

Bakü Tiflis Kars Demiryolunun Bugünü ve Geleceği

The Present and Future of Baku Tbilisi Kars Railway

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

Abstract

The Baku-Tbilisi-Kars (BTK) railway, is a new line directly connecting Turkey, Georgia and Azerbaijan by rail, and it became operational in 2017. In fact, the BTK railway connects not only these three countries, but also Central Asia with the Caspian Sea passage in the east, and Europe via Turkey with the Marmaray project in the west. The line, which has an annual freight carrying capacity of 6.5 million tons, has carried approximately 400 thousand tons of freight in 2020. The BTK railway line is also an alternative to the One Belt One Road project between China and Europe. Considering this point, it is seen that the amount of freight transported is not at the intended level, despite the current capacity. In this study, BTK railway, which is likely to act as a lever for increasing the trade volume between the countries of the region, has been analyzed in terms of freight transportation. In the first part, the features of the BTK railway are explained. In the second part, the foreign trade structure of the countries in the region is presented. In the third part, the freight transported on the BTK railway are examined. In the last section, suggestions are presented to increase the current transport volume.

1 Giriş

Tarih boyunca ulaştırma hatları farklı coğrafyalar arasında ticaretin gelişmesinde çok önemli roller üstlenmiştir. Asya ile Avrupa arasındaki tarihsel İpek Yolu da bilinen en eski ulaştırma hatlarından. Ulaştırma hatları aynı zamanda bir medeniyet göstergesidir ve büyük devletlerin, medeniyetlerin oluşmasına katkı sağlamıştır. Bu anlamda Romalıların, birçok kesimi bugün bile kullanılmakta olan 85 bin kilometrelik karayolu inşa ettiği (Berechman, 2003) bilinmektedir. Diğer yandan Akdeniz kıyıları ilk çağlardan itibaren her zaman deniz taşımacılığında önemini korumuştur. Daha sonraları Avrupalı milletler tarafından deniz aşırı keşifler yapılarak yeni denizyolu hatları ve ticaret bölgeleri oluşturulmuştur. 18. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise lokomotifin icadı ile demiryolu hatları yapılmaya başlamış ve karada taşınan yük tonajları artmıştır. 19. Yüzyılın sonlarında otomobilin icadı ile karayolu taşımacılığı hızlanmış ve yeni karayolu hatları inşa edilmeye başlanmıştır. 20. Yüzyılın başında uçağın icadından sonra, özellikle İkinci Dünya savaşı sonrası dönemde havayolu taşımacılığı ile taşımacılık hız boyutu ile tanışmıştır.

Üretim ve tüketim merkezleri dikkate alındığında bugün küresel ekonominin üç merkezi vardır; Asya, Avrupa ve Kuzey Amerika (Rodrigue, 2021). Türkiye coğrafyası da bu merkezlerden ikisinin, Asya ve Avrupa'nın tam ortasında yer almaktadır. Taşımacılık türleri açısından mevcut potansiyeli incelendiğinde Türkiye'nin boru hattı taşımacılığı hariç diğer taşımacılık türlerinde potansiyelini yeterince değerlendiremediği ifade edilebilir. Türkiye'nin bu iki merkez arasında taşımacılığı ağırlıklı olarak karayolu taşımacılığına dayanmaktadır. Bölgeler arasındaki dış ticarete konu olan ürünler ile karayolu taşımacılığının kendine has kısıtları nedeniyle bu taşımacılık türü uzak mesafeler için sorunludur ve çoğunlukla yakın bölgeler arasında gerçekleştirilebilmektedir. Denizyolu taşımacılığında ise çıkış ve varış noktaları Türkiye olan taşımalar için önemli bir potansiyel barındırmasına rağmen Asya ile Avrupa arasındaki taşımalarda potansiyeli sınırlıdır. Havayolu taşımacılığı da tonaj ve maliyet açısından avantajlı olmadığından potansiyel olarak geliştirilmeye çok müsait değildir. Dolayısı ile potansiyel olarak geliştirilebilecek taşımacılık türü demiryolu taşımacılığıdır. Bu nedenlerle Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolunun Asya ile Avrupa merkezleri arasında önemli bir taşıma potansiyelini barındırdığı aynı zamanda Türkiye ile Türk cumhuriyetleri arasındaki ticaretin artışında bir kaldıraç olacağı kolaylıkla söylenebilir.

