

Avrasya Ulaşım Koridorunda Yeni ve Önemli Bir Bağlantı Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu - 2

BAKÜ-TİFLİS-KARS DEMİRYOLU - “KARDEŞLİĞİN DEMİR BAĞLARI”!

BTK demiryolu projesiyle Türkiye'nin ortak kültür ve değerleri paylaştığı Orta Asya Türk Cumhuriyetlerine, Azerbaycan'ın ise Batı'ya doğrudan bağlantısının kurulması iki ülke için en önemli jeopolitik katkıdır. Gürcistan ise bu vesileyle iki taraf arasında geçit olma özelliğini sürdürerek bölgesel değerini bir kez daha ortaya koyma şansı bulmuştur.

Prof. Dr. Toğrul İsmayıl

Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü

30 Ekim 2017 tarihi uzun süreden beri beklenen bir gündü. “Demir İpek Yolu” olarak da adlandırılan, Asya ve Avrupa ülkeleri arasında yıllık 50 milyon tona ulaşacak taşıma potansiyeliyle Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu o gün ilk resmi tren seferi ile ulaşım açıldı.

Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu hattının açılışını Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan liderleri gerçekleştirdi. Projenin üstlenicisi üç ülkenin liderlerine Kazakistan ve Özbekistan başbakanları da eşlik etti.

İlk etapta hattın yıllık 1 milyon yolcu ve 6.5 milyon ton yük taşınabilecek. Kapasitenin 2034 yılına kadar 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yüke çıkartılması planlanıyor. Türkiye ile Asya, Kafkasya ve Avrupa ülkeleri arasında, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu bağlantısıyla yıllık 50 milyon tona ulaşacak uluslararası taşıma potansiyeli ortaya çıkacak.

Azerbaycan Devlet Demir Yolları'nın verilerine göre toplam uzunluğu 838 kilometre olan demiryolunun, 76 kilometresi Türkiye'den, 259 kilometresi Gürcistan'dan ve 503 kilometresi ise Azerbaycan'dan geçiyor. Projenin Türkiye bölümünde 4 istasyon, 3 köprü ile 76 kilometrelik demiryolu inşa edildi. Türkiye ile Gürcistan

sınır geçişi tünelle sağlandı. Tünelin 2 bin 375 metresi Türkiye, 2 bin 70 metresi ise Gürcistan topraklarında bulunuyor. BTK için Gürcistan kısmındaysa 105 kilometre yeni demiryolu hattı yapıldı, 154 kilometrelik ray yenilendi. Azerbaycan'da ise 503 kilometrelik demiryolu hattı projeye uygun hale getirildi.

Neden 'Demir İpek Yolu'?

“Büyük İpek Yolu” - bir terim olarak İlk kez Alman coğrafyacı Karl von Richthofen tarafından 1870 yılında ana kültürel ve ekonomik bölgeler olan Avrasya, Orta Asya, Çin, Hindistan, Orta Doğu, Akdeniz ve Avrupa ticaret kervan yolları sistemini (2 MÖ - 2MS yy) ifade etmek için kullanılmaya başlanmıştır. Batıya Çin ipeğini teslimatı için ilk rota oluşturmak fikri Han Hanedanı, Wu (“Hükümdar Savaşçı”) adı altında bilinen Liu Che (140-87 M.Ö..) adında bir imparatora aitti. Ancak, Büyük İpek Yolu güzergâhlarının yönü kalıcı değildi, çoğu zaman Orta Asya'daki siyasi durum ve iklimsel faktörlerin etkisi altında değişmekte idi.

7-8. Yüzyıllarda Büyük İpek Yolu'nun kara yolları deniz yollarını tamamlamaya başladı. 14. yüzyıldan

itibaren ise deniz ticaretinin gelişmesiyle bağlantılı olarak, Büyük İpek Yolu'nun önemi düşmeye başladı.

Şunu belirtmek gerekir ki demiryolu fikri, İpek Yolu ile ilgili tartışmalar bu kadar popüler olmadan çok önce gündemdedi. Sovyetler Birliğinin dağılması ve Türk cumhuriyetlerin bağımsız olmasının ardından, Türkiye bu ülkelerle bağlarını güçlendirme yolları aradı.

