



**ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI
KİTALARARASI TİCARETİN YENİ BAĞLANTI NOKTASI:BAKÜ-
TİFLİS-KARS DEMİR İPEK YOLU PROJESİ**

Barış YILDIZ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Danışman
Doç. Dr. Alper TAZEGÜL
Kars – 2024**



T.C.

KAFKAS ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI

**KİTALARARASI TİCARETİN YENİ BAĞLANTI
NOKTASI:BAKÜ-TİFLİS-KARS DEMİR İPEK YOLU
PROJESİ**

Barış YILDIZ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Danışman ve Jüri Üyeleri

Doç. Dr. Alper TAZEGÜL

Doç. Dr. Savaş DURMUŞ

DOÇ. Dr. Cihan YILMAZ

Kars – 2024

KAFKAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

[Öğrencinin Adı Soyadı] tarafından hazırlanan *[Tezin Adı]* başlıklı bu çalışma, *[Savunma Sınavı Tarihi]* tarihinde yapılan tez savunma sınavı sonucunda *[başarılı/başarısız]* bulunarak jürimiz tarafından *[Anabilim Dalının Adı]* Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans tezi olarak (oy çokluğuyla/birliğiyle) kabul/red edilmiştir.

TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ (Unvanı, Adı ve Soyadı)

Başkan:

İmza:

Üye :

İmza:

Üye :

İmza:

ONAY

Bu tezin kabulü Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun/...../..... tarih ve/..... sayılı kararı ile onaylanmıştır.

Unvanı Adı Soyadı

Enstitü Müdürü

SCIENTIFIC ETHIC STATEMENT

I declare that I complied with the rules of academic and scientific ethics from the proposal stage to the process of completion of the study titled **The New Connection Point Of Intercontinental Trade: Baku-Tibilisi-Kars Iron Silk Road Project** as a master thesis I prepared, that I obtained all information in term Project with the framework of scientific ethics and traditions, that I showed sources to the each quotation I made directly or indirectly in this study I prepared as a term Project in accordance with the writing rules and Works which I used have been shown in the bibliography.

BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ

Yüksek lisans tezi olarak hazırladığım **Kıtalararası Ticaretin Yeni Bağlantı Noktası: Bakü-Tiflis-Kars Demir İpek Yolu Projesi** adlı çalışmanın öneri aşamasından sonuçlanmasına kadar geçen süreçte bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle uyduğumu, tez içindeki tüm bilgileri bilimsel ahlak ve gelenek çerçevesinde elde ettiğimi, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu çalışmamda doğrudan veya dolaylı olarak yaptığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım esserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu beyan ederim.

17/07/2024

Barış YILDIZ

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	i
ÖZET	iii
ABSTRACT	v
KISALTMALAR LİSTESİ	vii
TABLO LİSTESİ.....	viii
ŞEKİL LİSTESİ.....	ix
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE İPEK YOLU VE GELİŞİMİ

1.1. İpek Yolunun Tarihsel Gelişimi.....	8
1.1.1. Tarihi İpek Yolunun Doğuşu	8
1.1.2. Tarihi İpek Yolu Hattı ve Geçtiği Güzergâhlar	10
1.2. Tarihi İpek Yolunun Canlandırılmasında Ekonomik Gereklikler	13
1.2.1. Tarihi İpek Yolu’nun Canlandırılması İçin Atılan Ekonomik Adımlar	15
1.2.1.1. Çin’in Ekonomik Adımları	16
1.2.1.2. Diğer Paydaşların Ekonomik Destekleri	16
1.2.1.2.1. Gelişmekte Olan Ülkeler (BRICS) Kalkınma Bankası: Yeni Dünya Bankası (NDB) Desteği	17
1.2.1.2.2. Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) Desteği	18
1.2.1.2.3. İpek Yolu Altyapı Fonu (IYAF) Desteği.....	19
1.3. Modern İpek Yolu Projesi: Tek Kuşak Tek Yol Projesi	20
1.3.1. Modern İpek Yolu Projesi Tarihi Altyapısı	20
1.3.2. Modern İpek Yolu’nun Kalbi: Bakü Tiflis Kars Demiryolu	24
1.3.2.1. BTK Hattının Türkiye Parkuru: Kars Lojistik Merkezi	27
1.3.2.2. BTK Hattının Azerbaycan Parkuru: Bakü Limanı	29
1.3.2.3. BTK Hattının Gürcistan Parkuru: Tiflis/Ahilkelek İstasyonu	31

İKİNCİ BÖLÜM

BTK DEMİR İPEK YOLU PROJESİNİN SOSYO EKONOMİK VE JEOPOLİTİK ÖNEMİ

2.1. BTK Demir İpek Yolu Projesinin Sosyoekonomik ve Jeopolitik Önemi	35
---	----

2.1.1. BTK Demir İpek Yolu Projesi Sosyoekonomik Önemi	36
2.1.2. BTK Demir İpek Yolu Projesinin Jeopolitik Önemi	38
2.1.2.1. Jeopolitik Kuramlar BTK Demir İpek Yolu Projesi.....	39
2.1.2.1.1. Kara Hâkimiyeti Kuramı	39
2.1.2.1.2. Deniz Hâkimiyeti Kuramı.....	41
2.1.2.1.3. Kenar Kuşak Kuramı	42
2.2. BTK Demir İpek Yolu Projesinin Bölge Ülkelerine Katkısı	44
2.2.1. BTK Hattının Türkiye İçin Önemi ve Katkısı	45
2.2.2. BTK Hattının Azerbaycan İçin Önemi ve Katkısı	48
2.2.3. BTK Hattının Gürcistan İçin Önemi ve Katkısı.....	52
2.3. BTK Hattının Çin, Rusya ve Orta Asya Ülkelerine Katkısı	54
2.3.1. BTK Hattının Çin İçin Önemi ve Katkısı	54
2.3.2. BTK Hattının Rusya İçin Önemi ve Katkısı	56
2.3.3. BTK Hattının Orta Asya Ülkeleri İçin Önemi ve Katkısı	57
2.3.3.1. BTK Hattının Kazakistan İçin Önemi ve Katkısı.....	58
2.3.3.2. BTK Hattının Özbekistan İçin Önemi ve Katkısı	59
2.3.3.3. BTK Hattının Türkmenistan İçin Önemi ve Katkısı	59

3.BÖLÜM

KURULUŞUNDAN GÜNÜMÜZE (2017-2023) BTK DEMİR İPEK YOLU PROJESİ

3.1. Çalışmanın Amacı.....	61
3.2. Çalışmanın Önemi ve Literatüre Katkısı.....	61
3.3. Çalışma Verilerinin Toplanması.....	62
3.4. Literatür Taraması.....	62
3.4.1. Uluslararası Literatür Taraması	62
3.4.2. Ulusal Literatür Taraması	64
3.5. BTK Demir İpek Yolu Projesinin Önemi ve Amacı	65
3.6. BTK Projesinin Bölgedeki Diğer Ulaşım ve Enerji Projeleriyle Bağlantısı.....	67
3.6.1. Bakü-Tiflis-Erzurum Doğalgaz Boru Hattı	69
3.6.2. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı	70
3.6.3. Güney Gaz Koridoru Projesi.....	71
3.6.4. Zengezur Koridoru	72

3.7. BTK Hattında Yapılan İşlemler ve Kullanılan Belgeler	74
3.7.1. CIM/SMGS Ortak Taşıma Belgesi	76
3.7.2. Bitki Sağlığı Sertifikası (Phytosanitary Certification)	82
3.8. 2018-2023 Yılları Arası BTK Hattında Yük Taşıma Performansı	83
3.8.1. 2018-2023 Yılları Arası BTK Hattı İhracat Verileri	84
3.8.2. 2018-2023 Yılları Arası BTK Hattı İthalat Verileri	90
SONUÇ	97
KAYNAKÇA	103
EKLER	113



ÖNSÖZ

Dijital çağ olarak adlandırılan günümüz dünyasında lojistik sektörünün önemi her geçengün artmaktadır. Dünya ticaretine yön vermek isteyen ve dünya ticaretinde söz sahibi olmak isteyen ülkeler lojistik faaliyetlere büyük önem vermiş ve yeni ulaşım koridorlarının oluşturulmasına büyük önem vermişlerdir.

Uluslararası ticarete yön vermek amacıyla tarihin en büyük dinamiklerinden olan tarihiİpek Yolu'nun yeniden canlandırılması projesi olan Tek Kuşak Tek Yol projesi 21.yy.ın en önemli ulaşım projelerinden birisi olmuştur. Birçok ülkenin dış ticaret gelirlerinin artmasına ve ülkelerin ihtiyaç duyduğu kaynaklara ulaşmasının önü açılmıştır.

Tek Kuşak Tek Yol Projesinin en önemli ayaklarından biri olan ve tezimin ana konusunu oluşturan Bakü-Tiflis-Kars Demir İpek Yolu Projesi ile Doğu ile Batı arasında kesintisiz yük taşımacılığının önü açılmıştır. Hattın Türkiye açısından önemi sahadan toplananveriler ışığında incelenmiştir.

2021-2023 yılları arasında Kars Lojistik Müdürlüğü'nde lojistik memuru olarak çalıştığım süre zarfında hat üzerinde birçok yük trenine refakat ettim. Söz konusu süreçte kendimi geliştirmek adına hattın Türkiye açısından önemi ve lojistik katkılarını yerinden gözlemledim. Söz konusu süreçte tezimde kullandığım verileri kaydettim ve günlük raporlaştırdım. Ayrıca tezimde kullandığım belgeleri ilk elden sağlayarak anlaşılabilir bir şekilde tezimde kullanmaya çalıştım.

Bu süreçte, bilgisi ve sabrıyla bana yol gösteren ve tezimin yazılma sürecinde tavsiyeleri ve tenkitleriyle beni yönlendiren **Danışman Hocam Sayın Doç. Dr. Alper TAZEGÜL**'e, tezimin yazılma sürecinde desteklerini sonuna kadar sunan ve zorlandığım noktalarda bana yardımcı olan **Kars Lojistik Müdürü Muharrem TORAMAN'a**, **Kars Lojistik Personeli Büşra KARA'ya**, **Gürcistan Demiryolları Lojistiik Personeli Serob Qtoyan'a**, **Endüstri Yüksek Mühendisi Şefim Mehmet Taha YIKIN'a** her daim desteğiyle bana güç olan ve her zaman yanımda olduğunu sonuna kadar bana hissettiren değerli **eşim Menşüre YILDIZ'a**, bir tanecik **kızım Elif Leyla YILDIZ'a**, bu süreçte bana yoldaş olan, **dostlarım Fırat ALKAN, Burak GÖNÇ, Mert Tolga TORAMAN ve Necmettin**

BAYĖIN’a, ve olmazsa olmaz hayatımın deęerlileri annem Ćićek ve babam Yařar YILDIZ ile kardeřlerim Nazife, Dilanve Ayře YILDIZ’a,
Teřekkürlerimi bir borć bilirim.



KAFKAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI
KİTALARARASI TİCARETİN YENİ BAĞLANTI NOKTASI: BAKÜ-TİFLİS-KARS
DEMİR İPEK YOLU PROJESİ
YÜKSEK LİSANS TEZİ
Barış YILDIZ
Doç. Dr. Alper TAZEGÜL
Yıl ve Sayfa Sayısı

ÖZET

Dünyada giderek artan bölgesel ve küresel rekabet küreselleşmenin de etkisiyle tüm ticari ve ekonomik faaliyetleri derinden etkilemektedir. Dünya ticaretinde yaşanan bu değişimlerle birlikte lojistik faaliyetler ve ulaşım koridorlarının önemi her geçen gün artmaktadır.

Tek Kuşak Tek Yol Projesi'nin en önemli bağlantı hattı olan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demir İpek Yolu Hattı ile birlikte Doğu ile Batı arasında kesintisiz yük taşımacılığının sağlanabileceği öngörülmüştür. 21.yy.da yaşanan COVID 19 pandemi krizi, Rusya-Ukrayna Savaşları, Çin-ABD ticaret savaşları ve İsrail-Filistin Savaşları dünya ticaretini olumsuz etkilemesine rağmen BTK Hattı sayesinde küresel ticaretteki kayıplar minimize edilmiştir. 2018-2022 yılları arasında Türkiye'nin 406.201 net tonluk ihracat, 958.712 net tonluk ithalat verileri ve toplamda elde edilen yaklaşık 700 milyon TL'lik dış ticaret geliri bu durumu kanıtlamaktadır.

Bu tezde Türkiye'nin hat üzerinde yapmış olduğu taşımacılık faaliyetleri ithalat ve ihracat verileri ele alınarak, Türkiye'nin dış ticaret hacmine katkıları, elde ettiği gelir, lojistik eylem planına katkıları ve dünya ticaretindeki konumunun nasıl yükseldiği açıklanmıştır. Söz konusu amaçlara ulaşabilmek adına saha ve gözlem çalışmaları yapılarak birincil elden veriler toplanmıştır. Gürcistan Demiryolları, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Türkiye İstatistik Kurumu ve Azerbaycan Demiryolları'ndan veriler toplanarak düzenlenmiştir.

Elde edilen veriler incelendiğinde, dönemsel değişimler olmakla birlikte Türkiye'nin hat üzerindeki faaliyetlerinin sürekli artış gösterdiği tespit edilmiştir. BTK hattının Türkiye'nin dış hacmini arttırmasının yanı sıra yeni pazarlar bulma, enerji kaynaklarına ve hammaddeye kolay ulaşma gibi imkânlarla kavuşma ayrıca tamamlanmış ürünlere hızlı bir şekilde ulaşma fırsatları elde etmiştir. Hattın sadece

ekonomik değil sosyal ve siyasal alanlarda da Türkiye’ye önemli katkılar sağladığı sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Küreselleşme, İpek Yolu, Tek Kuşak Tek Yol Projesi, Bakü-Tiflis-Kars Demir İpek Yolu Projesi



Kafkas University
Institute of Social Sciences
Department of International Trade and Logistics
The New Connection Point of Intercontinental Trade: Baku-Tbilisi-Kars Iron Silk
Road Project
Master's Thesis
Barış YILDIZ
Assoc. Prof. Dr. Alper TAZEGÜL
Year and Pages

ABSTRACT

Increasing regional and global competition in the world deeply affects all commercial and economic activities with the influence of globalization. With these changes in world trade, the importance of logistics activities and transportation corridors is increasing day by day.

It is envisaged that uninterrupted freight transportation between the East and the West can be achieved with the Baku-Tbilisi-Kars Iron Silk Road Line, which is the most important connection line of the One Belt One Road Project. Although the COVID 19 pandemic crisis, Russia-Ukraine Wars, China-US trade wars and Israel-Palestine Wars in the 21st century negatively affected world trade, losses in global trade were minimized thanks to the BTK Line. This situation is proven by Turkey's exports of 406,201 net tons, import data of 958,712 net tons and foreign trade income of approximately 700 million TL in total between 2018-2022.

In this thesis, Turkey's transportation activities on the line, import and export data are discussed, and Turkey's contributions to the foreign trade volume, the income it generates, its contributions to the logistics action plan and how its position in world trade has increased are explained. In order to achieve these objectives, primary data was collected by field and observation studies. It was organized by collecting data from Georgian Railways, Republic of Turkey State Railways, Turkish Statistical Institute and Azerbaijan Railways.

When the obtained data is examined, it is determined that Turkey's activities on the line are constantly increasing, although there are periodic changes. In addition to increasing Turkey's external volume, the BTK line has also provided opportunities such as finding new markets, easy access to energy resources and raw materials, and rapid access to finished products. It has been concluded that the line has made

significant contributions to Turkey not only in economic but also social and political areas.

Key Words: Logistics, Globalization, Silk Road, One Belt One Road Project, Baku-Tbilisi-Kars Iron Silk Road Project



KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ADY	: Azerbaycan Demiryolları
AGT	: Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye
AIIB	: Asya Yatırım ve Altyapı Bankası
ASEAN	: Güneydoğu Asya Uluslar Birliği
BRICS	: Gelişmekte olan ülkeler (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin, Güney Afrika)
BTC	: Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı
BTE	: Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı
BTk	: Bakü Tiflis Kars Demiryolu Hattı
CIM/SMGS	: Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesi
COTIF	: Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme
ÇHC	: Çin Halk Cumhuriyeti
GR	: Gürcistan Demiryolları
GTİP	: Gümrük Taşıma İstatistik Pozisyonu
ICBC	: Çin Sanayi ve Ticaret Bankası
IFI	: Uluslararası Finans Kuruluşları'nın
IYAF	: İpek Yolu Altyapı Fonu
KKY	: TCDD Kurumsal Kaynak Yönetimi
NDB	: Yeni Dünya Bankası
OBOR	: Tek Kuşak Tek Yol (One Belt One Road)
OTIF	: Demiryolu ile Uluslararası Taşımalar Hükümetler Arası Örgütü
RID	: Tehlikeli Maddelerin Taşınmasına İlişkin Sözleşme
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TANAP	: Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı
TDK	: Türk Dil Kurumu
TPP	: Trans Pasifik Ortaklığı
TTIP	: Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı
WTO	: Dünya Ticaret Örgütü

TABLO LİSTESİ

Tablo 3.8.1.1.: 2018-2023 Yılları Arası BTK Hattı İhracat Verileri (Net Ton-Brüt Ton).....	85
Tablo 3.8.1.2.: 2018-2023 BTK Hattı Tren-Vagon-Konteyner(TEU) Verileri.....	87
Tablo 3.8.1.3. : 2018-2022 Yılları Arası Türkiye'nin Demiryolları ve BTK Hattı İhracat Taşımaları Gelirleri	88
Tablo 3.8.1.4. : 2018-2023 Yılları Arası BTK Hattı Üzerinde Ükelere Göre İhracat Gelirleri	89
Tablo 3.8.2.2.: 2018-2023 BTK Hattı İthalat Tren-Vagon-Konteyner(TEU) Verileri	93
Tablo 3.8.2.3. : 2018-2022 Yılları Arası Türkiye'nin Demiryolları ve BTK Hattı İthalat Taşımaları Değerleri (TL)	94
Tablo 3.4.2.4. : 2018-2023 Yılları Arası BTK Hattı Üzerinde Ükelere Göre İthalat Gelirleri	95
Tablo S.1 : 2018-2023 İthalat-İhracat Verileri (Brüt Ton).....	99

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1.2.1: Tarihi İpek Yolu Güzergâhı.....	11
Şekil 1.3.1.1: Tek Kuşak Tek Yol Projesi Ekonomik (Kara) ve Deniz Kuşağı.....	22
Şekil 1.3.2.1.: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı.....	26
Şekil 1.3.2.1.1: Kars Lojistik Merkezi Mevcut Kullanım Alanı ve Yapıları.....	28
Şekil 1.3.2.2.1: BTK Hattı Azerbaycan Parkuru.....	30
Şekil 1.3.2.3.2: Ahilkelek İstasyonu Konteyner Aktarma Yolu (VİNÇ).....	32
Şekil 2.1.2.1.1.1: Mackinder'in Kara Hâkimiyeti Kuramı	41
Şekil 2.1.2.1.3.1: Spykman'ın Kenar Kuşak (Rimland) Kuaramı.....	44
Şekil 3.6.1 : AGT Enerji Koridorları.....	69
Şekil 3.6.3.1: Güney Gaz Koridoru.....	72
Şekil 3.6.4.1: Zengezur Koridoru.....	73
Şekil 3.7.1.1: CIM Taşıma Belgesi	79
Şekil 3.7.1.2 : SMGS Belgesi	81
Şekil 3.7.2.1: Bitki Sağlığı Sertifikası (Phytosanitary Certification)	82

GİRİŞ

Tarih boyunca kültürel, sosyal, ekonomik ve dini bakımdan birçok medeniyet için önemli bir dinamik olan İpek Yolu, günümüzde de devletler için oldukça önemlidir. İnsanlık tarihi boyunca medeniyetlerin ekonomik ve sosyal iletişim ve etkileşimde bulunduğu İpek Yolu, küreselleşen dünya sisteminde devletlerarası ticaretin yeniden şekillenmesi için hayati bir öneme sahip olmaya başlamıştır. Medeniyetlerin tarih boyunca elinde bulundurmak amacıyla uğruna birbirleriyle savaştığı İpek Yolu, dünya ticaretinde sınırların kalkmasıyla ve küreselleşmenin etkisiyle modern anlamda yeniden canlandırılmıştır.

Doğu ile Batı arasında önemli bir rol üstlenen ve ticari, kültürel, siyasi etkileşimi artırması neticesinde İpek Yolu'nun önemi gün geçtikçe artmaktadır. Çin ile Avrupa arasında doğrudan bağlantı sağlamasının yanı sıra, Asya-Afrika-Akdeniz-Kafkaslar-Balkanlar arasında da bağlantı sağlaması neticesiyle İpek Yolu, 13. yy.da Coğrafi Keşiflerle kaybettiği önemini günümüzde Çin'in öncülüğünde tekrar kazanmaya başlamıştır.

Soğuk Savaş sonrası kutuplaşan dünya siyasetinden nasibini alan ticari faaliyetler, özellikle Çin'in 21. yy.da ABD hegemonyasını yıkmak ve tekeldiliği ortadan kaldırmak amacıyla İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması gerekliliği kaçınılmaz görülmektedir. Bunun yanı sıra Çin ekonomisindeki değişim, ürünlerini satabileceği yeni pazarlara rahat ulaşabilme ihtiyacı, doğal kaynaklara güvenli erişimin sağlanması, İpek Yolu güzergâhındaki ülkeler ile ilişkilerini geliştirme isteği, ülkelerin hammadde ve diğer ürünlere ulaşabilmesi gibi nedenler modern İpek Yolu'nun canlandırılması gerektiğini göstermektedir.

Dünyada ticaret sisteminde yaşanan dönüşüm, süper güçlerin hammadde ve enerji ihtiyacını karşılamaya yönelik adımlar atmaya mecbur kılmıştır. Lojistik alanında yaşanan büyük atılımlar yeni projelerin oluşumunu kaçınılmaz kılmıştır. Üretimde sürekliliği sağlayan ve ürettiği ürünleri depolayan Çin, gücü ABD'nin elinden almak ve Batı hegemonyasını yıkmak için dönüşüm hareketi başlatmıştır. Bu bağlamda 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, Kazakistan ziyaretinde, tarihi İpek Yolu'nun tekrar canlandırılması gerektiğini vurgulayarak Modern İpek Yolu'nun Canlandırılması Projesi, diğer adıyla Tek Kuşak Tek Yol (One Belt One Road-

OBOR) projesini duyurmuştur.

69 ülkeyi kapsayan OBOR projesinde 21.yy.ın iktisadi ve ticari faaliyetlerini de yönlendirmeye adaydır. Çin'in en önemli projelerinden biri olan OBOR projesi, dünya genelinde gayri safi hasılanın yaklaşık %55'ini ve dünya nüfusunun da yaklaşık %70'ini etkilemesi bakımından da büyük önem arz etmektedir (Pu, 2016:113). Bölgesel faaliyetlerin yanı sıra dünya ticaretine de soluk getireceği düşünülmektedir.

Proje, gelişmiş ülkelerin yanı sıra gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelerin de kalkınmasına fırsat sunması öngörülmektedir. Söz konusu proje ile ülkeler gelişimlerini hızlandırma ve ekonomik büyümeyi sağlama gibi süreçleri tamamlamayı hedeflemektedirken, OBOR kapsamında yer alan az gelişmiş ülkeler ise, proje sayesinde altyapı ve tesisleşme, üretim kapasitesini artırma ve ekonomik refah seviyesini yükseltme gibi amaçlar hedeflemiştir.

İki ana hat üzerinde çok sayıda koridordan oluşan OBOR projesi birçok ülkeyi birbirine bağlamaktadır. OBOR projesinin işleyebilmesi ve amaçlarına ulaşabilmesi için kritik öneme sahip olan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demir İpek Yolu, Doğu ile Batı arasındaki kesintisiz yük ve yolcu taşımacılığının yapılabilmesi amacıyla hayata geçirildi (Taghiyev, 2019:82). BTK hattı sayesinde Çin ile Avrupa arasındaki kesintisiz bağlantı sağlanarak, ticaret, ekonomik ve sosyal işbirliklerinin sağlanması kolaylaştı ve transit geçiş noktası oluşturuldu. Çin'in OBOR Projesi'nin etkin bir şekilde işleyebilmesi için kritik öneme sahip olan BTK hattı, küçük bir alanı kapsasa da Çin ile Avrupa arasındaki ticaretin hızlanması ve canlanması için kilit bir öneme sahiptir.

BTK hattının temelleri 2004 yılında Tiflis'te, Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan yetkililerinin yapmış olduğu toplantı sonucunda 2008 yılında atılmış olup, hat Ekim 2017 yılında resmen açılarak dünya ticaretinin önemli bir parçası olmaya başlamıştır (Hacıyade, 2014:138).

Hat Çin'den Londra'ya kadar kesintisiz yük taşımacılığı sağlaması, maliyet ve zamandan büyük tasarruf sağlaması açısından devletler için büyük bir fırsat olarak değerlendirilmektedir. Yüklerin taşınma süresinin kısılması ve güvenli taşımının sağlanması gibi yararlar hat üzerinde gün geçtikçe ilginin artmasını da sağlaması öngörülmektedir. Transit geçiş imkân tanıyan BTK hattı, devletlerin ticari

faaliyetlerinin bu hat üzerine yoğunlaşmasını sağlamaktadır. Ucuz ve hızlı teslimat olanakları sunan ve gümrük faaliyetlerinin doğrudan yapılmasına imkân tanıyan hat sayesinde ticari faaliyetlerin hat üzerine yönelmesi öngörülmektedir.

BTK hattının açılması Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan arasında ekonomik ve ticari işbirliğini geliştirerek yeni projelerin hayata geçirilmesini de sağlamaktadır. Söz konusu üç ülke arasındaki işbirliğinin artması başta bölge ticaretinde söz sahibi olmanın yanı sıra küresel ticarete de söz sahibi olabilmeleri için fırsat olarak değerlendirilmektedir.

BTK hattının açılmasıyla Türkiye lojistik eylem planında yer alan hedeflere de kısa sürede ulaşabilmeyi öngörmektedir. Hat üzerinde yük taşımacılık faaliyetlerinin etkin yapılabilmesi ve daha fazla yük taşımacılığının sağlanabilmesi amacıyla açılan Kars Lojistik Merkezi ile birlikte Türkiye, uluslararası düzeyde önemli bir lojistik üsse de sahip olmuş ve

hat üzerindeki gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması sağlanarak yatırımcıların dikkatini çekmeyi öngörmektedir.

BTK hattı, Azerbaycan doğalgazının uluslararası piyasalara uygun şekilde dünya pazarına sunulmasına fırsat tanınması açısından da oldukça önemlidir. BTK, Rusya'nın tekel gücü kırılarak, ülkelerin ucuz doğalgaza ulaşmasını sağlaması bakımından da devletler için bilhassa Azerbaycan için bu konuda oldukça önem arz etmektedir. Ayrıca BTK hattı, Azerbaycan'ın dünya ticaretinde söz sahibi olmasına da fırsat tanımaktadır. Yine hat sayesinde ekonomik ve ticaret gelişimini artırma fırsatı elde etmeyi hedefleyen Gürcistan, refah seviyesini arttırmak, güçlü ülkelerin tekelinden çıkma fırsatı yakalamayı öngörerek projeye oldukça önem vermektedir. Ayrıca dünya ticaretindeki gelişimleri takip edebilmek adına lojistik faaliyetlerini de geliştirme fırsatı yakalayan Gürcistan, 'jeopolitik devrim' olarak adlandırdıkları (Kavrelisvili, 2023:193) hatta kavşak noktası olmayı planlamaktadır.

BTK hattı yalnızca söz konusu ülkelerde değil OBOR projesi üzerinde bulunan devletler için de bir fırsat olarak görülmektedir. Kazakistan, Türkmenistan, Özbekistan, Çin ve Rusya bu ülkelerden başlıcaları olarak görülmektedir. Bu devletler hammaddeye ulaşmak ürettikleri ürünler ve sahip oldukları doğal kaynakları satabilecekleri pazarlara kolay ve güvenli ulaşım için BTK hattına büyük önem vermektedirler.

BTK hattı, hat üzerindeki ülkeler ile bölge ülkeleri arasında bir köprü görevi üstlenmektedir. Ayrıca uluslararası ticaretin kesintisiz bir şekilde sağlanması ile birlikte sosyoekonomik yönden hattın devletlere önemli katkı sağlaması öngörülmektedir. Özellikle güney Kafkasya'nın enerji kaynaklarının Batı'ya ve Uzak Doğu'ya taşınması, Batı ve Uzak Doğu'nun ürünlerinin diğer merkezlere taşınması konusunda büyük önem arz eden BTK hattı ile birlikte ülkelerarası sosyoekonomik ilişkilerin gelişmesi kaçınılmaz görülmektedir. Gerek ikili gerek çok taraflı ticari anlaşmalarla BTK hattı üzerinde yapılacak ticari ve ekonomik faaliyetlerin giderek artması düşünülmektedir.

BTK hattı küresel dünyada uluslararası sosyoekonomik büyümenin yanında jeopolitik olarak da büyük önem arz etmektedir. Gerek hat üzerindeki ülkeler gerekse hattın dışında kalan bölge ülkelerinin ticaretine doğrudan etki eden BTK hattı, jeopolitik açıdan da günümüz dünyasının en önemli dinamiklerinden birisi olmaktadır.

21. Yy.da yaşanan savaşlar ve küresel krizler ülkelerin yük ve yolcu taşımacılığında güvenli yolların varlığına ihtiyaç duymasına neden olmuştur. BTK hattı, yük ve yolcu taşımacılığının güvenli ve konforlu yapılması için önemli bir proje niteliği taşımaktadır. Bu

sayede BTK hattının, bölgedeki sorunlar ve ülkelerarası ilişkiler düşünüldüğünde ticaretin ve ekonomik anlaşmaların gücü doğrultusunda bozulan ilişkilerin barışçıl yollarla çözülmesine de fırsat sunmaktadır.

Bu çalışmada tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması projesi olan OBOR'un kalbi olarak tanımlanan BTK hattının oluşumunu ve bu oluşumun hat üzerindeki ülkelere ve bölge ülkelerine olan katkılarını 2018-2023 yılları arasında geçirilen ithalat ve ihracat rakamlarının yanı sıra Türkiye'nin hat üzerinde yaptığı ticari işlemleri nicel veriler ışığında açıklanması amaçlanmıştır. BTK hattının söz konusu veriler doğrultusunda küresel dünya ticarete etkilerini, gelecekte oluşabilecek devasa ticari işbirlikleri için öncü bir proje olabileceğini ve uluslararası ticaret ve lojistik faaliyetlerini yönlendirebilecek bir taşıma koridoru olabileceğini nicel veriler ışığında incelenmiştir. Söz konusu çalışma/tez üç bölümden oluşmaktadır:

Tezin ilk bölümünde medeniyetlerin ticaretinde büyük etki sağlayan ve tarihinticaret ve güzergâh alanında en önemli mihenk taşlarından olan tarihi İpek Yolu'nun

tarihçesi açıklanmaya çalışıldı. Ayrıca İpek Yolu'nun geliştirilmesi için başta Çin olmak üzere bölge ülkeleri ve uluslararası kuruluşlar/örgütlerin girişimleri ele alınmıştır. Son olarak bu bölümde tarihi İpek Yolu'nun geliştirilmesi çabaları sonucu ortaya çıkan modern İpek Yolu projesi olan Tek Kuşak Tek Yol projesi ele alınmıştır. Bu proje ile oluşturulan en önemli güzergâh olan BTK hattının açılışı ve hat üzerinde bulunan Türkiye-Azerbaycan-Gürcistan'ın dünya ticaretine entegre olma süreci ve yapılan lojistik yatırımlar açıklanarak söz konusu üç ülkenin bölge ticaretinde söz sahibi olma süreci açıklanmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, çalışmanın ana konusunu oluşturan BTK hattı derinlemesine incelenmiş literatür taraması ve saha çalışmaları yapılarak hattın jeopolitik, jeostratejik ve sosyoekonomik etkileri üzerinde durulmuştur. Küresel dünya ticaretini ne denli etkilediği bu bağlamda ele alınmıştır. Hattın jeopolitik ve sosyoekonomik önemi açıklanırken literatürde var olan teorik çalışmalar ele alınmıştır. Bu teorik çalışmalar ışığında hattın gelecekte bölge ve küresel ticaret için ne denli önemli bir konumda olduğu belirtilmiştir. Yine çalışmanın bu bölümünde BTK hattının başta Türkiye-Azerbaycan-Gürcistan için önemi ve katkıları ele alınmış olup, bunun yanı sıra Çin, Rusya, Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan gibi stratejik ortaklara olan katkıları da ele alınıp açıklanmıştır. Söz konusu ülkeler ortak bir hat olarak kullandıkları BTK sayesinde yeni pazarlara ulaşma, doğal kaynaklarını ihraç etme, hammadde ve enerji kaynaklarına ulaşım kolaylıkları gibi önemli kazanımları nasıl elde ettiği açıklanmıştır. Son olarak hattın gelişmiş, gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelerin dünya ticaretinde daha fazla nasıl kazanım sağladığı açıklanmıştır.

Tezin son bölümünde ise çalışmanın ana amacı olan BTK Demir İpek Yolu Projesi'nin diğer ulaşım projeleri ile bağlantıları açıklanmış ve hattın önemi ve hat üzerinde kullanılan belgeler (taşımacılık faaliyetinde demiryollarında geçerli olan uluslararası belgeler olan CIM- SMGS ve tarımsal ürünlerin sağlıklı taşınmasını gösteren Phytocantry ve Health Sertifikalar) ve yapılan işlemler doğrultusunda 2018-2023 yılı ihracat ve ithalat verileri analiz edilerek Türkiye'nin lojistik eylem planına ve dış ticarete demiryolu taşımacılığına sağladığı katkılar ele alınmıştır. Söz konusu verilere BTK hattı üzerinde çalışan bir lojistik personeli olarak; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verileri, TUIK verileri, TCDD A.Ş. verileri, Gürcistan

Demiryolları Verileri ve Azerbaycan Demiryolları verilerini karşılaştırarak ulaşılmıştır. Veriler saha çalışması sonucu birincil kaynaklardan elde edildiği için ham verilerdir. Bu ham veriler tablolaştırılarak karşılaştırma yapılmıştır. Bu veriler ihracat verileri ve ithalat verileri kapsamında hat üzerinde yapılan yük taşımacılığı miktar(ton) olarak, vagon sayısı ve konteyner sayısı (TEU) bakımından kıyaslanmıştır. Demiryolu taşımacılığında Türkiye ve diğer ülkeler için hayati öneme sahip olan BTK hattı bölge ticaretinin kalkınmasına sağladığı katkılar bu rakamlar ile birlikte daha net bir şekilde ortaya koyulmaya çalışılmıştır.

Türkiye'nin lojistik faaliyetlerini arttırma, demiryolu yatırımlarının karşılığını alma gibi temel amaçlara ne denli ulaşıldığı BTK verileri çerçevesinde incelenmiştir. Söz konusu verilerin gelecekte Türkiye'nin lojistik bir üs olma çabalarına ne denli katkıda bulunduğu açıklanmaya çalışılmıştır.

Ekler bölümünde Gürcistan Demiryolları ve TCDD A.Ş. verileri ışığında hat üzerinde taşınan yüklerin cinsi, 2021-2023 yıllarında aylık taşınan yük miktarları ve transit geçiş yükleri tablolaştırılarak sunulmuştur. Transit geçişte büyük kolaylık sağlanması açısından dünya ticareti açısından çok değerli bir proje olan BTK hattı, sunulan veriler incelenerek hat üzerindeki ülkelerin yanı sıra bölge ülkeleri ve 3. ülkelerin de ticaretine büyük katkı sağladığı gösterilmeye çalışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE İPEK YOLU VE GELİŞİMİ

Geçmişten günümüze ekonomik, sosyal, kültürel ve dini bakımdan büyük öneme sahip olan tarihi İpek Yolu, insanlık tarihinin en önemli dinamiklerinden birisi olmuştur. İnsanlık tarihinin başlangıcından bugüne, toplumların ve kültürlerin iktisadi, sosyal ve kültürel etkileşiminde önemli bir yere sahip olan İpek Yolu, devletlerin ve milletlerin varlığını sürdürmesinde de önemli bir yere sahip olmuştur. Bu duruma kanıt olarak, yol üzerinde hâkimiyet kuran toplulukların iktisadi gücü elinde bulundurması ve bu toplulukta yaşayan bireylerin sosyoekonomik refah seviyelerinin yüksek olması gösterilebilir.

İpek Yolu'nun önemi göz önünde bulundurulduğunda, bu yola sahip olmak isteyen devletler, birbirleriyle mücadele etmekten kaçınmamışlardır. Çinliler, Türkler, Bizanslılar, Sasaniler ve Araplar gibi tarihte iz bırakmış büyük topluluklar, İpek Yolu'nun hâkimiyetini elde etmek için birbirleriyle sürekli mücadele içinde olmuşlardır (Işıktaş ve Duran, 2017:585). Bu mücadeleler neticesinde birçok kez el değiştiren İpek Yolu, tarih boyunca birçok ulusun hâkimiyetine girmiştir.

Doğu ile Batı arasında kültürel, iktisadi ve sosyal anlamda etkileşimin birbirine bağlandığı ve aktarıldığı tarihi İpek Yolu, kıtaları birleştiren bir ticaret yolu olarak tanımlanabilmektedir. Uluslararası bir ticaret yolu özelliğine sahip olan İpek Yolu, tarihte birçok farklı isimle adlandırılmıştır. Farklı milletlerden insanların üzerinde ticari etkinliklerde bulunduğu İpek Yolu, İngiliz kaynaklarında “The Great Silk Road”, Arap kaynaklarında “et-Tarîku'l-Harîr” ve Moğol kaynaklarında ise “Jamb” olarak adlandırılmaktadır (Taghiyev, 2019:4). Bu denli farklı adlandırılmaların varlığı, İpek Yolu'nun tarih boyunca birçok medeniyetle etkileşim kurduğunun en önemli kanıtlarındandır.

Bu tarihi yol üzerinde taşınan en önemli ürünlerden biri olan ipek sayesinde bu yola İpek Yolu isminin verildiği düşünülmekte olup, İpek Yolu teriminin de ilk kez Alman gezgin Baron Ferdinand Freiherr von Richtofen tarafından 19. yüzyılın (yy) sonunda Çin'den Akdeniz'e kadar olan alanı tanımlamak için kullanıldığı belirtilmektedir (Christian, 2000:2). İpek Yolu tabirinin genellikle Batılı kaynaklarda

mevcut oluşu ve Çin kaynaklarında İpek Yolu tabirinin çok sık kullanılmamış olması dikkat çekmektedir. Geçmişten günümüze İpek Yolu üzerinde en önemli güç olarak görülen Çin'in, İpek Yolu tabirini çok fazla kullanmaması bu topluluğun yolu farklı şekilde tabir ettiği düşünülmektedir.

Günümüzde modern İpek Yolu'nun önemi tekrar anlaşılmış olup ve yolun modern anlamda geliştirilmesi için çalışmalar yapılmıştır. Modern İpek Yolu'nun doğmasının en önemli sebebi Asya'dan Avrupa'ya olan yük taşımacılığının ve uluslararası ticaretin öneminin artmasıdır. Bu doğrultuda yolun en önemli hattı olarak görülen Bakü- Tiflis-Kars Demiryolu hattının önemi de artmıştır. Bu hat ile birlikte yükler varış istasyonlarına daha uygun ve daha hızlı ulaşabileceği belirtilmiştir.

1.1. İpek Yolunun Tarihsel Gelişimi

Tarihi insanlık tarihine dayanan İpek Yolu'nun gelişimi ilk kez kullanılmaya başladığı günden 15.yy.ın sonlarına kadar hızla devam etmiştir. Bu gelişmeler toplumların İpek Yolu'na olan iştahını kabartmış olup, toplumların birbirleriyle savaştan bile kaçınmamasına neden olmuştur. Bu durum İpek Yolu üzerinde çeşitli medeniyetlerin izlerinin yer almasına neden olmuştur.

Farklı kültür ve medeniyetlere ev sahipliği yapan İpek Yolu, toplumların birbirini tanımalarına, ekonomik ve kültürel gelişmelerine de önemli katkıda bulunmuştur. İpek Yolu hiçşüphesiz insanlık tarihinin en önemli dinamiklerinden biri olmuştur.

1.1.1. Tarihi İpek Yolunun Doğuşu

Birçok medeniyetin ilgi alanına girmiş, insanlık tarihinin en büyük yapı taşlarından biri olan İpek Yolu'nun tarihi milattan öncesine dayanmaktadır. M.Ö. 138 yılında Çin hükümdarı Wu-ti'nin Çinli elçi olan Chang Chien'i Yüceçilere göndermesi İpek Yolu üzerinde ilk bağlantının kuruluşu olarak kabul edilmektedir (Yılmaz, 2017:673). Chien'in bu yolu kullanması ve buranın ilk yolcusu olarak kabul edilmesi İpek Yolu ile iletişimin başlangıcı olarak görülse de, İpek Yolu'nun tarihi arkeolojik çalışmalar neticesinde daha eskilere dayandığı anlaşılmaktadır. M.Ö. 3000'li yıllara dayandığı varsayılan İpek Yolu'nun bu durumuna kanıt olarak adını aldığı ipeğin Çin kaynaklarına göre M.Ö. 3000'li yıllarda Çin İmparatoru

Huang-ti'nin eşi olan ve aynı zamanda ilk ipek kıyafeti giyen Lei-Zu tarafından üretildiği belirtilmektedir (Lu, 2015:382). Bunun yanı sıra Asya, Hindistan ve Mısır arasında yapılan ticaretler de bu yolun daha önceleri kullanıldığını kanıtlamaktadır.

Tarihi çok eski dönemlere dayanan İpek Yolu ile ilgili ilk bilgilere Eski Yunan ve Roma İmparatorluk'larının gezginlerinin tuttuğu belgeler sayesinde ulaşılmaktadır. Bu durum İpek Yolu hattının işlerliğini ve etkililiğini de gözler önüne sermektedir.

