Bakü-Tiflis-Kars Demiryolunun Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Uluslararası Ticarete Katkısı

The Contribution of Baku-Tbilisi-Kars Railway to International Trade between Turkey and Turkish Republics

Asst. Prof. Dr. Hakan Emanet (Beykent University, Turkey)

Abstract

This study examines the potential contribution of the Baku-Tbilisi-Kars (BTK) railway, which is planned to be in service in 2017, to the commercial relationship between Turkey and five Turkish republics (Azerbaijan, Kazakhstan, Uzbekistan, Kyrgyzstan and Turkmenistan). First, the general structure of the last five years of foreign trade between Turkey and these states will be revealed. In the second stage, transport routes which are used extensively in the physical transport of goods in the current trade, and the benefits and drawbacks of these routes will be mentioned. In the third stage, the characteristics of the BTK railway will be specified as a new route option. In the last part, the future contribution of the BTK railway to the trade between Turkey and these states will be evaluated.

1 Giriş

Sovyetler Birliği'nin 1991 yılında dağılmasından hemen sonra bağımsızlıklarını ilan eden Türk Devletleri ile Türkiye Cumhuriyeti arasındaki ekonomik ilişkiler aradan geçen çeyrek asırda arzu edilen seviyeye ulaşamamıştır. Ticari ilişkilerin istenilen seviyeye ulaşamamış olmasının birçok nedeni vardır. Bunlardan bir tanesi de, Türkiye ile bu devletler arasındaki coğrafi uzaklık ile taşımacılık güzergah seçeneklerinin kısıtlı ve sorunlu olmasıdır.

Öncelikle belirtmek gerekir ki; taşıma maliyeti açısından en uygun olan taşımacılık türü (boru hattı taşımacılığı kısıtları nedeniyle bir kenara bırakılacak olursa) deniz taşımacılığıdır. Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin açık denizlere kıyısı yoktur. Dolayısı ile bu ülkeler deniz taşımacılığının maliyet avantajından faydalanamamaktadır. Bu ülkeler için geriye demiryolu, karayolu ve havayolu taşımacılık seçenekleri kalmaktadır. Havayolu taşımacılığı maliyet açısından en pahalı taşımacılık türü olduğundan doğal olarak fazla tercih edilmemektedir. Bu ülkelerin diğer devletler ile aralarında demiryolu bağlantısı olmakla birlikte Türkiye ile doğrudan bir demiryolu bağlantısı yoktur ve Türkiye ile ticaret ağırlıklı olarak karayolu taşımacılığına dayanmaktadır. Karayolu taşımacılığı ise hem maliyeti yüksek hem de kısıtları fazla bir taşımacılık türüdür. Bu bağlamda, Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu faaliyete geçtiğinde karayolu taşımacılığının bir seçeneği olacaktır.

2 Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Ticaretin Yapısı

Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin 2016 yılında yaptıkları toplam ihracat 54 milyar doların biraz üzerinde gerçekleşmiştir. Bu ülkelerin Türkiye'ye yaptıkları ihracat ise 2,6 milyar \$ olarak toplam ihracatlarının içerisinde sadece yüzde 4,8 seviyesinde gerçekleşmiştir. 54 milyar dolarlık toplam ihracatın yarısı Kazakistan tarafından yapılmış kalan yarısı ise diğer dört ülke tarafından gerçekleştirilmiştir (Tablo 1). Bu beş ülke aynı zamanda geçiş ekonomilerindendir (Pashalieva ve Kahrman, 2016). Diğer yandan, doğal kaynaklar açısından bakıldığında bu ülkelerden Azerbaycan, Türkmenistan ve Kazakistan zengin, Özbekistan orta, Kırgızistan ise fakir ülke sınıfına girmektedir (Bal, 2011). Ülkelerin ihracatları da buna paralellik göstermektedir ki; Kırgızistan'ın ihracatı 1 milyar doların da altındadır (Tablo 1).

