
BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ'NDE GÜVENİLİR ORTAK: AZERBAIJAN

Nazrin ALİZADA

Dr. Bağımsız Araştırmacı,
ORCID: 0000-0001-8358-7326

Öz

Azerbaycan, büyük altyapı yatırımları ile kendisini bölgede Doğu-Batı ticareti için bir lojistik merkez olarak konumlandırmaktadır. Aynı zamanda Azerbaycan'ın bölgesel bir ticaret merkezi olabilmesi için ülkenin stratejik coğrafi konumunun etkin bir şekilde kullanılması, transit ve ulaşım hizmetlerinin geliştirilmesi ve ilçelerde lojistik merkezlerin kurulması gerekmektedir. Bu amaçla, çalışmada kendine özgü bir gelişim yolu belirleyerek süper ekonomik güce dönüşen Çin'in Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) projesi doğrultusunda, Azerbaycan'ın üstlendiği konum ve bunun söz konusu ülkeye sağlayacağı ekonomik avantajların irdelenmesi planlanmıştır. Bu doğrultuda, Çin için hem Güney Kafkasya'daki transit güzergâhların merkezinde yerleşmesinden hem de zengin servetlere sahip olmasından dolayı Azerbaycan'ın güvenilir ülke konumunda olduğu kanısına varılmıştır.

Aynı zamanda bu öngörülere paralel olarak çalışmada, Çin açısından BKBY kapsamında büyük öneme haiz olan Azerbaycan'ın iki altyapı projesi ekonomik ve jeostratejik boyutlarıyla incelenmiş ve bu projelerin yeni lojistik merkezlerin açılması, yabancı yatırımcıların ülkeye çekilmesi, istihdamın sağlanması gibi getirileri detaylandırılmıştır.

Anahtar Kelime: BKBY, Çin, Azerbaycan, Bakü-Elet Limanı, Bakü-Tiflis-Kars.

THE RELIABLE PARTNER IN OBOR PROJECT: AZERBAIJAN

Abstract

Via its large infrastructure investments, Azerbaijan demonstrates itself as a logistics centre for the trade route East-West. Simultaneously, for existing a regional trade centre, it is necessary to utilize the strategic settlement of the state effectively, develop transit and transportation services, and establish logistics centres in the districts. For realizing this goal, it is planned to analyse the position assumed by Azerbaijan within the axis of the OBOR project of China, which has turned into a super economic power by determining a unique development path, and the economic advantages it will provide to the aforementioned country. In this regard, it has been finalized that Azerbaijan is a reliable country for China.

Parallel to these predictions, two infrastructure projects of Azerbaijan are discussed with their economic and geostrategic dimensions, and the benefits of these

projects such as opening new logistics centres, attracting foreign investors to the country, and providing employment are detailed in the article.

Keywords: OBOR, China, Azerbaijan, Baku-Alat Seaport, Baku-Tbilisi-Kars

1. GİRİŞ

Çin'in BKBY girişimi; bölgesel bütünleşmeyi teşvik etmek, ticari ilişkileri geliştirmek ve ekonomik kalkınmayı sağlamak için kara ve deniz ağlarının kullanılması vasıtasıyla Asya'yı, Afrika ve Avrupa ile bağlamaya çalışan bir stratejidir. Bu strateji, yüzyıllar boyunca Çin'i Avrasya üzerinden Akdeniz'e bağlayan antik ticaret yolları ağı olan İpek Yolu kavramından ilham alınarak yeniden gündeme getirilmiştir. Ekonomik Kuşak ve Deniz Yolu gibi iki eksen den oluşan bu girişim, Çin'in sınırlarının çok daha ötesinde yer alan bölgelerle bağlarını güçlendirmesine olanak yaratmaktadır. Bu da başlangıçta sadece ekonomik fayda sağlayacak girişim gibi adından bahsettiren bu stratejinin aslında Çin'in siyasi açılım politikasının bir parçası olduğunu akıllara getirmiştir. Bu çerçevede Çinli yetkililer, 2015 yılında proje ekseninde ekonomik faaliyetleri çeşitlendirmek, ülkeler arası koordinasyonu geliştirmek ve nihayetinde Çin'in Güney Kafkasya'ya yönelik ticari politikalarını tek bir çatı altında uyumlu hale getirmek için bölge ülkeleri ile ikili iş birliğinin daha da geliştirilmesi gerektiği kanaatine varmıştır.

Bu noktada, Güney Kafkasya'da kilit konumda yer alan ve zengin kaynaklara sahip olan Azerbaycan'la Çin arasındaki ilişkilerin ele alınması ve taraflar arasındaki iş birliğini şekillendiren bazı projelerin ve Kuşak Yol girişiminin Azerbaycan ve Çin perspektifinden değerlendirilmesi yerinde olacaktır. Özellikle, Güney Kafkasya bazında Azerbaycan'ın vurgulanmasının nedeni ise bahse konu olan ülkenin daha önceden Hazar geçişli enerji projeleri ekseninde çalışmalar yapması, altyapı oluşturması ve kavşak konumunda yerleşmesinden kaynaklanmıştır. Bu nedenle Azerbaycan, "Yeni İpek Yolu" ile ilgili girişimler için ekonomik kalkınma potansiyeli bağlamında önem ihtiva etmektedir.

