Gönderim Tarihi: 26.09.2016

Kabul Tarihi: 19.06.2017

**TÜRKİYE VE AZERBAYCAN ARASINDA ULAŞTIRMA
İŞBİRLİĞİ: ÇAĞDAŞ İPEK YOLU ÜZERİNE BÖLGESEL VE
KÜRESEL BİR ANALİZ**
**Transport Cooperation Between Turkey and Azerbaijan: Regional and Global
Analysis of Modern Silk Road**

Ulviye AYDIN

Dr., Manisa Celal Bayar Üniversitesi
ulaydin91@hotmail.com

Çalışmanın Türü: Araştırma

Öz

Azerbaycan ile Türkiye arasında çok eski tarihlere dayanan ve ulusal zemin üzerinde gelişmiş siyasi, kültürel ve sosyal bağlar, Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti üzerinden sadece 11 km.lik bir kara sınırı ile birleşmesine ve deniz yolu taşımacılığı imkânı olmamasına rağmen ulaştırma alanında stratejik işbirliğinin öne çıkmasına neden olmuştur. Uluslararası sistemde yaşanan, özellikle SSCB'nin dağılmasını takip eden yıllarda ivmelenen siyasi ve ekonomik gelişmelerin jeopolitik dinamikleri nedeniyle, tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan Azerbaycan ile Türkiye ortak ulaştırma stratejileri izlemiş, küresel etkileri olan taşımacılık projeleri gerçekleştirmiştir. Bu nedenle bu çalışmada ulaştırma alanındaki işbirliğinin etkileri sadece iki ülke arasındaki boyutu ile değil, aynı zamanda bölgesel ve küresel bağlamda ele alınmış, Ermenistan'ın Azerbaycan ve Türkiye ile yaşadığı sorunlar, giderek artan ekonomik sıkıntılara bir türlü çözüm bulamayan Gürcistan ile Rusya arasındaki etnik kökenli anlaşmazlıklar, AB ve Rusya arasında Ukrayna anlaşmazlığının sıcak çatışmaya varan sonuçları gibi dinamikler ekseninde incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Avrupa Birliği, Azerbaycan, Türkiye, İpek Yolu, Enerji Koridoru, BTE, TANAP, TAP

Abstract

Political, cultural and social relations, which have been shaped in national ground since the ancient times, has turned out a strategic cooperation recently between Azerbaijan and Turkey despite there is only 11 km-long land border via Nakhichevan Autonomous Republic and no waterway connection for maritime transportation of shipping. Due to geopolitical dynamics of economic and politic affairs, experienced in the international system and accelerated just after the fall of the Soviet Union, Azerbaijan and Turkey, both located on the Silk Route, introduced common transportation strategies and put forward transportation projects which have global affects. Because of these reasons, in this study, the transportation cooperation between these two countries are handled not only restricted with in between Azerbaijan and Turkey, but also regional and global level and investigated in the light of dynamics such as Armenia's

problem with Azerbaijan and Turkey, Georgia (which has not been able to provide a solid solution for its economic problems) -Russia ethnic conflict and dispute between the EU and Ukraine, which had been turn out to hot war.

Keywords: Azerbaijan and Turkey The Silk Route, Energy corridor, BTE, TANAP, TAP

GİRİŞ

1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından bağımsızlığına kavuşan ülkelere yönelik olarak Türkiye'nin o döneme kadar izlediği dış politikada kayda değer dönüşümler yaşanmış, pasif siyasetin yerini daha aktif yaklaşımlar almıştır.

Bu kapsamda Türkiye, bağımsızlığını koşulsuz tanıdığı üç bölge ülkesinden (diğer ikisi Gürcistan ve Ermenistan) birisi olan Azerbaycan ile ilişkilerine diğerlerine göre daha yoğun etnik, dini ve kültürel bağlar nedeniyle önem verdiğini başta birçok alanda işbirliği anlaşmaları imzalayarak göstermiştir.

İki ülke arasındaki tüm işbirliği alanlarında başarılı olmanın ön koşulu olması nedeniyle ulaştırma sektörü, kısa sürede ikili ilişkilerin kayda değer bir bileşeni haline gelmiştir.

Türkiye ve Azerbaycan arasında kara, hava, deniz, boru hattı ve kombine taşımacılık alanlarında imzalanan ikili işbirliği anlaşmaları ile öngörülen projelerin zamanla hayata geçirilmeye başlamasının ardından, iki ülkenin sadece bölgesel değil, aynı zamanda küresel anlamda stratejik etkinliklerinin artması, bölgesel ve küresel seviyede dış politika dengelerinde değişimlere neden olmuştur.

Türkiye ve Azerbaycan arasındaki ulaştırma işbirliğine, aralarındaki coğrafi bağlantıyı sağlayan Gürcistan'ın da dâhil olması üzerine bir başka boyut eklenmiştir. Bu sayede, (Rusya ile yaşadığı sıcak savaşa¹ varan anlaşmazlığın tetiklediği kısıtlayıcı ve baskılayıcı Rus dış politikası tehdidi altındaki) Gürcistan, bir türlü çözüm bulamadığı ekonomik sorunlarına kaynak üretme imkânına kavuşmuştur.

Bundan başka, Batı merkezli çok uluslu işletmelerin üretimlerini Asya'ya kaydırmaları ile küresel ticaret dengeleri değişmiştir. Başta yükselen ekonomi Çin'de olmak üzere bölgede üretilen malların Batı

¹1989 yılında Güney Osetya'nın Kuzey ile birleşmek istemesiyle başlayan gerginliğin ardından çıkan ve Güney Osetya Savaşı olarak bilinen savaş sonrasında Gürcistan, Rusya ile tüm diplomatik ilişkilerini kesmiş, BDT örgütünden ayrılmıştır.

pazarlarına taşınması ihtiyacının hacimsel olarak artması ve bunun sonucunda tarihi İpek Yolu'nun canlanmaya başlaması Kafkas ülkelerini sadece siyasi istikrar ve barış içinde yaşamaya değil, aynı zamanda işbirliği yapmaya zorlamaktadır.

Ancak başlatılan projelerin sonuçlanması ve taraflara bahsedilen getirilerinin teminat altına alınabilmesi için bölgede uzun süredir devam eden anlaşmazlıkların bir an önce giderilmesi ve Kafkasya'da kalıcı barış ve sürdürülebilir istikrarın sağlanması gerekmektedir.