Ülkeler	Ülke Toplam İhracat (milyon \$)	Türkiye'ye Yapılan İhracat (milyon \$)	Türkiye'ye Yapılan İhracatın Toplamdaki Payı (%)	Ülke Toplam İthalat (milyon \$)	Türkiye'den Yapılan İthalat (milyon \$)	Türkiye'den Yapılan İthalatın Toplamdaki Payı (%)
Azerbaycan	11.952	278	2,3	6.632	1.286	19,4
Türkmenistan	7.353	422	5,7	4.571	1.242	27,2
Kazakistan	27.205	1.094	4,0	27.031	624	2,3
Özbekistan	6.923	709	10,2	9.094	533	5,9
Kırgızistan	706	101	14,3	7.839	309	3,9
Toplam	54.139	2.604	4,8	55.167	3.994	7,2

Tablo 1: Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Dış Ticaret (2016) **Kaynak:** International Trade Centre, 2017.

Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin 2016 yılında toplam ithalatı 55 milyar doların biraz üzerinde ve Türkiye'den toplam ithalatları ise 4 milyar dolar seviyesine yakın gerçekleşmiştir. Bu tutar, oransal olarak yüzde 7,2'ye denk gelmektedir (Tablo 1). Ülke bazında incelendiğinde şöyle bir sonuç çıkmaktadır: Kazakistan'ın ihracat ve ithalatı dengededir, Azerbaycan ve Türkmenistan'ın ihracatı fazla verirken Özbekistan'ın ithalatı fazla vermektedir. Kırgızistan'ın ise ithalatı ihracatının on bir katı seviyesinde gerçekleşerek diğerlerinden ayrılmaktadır (Tablo 1).

Türkiye tarafından bakıldığında; 2016 yılında bu ülkelerden yapılan 2,6 milyar \$'lık ithalat, Türkiye'nin toplam ithalatının ancak yüzde 1,3'üne denk gelmektedir ve oransal olarak son beş yıl hemen hemen aynı seviyededir. Türkiye'den bu ülkelere 2016 yılında yapılan 4 milyar dolarlık ihracatın, Türkiye'nin toplam ihracatı içindeki payı ise yüzde 2,8'dir. Bu tutar ve oran son beş yıl içindeki en düşük tutar ve orandır (Tablo 2).

Yıllar		2012		2013		2014		2015	
		Bin \$	tp(%)	Bin \$	tp(%)	Bin \$	tp(%)	Bin \$	tp(%)
Türkiye'nin Toplam İhracatı		152.536	100	151.802	100	157.715	100	143.935	100
Türkiye'nin Toplam İthalatı		236.544	100	251.661	100	242.224	100	207.203	100
Türkiye Toplam Dış Ticaret Hacmi		389.080	100	403.463	100	399.939	100	351.138	100
Azerbaycan	a	2.587	1,7	2.960	1,9	2.876	1,8	1.900	1,3
	b	340	0,1	334	0,1	291	0,1	232	0,1
	c	2.247		2.626		2.585		1.668	
	d	2.927	0,8	3.294	0,8	3.167	0,8	2.132	0,6
Türkmenistan	a	1.480	1,0	1.957	1,3	2.232	1,4	1.859	1,3
	b	303	0,1	654	0,3	624	0,3	557	0,3
	c	1.177		1.303		1.608		1.302	
	d	1.783	0,5	2.611	0,6	2.856	0,7	2.416	0,7
Kazakistan	a	1.069	0,7	1.039	0,7	978	0,6	750	0,5
	b	2.056	0,9	1.760	0,7	1.236	0,5	1.110	0,5
	c	-987		-721		-258		-360	
	d	3.125	0,8	2.799	0,7	2.214	0,6	1.860	0,5
Özbekistan	a	450	0,3	562	0,4	603	0,4	489	0,3
	b	813	0,3	815	0,3	781	0,3	711	0,3
	c	-363		-253		-178		-222	
	d	1.263	0,3	1.377	0,3	1.384	0,3	1.200	0,3
Kırgızistan	a	257	0,2	388	0,3	422	0,3	295	0,2
	b	45	0,0	37	0,0	66	0,0	77	0,0
	c	212		351		356		218	
	d	302	0,1	425	0,1	488	0,1	372	0,1
Türk Cumhuriyetleri Toplamı	a	5.843	3,8	6.906	4,5	7.111	4,5	5.293	3,7
	b	3.557	1,5	3.600	1,4	2.998	1,2	2.687	1,3
	c	2.286		3.306		4.113		2.606	
	d	9.400	2,4	10.506	2,6	10.109	2,5	7.980	2,3
a: Türkiye'nin İhracatı									
b: Türkiye'nin İthalatı									
c: Türkiye açısından dış ticaret dengesi									
d: Türkiye ile toplam dış ticaret hacmi									
tp: Türkiye'nin toplam ihracat/ithalat/dış ticaretindeki payı									

Tablo 2: Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Dış Ticaret (2016) Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, 2017.