Bu minvalde, yapılan çalışmada ilk olarak Azerbaycan'ı BKBY projesine götüren süreç ve bunun devamında Azerbaycan-Çin arasındaki ilişkilerin siyasi ve ekonomik seyri irdelenecektir. Özellikle, taraflar arasındaki ekonomik iş birliğini teşvik eden projelerden Bakü-Elet Deniz Ticaret Limanı ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı (BTK) ve bu projelerin sağlayacağı ekonomik ve jeostratejik avantajlar detaylandırılacaktır. Son olarak, BKBY projesinin getirileri Azerbaycan ve Çin perspektifinden incelenecektir.

2. AZERBAYCAN'I BKBY PROJESİNE GÖTÜREN SÜREÇ

Azerbaycan hem Güney Kafkasya'da hem de Orta ve Batı Asya'da önemli bir ekonomik koridor görevi gören ülkedir ve bu ekonomik güzergâh ise BKBY projesinin alt ekonomik kümelerinden birini teşkil etmektedir. Bu nedenle Çin, Azerbaycan ile iş birliğinin çeşitlendirilmesinden yanadır.

İki ülke arasında diplomatik ilişkiler Çin Halk Cumhuriyeti'nin (ÇHC) 1991 yılında Azerbaycan'ın bağımsızlığını tanınması üzerine 1992 yılında kurulmuştur (<https://az.china-embassy.gov.cn>). ÇHC'nin Azerbaycan Büyükelçiliği Ağustos 1992 tarihinde açıldıktan sonra ilk Büyükelçi 1 Aralık 1993 tarihinde atanmıştır (<https://beijing.mfa.gov.az>). Ekonomik bağlamda ilişkilerin geliştirilmesi ise Cumhurbaşkanı İlham Aliyev dönemine denk gelmiştir. Bu minvalde, Cumhurbaşkanı Aliyev'in 2005 yılında Çin'e resmi ziyareti ile taraflar arasında ekonomik bağların geliştirilmesi için ortam oluşturulmuştur (<https://fmprc.gov.cn>).

Buradan anlaşıldığı üzere taraflar arasındaki ilişkileri daha çok siyasi ve ekonomik çerçeveye belirlemektedir. İkili ilişkilerin siyasi boyutu kısaca değerlendirilecek olursa, taraflar arasında imzalanmış iki ortak bildirgeye dikkat çekilmesi gerekmektedir. Bu bildirgelerden ilki 2005, ikincisi ise 2015 yılında imzalanmıştır. Ortak mutabakata varılan bu bildirgeyle taraflar birbirinin iç işlerine müdahale etmemeyi, toprak bütünlüklerine saygı göstermeyi yinelemiştir. Ayrıca, Çin, Azerbaycan'ın ülkesel egemenliği ve toprak bütünlüğünü desteklediğinin altını çizmiş ve Dağlık Karabağ meselesinde Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi tarafından soruna ilişkin alınan kararlara uyulması çağrısında bulunmuştur (<https://e-qanun.az>). Hatta tüm bunlara paralel olarak Pekin, askeri ve savunma alanlarında Bakü ile iş birliğini geliştirmiştir. Bu kapsamda, Çin Polonez Fırlatma Roket Sistemleri ve Kasırga T-300 sistemlerini Azerbaycan'a ihraç etmiş, iki ülke arasında karşılıklı askeri yardım ve daha derin askeri iş birliği için zemin hazırlayan Çin silahlarının satın alınması konusunda bir anlaşma da imzalanmıştır. (<https://fpri.org>) O halde bir hususun özellikle vurgulanması gerekmektedir.

Şöyle ki 2020 yılında gerçekleşen Karabağ savaşında Çin taraflar arasındaki sorunun barışçıl yolla çözülmesinden yana tutum sergilemiş ve bu savaş sırasında daha çok tarafsız olma yolunu tercih etmiştir. Bu kapsamda Çin'in neden böyle bir tutum sergilediği sorunsalının cevaplanması önem arz etmektedir. Çin'in Dağlık Karabağ ihtilaflarında yer almaması, bir taraftan Rusya'nın dâhil olduğu bir ihtilafa müdahale etmekte istekli olmamasından, diğer taraftan da Rusya'yı karşısına almadan Azerbaycan ile jeostratejik iş birliğini geliştirmek istemesinden kaynaklanmaktadır.

İki devlet arasındaki ekonomik iş birliği ele alındığında ise bu sürecin yalnızca BKBY projesi çerçevesindeki girişimlerle ilişkilendirilmesi doğru değildir. Çünkü Çin, son 25 yılda Orta Asya ve Güney Kafkasya'daki en önemli ekonomik faktör haline gelmiş ve bölge ülkelerinin en büyük ticari ortaklarından birine dönüşmüştür. Hatta bu kapsamda Kazakistan'da enerji sektöründe güçlü bir konuma sahip olan Çin, Batılı şirketleri satın alarak bölgedeki Rus etkinliğini azaltmaya çalışmıştır. Dünya gaz üretiminin yüzde 10'unun yoğunlaştığı Türkmenistan'da da benzeri durum bulunmaktadır. Bunun yanı sıra Tien Shan Dağları'nın batı yakasındaki Kırgızistan ve Tacikistan için de Çin yatırımı hayatta kalmak açısından büyük önem arz etmektedir. (Dirmozer, 2018: 13) Güney Kafkasya ülkelerinden ise Gürcistan, Çin'in Batı ile ticaretinde merkezi bir konuma yerleşmeye ve dolayısıyla yakın işbirliği geliştirmeye çalışmaktadır.