2 Yöntem

Çalışmada Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri arasındaki taşımacılık ve dış ticaret hacimleri incelenmiştir. Çalışma demiryolu ile eşya (yük) taşımacılığına odaklanmıştır ve yolcu taşımacılığı çalışmanın kapsamı dışındadır. Çalışmada literatür taramasının yanında, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık A.Ş. (TCDD Taşımacılık) resmi verilerinden yararlanılmıştır.

3 Bakü Tiflis Kars Demiryolunun Kısa Tarihi ve Özellikleri

BTK demiryolu projesi ilk olarak Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (Transport Corridor Europe Caucasus Asia-TRACECA) projesi kapsamında ortaya çıkmış, Bakü-Tiflis-Gümrü-Kars demiryolu projesi olarak oluşturulmuştur. Sovyetler Birliğinin dağılması üzerine Ermenistan'ın haksız olarak Dağlık Karabağ'ı işgal etmesi ve Türkiye'ye karşı asılsız soykırım iddiaları ile tazminat ve toprak talepleri, Türkiye ve Azerbaycan tarafından Erivan yönetimi ile ortak hareket etmeme kararına yol açmıştır. Bu karar üzerine Ekim 2005'de Avrupa Komisyonu projedeki finansal desteğini geri çekmiştir (Kaygın, vd, 2019). Avrupa Komisyonunun kararından sonra Türkiye ve Azerbaycan kendi milli imkânları ile BTK demiryolu projesini finanse etmeye karar vermiştir. Bu esnada

ekonomik olarak bazı sıkıntıları bulunan Gürcistan'a proje için Azerbaycan tarafından birinci fazda 25 yıl vadeli yıllık % 1 faiz oranı ile 200 milyon dolar, ikinci fazda 25 yıl vadeli yıllık % 5 faiz oranı ile 575 milyon dolar kredi sağlanmıştır (Hajizade, 2015). Böylece 2005 yılında BTK demiryolu projesi için Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan Ulaştırma Bakanlarının katılımıyla müzakerelere başlanılmıştır. Temmuz 2006'da Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye, Kazakistan ve Çin Halk Cumhuriyeti arasında üçlü ve beşli protokoller imzalanmıştır (Akbulut Özpay, 2018). Şubat 2007'de Tiflis'te BTK Demiryolu Projesi ile ilgili anlaşma Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında imzalanmıştır. Projenin ilk temeli Kasım 2007'de Gürcistan'da, Türkiye kısmının temeli ise Temmuz 2008'de Kars'ta Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan Cumhurbaşkanlarının katılımı ile atılmıştır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014).

Asya ile Avrupa arasında orta koridorun en önemli bileşeni olan BTK demiryolu (TCDD, 2021) toplam 838 kilometre olup 503 kilometresi Azerbaycan, 259 kilometresi Gürcistan ve 76 kilometresi Türkiye toprakları üzerinde yer almaktadır. Bakü-Tiflis arasında yer alan demiryolunun genişliği 1520 mm ve çift hat, Tiflis-Marabda-Ahıkelek arasında yer alan demiryolunun genişliği 1520 mm ve tek hat, Ahıkelek-Kars arasında yer alan demiryolunun genişliği 1435 mm ve tek hatlıdır. Bu hatlardan sadece Kars-Ahıkelek arasındaki hat yeni yapılmıştır, diğer hatlar modernize ve rehabilite edilmiştir. Yeni yapılan hat Gürcistan demiryolu sistemi ile Türkiye demiryolu sistemi arasındaki 102,3 km'lik boşluğu tamamlamak üzerine planlanmıştır. Bu boşluğun 76 km'si Türkiye sınırlarının içinde, 26,3 km'si ise Gürcistan sınırları içindedir. Hat boyunca 2070 metresi Gürcistan, 2.080 metresi Türkiye sınırında olmak üzere toplam 4.350 m (200 m sınır hattı) uzunluğunda 1 tünel, 16 köprü, 67 tren istasyonu (45'i Azerbaycan'da, 18'i Gürcistan'da, 4'ü Türkiye'de) bulunmaktadır (Şekil 1). Ayrıca, 1520 mm ve 1435 mm ray açıklıkları arasında trenlerin hareket edilebilmesi için Ahıkelek'te boji değişim istasyonu yapılmıştır (Uysal, 2016; Hajizade, 2015). Hattın açılışı Kars'ın kurtuluşunun yıldönümünde, 30 Ekim 2017 tarihinde, Bakü'ye yaklaşık 90 kilometre mesafedeki Alat Limanı'nda Türkiye ve Azerbaycan Cumhurbaşkanları ile Kazakistan, Özbekistan ve Gürcistan Bakanlarının katılımıyla düzenlenen törenle gerçekleştirilmiştir. BTK demiryolu hattı 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahiptir ve 2034 yılı sonunda 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yük taşıma kapasitesine ulaşması planlanmıştır (Akçay, 2017; Yılmaz, 2020).



