

ALİ HASANOV

**HAZAR-KARADENİZ
HAVZALARIYLA GÜNEY
KAFKASYA'NIN JEOKONOMİK
KARAKTERİSTİĞİ VE
AZERBAYCAN'IN YENİ PETROL
POLİTİKASI**

İÇİNDEKİLER

I. BÖLÜM: Hazar Havzası ve Güney Kafkasya'nın Jeoekonomik Karakteristiği ve Uluslararası, Bölgesel, Yerel Çıkarlar Sistemi. Azerbaycan'ın Bölgesel Jeoekonomik Çıkarları ve Enerji Stratejisi

1.1. Uluslararası Güçlerin ve Bölge Ülkelerinin Hazar Havzası ve Güney Kafkasya'daki Jeoekonomik Çıkarlarının ve Faaliyetlerinin Karakteristiği

1.2. Hazar Havzası ve Güney Kafkasya'nın Enerji Kaynakları ve Bölgedeki Çağdaş Jeoekonomik Durum Üzerindeki Etkisi. Hazar Denizi'nin Petrol ve Doğalgaz Rezervlerinin Avrupa'nın Enerji Güvenliğindeki Rolü

1.3. Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsü: Sorunun Tarihi, Çağdaş Jeopolitik Yaklaşımlar ve Azerbaycan'ın Jeoekonomik Çıkarları

1.4. Azerbaycan'ın, Enerji Rezervlerinin Bağımsız Üretim ve İhracatı Politikasının Uluslararası ve Bölgesel Çapta Jeoekonomik Sonuçları

II. BÖLÜM: Hazar Denizi ve Karadeniz Havzalarıyla Güney Kafkasya'nın Uluslararası Enerji İhracatı Sistemi: Uluslararası, Bölgesel ve Yerel Çıkarlar. Azerbaycan'ın Enerji İhracatını Çeşitlendirme Politikası ve Bölgenin Genel Jeoekonomik Durumu Üzerindeki Etkisi

2.1. Hazar Denizi ile Karadeniz Havzası Ülkelerinin ve Diğer Politik Çevrelerin Enerji İhracatı Çıkarları ve Bölgenin Genel Jeoekonomik Durumu Üzerindeki Etkisi

2.2. Hazar Havzasının Mevcut ve Olası Petrol ve Doğalgaz Boru Hatları, Bölge ve Dünya Ülkelerinin Uluslararası Enerji İhracatı Politikasının Karakteristiği

2.3. Azerbaycan'ın Enerji İhracatını Çeşitlendirme Politikası ve Bölgenin Genel Jeoekonomik Durumu Üzerindeki Etkisi

III. BÖLÜM: Hazar Denizi ve Karadeniz Havzalarıyla Güney Kafkasya'nın Uluslararası Ulaşım ve İletişim Sistemi: Uluslararası, Bölgesel ve Ulusal Çıkarlar. Azerbaycan'ın Dış Dünyayla Bağımsız ve Güvenli İletişim Politikası

3.1. Hazar Denizi ve Karadeniz Havzalarıyla Güney Kafkasya'nın Mevcut ve Olası Uluslararası Ulaşım ve İletişim Sistemi: Uluslararası, Bölgesel ve Ulusal Çıkarların Karakteristiği

3.2. Hazar Denizi ve Karadeniz Havzalarıyla Güney Kafkasya Ülkelerinin Alternatif Trans-Avrasya Ulaşım ve İletişim Sistemine Yaklaşımları, Çıkar ve Katılımları

3.3. Azerbaycan'ın Hazar Denizi ve Karadeniz Havzalarıyla Güney Kafkasya'da Takip Ettiği Uluslararası Ulaşım ve İletişim Politikası ve Bölgenin Jeoekonomik Durumu Üzerindeki Etkisi

GİRİŞ

SSCB'nin parçalanması ve sosyalist rejimin sukutu, yeryüzündeki total çatışmanın ve bu çatışmadan kaynaklanan Soğuk Savaş'ın bitmesi, bağımsızlıklarını kazanan yeni ülkelerin uluslararası hukukun birer öznesine dönüşmeleri gibi küresel çapta gelişmeler 20. Yy. sonunda yeryüzünün genel jeoekonomik durumunu değiştirmenin ötesinde, uluslararası ilişkiler sisteminde de esaslı değişimlerin temellerini attı, bu sistemin yapısını ciddi ölçüde değiştirdi.

Günümüzde uluslararası ilişkiler sistemi ve küresel çıkarların yapısı kapsamı ve coğrafyası açısından, sosyalist ve kapitalist kamplar arasında ideolojik çekişme çerçevesinde değil, ulusal, bölgesel ve küresel olmak üzere üç ayrı coğrafi ölçüt çerçevesinde ve her ülkenin ulusal çıkarları, ulusal güvenliği düzleminde şekillenmektedir. Uluslararası ilişkilerin ve uluslararası sistemin bu tipoloji çerçevesinde sınıflandırılması hem yeryüzünün tamamının, hem de bölgelerin ve devletlerin jeopolitik çıkarlarının, askerî-jeostratejik durumlarının ve güvenlik ortamlarının özelliklerine bağlı bulunmaktadır. Ulus devletlerin yalnız başına ya da politik, askerî, ekonomik kamplar halinde uluslararası ilişkiler üzerinde yaptıkları etki, devletlerin ulusal güvenlik politikaları, ulusal çıkarları ve egemenlikleri gibi etkenler de bu sınıflandırmayı önemli ölçüde etkilemektedir.

Fakat farklı düzlemlerde yapılan sınıflandırmalar bir yana, çağdaş dünya düzeninin ve küresel jeopolitik çıkarların genel yapısı ve bunların sürekliliğinin sağlanması ihtiyacı küresel ölçekli ve yekpare, hiyerarşik bir iletişim sisteminin (yapılanmasının) mevcudiyetini de kaçınılmaz kılmaktadır. Küresel, bölge-

sel ya da ulusal ölçekte bulunmasına bakılmaksızın, söz konusu sistemin güvenilirliğı ve işlevselliğı her düzeydeki ilişkilerin özelliklerinin, tehlike kaynaklarının, araç ve mekanizmalarının göz önünde tutulmasını da zorunlu etmektedir.

Mevcut şartlarda yeryüzünün jeopolitik realitesini en fazla etkileyen ve bu realiteye birtakım özellikler kazandıran etkenlerden bir tanesi de Avrasya'da, yani Hazar Denizi ve Karadeniz havzalarıyla Güney Kafkasya ve Merkezî Asya'da bağımsızlıklarını yeni kazanmış olan ölkelerin takip ettikleri jeopolitik çizgidir. Yeryüzünün tamamında olduğı gibi, söz konusu coğrafyada da bağımsızlık kazanarak uluslararası ilişkiler sisteminin bir öznesine dönüşen her ölk; jeopolitik statüsünü ve etkinlik normlarını, ulusal kalkınma ve güvenlik meselelerini, ulusal çıkarlarının çerçeve ve görevlerini tahlil ve analiz eder, iç ve dış kaynaklı jeopolitik, jeoekonomik ve askerî-jeostratejik çıkarlarını korumak amacıyla çeşitli mekanizmalar dener, uluslararası güvenlik doktrini ve askerî doktrinin oluşturulması gibi stratejik görevlerini gerçekleştirir. Her ölkenin ilgili kurumlarının, politik ve bilimsel çevrelerinin geniş ölçekli jeopolitik araştırmaları ve stratejik analizler yapmalarını tüm bu görevlerin başa rılması açısından gereklidir.

Her bağımsız ölkenin uluslararası arenadaki konumu ve nüfuzu ulusal, bölgesel ve küresel ölçekte gerçekleştirdiğı kalkınma çizgisine, takip ettiğı jeopolitik çizginin çevikliğine ve verimliliğine, dış dünyayla kurduğı jeopolitik ilişkilerin etkinliğine bağılı bulunmaktadır. Azerbaycan'ın bölge ve dünya ölkeleriyle tesis ettiğı jeopolitik ilişkilerin, ulusal kalkınma ve güvenlik alanında izlediğı stratejinin temel görevlerinden bir tanesini Cumhurbaşkanı İlham Aliyev "bağımsızlığın pekiştirilmesi, sürekli kalkınmanın ve devletin egemenlik haklarının temin edilmesi,

uluslararası ilişkilerin pek çok öznesiyle karşılıklı çıkarlara dayalı verimli ilişkilerin kurulması ve ulusal çıkarların azami düzeyde korunması” şeklinde ifade etmiştir.¹

Avrupa’yla Asya arasında ulaşım ve iletişim hatlarının keşişme noktasında, jeopolitik, jeoekonomik ve askerî-jeostratejik açılardan büyük önemi haiz, zengin enerji rezervlerine sahip bulunan bir coğrafyada yer alması Azerbaycan’ın ulusal, bölgesel ve küresel ölçekli çıkarlarının ana istikamet ve mekanizmalarının şekillenmesi üzerinde belirleyici ölçüde tesire sahiptir. Avrasya’nın en önemli bölgelerinden bir tanesi olarak kabul edilen Hazar Denizi ve Karadeniz havzalarıyla Güney Kafkasya’nın Rusya açısından daima özel bir önem arz ettiği, son iki yüzyıldan beridir Rusya’nın jeopolitik etkisi, jeoekonomik ve askerî-jeostratejik açılardan Rusya’nın kontrolü altında bulunduğu bilinmektedir. Sovyetler Birliği’nin çöküşünün ardından söz konusu bölgede bir süreliğine göreceli olarak “jeopolitik boşluk” oluşması genel anlamıyla jeopolitik ortamı olumsuz etkilemiş, etnik ayrılıkçılık ve çekişmeleri, ayrışma süreçlerini teşvik etmiştir. Diğer yandan, söz konusu coğrafya üzerinde kontrole sahip bulunma ayrıcalığının Avrasya’nın daha geniş bölgelerini de etki altında tutma olanağı vermesi nedeniyle, Rusya’yla beraber diğer küresel güçler ve büyük devletler de bu coğrafyaya yönelik olarak jeopolitik, jeoekonomik, askerî-jeostratejik çıkarlarını belirginleştirmişlerdir.

20. Yy. sonlarından itibaren Hazar Denizi ve Karadeniz havzalarıyla Güney Kafkasya kıtalar arası enerji, ulaşım ve iletişim bağlarının, küresel enerji güvenli sisteminin etkili merkez-

¹ Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev’in Konuşma ve Demeçleri. //http://president.az/articles/11725

lerinden bir tanesine dönüşmüştür. Bu durum bölgenin genel jeopolitik durumuyla beraber, bölge ülkelerinin ulusal, bölgesel ve küresel ölçekte takip ettikleri politikaları da önemli boyutta etkilemiştir.

Uzmanlara göre, Azerbaycan'ın 1993 yılından itibaren Haydar Aliyev önderliğinde takip ettiği ulusal, bölgesel ve küresel ölçekli politika çizgisi Hazar Denizi ve Karadeniz havzalarıyla Güney Kafkasya bölgesinde elverişli jeopolitik ortamın şekillenmesi ve istikrarın sağlanması sürecinde özel bir öneme sahip bulunmuştur. Bu politik çizginin temel istikametlerinden bir tanesi, bölgedeki jeopolitik gelişmelere azami ölçüde etkin bir şekilde katılmaktan ve her alanda ulusal çıkarların korunmasından ibarettir.

Günümüzde söz konusu bölgenin jeopolitik yaşamında bölge ülkeleri yanında üç ana jeopolitik güç, Rusya, ABD ve AB bulunuyor ve bunlar kendi ulusal çıkarlarını azami ölçüde temin etmek için çalışmaktadırlar. Bu coğrafyadaki küresel, bölgesel ve lokal ölçekli çıkarların sınıflandırılması, bölgenin genel jeopolitik ortamın ve bölgede etkin tüm jeopolitik aktörlerin faaliyetini etkileyen faktörlerin araştırılması, bölgede çıkarları bulunan ülkelerin ve uluslararası güç odaklarının jeopolitik stratejilerinin, bölgeye ilişkin olası senaryoların tetkik edilmesi gitgide daha fazla önem kazanmaktadır.

Azerbaycan'ın ulusal kalkınmasının, güvenlik, enerji, ulaşım, iletişim, enformasyon ve diğer alanlarda takip ettiği politik çizgilerin teorik ve pratik dayanaklarının, ülkenin temel kalınma rezervlerinin oluşturulması, bağımsız bir ülke olarak hayati çıkarların çerçevesinin belirlenmesi ve bu çıkarların temin edilmesi, toplumun sosyoekonomik, politik ve manevi dayanaklarının yeni değer ve ilkeler temelinde şekillendirilmesi gibi görev-

ler ulusal politikanın özel bir kolunu oluşturmaktadır ve devlet yapılanması sürecinin öncelikli, önemli meselelerine dönüşmüştür. Bu nedenledir ki ulusal ve jeopolitik çıkarların her düzeyde temin edilmesine yönelik olarak gerçekleştirilen dış politikanın araştırılması, bu politikanın hedef ve görevlerinin bilimsel ve teorik açılardan incelenmesi Azerbaycan'da siyaset biliminin öncelikli meseleleri arasındadır. Azerbaycan'ın dış dünyayla jeopolitik ilişkilerini, ulusal, bölgesel ve küresel ölçekli politikasının temel hedeflerini, her seviyede görev ve yönelimlerini tespit ve tetkik eden kapsayıcı eserlerin ortaya konması büyük bir ihtiyaç haline gelmiştir.

Okurların dikkatine takdim edilen *Güney Kafkasya, Hazar-Karadeniz Havzaları ve az'ın Jeopolitiği* adlı işbu çalışmada dünyanın önde gelen ülkelerinin ve bölgesel güçlerinin Avrasya coğrafyasında sergiledikleri jeopolitik tutum, bu tutumun Azerbaycan'ın bugünkü ve gelecek jeopolitik durumu üzerindeki mevcut ya da muhtemel etkileri incelenmektedir. Çalışmada Azerbaycan'ın takip ettiği jeopolitik çizgi, dış dünyayla tesis ettiği jeopolitik ilişkilerin temel dayanak, amaç ve görevleri, ana yönelim, mekanizma ve araçları da siyaset bilimi açısından

Bir bilim olarak jeopolitik insanlığın bir arada var olma normlarını, güvenli bir şekilde ortak faaliyetlerini planlamanın yanında, uluslararası politika arenasında mevcut açık ve kapalı toplulukları da değerlendirir, ekonomik, sosyal, çevresel, dinî, kültürel, bilişimsel ve demografik açılardan farklı durumlarda bulunan ülkelerle doğru ilişkiler kurmayı öğretir, devlet yöneticilerinin, politikacıların, yöneticilerin, askerî alanda, güvenlik ve strateji alanlarında planlamayla uğraşan devlet görevlilerinin jeopolitik bakış açısına sahip olmalarına katkıda bulunur.

Okurların dikkatine sunulan işbu çalışmanın bu açıdan önemli olacağını sanıyoruz.

I. BÖLÜM

HAZAR HAVZASI VE GÜNEY KAFKASYA’NIN JEOEKONOMİK KARAKTERİSTİĞİ VE ULUSLARARASI, BÖLGESEL, YEREL ÇIKARLAR SİSTEMİ. AZERBAYCAN’IN BÖLGESEL JEOEKONOMİK ÇIKARLARI VE ENERJİ STRATEJİSİ

1.1. ULUSLARARASI GÜÇLERİN VE BÖLGE ÜLKELERİNİN HAZAR HAVZASI VE GÜNEY KAFKASYA’DAKİ JEOEKONOMİK ÇIKARLARININ VE FAALİYETLERİNİN KARAKTERİSTİĞİ

20. Yy.ın son on yılında ve 21. Yy.ın başından itibaren dünyada xereyan eden toplumsal, siyasal ve uluslararası önemi haiz gelişmeler sonucunda Hazar havzası ve Kafkasya bölgesi yine tüm dikkatleri üzerinde toplayan merkezlerden bir tanesi haline gelmiştir. Tüm dünyada artan enerji gereksinimi ve ticaret ilişkilerinin geliştirilmesi zarureti karşısında Hazar havzası ve Güney Kafkasya, sahip olduğu zengin enerji rezervleri, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney bağlantısı üzerindeki elverişli konumu itibariyle tüm dünyanın dikkatini kendi üzerinde toplamış, jeoekonomik çıkarların kesişme noktasına dönüşmüştür.

Uzmanlara göre Hazar Denizi dünya üzerinde en zengin enerji rezervlerine sahip bölgelerden bir tanesidir. Bu etken

bölgenin genel jeopolitik ve jeoekonomik durumu, dış ülkelerin bölgeye ilgi duymaları gibi uluslararası süreçlerle beraber, Hazar kıyısındaki ülkeler arasındaki ilişkiler, bu ülkelerin dış politika çizgileri, iç toplumsal ve siyasal durumları üzerinde de etkisini önemli ölçüde göstermektedir. Bir yandan dış politika ve jeopolitik çizgilerindeki farklılıklar, diğer yandan devlet yönetimi ve siyasi rejim farklılıkları, bölge üzerinde jeopolitik, jeostratejik etki ve güç olanakları, çıkar ve iddiaları arasında örtüşmeyen noktalar, uluslararası arenadan gelen birtakım tahrikler de eklenince, 20. Yy.ın son on yılından itibaren Hazar havzası ülkeleri arasında önemli ölçüde jeoekonomik çatışmalar görülmesine neden olmuştur. Özellikle son etken, yani birtakım dış odakların tahrikiyle bölge ülkelerinde etnik ve dinî çatışmaların, iç savaşların alevlendirilmesi, etnik ayrılıkçılık, siyasi kriz ve iç kargaşa, yapay bir şekilde çıkartılan sınır sorunları, Hazar Denizi'nin statüsü gibi sorunlar Hazar havzasını ciddi anlamda devletler arası ve iç çekişme ve çatışmaların merkezine dönüştürmüştür.

Günümüzde çeşitli güç odaklarının jeopolitik çıkarlarının Avrasya'da kesiştiği konusundan bahsederken, öncelikle zengin enerji rezervlerine sahip Hazar havzası, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney arasındaki jeopolitik ilişkilerin, ekonomik ve ticari bağların merkezinde konumlanmış olan Hazar Denizi ve Karadeniz havzalarıyla Güney Kafkasya hatırlanmaktadır. Söz konusu bölge jeopolitik, jeoekonomik ve jeostratejik özellikleriyle 18. Yy. sonu ve 19. Yy. başlarından itibaren Rusya ve Osmanlı İmparatorluklarının, 20. Yy. başlarından Avrupa imparatorluklarının ve ABD'nin, 20. Yy. sonlarından, yani SSCB'nin parçalanmasının ardından ise çokuluslu dünyanın dikkatini kendi üzerine çekmiştir. Genel özellikleriyle Avrasya'da büyük jeopo-

litik oyunlar mekânı olarak tanımlanmakla beraber, burası öncelikle petrol ve doğalgaz rezervleri, uluslararası ulaşım ve iletişim bağlantıları üzerindeki elverişli konumu sayesinde ön plana çıkmaktadır.

Hazar Denizi'nin doğal rezervlerine ilişkin bilgiler çeşitli kaynaklarda farklı gösterilmiştir. Bazı kaynaklara nazaran, Hazar havzasında yeryüzünün tamamını yüz yıl boyunca enerjiyle temin edebilecek kadar, milyarlarca ton petrol ve trilyonlarca metreküp doğalgaz rezervi bulunmaktadır. Mesela *New York Times* gazetesinin 6 Ağustos 1997 tarihli sayısında Hazar Denizi'nin sanayi ehemmiyetli rezervleri ya da enerji rezervleri bugünkü fiyatlarla 4 trilyon ABD doları tutarında 200 milyar varil petrol ve yine aynı tutarda doğalgaz olarak ifade edilmiştir.

Hazar havzasının hem bölgenin başlıca güç odağı konumundaki Rusya, hem aynı bölgede yeni çokuluslu güç odağı olmaya çalışan Batı, hem de diğer ilgili ülkeler açısından jeopolitik ve jeoekonomik önemi açıktır. Rusya, SSCB döneminde itibaren bölgede geleneksel olarak rekabet dışı üstün konumunu, bölgenin jeopolitik, jeoekonomik, askerî-jeostratejik hedefleri, uluslararası ulaşım ve iletişim sistemleri, Hazar havzası ülkelerinin enerji rezervleri üzerindeki nüfuzunu korumaya çalıştığı gibi, Batılı ülkeler de aynı alanlarda bölgede söz sahibi olmak, konumlarını pekiştirmek, bölgenin doğal kaynakları sayesinde yeni yüzyılda Avrupa'yı petrol ve doğalgaz konusunda "istikrarsız Yakındoğu'ya" ve "tekelci Rusya'ya" bağımlı kalmaktan kurtarmaya çalışmaktadır. Diğer yandan, Rusya bölgedeki konumunu pekiştirmekle geleneksel olarak sahip bulunduğu askerî-jeostratejik üstünlüğü de muhafaza etmeye çalıştığı gibi, ABD ve NATO'daki müttefikleri Hazar Denizi ve Karadeniz havzalarıyla Merkezî ve Orta Asya bölgelerinde yeni

etki mekanizmaları oluşturmaya, jeopolitik, jeoekonomik ve askerî-jeostratejik konumlarını pekiştirmeye, Rusya'nın bölge üzerinde asırlardan beri devam eden nüfuzunu zayıflatmaya çalışmaktadırlar. Her iki güç odağı söz konusu bölgeyi kendi ulusal güvenlik çıkarları açısından önemli bölge addetmekte ve buradaki konumunu sağlama almayı istemektedir. Bu kampları temsil eden diplomatik kaynakların, süreci "uluslararası hukuk normları", "uluslararası devlet çıkarlarının gereği" gibi basmakalıp terimler ve çeşitli jeopolitik argümanlarla açıklamaya çalışmaları bir tarafa, resmî askerî-jeostratejik yapılanmalarca ilan edilen Ulusal Güvenlik Doktrinleri ve Askerî Doktrinler bu ülkelerin gerçek jeopolitik amaçlarını açıkça ortaya koymaktadır.

