

28 Kasım 2017

**TÜRKSAM**

**Demir İpek Yolu'nun Kalbi: "Bakü – Tiflis – Kars Demiryolu"**



TÜRKİYE ULUSLARARASI İLİŞKİLER VE STRATEJİK ANALİZLER MERKEZİ

2017

TÜRSAM RAPOR 28.11.2017



DEMİR İPEK YOLU'NUN KALBİ: "BAKÜ-TİFLİS-KARS DEMİRYOLU"  
TÜRSAM RAPORU

WWW.TURKSAM.ORG

Hazırlayanlar:

Tarihte ülkelerarası kültürel, ticari ve siyasi ilişkilerinin oluşmasında ve iletişimin sağlanmasında en önemli vasıtalarından biri “Tarihi İpek Yolu”ydü. İpek Yolu’nun uzunluğu Çin’den Avrupa’ya dek 6 bin kilometreyi bulmaktaydı. Orta Çağ döneminde yeni kıtaların ve yeni yolların keşfiyle İpek Yolu önemini kaybetmeye başlamıştır. Tarihi İpek Yolu’nun önemli güzergahı Orta Asya ve Kafkaslar’dır. Ne var ki, uzun yıllar bu bölge Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği # 1 2222 22 hakimiyeti altında bulunmaktaydı. Sovyetler Birliği Merkezi Hükümetinin politikası SSCB’de bulunan cumhuriyetlerin bağımsız politika yürütmemesi ve dünya ülkeleriyle kurulacak olan ilişkilerin Moskova aracılığıyla kurulması yönündeydi. Bu yüzden, Orta Asya ve Kafkaslar’da bulunan doğal kaynakların veya ticari malların taşınması hep Rusya’ya bağlı şekilde kalmıştır. SSCB dağıldıktan sonra da söz konusu bölgede bulunan kaynakların taşınması yine Rusya üzerinden gerçekleştirilerek bu ülkeleri Rusya’ya bağımlı kılmıştır. Bu bağımlılığı azaltmak ve alternatif yol güzergahları oluşturulması için Tarihi İpek Yolu’nun yeniden canlandırılması, bunun vasıtasıyla Doğu – Batı arasındaki ticareti canlandırma fikri 1990 yılında Vladivostok Uluslararası Konferansı’nda SSCB’nin Dışişleri Bakanı Eduard Şevrnadze tarafından seslendirilmiştir. Bu fikir Avrupa, Türkiye, Orta Asya ve Kafkasya ülkeleri tarafından desteklenmiştir.[1]

Küresel güç olmaya aday ülke olan Çin, Tarihi İpek Yolu’nu canlandırmak adına Yeni İpek Yolu’nun canlandırılmasına yönelik aktif girişimlerde bulunmuş ve “Tek Kuşak, Tek Yol” projesini geliştirmeye başlamıştır. Çin bu projeye Orta Asya, Orta Doğu, Afrika, Doğu ve Güneydoğu Asya’yı ve Avrupa’yı bir birine bağlayacak koridorların yapılmasını amaçlamıştır.[2] Uzak Doğu’daki bu büyük inisiyatif yanında Orta Asya ve Afrika’yı bağlayan Güney Kafkasya’daki ulaştırma projelerinin İpek Yolu’na önemli yansımaları olmuştur.

Bu bağlamda yeni İpek Yolu’nu canlandıran koridorlardan biri de Bakü – Tiflis – Kars # 1 2222 22 Demiryolu olmuştur. Türkiye’de Marmaray’ın inşasının bitimi sonrası BTK Demiryolu sayesinde Londra’dan Pekin’e doğru kalkan trenin önünde Kars ile Ahılkelek arasında bulunan eksik kalan kesim tamamlanarak Batı ve Doğu kesintisiz olarak bir birine bağlanmıştır.

Buradan hareketle, BTK projesi Tarihi İpek Yolu’nu Asya ve Avrupa’yı bağlayan demiryolu vasıtasıyla canlandıracağından dolayı bu BTK’ya yaygın olarak “Demir İpek Yolu” denmektedir. Ancak, BTK’nın İpek Yolu içerisindeki stratejik önemi değerlendirildiğinde bu hat “Demir İpek Yolu’nun Kalbi” olarak nitelendirilebilecektir. Ayrıca, 21. yüzyılın en önemli projelerinden olduğu için de “Asrın Projesi” olarak da adlandırılmaktadır.

## BTK Demiryolu Hakkında Genel Bilgiler

1993 yılından beri gündemde olan BTK projesi nihayetinde 7 Şubat 2007 yılında Tiflis’te Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Türkiye Cumhuriyeti Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan ve Gürcistan Cumhurbaşkanı Mikhail Saakaşvili tarafından “Bakü Tiflis Kars demiryolu hakkında” üç taraflı anlaşma imzalanmıştır. Bundan başka, Gürcistan ve Azerbaycan Hükümetleri tarafından “Bakü Tiflis Kars demiryolu projesinin gerçekleştirilmesi çerçevesinde Marabda – Türkiye Cumhuriyeti sınırına kadar # 1 22222222 22

demiryolunun finanse edilmesi, projelendirilmesi, inşası hakkında prensip ve şartları hakkında” iki taraflı anlaşma imzalanmıştır. Anlaşmaya göre, Kars Ahılkelek demiryolu hattının finans yükü Türkiye Cumhuriyeti'nin sorumluluğundayken, Azerbaycan Hükümeti Gürcistan Hükümetine Kars Ahılkelek'in Gürcistan bölgesine denk gelen 26 km hattı ve Ahılkelek – Marabda demiryolunun rehabilitasyonu için 775 Milyon ABD Doları kredi ayırmıştır. İlâveten, Gürcistan tarafına düşen demiryolunun finansı ve teknik kontrolü Azerbaycan hükümetinin yükümlülüğü altındaydı.[\[3\]](#) Demiryolu hattının temelleri Gürcistan'da 21 Kasım 2007 yılında, Türkiye'de ise 24 Temmuz 2008 yılında Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'nin Cumhurbaşkanı tarafından atılmıştır.