Bölgedeki diğer ülkelerin bu üç ülkenin işbirliğine katılmama gerekçeleri farklıydı. Rusya yüzyıllardır hükmettiği bu topraklardan fiili olarak çekilmiş olsa da küresel aktör misyonunu ve bölgedeki etkisini kaybetmek istemiyordu. Putin ile birlikte izlemeye başladığı *enerjiye dayalı dış politikasının* zayıflamasını istemeyen Rusya'nın Avrupa'nın ana doğal gaz tedarikçisi konumunu korumak için "bölgeden çekilirken miras bıraktığı dondurulmuş sorunları" kullanarak sürece olumsuz etki etmeye çalıştı. Rusya'dan başka İran 1979 Devrimi'nden sonra başta ABD olmak üzere batı dünyası ile yaşadığı sorunlar, Ermenistan ise hem Azerbaycan topraklarını işgal etmiş olması, hem de Türkiye'ye karşı sözde "Ermeni soykırımı" ve toprak iddiaları nedeniyle bu işbirliğinin dışında kalmıştır. Özellikle Ermenistan için kayda değer kayıplara neden olan bu olumsuzluğun giderilmesi adına, gerek Türkiye'nin, gerekse Azerbaycan'ın barış, istikrar ve işbirliğinin tüm bölgeyi kapsaması amacıyla bu ülkelere yönelik çabaları sonuçsuz kalmıştır. Bölgedeki diğer ülkelere rağmen, Türkiye ile Azerbaycan (aynı zamanda Gürcistan) demokratik Batı değerleri üzerinden birbirleri ile işbirliği yapmayı başarmış, bu sayede birçok ulaştırma projesini başarılı olarak gerçekleştirmişlerdir.

Bu üç ülke arasındaki işbirliği sürecine ivme kazandıran başka unsurlar da olduğunu belirtmek gerekir. Küresel enerji pazarındaki gelişmeler bunlardan ilkidir. Özellikle Batı'da giderek artan enerji arz güvenliği sorunu² (kronikleşen siyasi sorunları son yıllarda sıcak savaşlara

² AB'nin 2050'lerde enerji ithalat bağımlılığının yüzde 80'lere çıkacağını öngörülmesi, başta ABD ve İngiltere olmak üzere petrol ihraç eden ülkelerin artan ihtiyaçlarını mevcut rezervleri ile karşılayamamaları, ABD'nin Irak müdahalesi ile ivmelenen Ortadoğu bölgesindeki istikrarsızlık, çevre baskısı ile artan doğal gaz tüketim oranları, Ukrayna ile yaşanan sorunlar nedeni ile kesintiye uğrayan Rus doğal gazı, *enerji arz güvenliği* konusunu (giderek artan bir ivme ile hidrokarbon [petrol ve doğalgaz] enerjilere bağımlılığı hale gelen) Batılı ülkelerin ve uluslararası gündemin ilk sıralarına taşımıştır.

dönüşen) Ortadoğu'ya alternatif olarak Hazar hidrokarbon enerji kaynaklarının öne çıkmasına neden olmuş, petrol ve doğal gazın Batı pazarlarına taşınmaya başlanmasına ile bölgedeki işbirliğine enerji boyutu eklenmiştir.

Bu kapsamda sırası ile önce Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) petrol boru hattı projesi hayata geçirilmiş, ardından Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) doğalgaz hattı faaliyete başlamıştır. Son olarak Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi (TANAP) anlaşması ve TANAP'ın ilerleyen dönemde Trans Adriyatik Doğalgaz Boru Hattı'na (TAP) bağlanmasını öngören anlaşma imzalanmıştır.

Bundan başka, demiryolu ağırlıklı çok uluslu projeler kapsamında *21. Yüzyılın İpek Yolu Projesi* olarak anılan ve Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu olan AB'nin TRACECA programı ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesinin tamamlanmak üzere olması, bölgedeki işbirliğine bir başka boyut kazandırmıştır.

Ana hatları ile kısaca bahsedilen gelişmeleri ele alan bu çalışma, genel olarak üç bölüm olarak tasarlanmıştır. İlk bölümde Türkiye ve Azerbaycan arasındaki ulaştırma işbirliğinin arka planından kısaca bahsedilmiş, ikinci bölümde iki ülke arasında oluşturulan ulaştırma ortaklığına Gürcistan'ın da dahil olmasının sonrasında yaşananlar, devamında ise bu üç ülkenin yaptığı ulaştırma işbirliğinin küresel etkileri ele alınmıştır.

1. Türkiye – Azerbaycan Arasında Ulaştırma İşbirliğinin Arka Planı

Türkiye, 30 Ağustos 1991 tarihinde bağımsızlığını ilan eden Azerbaycan Cumhuriyeti'ni 9 Kasım 1991'de tanıyan ilk devlet³ olmuştur. Ancak Türkiye ve Azerbaycan arasında ulaştırma işbirliğinin temelleri, çok daha önce SSCB döneminde, Azerbaycan SSCB Başbakanı Ayaz Mutalibov başkanlığındaki Azerbaycan heyetinin 5-10 Ocak 1990 tarihleri arasındaki Ankara ziyareti esnasında atılmıştır. Anılan ziyaret sırasında yapılan müzakereler sonucunda taraflar, Türkiye ve SSCB arasında mevcut ticari ve ekonomik işbirliği anlaşmaları ve Türkiye ile Azerbaycan arasındaki tarihi ve kültürel bağları da göz önüne alarak ticari ve ekonomik ilişkilerin, ulaştırma ve haberleşme imkânlarının geliştirilmesi konusunda mutabık

³Azerbaycan'la 14 Ocak 1992 tarihinde imzalanan Protokolle diplomatik ilişki kurulmuş ve Başkonsolosluk olarak görev yapmakta olan Temsilciliğimiz Büyükelçilik düzeyine yükseltilmiştir. Dış İşleri Bakanlığı Resmi Sayfası (<http://www.mfa.gov.tr/turkiye-azerbaycan-siyasi-iliskileri.tr.mfa.>)

kalmışlardır. Taraflar, ayrıca, Türkiye Cumhuriyeti ile SSCB arasında "Sadarak" mevkiinde karayolundan yük ve yolcu taşımacılığına ilişkin bir anlaşmanın imzalanması ve SSCB-Sadarak-Nahçıvan hudut hattındaki karayolunun bir an önce tamamlanmasıyla sınır ticaretine işlerlik kazandırılmasını kararlaştırmışlardır. Yine 19 Eylül 1990 tarihinde Azerbaycan hükümet heyetinin Türkiye'yi resmi ziyareti sırasında ticari ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi, sınır ticareti, deniz ve nehir taşımacılığı, Türkiye Cumhuriyeti ve Azerbaycan Cumhuriyeti arasında ulaşım, karayolu ve demiryolları köprüsünün inşaat sorunları, Bakü-İstanbul devamlı ve mevsimlik uçak seferlerinin gerçekleştirilmesi konularında protokol ve anlaşmalar imzalanmıştır (Mihmandarlı, 1992). Bu çerçevede, Bakü-İstanbul-Bakü arasında Azerbaycan'ın "Azal" uçak şirketi tarafından devamlı uçak seferleri yapılması, Nisan 1991 tarihinden itibaren Türk Hava Yolları'nın aynı güzergahta uçak seferleri gerçekleştirecek olması, Aras nehri üzerinden kara ve demiryolu köprüsünün projelendirme ve inşaat çalışmaları üstüne kontrat imzalanması, haberleşme sisteminin Türkiye aracılığıyla uluslararası haberleşme sistemine bağlanması konuları hükme bağlanmıştır.