Hazar havzasında Rusya ve Batı'nın mevcut jeoekonomik çıkarları dışında, bölgenin diğer büyük ya da küçük ülkelerinin ulusal çıkarları da söz konusudur. Hazar havzasının diğer dört ülkesi, yani İran, Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan'ın çıkarları, bölgenin önemli jeopolitik aktörlerinden biri olan Türkiye'nin ve bölge dışından Çin'in çıkarları, Güney Kafkasya'da kendine özgü coğrafi konumuyla öne çıkan Gürcistan'ın çıkarları bu sırada zikredilmelidir. Bu ülkelerden bazıları mesela İran gibi kendi çıkarlarının peşinden gitmekte ve yalnızca bu çıkarlara uyan jeoekonomik taleplerde bulunmakta, bazıları ise Batı'yla Rusya arasında belirli ölçüde tercih yaparak kendi jeoekonomik çıkarlarını bu kamplardan herhangi birinin çıkarlarına uygun hale getirmeye çalışmaktadırlar.

Jeoekonomik parametrelere nazaran bir değerlendirme yapılacak olursa, Hazar havzasında kamplar arasındaki rekabetin öncelikli hedefleri şunlardan ibarettir:

- Havzanın enerji rezervlerine sahip olmak ya da bunlardan yararlanmada ayrıcalık kazanmak;
- Havzanın enerji rezervlerinin üretimi ve dünya pazarlarına ulaştırılması süreçlerine katılmak;
- Enerji rezervlerinin üretiminde kullanılan teknolojilere ve finansmana sahip olmak;
- Üretimden alınan payın artırılması;
- Bölgenin enerji ihracatı güzergâhları, ulaşım ve iletişim sistemleri tercihini etkilemek ve bu sistemler üzerinde kontrole sahip bulunmak;
- Petrol ve doğalgaz üretimi, tüketimi ve ihracatı alanlarında diğer jeoekonomik avantajlara sahip bulunmak vb.

Yeni binyılın başından itibaren yeryüzünde jeoekonomik rekabet oluşturan etkenlerden bir tanesi Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan'ın sahip oldukları zengin enerji rezervlerinin dünya pazarlarına çıkışı, bu ülkelerin enerji ihracatçısı diğer ülkelerle beraber petrol ve doğalgaz ürünlerini dünya pazarlarına sunmaları sonucunda oluşacak jeoekonomik şartların Rusya, ABD, AB ülkeleri, İran ve diğerleri açısından doğuracağı rekabet ortamı ya da ortaya çıkaracağı fırsatlar konusudur. Bu nedendir ki Rusya ve Batı'nın enerji uzmanları gelecekte Hazar petrollerinin ve doğalgazının OPEC ülkeleri ve Rusya'nın dünya pazarındaki nüfuzunu zayıflatma gücünde bulunduğunu tahmin etmekte, bu konuda kendi ülkelerine birtakım tavsiyelerde bulunmaktadır.

Hem ABD'li, hem de Rus siyaset bilimciler Hazar havzasını kendi ülkelerinin çıkar alanı ve jeopolitik hedefi içinde görmektedirler. Özellikle ünlü ABD'li siyaset bilimci Zbigniew Brzezinski ve Rus siyaset bilimci Aleksandr Dugin'in pek çok

alışmasında Hazar Denizi ve Karadeniz havzalarıyla Güney Kafkasya ABD ve Rusya'nın jeopolitik, jeoekonomik ve askerî-jeostratejik çıkarları açısından etraflıca sınıflandırılarak araştı- rılmış, ulusal çıkarların temin edilmesi amaçlı yol haritaları or- taya konmuş ve birtakım tavsiyelerde bulunulmuştur. Mesela Dugin'in çalışmalarında Hazar havzası ve Güney Kafkasya geçmişte, bugün ve gelecekte de ABD ile Rusya'nın çıkarları- nın çatışma alanı olarak değerlendirilmektedir. Dugin'e göre:

“Jeopolitik karakteristiği ve belirleyici konumu, bu bölgeyi Rusya'nın ABD ve NATO'yla sürekli bir jeopolitik, jeoekonomik ve askerî-jeostratejik çıkar atışması mekânına dönüştürmek- tedir.”

Dugin zellikle Hazar petrollerinin üretimi ve Batı'ya nakli güzergâhları üzerinde kontrolü iki jeopolitik g arasındaki m- cadelenin başlıca hedefi olarak görmektedir. Dugin, bu hedef- ler üzerinde kontrolü sağlayabilmesi durumunda ABD'nin dn- ya üzerinde tam bir egemenlik temin etmeyi de başaracağı ka- nısındadır.

Dugin'in eserlerinde, bölgede ABD'nin egemenliğinin n- lenmesine ve Rusya'nın çıkarlarını temin edilmesine yönelik birtakım öneriler de sıralanmaktadır. Dugin'e göre Rusya, Ha- zar haczası ve Güney Kafkasya'daki küresel çatışma ortamın- da hiçbir engele takılmadan doğru olanı yapmak durumunda- dır. Dugin'e göre, burada yapılması gereken doğru şey bölge ülkelerinin içinde geleneksel olarak varlığını koruyan ve Rus- ya'ya ilgi duyan elit kesimlerin dllendirilmesinden ve ülke içindeki çatışmalardan yeni yöntemlerle faydalanılmasından ibarettir. Dugin; Hazar havzası lkelerinin SSCB dönemindeki ekonomik geriliğinden, bu ülkelerin içindeki sosyal ve siyasal çatışmalardan kaynaklanan Batı'ya yönelme isteğinin ve Rus-

ya karşıtlığının yeni yöntemlerle ortadan kaldırılmasını önermektedir. Dugin şöyle der:

“SSCB’nin doğurduğu gerçeklikleri, yani Rusya karşıtlığını ve Batı’ya yönelme isteğini ortadan kaldırmak için Rusya’nın özellikle Hazar havzasının Müslüman ülkeleri arasında öncelikle İran’ı desteklemesi, bu ülkeyle ortak çalışması ve stratejik ittifak yapması gerekmektedir.”

Diğer yandan Dugin’e göre, İran’la politik ve stratejik bir anlaşma imzalamak suretiyle Türkiye’nin etkisi altında bulunan ve yüzlerini Batı’ya dönmüş olan ülkelerde iç istikrarsızlıklar çıkarmak, yurttaşlar arasında etnik, dinî ve diğer nedenlerle gerilim oluşturmak, Rusya ve İran yanlısı ülkelerde ise iç istikrarı azami derecede korumak, bu ülkelerin kalkınmasına yardım etmek gerekmektedir. Kendini tavsiyelerine fazlaca kaptıran Dugin hatta açıktan açığa Rusya’yı, komşu ülkelerde İran yanlısı ayrılıkçı ve köktendinci yönelimleri desteklemek ve körüklemek suretiyle Rusya’nın işine gelecek jeopolitik durumu oluşturmak gibi çirkin adımlar atmaya bile davet etmektedir. Anlaşılacağı üzere, Rusya’nın en ünlü jeopolitik uzmanı, ülkesinin Hazar havzasında jeoekonomik çıkarlarını insanlık dışı yöntemlerle temin etmeyi önermektedir.

Dugin ve Rus jeopolitiğindeki yandaşları çağdaş uygar uluslararası ilişkiler sisteminin temelini oluşturan, tüm aktörlere açık, liberal ve adil rekabet ortamında yarışmayı akıllarının ucundan bile geçirmemekte, Hazar havzasında “kendilerinden olmayan”, Batı yanlısı, Rusya’yla ilişkilerinde pragmatik bir tutum sergileyen tüm ülkeleri köşeye sıkıştırmak, parçalamak, bu ülkelerin iç istikrarlarını bozmak, yurttaşları arasında etnik ve dinî çatışmalar çıkarmak, bölgede gerilimli bir ortam oluşturu-

mak suretiyle Rusya'nın çıkarlarını temin etmek için uygun ortamı hazırlamak önerisini ortaya atmaktadırlar.

Rus siyaset bilimcilerinden bazıları ise Dugin'in, Hazar havzasında Rusya-İran ittifakı, Hazar havzası ve Güney Kafkasya'da ABD ve Batı karşısında ciddi direniş gösterme zorunluluğu konusundaki görüşlerini desteklemekle beraber, bölge ülkelerinin iç istikrarının bozulması önerisine itiraz etmektedirler. Böyle siyaset bilimciler arasında Nartov, Ejiev, Vasilenko vb. zikredilebilir. Mesela Nartov'a göre:

“Rusya elbette ki Hazar havzası ve Güney Kafkasya'da ulusal çıkarlarını temin etmek zorundadır. Fakat bunu bölge ülkelerinde iç kargaşa çıkarmak suretiyle değil, daha çok bu ülkelerle sıkı komşuluk ilişkileri kurmak ve işbirliği yapmak suretiyle gerçekleştirmek zorundadır.”

Jeopolitik adlı çalışmasının sonuç bölümünde Nartov, ABD ve müttefiklerinin Hazar'ın batısına, yani Güney Kafkasya'ya yönelmekteki başlıca amaçlarının Rusya'nın bu bölgeden uzaklaştırılması olduğunu vurgular. Nartov'a göre Rusya, ABD'nin geniş mali ve teknik olanakları ve cazip teklifleriyle rekabet edebilmek için öncelikle bölge ülkeleriyle askerî-jeostratejik, ekonomik ve ticari alanlarda sıkı ortaklıklar kurmak zorundadır.

Ejiev ise Hazar havzasında kendi çıkarlarını gerçekleştirmeye çalışırken Rusya'nın; bölge ülkelerinde iç kargaşaları körükleme ve bu süreçte İran'dan faydalanma çizgisini değil, bilakis, İran'ın olanaklarından Batı aleyhinde faydalanma çizgisini takip etmesi gerektiği kanısındadır. Diğer yandan Ejiev de Nartov'a katılarak, Hazar havzası ve Güney Kafkasya'da Batı'yla rekabet edebilmek için Rusya'nın bölge ülkeleriyle sıkı iş-

birliği ilişkileri tesis etmesi, askerî-jeostratejik ve ekonomik potansiyelini arttırması gerektiğini vurgulamaktadır.

Hazar havzasında çokuluslu çıkarların diğer başlıca kampını ABD ve müttefikleri olan AB ülkeleri oluşturmaktadır. Bu kampın jeopolitik uzmanlarının jeopolitik, jeoekonomik ve askerî-jeostratejik görüşlerinin genel özeti, Batı'nın başlıca jeoekonomik çıkarları ve bunların gerçekleştirilmesi yöntemleri ABD'li bilim adamı Brzezinski'nin çalışmalarında, Rus jeopolitikçilerinin tam tersi bir bakış açısıyla ortaya konmuştur.

Tercih: Küresel Hakimiyet mi? Küresel Liderlik mi? adlı çalışmasında Brzezinski, 21. Yy.da Batı'nın başlıca jeopolitik, jeoekonomik, askerî-jeostratejik çıkarlarının Avrasya'nın Hazar Denizi ve Karadeniz havzalarıyla Güney Kafkasya bölgesinde bulunduğunu iddia etmektedir. Brzezinski'ye göre Batı'nın çıkarları bu coğrafyada öncelikle bölgesel liderler Rusya, İran ve kısmen de Türkiye ile çakışmaktadır. Bilim adamına göre bu ülkelerden hiçbirisi kendi başına iradesini bölge ülkelerine kabulendirme gücüne sahip değildir. Adları anılan ülkelerin ya da bunlardan bazılarının aynı amaç doğrultusunda ortak hareket etmesi konusuna gelince, Amerika ve AB buna fırsat vermek zorundadır ve vermeyecektir.

Büyük Satranç Tahtası adlı eserinde ise Brzezinski, Batı ve Amerika'nın öncelikle söz konusu bölgede bağımsız politika takip etme isteği sergileyen ülkeleri desteklemesi, bunları Rusya'nın jeopolitik, askerî-jeostratejik nüfuz alanından çıkarması, ulusal zenginliklerinden özgürce faydalanabilecekleri ve çıkarlarını temin edebilecekleri duruma gelmeleri için desteklemesi gerekmektedir. Brzezinski bağımsız politika izleme çabası sergileyen ülkelerden Azerbaycan, Özbekistan ve Gürcistan'ın, bunlarla beraber Moskova yanlısı bir tutum sergileyen Kazakis-

tan'ın da desteklenmesini önermekte, adları anılan ülkelerin Batı'nın özel ilgi alanına girdiğini çeşitli argümanlarla açıklamaktadır.

Brzezinski'ye göre Hazar havzası ve Güney Kafkasya'nın gelecek kaderi öncelikle Azerbaycan ve Kazakistan'ın Rusya'ya bağımlılıklarının azaltılmasına, bu ülkelerin desteklenerek Batı'yla bütünleşmelerinin hızlandırılmasına bağlı bulunacaktır. Brzezinski'ye göre, Azerbaycan'ın konumunun pekişmesi gelecekte Rusya'nın Gürcistan ve Ermenistan üzerindeki, Kazakistan'ın konumunun pekişmesi ise Merkezî Asya, özellikle de Türkmenistan (ki Batı'nın özel ilgi alanına girmektedir) üzerindeki nüfuzunu önemli ölçüde etkileyecek, sonuçta Azerbaycan ve Türkmenistan'ın enerji rezervlerinin üretimine ve alternatif güzergâhlar üzerinden Batı'ya ulaştırılmasına yönelik çokuluslu projelerin gerçekleşmesini sağlayacaktır.

Breziznski'ye göre Hazar Denizi ve Karadeniz havzalarıyla Güney Kafkasya'da Rusya'dan kurtularak bağımsız bir politika takip etmek isteyen ülkelerin çıkarları ABD'nin çıkarlarıyla örtüşmektedir. Bu nedenle de ABD ve Batılı ülkeler söz konusu bölgeye tüm dünya ülkelerinin engelsiz girişini, mali ve teknolojik olanaklarını bölgenin yerel projelerinde kullanmalarını temin edecek bir ortam oluşturmaları ve hiçbir büyük devletin bölge üzerinde üstünlük sağlanmasına izin vermemeleri gerekmektedir.

Ünlü ABD'li bilim adamı Huntington da *Medeniyetler Çatışması* adlı çalışmasında Hazar havzasının moder dünyadaki rolü, havzanın enerji rezervlerinin üretimi ve ihraç güzergâhları konusundaki düşüncelerini jeopolitik bir bakış açısıyla ortaya koymuştur. Avrasya ve özellikle Hazar havzasını 21. Yy.da yeryüzündeki başlıca jeoekonomik çatışma bölgelerinden biri

olarak gören Huntington, Hazar petrollerinin üretimi, paylaşılması ve Avrupa pazarlarına ulaştırılması süreçlerinin başlıca çatışma konusu olacağı görüşündedir. Bölgenin jeopolitik, jeoekonomik, askerî-jeostratejik açıdan avantajlı noktalarına sahip bulunma ve bu alanlarda üstünlük sağlama mücadelesi ağır basacaktır.

Yine ünlü ABD'li siyaset bilimci ve diplomat Kissinger de bir çalışmasında Hazar havzası ve Güney Kafkasya'da Batı ile Rusya'nın jeopolitik çıkarlarının çatışmasından, askerî-jeostratejik, jeoekonomik ve diğer çıkarlar çevresinde bölgede cereyan eden süreçlerden bahsetmiştir. Kissinger'e göre günümüzde Rusya, Post-Sovyet coğrafyasının tamamında kendi ulusal güvenlik çıkarlarını bölge ülkelerinin güvenlik önceliklerini dikkate almadan ve bu ülkelerin içişlerine karışmak suretiyle sağlamaya çalışmaktadır. Kissinger, Rusya'nın imparatorluk iddiasından vazgeçmediği, komşu ülkelerle jeopolitik konuları güç kullanmak ve bu ülkelerin sınırlarına tecavüz etmek suretiyle çözümlenmeye çalıştığı kanısındadır. Fakat Rusya zaman içinde çağdaş dünyanın gerçekliklerini kabullenmek ve imparatorluk iddiasından vazgeçmek zorunda kalacaktır.

Anlaşılabileceği üzere hem ABD'li, hem de Rus bilim adamları arasında bölgenin jeopolitik ve jeoekonomik durumunu hem tarafsız, hem de taraflı bir şekilde değerlendiren, bölge ülkeleriyle jeoekonomik ilişkilerde yapıcı ya da yıkıcı bir tavır takınılması gerektiğini savunan, kabul edilebilir ya da kabul edilemez öneriler ortaya atan siyaset bilimciler, jeopolitik uzmanları ve devlet adamları bulunmaktadır.

1.2. HAZAR HAVZASI VE GÜNEY KAFKASYA’NIN ENERJİ KAYNAKLARI VE BÖLGEDEKİ ÇAĞDAŞ JEÖEKONOMİK DURUM ÜZERİNDEKİ ETKİSİ. HAZAR DENİZİ’NİN PETROL VE DOĞALGAZ REZERVLERİNİN AVRUPA’NIN ENERJİ GÜVENLİĞİNDEKİ ROLÜ

Birtakım bağımsız araştırmacılara nazaran, dış müdahalelerden korunduğu Avrupa pazarlarına serbest bir şekilde ihraç edilebildiği takdirde Hazar havzası ve Merkezî Asya’nın enerji rezervleri Avrupa’nın enerji gereksinimini en azından yüz yıl süreyle karşılayabilecek ve Rusya’nın bu alandaki tekeline son verecektir. Bu nedenledir ki SSCB’nin parçalanmasının ardından, bölgenin enerji rezervlerini kontrol altında tutma ya da uzun süreli anlaşmalarla uygun fiyatlarla satın alma isteği ABD ve AB ülkeleri gibi aktörleri, bölgede lider konumda bulunan Rusya’yı, Çin, İran, Türkiye gibi ülkeleri ciddi jeoekonomik etkinliklere sevketmiştir. SSCB’nin parçalanmasının hemen akabinde Azerbaycan, Türkmenistan, Kazakistan gibi bölge ülkelerinin öncelikli jeopolitik sorunu ise ileri Batı teknolojisinden faydalanmak suretiyle petrol ve doğalgaz rezervlerinde üretimi gerçekleştirmekten, üretilen petrol ve doğalgazı serbest bir şekilde dünya pazarlarına ulaştırmaktan ibaretti. Hazar Denizi’nin derinliklerinden petrol ve doğalgazın çıkarılması, dünya pazarlarına ulaştırılması ve satılması 1990’ların başlarından itibaren büyük sermaye ve teknik yardım gerektiren bir süreçti. Böyle-sine geniş olanaklara ne havza ülkeleri, ne havzanın enerji rezervleri üzerinde rekabet dışı bir kontrol mekanizması kurmaya çalışan Rusya, ne de İran ve Türkiye gibi bölge ülkeleri sahipti.

Bu kadar geniş mali ve teknik olanaklar yalnızca ABD, birtakım Batılı ülkeler Japonya ve Çin’in, bu ülkelerin nüfuzu altın-

daki uluslararası finans kurumlarının elinde bulunuyordu. Bu ülke ve kurumlar, sahip oldukları mali ve teknik olanakları yalnızca gelecekte büyük kâr sağlamaları kesin olan alanlara, üstelik uluslararası garanti aldıktan sonra yönlendirmektedirler. Böylesi bir garanti yalnızca zengin petrol ve doğalgaz rezervlerine sahip ülkelerin jeopolitik ve jeoekonomik açılardan bağımsız olmaları, ihracat güzergâhlarının bağımsızlığı, ilgili ülkelerin istikrarlı sosyal ve siyasal bir hayata, liberal ekonomiye sahip bulunmaları ve Avrupa yapılanmalarıyla bütünleşmeleri durumunda verilebilirdi. Batılı uzmanlar söz konusu dönemde, enerji rezervlerine sahip ülkelerin Rusya'nın jeopolitik etkisinden tamamen kurtulmadıkları ve Batı'nın jeopolitik alanına bütünüyle entegre olmadıkları sürece, geleceklerini garanti altına almış olamayacaklarının altını ısrarla çizmekteydiler.

Yeryüzünde pek çok bölgenin ve bu arada Hazar havzasıyla Merkezî Asya'nın da enerji rezervleri ve gereksinimlerine, dünya üzerindeki petrol ve doğalgaz üretim ve tüketim kapasitelerine ilişkin bilgiler çoğunlukla gizli tutulur ya da bilinçli bir şekilde tahrif edilir. Bazen bir ülkenin doğal zenginlikleri, günlük petrol ve doğalgaz üretimi, iç tüketimi ve ihracatı bilgilerine ilişkin birbirinden farklı rakamlarla karşılaşılır. Bu farklılıkların ortak bir yönemsel yaklaşım ya da etkenle açıklanması oldukça zordur. Her sene bulunan yeni rezerv alanları ve bunların üretim sürecine dâhil edilmesi, yeryüzündeki doğal kaynak kapasitesinin belirlenmesi sırasında başvuru alan çeşitli yöntemlerin mevcudiyeti ve diğer nesnel etkenlerle beraber, bu noktada işin içine ilgili aktörlerin öznel jeopolitik ve jeoekonomik çıkarlarından kaynaklanan ve bilinçli bir şekilde yapılan tahriflere, karşı propaganda girişimlerine de rastlanabilmektedir. Mesela Hazar havzasının her açıdan en büyük ülkesi konumundaki Rus-

ya'nın bilim adamları 1997 yılında ülkelerinin doğalgaz rezervi kapasitesini yaklaşık 50 trilyon metreküp (dünya üzerindeki tüm doğalgaz rezervinin %34.3'ü), İran'inkini 21 trilyon metreküp (%14), Hazar havzası ve Merkezî Asya'nın diğer ülkelerinin toplam rezervini ise 6-7 trilyon metreküp (%4) olarak açıklamışlardı. Bu ülkelerden Türkmenistan'ın rezervleri 3,6 trilyon metreküp (%2), Kazakistan'inki 1.95 trilyon metreküp (%1.3), Azerbaycan'inki ise 0,9 trilyon metreküp (%0.7) olarak gösterilmekteydi. Oysa aynı dönemde Batılı uzmanların verilerine nazaran bu rakamlar en az 2-3 kat fazla, yani yaklaşık olarak 20-28 trilyon metreküp (dünya doğalgaz rezervinin %12-16'sı) kadardı.