Ancak bazı sorunlar vardı. Önde gelen sorun ise Türkiye ile Azerbaycan arasında direk bağlantının bulunmamasıydı. Ermenistan'ın Gümrü kentinden Kars'a gelen bir demiryolu hattı vardı, ancak Ermenistan'ın Azerbaycan'a karşı başlattığı işgalci siyaset sonucu Nahçıvan üzerinden geçen bu yol, ermeni çetelerinin yolcu ve yük trenlerine saldırması ile birlikte durduruldu. Bu nedenle ne Azerbaycan ne de Türkiye bu hattı kullanmak istiyordu.

Öte yandan iki ana güzergâh daha vardı; biri İran üzerinden, diğeri ise Rusya'nın Karadeniz liman şehri Novorossiyk üzerinden gidiyordu. Ancak Novorossiysk'ten Merkezi Asya Cumhuriyetlerine demiryolu ile sevkiyat yapılmadan önce, malların oraya önce denizden ulaştırılması gerekiyordu. Kars, Tiflis ve Bakü arasındaki güzergâhı kullanarak ve ardından Hazar Denizi'ni feribotlarla geçerek daha önce Krasnovodsk olarak bilinen, şimdiki Türkmenbaşı'na demiryolu ile ulaşmak geliştirilmeye muhtaç bir seçenektir.

BTK Demiryolu'nun inşası projesi Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan resmi görüşmeleri sırasında gündeme gelmiştir. Buna sebep olan ise, Azerbaycan ve Ermenistan arasında çıkan çatışmalardan dolayı Kars – Gümrü – Tiflis Demiryolu'nun kapatılmasıydı. Bağımsızlığını yeni kazanmış Azerbaycan yeni bir güzergâha ihtiyaç duymakta idi. Bu nedenle Gürcistan üzerinden Azerbaycan'dan İstanbul'a giden yeni bir yol inşa etmek gerekiyordu.

Aynı zamanda güzergâhın Ahıska bölgesinden geçmesi ile Ahıska Türklerinin ana yurtlarına dönüş sürecine de destek olacağı düşünülmekte idi. Bu demiryolunun açılmış olması, ilk olarak 90'ların başında Azerbaycan'ın o dönemin cumhurbaşkanı Elçibey ve ekibi tarafından gündeme getirilerek Azerbaycan'ın Türkiye'ye ve oradan da Avrupa'ya açılmasını öngören proje olarak düşünülse de, uzun vadede Türkiye ile diğer Türki Cumhuriyetlerin ulaşım ağlarını birbirine bağlayan yeni ve etkin bir seçenek olarak; ticari, siyasi ve kültürel ilişkilerin güçlenmesini sağlayacaktır.

Bu güzergâh Çarlık Rusya döneminde yapımı başlamış olan ve Sovyet döneminde geliştirilen Ermenistan üzerinden geçen demiryolu hattından daha uzundur. Ancak başka bir güvenilir seçenek olmadığı için, biraz uzun da olsa, bu yol kullanabileceğiniz tek güzergâhtır. İnşa süreci başta planlanandan uzun sürse de, halen bazı ufak tefek sorunlar olsa da, tüm bunlar kolayca aşılacak niteliktedir.

Şunu belirtmek gerekir ki demiryolu fikri, İpek Yolu ile ilgili tartışmalar bu kadar popüler olmadan çok önce gündemdedi. Sovyetler Birliğinin dağılması ve Türk cumhuriyetlerin bağımsız olmasının ardından, Türkiye bu ülkelerle bağlarını güçlendirme yolları aradı.

Önemli bir sorun, Türkiye ile Gürcistan-Azerbaycan arasındaki ray genişlikleri farkıydı, çünkü Sovyetler Birliği savunma amacıyla diğer ülkelerden farklı ray genişliği kullanıyordu, ancak her sorun için bir çözüm yolu bulunabiliyor.

Kars-Tiflis-Bakü demiryolu bağlantısı, halen en kısa mevcut bağlantı olan İran üzerinden yapılan ulaşımın 375 km daha kısadır. BTK Demiryolu projesi aynı zamanda Avrupa ve Çin arasında "Demir İpek Yolu" olarak da nitelendirilmektedir. BTK Demiryolu Projesi'nin temel amacı, Türkiye ile Gürcistan arasında doğrudan demiryolu bağlantısını kurmak ve mevcut demiryolu hattıyla Gürcistan üzerinden Türkiye ile Azerbaycan, Orta Asya, Çin ve Moğolistan arasında demiryolu bağlantısı oluşturmaktır. Böylece Avrupa Birliği'nin "Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia" (TRACECA) programının Türkiye-Kafkaslar bağlantısı sağlanmış olacaktır.