BTK projesinin amacı; Türkiye ile Gürcistan arasında doğrudan demiryolu kurarak Türkiye ile Azerbaycan Orta Asya, Çin ve Moğolistan'a ulaşım sağlamaktır. Çin ve Kazakistan arasında bulunan Urumçi – Aktau demiryolu üzerinden mallar Hazar Denizi'nden tren-feribotlar ile geçerek, BTK demiryolu hattına birleşecek ve Türkiye üzerinden ise Marmaray hattına bağlanarak Bulgaristan, Sırbistan, Macaristan, Avusturya, Almanya, İsviçre, Fransa ve Manş tüneliyle İngiltere'ye bağlanacaktır. Böylece, Pekin ve Londra arasında bağlantıyı sağlamak için eksik bileşen olan BTK tamamlanmıştır.[\[4\]](#)

10 yıllık bir sürenin ardından nihayetinde, BTK demiryolu 30 Ekim 2017 yılında Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Kazakistan Başbakanı Bakıtcın Sagintayev, Özbekistan Başbakanı Abdulla Aripov ve Gürcistan Başbakanı Giorgi Kvirikaşvili'nin bulunduğu törenle resmi açılışı yapılmıştır. Bakü'den ilk tren Kazakistan tahılını Mersin Limanı'na ulaştırmak için yola çıkmış,, Bakü'den çıkan tren Kars'a 856 kilometrelik yolu 40 saatte almıştır. Kars'tan Mersin Limanı'na yine 40 saatte ulaşacağı planlanan tren, yerine 10 saat erken ulaşmıştır.[\[5\]](#) Halihazırda, BTK demiryolu Avrupa - Asya arasındaki 75 milyar ABD dolarlık yük hacmiyle BTK demiryolu en avantajlı taşıma koridoru olarak görülmektedir.

İlk olarak belirtmek gerekir ki, genel manada demiryolları diğer taşıma yolları ile karşılaştırıldığında bazı üstünlükleri mevcuttur:

- Orta ve uzun mesafelerde # [1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) [6](#) [7](#) [8](#) [9](#) [10](#) [11](#) [12](#) [13](#) [14](#) [15](#) [16](#) [17](#) [18](#) [19](#) [20](#) miktarı ile güvenlidir.
- Yük ve yolcu taşımacılığı yılın mevsim şartlarına, hava durumuna göre değişmez.
- Diğer ulaşım olanakları ile karşılaştırıldığında çevreye daha az zarar verir.
- Fazla kapasitesi ile ulaştırma işlemlerinde küçük güç yoğunluğuna sahiptir # [1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) [6](#) [7](#) [8](#) [9](#) [10](#) [11](#) [12](#) [13](#) [14](#) [15](#) [16](#) [17](#) [18](#) [19](#) [20](#) karayolu taşımacılığından ise 3 kez daha az güç tüketimi vardır).
- İşlenmemiş maddeler ve yarı işlenmiş ürünlerin taşımacılığı için çok ucuzdur.[\[6\]](#)

Stratejik özelliklerinin yanında bu özellikler BTK Demiryolu Türkiye ile Orta Asya arasındaki ticaretin daha çok tercih edilmesine neden olacaktır. Ticaret karayolları ile yapıldığında bazı transit ülkeler sınırda sorunlar yaratarak malın akış hızına negatif etki etmektedirler. Türkiye ve Orta Asya ülkeleri arasında karayolları ile yapılan ticaret 2016 verilerine esasen, 3.5 milyon ton teşkil etmektedir. BTK Demiryolu'nun ise başlardan bile yük kapasitesinin 6,5 milyon ton olduğu dikkate alınırca, BTK Demiryolu'nun ilk yıllarında bile ticareti artırma

potansiyeline sahiptir.[7] 2034 yılının sonunda ise BTK Demiryolu'nun 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yük taşıyacağı planlanmaktadır.

Dünyanın en önemli üretici güçlerinden biri olan Çin, Avrupa'ya ticari malların taşınmasında demiryollarını tercih etmektedir, çünkü demiryollarının maliyeti diğer yollara göre daha azdır. BTK demiryolu projesinden önce Çin malları Tiflis üzerinden Poti Karadeniz limanına ulaşarak deniz yolu vasıtasıyla Romanya'ya ve oradan da Avrupa'ya ulaşmaktaydı. Ancak, BTK demiryolu projesinin gerçekleşmesiyle bu süreç hem daha ekonomik şekilde hem de kesintisiz olarak devam edecek bununla birlikte, ticaretin hacmi artacaktır. Birleşmiş Milletler'in raporuna göre, Çin – Avrupa arasındaki yük hacmi 2020 yılına kadar 170 milyon ton olarak artacağı, ticari büyüklüğün de 650 milyar ABD Dolarından 800 Milyar ABD Dolarına çıkacağı öngörülmüştür. Bununla birlikte, Türkiye ve Çin arasındaki ticari hacmin 28 milyar ABD Dolarından 100 milyar ABD Dolarına doğru artacağı tahmin edilmektedir.<sup>[8]</sup>

### **BTK Demiryolunun İnşası Fikri**

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. Daha önce, Türkiye Ermenistan üzerinden demiryolu ile Gürcistan'a, Gürcistan'dan Azerbaycan'a ve Rusya Federasyonu'na ve buradan da Ukrayna'ya, Orta Asya'ya ve Çin'e ulaşabilmekteydi. Ancak, Türkiye, Azerbaycan ve Ermenistan arasındaki Dağlık Karabağ sorununda Azerbaycan'ın haklı pozisyonunu desteklemek adına Ermenistan'la demiryolunu kapatmış ve yukarıda sıralanan bölgelere kara bağlantısı ile kısa yoldan ulaşamaz hale gelmiştir. Söz konusu bölgeye İran üzerinden ulaşabilmekteydi, ancak İran'ın bölgesel güç olma yolundaki girişimleri Türkiye'ye güven vermemektedir. Bu yüzden de alternatif demiryolu olarak BTK demiryolu projesine ihtiyaç duyulmaktaydı.

BTK Demiryolu Projesi'ne Ermenistan'ın dahil edilmemesi üzerine Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri'nde # 1 222 22 etkin olarak işlemekte olan Ermeni lobileri tarafından Gürcistan'a baskı uygulanması ve yetersiz mal destekten dolayı BTK ertelenmiştir. 2005 yılında Bakü – Tiflis – Ceyhan # 1 222 22 Petrol Boru Hattının açılışı zamanında Trans – Kafkasya enerji koridorunun yapılabilirliği farkına varıldı ve BTK demiryolu projesinin gerçekleştirme fikri yeniden ortaya çıkmıştır.[9] 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 gecikmeler zaman zaman tartışmalara sebep olmuştur.