Azerbaycan resmen bağımsızlığını ilan ettiği tarihten sonra iki taraf arasındaki ilişkiler ivmelenmiş ve derinleşmiştir. 1 Kasım 1992 tarihinde Türk hükümeti ile Azerbaycan hükümeti arasında imzalanan Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Anlaşması⁴ çerçevesinde ulaştırma ve telekomünikasyon öncelikli alanlardan biri olarak vurgulanmış, yine aynı tarihte iki taraf arasında liman, demiryolu ve havaalanı inşaatlarını amaçlayan Ulaştırma Altyapısı İşbirliği Anlaşması imzalanmıştır. Ayrıca, 1 Kasım 1992 tarihinde imzalanan başka bir anlaşma⁵ ile iki ülke arasında uluslararası karayolu taşımacılığının temeli atılmıştır. Söz konusu anlaşma ile Türkiye ve Azerbaycan arasında ve toprakları üzerinden transit olarak yolcu ve eşya taşımacılığı ile ilgili hususlar resmen teyit edilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti arasında hava taşımacılığının geliştirilmesi, yolcu taşımacılığının artırılması, aynı zamanda, taraflar arasında denizcilik ilişkilerinin geliştirilmesi, Azerbaycan'da mevcut limanların yeniden yapılması ve modernizasyonu açısından deniz gemilerinin temini, teknik teçhizat ve hizmet personelinin eğitimi konusunda Ankara'da 5 Mayıs 1997

⁴Anlaşmanın tam metni için bakınız: Resmî Gazete; Milletlerarası Andlaşma, Karar Sayısı: 2007/12614, 11 Ekim 2007 Perşembe, Sayı: 26670 (<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/10/20071011-3.htm>).

⁵Türkiye ile Azerbaycan Cumhuriyeti Arasında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması, Anlaşmanın tam metni için bakınız: www.tobb.org.tr)

tarhinde imzalananan iki ayrı anlaşma⁶ ile resmileştirilmiştir. Bahsi geçen anlaşmalar bağımsızlığının ilk döneminde Azerbaycan ve Türkiye arasındaki ulaştırma işbirliğinin yasal dayanaklarını oluşturmuştur.

İlerleyen dönemlerde Türkiye ve Azerbaycan arasında dış ticaret hacmi artmıştır. Tablo 1’de iki ülke arasında 1996-2016 döneminde gerçekleşen dış ticaret verileri yer almaktadır. Genel olarak artan bir çizgide devam eden ticaret hacminin ekonomik krizlerden etkilendiği görülmektedir. Dünya ekonomisinde yaşanan kriz ve petrol fiyatlarında yaşanan düşüş nedeniyle Azerbaycan Milli Bankı’nın dalgalı kur sistemine geçilmesi yönündeki kararı sonucu ülkede Şubat 2015 ve Aralık 2015’de meydana gelen devalüasyonlarda Manat Euro ve Dolar karşısında ilkinde %33, ikincisinde %47 civarında değer kaybetmiştir. Azerbaycan ekonomisinin sıkıntılı bir süreçten geçmesi 2015 ve 2016’da Türkiye’nin bu ülkeye yapmış olduğu ihracat miktarının da azalmasına neden olmuştur.

Tablo 1. Türkiye- Azerbaycan Dış Ticareti (Milyon USD)

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
1996	240	39	279	201
1997	320	58	378	262
1998	327	50	377	277
1999	248	44	292	204
2000	230	96	326	134
2001	225	78	303	147
2002	231	65	296	166
2003	315	123	438	192
2004	403	136	539	267
2005	528	208	736	320
2006	695	297	992	398
2007	1.047	186	1.233	861
2008	1.667	363	2.030	1.304
2009	1.400	141	1.541	1.259
2010	1.550	253	1.803	1.297

⁶Anlaşmanın tam metni için bakınız: Kanun No. 4440, Kabul Tarihi: 5.8.1999, Dönem: 21 Yasama Yılı: 1, (<https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem21/yil01/ss150m.htm>).

2011	2.063	262	2.325	1.801
2012	2.584	340	2.924	2.244
2013	2.960	334	3.294	2.626
2014	2.876	291	3.167	2.585
2015	1.900	232	2.132	1.668
2016	1.285	278	1.563	1.007

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri, Şubat 2017

Dış ticarete yaşanan gelişmeler iki ülke arasında en çok kullanılan taşıma şekli olan karayolu eşya taşımacılığı sektörüne de yansımıştır. Tablo 2’de yer alan UND verilerine göre, 2007’de Türkiye’den Azerbaycan’a ihraç taşıması yapan araç sefer sayısı 17.255 iken, bu sayı 2014 yılında 50.805’e yükselmiştir. Son iki yılda azalan ticaret hacmi 2016 yılında ihraç taşımaları sayısının da 26.553’e kadar düşmesine neden olmuştur. Sınırlarının büyük bir kısmını Ermenistan ve İran ile paylaşan Nahçıvan’ın Azerbaycan ile doğrudan kara bağlantısının olmayışı bölgenin güvenli bir ticari ortak olarak Türkiye’ye ağırlık vermesini sağlamaktadır. Nitekim Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti’ne ihraç yükü taşıyan araç sefer sayısı ciddi bir artış yakalayarak, 2007 yılında 20.762 iken, 2016 yılında 57.567 olmuştur.