Şekil 1. Bakü Tiflis Kars Demiryolu Kaynak: TRACECA, Azerbaycan, 2017.

BTK demiryolu hattı; batısında Türkiye üzerinden Marmaray ile Avrupa'ya kesintisiz bir demiryolu ulaşımı sağlamaktadır. Doğusunda ise Bakü-Alat Limanından Hazar Denizi geçişi ile iki ayrı hat olarak; güneyden Türkmenbaşı limanı ile Türkmenistan'a, kuzeyden Aktau Limanı ile Kazakistan'a bağlanmaktadır. Böylece, her iki limandan doğuya, Özbekistan, Kırgızistan ve Çin'e demiryolu ile kesintisiz olarak ulaşım sağlanabilmektedir. Diğer yandan, BTK demiryolu Orta Asya Türk Devletleri'nin demiryolu bağlantısıyla Mersin'den Akdeniz'e çıkışına da olanak sağlamaktadır.

Bölge ülkeleri arasında doğu-batı istikametinde Hazar geçişi ilk tren Kazakistan'ın Aktau Limanından hareket ile feribot aracılığıyla Bakü'ye 90 km uzaklıktaki Alat Limanına, oradan da BTK hattını takip ederek Kars'a ulaşmıştır. Tren Bakü-Kars arasındaki 825 km mesafeyi yaklaşık 40 saatte alarak 03 Kasım 2017 tarihinde Kars'a varmış, devamında 30 saatte Mersin'e ulaşmıştır. Kazakistan'dan 30 konteyner ile yola çıkan bu tren 4.700 km'lik seferi toplam 170 saatte tamamlamıştır (Kaygın, vd, 2019). Diğer yandan, 2019 yılında BTK hattı ve Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergâhı (Çin – Kazakistan/Aktau - Hazar Denizi – Azerbaycan/Alat - Gürcistan - Türkiye) üzerinden Çin ile Türkiye arasında konteyner blok yük treni seferleri başlatılmıştır. Bu kapsamda, 2019

yılı'nın Ekim ayı sonlarında Çin'in Xi'an şehrinde 42 adet high-cube konteyner yüklü vagonlardan oluşan ilk blok konteyner yük treni Türkiye'ye ulaşmış ve 6 Kasım 2019 tarihinde Ankara'da yapılan tören ile Çekya'nın Prag şehrine gönderilmiştir. Tren, Çin - Türkiye parkurunu 12 günde, Çin - Prag parkurunu ise 18 günde tamamlamıştır. Bu tren, BTK demiryolu hattını ve Marmaray'ı kullanarak Çin'den Avrupa'ya ulaşan ilk yük treni olarak tarihe geçmiştir (Şekil 2). BTK hattı üzerinden Çin-Türkiye-Avrupa arasında düzenli blok konteyner yük tren seferleri devam etmektedir. Hedef; kısa vadede haftada iki olmak üzere yıllık 100 blok tren, orta vadede yıllık 200 blok tren, uzun vadede ise yılda 1.500 blok tren işletmektir ve Çin-Türkiye arasındaki toplam seyir süresini 10 güne düşürmektir (TCDD Taşımacılık, 2021).



Şekil 2. Çin'den Avrupa'ya BTK Üzerinden Ulaşan İlk Blok Trenin Güzergahı **Kaynak:** TCDD Taşımacılık, 2021.