Doğu ile Batı arasında önemli bir rol üstlenen ve ticari, kültürel, siyasi etkileşimi arttırması neticesinde İpek Yolu'nun önemi her geçen gün artmaktadır. Tarih boyunca İpek Yolu'na hâkim olmak için medeniyetler savaşmaktan ve bu yola sahip olmak için mücadele etmekten kaçınmamışlardır. İpek Yolu'na hâkim olan devletlerin tarih boyunca güce ve zenginliğe de hâkim olduğu görülmektedir.

Çinliler, Araplar, Bizanslılar, Sasaniler ve Türkler tarih boyunca İpek Yolu için çeşitli mücadele veren toplulukların başında gelmekteydiler. Siyasi, iktisadi ve sosyo-kültürel gücü elinde bulundurmak isteyen bu büyük topluluklar İpek Yolu hâkimiyetini elinde tutmak için çok çetin mücadelelerde bulunmuşlardır. Örneğin, Bizans ve Sasaniler arasında İran üzerinden gelen yüklerin Bizanslı tüccarlar tarafından taşınmak istenmesi, bu iki topluluk arasında İpek Yolu'na hâkim olma mücadelesini kaçınılmaz kılmıştır (Bozkurt, 2012:370). Yine İpek Yolu'na hâkim olmak için tarih boyunca en çetin mücadelelerin yaşandığı Çin ve Türk savaşları da önemli olaylardandır. Asya Hun Devleti'nin en parlak dönemini yaşatan Mete Han, Çinlileri yaptığı mücadeleler sonucu İpek Yolu'nun hâkimiyetini eline alarak Çinlilerin bu yol üzerinde yapacağı ticaret neticesinde vergi vermeye mecbur etmiştir. İpek Yolu'na hâkim olan Türkler siyasi ve ekonomik üstünlüğü de ele geçirmiştir. Çinliler gücü tekrar eline almak ve bölgede nüfusunu arttırmak amacıyla Türkleri zayıflatıp hâkimiyeti tekrar elde etmeye çalışmıştır (İsayev, 2012:46).

Milattan sonra da önemini sürdüren İpek Yolu Türkler, Çinliler, Araplar ve Bizanslılar için önemini sürdürmekteydi. M.S. 7.yy.da Avrupa da ve dünyada çok sayıda insanın ölmesine sebep olan *veba hastalığının* yayılması İpek Yolu'nun önemini azaltmıştır (Özey, 2014:329). Bu durum Doğu ile Batı arasındaki ticareti ve etkileşimi her ne kadar azaltsa da, İpek Yolu önemini korumaya devam etmiştir. Özellikle Çin-Türk mücadeleleri sürmüş ve Çin entrikaları devam etmiştir. M.S. 8.yy.da yazılan Orhun Abidelerinde Göktürk Hakanı Bilge Kağan, İpek Yolu'nun

önemini şöyle vurgulamaktadır: “*Ötüken Ormanında oturup Çin milleti ile anlaştım. Altını, gümüşü, ipeği, ipekliyi sıkıntısız öyle veriyor. Çin milletin sözünü tatlı, ipek kumaşı yumuşak imiş. Tatlı sözle, yumuşak ipek kumaşla aldatıp uzak milleti öylece yaklaştırmış... Çin milletin tatlı sözüne, yumuşak ipek kumaşına aldanıp Türk milleti mahvoldun.*” (Bayraktaroğlu, 2021:46).

13.yy.a gelindiğinde Orta Asya ve Anadolu’da Moğol baskılara başlamış, bu durum İpek Yolu ticaretinin öneminin azalmasına neden olmuştur. Moğolların yakıp yıkıcı tutumu neticesinde Doğu ile Batı arasındaki etkileşim azalmış, İpek Yolu ticareti sekteye uğramıştır (Taghiyev, 2019:6).

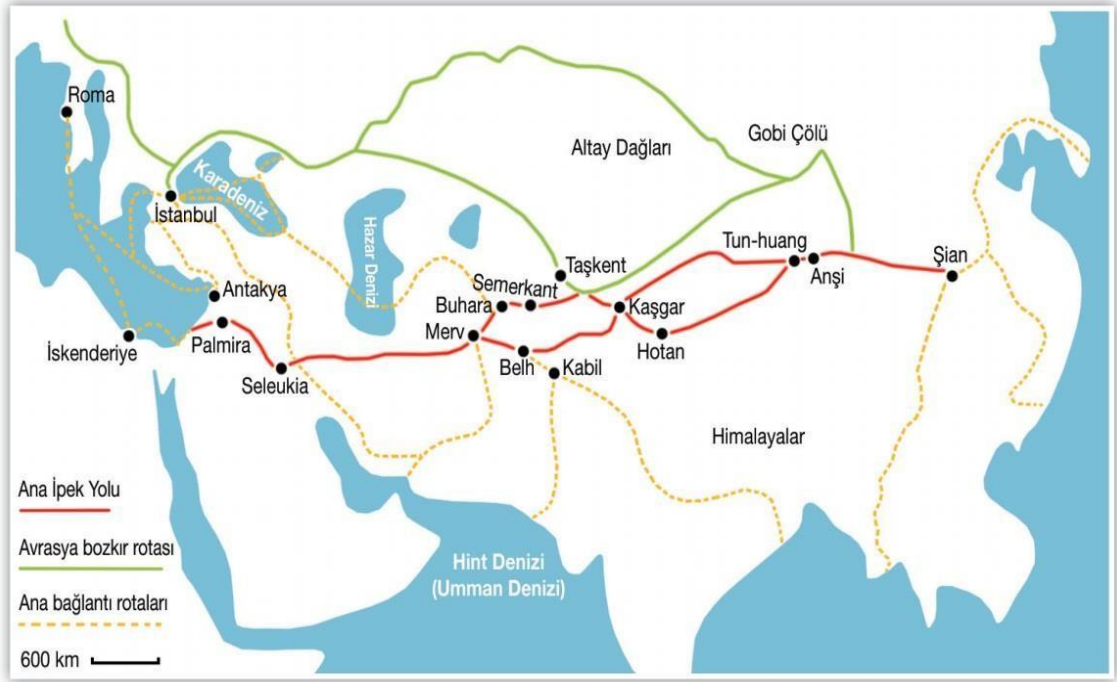
13.yy.da başlayıp ve Avrupalıların 15. yy başlarında başlayan alternatif güzergâh arayışları neticesinde ortaya çıkan coğrafi keşifler ile beraber İpek Yolu önemini tamamen yitirmeye başlamıştır. Her ne kadar Osmanlının Basra, Suriye ve Doğu Akdeniz’i hakimiyeti altına almasıyla İpek Yolu’nun önemi arttırılmaya çalışılsa da (Kara vd., 2008:405) 19.yy.ın başlarından itibaren İngiltere ve Fransa’nın tarih sahnesine çıkışıyla ticaret güzergâhları değişmiş ve İpek Yolu ticareti önemini yitirmiştir.

1.1.2. Tarihi İpek Yolu Hattı ve Geçtiği Güzergâhlar

Tarihi İpek Yolu çok geniş bir coğrafyaya yayılan ve tek bir hat üzerinden değil, çeşitli kollardan oluşmaktadır. İpek Yolu Asya’dan Avrupa’ya ve Akdeniz’e kadar uzanan ve hemen hemen tüm Asya’yı çevreleyen bir ticaret ve etkileşim yolu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Merkez çıkış noktası Çin’in Xian kenti olan tarihi İpek Yolu, Tanrı Dağları ve bugünkü Orta Asya topluluklarından Afganistan ve İran’a ve Hazar Denizi’nin güney ve kuzeyinden iki kol halinden Akdeniz ve Avrupa’ya kadar olan geniş bir coğrafyayı kaplamaktadır.

Şekil 1.1.2.1: Tarihi İpek Yolu Güzergâhı



İpek Yolu haritası

Kaynak:<https://www.yardimcikaynaklar.com/wp-content/uploads/2015/12/ipek-yolu-haritas%C4%B1.jpg>, Erişim Tarihi:13.06.2023

Şekil 1.1.2.1’de de görüldüğü gibi ana bağlantı hatlarının da dâhil edilmesiyle geniş bir alana yayılan tarihi İpek Yolu çok karmaşık bir yapıya sahiptir. Xian(Şian), Anşi, Urumçi, Almaata, Hoten, Kaşgar, Semerkant, Buhara, Merv, Kabil, Tahran, Bağdat, Halep, Şam ve Anadolu şehirlerinin bulunduğu güzergâha Rusya, Hindistan, Arap Yarımadası, Afrika ve Avrupa’ya ulaşan alternatif yollar da eklenince İpek Yolu geniş bir alana ulaşmaktadır (Gardner ve Gardner, 2014:1-3).

Tarihi İpek yolunun ortalama kuş uçuşu mesafesi 7.500 km, ortalama kara ve deniz yolu mesafesi ise 10.000 km uzunluğunda olup Asya’yı Avrupa’ya, Hindistan’a ve Çin’e bağlamaktadır (Bulduk, 2014: 41; Kırpık, 2012: 145). Mesafeler göz önünde bulundurulduğunda İpek Yolu güzergâhının birçok ulus ve topluluğun iletişim kurmasına ve kaynaşmasına yardımcı olduğu da görülmektedir.

Birçok ulus/devlet bu güzergâhı elinde bulundurarak gücün hâkimiyetini sağlamaya çalışmıştır. Özellikle 100’lü yıllardan 1500’lü yıllara kadar tarihi İpek Yolu Asya’nın olduğu gibi tüm dünyanın ticari, sosyal, kültürel kalbini oluşturmaktaydı.

Tüm bu nedenler doğrultusunda Asya dünyanın ekonomik merkezi üssü olarak görülmekteydi (Özdaşlı, 2015:585). Coğrafi Keşiflerden itibaren dünyanın ticari kalbi Atlantik bölgesine evrilmiştir.

Tarihi İpek Yolu Çin'den başlayıp Avrupa'ya kadar uzanmakta olup, güzergâh üzerinde çöl, deniz, kara ve bozkır gibi çeşitli bölgelere ayrılmaktadır. Bu tarihi güzergâh temel olarak Çin'in Xian eyaletinden başlayan kuzey ve güney olmak üzere iki ana rotadan oluşmaktadır.

Kuzey rotası, Xian'dan başlayıp Shaanxi eyaletine kadar sürer ve burada üç farklı yola ayrılmaktadır. Bu yollardan ikisi acımasız ve ıssız coğrafyasıyla ünlü Taklamakan Çölü'nü geçtikten sonra tarihi Kaşgar kentinde birleşmektedir (Şekil 1.1.2.1.) Kalan yol ise Tien-Şan Dağları'nı izleyerek Turfan, Talgar ve Kazakistan topraklarından, Almatı'ya ulaşmaktadır. Kaşgar'ın batısından itibaren yollar ikiye ayrılmaktadır; biri Tirmiz ve Belhe'e doğru, öbürü de Karakum Çölü'nün batısına, Merv şehrine doğru ilerledikten sonra güneyde bulunan yolla birleşmekte ve bu yollardan biri Aral Gölü ve Hazar Denizi'ni geçtikten sonra Karadeniz'e doğru ilerlemektedir (Taghiev:2019,8). Diğerisi ise Çin'den başlayıp, Roma İmparatorluğu'na ulaşmadan Orta Asya, İran ve Irak üzerinden geçmektedir (Aksoy, 2014: 22).

Tarihi İpek Yolu'nun Güney rotasına baktığımızda ise, yine Xian'dan başlayıp Karakorum'a kadar olan tek yolluk güzergâhtır. Bu yol Orta Asya-Horasan bölgesine oradan Fırat ve Dicle Nehirlerinin oluşturduğu Mezopotamya'ya ve daha sonra Anadolu topraklarına kadar ulaşmaktaydı. Burada ise güney yollarıyla birleşerek farklı noktalardan deniz aracılığıyla yolculuğu mümkün kılmaktadır (Taghiev, 2019:8). Yüksek dağları geçtikten sonra Pakistan, Hindikuş Dağları ve Afganistan'a vardıktan sonra kuzeydeki yolla birleşmektedir. Buradan da İran, Suriye ve Akdeniz'in doğu kıyılarına kadar uzanmaktadır. Kara yolları ise Anadolu topraklarından veya Kuzey Afrika'dan geçmekteydi. Bir diğer rota Herat'dan başlayıp, Basra Körfezi'ne kadar ulaşmaktadır. Günümüzde ise Ürdün-Petra, Mısır-İskenderiye ve Doğu Akdeniz limanlarından yüklenen mallar gemilerle, İtalya'ya taşınmaktadır (Aksoy, 2014: 22- 23).

Geçtiği rotalar dikkate alındığında çok farklı medeniyetleri buluşturmakta olan tarihi İpek Yolu, tarihi, sosyal, ekonomik ve kültürel etkileşimin merkezi olmuştur.

Topluluklar İpek Yolu sayesinde iletişim ve etkileşim içinde bulunmuşlardır.

1.2. Tarihi İpek Yolunun Canlandırılmasında Ekonomik Gereklikler

Soğuk Savaş döneminde oluşturulan iki kutuplu yapıda, dünya ülkeleri kendilerini güvence altına almak ve geleceklerini temin etmek adına ya Doğu Blok'unda yani Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) ya da Batı Blok'unda yani Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) yanında yer almak zorunda kalmışlardır. Sonraki süreçte SSCB'nin yıkılmasıyla birlikte birçok ülkenin ABD'ye olan bağıllık mecburiyeti de nihayete ermişti.

Dünya ülkeleri ekonomik, askeri ve siyasi gücü elinde bulundurmak adına yeni pazar ve hammadde arayışlarına yönelmişlerdir. Özellikle ABD'nin askeri kanadı olan NATO'nun gün geçtikçe gücünü arttırması, dünyada siyasi ve ekonomik politikalara yön vermesi ve Asya'da konumunu arttırması yeni pazar ve hammadde arayışlarını kaçınılmaz kılmıştır (İsakov, 2011:64). Bu doğrultuda ülkeler yeni arayışlara hazırlanmış ve politikalarını budoğrultuda şekillendirmiştir.

Yeni pazar ve hammadde arayışı büyük güçleri Kafkasya ve yıkılan SSCB topraklarına yönlendirmiştir. Bunun en önemli nedeni bu coğrafyaların jeostratejik açıdan çok önemli bir konumda olmasıdır. Komünist rejimin yıkılmasıyla serbest ürün ihracatına engel olan sistem de yıkılmıştır. Özellikle hammadde açısından zengin olan bu bölgenin önemi dünya güçleri açısından her geçen gün önemini arttırmıştır. Bu nedenlerden dolayı tarihin en önemli dinamiklerinden biri olan tarihi İpek Yolu'nun tekrar canlandırılması düşüncesi AB tarafından ortaya atılmış ve ABD kanadınca da destek görülmüştür (İsakov, 2011:65).

Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması gerekliliği dünya güçleri nezdince kabul görmüştür. Bu kabul görüşün en önemli nedenleri şüphesiz ekonomik nedenlerdir. Bölgeyi cazip kılan ekonomik unsurlara bakınca dünya ekonomisini elinde bulunduran ülkelerin 2/3'ü bu bölgede bulunmakta ve dünya nüfusunun yaklaşık olarak 1/3'ü bu topraklarda yaşamaktadır (İsakov, 2011:66). Bu nedenle bu ülkeler küreselleşen dünyada söz sahibi olmak ve ekonomik gücü elinde bulundurması açısından İpek Yolu'nun tekrar canlandırılması gerektiğini bir mecburiyet olarak görmektedir.

Çin'in İpek Yolu'nu tekrar canlandırılması gerektiği üzerine olan ısrarının birçok

nedenleri vardır. Bu nedenleri Ergünsu'ya göre şu şekilde özetlemek mümkündür:

“Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) ekonomisindeki dönüşüm, pazarlara kolay ulaşım ihtiyacı, doğal kaynaklara erişim güvenliğinin artırılması, ÇHC’de bölgeler arası gelişmişlik farkının azaltılması, ÇHC’ye Doğu Çin Denizi’nden ve Güney Çin Denizi’nden kuşatılmışlık hissi veren ABD’nin “Asya’ya Dönüş” stratejisi, Trans Pasifik Ortaklığı (TPP) ve Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı (TTIP) gibi kurulması planlanan çoklu serbest ticaret bölgelerinin ÇHC ekonomisini derinden etkileme olasılığı ve ÇHC’nin İpek Yolu güzergâhındaki ülkeler ile ilişkilerini geliştirme arzusu olarak sıralanabilir” (Ergünsu, 2017:6).

İpek Yolu’nun canlandırılması gerektiğinin bir diğer ekonomik nedeni ise dünya ticaretinde ihracatın yapılması kadar ülkelerin ihracattan aldıkları payın da artmasıdır. İpek Yolu üzerinde bulunan özellikle Çin, Hindistan ve Türkiye gibi güçlü ülkeler dünya ticaretinde üretilmiş malların ihracatının yaklaşık %70’ini elinde bulundurmaktadır (Yıldıran, 2014: 312-313). Özellikle bu ülkelerin içerisinde Çin’in ürünlerin pazarlanması açısından dünyada büyük öneme sahip olduğu görülmektedir.

İpek Yolu üzerindeki ülkeler yalnızca işlenmiş ürün ihracatında değil, dünyanın en önemli enerji kaynaklarından olan doğalgaz ve petrol ihracatında da büyük öneme sahiptir. Kazakistan, Azerbaycan, Rusya, Hindistan, Irak ve İran’ın gibi ülkeler, doğalgaz ve petrolün büyük bir kısmını elinde bulundurmaktadır (Taghiyev, 2019:29). Bu durum üretimin devamlılığı açısından büyük önem arz etmektedir. Ayrıca bölge ülkelerinin doğalgaz kaynaklarına sahip olması da enerji alanında etkililiğini arttırmaktadır. Bu durum İpek Yolu’nun canlandırılması gerektiğini vurgulamaktadır.

Bir diğer ekonomik neden ise teknolojinin tüm dünyayı sarmasıdır. İpek Yolu üzerindeolan ülkelerin teknolojik gelişmelere kayıtsız kalmaması özellikle Hindistan ve Çin’in teknoloji ve telekomünikasyon ürünlerinin ihracatının büyük çoğunluğunu elinde bulundurması (Taghiyev, 2019:29) İpek Yolu’nun önemini gittikçe arttırmaktadır.

Küreselleşen dünyada Doğu ile Batı arasındaki duvarları kaldırmak, ticari ve kültürel etkinlikleri arttırmak, ülkelerin ürettikleri ürünleri hızlı ve güvenli bir şekilde kesintisiz olarak varış noktasına ulaştırmak gibi sosyoekonomik nedenlerden

dolayı tarihi İpek Yolu'nun tekrar canlandırılması gerektiği ülkeler tarafından kabul görmüştür.

Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması gerekliliğinin altında yatan en temel neden uluslararası ticaretin yaygınlaştırarak, ülkelerin ihtiyaç duyduğu ürünlere kolayca ulaşabilmesini sağlamak ve üretim fazlası olan ürünleri satmak amacıyla yeni pazarlar oluşturmaktır. Dünyada ekonomik sistemlerin geliştirilmesi ve Doğu Batı arasındaki engellerin kaldırılması, Doğu ülkelerinin ekonomik sisteme dâhil edilmesi gerekliliği neticesinde tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması fikri kaçınılmaz hale gelmiştir. Bilişim teknolojilerinin geliştiği Çin piyasasının Batı'ya aktarılması, Batı'nın ve Çin'in ihtiyaç duyduğu akaryakıt ve enerji ihracatının sağlanması gibi ekonomik nedenler İpek Yolu'nun önemini her geçen gün arttırmaktadır.

1.2.1. Tarihi İpek Yolu'nun Canlandırılması İçin Atılan Ekonomik Adımlar

Dijital teknoloji çağı olarak adlandırılan günümüz dünyasında hem bölgesel hem küresel rekabet ticari ve ekonomik faaliyetleri derinlemesine etkilemektedir. Böyle bir ortamda ülkeler ekonomik ve ticari rekabet seviyelerini arttırabilmek için önemli projelere ve alternatif etkinliklere ihtiyaç duymaktadır.

Çin, ABD, Rusya, İngiltere ve diğer AB ülkeleriyle uluslararası arenada mücadele edebilmek adına yeni ticari kanallar üretme mecburiyetinde kalmıştır. Küresel ekonomi politikalarına yön vermek ve ticaret sistemini yönetmek gibi hedeflere ulaşma arzusu Çin'in ekonomik politikalarını etkin bir hale getirmesi için tarihi İpek Yolu'nun tekrar canlandırılması gereksinimini gün yüzüne çıkarmıştır.

Tüm gereksinimler nezdinde Çin Başkanı Jinping'in 2013 yılında gündeme taşıdığı Tek Yol Tek Kuşak (OBOR) Projesi, tarihi İpek Yolu'nun canlandırılmasının dünyanın ihtiyaç duyduğu ticari bir can damarı olacağı öngörülmüştür. Projenin temelinin ekonomik nedenler mi yoksa politik nedenler mi tartışması ekseninde sürdüğü görülmekte fakat OBOR'un organizasyon yapısı incelendiğinde projenin bir ekonomik strateji olduğu görülmektedir (Taghiyev, 2019:38). Yine bu projenin ekonomik bir strateji olduğunun en önemli göstergelerinden birisi dünya çapındaki gayri safi milli hasılanın %70'ini etkilemesi beklenmektedir (Pu, 2016:113).

İpek yolunun tekrar canlandırılmasının yansıması olan OBOR projesi, ekonomik refah seviyesinin artmasına, ülkeler arası işbirliğinin artmasına ve Doğu ile Batı

arasında kesintisiz ticaret faaliyetlerinin yapılmasına olanak sağlamaktadır. Söz konusu hedeflerin gerçekleştirilmesi için dünya ülkelerinin birçoğu, kurum ve kuruluşlar ile diğer paydaşlar elini taşın altına koymaya hazır olduklarını bildirmişlerdir. Bu doğrultuda Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması projesi olan OBOR projesi, başta Çin olmak üzere, bölge ve proje kapsamında yer alan ülkeler, Avrupa Birliği, gelişmekte olan ülkeler (BRICS) ve Asya ülkeleri kalkınma bankası tarafından desteklenmiş ve gerekli yardım fonları oluşturulmuştur (Yavilioğlu, 2016:9-10).

1.2.1.1. Çin'in Ekonomik Adımları

Tek Kuşak Tek Yol Projesi, küresel dünya sisteminde büyük önem arz etmektedir. Dünyanın dönüşümü ve ticari dengelerin değişmesi projenin önemini de arttırmıştır. Projenin en önemli paydaşı hiç şüphesiz Çin'dir. 2013 yılında duyurulan projenin finansmanı konusunda tüm paydaşlar gibi Çin'de büyük atılımlar da bulunmuştur.

Projenin finansmanı konusunda en önemli atılımları veriler neticesinde Çin'in attığını görmekteyiz. Çin, projenin etkin bir hale getirilmesi amacıyla Çin kamu kurum ve kuruluşlarını adeta seferber etmiştir. Çin'in ihracat kredi sigortası kurumu Sinosure, Çin Eximbank'ı ve ülkenin en önemli dört kamu bankaları olan Bank of China, China Construction Bank, ICBC (Industrial and Commercial Bank of China) ve Agricultural Bank of China projenin toplam değerinin %46'sını finanse etmektedir (Atlı, 2020:14). Bununla beraber Çin, proje üzerinde diğer paydaşlardan daha fazla söz sahibi olmaya başlamıştır.

Çin, kendi kamu kurum ve kuruluşlarının yanı sıra projenin tamamen etkin bir hale gelebilmesi için Çin'de bulunan özel kurum ve kuruluşların da desteğini almıştır. Yine bu doğrultuda Çin, paydaşlarıyla ortak olduğu diğer yapılarla da projenin finansmanına katkıda bulunmuştur.

Dünya sisteminde söz sahibi olabilmek, ticari gücünü arttırabilmek ve değişen dünya sisteminde yönlendirici olabilmek adına projenin Çin açısından önemi giderek artmaktadır.

1.2.1.2. Diğer Paydaşların Ekonomik Destekleri

Tek Kuşak Tek Yol projesi birçok paydaşı içine alan ve dünya ekonomisine yön

verecek en önemli projelerden birisidir. Projenin en önemli paydaşlarından biri olan Çin, kendi kamu kurum ve kuruluşlarının yanı sıra ortak paydaşlarla birlikte de projenin finansmanını sağlamıştır. Gelişmekte Olan Ülkeler (BRICS) Kalkınma Bankası, Asya Yatırım ve Altyapı Bankası (AIIB) ve İpek Yolu Altyapı Fonu (IYAF) bunlardan birkaçı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bunun yanı sıra AIIB ile BRICS ülkelerinin eşit sermaye ile kurduğu ve 50 milyar dolar başlangıç sermayesine sahip Yeni Kalkınma Bankası, OBOR kapsamındaki birçok projeye finansman desteği sağlamış ve bu projelerin büyük çoğunluğunda Dünya Bankası, Asya Kalkınma Bankası (ADB) ve EBRD gibi kuruluşlarla ortak finansman yoluna gitmiştir (Atlı, 2020:14). Bununla beraber AB ülkeleri ve ABD’de projeye finansman desteği veren ülkeler arasında yer almaktadır.

1.2.1.2.1. Gelişmekte Olan Ülkeler (BRICS) Kalkınma Bankası: Yeni Dünya Bankası (NDB) Desteği

Yeni Kalkınma Bankası (NDB), dünyanın gelecekteki güçleri olan BRICS ülkeleri (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika) tarafından 2015 yılında kurulan ve merkezi Çin’in Şanghay şehrinde olan kalkınma bankasıdır. NDB’nin temel amacı, BRICS ülkeleri ve diğer gelişmekte olan ülkelere yönelik sürdürülebilir altyapı ve kalkınma projelerini finanse etmektir (Taghiyev, 2019:54).

NDB, küresel dünyada AB ve ABD gibi güçlere alternatif olabilecek yapısıyla ve IMF’ye yönelik bağlılığı azaltma konusunda dikkat çekmektedir. Bankanın kurulmasında finansal olarak Çin ön plana çıkmaktadır. NDB’nin bir diğer önemli katkısı ise hiç şüphesiz Uluslararası Finans Kuruluşlarının (IFI) etkisiz olduğu altyapı faaliyetlerinin geliştirilmesi ve parasal sistemin iyileştirilmesi gibi konularda ön plana çıkmasıdır (Qobo ve Soko, 2015:285).

NDB, dünyada ekonomik sistemi revize etmek ve dengelemek açısından oldukça önemlidir. IMF ve Merkez Bankası’nın kredi olanaklarında koymuş olduğu kotalar ülkelerin gelişmelerinde bir engel teşkil etmektedir. NDB, finansal kaynakları bir araya toplayarak gelişmekte olan ülkelerin gelişimlerine katkı sağlamakta ve bu şekilde dizayn edilmektedir.

Dünyanın en büyük döviz kaynaklarına sahip ülkelerinden Çin, Rusya, Hindistan ve Brezilya kaynaklarını ortak payda da buluşturdıkları NDB ile döviz kullanımını daha etkin ve iyi kullanma fırsatı yakalamaktadırlar. Bu durum gelişmekte olan ülkelere yapılacak yatırımların daha organize edilmiş bir şekilde ve etkin döviz kullanımıyla daha dengeli bir şekilde yapılmasının da önünü açmaktadır.

Üye devletler başta olmak üzere bölgesel ve küresel birçok altyapı projelerini finanse eden NDB, Çin önderliğinde başlatılan tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasına ilişkin projeye de birçok alanda finansal destekte bulunmuştur. 2016-2017 yılları arasında yeşil ve yenilenebilir enerji, ulaştırma, sulama ve diğer birçok alanda 3.4 milyar doların üzerinde finansal destek kredisi sağlamıştır (<https://www.ndb.int/>, Erişim Tarihi:12.11.2023). Bu bağlamda OBOR projesi kapsamında yer alan ülkeler tarafından faaliyete koyulan lojistik üsler, limanlar, altyapı ve üstyapılar ve diğer tüm ulaştırma projeleri Çin önderliğinde NDB tarafından finanse edilmiştir. COVID 19 etkisiyle dünyada yaşanan ekonomik krizden dolayı yavaşlayan proje yatırımlarının 2023 yılına gelindiğinde tekrar ivme kazandığı görülmektedir.

1.2.1.2.2. Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) Desteği

Merkezi Pekin'de olan temel amacı yeşil, sürdürülebilir altyapı projelerini finanse etmek olan AIIB, 2016 Ocak ayında faaliyetlerine başlayan çok taraflı bir finans kuruluşudur (Taghiyev, 2019:56). NDB gibi üye devletlerin ve gelişmekte olan ülkelerin altyapı projelerine destek vermek amacıyla oluşturulan AIIB, Asya bölgesinin en önemli yatırım bankalarından olan, Japonya liderliğinde kurulan Asya Kalkınma Bankası'nın etkisini kırmıştır.

Bölgesel ve bölgelerarası tüm ulaşım altyapı faaliyetlerini desteklemeyi amaçlayan AIIB, bu hedefler doğrultusunda Asya'nın dünyanın ticaret kalbi olması hedefini benimsemiştir. Öncelikli olarak AIIB, bu hedefe ulaşmanın yolu bölgedeki altyapı eksikliklerinin kalıcı, sürdürülebilir ve yeşil projelerle kapatılması gerektiğini ve bunun için gerekli finansal desteği sağlamayı şiar edinmiştir.

Mishra'ya göre AIIB'nin kurulmasındaki ana hedefleri iki başlık altında toplamak mümkündür (Mishra, 2016:164):

- İlk olarak, altyapı eksikliklerini gidermek, üretken projeleri desteklemek

ve sürdürülebilir ekonomik kalkınmayı sağlayarak Asya’da altyapı bağlantılarını geliştirmek ve zenginleştirmek,

- İkinci olarak, bölgedeki kurumlar ve uluslararası örgütlerle işbirliği içinde çalışarak, Asya’da yapılacak projelerde karşılaşılabilecek finansal problemlerin üstesinden gelebilmek

Bölgedeki az gelişmiş ülkeleri de kapsayan finansal destek anlayışıyla AIIB, özellikle Çin önderliğinde bu faaliyetlerini hızla yapmayı amaçlamaktadır. Altyapı eksikliklerinin fazla olduğu Asya ülkeleri de Çin’in AIIB ile birlikte sağladığı yardımlara sıcak bakmaktadırlar. Her ne kadar NDB, Merkez Bankasına; AIIB, Asya Kalkınma Bankasına karşı kurulmuş olarak görülse de NDB ve AIIB’nin nihai amacı tüm kurum ve kuruluşlarla ortak hareket ederek yapılacak finansal yatırımların hızlı ve etkin bir şekilde uygulanmasını sağlamaktır. Nitekim Asya’daki altyapı gider maliyetleri düşünüldüğünde hiçbir kurum veya kuruluşun bunu tek başına finanse edebilecek gücü ve kredi imkânı yok gibidir. Bu nedenle NDB ve AIIB, gerek IMF ve Merkez Bankası gerekse Asya Kalkınma Bankası ile projelerini gerçekleştirebilmek için ortak hareket etmeyi amaçlamaktadır (Taghiyev, 2019:57).

Tarihi İpek Yolu’nun tekrar canlandırılması projesi kapsamında AIIB, ulaştırma ve altyapı projelerine büyük önem vermektedir. 68 ülkeyi kapsayacağı öngörülen OBOR projesi için AIIB’nin 100 milyar dolarlık bir destek sağlayacağı söylenmektedir (Imomnazar, 2018:398). Çin’in 2017 yılında OBOR’u açıklaması ve 1 trilyon dolarlık bütçe ayırması (<https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/14942/1-trilyon-dolar-yatirimla-65-ulkeyi-baglayacak-proje>, Erişim Tarihi: 12.11.2023) ve AIIB’nin 100 milyar dolarlık fon ile projeyi desteklemesi göz ardı edilemeyecek kadar önemlidir. AIIB’nin bunun yanı sıra projenin daha etkin olabilmesi için çeşitli ulaşım, enerji ve sulama projelerine de destek verdiği görülmektedir.

1.2.1.2.3. İpek Yolu Altyapı Fonu (IYAF) Desteği

Aralık 2014 yılında Çin’in başkenti Pekin’de düzenlenen Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği Konferansı’nda (APEC), OBOR projesi güzergâhında bulunan tüm ülkelerle ara bağlantıları sağlamak ve iletişim problemlerini ortadan kaldırmak amacıyla, Çin’in başlangıçta 10 milyar dolar ile desteklediği IYAF faaliyetlerine başlamıştır

(Taghiyev, 2019:58). OBOR projesinin faaliyetlerini tamamlaması açısından son derece önemli olan bu fon, Çin Kalkınma Bankası, Çin Yatırım Şirketleri ve Çin İhracat ve İthalat Bankası tarafından da ciddi oranda desteklenmektedir. IYAF'ın oluşturulmasında anlaşma nezdinde Çin IYAF'ın %65'i için kendi döviz rezervlerini kullanacaktır (Wright, 2017).

Çin Hükümeti'ne bağlı olmayan fakat Çin'in tüm paydaşları tarafından desteklenen IYAF, OBOR projesi için anahtar bir rol üstlenmektedir. IYAF temel olarak, uluslararası bir yatırım kurumu olmayı amaçladığından dolayı OBOR'u desteklemek için farklı yatırım kanalları araştırmaktadır (Chhibber, 2017:19-20).

IYAF, OBOR projesine büyük önem vermekte olup, bu doğrultuda proje için tüm imkânlarını seferber etmektedir. Örneğin, IYAF, OBOR projesinin 50 milyar dolarlık kısmını (Imomnazar, 2018:398) finanse etmeyi öngörmektedir. Ayrıca OBOR projesine dâhil olan ülkelerde ve bölgelerde altyapı, ulaşım, enerji ve finansal işbirliğini de desteklemektedir (Jia, 2018). Bunların yanı sıra IYAF karayolu, demiryolu, otoyol ve havalimanı yapımıyla beraber, enerji sağlama, demir-çelik, çimento sektörlerindeki yatırımların finansmanında da etkin bir rol oynayacaktır (Yavilioğlu, 2016: 10).

IYAF, temel olarak OBOR projesi kapsamında atılacak tüm adımları finanse etmek, projeye bağlı tüm altyapı faaliyetlerini desteklemek amacıyla oluşturulmuştur. İpek Yolu güzergâhında bulunan ülkelerin birbirleriyle olan bağlantılarını arttırmak ve iletişimi kuvvetlendirmek amacıyla IYAF kritik bir rol oynamaktadır.

1.3. Modern İpek Yolu Projesi: Tek Kuşak Tek Yol Projesi

Küreselleşmeyle birlikte dünya ticaretinde dengeler değişmiş, sınırlar kaldırılmıştır. Tarih boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapmış tarihi İpek Yolu, küreselleşmeyle birlikte Çin'in önderliğinde modern ticaret yolu anlayışıyla Tek Kuşak Tek Yol Projesi olarak yeniden ele alınmıştır.

1.3.1. Modern İpek Yolu Projesi Tarihi Altyapısı

16.yy'da önemini kaybeden ve yeni ticaret yollarının bulunması neticesinde adeta unutilan tarihi İpek Yolu'nun bu durumu başta Çin olmak üzere birçok ulusu olumsuz etkilemiştir. Tarih boyunca İpek Yolu'nun hâkimiyetini elinde bulunduran

ve ekonomik, sosyal ve kültürel birçok alanda önemli güce sahip olan Çin, günümüz koşullarına ayak uydurabilmek ve gücü eline tekrar geçirebilmek için çok önemli projeleri hayata geçirmeyi planlamaktadır.

Dünyada ticaret sisteminin değişmesi büyük ulusların hammadde ve enerji ihtiyacını karşılamaya yönelik adımlar atmaya mecbur kılmıştır. Lojistik alanında yaşanan dev atılımlar yeni projelerin oluşumunu kaçınılmaz kılmıştır. Üretimde sürekliliği sağlayan ve ürettiği ürünleri depolayan Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC), gücü tekrar eline almak ve Batı hegemonyasını yıkmak için dönüşüm hareketi başlatmıştır. 1978 yılında başlatılan dönüşüm hareketiyle birlikte ÇHC, Devlet Başkanı Deng Xiaoping önderliğinde dünya ticaretinde söz sahibi olmak amacıyla 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü (WTO)'ne üye olmuştur (Taghiyev: 2019,33).

2008 yılında yaşanan küresel ekonomik kriz, tüm dünyada olduğu gibi ÇHC'de de derinden hissedilmiş ve ekonomik küçülme 2011 yılına kadar sürmüştür. Yeni bir dönüşüm hareketine ihtiyaç duyulmuş ve 2013 yılında ÇHC Devlet Başkanı Xi Jinping, Kazakistan ziyareti sırasında, tarihi İpek Yolu'nun tekrar canlandırılması gerektiğini vurgulayarak Modern İpek Yolu'nun Canlandırılması Projesi, diğer adıyla Tek Kuşak Tek Yol (One Belt One Road-OBOR) projesini duyurmuştur (Unimar, <https://globelink-unimar.com/tek-kusak-tek-yol-projesi/>, Erişim Tarihi:14.06.2023).

Şekil 1.3.1.1: Tek Kuşak Tek Yol Projesi Ekonomik (Kara) ve Deniz Kuşağı



Kaynak: <https://www.21yyte.org/tr/merkezler/bolgesel-arastirma-merkezleri/asya-pasifik-arastirmalari-merkezi/yeni-dunya-duzeninin-kurulus-projesi-kusak-ve-yol-girisimi-yeni-i-pek-yolu>, Erişim Tarihi:14.06.2023

Xi Jinping'in Kazakistan'ın Nazarbayev Üniversitesi'nde yaptığı konuşması sonrası Çin'den Avrupa'ya oradan da Pasifik'ten Baltık Denizi'ne kadar ulaşan Kara İpek Yolu Kuşağı'nı, bir ay sonra Endonezya gezisinde ise Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (ASEAN) ülkeleriyle işbirliği geliştirmek amacıyla Deniz İpek Yolu Kuşağı'nın oluşturulması fikrini sunmuştur (Durdular: 2016,79). Bu projelerin birleşimiyle ortaya çıkan OBOR Projesi, Asya'dan Avrupa'ya oradan Afrika, Hindistan, Okyanusya hatta Latin Amerika'ya kadar bağlantı kurmayı amaçlamaktadır (Ghiasy ve Zhou, 2017: 1; Nünlist, 2016: 1-2).

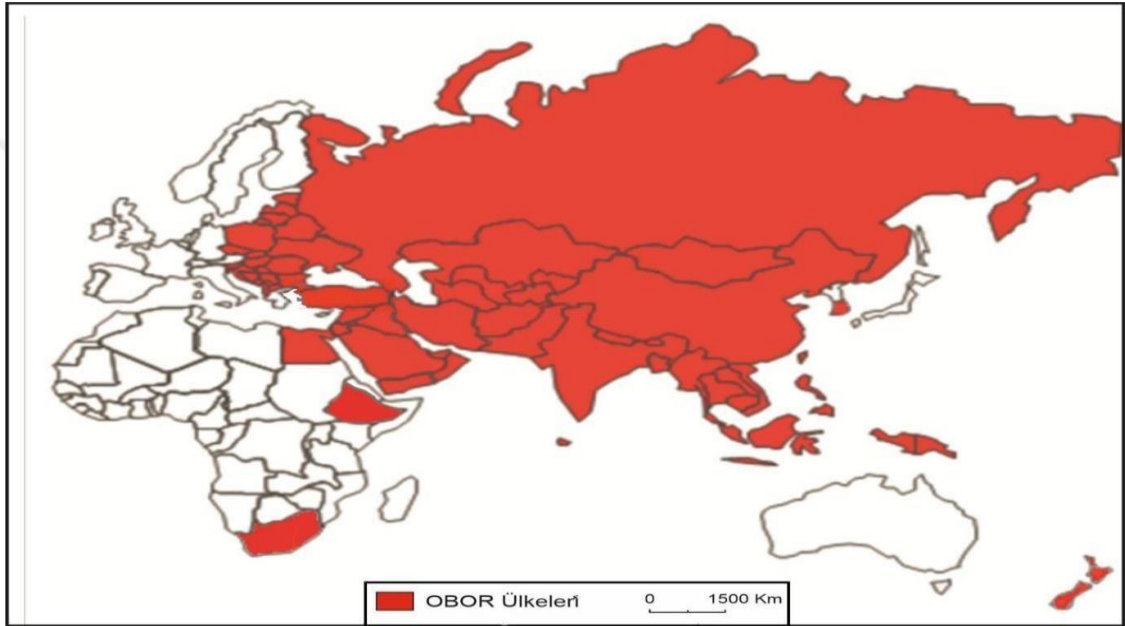
Şekil 1.3.1.1'de de görüldüğü gibi çok geniş bir alana yayılan OBOR projesi, açılacak alternatif bağlantı yollarıyla multimodal taşımacılık ve ticaretin en büyük projelerinden biri olarak gösterilmektedir.

Çin için büyük önem arz eden bu proje, 21.yy'ın ekonomik ve ticari faaliyetlerini de yönlendirmeye adaydır. Çin'in en önemli ekonomik hamlelerinden biri olan OBOR

projesi, dünya genelinde gayri safi hasılanın %55'ini ve dünya nüfusunun da yaklaşık %70'ini etkilemesi öngörülmektedir (Pu, 2016:113).

2018 yılı itibariyle 69 ülkeyi çevreleyen OBOR projesinde 49 Asya, 16 Avrupa, 1 Okyanusya ve 3 Afrika ülkesi bulunmaktadır. Milli geliri yüksek olan Katar, Güney Kore ve Yeni Zelanda gibi ülkelerin yanı sıra, milli geliri düşük olan Nepal, Mısır ve Laos gibi ülkelerde proje kapsamında yer almaktadır (Güner, 2018:113).

Şekil 1.3.1.2: OBOR Projesi Ülkeleri



Kaynak: Güner, B. (2018). "OBOR Girişimi'nin Coğrafyası".

Şekil 1.3.1.2 incelendiğinde projenin dünyanın birçok alanını etkisi altına aldığı, özellikle Asya kıtasının neredeyse tamamını kapladığı görülmektedir. Bu projenin daha fazla alanı ekonomik, sosyal ve kültürel olarak etkileyeceği düşünülmektedir. Projenin gelişmiş, gelişmekte olan ve gelişmemiş ülkeleri kapsamı bakımından da uluslararası ticaretin her yerde yaygınlaşması gerektiği fikrini göstermektedir.