Tablo 2. Azerbaycan’a (İkili) Taşıma Yapan Türk Araçları

Yıllar	2007	2008	2009	2010-	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Azerbaycan ihracat taşıması	22.122	39.043	34.492	37.507	47.809	24.271	37.641	50.805	35.207	26.553
Azerbaycan ithalat taşıması	-	-	-	2.177	2.093	3.254	3.807	4.338	3.279	4.681
Nahçıvan	20.762	27.716	30.611	36.821	38.209	40.425	60.010	26.604	33.920	57.567

Kaynak: Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2017

İki ülke arasında karayolu taşımacılığı büyük çoğunlukla teknik donanım ve işletmecilik özellikleri bakımından daha iyi seviyede olan Türk nakliyecileri tarafından gerçekleştirilmektedir. Söz konusu seferlerde esasen Sarp ve Türkgözü sınır kapıları kullanılarak, Gürcistan güzergâhı tercih edilmektedir.

İkili taşımalardan başka, Türk araçları, Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'ne yaptıkları taşımalarda İran güzergâhı yerine, Azerbaycan üzerinden Hazar geçişini kullanmak istemektedir. Bu çerçevede 13 Kasım 2013 tarihinde Ankara'da imzalanan *Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşması*⁷ bu alanda kayda değer katkı sağlamıştır.

Anlaşma gereği, iki ülke arasında kombine taşımacılık olanaklarının geliştirilmesi, uluslararası standartlara uygun olarak liman, demiryolu, denizyolu, karayolu ve terminal işletmeciliğinin yerine getirilmesi, Ro-Ro gemilerinin temini, fiyat ve zaman çizelgesi gibi hususlar hükme bağlanmıştır. “Demir İpek Yolu” olarak da bilinen Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi inşaatına paralel olarak yürütülen bu çalışmalar ülkeler arası kombine taşımacılığı teşvik edecektir.

Türkiye ve Azerbaycan arasında ulaştırma işbirliğinin en çok dikkat çeken kısmı, hiç kuşkusuz, boru hattı taşımacılığıdır. 1990'lı yıllarda Azerbaycan hükümetinin uyguladığı strateji iki ülkeyi iki önemli proje ile - BTC ve BTE - bir-birine kenetlemiştir. Bu projeler ve 2018 yılında doğalgaz akımına açılacak olan TANAP ile Türkiye ve Azerbaycan arasındaki ulaştırma işbirliği ikili çerçeveyi aşarak bölgesel, dahası, küresel boyutlara varmaktadır.

2. Türkiye – Azerbaycan Ulaştırma İşbirliğinin Bölgesel Boyutu

Geçen süre zarfında Türkiye ve Azerbaycan arasındaki ulaştırma işbirliği gelişerek ikili çerçeveyi aşmış, bölgesel boyuta ulaşmıştır. Türkiye ve Azerbaycan arasında doğrudan kara sınırının olmayışı ve bölgenin jeopolitik özellikleri bunun en önemli nedenlerinden biridir. Bilindiği üzere, Türkiye ve Azerbaycan arasında Nahçıvan üzerinden sadece 11 km-lik bir kara sınırı bulunmaktadır. Büyük Atatürk'ün deyimi ile “Türk'ün kapısı” (Hacıyev & Habibbeyli, 2007) olarak bilinen bu sınır başkent Ankara ile başkent Bakü arasında doğrudan kara bağlantısı sağlamak için yetersizdir. Bu anlamda iki ülke arasında doğrudan kara ve hava irtibatının oluşturulması coğrafi olarak mümkün değildir. Türkiye ve Azerbaycan ya Ermenistan, ya Gürcistan veya İran üzerinden ulaşım imkânına sahiptir.

Bölgenin jeopolitik kısıtlamaları her iki ülke hükümetini de seçimlerini Gürcistan'dan yana yapmaya zorlamıştır. Bir taraftan Ermenistan'ın Azerbaycan topraklarının işgal etmesi, diğer taraftan Ermenistan'ın Türkiye'ye karşı sözde “Ermeni soykırımı” iddiaları

⁷ Anlaşmanın tam metni için bakınız: TBMM resmi sayfası, [https:// www2.tbmm.gov.tr/d24/1/1-0913.pdf](https://www.tbmm.gov.tr/d24/1/1-0913.pdf)

nedeniyle Türk-Ermeni sınırlarının kapalı olması bu ülke ile işbirliğini imkansız hale getirmiştir. Bunun dışında, İran'ın siyasi yapısı Batı yönlü politika izleyen Türkiye ve Azerbaycan'ın dış politika öncelikleri ile örtüşmemiştir. Ermenistan'ın bölgesel işbirliği dışında kalması Batı'yı ne kadar rahatsız etse de, İran ile her hangi bir işbirliği girişimi yapılmaması da bir o kadar memnun etmiştir. Bütün bunların yanı sıra, 2003 Gül Devrimi ile Batı'nın "takdirini kazanan" Gürcistan'ın Rusya'nın etki alanından kurtulma isteği Türkiye ve Azerbaycan için bir fırsat yaratmıştır. Böylece, Gürcistan Türkiye ile Azerbaycan'ı coğrafi olarak birleştiren ülke konumuna gelmiştir.

Aynı dönemlerde fiziki bağları güçlendirmek amacıyla Sarp'a ek olarak Türkiye-Gürcistan arasındaki ikinci kapı olan *Türkgözü-Ahıska Sınır Kapısı* açılmış, böylece Azerbaycan'ın başkenti Bakü, Türkiye'ye üç yüz kilometre daha yakınlaşmıştır (Çelikpala & Veliyev, 2015). Türkiye-Gürcistan arasında üçüncü geçiş noktası olarak 18 Ekim 2015'de faaliyete başlayan Çıldır/Aktaş-Kartsakhi sınır kapısı da bu anlamda takdir edilecek bir gelişmedir. Söz konusu kapının açılışı ile sadece İstanbul-Tiflis arasındaki mesafe üç yüz otuz kilometre kısaltmamıştır. Bu sınır kapısı Azerbaycan'ı da Türkiye'ye iki yüz kilometre daha da yakınlaştırmıştır (T.C. Ekonomi Bakanlığı, 2015).

Türkiye ile kara sınırlarının yanı sıra, Karadeniz'de de kıyıdaş olan Gürcistan'ın, denize çıkışı olmayan Azerbaycan için tarihi önemi bir kez daha görülmüştür. Dolayısıyla, üç ülkenin 1990'lı yılların ortasında başlayan ve 2000'lerde ivme kazanarak boyutlanan karşılıklı ikili ilişkileri Haziran 2012'de imzalanan Trabzon Deklarasyonu⁸ ile resmen üçlü ilişkilere dönüşmüştür. Üçlü işbirliği; ortak siyasi, ekonomik ve ticari çıkarların geliştirilmesinin yanı sıra bölgesel güvenlik sorunlarına barışçıl ve ortaklaşa çözümler üretilmesine ve stratejik işbirliğine gidilmesine odaklanmıştır (Çelikpala & Veliyev, 2015).