Türkiye'nin ihracatı içinde en fazla paya sahip 10 fasıl ürün Tablo 3'te verilmiştir. Tablo 3'de 3. ve 5. sırada yer alan ürün grupları haricindeki ürün gruplarının tamamına yakını yükte ağır pahada hafif olan ürünler olduğundan karayolu ve demiryolu taşımacılığına uygun ürünlerdir. Halihazırda Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri arasında demiryolu bağlantısı olmadığından, bu ürünler Orta Asya'ya karayolu ile taşınmaktadır. Oysa bu ürünlerin demiryolu ile taşınması durumunda önemli ölçüde maliyet avantajı sağlanacaktır ve bunun sonucu olarak Türkiye'den Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'ne ihraç edilen ürünlerin oranı artacaktır.

Sıra Nu. (Fasıl Nu.)	Fasıl	Azerbaycan	Türkmenistan	Kazakistan	Özbekistan	Kırgızistan	Türk Cumhuriyetlerine Toplam İhracat	Türkiye'nin İhracatındaki Payı (%)	Türkiye Toplam İhracatı
1.(87)	Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı	29.310	32.207	24.659	19.202	6.502	111.880	0,56	19.803.630
2. (84)	Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları	140.277	130.652	93.182	132.159	18.437	514.707	4,17	12.341.436
3. (71)	Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller, inciler, taklit mücevherci eşyası, metal paralar	4.288	2.951	28.019	20	32.482	67.760	0,56	12.176.572
4. (61)	Örme giyim eşyası ve aksesuarı	44.453	14.847	47.638	3.764	76.045	186.747	2,11	8.851.607
5. (85)	Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı	101.585	205.245	61.575	32.834	10.653	411.892	5,26	7.831.881
6. (72)	Demir ve çelik	22.897	45.411	1.967	1.804	63	72.142	1,17	6.181.905
7. (62)	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı	31.217	13.115	42.907	1.591	29.407	118.237	2,00	5.926.609
8. (39)	Plastikler ve mamulleri	109.273	75.849	29.088	57.022	11.667	282.899	5,63	5.026.936
9. (73)	Demir veya çelikten eşya	74.604	245.691	37.049	21.705	2.224	381.273	7,68	4.966.021
10. (8)	Yenilen meyveler ve sert kabuklu meyveler	13.426	7.943	12.075	1.719	728	35.891	0,93	3.873.122
Toplam		571.328	773.910	378.163	271.820	188.208	2.183.428	2,51	86.979.719

Tablo 3: Türkiye'nin 2016 Yılında Toplam İhracatı ve En Fazla İhracat Yaptığı 10 Fasıl (Bin \$) **Kaynak:** Türkiye İstatistik Kurumu, 2017.

Türkiye'nin ithalatında en fazla paya sahip 10 fasıl ürün ise Tablo 4'te verilmiştir. Tablo 4'te 7. ve 8. sırada yer alan ürün grupları haricindeki ürün gruplarının da tamamı yükte ağır pahada hafif olan ürünlerdir. Dolayısıyla bunlar da karayolu ve demiryolu taşımacılığına uygun ürünlerdir. Her biri geçiş ekonomisi niteliğinde olan Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinden Türkiye'ye özellikle 2. sırada yer alan ürünlerin demiryolu ile taşınması durumunda bu ülkeler, Türkiye'ye mal satan rakiplerine karşı maliyet avantajı sağlayabileceklerdir.

Özellikle 2. sıradaki ürünler dikkate alındığında, Türkiye'nin bu ülkelerden ithal ettiği ürün tutarı toplam tutarın içinde yüzde 1 seviyesinin bile altında kalmaktadır. Oysa, Azerbaycan ve Türkmenistan'ın ihracatının yüzde sekseninden fazlasını, Kazakistan'ın ihracatının yüzde altmışından fazlasını, Özbekistan'ın ihracatının ise yaklaşık yüzde yirmisini bu fasıldaki ürünler (mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar) oluşturmaktadır (International Trade Centre, 2017).