Bu istikamette Azerbaycan hükümeti de somut adımlar atmakta ve hükümetler arası girişimleri ön plana çıkarmaya çalışmaktadır. Bu çerçevede, Aliyev'in Çin'e ilk resmi ziyareti sırasında 40 Azerbaycan ve 400 Çin şirketinin temsilcileriyle Azerbaycan-Çin iş forumu düzenlenmiştir. Bundan sonra 2015 yılında Aliyev, Çin'i ikinci kez ziyaret etmiş ve bu görüşme çerçevesinde İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın kurulmasını ortaklaşa teşvik etmek için bir mutabakat zaptı imzalanmıştır (<https://president.az>).

Bu anlaşma iktisadi ilişkilerin geliştirilmesi için öncelikleri ortaya koymaktadır. Taraflar arasındaki ekonomik işbirliği girişimleri için görüşmeler 2016 yılında da devam ettirilmiş ve 6. Hükümetler arası Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Komisyonu çerçevesinde özellikle, BTK demiryolu olmak üzere ulaşım ve lojistik sektörlerinde işbirliği meselelerine odaklanılmıştır. Cumhurbaşkanı Aliyev'in Çin'e üçüncü ziyareti ise BKBY projesine yönelik 2. Uluslararası İşbirliği Forumu vesilesiyle olmuştur. Cumhurbaşkanı Aliyev, "Karşılıklı Olarak Politikanın Güçlendirilmesi ve Daha Yakın Bir Ortaklık Oluşturulması" konulu Forum'un ikinci oturumuna katılarak bu proje çerçevesinde Azerbaycan'da başlatılan altyapı çalışmalarına değinmiş, Elet (Alat) Deniz Ticaret Limanı ve yeni hizmete giren BTK demiryolunun bu girişime sağlayacağı katkılardan bahsetmiştir. (<https://president.az/az/articles/view/32895>)

Bu ziyaretten sonra Azerbaycan'la Çin arasında ticaret cirosu artmaya başlamıştır. Bu minvalde, Report.az haber ajansı tarafından hazırlanan haberde Azerbaycan ve Çin arasındaki ticaret hacmi geçen yıllar ekseninde ele alınmış ve 2019 yılında iki ülkenin ticari cirosunun 2.184.194.000 dolar olarak gerçekleştiği, bunun da 2018 yılı göstergelerinden 638.589,17 bin dolar veya 6,62 kat daha fazla olduğu ortaya çıkmıştır (<https://report.az/biznes-xeberleri>). *Azernews*'un Azerbaycan Devlet Gümrük Komitesi'nden elde ettiği bilgilere esasen hazırladığı haberde ise bu rakamların sonraki yıllarda daha da arttığı ve Azerbaycan ile Çin arasındaki ticaret cirosunun Ocak-Nisan 2021 arasında 2020 yılının aynı dönemiyle kıyaslandığında yüzde 10,2 daha fazla yani, 553,4 milyon doları olduğu gözlemlenmiştir. (www.azernews.az/business)

Taraflar arasında ikili ekonomik ilişkilerin ivme kazanmasında Çin'in Güney Kafkasya ile ticaretinde Azerbaycan'ın %43'lük bir paya sahip olmasının (<https://report.az/biznes-xeberleri/azerbaycan-ve-cin-sirketleri>) ve bu bağlamda Çin'in geliştirilen altyapı projelerinin dışında kalmak istememesinin büyük rolü vardır. Bu çerçevede, ikili ilişkilere daha çok ivme kazandıran ve BKBY projesi çerçevesinde öneme haiz olan iki altyapı projesine değinilmesi gerekmektedir.

2.1.Bakü-Elet Deniz Ticaret Limanı

Bakü'nün 70 km. güneyinde Elet kasabasında bulunan bu limanının inşasına ilişkin kararname Cumhurbaşkanı Aliyev tarafından 2007 yılında imzalanmıştır. Liman projesi, Hollandalı Royal Haskoning şirketi tarafından hazırlanmış ve inşaatı ise yerel bir şirket olan Evrascon OJSC (Euro-Asian Construction Corporation) tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu limanın BTK demiryoluna yükleme noktası görevi yapması planlanmıştır. 3 Kasım 2010 tarihinde Cumhurbaşkanı Aliyev yeni limanın temelini

atmış ve projenin ilk etabında feribot terminali, yük terminali, konteyner sahası, erişim kanalı, altyapı tesisleri ve binaların inşaatına başlanmıştır. (www.bbc.com/azeri/azerbaijan) Bu limanın Azerbaycan'daki ulaştırma güvenliği sorunlarını başarılı şekilde çözeceği, Bakü'yü Hazar Havzası'nda çok modern ve büyük bir lojistik ve ulaştırma merkezi haline getireceği, Hazar'daki kıyı devletlerarasında işbirliğini derinleştireceği ve Doğu-Batı ulaşım koridorları için yeni fırsatlar sunacağı öngörülmüştür.

Bu çerçevede Bakü şehir limanı, Eylül 2014 tarihinde Bakü yeni liman inşaatının ilk aşamasının bir parçası olarak ticari nakliyyeye kapatılmıştır. Bunun ardından, Elet Limanı'nın aşamalı gelişim projesi etkinleştirilmiş; ilk önce iki köprülü feribot terminali ve daha sonra Mayıs 2018 tarihinde ise yeni bir treyler terminali açılmıştır (RoRo) (<https://president.az/az/articles/view/28547>).