Tablo 1.3.1.1: OBOR Üyesi Ülkeler

Doğu Asya Ülkeleri	Çin, Moğolistan, Güney Kore
Güney ve Güneydoğu Asya Ülkeleri	Brunei, Kamboçya, Endonezya, Laos, Malezya, Myanmar, Filipinler, Singapur, Tayland, Doğu Timor, Vietnam, Bangladeş, Butan, Hindistan, Maldivler, Nepal, Pakistan, Sri Lanka
Batı ve Orta Asya Ülkeleri	Afganistan, Ermenistan, Azerbaycan, Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan, Gürcistan, İran, Türkiye, Kırgızistan, Tacikistan, Rusya, Ukrayna, Belarus, Litvanya
Orta Doğu ve Afrika	Bahreyn, Mısır, Irak, İsrail, Suudi Arabistan, Ürdün, Kuveyt, Lübnan, Umman, Filistin, Katar, Suriye, Birleşik Arap Emirlikleri, Yemen, Güney Afrika, Etiyopya
Avrupa	Arnavutluk, Bosna-Hersek, Hırvatistan, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Letonya, Makedonya, Moldova, Karadağ, Polonya, Romanya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya,
Okyanusya	Yeni Zelanda

Kaynak: Güner, B. (2018). “OBOR Girişimi’nin Coğrafyası”.

OBOR Projesi kapsamında yer alan ülkelerin çoğu gelişmekte olan ülkelere dönüşmektedir. Bu proje ile ülkelerin gelişmelerini hızlandırma ve ekonomik büyümeyi sağlama gibi atılımları hedeflemekle birlikte, proje kapsamında yer alan az gelişmiş ülkeler ise, proje sayesinde altyapı ve tesisleşme, üretimi artırma ve ekonomik refah seviyesini yükseltme gibi amaçlar hedeflemiştir.

1.3.2. Modern İpek Yolu’nun Kalbi: Bakü Tiflis Kars Demiryolu

OBOR projesi birçok ülkeyi birbirine bağlayan iki ana kuşak üzerinde çok sayıda

koridordan oluşmaktadır. Bu koridorların büyük kısmı demiryolu ağlarından oluşmaktadır. Çin ile Avrupa arasında kesintisiz yük ve yolcu taşımacılığının yapılabilmesi ve bölge ülkelerinin dünya ticaretindeki gücünün artması amacıyla Modern İpek Yolu'nun kalbi olarak görülen Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu hattı hayata geçirildi.

BTK hattı sayesinde Çin ile Avrupa arasındaki bağlantı sağlanarak, ticaret işbirliğinin sağlanması kolaylaştı ve transit geçiş noktası oluşturuldu. Çin'in Ekonomik Kuşak Projesi'nin önemli bir parçası olarak görülen BTK hattı, ufak bir alanı kaplasa da Çin ile Avrupa arasındaki ticaretin hızlanması ve artmasında büyük rol oynamaktadır (Bittner ve Ibrahimli, 2018: 4).

Orta Koridor 'un en önemli parçası olarak görülen BTK hattının temelleri 2004 yılında Tiflis'te, Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan yetkililerinin yapmış olduğu toplantı sonucunda somut olarak ele alınmış olup, 2007 yılına kadar çeşitli toplantılar yapılmış olup ve nihayetinde Kasım 2007'de Gürcistan'da, Temmuz 2008'de Türkiye-Gürcistan sınırında temel atma törenleri yapılmıştır. Ekim 2017 yılında ise hattın resmi açılışı gerçekleştirilmiştir (Mammadova,2017).

Üç ülke Cumhurbaşkanlarının katılımı ve çabasıyla hayata geçirilen Orta Koridorun kalbi olarak nitelendirilen BTK hattı projesinin toplam maliyeti 1 trilyon doları bulurken, bu rakam düzenleme ve yenileme işlemleriyle de artmaktadır (Taghiyev, 2019: 73). Hattın toplam uzunluğu 838.6 km'dir ve hattın 503 km'si Azerbaycan, 76 km'si Türkiye(+3 km'de Canbaz-Karstaki sınır tüneline olmak üzere toplam 79 km'dir.), 259 km'si ise Gürcistan sınırları içinde seyretmektedir (Özpay, 2018:105).

Çin'den çıkan bir yük Orta Koridor üzerinden kısa sürede BTK hattı ile birlikte Avrupa'ya ulaşmaktadır. Aktua Limanı'ndan Bakü'ye gelen yüklerin BTK hattı macerası başlamaktadır. Bakü'den Tiflis'e gönderilen yükler, Gürcü yetkililer tarafından Tiflis'ten Ahilkelek İstasyonu'na getirilmektedir. Kars'tan çıkan Türk yetkililer pasaport işlemlerinin akabinde Gürcistan sınırları içinde bulunana Ahilkelek İstasyonu'na varış yapmakta ve hazır olan yükü almakta ve Türkiye'ye getirmektedir. Türkiye'de gümrük işlemleri hızla yapılan yükler yurtiçine veya Avrupa'ya sevk edilmektedir.

Şekil 1.3.2.1.: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı



Kaynak: <https://www.pasifikeurasia.com.tr/rotalar.php>, Erişim Tarihi:25.08.2023

Orta Koridorun en önemli kısmı olarak görülen BTK hattı, Ermenistan'ın bypass edilerek Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan'ın girişimleriyle hayata geçirilmiş ve tarihi İpek Yolu'na farklı bir soluk getirmiştir. Çin'den çıkan bir yükün sadece Rusya üzerinden Avrupa'ya taşındığı bir sistemden BTK parkuruna geçiş sağlanmıştır. Bu parkur ile birlikte Çin ile Avrupa arasındaki mesafe ortalama 7 bin kilometre kısalmış ve bu sayede eski sistemde bir yükün Çin'den Avrupa'ya taşınması 2 ay sürerken; BTK hattı ile birlikte bu süre

14 güne kadar kısalmıştır (Dilek, 2007). Sürenin kısalması yatırımcının hat üzerinde yoğunlaşmasını sağlamaktadır.

Süre kaybının önlenmesi, uluslararası hukuk ve gümrük mevzuatlarında kaybedilen zamanın minimuma indirilmesi, navlun ve vergi bedellerinin azalması, tek seferde tonlarca yükün taşınma fırsatının sağlanması ve inter-modal taşımanın mümkün kılınması gibi olanaklar sayesinde BTK hattı her geçen gün daha önemli hale gelmektedir.

1.3.2.1. BTK Hattının Türkiye Parkuru: Kars Lojistik Merkezi

Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için oluşturulan Modern İpek Yolu'nun bir parçası Orta Koridorunun kalbini oluşturan BTK hattının uçayağından biri Türkiye'dir.

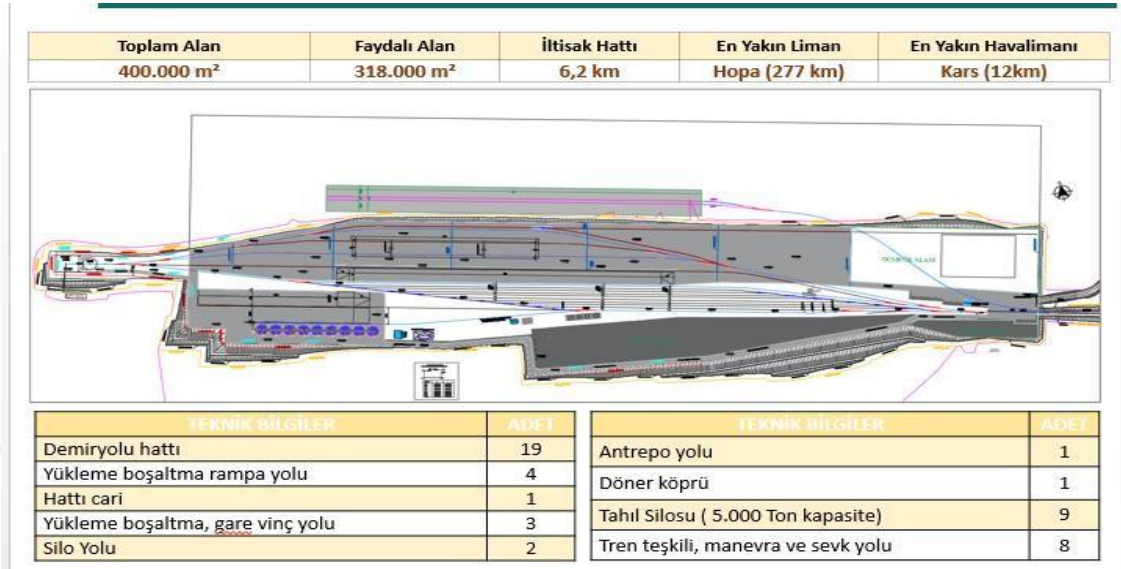
Türkiye parkurunda yüklerin işlemlerinin yapıldığı ilk yer ise Kars Lojistik Merkezi'dir.

10. Kalkınma Planında yer alan kararlar doğrultusunda lojistik yatırımlara büyük önem veren Türkiye 2000'li yılların başından itibaren lojistik yatırımlara hız vermiştir. Bu bağlamda 2007 yılında ilk büyük lojistik proje olan Samsun/Gelemen Lojistik Merkezi açılmıştır. Samsun Lojistik Merkezi'nin açılmasının akabinde Türkiye, birçok lojistik merkezin inşasına başlamış ve 2020 yılına kadar çoğunu tamamlamıştır.

Orta Koridorun kalbi sayılan BTK hattında da söz sahibi olmak isteyen Türkiye, Nisan 2017'de yapımına başlanan ve dört yıl sonra Mayıs 2021'de faaliyete geçen Kars Lojistik Merkezi bu anlamda Türkiye'nin BTK hattı üzerindeki gücünü arttırmıştır.

Yaklaşık 400.000 m²'lik alan üzerine kurulan Kars Lojistik Merkezi'nin yıllık ortalama 412.000 ton yük taşıma kapasitesi bulunmaktadır. 19 demiryolu hattı, 4 yükleme ve boşaltma rampası, 8 manevra sevk yolu ve 1 antrepo yoluna sahip olan lojistik merkezinin ikinci etap çalışmaları devam etmektedir (Şekil 1.3.2.1.1). Kars Lojistik Merkezi, hem yurtiçi hem de yurtdışı faaliyetlerineş zamanlı yürütüldüğü ve gümrük hizmetlerinin yerine getirildiği bir lojistik merkezi olması itibarıyla Türkiye'nin sahip olduğu en önemli lojistik merkezlerinden biridir. Bu bağlamda BTK hattı üzerinde taşınan yüklerin kabulü ve sevkinin hızla sağlanması bakımından da uluslararası önem arz etmektedir (Kars Lojistik Merkezi Arşivi, 2022).

Şekil 1.3.2.1.1: Kars Lojistik Merkezi Mevcut Kullanım Alanı ve Yapıları



Kaynak: Kars Lojistik Merkezi Arşivi (2022)

Kars Lojistik Merkezi'nde demiryolu, karayolu, havayolu, çoklu taşımacılık, transit taşımacılık gibi taşımacılık hizmetleri; konteyner depolama ve gümrükleme alanı, terminal hizmetleri gibi depolama hizmetleri; müşteriye özel lojistik işlemleri gibi katma değer işlemler; danışmanlık hizmetleri ve dış ticaret işlemleri, haberleşme, istihdam, güvenlik hizmetleri gibi diğer hizmetler verilmektedir (Serhat Kalkınma Ajansı [SERKA], t.y.). Bu hizmetlerin yanı sıra taşıma belgesi ve doküman düzenleme işlemleri, yükleme, boşaltım işlemleri, askeri yükleme ve boşaltım işlemleri ve tarım ürünlerinin muayene ve kontrol işlemleri gibi süreçler de yürütülmektedir.

Sosyoekonomik yönden zayıf durumda olan Kars'ın, lojistik merkezinin açılmasıyla birlikte bu durumun da tersine çevrilmesi hedeflenmektedir. Lojistik merkezi sayesinde açılacak olan yeni işletmelerle birlikte istihdam sahası genişleyecek, şehrin ekonomik gücü artacak ve bölgesel kalkınmanın sağlanmasına yardımcı olacaktır. Göç hareketliliğinin fazlasıyla yaşandığı ve şehir nüfusunun giderek azaldığı Kars, lojistik merkezinin açılmasıyla birlikte yeni iş imkânları ve istihdam sahası oluşturarak bu kan kaybına tampon olma görevini de üstlenmesi öngörülmektedir.

838 kilometre uzunluğunda olan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesinin, hattın 76 kilometresini oluşturan Türkiye parkurunun merkezini oluşturan Kars Lojistik

Merkezi'nden Gürcistan'ın Ahilkelek İstasyonu arası güzergâh boyunca Güvercinlik / Taşbaşı ve sınır istasyonumuz olan Canbaz'dan geçiş yaparak 76. Km'de bulunan sınır tünele girerek Gürcistan tarafında ki Kartshaki istasyonuna varılır ve sınır geçiş işlemleri yapıp 31 Km sonrasında Ahilkelek aktarma istasyonuna giriş yapılmaktadır.

Kars Lojistik Merkezi açılana kadar BTK yük taşımacılığı Kars Gar sahasında yapılmaktaydı. Kars Gar sahasında ortalama 250 vagonun işlemi yapılırken ortalama 2 bin tonluk yük giriş çıkışı oluyordu. 2021 yılında açılan Kars Lojistik Merkezi ile birlikte bu rakamlar 500 vagon ve 6-7 bin tonlara kadar çıkmış ve nihai hedef 30 bin ton olarak belirlenmiştir (Ulaştırma Altyapı Bakanlığı, 2021). Rakamlar BTK hattı üzerinde Kars Lojistik Merkezi'nin önemini göstermesinin yanı sıra firmaların Kars'a yönelmesinin ve hattın canlanmasının da önünü açmaktadır.

Kars Lojistik Merkezi, BTK hattının en önemli ayaklarından birini oluşturmakta olup, 2.etap çalışmalarının tamamlanmasıyla hem ulusal hem de uluslararası arenada öncü lojistik merkezlerden birisi olacağı öngörülmektedir.

1.3.2.2. BTK Hattının Azerbaycan Parkuru: Bakü Limanı

Hazar Denizinin en eski limanlarından biri olan Bakü Limanı, Azerbaycan'ın ticaretinde büyük öneme sahiptir. BTK hattı ile birlikte önemi artan Bakü Limanı, Azerbaycan'ın en büyük konteyner limanlarından biridir.

BTK hattının Asya'ya giriş ve Asya'dan çıkış ayağı olan Azerbaycan, hat üzerindeki yükleri Kazakistan'ın Aktua Limanı'ndan alıp Bakü'den kabul ettikten ve işlemleri tamamladıktan sonra Büyük Kesik (Böyük Kəsik) istasyonundan Tiflis'e aktarmaktadır.

Şekil 1.3.2.2.1: BTK Hattı Azerbaycan Parkuru



Kaynak: ADY Container (2023). Erişim Tarihi: 13.09.2023 <https://adycontainer.com/en/international-transport-routes/middle-corridor/>

Çin'den çıkan yük, Kazakistan'ın Aktua Limanı'ndan Azerbaycan'ın Bakü Limanı'na ulaştırılmaktadır. Gelen yüklerin depolama, aktarma ve gümrük işlemleri burada yapılmaktadır. Uluslararası öneme sahip olan Bakü Limanı yılda ortalama 15 milyon ton yük kapasitesine ve 100.000 TEU (20'lik konteyner) yükleme kapasitesine sahip olmasının yanında 35.000 metre kare (m²) açık ve 9.400 m² kapalı depolama alanına sahiptir (Port of Bakü, 2023). Bunun yanı sıra çok sayıda yük ve yolcu terminalini de bünyesinde bulundurmaktadır.

BTK hattına işlerlik kazandırması açısından önemli bir role sahip olan Bakü Limanı çoklu taşıma ağlarına sahip olması ve özellikle demiryolu bağlantılarının geniş olması sayesinde Orta Koridorun önemini arttırmaktadır. Ayrıca Çin ile Avrupa arasındaki yüktaşımıcılığının da hızlı bir şekilde ilerlemesine öncülük etmektedir.

Bakü'de işlemleri tamamlanan yükler limanda bulunan vinçler sayesinde vagonlara aktarılarak, demiryolu bağlantısıyla Büyük Kesik İstasyonu'na getirilir ve buradan Tiflis'e sevk edilir. Bu sayede yüklerin Avrupa'ya ulaştırılma işlemi başlamaktadır.

1.3.2.3. BTK Hattının Gürcistan Parkuru: Tiflis/Ahilkelek İstasyonu

Ahilkelek İstasyonu, Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan'ın finanse ettiği ve BTK hattının performansını arttırmak amacıyla yenilenmiş boji değişim istasyonudur.

Bakü'den çıkan yükler, öncelikle Azerbaycan'ın Büyük Kesik İstasyonu'na gelmektedir. Burada evrak ve gümrük işlemlerinin akabinde yüklerin BTK hattının önemli ayaklarından biri olan Tiflis'e sevki sağlanmaktadır. Tiflis'e varan yükler Gürcü makinistler tarafından Türk vagonlarına aktarılacak üzere Ahilkelek İstasyonu'na getirilmektedir.

Gürcistan Demiryolları'na ait demiryollarındaki ray aralığı ile Türkiye'de bulunan demiryollarındaki ray aralıkları farklı olduğundan Ahilkelek hem boji (vagon tekerleği) değişim hem de vagon değişim istasyonu olarak kullanılmaktadır. Boji değişimleri gürcü vagonlarının TCDD ray aralıklarına uygun olarak yapılmaktadır. Bu sayede özellikle dökme yükler (mercimek, cevher vb.) aktarma yapılmadan doğrudan sevk edilmekte ve bu da yüklerin gideceği noktaya zamanında varması açısından büyük önem arz etmektedir.

Şekil 1.3.2.3.1: Ahilkelek İstasyonu Boji Değişim İstasyonu



TCDD makinistleri, lojistik memurları ve diğer görevliler yük transferi amacıyla Ahilkelek İstasyonu'na giderek Türkiye'den Asya yönüne gidecek yükleri Gürcü yetkililere teslim etmekte ve Avrupa yönüne gidecek yükleri ise teslim almaktadır.

Şekil 1.3.2.3.2: Ahilkelek İstasyonu Konteyner Aktarma Yolu (VİNÇ)



Ahilkelek İstasyonu'nda iki adet vinç bulunmakta ve her bir vinç iki yönlü çalışmaktadır. Vincin sağındaki yola Gürcü vagonları ve solundaki yola ise Türk vagonları yanaştırıldıktan sonra konteyner aktarma işlemi yapılır. Şekil 1.3.2.3.2 incelendiğinde sağ taraftaki vincin altına vagonlar yanaştırılmış olup sol tarafta bulunan koyu yeşil Gürcü vagonlarında bulunan konteynerlerin Türk vagonlarına aktarıldığı görülmektedir. Ahilkelek İstasyonu yüklerin Asya'dan Avrupa'ya geçtiği ilk nokta olarak tanımlanabilmektedir. Buraya gelen yükler Avrupa standartlarında boji aralığının sağlanması ve taşıma belgelerinin oluşturulduğu istasyondur.

Gürcistan Demiryolları lojistik personeli tarafından Asya ülkelerinde kullanılan SMGSyük taşıma belgesi, Avrupa ülkelerinde geçerli yük taşıma belgesi olan CİM belgelerine dönüştürülmektedir. Hazırlanan CİM belgeleri TCDD lojistik personelleri tarafından eksiksiz bir şekilde teslim alınarak TCDD portalı olan Kurumsal Kaynak Yönetim Sistemi'ne (KKY) işlenmektedir.

Hazırlanan yüklerin fiziki kontrolleri tamamlandıktan sonra Gürcistan Gümrük personellerinin de kontrolü ve onayı sonrası sevki sağlanmaktadır. Yükler ve TCDD

personeli Gürcistan sınırında bulunan Karstaki İstasyonu'nda polis kontrolünün akabinde Türkiye'nin sınır istasyonu olan Canbaz İstasyonu'na geçmektedir.



İKİNCİ BÖLÜM

BTK DEMİR İPEK YOLU PROJESİNİN SOSYOEKONOMİK VE JEOPOLİTİK ÖNEMİ

Teknoloji çağı olarak adlandırılan günümüzde, hem bölgesel hem küresel ölçekte meydana gelen rekabet ticari ve ekonomik faaliyetleri derinden etkilemektedir. Özellikle günümüzde yaşanan krizler ve sosyoekonomik etkinlikler bu ticari faaliyetlerin önemini giderek arttırmaktadır. Son dönemlerde yaşanan COVID-19 pandemi krizi, Rusya-Ukrayna Savaşı, Filistin-İsrail Savaşı ve diğer olaylar ticari ve ekonomik faaliyetleri derinlemesine etkilemektedir. Bu gibi olay ve olgular baz alındığında yük taşımacılığı için lojistik faaliyetlerin önemi her geçen gün daha da artmaktadır.

Küreselleşen günümüz dünyasında tüm ülkeler giderek birbirine daha fazla bağımlı hale gelmektedirler. Ülkeler birbirleriyle olan ilişkilerini geliştirmek, bulundukları bölgedesöz sahibi olabilmek için lojistik açıdan kendilerini geliştirme gayretine girmişlerdir. Bu bağlamda, ticari faaliyetlerin arttırılması, ekonomik işbirliğinin geliştirilmesi ve ihtiyaç duyulan ürünlerin çıkış noktasından varış noktasına doğru yerde, doğru zamanda, doğru kişiye, doğru miktarda, doğru koşullarda ve doğru maliyetle ulaştırılması amacıyla ülkeler birbirleriyle yeni işbirliği ortamı oluşturmaya çalışmaktadırlar. Bunun sağlanabilmesi için yeni ticari yollara ve bölgelere ihtiyaç duyulmaktadır.

Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması projesi olarak adlandırılan ve birçok bölgede etkili olabileceği öngörülen “Bir Kuşak Bir Yol Projesi” ile Çin'den Avrupa'ya kadar kesintisiz bir ticaret rotası oluşturulması planlanmaktadır. Söz konusu projenin en önemli koridorlarından biri olan Orta Koridor olarak adlandırılan Bakü-Tiflis-Kars Demir İpek Yolu Projesi'dir. Bu projeyle beraber Çin'den çıkan bir yük kesintisiz bir şekilde BTK hattı sayesinde Avrupa'ya kısa sürede taşınabilmektedir (Taghiyev, 2019:82).

BTK hattı, hat üzerindeki ülkeler ile bölge ülkeleri arasında bir köprü vazifesi görmektedir. Ayrıca uluslararası ticaretin kesintisiz bir şekilde yerine getirilmesini sağlaması sayesinde sosyoekonomik yönden önemli katkı sağlaması

öngörülmektedir. Özellikle Güney Kafkasya'nın enerji kaynaklarının Batı'ya ve Uzak Doğu'ya taşınması, Batı ve Uzak Doğu'nun ürünlerinin diğer merkezlere taşınması konusunda büyük önem arz eden BTK hattı ile birlikte ülkelerarası sosyoekonomik ilişkilerin gelişmesi kaçınılmaz görülmektedir. Gerek ikili gerek çok taraflı ticari anlaşmalarla BTK hattı üzerinde yapılacak ticari ve ekonomik faaliyetlerin giderek artması beklenmektedir.

2.1. BTK Demir İpek Yolu Projesinin Sosyoekonomik ve Jeopolitik Önemi

BTK hattı küresel dünyada ülkelerarası sosyoekonomik gelişmelerin yanında jeopolitik olarak da büyük öneme sahiptir. Günümüz dünyasında yaşanan savaşlar ve olaylar yük ve yolcu taşımacılığında güvenli yolların varlığına ihtiyaç duymaktadır. BTK hattı, yük ve yolcu taşımacılığının güvenli ve konforlu yapılması için önemli bir proje niteliğindedir. Yaşanan Rusya - Ukrayna Savaşı göz önünde bulundurulursa Kuzey Koridor'un faaliyetlerinin ve etkinlik alanının azaldığı görülmekte ve jeopolitik etki bakımından BTK hattı, Kuzey Koridor'da yapılması planlanan taşımacılık faaliyetlerine alternatif olarak kabul edilmektedir (Canlı, 2023).

Asya ile Avrupa arasında ulaştırma alanında bir köprü vazifesi gören hat, ülkeler arası ticaretin devamlılığını sağlamak açısından jeostratejik ve jeopolitik öneme haizdir. Ülkelerin acil durumlarında da önemli bir koridor olan BTK hattı, yardım trenlerinin de hızla varış noktasına ulaşması açısından önem arz etmektedir. 6 Şubat 2023 tarihinde yaşanan asrın felaketi olarak nitelenen Maraş depreminde ihtiyaç duyulan ekip ve ekipmanların bölgeye hızla ulaştırılmasında da BTK hattı önemli bir rol oynamıştır.

BTK hattı, tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması ve istenilen hedeflere ulaşması açısından büyük önem taşımaktadır. Jeopolitik durumu, sosyoekonomik katkısı düşünüldüğünde bölgesel ve küresel dünya ticaretinde kilit konumda yer almaktadır. Avrupa'dan Asya'ya, Asya'dan Avrupa'ya yük ve yolcu taşımacılığının merkez konumunda bulunan BTK hattı bir ulaşım koridoru oluşturarak Asya pazarına yönelerek hat üzerinde bulunan ülkelerin ticaret hacimlerini arttırmak gibi hedeflere sahiptir (Akbulut, 2016:39). Yıllardır bölgede süregelen mücadeleler yerini ekonomik işbirliğine bırakması açısından da BTK hattı kilit rol

üstlenmektedir.

Jeopolitik ve jeostratejik öneminin yanında sosyoekonomik etkileri de düşünüldüğünde BTK hattı, tarihi İpek Yolu'nun hedeflerine ulaşmasında büyük önem arz etmektedir. Hat sayesinde ülkeler yeni pazarlara kolayca ulaşabilecek, ürünlerin teslimatını güvenli ve hızlı bir şekilde yapma fırsatı yakalayacaktır. Ayrıca BTK hattı, bölgedeki sorunlar ve ülkelerarası ilişkiler düşünüldüğünde ticaretin ve ekonomik anlaşmaların gücü doğrultusunda bozulan ilişkilerin barışçıl yollarla çözülmesine de fırsat sunmaktadır.

2.1.1. BTK Demir İpek Yolu Projesi Sosyoekonomik Önemi

Sanayi devrimiyle birlikte gelişmiş ülkeler hızlı üretim aksiyonlarında bulunmuş ve bunun neticesinde yeni pazar ve hammadde arayışına yönelmişlerdir. Bu doğrultuda gelişmiş ülkeler yeni ticaret yolları keşfederek ihtiyaç duyduğu pazar ve hammaddeye ulaşmayı başarmışlardır. Bu durum tarih boyunca ülkelerin ticari faaliyetlerine ev sahipliği yapmış Baharat Yolu, Kral Yolu ve İpek Yolu gibi ticaret yollarının önemini kaybetmesine sebep olmuştur.

Dijital dünyada küresel ticari ve ekonomik faaliyetlerin ve etkileşimlerin artması eski ticaret yollarının canlandırılması gerektiği düşüncesini gün yüzüne çıkarmıştır. Tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması fikriyle birlikte, bu projenin en önemli ayaklarından biri olan BTK Demir İpek Yolu Projesi de her geçen gün önemini arttırmıştır.

BTK hattı ile birlikte hat üzerinde bulunan ülkelerin yerel, bölgesel ve küresel ölçekte ticari faaliyetlerinin arttığı gözlemlenmektedir. Sosyoekonomik yönden birçok avantaj sağlayan BTK hattı ülkelerin gelişimine ve zenginleşmesine fırsat sunmaktadır.

Tarih boyunca enerji kaynakları bakımından zengin olan Kafkasya bölgesi küresel güçlerin odak noktasında olmuştur. Ekonomik açıdan önemli bir konumda olan Kafkasya bölgesi petrol, doğalgaz gibi enerji kaynaklarında rezerv bakımından önemli konumdadır. Bölgede Azerbaycan'ın 11 milyar varil, Kazakistan'ın 5.5 milyar varil ve Türkmenistan'ın 8.4 milyar varil petrol rezervi ile Azerbaycan'ın 2,55 trilyon metreküp, Kazakistan'ın 3 trilyon metreküp ve Türkmenistan'ın 20 trilyon metreküp doğalgaz rezervine sahip olması (Kurtoğlu ve Tatar, 2023:36) küresel

güçlerin odak noktası olmasının nedenlerini açık bir şekilde göstermektedir.

Enerji rezervleri bakımından büyük önem arz eden bölge, transit geçiş ve ulaştırma koridorları sayesinde her zaman ilgi görmektedir. BTK hattı, küresel güçlerin ve üretim merkezlerinin ihtiyaç duyduğu enerji kaynaklarının hızlı ve transit bir şekilde ulaştırılması olanağı sağlamaktadır. Bu durum ülkeler arası ticari faaliyetleri arttırmakta ve kazan kazan prensibinin uygulanmasına yardımcı olmaktadır.

Hat üzerindeki ülkelerin ticaret hacimlerinin artmasına katkı sağlayan BTK hattı, bu ülkelerin sosyoekonomik kalkınmalarına yardımcı olmaktadır. Hat üzerinde bulunan ülkeler ihtiyaç duyduğu enerjiyi daha ucuza ve güvenli bir şekilde karşılayabilecek ve ürünlerini dünya pazarına kolayca sunma fırsatını elde edebilecektir. Ucuza elde edilen petrol ve doğalgaz gibi rezervler özellikle Gürcistan ve Türkiye gibi hat üzerindeki ülkelerin ekonomilerine olumlu etki sağlayacaktır (Kurtoğlu ve Tatar, 2023:37). Bu durum ülkelerin refah seviyesinin artmasına da etki edecektir.

Transit geçişe olanak veren BTK hattı, ülkelerin ticari faaliyetlerinin bu hat üzerine yoğunlaşmasına neden olmaktadır. Ucuz ve hızlı teslimat olanakları sunan ve gümrük faaliyetlerinin doğrudan yapılmasına imkân tanıyan hat sayesinde ticari faaliyetlerin hat üzerine yönelmesi öngörülmektedir. Bu sayede hat üzerindeki ülkelerin ekonomik gelirlerinin artması ve sosyoekonomik yönden gelişmesi öngörülmektedir.

Hat üzerindeki üç temel bileşen olan Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan arasındaki ekonomik sosyal ve kültürel ilişkiler BTK hattı sayesinde daha da gelişecektir (Akbulut Özpay, 2018:106). Bu durum tarihsel süreçte bir arada yaşayan ülkeler arasındaki bağın da artmasına katkıda bulunacaktır. Türkiye'nin doğal ve beşeri kaynaklarının Azerbaycan ve Gürcistan'a, Azerbaycan'ın enerji kaynaklarının Türkiye ve Gürcistan'a ucuz ve güvenli taşınması sayesinde ülkeler arasındaki işbirliği de ekonomik yönden gelişecektir.

BTK hattı sayesinde sadece yük taşımacılığı değil, yolcu taşımacılığı faaliyetlerinin de başlatılması planlanmaktadır. Bu durum hat üzerinde bulunan ülkeler başta olmak üzere bölgesel ve küresel çapta yolcu taşımacılığının önünü açmaktadır. Bu sayede ülkelerin turizm politikaları çerçevesinde BTK hattı önemli gelir sağlama potansiyeline sahiptir. BTK hattı yolcu taşımacılığıyla birlikte, ülkelerin turizm gelirleri artacak ve bu sayede özellikle Gürcistan gibi ekonomik yönden gelişmemiş

olan ülkelerin kalkınmasına katkı sağlayacaktır.

BTK hattı, bölgesel ve küresel çapta sosyoekonomik faaliyetlerin artmasına ve gelişmesine katkı sağlayan bir proje niteliğine sahiptir. Ülkelerarası ticaretin hızlı yapılması, hat üzerine yapılan yatırımların artmasına da olanak sağlamaktadır. Ülkelerarası ticaretin gelişmesi ve kesintisiz bir şekilde yapılması ve hat sayesinde enerji kaynaklarının ulaştırılmasıyla üretimde devamlılığın sağlanması sosyoekonomik gelişmelerin devamlılığını sağlamaktadır.

BTK hattı, hat üzerindeki ülkelerin ekonomik faaliyetlerini geliştirmekte, ürünlerin ucuz ve doğru bir şekilde tedarik edilmesine katkı sağlamaktadır. Bu durum ülkelerin ekonomi politikalarında hat üzerinde yapılan ticari faaliyetlerin önemli bir gelir kalemi olmasına neden olmuştur (Taghiyev, 2019:1). Ayrıca hat üzerindeki ülkelerin ekonomik refah seviyesini de arttırmaktadır.

2.1.2. BTK Demir İpek Yolu Projesinin Jeopolitik Önemi

Dünya ticaretinin her geçen gün potansiyelini arttırdığı küresel dünyada, BTK Demir İpek Yolu Projesi de bu sisteme yeni bir bakış açısı geliştirmiştir. Gerek hat üzerindeki ülkeler gerekse hattın dışında kalan ülkelerin ticaretine doğrudan etki eden bu proje, jeopolitik açıdan da günümüz dünyasının en önemli dinamiklerinden birisi olmaktadır.

Tarihi İpek Yolu'nun tekrar canlandırılması projesi olan BTK Demir İpek Yolu Projesi, dünyanın en büyük ekonomilerinin yer aldığı Asya ve Avrupa kıtalarında bulunması da jeopolitik açıdan projenin önemini ortaya koymaktadır. Çin, Rusya gibi dünyanın en güçlü devletlerinin yanı sıra İran, Hindistan ve Türkiye gibi bölgesel güçlerin içinde bulunduğu bu proje ile birlikte ülkelerarası tehditlerin yanı sıra yeni fırsatlar sunmaktadır (Düğün, 2011: 49- 50). Bu sayede tarihi İpek Yolu eski gücünü ve önemine kavuşmaya yaklaşmaktadır (Taghiyev, 2019:12).

Bölge ülkelerinin yanı sıra, dünyada enerji kaynakları bakımından Orta Asya'nın önemli konumda olması, süper güçlerin iştahını kabartmaktadır. Bu enerji kaynaklarının transferi açısından BTK Demir İpek Yolu, günümüzde büyük öneme sahiptir. Ayrıca bölgede yer alan siyasi ve ekonomik karmaşıklıkların giderilmesi açısından ülkelerarası ticaretin yaygınlaşmasına olanak tanıyan proje, uluslararası barışın ve bölge istikrarının sağlanması açısından da büyük önem arz etmektedir.

2.1.2.1. Jeopolitik Kuramlar BTK Demir İpek Yolu Projesi

Türk Dil Kurumu (TDK)'ya göre; devlet politikalarının coğrafya, ekonomi ve nüfus üzerindeki etkisi (TDK Sözlüğü, 2023) olarak tanımlanan jeopolitik kavramı ilk kez 1899 yılında İsveçli Rudolf Kjellen tarafından kullanılmıştır (Özey, 2017b: 7). Jeopolitik kavramı her ne kadar geçmişe odaklanıyor gibi görünse de, asıl olarak geçmişe bakıp geleceği görebilmesidir (Sevim,2012:4379). Günümüzde ise jeopolitik kavramı, küreselleşen dünya düzeninin temel dinamikleri olan uluslararası ilişkiler, terörizm, insan hakları, küresel problemler, çatışma ortamları, enerji ve nüfus politikaları ve nükleer gelişmeleri içinde barındırmaktadır.

Eserlerinde hiç kullanmasa da jeopolitiğin doğuşu olarak kabul edilen ünlü antropolog, coğrafyacı ve yazar Ratzel'in düşünceleri, jeopolitiği bir ülkenin bulunduğu coğrafyadaki komşularıyla olan ilişkileri ve bölgesel sorunların çözümü olarak tanımlamıştır (Taghiyev, 2009:14).

Jeopolitik disiplinin üzerinde durduğu en önemli konu 'güç'tür. Güç ülkelerarası siyasetin ve bulunulan coğrafyanın liderliği konusunda en önemli husus olarak görülmektedir. BTK Demir İpek Yolu projesinin en önemli amacı, proje ülkelerinin bölgesel ve küresel ölçekte güçlü konuma getirmektir (Taghiyev, 2019:44). Bu bağlamda jeopolitik önemi arttırma, ticari gelişimi tamamlayarak gücü elde tutma ve rekabeti arttırma gibi amaçlar projenin temel gayelerini oluşturmaktadır.

Jeopolitik analizlerde bulunmak ve güncel durumları açıklamak için jeopolitik kuramlar kullanılmaktadır. En önemli disiplin alanlarından olan jeopolitik kavramı geçmişte olduğu gibi günümüzde de önemli çalışma alanlarından biri olmaktadır.

2.1.2.1.1. Kara Hâkimiyeti Kuramı

1900'lü yılların başında jeopolitik kavramı git gide önemini arttırmış ve sosyal bilimcilerin çalışma alanı içerisinde kendine yer bulmuştur. 1904 yılında İngiliz coğrafyacı ve jeopolitikçi Halford Mackinder tarafından ilk kez 'Tarihin Coğrafi Mihveri' adlı eserinde Kara Hakimiyeti Kuramı'ndan söz edilmiştir (Taghiyev, 2019:14).

Kara Hakimiyeti Kuramı'nda Mackinder; Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının tamamı tüm dünya adasını oluştururken, bu kıtaların dışında kalan Amerika,

Avusturalya ve Antartika kıtaları ise bu dünya adasının uydularını oluşturur ve bu dünya adası içinde kalan Doğu Avrupa ile Sibirya toprakları ise dünyanın “Kalp Sahası (Heartland)’nı” meydana getirir (Özey, 2017a:96). Yine Kalp Sahası’nın etrafında yer alan Balkanlar’dan Çin’e kadar uzanan hat İç Hilal (Rimland), Amerika-Afrika-Avustralya-Japonya hattı ise Dış Hilal (Peykler)’i oluşturmaktadır (Özey, 2017a:96). Dünyayı bu şekilde tanımlayan Mackinder teorisini şu şekilde neticelendirmektedir: Doğu Avrupa’yı elde eden bir ülke Heartland’a, Heartland’ı elinde tutan bir devlet önce Rimland’a, sonra Peykler’e hakim olur (Mackinder, 2004:300).

Küreselleşen dünyada gücü elde tutmanın yolu Mackinder’e göre mutlak surette Sibirya ve Doğu Avrupa’ya hâkim olmaktan geçmektedir (Taghiyev, 2019:15-16). Ülkeler mutlak gücü elde tutmak dünya siyasetinde etkin ve baskın olmak adına Kara Hâkimiyetine büyük önem vermektedir. Bu hâkimiyeti açıklayan kuram coğrafyanın önemi üzerinde durmaktadır.

Günümüzde bu teoriyle paralel olarak devletler, ekonomik gücü elde tutarak kara hâkimiyetini sağlamaya çalışmaktadır. Ekonomik gücün kaynağını oluşturan ulaşım koridorları üzerindeki hâkimiyet aslında kara hakimiyetini elde etmenin önemli bir adımı olarak değerlendirilebilmektedir.

BTK Demir İpek Yolu Projesi her ne kadar uluslararası ticaret için çok önemli olsa da, Mackinder’in Kara Hâkimiyeti Kuramı’nın da hayata geçmesinde önemli bir adım olarak değerlendirilebilmektedir. BTK projesi Asya’dan Avrupa’ya geçiş için önemli bir ağ olarak görülmektedir. Mackinder’in Asya, Avrupa ve Afrika tüm dünyayı oluşturması, BTK hattının da tüm dünyanın en nemli parçası olarak görüldüğü gerçeğini ortaya çıkarmaktadır.

Şekil 2.1.2.1.1.1: Mackinder'in Kara Hâkimiyeti Kuramı



Kaynak: <https://vijeshjain.wordpress.com/2011/08/08/legacy-of-mackinders-heartland-theory-in-modern-times/> (2011). Legacy of Mackinder's Heartland Theory in Modern Times, Erişim Tarihi:11.12.2023

2.1.2.1.2. Deniz Hâkimiyeti Kuramı

Deniz hâkimiyeti kuramı ilk kez 1800'li yılların ortasında Amerikalı deniz subayı Thayer Mahan tarafından ortaya konulmuştur. Mahan, Mackinder'in dünyada karalara hâkim olanın gücü elinde tutacağı düşüncesinin aksine denizlerde hâkimiyeti elinde tutanın güce hükmedeceğini savunmuştur. Mahan, "Denizlere hâkim olan, dünyaya hâkim olur" görüşünü Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi adlı eserinde dile getirmiştir (Ural, 2009:132).

Mahan, 1840'lı yıllarda ortaya koyduğu bu teoride, sanayi devriminin ortaya koyduğu sömürge yarışının iki küresel gücü olan Fransa ve İngiltere arasında yaşanan denizlere hâkim olma düşüncesinden esinlendiği dile getirilmektedir. Dönemin iki küresel gücü alternatif yollar bulmak ve İpek, Baharat ve Kral Yolu gibi eski ticaret yollarına bağımlılığı azaltmak için denizlere hâkim olma

girişimlerinde bulunmuşlardır. Bundan ötürü, bu kuram dünyada gücü elde tutmanın yolu sömürge yarışını kazanmaktan geçtiğini bunun da ancak denizlere ham olmakla sağlanabileceğini savunmaktadır. Bu teoriye göre, denizlere hâkim olan bir devlet karalara hâkim olan bir devleti yenebilir düşüncesi dünyada bir devletin nüfusunu arttırmanın en önemli adımıdır (Ural: 2009:132).

Tarih boyunca birçok devletin temel politikasını oluşturan bu teorinin birçok örneği mevcuttur. Rusların sıcak denizlere inme girişimleri, Soğuk Savaş döneminde ABD ile SSCB arasındaki denizlerde üstünlük kurma mücadeleleri, Orta Doğu’da Süveyş Kanalı’nın millileştirilmesi mücadeleleri ve Çin’in günümüzde en önemli projelerinden biri olan Tek Kuşak Tek Yol projesinin önemli bir parçası olan Deniz İpek Yolu bu örneklerden bazıları olarak karşımıza çıkmaktadır. Yine teorinin günümüzde etkisini devam ettirdiği görülmektedir.