### **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 bildirilmişti. Ancak, projenin 2017 yılında tamamlanması projenin 7 yıl gecikmesini göstermektedir. Bu gecikmenin nedeni siyasi, mali, hukuki ve teknik olarak gösterilebilir:

- Daha önce, BTK projesi Avrupa Birliği'nin # 2004/2004 TRACECA adlı programı çerçevesinde gerçekleştirilecekti. Ülkeleri Asya ile siyasi, ekonomik ve kültürel ilişkileri canlandırmak adına TRACECA # 2004/2004 Europe-Caucasus-Asia# 2004/2004 uluslararası ulaştırmayı 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. Ermenistan'ın bu projeden dışlanması sonucunda Ermeni lobisi aktif faaliyete geçerek ABD kongresi ABD finans kuruluşlarının BTK demiryolu projesine finansal destek göstermemesi kararı almıştır. Bunun sonucunda proje çerçevesinde bulunan üç ülke kendi imkanları dahilinde projeyi gerçekleştirmek zorunda kalmıştır. Ekonomik açıdan sorunlar içinde bulunan Gürcistan hükümeti Azerbaycan hükümetinden kredi alması gerekmiştir.[10]

- Gürcistan'ın 2008 yılında Rusya ile Güney Osetya üzerinden yaşadığı savaş sürecin devam etmesini olumsuz etkilemiştir.[11]

Eski T. C. Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'a istinaden projenin gerçekleştirilme sürecinde müteahhit firmalarla sorunlar yaşanmıştır. [12]

- T. C. Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu'nun açıklamasına göre, hukuksal sorunlar yaşanmış ve bazı firmalar dava açmıştır.[13]

- Eski T. C. Gümrük ve Ticaret Bakanı Cenap Aşçı'nın açıklamasına göre, ön araştırmalarda ortaya çıkmayan sert zemin projenin gecikmesine sebep olmuştur.[14]

- Daha önce, Çin'i Avrupa'ya bağlayan yollar Rusya üzerinden geçmekteydi. Bu durum Rusya çıkarlarına zıt olduğu için Rusya'nın tutumu olumsuz olmuştur.[15]

## **BTK Demiryolu'nun Uluslararası Jeopolitik Önemi**

BTK demiryolu Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye üzerinden Çin'den Avrupa'ya giden çok yönlü bir ticaret yolu olan Yeni İpek Yolu'nun çokça duyulan orta koridorunun eksik halkasıydı. BTK Demiryolu Batı'da Marmaray Avrupa demiryoluna, Doğu'da ise Kazakistan ve Çin demiryollarına bağlanması sonucunda Avrupa'dan Çin'e kesintisiz bir ulaşım sunacaktır.[16] Böylelikle yeniden canlandırılacak olan eski İpek Yolu işlevselliğini kazanarak yeniden ticaret için önemli hale gelecektir. Yalnızca ticari önem taşımayan bu proje Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasındaki ilişkilerini kuvvetlendirecek ve İpek Yolu üzerindeki ülkelerle kültürel etkileşimi de sağlayacaktır.

2008 yılında Gürcistan ve Rusya arasındaki savaş sonucunda, Gürcistan'ın Abhazya ve Güney Osetya üzerinden Rusya'ya giden demiryolu hattı kapanmış ve böylelikle Gürcistan demiryolu izolasyona maruz kalmıştır.[17] Ancak, BTK demiryolu projesiyle Gürcistan Rusya'ya bağımlı kalmadan bu izolasyondan kurtulmuştur. Ermenistan hükümeti Gürcistan'la Rusya arasındaki demiryolu ağının yeniden açılmasını ve Gürcistan'ı Rusya'ya ulaşım için transit ülke olarak kullanacağını beklerken, Gürcistan için BTK demiryolu olarak yeni bir alternatif ortaya çıkmıştır. Böylelikle, bölgesel projelerden de dışlanan Ermenistan için Gürcistan demiryolu alternatifi de ortadan kalkmıştır. Ermenistan, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 4 kararına rağmen işgal altında bulundurduğu Karabağ'daki agresif tutumu sebebiyle BTK'ya katılma şansını kaybederken öte yandan da elindeki bir alternatifi BTK nedeniyle kaybetmiştir. Uluslararası sistemde Ermenistan'ın yalnızlaşması devam ederken, bu sebepten ötürü BTK Ermenistan'ın hanesine "iki eksi" olarak yazılmıştır.

BTK, aynı zamanda Orta Asya ve Çin ülkelerinin Avrupa'ya taşımacılığı İran'ın Razi – Sarakhs, Rusya'nın ise Trans – Sibirya demiryolları üzerinden gerçekleştirilmesinden dolayı bu ülkelerin İran ve Rusya gibi bölgesel güçlerden bağımlılığını azaltacaktır. Daha önce, Çin'den Avrupa'ya olan bağlantı Rusya üzerinden geçmekteydi ve bu yol BTK demiryolu projesinin gerçekleştirilmesiyle 7 bin kilometre kısalarak ticari ulaşımı hızlandırmıştır. Sonuç olarak, BTK projesi Rusya ve Ermenistan'ı “bypass” ederek etkisini bölgede azaltmakta bölgede bu ülkelerle siyasi sorunlar yaşayan devletleri bu devletlerden bağımsız hale getirmekte ve alternatif güzergahlar oluşturmaktadır.

Sovyetler Birliği döneminde bulunan demiryolu hattı Türkiye'ye Ermenistan üzerinden geçmekteydi, ancak Ermenistan'ın Azerbaycan'ın topraklarını işgalinden sonra bu demiryolunun kullanımı durdurulmuştur. Azerbaycan ve Türkiye BTK Demiryolu projesiyle yeniden demiryolu ağı ile yeniden birleşmiş duruma gelmiştir. Bu projeye bölgede etkisi bulunan Rusya üzerinden dünya ticaretine açılma bağımlılığı azalacak ve Rusya tehdidi azalacaktır. Bölgede söz konusu projeye yalnız Rusya ve Ermenistan etkisi azalmamakta, aynı zamanda BTK'nın Hazar üzerinden Uzak Doğu ülkelerine ulaşması İran'ın da etkisini azaltmış olacaktır. Böylelikle, Azerbaycan Rusya, İran ve Ermenistan karşısında siyasi üstünlüğe sahip olacaktır. Sonuç olarak, bölgedeki projelerde genel manada benimsenen Azerbaycan – Gürcistan – Türkiye ve Rusya – İran – Ermenistan jeopolitik eksenin oluşmasına yol açsa da bu iki üçlü bloğun karşı karşı gelme olasılığı zayıftır. Ülkeler arasında sorunlar ve fırsatlar yerini korumakla birlikte üç ülkenin diğer üçüne karşı kutuplaşması gibi bir durum söz konusu değildir. Burada belirtilmesi gereken; Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan Güney Kafkasya'da projelerin yürütülmesi açısından başarılı bir mekanizma oluşturduğudur. Ancak, bu mekanizmanın amacı diğer bölgelere karşı bir blok oluşturarak hasmane bir tutum geliştirmek değildir. Aksine, söz konusu üç ülkenin geliştirdiği projeler diğer ülkelere de açık olduğu daim belirtilmektedir.