Bu liman için Elet bölgesinin seçilmesi de tesadüfi olmamıştır. Kuzey-Güney Karayolu Koridoru (M1-M3) ve Doğu-Batı Koridoru (M2) kavşağında elverişli bir konuma sahip olan ve her yöne mal hareketini kolaylaştıran Elet (Tsares, 2021: 65); Batıyı (Türkiye ve AB), güneyi (İran ve Hindistan) ve kuzeyi (Rusya) birbirine bağlayan karayolları ve demiryollarının kesiştiği güzergâhta yer almaktadır. Aynı zamanda, burada bir deniz limanının inşa edilmesiyle suyollarının da ulaşım koridoruna eklenmesi meselesi gündeme gelmiştir ki bu da bölgenin geniş ihracat potansiyeline sahip uluslararası bir taşımacılık merkezi haline gelmesi için zemin oluşturmuştur. Buradan anlaşıldığı üzere, Elet limanı sağladığı stratejik avantajlar nedeniyle Azerbaycan için önem arz etmektedir. Peki, bu limanı Çin için önemli kılan nedir?

İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın Orta Doğu-Batı eksenini oluşturan Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası (TITR) için Hazar Denizi kullanılmaktadır. Bu koridorun potansiyel kullanım yolları arasında, Batı Çin'den Kazakistan'a Khorgos sınır kapısından giren malların Hazar Denizi üzerinden Aktau'dan Bakü'ye sevk edildiği ve ardından Bakü-Tiflis-Kars demiryolunu kullanarak Türkiye'ye aktarıldığı bir kuzey rotası seçeneği bulunmaktadır. Oradan mallar Karadeniz üzerinden Yunanistan'a gönderilebilir. Bu noktada, Elet limanı BKBY'nin önemli bir rotasına dönüşmüştür. Bu sebeple günümüze kadar Çin, bu limana yaklaşık 2 milyon dolar değerinde ekipman bağışlamış ve toplamda 70 milyon dolarlık hibe ayırmıştır (<https://reconasia.csis.org>).

Buradan da anlaşıldığı üzere, Elet Deniz Ticareti limanı Çin'in BKBY projesi çerçevesinde BTK demiryolu üzerinden taşımacılık yapılması için tercih edilmektedir. Bu eksende, daha sonra Çin için özel önem arz eden Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesinden ve Çin'in neden bu proje ekseninde yer almak istemesinden de bahsedilmesi gerekmektedir.

2.1.1.Projenin Jeostratejik ve Ekonomik Önemi

Elet Deniz Ticaret Limanı'nı içine alan Elet Serbest Ticaret Bölgesi (ESTB) için özel bir kurumsal ve yasal temel oluşturma çalışmaları 2018 yılından itibaren hız kazanmıştır. Devlet destekli başlatılan bu çalışmaların esas hedefi ise ihracata yönelik üretimi desteklemek ve yenilikçi teknoloji sağlayacak yatırımcıları Azerbaycan'a

çekmek için Hazar Denizi bölgesinde bu tür en büyük serbest ekonomik bölgelerden birini inşa etmektir (<https://aze.media/the-alat-port-free>). Bununla aynı zamanda ülke ekonomisinin dinamik ve sürdürülebilir kalkınmasına katkıda bulunulması da planlanmaktadır. Özellikle Elet projesinin geliştirilmesiyle dört esas ekonomik hedefe ulaşılması önem arz etmektedir. Onlardan ilki, ulaştırma ve lojistik sektörüdür. Çünkü bu şekilde bir altyapının oluşturulması, diğer endüstriyel sektörlerde ihracatın sağlanması için önemli bir gereksinimdir. İkinci ana kategori, bu tür transit akışların ekonomik değeri artıracak katma değerli hizmetler teşkil etmesidir. Üçüncüsü, bölgesel ihracat pazarı için mal üretmeye yönelik hafif sanayi sektörünün geliştirilmesidir. Dördüncü ve son kategoriyle ise fosil yakıtlarla ilgili alanlar oluşacaktır.

ESTB'nin kuzey-güney ve doğu-batı uluslararası ulaşım koridorlarının kesişim noktasındaki konumu ise bu limanın jeostratejik önemini ortaya çıkarmaktadır. Bu liman, Hazar Denizi'nden geçen kargolara verimli ve hızlı geçiş sunarak Bakü için jeostratejik potansiyel yaratmaktadır. Nitekim Azerbaycan, Elet bölgesinde kuzey-güney, doğu-batı yönlerinde kara, su ve hava ulaşımını kapsayacak geniş bir lojistik zinciri geliştirmeyi amaçlamaktadır. Hatta bu eksenle Elet projesine paralel olarak İran ile Azerbaycan arasında Reşt-Astara demiryolunun geliştirilmesi de planlanmaktadır. Hazar kıyısı boyunca uzanacak olan bu kuzey-güney koridorunun ticaret hacmini yalnızca söz konusu iki ülke arasında değil, aynı zamanda diğer bölgelerde de artırması beklenmektedir.