BTK Demiryolu Projesinin Gerçekleşmesinin Gecikme Sebepleri

BTK projesinin tamamlanma tarihi önce 2010 yılı olarak açıklanmıştır. 2010 yılının ardından 2013, 2014, 2015 ve 2016 yıllarında tamamlanacağı bildirilmiştir. Ancak, projenin 2017 yılında tamamlanması projenin 7 yıl geciktiğini göstermektedir. Bu gecikmenin nedeni siyasi, mali, hukuki ve teknik olarak gösterilebilir.

Daha önce, BTK projesi TRACECA programı çerçevesinde gerçekleşecekti. AB ülkeleri, Asya ile siyasi, ekonomik ve kültürel ilişkileri canlandırmak adına TRACECA adlı programı başlatmıştır. Programın amacı Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya'da uluslararası ulaştırma ve taşımacılığı geliştirerek siyasi, ekonomik ve kültürel ilişkileri ilerletmektir. TRACECA projeleri de eskiden olduğu gibi eski İpek Yolu'nu canlandırarak ticareti genişletmeyi hedef almıştır. BTK demiryolu projesine Ermenistan dahil edilmediği için proje TRACECA çerçevesinden çıkmış oldu.

BTK Demiryolu Projesi'ne Ermenistan'ın dahil edilmemesi üzerine Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) etkin olarak işlemekte olan Ermeni lobileri tarafından Gürcistan'a baskı uygulanması ve



yetersiz mali destekten dolayı BTK'nın ertelenmesi sonucu doğmuştur.

ABD finans kuruluşlarının BTK demiryolu projesine finansal destek vermemesi kararı sonucunda proje çerçevesinde bulunan üç ülke kendi imkanları dahilinde projeyi gerçekleştirmek zorunda kalmıştır. Ekonomik açıdan sorunlar içinde bulunan Gürcistan hükümetinin Azerbaycan hükümetinden kredi alması gerekmiştir.

Öte yandan, 2005 yılında Bakü – Tiflis – Ceyhan (BTC) Petrol Boru Hattının açılışı sırasında Trans – Kafkasya enerji koridorunun yapılabilirliğinin farkına varıldı ve BTK demiryolu projesinin gerçekleştirmesi fikri yeniden ortaya çıktı. Dolayısıyla dünyanın en uzun boru hatlarından biri olan BTC gibi önemli bir bölgesel projenin başarılı olması BTK'nın yapımına da zemin hazırlamıştır. BTC ile büyük projelerin yapılabilirliği test edilmiş ve büyük sınav başarılı olduktan sonra Doğu – Batı istikametinde taşımacılık projeleri hayata geçirilmek istenmiştir. BTC'den sonra BTK da başarılı bir şekilde

tamamlansa da yapımında ki gecikmeler zaman zaman tartışmalara sebep olmuştur.

Aynı zamanda; Rusya, Çin'i Avrupa'ya bağlayan esas yolları kendi üzerinden geçtiği ve yapılacak yeni demiryolu hattı çıkarlarına zıt olduğu için olumsuz yaklaşım sergilemekte idi. Bu durum da gecikmeyi etkileyen etkenlerden biri olmuştur.

BTK Herkesin Faydalanabileceği Bir Hattır

Tüm projeler tabii ki kendi ülkelerinin çıkarları güdülerek yapılır. Fakat BTK demiryolu hattı projesi, genel anlamda herkesin işine yarayacak bir projedir. Buradan sadece Türkiye ve Azerbaycan yararlanacak değil, bu hat ne sonudur, ne başlangıçtır. Bu, herkesin faydalanabileceği bir hattır.

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, hem Güney-Kuzey, hem de Doğu-Batı hatlarını birleştiriyor. Aynı zamanda Rusya'nın da kendi mallarını daha az riskli bir şekilde



Türkiye üzerinden başka bölgelere gönderme imkanı sağladığını vurgulamak lazımdır. Bu demiryolunun, Türkiye'nin Gürcistan ve Azerbaycan üzerinden Orta Asya cumhuriyetlerine, Çin'e, aynı zamanda Rusya'ya da çıkışını temin edeceği kesindir.