Mahan kuramında, denizlerin dünya üzerinde karalara nazaran daha fazla alana sahip olması, denizlerin dünya doğal kaynakları bakımından daha fazla kaynağı barındırması, denizlerde karalara nazaran enerji kaynaklarının daha az keşfedilmesi, dünya internet sağlayıcılarının çoğunun denizler sayesinde her yere ulaştırılması, denizlere hakim olmakla birlikte önemli ticaret merkezlerine de- örneğin; Süveyş Kanalı, Cebelitarık, Boğazlar- hakim olunabileceği görüşleri savunulmuştur (Kocakenar, 2015:6-7).

Bu kuramın ana savunuları göz önünde bulundurulduğunda, günümüz siyasi, askeri ve ticari politikalarda etkisini sürdürdüğü de yadsınamaz bir gerçektir. Tarihi İpek Yolu’nun yeniden canlandırılması projesi olan Tek Kuşak Tek Yol projesi ile birlikte Çin, dünya siyasetinde ve ticaretinde söz sahibi olmayı hedeflemiştir. Bu projenin önemli bir parçası olan Deniz İpek Yolu projesi ile Çin, denizlerdeki ticareti canlandırmak ve diğer ülkelerin kendisine olan bağımlılıklarını arttırma hedefinde olduğu görülmektedir. Bu durum, Mahan’ın Deniz Hâkimiyeti Kuramı, Çin’in politikalarında önemli bir yer kapladığını göstermektedir.

2.1.2.1.3. Kenar Kuşak Kuramı

ABD’de jeopolitiğin önemli temsilcilerinden olan gazeteci Nicholas Spykman tarafından ortaya atılan Kenar Kuşak Kuramı, Mackinder’in Kara Hâkimiyeti Kuramı’na alternatif olarak geliştirilmiştir. Spykman, “Dünya Siyasetinde Amerikan

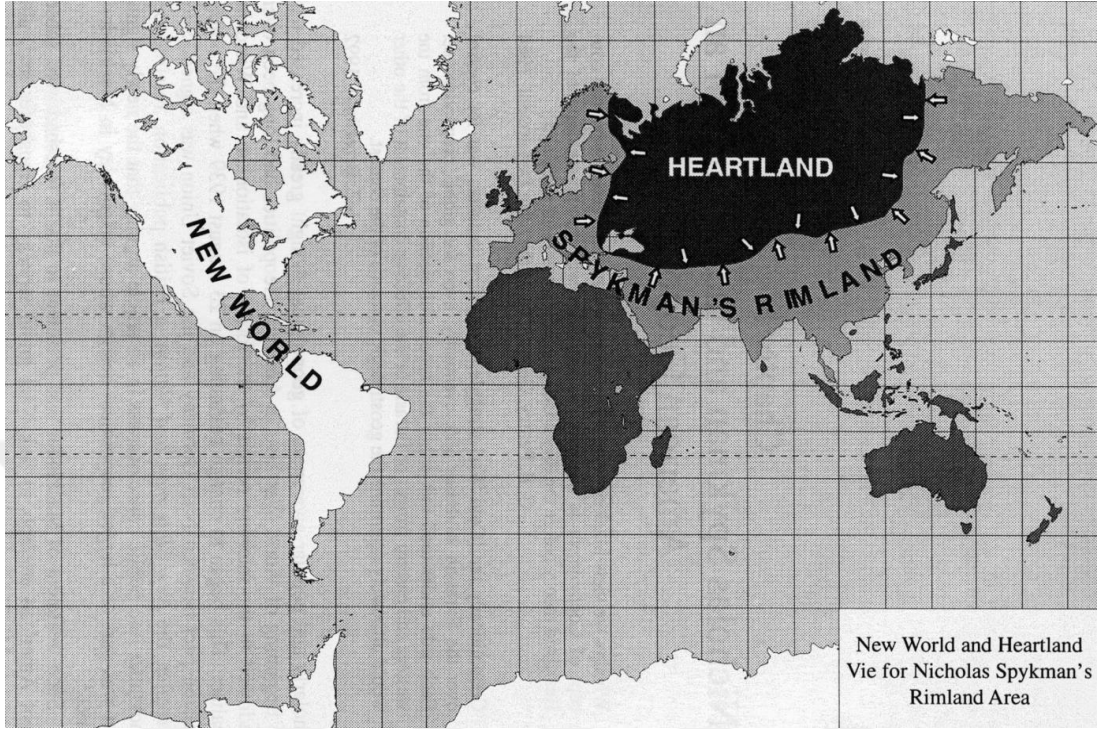
Stratejisi” ve “Barışın Coğrafyası” adlı eserlerinde Mackinder’in Heartland teorisine karşı Rimland tezini ortaya koymuştur (Kocakenar, 2015: 8). Spykman, her ne kadar kuramında Mackinder’den etkilense de Mackinder’in kuramının modern dünyada eksik kaldığını dile getirerek eleştirmektedir.

Spykman’a göre dünyaya hâkim olmanın yolu ne tam olarak denizlere hâkim olmaktan ne de tam olarak Heartland diye adlandırılan Avrasya’ya hakim olmaktan geçer. Ona göre gücü elde tutmanın yolu, Heartland’ı çevreleyen İç Hilal diye adlandırılan alana sahip olmaktan geçer. Spykman’a göre İç Hilal denilen Kenar Kuşak yani Rimland, Avupa’nın batısından başlayıp, Türkiye, İran, Irak, Pakistan, Afganistan, Hindistan, Çin ve Kore’yi çevrelemektedir (Taghiyev, 2019:16). Söz konusu coğrafyaya sahip olmak Spykman’a göre denizlere ve karalara da aynı anda hükmetmek anlamına gelmektedir. Çünkü Rimland, denizler ve karalar arasında tampon bölge görevi görmektedir.

ABD ulusal güvenliğini coğrafya üzerinden açıklayan Spykman, Avrasya’da ABD üstünlüğünün sağlanması gerektiğini ve bu doğrultuda Rimland üzerinde hâkimiyet kurulması gerektiği dile getirilmiştir (Taghiyev, 2019:16). NATO’nun kurulması, Kore ve Japonya ile ilişkilerin düzeltilmesi ve Vietnam Savaşı gibi politikalar Kenar-Kuşak Kuramı’nın ABD güvenlik ve dış politikasında ne kadar etkili olduğunun örnekleri olarak görülmektedir.

Çin’in Tek Kuşak Tek Yol projesi üzerinde de etkili olan Kenar Kuşak Kuramı, Çin ticari ve siyasi politikasını etkilemiştir. Çin’in Kuzey Koridoruna ek olarak Orta Koridor projesi de Rimland üzerinde nüfuz edinmek istediğinin önemli bir göstergesidir. Türkiye, Hindistan, Azerbaycan gibi bölgesel güçlerle ticari bağların güçlendirilmesi, Çin’in Rimland üzerindeki kontrolü elde tutmak istediğinin bir göstergesi olarak değerlendirilebilmektedir.

Şekil 2.1.2.1.3.1: Spykman'ın Kenar Kuşak (Rimland) Kuaramı



Kaynak: https://www.reddit.com/r/MapPorn/comments/bd88yq/illustration_of_a_geostrategic_idea_nicholas_john/?rdt=35593, Erişim Tarihi: 16.12.2023

2.2. BTK Demir İpek Yolu Projesinin Bölge Ülkelerine Katkısı

Küreselleşmenin bir sonucu olan, dünya ticaret hacminin gittikçe artması, ülkeler arası ilişkileri de yoğun bir şekilde arttırmıştır. Dünya ticaretinin kesintisiz bir şekilde sürdürülmesi amacıyla BTK Demir İpek Yolu Projesi hayata geçirilmiştir. Bu proje sosyoekonomik ve jeopolitik öneminin yanı sıra hat üzerindeki ülkelerin dünya ticaretindeki prestijinin de artmasına katkıda bulunmuştur.

Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye (AGT)'nin 2012, 2013 ve 2014 yıllarında bir araya geldiği toplantılar ile BTK Demir İpek Yolu projesiyle birlikte birbirlerini uluslararası sistemde destekleyeceklerini ve toprak bütünlüklerini koruyacaklarına yönelik adımlar atılması konusunda uzlaşmışlardır. Özellikle 2012 yılında kabul edilen Trabzon Deklerasyonu ile üç ülke toprak bütünlüğü konusunda birbirlerini destekleyeceklerinin altını çizmişlerdir (Weitz, 2015:11).

BTK Demir İpek Yolu projesi, bölgede yapılan ve yapılacak olan projeleri tamamlayıcı nitelikte olup, bölge ülkeleri arasında ekonomik, ticari ve kültürel ilerlemelerin sağlanmasına katkı sağlayacağı öngörülmektedir. AGT'nin ekonomik gelişimini desteklernitelikte olan bu proje, bu ülkelerin uluslararası arenada ön plana çıkmasına da katkı sağlamaktadır.

BTK hattının faaliyete girmesi her ne kadar bölgesel bir etki yaratacak etkisi gösterse de, projenin küresel çapta etkili olduğunu göstermektedir. Çin'den çıkan bir yükün kesintisiz bir şekilde Avrupa'ya kadar ulaşmasını sağlayan bu projenin küresel etkide olduğu görülmektedir. BTK hattı bölge ülkelerini dünya ticaretinde önemli bir transit kavşak noktasına dönüştürmüştür. Uluslararası yük taşımacılığının kalbi olan bu proje sayesinde AGT ekonomisi hızla gelişmekte ve AGT vatandaşlarının refah seviyesi artmaktadır (Süleymanov vd., 2018).

BTK hattının açılması AGT'ye bölgede siyasi ve ekonomik katkılar sağlamaktadır. AGT arasında yapılan anlaşmalar sayesinde bu üç ülke bölgede daha fazla söz sahibi olma fırsatı yakalayacaktır. Ayrıca, BTK hattı sayesinde Azerbaycan, dış enerji piyasasındaki yerini arttıracak, Dağlık Karabağ sorunu bağlamında Türkiye ve Gürcistan'ın desteğini alacak olup, Türkiye ise enerji arzını karşılayacak ve bölgesel gücünü arttıracak, Gürcistan ise Azerbaycan ve Türkiye ile ticari ilişkilerini geliştirerek Rusya'ya bağımlılığını azaltacaktır (Bittner ve İbrahimli, 2018:7-8). Bu durum da BTK hattı ile birlikte AGT'nin, uluslararası çıkarlarını koruma fırsatı elde edeceğini göstermektedir.

BTK Demir İpek Yolu'nun hayata geçmesiyle birlikte bölge ülkeleri olan AGT, uluslararası yük taşımacılığının merkezi konumuna gelmiştir. Her ne kadar İran, Rusya ve Ermenistan bu durumdan rahatsız olsa da, proje AGT'nin uluslararası arenadaki saygınlığını arttırmıştır.

2.2.1. BTK Hattının Türkiye İçin Önemi ve Katkısı

Demirden ipek yolu olarak adlandırılan BTK demiryolu hattının en önemli ayaklarından birisi hiç şüphesiz Asya ve Avrupa arasındaki bağlantıyı sağlayan Türkiye'dir. Türkiye, bulunduğu coğrafyada jeopolitik ve jeostratejik konum bakımından önemli bir noktadır. Çin'den Avrupa'ya kesintisiz ticaretin sağlandığı Tek Kuşak Tek Yol projesinin en önemli ayağı olan BTK Demir İpek Yolu projesi

Türkiye parkuruyla birlikte amacına ulaşmaktadır.

BTK Demir İpek Yolu'nun açılması Türkiye'yi küresel dünya sisteminde siyasi, ekonomik, kültürel ve lojistik bakımdan önemli bir konuma taşımış ve fayda sağlamıştır. BTK hattının açılmasıyla birlikte, Türkiye'nin uluslararası arenadaki rolü de kuşkusuz artmıştır. Bu durum bölgesel bir güç olan Türkiye'nin saygınlığını ve prestijini de arttırmıştır.

BTK Demir İpek Yolu'nun açılması Türkiye'nin ilk olarak uluslararası arenada **siyasi ve kültürel** bakımdan otoritesini arttırmıştır. Hattın açılmasıyla başta bölgede olmak üzere dünya siyasetinde söz sahibi olmuştur. Yapılacak ticaretin Asya'dan Avrupa'ya kesintisiz bir biçimde taşınması için Türkiye'nin aktif bir rol üstlendiği gerçeği, diğer devletlerin Türkiye ile sıkı ilişkiler kurması gerektiği gerçeğini ortaya koymuştur. Dünyada değişen güç dengeleri ve çok kutuplu güç sisteminde Türkiye, vizyonu itibarıyla güç dengelerini değiştirebilecek potansiyel bir güç konumundadır. BTK hattının açılmasıyla bu güç, iyice artmıştır. Tüm dünya ile bağlantıyı sağlayan Türkiye, BTK hattı ile birlikte, birçok ülke ile doğrudan bağlantı sağlamış ve bu durum siyasi ilişkilerin gelişmesinin önünü açmıştır.

Türkiye'nin yıllardır dış politikasının temel taşlarından birisi olan “Doğu-Batı arasında köprü olma” mottosunu yerine getirmek ve Asya ile Avrupa arasında kilit konumunu kullanmak açısından BTK Demir İpek Yolunun açılması oldukça önemlidir (İsmayıl, 2018:45). Türkiye dış politika hedeflerine ulaşmak amacıyla BTK hattı üzerindeki kilit rolünü oldukça önemsemektedir.

BTK projesi Türkiye'nin doğrudan sınır bağlantısı olmayan Orta Asya ülkeleriyle bağlantısını sağlayarak, Türkiye'nin Orta Asya'daki konumunu ve nüfuzunu arttırmaya olanak sağlamaktadır (İsmayıl, 2018:45). Bu doğrultuda Türkiye, Rusya'ya alternatif olarak bölgede söz sahibi olmaya başlamış, tarihi bağları tekrar güçlendirme fırsatı yakalamıştır. Tarihi bağların yanı sıra yeni Pazar imkânı ve enerji kaynaklarına ulaşma gibi siyasi adımları atma fırsatı da elde etmiştir.

BTK hattının Türkiye'den geçmesi ve Türkiye'nin hat üzerinde en önemli ayaklardan birini oluşturması, dünya siyasetine yön verme fırsatını da elde etmesine olanak tanımıştır. 2022 yılında patlak veren Rusya-Ukrayna Savaşı, dünyada birçok krizi de beraberinde getirmiştir. Özellikle tahıl sorununun dünyada baş göstermesiyle birlikte, Türkiye'nin izlemiş olduğu doğru politikalar ve BTK hattının

varlığı sayesinde kriz ucuz atlatılmış olup, Türkiye'nin dış politikada arabulucu konuma gelmesini sağlamıştır. Yine savaşın etkisiyle Kuzey Koridorun, İran'ın tutucu politikaları ve Orta Doğu'da çatışma ortamının varlığıyla Güney Koridorun önemini kaybetmesi, dünyada gözleri Orta Koridora çevirmiş ve Türkiye'nin dış politikadaki barışçıl ve adaletli yaklaşımı sayesinde BTK hattı büyük önem kazanmış ve Trans Hazar bağlantısı önemini arttırmıştır.

Türkiye BTK hattı sayesinde Asya ve Avrupa arasındaki bağlantının yanı sıra bölgedeki çatışmaların da son bulmasına ve olası gıda ve yük krizlerine karşı öncü rol üstlenmiştir. Bunların yanı sıra 2021 yılında 'The Ever Given' adlı geminin Süveyş Kanalı'na oturması sonucu Orta Koridorun gerekliliğini ve Türkiye'nin kilit rolünü ortaya birkez daha koymuştur (Canlı, 2023). Uluslararası arenada olası siyasi ve ekonomik krizlere sebebiyet verebilecek bu kriz de Türkiye'nin izlemiş olduğu doğru diplomasi sayesinde önlenmiştir.

BTK hattının açılması Türkiye'nin **ekonomik ve lojistik** alanında da gelişmesini sağlamıştır. BTK hattının açılması Türkiye'yi önemli bir lojistik üs olma hedefini büyük oranda gerçekleştirmesine olanak tanımıştır. BTK hattının açılmasıyla lojistik sektörüne yönelik birçok adım atılmıştır. Örneğin BTK hattının açılmasının akabinde Kars lojistik merkezinin açılması planlanmış (Özpay, 2018:109) ve 2021 yılında açılmıştır. Yine Marmaray bağlantısının sağlanmasıyla birlikte hattın kesintisiz bağlantısı sağlanmıştır. Bunun yanı sıra yapılan otoyol ve tüneller ile birlikte lojistik altyapısını geliştiren Türkiye, BTK hattı üzerinde Kars Lojistik Merkezi'nin açılmasıyla konumunu güçlendirmiştir.

BTK hattının işlerliğini arttırmak ve Türkiye'yi önemli bir lojistik merkeze dönüştürmek adına birçok adım atılmıştır. BTK hattının faaliyete girmesiyle, hat üzerindeki kesintisiz bir taşımanın yapılması amacıyla Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü ve Avrasya Tüp Tünel projeleri gibi devasa projeler hayata geçirilmiştir. Bunların yanı sıra Avrupa ile Asya arasında kesintisiz ve hızlı yük taşımacılığı bağlantısının sağlanması amacıyla 2000 kilometrelik Edirne-Kars hızlı demir yolu projesinin hayata geçirilmesiyle, hattın işlerliği açısından büyük bir adım atılacaktır (İnan ve Yayloyan, 2016:47-48).

Dünya ticaretinin geçiş güzergâhı olmaya aday olan BTK hattı sayesinde Türkiye, önemli ekonomik kazançlar elde etmeyi planlamaktadır. Hattın açılması ile birlikte

yabancı ve yerli yatırımların artması, Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu enerji ve diğer kaynaklara hızlı ve daha ucuz ulaşması, yeni istihdam alanlarının oluşturulması ve başta demiryolu olmak üzere diğer ulaşım modlarından elde edilen kazançların artması hattın ekonomik getirilerinin başlıcaları olarak sıralanabilir.

BTK hattı sayesinde, Türkiye'nin gelişmemiş bölgelerine olan yatırımların artması- Kars gibi- yerli halk için önemli gelir kaynağına dönüşmesine, istihdam alanlarının oluşmasına, turizmin canlanmasına ve geri kalmış bölgelerin reklamının yapılmasına olanak tanımıştır. Bu durum ülke ekonomisine de önemli getiri kaynağı oluşturmuştur. Ayrıca BTK hattı ile birlikte yerli üretimin diğer ülkelere taşınması ve uluslararası ticaretin artmasının önünü açmıştır. Buna örnek olarak hattın tam faaliyete girmeye başladığı 2018 yılında demiryolu taşımacılığindeki ihracat oranı 0,44 iken 2022 yılında bu oran 0,98'e yükselmiştir (Utikad, 2022:46). Söz konusu veriler doğrultusunda demiryolunun ihracattaki payı 2018'den bugüne 2 kattan fazla oranda artmıştır. Bu durumun en önemli nedeni BTK hattının işlerliğini arttırmasıdır.

10. Kalkınma planından bu yana ulaştırma ve altyapı alanında yapılan yatırımlar, 2017 yılında BTK hattı ve diğer mega projelerin hayata girmesiyle meyvelerini toplamıştır. Bu sayede küresel kriz ve savaş ortamlarından Türkiye minimum zararla çıkmayı başarmıştır. Örneğin COVID 19 salgınının dünya ekonomisini adeta yerle bir ettiği ortamda, BTK hattının kesintisiz bir şekilde çalışması ülke ekonomisinin ayakta durmasının en önemli unsurlarından birisi olmuştur. Dünya ticaretinin kalbinin hat üzerinde atması, Türkiye'nin ekonomik getirisini arttırmış ve gayri safi milli hasılasının da arttırmıştır.

Özetle BTK hattı, Türkiye'nin uluslararası alandaki prestijini arttırmış, dış politikadaki otoriter tavır sergilemesini sağlamış, kültürel ve tarihi bağlarını geliştirmesine fırsat tanımıştır. Bunun yanı sıra dünya standartlarında lojistik bir merkez olma fırsatını yakalayan Türkiye, ekonomisini de geliştirmiştir.

2.2.2. BTK Hattının Azerbaycan İçin Önemi ve Katkısı

BTK Demir İpek Yolu hattının açılmasıyla uluslararası konjonktürde önemini arttıran Azerbaycan, BTK ile birlikte ekonomik, kültürel, siyasi ve lojistik alanında önemli kazanımlar elde etmiştir. BTK hattı sayesinde dünya ile bağlantı sağlama

imkânı elde eden Azerbaycan, bölgesel bir güç olma yolunda da önemli kazanımlar elde etmektedir.

BTK hattının hayata geçmesiyle birlikte dünya siyasetinde önemli kazanımlar elde eden Azerbaycan, **siyasi ve kültürel** yönden birçok kazanım elde etmiştir. SSCB'nin yıkılışının akabinde ve Ermenistan ile yaşanan savaşların sonucu olarak belli bir coğrafyaya sıkışıp kalmak zorunda kalan Azerbaycan için BTK hattı uluslararası ulaşım koridorların doğrudan ulaşma imkânı yakalayarak bölgedeki siyasi otoritesini arttırmıştır (Taghiyev, 2019:88-89). Bu sayede Avrupa ve Asya arasında Türkiye sayesinde bir köprü görevi görme özelliği yakalamıştır.

Rusya, Türkiye, İran gibi süper güçlerin yanı sıra Ermenistan gibi düşmanın bulunduğu bir coğrafyada yer alan Azerbaycan için (Bittner ve Ibrahimli, 2018:8) BTK hattı, bu güvensiz ortamdan çıkmasına olanak tanımakta olup ve eline yeni imkânlar tanımaktadır. Bölgesel bir güç olma arzusunda olan Azerbaycan, bu çetin coğrafyadan BTK hattı sayesinde uluslararası koridorlarla bağlantı sağlayarak, daha fazla söz sahibi olmayı hedeflemektedir.

Azerbaycan'ın yıllardır yaşadığı en önemli sorunlardan birisi de hiç şüphesiz Nahcivan ile kara bağlantısının olmamasıdır. Dağlık Karabağ sorunu kadar büyük bir sorun olan Nahcivan ulaşım sorunu (Hacızade, 2014:134) BTK Demir İpek Yolu'nun açılmasıyla bir demir yolu bağlantısı kurulmasının önünü açmıştır. Bu sayede Ermenistan'ın izole ettiği Nahcivan'ın ablukadan kurtulmasına fırsat verecek ve Nahcivan'ın, İran Demiryolu bağlantısı sağlanarak Orta Doğu'ya ulaşımı sağlanarak (Hacızade, 2016:84) Azerbaycan'ın bölgedeki siyasi saygınlığını arttıracaktır.

BTK hattının açılmasıyla birlikte Azerbaycan'ın İran ve Rusya gibi süper güçlere bağımlılığı azalmıştır. Hattın açılmasından önce, İran ve Rusya topraklarından geçiş yapmak zorunda olan Azerbaycan, sık sık diplomatik ve politik yaptırım ve tehditleriyle karşı karşıya kalmaktaydı. Özellikle Dağlık Karabağ sorununda bu ülkelerden yeterli desteği görememekteydi. Hattın açılmasıyla birlikte bu bağıllık azaldı ve hat üzerinden Türkiye'nin de yapmış olduğu yardımlar ve desteklerle Dağlık Karabağ sorununu çözmüş ve Ermenistan'ı bölgede zor durumda bırakmayı başarmıştır.

BTK hattının açılmasına ilk etapta tepki gösteren Ermenistan, hattın açılmasıyla

birlikte ekonomik ve siyasi kayıplar yaşamış olup, düşman bellediği Azerbaycan'dan adeta aman dileyerek yeni anlaşmalar yapma girişimlerinde bulunmuştur. 18 Kasım 2023 tarihinde Ermenistan Başbakanı Paşinyan'ın "Barış Kavşağı" adı altında paylaştığı video ile Zengezur Koridoru projesine onay vermesi ve videoda Karabağ'ın Azerbaycan hâkimiyetine girdiğini kabul etmesi (Kırım Haber Ajansı, 2023) BTK hattı sonrasında Azerbaycan'ın siyasi üstünlüğü eline aldığını göstermektedir. İran ve Rusya'nın baskılarını nispeten kıran Azerbaycan, BTK hattının açılmasıyla birlikte Ermenistan üzerinde de nihai üstünlüğü eline geçirerek Güney Kafkasya bölgesinde önemli bir güç haline gelmiştir.

BTK hattının açılmasıyla birlikte uluslararası alanda nüfuzunu arttıran Azerbaycan, Avrupa ile bölgesel güçler olan Rusya ve İran arasında bir denge siyaseti izlemiştir. BTK hattının açılmasıyla birlikte 15 yıl önce Yeni İpek Yolu'na alternatif olarak İran, Ermenistan ve Rusya arasında planlanan Reşt-Astara-Moskova-Helsinki demir ve karayolu projesi, Azerbaycan, Rusya ve Ermenistan Cumhurbaşkanlarının katıldığı üçlü protokolle kabul edilmiştir (İsmayıl, 2018:45). İlk etapta Ermenistan ile yapılması planlanan bu proje daha sonra Azerbaycan'ın elde ettiği siyasi güç neticesinde Ermenistan'ın saf dışı kalmasına sebep olmuştur. Bu durum Azerbaycan'ın bölgede giderek daha fazla söz sahibi olduğunu göstermektedir.

Bölgesel bağların yanı sıra tarihi bağları da geliştiren Azerbaycan, BTK hattının açılmasıyla birlikte iyi olan Türkiye ve Orta Asya ülkeleriyle bağlantılarını iyice güçlendirmiştir. Kültürel etkileşimin gelişmesinin önü açılmış olup, dünya siyasetinde hattın açılması Azerbaycan için büyük önem kazanmıştır.

BTK hattının açılması ve faaliyete girmesiyle birlikte Azerbaycan, **lojistik ve ekonomik** açıdan da önemli kazanımlar elde etmiştir. BTK Demir İpek Yolu ile birlikte Azerbaycan, ulaştırma alanında yatırımlarını arttırmış ve petrol dışı sektörlerinde gelişimini sağlamıştır (İsmayıl, 2018:45). Ayrıca Bakü'nün uluslararası bir liman olma özelliği kazanmasına da fırsat oluşturmuştur.

BTK hattının açılmasıyla birlikte Bakü, Asya ve Avrupa arasında önemli bir lojistik üs görevi üstlenmeye başlamış ve ülkedeki limanların gelişmesine katkıda bulunmuştur. Önemli ticaret yolları üzerinde olan Azerbaycan, lojistik alanında her geçen gün daha gelişmektedir (Məmmədov, 2007: 53). Hattın açılmasıyla ülkede lojistik sektörü alanındaki gelişmeler de artmıştır. Karayolu, demiryolu, havayolu ve

denizyolu yatırımları da bu doğrultuda artmaktadır.

BTK Demiryolu Azerbaycan'a transit lojistik kavşağı olma fırsatı sunarak, Çin ve OrtaAsya'nın, Avrupa'ya, Karadeniz kıyılarına, Afrika ve Orta Doğu'ya bağlantısını sağlamakta (Sultanova:2018) tüm bu durumlar Azerbaycan lojistik sektörünün gelişimine önemli katkıda bulunmaktadır. Transit geçişin merkez noktalarından olan Azerbaycan, hattın açılmasına paralel olarak yeni lojistik merkezler, otoyollar, havalimanları ve limanlar kurarak bölgenin lojistik ihtiyacını üstlenmeyi de hedeflemektedir.

Azerbaycan, BTK hattının açılmasıyla birlikte lojistik ve ulaştırma sektörünün gelişimine büyük önem vermiştir. Buna paralel olarak, *"Azerbaycan 2020: Geleceğe Bakış"* başlıklı kalkınma stratejisinin en önemli önceliklerinden birisi ulaştırma sektörünün geliştirilmesi, Azerbaycan'ın bölgesel bir ticaret merkezine dönüştürülmesi, Ülkenin stratejik coğrafi konumunu etkin bir şekilde kullanarak, demiryolu, denizyolu, havayolu, yeraltı ve karayolu taşıma sistemlerine stratejik bir yaklaşım sergilemektedir (Taghiyev, 2019:89).

Tüm bu gelişmelere paralel olarak hattın açılmasıyla birlikte ekonomik kazanımlarını da arttıran Azerbaycan, petrol dışı sektörlerin gelişmesi fırsatını elde ederek önemli bir gelişim göstermiştir. Yük ve yolcu taşımacılığı alanlarında da önemli ilerlemeler yaşayan ülke, ticaret, turizm ve enerji sektöründeki gelirlerini arttırarak gayri safi milli gelirini önemli ölçüde arttırmıştır.

BTK hattının açılmasıyla birlikte Azerbaycan, petrol ihracatındaki payını arttırarak ihtiyaç duyduğu ürünlere kolay ve ucuz yoldan ulaşım imkânı da sağlamıştır. Bu durum Azerbaycan'ı ekonomik yönden bölgede önemli bir konuma getirerek etkinliğinin artmasını sağlamıştır.

Hattın açılmasının akabinde Azerbaycan petrolü Avrupa'ya taşınarak yeni pazarlar bulmuş, ihtiyaç duyulan ürünlerin tedarikini de kolaylaştırmıştır (Bugadov, 2018). Bu sayede Azerbaycan Avrupa'da önemli enerji arzı sağlayıcı rolünü üstlenerek, ürünlerini kolayca satma fırsatı yakalamış ve ekonomik kazanç elde etmiştir.

BTK hattının açılmasıyla birlikte yük ve yolcu taşımacılığındaki artış, Azerbaycan ekonomisinin gelişimine önemli katkı sağlamıştır. Her ne kadar 2023 yılı itibariyle yolcu taşımacılığı etkin bir biçimde faaliyete girmese de yük taşımacılığının etkin

bir şekilde sürdürülmesi, Azerbaycan için önemli bir gelir kapısı olmuştur. Özellikle savaşlar ve küresel pandemi krizleri gibi olayların dünya ekonomisi etkilediği süreçlerde hattın etkili ve sürekli bir şekilde çalışması ekonominin canlı tutulmasını sağlamıştır.

2.2.3. BTK Hattının Gürcistan İçin Önemi ve Katkısı

Ekonomik ve siyasi nüfuz bakımından bölgede geri kalmış ülkelerden birisi olan Gürcistan, BTK hattının faaliyete girmesiyle birlikte, tıpkı Türkiye ve Azerbaycan gibi siyasi, kültürel, ekonomik ve lojistik açıdan önemli ilerlemeler yaşamıştır. Transit geçiş ülkesi olması konumuyla bölgede jeopolitik bakımdan önemli bir noktada olan Gürcistan, BTK hattı ve tarihi İpek Yolu için önemli bir kavşak noktası görevi görmektedir.

BTK hattının açılmasıyla birlikte Gürcistan, *siyasi ve kültürel* alanda önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Eski Gürcistan Cumhurbaşkanı Mikhail Saakaşvili tarafından 'jeopolitik devrim' olarak nitelendirilen BTK Demir İpek Yolu projesi (İsmayil, 2018:46), Gürcistan'ın Rusya'nın ablukasında kurtulması için bir fırsat olarak değerlendirilmektedir. 2008 yılında meydana gelen Rusya-Gürcistan Savaşı'ndan sonra, Rusya'nın güdümünde sıkışan Gürcistan, çözümü Türkiye ve Azerbaycan ile yapılacak projelerde bulmuştur (Taghiyev, 2019:91). Bakü- Tiflis- Ceyhan (BTC) Petrol Boru Hattı Projesi, Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) Doğalgaz Boru Hattı Projesi, TANAP ve BTK Projeleriyle Rusya'nın siyasi baskısından kurtulmayı amaçlamıştır.

BTK hattının açılmasıyla birlikte Gürcistan, Rusya'ya olan bağımlılıktan kurtularak, Avrupa'ya doğrudan ulaşım sağladı ve bunun sonucunda bölgede siyasi etkinliğini arttırdı. Ayrıca 2008 yılında yaşanan savaş sırasında kapatılan Gürcistan-Rusya Demiryolu ağının yaşattığı olumsuz durum minimuma indirildi (Taghiyev, 2019:91).

Çok uluslu bir yapıya sahip olan Gürcistan, yer yer ülkede yaşayan Ermeni, Azeri ve diğer halklar arasında yaşanan çatışmalardan olumsuz etkilenmiştir. Gürcistan'ın Akhalkalaki (Ahilkelek) ve Javakheti şehirlerinde nüfusun büyük bir kısmını Ermeniler oluşturmakta ve sık sık bölgede etnik çatışmalar yaşanmaktadır (Taghiyev,2019:91). BTK hattının açılmasıyla Gürcistan, bölgede yaşanan etnik çatışmaları çözmek için fırsat yakalamıştır. Gürcistan Hükümeti BTK hattını bir

fırsat bilerek bölge halkının istihdamını sağlayarak ve ekonomik refah seviyesini arttırarak bölgede huzur ve istikrarı sağlamayı amaçlamaktadır (Babiş ve Nasirova, 2017). Bunun yanı sıra BTK hattının açılması Gürcistan'ın geri kalmış aşağı bölgesi olan Akhalkalaki ve Ahıska gibi şehirlerin gelişimine de olumlu etki göstereceği düşünülmektedir.

BTK hattının açılmasıyla **lojistik ve ekonomik** alanda ilerleme yaşayan Gürcistan, BTK hattı için atılan her adımı oldukça önemsemektedir. Diğer projelerde olduğu gibi BTK Demiryolu Projesi'nde de önemli transit ülke konumunda olan Gürcistan, bu projeyle birlikte demiryolu ağının gelişimi ilerlemektedir. Ülkede demiryolu ağının gelişmesi yüklerin kesintisiz bir şekilde sürdürülmesi amacıyla Azerbaycan ve Türkiye'nin de finansal yardımlarıyla önemli demiryolu yapımları tamamlanmış ve mevcut demiryolu ağları ise iyileştirilmiştir.

BTK hattının açılmasıyla birlikte lojistik alanındaki ilerlemeler liman ve karayolu faaliyetlerinde de ilerleme kaydetmiştir. Hattın açılmasıyla birlikte daha önce Gürcistan'a giriş yapamayan mallar ve Poti Limanı'na sokulamayan mallar, BTK ile birlikte Poti Limanı'nın işlerliğini arttırmıştır (Uluslararası Politika Akademisi, 2017). Bu sayede Poti Limanı, Gürcistan için önemli bir gelir kalemi olmuştur. Yine diğer ulaşım modları arasında bağlantılar kurularak nakliye ve taşıma giderlerinin düşürülmesinin önü açılacak ve yabancı yatırımcıları bölgeye olan ilgisini arttıracaktır.

BTK hattının açılmasıyla birlikte yolcu ve yük taşımacılığında önemli bir nokta haline gelen Gürcistan, Avrupa'ya doğrudan ulaşarak kendi mallarını satma fırsatı bulmuştur. BTK Demiryolu Projesi Gürcistan'ın bölgedeki konumunu güçlendirerek, hattın transit potansiyeli nedeniyle, Gürcistan'dan malların yüklenmesini olanak tanıyacak ve transit geçiş imkânlarını artıracaktır (Bittner ve Ibrahimli, 2018: 15). Bu sayede ürünlerini tanıtarak ülke ekonomisine önemli katkı sağlama fırsatı bulmuştur.

Bununla birlikte Gürcistan, BTK hattının açılmasıyla uluslararası sistemde reklamını yapma fırsatı yakalamış ve ülke turizminin canlanması için fırsat elde etmiştir. Özellikle Asya'dan Avrupa'ya yolcu ve yük taşımacılığında önemli bir noktada olan Gürcistan, bu sayede ülke turizmini Avrupa'da ve Asya'da tanıtmaya olanağı yakalamıştır. Nitekim son dönemlerde başta Azerbaycan ve Türk halkı olmak üzere

diğer milletlerde insanların Tiflis, Ahıska ve Batum'u ziyaret etmesi hattın ülke turizmine katkısını göstermektedir. Böylece ülke ekonomisi önemli gelir elde etmektedir.

Özetle, BTK hattının açılması Gürcistan için oldukça önemli etkiler meydana getirmiştir. Siyasi, ekonomik ve lojistik gelişmelerin önünü açarak uluslararası ticarete etkin rol oynamasına imkân tanımıştır. Rusya'ya olan bağımlılıktan kurtulma fırsatını yakalayıp bölgede önemli bir rol üstlenmeye başlamıştır.

2.3. BTK Hattının Çin, Rusya ve Orta Asya Ülkelerine Katkısı

Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması projesi, Asya'dan Avrupa'ya birçok ülkeyi ekonomik, siyasi ve lojistik açıdan etkilemiştir. Bu projenin en önemli ayaklarından olan Bakü-Tiflis-Kars Demir İpek Yolu Projesi, her ne kadar Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan'ı ilgilendiriyor gibi görünse de başta Çin ve Rusya olmak üzere Orta Asya ülkelerini de doğrudan ilgilendirmektedir.

2.3.1. BTK Hattının Çin İçin Önemi ve Katkısı

Dijitalleşen dünyada ülkeler artık süper güç olabilmek için sadece askeri güce değil aynı zamanda ekonomik ve ticari gücü de elinde bulundurmak zorundadır. 21.yy dünyasında ABD'nin her alanda rakibi konumuna gelen Çin, gittikçe dünyanın en önemli gücü haline gelmektedir. Bu doğrultuda Çin, çeşitli ticari girişimler başlatmış ve uluslararası ticarete yarıyışlara girmiştir.

2013 yılında ilk kez dile getirilen Tek Kuşak Tek Yol projesi de şüphesiz bu girişimlerin en önemlisidir. Projenin hedefleri Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından temelde uluslararası arenada siyasi koordinasyonun sağlanması, olanakların birbirine bağlanabilirliğinin artırılması, engelsiz küresel ticaretin kapılarının açılması, finansal bütünlüğün gerçekleştirilebilmesi ve uluslararası bağların güçlendirilmesi olarak belirtilmiştir (Ergünsü, 2017:100). Bu hedefler Çin'in uluslararası sistemde ana söz sahibi olucu rolünü üstlenmek istediğinin göstergesidir.

Tek Kuşak Tek Yol projesinin hayata geçmesiyle birlikte BTK Demir İpek Yolu hattının faaliyete sokulma çalışmaları da başladı ve nihayetinde 2017 yılında işlerlik kazandı. BTK hattının açılmasıyla birlikte Çin ile Avrupa arasında kesintisiz

bağlantı sağlanmış oldu. Hattın açılması Çin'in önemle üzerinde durduğu Tek Kuşak Tek Yol Projesi'nin de amaçlarına ulaşmasının önünü açmaktadır.

BTK Demir İpek Yolu'nun açılması Çin için ekonomik ve siyasi açıdan büyük önem arz etmektedir. Soğuk Savaş sonrası döneminde Avrupa'nın güçlenmesi ve Asya ülkelerinin dünya ekonomisine entegrasyonu BTK hattının açılmasıyla birlikte hız kazanmıştır. Bu bağlamda Çin ekonomisi hızla gelişmeye başlamış, üretim fazlası ürünler hat sayesinde yeni pazarlar bulma fırsatı yakalamıştır. Çin ve Avrupa Birliği (AB) arasındaki ticaret hacmini arttıran bu hat ile birlikte, Çin Avrupa ile AGT sayesinde doğrudan bağlantı kurmuştur.

Çin, üretim fazlası ürünlerini BTK hattı sayesinde Avrupa'ya, Afrika'ya ve Kafkasya'ya satma imkanı yakalamıştır. Bu durum, ülkelerin Çin ile bağlarının güçlenmesine ve yeni ticari işbirliklerinin oluşması ihtimalini doğurmuştur. Ayrıca Çin'in üretim için ihtiyaç duyduğu enerji hammadde kaynakları da hat üzerinden Çin'e kısa sürede ulaştırılma imkanı yakalamıştır. AGT ve Çin arasında önemli enerji işbirliği sağlanmıştır (Humbatov, 2017:95). Enerji kaynaklarına ulaşılabilirliği artan Çin'in dünya ticaretinde de zirveye yaklaşmaya başlaması görülmektedir. Örneğin 2018 yılında eski ABD başkanı Donald Trump'ın Çin'e yönelik koyduğu gümrük vergileri bir ticaret savaşına dönüşmüştür. Çin yeni pazarlar bulması ve ticaret hacmini arttırması ve elindeki döviz rezervinden dolayı ABD yaptırımlarına karşı koyabilmiştir (Gunduz, 2018).

Her ne kadar ekonomik açıdan Çin'e büyük katkı sağlasa da siyasi açıdan da hattın açılması Çin için büyük kazançları beraberinde getirmiştir. Asya'da en büyük rakibi olan Rusya'yı hattın açılmasıyla bypass eden Çin, önemli bir gücü de eline geçirmiştir (Taghiyev: 2019, 97). Yine Rus-Gürcü Savaşı'ndan sonra Gürcistan ile arasını iyi tutan Çin hattın açılmasıyla AGT ile ekonomik ve siyasi işbirliği kurmuştur. Bu sayede Kafkasya ve Avrupa'ya geçişte önemli bir güzergâh edinmiştir. Aynı zamanda AGT-Çin ilişkilerinin gelişmesi ve hattın açılmasıyla birlikte Çin AB'ye ulaşmak için önemli bir lojistik üs olan AGT'nin partneri olmuştur (Bittner ve Ibrahimli, 2018:16).

Çin, Azerbaycan ile sıkı ilişkiler kurarak, İran'ın bölgedeki nüfuzunu kırmayı hedeflemiş ve Azerbaycan enerji kaynaklarından istifade etme fırsatı yakalamıştır (Taghiyev, 2019:86). Türkiye ile ilişkilerini hat sayesinde geliştiren Çin, Orta Doğu,

Avrupa ve Asya arasında tampon bölge olan Türkiye gibi önemli bir müttefike de sahip olmuştur.

BTK hattının açılması özellikle küresel pandemi krizi, ticaret savaşları ve yeni pazar arayışları döneminde Çin'in en büyük kurtarıcılarında birisi olmuştur. Söz konusu dönemlerde dünya ekonomik buhranlar yaşarken Çin, bu süreçlerden minimum hasarla kurtulmayı başarmıştır. Ayrıca hat üzerindeki ülkelerle sıkı ekonomik, siyasi ve kültürel işbirliklerine imza atarak olası krizlerde uluslararası arenada elini güçlendirmiştir. Örneğin, 6 Şubat 2023 tarihinde Türkiye'de meydana gelen 'asrın felaketi' olarak adlandırılan depremlerde ihtiyaç duyulan yardım ekip ve ekipmanlarını Çin, BTK hattı sayesinde kısa sürede bölgeye ulaştırarak bu işbirliğine ne denli önemli olduğunu göstermiştir. Çin, AB ülkeleriyle olan ilişkilerini de geliştirerek ABD'nin dünya üzerindeki hegemonyasını da kırmayı başararak, ülkelerin Çin'e yaklaşmasını sağlamıştır.