2.2.Bakü-Tiflis-Kars Demir Yol Projesi

Bakü-Tiflis-Kars projesine ilişkin görüşmelerin 1993 yılında Ankara'da Türkiye ile Gürcistan temsilcilerinden oluşturulan Karma Taşımacılık Komisyonu toplantısında başladığı bilinmektedir. Bu eksenle, 20-21 Temmuz 2002 tarihinde İstanbul'da, söz konusu ülkelerin Ulaştırma Bakanlarının toplantısında, proje ile ilgili hazırlık çalışmalarının yapılmasını öngören bir protokol imzalanmıştır. Azerbaycan Cumhurbaşkanı Aliyev, 14 Haziran 2004 tarihinde Gürcistan'a yaptığı resmi ziyarette, Gürcistan eski Cumhurbaşkanı Mihail Saakaşvili ile birlikte düzenlediği basın toplantısında, Gürcistan üzerinden Türkiye ve Azerbaycan'a demiryolu inşa etme projesine destek verdiğini dile getirmiştir. Bununla da Aliyev, BTK yönünde demiryolu bağlantısının kurulması konusundaki kararlı tavrını ortaya koymuştur. Atılan bu adımlar çerçevesinde, Aliyev'in 7 Şubat 2007 tarihinde Gürcistan'a yaptığı çalışma ziyareti sırasında BTK demiryolunun inşaatının başlaması için bir anlaşma imzalanmıştır. (Bilalzade, 2021:14) 30 Ekim 2017 tarihinde ise sadece bu üç ülkeyi bağlamaktan ziyade kıtaları birbirine bağlamak için tasarlanan Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun açılış töreni gerçekleştirilmiştir (<https://corp.ady.az/infrastruktur>).

BTK faaliyete geçtikten sonra Çin mallarının Avrupa'ya ulaşımının sağlanmasında önemli etkene dönüşmüştür. Çin'in bu proje çerçevesinde etkinliğini arttırmak istemesinin esas nedeni ise Çin'den Avrupa'ya mal teslimi için en kısa demiryolu yolunun Azerbaycan üzerinden geçen BTK olmasıdır. Aynı zamanda, BTK Çin için en az maliyetli transit rotasıdır. Bunun yanı sıra BTK mevcut altyapı ve Avrupa'ya yakınlık açısından diğer kıtalararası ulaşım koridorlarına göre daha

avantajlı konumdadır. Tüm bu olumlu seçenekleri göz önünde bulunduran Çin, Avrupa'ya kargo teslimat rotalarını çeşitlendirmek için BTK demiryolu projesine tam teşekküllü bir katılımcı olarak dâhil olmak istemektedir.

2.2.1. Projenin Jeostratejik ve Ekonomik Önemi

Toplam uzunluğu 826 km olan (<https://tass.ru/ekonomika>) ve Gürcü analizciler tarafından *21. Yüzyılın projesi* olarak nitelendirilen, başlangıçta maliyeti 422 milyon dolar olarak belirlenen, (opendemocracy.net) ancak sonradan toplam değeri 1,1 milyar dolardan fazla olan BTK demiryolunun hız sınırının 120km/s olması, ilk yıllarında yılda 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton kargo, 2034 yılına kadar ise 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton kargo taşınması planlanmıştır. Aynı zamanda BTK demiryolunun önümüzdeki zaman diliminde Çin ile Avrupa arasında esas ulaşım hattındaki zaman kaybını 35 günden 15-17 güne indirmesi öngörülmüştür. (Hajizadeh, 2015:14) Bunun yanı sıra 2018 yılındaki tahminlere göre bu demiryolu ile Azerbaycan'dan Kars'a bir günde, İstanbul'a ise iki buçuk günde ulaşılacaktır. Bu kapsamda, ilk aşamada yolcuların Türkiye'nin Kars kentine kara yoluyla taşınması planlanmaktadır ki tabii bunun için öncelikle teknik şartların karşılanması gerekmektedir. (<https://ru.rayhaber.com>)

Tüm bunlara ek olarak yılda 5 milyon ton yük taşınmayı üstlenen BTK, Doğu-Batı koridorundaki diğer demiryolu güzergâhlarına uygun bir alternatif de sunmaktadır (<https://politicon.co>). Bu yönde Azerbaycan tarafından somut adımlar atılmış ve Aliyev'in Ekim 2022 tarihinde Gürcistan Başbakanı Irakli Garibashvili ile yaptığı müzakerelerin ardından 2023 yılında Azerbaycan'ın, BTK'nın kapasitesini yılda 5 milyon tona çıkarmak için ek yatırımlar yapmayı planladığı açıklanmıştır (<https://tass.ru/ekonomika>).

Sağlayacağı bu avantajlarla ilk bakışta bölgesel bir proje niteliği taşıyan BTK demiryolunun aslında küresel olduğu söylenebilir. Çünkü bu demiryolu hattı Uzak Doğu ve Batı Avrupa'yı birbirine bağlayan İpek Yolu projesinin küçük bir parçası olsa da coğrafi olarak merkezde (hub) yerleştiği için kilit rol oynamaktadır. Bu bağlamda, BTK demiryolu Azerbaycan için politik, ekonomik ve stratejik önem arz eden bir proje olmaktadır. Proje ile birlikte Azerbaycan, okyanuslara ve uluslararası ulaşım ağına erişebilecek, doğuya ve batıya kolayca ihracat yapabilecek, dış ticareti çeşitlendirecek, petrol dışı sektörün ihracatını kolaylaştıracak ve transitlerden gelir elde edecektir. (Bittner ve Ibrahimli, 2018:15) Ayrıca proje, Azerbaycan'ın bölgedeki siyasi konumunu güçlendirecek ve Azerbaycan'ı transit ulaşım merkezi haline getirecektir. Bunun yanı sıra yeni tankerler, yük gemileri satın almak, limanları modernize etmek ve yoğun olarak çalışmak daha fazla yatırımcıların bölgeye çekilmesini gerekecektir ki bu da diğer aktörlerin projeye taraf olmasına ve küresel boyut almasına vesile olacaktır.