Aynı durum bölgenin petrol rezervleri konusunda da görülmektedir. Birtakım Rus jeoloji uzmanlarının tahminlerine nazaran Hazar havzasının petrol rezervlerinin toplamı 7 milyar ton (yaklaşık 50 milyar varil) kadardır. Bazı diğer Rus kaynakları ise bu rakamı 13 milyar ton ya da daha fazla olarak göstermektedirler. Batılı uzmanlara gelecek olursak, henüz SSCB döneminde İngiliz ve ABD'li uzmanların, Hazar havzasının petrol rezervlerinin SSCB'li bilim adamlarının verdikleri rakamların birkaç katı olduğunu iddia ettiklerini anımsatmak gerekir. Mesela ABD'li kaynakların Kazakistan, Azerbaycan ve Türkmenistan'ın enerji rezervlerine ilişkin olarak telaffuz ettikleri rakamlar, Rus uzmanların verilerinin 2 ila 7 katı kadardır. ABD Dışişleri Bakanlığı'nın ve Ulusal Güvenlik Konseyi'nin raporlarında Hazar havzasının bugünkü petrol rezervleri yaklaşık olarak 200 milyar varil (yaklaşık 27.5 milyar ton) olarak gösterilmektedir.

Her şeye rağmen hem Batılı, hem Rus uzmanların, hem de yerel kaynakların ifade ettikleri rakamlar sıklıkla değişmekte ve rezerv kapasitelerinin tespitine ilişkin ortak bir yöntemle tespit

edilememektedir. Rus uzmanlardan bazıları, bölgenin enerji rezervleri konusunda ABD ile Rusya arasındaki yaklaşım farkına değinirken şöyle demektedirler:

“Hazar petrollerinin kapasitesi konusunda iki karşı kampın rakamları birbirinden çok farklı. ABD’li uzmanlar oldukça iyimser, Rus uzmanlar ise oldukça kötümser tahminlerde bulunmaktadır.”

Anlaşılabacağı üzere, dünyanın ve bu arada Hazar havzasının da doğal rezervlerine ilişkin küresel, bölgesel ve yerel kaynakların verileri arasında büyük farklar bulunmaktadır. Uzmanlara göre bu farklılık aynı zamanda birtakım jeopolitik ve jeoekonomik etkenlerin sonucunda ortaya çıkmaktadır. Böylesi etkenler enformasyon araçlarının yaklaşımları arasında birtakım farklılıklar doğurabilmekle beraber, ciddi jeoloji araştırmalarının verilerini bütünüyle karartma olanağına sahip değildir. Yeryüzündeki enerji rezervleri, kaynakları, dünyanın enerji gereksinimi, üretimi ve tüketimi alanında mevcut durum kısaca şu şekilde ifade edilebilir: Uzmanlar kapasiteye ilişkin rakamları ve kaynakların haritasını net olarak ortaya koyamamakta ve politikacılar bu belirsizlikten faydalanarak rakamlar ve haritalar üzerinde manipölasyon yapmaktadırlar.

Pek çok bölge gibi Hazar havzasının enerji rezervlerine ilişkin hem ortak, hem de ülkeler bazında güvenilir bilgiler öncelikle jeoloji uzmanlarından alınabilmektedir. İngiltere’nin BP şirketi uzmanlarının araştırmalarına nazaran yeryüzündeki petrol rezervlerinin kapasitesi 2010 yılında bulunan kaynaklar sayesinde yaklaşık 700 milyon varil artış göstererek 1382.2 milyar varile ulaşmıştır. Yeryüzünde mevcut doğalgaz rezervlerinin toplam kapasitesi ise 187.1 trilyon metreküp olarak verilmektedir ve bu rakam 2009 verilerinin 2.21 trilyon metreküp üzerindedir.

Dünya üzerinde günlük petrol üretimi ve tüketimi yaklaşık 82 milyar varil, günlük doğalgaz üretimi ve tüketimi ise 3.192 milyar metreküp olarak bilinmektedir.

Günümüzde tüm dünyada ve Hazar havzası ülkelerinde kesinlik kazanan ve ihtimal edilen petrol ve doğalgaz rezervleri aşağıdaki tablolarda ifade edilmiştir:

Tablo 1: Resmî verilere nazaran				
	Kesinlik kazanan		İhtimal edilen	
	Petrol (milyar varil)	Doğalgaz (trilyon metreküp)	Petrol (milyar varil)	Doğalgaz (trilyon metreküp)
Tüm dünya	1383.2	187.1	-	-
Rusya	160.0	47.0	200.0	50.0
İran	150.3	33.1	150.3	33.1
Azerbaycan	11.0	2.55	22.0	5-7
Kazakistan	5.5	3.00	5.5	5.0
Türkmenistan	8.4	20.0	-	-

Tablo 2: BP şirketinin verilere nazaran				
	Kesinlik kazanan		İhtimal edilen	
	Petrol (milyar varil)	Doğalgaz (trilyon metreküp)	Petrol (milyar varil)	Doğalgaz (trilyon metreküp)
Tüm dünya	1383.2	187.1	-	-
Rusya	77.4	44.8	-	-
İran	137.0	29.6	-	-
Azerbaycan	7.0	1.3	-	-
Kazakistan	39.8	1.8	-	-
Türkmenistan	0.6	8.0	-	-

Hazar kıyısı ülkelerinin enerji rezervleri, petrol ve doğalgaz üretim, tüketim ve satışı konusunda çeşitli kaynaklardan derlenen veriler ülkeler bazında şöyle izah edilebilir.

Azerbaycan. Azerbaycan'ın enerji rezervlerinin kapasitesi sorunu uzunca bir süre hem bölgesel, hem de küresel çapta ilgili çevrelerde tartışma konusu olmuş, hatta birtakım güç odakları tarafından manipülasyon amaçlı olarak kullanılmıştır. 1991 yılında bağımsızlığını ilan edişinden, BTC projesinin gerçekleştiği ve Azerbaycan petrolünün bu güzergâh üzerinden Akdeniz'e ulaştığı güne kadarki zaman diliminde birtakım dış ülkelerde Azerbaycan'ın petrol rezervlerine ilişkin olarak yanıltma ve kandırma amaçlı karamsar tahminler dile getirilmiş, Azerbaycan'ın beyan ettiği resmî verilere kuşkuyla bakılmış, bunların gerçekliği yansıtmadığı ifade edilmiştir. Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in 28 Ekim 2010 tarihinde Ukrayna'ya gerçekleştirdiği resmî ziyaret öncesinde Ukrayna basınına verdiği demeçte de ifade etmiş olduğu üzere:

“Bir zamanlar basın, Azerbaycan'da petrol olmadığına, BTC projesinin asla gerçekleşmeyeceğine yönelik yanlış kamuoyu oluşturma peşindeydi. Fakat zaman, bu iddiaların asılsız olduğunu kanıtladı. BTC'nin inşaatı sürdüğü sırada Azerbaycan'ın yıllık petrol üretim kapasitesi 15-16 milyon tondur, oysa günümüzde bu rakam 50 milyon tonun üzerindedir. Aynı şey doğalgaz rezervleri için de söylenebilir. Birtakım dış kaynakların iddialarına rağmen günümüzde Azerbaycan yılda 30 milyar metreküp kadar doğalgaz üretmek suretiyle bölgenin başlıca doğalgaz ihracatçılarından bir tanesine dönüşmüştür.”

Azerbaycan'ın karada ve denizde kesinlik kazanan ve ihtimal edilen doğalgaz rezervleri 2011 yılında bulunan rezerv alanları istisna tutulmakla, Avrupalı uzmanlarca yaklaşık 1.3

(kesin) ve 3 (muhtemel) trilyon metreküp, Azerbaycan'ın resmî kaynaklarınca (2010 ve 2011 yıllarında bulunan Ümit ve Abşeron sahaları da dâhil olmak kaydıyla) 2.55 (kesin) ve 5 ila 7 arası (muhtemel) trilyon metreküp, Rus kaynaklarınca 0.9 (kesin) ve 1.2 (muhtemel) trilyon metreküp olarak ifade edilmektedir. Anlaşılacağı üzere, Rus kaynakları, bölgenin doğal-gaz gereksiniminin karşılanması sürecindeki rolünü küçümsemek amacıyla, Azerbaycan'ın doğalgaz rezervinin daha az olduğunu iddia etmektedirler. Günümüzde Azerbaycan'da yıllık olarak üretilen 30 milyar metreküp doğalgazın yaklaşık 8 ila 10 milyar metrekübü iç gereksinimi karşılamak üzere kullanılmaktadır. Üretilen doğalgazın fazlası ise Gürcistan, Türkiye, Yunanistan, Rusya ve İran'a satılmaktadır. Bölgenin başlıca doğal-gaz ihracatçısı ülkelere (Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan vb.) farklı olarak Azerbaycan, doğalgaz ihracatı konusunda herhangi bir ciddi sorunla karşılaşmamaktadır. Azerbaycan Bakü-Tiflis-Erzurum hattı üzerinden Gürcistan ve Türkiye'ye, Bakü-Astara, İran ve Bakü-Grozni hatları üzerinden İran ve Rusya'ya ulaşabilmektedir. Günümüzde AB, Türkiye üzerinden geçmekle Avrupa'ya uzanan Nabucco doğalgaz boru hattı için Azerbaycan'dan 15-20 milyar metreküp likit gaz istemektedir. Diğer yandan Romanya, Bulgaristan, Macaristan gibi Avrupa ülkeleri de Bakü-Gürcistan-Romanya güzergâhı üzerinden ihracatı konusunda mutabık kalınan ve inşaatına yakın zamanda başlanacak olan güzergâhta yıllık 7 ila 10 milyar metreküp arası Azerbaycan doğalgazını beklemektedirler.

Uzmanlara göre Azerbaycan birkaç sene içinde yıllık doğalgaz üretimini 40 ila 50 milyar metreküp arasında bir rakama ulaştırabilecektir. Bunu yapabilmek için Şahdeniz 2 alanının üretime açılması, uygun pazarların bulunması, satış anlaşma-

larının yapılması gibi organizasyon çalışmalarının tamamlanması gerekmektedir.

Birtakım yabancı uzmanlara göre, Türkiye'nin Nabucco üzerinden transfer edilen Azerbaycan doğalgazının transiti ve Türkiye'deki satış fiyatı konusunda elverişsiz teklifi Azerbaycan'ı Bakü-Gürcistan-Romanya güzergâhına ağırlık vermeye itmiştir. Yine bazı uzmanlara göre, Avrupa'yla Hazar bölgesi arasındaki enerji ilişkilerinde Türkiye'nin daha çok Rusya'nın çıkarlarına uygun bir tavır sergilemesi, birtakım dış politika önceliklerine rağmen Azerbaycan'ı yeni güzergâhlar aramak zorunda bırakmıştır.

Azerbaycan'ın jeoloji uzmanları ve resmî kurumları karada ve denizde mevcut kesin petrol rezervlerini 1 ila 1.5 milyar ton (yaklaşık 7 ila 11 milyar varil), muhtemel rezervi ise 2 ila 3 milyar ton (14 ila 21 milyar varil) olarak vermektedirler.

BP'nin 2010 yılı için dünya üzerindeki enerji rezervlerinin yıllık istatistik verileri konulu kaynağında ve ABD'li kaynaklarda Azerbaycan'ın kesinlik kazanmış olan petrol rezervleri 7 milyar varil (1 milyar tonun üzerinde), doğalgaz rezervleri ise 1.3 trilyon metreküp olarak ifade edilmektedir. Aynı rakamlar Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi'nce de doğrulanmaktadır. Buna rağmen Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi yetkilileri bu rakamların bir ölçüde eskimiş olduğu kanısındadırlar. Şirketin jeoloji, jeofizik ve maden arama işlerinden sorumlu Birinci Başkan Yardımcısı Hoşbaht Yusufzade'ye göre Azerbaycan'ın günümüzde kesinlik kazanan petrol rezervleri 1.5 milyar ton (yaklaşık 11 milyar varil) olmakla beraber, gelecekte bu rakamın 3 milyar tona (yaklaşık 22 milyar varil) ulaşması beklenmektedir.

Rusya. Dünya üzerinde en fazla petrol ve doğalgaz rezervlerine sahip bulunan 5 ülkeden bir tanesi olan Rusya'nın kaynaklarına ilişkin birbirinden farklı rakamlar zikredilmektedir. Daha önce belirtmiş olduğumuz üzere, Rus kaynaklarında ülkenin kesinlik kazanan enerji rezervleri 160 milyar varil (yaklaşık 23-24 milyar ton) petrol ve 47 ila 50 trilyon metreküp doğalgaz olarak ifade edilmektedir. Aynı bilgi Rusya Enerji Bakanlığı'nın ve Gazprom Şirketi'nin resmî internet sitelerinde de yinelenmektedir. Fakat Rusya Enerji Bakanı Şmatko bir konuşması sırasında, uluslararası sınıflandırmaya nazaran Rusya'nın enerji rezervlerinin bu rakamların iki kat altında olduğunu itiraf etmiştir. Bakan, aradaki uyumsuzluğu, uluslararası standartlardan farklı olarak Rusya'da üretimin ekonomik verimlilik etkeninin göz önünde bulundurulmadığı şeklinde açıklamıştır. Şmatko'ya göre, hammadde rezervlerinin kapasitesinin ölçülmesinde uluslararası standartların uygulanması durumunda, Rusya'nın enerji rezervleri bugün ifade edilen rakamların en az iki kat altına düşecektir.

2010 yılında Rusya Başbakanı Putin, Samara kentinde gerçekleşen toplantıdaki konuşmasında Rus şirketlerini, hammadde rezervlerinin belirlenmesi konusunda uluslararası standartları uygulamaya davet etmiştir:

“Rus üreticiler de enerji rezervlerinin değerlendirilmesi konusunda uluslararası kabul görmüş ölçütleri kullanmak zorundalar.”

BP'nin 2010 yılı için dünya üzerindeki enerji rezervlerinin yıllık istatistik verileri konulu kaynağına nazaran Rusya'nın kesinlik kazanan petrol rezervlerinin toplamı 77.4 milyar varil (yaklaşık 10-11 milyar ton), doğalgaz rezervlerinin toplamı ise 44.8 trilyon metreküp kadardır. Petrol ve doğalgaz rezervlerine

ilişkin Rus ve yabancı uzmanların değerlendirmeleri arasındaki farkın anlaşılması açısından, önde gelen Rus şirketlerinin sundukları rakamlara göz atmak yeterli olacaktır. Şöyle ki Rosneft, Russneft ve TNK-BP şirketlerinin verileriyle uluslararası veriler arasında büyük farklar görülmektedir. Mesela TNK-BP şirketinin petrol rezervi Rusya verilerine nazaran 4.06 milyar ton, uluslararası verilere nazaran yalnızca 1.16 milyar ton olarak görülmektedir. Demek oluyor ki Rus verilerine nazaran ortaya çıkan rakam uluslararası değerlendirmenin sonucunun 3.5 katı kadardır. Aynı durum diğer şirketler için de söz konusudur. Rus uzmanların değerlendirmeleriyle yabancıların değerlendirmeleri arasında Rosneft'in rezervleri konusunda 2.98 kat, Russneft'in rezervleri konusunda 2.93 kat fark görülmektedir.

Petrol rezervleri konusunda Rus ve Batılı kaynakların verileri arasındaki farkın kasıtlı bir şekilde oluşturulduğunu düşünenler de bulunuyor. Rusya'nın petrol rezervlerini yapay bir şekilde abartan yerel şirketlerin, bu sayede borsa değerlerini arttırmaya çalıştıkları düşüncesi de mevcuttur.

Enerji Bakanlığı'nın resmî verilerine nazaran 2009 yılında Rusya'da 494 milyon ton petrol ve 663 milyar metreküp doğal-gaz üretilmiştir. Aynı istatistik raporunda 2008 yılına kıyasla Rusya'da petrol üretiminin %1.5 oranında artış gösterdiği, oysa Suudi Arabistan'da yıllık petrol üretiminde %10.6 oranında gerileme olduğu da ifade edilmiştir. Bu sayede 2009 yılında Rusya'nın dünya petrol üretimindeki hissesi %12.9, Suudi Arabistan'ın hissesi ise %12 olmuştur. Anlaşılacağı üzere Rusya, doğalgazla beraber petrol üretiminde de yaptığı hamleyle, yıllık üretim kapasitesine göre daha önce dünya birincisi olan Suusi

Arabistan'ı geride bırakmış ve lider ülke konumuna yükselmiştir.

Yine Başbakan Putin'in ifadesine nazaran 2010 yılında Rusya'da yıllık petrol üretimi 500 milyon tona ulaşmış bulunuyor. Enerji Bakanlığı'nın verilerine göre Rusya bu üretim kapasitesini en azından 40 yıl sürdürebilecek güçtedir. Oysa Putin, petrol üretiminin gelecek 10 yılda da aynı düzeyde tutulabilmesi için Rusya'nın 8.6 trilyon ruble (yaklaşık 280 milyar ABD doları) yatırım yapması gerektiğini ifade etmiştir.

Rusya'da yıllık üretilen ve Hazar havzası ülkelerinden uzun süreli anlaşmalarla satın alınan doğalgazın toplam kapasitesi son yıllarda %12.1 oranında (yaklaşık 74.2 milyar metreküp) gerilemiş ve 2010 yılında 588.9 milyar metreküp olmuştur. Uzmanlara göre bu durumun öncelikli nedeni son yıllarda yaşanan ciddi mali kriz yüzünden Rusya'da ve çevre ülkelerde (Ukrayna, Beyaz Rusya vb.), bazı Avrupa ülkelerinde doğalgaz ihtiyacının ve tüketiminin azalması, diğer yandan Avrupa'nın daha ucuza likit doğalgaz almayı yeğlemesidir.

Rusya'da üretilen petrol ve likit gazın yaklaşık olarak %60'ı ülkenin iç ihtiyaçları, ağırlıklı olarak sanayi ve enerji sektörlerinde kullanılmaktadır.

İran. Enerji rezervleri açısından dünyanın en zengin üç ülkesinden bir tanesi olan İran, günümüzde petrol üretimine göre Rusya ve Suudi Arabistan'ın ardından üçüncü sırada, doğalgaz üretimine göre beşinci sırada bulunmaktadır. Petrol ve doğalgaz rezervlerinin kapasitesine ilişkin olarak İran'ın resmî verilerinde sıkça değişiklik görülür. Son zamanlara kadar İran Hükümeti toplam enerji rezervlerinin kapasitesini 138 milyar varil (yaklaşık 20 milyar ton) petrol ve 29 trilyon metreküp doğalgaz olarak ifade etmekteydi. 2010 Ekim'inde

İran Petrol Bakanı Mesut Mir Kâzımî, ülkesinin petrol ve doğalgaz rezervlerinin %9 oranında artış göstererek 150.31 milyar varil petrol ve 33.1 trilyon metreküp doğalgaza ulaştığını ifade etmiştir. Fakat bu son değildir. Mir Kâzımî, petrol rezervlerinin kapasitesine ilişkin son durumun 2010 yılı sonunda ilan edileceğini ve şimdiki rakamın biraz daha artacağını da vurgulamıştır.

İran'ın petrol ve doğalgaz rezervlerindeki artışla ilgili bilgiler bir süre sonra açıklanmış ve 2010 yılında bu ülkede 85 milyar dolarlık yeni petrol ve doğalgaz alanlarının bulunduğu ilan edilmiştir. Yeni verilere nazaran İran'da yeni bulunan Sumar petrol sahasında yaklaşık olarak 70 milyon varil petrol, Halgan doğalgaz sahasında ise 50 milyar metreküp doğalgaz üretililebilecektir. Elbette tüm bunlar İran'ın duyurduğu rakamlar. Fakat yabancı kaynakların verdiği bilgilerle İran'ın resmî verileri arasında ciddi bir fark bulunmamaktadır. Mesela Büyük Britanya'ya ait BP şirketinin verilerine nazaran 2010 yılı itibariyle İran'ın kesinlik kazanan petrol rezervi 137 milyar varil, doğalgaz rezervi ise 29.6 trilyon metreküptür. Dünya doğalgaz rezervinin %14'ü İran'da bulunmaktadır ki bunun önemli bir kısmı karada, yaklaşık %20'lik bir bölümü ise Hazar Denizi'ndedir.

Türkmenistan'dan ve diğer ülkelerden satın aldıklarıyla beraber günümüzde İran'da yılda 138 milyar metreküp doğalgaz elde edilmekte ve bunun önemli bir bölümü iç piyasanın ihtiyaçları için kullanılırken, küçük bir kısmı Türkiye'ye satılmaktadır.

Son yıllarda İran'da petrol üretimi gerilemektedir. İslam Devrimi (1979) öncesinde günlük petrol üretimi 6 milyon varil olmuştur. Günümüzde bu rakam 4.3 milyon verilin üzerine

çıkarmakta ve üretilen petrolün 2.7 milyon varili yurtdışına ihraç edilmektedir. Uzmanlara göre, yenilenmiş bir petrol ve doğalgaz üretimi altyapısının bulunmaması, yatırım yetersizliği, petrol bulunan tabakalarda basıncın korunması amacıyla doğalgaz üretiminin kısıtlı tutulması üretimdeki azalmanın başlıca nedenleridir.

Kazakistan. Yabancı yatırımcıların 1997-2006 yılları arasında Kazakistan'ın güneyinde ve Hazar Denizi'nin Kazakistan'a ait sektöründe gerçekleştirdikleri jeolojik araştırmalar sonucunda zengin rezervlere sahip Tengiz petrol sahası bulunmuş ve bu ülkenin kesinlik kazanan petrol rezervleri yaklaşık 1.6, doğalgaz rezervleri ise 1.5 katına çıkarak 5.6 milyar ton (yaklaşık 40-42 milyar varil) petrol ve 3.2 trilyon metreküp doğalgaza ulaşmıştır.