Sıra Nu. (Fasıl Nu.)	Fasıl	Azerbaycan	Türkmenistan	Kazakistan	Özbekistan	Kırgızistan	Türk Cumhuriyetlerinden Toplam İthalat	Türkiye'nin İthalatındaki Payı (%)	Türkiye Toplam İthalatı
1. (84)	Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları	189	4.284	190	101	31	4.794	0,02	27.296.285
2. (27)	Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar	47.095	18.694	201.878	923	0	268.591	0,99	27.162.759
3. (85)	Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı	141	21	37	13.909	2	14.110	0,07	20.135.022
4. (87)	Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı	15	129	73	430	577	1.224	0,01	17.840.543
5. (72)	Demir ve çelik	7.681	1	15.642	0	0	23.323	0,19	12.575.459
6. (39)	Plastikler ve mamulleri	80.267	14.280	292	112.573	4	207.415	1,78	11.627.831
7. (71)	Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller, inciler, taklit mücevherci eşyası, metal paralar	6.384	0	12.014	0	69.004	87.402	1,21	7.204.353
8. (90)	Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar, bunların aksam, parça ve aksesuarı	26	38	3	0	27	94	0,00	4.632.460
9. (29)	Organik kimyasal ürünler	16.527	0	29	0	0	16.556	0,38	4.359.497
10. (88)	Hava taşıtları, uzay taşıtları ve bunların aksam ve parçalar	0	0	0	0	3	3	0,00	4.310.417
Toplam		158.325	37.447	230.158	127.936	69.648	623.512	0,45	137.144.626

Tablo 4: Türkiye'nin 2016 Yılında Toplam İthalatı ve En Fazla İthalat Yaptığı 10 Fasıl (Bin \$) **Kaynak:** Türkiye İstatistik Kurumu, 2017.

3 Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Taşımacılık Güzergahları

Türkiye'den Orta Asya'ya yapılan karayolu taşımacılığında kullanılan sınır kapıları (doğu sınır kapıları) kuzeyden güneye olmak üzere şöyledir;

- Sarp Sınır Kapısı (Artvin), Gürcistan sınırında,
- Türkgozü Sınır Kapısı (Ardahan), Gürcistan sınırında,
- Aktaş Sınır Kapısı (Ardahan), Gürcistan sınırında,
- Dilucu Sınır Kapısı (Iğdır), Azerbaycan (Nahcivan) sınırında,
- Gürbulak Sınır Kapısı (Ağrı), İran sınırında.

Türkiye’den Orta Asya’ya yapılan çoklu taşımacılıkta izlenecek güzergahlar ise Tablo 5’de verilmiştir. Çıkış kapısı Marmara denizi ve Karadeniz limanı olan güzergahlar çoklu taşıma olarak gerçekleştirilmektedir ve güzergahın küçük bir kısmı denizyolundan, büyük kısmı karayolundan oluşmaktadır.