## **BTK Demiryolunun Bölgesel Önemi ve Azerbaycan – Türkiye – Gürcistan “Üçlü Mekanizmasına” Katkısı**

Sovyetler Birliği'nin çöküşünden sonra Orta Asya ve Kafkasya'da ideolojik bir güç boşluğu oluşmaktaydı. Bu güç boşluğunu dolduracak üç önemli bölgesel güç olan İran, Türkiye ve Rusya vardı. Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Güney Kafkasya'da etnik sorunlardan meydana gelen siyasi sorunlar ortaya çıkmıştır. Güney Kafkasya'da bu sorunların çözümü ve istikrara ulaşmanın yolu olarak Azerbaycan ve Gürcistan Türkiye ile yapıcı ilişkiler kurmaya başlamıştır. Gürcistan ve Azerbaycan bağımsızlık kazandıktan sonra Türkiye bu ülkelerle “Dostluk, İşbirliği ve İyi Komşuluk Anlaşmaları” imzalamıştır.[18] [19] Üç ülke arasında bu anlaşmaların eyleme dökülmesi ve stratejik ortaklığı Bakü – Tiflis – Ceyhan # [?] [?] [?] Petrol Boru Hattı Azerbaycan'ın ham petrolünü Gürcistan ve Türkiye üzerinden Batı ülkelerine ulaştırılmasıyla başlamıştır. “Türkiye Cumhuriyeti, Azerbaycan Cumhuriyeti ve Gürcistan Cumhuriyeti Arasında Petrolün Azerbaycan Cumhuriyeti, Gürcistan Cumhuriyeti ve Türkiye Cumhuriyeti Ülkeleri Üzerinden Bakü-Tiflis-Ceyhan Ana İhraç Boru Hattı Yoluyla Taşınmasına İlişkin Anlaşma” 18 Kasım 1999 yılında imzalanarak üç ülkenin ilişkisini enerji bazlı olarak bölgesel düzeye taşımıştır.[20] Üç ülkenin diğer bölgesel bir projesi ise 12 Mart 2001 yılında Hükümetlerarası bir Bakü – Tiflis – Erzurum # [?] [?] [?] Doğalgaz Boru Hattı'nın inşası için anlaşılma[31]. Ardından, üç ülkenin stratejik açıdan önemli diğer bir projesi ise Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı # [?] [?] [?] ve Trans-Adriyatik Doğalgaz Boru Hattı'dır # [?] [?] [?] . TANAP tüketicilerin hiçbir katkısı olmadan boru hattı inşasına başlanmıştır.[22]

Azerbaycan - Türkiye ilişkileri “bir millet, iki devlet” söylemi üzerinden yürütülürken yukarıda gösterilen somut

projeler çerçevesinde iki ülke arasındaki dostluk ilişkileri söylem düzeyinden eylem düzenine geçilmiştir. Gürcistan – Türkiye ilişkilerinde, Gürcistan'ın ise Batılılaşma politikası temelinde Türkiye aracılığıyla Batı ile bağının daimi hale getirilmesi stratejik ortaklık seviyesine gelmiştir. Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan arasında olan ikili ilişkiden üçlü ilişkiye 8 Haziran 2012 yılında her üç ülkenin Dışişleri Bakanlarının katılımıyla Trabzon zirvesinin sonucunda Trabzon Deklarasyonu'nun kabul edilmesiyle resmi şekilde geçit sağlanmıştır. Bu deklarasyonda üç ülkenin ikili ilişkilerden memnuniye duyduğu ve BTC, BTE ve BTK gibi projelerin sayısının artırılması gerektirdiği belirtilmiştir. Üçlü mekanizmanın dışlayıcı bir yapısının olmadığı, aynı zamanda BTK demiryolu gibi projelerin yalnız bölgesel boyutta etkisi olmadığını tüm Avrasya için sonuçlarının olduğu o dönem Türkiye Dışişleri Bakanı Ahmet Davutoğlu bu ifadeleriyle belirtmiştir “Özellikle Bakü-Tiflis-Kars son önemli projemiz olarak bir anlamda Çin'den Londra'ya kadar gidecek olan büyük İpek Yolu'nun bu kez demir yolu şekline dönüşmüş önemli büyük proje Marmaray'la birleştiğinde dünyanın en önemli hatlarından birini oluşturacak. Tarihi kadim İpek Yolu bütün yönleriyle, enerji, demir yolu ve diğer ticaret hatlarıyla bir uyanışa geçiyor.” [23]

Üçlü mekanizmanın sonucunda bölgesel denklemleri aşan sonuçlar doğmuş ve bunların olumlu etkisiyle üç ülke çalışmalarına devam etmiştir. Mekanizmanın kurumsallaşması ise BTC ve BTE gibi iki projenin sonuçlandırılması ve BTK'ya başlanmasıyla olmuştur. Sonuç itibarıyla, BTK Demiryolu projesi bölgesel boyutlu bir proje olmasına rağmen küresel bir sonuçlara sahiptir. Üçlü mekanizmanın küresel sonuçlar doğurabilecek projelere imza atması bu üç ülkeye de gelecekteki projeler için kapı aralamıştır.

Buradaki en önemli husus, söz konusu projenin Dünya Bankası, Asya Kalkınma Bankası ve Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası gibi örgütlerin veya ülkenin bir finansal desteğinin olmadan, Türkiye ve Azerbaycan'ın kendi finansal kaynaklarıyla gerçekleştirilmesidir. [24] BTK Demiryolu Projesi Trabzon Deklarasyonu'nun ele aldığı üç ülke arasındaki stratejik ilişkilerin daha da geliştirilmesi ve projelerin artırılması yönünden Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'nin ticari, ekonomik ve kültürel ilişkileri pekiştirecektir. Demiryolu vasıtası 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.

Ayrıca, BTK demiryoluna sonradan yapımı planlanan Kars – Iğdır – Nahçıvan demiryolu Nahçıvan – Tebriz – Tahran – Zehedan demiryoluna bağlanarak İslamabad'a kadar uzanacaktır. Bu hattın yapılması Sivas – Van – Tebriz hattına alternatif oluşturarak İstanbul – Sivas – Erzurum – Kars'tan İslamabad'a kadar ulaşacaktır. [25] Bununla da, Doğu – Batı Ulaşım Koridorunun bir bileşeni olmaktan ziyade, İran üzerinden Kuzey ve Güney Ulaşım Koridoru olmaya imkan sağlamaktadır. Görüldüğü üzere, BTK demiryolu projesi enerji alanında BTC gibi bir zemin oluşturmanın yanı sıra bölgesel projelerin dünyaya çıkışı noktasında merkezi bir rol üstlenme olasılığını elinde bulundurmaktadır.

### **BTK Demiryolunun Türkiye'ye Katkısı**

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



- Türkiye bu projeye Asya ve Avrupa arasında “köprü” işlevini korumaya devam etmektedir. Bu durum kuşkusuz ki yeni bir durum değil, cumhuriyetin kuruluşundan bu yana Türki dış politikasında kullanılan ana tanımlardan biridir. Son dönemde, Türkiye'nin eksen kayması tartışmaları, Orta Doğu'ya ilgisinin artmasına paralel olarak Orta Asya'ya yönelik motivasyonundaki düşüş, buna bağlı olarak da bazı kesimlerdeki hayal kırıklığı ve 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 Orta Asya – Avrupa bağlantısındaki kilit konumundaki Türkiye'nin işlevselliğini dönüştürmek adına BTK'nın devreye girmesi önemlidir.