4 Bölge Ülkelerinin Dış Ticaret Yapısı

BTK demiryolu hattından Türkiye ile birlikte öncelikle olumlu olarak etkilenecek ülkeler Gürcistan ve Azerbaycan'dır. Bu ülkelere ilave olarak Hazar geçişi ile daha doğuda yer alan Türk Cumhuriyetleri; Kazakistan, Türkmenistan, Özbekistan ve Kırgızistan da olumlu etkilenecektir. Türkiye ile bu sayılan altı bölge ülkesi arasında son beş yılda gerçekleşen dış ticaretin parasal değerleri Tablo 1. ve Tablo 2.'de verilmiştir. Türkiye'den bölge ülkelerine yapılan ihracatın toplam değerinin 2019 yılında önceki yıllara göre yaklaşık bir milyar USD artış gösterdiği, 2020 yılında ise Türkiye'nin toplam ihracatında düşüş olmasına rağmen bölge ülkelerine yapılan ihracatın hem değer olarak hem de oransal olarak artış göstererek yüzde 4 seviyesini geçtiği görülmektedir (Tablo 1.). Son beş yılda Türkiye'nin bölge ülkelerinden yaptığı toplam ithalat ise ortalama yüzde 1,5 olarak gerçekleşmiştir. (Tablo 2.)

Yıllar	2016		2017		2018		2019		2020	
	milyon USD	Pay (%)	milyon USD	Pay (%)	milyon USD	Pay (%)	milyon USD	Pay (%)	milyon USD	Pay (%)
Türkiye'nin İhracatı										
Toplam	149.247	100,0	164.495	100,0	177.169	100,0	180.833	100,0	169.651	100,0
Gürcistan'a	1.316	0,9	1.338	0,8	1.439	0,8	1.578	0,9	1.461	0,9
Azerbaycan'a	1.388	0,9	1.477	0,9	1.702	1,0	1.788	1,0	2.085	1,2
Kazakistan'a	714	0,5	840	0,5	790	0,4	900	0,5	986	0,6
Türkmenistan'a	1.369	0,9	1.118	0,7	503	0,3	745	0,4	787	0,5
Özbekistan'a	559	0,4	727	0,4	1.031	0,6	1.232	0,7	1.154	0,7
Kırgızistan'a	328	0,2	379	0,2	392	0,2	442	0,2	418	0,2
Bölge Ülkelerine Toplam	5.674	3,8	5.878	3,6	5.857	3,3	6.685	3,7	6.891	4,1

Pay: Türkiye'nin toplam ihracatı içindeki payı
USD: Amerikan Doları

Tablo 1. Türkiye'den Bölge Ülkelerine İhracat **Kaynak:** Türkiye İstatistik Kurumu, 2021.

Yıllar	2016		2017		2018		2019		2020	
	milyon USD	Pay (%)	milyon USD	Pay (%)	milyon USD	Pay (%)	milyon USD	Pay (%)	milyon USD	Pay (%)
Türkiye'nin İthalatı										
Toplam	202.189	100,0	238.715	100,0	231.152	100,0	210.345	100,0	219.515	100,0
Gürcistan'dan	228	0,1	220	0,1	259	0,1	272	0,1	349	0,2
Azerbaycan'dan	328	0,2	384	0,2	408	0,2	411	0,2	411	0,2
Kazakistan'dan	1.132	0,6	1.494	0,6	1.602	0,7	1.404	0,7	1.181	0,5
Türkmenistan'dan	512	0,3	487	0,2	380	0,2	345	0,2	319	0,1
Özbekistan'dan	723	0,4	838	0,4	870	0,4	1.140	0,5	970	0,4
Kırgızistan'dan	132	0,1	155	0,1	64	0,0	77	0,0	91	0,0
Bölge Ülkelerinden Toplam	3.055	1,5	3.578	1,5	3.582	1,5	3.650	1,7	3.321	1,5

Pay: Türkiye'nin toplam ithalatı içindeki payı
USD: Amerikan Doları

Tablo 2. Türkiye'nin Bölge Ülkelerinden İthalatı Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, 2021.

Türkiye ile bölge ülkeleri arasında son beş yılda yapılan ticaret, Armonize Sistemde Fasıllar (Harmonized System - HS2) bazında incelendiğinde ulaşılan bulgular şunlardır: Türkiye'den bölge ülkelerine en fazla ihraç edilen ürünlerin yer aldığı ilk üç fasıl sırasıyla 84, 85 ve 73 numaralı fasıllardır (Tablo 3.). Aynı yıllarda Türkiye'nin bölge ülkelerinden ithalatında en fazla yer tutan ilk üç fasıl ise sırasıyla 74, 52 ve 76 numaralı fasıllardır (Tablo 4).