Varış Ülkesi	Hat Numarası	Çıkış Kapısı ve Dağıtım Bürosu	İzlenecek Güzergah
Azerbaycan	AZ1	Gürbulak	İran – Azerbaycan
	AZ2	Sarp / Türkgözü	Gürcistan – Azerbaycan
	AZ3	Rize / Trabzon	Gürcistan – Azerbaycan
Türkmenistan	TUR1	Gürbulak	İran - Türkmenistan
	TUR2	Sarp / Türkgözü	Gürcistan - Azerbaycan - Türkmenistan
	TUR3	Rize / Trabzon	Gürcistan - Azerbaycan - Türkmenistan
Kazakistan	KZ1	Gürbulak	İran - Türkmenistan - Özbekistan - Kazakistan
	KZ2	Kapıkule / Hamzabeyli	Bulgaristan - Romanya - Ukrayna - Rusya - Kazakistan
	KZ3	Sarp / Türkgözü	Gürcistan - Azerbaycan - Kazakistan
	KZ4	Sarp / Türkgözü	Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan-Özbekistan-Kazakistan
	KZ5	Sarp / Türkgözü	Gürcistan - Rusya - Kazakistan
	KZ6	Rize / Trabzon	Gürcistan – Rusya - Kazakistan
	KZ7	Samsun/Trabzon/Zonguldak	Rusya – Kazakistan
	KZ8	Rize / Trabzon	Gürcistan - Azerbaycan - Kazakistan
	KZ9	Rize / Trabzon	Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan-Özbekistan-Kazakistan
	KZ10	Samsun/Trabzon/Zonguldak Haydarpaşa/Tekirdağ	/ Ukrayna- Rusya - Kazakistan
Özbekistan	UZ1	Gürbulak	İran – Türkmenistan – Özbekistan
	UZ2	Sarp / Türkgözü	Gürcistan – Azerbaycan – Kazakistan – Özbekistan
	UZ3	Sarp / Türkgözü	Gürcistan – Azerbaycan – Türkmenistan – Özbekistan
	UZ4	Sarp / Türkgözü	Gürcistan-Rusya-Kazakistan-Özbekistan
	UZ4	Rize / Trabzon	Gürcistan – Azerbaycan – Kazakistan – Özbekistan
	UZ5	Rize / Trabzon	Gürcistan – Azerbaycan – Türkmenistan – Özbekistan
	UZ6	Zonguldak / Samsun / Haydarpaşa / Tekirdağ	Ukrayna-Rusya-Kazakistan-Özbekistan
	UZ7	Samsun/Trabzon/Zonguldak	Rusya-Kazakistan-Özbekistan
Kırgızistan	KS1	Gürbulak	İran - Türkmenistan - Özbekistan - Kırgızistan
	KS2	Gürbulak	İran-Türkmenistan-Özbekistan-Kazakistan-Kırgızistan
	KS3	Sarp / Türkgözü	Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan-Özbekistan-Kırgızistan
	KS4	Sarp / Türkgözü	Gürcistan - Rusya –Kazakistan- Kırgızistan
	KS5	Sarp / Türkgözü	Gürcistan - Azerbaycan - Kazakistan - Kırgızistan
	KS6	Sarp / Türkgözü	Gürcistan - Rusya- Kazakistan - Kırgızistan
	KS7	Sarp / Türkgözü	Gürcistan - Azerbaycan- Kazakistan - Kırgızistan
	KS8	Rize / Trabzon	Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan-Özbekistan-Kırgızistan
	KS9	Samsun/Trabzon/Zonguldak	Rusya-Kazakistan-Kırgızistan
	KS10	Haydarpaşa / Zonguldak	Ukrayna-Rusya-Kazakistan-Kırgızistan

Tablo 5: Türkiye Çıkışlı Taşımalarda İzlenecek Güzergahlar *Kaynak: Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2017a.*

Doğu sınır kapılarından yapılan taşımacılık istatistikleri Tablo 6’da verilmiştir. Tablo 6 incelendiğinde ortaya çıkan sonuçlar şunlardır:

- Türkiye ile Azerbaycan arasında yapılan taşımacılığın çoğunluğu Sarp sınır kapısından Gürcistan üzerinden ve Dilucu sınır kapısından doğrudan Nahcivan’a (Azerbaycan) yapılmaktadır.
- Türkiye ile Türkmenistan arasında yapılan taşımacılığın büyük çoğunluğu Gürbulak sınır kapısından İran üzerinden yapılmaktadır.
- Türkiye ile Kazakistan arasında yapılan taşımacılığın büyük çoğunluğu Sarp sınır kapısından Gürcistan-Azerbaycan veya Gürcistan-Rusya üzerinden yapılmaktadır.
- Türkiye ile Özbekistan arasında yapılan taşımacılığın büyük çoğunluğu Gürbulak sınır kapısından İran-Türkmenistan üzerinden yapılmaktadır.
- Türkiye ile Kırgızistan arasında yapılan taşımacılık ise büyük çoğunlukla Sarp sınır kapısından ya da Gürbulak sınır kapısından yapılmaktadır.