Üçlü işbirliğinin temellerine bakıldığında, Türkiye'nin Azerbaycan'ın bağımsızlığını tanıyan ilk, Gürcistan'ın bağımsızlığını tanıyan üçüncü ülke olduğu görülmektedir. Bu dönemde Azerbaycan'ın, enerji kaynaklarını tarihinde ilk kez Rusya'dan bağımsız işletme hakkına kavuşmasıyla, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'nın da içinde bulunduğu Batılı petrol şirketleri ile *Asrın Anlaşması* olarak anılan metnin imzalanması bölgede önemli bir işbirliğinin başlangıcı olmuştur. Anlaşma ile Azerbaycan

⁸Deklarasyonun tam metni için bakınız: "Trabzon Declaration released after Turkey-Azerbaijan-Georgia trilateral meeting", URL: <http://www.dha.com.tr/haberdetay.asp?tarih=05.04.2013&Newsid=324307&Categoryid=10> (02.04.2013).

petrollerinin önceden olduğu gibi Rusya üzerinden değil, Gürcistan ve Türkiye üzerinden geçecek yeni bir boru hattıyla batı pazarlarına ulaştırma hedeflenmiştir. *Asrın Anlaşması* hedefine 2005 yılında ulaşılmış, Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) petrol boru hattı üzerinden ham petrol taşınmaya başlanmıştır. Boru hattı taşımacılığının emniyetli, ekonomik ve çevre dostu olması gibi avantajlarının yanı sıra, BTC petrol boru hattı ile *Doğu-Batı Enerji Koridoru*'nun en önemli kısmı tamamlanmış, hem Türkiye'nin, hem Azerbaycan'ın, hem de Gürcistan'ın siyasi ve iktisadi istikrarına katkı sağlanmış, hem de bölgeye öncesi ile mukayese edilemeyecek şekilde jeopolitik katma değer sağlanmıştır. BTC hattı, enerji üreticisi ülke unvanına sahip olan Azerbaycan'a hem de transit ülke konumu kazandırmıştır. Benzer şekilde Türkiye de transit ülke haline gelmiş, giderek artan enerji açığını kapatmak için oluşturduğu ulusal enerji politikasını başta BTC boru hattı olmak üzere bu gibi projelere dayalı olarak biçimlendirmiştir.

Gürcistan, sadece coğrafi kısıtlarından değil, aynı zamanda, Türkiye ve Azerbaycan'ın savunduğu bağımsız, siyasi ve ekonomik istikrara sahip, barış ve refahın hakim olduğu bölgesel işbirliği fikrini benimsediği için bahsi geçen ortaklığın bir parçasını oluşturmuştur. Böylece, *Türkiye-Azerbaycan Ulaştırma İşbirliği* de ikili zeminden çıkarak, bölgesel boyut kazanmıştır.

BTC projesinin başarılı bir şekilde gerçekleştirilmeye başlaması Hazar'ın Azerbaycan'a ait bölümünde bulunan en büyük gaz yatağı olan, *1 trilyon 200 bin m³* civarında doğalgaz rezervine sahip olduğu tahmin edilen Şahdeniz yatağının ortak işletilmesine ilişkin 4 Haziran 1996 tarihinde imzalanan sözleşme (Aliyev, 2008) çerçevesinde üretilecek gazın satışı için dış pazarların aranması ve doğalgaz boru hattı güzergâhının belirlenmesi konusunu gündeme getirmiştir.

Müzakere ve incelemeler sonucu hem satış pazarı, hem de transit ülke olarak Türkiye ve Gürcistan bu bakımdan uygun bulunmuştur. Proje değeri *900 milyon dolar*, yıllık taşıma kapasitesi *20 milyar m³* olan Bakü-Tiflis-Erzurum doğalgaz hattının inşasına 16 Ekim 2004 tarihinde Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattının Azerbaycan ve Gürcistan kısmı birleştirildiği gün başlanmış, 2006 yılı sonunda tam kullanıma hazır hale getirilmiştir. Bu proje Güney Kafkasya'da barışın, karşılıklı çıkarlara dayanan ekonomik işbirliğinin, ülkeler arasında bütünleşme süreçlerinin güçlenmesine hız katarak hem Türkiye'nin, hem Azerbaycan'ın, hem de Gürcistan'ın mevcut coğrafyada birer lider ülke konumuna yükselmesini sağlamıştır.

Üç ülke arasındaki en kapsamlı projelerden biri olma özelliğini taşıyan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu projesi 1993 yılında Ankara'da yapılan Gürcistan-Türkiye Karma Ulaştırma Komisyonu Toplantısı'nda gündeme gelmiş, projenin gerçekleştirilmesi Ermeni lobisinin ABD aracılığıyla Gürcistan'a uyguladığı baskı sonucu bir süre ertelenmiştir. Temeli 2007 yılında atılan ve 2017 yılına kadar tamamlanması beklenen söz konusu proje ile Avrupa'dan Çin'e demiryoluyla kesintisiz yük taşınabilmesi, bu sayede Avrupa ile Orta Asya arasındaki yük taşımalarının tümünün de demiryolu ile yapılması öngörülmektedir. BTK demiryolu projesinin hizmete girmesinin ardından ilk aşamada yılda *1 milyon yolcu* ile *6.5 milyon ton yük* taşınması, daha sonra 2035'larda yaklaşık *17 bin ton yük* ile *3 milyon yolcu* taşınması hedefleniyor. (Dünya Gazetesi, 2014).

Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan arasında gelişen bölgesel ulaştırma işbirliğinin önemli getirilerinden birisi, Güney Kafkasya'da barış ve istikrar sağlamaktır. Karşılıklı coğrafi, ticari ve ekonomik bağımlılıklar bölge ülkelerini ulaştırma ortaklığının en üst düzeye yükseltmeye zorlamaktadır. Bu nedenle diğer ülkeler farklı gerekçelerle dışarda kalsa da Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan arasındaki ulaştırma işbirliği sağlam temeller üzerinde gelişmeye devam etmektedir.

3. Türkiye – Azerbaycan Ulaştırma İşbirliğinin Küresel Boyutu

SSCB'nin dağılmasının ardından yaşanan siyasi ve ekonomik gelişmelerin dinamikleri ve projelerin getirilerinin büyüklüğü Türkiye ile Azerbaycan arasındaki çok boyutlu işbirliğinin ulaştırma boyutunu, iki ülkenin arasındaki bölgesel nitelikli bir işbirliğinden başat aktörlerin de dikkatini çeken küresel boyuta taşımıştır.