2.3.2. BTK Hattının Rusya İçin Önemi ve Katkısı

2017 yılında AGT ülkelerinin kendi imkânlarıyla faaliyete koyduğu BTK Demir İpek yolu projesi Rusya tarafından desteklenmemiştir (Kurtoğlu ve Tatar, 2023:33). Ancak batıdaki tüm finansal engellemelere rağmen hat açılmıştır. Hattın açılması dünya ticaretine yeni bir güzergâh kazandırmıştır.

İlk etapta hattın varlığına karşı çıkan Rusya, bölge ticaretindeki liderliğini korumak, dünya ticaretindeki etkililiğini kaybetmemek adına, hat üzerinde yapılacak ticarete önem vermeye başlamıştır. Bu doğrultuda Gürcistan, Azerbaycan ve Türkiye ile ticari işbirliğianlaşmaları yaparak hat üzerinde aktif görev almaya başlamıştır. Rusya Demiryolları Genel Müdür Yardımcısı Sergey Pavlov,

“2017'de BTK hattını kullanan yeni bir demir yolu güzergâhının başlatıldığını, Ardından Mayıs 2019'da Türkiye ve Rusya'nın katılımıyla bu hat boyunca taşımacılığın geliştirilmesine yönelik bir mutabakat anlaşması imzalanması da ülkelerimizi doğrudan demir yolu bağlantısı ile birbirine bağlandığını, tahminlerimize göre, bu rotanın süre ve fiyat göstergeleri diğer ulaşım şekillerinden daha avantajlı olacağını, yükleme ve boşaltma sürelerini saymazsak tahmini nakliye süresi 10 gün olacak ve bu da deniz yoluyla taşımadan ortalama iki kat daha hızlı olacaktır” dedi (Abay, 2021).

Rusya, demir-elik ve enerji sektörlerinde hat üzerinde taşımalar yaparak, dış ticaret hacmini arttırmayı hedeflemekte, ihtiyaç duyduğu hammadde ve yarı mamul maddeleri de hatzerindeki ülkelerden tedarik ederek üretim potansiyelini arttırmayı düşünmektedir.

BTK hattı sayesinde Rusya, AGT lkeleriyle işbirliğini arttırmış ve önemli mtttefikleredinmiştir. 2023 yılında meydana gelen Rusya-Ukrayna Savaşı sırasında dünyada çeşitli ambargolara maruz kalan Rusya, hat sayesinde dış ticaretini canlı tutmayı başarmıştır. Tahıl krizini de hat sayesinde zme kavuşturmuştur. Bunun en güzel rneği olarak, Rusya ve Avrupa arasındaki ticarete Ukrayna rotasının kapanmasından dolayı Avrupa’dan Rusya’ya gönderilen yükler için BTK hattına olan talebin artmasıdır (Oral, 2022). Bu sayede Avrupa ile Rusya arasında savaş döneminde dahi kesintisiz ticaret devam etmektedir.

Ulaşım maliyeti ve zaman açısından önemli olan BTK hattı, COVID-19 pandemi krizinin etkilediği dünya ticaretine adeta bir can suyu olma görevi grmştir. Rusya’da küresel pandemi krizinin etkilerini derinden yaşamasına rağmen hat üzerindeki ticaretini canlı tutmayı başarmıştır.

2.3.3. BTK Hattının Orta Asya lkeleri için önemi ve Katkısı

Tarih boyunca Çin, Rusya, İran ve Avrupa kıskacında kalan Orta Asya lkeleri, yapılan yeni ticari projelere taraf olarak ekonomik gelişimlerine katkı sağlamayı hedeflemektedirler. Bölge ülkelere bu projelere taraf olarak dünya ekonomilerine entegrasyonlarını da hızlandırmayı planlamaktadır (Taghiyev, 2019:96).

Orta Asya lkeleri, genel olarak BTK Demir İpek Yolu Projesi’ne Avrupa’ya geçiş kapısı olarak bakmakta ve önem vermektedirler. Kazakistan’ın Aktua Limanı, Türkmenistan’ın Türkmenbaşı Limanları’nın BTK hattına bağlanmasıyla Hazar Denizi zerinden Orta Asya lkelerinin Avrupa’ya doğrudan bağlantı kurmasının önünü açmıştır (Shahbazov, 2017). Ayrıca Çin’den Avrupa’ya geçen veya Avrupa’dan Çin’e gidecek yükler için önemli transit geçiş yeri olma özelliği yakalaması da Orta Asya ülkelerine ekonomik ve jeopolitik açıdan önemli kazançlar sağlama fırsatı da tanı mıştır.

BTK hattının açılması Orta Asya lkelerinin bölgedeki süper glere olan bağımlılığını azaltmasına, ürünlerini Avrupa’ya satma fırsatı ve ihtiyaç duyulan

ürünleralternatif pazarlar bulma açısından da fırsat tanımaktadır.

2.3.3.1. BTK Hattının Kazakistan İçin Önemi ve Katkısı

Orta Asya ülkeleri içinde son yıllarda büyük gelişim gösteren Kazakistan, bölgenin tam orta noktasında bulunmaktadır. Küresel dünya ticaretine entegrasyonunu hızlandırmak isteyen Kazakistan, BTK hattı projesine büyük önem vermektedir. Hazar bölgesinde yapılan tüm projeleri destekleyen Kazakistan, Avrupa ile doğrudan bağlantısının sağlayabileceği BTK Demir İpek Yolu projesini ilk destekleyen ülkelerden birisidir. Tüm bu projelerde etkin rol oynamayı hedefleyen Kazakistan, bölgede ‘altın köprü’ vazifesini de edinmek istemektedir (www.azertag.az, Erişim: 01.07.2024).

2017 yılında ilk kez Kazakistan ile Türkiye arasında yapılan tahıl taşımacılığı sonucu Kazakistan, BTK hattının gelecekteki faydalarını ortaya sermiştir. Bu sayede Kazakistan, Orta Asya bölgesindeki nüfuzunu yapacağı ticari anlaşmalarla güçlendirmeyi hedeflemektedir. BTK Demir İpekyolu Projesi Kazakistan’a göre, Kazakistan’ın Orta Asya ve Hazar Bölgesi ile Çin’den gelen ulaşım koridorlarının en değerli parçalarından biri olup, kendi ürünlerinin Avrupa pazarlarına ulaştırılması için yeni fırsatlar sunmaktır (Taghiyev, 2019:96). Hattı etkin kullanmayı hedefleyen Kazakistan, küresel ekonomik sisteme hızlı bir şekilde entegrasyon sürecini tamamlamayı hedeflemektedir.

Ekonomik getirilerinin yanı sıra siyasi ve lojistik açıdan da önemli kazançlar elde eden Kazakistan, hem bölgesel hem de küresel ölçekte potansiyelini arttırmıştır. Uluslararası sisteme adapte olmaya çalışan Kazakistan, bu doğrultuda BTK hattı sayesinde Avrupa ülkeleriyle doğrudan bağlantı kurarak siyasi gücünü de arttırmıştır. Ayrıca AGT ülkeleri ve Çin ile yapmış olduğu anlaşmalar ile birlikte önemli işbirliği ortakları edinmiştir (Taghiyev, 2019:96-97).

Deniz yolu bağlantısı olmayan Kazakistan, Hazar Gölü kıyısında bulunan Aktua Limanı’nı BTK hattına bağlayarak önemli bir lojistik üs elde etmiştir. Bu sayede denizyolu taşımacılığı ile demiryolu taşımacılığının entegrasyonunu sağlayarak lojistik alanda da önemli adımlar atmıştır.

2.3.3.2. BTK Hattının Özbekistan İçin Önemi ve Katkısı

Orta Asya ülkelerinden olan Özbekistan, tıpkı Kazakistan gibi BTK Demir İpek Yolu Projesi'ne büyük önem vermektedir. Özbekistan hem bulunduğu coğrafyada hem de Avrupa pazarlarında etkin rol oynamak amacıyla BTK projesine büyük destek vermiştir. 2018-2022 yılları arasında yapılan dış ticaret için alternatif güzergâhlar oluşturma ve lojistik altyapının iyileştirilmesi ve geliştirilmesine yönelik programında, ülke BTK hattının bir parçası olarak yer almaktadır (Taghiyev, 2019:97).

Özbekistan, BTK hattını AGT ülkelerine ve AB'ye dâhil olma fırsatı olarak görmekte ayrıca Orta Doğu ve Kuzey Afrika'ya bir çıkış kapısı olarak görmektedir (Kırım Haber Ajansı, 2018). Özbekistan, Navoi-Türkmenbaşı-Bakü-Tiflis-Kars güzergâhını kullanarak, Mersin Limanı ile Akdeniz'e ulaşacak ve yapılan anlaşmalar neticesinde Afganistan'ın Torghundi şehri Türkmenbaşı Limanı'na bağlanarak BTK hattı üzerinden Avrupa'ya ulaşması planlanmaktadır (Sultanova, 2018).

Özbekistan, BTK hattı sayesinde Avrupa pazarlarına ulaşma fırsatı yakalamakta ve ürünlerini bu pazarda satma fırsatı yakalamaktadır. Ayrıca önemli bir transit geçiş geliri de elde etmektedir. Bunlara ek olarak ülkelerarası işbirliği anlaşmalarının yapılmasıyla hat üzerinde yapılacak taşıma oranlarının artmasıyla Özbekistan, yeni yatırımcılar için de cazip bir ülke olma fırsatı elde edecektir.

Lojistik altyapı faaliyetleri için önemli yatırımlar yapan Özbekistan, bu yatırımlarını bölgedeki tüm projelerde olduğu gibi BTK hattı ile de entegrasyonunu sağlayarak hat üzerinde etkin bir rol oynamayı hedeflemektedir. Tüm taşıma modlarına yatırım yapmayı amaçlayan Özbekistan, uluslararası ticarete ön plana çıkmayı arzulamaktadır. Avrupa- Özbekistan-Çin rotasında etkin lojistik faaliyetlerde bulunmak isteyen ülke, özellikle uluslararası yük ve yolcu taşıma koridorlarında etkin rol almayı hedeflemektedir.

2.3.3.3. BTK Hattının Türkmenistan İçin Önemi ve Katkısı

Dünya doğalgaz rezervi bakımından Rusya, İran ve Katar'dan sonra 4.sırada bulunan Türkmenistan (Velhanov, 2023), birçok doğal kaynak rezervine sahiptir. Türkmenistan bu rezervlerini etkin kullanabilmek ve dünya pazarlarına açılabilmek

amacıyla bölgedeki ulaşım koridorlarına ve BTK Demir İpek Yolu projesine büyük önem vermektedir.

Türkmenistan, BTK Demir İpek Yolu'nu Avrupa'ya geçiş kapısı olarak görmektedir. Türkmenistan, hat üzerinden elinde bulunan doğalgaz, propilen ve hidrokarbon gibi önemli doğal kaynaklarını Avrupa, Kafkasya ve Orta Doğu piyasasına sunmayı amaçlamaktadır. Kısacası BTK hattı, Türkmen ürünlerinin Avrupa'ya erişimini sağlayacak bir hat olarak görülmektedir (Shahbazov, 2017). Hat üzerinden yapılacak ticaret ile birlikte önemli kazanımlar elde etmesi beklenen ülke, bu sayede ekonomik büyümesini de hat sayesinde hızla yapmayı planlamaktadır.

Türkmenistan bugün Çin'in ana doğalgaz sağlayıcısı (Velhanov, 2023) konumundadır. Bu potansiyelini arttırmak isteyen Türkmenistan, başta Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan olmak üzere Avrupa ülkelerinin de önemli doğalgaz sağlayıcısı olmayı planlamaktadır. Türkmen gazını dünyanın her yerine ihracını sağlamak adına BTK hattıTürkmenistan ve hat üzerindeki diğer ülkeler için kilit rol oynamaktadır.

3.BÖLÜM

KURULUŞUNDAN GÜNÜMÜZE (2017-2023) BTK DEMİR İPEK YOLU PROJESİ

3.1. Çalışmanın Amacı

Bu çalışmada tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması projesi olan OBOR'un kalbi ve önemli bir tamamlayıcısı olarak tanımlanan BTK hattının oluşumunu ve bu oluşumun hat üzerindeki ülkelere ve bölge ülkelerine olan katkılarını 2018-2023 yılları arasında gerçekleşen yük taşımacılığının önemli dış ticaret verileri olan ithalat ve ihracat rakamlarının yanı sıra Türkiye'nin hat üzerinde yaptığı ticari işlemleri nicel veriler ışığında açıklanması amaçlanmıştır. BTK hattının söz konusu veriler doğrultusunda küresel dünya ticaretine etkilerini, gelecekte oluşabilecek devasa ticari işbirlikleri için öncü bir proje olabileceğini ve uluslararası ticaret ve lojistik faaliyetlerini yönlendirebilecek bir taşıma koridoru olabileceğini nicel veriler ışığında açıklanması amaçlanmıştır.

Türkiye'nin lojistik faaliyetlerini artırma, demiryolu yatırımlarının karşılığını alma gibi temel amaçlara ne denli ulaşıldığı BTK verileri çerçevesinde incelenmiştir. Söz konusu verilerin gelecekte Türkiye'nin lojistik bir üs olma çabalarına ne denli katkıda bulunduğu açıklanmaya çalışılmıştır.

3.2. Çalışmanın Önemi ve Literatüre Katkısı

Lojistik faaliyetlerin giderek öneminin artması ve uluslararası ticaretin canlanması için yapılan ve faaliyete geçen ticaret ve koridorlarının gelişmesiyle BTK hattının önemi de her geçen gün artmaktadır. Bu nedenle bu çalışmada derinlemesine incelenen BTK Demir İpek Yolu Projesi, hat üzerinde yapılan yük taşımacılığı verileriyle ele alınmıştır. Çalışma nicel veriler ışığında değerlendirilerek literatüre farklı bir bakış açısı kazandırması hedeflenmiştir. Çalışmanın önemi, daha önce yapılan literatür çalışmalarına farklı bir bakış açısıyla yaklaşmasıdır.

BTK hattı ile ilgili daha önce yapılan çalışmalar genel olarak incelendiğinde, kuramsal ve tarihsel perspektiften ele alınmışlardır. Bu çalışma ise birincil elden toplanan verilerle söz konusu çalışmaları desteklemek ve literatüre yeni katkılar sağlaması hedeflenmiştir. Konu ile ilgili çalışmalara kaynak teşkil etmesi ve literatüre yeni bir boyut kazandırması hedeflenmektedir.

Birincil elden toplanan veriler ışığında hazırlanan bu çalışmanın, daha önce yapılan çalışmalardan temel farkı, söz konusu verilerin ve çalışmaların daha önce herhangi bir çalışmada kullanılmamasıdır. Bu bağlamda çalışmanın, bu alanda yapılacak çalışmalara temel örnek teşkil etmesi beklenmektedir.

3.3. Çalışma Verilerinin Toplanması

Çalışmanın amaçlarına ulaşabilmek adına saha ve gözlem çalışmaları yapılarak birincil elden veriler toplanmıştır. Söz konusu verilere ulaşabilmek için Gürcistan Demiryolları, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ve Azerbaycan Demiryolları'ndan veriler gerekli izinler alınarak ilgili istasyon personellerinden toplanmış ve düzenlenmiştir.

3.4. Literatür Taraması

Çalışmada demiryolları kapsamında OBOR projesi ve BTK Demir İpek Yolu ile ilgili ulusal ve uluslararası literatür taraması yapılmıştır. Söz konusu literatür taraması ulusal ve uluslararası literatür taraması şeklinde açıklanmıştır.

3.4.1. Uluslararası Literatür Taraması

Kavrelisvili, (2023); çalışmasında Bakü-Tiflis-Kars Demiryolunun Gürcistan için önemini Gürcü basınındaki haberleri derleyerek açıklamıştır. Projenin Gürcü basınında ne şekilde yer aldığını ve nasıl karşılandığını haberleri derleyerek açıklamıştır.

Fedulov, (2023); çalışmasında BTK Projenin kapasitesindeki artışa ilişkin tahminlerini, kendisi tarafından toplanan hem ulusal istatistiklerin hem de saha materyallerine göre yapmaktadır. Çalışma, Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun Orta Asya ve Çin ile transit ticareti artırmak, onu Rusya'nın ekonomik ve politik çıkarlarını nesnel olarak karşılayan Uluslararası Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru ile bağlamak için kullanılmasının yüksek bir olasılık olarak değerlendirmektedir.

Beylur, Zhanaltay, Hanayi ve Khitakhunov, (2022); çalışmalarını tarihi İpek Yolu'nun önemli bir güzergahı olan Orta Koridor'un mevcut durumunu ve potansiyelini ortaya koyarak işlevselliğinin daha da artırılmasına katkı sağlamak amacıyla yazılmışlardır. Orta Koridorun tarihsel sürecinden günümüze kadar ulaşan

döngüsünü literatür taraması yoluyla açıklamışlardır.

Taghiyev, (2019); çalışmasında İpek Yolu'nun canlandırılmasına yönelik, özellikle de AGT üçlüsünün yer aldığı projelerin incelenmesi, bu projelerin ekonomik boyutlarının yanı sıra, jeopolitik ve stratejik özelliklerinin ele alınması, aynı zamanda Çin'in OBOR Projesi'nin Orta Asya üzerinden bağlantısı olarak görülen BTK Demiryolu Hattı Projesi'nin ve bu proje ile uyumluluk gösteren OBOR'un tüm boyutlarını açıklamaya çalışmıştır.

Chibber, (2017); çalışmasında yeni finansal kurumların oluşumu durumunda Hindistan'ın Çin ile işbirliği yapma seçeneklerini ve Hindistan'ın Çin'in yeni İpek Yolu stratejisine nasıl dahil olması gerektiğini tartışmaya çalışıyor. Söz konusu çalışmada nicel verilerle Hindistan'ın sürece dahil olması gerektiğini vurguluyor.

Babiş ve Nasirova, (2017); çalışmasında tarihi İpek Yolu'nun önemini açıklamış ve modern İpek Yolu Projesinin tamamlanabilmesi için BTK projesinin olmazsa olmaz olduğunu vurgulamıştır. Hattın açılmasıyla Doğu Batı yük taşımacılığının eksiksiz bir şekilde gerçekleşebileceğini kuramsal çerçevede açıklamış ve hattın jeopolitik ve jeostratejik öneminden bahsetmiştir.

Shahbazov, (2017); çalışmasında BTK hattının bölge ülkelerinin uluslararası ticaretteki konumunu güçlendirebileceğini, bölgesel kalkınma projeleriyle birlikte ülkelerin daha da güçlenebileceğini hattın tarihsel süreç içindeki gelişimi doğrultusunda açıklamıştır.

Nünlist, (2016); çalışmasında OBOR projesinin tarihsel gelişimini açıklamış, Çin için gerekliliğinden bahsetmiştir. OBOR ile birlikte Avrupa ile bağlantısının sağlanabileceği ve işbirliğinin kuvvetlenebileceğinden bahsetmiştir.

Pu, (2016); çalışmasında Çin'in OBOR stratejisinin motivasyonlarını, ikilemelerini ve zorluklarını analiz etmek için kavramsal ve teorik bir çerçeve sağlamayı amaçlamıştır. Ayrıca çalışmada, OBOR'un Çin'in yeni jeoekonomik stratejisi olarak görülebileceğini savunmaktadır.

Lussac, (2008); çalışmasında Güney Kafkasya'da Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demir yolunun inşasının jeopolitik etkisini değerlendirmeyi amaçlamıştır. Söz konusu amaca ulaşabilmek için literatür taraması yapmıştır.

3.4.2. Ulusal Literatür Taraması

Çiğil ve Saltan, (2024); çalışmalarında dünyadaki demiryolu yük taşımacılığının lojistik üslere olan katkısını açıklamaya çalışmışlardır. Çalışmada, Türkiye'deki demiryolu yük taşımacılığı sektöründeki lojistik merkezlerin önemini vurgulamayı amaçlamakta olup, literatür incelemesi ve resmi verilerin analizi yoluyla mevcut durumu değerlendirmeyi hedeflemektedir. Ayrıca demiryolu taşımacılığının sürdürülebilirliği ve gelişimi açısından lojistik merkezlerin katkısını ayrıntılı bir şekilde incelemektedir. Çalışmanın metodolojisi literatür taraması, resmi verilerin analizi ve saha araştırmalarını içermektedir.

Yıkın ve Özcan, (2024); çalışmalarında Kapıkule-Kars arasında Türkiye'deki demiryolu ağının karayolu kavşak noktaları ile kesiştiği noktalar seçilerek 27 dal 31 düğümden oluşan bir şebeke oluşturulmuştur. Yer ve güzergâh seçimini etkileyen 6 tane kriterler belirlenmiş pisagor bulanık analitik hiyerarşik prosesi ile kriterlerin ağırlıkları belirlenmiş, COPRAS yöntemi ile alternatifler önem derecelerine göre sıralanmıştır. Bulunan değerler Dijkstra Algoritması kullanılarak Python programlama dilinde kodlanarak çözülmüştür. Kapıkule-Kars arasındaki hat kesiminde demiryolu güzergahının karayolu kavşak noktaları ile kesiştiği noktalarda en uygun yer ve rota seçimi yapılmıştır.

Dikmen, (2023); Çalışmada, Türkiye'de demiryolu ile yük taşımacılığı sektöründe yük taşıma faaliyetlerini yerine getiren işletmelere ait finansal performans değerlendirilmesinin yapılması amaçlanmıştır. Bu amaç dikkate alınarak ilgili işletmelerin 2009 – 2020 yılları arasındaki finansal tablo verileri Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB) sektör bilançoları sayfasından elde edilmiştir.

Kurtoğlu ve Tatar, (2023); Çalışmasında BTK projesinin bölge ülkeleri ve Türkiye'ye olası ekonomik ve siyasi etkilerini AB Ulaştırma Politikası kapsamında ele almış ve açıklamışlardır.

Tazegül ve Yıldız, (2023); çalışmasında BTK hattının Türkiye'deki lojistik merkezlerinin gelişimine ve yük taşımacılığına olan önemini açıklamıştır. BTK hattı ile birlikte küresel dünyada uluslararası ticarete etkileri ve lojistik üslerin gerekliliğine olan etkileri bakımından BTK hattının küresel etkileri üzerinde durmuşlardır.

Durmuş, (2022); çalışmasında Zengezur Koridorunun ekonomik ve siyasi etkilerinin kardeş ülke Azerbaycan, Türkiye ve bölge ülkelerine etkisi incelenmiştir. Ayrıca demiryolu yük taşımacılığında olası sürelerin azaltılmasına katkıda sağlayacağı düşünülen Zengezur Koridorunun BTK projesi ile bağlantılarına değinilmiştir.

Oral, (2022); çalışmasında Rusya Ukrayna Savaşının Kuzey ve Orta Koridora etkilerini

sayısal veriler ışığında açıklamıştır. Ayrıca söz konusu sürecin Orta Koridorun önemini nicel veriler üzerinden arttığını göstermiştir.

Emanet, (2021); Çalışmada Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri arasındaki taşımacılık ve dış ticaret hacimleri incelenmiştir. Çalışma demiryolu ile eşya (yük) taşımacılığına odaklanmıştır. Çalışmada literatür taramasının yanında, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık A.Ş. (TCDD Taşımacılık) resmi verilerinden yararlanılarak hattın önemi açıklanmıştır.

Paksoy, (2019); çalışmasında demiryolu taşımacılığının lojistik ve çevre açısından önemi araştırılmıştır. Çalışmada konu ile ilgili ikincil verilerden faydalanılmıştır. Tarihsel süreç içinde demiryollarının nasıl geliştiğini ve Türkiye’de devlet politikası haline geliş sürecini kronolojik bir şekilde incelemiştir.

Akbulut Özpay, (2018); çalışmasında BTK Demir İpek Yolu’nun jeopolitik ve jeostratejik önemi üzerinden hattın bölge ve dünya ülkeleri için önemine değinmiştir. Hattın birçok ülke ve bölgeyi etkilemesi nedeniyle jeopolitik ve jeostratejik bakımdan değerlendirilmesi ve analiz edilmesi gerektiği üzerinde durulmuştur.

3.5. BTK Demir İpek Yolu Projesinin Önemi ve Amacı

21. yy’da ortaya çıkan ekonomik gelişmeler ve değişen güç dengeleri sonucu, küresel güçler sistemin kontrolünü elinde tutmak amacıyla ekonomi politikalarında önemli değişimler gerçekleştirmiştir. Bu doğrultuda küresel güçler, uluslararası ticarette söz sahibi olabilmek için ticaret yollarında hâkimiyeti elinde tutma gayretine girmişlerdir.

Tarihi İpek Yolu’nun yeniden canlandırılması fikri sonucunda ortaya atılan BTK Demiryolu projesi birçok amaç doğrultusunda planlanmıştır. Akbulut’a göre bu amaçlar temel olarak;

- Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan arasında bir ulaşım koridoru kurmak ve Asyapazarına yakın olmak
- Asya-Avrupa arasında en kısa, en ekonomik ve en güvenli demiryolu koridoru oluşturarak hat üzerindeki ülkelerin küresel ticaretteki payını arttırmak
- Orta Asya ile yapılan transit yük taşımacılığını geliştirmek ve Asya’yı Akdeniz’ebağlamaktır (Akbulut,2016).

Bu amaçlar doğrultusunda BTK hattı, dünya ticaretinde önemli bir güzergâh haline gelerek, hem bölgesel hem de küresel ölçekte büyük öneme sahip olmuştur. Hat üzerinden yapılacak

yolcu ve yük taşımacılığıyla, bölgesel ve küresel ölçekte ekonomik, siyasi ve kültürel olarak önemli gelişmeler yaşanacağı öngörülmektedir. Hat üzerinde yer alan başta Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan olmak üzere bağlantılı diğer ülkeler arasındaki ekonomik, siyasi ve kültürel ilişkilerin gelişmesi kaçınılmaz görülmektedir. Bu ilişkilerin gelişmesi sayesinde ülkelerarası ticaretin de artacağı kaçınılmaz bir gerçektir.

Küresel ticaretin günümüzde öneminin artması ile birlikte lojistik etkinlikler giderek önem kazanmaktadır. Bu bağlamda, müşteriler ihtiyaç duyduğu ürüne kısa sürede ve güvenli bir şekilde ulaşmak istemektedir. BTK Demiryolu Hattının Çin ile Londra arasında doğrudan ve kesintisiz bağlantı sağlaması yüklerin daha erken taşınmasının önünü açması bakımından hattın yük taşımacılığı ve lojistik açıdan da büyük önem taşıdığını göstermektedir. Örneğin; Çin Pekin'den çıkan bir yükün Londra'ya ulaşması denizyolu ile 30-40 gün arasında ulaşması sağlanırken, BTK hattı sayesinde 15 günde ulaştırılabileceği sağlanmıştır (Beşirov, 2017). Yük taşıma süresini kısaltması ve güvenli bir taşımanın yapılması BTK hattının önemini her geçen gün arttırmaktadır.

Hat üzerinde bulunan ülkelerin nüfusu düşünüldüğünde, bu ülkelerin küresel güçler için önemli bir pazar olanağı tanımaktadır. Gerek Çin, gerekse Avrupa ülkeleri ürettikleri malları satabilmek veya ihtiyaç duydukları hammadde ve enerji kaynaklarına ulaşabilmek açısından BTK hattı üzerinde bulunan başta Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan olmak üzere diğer ülkelere ulaşabilmek açısından hatta büyük önem vermektedir. Yine hat üzerinde bulunan ülkelerin küresel pazarlara ulaşabilmesi ve dünya ticaretindeki değişime ayak uydurabilmesi açısından BTK hattı büyük önem taşımaktadır.

Uluslararası ticarete yeni bir boyut kazandıran hattın yolcu ve yük taşımacılığına önemli katkılar sunması beklenmektedir. Hedeflenen hesaplamalara göre 2034 yılına kadar 3 milyon yolcunun ve 18 milyon 500 bin ton yükün taşınması hedeflenmektedir (Hajizade, 2015:7). Söz konusu hedeflerin hattın ekonomik olarak önemini göstermektedir.

BTK demiryolu Türkiye'nin İran üzerinden Asya ülkeleriyle sağladığı bağlantıya alternatif bir yol sağlamaktadır. İstanbul, Kars, Tiflis, Bakü, Türkmenbaşı, Aşkabat ve Taşkent'e uzanacak hattın Türkiye-İran-Asya hattından 375 km. daha kısa olması da hattın yolcu ve yük taşımacılığında maliyetleri düşürmesine imkân sağlamaktadır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014:174). Bu sayede tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan Güney Koridorunun önemi Orta Koridor yani BTK hattına kayacaktır. Ayrıca siyasi gerilimlerin zaman zaman tırmandığı İran ile hat üzerinde yer alan ülkelerin, İran'a olan bağılıklarını azaltması BTK hattının bir diğer önemi olarak görülmektedir. Yine BTK demiryolu üzerinden Türkiye – Azerbaycan - Türkmenistan demiryolu denizyolu multimodal (kombine) taşımacılığı ile Orta Asya ülkelerinin Akdeniz'e ulaşmasına imkân sağlamaktadır (Demirler, 2015:101).

BTK hattı ile birlikte tarihi İpek Yolu üzerinde yer alan Kuzey ve Güney Koridorlarına alternatif bir taşıma ağı sağlanmıştır. Asya'dan Avrupa'ya yapılacak doğrudan taşımalar için İran ve Rusya gibi küresel güçlerin etkinliğini azaltması açısından da BTK hattı büyük önem taşımakta ve hat üzerinde bulunan Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan'ın hat üzerinde yapılacak taşımalarda Rusya ve İran'a olan bağımlılıklarını azaltması ve daha serbest ticaret yapma imkânına kavuşması da hattın bir diğer önemidir (Taghiyev, 2019:91-94).

BTK hattı, kurulduğu günden bu yana sadece yük taşımacılığında süreyi azaltmakla kalmamış, uluslararası ticaretin de kesintisiz bir şekilde devam ettirilmesini sağlamıştır. Örneğin, 2019 dünya pandemi krizinde, hat üzerinden taşımalar kesintisiz bir şekilde sağlanmıştır. Yine İran ve Orta Doğu'da yaşanan savaş ve krizler Güney Koridorunda yapılan taşımacılık ve lojistik faaliyetlerini sekteye uğratmış, Rusya-Ukrayna Savaşı da Kuzey Koridorunda yapılan lojistik faaliyetlerini sekteye uğratmıştır (Tazegül ve Yıldız, 2023:439). BTK Demiryolu sayesinde bu hatlar üzerinde yapılan faaliyetler kesintiye uğramadan yapılmıştır.

Özetle Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu küreselleşen dünya ticaretinde taşımacılık ve lojistik alanların yanı sıra ekonomik, siyasal ve kültürel anlamda bölge ülkeleri ve diğer ülkeler için büyük önem taşımaktadır. Ekonomik getirileri sayesinde Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı üzerindeki ülkelerin bölge coğrafyası içerisindeki siyasal etkinlikleri artacak, özellikle Gürcistan ve Azerbaycan üzerinde ABD ve Rusya gibi süper güçlerin etkinliği azalmış ve bu ülkeler daha serbest politikalar üretebileceklerdir (Özpay Akbulut,2018:110). Yine BTK Demiryolu, hat üzerindeki ülkelerin dünya pazarına erişimini kolaylaştırarak, uluslararası ticarete söz sahibi olmalarını sağlayacaktır.

3.6. BTK Projesinin Bölgedeki Diğer Ulaşım ve Enerji Projeleriyle Bağlantısı

Küreselleşen dünya coğrafyasında, ülkeler tarih boyunca ihtiyaç duyduğu enerji kaynaklarına daha fazla ihtiyaç duymaya başlamıştır. Bu bağlamda enerji sektöründe önemli değişimler yaşanmakla birlikte, enerjinin taşınması konusunda da önemli değişimler meydana gelmiştir. Küresel ve bölgesel güçler enerjiye ulaşmak ve enerji ihtiyaçlarını sürekli bir şekilde karşılamak için önemli enerji koridorları oluşturmuştur.

Tarihi İpek Yolu üzerinde yer alan ülkelerin enerji ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri adına önemli enerji güzergâhları oluşturmuştur. Enerji sektöründe yaşanan bu jeopolitik ve jeostratejik değişimlerin birçok sebebi vardır. Hat üzerinde bulunan Çin ve Hindistan gibi ülkelerin enerji taleplerindeki değişimler, Ortadoğu'da yaşanan

Arap Baharı gibi yapısal değişimler, ABD'nin Rusya'ya ve İran'a enerji ile ilgili uyguladığı ambargolar (Taghiyev,2019:21), ABD ile Çin arasında yaşanan ticaret savaşları, Rusya-Ukrayna Savaşı, küresel pandemi krizi gibi meseleler önemli nedenlerdendir. Bu nedenler tarihi İpek Yolu'nun önemli bir enerji güzergâhı olmasını sağlamıştır. Tarihi İpek Yolu üzerinden Azerbaycan, İran, Türkmenistan, Kazakistan ve Rusya doğalgazı hem Ukrayna, hem de Türkiye üzerinden Avrupa'ya, aynı zamanda Çin'e ve Hindistan'a akmaktadır (Taghiyev, 2019:21). Bu durum, Dünya ülkelerinin enerji ihtiyaçlarını güvenli ve hızlı karşılamasının önünü açan tarihi İpek Yolu'na yönlendirmiştir.

Azerbaycan-Gürcistan- Türkiye (AGT) arasındaki stratejik işbirliği son çeyrek yüzyılda giderek artmış, bunun neticesinde üç ülkenin bölgedeki konumu giderek güçlenmiştir. Üç ülke arasındaki stratejik ortaklık, iyi diplomatik ve ticari ilişkiler ve iyi komşuluk politikaları hem üç ülkenin hem de Doğu ile Batı'yı, Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan bölgenin huzuru ve güvenliğini sağlamak için bölgenin jeopolitik durumunu yenidenşekillendirmektedir.

Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı (BTC), Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı (BTE), Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP) ve Bakü Tiflis Kars Demiryolu Hattı (BTK) projeleri üç ülke arasındaki çeyrek yüzyıllık stratejik iş birliğini perçinlemektedir (Anadolu Ajansı, 2018).

Kurulacak yeni güzergahlar ve koridorlar ile BTK hattı birbirine entegre edilerek, enerji taşımacılığının hızlı ve kesintisiz yapılabileceğinin önü açılmaktadır. Bu sayede hat üzerinde bulunan ülkelerin enerjiye daha hızlı ve daha az maliyetle ulaşabilmesinin önü açılmaktadır. BTK hattı, bölgede bulunan enerji koridorları ile entegre edilmesi uluslararası enerji taşımacılığının hızlı, güvenli ve daha uygun taşınmasını sağlamaktadır.

Şekil 3.6.1 : AGT Enerji Koridorları



Kaynak: Journal.ist, 2018, (<https://www.gzt.com/jurnal.ist/dunyanin-enerjisinin-kalbi-turkiye-3464401>), Erişim Tarihi:01.04.2024

3.6.1. Bakü-Tiflis-Erzurum Doğalgaz Boru Hattı

21.yy'ın son çeyreğinde AGT arasındaki en büyük işbirliği projelerinden birisi Bakü-Tiflis- Erzurum (BTE) Doğalgaz Boru Hattı projesidir. Bu proje ile birlikte Azerbaycan'ın Şahdeniz bölgesinde çıkarılan doğalgazının, kesintisiz olarak Gürcistan üzerinden Türkiye'ye, Türkiye'den de dünya piyasasına ulaştırılmasını sağlanacaktır (Taghiyev, 2019:24). Bu sayede bölgede üretilen enerji kaynaklarının doğrudan Avrupa'ya ve dünyaya ulaştırılmasıyla, AGT'nin stratejik ortaklığı gelişecek ve jeopolitik önemi artacaktır.

Uzunluğu 970 km olan BTE Hattı'nın yapımına 2004 yılında başlanılmış ve 2006 yılında da yapımı tamamlanmış olup hattın kapasitesi yıllık 30 milyar metreküptür (Taghiyev,2019:24). Aynı zamanda BTE Hattı sayesinde Kazakistan ve Türkmenistan doğalgazlarının Avrupa'ya taşınmasını öngörmektedir (Ener ve Ahmedov, 2008). BTE Doğalgaz Projesi, bölgedeki tekeli elinde bulunduran Rusya'nın da keyfi politikalarına karşı oluşturulan bir projedir. BTE, bölge ve Batı ülkelerinin Rusya gazına olan bağımlılığını da azaltmış ve yine BTE Projesi ile birlikte İran gazına olan bağımlılık da azalmış olup, bölgede hâkimiyeti kuran Rusya ve İran, BTE ile birlikte saf dışı kalmıştır (Taghiyev, 2019:25).

AGT'nin stratejik önemini arttıran BTE, ABD ve Avrupa ülkeleri açısından da

büyük öneme sahiptir. Rusya ve İran'ın tekelinde olan bölgesel enerji kaynakları, BTE ile birlikte Azerbaycan gazının dünyaya yayılmasıyla tekel gücünü yitirmiştir. Bu durum, AGT'nin enerji işbirliğinin önünü açmış, dünya ticaretinde yeni merkez olmasını sağlamıştır.

BTE ile taşınan Azerbaycan doğalgazı, bölgedeki işbirliğini arttırarak, demiryolu taşımalarının da hızlanmasına katkı sağlanması öngörülmektedir. Enerji kaynaklarının BTE ile taşınması, Avrupa devletlerinin ihtiyaç duyacağı hammadde ve yarı mamul maddelerin de BTK aracılığıyla taşınmasının önünü açmaktadır.

3.6.2. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı

AGT arasındaki işbirliği projelerinin bir diğeri ise Rusya'nın bölgesel enerji tekelini kıran BTC Boru Hattı Projesidir. Söz konusu proje yıllardır Rusya'nın gölgesinde olan ve piyasa değerinin altında satılan Azerbaycan gazının Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa pazarlarına taşınmasını hedeflemektedir (Pamir, 2004:1). BTC projesiyle birlikte Azerbaycan, önceden Rusya topraklarından ucuza satmak zorunda kaldığı doğalgazını, Rusya'ya bağımlı kalmadan ve Rus tekelinden kurtararak, Avrupa ve dünyaya uluslararası piyasa fiyatına uygun satabilme fırsatını yakalamaktadır (Pamir, 2004:1).

AGT işbirliğinin temeli sayılan bu proje, bölgede ve küresel ölçekte söz konusu üç ülkenin önemini arttıracak ve yeni projelerin önünü açmıştır. 2002 yılında temeli atılan ve 2006'da Ceyhan'a ulaşarak tamamlanan BTC Boru Hattı 1.768 km uzunluğunda olup, AGT üzerinden geçen boru hattının 249 km'si Gürcistan'da, 443 km'si Azerbaycan'da ve geri kalan 1076 km'si Türkiye'den geçmektedir (Taghiyev, 2019:22).

BTC Boru Hattı Projesi, AGT ülkeleri için ekonomik olduğu kadar, stratejik ve jeopolitik öneme de sahiptir (Taghiyev,2019: 24). BTC Boru Hattı Projesiyle birlikte Kazakistan ve Türkmenistan petrolleri için Avrupa pazarına alternatif çıkış yolu sağlanmış, bunun yanı sıra Hazar Denizi'nden çıkan petrol ve doğalgazın Rusya üzerinden değil, AGT üzerinden geçmesi, hem enerji güvenliği bağlamında, hem de petrol ve gaz piyasaları açısından önem taşımaktadır (Pamir, 2004:5).

Rusya tekelini kıran BTC Projesi, BTK ile birlikte AGT'nin uluslararası konumunu güçlendirerek söz konusu projelerin entegre bir şekilde çalışmasını sağlamıştır.

Ayrıca, Rusya tekelini kırması ile birlikte, tıpkı BTK Demiryolu Projesinde olduğu gibi AGT'nin küresel ticaretteki payını da arttırmıştır.

3.6.3. Güney Gaz Koridoru Projesi

Dünya ticaretinde enerji sektörüne duyulan ihtiyacın her geçen gün artması sonucunda, devletler sahip olduğu enerji kaynaklarını en verimli şekilde dünya piyasasına sunma gayretine girmiştir. Bu bağlamda AGT arasındaki ulaştırma ve enerji iş birliği BTC ve BTE'den sonra Güney Gaz Koridoru (GGK) projesiyle yeni bir boyut kazanmıştır. Azerbaycan doğalgazını Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınmasını hedefleyen projenin resmi açılışı Mayıs 2018 tarihinde yapılmış ve Aralık 2020'de gaz akışının yapılmasıyla tamamlanmıştır (Taghiyev, 2019:26).

GGK Projesi üç bölümden oluşmaktadır: Güney Kafkasya Doğal Gaz Boru Hattı (South Caucasus Pipeline Expansion - SCPX), Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (Trans- Anatolian Natural Gas Pipeline - TANAP), Trans Adriyatik Boru Hattı (Trans Adriatic Pipeline - TAP) (<http://euronewsport.com/guney-gaz-koridoru-ve-enerji-politik-onemi/>, Erişim Tarihi:08.04.2024). Söz konusu 3 parça AGT gazını Rusya ve İran'a bağımlı kalmadan doğrudan Avrupa'ya taşınmasının yanı sıra Türkiye Cumhuriyetleri ile olan stratejik ortaklığı da güçlendirmektedir. Orta Asya ile Avrupa arasında bağlantı kurarak bölgesel ve küresel iş birliğinin güçlendirilmesi için de bir fırsat sunmaktadır.

Şekil 3.6.3.1: Güney Gaz Koridoru



Kaynakça: <https://turkic.world/tr/articles/gas/51436>, Erişim Tarihi: 08.04.2024

2014 yılında Rusya'nın Kırım'ı ilhak etmesi ve 2022 yılında yaşanan Rusya-Ukrayna Savaşı hem bölgede hem de Avrupa'da enerji akışını sekteye uğratacağı konusunda ciddi endişeler yaşanmasına sebep olmuştur (Taghiyev, 2019:28). GGK, BTE ve BTC sayesinde söz konusu endişeler ortadan kaldırılmış ve üç projenin önemi artmıştır. Başta AB ve bölge ülkeleri olmak üzere dünya enerji ihtiyacına cevap veren GGK, AGT'nin jeopolitik ve jeostratejik öneminin de artmasını sağlamıştır.