3. AZERBAIJAN PERSPEKTİFİNDEN BKBY PROJESİ

Azerbaycan, yeni İpek Yolu projesi doğrultusunda lojistik kapasitesini artırmak için daha sistematik ve kapsamlı faaliyetlerde bulunmak üzere 2012 yılında "Azerbaycan 2020: Geleceğe Bakış" Konseptini ve 2016 yılında "Lojistik ve Ticaretin Geliştirilmesi için Stratejik Yol Haritasını" onaylamıştır. Bu belgeler, lojistik altyapısını

iyileştirmek için bir dizi önlemin ve planın uygulanmasını öngörmektedir (Bilalzade, 2021:11). Bunlara; ülkenin petrol dışı sektörünün geliştirilmesi, lojistik, ulaştırma ve ticaret alanında 2025 ve sonraki dönemi kapsayan altyapının iyileştirilmesi, Azerbaycan'ın bölgesel bir transit merkezi haline getirilmesi, Elet Limanı'nın açılması, özel ekonomik bölgelerin oluşturulması, üzerinde demiryolu projelerinin tamamlanması dâhildir. Azerbaycan, bununla BKBY çerçevesinde konumunu sağlamlaştırmaya çalışmakta ve Çin'in ortağına dönüşmek istemektedir. Bunda aşağıdakilerin büyük etkisi vardır:

- Azerbaycan'ın bulunduğu Hazar havzasının Rusya, Doğu Asya ve Avrupa'nın çıkarlarının kesiştiği yeni bir iktisadi alana dönüşmesi;
- Rusya veya Avrupa Birliği'nin başlattığı diğer ulaşım projeleriyle karşılaştırıldığında, bu projenin Azerbaycan için çok daha fazla avantaj arz etmesi;
- Çin'in bu projeye yatırım yapmasının AB'yi TRACECA çerçevesinde adımlar atmaya teşvik etme ihtimalinin olması.

Özellikle, sonucu husus incelendiği zaman BKBY projesi ile TRACECA'nın birbirlerini tamamlama seçeneği doğmaktadır ki bu da bir yandan Çin ile Güneydoğu Asya, diğer yandan Avrupa arasındaki ticareti artırabilir. Aynı zamanda, Çin yatırımı Azerbaycan'ın stratejik kalkınma planındaki finansman boşluklarını doldurmaya yardımcı olmaktadır. Azerbaycan hükümeti için bu proje kapsamında Çin ile iş birliği mevzubahis ülkenin sadece Doğu-Batı ekseninde bir lojistik merkeze dönüşmesini sağlamakla sınırlı olmayacak, aynı zamanda hem teknik destek hem de ek doğrudan yabancı yatırımların da ülke içine çekilmesi için olanaklar yaratacaktır. Bu da Azerbaycan'ın ulaşım ve transit ücretlerinden fayda elde etmesine, ticari olanaklarını çeşitlendirmesine ve yabancı sermayenin ülke içine çekilmesine olanak sağlayabilir. Bu nedenle, Azerbaycan söz konusu ülkenin coğrafi uzaklığı nedeniyle bölgede siyasi amaçları gütmeyeceğini düşündüğünden burada ekonomik çıkarlarının yanı sıra siyasi hedeflerinin olması ile bilinen Rusya'nın aksine Çin'e güvenilir bir ortak olarak bakmaktadır.

4.ÇİN PERSPEKTİFİNDEN BU PROJEDE AZERBAJYCAN'IN ÖNEMİ

Çin perspektifinden konu incelendiği zaman Azerbaycan; bir taraftan coğrafi bir merkez, diğer taraftan da stratejik ortak konumundadır. Çünkü söz konusu ülke Hazar havzasıyla Batı arasında mevcut olan ulaşım altyapısının (Elet limanı, BTK) sahibidir. Tüm bunlara paralel olarak Azerbaycan hükümeti için TITR girişimi çerçevesinde Çin ile çok taraflı iş birliğinin geliştirilmesi önem arz etmektedir. Çünkü başarılı iş birliği, Azerbaycan'ın ulaşım ve transit sektöründen daha fazla kar elde etmesine, ticari seçeneklerinin çeşitlendirilmesine ve yabancı sermaye akışının ülke içinde oranının artmasına neden olabilir (Babayev ve Ismayilzade, 2020:6).

Ancak, taraflar arasında *win-win (kazan-kazan)* stratejisine dayalı iş birliğinin gerçekleştirilmesi için Çin'in BKBY çerçevesinde TITR projesine öncelik vermesi gerekmektedir. Çünkü TITR siyasi açıdan güvenilir bir rotadır. İkincisi, Çin'den Avrupa'ya giden en kısa demiryolu yoludur. Ayrıca, Azerbaycan tarafından daha önceden Hazar Havzası'nda gerçekleştirilen altyapı projeleri nedeniyle bu alternatif rota çok fazla finansal desteğe ihtiyaç duymamaktadır. Bu nedenle, Çin'in bu proje

çerçevesinde Azerbaycan hükümetiyle daha sıkı çalışmalar yapması uygun olacaktır. BKBY rotasına öncelik verilmesi, Çin'in Hazar üzerindeki etkisini pekiştirecek ve aynı zamanda Doğu'dan Batı'ya ulaşım yollarının geliştirilmesi kapsamında Azerbaycan'ın desteğinden faydalanması söz konusu olacaktır. Bu bağlamda, Azerbaycan'ın sınır komşularından Gürcistan ve Türkiye'nin de Çin'in TITR'ye dâhil olmasını desteklediklerini ifade etmesi göz önünde bulundurulmalıdır. Bu doğrultuda Azerbaycan hükümeti için en büyük zorluğun sadece Çin'i BKBY çerçevesinde TITR projesini seçmeye teşvik etmek olduğu söylenebilir. Ek olarak, Azerbaycan'ın BKBY finansmanının yanı sıra her iki tarafa da eşit gelir sağlayacak özel Çin yatırımlarını kapsayacak mekanizmalar da belirlemesi hususu önem arz etmektedir.