Bu tür projeler genel itibariyle, bölge ülkelerinin işine yarıyor, bölgede rekabet yerine işbirliğinin artırılmasına neden oluyor. Bu açıdan, bu tür projeleri Soğuk Savaş zihniyetiyle değil, geleceğe yönelik bir proje olarak değerlendirmemiz şarttır.

BTK'nın Güney Kafkasya'nın istikrarına olduğu kadar her ülkenin iç yapısı açısından sunduğu çeşitli avantajları da mevcuttur.

BTK Demiryolunun Ükelere Katkısı

Türkiye: Türkiye bu projeye Asya ve Avrupa arasında "köprü" işlevini korumaya devam etmektedir. Bu durum kuşkusuz ki yeni bir durum değil, Cumhuriyetin

kuruluşundan bu yana Türk dış politikasında kullanılan ana tanımlardan biridir. BTK'nın açılışı birlikte değerlendirildiğinde Türkiye'ye ve bölgeye Orta Asya pazarının imkanlarını yeniden göstermek adına BTK'nın değeri ortaya çıkmaktadır. Türkiye'nin "Batı – Doğu arasındaki köprü" mottosunu ve Orta Asya – Avrupa bağlantısında kilit konumundaki işlevselliğini göstermek adına BTK'nın devreye girmesi önemlidir.

Aynı zamanda, BTK, Avrupa'nın Orta Asya'ya kesintisiz ulaşımını temin edecektir. Ayrıca, bu proje Türkiye'nin daha önce doğrudan bağlantısı olmayan Orta Asya ülkelerine bağlantısını sağlamaktadır. Bu da, Türkiye'nin buradaki etkisini artırmaya imkan verecektir.

BTK demiryolunun Kars'tan geçmesi, Kars bölgesini ticari bir merkeze dönüştürerek bölgeye ekonomik katkılarda bulunacaktır. Kars'ta Lojistik Merkezin açılmasının, burada lokanta tarzı işletmelerin açılmasına katkıda bulunacağı, demiryolunun çalışmaya başlamasının ise Kars'ta ticaretin canlanmasına neden olacağı öngörülmektedir. Böylece, Kars Türkiye'nin Orta Asya'ya ve Kafkasya'ya açılan yolları üzerinde bir ticari ve lojistik köprü haline gelecektir.

Azerbaycan: BTK Azerbaycan'ın Türkiye üzerinden doğrudan Avrupa'ya çıkış yoludur. BTK Demiryolu Doğu ve Batı arasında "köprü" olmaktadır, bu durumun doğal bir neticesi olarak artık Azerbaycan da Türkiye ve Gürcistan gibi Doğu ve Batı arasında bu köprünün ana parçalarından biri haline gelmektedir. Batı ile Rusya arasında dengeli politika yürüten Azerbaycan için proje bu noktada önemli bir alan açmaktadır. Azerbaycan Avrupa ve Orta Asya arasında transit merkezine dönüşecektir. BTK ayrıca Azerbaycan için İran'a bağımlı kalmamak adına farklı bir güzergah sağlamaktadır.

Öte yandan Ermenistan, BTK uygulamaya geçtiği zaman Yeni İpek Yolu'ndan dışlanmış olacak böylece hem siyasi, hem de iktisadi ablukaya alınmış olacaktır. Böylece, Azerbaycan hem Ermenistan karşısında, hem de Güney Kafkasya'da siyasi üstünlüğünü daha da kuvvetlendirmiş olacaktır.

BTK demiryolu sayesinde ulaştırma sektörü gelişerek petrol dışı sektörün gelişmesine ve buradan gelir elde etmesine katkı sağlayacaktır. Bakü de Avrupa ve Asya arasında lojistik merkeze dönüşecektir. Limanlarının önemi bu proje ile daha da artacaktır.

