



(5)

## MODERN İPEK YOLUNDA BAKÜ-TİFLİS-KARS KESİNTİSİZ DEMİRYOLU HATTI PROJESİ Cihan KÜÇÜKYILDIZ

### ÖZET

İpek yolu coğrafi keşiflerin başlamasına kadar altın çağını yaşamıştır. Coğrafi keşiflerle yeni ticaret yollarının bulunması ile de önemini kaybetmiştir. Dolayısıyla bu bölge ve bölgede olan ticarete önemini yitirmiştir.

1991 yılında dağılan Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliğinin (SSCB) dağılması ile kapalı olan Orta Asya ve Kafkasya bölgesinde enerji kaynaklarının bulunması bölgenin önemini artırmıştır. Dünyanın enerjiye ihtiyaç duyması dünya ve bölge ülkelerinin gözlerinin buraya çevirmesine neden olmuştur. Ve bölgedeki enerjinin taşınması için bölgenin güvenli ve stratejik ülkesi olan Türkiye'nin de içinde olduğu çeşitli projeler (NABUCCO, TRACECA, Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu Hattı, Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı) planlanıp uygulanmaya başlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** İpek Yolu, Enerji, NABUCCO, TRACECA, Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu Hattı, Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı

### ABSTRACT

Geographical discoveries had its golden age until the start of the Silk Road. A geographical discovery has lost its importance with the discovery of new trade routes. So it has lost its importance in trade with the region and the region.

Crumbling of the Soviet Union in 1991 (USSR), which closed with the disintegration of energy resources in Central Asia and the Caucasus region have increased the importance of the region. The world's energy needs them to translate here has caused the eyes of the world and the countries of the region. And for the transport of energy in the area of the region in which Turkey is a safe country, a variety of strategic projects (NABUCCO, TRACECA, the Baku-Tbilisi-Kars railway line UPS, The Baku-Tbilisi-Ceyhan Oil Pipeline) planned and is being implemented.

**Keywords:** The Silk Road, Energy, NABUCCO, TRACECA, the Baku-Tbilisi-Kars railway line UPS, The Baku-Tbilisi-Ceyhan Oil Pipeline

### A) Giriş

Kafkasya ve Orta Asya Bölgeleri Türk İslam ve Dünya medeniyetleri açısından zengin bir kültürel, dini, ticari bir mirasa sahiptir. Dünya ticareti açısından önemli olan, yüzyıllar boyu hem bölgedeki ve bölge üzerinde bulunan milletlerin hem de Çin ve Türk devletlerinin egemen olmak istediği İpek Yolu coğrafi keşiflerin başlamasına kadar yani ortaçağa kadar altın dönemi yaşamıştır. Bu yol Çin'den başlayıp Orta Asya ve Kafkaslar üzerinden Avrupa'ya ulaşan ticari bir yol olup geçtiği bölgedeki dönemin devletlerine veya milletlerine ticari ve kültürel bir zenginlik, çeşitlilik kazandırmıştır.



Ancak bu ticari ve kültürel yol Coğrafi Keşiflerin başlaması ile önemini yitirmiş dolayısıyla bölgede önemini yitirmiştir. Özellikle Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliğinin (SSCB) dağılması ile önemini kaybeden Orta Asya'da ve Kafkasya'daki enerji kaynaklarının bulunması ve jeopolitiğinin artması bölge ve dünya ülkelerinin gözlerini buraya çevirdi. Bu enerji kaynaklarının Avrupa ve Dünya piyasalarına dağıtımı için çeşitli projeler üretilmiştir. Bu projelerin bir kısmı ise jeopolitik açıdan önemli olan ve ulaşım yollarının kavşağı olan Anadolu'dan yani Türkiye üzerinden geçmektedir.

Bu projelerin hayata geçmesi ile kavşak noktasında olan Türkiye'nin jeopolitik önemi artmış ve artacaktır. Enerjini taşınması için hazırlanan ve diğer adı enerji koridoru olan bu projelerden bazıları şunlardır: Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı, Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu hattı (İpek Demiryolu), NABUCCO v.b gibi projeler ilerleme sağlarken Türkiye'yi de olumlu yönde etkilemektedir. Özellikle Türkiye bu gibi projelere önem vermesindeki neden ise bu bölge ile tarihten gelen miras ile enerji ve diğer sektörlerde yapacağı yatırımlarda bu bölgeye önem vermekte ve açılmaktadır.