Daha önce bahsedilen ulaştırma projelerinin bölgesel başarısı, bunların geliştirilerek küresel taşıma güzergâhları ile bütünleştirilmesine imkân sağlamış, ama aynı zamanda, AB'nin eski sosyalist ülkelere yönelik uyguladığı politikalar ve Hazar enerji kaynaklarına olan ilgisi, eşzamanlı olarak Türkiye-Azerbaycan ulaştırma işbirliğinin küresel boyut kazanmasına neden olmuştur. Dahası, ülkeler arasındaki ticari sınırların kalkması, Çin'in yakalamış olduğu hızlı yükseliş ve Doğu-Batı arasında artan ticaret hacmi dünyanın dikkatini Türkiye ve Azerbaycan'ın bulunduğu coğrafyaya yöneltmiştir.

AB, geçen yüzyılın 90'lı yıllarının başlarında yeni bağımsız devletlerle iş kurma, demokratik reformlar yapma, piyasa ekonomisinin altyapısını oluşturma, ticaret, ulaştırma alanında, gümrük-geçiş noktalarında çalışmaları pekiştirme amacıyla *TACIS* programını uygulamaya başlamıştır.

AB'nin bölgeye yönelik bir başka girişimi 1993 yılında başlatılan *Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)* projesidir. 5 Orta Asya ve 3 Güney Kafkasya ülkesinin taraf olduğu söz konusu projede Türkiye ve Azerbaycan birlikte yer almaktadır.

Doğu-Batı ekseninde en eski yollardan biri olan *İpek Yolu* koridorunun yeniden canlandırılması, ulaşım ve iletişim altyapılarının onarımı ve geliştirilmesini öngören programa (*enerji açığını kapatmak ve bölgedeki zenginliklerini Avrupa'ya taşımak amacıyla*) AB, projelerle destek olmaktadır. Doğu ile Batı arasındaki mal dolaşımı bu projenin temelini oluşturmaktadır. Sadece AB ile Çin arasındaki ticaret hacmi günlük 1 milyon Euro'dan fazladır. 2013 yılında AB ile Çin arasındaki mal ticareti 428 milyon Euro'nun üzerine çıkmıştır (AB Komisyonu, 2015).

Dolayısıyla, iki bölge arasındaki ticaret, yoğunluklu deniz yolu ve son dönemde yapılan yatırımlarla Rusya ve Kafkasya üzerinden geçen demiryolu rotalarından sağlanmaktadır. Bu ticaretin *İpek Yolu Güzergâhı* üzerinden geçmesi, sadece Türkiye, Azerbaycan veya Gürcistan değil, Kazakistan, Afganistan, Özbekistan gibi ülkelerin de küresel değer zincirleri ile bütünleşebilmesi için fırsat niteliğindedir (Kulaklıkaya, 2013). Bu fırsatı ekonomik refaha dönüştürebilmek adına ister Türkiye'nin, isterse de Azerbaycan'ın lojistik altyapı kapasitesinin bahsi geçen mal hareketliliğini en iyi şekilde yönetecek düzeye yükseltmesi gerekmektedir.

Tablo 3'de Türkiye ve Azerbaycan'ın Dünya Bankası tarafından 2007'den beri iki yılda bir yayımlanan, ülkelerin gümrük, taşımacılık, altyapı gibi lojistik alanındaki performanslarının değerlendirildiği, lojistik büyüme ve kalitenin ölçüldüğü *Küresel Lojistik Performans Endeksi* sıralamaları yer almaktadır.

Tablo 3. Türkiye ve Azerbaycan'ın Lojistik Performans Endeksi Sıralaması

Ülkeler	2007	2010	2012	2014	2016
Türkiye	34	39	27	30	34
Azerbaycan	111	89	116	125	-

Kaynak:, Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi,
<http://lpi.worldbank.org/international/global>

2007 yılında 150 ülke içerisinde Türkiye 34.cü, Azerbaycan ise 111.ci sırada yer almıştır. Dünya Bankası'nın 2010'da yayınladığı performans endeksinde 155 ülke yer almıştır. Türkiye bu sıralamada gerileyerek 39.cu, Azerbaycan ise yükselerek 89.cu olmuştur.

155 ülkenin bulunduğu 2012’de yayınlanan endekste Türkiye iyi bir performans sergileyerek 27.ci sıraya yükselirken, Azerbaycan 116.cı olarak daha düşük bir performans göstermiştir. 2014 yılında yayınlanan endekste 160 ülke içerisinde Türkiye 30.cu, Azerbaycan ise 125.ci sırada yer almıştır. Dünya Bankası’nın en son yayınladığı 2016 Lojistik Performans Endeksi’nde Türkiye 34.cü sırada yer alırken, Azerbaycan listede yer almamıştır. On yılda beş kez yayınlanan endekste yaklaşık 160 ülke içerisinde Türkiye’nin 30’lu, Azerbaycan’ın ise 100’lü sıralarda yer alması gözden geçirilmesi gereken bir husustur. Dolayısıyla hem Türkiye’nin, hem de Azerbaycan’ın lojistik altyapıların tamamlanması, liman hizmetleri, zamanlama, sınır geçişleri ve gümrük işlemleri gibi süreçleri yeniden gözden geçirerek, en kısa sürede iyileştirmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

Bu gelişmelere paralel olarak, 2012 yılında TRACECA Programı kapsamında yürütülen *Lojistik Merkezleri ve Deniz Otoyolları II* projesi kapsamında, Kazakistan’ın girişimiyle, TRACECA koridoru üzerinden, Çin sınırından başlayıp, Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye ile Avrupa sınırında son bulacak *İpek Rüzgarı* olarak adlandırılan blok tren projesi başlatılmıştır. Bu proje, kapıdan kapıya yapılan yük trafiğinin, Avrupa-Kafkasya-Asya Demiryolu koridoruna kaydırılması amacıyla gelişmiş elektronik altyapı ile bilgi alışverişi yapılması ve hızlı konteynır blok tren rotasının oluşturulmasını amaçlamaktadır. Bu projenin, Marmaray ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projeleri ile birleştirmesi ile Avrupa’dan Çine demiryoluyla kesintisiz yük taşınması mümkün olacaktır. Ayrıca, *İpek Rüzgarı* ile gümrük ve sınır geçişleri prosedürleri ortak tarife ve taşıma belgesi ile kolaylaştırılacak, daha çevreci bir yaklaşım çerçevesinde transit geçiş süresinin azaltılması ile ortalama 16 gün olan taşıma süresi 12 güne düşürülecektir.