Bununla beraber, Azerbaycan bölgenin diğer güçleri olan Rusya ve İran ile bağları koparmamakta ve denge siyasetine devam etmektedir. BTK'nın açılışından hemen sonra Tahran'da Rusya, İran ve Azerbaycan Cumhurbaşkanı tarafından Reşt – Astara – Moskova – Helsinki demir ve karayolunun inşası kararlaştırıldı. Bu güzergah 15 yıl önce Yeni İpek Yolu'na alternatif yol olarak İran, Ermenistan ve Rusya tarafından planlanmaktaydı. Ancak, görüldüğü gibi, Ermenistan'ın yerini Azerbaycan almaktadır. Böylelikle, Azerbaycan'ın

Bu tür projeler genel itibarıyla, bölge ülkelerinin işine yarıyor, bölgede rekabet yerine işbirliğinin arttırılmasına neden oluyor. Bu açıdan, bu tür projeleri Soğuk Savaş zihniyetiyle değil, geleceğe yönelik bir proje olarak değerlendirmemiz şarttır.

denge siyasetini bölgesel güç oluşturan komşularıyla birlikte başarıyla sürdürdüğü sonucuna varılmaktadır.

Gürcistan: BTK projesi Eski Gürcistan Cumhurbaşkanı Mihhail Saakaşvili tarafından “jeopolitik devrim” olarak tanımlanmıştır. Projenin Gürcistan açısından da birçok artısı olduğu belirtilmelidir. BTK demiryolu sayesinde Gürcistan, Rusya ile savaşından dolayı oluşan izolasyondan kurtulmayı başarmıştır. Gürcistan’ın başka projelerde olduğu gibi transit ülke olma konumu bu demiryolu vasıtasıyla da korunacaktır. BTK demiryolu Gürcistan’ın ekonomik açıdan aşağı düzeyde bulunan bölgelerinden geçmektedir. Bu bölgelerde de Azerbaycan ve Ahıska Türkleri yaşamaktadır. BTK’nın bölgeye sağlayacağı ekonomik ve ticari katkıları buralarda sosyo-ekonomik istikrarı temin edecektir. BTK demiryolunun açılmasıyla bölgede insanlar arası iletişimin güçleneceği, refah ve barışın sağlanacağı ve etnik ihtilafların azalacağı öngörülmektedir.

BTK Demiryolu Projesine Tepkiler

BTK projesinin önemini vurgulamak için, Washington merkezli Stratejik ve Uluslararası Çalışmalar Merkezi, 2017’de izlenmesi gereken 17 projeye dikkat çekmiştir. BTK projesi “Yeniden Birleşen Asya” bölümünde yer almıştır.

Forbes Dergisine göre, BTK projesinin üstün taraflarından biri Rusya’yı bypass etmesidir. Buna sebep 2014 yılında Rusya ve Ukrayna arasında çıkan krizi takiben, ABD ve AB’nin Rusya’ya yaptırım uygulamasından sonra, Rusya AB’den gelen tarım mallarının Rusya arazisine girmesini veya Rusya üzerinden geçmesini yasaklamıştı. BTK demiryolu projesi gelecekte böyle bir durumun tekrarlanması halinde Batı’ya alternatif sunacağı için desteklenmektedir. Herhalükarda, Rusya AB’ye karşı böyle bir yaptırım uygulaması bile yeni koridor veya diğer koridor öneminden hiçbir şey kaybetmemekte, aksine ticari mal akışını hızlandırmaktadır.

ABD’nin Azerbaycan’daki Büyükelçisi Robert Sekuta BTK Demiryolunun açılışının Avrasya’da daha güçlü ticari ve ulaştırma ilişkilerinin ortaya çıkmasına katkıda bulunacağını beyan etmiştir.



AB Azerbaycan Temsilciliği AB’nin yeni demiryolu koridorunu desteklediğini belirtmiş, bu projenin altyapının geliştirilmesi ve lojistiğin eşgüdümü, iletişim kurma, yeni iş fırsatları yaratma ve ticareti artırmaya katkıda bulunacağını ifade etmiştir.

Daha önce de belirttiği gibi, BTK demiryolu projesi Ermenistan’ı bypass ederek, bölgesel ve küresel çapta çok önemli bir projenin dışında bırakılmaktadır. Ermeni diasporası birçok kez bu projenin gerçekleşmemesi için girişimler bulunmuş, ancak istediği sonucu elde edememiştir. BTK’nın açılışı yapıldıktan sonra, Ermeni uzmanlar aslında bu projenin iktisadi ve lojistik bir projeden ziyade siyasi proje olduğunu ve amacının da Ermenistan’ı ablukada tutmak olduğunu belirtmişlerdir.