Kazakistan Enerji ve Mineral Kaynaklar Bakanlığı'nın verilerine nazaran günümüzde bu ülkenin kesinlik kazanan petrol rezervleri 5.5 milyar ton, doğalgaz rezervleri ise 3 trilyon metreküp olarak ifade edilmektedir. Bu veriler BP şirketinin 2010 yılında 39.83 milyar varil (5.6 milyar ton) petrol ve 1.82 trilyon metreküp doğalgaz olarak açıkladığı rakamlarla kıyaslanırsa, petrol rezervine ilişkin tahmindeki uyuma karşın, doğalgaza ilişkin rakamların örtüşmediği görülecektir. Kazakistan yılda 33.6 milyar metreküp doğalgaz ve 80 milyon ton (560 milyon varil) petrol üretmektedir.

Türkmenistan. Zengin enerji rezervleriyle hem Hazar havzasında, hem de tüm dünyada öne çıkan ülkelerden bir tanesi de Türkmenistan'dır. Türkmenistan doğalgaz rezervlerine göre Rusya, İran ve Katar'ın ardından dördüncü sıradadır. Türkmenistan'ın resmî verilerine nazaran doğalgaz rezervlerinin top-

lamı 20 trilyon metreküp, doğalgaz rezervleri ise 1.2 milyar ton (yaklaşık 8 milyar varil) kadardır.

Türmengeolojiya Devlet Şirketi uzmanlarının Gney Eloten-Osman sahasında yaptıkları araştırmalar sonucunda, söz konusu bölgede 21 trilyon metrekübün üzerinde doğalgaz rezervi bulunduğu ilan edilmiştir. Oysa yabancı kaynaklar bu bilgiye büyük kuşkuyla bakmaktadırlar. Birtakım Rus ve Batılı uzmanlara göre Türkmenistan'ın kesinlik kazanan, halen işlenmekte olan ve muhtemel rezervlerinin toplamı 15.5 trilyon metreküp doğalgaz ve 0.6 milyar varil petrolün üzerine çıkmamaktadır. Rusya'da çıkan *Vremya Novostey* gazetesinin 13 Ekim 2009 tarihli sayısında, Türkmenistan'ın Güney Eloten-Osman sahasındaki rezervlere ilişkin bilgilerin tahrif edildiği iddiası yer almıştır. Gazetenin yine Türkmen kaynaklarına dayandığı iddiaya nazaran, resmî rakamlar reel verilerin 2-3 katı olarak ilan edilmiştir. Aynı yazıda, Türkmenistan Cumhurbaşkanı'nın, kendisine yanlış bilgi ileten sorumluları cezalandırdığı, petrol ve doğalgaz sanayisinde üst düzey görevleri işgal eden tüm kişileri de görevinden aldığı ifade edilmiştir.

BP şirketinin yıllık raporuna nazaran Türkmenistan'ın petrol ve doğalgaz rezervleri resmî verilen birkaç kat altındadır. 2010 raporunda doğalgaz rezervleri 8 trilyon metreküp, petrol rezervleri ise 0.6 milyar varil olarak ifade edilmiştir.

Görüleceği üzere Türkmenistan'ın petrol ve doğalgaz rezervlerinin kapasitesine ilişkin bilgiler oldukça çelişkilidir.

Üretim konusunda gelince, 2009 yılında yaşanan mali kriz öncesinde Türkmenistan'ın yılda 70 ila 80 milyar metreküp doğalgaz ürettiği ve bunun yaklaşık 14.4 milyar metrekübünü ülke içinde kullandığı bilinmektedir. 2010 yılında doğalgaz üretimi %30 oranında gerileyerek 42.4 milyar metreküp olmuştur. Gün-

lük petrol üretimi ise 2009 yılına kadar yaklaşık 170 bin varildi ve bunun önemli bir bölümü ülke içinde kullanılırken yaklaşık 40 bin varili yurtdışına satılmaktaydı. 2010 yılınad bu rakam belirli ölçüde artarak günlük 216 bin varil (yıllık yaklaşık 10 milyon ton) kapasitesine ulaşmıştır.

Türkmenistan millî gelirinin %50'sinden daha fazlasını doğalgaz satışından sağlamaktadır.

Özbekistan. Hazar Denizi'ne kıyısı bulunmamakla beraber, Hazar havzasının jeopolitik değerlendirmesi yapılırken Özbekistan'ın doğal kaynakları, özellikle altın, petrol ve doğalgaz rezervleri göz ardı edilemez. Özbekistan'ın sahip olduğu petrol ve doğalgaz rezervlerinin kapasitesine ilişkin bilgiler çeşitli kaynaklarda çelişkilidir. Ulusal basında, bölgesel ve küresel nitelikli kaynaklarda telaffuz edilen rakamlar birbiriyle örtüşmemektedir. Bu çelişkinin nedeni olarak uzunca bir süre, Özbekistan'ın stratejik petrol ve doğalgaz rezervlerine ilişkin sağlıklı bilgilere ulaşmanın imk nsızlığı gösterilmiştir. Uzmanlara göre, Özbekistan iktidarı yalnızca son yıllarda, yabancı yatırımları enerji sistemine çekebilmek amacıyla petrol ve doğalgaz rezervlerine ilişkin bilgilere ulaşma olanağı sunmaya başlamıştır.

BP'nin 2010 yılına ait enerji istatistiklerine göre Özbekistan'ın kesinlik kazanan doğalgaz rezervleri 1.68 trilyon metreküp kadardır. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Kazakistan Cumhuriyeti Büyükelçiliği'ne ait internet sitesinde yayınlanan "Merkezî Asya'nın Bölgesel Güvenlik Meseleleri Konusunda Özbekistan'ın Yaklaşımı" konulu yazıda Özbekistan'ın 530 milyon ton petrol ve 3.4 trilyon metreküp doğalgaza sahip bulunduğu iddia edilmiştir.

Petrol ve doğalgaz rezervlerine ilişkin Özbekistan tarafının açıkladığı bilgiler de farklılık göstermektedir. Mesela  zbekis-

tan'ın yasal mevzuatına ilişkin bilgilerin yer aldığı internet sitesinde doğalgaz rezervi 2 trilyon metreküp olarak gösterilmiştir.

Özbekistan'ın petrol rezervlerine gelecek olursak, BP'nin raporunda bu rakam 600 milyon ton olarak sunulduğu halde, ülke yetkililerinin 2007 yılında ilan ettikleri resmî rakam 850 milyon ton olarak karşımıza çıkar. Yine resmî verilere nazaran Özbekistan'ın muhtemel doğalgaz rezervi 6 trilyon metreküp, doğalgaz kondensantı rezervi ise 380 milyon ton civarındadır.

Görüleceği üzere, burada da birbirinden farklı rakamlarla karşılaşyoruz. Buna rağmen çoğu kaynağın, Özbekistan'ın enerji üretiminde 2004 yılından itibaren düşüş yaşandığı konusunda aynı kanaatte olduğu görülür. Mesela 1997-2003 yılları arasında 8 milyon ton olan petrol üretimi daha sonraki yıllarda önemli ölçüde gerilemiş ve 2008 yılında 4.8 milyon ton düzeyine düşmüştür. Bunun sonucunda Özbekistan Rusya ve Kazakistan'dan petrol satın almak zorunda kalmıştır.

Günümüzde Rusya'nın büyük enerji şirketlerinin Özbekistan'da petrol ve doğalgaz sektöründe oldukça etkin bir şekilde çalıştıkları bilinmektedir. 1990'larda bu ülkenin petrol ve doğalgaz sektöründe Rus yatırımcılara hiç rastlanmamasına karşın, günümüzde Gazprom, LUKoil, Soyuzneftgaz gibi şirketler Özbekistan'da etkin konumdadırlar. 2009 yılı başlarına ait verilere nazaran adları anılan şirketler Özbekistan'da petrol ve doğalgaz sektörüne 900 milyon dolar civarında yatırım yapmışlardır. Bu rakamın 2012 yılında 4 ila 6 milyar dolar civarına ulaşması beklenmekteydi. Özbekistan hükümetinin de bu alanlara yapılan yatırımlara büyük önem verdiği gözlemlenebilmektedir. Jeoloji, Petrol ve Doğalgaz Araştırmaları Enstitüsü Başkanı Gaybullah Abdullayev'in verdiği bilgilere nazaran, Özbekistan hükümetinin 2010-2015 yılları arasında petrol ve doğalgaz

aramaları için yapmayı düşündüğü yatırım 2 milyar dolar civarındadır. 2016 yılına gelindiğinde Özbekistan daha fazla petrol ve doğalgaz üretmeyi planlamaktadır. Resmî Devlet Programı'na nazaran 2016 yılında üretilecek enerji rezervlerinin 2009 yılı üretiminden %11 daha fazla olması öngörülmektedir. Günümüzde Özbekistan'ın ulusal enerji şirketi olan Özbekneftgaz yılda 70 milyar metreküp doğalgaz ve 8 milyon ton petrol üretmektedir.

1.3. HAZAR DENİZİ'NİN HUKUKİ STATÜSÜ: SORUNUN TARİHİ, ÇAĞDAŞ JEOPOLİTİK YAKLAŞIMLAR VE AZER-BAYCAN'IN JEOEKONOMİK ÇIKARLARI

Hazar Denizi'nin hukuki statüsü meselesinin tarihi yaklaşık olarak 300 seneye uzanmaktadır. Hazar kıyısında Azerbaycan'a ait topraklar, Derbent, Bakü, Reşt, Mazenderan, Astara gibi kentler ve Hanlık merkezleri, Türk halk ve topluluklarının yerleştikleri diğer bölgelere sahip olma isteği 18. Yy. sonlarından itibaren Rusya, Osmanlı ve Büyük Britanya İmparatorlukları arasında bazıları uzun, bazıları kısa süreli pek çok kanlı savaşın nedeni olmuştur.

Hazar kıyısındaki toprakların paylaşılması ve Azerbaycan topraklarının gelecekteki "hukuki statü ve mensubiyeti" konulu ilk uluslararası belge Rus Çarı I. Petro'nun 1722-1723 yıllarında 80 bin kişilik bir orduyla Hazar havzasına düzenlediği ilk seferin ve Derbent, Bakü, Reşt, Gilan, Mazenderan gibi kentleri ve vilayetleri işgal edişinin ardından Rusya'yla İran arasında imzalanmıştır. Bunun arkasından, işgal edilen tüm Kuzey Azerbaycan topraklarının Aras Nehri sınır kabul edilmekle

Rusya egemenliğine geçmesine ilişkin olarak Rusya'yla Osmanlı Devleti arasında da bir mutabakat sağlanmıştır.

Hazar kıyısındaki bölgelerin statüsüne ilişkin olarak Rusya'yla İran arasında yapılan bir sonraki anlaşma 1732 yılında Reşt kentinde imzalanmıştır. Bu anlaşmayla Rusya, 1722-1723 yıllarındaki savaşta aldığı güney kıyılarını İran'a iade etmiş, karşılığında Hazar Denizi'nde serbest yüzme ve İran'la sınırsız ticaret hakkını elde etmiştir.

1735 yılında Azerbaycan'ın Gence kentinde Nadir Şah yönetimiyle Rusya hükümeti arasında gerçekleşen ikinci görüşme sonrasında taraflar Ebedi Dostluk Anlaşması imzalamışlardır. Aynı dönemde Nadir Şah'ın ısrarları üzerine Rusya, Bakü, Astara ve Derbent civarındaki bölgelerle beraber Kuzey Azerbaycan'ın tamamından çekilmiş ve bu coğrafyada Nadir Şah'ın egemenliğini tanımıştır.

Nadir'in 1747 yılında ölümünün ardından merkezî Azerbaycan Devleti'nin zayıflamasını fırsat bilen Rusya 1813 yılında Gülistan ve 1828 yılında Türkmençay Anlaşmalarıyla Azerbaycan şahlarını, 1929 yılında Osmanlı Devleti'ni Hazar kıyısındaki bölgeler ve Azerbaycan toprakları konusunda yeni düzenlemelere zorlamıştır. Bu anlaşmalarla Rusya Kuzey Azerbaycan'la beraber Hazar Denizi'nin güneybatısındaki tüm bölgeleri de yeniden sahiplenmişlerdir. 1813 yılında imzalanan Gülistan Anlaşması'yla Kuzey Azerbaycan'ın tamamı, Dağıstan ve Gürcistan Rusya'ya ilhak edilmiştir. 1828 yılında imzalanan Türkmençay Anlaşması'yla Rusya, bu bölgeleri kontrolü altında tutmaya devam etmenin yanı sıra Hazar'da askerî donanma bulundurma hakkını ve İran'la ticarete özel imtiyazlar da elde etmiştir. Gülistan ve Türkmençay Anlaşmaları, söz konusu dönemde çeşitli Hanlıkların yönetimi altında bulunan Kuzey ve

Güney Azerbaycan topraklarının, Hazar Denizi'nin güney ve kuzey kıyıları da dâhil olmakla ikiye bölünmesine ve paylaşılmasına resmiyet kazandıran, bu coğrafyanın "hukuki statüsü" belirleyen yeni uluslararası anlaşmalardı.

26 Şubat 1921 tarihinde Rusya ile İran arasında, 25 Mart 1940 tarihinde SSCB ile İran arasında Hazar Denizi'ne ilişkin beşinci ve altıncı anlaşmalar imzalanmıştır. Bu anlaşmalar gereği Hazar Denizi'nde gemi bulundurma, yüzme ve balık avlama imtiyazlarının yalnızca Rusya ve İran'a ait olacağı kabul edilmiştir. Anlaşma gereği SSCB Hazar Denizi'nin %86'lık, İran ise %14'lük bir bölümüne sahipti.

Azerbaycan topraklarının ve Hazar Denizi'nin hukuki statüsünün, Azerbaycan'ın iradesi dışında belirlenmesine yönelik bir girişim de 20. Yy. başlarında (1907) yayılmacı İngiliz ve Rus İmparatorlukları arasında İran, Afganistan ve Tibet'te Sömürge Faaliyeti Hakkında Ortak Konvansiyon'da kendi ifadesini bulmuştur. Bu konvansiyona nazaran Azerbaycan (İran) toprakları "Kuzey" ve "Güney" olmakla iki kısma ayrılmış ve Kuzey Azerbaycan Rusya'nın, Güney Azerbaycan ise İngiltere'nin nüfuz alanına girmiştir. Bu anlaşmadan itibaren Rusya Hazar'ın güneybatı ve kuzey kıyılarındaki Azerbaycan topraklarını, Bakü, Astara, Derbent gibi büyük kentleri kendi nüfuz alanında tutmuş ve imparatorluğa ilhak etmiştir. 1917-1921 yılları arasındaki kısa bir dönem istisna tutulmak kaydıyla bu topraklar, SSCB'nin garçalandığı döneme kadar kesin bir şekilde Rusya'nın nüfuz alanı içinde bulunmuştur.

Birinci Dünya Savaşı'nın sonuçlarına ve Versay Barışı'nın (1919) şartlarına göre tüm dünyada ve bu arada Hazar havzasında da gerçekleşen coğrafi ve jeopolitik değişiklikler, Rusya'da patlak vererek Bolşevik İhtilali, Osmanlı İmparatorluğu'nun

çöküşü, Basra Körfezi, Merkezî Asya, Güney Kafkasya'da ve Avrasya'nın diğer bölgelerinde cereyan eden önemli uluslararası olaylar, 1921 yılında Sovyet Rusya'yı ve Hazar havzasının diğer büyük ülkesi olan İran'ı Hazar'ın statüsü konusunu ve Azerbaycan'ın kaderini tekrar gündeme getirmek zorunda bırakmıştır. Savaştan zaferle ayrılan ülkelerin ve öncelikle de Büyük Britanya'nın ciddi baskısıyla yüzleşen iki taraf da 1921 yılında imzaladıkları anlaşmayla Hazar Denizi'ne herhangi bir üçüncü ülkeye ait gemilerin girişine izin vermeme konusunda anlaşmış ve gerçekte havzanın 1828 yıla ait paylaşım haritasını, yani Kuzey ve Güney nüfuz alanlarına ayrılmasını bir kez daha onaylamışlardır. Anlaşmaya göre, İran'ın kendi sınırlarını korumada yetersiz kalması ve İran topraklarının herhangi bir yabancı güç tarafından Rusya için tehdit oluşturacak şekilde kullanılması durumunda, Rusya'nın İran'a müdahalede bulunarak ulusal çıkarlarını koruma hakkı doğmuş olacaktı.

Uzmanlara göre söz konusu anlaşma gerçekte Rusya ile İran arasında dış güçlere karşı ortak mücadele etme ve stratejik müttefiklik belgesi olmakla, Hazar Denizi'ni yalnızca bu iki ülke tarafından kullanılabilecek bir jeopolitik alana ve bir iç denize dönüştürmüştür. Anlaşmaya nazaran Hazar'ın güneyinde İran, diğer tüm kıyıları boyunca Rusya egemen olmuş, bu toprakların ve üzerinde yaşayan halkların kaderini diledikleri gibi belirleme hakkı kazanmışlardır.

Böyle bir anlaşmanın, dış güçler karşısında yaklaşık olarak aynı derecede zorlanan ve aynı jeostratejik tehlikelerle karşı karşıya kalan Bolşevik Rusya'yla İran'ın başarılı ve ileri görüşlü bir adımı, iki ülke arasında stratejik bir anlaşma olduğu kanısındayız. Yine aynı anlaşma, söz konusu dönemde bağımsızlığını kanıtlamak için büyük çaba sarfeden Azerbaycan Halk

Cumhuriyeti'ni ortadan kaldırma olanağını da kazandırmıştır. Diğer yandan İran, bu anlaşma sayesinde, yanibaşında nüfusu Müslüman Azerilerden müteşekkil bir devletin kurulması tehlikesinden kurtulmuş ve tarihî rakibi konumundaki Türkiye'nin bölgedeki başlıca dayanağını da zayıflatmıştır. Azerbaycan Halk Cumhuriyeti'nin kontrol edeceği toprakları kendine ilhak etmek, jeopolitik açıdan büyük önem taşıyan bu bölgeyi ve petrol kenti olan Bakü'yü ele geçirmek, geleneksel rakipleri konumundaki Türkiye ve İngiltere'yi bölgeden uzak tutmak Rusya açısından da oldukça önemli stratejik görevlerdi. Anlaşılabacağı üzere hem Rusya, hem de İran'ın Hazar kıyısında ve Azerbaycan topraklarında birtakım jeopolitik çıkarları bulunuyordu ve bu çıkarları söz konusu ülkeleri jeostratejik açıdan ileriye dönük olarak çok değerli bir "müttefiklik anlaşması" imzalamaya itmiştir.

Yaklaşık olarak yine aynı dönemde Sovyet Rusya'yla Atatürk önderliğindeki Türkiye arasında Güney Kafkasya'nın (ve bu arada Kuzey Azerbaycan'ın) kaderine ve Türk-Rus ilişkilerinin geleceğine dair, Rusya-İran anlaşması benzeri bir anlaşma da imzalanmıştır. Bu suretle Rusya; İran ve Türkiye gibi bölge ülkeleriyle Azerbaycan'ın, Hazar kıyısındaki toprakların ve Güney Kafkasya'nın akıbeti ve hukuki statüsü konusunda mutabakat sağlamış, söz konusu coğrafyayı tekrar işgal ve ilhak etmiştir.

Hazar'ın statüsüne ilişkin 1921 yılında imzalanan Rusya-İran anlaşması, SSCB'nin kurulmasının ardından da 1931 yılına kadar geçerliliğini korumuş ve SSCB-İran mutabakatı şeklinde yürürlükte kalmıştır. 27 Ekim 1931 tarihinde, Hazar kıyısının iki ülkesi olan SSCB ile İran arasında Hazar Denizi'ne Giriş, Ticaret ve Gemicilik Konvansiyonu adlı yeni bir belge imza-

lanmıştır. Aynı konvansiyonun 16. Maddesinde, Hazar Denizi'nin yalnızca bu denize kıyısı bulunan iki ülkeye, SSCB ile İran'a ait olduğu ve Hazar sularında yalnızca bu iki ülkenin bandırası altındaki gemilerin yüzebileceği ifade edilmiştir. Konvansiyona nazaran her iki ülke kıyıda 10 deniz mili mesafede balık avlama hakkına da sahip bulunuyordu.

1935 ve 1940 yıllarında SSCB ile İran arasında yaklaşık olarak aynı içeriğe sahip iki anlaşma daha imzalanmıştır. 1940 yılında savaş tehlikesi her iki ülkeyi tehdit ederken, Hazar havzasının hukuki statüsü ve SSCB-İran ilişkileri konulu anlaşmalar SSCB'nin önerisi üzerine bir kez daha gözden geçirilmiştir. Anlaşmalarda belirtilmemekle beraber, sınır güvenliklerini temin etmek amacıyla SSCB ve İran, Hazar Denizi'ni gerçekte iki ulusal sektöre ayırmış bulunuyorlardı. İran'ın sınırlarından denizin orta çizgisine kadarki bölüm (deniz yüzölçümünün yaklaşık %14'lük bölümü) İran'ın, geri kalan kısım (%86'luk bölüm) ise SSCB'nin ulusal sektörü olarak kabul edilmiştir. Kıyıda 10 deniz mili mesafede iki üde de serbest bir şekilde balık avı yapabilecek, daha içlerde ise gemicilik ve diğer ekonomik faaliyetler karşılıklı anlaşmalarla gerçekleştirilecekti.

İki ülke arasında 1954, 1956 ve 1957 yıllarında gerçekleştirilen sınır tespit çalışmaları sırasında da yukarıda bahsini ettiğimiz çizgiler temel alınmış ve İran'ın ulusal sektörü Azerbaycan'ın Astara ve Türkmenistan'ın Hasankulu yerleşim birimlerinden denizin orta çizgisine kadar doğru bir çizgi boyunca belirlenmiştir. Dönemin bütün haritalarında da aynı sınırlar tespit ve teşhir edilmiştir. SSCB kendi kontrolündeki %86'luk bölümü, ekonomik faaliyetleri düzenlemek amacıyla iç yasaları gereği Hazar'a kıyısı bulunan dört Birlik Cumhuriyeti arasında (Rusya %19, Kazakistan %29, Azerbaycan %21, Türkmenistan %16

olmakla) paylaştırmış ve her Cumhuriyetin ulusal sektörünü belirlemiştir.