Lojistik Merkezleri ve Deniz Otoyolları 2 projesi kapsamındaki en önemli gelişmelerden biri de Doğu-Batı arasındaki karayolu taşımacılığının kombine taşımacılığa kaydırılması amacıyla Hazar Denizi’nde *Bakü-Aktau-Türkmenbaşı* deniz otoyolu hattının hayata geçirilmesidir. *Lojistik Merkezleri ve Deniz Otoyolları* projesinin devamı niteliğinde olan söz konusu projeye göre, Çin’den Orta Asya ülkelerine demiryolu ile aktarılan mal hareketliliği, Hazar Denizi’ni deniz otoyolları ile geçerek, Bakü-Tiflis-Kars, devamında Marmaray veya ilgili Türk limanları veya Karadeniz üzerinden yine deniz otoyolları ile Avrupa pazarlarına ulaştırılacaktır (“Milliyet” Gazetesi, 2017).

Rusya ve İran’ın bölgedeki etkinliklerini sürdürmek isteyecekleri öngörüsünden hareketle gerekli altyapı yatırımlarının tamamlanmasının,

ülkelerarası transit geçiş anlaşmalarının imzalanmasının ve demiryolu ağındaki teknik eksikliklerin giderilmesinin kısa bir süre içerisinde gerçekleşeceği beklenmektedir.

Daha önce bahsedildiği gibi, Batı'nın artan enerji açığı, Türkiye ve Azerbaycan arasındaki ulaştırma işbirliğinde boru taşımacılığını ön plan çıkarmıştır. Putin yönetiminin ülkenin doğal kaynaklarını eski gücüne kavuşmak ve etki alanlarını korumak adına bir baskı aracı olarak kullanması, 2006 ve 2009 yıllarında *Ukrayna-Rusya doğal gaz krizleri* şeklinde tarihe geçerek AB'nin enerji arz güvenliğini tehdit etmiştir. Rusya'ya olan enerji bağımlılığını karşılıklı menfaat zemininde tutmaya çalışan AB, Kırım'ın ilhakı ile bir kez daha aynı sorunla karşılaşmıştır (Aydın, 2015:55).

Ortadoğu'da ABD'nin öncülük ettiği askeri müdahaleler sonucunda AB için Hazar enerji kaynakları önemli bir alternatif haline gelmiştir. Bu durumda Türkiye transit ülke, Azerbaycan ise hem üretici, hem de transit ülke özelliği ile bir kez daha ön plana çıkmaktadır. Halihazırda bölgenin en büyük petrol üreticisi olan Azerbaycan'ın AB ile enerji konusunda stratejik işbirliği anlaşması vardır. Söz konusu anlaşma enerji güvenliği, enerji arzı ve nakline dair çok önemli hususları içermektedir.

Enerji güvenliği, bu alanda ciddi bir oranda dışa bağımlı olan AB'nin dış politikasının (*Ortak Güvenlik ve Dış Politikası*) da temel hedeflerindendir. Başta Bakü-Tiflis- Ceyhan projesi olmak üzere AB'nin yakın iştiraki ile inşa edilen boru hatları yalnızca lojistik açıdan değil, bölgede kalıcı barış, siyasi istikrar ve sürdürülebilir refah anlamında Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında sıkı bir bağ oluşturmaktadır. Bu zincire Kazakistan ve Türkmenistan'ın da dahil olması konunun boyutlarını daha da genişlemiştir (Aydın, 2014).

Genel olarak değerlendirildiğinde, yeni yüzyılın ilk çeyreğinde iki ülke BTC petrol boru hattı, BTE doğal gaz hattı, BTK demiryolu projesi, TANAP, TAP gibi ticari değeri olan, aynı zamanda, siyasi ve stratejik öneme sahip projelerle işbirliğini somutlaştırmayı ve katma değer yaratmayı başarmışlardır. Ancak, Ermenistan'ın Azerbaycan topraklarının yüzde 20'sini işgal etmeye devam etmesi, Türkiye'ye yönelik izlediği *sözde soykırım iddialarına dayalı dış politikası*, Gürcistan'ın Abhaz ve Osetlerle içinde bulunduğu etnik çıkmazlar, Ukrayna'da Şubat 2015 tarihli Minsk Anlaşması ile resmileşen iki dondurulmuş çatışma ile Kırım'ın ilhakı bölgede diğer ülkelerin Azerbaycan ve Türkiye'ye katılımına engel olmaktadır.

Dış politika oluşturmadaki sorunları nedeniyle küresel aktör olma

yolunda önemli sorunlar yaşayan ve enerji ithalat bağımlılığı her geçen gün artan AB'nin, bölgeye yönelik ilgisinin devam edeceği yakın gelecekte önceliklerden daha etkili politikalar izleyeceği öngörülebilir. Benzer şekilde Rusya'ya karşı Gürcistan'ın yanında yer alan, BTC boru hattı gibi büyük ölçekli projelerin önemli destekçisi olan ABD'nin de bölgeye yakın ilgisinin devam edeceği söylemek yanlış olmaz.

Kısaca ifade etmek gerekirse, küresel anlamda yaşanan değişimlerin her geçen gün bölgenin stratejik önemi artırdığı tespitinden hareketle, Türkiye ile Azerbaycan'ın ulaştırma alanındaki işbirliğinin hacminin artırılarak devam edeceği, bu sayede bölgede kalıcı barışa ve sürdürülebilir istikrara katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

SONUÇ

Azerbaycan ile Türkiye arasındaki işbirliği çerçevesinde en çok öne çıkan başlıklardan bir de ulaştırma alanıdır. Aslında, bu iki ülkeyi, Azerbaycan'a bağlı Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti üzerinden sadece 11 km'lik bir kara sınırı birleştirmektedir. Buna rağmen, SSCB'nin çöküşünü takip eden yıllardan itibaren günümüze kadar yaşanan jeopolitik gelişmeler Azerbaycan ve Türkiye arasında ulaştırma alanında önemli projelerin gerçekleştirilmesi için uygun ortam yaratmıştır. İki ülke arasındaki ulaştırma işbirliğinin *ikili, bölgesel ve küresel işbirliği olmak üzere* üç farklı boyutu bulunmaktadır. Azerbaycan-Türkiye ulaştırma işbirliği öncelikle aralarındaki tarihi, kültürel ve dini bağlara dayanarak her iki devletin milli çıkarlarına hizmet etmektedir.