Ermenistan Siyaset Bilimciler Derneği başkanı ve eski milletvekili Hmayak Hovhanisyan bu proje ile Ermenistan'ın bölgede kör bağırsağa dönüşeceğini ve ticari yollarının kördüğüm olacağını belirtiyor.

Türkiye-Rusya ilişkileri bağlamında BTK projesinin Rusya tarafından arzu edilmediği bilinmektedir. Eğer tamamlanması ile birlikte bu hat yük taşımacılığında önemli bir alternatif haline gelirse Rusya açısından bu durum petrol ve doğalgaz hatları açısından kontrolü kaybetmek gibi olmasa da önemli bir stratejik kayıp olarak değerlendirilebilir. Çünkü çıkarları bazen örtüşen, bazen çakışan Rusya-Çin arasında işbirliğini güçlendiren Kuzey'den geçen TRACECA hatlarına karşılık BTK hattı, İran üzerinden geçen güney hattı ile birlikte AB ve

Türkiye'nin Azerbaycan'la olan ilişkilerinin güçlenmesine ve Yeni İpek Demiryolu alternatifi olarak Çin'e ulaşmasına ve Rusya'nın bu gelişmenin dışında kalmasına yol açacak özelliğindedir. Türkiye, AB ve ABD'nin Kafkasya ve Orta Asya bölgesinde etkinliğini azaltma stratejisi ile SSCB zamanındaki gücünü konsolide etmeye çalışan Rusya açısından bu durum, önemli bir kozun elden gitmesi anlamına gelmektedir.

Bütün bu noktalar düşünüldüğünde, Türkiye üzerinden geçecek alternatif enerji kanalları, karayolu ve demiryolu hatlarının Rusya'nın aleyhine olacağı, bölgede nüfuzlarını sürdürmek ve enerji kaynaklarına güvenli biçimde ulaşmak adına Türkiye, AB ve hatta ABD açısından önemlerinin giderek arttığı söylenebilir. Ayrıca

bölgenin zenginleşmesi durumunda oluşacak dış ticaret pastasından daha fazla pay almak isteyen Türkiye'nin de AB ile jeopolitik olarak çıkarları bazı noktalarda çatışsa da, TANAP gibi enerji projeleri ve BTK gibi yolcu ve yük taşımacılığını içeren ulaştırma projelerinde ise çıkarları açıkça örtüşmektedir.

Sonuç

BTK demiryolu projesi Tarihi İpek Yolu'nu canlandırmak için önemli bir bileşendir. Proje için imzalanan anlaşmalardan 10 yıl sonra açılan demiryolu İpek Yolu'nun eksik kalan ayağını tamamlayarak Doğu ve Batı'yı birleştirmekle kalmayacak ülkelerarası iletişimi güçlendirecek, kültürel değişimi sağlayacak ve ticaret hacmini artıracaktır. Proje bölgenin ekonomik düzeyini yükseltmeye ve etnik sorunların çözülmesine katkı sağlayacaktır. BTK demiryolu yalnız Doğu ve Batı'yı değil ileride Kuzey ve Güney'i bağlayacak potansiyele de sahiptir. BTK demiryolu daha sonra İran'ın demiryolu ağlarına bağlanarak Pakistan'a uzanabilecektir. Böylece, projenin aslında bölgede belli ülkelerin birleşerek diğer ülkeleri dışlamasını sağlamak gibi amacının olmadığı da açıkça ortaya çıkmaktadır. Daha önemlisi ise gelecekteki projelerin temelinde yer alacak BTK Demiryolu, bütün bu projelerin merkezini oluşturabilecektir.

BTK demiryolu projesiyle Türkiye'nin ortak kültür ve değerleri paylaştığı Orta Asya Türk Cumhuriyetlerine, Azerbaycan'ın ise Batı'ya doğrudan bağlantısının kurulması iki ülke için en önemli jeopolitik katkıdır. Gürcistan ise bu vesileyle iki taraf arasında geçit olma özelliğini sürdürerek bölgesel değerini bir kez daha ortaya koyma şansı bulmuştur.