GGK ile güçlenen enerji iş birliği, AGT arasında yeni projelerin de önünü açmıştır. BTK ulaştırma projesiyle söz konusu enerji projelerinin entegre edilmesi, üç devletin dünya ticaretinde ve siyasetinde söz sahibi olmasını sağlamaktadır. Ekonomik kalkınmanın hızlanacağı üç ülke arasındaki işbirliği sayesinde AGT, bölgesel ve küresel güç olma fırsatını da yakalayabileceği öngörülmektedir.

3.6.4. Zengezur Koridoru

Çatışmaların ve mücadelelerin yıllardır süregeldiği Kafkasya ve Orta Asya'da günümüzde yapılan ticaret anlaşmaları, söz konusu anlaşmazlıkları nispeten kırmıştır. Özellikle ulaştırma ve enerji politikaları bölge devletlerinin dünya

ticaretinde pay sahibi olmasını sağlamaktadır.

Bölgedeki enerji kaynaklarının önemli bir kısmını elinde bulunduran Azerbaycan, söz konusu kaynakları Avrupa'ya ve Orta Asya'ya ulaştırabilmek adına birçok projede Türkiye ve Gürcistan ile ortak hareket etmiştir. GKG, BTC, BTE gibi enerji projeleri ve BTK gibi ulaştırma projeleri sayesinde AGT arasındaki işbirliği artmış ve ekonomik ve politik kazanımlar elde edilmiştir.

Azerbaycan'ın Nahcivan ile olan kara bağlantısının olmaması nedeniyle ticari faaliyetleri tam anlamıyla sağlanamamaktadır. Ermenistan ile olan mücadeleler neticesinde ulaştırma ve enerji politikaları yarım kalmaktadır. 2020 yılında meydana gelen ve tarihsel bir geçmişe sahip olan Dağlık Karabağ Savaşı Türkiye'nin de desteğiyle Azerbaycan'ın kazanmasıyla, Azerbaycan'ın Zengezur bölgesini Nahcivan ile bağlayarak kara bağlantısı sağlaması için bir fırsat sunmaktadır (Durmuş, 2022:1).

Şekil 3.6.4.1: Zengezur Koridoru



Kaynak: <https://www.bayburtgundem.com/zengezur-koridoruturan-yolu-aciliyor>,

Erişim

Tarihi:08.04.2024

Zengezur Bölgesi, bugün Nahcivan ve Azerbaycan'ı arasında kalan, 40-45 km alanda yer alan jeopolitik açıdan önemli bir konumda olan bir bölgedir (Durmuş, 2022: 3). Söz konusu bölge arasında bağlantının sağlanması, bölgede yeni işbirliklerinin önünü açmakta ve Azerbaycan'ın doğrudan kara bağlantısı sağlanarak taşınacak yüklerin mesafesini önemlioranda azaltmaktadır.

Zengezur Koridoru ayrıca Azerbaycan-Türkiye-Rusya-Ermenistan ve İran arasında yeni bir ulaşım rotası çizmektedir (Güngör, 2021: 2). Böylece yapılacak olan bölgesel ticaret önemli bir ivme kazanarak küresel ticarete katkı sağlamaktadır. Tarihi İpek Yolu'nun önemli iki ayağı olan Kuzey ve Güney Koridor arasındaki bağlantı sağlanarak bölgede tarih boyunca devam eden kaos ve çatışma ortamını bozacak ve oluşturulacak ekonomik işbirliği sayesinde barışın kalıcılığı sağlamayı öngörmektedir. Kafkaslar ve Orta Asya'da oluşturulacak barış ve huzur ortamı sayesinde bölgesel gelişmişlik sağlanacak ve dünya ekonomisi için yeni bir alan oluşturulmaktadır.

Zengezur Koridorunun açılmasıyla birlikte, karayolu ticareti, demiryolu ticareti ve havayolu ticareti de önemli oranda gelişmekte özellikle Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu ile yeni bağlantılar sağlanarak bölge ticaretine olumlu katkı sağlamakta ayrıca bölgedeki demiryolu ağının gelişiminde etkilidir (Durmuş, 2022:4). Zengezur Koridoru, BTK hattının işlevliliğini artırarak, AGT arasında yapılan işbirliğine de yeni fırsatlar sunmaktadır. Çin'den çıkan bir yükün Londra'ya ulaştırmasındaki mesafeyi kısaltmasının yanında söz konusu üç devletin birbirleriyle yapacağı ticaretinde artmasına katkı sağlayacaktır.

Zengezur Koridorunun açılmasıyla birlikte BTK üzerindeki faaliyetlere alternatif bir hat yapılmış olacak, bu sayede günlük ortalama 3000 ton taşınan BTK hat üzerindeki yük miktarı mesafe ve lojistik maliyetlerin azalmasıyla birlikte daha fazla olabileceği öngörülmektedir (Durmuş, 2022:11). Bunun yanı sıra enerji taşımacılığında da önemli maliyet azalmaları yaşanacaktır. Örneğin Azerbaycan'ın İran'a ödediği geçiş ücreti ortadan kalkmakta ve bölgedeki çatışmaların yerini diplomatik ve ticari ilişkilerin almasıyla birlikte bölge devletlerinin dünya ticaretteki payını da arttıracaktır (Euroasian Research Institute, 2024).

3.7. BTK Hattında Yapılan İşlemler ve Kullanılan Belgeler

Asya'dan Avrupa'ya yük ve yolcu taşımacılığının önemli güzergâhı olan OBOR projesinin en önemli güzergâhlarından biri olan BTK hattı, yük ve yolcu taşımacılığının daha hızlı, daha güvenli, daha ucuz ve daha az etkin gerçekleştirilmesi amacıyla hayata geçirilmektedir. Yüklerin hızlı bir şekilde çıkış noktasından varış noktasına teslimi amacıyla gümrük ve evrak işlemlerinin

yoğunluğunun azaltıldığı hatta bazı evrak ve gümrük işlemleri hızlı bir şekilde çözülmektedir.

Hat üzerinde yüklerin güvenli ve hızlı bir şekilde taşınması, ihracat ve ithalat işlemlerinin sağlıklı bir şekilde yerine getirilmesi, gümrük işlemlerinin yapılması, aktarma ve yükleme gibi konteyner işlemlerinin sağlanması gibi başlıca işlemler yerine getirilmektedir.

Asya'dan yola çıkan bir yük inter-modal taşıma sayesinde öncelikle Bakü'ye daha sonra Tiflis'e ve son olarak Kars'a ulaşmakta ve buradan da nihai varış noktasına sevk edilmektedir. Asya ülkeleri yük taşımacılığında SMGS belgesini kullanmaktayken, Avrupa ülkeleri CIM belgesini kullanmaktadır. Söz konusu ikiciliği ortadan kaldırmak amacıyla BTK hattında bu belgelerin birbirine çevrilme işlemi yapılmaktadır. Ayrıca bozulabilen tarım ürünlerinin tarım kontrolleri de yapılmaktadır. Yine yükün sevk işlemleri gerçekleşmeden kurşun (mühür)kontrolleri yapılmaktadır. Kopmuş, zarar görmüş, hatalı kayda alınmış veya eksik kurşunlar tespit edilerek gerekli işlemler yapılmaktadır. Şüpheli veya yanlış beyan edilmiş yükler depo veya antrepo alanlarında tutularak gerekli işlemler tamamlandıktan sonra sevki veya iadesi yapılmaktadır. BTK hattı kısacası tedarik zinciri içerisinde bulunan lojistik faaliyetlerin tamamını etkin bir şekilde uygulandığı bir koridor olarak karşımıza çıkmaktadır.

BTK hattında taşınan yükler için çeşitli belgeler düzenlenmekte, bu belgeler taşınan yükle ilgili ilgili kişi ve kurumlara gerekli bilgileri sağlamaktır. Hat üzerinde taşınan yükler için, ürünle ilgili tüm bilgileri içinde bulunduran (fiyat hariç) en önemli belge olan CIM/SMGS (Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesi) belgesi dışında tarımsal yüklerin sağlık koşullarına uygun olarak taşındığını gösteren bitki sağlığı sertifikası (phytosanitary certification) ve yükün maliyetini gösteren fatura (invoice) belgesi kullanılmaktadır. Söz konusu belgeler, yük ile beraber çıkış istasyonundan varış istasyonuna kadar eksiksiz ve orijinal (ayrıca kopyası da) çıkış istasyonuna kadar gönderilmektedir (Kars Lojistik Merkezi Arşivi, 2022).

Her ülke yapması gereken işlemleri yapıp, belgeler üzerindeki bilgileri temel alarak işlemlerini tamamlamaktadır. Uluslararası mevzuatlara uygun olarak düzenlenen bu belgelerinticari, hukuki ve bilgi verme işlevleri mevcuttur.

3.7.1. CIM/SMGS Ortak Taşıma Belgesi

Demiryolu taşımacılığında iki belge temel taşıma belgesi olarak kabul görülmektedir: CIM ve SMGS Belgesi. CIM taşıma belgesine taraf olan bazı ülkeler aynı zamanda SMGS taşıma belgesine de taraftır. Demiryolu taşımacılığında CIM ve SMGS belgesinin ortak bir belge olarak birleştirildiği CIM/SMGS ortak taşıma belgesi olarak düzenlendiği de kabul görülür (<https://abmevzuat.com/wp-content/uploads/2021/09/GGM-07.09.2021-66999545-CIM-SMGS-Ortak-Tasima-Belgesi.pdf>, Erişim Tarihi:07.10.2023).

Genel olarak Avrupa ülkeleri demiryolu taşımacılığında CIM belgesini kullanırken, Asya ülkeleri SMGS belgesini kullanmaktadır. Yine bir ülke sözleşme gereği iki taşıma belgesini de kullanabilmektedir. Türkiye ise Gümrük Yönetmeliği'nin 118/4 maddesinde belirtildiği üzere *“Demiryolu ile yapılan taşımalarda ise benzeri bilgileri içeren CIM ve CIVbelgeleri gibi*

uluslararası kabul görmüş taşıma belgeleri kullanılır.”

(<https://abmevzuat.com/wp-content/uploads/2021/09/GGM-07.09.2021-66999545-CIM-SMGS-Ortak-Tasima-Belgesi.pdf>, Erişim Tarihi:07.10.2023) hükmüne bağlıdır.

“Türkiye tarafından 21.03.1985 tarih ve 3172 Sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan, 9 Mayıs 1980 tarihli COTIF (Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme) uyarınca OTIF (Demiryolu ile Uluslararası Taşımalar Hükümetler Arası Örgütü)üyesi ülkeler tarafından CIM Taşıma Belgesi kullanılmaktadır.” (<https://abmevzuat.com/wp-content/uploads/2021/09/GGM-07.09.2021-66999545-CIM-SMGS-Ortak-Tasima-Belgesi.pdf>, Erişim Tarihi:07.10.2023). Yönetmelikler ve ilgili kanunlar nezdinde Türkiye’de demiryolu taşımacılığında geçerli belgenin CIM belgesi olduğu belirtilmektedir.

Tarihi çok eskilere dayanan demiryolu taşımacılığında günümüzde kullanılan ve daha çok sosyalist bloka taraf olan ülkelerde kullanılan bir diğer taşıma belgesi ise SMGS belgesidir. Çin, Azerbaycan, Kazakistan, Vietnam, Polonya gibi devletler günümüzde SMGS taşıma belgesini aktif bir şekilde kullanmaktadır.

CIM/SMGS taşıma belgesi BTK hattında aktif kullanılan demiryolu taşıma

belgeleridir. Çin'den başlayıp Avrupa'da son bulan İpek Yolu taşımacılığında ülkelerarasında karışıklığa neden oluşturabilecek bu iki belgenin ayrı ayrı düzenlenmesi gerek ikili anlaşmalar gerekse de toplu anlaşmalarda üzerinde durulan bir konu olmuştur.

BTK hattında CIM/SMGS belgelerinin düzenlenmesi hususunda da önemli anlaşmalar yapılmıştır. Bu doğrultuda Çin'den çıkan bir yükün Gürcistan'a kadar SMGS belgesiyle taşındığı, bu noktadan Türkiye'ye geçişten itibaren ise CIM belgesiyle taşındığı görülmektedir. Asya'dan gelen yük Gürcü yetkililerce teslim alındıktan sonra, SMGS belgesinin Ahilkelek İstasyonu'nda CIM belgesine aktarılmaktadır. Aynı şekilde Avrupa'dan gelen CIM belgelerinin yine Gürcistan'da SMGS belgesine aktarılmaktadır (Kars Lojistik Merkezi Arşivi,2022).

BTK hattı üzerinde bulunan Ahilkelek İstasyonu, yalnızca konteyner aktarım ve boşaltım istasyonu değil aynı zamanda buji değişimiyle birlikte taşıma belgesi olan CIM/SMGS belgesinin birbirlerine uyarlandığı istasyon görevini de görmektedir.

Türk yetkililer Kars'tan hazırladığı yükü teslim etmek üzere CIM belgesi veya CIM/SMGS ortak taşıma belgelerini Gürcü yetkililere teslim etmekte, Ahilkelek İstasyonu'nda hazırlanan yükleri ve düzenlenmiş CIM belgeleriyle birlikte yükün çıkış istasyonunda verilen SMGS belgelerini de teslim alarak Türkiye'ye dönüş yapmaktadırlar. Türk lojistik personelleri kendilerine verilen CIM ve SMGS taşıma belgelerini karşılaştırıp varsa eksiklerin düzeltilmesini Gürcü yetkililerden talep eder, düzeltilmiş bu belgeleri alıp, TCDD Kurumsal Kaynak Yönetimi (KKY) sistemine kaydettikten sonra işlemlerini tamamlamaktadırlar.

Belgeler karşılaştırılırken özellikle konteyner bilgileri, gönderen ve alıcı bilgileri, vagon bilgileri, mühür numaraları, KAP (paket veya palet) miktarları ve gerekli kaşe ve imzalar kontrol edilmektedir. Lojistik personeli KKY sisteminde, sınır işlemleri menüsünden gelen vagon işlemleri menüsüne girerek evrak üzerindeki bilgileri tek tek işleyip kaydettikten sonra diğer vagonların işlemlerini de aynı şekilde tamamlamaktadır. Herhangi bir sorun yaşanması durumunda kaydedilen vagonların akabinde verilen sınır geçiş numarasını not almaktadır. KKY sistemi üzerinde işlemler tamamlandıktan sonra vagon ve konteynerlerin fiziki kontrolleri yapılmakta ve CIM belgeleri dosyalanıp, yurtiçinde gerekli işlemlerin yapılması için eksiksiz ve sağlam bir şekilde lojistik merkezine getirilmektedir.

Yurtiçine gelen CIM belgeleri ve yüke ait SMGS belgeleri öncelikle lojistik personeline kontrol edilir ve özet beyan işlemleri yapılarak gümrük müşavirine teslim edilmektedir. Gümrük müşavirleri, ilgili yük ile ilgili gerekli fiziki muayeneyi gümrük muhafaza memurlarıyla yaptıktan sonra ilgili evrakların işlemlerini tamamlamak üzere gümrük muayene memuruna teslim edilmektedir. Muayene memurları gerekli verileri sisteme işledikten sonra özet beyan işlemlerini tamamlar ve CIM belgesine gümrük mühür ve kaşesini vurmaktadırlar. İşlemi tamamlanan yükler belgeleriyle birlikte varış istasyonuna sevk edilmektedir.

CIM belgesi 5 nüsha olarak düzenlenmektedir. 5. nüsha gönderen kişide, 4. nüsha belgenin hazırlandığı istasyonda, 3. nüsha yükün gümrük işlemlerinin yapıldığı istasyondaki gümrük idaresinde kalmaktadır. 1. ve 2. nüshalar ise trenle varış istasyonuna gönderilmektedir.

SMGS belgesi 6 nüsha olarak düzenlenmektedir. 1. , 2. , 4. , 6. nüshalar trenle varış istasyonuna gönderilmekte, 3. nüsha çıkış istasyonunun gümrüğünde kalmakta ve 5. nüsha müşteri de kalmaktadır.

Şekil 3.7.1.1: CIM Taşıma Belgesi

1 To be completed by the consignee
A remplir par l'expéditeur

2 Mark the box applicable with a cross - Désigner par une croix ce qui convient
(Boxes - Cases 20, 22, 23, 30, 52, 58)

3 CIM Consignment Note
Lettre de voiture CIM

4 CUV Wagon Note
Lettre wagon CUV

5 Consignor (name, address) - Expéditeur (nom, adresse)

6 Consignee (name, address, country) - Destinataire (nom, adresse, pays)

7 Consignor's declarations
Déclarations de l'expéditeur

8 Consignor's reference - Référence expéditeur

9 Documents attached - Annexes

10 YÜK İLE GÖNDERİLEN BELGELER VE SMGS NUMARASI

11 EVRAK DÜZENLEME TARİHİ, İSTASYONU VE DÜZENLEYEN YETKİLİ

12 Wagon no - Wagon N°

13 KONTENEYER VAGON NUMARASI

14 Payment instructions
Instructions de paiement

15 Information for the consignee - Informations pour le destinataire

16 Description of the goods
Description de la marchandise

17 Exceptional consignment
Transport exceptionnel

18 RID yes out

19 NIM code

20 Mass (weight)
Masse

21 YÜKÜN NET AĞIRLIĞI
KONTENEYER DARASI
BRÜT TON

22 Declaration of value
Déclaration de valeur

23 Interest in delivery
Intérêt à la livraison

24 Lien on delivery
Remboursement

25 Examination
Vérification

26 YÜKÜN TAŞINDIĞI İSTASYONLARIN ROTASI

27 Customs procedures - Opérations douanières

28 Charges note
Bulletin d'affranchissement

29 Notification of payment no
Avis d'encassement N°

30 Formal report no
Procès verbal N°

31 Extension of transit time - Prolongation du délai de livraison

32 Carrier's declarations
Déclarations du transporteur

33 Other carriers - Autres transporteurs

34 Date of arrival - Date d'arrivée

35 Date of departure - Date de départ

36 Date of completion
Date de complétion

37 Date of completion
Date de complétion

38 Date of completion
Date de complétion

39 Date of completion
Date de complétion

40 Date of completion
Date de complétion

41 Date of completion
Date de complétion

42 Date of completion
Date de complétion

43 Date of completion
Date de complétion

44 Date of completion
Date de complétion

45 Date of completion
Date de complétion

46 Date of completion
Date de complétion

47 Date of completion
Date de complétion

48 Date of completion
Date de complétion

49 Date of completion
Date de complétion

50 Date of completion
Date de complétion

51 Date of completion
Date de complétion

52 Date of completion
Date de complétion

53 Date of completion
Date de complétion

54 Date of completion
Date de complétion

55 Date of completion
Date de complétion

56 Date of completion
Date de complétion

57 Date of completion
Date de complétion

58 Date of completion
Date de complétion

59 Date of completion
Date de complétion

60 Date of completion
Date de complétion

61 Date of completion
Date de complétion

62 Date of completion
Date de complétion

63 Date of completion
Date de complétion

64 Date of completion
Date de complétion

65 Date of completion
Date de complétion

66 Date of completion
Date de complétion

67 Date of completion
Date de complétion

68 Date of completion
Date de complétion

69 Date of completion
Date de complétion

70 Date of completion
Date de complétion

71 Date of completion
Date de complétion

72 Date of completion
Date de complétion

73 Date of completion
Date de complétion

74 Date of completion
Date de complétion

75 Date of completion
Date de complétion

76 Date of completion
Date de complétion

77 Date of completion
Date de complétion

78 Date of completion
Date de complétion

79 Date of completion
Date de complétion

80 Date of completion
Date de complétion

81 Date of completion
Date de complétion

82 Date of completion
Date de complétion

83 Date of completion
Date de complétion

84 Date of completion
Date de complétion

85 Date of completion
Date de complétion

86 Date of completion
Date de complétion

87 Date of completion
Date de complétion

88 Date of completion
Date de complétion

89 Date of completion
Date de complétion

90 Date of completion
Date de complétion

91 Date of completion
Date de complétion

92 Date of completion
Date de complétion

93 Date of completion
Date de complétion

94 Date of completion
Date de complétion

95 Date of completion
Date de complétion

96 Date of completion
Date de complétion

97 Date of completion
Date de complétion

98 Date of completion
Date de complétion

99 Date of completion
Date de complétion

100 Date of completion
Date de complétion

Şekil 3.7.1.1 incelendiğinde, sol üst köşede yükü gönderen ve alan müşterilere ait bilgiler yer alırken, sağ üst köşede ise yükü taşıyıcı firmalara (forwarder) ait bilgiler ve yük ile beraber gönderilen belgeler ile CIM belgesinin hangi SMGS belgesinden çevrildiği SMGS numarası yazılmaktadır. 10. hanede görülen notify kısmı ise eğer yükün alıcısı daha sonradan değişmiş ise yeni kişiye ait bilgilerin düzenlendiği bölümdür. Hemen notify kısmının altına ise yükün hangi istasyona gideceği ve bu istasyonun kodu yazılmaktadır. 16 ve 17. hanelerde ise CIM belgesinin düzenlendiği İstasyon ve belgenin düzenlenme tarihleri yazılmaktadır.

18.hanede ise konteynerin bulunduğu vagon numarası yazılmaktadır. 21.hanede ise

yüke ait konteyner bilgileri (konteyner numarası ve türü), taşınan yükün uluslararası kodu (NHM kodu), yükün kap bilgileri (paket, palet, tane....) ve konteynerin mühür numarası yazılmaktadır. 24.hane de yine NHM kodu yani Gümrük Taşıma İstatistik Pozisyonu (GTİP) kodu yazılmaktadır. Her ürünün bir NHM kodu vardır. Yük bu NHM kodu ile kimliklendirilmektedir. NHM kodunun altında ise çıkış istasyonunda bulunan gümrük idaresinin sevk mührü yer alır. 25.hanede yükün ağırlığı ve konteynerin darası ile birleştirilmiş brüt ağırlığı mevcuttur.

Sol en alt kısımda ise CIM belgesini düzenleyen istasyonunun mührü ve düzenleyen kişinin imzası mevcuttur. Orta en alt bölümde ise teslim alan TCDD idaresinin mührü ile birlikte yükün çıkış istasyonundan varış istasyonuna kadar uğradığı ülkeler ve ülke kodları yazılmaktadır. Sol en alt bölümde ise CIM belgesinin numarası ve düzenlenme tarihi yer almaktadır.

Eğer yük tehlikeli bir madde ise CIM belgesinin 26.hanesinde bulunan RID (Regulation Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail) yani Tehlikeli Maddelerin Taşınmasına İlişkin Sözleşme bölümü işaretlenmektedir.

Sonuç olarak uluslararası demiryolu taşımasında kullanılan CIM belgesi üzerinde ithalatçı firmadan ihracatçı firmaya ait tüm bilgiler ile birlikte, yükün güzergâhları, genel bilgileri ve ilgili birimlere ait mühürler yer almaktadır. Ayrıca CIM belgesinin çevrildiği SMGS belgesinin numarası ile CIM belgesinin numaraları ve düzenlenme tarihleri de yer almaktadır.

Şekil 3.7.1.2 : SMGS Belgesi

2. ԼՈՂՄԱՊ ԾԵՐՈՒՄ (ձԵՐՏԱԾԱՅ ԺԱՅՈՒՄՈՒ ՃԱՅՏԱԾԱՅԻՆՈՒԹՅԱՆ)		SMGS NUMARASI		28. Ձեռագրի №/Сопровож. №	
Дорожная ведомость (для перевозчика, выдающего груз получателю)				00699715	
1. Գաղարկող/Отправитель		2. Գաղարկող հասցե/Станция отправления			
GÖNDEREN FİRMA		ÇIKIŞ İSTASYONU VE KODU			
3. Գաղարկող հասցե/Станция назначения		3. Գաղարկող հասցե/Станция назначения			
4. Ընկերություն/Компания		ТАШИЙЦА FİRMA			
5. Ընկերության հասցե/Станция назначения		NOTIFY (ALICI DEĞİŞİKLİK BİLGİSİ)			
VARIŞ İSTASYONU VE KODU					
6. Կարգավորվող ճանապարհի կայաններ/Портовые станции перевозим		7. Ճանապարհ/Путь			
		8. Գրքային կարգավորվող ճանապարհ/Важный маршрут			
		9. Գրքային կարգավորվող ճանապարհ/Важный маршрут			
		10. Գրքային կայան/Станция			
		11. Գրքային կայան/Станция			
		12. Գրքային կայան/Станция			
		13. Գրքային կայան/Станция			
		14. Գրքային կայան/Станция			
15. Գրքային կարգավորվող ճանապարհ/Портовый маршрут		16. Գրքային կարգավորվող ճանապարհ/Портовый маршрут			
YÜKÜN NHM KODU		KAP ADEDİ			
ÇIKIŞ İSTASYONU MÜHÜRÜ		YÜKÜN AĞIRLIĞI			
		MÜHÜR NUMARALARI			
18. Գրքային կարգավորվող ճանապարհ/Портовый маршрут		19. Գրքային կարգավորվող ճանապարհ/Портовый маршрут			
KONTEYNER NUMARASI VE TÜRÜ		20. Գրքային կարգավորվող ճանապարհ/Портовый маршрут			
21. Գրքային կարգավորվող ճանապարհ/Портовый маршрут		22. Գրքային կարգավորվող ճանապարհ/Портовый маршрут			
YÜKÜN GÜZERGAH BİLGİLERİ		23. Գրքային կարգավորվող ճանապարհ/Портовый маршрут			
24. Գրքային կարգավորվող ճանապարհ/Портовый маршрут		25. Գրքային կարգավորվող ճանապարհ/Портовый маршрут			
26. Գրքային կարգավորվող ճանապարհ/Портовый маршрут		27. Գրքային կարգավորվող ճանապարհ/Портовый маршрут			
ÇIKIŞ İSTASYON MÜHÜRÜ VE YETKİLİ İMZASI, TARİHİ		VARIŞ İSTASYON MÜHÜRÜ VE YETKİLİ İMZASI, TARİHİ			
28. Գրքային կարգավորվող ճանապարհ/Портовый маршрут		29. Գրքային կարգավորվող ճանապարհ/Портовый маршрут			

Şekil 3.7.1.2 incelendiğinde SMGS belgesi üzerindeki bilgilerin de CIM belgesi ile paralel olduğu görülmektedir. Gürcü alfabesiyle hazırlanmış yukarıdaki SMGS belgesi üzerinde alıcı ve gönderici bilgilerinin yanı sıra yüke ait NHM, ağırlık

bilgileri mevcuttur. Ayrıca düzenleyen ve varış istasyonuna ait mühür ve imzalar da belgede bulunmaktadır.

3.7.2. Bitki Sağlığı Sertifikası (Phytosanitary Certification)

Demiryolu taşımacılığında tarımsal ve hayvansal ürünlere yönelik ek bir belgenin düzenlenmesi gerekmektedir. Bitkilerin ve hayvansal gıdaların sağlıklı ve hijyen şartlarına uygun olarak taşındığını gösteren bu belge Bitki Sağlığı Sertifikası (Phytosanitary Certification)'dır. Bu belge taşınan yüklerin hastalıklardan arındırıldığını göstermektedir.

Şekil 3.7.2.1: Bitki Sağlığı Sertifikası (Phytosanitary Certification)

MINISTRY OF FOOD, AGRICULTURE AND LIVESTOCK			
1 - Name and address of exporter Gönderen firma		2 - PHYTOSANITARY CERTIFICATE NO : EC/TR A 0000000 ORIGINAL	
3 - Declared name and address of consignee Alıcı firma		4 - Plant Protection Organization of Türkiye to Plant Protection Organization(s) of Gideceği Ülke Bitki Koruma Kurulu Adı	
6 - Declared means of conveyance Beyan Edilen Taşıma Aracı		5 - Place of origin Menşei ülke	
7 - Declared point of entry Beyan Edilen Giriş Yeri		TÜRKİYE CUMHURİYETİ Reg. No Prod. Code	
8 - Distinguishing marks: number and description of packages: name of the product : botanical name of plants ürüne ait bilgiler (kap,ambalaj...)		9 - Quantity declared Beyan Edilen Yük Miktarı	
10 - This is to certify that the plants, plant products or other regulated articles described above: - have been inspected and/or tested according to appropriate official procedures, and - are considered to be free from the quarantine pests specified by the importing country, and - to conform with the current phytosanitary requirements of the importing country, including those for regulated non-quarantine pests, and - are deemed to be practically free from other pests.			
11 - Additional declaration			
DISINFESTATION AND/OR DISINFECTION TREATMENT		18 - Place of Issue	
12 - Treatment		Date	
13 - Chemical (Active Ingredient)	14 - Duration and Temperature	Name and signature of authorized officer	
15 - Concentration	16 - Date	Stamp of the Organization	
17 - Additional Information		Sertifikanın verildiği yer, tarih ve yetkili imzası	

Yasal Uyarı: Bitki Sağlık Sertifikasını sahte olarak düzenleyen, başkalarını aldatarak geçtikçe değiştiren veya kullanan kişiler 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu 204. Maddesine göre iki yıldan beş yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.
Legal Notice: The person who arrange fraudulent Phytosanitary Certificate or Change or use the Phytosanitary Certificate in such a way to deceive other people shall be punished with penalty of imprisonment up to from two and to five years in accordance with Article 204 of Turkish Penal Code numbered 5237.

Kaynak: Tarım ve Orman Bakanlığı Resmi Web Sitesi (2023),
https://www.tarimorman.gov.tr/Belgeler/ENG/phytocert_turkey.pdf Erişim Tarihi: 07.10.2023

BTK hattında taşınan tarımsal ve hayvansal ürünlere yönelik, CIM/SMGS

belgelerinin yanı sıra Bitki Sağlığı Sertifikası da verilmelidir. Bu belge kapsamında ürüne ait bilgiler ve yapılan tarımsal kontroller değerlendirilmekte, ziraat mühendisleri kontrollerini bu kapsamda yapmaktadırlar.

Bitki sağlığı sertifikası mutlak suretle orijinal nüsha olarak gönderilmelidir. Belgenin üzerinde gerekli bilgilerin dışında konteyner numarası, orijinal ibaresi, çıkış ülkesi mührü, ürünle ilgili yapılmış analiz sonuçları da belgede yer almaktadır.

3.8. 2018-2023 Yılları Arası BTK Hattında Yük Taşıma Performansı

Küreselleşen dünyada, devletlerarası ticaret ülkelerin varlıklarını devam ettirebilmek hem iç hem de dış politikalarda başarıya ulaşabilmesinde hayati öneme sahiptir. Günümüzde kaynakların kıt olması tüm ülkelerin birbirlerine ihtiyaç duymasına neden olmaktadır. Bu nedenlerden dolayı uluslararası ticareti ayakta tutmak ve devletlerin keyfi uygulamalarına boyun eğmemek için ulaştırma ve lojistik projeleri geliştirilmeye devam etmektedir.

Yaşanan ticaret savaşları doğrultusunda, dünya ticaretine yön veren ülkelerden Çin, tarihi İpek Yolu'nu canlandırmak amacıyla OBOR projesini hayata geçirmiştir. OBOR projesi kapsamında Çin'den çıkan bir yükün kesintisiz bir şekilde Londra'ya kadar ulaştırılması amacıyla 2017 Ekim'de hayata geçirilen BTK Demir İpek Yolu Projesi, hem Türkiye hem de bölge ülkelerinin ticaretini canlandırmayı hedeflemektedir (Tazegül ve Yıldız, 2023:439). BTK sayesinde hat üzerinde yapılan yük taşımaları, hem bölge ülkelerine hem de diğer paydaşlara önemli ekonomik ve siyasi getiriler kazandırmıştır.

BTK Projesi, bölgesel olarak Türkiye ile Kafkaslar ve Orta Asya ülkelerinin ticari ve ekonomik ilişkilerinin geliştirilmesini böylece her alanda ülkeler arasındaki iş birliğinin daha da güçlendirilmesini sağlarken küresel boyutta ise OBOR'un doğal bir parçası olan Orta Koridor, Avrupa ülkeleri ile Çin arasında gerçekleşen yıllık 600 milyar doları aşan ticari ve ekonomik ilişkilerde kritik bir yere sahiptir (Beylur, vd., 2022: 16).

BTK üzerinde yapılan yük taşımaları sayesinde tüm paydaşların dünya ticaretindeki payını arttırmanın yanı sıra, ihtiyaç duyulan ürünlere hızlı, güvenli ve ucuz bir şekilde ulaşılmasını sağlamaktadır. BTK hattı üzerindeki taşımalar sayesinde uluslararası ticaret dünyada yaşanan savaşlar, krizler ve bunalımlardan olabildiğince

minimum düzeyde etkilenmiş, taşıma faaliyetleri kesintisiz bir şekilde devam etmektedir.

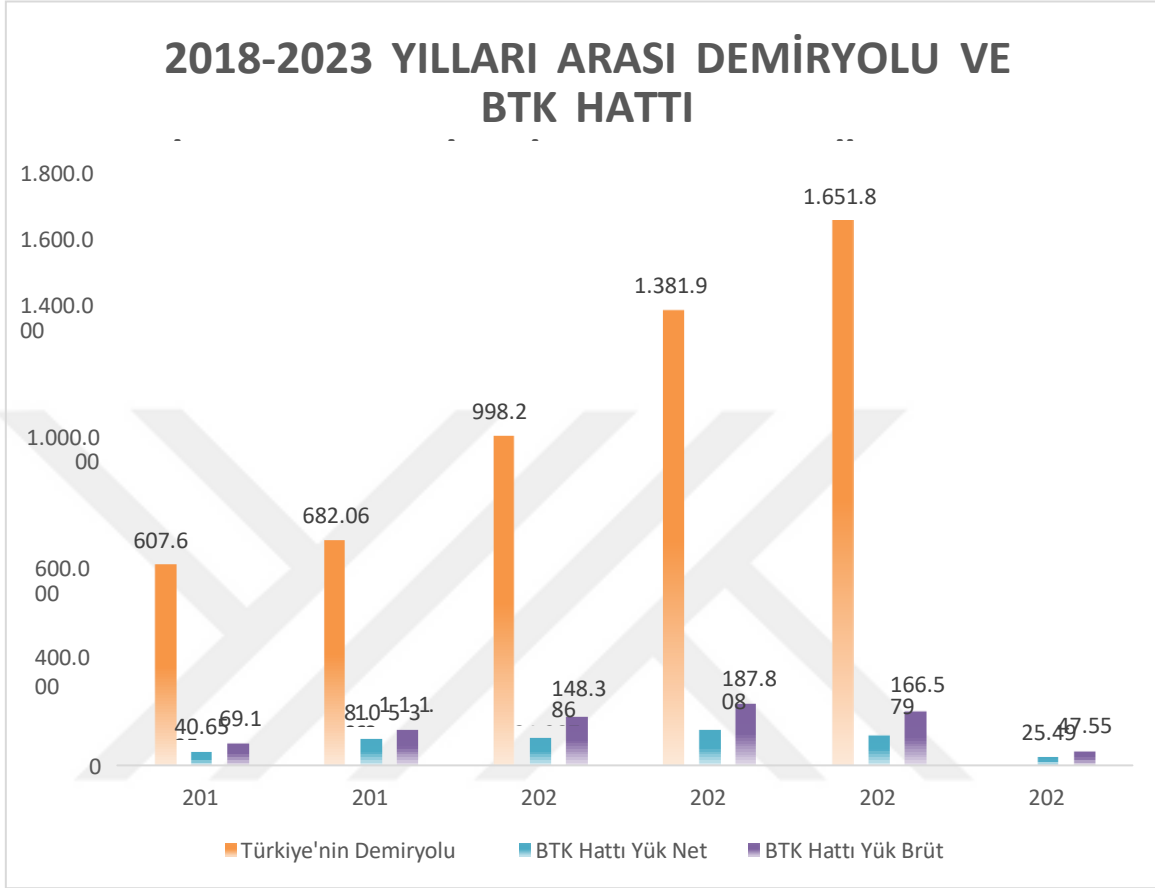
BTK hattı Türkiye'nin jeopolitik ve jeostratejik önemini arttırarak, dünya ticaretinin önemli bir ortağı olma fırsatı sağlamıştır. Türkiye, hat sayesinde yük taşımacılığının en önemli durağı olmuş, ihtiyaç duyduğu enerji ve diğer kaynaklara ulaşabilmiş ve kendi ürünleri için yeni pazarlar sağlamıştır (Shepard, 2017). Ayrıca Türkiye, dünya ticaretinin kesintisiz bir şekilde sürdürülebilmesi için önemli bir transit geçiş merkezi olmayı başarmıştır.

Hat üzerinde yapılan ihracat ve ithalat oranları 2018-2023 yılları arasında taşınan yük miktarı, vagon sayısı ve konteyner miktarı olarak açıklanmış olup, dünya ticaretinde ne denli büyük öneme sahip olduğu saha çalışmaları sonucu elde edilen nicel verilerle ele alınmıştır.

3.8.1. 2018-2023 Yılları Arası BTK Hattı İhracat Verileri

2017 Ekim ayında faaliyete giren Bakü-Tiflis-Kars Demir İpek Yolu Hattında Türkiye'den gerek Orta Asya ve Kafkaslara gerekse Çin'e önemli düzeyde ihracat yapılmıştır.

Tablo 3.8.1.1.: 2018-2023 Yılları Arası BTK Hattı İhracat Verileri (Net Ton-Brüt Ton)



Kaynak: Gürcistan Demiryolları, TCDD A.Ş. ve TUIK Verilerinden Derlenmiştir.

Tablo 3.8.1.1. incelendiğinde Gürcistan Demiryolları (GE) ve TCDD verileri doğrultusunda ağırlık bazında ihracat verileri ele alınmıştır. Söz konusu veriler ışığında 2018 yılında aktif bir şekilde çalışan hattın her yıl taşımacılık faaliyetlerini geliştirdiği ve yük taşımacılığında önemli bir güzergâh haline dönüştüğü görülmektedir.

Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir hat olan BTK hattında ihracat rakamları da her geçen yıl artmaktadır. 2018 yılında 40.655 ton yük taşınan hatta 2019 yılında 81.053 ton, 2020 yılında 84.287 ton, 2021 yılında 106.784 ton, 2022 yılında 93.422 tondur. Ayrıca 2023 yılının ilk 7 ayında ise 25.493 net ton yük taşınmıştır.

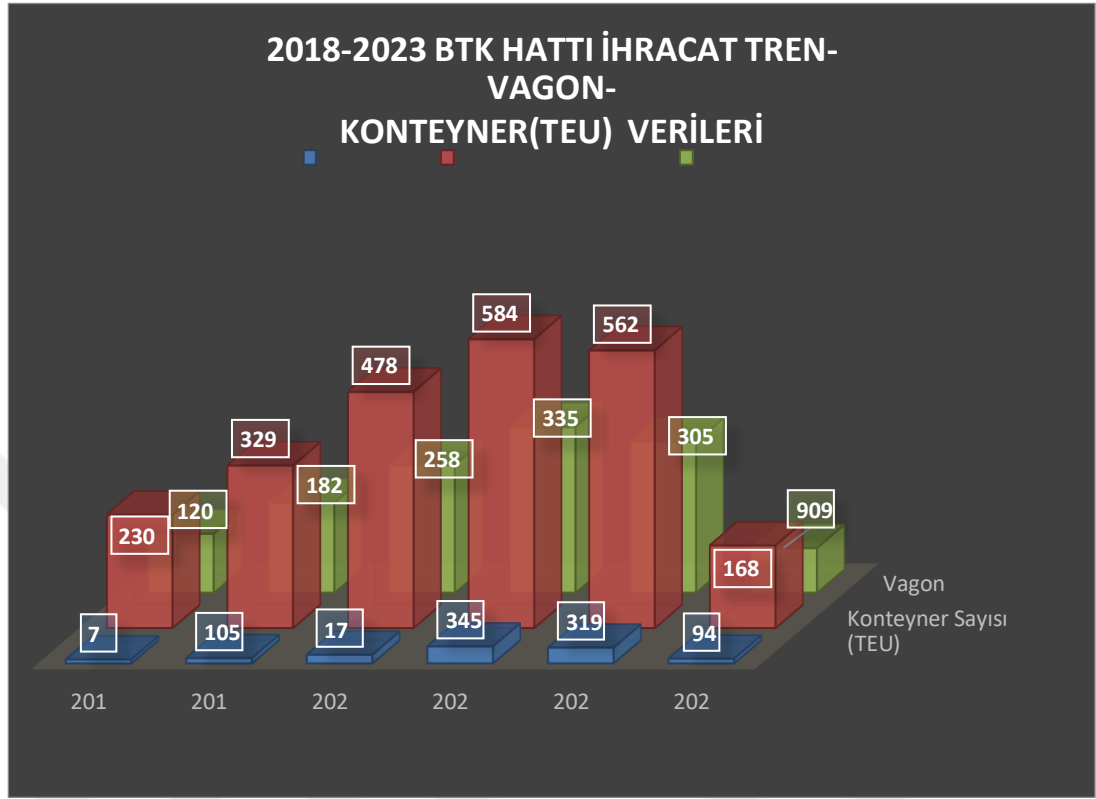
Söz konusu dönemde 2019 yılında dünyada etkili olan COVID-19 pandemi krizinin etkileri 2020 yılında tüm dünyayı etkisi altına almıştır. Bu dönemde yük taşımacılığının kesintisiz ve güvenilir bir şekilde yapılması için devletler demiryolu

taşımacılığına daha fazla önem vermiştir. Türkiye de söz konusu dönemde dış ticaret faaliyetlerini sürdürmek amacıyla BTK Hattını etkin bir şekilde kullanmış ve pandemi sürecinin dünyada en yoğun hissedildiği 2018 yılından 2021 yılına yaklaşık %160'lık bir artışla ihracat oranını arttırmıştır. Bu sürecin etkilerinin devam etmesi ile 2021 yılında söz konusu artış devam etmiş ve hat üzerindeki ihracat taşımaları en yüksek seviyesine ulaşmıştır. 2022 yılında ihracat oranında azalma meydana gelmiştir. Söz konusu azalmanın en büyük sebebi ise 2022 yılında Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etmesi girişimidir. Türkiye'nin dış ticaretinde önemli paya sahip olan bu iki devletin savaşı, Türkiye ihracatını olumsuz etkilemiştir. 2023 yılında hat üzerinde taşınan ihracat yüklerinde yaklaşık 3,5 katlık bir azalma görülmektedir. Söz konusu azalmanın sebebi ise Gürcistan Demiryolları'nın 2023 Ağustos aylarında başlattığı yol yenileme ve bakım çalışmalarıdır. Söz konusu çalışmalar 2023 yılının sonuna kadar devam etmiş ve bu süreçte herhangi bir yük taşıması yapılmamıştır. Kısacası 2023 verileri Ocak - Temmuz aylarını kapsamaktadır. Fakat bu süreç içerisinde de yer yer çalışmalar yapıldığından tren çalıştırılmamıştır.