Bir diğer taraftan, hem Azerbaycan'ın, hem de Türkiye'nin komşu Ermenistan ile benzer sorunlar yaşaması ve bunun sonucunda bu ülke ile sınırlarının kapalı olması her ikisini de bölgesel dayanışmaya zorlamıştır. Gürcistan'ın zayıf ekonomisi, Rusya ile yaşadığı etnik çatışmalar, aynı zamanda, AB ve ABD tarafından ciddi bir şekilde desteklenmesi bu anlamda Türkiye ve Azerbaycan'a bir fırsat oluşturmuş, zaten çok fazla karasal bağlantısı olmayan iki ülke arasındaki ulaştırma işbirliğinin Gürcistan üzerinden daha üst seviyelere taşınmasına imkân tanımıştır. Bu nedenle, Azerbaycan ve Türkiye arasındaki ulaştırma işbirliği aynı zamanda bölgesel özelliğe sahiptir. Bunun ötesinde, bağımsızlık sonrası Hazar Denizi ülkelerinin (*Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan*) kendi enerji kaynaklarını işletme hakkına kavuşmaları, üretilen petrol ve doğal gazın dünya pazarlarına nakledilmesi ihtiyacını ortaya çıkarmıştır.

Bu süreç, Rusya'dan bağımsız bir alternatif güzergah fikrini

yakından destekleyen Batılı devletlerin de yakından iştiraki ile Bakü-Tiflis-Ceyhan ve Bakü-Tiflis-Erzurum gibi küresel projelerin gerçekleşmesi ile sonuçlanmıştır. Bir diğer taraftan, Azerbaycan ve Türkiye eski İpek Yolu üzerinde bulunmaktadır. Avrupa'nın Karadeniz ve Hazar havzaları üzerinden Asya ile birleşmesini sağlayan TRACECA projesi bu anlamda iki ülke arasındaki ulaştırma işbirliğine küresel bir nitelik kazandırmıştır. Dahası, AB'nin Hazar Denizi'nde deniz otoyollarının oluşturulması ve üye ülkeler ile Orta Asya ve Uzakdoğu arasındaki ticarete faal olarak kullanılması fikri Azerbaycan ve Türkiye tarafından desteklenmektedir.

Son dönemde AB ve Rusya arasında Ukrayna meselesinden dolayı yaşananlar, AB ülkelerini alternatif enerji tedarikçisi arayışına zorlamıştır. Öyle ki, Batı dünyası ile ciddi politik sorunları olan İran ile canlandırılan görüşmeler bu arayışın en belirgin göstergelerinden sayılabilir. Bütün bu dinamikler Azerbaycan ve Türkiye arasındaki ulaştırma işbirliğinin her geçen gün giderek gelişeceğini göstermektedir.

KAYNAKLAR

- Aliyev, H. (2008). Bağımsızlığımız sonsuza kadar sürecektir, VI Cilt, Bakü: Azneşr. Uluslararası Çevrimiçi Kütüphane, *Haydar Aliyev Mirası*, <http://lib.aliyev-heritage.org> (20.05.2015).
- Avrupa Komisyonu. Ticaret: Ülkeler ve bölgeler, Çin, <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/china/> (27.05.2015).
- Aydın, Ü. (2014). Avrupa Birliği'nin enerji politikaları: Bakü petrollerinin lojistik boyutu, *Uluslararası Hukuk ve Politika*, Cilt. 10, Sayı. 40, ss. 35-66.
- Aydın, Ü. (2015). Theoretical framework of the European Union's energy security challenges in 21st Century, *Eurasian Studies Journal*, Volume 2, pp.48-60, <http://eurasian.eurasianacademy.org/dergi/21yuzyilda-avrupa-birliginin-enerji-guvenligi-sorunlarinin-teorik-cercevesi201510.pdf> (04.12.2016).
- Çelikpala, M., Veliyev, C. (2015), Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye bölgesel işbirliğinin başarı örneği, *Kadir Has Üniversitesi Center For International and European Studies, Policy Brief*, <http://www.khas.edu.tr/cms/cies/dosyalar/files/CIES%20Policy%20Brief%2003.pdf> (27.05.2015).
- Demir, İ. (2010). Turkish gate in global energy security: Bakü-Tbilisi-Ceyhan Pipeline, *Zeitschrift für die Welt der Türken/Journal of World of Turks*, Vol. 2, No. 2, pp. 53-66.
- Dünya Gazetesi. (2014). Kars-Tiflis'te sona yaklaşıldı, <http://www.dunya.com/ekonomi/yatirim/kars-tifliste-sona-yaklasildi-226132h.htm> (25.05.2015).
- Hacıyev, İ., Habibbeyli İ. (2007). Mustafa Kemal Atatürk ve Nahçıvan, Bakü: Nurlan.
- İbrahimov, R. (2012). Azerbaycan Enerji Politikası: Alternatif enerji nakil hatları

- arayışı, *Orta Asya ve Kafkasya Araştırmaları*, Cilt:7, Sayı: 14, ss. 125-148.
- Kulaklıkaya, Ö. (2013). Modern İpek Yolu: Orta Asya'nın küresel ekonomiye açılan kapısı, *TEPAV Değerlendirme Notu*.
- Mihmandarlı, N. (1992). Azerbaycan ülke raporu, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.
- Milliyet Gazetesi. (2017). *Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nun Türk Tarafı Ay Sonu Bitiyor*, <http://www.milliyet.com.tr/baku-tiflis-kars-demiryolu-nun-turk-ardahan-yerelhaber-2086182/> (04.06.2017).
- Purtaş, F. (2011). Orta Asya ile Güney Asya arasında modern İpek Yolu projesi *Ahmet Yesevi Üniversitesi İnceleme Araştırma Dizisi*, Yayın No 06, Ankara.
- TBMM. (2000). Genel Kurul Tutanakları.
- T.C. Ekonomi Bakanlığı, Çıldır/Aktaş-Kartsakhi Gümrük Kapısı Açıldı-18.10.2015, http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/blog/newsDetail.jsessionid=5IvCrMo2IfvHki5f4Bw-bv2dL4Altj5nO8o7fNYsmb-vr2FWrWVx!-588833465?news_id=EK-213933&_afrLoop=4591442443544289&_afrWindowMode=0&_afrWindowId=null#!%40%40%3F_afrWindowId%3Dnull%26_afrLoop%3D4591442443544289%26news_id%3DEK-213933%26_afrWindowMode%3D0%26_adf.ctrl-state%3D4iaf9vibv_4 (20.06.2017).
- T.C. Serhat Kalkınma Ajansı. (2014). Bakü-Tiflis-Kars demiryolu Hattı 2015'de Hizmete Girecek", <http://www.serka.gov.tr/haberler/duyurular/Bakü-tiflis-kars-demiryolu-hatti-2015te-hizmete-girecek-136.html> (20.05.2015).
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği. (2014). *Türkiye-Azerbaycan karayolu taşımacılığı ilişkileri bilgi notu*.