Türkiye Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu hattı projesini uygulamaya koymasındaki neden ise Türkiye Orta Asya ve Kafkasya'ya ulaşmak için üç yolu kullanmaktadır. Bunlardan ilk olarak İran üzerinden, ikincisi kuzeyden Gürcistan ve Rusya üzerinden, üçüncüsü ise Süveyş Kanalı vasıtası ile Hindistan gibi bölgeye yakın ülkeler üzerinden ulaşmaktadır. Türkiye bu yolu kısaltmak ve tarihten aldığı miras ile Orta Türk Cumhuriyetleri ve Kafkasya ile ilişkilerini artırmak için bu projeyi uygulamaya sokarak önem vermektedir. Bu çalışmanın hazırlanmasındaki nedenlere gelindiğinde ise Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu hattı ve çalışması ile ilgili bilgi vermektir. Eğer bu proje tamamlanır ise Türkiye'nin bölgeye ulaşmasındaki sıkıntılar azalacak, bölge ülkeler ile ilişkileri artacak zaten Türkiye'de var olan jeopolitik önemi artacaktır. Bu çalışmanın yapılmasındaki nedenlerden biri de budur.

## B) İpek Yolu Tarihine Genel Bir Bakış

### 1) İpek Yolu Tarihi

Doğudan batıya doğru gelişen bu ticari harekette daha önceki çağlardan beri kullanılmakta olan bir yol şebekesinden yararlanılmıştır. Yoğun bir şekilde ipek, porselen, kâğıt, baharat ve değerli taşlardan taşınmasının yanında kıtalara arasındaki kültürel alışverişini de imkân sağlayan bu binlerce kilometre uzunluğundaki kervan yolları zaman içinde İpek Yolu olarak adlandırılmıştır. İpek Yolu Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu olmasının ötesinde, 2000 yıldan beri bölgede yaşayan kültürlerin, dinlerin, ırkların da izlerini taşımakta ve olağanüstü bir tarihsel ve kültürel zenginlik sunmaktadır.

İpek Yolu sadece tüccarların değil, aynı zamanda doğudan batıya ve batıdan doğuya bilgilerin, orduların, dinlerin ve kültürlerin de yolu olmuştur. Milattan yüzyıllar önce Mısırlılar, daha sonra da Romalılar, Çinlilerden ipek satın alırlardı. Ulaşım ise daha sonra İpek Yolu adı verilen güzergâhı izleyen kervanlarla sağlanırdı. İpek endüstrisi, eski çağlardan beri birçok milletin hayatında çok önemli bir yer tutmuştur. Uzak Doğudan gelen ipek ve baharat, Batı dünyası için, uluslararası ilişkilerde önemli bir rol oynamıştır.<sup>92</sup>

<sup>92</sup> <http://tr.wikipedia.org> (Erişim Tarihi: 09 Şubat 2012)



Ancak coğrafi keşiflerin başlaması ve yeni ticaret yollarının bulunması ile İpek Yolu eski canlılığını yitirmiş ve önemini kaybetmiştir. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliğinin (SSCB) ile Orta Asya'da ve Kafkasya'da bulunan enerji kaynaklarının bulunması ile bölgenin önemi artmıştır.

Sovyetler Birliğini bıraktığı ekonomik miras ve Moskova merkezli ekonomik sistemin gerekli kıldığı Rusya'ya bağımlılık, Orta Asya Cumhuriyetlerinin dünyaya yeniden açılma konusunda elini kolunu bağlamıştır. Bu dönemde en çok tartışılan konuların başında İpek Yolunun yeniden canlandırılması olmuştur. Doğu-Batı güzergâhında ve kuzeyden güneye olmak üzere pek çok yeni İpek Yolu projeleri orta çıkmıştır.<sup>93</sup>

## 2) Tarihi İpek Yolu Güzergâhı ve Haritası

İpek Yolunun Tarım Havzası'nın kuzeyinden geçen kuzey rotasını ünlü tarihçi Herodot M.Ö 450 yılında ayrıntılı bir şekilde tarif etmiştir, güzergâh merkezlerine de oradaki yerli halkların isimlerini vermiştir. Herodot'un tarifine göre kuzey rotası Don Nehri ağzından başlayarak ilk olarak kuzeye ve hemen sonra Partların bölgesine doğru doğuya ilerlemekte, oradan da Çin'in batısında bulunan Kansu şehrinde son bulan Tanrı Dağları'nın kuzeyindeki kervan yolu üzerinden geçmektedir. Güney rotasına ilişkin buna benzer bir tarif bulunmamaktadır. Ancak güney rotası yeniden kurgulandığında, rota Mezopotamya'dan başlamaktadır; fakat bu veri kesin değildir.