Yukarıda vurgulanan öneriler doğrultusunda bu stratejinin uygulanması halinde Azerbaycan birçok ortaklık olanakları sunabilmektedir. Çünkü Azerbaycan, Çin ve Avrupa ülkeleri arasındaki en kısa demiryolu yolunun geçtiği rotanın üzerinde konumlanmaktadır. İkincisi, Azerbaycan, Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) petrol boru hattı, TRACECA, INOGATE, TAP dâhil AB'nin bölgesel transit ve enerji projelerinin merkezinde yer aldığından Avrupa enerji güvenliğinin sağlanmasında siyasi açıdan Çin için güvenilir bir ortaktır. Üçüncüsü, Hazar Denizi'nden Batı'ya mevcut ulaşım altyapısının (Elet limanı, BTK) sahibi olmakla Azerbaycan coğrafi-stratejik merkezdir. Dördüncüsü, Azerbaycan ile ister karadan isterse de denizden iş birliğinin geliştirilmesi Çin'in bölgedeki konumunu güçlendirecek ve Hazar üzerindeki etkisini pekiştirecektir.

5.SONUÇ

COVID-19 salgınının Çin'de patlak vermesi ve diğer bölgelere hızla yayılmasıyla birlikte uluslararası ticarete durgunluk yaşandığı bilinmektedir. Buna müteakip, birçok ülkede virüsün yaygınlaşmasına engel olunması için alınan kısıtlayıcı tedbirler kapsamında hava ve deniz yolları da işlevini yitirmiştir. Bu da birçok sektörün ciddi şekilde etkilenmesine neden olmuştur. Hatta salgın döneminde, uzmanlar tarafından birçok Avrupa limanının çalışma kapasitelerinin sadece %20-30'la sınırlı kaldığı yönünde açıklamalar da yapılmıştır. Durum böyle olunca yüksek hava taşımacılığı fiyatları, hava ve deniz taşımacılığında daha uzun transit süreler nedeniyle Avrupa ve Çin'i birbirine bağlayan demiryolları şirketler için tek güvenilir ulaşım aracına dönüştürmüştür. Bu da BTK gibi demiryolu projelerinin sağladığı avantajların artmasına, çalışma kapasitelerinin yükseltilmesine neden olmuştur. Durum böyle olunca BKBY çerçevesinde Azerbaycan'ın stratejik öneminin daha da artması söz konusu olmuştur. Her ne kadar salgın dönemi sona ermiş olsa da günümüz koşullarında bu durumun sonraki zaman aralığında da devam etmesi gündemde olabilir ve Azerbaycan'ın Çin için jeopolitik ve jeostratejik değeri artabilir. Bu aynı zamanda petrol fiyatlarındaki oynama ve salgının ülke ekonomisi üzerinde artan etkisinden de kaynaklanmaktadır.

Bu kapsamda, özellikle Azerbaycan-Çin ilişkilerinin 2015 yılından bu yana hızla gelişmesi ve demiryollarının artan stratejik önemi dikkate alındığında, Azerbaycan-Çin ilişkilerinin daha da geliştirilebileceği öngörülmektedir. Ancak, bunda da Çin'in Azerbaycan'a yatırımının arttırılması, salgın sonrası ekonominin

canlandırılması ve Azerbaycan'ın BKBY'ye daha aktif katılımının sağlanması gerekli olacaktır. Ayrıca ilişkilerin derinleşmesi, Azerbaycan'ın bölgesel bir ulaşım merkezi olarak gelişmesine, Çin'in ihracat yollarının çeşitlendirilmesine, nakliye maliyetlerinin azalmasına ve en kısa yoldan Avrupa'ya mal ulaştırılmasına katkı sağlayacaktır.

Bu kapsamda, genel anlamda katılım sağlayan ülkelerde mevcut olan jeopolitik bölünme ve altyapı projelerinin uygulanması zamanı ortaya çıkan finansal zorluklar nedeniyle uygulanması önünde farklı engeller bulunan BKBY projesinin Azerbaycan bağlamında etkinliğinin artırılması için iki ülke arasında bir çalışma platformunun geliştirilmesi ve hükümetler arası çalışma grubunun faaliyetlerini artırması gerekmektedir. Her iki devlet bu çerçevede yapılan çalışmalar üzerine yoğunlaşırsa hem Azerbaycan bu projede istediği konumda yer alabilir hem de Çin ulaşım iletişim yollarının çeşitlenmesi sürecini istediği gibi yönlendirebilir. Çünkü bu iki devletin ortak paydada birleştiği bazı noktalar vardır:

- Her iki devlet birbiriyle ekonomik işbirliğine önem vermektedir;
- Her iki devlet dışa dönük dış ticaret politikası benimsemiştir (Azerbaycan Batı ve Doğu arasında ilişkilerini dengelemeye çalışırken, Çin de kara yolları ile deniz açılımı stratejisi arasında denge oluşturmaya çalışıyor);
- Her iki devlet ekonomik kalkınmayı stratejik öncelik olarak görmektedir.