1992 yılında SSCB'nin parçalanmasıyla Hazar Denizi kıyısında SSCB'den kopan 4 yeni bağımsız ülke ortaya çıktı. Jeopolitik ve jeoekonomik özellikleri dolayısıyla Hazar havzası yalnızca bölge ülkeleri açısından hayati önem taşıyan bir coğrafyaya dönüşmekle kalmadı, küresel ölçekte önemli bir mekân konuma geldi. Hazar Denizi'nin yeni jeopolitik statüsü; enerji rezervlerinin paylaşılması, denizde çalışma ve öncelik hakkı, denizin ulusal sektörlerle ayrılması, ulusal sektörlerin belirlenmesinde kullanılacak yöntem gibi birtakım jeopolitik sorunları da gündeme getirmiştir. Hazar'ın zengin mineral kaynaklarının ve biyolojik rezervlerinin verimli kullanımı, özgün doğal dengesinin korunması, Hazar'ın bölge ülkeleri açısından barışçı ve güvenli bir yaşam ve refah getirmesinin sağlanması bölge ülkelerinin ve bölgeye ilgi duyan dış güç odaklarının birbirinden farklı çıkarılara sahip bulunmaları nedeniyle elbette ki pek kolay bir mesele değildi. Bu nedendir ki hem eskiden beri Hazar havzasında üstün güç konumunda bulunan Rusya ve böyle bir konuma ulaşmayı daima isteyen İran, hem de bölgenin diğer ülkeleri ve bölge dışından güç odakları Hazar havzasına yönelik jeopolitik stratejilerini kısa sürede şekillendirmeye başlamışlardır.

Diğer yandan, Hazar havzasının küresel politikanın geleceğindeki jeopolitik konumu ve önemi, enerji kaynaklarının ve biyolojik rezervlerinin kullanımı, havzada uluslararası ilişkilerin tesisi ve sürdürülmesi gibi jeostratejik açıdan önem arzeden diğer meselelerde de bölge ülkeleri ortaya birbirinden farklı öneri ve görüşler koymaya başlamışlardır. Başlıca görüş ayrılığı İran, Rusya ve Azerbaycan arasında mevcut olmuş, birbiri-

le çelişen öneri ve yaklaşımlar da öncelikle bu üç ülkenin yetkili ağızlarından telaffuz edilmiştir. Mesela 1992 yılında Tahran'da gerçekleşen Hazar'a Kıyısı Olan Ülkeler Konferansı'nda İran, kıyı ülkeleri arasında yeni bir işbirliği anlaşmasının imzalanmasına ve havzadaki tüm ekonomik faaliyetlerde kıyı ülkelerinin tamamının ortak rızasının alınmasına ilişkin bir öneride bulunmuştur. İran'ın bu önerisi söz konusu dönemde Hazar havzasında en üstün konuma sahip bulunan ülke olan Rusya tarafından desteklenmemiş ve diğer ülkelerin de fazlaca ilgisini çekmemiştir. Gerçekte söz konusu dönemde Azerbaycan hariç hiçbir kıyı ülkesi Hazar Denizi'nde ciddi bir proje gerçekleştirme gücüne ve olanağına sahip değildi ve böyle bir girişimin içinde de bulunmuyordu.

Hazar havzasında çokuluslu enerji projelerine ilişkin ilk öneriyi Azerbaycan ortaya koymuştur. Azerbaycan 1992-1993 yıllarında Hazar Denizi'nde çokuluslu şirketlerle beraber birtakım enerji projeleri gerçekleştirme niyetini ilan etmiş ve Azerbaycan'ın bu niyeti bazı ülkeler tarafından derhal itirazla karşılanmıştır. Hazar havzasında ileriye dönül jeoekonomik niyetlerini açıklar açıklamaz, Azerbaycan; Rusya ve İran'ın çeşitli nedenlerle dayandırmaya çalıştıkları itirazlarıyla karşılaşmıştır. Ulusal jeopolitik ve jeoekonomik çıkarlarına zarar geleceği bahanesiyle Azerbaycan'ı kendi niyetinden vazgeçirmeye çalışan Rusya ve İran, denizden faydalanılmasına yönelik düzenlemeler adıyla birtakım asılsız ve zararlı önerilerde bulunmaya girişmişlerdir. Söz konusu önerilerden en önemlisi Hazar Denizi'nin hukuki statüsü konusu, daha doğru ifadeyle bu hukuki statünün tekrar gözden geçirilmesi meselesidir.

Gerçekte Hazar'ın hukuki statüsü konusunu "önemli" kılan şey, yabancı ortaklarıyla beraber Azerbaycan'ın denizde ger-

çekleştirdiği ve planladığı devasa enerji projelerine engel olmaya ve özellikle de projelere katılma niyeti bulunan ABD'yi ve Batılı ülkeleri havzanın dışında tutmaya çalışan Rusya'yla İran'ın abartmaları ve ısrarla gündemde tutmalarıydı. Hazar'ın statüsü ve bu konuya ilişkin sıradan, günlük gelişmeler bu ülkelerdeki birtakım çevreler tarafından abartılarak bölgenin gelecekteki jeopolitik kaderi, bölge ülkelerinin gelişim çizgileri ve entegrasyon yönelimleriyle ilişkilendirilmiş, küresel ölçekte önem arzeden ulusal çıkarlar çatışmasının hedefine dönüştürülmüş ve sonuç itibarıyla bölge ülkeleri arasındaki ilişkilerin gerilmesine yol açmıştır.

Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsü Konusunda Havza Ülkelerinin Bugünkü Jeostratejik Yaklaşımları ve Uluslararası Hukukun Şartları

Hazar Denizi'nin statüsü konusunun ciddi bir şekilde gündeme getirilmesi ve bu konu etrafında uluslararası bir çekişme ortamının şekillendirilmesi girişimi ilk kez 1993 yılında Rusya'nın birtakım diplomatik çevrelerce gerçekleştirilmiştir. Rusya Dışışleri Bakanlığı, İran'la 1921 ve 1940 yıllarında imzalanan anlaşmalar doğrultusunda, Hazar Denizi'nde yapılacak her türlü faaliyette kesinlikle İran'ın ve SSCB'nin tek mirasçısı olarak Rusya Federasyonu'nun izninin alınması gerektiğine ilişkin bir açıklama yapmıştır. 21 Aralık 1991 yılında BDT'nin kurulmasına ve SSCB'nin uluslararası yükümlölüklerine ilişkin olarak BDT Devlet Başkanlarının imzaladıkları anlaşmada SSCB'nin tek mirasçısının Rusya Federasyonu olduğu ve SSCB'nin tüm uluslararası yükümlölüklerinin de Rusya Federasyonu'na üstlenildiğine ilişkin bir madde bulunmaktaydı.

Azerbaycan'ın yaklaşımı. Söz konusu dönemde Rusya'nın Hazar Denizi'nin statüsüne ilişkin tüm bozucu girişimlerine sürekli ve başarılı bir şekilde karşı koyan tek ülke Azerbaycan Cumhuriyeti'dir. Hazar'ın statüsü konusunda asıl çekişme de bu iki ülke arasında yaşanmıştır.

Rusya'nın birtakım çevrelerinin yapıcılıktan uzak ve imparatorluk iddiasının bir parçası olan önerilerine uluslararası hukuku temel alan ve yapıcı yaklaşımıyla karşı koyan Azerbaycan, Hazar'da gerçekleştirdiği faaliyetlerin hem uluslararası hukuka, hem de havza ülkeleri arasındaki hukuk ve pratiklere bütbütün uyduğunu kanıtlama çabası içinde olmuştur. İster "kapalı bir su havzası", ister kıyılarında beş ülkenin bulunduğu "kapalı deniz" olarak kabul edilsin, Azerbaycan'ın Hazar'da gerçekleştirdiği faaliyetin ve gerçekleştirme niyetinde olduğu projelerin uluslararası hukuka uygunluğunu kanıtlamak için yoğun bir çaba sarfedilmiştir. BM'nin Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin temel kabul edilmesi durumunda, ortak denizde her kıyı ülkesinin kendi "ekonomik alanına" sahip bulunma ve bu alanda hem kendi başına, hem de diğer ülkelerle beraber faaliyette bulunma hakkı vardır.

Diğer yandan Azerbaycan, gerçekleştirdiği her türlü faaliyette öncelikle ulusal çıkarlarını temin etme amacı güttüğünü, fakat enerji projelerinde bölge ülkelerinin ortak ulusal çıkarlarını ve uluslararası hukuku da daima göz önünde bulundurduğunu ifade etmekteydi. Bu nedenledir ki Azerbaycan'ın yaptığı çalışmalar Hazar'a kıyısı bulunan ülkelerin ekonomik ve politik çıkarlarına zarar vermez, bilakis bölgede eşit ve serbest rekabete dayalı bir işbirliği ortamının şekillenmesine yardımcı olarak tüm ülkelerinin kendi çıkarları doğrultusunda bu ortamdan faydalanmasına, ekonomik kazanç elde etmesine olanaklar açar.

Azerbaycan; Rusya'nın öne sürdüğü ve uluslararası hukukta hiçbir temeli bulunmayan "yükümlülükler ve devletlerin statüsü" konusunu kabul etmediğini ve hiçbir zaman da kabul etmeyeceğini kesin bir dille bildirmiştir. Azerbaycan'ın tutumu şundan ibaretti:

"SSCB-İran anlaşmaları da, SSCB'nin mirasçısı olarak Rusya'nın tutumu da zamanaşımına uğramıştır ve bağımsız bir devlet olan Azerbaycan'ın bir parçası kabul edilen, 1995 Anayasa'sında da kendi ifadesini bulan uluslararası sektör üzerinde Azerbaycan'ın faaliyet özgürlüğünü kısıtlayıcı nitelikte olamaz. Azerbaycan'ın uluslararası hukukla korunan sınırları içinde kalan bölgeler ve bu bölgeler üzerindeki egemenlik hakları hiçbir uluslararası ya da devletler arası anlaşmanın nesnesi olamaz."

Uzmanlara göre, Azerbaycan'ın bu yaklaşımı ve sergilediği tutum, bu doğrultuda ortaya koyduğu talepler daha sonraki dönemde Rusya-Kazakistan anlaşmasının da temelini teşkil etmiştir.

Diğer yandan, Azerbaycan; SSCB-İran anlaşmaları konusunda dönemin Rus yetkililerinin tutumunu da kesin bir dille reddetmiş ve şu açıklamayı yapmıştır:

"1921 ve 1940 yıllarında imzalanmış olan SSCB-İran anlaşmaları, bugün birtakım çevrelerin iddia ettiği gibi Hazar Denizi'nin statüsü konusunu karmaşıkleştirmamakta, bilakis duruma daha fazla açıklık kazandırmaktadır. Şöyle ki İran, SSCB döneminde olduğu gibi Hazar Denizi'nde %14'lük paya sahiptir ve eski sınırları geçerlidir. SSCB'den kopan 4 yeni ülkenin ulusal sektörleri ve deniz sınırlarına gelince, bu konuda henüz 1970 yılında SSCB içinde bir anlaşma imzalanmış ve Hazar'ın SSCB'nin kontrolünde bulunan %86'lık bölümü denizin orta

çizgisi temel kabul edilmekle dört ulusal sektöre ayrılmıştır. SSCB'nin mirasçısı olan Rusya Federasyonu'nun bu ülkenin yükümlülüklerini üzerine aldığına bakılırsa, söz konusu anlaşmayı da temin etmesi gerekmektedir. Azerbaycan, kendi ulusal sektöründe dilediği gibi faaliyette bulunmayı işte bu hukuki temellere dayandırmaktadır. Söz konusu faaliyet ne uluslararası hukuka, ne de Hazar'a kıyısı bulunan ülkelerin kendi aralarındaki anlaşmalara ters düşmektedir.”

Söz konusu dönemde de Ruslar, yaklaşımlarının temelsiz olduğunun elbette ki farkındaydılar. Ne var ki Azerbaycan'ın bu konuda sağlam bir tutum ve millî irade sergilemesini, diğer yandan uluslararası arenada destek bulmasını beklemiyorlardı. Azerbaycan'ın baskılara daha fazla dayanamayacağı kanısında olan bazı çevreler, yeni tavizler lede etmenin peşindeydiler. Bu amaç doğrultusunda, İran'ın henüz 1992 yılında önerdiği ve önerildiği sırada üzerinde fazla durulmamış olan Hazar Denizi'nde ortak ve herkesçe onaylanacak bölgesel işbirliği düşüncesi 1997 yılında bir kez daha gündeme getirildi ve Hazar'a kıyısı bulunan ülkelerin bu düşünceyi desteklemesi yönünde yoğun bir çaba sarfedilmeye başlandı. Havza ülkelerinin enerji konusunda bölgesel işbirliğine karşı olmayan Azerbaycan, gerçekleştirmeyi düşündüğü tüm projelere bu ülkelerin de en iyi düzeyde katılmalarını arzu etmekteydi. Diğer yandan Azerbaycan, yüzleştiği baskılar nedeniyle ulusal çıkarlarından ve haklarından taviz verme düşüncesinden de çok uzaktı. Bu nedenle Azerbaycan, bölgesel işbirliğine karşı olmadığını, fakat böyle bir işbirliğinin; havza ülkelerinin ulusal sektörlerinde kendi başlarına ya da diğer ülkelerle ortak faaliyette bulunma hakkını kısıtlayamayacağını beyan etmiştir. Azerbaycan; her ülkenin kendi ulusal sektöründe, ekonomik verimlilik ilkesini temel ala-

rak hem havza ülkeleriyle, hem de havza dışından uluslararası kurumlarla ortak çalışmalar yapabilme hakkını savunmaktaydı.

Jeopolitik ve jeoekonomik tutumunu Azerbaycan şu şekilde savunmaktaydı: SSCB'nin parçalanması ve yerinde yeni bağımsız ülkelerin ortaya çıkışı, Hazar Denizi'nin hukuki statüsü konusunu 5 havza ülkesinin ortak meselesi haline getirmiştir. Fakat diğer yandan, bu konunun 1982 yılında onaylanan ve BM üyesi tüm ülkeler için bağlayıcı olan BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni temel alması gerekmektedir, dolayısıyla uluslararası bir sorundur. Sözü edilen Sözleşme'de denizler ve su havzaları açık, yarı açık ve kapalı olmak üzere üç grupta değerlendirilmektedir. Herhangi bir su havzasının deniz statüsü kazanabilmesi için okyanus ya da başka su havzalarıyla doğrudan, boğazlar ya da nehirler aracılığıyla bağlantısının bulunması gerekmektedir. Sözleşme, kıyıda itibaren 12 millik bölümü devletlerin "tam egemenlik alanı", 200 millik alanı "ekonomik egemenlik alanı" olarak tanımlamış, kıyı ülkeleri arasındaki deniz sınırlarını ise denizin orta çizgisine göre belirlemiştir. Ekonomik egemenlik alanında her ülke bağımsız bir şekilde bilimsel araştırmalar yapmak, ekonomik faaliyette bulunmak, söz konusu bölgenin doğal zenginliklerini kullanmak ve Sözleşme'nin yasaklamadığı diğer çalışmaları gerçekleştirmek hakkına sahiptir.

Söz konusu dönemde, Hazar Denizi'nin statüsünün daha eski yıllarda şekillenen uygulamada olduğu gibi kalmasına ve meselenin abartılarak tekrar gündeme getirilmesi çabalarına ilişkin Azerbaycan'ın talebi Rusya ve İran istisna tutulmakla Hazar havzasının tüm ülkeleri ve uluslararası çevreler tarafından da kaubl görmüştür. Uluslararası gözlemciler ve deniz hukuku uzmanları, Hazar Denizi'nin statüsüne ilişkin olarak SSCB

ile İran arasında yapılan anlaşmaların ve SSCB içinde eski Birlik Cumhuriyetleri arasındaki sınırların ve reel sektörlerin çevre ülkeler tarafından da uzunca zamandan beridir kabullenilmiş olduğunu ve pratikteki durumun 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne de uygunluğunu göz önünde bulundurarak, konunun tekrar değerlendirilmesine gerek kalmadığı görüşündeydiler. Uzmanlara göre, Hazar Denizi'nin hukuki statüsünün yeniden değerlendirilmesi için hiçbir bölgesel ve küresel gereklilik bulunmamaktaydı. Uzmanlara göre, Hazar'a kıyısı bulunan ülkeler BM Sözleşmesi'nden hareketle, Hazar Denizi'nin Ortak Kullanımı konulu ikili ya da çoklu anlaşmalar imzalayabilir ya da bunun yerini tutacak başka anlaşmalarla kendi aralarındaki kara ve deniz sınırlarına birtakım düzeltmeler yapabilirlerdi. Diğer yandan, kıyı ülkelerinin hepsinin yeterli ölçüde enerji rezervine sahip bulunduğu gerçeğini de göz önünde tutan uzmanlar, bölgeye yapılacak dış yatırımların, getirilecek ileri teknolojinin ve bölgede gerçekleştirilecek çokuluslu projelerin ortak çıkarlar ve sağlıklı rekabet çerçevesinde bölge ülkelerinin tamamına faydalı olacağı kanısındaydılar. Bu nedenledir ki Hazar'ın statüsü gibi yapay sorunların yalnızca bölge ülkeleri ve halkları arasında yeni gerilim ve çatışmalara yol açabileceği, enerji rezervlerinin kullanımını ve kıyı ülkelerinin ulusal çıkarlarının temin edilmesini zorlaştıracığı tahmin edilmekteydi.

Hazar'ın hukuki statüsü tespit edilinceye değin Azerbaycan'ın kendi ulusal sektöründe gerçekleştirdiği faaliyetlere son vermesi yönünde Rusya ve İran'ın öne sürdükleri taleplere gelecek olursak, Azerbaycan tarafı bu taleplerin de hiçbir hukuki dayanağı bulunmadığını kanıtlamıştır. Şöyle ki Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne nazaran, kıyı ülkeleri arasındaki sınırların tespitinin gecikmesi, bu ülkelerin kıyıdan orta çizgiye kadarki bö-

lümde ya da kıyıdan 200 millik mesafede herhangi bir ekonomik faaliyette bulunmasına engel değildir. Bu nedenledir ki Rusya ve İran'ın birtakım çevrelerinin, bilim adamı ve politikacılarının karşı koymalarına rağmen, 1994 yılında Azerbaycan, Hazar Denizi'ndeki ulusal sektöründe enerji rezervlerinin üretimine ilişkin olarak yabancı petrol şirketleriyle Yüzyılın Anlaşması'nı imzaladı ve bunu yaparken *"hiçbir ülkenin ulusal haklarını ya da uluslararası hukuk normlarını ihlal etmemiş, bilakis, kendi ekonomik bölgesinde aslında tüm bölge ve dünya ülkelerinin çıkarlarını olumlu yönde etkileyecek ve tamamen yasal bir faaliyette bulunmuştur."* Yüzyılın Anlaşması'nın imza töreninde konuşan Azerbaycan Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev bu hususun altını özellikle çizmiştir.

Rusya'nın yaklaşımı. 1990'ların sonunda Hazar'ın statüsü konusunda en kavgacı tutumu sergileyen ülke Rusya Federasyonu'ydü. Rusya'nın bu konudaki jeopolitik çizgisini analiz ederken siyasetbilimciler, bu ülkenin onlarca yıldan beridir Hazar havzasını yalnızca kendi jeoekonomik, jeopolitik ve askerî-jeostratejik çıkarları açısından değerlendirdiğini anımsatmaktadır. Rusya'nın bölgedeki egemenliği 20. Yy. sonlarına kadar bölgesel ve küresel güç odaklarınca kabullenilmiş ve Hazar'da SSCB (Rusya) ile İran olmak üzere iki jeopolitik aktör bulunmuştur. SSCB'nin parçalanmasının ardından tüm dünyada olduğu gibi Hazar havzasında da yeni çıkar çevreleri, yeni jeopolitik aktörler ortaya çıkmış ve bölgeyi geleneksel olarak kendi tekelinde tutan aktörleri yeni jeoekonomik gerçeklikleri kabul lenmeye, sağlıklı rekabet ve karşılıklı çıkarlara dayalı işbirliğine davet etmişlerdir. Söz konusu dönemde Rusya'nın birtakım resmî çevreleri ve siyaset bilimcileri, Hazar havzası ülkelerinin gitgide daha fazla serbest kazanmalarını, kendi ulusal çıkarla-

rını savunmaya başlamalarını ve bölgeye dış güçleri davet etmelerini Rusya'nın ulusal çıkarları açısından en büyük tehdit olarak değerlendirmişlerdir.

İlk yıllarda Rusya ve İran Hazar konusunda çoğu noktada ortak yaklaşım sergilemişlerdir ve bu durum uzmanlar tarafından, söz konusu iki ülkenin örtüşen ulusal çıkarlarıyla açıklanmıştır. Rusya ve İran; Hazar'a kıyısı bulunan diğer ülkelerin egemenlik haklarını kısıtlamak, Batılı ülkelerle işbirliği yapmalarına engel olmak, Batı'nın çokuluslu şirketlerinin Hazar havzası, Merkezî Asya ve Güney Kafkasya'ya girişine ve bölgenin enerji projelerine katılmalarına, söz konusu coğrafyada jeostratejik planlarını gerçekleştirmelerine izin vermemek için çaba sarfetmişlerdir. Günümüzde fazla önem arzetmemekle beraber, 1990'ların ortalarından itibaren altı yıl süreyle bu mesele Hazar havzası ülkeleri arasında oldukça gerilimli bir jeopolitik ve jeoekonomik durumun oluşmasına yol açmış, bölgesel entegrasyona ve karşılıklı çıkarlara dayalı işbirliğinin geliştirilmesi sürecine büyük ölçüde zarar vermiştir.