	Doğu Sınır Kapılarından Gerçekleştirilen Taşımlar (2016)					
	Sarp	Türkgozü	Aktaş	Dilucu	Gürbulak	Toplam
Türkiye’den İhraç Taşımları (Orta Asya Türk C. Toplamı)	42.051	418	666	58.951	38.231	140.317
Azerbaycan’a	29.777	231	599	57.950	367	88.924
Türkmenistan’a	4.239	144	19	984	27.267	32.653
Kazakistan’a	6.482	36	34	1	847	7.400
Özbekistan’a	482	1	5	15	8.462	8.965
Kırgızistan’a	1.071	6	9	1	1.288	2.375
Türkiye’ye İthal Taşımları (Orta Asya Türk C. Toplamı)	9.292	266	152	1.239	23.928	34.877
Azerbaycan’dan	5.674	120	140	933	22	6.889
Türkmenistan’dan	434	135	0	258	14.007	14.834
Kazakistan’dan	1.371	4	9	0	96	1.480
Özbekistan’dan	115	6	1	48	8.839	9.009
Kırgızistan’dan	1.698	1	2	0	964	2.665

Tablo 6: Doğu Sınır Kapılarından Orta Asya’ya Yapılan Taşımlar (2016) **Kaynak:** Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2017b.

4 Türk Cumhuriyetleri Arasında Yeni Bir Taşımacılık Güzergâhı Seçeneği; Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu

Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu olarak anılan ve 2017 yılında faaliyete geçecek olan demiryolu, Türkiye ile Gürcistan ve Azerbaycan’ı demiryolu ile doğrudan bağlayan yeni bir hattır. Aslında BTK demiryolu, sadece bu üç ülkeyi değil, doğusunda Hazar Denizi geçişiyle Orta Asya’yı, batısında Marmaray projesi tamamlandığında Türkiye üzerinden Avrupa’yı demiryolu ile birbirine bağlayacaktır (Harita 1). BTK demiryolu için “Yeni Demir İpek Yolu” ifadesi de kullanılmaktadır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014) (Hacıahmetoğlu, 2016).

Harita 1: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu **Kaynak:** TRACECA, Azerbaycan, 2017.

BTk demiryolu hattının toplam uzunluğu 838,6 km'dir. Hattın Bakü'den Gürcistan sınırına kadar olan kesimi 530 km (geniş hat 1520 mm), Azerbaycan-Gürcistan sınırından Ahılkelek'e kadar olan kesimi 230 km (geniş hat 1520 mm), Ahılkelek'ten Türkiye sınırına kadar olan kesimi 29 km (standart hat 1435 mm) ve Gürcistan sınırından Kars'a kadar olan bölümü ise 76,6 km'dir (standart hat 1435 mm). Bakü-Ahılkelek bölümü eski hat olup iyileştirilmiş, Ahılkelek-Kars bölümü ise yeni inşa edilmiştir (Uysal, 2016). Hat, işletmeye alındığında; 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahip olacaktır. 2034 yılı sonunda ise; 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yük taşıma kapasitesine ulaşılacaktır (UBAK, 2014).

BTk demiryolu hattında iki farklı ray aralığı kullanılmakta; geniş ray aralığı (1520mm) ve standart ray aralığı (1435mm). İki farklı ray aralığı Ahılkelek'te buluşarak burada bir boji değışim istasyonu vasıtasıyla Bağımsız Devletler Topluluđu (BDT) ülkelerine ait vagonların aksı değıştirilerek Türkiye'ye ilerlemesi mümkün olacak. Böylece, BDT ülkeleri ve Türkiye arasında, konvansiyonel vagonlarla taşınan yüklerin, elleçlenmeden taşınması mümkün olacak (Uysal, 2016). Ayrıca, BTk demiryolu hattı, mevcut en kısa bağlantı olan İran üzerinden yapılan ulaşımın 375 km daha kısadır (Barutça, 2006).

5 Bakü-Tiflis-Kars Demiryolunun Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Ticarete Katkısı

Demiryolu ulaştırmasının diğeri ulaştırma seçeneklerine göre şu olumlu özellikleri genel olarak bilinmektedir:

- Orta ve uzun mesafelerde (özellikle, denize kıyısı olmayan ülkelerde) yük taşımacılığında yük trafiğı miktarı ile oldukça güvenlidir.
- Yük ve yolcu taşımacılığı yılın mevsim şartlarına, hava durumuna göre değışmez.
- Diğeri ulaşım olanakları ile karşılaştırıldığında çevreye daha az zarar verir.
- Fazla kapasitesi ile ulaştırma işlemlerinde küçük güç yoğunluğuna sahiptir (hava taşımacılığından 6 kez, karayolu taşımacılığından 3 kez daha az güç tüketimi vardır).
- İşlenmemiş maddeler ve yarı işlenmiş ürünlerin taşımacılığı için çok ucuzdur (Üzümcü ve Akdeniz, 2014).