2018-2022 yılları arasında hat üzerinde yapılan yük taşımaları Türkiye'nin demiryolu ihracatında da önemli bir paya sahiptir. Söz konusu dönemlerde TUIK verilerinden alınan demiryolu yük taşımaları ihracat verileri incelendiğinde 2018 yılında BTK hattı üzerinden taşınan ihracat net ton yük oranı tüm demiryolu taşımalarının %6,69'unu oluştururken 2019 yılında bu oran %11,8, 2020 yılında %8,44, 2021 yılında %7,72 ve 2022 yılında ise %5,65'tir. Hattın açılmasıyla birlikte BTK hattı üzerinde taşınan ihracat yüklerinin payı her geçen yıl 2019 yılı hariç azalmıştır. 2022 yılında demiryolu taşımalarındaki pay artmasına karşın BTK hattı üzerindeki taşımaların ağırlık nezdinde azalmasının en önemli sebebi ise Rusya'ya BTK hattı üzerinden taşınan azalmasıdır.

2022 yılında Gürcistan Demiryolları'nın yol bakım çalışmalarına hazırlanması, hat üzerinde çalıştırılacak lokomotif ve personel sayısının yeterli olmamasından kaynaklı çalıştırılan tren sayısının az olması nedeniyle taşınan yük miktarlarında düşüş meydana gelmiştir.

Tablo 3.8.1.2.: 2018-2023 BTK Hattı Tren-Vagon-Konteyner(TEU) Verileri



Kaynak: Gürcistan Demiryolları ve TCDD A.Ş.

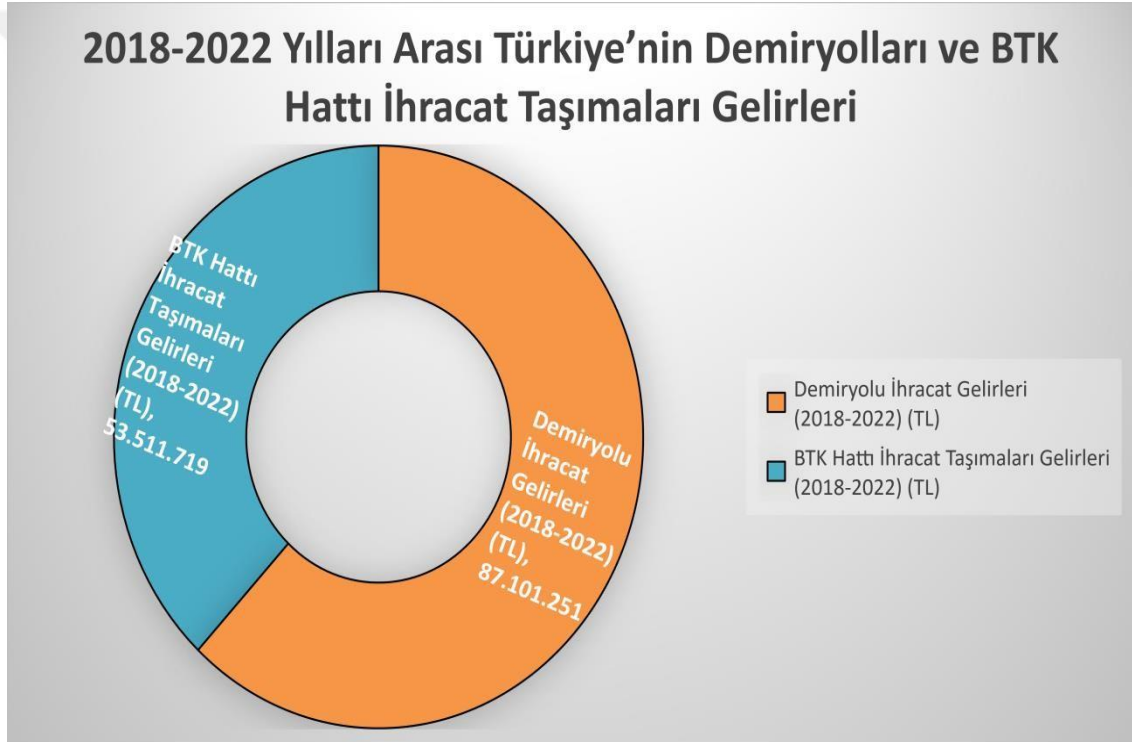
Hat üzerinde taşınan ihracat yük miktarının ağırlık cinsi, tren sayısı, vagon sayısı ve konteyner sayısı ile paralellik göstermektedir. 2018 yılında 77 tren planlanmış ve bu trenlerle 1201 vagon üzerinden 2303 TEU konteyner taşınması gerçekleşmiştir. Yine 2019 yılında 105 tren ile 1824 vagon üzerinden 3298 TEU konteyner, 2020’de 175 tren ile 2588 vagon üzerinde 4784 TEU konteyner taşınmıştır. Söz konusu süreç içerisinde en fazla ağırlıkta ihracat yükünün taşındığı 2021 yılında 345 tren planlanırken 3355 vagon üzerinden 5846 TEU konteyner yük taşınmıştır. 2022 yılında ağırlıktaki azalmaya paralel olarak 319 tren 3054 vagon üzerinde 5620 TEU konteyner yükü taşınması gerçekleştirilmiştir. 2023 yılının ilk 7 ayında aralıklı dönemler halinde 94 tren planlanmış ve 909 vagon üzerinde 1685 TEU konteyner ihraç edilmiştir.

2018-2023 yılları arasında yapılan hat üzerindeki ihracat taşımaları yük ağırlıklarıyla doğrudan aynı değildir. Çünkü hat üzerinde yapılan dökme yük, demir cevheri taşımaları ve yabancı vagon taşımaları konteyner taşımalarına dâhil değildir. Örnek

vermek gerekirse buji değişimi yapılan Rus ve Gürcü vagonlarına Sivas/Divriği'nde demir cevheri yüklemesi yapılmakta ve ihraç edilmektedir. Bu taşımlar konteyner taşımasına dâhil edilmediğinden TEU birimi içerisinde gösterilmemektedir.

Hat üzerinde yapılan taşımlar Türkiye'nin dış ticaretteki pozisyonunu önemli hale getirmesinin yanı sıra Türkiye'nin dış ticarete önemli ihracat gelirleri elde etmesini de sağlamaktadır.

Tablo 3.8.1.3. : 2018-2022 Yılları Arası Türkiye'nin Demiryolları ve BTK Hattı İhracat Taşımları Gelirleri



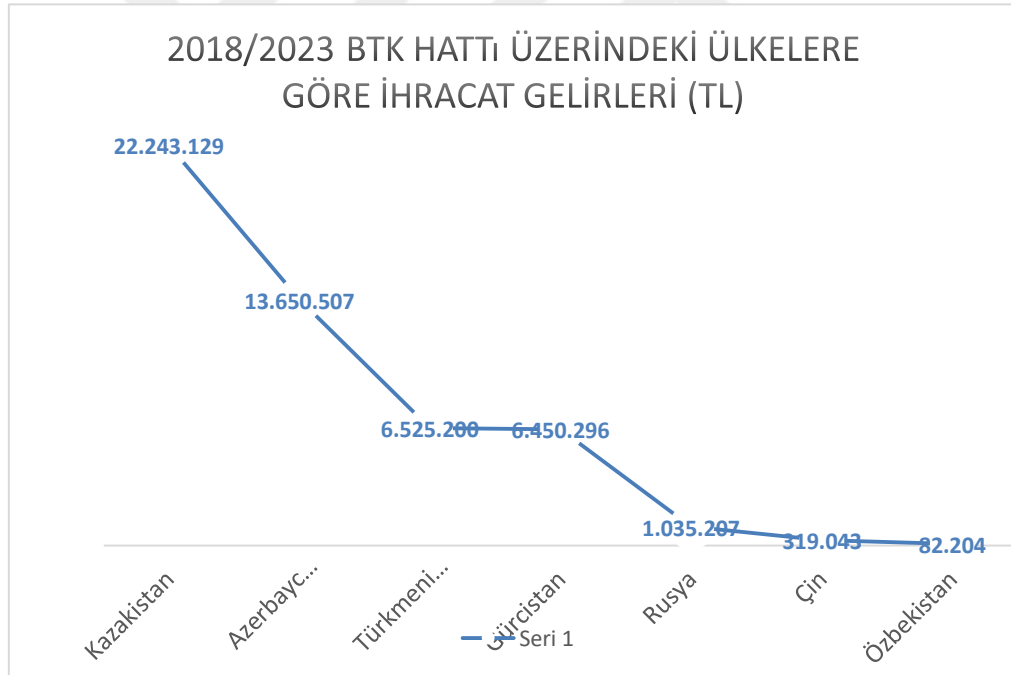
Kaynak: TCDD A.Ş. ve TUIK verileri düzenlenmiştir.

2018-2022 yılları arasında Türkiye demiryollarında ihracat yük taşımlarında toplamda 87.101.251 TL'lik bir gelir elde edilirken BTK hattı üzerinde yapılan ihracat gelirleri ise 2023 yılının ilk 7 ayı dâhil 53.511.719 TL'dir. Söz konusu rakamlarda BTK taşıma değeri TL cinsinden TCDD A.Ş. verilerinden elde edilmiş olup, tüm demiryollarındaki taşıma gelirleri ise TUIK verilerinde dolar üzerinden alınmış olup, söz konusu veriler o yılın 31 Aralık tarihindeki Merkez Bankası dolar kuru hesaplanarak toplanmış ve 87.101.251 TL

olarak hesaplanmıştır. Demiryolları geliri 2022 yılının 31 Aralık Merkez Bankası döviz kuru olan 18,69 TL'den hesaplandığında ise 132.599.195 TL gelir hesaplanmaktadır.

2018-2022 yılları arasında tüm demiryollarında yapılan ihracat taşımalarında elde edilen gelirler dolar kuru üzerinden incelendiğinde TÜİK'ten alınan veriler 2018 yılında 726.528 dolar, 2019'da 971.079 dolar, 2020 yılında 1.287.765 dolar, 2021 yılında 1.648.917 dolar ve 2022 yılında 2.460.331 dolardır (Türkiye İstatistik Kurumu, 2023). BTK Hattı'nda yapılan ihracat yük taşımalarında elde edilen gelir de taşınan TEU konteyner miktarı ve kur farkı baz alındığında tüm taşımalar paralel olarak her yıl artmıştır.

Tablo 3.8.1.4. : 2018-2023 Yılları Arası BTK Hattı Üzerinde Ülkelere Göre İhracat Gelirleri



Kaynak: TCDD A.Ş. verilerinden derlenmiştir.

2018-2023 yılları arasında Türkiye hat üzerinde aktif taşımacılık yapan 8 ülke arasında en fazla ihracat gelirini Kazakistan'dan elde etmiştir. Daha sonra sırasıyla Azerbaycan, Türkmenistan ve Gürcistan'dan elde etmiştir. Söz konusu süreçte en az ihracat geliri ise Kuşak Yol projesinin mimarı Çin ile projenin en pasif ülkelerinden biri olan Özbekistan'dan elde etmiştir.

BTK Hattında genel olarak Türkiye, söz konusu ülkelere narenciye, mermer, soya küspesi, muhtelif gıda, demir cevheri, inşaat malzemesi, beyaz eşya, boru, manganez cevheri ihraç etmektedir (Bknz. Ek 6).

TCDD A.Ş. verilerine göre hattın açıldığı 30 Ekim 2017 tarihinden 31 Ağustos 2023 tarihine kadar Kazakistan ile 144.549 ton, Azerbaycan ile 107.113 ton, Türkmenistan ile

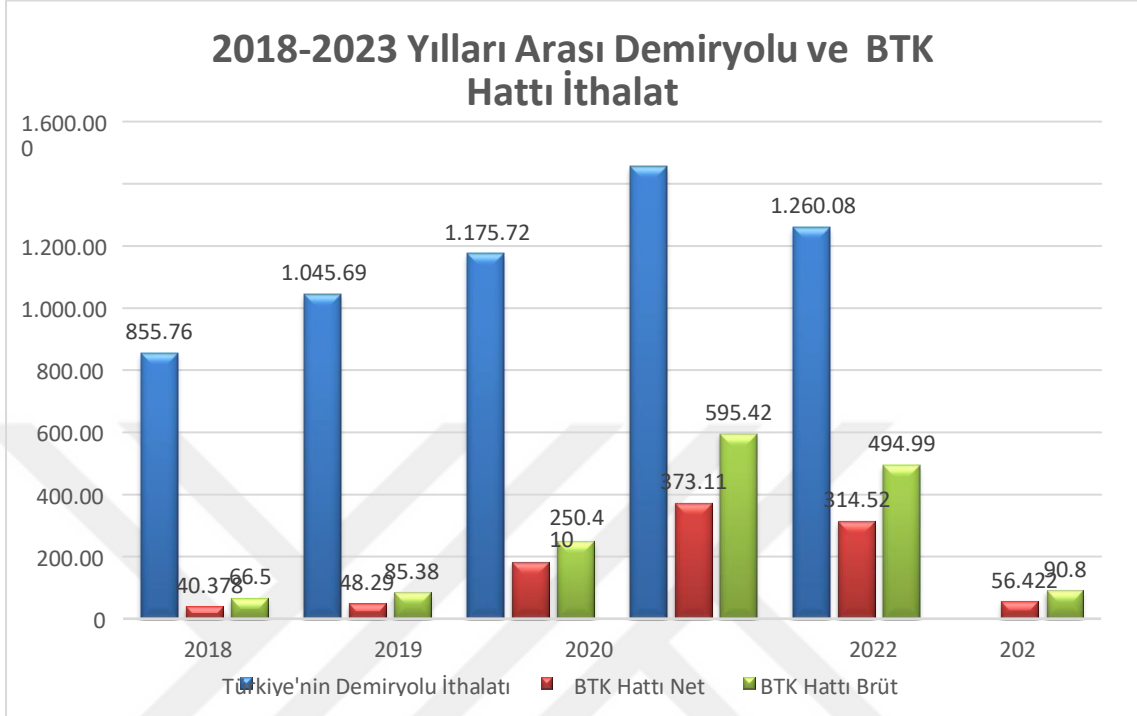
89.254 ton, Kırgızistan ile 26.946 ton, Gürcistan ile 23.891 ton, Rusya ile 13.944 Ton, Çin ile

10.294 ton ve Özbekistan ile 15.643 tonluk net ton yük taşıması yapılmıştır. Kümülatif taşıma bazındaki veriler ile gelir arasında hemen hemen paralellik mevcuttur (Tablo 3.8.1.4). Söz konusu sekiz ülkenin dışında yine hat üzerinde bulunan Tacikistan'a da 65 net tonluk ihracat yapılmıştır.

3.8.2. 2018-2023 Yılları Arası BTK Hattı İthalat Verileri

2017 Ekim ayında faaliyete giren Bakü-Tiflis-Kars Demir İpek Yolu Hattında Türkiye, gerek Orta Asya ve Kafkaslardan gerekse Çin'den önemli düzeyde ithalat yapmıştır. Hat üzerinde dış ticaret faaliyetlerinin sürekliliği ihracat verilerinde olduğu gibi ithalat verilerinde de sürdürülmüştür.

Tablo 3.8.2.1.: 2018-2023 Yılları Arası BTK Hattı İthalat Verileri (Net Ton-Brüt Ton)



Kaynak: Gürcistan Demiryolları, TCDD A.Ş. ve TUIK Verilerinden Derlenmiştir.

Tablo 3.8.2.1. incelendiğinde Gürcistan Demiryolları (GE) ve TCDD verileri doğrultusunda ağırlık bazında ihracat verileri ele alınmıştır. Söz konusu veriler ışığında 2018 yılında aktif bir şekilde çalışan hattın her yıl taşımacılık faaliyetlerini geliştirdiği ve yük taşımacılığında önemli bir güzergâh haline dönüştüğü görülmektedir.

Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir hat olan BTK hattında ithalat verileri de 2022 yılı hariç her geçen yıl artmaktadır. 2018 yılında 40.378 net ton yük taşınan hatta 2019 yılında

48.293 net ton, 2020 yılında 182.400 ton, 2021 yılında 373.114 net ton, 2022 yılında 314.527 net tondur. Ayrıca 2023 yılının ilk 7 ayında ise 56.422 ton yük taşınmıştır.

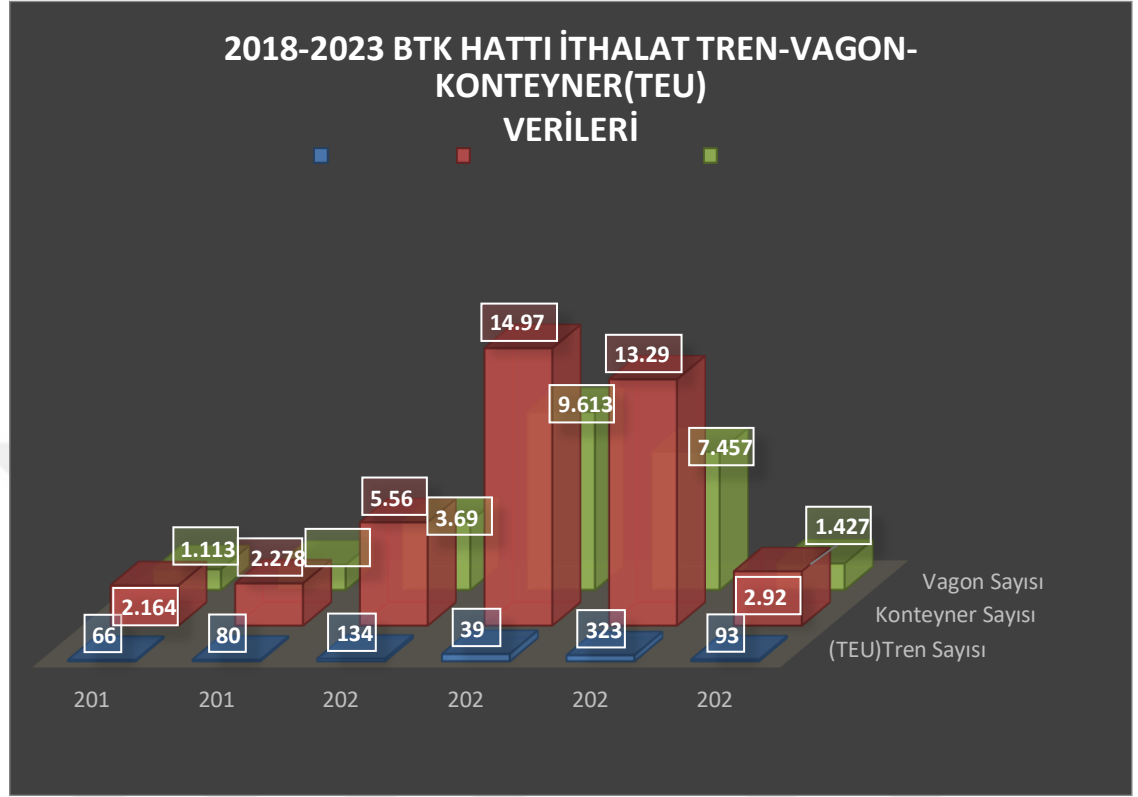
2019 yılında tüm dünyada etkili olan ve dış ticaret dengelerini derinden sarsan COVID-19 pandemi krizinin etkileri 2020 yılında tüm dünyada daha sert bir şekilde hissedilmiştir. Bu dönemde yük taşımacılığının kesintisiz ve güvenilir bir şekilde yapılması için devletler demiryolu taşımacılığına daha fazla önem vermiştir. Türkiye de söz konusu dönemde dış ticaret faaliyetlerini sürdürmek amacıyla demiryolu taşımacılığı nezdinde BTK Hattını etkin bir şekilde kullanmış ve pandemi sürecinin

dünyada en yoğun hissedildiği 2018 yılından 2021 yılına yaklaşık %820'lik bir artışla ithalat oranını arttırmıştır. Bu sürecin etkilerinin devam etmesi ile 2021 yılında söz konusu artış devam etmiş ve hat üzerindeki ithalat taşımaları en yüksek seviyesine ulaşmıştır. 2022 yılında ithalat oranında azalma meydana gelmiştir. Bu azalmanın en büyük sebebi ihracat verilerinde olduğu gibi 2022 yılında Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etmesi girişimidir. Türkiye'nin dış ticaretinde önemli paya sahip olan bu iki devletin savaşı, Türkiye ithalatını da olumsuz etkilemiştir. 2023 yılında hat üzerinde taşınan ithalat yüklerinde 2022 yılına oranla yaklaşık 5,5 katlık bir azalma görülmektedir. Söz konusu azalmanın sebebi ise ihracat verilerinde olduğu gibi Gürcistan Demiryolları'nın 2023 Ağustos aylarında başlattığı yol yenileme ve bakım çalışmalarıdır (Toptaş, 2024). Söz konusu çalışmalar 2023 yılının sonuna kadar devam etmiş ve bu süreçte herhangi bir yük taşıması yapılmamıştır. Özetle 2023 yılındaki verileri Ocak - Temmuz aylarını kapsamaktadır. Ancak söz konusu süreç içerisinde de yer yer yol bakım ve yenileme çalışmaları yapıldığından tren çalıştırılmamıştır.

2018-2022 yılları arasında hat üzerinde yapılan yük taşımaları Türkiye'nin demiryolu ithalat oranlarında da önemli bir paya sahiptir. Söz konusu dönemlerde TUIK verilerinden alınan demiryolu yük taşımaları ithalat verileri incelendiğinde 2018 yılında BTK hattı üzerinden taşınan ithalat net ton yük oranı tüm demiryolu taşımalarının %4,71'ini oluştururken 2019 yılında bu oran %4,61, 2020 yılında %15,51, 2021 yılında %25,64 ve 2022 yılında ise %24,9'dur. Hattın açılmasıyla birlikte BTK hattı üzerinde taşınan ihracat yüklerinin payı her geçen yıl 2019 yılı hariç azalmıştır (Türkiye İstatistik Kurumu, 2023). 2022 yılında demiryolu taşımalarındaki ithalat payı ve BTK hattı üzerindeki taşımaların ağırlık nezdinde azalmasının en önemli sebebi ise Rusya'ya BTK hattı üzerinden taşımanın azalmasıdır.

2022 yılında Gürcistan Demiryolları'nın yol bakım ve yenileme çalışmalarına hazırlanması ve hat üzerinde çalıştırılacak lokomotif ve personel sayısının yeterli olmamasından dolayı çalıştırılan tren sayısının az olması, taşınan ithalat yük miktarlarında düşüş meydana gelmiştir.

Tablo 3.8.2.2.: 2018-2023 BTK Hattı İthalat Tren-Vagon-Konteyner(TEU) Verileri



Kaynak: Gürcistan Demiryolları ve TCDD A.Ş.

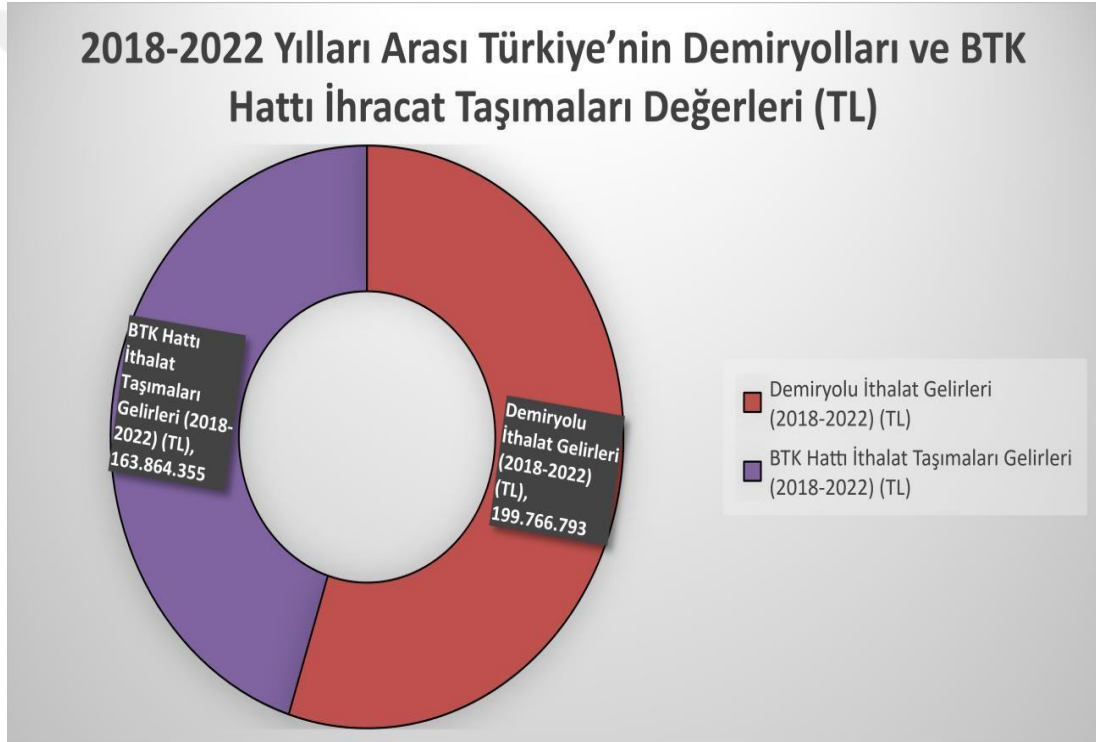
BTK hattı üzerinde taşınan ithalat yük miktarının ağırlık cinsi, tren sayısı, vagon sayısı ve konteyner sayısı ile paralellik göstermektedir. 2018 yılında 66 tren planlanmış ve bu trenlerle 1113 vagon üzerinden 2164 TEU konteyner taşınması gerçekleşmiştir. Yine 2019 yılında 80 tren ile 1352 vagon üzerinden 2278 TEU konteyner, 2020’de 134 tren ile 3694 vagon üzerinde 5566 TEU konteyner taşınmıştır. Söz konusu süreç içerisinde en fazla ağırlıkta ithalat yükünün taşındığı 2021 yılında 390 tren planlanırken 9613 vagon üzerinden 14978 TEU konteyner yük taşınmıştır. 2022 yılında ağırlıktaki azalmaya paralel olarak 323 tren 7457 vagon üzerinde 13293 TEU konteyner yükü taşınması gerçekleştirilmiştir. 2023 yılının ilk 7 ayında aralıklı dönemler halinde 93 tren planlanmış ve 1427 vagon üzerinde 2920 TEU konteyner yük ithal edilmiştir.

2018-2023 yılları arasında yapılan hat üzerindeki ithalat taşımaları yük ağırlıklarıyla doğrudan aynı değildir. Çünkü hat üzerinde yapılan dökme yük, rulo sac demir taşımaları ve yabancı vagon taşımaları konteyner taşımalarına dâhil değildir. Örnek

vermek gerekirse Rusya'dan gelen rulo sac demir taşımaları konteyner içinde değil açık direk vagon bağlantılı taşındığından konteyner taşımaya dahil edilmemekte ve TEU birimi içerisinde gösterilmemektedir.

Söz konusu süreçte özellikle ithalat rakamlarının fazla olmasının nedeni Türkiye'nin Gürcistan'ın Ahilkelek İstasyonu'ndaki ithalat yükleri çekebilmek adına boş vagon taşımaları yapmasıdır.

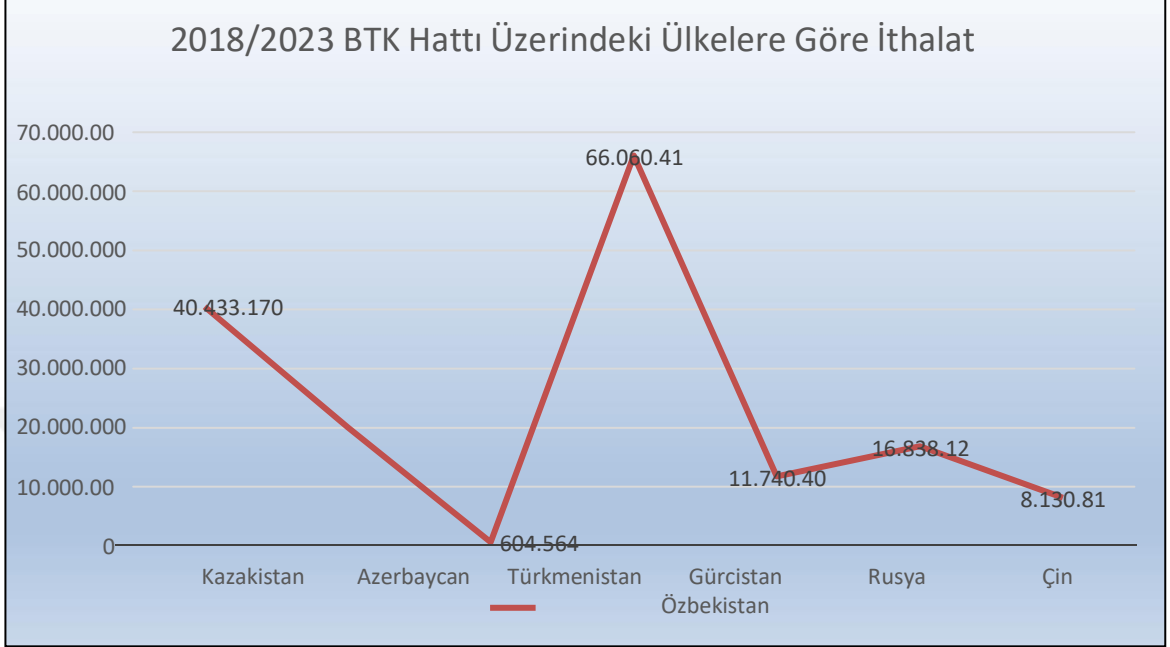
Tablo 3.8.2.3. : 2018-2022 Yılları Arası Türkiye'nin Demiryolları ve BTK Hattı İthalat Taşımaları Değerleri (TL)



Kaynak: TCDD A.Ş. ve TUIK verileri düzenlenmiştir.

2018-2022 yılları arasında Türkiye demiryollarında ithalat yükü taşımalarının değeri toplamda 199.766.793 TL'lik bir gelir elde edilirken 2018-2022 ve 2023 yılının ilk 7 aylık süreçteki BTK hattı üzerinde yapılan ithalat değeri 163.864.355 TL'dir. Söz konusu rakamlarda BTK taşıma değeri TL cinsinden TCDD A.Ş. verilerinden elde edilmiş olup, tüm demiryollarındaki taşıma gelirleri ise TUIK verilerinde dolar üzerinden alınmış olup, söz konusu veriler 2022 yılının 31 Aralık tarihindeki Merkez Bankası dolar kuru (18,69 TL) hesaplanarak toplanmış ve 199.766.793 TL olarak hesaplanmıştır.

Tablo 3.4.2.4. : 2018-2023 Yılları Arası BTK Hattı Üzerinde Ülkelere Göre İthalat Gelirleri



Kaynak: TCDD A.Ş. verilerinden derlenmiştir.

2018-2023 yılları arasında Türkiye hat üzerinde aktif taşımacılık yapan 8 ülke arasında en fazla ithalat değerini Gürcistan'dan elde etmiştir. Daha sonra sırasıyla Kazakistan, Azerbaycan Çin ve Rusya'dan elde etmiştir. Söz konusu süreçte en az ithalat taşıma değeri ise Kuşak Yol projesinde diğer paydaşlara nazaran pasif ülkeler olan Özbekistan ve Türkmenistan'dan elde etmiştir.

BTK hattında genel olarak Türkiye, söz konusu ülkelere mercimek, buğday, yem, adipik asit, bakır katot, kâğıt, ceviz, silikon, rulo ve kütük sac, ay çiçeği, çelik konstrüksiyon ithal etmektedir (Bknz. Ek 6).

TCDD A.Ş. verilerine göre hattın açıldığı 30 Ekim 2017 tarihinden 31 Ağustos 2023 tarihine kadar Kazakistan ile 250.158 ton, Azerbaycan ile 155.666 ton, Türkmenistan ile

88.455 ton, Gürcistan ile 1475 ton, Rusya ile 233.921 Ton, Çin ile 188.997 ton ve Özbekistan ile 96.098 tonluk net ton ithalat yük taşıması yapılmıştır. Kümülatif taşıma bazındaki veriler

ile gelir arasında paralellik mevcut değildir. Bunun sebebi ise örneğin Rusya ile daha fazla yük ithalatı yapılmış (rulo sac demir ağırlığından), Gürcistan ile daha az yük ithalatı gerçekleşmiştir. Ancak değer olarak tam tersi bir durum söz konusudur. Söz konusu sekiz ülkenin dışında yine hat üzerinde bulunan Tacikistan ve Kırgızistan herhangi ithalat yük taşıması yapılmamıştır.



SONUÇ

Coğrafi Keşifler ile birlikte önemini yitiren dünyanın en önemli mihenk taşlarından olan İpek Yolu, tarih boyunca birçok medeniyetin ilgisini çekmeyi başarmıştır. Uğruna medeniyetlerin birbiriyle savaştığı tarihi İpek Yolu, üzerinde hâkimiyet kuran medeniyetlerin refah içinde yaşamasını ve zenginlikleri ellerine geçirmesine önemli katkılar sağlamıştır.

Kıtalararası öneme sahip olan İpek Yolu, dünyanın doğusu ile batısı arasında ticari faaliyetlerin etkin bir şekilde gerçekleşmesini sağlamış ve medeniyetlerin birbirleriyle sosyoekonomik ve sosyokültürel etkileşimde bulunmasına önemli katkılar sunmuştur.

16.yy.da Avrupalı medeniyetlerin yeni ulaşım güzergâhları keşfetmeleri sonucunda önemini kaybeden İpek Yolu, 21.yy.da Çin'in girişimleriyle tekrar canlandırılmıştır. Çin'in dünya ticaretinde egemen güç olma isteği, yeni pazarlara ulaşma ve hammadde ve enerji kaynaklarını daha ucuz tedarik etme amacıyla ortaya attığı bu fikir çeşitli ülkeler nezdinde tepki ile karşılanırsa da güzergâh üzerinde bulunan ülkeler için sevinçle karşılanmaktadır. Güzergâh üzerinde olan ülkelere dünya ticaretinde daha fazla söz alma imkânı tanınması açısından oldukça önemlidir.

OBOR projesi olarak adlandırılan bu proje dünya ticaretinin dinamiklerinin değişmesine neden olmuştur. Projenin hayata kısa sürede geçebilmesi için birçok devlet ve örgüt ekonomik katkıda bulunmuştur. Gelişmiş ülkelerin yanı sıra gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelere de söz sahibi olma fırsatı sunan ve eşit koşullarda ticaret yapma imkânı veren bu proje küresel ticarete büyük katkılar sağlamıştır.

Projenin en önemli aşaması ve güzergâhı olan BTK hattı ise Çin'in destekleriyle Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan'ın kendi öz kaynaklarıyla tamamlanmıştır. Çeşitli engellemelere (Rusya, İran ve Ermenistan'ın) rağmen 2017 yılında resmen faaliyetlere başlamış olup güzergâh ülkelerinin dış ticaret potansiyellerini arttırmasını ve lojistik yatırımlara eğilimlerini sağlamıştır. Bu bağlamda Türkiye işlemlerin daha etkin ve hızlı yapılması amacıyla Kars Lojistik Merkezi'ni açmıştır. Söz konusu lojistik merkezi sayesinde taşınan yükler hızlı bir şekilde aktarımı, gümrük işlemleri ve yükleme boşaltma faaliyetleri yapılmaktadır. Ayrıca lojistik

merkezi ile birlikte şehrin istihdam sahası genişlemiş ve şehre yapılan yatırımlar artmış ve ticaret hayatı canlanmıştır. Yine Azerbaycan Bakü Limanı'nda iyileştirme çalışmaları yaparak Aktua Limanı'ndan gelen yüklerin hızlı şekilde sevkini sağlamıştır. Gürcistan ise Azerbaycan'dan gelen yükleri aktarma ve buji değişim istasyonu olan Ahilkelek'i kullanmaya başlamıştır. AGT ülkelerinin lojistik ve yük taşımacılığı potansiyelleri BTK hattı sayesinde artmıştır.

BTK hattı jeopolitik ve sosyoekonomik açıdan incelendiğinde hem bölgesel hem de küresel öneme sahiptir. Ülkelerin küreselleşmenin etkisiyle birbirlerine bağımlı olmaları düşünüldüğünde hattın dünya ticaretinde büyük öneme sahip olduğu görülmektedir. Son dönemlerde yaşanan COVID-19 pandemi krizi, Rusya-Ukrayna Savaşı, Filistin-İsrail Savaşı ve diğer olaylar ticari ve ekonomik faaliyetleri derinlemesine etkilemesi neticesinde hattın taşımacılık faaliyetlerine etkin bir şekilde devam etmesi bu önemi bir kez daha gözler önüne sermiştir.

Doğu ile Batı arasında bir köprü görevi gören BTK hattı ile birlikte uluslararası ticaretin kesintisiz bir şekilde yerine getirilmesi sağlanmış sosyoekonomik yönden ülkelere önemli katkı sağlamıştır. Özellikle Güney Kafkasya'nın enerji kaynaklarının Batı'ya ve Uzak Doğu'ya taşınması, Batı ve Uzak Doğu'nun ürünlerinin diğer merkezlere taşınması konusunda büyük önem arz eden BTK hattı ile birlikte ülkelerarası sosyoekonomik ilişkilerin gelişmesi sağlanmıştır.

BTK hattı, hat üzerindeki ülkelerin ekonomik etkinliklerini arttırmakta, ürünlerin ucuz ve doğru bir şekilde tedarik edilmesine katkı sağlamaktadır. Bu durum ülkelerin ekonomi politikalarında hat üzerinde yapılan ticari faaliyetlerin önemli bir gelir kalemi olmasına neden olmuştur. Ayrıca BTK, hat üzerindeki ülkelerin ekonomik refah seviyesini de arttırmaktadır.

Jeopolitik açıdan önemli konumda olan hat, bölgesel ve küresel ticaretin tam kalbinde yer almaktadır. Rusya, Çin, Hindistan, Türkiye gibi önemli ticaret ülkelerinin yanı sıra Azerbaycan, Türkmenistan, İran gibi enerji kaynaklarına sahip olan devletleri ve Gürcistan, Özbekistan, Tacikistan, Kazakistan gibi önemli pazarları ve işgücü potansiyelini elinde bulunduran ülkeleri kapsamaktadır.

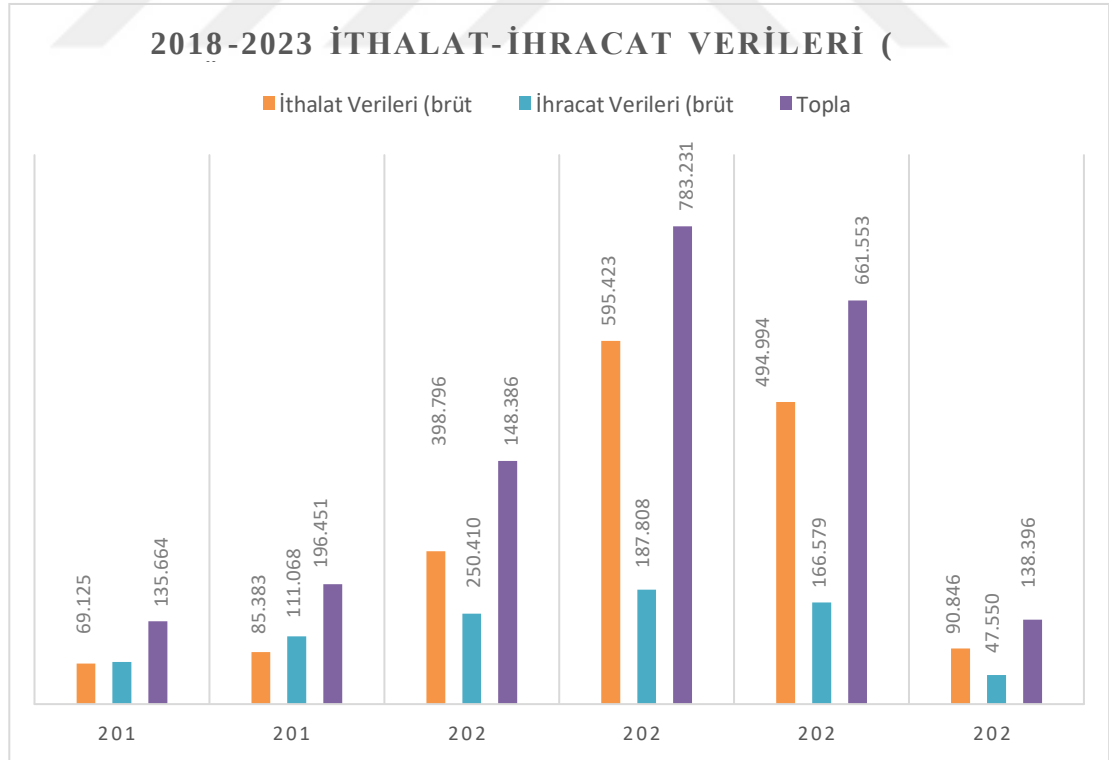
BTK hattı özellikle bölge ülkeleri olan AGT'ye büyük katkılar sağlamıştır. AGT arasında yapılan anlaşmalar sayesinde bu üç ülke bölgede daha fazla söz sahibi olma fırsatı yakalamıştır. Ayrıca, BTK hattı sayesinde Azerbaycan, dış enerji

piyasasındaki yerini arttıracak, Dağlık Karabağ sorunu bağlamında Türkiye ve Gürcistan'ın desteğini almış, Türkiye ise enerji ihtiyacını karşılama imkânı yakalamış ve bölgesel konumunu güçlendirmiş, Gürcistan ise Azerbaycan ve Türkiye ile ticari ilişkilerini geliştirmiş ve Rusya'nın kendi üzerindeki nüfuzunu nispeten kırmıştır.