Araştırmacılar Rusya'nın 1992 yılından itibaren Hazar'ın statüsü konusunda sergilediği tutumu 3 ana aşamada değerlendirmektedirler:

Birinci aşama, 1992-1995 yılları arasını kapsar. Bu dönemde Rusya kendi jeopolitik çıkarlarını başka ülkelerin sınırları içinde aramaktadır ve siyaset bilimciler tarafından Post-İmparatorluk dönemi olarak değerlendirilir. Bazı uzmanlara göre Rusya'nın birtakım çevrelerinin söz konusu dönemde sergiledikleri tutum, neredeyse Hazar havzasında ciddi bir çatışma ve bölgesel bir savaşa sebebiyet verecek nitelikteydi.

Bu aşamada Rusya'nın sergilediği tutum araştırmacılar tarafından tavizsiz ve belirli ölçüde saldırgan bir tutum olarak ta-

nımlanmaktadır. Hazar'ın hukuki statüsünün 1921 ve 1940 yıllarında SSCB ile İran arasında imzalanan anlaşmalar doğrultusunda belirlenmesi gerektiğini ifade eden Moskova, bir yandan bu anlaşmaları sırf kendi çıkarları doğrultusunda yanlış yorumlamakta, diğer yandan BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin ilkele-ri üzerinde de spekülasyonlar yapmaktaydı. Herhangi bir nesneyi kullanan öznelerden bir tanesinin niteliğinin değişmesi (SSCB'nin parçalanması ve Hazar çevresinde dört yeni ülkenin ortaya çıkması), aynı nesnenin hukuki statüsünün yeniden belirlenmesini gerektirmemektedir. Aynı formül Hazar Denizi'ne uygulandığı zaman, daha önce de belirtilmiş olduğu üzere, İran'ın %14'lük payı sabit kalmakla, SSCB'nin %86'lık payının bölünmesi gerekliliği doğmaktadır ki böyle bir bölünme henüz SSCB döneminde, 1970 yılında yapılmış bulunuyordu. Dolayısıyla Rusya, gerçekte statüsü, sınırları ve ulusal sektörleri belli bir denizde kıyı ülkeleri arasında nedensiz bir gerilimin ve statü oyunlarının içine çekerek, kendi iradesi dışında gerçekleştirilmesi düşünülen her türlü projeyi engelleme çabasındaydı. Rusya'nın bu dönemde ortaya koyduğu taleplerin mantıksal bir sonucu olarak, Hazar'da ekonomik faaliyette bulunmak isteyen tüm kıyı ülkelerinin Moskova ve Tahran'dan izin almaları gerekmektedir.

Siyaset bilimcilere göre, söz konusu dönemde Azerbaycan'ın Hazar'daki faaliyetlerine ilişkin olarak Rusya Dışişleri Bakanlığı'nın BM'ye ilettiği nota ve Azerbaycan'ın uluslararası hukuku ihlal ettiği iddiası, Hazar'da gerçekleştirilecek projeleri tanımayacağını ilan etmesi ev diğer benzer adımları hiçbir hukuki dayanağa sahip değildir ve ağırlıklı olarak dış ülkeleri Azerbaycan'la ortaklıktan çekindirme amacı gütmüştür.

İkinci aşama, 1995-1997 yılları arasını kapsar ve uzmanlar tarafından “pragmatik yaklaşım” dönemi olarak nitelendirilir. Bu aşamada Rusya, Hazar’ın statüsü konusunda diplomatik saldırı ve askerî güç kullanma söyleminden vazgeçmiş, gelişmeleri politik ve ekonomik adımlarla etkilemeye çalışmıştır. Rus siyaset bilimciler bu aşamayı “ilk anlaşma dönemi” olarak da tanımlamaktadırlar.

Hazar’a kıyısı bulunan ülkelerle gerilimin gitgide tırmandığını fark eden Rusya, tavizsiz tutumundan 1996 yılından itibaren vazgeçmeye ve barıştırıcı önerilerde bulunmaya başlamıştır. 1996 yılında Rusya Hükümeti, Rusya Dışişleri Bakanlığı’na bağlı birtakım çevrelerin tutumundan farklı hareket ederek ulusal sektörler konusunda Azerbaycan’ın haklılığını kabullenmiş ve Başbakan Çernomirdin’in dilinden Hazar’daki enerji projelerinin yasallığını itiraf etmiştir.

Yine aynı dönemde Rusya Federasyonu, Hazar’ın statüsüne ilişkin olarak birkaç yeni öneride bulunmuştur. Rusya; kıyı ülkelerinin 45 millik bölgeyi kontrol etme hakkıyla beraber, bu bölgenin dışında kalan, fakat halihazırda petrol üretimi yapılan sahalar üzerindeki hakkını da kabul etmeye, söz konusu ülkeler ya da şirketlerin haklarını tanımaya hazır olduğunu da beyan etmiştir.

Diğer yandan Rusya, İran’ın 1992 yılında önerdiği bölgesel işbirliğine ilişkin anlaşmanın imzalanması ve bu amaçla özel bir örgütün tesis edilmesi düşüncesini de desteklemeye başlamıştır.

Tüm bu gelişmelere rağmen, Hazar’ın hukuki statüsü konusunda kendi ticari çıkarlarından hareket eden Rusya uzunca bir süre Azerbaycan’ı uluslararası hukuka dayalı tutumundan vazgeçirme ve yeni tavizler vermek zorunda bırakma amaçlı

çabalarını sürdürmüştür. Mesela Rusya'nın bazı çevreleri 1997 yılında Hazar'ın statüsü konusunu bir kez daha gündeme getirerek, çok iyi hesaplanarak tasarlanmış özel bir anlaşma önerisini ortaya atmışlardır. Bu projeye göre Hazar, kıyısında beş ülkenin bulunduğu bir iç göldür ve Hazar'ın yalnızca kıyıdan 12 millik bölümünde deniz yüzeyi ve dibi ulusal sektörlere ayrılabilir. Sonraki 25 millik bölgede deniz yüzeyi ve dibi "ekonomik alan" olarak tanınacak, denizin geri kalanı ise "ortak kullanıma" açılacaktır. Uzmanlara göre, bu proje hazırlanırken Hazar'daki enerji rezervlerinin haritaları çok iyi incelenmiştir. Çünkü projede öngörüldüğü üzere 12 millik mesafede tam egemenliğin ve 25 millik alanda "ekonomik egemenliğin" söz konusu olması durumunda, Hazar'ın başlıca enerji rezervleri ve bu arada Azerbaycan'ın uluslararası konsorsiyum çerçevesinde bugün de kullandığı başlıca petrol ve doğalgaz alanları "ortak kullanım alanında" kalacaktır. Bu projenin gerçekleşmesi durumunda Hazar'ın enerji rezervleri yaklaşık olarak şu şekilde paylaşılmış olur:

	12 millik ulusal sektör- deki enerji rezervleri		25 millik ekonomik sektördeki enerji re- zervleri	
	Petrol (milyar ton)	Doğalgaz (trilyon metreküp)	Petrol (milyar ton)	Doğalgaz (trilyon metreküp)
Azerbaycan	0.5	0.5	1.5	1.5
Rusya	0.2	0.3	1.0	0.5
Kazakistan	0.6	0.4	2.0	1.0
Türkmenistan	1.0	0.2	0.5	0.5

Böyle bir bölümlenmede Azerbaycan'ın bugünkü ulusal sektörü içinde bulunan enerji rezervlerinden yaklaşık 2.5 milyar ton

petrol ve 1.5-2 trilyon metreküp doğalgaz, Rusya'nın ulusal sektörü içinde bulunan rezervlerden 1 milyar ton petrol ve 1 trilyon metreküp doğalgaz, Kazakistan'ın ulusal sektörü içinde bulunan rezervlerden 3 milyar ton petrol ve 1.5 trilyon metreküp doğalgaz, Türkmenistan'ın ulusal sektörü içinde bulunan rezervlerden 0.5 milyar ton petrol ve 1 trilyon metreküp doğalgaz "ortak kullanım alanında" kalacaktır.

Anlaşılabileceği üzere Rusya, Azerbaycan'ın zengin petrol ve doğalgaz sahalarını ortak kullanım alanına dâhil etmekle, gelecekte kendi kontrolü altına almak ve Azerbaycan'ı bu kaynaklardan mahrum bırakmak istemiştir. Fakat Azerbaycan Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev'in sergilediği sağlam duruş, uluslararası hukukun ve uluslararası camianın Azerbaycan'ın yanında yer alması, Rusya'nın söz konusu planını gerçekleştirmesine izin vermemiştir. Rusya'nın önerdiği bu projenin gerçekleşmesi durumunda Azerbaycan hariç diğer ülkelerin başlıca enerji kaynakları aslında kendi kontrolleri altında kalmaya devam edecek, yalnızca Azerbaycan "Güneşli", "Çıracak", "Azeri" gibi zengin enerji sahalarını kaybetmiş olacaktır.

Söz konusu önerinin kabul görmemesi üzerinde, daha sonraki yıllarda Rusya ve İran Hazar'ın statüsüne ilişkin çeşitli manevralar yapmış, fakat önemli bir mesafe alamayarak Azerbaycan'ın haklı konumunu kabullenmek zorunda kalmışlardır.

1997 yılında Rusya, Azerbaycan örneğindeki gibi, Hazar Denizi'ndeki ulusal sektöründe petrol ve doğalgaz sahalarının araştırılmasına ve ortak kullanılmasına ilişkin uluslararası ihale açtı. Siyaset bilimciler Rusya'nın bu adımını, Hazar'ın statüsü belirlenmeden herhangi bir ülkenin denizde tek taraflı olarak faaliyette bulunamayacağına ilişkin temelsiz iddiadan vazgeçmenin bir işareti olarak yorumlamışlardır.

Üçüncü aşama, 1998 yılından başlar ve siyaset bilimciler tarafından “yapıcı yaklaşım” dönemi olarak tanımlanır. Bu dönemde Rusya Azerbaycan’ın Hazar Denizi’nde gerçekleştirdiği tüm projeleri resmen tanımış ve bu projelerden pay almak için diğer aktörlerle rekabete girmeye çalışmıştır.

1998 yılının Ocak ayında Rusya ve Kazakistan Cumhurbaşkanları Hazar’ın statüsü konusunda ortak bir bildiri yayınlamışlardır. Söz konusu bildiride, iki ülkenin orta çizgiyi sınır kabul etmek konusunda anlaştıkları ifade edilmiştir. Aynı yılın Temmuz ayında Moskova’da Rusya’yla Kazakistan arasında Hazar Denizi’nin Kuzeyinin Bölünmesi Anlaşması imzalanmıştır. Bir süre sonra Rusya, Hazar’ın orta çizgiyi sınır kabul etmek suretiyle ulusal sektörlere ayrılması konusunda Azerbaycan tarafıyla da görüşmüş ve bu konuda bir anlaşma imzalamak üzere hazırlıklara başlamıştır. Bu gelişme, Hazar Denizi’nin hukuki statüsü sorununun bölge ülkelerinin ve uluslararası camianın gündeminden çıkmasına yol açmıştır.

Hazar’ın statüsü konusunda Rusya’nın tutumundaki yapıcı değişiklik, Azerbaycan-Rusya ilişkilerini de derhal olumlu yönde etkilemiş ve Hazar havzasının tamamına iyimser bir havanın hâkim olmasını sağlamıştır. Rusya Cumhurbaşkanı Putin’in 8-9 Ocak 2001 tarihlerinde Azerbaycan’a gerçekleştirdiği resmî ziyaret çerçevesinde Azerbaycan Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev’le imzaladıkları Hazar Denizi’nde Ortak Çalışma Bildirgesi’nde, Azerbaycan’ın baştan beri yaptığı öneri, yani Hazar’ın orta çizgiye göre ulusal sektörlere ayrılması ilkesi çok küçük değişikliklerle kendi ifadesini bulmuştur. Azerbaycan Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev’in yaklaşık bir yıl sonra, 23 Eylül 2002 tarihinde gerçekleştirdiği Moskova ziyareti çerçevesinde iki ülke arasında imzalanan anlaşmanın temelinde de aynı ilke

yer almıştır. Dolayısıyla, üçüncü aşamada Rusya'nın meseleye yapıcı yaklaşımı, Hazar'ın hukuki statüsü denen ve içinde ciddi bir jeopolitik tehlike potansiyeli barındıran, gerçekte yapay bir sorunu Rusya, Kazakistan ve Azerbaycan açısından çözüme kavuşturmuş oldu. 14 Mayıs 2003 tarihinde Astana'da Azerbaycan, Rusya ve Kazakistan arasında Hazar Denizi'nin Dibi-nin Orta Çizgi Temelinde Ulusal Sektörlere Bölünmesi ve De-niz Yüzeyinin Ortak Kullanımı Anlaşması imzalandı. Bu suretle, deniz dibinin bölünmesi konusunda üç ülke arasındaki sorun çözüme kavuşmuş oldu. Bu üçlü anlaşmaya nazaran deniz di-binin %18.7'lik bir bölümü Rusya'nın, %19.5'lik bir bölümü Azerbaycan'ın ve %29.6'lık bölümü Kazakistan'ın kontrolünde kalmıştır.

Orta çizgi ilkesini kabullenmeyen diğer ülkelerin paylarına değinecek olursak, aynı bölümlenmede İran'ın %13.8'lik ve Türkmenistan'ın %18.4'lük bir pay aldıklarını da ifade etmek gerekir.

Hazar Denizi'nin statüsü konusundaki üçlü anlaşma deniz-deki güç dengesini de radikal bir biçimde değiştirmiş ve henüz 1992 yılında ortaya çıkan jeopolitik kamplaşma sürecini Azer-baycan lehinde etkilemiş, yeni bir jeopolitik durumun doğması-na neden olmuştur. Denizin statüsü konusunda Rusya artık İran'la değil, Kazakistan ve Azerbaycan'la anlaşmaya varmayı tercih etmiş bulunuyordu. Bu arada, Rusya'nın bu yaklaşımının Moskova'da da kayıtsız şartsız kabullenilmediğini anımsatmak-ta fayda vardır. Birtakım ırkçı ve aşırılıkçı çevreler, Ermeni kö-kenli bazı politikacılar, milliyetçi akım yanlıları, "Jirinovskiler" ve diğerleri, Rusya hükümetini Hazar Denizi'ndeki üstün konumu-nu kaybetmekle suçlamakta ve Putin'in siyasi çizgisi aleyhinde ciddi bir direniş örgütlemeye çalışmışlardır.

Araştırmacılara göre, Rusya'nın Hazar konusunda tutum değiştirmesinin birtakım nedenleri bulunmaktadır:

Öncelikle, Hazar'a kıyısı bulunan diğer Post-Sovyet ülkeleriyle Rusya arasındaki gerilim arttıkça, bu ülkeler Rusya'nın nüfuz alanından uzaklaşma çizgisini benimsemekte ve diğer güç odaklarına yönelmekteydiler. Bu gidişin ilk emareleri kendini göstermeye başlamış bulunuyordu.

İkinci olarak, Batı'nın bölgeye girişini engellemek için birkaç yıl boyunca büyük çaba sarfeden Rusya başarısızlığa uğrayarak büsbütün ters bir tepki almış, diğer yandan bölgenin petrol ve doğalgaz rezervlerinin paylaşılması sürecinin dışına itilmek tehlikesiyle yüzleşmiş bulunuyordu.

Kısaca ifade etmek gerekirse, Rusya'nın Hazar sorununa yaklaşımındaki değişiklik büyük ölçüde nesnel gerekçelere dayanmaktaydı. Fakat bu konuda Azerbaycan'ın tutumunun rolü de araştırmacıların dikkatini çekmektedir. Rusya'nın Hazar politikasını değiştirmesinde Azerbaycan'ın yapıcı, adil ve uluslararası hukuka dayalı ilkesel siyasi çizgisinin de etkili olduğu eminlikle söylenebilir. Çünkü öncelikle, Hazar'a kıyısı bulunan ülkeler arasında kendi ulusal sektöründeki enerji rezervlerinde yabancılarla ortak çalışmalar yapmaya başlayan ilk ülke Azerbaycan'dır. Nitekim Azerbaycan'ın bu yöndeki girişiminin ardından Kazakistan, Türkmenistan ve Rusya da benzer adımlar atmışlardır.

İkinci olarak, 1994 yılında imzalanan Yüzyılın Anlaşması Azerbaycan'ın Batı'daki ve Batı'nın Hazar havzasındaki konumunu pekişmesine yol açmış, bu sayede Azerbaycan; Rusya ve İran'ı yeni bir jeopolitik durumla yüzleşmek zorunda bırakmıştır. Söz konusu anlaşmayı başlangıçta büyük tepkiyle

karşılayan Rusya, zamanla anlaşmayı tanımak ve anlaşmanın getirilerinden faydalanmak yoluna gitmiştir.

Üçüncü olarak, Hazar'ın statüsüne ilişkin müzakerelerin sürdüğü bir dönemde, henüz 1995 yılında kabul edilen yeni Azerbaycan Anayasa'sı, yurttaşların iradesinden güç alarak, Hazar'ın Azerbaycan'a ait ulusal sektörüne hukuki açıdan tamamen resmiyet kazandırmış ve yabancı şirketlere de Hazar'da tam bir güvence vermiştir. Azerbaycan Anayasa'sının 11. Maddesi iç suları, Hazar Denizi'nin Azerbaycan'a ait ulusal sektörünü ve bu sektör üzerindeki hava mekânını Azerbaycan Cumhuriyeti arazisinin mütemmim cüzü olarak kabul eder.

ABD Başkanı Bill Clinton 1995 yılında Azerbaycan Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev'e gönderdiği mektupta, Hazar'ın ulusal sektörlerle ayrılması konusunda Azerbaycan'ın tutumunu desteklediğini ifade etmiştir. Bu gelişme, Azerbaycan jeopolitik çizgisinin diğer kıyı ülkelerinin politik tutumlarının önüne geçtiğini ortaya koyan önemli bir ipucuydu ve statü sorununa ilişkin mücadelenin gidişatını etkilememesi düşünülemezdi. Oluşan elverişli ortamdan faydalanan ae, Hazar Denizi'ndeki sınırlarını yeni Anayasa'ya dâhil etmekle, denizin kendine ait sektörü üzerindeki iddiasına resmiyet kazandırmış ve müzakere sürecinde hukuki açıdan bir koz daha kazanmıştır.

Diğer yandan, üzerinde durulması gereken bir önemli nokta daha var. Hazar Denizi'nin ulusal sektörlerle bölünmesine dair Azerbaycan'ın önerisi, bu ülkenin Hazar havzasındaki konumunu daha da pekiştirmiştir ve havzanın diğer ülkelere kıyasla, jeopolitik açıdan daha fazla uluslararası destek alması için uygun ortamı oluşturmuştur. Şöyle ki, Azerbaycan'ın önerdiği sektör ayrımı, Hazar'a kıyısı olan ülkeler arasında deniz sınırlarının netlik kazanmasına yol açmaktaydı. Bu durumda Rus-

ya'nın İran ve Türkmenistan'la, Türkmenistan'ın Rusya'yla, İran'ın Kazakistan ve Rusya'yla, Kazakistan'ın İran'la ortak deniz sınırları ortadan kalkmış oluyordu. Hazar'a kıyısı bulunan tüm ülkelerle ortak deniz sınırlarına sahip bulunan tek ülke olarak Azerbaycan kalıyordu.

Her şeye rağmen, Azerbaycan, Kazakistan ve Rusya arasında Hazar'ın hukuki statüsüne ilişkin olarak imzalanan anlaşma ve deniz dibinin ulusal sektörlere ayrılmasına yönelik mutabakat, sorunun bütünüyle ve kesin bir şekilde çözüme kavuştuğu anlamına gelmemektedir. Hazar'ın statüsüne dair 1995 yılının Ocak-Şubat aylarında Aşkabat'ta, Haziran ayında Tahran'da, Eylül ayında Almatı'da, 1996 yılının Mayıs ayında Tahran'da, Kasım'ında Aşkabat'ta, 1997 yılının Mayıs ayında Almatı'da, 1998 yılının Aralık ayında Moskova'da ve daha sonraki dönemde 2010 yılına kadar çeşitli kentlerde gerçekleşen toplantılarda Hazar'ın statüsü konusu her açıdan tartışılmakla beraber, ortak bir noktada mutabık kalınması mümkün olmamıştır. Böyle bir mutabakatın sağlanamamasının başlıca sorumlusu İran'dır.

Rusya son birkaç yılda Hazar havzasında kaybettiği konumunu geri kazanabilmek amacıyla günümüzde ekonomik ve politik etkinliğini uygar biçimde ve önemli ölçüde arttırmaktadır. III. Binyılın başında dünyada ve bölgede ortaya çıkan jeopolitik ve jeoekonomik durum Moskova ve Tahran'ın jeostratejik çıkarları açısından olumsuz yönde cereyan etmekle beraber, Obama'nın başkan seçilmesinin ardından ABD'nin bölgedeki etkinliğinin göreceli olarak azalması, jeopolitik ve jeoekonomik avantajlardan Rusya yararına peşpeşe taviz verilmesi, Rusya ve İran'ın havzadaki konumuyla beraber takip ettikleri çizgide de birtakım değişikliklere yol açmıştır. Rusya yitirdiği bölgesel

etki mekanizmalarını geri kazanmak amacıyla İran ve Türkmenistan'ın aykırı tavırlarından, kendi askerî ve jeostratejik üstünlüklerinden, Azerbaycan ve Kazakistan'la ortaklık ilişkilerinden faydalanmaya çalışmaktadır.