Fasıl Numarası ve Adı	İhracat	2016	2017	2018	2019	2020
84-Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları	Bölge ülkelerine toplam (Bin USD)	719.471	898.716	1.092.516	1.157.474	1.150.061
	Dünyaya toplam (Bin USD)	13.310.543	14.866.240	17.080.168	17.761.642	16.796.161
	Türkiye'nin ihracatı içindeki payı (%)	5,4	6,0	6,4	6,5	6,8
85-Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı	Bölge ülkelerine toplam (Bin USD)	590.836	592.849	520.116	585.434	501.716
	Dünyaya toplam (Bin USD)	8.757.195	9.144.314	9.757.526	9.748.318	9.306.860
	Türkiye'nin ihracatı içindeki payı (%)	6,7	6,5	5,3	6,0	5,4
73 - Demir veya çelikten eşya	Bölge ülkelerine toplam (Bin USD)	532.951	480.776	394.814	466.578	410.629
	Dünyaya toplam (Bin USD)	5.121.358	5.751.960	6.741.632	6.689.479	6.362.764
	Türkiye'nin ihracatı içindeki payı (%)	10,4	8,4	5,9	7,0	6,5

Tablo 3. Türkiye'nin Bölge Ülkelerine İhracatı Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, 2021.

Fasıl Numarası ve Adı	İthalat	2016	2017	2018	2019	2020
74 - Bakır ve bakırdan eşya	Bölge Ülkelerinden Toplam (Bin USD)	937.349	1.302.358	1.234.294	1.452.711	1.140.831
	Dünyadan Toplam (Bin USD)	2.741.667	3.360.902	3.484.973	3.038.796	3.211.874
	Türkiye'nin ithalatı içindeki payı (%)	34,2	38,8	35,4	47,8	35,5
52 - Pamuk, pamuk ipliği ve pamuklu mensucat	Bölge Ülkelerinden Toplam (Bin USD)	519.350	551.398	524.415	577.671	560.535
	Dünyadan Toplam (Bin USD)	2.358.159	3.024.277	2.634.227	2.629.327	2.543.330
	Türkiye'nin ithalatı içindeki payı (%)	22,0	18,2	19,9	22,0	22,0
76 - Alüminyum ve alüminyumdan eşya	Bölge Ülkelerinden Toplam (Bin USD)	105.515	142.700	256.344	285.147	276.633
	Dünyadan Toplam (Bin USD)	2.900.416	3.649.520	4.273.067	3.636.636	3.407.708
	Türkiye'nin ithalatı içindeki payı (%)	3,6	3,9	6,0	7,8	8,1

Tablo 4. Türkiye'nin Bölge Ülkelerinden İthalatı Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, 2021

5 Bakü Tiflis Kars Demiryolunda Taşınan Yüklerin Özellikleri

BTK demiryolu hattı kullanılarak 2018 yılı başından 16 Nisan 2021 tarihine kadar 408 ithalat, 378 ihracat olmak üzere toplam 786 tren seferi ile 14.493 vagonla 17.792 konteyner ve 896.633 ton yük taşınmıştır (TCDD Taşımacılık 2021). Taşınan yüklerin yıllara göre ayrıntıları Tablo 5.'de verilmiştir.

Yıllar	İthalat (Ton)	İhracat (Ton)	Kapasite Kullanım Oranı	Vagon Sayısı	Konteyner Sayısı	Konteyner Yıllık Artış (%)
2018	66.539	68.975	2	2.314	3.323	--
2019	84.424	110.036	3	3.176	4.005	20
2020	248.392	148.386	6	6.282	7.318	82
2021 (ilk çeyrek)	126.912	42.969	*11	2.721	3.146	*70
Toplam	526.267	370.366	--	14.493	17.792	--

* 2021 Yılı'nın tamamı için tahmin edilen

Tablo 5. BTK Demiryolu Hattı Üzerinden Taşınan Yük Miktarı *Kaynak: TCDD Taşımacılık, 2021*

BTK demiryolu ile taşınan yüklerin türleri incelendiğinde; Türkiye'den Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan, Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan ve Rusya'ya; ağırlıklı olarak inşaat malzemesi, demir cevheri, manganez, boraks, beyaz eşya, gıda maddesi, temizlik ürünleri, soya küspesi, yaş sebze ve meyve gönderildiği, aynı ülkelerden Türkiye'ye tahıl, hububat, yem, ceviz, silikon, kağıt, demir-çelik, rulo sac, bakır katot, çinko, gübre, kimyasal ürünler, elektronik ürünler gönderildiği görülmektedir (TCDD Taşımacılık, 2021).