- BTK, Avrupa'nın Orta Asya'ya kesintisiz ulaşımını temin etmektedir. Avrupa için Türkiye'nin Türk Cumhuriyetleriyle siyasi ve kültürel bağlarının yüksek düzeyde olmasından dolayı Türkiye bu bölgede kilit rolünü korumaktadır. Ayrıca, bu proje Türkiye'nin daha önce doğrudan bağlantısı olmayan Orta Asya ülkelerine bağlantısını sağlamaktadır. Bu da, Türkiye'nin buradaki etkisini artırmaya imkan vermektedir.

- Türkiye için bu projenin maliyeti 600 milyon ABD Doları iken, yapılan hesaplamalara göre, yıllık getirisinin 1 milyar ABD Doları olacağı tahmin edilmektedir. [26]

- BTK demiryolunun Kars'tan geçmesi, işsizliğin had safhada olduğu Kars bölgesini ticari merkeze dönüştürerek işsizliğin oranının azalacağı tahmin edilmektedir. Kars'ta Lojistik Merkezin açılmasıyla, burada lokanta tarzı işletmelerin açılmasına katkıda bulunacağı, demiryolunun çalışmaya başlaması Kars'ta bulunan esnafın canlandırılmasına sebep olacağı öngörülmektedir.[27] Böylece, Kars Türkiye'nin Orta Asya'ya ve Kafkasya'ya açılan yolların üzerinde bir ticari ve lojistik köprü haline gelecektir.

## **BTK Demiryolu'nun Azerbaycan'a Katkısı**

Nasıl ki, BTK Türkiye'yi Doğu'ya bağlamakta, Azerbaycan'ı da doğrudan Batı'ya bağlamaktadır. Azerbaycan için en büyük önemi olarak Batı'ya bağlanması görülmektedir.

- 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. Sovyetler sonrası dönemde Batılılaşmayı sürecini dengeli şekilde devam ettiren Azerbaycan için proje bu noktada önemli bir alan açmaktadır. Azerbaycan Avrupa ve Orta Asya arasında transit merkezine dönüşecektir.

- Diğer bölgesel projeler # [?] [??] [??] [?] gibi BTK projesine de Ermenistan'ın Azerbaycan'a yönelik işgalci pozisyonundan dolayı Ermenistan dahil edilmemiştir. Projenin gerçekleşmemesi için çabalayan Ermenistan, demiryolunun uygulamaya geçtiği zaman Yeni İpek Yolu'ndan kenarda kalması hem siyasi, hem de iktisadi ablukaya alınmış olacaktır. Bununla Azerbaycan hem Ermenistan karşısında, hem de Güney Kafkasya'da siyasi üstünlüğünü kuvvetlendirecektir.

- Bölgede Ermenistan'ı destekleyen Rusya karşısında da bağımsız politika izleme kabiliyetini kanıtlamış olmaktadır.

- Azerbaycan'ın Avrupa'ya yük taşınması İran üzerinden olmaktadır, BTK Azerbaycan için de İran'a bağımlı kalmamak adına farklı bir güzergah elde etmektedir.

- Bilindiği üzere, Azerbaycan petrol ve doğal gaz kaynakları ihraç eden bir ülke olarak, ekonomisi bu doğal kaynaklardan gelen gelirlere bağlıdır. BTK demiryolu sayesinde ulaştırma sektörü gelişerek petrol dışı sektörün

gelişmesine ve buradan gelir elde etmesine katkı sağlayacaktır.

- Kars gibi, Bakü de Avrupa ve Asya arasında lojistik merkeze dönüşecektir. Limanlarının önemi bu proje ile daha da artacaktır.

- Azerbaycan için BTK demiryolunun büyük kısmının Azerbaycan'dan geçtiği için daha fazla tarife geliri elde edecektir.

- Azerbaycan demiryolu transit taşımacılığında yıllık en az 50 milyon dolar gelir sağlayacağı öngörülmektedir. [28]

- Özellikle Azerbaycan'ın Gürcistan'a kredisiyle projenin hayata geçmesi gelişmişlik seviyesindeki artışı da gösterme noktasında belirtmeye değer bir husustur.

Bununla beraber, Azerbaycan bölgenin diğer güçleri olan Rusya ve İran ile bağları koparmamakta ve denge siyasetine devam etmektedir. BTK demiryolu Azerbaycan'ı yalnız Türkiye ile işbirliği yapmaması, dengeyi korumak adına ve bu dengenin de verdiği getirilerden faydalanmaktadır. BTK'nın açılışından hemen sonra Tahran'da Rusya, İran ve Azerbaycan Cumhurbaşkanı tarafından Reş – Astara – Moskova – Helsinki demir ve kara yolunun bağlanması kararlaştırıldı. 15 yıl önce Yeni İpek Yolu'na alternatif yol olarak İran, Ermenistan ve Rusya tarafından planlanılmaktaydı. Ancak, görüldüğü gibi, Ermenistan'ın yerini Azerbaycan almaktadır. Böylelikle, Azerbaycan'ın denge siyasetini bölgesel güç oluşturan komşularıyla başarılı devam ettiği sonucuna varılmaktadır. [29]

### **BTK Demiryolunun Gürcistan'a Katkısı**

BTK projesi Eski Gürcistan Cumhurbaşkanı Mikhail Saakaşvili tarafından "jeopolitik devrim" olarak tanımlanmıştır. Projenin Gürcistan açısından da birçok artışı olduğu belirtilmelidir.

- Yukarıda belirtildiği gibi, Gürcistan'ın Rusya ile savaşından dolayı Gürcistan'ın Avrupa'ya geçiti kapanmıştır. BTK demiryolu sayesinde Gürcistan izolasyondan kurtulmayı başarmıştır.

- Gürcistan'ın başka projelerde olduğu gibi transit ülke olma konumunu bu demiryolu vasıtasıyla da korunacaktır.

- Gürcistan daha bağımsız şekilde Avrupa'ya bağlanacaktır.

- BTK demiryolu projesinin yalnız ticari taşımacılıkta bulunmaması, aynı zamanda yolcu taşımacılığı da yapması Gürcistan'ın önemli gelir kaynağından olan turizm sektörünü geliştirecektir.

- BTK Demiryolu ile daha önce Karadeniz Limanı olan Poti şehrine getirilmeyen yükler de adı geçen demiryolu vasıtasıyla taşınacaktır.