Rusya öncelikle Hazar havzasında en güçlü askerî deniz gücüne ve jeostratejik konuma sahip ülke konumundadır ve bu avantajlarını kimsenin yararına kısıtlama ya da kimseyle paylaşma düşüncesinde değil. Bu yüzden Rusya; NATO tehdidi ve Hazar'ın günün birinde kendisi aleyhinde askerî amaçlarla kullanılabileceği tehlikesiyle yanına çektiği İran'la beraber, dış güçlerin Hazar'da askerî varlığını ya da havza ülkelerinin birbirleri aleyhiden askerî üs olarak kullanılmasını yasaklayan ortak bir anlaşma konusunda kıyı ülkelerini ikna etmeye çalışmaktadır ve Hazar'ın hukuki statüsü meselesi böyle bir ikna çalışması için gerekli müzakerelerin sürdürülmesinde araç olarak kullanılmaktadır.

İkinci olarak, Rusya; Avrupa'nın petrol ve doğalgaz piyasasında tekелci konumunu sağlama almadan, ABD, AB ve birtakım bölge ülkelerinin alternatif enerji nakli güzergâh ve piyasaları arayışını, mesela Trans-Hazar ve Nabucco projeleri gibi "tehlikeleri" bertaraf etmeden, Hazar'ın statüsü konusunun çözümünü çeşitli bahanelerle uzatmaya, ulusal sektörlerdeki doğal kaynakların kullanımına, kıyı ülkelerinin egemenlik haklarına ilişkin daha önce karara bağlanmış olan konuları tekrar masaya yatırmaya çalışacaktır. Özellikle ulusal sektörlerin belirlenmesi ve kıyı ülkelerinin kendi sektörlerinde hem kendi başlarına, hem de yabancı ortaklarla beraber faaliyette bulunmaları konusunda Azerbaycan'ın 1990'ların sonlarında net çizgilerle ifade ettiği ve uluslararası camianın desteğiyle savunarak kazandığı konumundan geri adım atmasını sağlamak, dış ülkele-

rin ve yabancı şirketlerin Hazar'a girişini engellemek amacıyla Rusya ve İran'ın yeni bir çizgi tutturmaya çalıştıkları açıkça gözlemlenmektedir. Bu doğrultuda İran'ın Batı karşıtlığını kullanan Rusya Hazar Denizi'nde ABD, AB ülkeleri, Japonya, Türkiye ve diğer ülkelere ait şirketlerin gelecekteki çalışmalarını, bölgeden Avrupa'ya uzanacak yeni petrol ve doğalgaz boru hatlarının yapımını engellemek, Türkmenistan ve Kazakistan'ı Trans-Hazar güzergâhına katılmaktan vazgeçirmek, deniz dibinden çekilmesi planlanan petrol ve doğalgaz boru hatlarının yapımına müsaade etmemek için çeşitli önlemler geliştirmektedir. Bu önlemlerden bir tanesi Azerbaycan, Türkmenistan ve Kazakistan'ın ihraç ettikleri doğalgazın tamamını satın almadan, diğeri yeni boru hatları ve ihraç güzergâhlarının verimli olmayacağına ilişkin propaganda faaliyeti yürütmekten, bir diğeri ise Hazar'a kıyısı bulunan beş ülkenin Hazar Denizi'ndeki faaliyetlerine yönelik ekonomik işbirliği konsorsiyumunu kurmak suretiyle bölge dışından ülkelerin havzanın jeoekonomik alanına girişlerine ve özellikle enerji rezervlerine ulaşmalarına engel olmaktan ibarettir. ABD'nin bölgedeki etkinliğinin zayıflamasından faydalanan Rusya, Hazar havzasında jeoekonomik faaliyetini önemli ölçüde arttırmış ve çıkarlarını daha sert bir üslupla korumaya başlamıştır. 22 Ekim 2010 tarihinde Rusya Devlet Başkanı Medvedev'in Türkmenistan ziyareti çerçevesinde Hazar'daki ekonomik faaliyetler ve enerji projeleri konusunda beş kıyı ülkesinin katılımı, mutabakatı ve işbirliğinin önemine vurgu yapması da bu durumun açık bir kanıtıdır. Konuşması sırasında Medvedev şöyle demiştir:

"Hazar'ın doğal zenginliklerinden faydalanılmasına yönelik cari ve gelecek faaliyetlerden yalnızca beş kıyı ülkesinin sorumlu olması gerekir."

Hazar Denizi'nin hukuki statüsü konusunda İran'ın tutumu. Bugüne kadar İran, Hazar'ın paylaşılması konusunda iki ana öneride bulunmuştur. Bunlardan bir tanesi hiçbir bölgesel ya da küresel hukuk ilkesine dayanmayan, tarihte bir eşi daha görülme- yen ve coğrafi açıdan da gerçekleştirilmesi oldukça güç bir öneri, yani deniz dibinin beş kıyı ülkesi arasında %20'lik paylarla eşit bölünmesi, deniz yüzeyinin ise ortak kullanıma tahsis edilmesi önerisidir.

İran'ın ikinci önerisi ise, bu ülkenin birtakım uzmanlarınca "tavizli öneri" olarak nitelendirilen ve Hazar'da yeni bir paylaşım ilkesi uygulanmasına dayanan projedir. Söz konusu projeye nazaran her kıyı ülkesi için kıyıdan 20 millik mesafedeki bölge karasuları, sonraki 20 millik bölge ekonomik bölge olarak kabul edilecektir. Kıyı ülkesinin deniz sınırlarını de belirleyen karasuları, denizin hem dibi, hem yüzeyi ve deniz üzerindeki hava mekânı tamamen devletin kontrolünde bulunacaktır. Ekonomik bölgeye gelecek olursak, her kıyı ülkesi kendi ekonomik bölgesi üzerinde denizin biyolojik ve mineral rezervlerinden faydalanmaya yönelik faaliyette bulunma hakkına sahip olacak, fakat diğer kıyı ülkeleri de deniz yüzeyini ve ekonomik bölge üzerindeki hava mekânını serbest bir şekilde kullanabileceklerdir. Bu 40 millik alanın dışında kalan bölge ise kıyı ülkelerinin ortak kullanımında bulunacak ve mutabakat yoluyla kullanılacaktır.

Uzmanlara göre, Hazar'ın statüsü konusunda İran'ın sergilemiş her iki yaklaşım iki temel etkene dayanmaktadır. Bunlardan bir tanesi Batılı ülkelerin Hazar'da askerî-jeostratejik ve jeoekonomik varlığına izin vermemekten, diğeri ise elverişli ortamdan faydalanmak suretiyle Hazar'daki jeopolitik konumunu pekiştirmekten, bölgenin Müslüman ülkeleri üzerinde baskın bir konum elde etmekten ve Rusya'yı mümkün mertebede köşeye

sıkıştırmaktan ibaretti. Anlaşılabacağı üzere İran, bu hususta jeopolitik çıkarlarını ekonomik çıkarlarının önüne geçirmiştir. Tahran açısından önem arz eden mesele Hazar'ın deniz ya da göl olarak kabul edilmesinden ziyade, kendi jeostratejik güvenliğinin sağlanması ve Hazar bölgesinde etkin duruma gelen Batılı ülkelerden kaynaklanan potansiyel tehlikelerin önlenmesidir. Basra Körfezi'nde ve sınırları içindeki diğer bölgelerde Hazar'dakinden katbekat fazla enerji rezervlerine ve üretim altyapısına sahip bulunan İran açısından denizdeki ekonomik çıkarların tali öneme sahip bulunması gayet anlaşılır bir durumdur.

Yine uzmanlara göre, İran'ın Hazar Denizi'nin statüsü ve paylaşılması konusundaki tutumu yalnızca kendi jeostratejik çıkarlarının temin edilmesi amacını gütmekte ve diğer kıyı ülkelerinin çıkarlarıyla asla örtüşmemektedir. Zira İran'ın önerisi, bölgede belirsiz bir jeopolitik durumun şekillendirilmesi amacına yönelik olmakla diğer ülkeler açısından kabul edilebilir bir yanı bulunmamaktadır. Diğer yandan İran'ın önerisi, yalnızca Hazar'ın doğal kaynaklarından faydalanılmasını engelleme amaçlı olmayıp, Hazar'da gemicilik ve balık avı faaliyetlerinin geliştirilmesi, kıyı ülkeleri arasındaki sınırların tespiti açısından da ciddi sorunlara yol açacaktır. Bu durumda İran'ın önerisinin kıyı ülkelerinden hiçbirisi tarafından kabul edilmeyeceği kestirilebilmektedir.

Araştırmacılar, İran'ın Hazar'ın statüsü konusundaki tutumunu şu birkaç ilkeye dayandırdığı düşüncesindedirler:

1. Deniz kıyı ülkeleri arasında paylaşılsa bile, bu ülkelerden hiçbirinin kendi ulusal sektöründe diğerlerinin onaylamadığı bir faaliyette bulunamaması istenmektedir.
2. İran; mümkün mertebede fazla kıyı ülkesiyle doğrudan deniz sınırına sahip bulunmak istemektedir.

3. Hazar Denizi'nin askerileştirilmesine izin verilmemesi istenmektedir.
4. İran; deniz dibinden petrol ve doğalgaz boru hatları yapımına çevre sorunlarını gerekçe göstererek engel olmak istemektedir.
5. Kıyı ülkeleri arasındaki sorunların çözümüne bölge dışından ülkelerin müdahalesine izin verilmemek istenmektedir.
6. İran'la ideolojik ve politik çekişme içindeki Batılı ülkelerin havzadaki konumlarını pekiştirmelerine müsaade edilmemek istenmektedir.

Hazar bölgesinde Azerbaycan'ın gerçekleştirdiği çokuluslu enerji projeleri ve yabancı şirketlerin bu projelerdeki ortaklığı konusunda da İran oldukça hassas bir yaklaşım sergilemektedir. Elbette İran bu hususta Azerbaycan'dan ziyade Batılı ülkeler, özellikle de ABD'yle kötü ilişkileri dolayısıyla hassasiyet sergilemektedir. Bölgedeki jeopolitik süreçler konusunda İran'la Rusya'nın tutumlarının uzun müddet aynı oluşunun nedeni de işte bu etkidir. Rusya gibi İran da Hazar Denizi'nin hukuki statüsü konusunun mümkün olabildiğince uzatılmasını ve Batı'yla ilişkileri netlik kazanmadan çözüme kavuşturulmamasını, dolayısıyla diğer kıyı ülkelerinin jeoekonomik çıkarlarının da İran-Batı ilişkilerinin rehinesi konumuna itilmesini istemektedir.

Bu arada, Hazar'ın statüsü konusunda İran'ın tutumunda 1992 yılından bugüne herhangi bir ciddi değişikliğin olmadığını da vurgulamakta fayda vardır.

Hazar'ın Merkezî Asya kıyısında iki ülke, Kazakistan ve Türkmenistan bulunmaktadır.

Kazakistan'ın Hazar'daki enerji rezervlerine dair çelişkili rakamlar telaffuz edilmekle beraber, uzmanlara göre kıyı ülke-

leri arasında en zengin enerji rezervlerine sahip bulunan ulusal sektöre Kazakistan'a aittir. Kazakistan'ın bir tek Tengiz petrol sahasındaki rezerv uzmanlarca 6 ila 9 milyar varil olarak değerlendirilmektedir.

Hazar'ın statüsü konusunda 1993 yılından itibaren Azerbaycan'ın en yakın müttefiki konumundaki ülke Kazakistan'dır. Azerbaycan'ın Kazakistan'la ilişkileri, diğer kıyı ülkelerinden farklı olarak sürekli bir gelişme çizgisi göstermektedir ve bu iki ülke denizin statüsü, bölgede inşa edilecek uluslararası ihraç hatları, denizin rezervlerinin kullanımı ve dünya pazarlarına ulaştırılması konularında da aynı ya da yakın tavırlar sergilemektedirler.

Azerbaycan, Rusya ve Kazakistan arasında Hazar'ın dibinin bölünmesine ilişkin olarak imzalanan ikili ve üçlü anlaşmalar günümüzde, mevcut sorunun çözülmesi yönünden önemli birer etkene dönüşmüş durumdadır. Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in 2004 Mart'ında gerçekleştirdiği Kazakistan ziyareti sırasında Hazar'ın statüsü sorununun çözümünde Azerbaycan, Rusya ve Kazakistan'ın yaklaşımlarının ve bu üç ülke arasında imzalanan anlaşmaların örnek teşkil etmesi gerektiğini vurgulaması tesadüf değildir.

Hazar'ın statüsü konusunda Kazakistan'ın belirlediği tutum oldukça basit ve nettir. Kazakistan'a göre denizin dibi ülkenin kara alanının jeolojik devamı niteliğindedir ve ulusal güvenlik alanı olarak kabul edilmesi gerekir. Bu alanın uzunluğunun ise her ülkenin kıyı şeridinin uzunluğuna göre belirlenmesi gerekir. Dolayısıyla deniz dibinin sınırları kara sınırlarının devamı niteliğindedir. Kazakistan, 1982 yılında kabul edilen BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin başlıca maddelerinin Hazar'da uygulanabileceği görüşündedir. Aynı sözleşmenin Barents Denizi, Baltık

Denizi, Karadeniz, Finlandiya Körfezi gibi sularda uygulanan “eşit uzaklık” yöntemi oldukça basit ve pratik bir yöntemdir ve Hazar Denizi’nde de uygulanabilir.

Hazar Denizi’nin jeopolitik meselelerine yaklaşımda Kazakistan’ın Azerbaycan’dan başlıca farkı, havzadaki her türlü faaliyetinde çok ihtiyatlı hareket etmesi, karada ve denizde yabancı şirketlerle gerçekleştirdiği projelere Rusya’yı da yakından dâhil etmesi ve her adımında belirli ölçüde Rusya’nın iznini almasıdır.

Hazar’ın hukuki statüsü konusunun uzunca bir süre belirsizliğini korumasında **Türkmenistan’ın** resmî yaklaşımının da büyük payı olduğunu belirtmek gerekir. Bilindiği üzere Türkmenistan, küresel ölçekte önemli doğalgaz rezervlerine sahip bulunan bir havza ülkesidir. Gerçekte Hazar’ın statüsü ve Batılı yatırımcıların bölgeye girişi konusunda Türkmenistan’ın çıkarları Azerbaycan’ın çıkarlarıyla tam anlamıyla örtüşmektedir. Gerçi böyle bir örtüşme yalnızca yabancı şirketlerle ortak yürütülen çalışmalar ve üretilen enerjinin dünya pazarlarına ulaştırılması sürecinde gözlemlenebilmektedir. Ne var ki Hazar’ın statüsü, ulusal sektörlerin sınırları, yabancı yatırımların bölgeye çekilmesi ve diğer meselelerde iki ülke arasında reaktet ve görüş ayrılıkları da bulunmaktadır.

Hazar’ın statüsü konusunda başlangıçta Rusya ve İran’la ortak hareket eden Türkmenistan şu görüşü ortaya atmış ve savunmuştur:

“Hazar beş ülkenin iç gölüdür ve burada hiçbir bölge ülkesi ya da bölge dışından ülke herkesle mutabakat sağlamadığı sürece herhangi bir faaliyette bulunamaz.”

Böyle bir yaklaşım İran ve Rusya’dan etkilenmek suretiyle şekillendirilmiştir ve Türkmenistan’ın böyle bir görüşü neden

savunduğu halen anlaşılamamıştır. Çünkü aynı dönemde Türkmenistan, Hazar Denizi'nde bireysel olarak faaliyette bulunmaya karşı çıkmakla beraber, henüz 1993 yılında, yani kıyı devletlerinin hepsinden daha önce, Devlet Sınırları Mevzuatı kapsamında kabul ettiği birtakım yasalarda Hazar'ın kıyidan 12 millik bölümünü (BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne dayanmakla) "ulusal sınırlar", denizin orta çizgisine kadarki bölümü ise "ekonomik bölge" ilan etmiş bulunuyordu. Oysa üzerinden daha bir yıl bile geçmeden, Rusya Devlet Başkanı Yeltsin'in konuya ilişkin olarak yaptığı açıklamaları desteklediğini ifade eden Türkmenistan Cumhurbaşkanı Niyazov şöyle konuşmuştur:

"Hazar'ın ne dibi, ne yüzeyi devletler arasında bölünebilir."

Daha sonraki dönemde Azerbaycan ve Kazakistan'ı Hazar havzasında yabancı şirketlerle ortak faaliyette bulunmaktan vazgeçirmek isteyen Rusya ile İran'a katılan Türkmenistan, 1996 yılında Üç Ülkenin Kıyı Bölgelerinde Ortak Arama ve Keşif Çalışmalarına İlişkin Memorandum gibi tahrik edici bir belgeye imza atmıştır. Bu belgeye nazaran, birtakım ülkeler Hazar'da ortak faaliyet yürütmek üzere sözde anlaşmış bulunuyorlardı. Oysa uzmanlara göre, söz konusu Memorandum üç ülkenin Azerbaycan'a karşı engelleyici girişiminin ötesine geçmeyen ve hiçbir uluslararası anlaşmaya dayanmayan ciddiyetten uzak bir belgeydi.

1999 yılında Hazar'ın statüsü konusunda tekrar "ulusal sektörler" yaklaşımını benimseyen Türkmenistan Cumhurbaşkanı, denizdeki ulusal sektöründe petrol ve doğalgaz rezervlerinin kullanıma açılmasını ülkesinin öncelikli görevlerinden biri olarak ilan etmiş, "Türkmenistan'ın ekonomik rezervlerini pekiştirmek amacıyla denizde yabancı şirketlerle ortak faaliyette bu-

lunmanın öneminden” bahseder olmuş, hatta Azerbaycan’a ait sektördeki birtakım enerji sahalarının “gerçekte” hangi ülkeye ait olması gerektiğinin araştırılmasını da istemiştir.

Görüleceği üzere, Hazar’ın statüsü konusuna dair müzakerelerin ilk aşamasında Türkmenistan’ın sergilediği tutum belirsizdir. Bu ülke bir yandan denizin ulusal sektörlere ayrılmasının önemini vurgularken, diğer yandan denizin ortak kullanılması ilkelerinin temel kabul edilmesi gerektiğini savunmuştur.

Türkmenistan 1997 yılından itibaren, ortak kullanım düşüncesini gündemden çıkarmış ve yalnızca denizin ulusal sektörlerle ayrılması girişimlerini destekler hale gelmiştir. Fakat bu ülkeyle Azerbaycan’ın yaklaşımları arasındaki temel farklılık, “orta çizgi ilkesinin” yorumlanması noktasında ortaya çıkmıştır. Öncelikle Azerbaycan tarafından ortaya konarak savunulan ve daha sonra Azerbaycan, Rusya, Kazakistan arasındaki sözleşmelerin de temelini teşkil eden orta çizgi ilkesini beğenmeyen Türkmenistan, bu ilkeyi kabul edilemez bulmuştur. Bu nedendir ki Türkmenistan, Hazar’ın statüsü konusunda kıyı ülkelerinin her türlü girişimini “tek taraflı ve uluslararası hukuka uymayan” adımlar olarak nitelendirmektedir.

Türkmenistan’ın; Hazar’da Azerbaycan’a ait bazı enerji sahaları üzerinde hak iddia etmesi de havza ülkeleri arasındaki gerilimin nedenlerinden bir tanesidir. Henüz 1997 yazında İKÖ’nün Aşkabat Zirvesi’nde, sözde Sovyetler Birliği dönemine ait deniz sınırları haritasını ortaya koyarak “Azeri” ve “Çırak” sahalarının Azerbaycan’ın değil, Türkmenistan’ın ulusal sektörü içinde bulunduğunu savunan Türkmenistan yöneticileri, söz konusu sahalar üzerindeki iddialarından vazgeçmek için bedel istemişlerdir. Türkmenistan’ın başlıca iddiası, bu ülkenin yetkilileri tarafından “Serdar” adıyla anılan “Kepez” rezerv alanına

ilişkin olarak ortaya çıkmıştır. “Kepez” sahasında yaklaşık 80 milyon tonun üzerinde petrol rezervi olduğu tahmin edilmektedir. Türkmenistan, Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi ile Rusya’nın LUKoil ve Rosneft şirketleri arasında “Kepez” sahasının kullanımına ilişkin olarak 1997 yılında imzalanan anlaşmaya oldukça sert bir tepki göstermiştir. 31 Ağustos 1997 yılında Rusya Hükümeti, Türkmenistan’ın itirazları karşısında, söz konusu anlaşmayı tek taraflı olarak askıya almıştır. Ertesi gün, yani 1 Eylül 1997 tarihinde Türkmenistan “Kepez” sahasının kullanımına dair hukuk dışı bir ihale açarak ABD’nin Mobil şirketinin ihaleyi aldığını duyurdu. Bu kez de Azerbaycan tarafı söz konusu anlaşmanın gerçekleşmesine izin vermedi ve Azerbaycan’la ilişkilerini bozmak istemeyen Mobil, Türkmenistan’la anlaşma imzalamaktan vazgeçti.

Hazar’da Türkmenistan’la Azerbaycan arasında mevcut sorunların giderilmesine yönelik olarak iki ülkenin de attıkları adımlar henüz somut bir sonuç doğurmuş değil. İki ülke Cumhurbaşkanı’nın 1997 yılının Aralık ayında Tahran’da gerçekleşen görüşmesinde, deniz sınırlarının belirlenmesi amacıyla ikili komisyon kurulmasına dair bir karar alınmıştır. Azerbaycan Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev 16 Ocak 1998 tarihinde Türkmenistan’la müzakerelerde bulunacak uzman heyetini onayladı. 18 Ocak tarihinde Niyazov da Türkmenistan tarafının heyetini onayladı. Heyetler arasındaki ilk görüşme 5 Şubat 1998 tarihinde Aşgabat’ta gerçekleşti. Fakat bu görüşme de, 30 Mart’ta Bakü’de gerçekleşen görüşme de hiçbir ciddi sonuç vermedi. Daha sonraki yıllarda yapılan müzakereler de “Kepez” sahasının akıbetini açıklığa kavuşturamadı. 2007-2009 yılları arasında Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev ve Türkmenistan Cumhurbaşkanı Kurbankulu Berdimuhamedov ara-

sında gerçekleşen görüşmeler iki ülke ilişkilerine belirli ölçüde yapıcı bir hava kattı, buna rağmen Hazar konusuna yaklaşımda ortak paydaların bulunması henüz mümkün olmamıştır. Günümüzde Azerbaycan'la Türkmenistan arasında "Kepez" sahasının ortak kullanımı ve denizin orta çizgisinin belirlenmesi konularında karşılıklı tavizlere dayalı mutabakat zemini aranmaktadır. Bu suretle iki ülke arasında gelecekte mutabakat sağlanabileceği tahmin edilmektedir. Günümüzün belirsizlik ortamında Azerbaycan'ın jeopolitik, jeoekonomik konumu ve uluslararası arenadaki imajı daha sağlam görünmektedir. Türkmenistan'la mevcut sorunların sürmesine rağmen Azerbaycan; Rusya ve Kazakistan'la deniz sınırı meselesini çözüme kavuşturmuş bir ülke olarak, Hazar'da kendi jeoekonomik çıkarları doğrultusunda hareket etme noktasında daha azimli görünmekte ve bunun için daha fazla olanağa sahip bulunmaktadır. Deniz sınırlarının tespiti hususunda Rusya ile Kazakistan'ın gerçekte Azerbaycan'ın gayriresmi müttefiği konumunda bulunmaları da Aşkabat'ın manevra olanaklarını daraltmaktadır.