KAYNAKÇA

- “Azerbaycan Cumhuriyeti Hukuku”, <https://e-qanun.az/framework/32179>, (Erişim tarihi: 01.05.2022).
- “Azerbaijani-Chinese Documents Were Signed”, <https://president.az/en/articles/view/17137> (Erişim tarihi: 30.04.2022).
- “Azerbaijan’s Port on China’s Road”, <https://reconasia.csis.org/azerbaijans-port-on-chinas-road/>, (Erişim tarihi: 20.04.2022).
- “Azerbaycan ve Çin Ticaret Ciroşunu %67'ye Çıkardı”, <https://report.az/biznes-xeberleri/azerbaycan-ve-cin-ticaret-dovriyyesini-67-e-qeder-artirib/>, (Erişim tarihi: 30.04.2022).
- “Azerbaycan ve Çin Şirketleri 821 Milyon Dolarlık Belgeye İmza Attı”, <https://report.az/biznes-xeberleri/azerbaycan-ve-cin-sirketleri-821-milyon-dollarliq-senedler-izmalayib/>, (Erişim tarihi: 28.04.2022).
- “Azerbaijan and Belt and Road Initiative: On the Way of Becoming a Regional Transport Center”, <https://politicon.co/en/analytics/33/azerbaijan-and-belt-and-road-initiative-on-the-way-of-becoming-a-regional-transport-center>, (Erişim tarihi: 15.04.2022).
- “Azerbaydzhan Dopolnitelno İvestiruyet v Proyekt Dorogi Baku - Tbilisi – Kars”, <https://tass.ru/ekonomika/16140843> (Erişim tarihi: 23.12.2022).
- Babayev, Bahruz, and İsmailzade, Fariz, (2020), “**Azerbaijan’s Contribution to the Chinese Belt and Road Initiative**”, GCRF Compass Policy Brief, Baku, pp.2-6.
- Bilalzade, Parvin, (2021), “**Opportunities to Increase the Capacity of Azerbaijan’s Logistics Infrastructure and Existing Problems in the Silk Road Project**”, Research Document of Institute for Democratic Initiatives, Baku, Issue:2, pp. 1-31.
- Bittner, Victoria Ariel, and İbrahimli, Minavvar, (2018), “**Baku-Tbilisi-Kars: Regional Implications and Perspectives**”, CESD Report, Baku, pp. 1-24.
- “Bakü-Tiflis-Kars”, <https://corp.ady.az/infrastruktur/istifadeye-verilmis-xetler/baki-tbilisi-qars-xetti>, (Erişim tarihi: 20.04.2022).
- “Bilateral Relations”, <https://beijing.mfa.gov.az/en/content/3/bilateral-relations>, (Erişim tarihi: 02.05.2022).
- “China’s Growing Influence in the South Caucasus”, <https://www.fpri.org/article/2021/11/chinas-growing-influence-in-the-south-caucasus/>, (Erişim tarihi: 30.04.2022).
- Dirmozer, Dietmar, (2018), “**Shelkovyy Put, Yevraziya i Drevniy Mir**”, Friedrich Ebert Stiftung, İssledovaniye, ss. 3-29.
- Hajizadeh, Elshan Mahmud, (2015), “**Great Silk Road and the Baku-Tbilisi-Kars Project**”, Scientific Journal of Academic Research Conference Newsletter, Tbilisi, Issue: 6, pp. 1-17.
- “Hu Jintao Holds Talks with Azerbaijani President Aliyev”, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zzjg_663340/dozys_664276/gjlb_664280/3135_664292/3137_664296/200503/t20050318_555477.html, (Erişim tarihi: 01.05.2022).

Araştırma Makalesi

DOI: 10.47147/ksuiibf.1112760

Makale Geliş- Kabul Tarihi: 05.05.2022- 27.12.2022

- “İlham Aliyev, Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanının Açılışına Katıldı”, <https://president.az/az/articles/view/28547>, (Erişim tarihi: 20.04.2022).
- “İlham Aliyev, Pekin’deki Bir Kuşak Bir Yol Uluslararası İşbirliği Forumu’na Katıldı”, <https://president.az/az/articles/view/32895>, (Erişim tarihi: 30.04.2022).
- “Is the Baku-Tbilisi-Kars Railway worth the Fuss?”, <https://www.opendemocracy.net/en/odr/is-baku-tbilisi-kars-railway-worth-fuss/>, (Erişim tarihi: 15.04.2022).
- “Obzornoye İssledovaniye Portov i Logistiki v Stranakh TSARES”** (2021), Porty i Perevozki, Cilt: 2, ss.64-67.
- “Otnosheniya mezhdü Kitayem i Azerbaydzhanom (posledneye obnovleniye: oktyabr 2020 g.)”, <http://az.china-embassy.gov.cn/rus/sbjw/>, (Erişim tarihi: 22.12.2022).
- “Trade Turnover between Azerbaijan and China increases”, <https://www.azernews.az/business/180628.html>, (Erişim tarihi: 28.04.2022).
- “The Alat Free Economic Zone’s Role in Azerbaijan’s Long-Term Geo-Economic Strategy”, <https://aze.media/the-alat-port-free/>, (Erişim tarihi: 20.04.2022).
- “Zheleznaya Doroga Baku-Tbilisi-Kars Budet Bezopasnoy v Mezhdunarodnykh Ekonomicheskikh Proyektakh”, <https://ru.rayhaber.com/2018/>, (Erişim tarihi: 22.12.2022).
- “8 Yıldır İnşa Edilen Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı Açıldı”, <https://www.bbc.com/azeri/azerbaijan-44105731>, (Erişim tarihi: 20.04.2022).