Her taşımacılık türünün diğer türlere oranla üstünlükleri vardır. Demiryolu ile yük taşımacılığının genel olarak iki önemli üstünlüğü ön plana çıkmaktadır, bunlar; büyük miktarlardaki dökme yüklerin taşınabilmesi ve karayolu taşımacılığına oranla daha çevreci olmasıdır (Long, 2003; Goldsby, vd, 2014; Nebol, 2016; İimi vd. 2017; Rodrigue, 2020). Bu iki özelliğin sonucu olarak demiryolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığından sonra birim yük başına taşıma maliyetinin en düşük olduğu taşıma türüdür. Ayrıca, denizyolu taşımacılığının mümkün olmadığı coğrafyalarda bu üstünlükler daha da önem kazanmaktadır. Bu nedenle, BTK demiryolu hattının önemi yadsınamaz bir gerçek olarak ortaya çıkmaktadır. Tablo 3. ve Tablo 4.'teki verilere göre, Türkiye ile bölge ülkeleri arasında ağırlıklı olarak ticarete konu olan ürünler ağır tonajlı, büyük miktarlardaki demiryolu taşımacılığına özgü ürünlerdir. Tablo 5'deki verilere göre ise üç yıl üç ayda 17.792 konteyner taşınmıştır. Bu miktar gidişi ve dönüşü dolu olmak üzere toplam 8.896 adet, aylık ise 228 adet tam kamyon yüküne denk gelmektedir. Başka bir ifade ile 2018 yılı başından 2021 yılının nisan ayına kadar bölge ülkeleri arasında ortalama olarak aylık en az 228 kamyon seferlik karayolu taşıması BTK demiryoluna aktarılmıştır. Aynı hesaplama 2021 yılının ilk üç ayı için yapıldığında aylık en az 524 kamyon seferlik karayolu taşımasının demiryolu taşımasına aktarılmış olduğu anlaşılmaktadır. Tablo 5'deki ithalat ve ihracat sütunlarında verilen dökme yük tonajları da dikkate alındığında BTK demiryolu hattının bölge ülkeleri arasında karayolu taşımacılığının yoğunluğunu her geçen gün daha da azalttığı görülmektedir. Bu, BTK demiryolunun çevreye olumlu katkısıdır. Bütün bunların yanında daha düşük taşıma maliyeti nedeniyle zaman içinde bölgede işletmeler tarafından ilk tercih edilen taşıma türü olacaktır.

Hattın mevcut yük taşıma kapasitesi yıllık 6,5 milyon tondur ve 2021 yılı için kapasite kullanım oranının yüzde 11 civarında olacağı tahmin edilmektedir. Henüz bu kullanım oranı yeterli değildir. Ancak bu oranın her geçen yıl ikiye katlanarak arttığı dikkate alındığında yakın gelecekte tam kapasite ile çalışacağı öngörülebilir.

6 Sonuç

BTK demiryolu hattı Türkiye ile birlikte Kafkasya ve Orta Asya ülkeleri için eşya taşımacılığı açısından çok önemli bir unsurdur ve açıldığı günden itibaren bölgede büyük bir açığı kapatmaya başlamıştır. Hattın, özellikle büyük miktarda yük taşımacılığında maliyet avantajı sağlayarak Türkiye ile bölge ülkeleri arasındaki ticarete, ilk seçenek olarak tercih edileceği ve böylece bir kaldıraç görevi üstleneceği değerlendirilmektedir. Bunun yanında, BTK hattı Marmaray geçişiyle birlikte Çin ile Avrupa arasındaki taşımalarda kuzey koridoruna alternatif bir koridor olarak da ortaya çıkmaktadır.