BTK demiryolunun üzerinden geçtiği üç ülkenin (Gürcistan, Türkiye ve Azerbaycan) stratejik ortaklığını pekiştiren en önemli projelerden biridir. Bu projenin bu ülkeler tarafından kendi mali imkanlarıyla inşa edilmesi ekonomik bağımsızlıklarını kanıtlamaktadır. Projenin Azerbaycan ve Gürcistan tarafının mali ve teknik boyutunun Azerbaycan'ın sorumluluğu altına girmesi Azerbaycan'ın Güney Kafkasya'da politika şekillendirmesinde söz sahibi olduğu ve bölgede önemli bir aktöre dönüştüğünü kanıtlamaktadır. Güney Kafkasya'da Dağlık Karabağ sorununun çözülmesinde yapıcı rol oynamayan Ermenistan'ın proje kapsamı dışında kalması bölgede pozisyonunu zayıflatmaktadır. Öte yandan Avrupa Birliği ve Amerika Birleşik Devletleri'nden finansal yardım alınmayarak Rusya ve İran'ın isteksizliği karşısında hayata geçirilen bu projenin

yerli ve milli olduğu özellikle belirtilmelidir. Bu noktada devletlerin birbiriyle yardımlaşması işbirliğinin sadece kağıt üstünde olmadığını kanıtlamıştır.

Buradaki en önemli husus, söz konusu projenin Dünya Bankası, Asya Kalkınma Bankası ve Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası gibi örgütlerin veya finansal desteği olmadan, Türkiye ve Azerbaycan'ın kendi finansal kaynaklarıyla gerçekleştirilmesidir. BTK Demiryolu Projesi Trabzon Deklarasyonu'nun ele aldığı üç ülke arasındaki stratejik ilişkilerin daha da geliştirilmesi ve projelerin artırılması hedefi açısından Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'nin ticari, ekonomik ve kültürel ilişkilerini pekiştirecektir. Demiryolu sayesinde daha ucuz ulaşım seçenekleri, insanlar arası iletişimi güçlendirecek, transit ücretleriyle ve turizm ile bölgenin refah düzeyini artırmaya yönelik gelişmelere katkıda bulunacak, malların ve kişilerin hareketliliğini artırarak, bölgeyi uluslararası toplum ve pazarlarla bütünleştirecektir.

BTK hattının tamamlanmasıyla ileri-geri bağlantıları düşünüldüğünde hat Bakü'den sonra, yukarıda belirtildiği gibi, Türkmenistan üzerinden diğer Türk Cumhuriyetlerine ve Çin'e ulaşmakta ve Ankara-İstanbul bağlantısı ile yeni hizmete giren Marmaray bağlantısı da Türkiye içinde kesintisiz ulaşımı sağlamaktadır. Hat, geri bağlantıları bağlamında Bulgaristan, Sırbistan, Macaristan, Avusturya, Almanya, İsviçre, Fransa ve Manş tüneliyle İngiltere'ye bağlanmaktadır. Dolayısıyla bu hat, esasında Londra-Pekin demiryolu hattının önemli bir bileşenidir. BTK hattının tamamlanması ile Londra'dan Pekin'e uzanacak ipek demiryolu Çin'de gerçekleştirilen üretimin tüketim merkezi olan Avrupa'ya taşınmasını mümkün kılacaktır.

Bu durumun dolaylı etkisi olarak Kars'ın içinde bulunduğu bölge görece az gelişmiş bir bölge iken Türkiye'nin Merkezi Asya ve Kafkasya'ya açılan ticaret ve lojistik köprüsü olabilecektir. Bölgede dış ticaret ve dış ticaretle bağlantılı ticaret hizmetlerinin artması ile birlikte bu az gelişmiş bölgede tarıma dayalı ekonomik yapı açısından önemli bir alternatif geçim alanı ortaya çıkabilecektir. Öte yandan hazırlık çalışmaları devam eden Kars-Iğdır-Nahçıvan demiryolu projesi kapsamında ileri bağlantı noktaları İran'da Tebriz-Tahran-Zehedan biçiminde devam edecek, ardından Pakistan'da İslamabad'a kadar ulaşacaktır. Bu hattın yapılması durumunda mevcut Sivas-Van-Tebriz hattına bir alternatif oluşturulabilecek, görece uzun olmakla birlikte İstanbul-Sivas-Erzurum-Kars bağlantısı üzerinden İslamabad'a ulaşılabilir.