Hat küresel ticareti özellikle demiryolu ticaretin seyrini değiştirmeye başlamıştır. BTK, hat üzerinde yapılan taşımacılık faaliyetleri incelendiğinde bölge ülkelerinin ve diğer ülkelerin dış ticaretinde söz sahibi olduğu görülmektedir. Özellikle Türkiye'nin dış ticaret dinamiklerine olumlu yansıyan bu proje Türkiye'nin dış ticaret gelirlerinin artışına oldukça önemli katkılar sağlamıştır.

2017-2023 yılları arası yapılan ve saha çalışmaları sonucu toplanan ve düzenlenen yük taşımacılığı verileri incelendiğinde Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinin arttığı görülmektedir. Söz konusu veriler aşağıda verilen ithalat ve ihracat verileri tablosunda görülmektedir.

Tablo S.1 : 2018-2023 İthalat-İhracat Verileri (Brüt Ton)



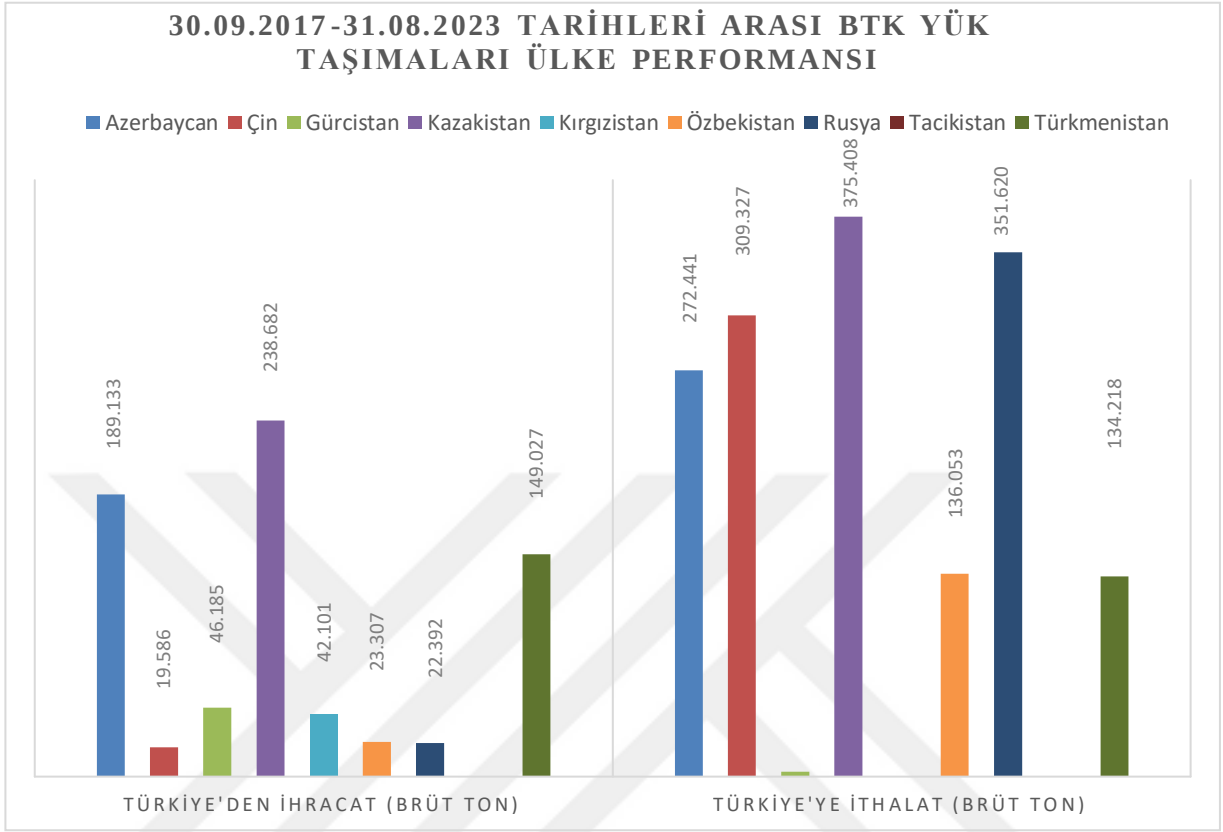
Kaynak: TCDD A.Ş. verilerinden derlenmiştir.

Tablo incelendiğinde Türkiye'nin BTK hattı üzerinde 2018 ile 2023 yılları arasında yapılan yük taşımacılığında ithalat ve ihracat performansları brüt ton üzerinden gösterilmiştir. Söz konusu süreçte Türkiye'nin yapmış olduğu faaliyetler 2018-2021 yılları arasında sürekli artış göstermiştir. Söz konusu süreçte dünyada meydana gelen küresel pandemi krizi, Rusya- Ukrayna gerilimi, Çin ve ABD arasındaki ticaret savaşları gibi küresel krizlerden BTK hattı sayesinde Türkiye karlı çıkmıştır. 2022 yılında dış ticaret faaliyetlerinde hat üzeri taşımalarda az miktarda bir düşüş yaşanmıştır. Bunun temel sebebi ise Gürcistan Demiryolları'nın yapmış olduğu bakım ve onarım çalışmalarıdır. Yer yer yapılan kısmi hat kapamaları neticesinde yük

taşımacılığı performansında düşüşler yaşanmıştır. Yine bu süreçte Bakü'den Tiflis'e gelen yüklerin Poti Limanı'na kaydırılması da bu düşüşün temel sebeplerindendir. Söz konusu süreçte hat üzerinde çalışan bir lojistik personeli olarak olayları yerinde inceleme fırsatı elde ettim. 2023 yılında BTK hattı üzerinde yapılan taşımacılık faaliyetlerinde ciddi bir düşüş meydana gelmiştir. Grafikte 2023 yılının yalnızca ilk 7 ayının verileri ele alınmıştır. Söz konusu bu ilk yedi ayda kısmi kapanmalar devam etmiş, müşterilerin Poti Limanı üzerinden taşımacılık yapmaları kaçınılmaz olmuştur. Ayrıca demiryollarında uygulanan navlun ücretlerinin artması da söz konusu sürecin olumsuz yönlendiğini hızlandırmıştır. 2023 yılının 8. Ayından itibaren Gürcistan Demiryolları hattın bakım ve onarım çalışmalarına alınacağını gerekçe göstererek taşımacılık faaliyetlerinin durdurulduğunu belirtti. 2024 yılının Mayıs ayına kadar yalnızca iki tren çalışılan hatta bu iki tren Türkiye'nin Ahilkelek'te bulunan boş vagonlarını almıştır. Söz konusu durum 24 Mayıs 2024 tarihinde yapılan yük taşımacılığı ile son bulmuştur.

Türkiye ve bölge ülkeleri için büyük öneme sahip olan BTK hattında 2018-2023 yılları arasında ülke bazlı kümülatif BTK taşımaları da Tablo 2'de ele alınmıştır.

Tablo S.2: 30.09.2017-01.08.2023 Tarihleri Arası BTK Yük Taşımaları Ülke Performans



Kaynak: TCDD A.Ş. verilerinden derlenmiştir

Tablo 2’de de görüldüğü üzere BTK hattı Türkiye’nin dış ticaret hacmini arttırmasının yanı sıra kendisine yeni pazarlar bulma, enerji kaynaklarına ve hammaddeye kolay ulaşma gibi imkânlarla kavuşma ayrıca tamamlanmış ürünlere kavuşma gibi fırsatları elde etmiştir. Türkiye Orta Asya enerji kaynaklara kavuşarak bölgede Rusya ve İran’a alternatif tedarikçilere ulaşmıştır. Ayrıca birçok devletle ikili ilişkilerini geliştirerek ticaret potansiyelini her daim canlı tutmayı hedefleyen Türkiye, BTK hattı ile birlikte bu amaca ulaşabilmesi için önemli bir fırsat elde etmiştir.

Sonuç olarak Türkiye BTK hattı ile birlikte bölgenin önemli güçlerinden birisi olmuştur. Dış ticaret potansiyelini canlı tutarak ve sürekli arttırarak küresel ticarete söz sahibi olmaya başlamıştır. Türkiye, BTK hattının açıldığı 30 Ekim 2017 tarihinden İhracat, ithalat ve transit işlemler ele alındığında 31 Ağustos 2023 tarihine kadar toplamda 2.347.863 brüt ton yük taşıması yaparak yaklaşık 224.709.148,81 TL tutarında gelir elde etmiştir (Bknz. Ek 5). Söz konusu rakamlar incelendiğinde hattın tekrar açılmasıyla 2034 yılında hedeflenen 6.5 milyon ton yük taşımasının

gerçekleşebileceğini göstermektedir. Ayrıca geleceğe yönelik lojistik yatırımlara da örnek teşkil eden BTK projesi, bölgede oluşturulacak yeni ulaşım koridorları için de bir fırsat olarak görülmektedir. Söz konusu çalışma hat üzerindeki güncel verileri ele alarak BTK hattının uluslararası ticarete yeni bir boyut kazandırdığını göstermekte ve gelecekte yapılacak çalışmalara önemli bir kaynak teşkil etmektedir.



KAYNAKÇA

- Abay, E.G. (2021). “Türkiye İle Rusya Arasındaki Ticaret Demir Yolu Taşımacılığıyla Artacak”. *Anadolu Ajansı*. Erişim:18.12.2023, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiye-ile-rusya- arasindaki-ticaret-demir-yolu-tasimaciligiyla-artacak/2146365>,
- ADY Container (2023). <https://adycontainer.com/en/international- transport-routes/middle-corridor/>
- Akbulut Özpay, G. (2018). “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Türkiye Açısından Jeopolitik Önemi”. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (37) : 103-111.
- Akbulut, G. (2016). “21. Yüzyıl’ın Eko-Politik Ürünü: Demir İpek Yolu”. F. Atasoy (Ed.). *Uluslararası İpek Yolu’nun Yükselişi ve Türk Dünyası Bilgi Şöleni Yükselen İpek Yolu I. Cilt İpek Yolu’nda Ekonomi ve Turizm İçinde* (s. 37-57). Ankara: Türk Yurdu.
- Aksoy, M. (2014). “İpek Yolu”nda Türk Kültürünün İzleri: Tamgalar”. F. Atasoy (Ed.), *İpek Yolu’nda Türk Kültür Mirası*. (s. 146-155). Ankara: Türk Yurdu Yayınları.
- Anadolu Ajansı, (2018, 26 Mayıs). Gürcistan ve Türkiye’nin Ortak Projeleri Stratejik İşbirliğini Taçlandırdı. <https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/gurcistan-ve-turkiyenin-ortak-projeleri-stratejik-is-birligini-taclangirdi/1157217>.
- Atlı, A. (2020). Egiad Çin Raporu: Kuşak, Yol ve Saat Kulesi Çin ile Ekonomik İlişkilere İzmir ve Ege Bölgesi’nden Bakış, Erişim:10.11.2023, <https://www.egiad.org.tr/wp-content/uploads/arastirma-raporlari/egiad-cin-raporu.pdf>.
- Babiş, A. G. ve Nasirova, S. (2017). “Demir İpek Yolu’nun Kalbi: “Bakü – Tiflis –Kars Demiryolu”, *TÜRK SAM*. Erişim:4 Mayıs 2018, <http://www.turksam.org.tr/rapor-detay/7-demir-ipek-yolu-nun-kalbi-bakutiflis-kars- demiryolu>.
- Bayburtgündem.com. (2024). “Zengezur Koridoru, Turan Yolu Açılıyor”. Erişim: 08.04.2024, <https://www.bayburtgundem.com/zengezur-koridoruturan-yolu-aciliyor>,

- Bayraktaroğlu, N. (2021). Türk Soyunun Yolu Tarihi İpek Yolu, Ticaret ve Kültür Yolu. *İdarecinin Sesi Dergisi*, (202):46-50, Erişim: 09.06.2023, <http://www.tid.web.tr/kurumlar/tid.web.tr/isd/202/necdetbayraktaroglu.pdf>
- Beşirov, E. (2017). “Bakı-Tbilisi-Qars Dəmir Yolu Biznesin İnkişafı Üçün Yeni İmkânlar Acır”, Erişim: 08.04.2024, <http://www.xalqqazeti.com/az/news/economy/9310>.
- Beylur, S., Zhanaltay, Z., Hanayi, O., Khitakhunov, A. (2022). Tarihi İpek Yolunun Yeniden Canlandırılmasında Orta Koridor Mevcut Durum - Potansiyel - Güncel Meseleler (Rapor No: 7), Erişim: 08.04.2024, <https://www.ayu.edu.tr/yayinlar/yayindetay/5ef059938ba799aaa845e1c2e8a762bd>,
- Bittner, A. V. ve Ibrahimli, M. (2018). “Baku-Tbilisi-Kars: Regional Implications and Perspectives”. *Center for Economic and Social Development (CESD)*. 1-27.
- Bozkurt, N. (2012). “İpek Yolu”. *İslam Ansiklopedisi*, (C. 22: 369-373). İstanbul: T.D.V. Yayınları.
- Budagov, N. (2018). TAP Layihəsi Üzrə İşlərin 82 Faizi Yekunlaşıb (TAP Projesi’nin %82’si Tamamlandı). *Azertac*. Erişim: 3 Yanvar 2019, <https://azertag.az/xeber/1213881>
- Bulduk, Ü. (2014). “İpek Yolu”nda Kültürel Etkileşim: 6-10. Yüzyıllarda Ticaret, Siyaset ve Din”. F. Atasoy (Ed.), *İpek Yolu”nda Türk Kültür Mirası*. (s. 40-45). Ankara: Türk Yurdu Yayınları.
- Canlı, Z. (2023). “Rusya-Ukrayna Savaşı’nın İlk Yılında Türkiye’nin Orta Koridordaki Konumu Güçlendi”, Erişim: 17.12.2023, <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/rusya-ukrayna-savasinin-ilk-yilinda-turkiyenin-orta-koridordaki-konumu-guclendi/2828749>.
- Chhibber, A. (2017). “China’s One Belt One Road Strategy: The New Financial Institutions and India’s Options”. *Institute for International Economics, Elliott School of International Affairs*, Washington DC: George Washington University

- Christian, D. (2000). “*Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History*”. *Journal of World History*, (11, (1)) : 1–26.
- CIM/SMGS Ortak Taşıma Belgesi. (2024). Erişim: 07.10.2023, <https://abmevzuat.com/wp-content/uploads/2021/09/GGM-07.09.2021-66999545-CIM-SMGS-Ortak-Tasima-Belgesi.pdf>.
- Demirler, M. (2015). *Tarihi İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılması Ve Türkiye Ekonomisine Etkisi*, Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Tokat.
- Dilek, Ş. (2017). “*Demirden İpek Yolu: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı*”. Erişim: 25.08.2023, <https://www.setav.org/demirden-ipek-yolu-baku-tiflis-kars-demiryolu-hatti/>.
- Durdular, A. (2016). Avrasya Etüdeleleri, “Çin’in “Kuşak-Yol” Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi”, Erişim: 14.06.2023, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/422160>.
- Durmuş, S. (2022). “Zengezur Koridoru’nun Orta Aras Havzası Ve Bölge Ülkelerine Ekonomik Etkisi”. *Aras Havzası-1 (Tarih, Coğrafya, Arkeoloji, Kültür ve Sanat)*. İstanbul: Kabalcı Yayıncılık
- Düğün, T. (2011). “21. Yüzyılda İpek Yolu”. *21. Yüzyıl*. (35): 46-52.
- Ener, M. ve Ahmedov, O. (2008). “Türkiye-Azerbaycan Petrol-Doğalgaz Boru Hattı Projelerinin Ülke Ekonomileri ve Avrupa Birliği Açısından Önemi”. 2. *Ulusal İktisat Kongresi*, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Ergünsü, U. (2017). “İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye - Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri”, TYB Akademi, 97-124. Erişim: 10.11.2023, https://www.researchgate.net/publication/320831472_Ipek_Yolu'nun_Yeniden_Canlandirilmasi_ve_Turkiye-Cin_Halk_Cumhuriyeti_Isbirligine_Etkileri
- Euroasian Research Institute. (2024). “Zengezur Koridorunun Azerbaycan ve Bölge İçin Önemi”, Erişim: 02.06.2024, <https://www.eurasian-research.org/publication/zengezur-koridorunun-azerbaycan-ve-bolge-icin-onemi/?lang=tr> .

- Euronewssport. (2022). Güney Gaz Koridoru ve Enerji Politik Önemi. <http://euronewssport.com/guney-gaz-koridoru-ve-enerji-politik-onemi/>.
- Gardner, B. ve Gardner, C. (2014). *Flora of the Silk Road*. London: I.B.Tauris, <https://www.yardimcikaynaklar.com/wp-content/uploads/2015/12/ipek-yolu-haritas%C4%B1.jpg>.
- Ghiassy, R. ve Zhou, J. (2017). *The Silk Road Economic Belt: Considering security implications and EU–China cooperation prospects*. Sweden: Stockholm International Peace Research Institute.
- Gunduz, R. (2018). “6 Maddede ABD-Çin Savaşı”. Erişim: 10.05.2024 <https://tr.euronews.com/2018/07/06/abd-ve-cin-ticaret-savasini-anlama-rehberi-merak-edilenler>
- Güner, B. (2018). “OBOR Girişimi”nin Coğrafyası”. *Marmara Coğrafya Dergisi*. (37): 112-123.
- Güngör, G. (2021). “Kafkasya’da Ulaşım Projeleri.”. Avrasya İncelemeleri Merkezi, Erişim: 10.05.2024, <https://avim.org.tr/tr/Analiz/KAFKASYA-DA-ULASIM-PROJELERI>.
- Hacıade, E. (2014). “Regional Neqliyyat İnfrastrukturunun Tekmilleştirilmesinde Bakı-Tbilisi-Qars Demir Yolu Xetti Layihesinin Rolu (Bölgesel Ulaşım Altyapısının İyileştirilmesinde Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi”nin Rolü)”. *Azerbaycanın Vergi Jurnalı*, 3(117): 123-160.
- Hacıade, E. (2016). “Bir Qurşaq, Bir Yol” Strategiyası ve Azərbaycan – Çin Müasir Neqliyyat Elaqleri (“Tek Kuşak Tek Yol” Stratejisi ve Azərbaycan – Çin Arasında Modern Ulaşım Bağlantıları)”. *Azerbaycanın Vergi Jurnalı*. 5-6(131-132): 81-114.
- Hajızade, E. M. (2015). “Great Silk Road and The Baku-Tbilisi-Kars Project”, BLACK SEA. Scientific Journal Of Academic Research Conference Newsletter, Tbilisi, Georgia, s.17.
- Humbatov, M. (2017). “Europe – South Caucasus – Asia Transport, Investment and Logistics Nexus: Perspectives, Challenges And Implementations.” Mahir Humbatov (edt.). *The South Caucasus-centred Transport Hub: The*

Crossroads of the East-West and the North-South Corridors (s. 53-98).
Budapest: Center for Strategic Studies.

Imomnazar, I. (2018). “Impact of the “One Belt, One Road” project o the economy of Central Asian countries”, *The Business and Management Review*, 9 (3): 396-403.

Işıktaş E. ve Duran A. (2017). Geçmişten Günümüze İpek Yolu’nun Önemi Ve Buna İlişkin Yapılmış Bilimsel Çalışmalar. *Social Sciences Studies Journal*, Nevşehir, (C:3, S:5): 584-596

İnan, F. ve Yayloyan, D. (2018). “New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road”. *The Economic Policy Research Foundation of Turkey (TEPAV)*.

İsakov, H. (2011). *Azərbaycan Respublikasının “Böyük İpek Yolu”nun Berpasında İştirakı (Azərbaycan Cumhuriyyəti’nin “Böyük İpek Yolu”nun Onarılmasındaki Rolü)*, Bakı: Şerq-Qerb.

İsayev, E. (2012). “*Böyük İpek Yolu*”, ELM ve Tahsil Neşriyatı MMC, Bakü.

İsmayil, T. (2018). “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu-Kardeşliğin Demir Bağları!”, *Avrasya Dünyası*, Kahramanmaraş, S:2, 42-48. Erişim: 17.12.2023, <https://avim.org.tr/public/images/uploads/files/7togrulismayil.pdf>

Jia, C. (2018). Silk Road Fund, European Investment Fund sign MOU. *Chinadaily*. Erişim: 13.11.2023, <http://www.chinadaily.com.cn/a/201807/16/WS5b4c7b2ea310796df4df6ba6.html>

Kara, N., Daşdemir, L. ve Küpeli Ö. (2008). *Osmanlılar ve Doğu Ticaret Yolları Üzerine (XVXVII. Yüzyıllar)*, Prof. Dr. Necmi Ülker Armağanı, Ankara, 391-405.

Kars Lojistik Merkezi Arşivi. (2022).

Kavrelisvili, Roin. (2023). “Günümüz Gürcü Basınında Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu İnşaatı”, *Karadeniz Dergisi*, S:12, 191-196

Kırım Haber Ajansı, (2018). “Bakü-Tiflis-Kars Hattı Özbek Ticaretine İlaç Oldu”, Erişim:18.12.2023, <https://avim.org.tr/tr/Bulten/BAKU-TIFLIS-KARS-HATTI-OZBEK-TICARETINE-ILAC-OLDU>,

- Kırım Haber Ajansı, (2023). “Ermenistan, Zengezur Koridoru'nu Kabul Etti”, Erişim: 17.12.2023, <https://www.qha.com.tr/turk-dunyasi/ermenistan-zengezur-koridoru-nu-kabul-etti-481632>.
- Kırpık, G. (2012). “Haçlılar ve İpek Yolu”. *Bilig*. (61): 173-200
- Kocakenar, M. (2015). “Amerikan Dış Politikasında Jeopolitik Teoriler ve Pratikler”. *TASAM*. Erişim:16.12.2023, https://tasam.org/tr-TR/Icerik/19571/amerikan_dis_politikasinda_jeopolitik_teoriler_ve_pratikler.
- Kurtoğlu A.B. ve Tatar, V. (2023). “Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası Kapsamında Doğu-Batı Koridoru: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Ve Olası İşlevleri”, *İstanbul Arel Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Disiplinlerarası Yen Araş Der*, 3(1), 31-40.
- Lu, Y. (2015). *A History of Chinese Science and Technology*. Springer Publisher, (2), 382.
- Mackinder H. J. (2004). "The Geographical Pivot of History." *The Geographical Journal* 170(4): 298–321.
- Mammadova, N. (2017). Bakı-Tbilisi-Qars: Şerqlə Qerb arasında “Demir İpek Yolu” (Bakü-Tiflis-Kars: Doğu ile Batı arasındaki Demir İpek Yolu).
- Məmmədov, Q. (2007). “Torpaşünaslıq və torpaq coğrafiyasının əsasları, Ali Məktəblər” *Üçün Dərslik*, Elm, Bakı.
- Mishra, R. (2016). “Asian Infrastructure Investment Bank: An Assessment”. *India Quarterly*. 72(2): 163–176.
- New Development Bank, Erişim: 12.11.2023, <https://www.ndb.int/>.
- Nünlist, C. (2016). “One Belt, One Road: China’s Vision of “Connectivity””. *CSS Analyses in Security Policy*. (195): 1-4.
- Oral F. (2022). “Covid-19 Salgını ve Rusya-Ukrayna Savaşı’nın Kuzey ve Orta Koridorlara Etkisi”, Erişim: 18.12.2023, <https://www.ankasam.org/covid-19-salgini-ve-rusya-ukrayna-savasinin-kuzey-ve-orta-koridorlara-etkisi/>.
- Özdaşlı, E. (2015). “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri”. *International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*. 10(14): 579-596.

- Özey, R. (2014). “İpek Yolu”nda Türk Dünyasının Jeopolitik Önemi”. F. Atasoy (Ed.), *İpek Yolu”nda Türk Kültür Mirası* (s. 328-358). Ankara: Türk Yurdu Yayınları.
- Özey, R. (2017a) *Jeopolitik Tanımlar, Teoriler ve Değişimler*. Ankara: Pegem Akedemi Yayınları.
- Özey, R., (2017b), “Mackinder’in Heartland Teorisi’nin Düşündürdükleri”. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (35): 95-100, Erişim:11.12.2023, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/274978> ,
- Özpay, G. A. (2018). “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Türkiye Açısından Jeopolitik Önemi”. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (37): 103-111.
- Pamir, N. (2004). “Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı”nda Son Durum”. *Aylık Uluslararası İlişkiler, Ekonomi, Politika Dergisi*. (3): 1-9.
- Pasifik Euroasia, Erişim:25.08.2023, <https://www.pasifikeurasia.com.tr/rotalar.php>,
- Port of Bakü (2023) Erişim: 13. 09 2023, <https://portofbaku.com/Ourport/Terminals>
- Pu, X. (2016). “One Belt, One Road: Visions and Challenges of China's Geoeconomic Strategy”. *Mainland China Studies*. 59(3): 111-126
- Qobo, M. ve Soko, M. (2015). “The Rise of Emerging Powers in The Global Development Finance Architecture: The Case of The BRICS and The New Development Bank”. *South African Journal of International Affairs*. 22(3): 277-288.
- Serhat Kalkınma Ajansı, (T.y.). “Kars Lojistik Merkezi Broşürü”, Erişim: 13.09.2023, <https://www.serka.gov.tr/dokumanflipbook/kars-lojistik-merkezi-brosuru/233>
- Sevim, C. (2012). “Küresel Enerji Jeopolitiği ve Enerji Güvenliği”. *Journal of Yasar University*. 26(7): 4378-4391.
- Shahbazov, F. (2017). “Baku-Tbilisi-Kars Railway to Become Central Asia”s Gateway to Europe. *CACI Analyst*”, Erişim: 18.12.2023, <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13486-bakutbilisi-kats-railway-to-become-central-asias-gateway-to-europe.html>,

- Shepard, W. (2017). How Azerbaijan, Georgia, And Turkey Subverted Russia and Isolated Armenia With New Railway. *Forbes*. Erişim: 03.07.2024 <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/10/30/new-silk-road-azerbaijan-georgia-and-turkey-unite-over-new-rail-line-armenia-further-isolated/#2b75e5b93aff>
- Suleymanov, E. ve Nadirov, O. (2015). “Bakı-Tbilisi-Ceyhan Boru Xettinin Azərbaycan ve Türkiye Münasibetleri Baxımından Ehemiiyeti (Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı’nın Azərbaycan ve Türkiye İlişkileri Çerçevesinde Önemi)”. *Genç Tedqiqatçıların III Beynelxalq Elmi Konfransı*, Qafqaz Universiteti. Bakı.
- Sultanova, L. (2018). “Qiteleri Birleşdiren Layihe: BTQ-nin Açıılışından Bir İl Ötür (Kıtaları Birleştiren Proje: BTK Hattı’nın Açıılışından Bir Yıl Sonra)”, Erişim: 18 Aralık 2023, <https://azertag.az/xeber/1209529>
- Süleymanov, E. vd. (2018). Bakı-Tbilisi-Qars Demiryolu Xettinin Azərbaycan ve Regionun Geoiqtisadiyyatına Tesiri (Bakü-Tiflis-Kars Demiryolunun Azərbaycan ve Bölgenin Jeoeconomisi Üzerindeki Etkisi). Erişim: 5 Aralık 2018, https://www.researchgate.net/publication/328119057_BAKI_TBILISI_QARS_DMIRYOLU_XTTININ_AZRBAYCAN_V_REGIONUN_GEOIQTISADIYYATINA_TSIRI
- Taghiyev, M. (2019). *Bölgesel Ve Küresel Politikalar Açısından Tarihi İpek Yolu Ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı*. 19 Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Samsun.
- Tarım ve Orman Bakanlığı, (2023). Erişim: 07.10.2023, https://www.tarimorman.gov.tr/Belgeler/ENG/phytocert_turkey.pdf.
- Tazegül, A., Yıldız, B. (2023). “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Özelinde Lojistik Merkezler ve Yük Taşımacılığı”. Aliye Çılan Akın ve Saida İd Quaziz. (Ed.). *Uluslararası Hasankeyf Kongresi Kitabı (s.439-440)*. Batman: İksad Yayınevi
- Toptaş, M. (2024). Yeniden Hizmete Açılan Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı “Orta Koridor”u da Hareketlendirecek, Erişim:03.07.2024, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/yeniden-hizmete-acilan-baku-tiflis-kars->

[demir-yolu-hatti-orta-koridoru-da-hareketlendirecek/3230025](#)

Turkic.world.com, (2022). “Enerji Krizinde Köşeye Sıkışan AB Rotayı Değiştiriyor: Türkiye Kilit Öneme Sahip”, Erişim:08.04.2024,

<https://turkic.world/tr/articles/gas/51436>,

Türk Dil Kurumu Sözlüğü, (2023). Erişim:10.12.2023, <https://sozluk.gov.tr/>

Türkiye İstatistik Kurumu. (2023). Erişim: 03.07.2024, <https://www.tuik.gov.tr/>

Ulaştırma Altyapı Bakanlığı, (2021).Erişim: 13.09.2023,

<https://www.instagram.com/tv/CYvYqUftYBa/>.

Uluslararası Politika Akademisi, (2017). “Çin’in Yeni İpek Yolu Kapsamında Bakü Tiflis Kars Demiryolunun Önemi, Erişim:15.05.2024,

<https://politikaakademisi.org/2017/11/14/cinin-yeni-ipek-yolu-projesi-kapsaminda-baku-tiflis-kars-demiryolunun-onemi/>

UNIMAR, Tek Kuşak Tek Yol Projesi, Erişim: 14.06.2023, <https://globelink-unimar.com/tek-kusak-tek-yol-projesi/>.

Ural, A. (2009). “ABD”nin Enerji Hakimiyeti Teorisi ve Büyük Ortadoğu Projesi”. *Akademik Ortadoğu*. 3(2): 132-147.

Utikad Lojistik Sektörü Raporu (2022), Erişim: 17.12.2023,

<https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2022-857.pdf>,

Üzümcü, A. ve Akdeniz, S. (2014). “Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi”, *TİKA Avrasya Etüdler*, (45): 171-179.

Velhanov, M. (2023). “Doğalgaz denkleminin kilit ülkesi Türkmenistan”, Erişim:

18.12.2023, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/dogal-gaz-denkleminin-kilit-ulkesi-turkmenistan/2971118#:~:text=akt%C3%B6rlerden%20biri%20g%C3%B6r%C3%BCl%C3%BCyor.,D%C3%BCnyada%20do%C4%9Fal%20gaz%20rezervi%20s%C4%B1ralamas%C4%B1nda%20Rusya%2C%20%C4%B0ran%20ve%20Katar%C4%B1n,o>

[lanaklar%C4%B1%20kapsam%C4%B1nda%20%C3%A7e%C5%9Fitli%20%C3%A7al%C4%B1%C5%9Fmalar%20y%C3%BCr%C3%BCt%C3%BCyor.](#)

Weitz, R. (2015). “Caspian Triangles: Azerbaijan’s Trilateral Diplomacy - A New Approach for a New Era”. Farhad Mammadov and Fuad Chiragov (eds.). *Trilateral Dimension Of Azerbaijan’s Foreign Policy* (s. 6-30). Baku: Strateji Araştırmalar Merkezi – SAM.

Wordpress.com, (2011). “*Legacy of Mackinder’s Heartland Theory in Modern Times*”, Erişim:11.12.2023, <https://vijeshjain.wordpress.com/2011/08/08/legacy-of-mackinders-heartland-theory-in-modern-times/>.

Wright, C. (2017). “Making Sense of Belt and Road – The Chinese Driver: The Silk Road Fund”. Erişim: 12.11.2023, <https://www.euromoney.com/article/b14t0s0j4ws7ql/making-sense-of-belt-and-road-the-chinese-driverthe-silk-road-fund>

www.azertag.az. (2017). “*Bakı-Tbilisi-Qars Demir Yolunun Açılış Merasimi Keçirilib(Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu’nun Açılış Töreni Yapıldı)*”,. Erişim: 10 Aralık 2023,https://azertag.az/xeber/Baki_Tbilisi_Qars_demir_yolunun_achilis_merasimi_kechirilir_Azerbaycan_Prezidenti_Ilham_Aliyev_ve_birinci_xanim_Mehriban_Aliyeva_merasimde_istirak_edirler-1107157

Yavilioğlu, C. (2016). “Çin Öncülüğünde Yeni Bölgesel Finansal Mimari OluşturmaÇabaları: Tek Kuşak-Tek Yol Projesi”. *Maliye Dergisi*. (170): 9-15

Yıldıran, M. (2014). “Tarihi İpek You’nun Türkiye’ye Sunduğu Ekonomik Fırsatlar”. F. Atasoy (Ed.), *İpek Yolu’nda Türk Kültür Mirası*. (s. 308-327). Ankara: Türk YurduYayımları.

Yılmaz, E. (2017). “*İpek Yolu Hakkında Kısa Bir Değerlendirme*”, e-Şarkiyat İlmiAraştırmalar Dergisi, Ankara, (C:9, S:2): 672-683.

Yongxiang, Lu. (2015). *A History of Chinese Science and Technology*, China: Springer Publisher.

EKLER

EK 1. : Son 4 Yılın BTK Yük Taşımaları Verileri

İTHALAT							İHRACAT					
AYLAR	Dolu Vagon	Boş Vagon	Konteyner Sayısı	NetTon	Brüt Ton	Tren Sayısı	Dolu Vagon	Boş Vagon	Konteyner Sayısı	NetTon	Bürüt Ton	Tren Sayısı
2020 YILI	3.648		4.222	166.000	248.392	134	2.634		3.096	87.000	148.386	173
2021 YILI	9.572	369	8.907	369.479	613.787	380	2.945	6.548	3.430	98.417	304.533	366
2022 YILI	7.784	112	9.546	310.641	495.336	319	3.308	4.481	4.228	113.974	301.328	307
2023 YILI	1.372	255	1.944	54.120	88.482	78	1.018	552	1.241	30.689	61.130	84
TOPLAM	22.376	736	24.619	900.240	1.445.997	1.039	9.905	11.428	15.694	330.080	815.377	1.092

EK 2. : 2022-2023 Yılları Arası BTK Yük Taşımaları Transit Geçiş Verileri

Vagon	20'	40'	45'	TEU	Net Ton	Brüt Ton		
2022	Transit	444	585	153	21	933	18.946	29.661
2023	Transit	68	47	41	3	135	2.475	4.091

EK 3. 6 ŞUBAT Depremi Azerbaycan Yardım Treni

Tarih	DoluVg	Boş Vg	Konteyner Sayısı	NetTon	BrütTon	Tren Sayısı
18.02.2023	25	0	25	509	1143	1
TOPLAM	25	0	25	509	1143	1

Ek 4.: 2022 Yılı BTK Aylık Yük Taşıma Verileri

	İTHALAT						İHRACAT					
AYLAR	Dolu Vagon	Boş Vagon	Konteyner Sayısı	NetTon	Brüt Ton	Tren Sayısı	Dolu Vagon	Boş Vagon	Konteyner Sayısı	Net Ton	Bürüt Ton	Tren Sayısı
OCAK	657	0	741	19.613	35.388	27	420	268	508	14.665	30.848	27
ŞUBAT	703	4	882	24.258	41.385	29	180	534	253	7.023	24.215	29
MART	713	0	530	15.015	25.755	24	243	364	309	7.368	21.902	25
NİSAN	536	14	530	18.943	32.586	23	318	207	404	10.194	22.036	22
MAYIS	770	14	908	35.397	54.804	32	410	309	468	13.983	31.602	31
HAZİRAN	965	6	1.191	42.129	66.081	35	305	666	384	10.901	34.691	33
TEMMUZ	805	0	1023	36.448	56.072	35	269	524	356	9.497	29.149	32
AĞUSTOS	617	0	811	29.014	44.227	29	208	456	325	7.411	25.325	28
EYLÜL	615	0	889	30.368	45.136	25	288	360	391	10.413	25.625	22
EKİM	705	0	1.181	35.185	52.246	26	159	422	233	5.574	20.688	24
KASIM	452	64	530	15.304	26.851	19	199	309	201	5.552	14.832	18
ARALIK	246	10	330	8.967	14.805	15	309	64	396	11.393	20.415	16
TOPLAM	7.784	112	9.546	310.641	495.336	319	3.308	4.483	4.228	113.974	301.328	307

Ek 5. : Ülkeler Bazında Kümülatif Btk Taşımaları (30.10.2017-31.08.2023)

Ülke	Yük Taşıma	Vg	Konteyner	Netton	Brüt Ton
Azerbaycan	İhracat	3.210	3.608	107.113	189.133
	İthalat	4.825	6.035	155.666	272.441
	Transit	69	100	2.699	4.399
	Toplam	8.104	9.743	265.478	465.973
Çin	İhracat	459	472	10.294	19.586
	İthalat	6.143	6.746	188.997	309.327
	Transit	0	0	0	0
	Toplam	6.602	7.218	199.291	328.913
Gürcistan	İhracat	928	68	23.891	46.185
	İthalat	88	100	1.475	3.125
	Transit	27	53	996	1.654
	Toplam	1.043	221	26.362	50.963
Kazakistan	İhracat	4.144	5.885	144.549	238.682
	İthalat	5.086	9.142	250.158	375.408
	Transit	285	541	14.281	21.155
	Toplam	9.515	15.568	408.988	635.245
Kırgızistan	İhracat	671	887	26.946	42.101
	İthalat	0	0	0	0
	Transit	0	0	0	0
	Toplam	671	887	26.946	42.101
Özbekistan	İhracat	356	654	15.643	23.307
	İthalat	1.822	3.156	96.098	136.053
	Transit	1	1	31	50

	Toplam	2.179	3.811	111.772	159.411
Rusya	İhracat	465	392	13.944	22.392
	İthalat	4.329	527	233.921	351.620
	Transit	0	0	0	0
	Toplam	4.794	919	247.865	374.013
Tacikistan	İhracat	2	2	65	103
	İthalat	0	0	0	0
	Transit	0	0	0	0
	Toplam	2	2	65	103
Türkmenistan	İhracat	2.696	3.377	89.254	149.027
	İthalat	2.321	3.269	88.455	134.218
	Transit	105	105	2.789	5.310
	Toplam	5.122	6.751	180.498	288.554
Almanya	İhracat				
	İthalat				
	Transit	15	30	349	673
	Toplam	15	30	349	673
Slovakya	İhracat				
	İthalat				
	Transit	10	20	277	512
	Toplam	10	20	277	512
GENEL TOPLAM	İhracat	12.931	15.330	431.693	730.511
	İthalat	24.661	29.032	1.015.139	1.583.600
	Transit	512	850	21.422	33.753
	Toplam	38.104	45.212	1.468.254	2.347.863

Ek 6: 2023 Mart Ayı Günlük Taşınan Eşya Cinsi

TARİH	Türkiye'ye Girişi Yapılan				Türkiye'den Çıkışı Yapılan			
	Dolu Vagon (Adet)	Boş Vagon (Adet)	Eşya Cinsi	Toplam Ağırlık (Ton)	Dolu Vagon (Adet)	Boş Vagon (Adet)	Eşya Cinsi	Toplam Ağırlık (Ton)
1.3.23	0	0		0	0	0		0
2.3.23	24	0	Alaşımız İşlenmemiş Kurşun,	749	7	24	Ferro Slikon, Mermer, Bitki Besin Maddeleri, Perakende Satılacak Ürünler,	365
3.3.23	0	0		0	0	0		0
4.3.23	13	0	Alaşımız İşlenmemiş Kurşun,	404	13	12	Binek Otomobilleri, Karbınatlar, Sodyum,	167
5.3.23	0	0		0	0	0		0
6.3.23	27	0	Jimnastik Aleti	475	0	14		0
7.3.23	28	0	Dokumaya Elverişli, Mercimek,	641	7	2	Sebzeler, Rulo Sac, Aliminyum Sülfat,	348
8.3.23	18	0	Mercimek,	877	11	0	Binek Otomobilleri,	102
9.3.23	17	0	Mercimek, Slikon,	900	1	19	Çubuk Kalıplanmış	42
10.3.23	0	0		0	0	0		0
11.3.23	23	0	Mercimek, Alaşımız İşlenmemiş Kurşun,	764	13	2	Manganez, Perakende Satılacak Ürünler,	573
12.3.23	0	0		0	0	0		0
13.3.23								
14.3.23	22	0	Mercimek, Alaşımız İşlenmemiş Kurşun,	798	14	15	Elektrik İşlerinde Kullanılan Aparatlar, Perakende Satılacak Ürünler, Çikolata ve Kakao,	483

15.3.23	16 0	Mercimek,	832	18	11	Perakende Satılacak Ürünler,Binek Otomobiller,Elektrik İşlerinde Kullanılan Aparatlar,	393
16.3.23	16 0	Mercimek,Slikon,	924	13	0	Binek Otomobiller,Elektrik İşlerindeKullanılan Aparatlar,	393
17.3.23	0 0		0	0	0		0
18.3.23	16 0	Katot,Slikon,	937	21	0	Binek Otomobiller,Orta Yağlar,Mermer,	450
19.3.23	21 0	Katot, İşlenmemiş Kurşun,Slikon,	798	0	24		0
20.3.23	0 0		0	0	0		0
21.3.23	21 0	İşlenmemiş Kurşun,	670	0	25		0
22.3.23	0 0		0	0	0		0
23.3.23	16 0	Mercimek,Slikon,	897	16	14	Binek Arabalar,Perakende SatılacakÜrünler,	321
24.3.23	15 0	Slikon,	877	4	0	Perakende Satılacak Ürünler,Makarnalar,	121
25.3.23	0 0		0	0	0		0
26.3.23	0 0		0	0	0		0
27.3.23	0 0		0	0	0		0
28.3.23	6 12	Slikon,Mercimek,	343	0	19		0
29.3.23	0 0		0	20	0	Binek Otomobiller,	156
30.3.23	0 0		0	0	0		0
31.3.23	14 0	Slikon,Mercimek,	812	17	0	Binek Otomobiller,Kedi Kumu,Perakende Satılacak Ürünler,	717