BTK demiryolu hattının geleceği ile ilgili olarak; demiryolu taşımacılığının üstünlükleri, bölgenin coğrafi yapısı, bölge ülkelerinin dış ticaret ürünlerinin özellikleri ve mevcut ticari yapı dikkate alındığında şu sonuçlara ulaşılmıştır:

- BTK hattı, denize çıkışı olmayan Orta Asya ülkelerinin mevcut ihracat ürünlerinin Türkiye'ye ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya kısa sürede ve ucuz maliyetle taşınması için en uygun taşıma hattıdır.
- Orta Asya ve Kafkasya ülkelerinin mevcut ihracat ürünlerinin BTK hattı üzerinden Mersin Limanına getirilerek Avrupa dışındaki kıtalara ulaştırılması önemli bir seçenektir.
- Karayolu taşımacılığında, özellikle sınır geçişlerinde yaşanan sorunlar dikkate alındığında BTK hattı, Türkiye ile bölge ülkeleri arasında taşınan ürünlerin geç teslim edilme sorununu ortadan kaldırarak işletmelere öngörülebilirlik sunmaktadır.

- BTK hattı, çıkış ve varış noktaları Çin ile Türkiye olan taşımalar için en uygun seçenektir.
- BTK hattı ve Marmaray geçişi, Çin ile Avrupa arasında blok tren taşımacılığı için kuzey koridorunun yanında süre ve maliyet açısından dikkate değer bir seçenek oluşturmaktadır.
- BTK hattı, karayolu taşımacılığına olan talebi azaltarak sürdürülebilir bir çevre için katkı sağlamaktadır.

Kaynakça

- Akbulut Özpay, G. 2018. “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Türkiye Açısından Jeopolitik Önemi”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 37, p.103-111.
- Akçay, N. 2017. “Turkey-China Relations within the concept of the new silk road Project”, *ANKASAM Bölgesel Araştırma Dergisi*, 1(3), p. 73-96.
- Berechman, J. 2003. “Transportation—economic aspects of Roman highway development: the case of Via Appia”, *Transportation Research Part A*, 37, p. 453–478.
- Goldsby, T.J., Iyengar, D. and Rao S. 2014. **The Definitive Guide to Transportation**, Pearson Education, New Jersey.
- Hajizade, E. M. 2015. “Great Silk Road and The Baku-Tbilisi-Kars Project”, *Black Sea*, 24, 1-17. https://www.researchgate.net/publication/318589145_BAKU-TBILISI-KARS_PROJECT, Erişim: 2021.
- İlimi
- Kaygın, E., Topçuoğlu, E. ve Özkes, S. 2019. “Türkiye ile Kazakistan Arasındaki Ticari İlişkilere Yönelik Engeller”, *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8 (4): 3379-3398.
- Long, D. 2003. **International Logistics: Global Supply Chain Management**, Springer, US.
- Nebol, E. 2016. **Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi**, Nobel Yayıncılık, Ankara.
- Rodrigue, J. P. 2020. **The Geography of Transport Systems**, Routledge, New York.
- TRACECA, Azerbaycan, 2017. TRACECA – Restoration of the Historic Silk Road, <http://www.traceca-org.org/en/countries/azerbaijan/azerbaijan-in-traceca/>
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Genel Müdürlüğü A.Ş. (TCDD Taşımacılık), 2021. <https://www.tcdtasimacilik.gov.tr/haber/590/>
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Genel Müdürlüğü A.Ş. (TCDD Taşımacılık), 2021. <https://www.tcdtasimacilik.gov.tr/arama/?key=BTK>
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2021. Dış Ticaret İstatistikleri, <https://iz.tuik.gov.tr/#/showcase/SC-2851FY777F34D2R?token=8d79727fff862a891ce574d27220bfebbf66fecf>
- Uysal, O. 2014. “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi Hakkında Bilmeniz Gereken 10 Şey”, tr.railturkey.org/2014/10/20/baku-tiflis-kars-demiryolu/, Erişim: 2021.
- Üzümcü, A. ve Akdeniz, S. 2014. “Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi”, *Avrasya Etüdüleri*, 45(1), p. 171-199.
- Yılmaz, S. 2020. “Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye’ye Etkisi”, *OPUS Uluslararası Toplum Bilimleri Dergisi*, 16 (32), p. 5276-5301.