İpek Yolu Anadolu'da Antakya'da başlayıp, Gaziantep'ten geçerek İran ve Afganistan'ın kuzeyinde Pamir Ovası'na kadar uzanmaktadır. Ayrıca Güneydoğu Bölgesi'nde bulunan Gaziantep ve Malatya'yı geçip, Trakya üzerinden ve Ege kıyılarında İzmir, Karadeniz'de Trabzon ve Sinop, Akdeniz'de ise Alanya ve Antalya gibi önemli limanlar üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır. Üçüncü bir yol da Mısır ve Mezopotamya rotalarının birleşmesi ile meydana gelen Narmada Nehrinin Hint Okyanusu'na döküldüğü Hindistan'ın liman kenti Bargyzağa şehrine ulaşan deniz ve kara yollarının birleşimi ile oluşmaktadır. Her üç rota da İpek Yolu'nun yüzyıllar süren gelişmesi sonucu ortaya çıkmıştır.<sup>94</sup>

## C) SSCB Sonrası Orta Asya ve Kafkasya'nın Kısaca Genel Durumu

1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılması, Orta Asya cumhuriyetleri için yeni bir altın çağın başlangıcı olarak değerlendirilmiştir. Özellikle Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan'ın sahip oldukları zengin doğal kaynaklar, bağımsızlığını ve kalkınmanın anahtarı olarak görülmüştür. Ancak çok geçmeden fark edilen altyapı eksiklikleri, ulus devlet ve millî kimlik oluşturma sürecinin beklenildiği kadar kolay olmadığını ortaya çıkarmıştır. Sovyetler Birliği'nin bıraktığı ekonomik miras ve Moskova merkezli ekonomik sistemin gerekli kıldığı Rusya'ya bağımlılık, Orta Asya cumhuriyetlerinin dünyaya yeniden açılma konusunda elini kolunu bağlamıştır.<sup>95</sup>

<sup>93</sup> Orta Asya ile Güney Asya Arasında Modern İpek Yolu Projesi: Afganistan, Pakistan ve Hindistan'ın Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile İlişkileri / Fırat Purtaş; editör: Murat Yılmaz - Ankara: Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi, 2011 64 s: 19x27 cm. (Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi. İnceleme-Araştırma dizisi; yayın no: 06) Giriş Bölümü, syf: 11

<sup>94</sup> <http://tr.wikipedia.org> (Erişim Tarihi: 09 Şubat 2012)

<sup>95</sup> Orta Asya ile Güney Asya Arasında Modern İpek Yolu Projesi: Afganistan, Pakistan ve Hindistan'ın Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile İlişkileri / Fırat Purtaş; editör: Murat Yılmaz - Ankara: Hoca Ahmet



Sovyetler Birliğinin dağılması ile önem kazanan bir diğer bölge ise Kafkasya ve Hazar Denizi çevresidir. Sovyetlerin dağılması ile bağımsızlıklarını kazanan Kafkaslar ve Hazar Deniz çevre ülkeleri çeşitli uluslararası devletlerin rekabetlerini ve kendi içlerinde sorunlar yaşamış ve yaşamaktadır.

20.yüzyılın başında bağımsızlıklarını kazanan Hazar çevresindeki Türk Cumhuriyetleri, Sovyet döneminin politikaları ürünü olan ekonomik sıkıntılar, toprakları içerisinde bulunan azınlıkların durumu, Rusya'ya bağımlı olmadan dünyaya açılabilme gibi sorunların çözüm yollarını ararken, bölge dışındaki devletler artan ihtiyaçlarını karşılamak için Hazar Denizi enerji kaynaklarından en çok payı nasıl alabiliriz telaşına düştüler. ABD'nin başını çektiği dünyanın enerji ihtiyacı gittikçe artan devletleri bölgenin petrol ve doğalgaz kaynaklarını Basra Körfezi'ne alternatif olarak gördüler.

Özellikle ABD, Basra Körfezi civarındaki istikrarsızlıklar ve OPEC ülkelerinin tekel oluşturma yolundaki uygulamaları nedeniyle Hazar petrollerini fırsat olarak görüyordu. 1991 sonrasında başta Amerika Birleşik Devletleri, Rusya, Çin, Avrupa Birliği ülkeleri, Türkiye ve İran gibi bölgede stratejik amaçları olan ülkeler arasında Hazar petrollerinden yararlanmak için bir yarış başladı. Böyle bir durumda doğal olarak ittifaklar ve ortak projeler de meydana geldi.<sup>96</sup>