- Rusya – Gürcistan savaşından sonra, Ahılkelek'te bulunan 62. Askeri Üs kapatılmıştır. Bu kapatılma ekonomik zarara ve orada yaşayan Ermenilerin itirazına yol açmıştır. BTK demiryolunun inşası ekonomik zararı kapatmaya imkan vermiştir. [30]

- BTK demiryolu Gürcistan'ın ekonomik açıdan aşağı düzeyde bulunan bölgelerinden geçmektedir. Bu bölgelerde de Azerbaycan Türkleri yaşamakta ve onların bu duruma karşı itirazları bulunmaktadır. BTK'nın bölgeye verecek olan ekonomik ve ticari katkısı onların da memnuniyetine sebep olarak Gürcistan merkezi hükümetine sadık olmasına sebep olacaktır.

- BTK demiryolunun Gürcistan arazisinden geçtiği Cavakheti ve Ahılkelek gibi bölgelerde sık sık etnik zeminde Gürcü – Ermeni, Azerbaycan Türkü – Ermeni karşıdurumları mevcut olmaktadır. BTK demiryolunun açılmasıyla bölgede insanlar arası iletişimi güçlendirerek refah ve barışı getirmeyi amaçladığından etnik karşıdurumların azalacağı öngörülmektedir.[31]

- Ayrıca, BTK projesinin gerçekleştirilmesi için mali krizde bulunan Gürcistan, Gürcistan tarafındaki demiryollarının inşası ve onarımı için Azerbaycan'dan finansal destek almıştır. Bu da Gürcistan için siyasi ve ekonomik bir fırsat yaratmıştır.

### **BTK Demiryolu Projesine Uluslararası Tepkiler**

BTK projesinin önemini vurgulamak için, Washington merkezli Stratejik ve Uluslararası Çalışmalar Merkezi, 2017'de izlenmesi gereken 17 projeye dikkat çekmiştir. BTK projesi aralarında "Yeniden Birleşen Asya" bölümünde yer almıştır.[32]

BTK Demiryolu Projesi'nin gerçekleştirilmesi için ilk adımlar atılmaya başladığında projenin finans problemleri ortaya çıkmıştır. Gürcistan Dışişleri Bakanı Gela Bejuasvili ve Ekonomi Geliştirme Bakanı Giorgi Arveladze "ABD bankaları BTK projesini finanse etmeyecek, fakat projenin gerçekleştirilmesi için diğer kaynaklar bulundu ve proje muhakkak gerçekleşecek" ifadeleriyle projenin gerçekleştirilmesiyle ilgili kararlığını vurguladı. Aynı dönemde ABD'nin Avrupa ve Asya konularında Devlet Sekreter Yardımcısı Matthew Bryza ABD'nin pozisyonunu şöyle açıklamıştır: "Washington bölgenin bütün ülkelerini birbirine bağlayan bu tip projelerin desteklenmesini istediğinden dolayı BTK projesine karşı çıkıyor". Ancak buna rağmen, "ABD, BTK demiryolu inşaatını tabi ki yasaklayamaz. Eğer Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye demiryolunun inşaatını istiyorlarsa, ABD buna karşı çıkamaz" ifadelerinde de bulunmuştur.[33]

Forbes Dergisine göre, BTK projesinin en önemli üstünlüğünden biri Rusya'yı bypass etmesidir. Buna sebep 2014 yılında ABD ve AB Rusya ve Ukrayna arasında çıkan krize göre, Rusya'ya yaptırım uygulamasından sonra AB'den gelen tarım mallarının Rusya arazisine girmesini veya Rusya üzerinden geçmesini yasaklamıştı.[34] BTK demiryolu projesi gelecekte böyle bir durumun tekrarlanması halinde Batı'ya alternatif sunacağı için desteklenmektedir. Rusya AB'ye karşı böyle bir yaptırım yapmasa bile yeni koridor veya diğer koridor öneminden hiçbir şey kaybetmemekte, aksine ticari mal akışını hızlandırmaktadır.

ABD'nin Azerbaycan'daki Büyükelçisi Robert Sekuta BTK Demiryolunun açılışını Avrasya'da daha güçlü ticari ve ulaştırma ilişkilerin ortaya çıkmasına katkıda bulunacağını beyan etmiştir.

AB Azerbaycan Temsilciliği AB'nin yeni demiryolu koridorunu desteklediğini belirtmiş. Bu yatırımlar, altyapının geliştirilmesi ve lojistiğin eşgüdümü, iletişim kurma, yeni iş fırsatları yaratma ve ticareti artırmaya

katkıda bulunacağını ifade etmiştir.

Daha önce de belirtildiği 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 bulundu ancak istediği sonucu elde edememiştir.[35] Azerbaycan Dışişleri Bakanı Elmar Memmedyarov'un açıklamasına göre, Ermenistan'ın BTK projesine katılması Azerbaycan'ın işgal ettiği topraklarını geri verdikten sonra mümkün olacağını belirtmiştir. BTK'nın açılışı yapıldıktan sonra Ermenistan Millet Meclisi'nin Başkan Yardımcısı Eduard Şarmazanov ise, eğer Azerbaycan Ermenistan'ın bu projeye katılmasını istiyorsa Dağlık Karabağ'ın hukuksal bağımsızlığını kabul etmesi gerektiğini belirtmiştir.[36] BTK'nın açılışı yapıldıktan sonra, Ermeni uzmanlar tarafından aslında bu projenin iktisadi ve lojistik bir projeden daha çok siyasi proje olduğu ve amacının da Ermenistan'ı ablukada tutmak olduğunu belirtmişlerdir.[37]

Gürcistan tarafında ise fikirler ikiye ayrılmaktadır. Bazı iktisatçılar söz konusu proje için bu kadar kredinin alınmasının ne kadar doğru olduğunu tartışmaktadırlar. Ancak, sonuç itibarı ile bu iktisatçılar aynı zamanda Gürcistan'ın ihraç edecek doğal kaynakları olmadığını ve yüksek gelirin ancak Gürcistan'ın transit ülke olması hesabına elde edildiğini belirtmektedirler. Uzmanlar Gürcistan'ın stratejik konumundan dolayı Batı, ABD ve Rusya tarafından ilgi odağı olduklarını kabul etmektedirler. BTK projesi de Gürcistan için büyük olanaklar sunmaktadır.[38] Gürcistan Atlantik Konseyi Başkan Yardımcısı Batu Kuteliya Gürcistan'ın BTK sayesinde dünya lojistik sistemine katılması sonucunda Poti ve Anakliya gibi deniz limanlarının aktifleşeceği görüşündedir. Ayrıca, BTK hükümet politikasının Batı'yla entegrasyonu politikasını desteklemektedir.[39]

## Değerlendirme

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 çözülmesinde katkı sağlayacaktır. BTK demiryolunun yalnız Doğu ve Batı'yı değil ileride Kuzey ve Güney'i bağlayacak potansiyele de sahiptir. BTK demiryolu daha sonra İran üzerindeki demiryolu ağlarına bağlanarak Pakistan'a uzanabilecektir. Böylece, projenin aslında bölgede belli ülkelerin birleşerek diğer ülkeleri dışlamak gibi amacının olmadığı da açıkça ortaya çıkmaktadır. Daha önemlisi ise gelecekteki projelerin temelinde yer alacak BTK Demiryolu, bütün bu projelerin merkezini oluşturabilecektir.