Diğeri yandan, taşımacılık türünün seçiminde hizmet alıcılarının tercihlerini etkileyen altı faktör vardır; maliyet, hız, güvenilirlik, yetenek, kapasite ve esneklik (Murphy ve Knemeyer, 2015). Demiryolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığına oranla maliyet, güvenilirlik, yetenek ve kapasite açılarından daha üstündür. Esneklik açısından, karayolu taşımacılığının çoğu zaman bütün taşıma türlerine oranla üstün olduğu bilinmektedir. Hız faktörü açısından değerlendirildiğinde ise karayolu taşımacılığının demiryolu taşımacılığından daha üstün olduğu söylenebilir. Ancak, Türkiye ile Orta Asya ülkeleri arasında karayoluyla yapılan taşımalarda güzergahtaki üçüncü taraf ülkeler çok sık olarak taşımayı engelleyen veya aksatan tedbirlere başvurmaktadırlar. Dolayısıyla bu tür tedbirler karayolu taşımacılığının hız avantajını ortadan kaldırmaktadır. Öyle ise, tercih faktörleri açısından, BTk demiryolunun mevcut karayolu güzergahlarına oranla daha fazla tercih edilebilir olduğu söylenebilir.

Burada belirtmek gerekir ki; çekim modeli olarak adlandırılan modele göre farklı coğrafyalardaki ekonomilerin ticaret hacimlerini etkileyen çeşitli değışkenler vardır. Bunlardan bir tanesi de ticari ilişki içindeki uzaklıktır. Uzaklıkla ticaret hacmi ters orantılıdır, uzaklık azaldıkça ticaret hacmi artar, uzaklık arttıkça ticaret hacmi daralır (Doğan ve Tunç, 2016) (Tatlıcı ve Kızıltan, 2011). Çünkü uzaklık arttıkça taşıma maliyetleri artar (Dinçer, 2013). Dolayısıyla, BTk demiryolu taşıma maliyetlerini azaltacağından ticaret hacmini artırıcı bir etki yapacaktır.

Türkiye ile Orta Asya arasında yapılan taşımacılık, 2016 yılı verilerine göre; 140.317 adet çıkış, 34.877 adet giriş olmak üzere toplam 175.194 adet ile çok büyük oranda Doğu sınır kapılarında yapılmaktadır. Diğeri sınır kapıları da eklendiğinde 2016 yılında toplam giriş-çıkış yapan araç sayısı 177.785 araç olarak gerçekleşmiştir (Uluslararası Nakliyeciler Derneğı, 2017b). Giriş-çıkış yapan araçların tamamının dolu olması kaydıyla, toplam taşınan yük tonajı 2016 yılı için en fazla 3,5 milyon ton olarak gerçekleşmiş olabilir. Başlangıçtaki kapasitesinin 6,5 milyon ton olduğu dikkate alındığında, BTk demiryolunun ilk yıllarında bile mevcut ticareti çok hızlı bir şekilde artırma potansiyeli yadsınamaz bir gerçektir.

BTk demiryolu yolcu taşımacılığı açısından da fayda sağlayacaktır. BTk demiryolu, havayolu yolcu taşımacılığına kıyasla maliyet avantajı, karayolu yolcu taşımacılığına kıyasla maliyet, hız ve özellikle konfor avantajı nedeni ile tercih edilebilirliği artacağından karşılıklı olarak turizmi geliştirici etki de yapacaktır. Böylece, hizmet sektörleri açısından da olumlu gelişmelere vesile olacaktır.

6 Sonuç ve Değerlendirme

İnsanlık tarihi boyunca ulaşım ağları ticareti geliştirmiştir. Günümüzde de ulaşım ağlarının çeşitliliğı ve gelişmişliğı toplumların uygarlık seviyelerinin göstergelerinden birisi olarak görülmektedir. Ulaşım ağları çeşitlendirildikçe taşımacılık işletmelerinin ve dolayısıyla bir bütün olarak ulusal ekonomilerin seçenekleri artacağından, taşımacılıkta sıkça karşılaşılan transit geçişi engelleyici uygulamalara karşı direnci artacaktır. Böylece, kesintisiz ve öngörülebilir taşımacılık sağlanarak ekonominin tüm paydaşlarına katkı sunulacaktır. Unutulmamalıdır ki; iletişim hatları ne kadar gelişirse gelişsin ticaretin gerçekleşebilmesi malların fiziksel olarak taşınmasına bağlıdır.

Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri arasındaki ulaştırma hatlarının çeşitlendirilmesi, sadece bu ülkeler arasındaki ticareti geliştirmekle kalmayacak, aynı zamanda ürünlerin çeşitlenmesine de dolaylı etki yaparak Orta Asya ekonomilerinin gelişmesine de destekleyecektir. Bu kapsamda, BTK demiryolunun daha ilk yıllarından itibaren Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri arasındaki ticarete ciddi katkılar yapacağı muhakkaktır. Ancak, BTK demiryolunun ulusal ulaşım ağları ile desteklenmesi ve entegre edilmesi daha olumlu sonuçları ortaya çıkaracaktır.

Kaynakça

- Bal, 2011. “İktisadi Gelişme ve Doğal Kaynaklar: Geçiş Ekonomileri Çerçevesinde Bir İnceleme” *Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt 20, Sayı 1, 87-104, p. 89.
- Barutça, 2006. “Orta Asya’ya Ulaşımında Demiryolu Alternatifi, Bölgesel Güçler ve Türkiye”, *Akademik Bakış (Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi)*, Cilt: 8, 1-12, p. 9.
- Dinçer, 2013. “Dış Ticaret Kuramında Çekim Modeli”, *Ekonomik Yaklaşım*, Cilt: 24, Sayı: 88, 1-34, p.13.
- Doğan ve Tunç, 2016. “Türkiye’nin Orta Asya Ülkeleri İle Ticaretinin Panel Çekim Modeli İle Analizi”, *Dicle Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt: 6, Sayı 11, 139-156, p. 144.
- Hacıahmetoğlu, 2016. “Demir İpek Yolu Projesi ve Türkiye’ye Yönelik Bir Swot Analizi” *TURAN-SAM Uluslararası Bilimsel Hakemli Dergisi*; Cilt: 8, Sayı: 30, 226-232, p. 227.
- International Trade Centre, 2017. Trade Competitiveness Map, http://www.trademap.org/countrymap/Country_SelProductCountry_TS.aspx?nvpm=1|795||||TOTAL|||2|1|2|3|2|1|2|1|1
- Murphy ve Knemeyer, 2015. **Contemporary Logistics (11th Edition)**. Pearson Education Limited.
- Pashalieva ve Kahrman, 2016. “Bir Geçiş Ekonomisi Olarak Kırgızistan’da Doğrudan Yabancı Yatırımlar ve Orta Asya Ülkeleri İle Kıyaslanması”, *Celal Bayar Üniversitesi İ.İ.B.F. Yönetim ve Ekonomi*, Cilt:23 Sayı:1, 163-188, p.163.
- Tatlıcı ve Kızıltan, 2011. “Çekim Modeli: Türkiye’nin İhracatı Üzerine Bir Uygulama”, *Atatürk Üniversitesi İİBF Dergisi*, 10. *Ekonometri ve İstatistik Sempozyumu Özel Sayısı*, 287-299, p. 289.
- TRACECA, Azerbaycan, 2017. TRACECA – Restoration of the Historic Silk Road, <http://www.traceca-org.org/en/countries/azerbaijan/azerbaijan-in-traceca/>
- Türkiye İstatistik Kurumu, 2017. Dış Ticaret İstatistikleri, http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046
- UBAK, Ulaşan Erişen Türkiye 2014, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/projeler_faaliyetler/20130319_101534_204_1_64.pdf.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2017a. İzlenecek Güzergahlar, <http://und.web.tr/tr/15423/izlenecek-guzergahlar>
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2017b. İstatistikler, <http://und.web.tr/tr/19744/istatistikler>
- Uysal, 2014. “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi Hakkında Bilmeniz Gereken 10 Şey”, tr.railturkey.org/2014/10/20/baku-tiflis-kars-demiryolu/
- Üzümcü ve Akdeniz, 2014. “Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi”, *Avrasya Etüdları*, 45/2014-1, 171-199, p. 185.