Orta Asya batıya projelerinde Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı, Erzurum-Tiflis-Bakü doğalgaz boru hattı, Kars-Tiflis-Bakü demiryolu hattı gibi projelerle Türkiye büyük ilerleme sağlarken, AB'nin NABUCCO, TRACECA ve TACİS projeleri de gündemde olmuştur.<sup>97</sup>

#### D) Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu Hattı (İpek Demiryolu) Projesi

Orta Asya ve Kafkasya da Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliğinin (SSCB) dağılması ile bağımsızlıklarının kazanan devletlerle ortak yapılan projelerle İpek Yolunun ticaret ve hem kültürel hem de tarihsel olarak yeniden canlandırılması için gündeme gelmiş ve şuan birçok devam eden proje bulunmaktadır. İşte bunlardan biri olan Bakü-Tiflis-Kars kesintisiz demiryolu projesidir.

Bakü-Tiflis-Kars kesintisiz demiryolu hattı planı yapılmış ve uzun yıllardan bu yana gündemde bulunan demiryolu projesi. Demir İpek Yolu olarak adlandırılmaktadır. Demiryolu hattı Azerbaycan'ın başkenti Bakü şehriden Gürcistan'ın Tiflis ve Ahılkelek şehirlerinden geçerek Türkiye'nin Kars şehrine gidecektir. Bu demiryolu hattı Azerbaycan'la Türkiye'yi birleştirmeyi

---

Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi, 2011 64 s: 19x27 cm. (Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi.

İnceleme-Araştırma dizisi; yayın no: 06) Giriş Bölümü, syf: 11

<sup>96</sup> Sovyet Sonrası Dönemde Hazar Çevresinde Yaşanan Rekabet / Dr. Mustafa GÖKÇE/ Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi / Cilt 1/3 Bahar 2008

<sup>97</sup> Orta Asya ile Güney Asya Arasında Modern İpek Yolu Projesi: Afganistan, Pakistan ve Hindistan'ın Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile İlişkileri / Fırat Purtaş; editör: Murat Yılmaz - Ankara: Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi, 2011 64 s: 19x27 cm. (Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi. İnceleme-Araştırma dizisi; yayın no: 06) Giriş Bölümü, syf: 11



amaçlamaktadır.<sup>98</sup> Türkiye'nin Azerbaycan ve Türk Cumhuriyetleri ile doğrudan bağlantısını sağlayacak olan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu projesi ile ilgili 7 Şubat 2007 tarihinden Gürcistan'ın başkenti Tiflis'te Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında bir çerçeve anlaşma imzalanmıştır.<sup>99</sup>

Projenin son durumuna gelindiğinde ise:

Projenin 20.09.2007 tarihinde ihalesi yapılmış olup, söz konusu iş 289.838.988 TL'lik bedel ile Özgün Yapı Sanayi ve Ticaret A.Ş + Çelikler Taahhüt İnşaat ve Sanayi A.Ş Ortak Girişimine ihale edilmiştir. Söz konusu işe ait sözleşme 02.05.2008 tarihinde imzalanmış olup, 04.05.2008 tarihinde yer teslimi yapılarak şantiye faaliyetlerine başlanılmıştır. İnşaat çalışmaları devam etmektedir. Söz konusu işe Ekim 2011 ayı itibarı 329 milyon TL harcama yapılarak %92 oranında gerçekleştirme sağlanmıştır. Kars-Tiflis Demiryolu projesinin Gürcistan'daki 28 km.lik kesiminde ise inşaat faaliyetleri devam etmektedir.<sup>100</sup>

### 1) Projenin Önemi

İstanbul Boğazında sürdürülen Marmaray Projesi'nin de tamamlanmasına paralel olarak, Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu Projesi hayata geçirildiğinde Avrupa'dan Çin'e demiryoluyla kesintisiz yük taşınması mümkün hale gelecek. Böylece Avrupa ile orta Asya arasındaki yük taşımalarının tamamının demiryoluna kaydırılması planlanmaktadır.<sup>101</sup> Ayrıca proje Türkiye'nin tarihten aldığı kültürel ve tarihi mirası ile Kafkasya ve Orta Asya'daki bölge ülkelerle yakınlaşmasına, ekonomik olarak bakıldığında ise bölgede bulunan doğalgaz ve petrol yataklarına kolay ulaşımına bölgenin dünya'ya Türkiye üzerinden açılması açısından önemli bir proje niteliğindedir.

Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu Hattı Projesi, Türkiye ile Gürcistan arasında doğrudan demiryolu bağlantısı kurmak ve mevcut demiryolu hattıyla Gürcistan üzerinden Türkiye ile Azerbaycan, Orta Asya, Çin ve Moğolistan arasında demiryolu bağlantısı oluşturmak amacını taşımaktadır. Gürcistan'da, Tiflis'ten Ahılkelek'e kadar Sovyetler Birliği döneminden kalma halen kullanımda olan bir demiryolu bulunmaktadır. Kars ile Ahılkelek arasında demiryolu inşası ile Türkiye, Tiflis'e oradan da Bakü'ye ve Güney Kafkasya'ya bağlanma olanağına kavuşacaktır.

Böylece Türkiye'nin Sovyetler Birliği döneminden kalma, Ermenistan'dan geçen Kars-Gümrü-Ayrum-Tiflis demiryolu güzergâhına olan ihtiyacı ortadan kalkacaktır. Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu ile İran üzerinden geçen mevcut doğu-batı koridoruna alternatif bir güzergâhın oluşturulması; Orta Asya'nın Hazar üzerinden Türkiye'ye bağlanması; Türkiye üzerinden Marmaray Projesi ile de Avrupa-Orta Asya arasında daha kısa ve daha güvenli bir yol üzerinden ulaşımın sağlanması; Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan üzerinden geçen "Demiryolu-Denizyolu Kombine Taşımacılığı" ile Orta Asya'nın Akdeniz'e

<sup>98</sup> <http://tr.wikipedia.org> (Erişim Tarihi: 10 Şubat 2012)

<sup>99</sup> <http://www.ulasim2023.org> (Erişim Tarihi: 11 Şubat 2012), 18 Ekim 2008 Ali Osman Akalan, Hacettepe Üniversitesi doktora öğrencisi; KÖKSAV Kurucular Kurulu Üyesidir.

<sup>100</sup> <http://www.kugm.gov.tr>, (Erişim Tarihi: 11 Şubat 2012)

<sup>101</sup> <http://tr.wikipedia.org> (Erişim Tarihi: 11 Şubat 2012)



bağlanması ve Orta Asya ile yapılan transit taşımacılıkta Türkiye'nin önemli bir konuma getirilmesi planlanmıştır.<sup>102</sup>

**E) Değerlendirme**

Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu hattının tamamlanması ile Türkiye bölgeden tarihten aldığı kültürel ve tarihi mirası ile bağları güçlenecek, ekonomik olarak ise bölgeye üç farklı güzergâh ile ulaşan Türkiye son zamanlarda bölgede artan, inşaat sektöründeki yeri artacaktır. Enerji açısından ulaşımı ve alımı daha da ucuzlayacaktır. Bölgenin ise Sovyetler Birliği sonrası dünyaya piyasasına zaten açılmıştı ancak hattın tamamlanması ile bölge bir koridor görevi üstlenen Türkiye üzerinden ulaşacaktır. Böyle bir yolu kullanması ile bölge ülkeleri kolay bir şekilde kendisine iktisadi bir kalkınma sağlayacaktır. Türkiye ise ulaşımdan ve enerji kaynağına kolay bir şekilde ulaşması ile iktisadi olarak kalkınacaktır. Bunların yanında yüzyıllar boyu bir birine uzak kalan ve aynı millettten olan diğer devletlerle ilişkileri artarak güçleneceğine inanmaktayız.

**F) Kaynakça**

- Orta Asya ile Güney Asya Arasında Modern İpek Yolu Projesi: Afganistan, Pakistan ve Hindistan'ın Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile İlişkileri / Fırat Purtaş; editör: Murat Yılmaz - Ankara: Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi, 2011 64 s: 19x27 cm. (Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi. İnceleme-Araştırma dizisi; yayın no: 06) PURTAŞ, Fırat
- Sovyet Sonrası Dönemde Hazar Çevresinde Yaşanan Rekabet / Dr. GÖKÇE Mustafa/ Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi / Cilt 1/3 Bahar 2008
- <http://www.ulasim2023.org> (Erişim Tarihi: 11 Şubat 2012), 18 Ekim 2008 Hacettepe Üniversitesi doktora öğrencisi; KÖKSAV Kurucular Kurulu Üyesi, AKALAN Osman Ali
- <http://www.kugm.gov.tr>, (Erişim Tarihi: 11 Şubat 2012)
- <http://tr.wikipedia.org> (Erişim Tarihi: 09-10-11 Şubat 2012)

<sup>102</sup> <http://www.ulasim2023.org> (Erişim Tarihi: 11 Şubat 2012), 18 Ekim 2008 Ali Osman Akalan, Hacettepe Üniversitesi doktora öğrencisi; KÖKSAV Kurucular Kurulu Üyesidir.