Projenin bir sonucu "iki devlet tek millet" kavramının sahaya uygulanışının somut bir göstergesi olmasıdır. Türkiye ve Azerbaycan arasındaki kardeşlik bağları iki ülke arasındaki ilişkilerin geliştirilmesinin ötesinde bölgesel mekanizmaların da ön ayağı olmaktadır. BTK Demiryolu, üçlü mekanizmanın bir sonucu olduğu belirtilmiştir, bu üçlü mekanizma incelendiğinde ise bunun çekirdeğinde Türkiye ile Azerbaycan'ın olduğu görülmektedir. Dolayısıyla BTK Demiryolu projesindeki "lokomotif" unsurun Türkiye – Azerbaycan ilişkileri olduğu yadsınmayacak bir gerçek olarak bir kez daha karşımıza çıkmıştır. 1992'de açılışı yapılan Aras Nehri üzerinden Dilucu ile Sederek'i bağlayan "Hasret Köprüsü" veya "Umut Köprüsü" olarak bilinen köprünün BTK gibi ciddi bir seviyeye gelmesi iki ülke arası sıkı bağları ve hızla artan potansiyeli göstermek açısından kıymetlidir. Tarihi bağlarla bağlı iki ülke petrol ve doğalgaz boru hatlarıyla birbirine bağlandıktan sonra bu sefer de demir bağlarla birbirine bağlanmıştır. İlk bölümde "Demir İpek Yolu'nun Kalbi" olarak betimlenen bu proje

ikili ilişkiler göz önüne alındığında “kardeşliğin demir bağları” olarak pekala değerlendirilebilecektir.

BTK demiryolu projesiyle Türkiye'nin ortak kültür ve değerleri paylaştığı Orta Asya Türk Cumhuriyetlerine doğrudan bağlantısının kurulması, Azerbaycan'ın da doğrudan Batı ile 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 # 2008-2009 2008-2009 2008-2009 stratejik pekiştiren üçüncü en önemli projelerinden 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'ı proje kapsamı dışında bırakarak bölgede pozisyonunu zayıflatmaktadır. Öte yandan Avrupa Birliği ve Amerika Birleşik Devletleri'nden bir finansal yardım alınmayarak Rusya ve İran'ın isteksizliği karşısında hayata geçirilen bu projenin yerli ve milli olduğu özellikle belirtilmelidir. Bu noktada devletlerin birbiriyle yardımlaşmasının işbirliğinin sadece kağıt üstünde olmadığını kanıtlamıştır.

---

[1] Serap Ovalı, “Traceca Projesi ve Türkiye”, Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, Sayı: 1, Yaz 2008, s. 152-153.

[2] Timuçin Kodaman ve İsa Burak Gonca, “Jeoekonomik Hayaller: Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi'nin Orta Asya'da Algısı”, İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi, Cilt: 5, Sayı: 5, Temmuz 2016, s. 1254.

[3] Bakı – Tbilisi – Qars Yeni Demir Yolu, Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Fondu, [http://www.oilfund.az/az\\_az/layiheler/baki-tbilisi-qars-demir-yolu.asp](http://www.oilfund.az/az_az/layiheler/baki-tbilisi-qars-demir-yolu.asp) (Erişim Tarihi: 10.11.2017)

[4] Adem Üzümcü, Sıdika Akdeniz, “Yeni İpek Yolu: TRACECA ve BTK Demiryolu Projesi”, Avrasya Etüdleri, Yıl: 20, Sayı: 45, Ocak 2014, s. 193.

[5] Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nda İlk Tren Mersin'e Hesaplanandan 10 Saat Erken Ulaştı, 04. 11. 2017, <http://www.milliyet.com.tr/baku-tiflis-kars-demiryolu-nda-ilk-tren-mersin-yerelhaber-2382517/>, # 2008-2009 2008-2009

5.11.2017)

[6] Hakan Emanet, “BTK Demiryolunun Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Uluslar arası Ticarete Katkısı”, Dış Ticaret 1B, 2016, s. 147.

[7] A. g. m.

[8] “BTK Kıtaları Birleştirecek”, Demiryolu, Demiryolu Taşımacılığı Derneği Resmi Yayını, Sayı: 35, Eylül 2016, s. 26.

[9] John C. K. Daly, Will Kazakhstan Become a Full Partner in the Baku-Tbilisi-Kars Railway? Eurasia Daily Monitor Volume: 11 Issue: 7, January 2014, <https://jamestown.org/program/will-kazakhstan-become-a-full-partner-in-the-baku-tbilisi-kars-railway/>, (Erişim Tarihi: 02. 11. 2017)

[10] Samuel Lussac, “The Baku-Tbilisi-Kars Railroad And Its Geopolitical Implications for the South Caucasus”, Caucasian Review Of International Affairs, Volume: 2 (4) – Autumn 2008, s . 213.

[11] Bradley Jardine , “Full Steam Ahead: Long-Awaited Baku-Tbilisi-Kars Railway Opens”, 30. 10. 2017, <http://www.eurasianet.org/node/85776> (Erişim Tarihi: 3. 11. 2017)

[12] Problem In Construction Of Baku-Tbilisi-Kars Railway To Be Eliminated, 01. 09. 2015, <http://news.az/articles/economy/100769>, (Erişim Tarihi: 3. 11. 2017)

[13] Dışışleri Bakanı Sayın Mevlüt Çavuşoğlu'nun Gürcistan Dışışleri Bakanı Mikheil Janelidze ile Ortak Basın Toplantısında Yaptığı Konuşma, Tiflis, 17. 02. 2016, <http://www.mfa.gov.tr/disisleri-bakani-sayin-mevlut-cavusoglu-nun-gurcistan-disisleri-bakani-mikheil-janelidze-ile-ortak-basin-toplantisinda-yaptigi.tr.mfa>, # 7 777777 (Erişim Tarihi: 3. 11. 2017)

[14] Bakan Aşşı : Bakü-Tiflis-Kars Projesinde Geçikmeler Yaşanıyor, 2. 10. 2015, <https://tr.trend.az/business/2439404.html>, (Erişim Tarihi: 3. 11. 2017).

[15]Ahmet Gencehan Babiş, “Kardeşliğin Demir Bağları: BTK Demiryolu”, 31. 10. 2017, [http://www.turksam.org/tr/makale-detay/1565-kardesligin-demir-baglari-baku-tiflis-kars-demiryolu#\\_ftn2](http://www.turksam.org/tr/makale-detay/1565-kardesligin-demir-baglari-baku-tiflis-kars-demiryolu#_ftn2), (Erişim Tarihi: 3. 11. 2017).

[16] Erdal Tanas Karagöl, “Modern İpek Yolu”, Seta Perspektif, Sayı: 174, Mayıs 2017, s. 6.

[17] Mitat Çelikpala ve Cavid Veliyev, “Azerbaycan – Gürcistan – Türkiye Bölgesel İşbirliğinin Başarı Örneđi”, Center for International and European Studies, Kadir Has Üniversitesi, Mart 2015, s. 17.

[18] Türkiye Cumhuriyeti ile Gürcistan Cumhuriyeti Arasında Dostluk, İşbirliği ve İyi Komşuluk Anlaşması, Resmi Gazete, 29. 09. 1992, s. 2.

[19] Türkiye Cumhuriyeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Arasında Dostluk, İşbirliği ve İyi Komşuluk Anlaşması, Resmî Gazete, 21.3.1993, s. 240.

[20] Sedat Çal, “Bakü – Tiflis – Ceyhan Boru Hattı Projesi Kapsamındaki Anlaşmaların Hukuki Yönden Deđerlendirilmesi”, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, Cilt: 63, Sayı: 4, 2008, s. 94.

[21] Meliha Ener ve Orhan Ahmedov, “Türkiye-Azerbaycan Petrol-Doğalgaz Boru Hattı Projelerinin Ülke Ekonomileri ve Avrupa Birliği Açısından Önemi”, 2. Ulusal İktisat Kongresi’nde Sunulan Bildiri, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 2008, s. 126.

[22] Çelikpala, s. 12.

[23] Dışişleri Bakanı Sn. Ahmet Davutoğlu’nun, Azerbaycan Dışişleri Elmar Memedyarov ve Gürcistan Dışişleri Bakanı Grigol Vashadze ile Ortak Basın Toplantısı, 8. 06. 2012, Trabzon, Atatürk Köşkü, [http://www.mfa.gov.tr/disisleri-bakani-sn\\_-ahmet-davutoglu\\_nun\\_-azerbaycan-disisleri-elmar-memedyarov-ve-gurcistan-disisleri-bakani-grigol-vashadze-il.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/disisleri-bakani-sn_-ahmet-davutoglu_nun_-azerbaycan-disisleri-elmar-memedyarov-ve-gurcistan-disisleri-bakani-grigol-vashadze-il.tr.mfa), (Erişim Tarihi: 4. 11. 2017).

[24] Wade Shepard, “How Azerbaijan, Georgia, And Turkey Subverted Russia And Isolated Armenia With New Railway”, 30. 10. 2017, <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/10/30/new-silk-road-azerbaijan-georgia-and-turkey-unite-over-new-rail-line-armenia-further-isolated/#3da2edfa3aff>, # 2 222222 2222222 2 2017).

[25] Hüseyin Tutar, Gökhan Elyıldırım, Evren Demir, Burak Aydoğdu, Musa Erdal ve İsa Boztemir, “TRA2 Bölgesinde Sınır Ticareti ve Sınır Kapıları: Sosyo-Ekonomik Bir Analiz Sorunlar ve Çözüm Önerileri”, Teknik Rapor, Serka, Kasım 2012, s. 3.

[26] Demir İpekyolu Nedir? Demir İpekyolu Güzergahı Neresi, 30. 10. 2017, <http://www.aksam.com.tr/yasam/demir-ipekyolu-nedir-demir-ipekyolu-guzergahi-neresi/haber-674264>, # 2 222222 Tarihi: 4. 11. 2017).

[27] Asrın Projesi Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattında Sona Gelindi, 15. 11. 2016, <http://www.milliyet.com.tr/asrin-projesi-baku-tiflis-kars-gundem-2345479/>, (Erişim Tarihi: 5. 11. 2017).



[28] Lidiya Parhomçik, Hayal Ayça Şimşek ve Rassul Arin, “Avrasya Entegrasyon Sürecine Yeni Bir Aşama: BTK”, Eurasian Research İnstitute, Akhmet Yassawi University, No 7, [http://www.ayy.edu.tr/static/aae\\_haftalik/aae\\_bulten\\_tr\\_7.pdf](http://www.ayy.edu.tr/static/aae_haftalik/aae_bulten_tr_7.pdf), (Erişim Tarihi: 19. 11. 2017)

[29] Azerbaycan: “Denge Politikasına Devam Mı?”, 09. 11. 2017, <http://www.turksam.org/tr/haberin-yorumu-detay/1580-azerbaycan-%EF%BF%BDdenge-politikasina-devam-mi>, # 1 11111111 11111111 11111111 11111111 (2017)

[30] Lussac, s. 219.

[31] A. g. m., s. 219.

[32] Özge Nur Öğütçü, “Baku-Tbilisi-Kars Railway And Regional Connectivity”, 20. 02. 2017, <https://www.dailysabah.com/op-ed/2017/02/20/baku-tbilisi-kars-railway-and-regional-connectivity>, # 1 11111111 (Tarihi: 5. 11. 2017).

[33] Roin Kavrelişvili, “Günümüz Gürcü Basınında BTK Demiryolu İnşaatı”, Karadeniz Dergisi, Yıl: 3, Sayı: 12, Aralık 2011, s. 192 – 193.

[34] Shepard.

[35] Armenia Attempts To Obstruct Baku-Tbilisi-Kars Railway, 19. 05. 2016, <http://www.azernews.az/business/96861.html>, (Erişim Tarihi: 14. 11. 2017).

[36] “If Azerbaijan wants Armenia to join Baku – Tbilisi – Kars, it should recognize Artshakh`s Independence”, 2. 11. 2017, <https://armenpress.am/eng/news/911151/if-azerbaijan-wants-armenia-to-join-baku-tbilisi-kars-railway-it-should-recognize-artsakh%E2%80%99s-independence.html>, (Erişim Tarihi: 14. 11. 2017).

[37] Проект Баку-Тбилиси-Карс: Кому На Самом Деле Выгодна Новая Магистраль, 30. 10. 2017, <https://ru.armeniasputnik.am/analytics/20171030/9256545/proekt-baku-tbilisi-kars-komu-na-samom-dele-vygodna-novaya-magistral.html>, (Erişim Tarihi: 14. 11. 2017).

[38] Яна Израэлян, “Баку-Тбилиси-Карс: стоит ли овчинка выделки?”, 2. 11.2017, <https://www.opendemocracy.net/od-russia/yana-israelyan/btk-stoit-li-ovchinka-vydelki>, # 1 222222 2222222 2017).

[39] Открылась Железная Дорога Баку-Тбилиси-Карс, 30. 10. 2017, <https://www.golos-ameriki.ru/a/nc-launch-of-baku-tbilisi-kars-railway/4092258.html>, (Erişim Tarihi: 14. 11. 2017).