Anlaşılacağı üzere, Hazar Denizi'nin statüsünün belirlenmesi konusunda havza ülkelerinin tamamının çıkarlarını ilgilendiren ve bu ülkelerin katılımıyla müzakereye açılan başlıca ve tali yaklaşımlar arasında en fazla dikkat çeken 4 öneri bulunmuştur:

- Birinci öneri: Azerbaycan'ın ortaya attığı öneriye nazaran Hazar, kıyısındaki beş ülkenin ulusal sektörlerini birleştiren ve nehirler aracılığıyla dış su havzalarına bağlanan özel bir deniz konumundadır. Dolayısıyla Hazar'ın statüsünün belirlenmesi ve kıyı ülkelerinin egemenlik haklarının gerçekleştirilmesi noktasında BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin bütün mad-

delerinin uygulanması gerekmektedir. Böyle bir yaklaşımda deniz dibi ve yüzeyi orta çizgi ilkesi doğrultusunda ulusal sektörlere bölünecek ve her ülke kendi ulusal sektöründe uluslararası hukuk kuralları doğrultusunda faaliyette bulunma hakkı elde edecektir.

- İkinci öneri: Rusya ile İran tarafından ortaya atılan bu öneriye nazaran Hazar “kapalı su havzası” konumundadır ve dolayısıyla BM Deniz Hukuku Sözleşmesi Hazar’da uygulanamaz. Kıyı ülkelerinin kendi ekonomik alanlarında birbirinden bağımsız faaliyette bulunmaları mümkün değildir. Kıyı ülkeleri, Hazar’ın ortak kullanılması ilkelerine uymak zorundadırlar.
- Üçüncü öneri: İran’ın ortaya attığı bu öneride Hazar’ın beş eşit paya ayrılması öngörülmektedir ki bu imkânsız proje belirli noktalarda Türkmenistan’ın da desteğini kazanmış bulunuyordu. Hiçbir bölgesel ya da küresel hukuk ilkesine uymayan bu önerinin gerçekleştirilmesi uzmanlarca “coğrafi açıdan imkânsız” olarak değerlendirilmiştir.
- Dördüncü öneri: Bir tavizli anlaşma seçeneği olan bu öneri Rusya ve İran tarafından ortaya atılmıştır ve hiçbir bölgesel ya da küresel hukuk kuralına dayanmamaktadır. Bu öneriye nazaran her kıyı ülkesi Hazar’da kıyidan 12 millik mesafede (İran’ın desteklediği seçenekte bu rakamlar biraz daha farklıdır) egemenlik haklarına sahip bulunacak, 12 milden sonraki 25 millik alan ekonomik bölge olarak kabul

edilecek, denizin orta kısımları ise kıyı ülkelerinin ortak kullanımına bırakılacaktır.

Kıyı ülkeleri, kendi konumlarını küçük değişikliklerle savunmayı 1992 yılından bugüne sürdürmektedirler. Müzakereler herkesçe kabullenilen bir mutabakata ulaşılması için henüz yeterli olmamıştır ve anlaşılacağı üzere yakın gelecekte de yeterli olmayacaktır. Buna rağmen, sorunun taraflarının sergiledikleri tutumlarda ve yaptıkları çalışmalarda olumlu yönde epey değişiklik gözlemlendiğinin de vurgulanması gerekir. En azından, Azerbaycan; Hazar'ın kendine ait ulusal sektöründe yabancı ortaklarıyla beraber gerçekleştirdiği projeler nedeniyle Rusya ve İran tarafından 1994-1998 yıllarındaki gibi savaşa ya da buna benzer başka gelişmelerle tehdit edilmemektedir.

Hazar'ın statüsü konusundaki önerilerden birincisi uluslararası hukukla beraber, mevcut realiteye de dayanmakta, kıyı ülkelerinin kendi ulusal sektörlerinde bağımsız faaliyette bulunma hakkını desteklemektedir. İkinci seçenek ise Hazar'ın doğal rezervlerinin ortak kullanımını, çokuluslu projelerin gerçekleştirilmesi sırasında herkesin rızasının alınması şartını ortaya koymak suretiyle, sorunun çözüme kavuşturulması adı altında kıyı ülkelerinin egemenlik haklarının sözde savunulması önerisidir. İran'ın "eşit bölünme" önerisi, uzmanlara göre hiçbir gelecek vaat etmediğinden, İran'ın bu çizgiden geri adım atarak Rusya, Kazakistan ve Azerbaycan'ın yaklaşımını paylaşması kaçınılmaz olacaktır.

Aradan geçen sürede kıyı ülkelerinden bazılarının, özellikle Rusya ve Türkmenistan'ın yaklaşımında olumlu değişiklikler açıkça görülebilmektedir. Bazı siyaset bilimcilere göre bu değişiklikler Azerbaycan'ın sergilediği jeopolitik iradenin ve bu ül-

kenin yaklaşımının tüm kıyı ülkelerinin ortak çıkarlarına uygun bulunmasının eserdir.

Hazar'ın statüsü konusu son zamanlarda kıyı ülkeleri temsilcilerinden oluşan çalışma grupları düzeyinde müzakere edilmekle beraber, sorunun yakın gelecekte somut bir karara bağlanması beklenmemektedir. Diğer yandan mevcut durum Azerbaycan'la Türkmenistan arasındaki tartışmalı "Kepez" sahası ve Azerbaycan-İran sınırındaki "Alev" sahası istisna tutulmakla, Hazar'daki ekonomik faaliyetler açısından kaydadeğer bir engel teşkil etmemektedir.

Hazar'ın hukuki statüsü konusunda somut bir sonucun alındığı son görüşme 29 Eylül 2014 tarihinde Rusya'nın Astrahan kentinde gerçekleşen Hazar'a Kıyısı Bulunan Ülkeler Devlet Başkanları Zirvesi'dir. Azerbaycan, Rusya, Kazakistan, Türkmenistan ve İran Cumhurbaşkanı Zirve'de bir araya gelerek Hazar'ın hukuki statüsü, havza ülkeleri arasında bölgesel güvenlik ve işbirliği gibi konularda görüş alışverişinde bulunmuş ve ortak bildirge imzalamışlardır. 19 maddeden oluşan Bildirge'de Hazar Denizi'nde yürütülecek ortak çalışmaların başlıca ilkeleri yer almaktadır. Bildirge'nin bir maddesinde Devlet Başkanlarının; Hazar'ın ulusal sektörlere bölünmesinin hukuki yönüne ilişkin ortak görüşü ifade edilmiştir. Bildirge'de ilk kez olarak kıyıda 15 millik mesafe kıyı ülkelerinin egemenlik alanı kabul edilmiş, sonraki 10 millik alanda denizin biyolojik rezervlerinin (balık varlığı vb.) kullanımı açısından devletlerin istisnai hakları onaylanmıştır. Deniz dibi ve yüzeyinin herkesçe kabul- lenilecek ilkeler doğrultusunda ulusal sektörlere ayrılmasının şart olduğu da Astrahan Bildirgesi'nde ifade edilmiştir.

Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev Zirve'de yaptığı konuşmasında, 2010 yılında Bakü'de gerçekleşen III. Hazar

Zirvesi sırasında denizin hukuki statüsüne ilişkin temel meselelerde, özellikle ulusal sektörlerin genişliği ve denizin biyolojik rezervlerinin korunması gibi konularda mutabakat sağlanmasının, müzakere sürecinin geleceğini olumlu yönde önemli ölçüde etkilediğini anımsatmıştır. Deniz dibi ve yüzeyinin ulusal sektörlere ayrılması konusunda Azerbaycan-Kazakistan, Azerbaycan-Rusya, Rusya-Kazakistan anlaşmalarının ve deniz dibinin bölünmesi konusunda Azerbaycan, Kazakistan ve Rusya arasında imzalanan üçlü anlaşmanın önemini özellikle vurgulayan Cumhurbaşkanı Aliyev, statü sorununun çözümlenmesi sürecinde söz konusu anlaşmaların mutlaka göz önünde bulundurulması gerektiğinin de altını çizmiştir:

“Azerbaycan tarafı, söz konusu anlaşmalarda değinilen ilkelere, deniz dibinin bölünmesi açısından kıyı ülkelerinin tamamı arasında sağlanacak mutabakatın temelini oluşturabileceği kanısındadır. Azerbaycan Hazar Denizi’ni dostluk, barış, güvenlik ve işbirliği denizi olarak görmektedir. Azerbaycan Hazar’a kıyısı bulunan ülkelerle karşılıklı saygı ve güvene dayalı ikili ilişkilerin geliştirilmesine özellikle önem vermektedir. Hazar’a kıyısı bulunan ülkeler arasında sıkı dostluk ilişkilerinin ve her alanda gerçekleştirilecek işbirliğinin, bölgemizdeki istikrar, huzur ve güvenlik ortamının garantisi olduğuna inanıyoruz.”

Zirve’de, üzerinde anlaşma sağlanan hususları yorumlayan siyaset bilimciler, Hazar’ın statüsüne ilişkin sorunların gelecekte ortadan kalkacağından ümitli olduklarını ifade etmişlerdir.

1.4. AZERBAIJAN'IN, ENERJİ REZERVLERİNİN BAĞIMSIZ ÜRETİM VE İHRACATI POLİTİKASININ ULUSLARARASI VE BÖLGESEL ÇAPTA JEOKONOMİK SONUÇLARI

Günümüzde dünya jeopolitiği ve jeoekonomisinin en güncel konularından bir tanesi Hazar havzasının zengin enerji rezervlerinin serbest ve açık rekabet ortamında kullanılması, dünyanın artan enerji gereksiniminin ödenmesi sürecine dâhil edilmesi ve bu rezervler sayesinde Avrupa'nın enerji piyasasında Rusya'nın tekelci konumunun kısmen zayıflatılması meselesidir.

Hazar havzasında petrol ve doğalgaz rezervleri açısından en zengin bölgeler Azerbaycan, Türkmenistan ve Kazakistan'a ait olmakla beraber, SSCB döneminde denizde ilk keşif, arama ve üretim çalışmalarını yalnızca Azerbaycan başlatmış ve gerçekleştirmiştir. SSCB döneminde havzanın bütün enerji rezervleri bu ülkenin malı olduğu halde, SSCB'nin parçalanmasının ve yeni bağımsız ülkelerin ortaya çıkması akabinde, bu ülkeler kendi sınırları içindeki tüm yer altı ve yer üstü zenginliklerin tek sahibine dönmüştür.

Uzmanlara göre, 20. Yy. sonlarında Hazar'ın dünyaya açılması, mali ve teknolojik açıdan gelişmiş ülkelerin dikkatinin bölgeye çekilmesi, havzanın zengin enerji rezervlerinin üretilmesi ve bağımsız güzergâhlar üzerinden dünya pazarlarına ulaştırılması, bütünüyle Hazar bölgesinin jeopolitik önemini artırılması sürecinde en önemli rolü üstlenmiş olan ülke Azerbaycan'dır. 1994 yılında Yüzyılın Anlaşması adıyla bilinen çokuluslu anlaşmanın imzalanması ve aradan geçen sürede Azerbaycan'ın ısrarlı bir şekilde uyguladığı yeni petrol ve do-

ğalgaz stratejisi tüm bu süreçte başlıca ve belirleyici etken konumunda bulunmuştur.

Azerbaycan'ın bağımsızlığını kazanmasının ardından, ciddi boyutlara ulaşan dış jeopolitik müdahalelere, ülke içindeki sosyal, politik, ekonomik ve manevi kriz ortamına, gitgide daha kötüye giden iç çekişmelere ve diğer olumsuzluklara rağmen, 1993 yılından itibaren Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev bağımsız devletin varlığını muhafaza etmiş, gelecek gelişim rezervlerinin belirlenmesi ve kullanımı stratejisini ortaya koymuştur. 1993-1996 yılları arasında, kalkınmanın öncelikli şartı olan toplumsal ve siyasal istikrar sağlanmış, iç çekişmelere son verilmiş, yeni bir iç ve dış politika, devlet yapılanması çizgisi ve sosyoekonomik istikamet belirlenmiş, 1994 yılında Dağlık Karabağ sorunu çevresinde geçici bir ateşkes durumu sağlanmıştır. Tüm bu gelişmeler, Azerbaycan Cumhurbaşkanı'nın önünde, Azerbaycan halkının geleceği açısından hayati önem arz eden stratejik projelerin ve bu arada ekonomi ve enerji projelerinin de gerçekleştirilmesi için olanaklar açmıştır.

Azerbaycan Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev, ülkesinin gerçek bağımsızlığının temin edilmesi, iç ve dış sorunlarının ve bu arada Dağlık Karabağ sorununun da çözüme kavuşturulabilmesi için ekonomik kalkınmanın, toplumsal ve siyasal istikrarın şart olduğunu iyi biliyordu. Söz konusu dönemde tüm bunların gerçekleştirilebilmesi ve milli ekonominin kalkındırılması için çok büyük oranda yatırımlara, ileri teknolojilerin ülke ekonomisinde, özellikle de Azerbaycan'ın öncelikli kalkınma rezervi konumundaki petrol sanayisinde uygulanmasına ihtiyaç vardı. Böylesi bir yatırım imkânı ve ileri teknoloji ne Azerbaycan'da, ne Batılı ülkelerin Hazar havzasına girişine sert bir şekilde karşı koymaya çalışan Rusya ile İran'da, ne de Azerbaycan'ın

müttefikî konumundaki Türkiye’de bulunmaktaydı. Söz konusu olanaklara yalnızca gelişmiş Batılı ülkeler sahiptiler ve bu ülkelerin her ne suretle olursa olsun Azerbaycan’ın petrol sanayisine, ekonomik kalkınma projelerine yatırım yapmalarını sağlamak icap etmekteydi.

Azerbaycan’ın pek çok sorunu 1993 yılından itibaren kısa sürede Haydar Aliyev önderliğinde çözüme kavuşturulmuştur. Azerbaycan’da serbest piyasa ekonomisi mekanizmaları oluşturulmuş, devlet mülkiyeti özelleştirilmiş, iş ortamı liberalleştirilmiştir. Dış dünyayla çokyönlü ilişkiler tesis edilmiş, Azerbaycan’ın büyük ihtiyaç duyduğu yabancı yatırım ve teknolojilerin ülkeye girişi temin edilmiş, Hazar’ın petrol ve doğalgaz rezervlerinin yabancılarla ortak kullanımı organize edilmiş, gelişmiş Batılı ülkeler ve bu ülkelerin öncü şirketleriyle eşit şartlara ve karşılıklı çıkarlara dayalı iş ilişkileri kurulmuştur.

1993 yılında yeni bir girişimde bulunan Azerbaycan petrol ve doğalgaz rezervlerine ilgi duyan, Azerbaycan ekonomisine yatırım yapmayı düşünen, denizin dibinden petrol ve doğalgaz çıkarılmasını sağlayacak ileri teknolojilere sahip bulunan tüm ülkelerle işbirliğine açık olduğunu ilan etmiştir. Hazar Denizi’ndeki ulusal sektöründe bulunan enerji rezervlerini yalnız başına değil (zaten bunu yapacak maddî ve teknolojik olanaklara sahip değildi), bölgeden ve bölge dışından gelişmiş ülkelerin ve çokuluslu petrol şirketlerinin katılımıyla kullanma iradesini ortaya koymuştur. Burada söz konusu olan yalnızca Hazar’ın Azerbaycan’a ait sektöründeki petrol ve doğalgaz rezervlerinin çıkarılması değil, hen de üretilen petrolün alternatif güzergâhlar üzerinden dünya pazarlarına ulaştırılması niyetidir. Aynı niyeti gerçekleştirebilmek amacıyla Azerbaycan yeni yabancı ortaklar arayışına başlamış, kısa süre zarfında her düzeyden tüm

ilgili çevreler, büyük ülkeler ve çokuluslu petrol şirketleriyle temas ve görüşmeler yapılmıştır. Sonuçta 1994 yılında Yüzyılın Anlaşması imzalanmıştır.

Söz konusu dönemde Azerbaycan'a ve bütünüyle Hazar havzasının petrol ve doğalgaz rezervlerine en fazla ilgi duyan, gerekli mali ve teknik olanaklara sahip bulunan, denizin derin katmanlarından modern standartlarla petrol ve doğalgaz üretme imkânı olan çevreler ABD, Büyük Britanya, Fransa, İtalya, Japonya, Norveç gibi ülkeler, bu ülkelere ait kamu şirketleri ve özel şirketlerdi. Küresel ölçekte ekonomik ve politik nüfuza sahip bulunan bu ülkeler SSCB'nin parçalanmasının ardından, kendi enerji ihtiyaçları ve çıkarları çerçevesinde Azerbaycan'ın ve bütünüyle Hazar havzasının zengin enerji rezervlerine ilgi göstermekteydiler. Ne var ki bölgedeki istikrarsız ve elverişsiz ortam, Rusya ve İran gibi bölge ülkelerinin muhalefeti ve havzada sahip bulundukları jeopolitik nüfuzun büyüklüğü dış aktörlerin buraya girişine engel olmaktaydı.

Söz konusu dönemde gelişmiş Batı ülkeleriyle enerji alanında çokuluslu ilişkiler tesis etmek ve doğal zenginliklerinin bir bölümünden bu ülkeler yararına taviz vermek suretiyle bir yandan kendi jeopolitik konumunu pekiştirmek, bağımsızlığını garanti altına almak, Dağlık Karabağ sorununun adilane bir şekilde çözümlenmesini sağlamak, haklı tutumunun Batılı ülkelere desteklenmesine temin etmek, yani bir anlamda Batı'dan politik ve askerî yardım almak istemiş, diğer yandan ise ulusal ekonomik potansiyelini arttırmak, devlet yönetimi kurumlarını ve milli ordusunu oluşturmak, sosyal ve ekonomik alanlarda reformlar yapmak, demokratik hukuk devleti kurma çalışmalarında ilerleme kaydetmek gibi konularda Batı'dan destek almayı ummuştur. Aynı zamanda Rusya, Türkiye, İran, Suudi Arabis-

tan, Gürcistan, Ukrayna gibi ülkeleri ve bu ülkelerin büyük şirketlerini Hazar havzasında ve Güney Kafkasya’da gerçekleştirilen çokuluslu projelere davet eden Azerbaycan, bölgede iyi dostluk ve komşuluk ilişkilerinin kurulması için çalışmıştır. Söz konusu ülkelerden bazıları enerji alanında Azerbaycan ve Batılı ülkelerle jeoekonomik ortaklık ilişkilerine girme niyetinde değillerdi, bazıları ise bunu yapacak teknik ve mali olanaklardan yoksundular. Her şeye rağmen Haydar Aliyev, sahip olduğu güçlü irade ve diplomasi becerisi sayesinde bölge ülkelerinin pek çoğunu, hatta uzlaşmaya en uzak rakipleri bile söz konusu projeye katılma konusunda ikna etmeyi başarmıştır.

20 Eylül 1994 tarihinde Bakü’de Gülistan Sarayı’nda Yüzyılın Anlaşması adı verilen çokuluslu petrol anlaşması imzalandı. Hazar Denizi’nin Azerbaycan sektöründeki “Azeri”, “Çırak” ve “Güneşli” sahalarının ortak işletilmesine ilişkin ilk anlaşmanın imzalanması Azerbaycan petrol sanayisi tarihinden yepyeni bir dönemin başlangıcı oldu. Bu tarihi anlaşmanın imza törenine 7 ayrı ülkeye ait toplamda 11 petrol şirketi katılmıştır. Anlaşmaya nazaran ABD, Rusya, Fransa, Türkiye, Büyük Britanya, Norveç gibi ülkelere ait büyük petrol şirketleri 10 milyar ABD doları tutarında bir ortak yatırımla Hazar’ın Azerbaycan sektöründe 30 yıl süreyle toplamda 50 milyar dolarlık 511 milyon ton petrol üretmeyi hedeflemişlerdir. Yine anlaşmaya nazaran, toplam yatırımın 7.4 milyar dolarlık bölümü Batılı şirketlerce gerçekleştirilecektir.

Anlaşma projesinde, katılımcı ülkelerin yatırım payları aşağıdaki şekilde tespit edilmiştir:

Şirket	Yatırım payı
BP (Büyük Britanya)	% 17.12
Amoco (ABD)	% 17.01
LUKoil (Rusya)	% 10.00
Pennzoil (ABD)	% 9.81
Exxon (ABD)	% 8.00
Statoil (Norveç)	% 8.56
Itochu (Japonya)	% 7.45
Ramco Energy Group (Büyük Britanya)	% 2.0825
Unocal (ABD)	% 11.20
Türkp petrol (Türkiye)	% 5.00
Delta Nimir Khazar (Suudi Arabistan)	% 1.68
Azerbaycan Cumhuriyet Devlet Petrol Şirketi (Azerbaycan)	% 5.00

Görüleceği üzere, Batılı şirketler, yaptıkları yatırımla doğru orantılı olarak Yüzyılın Anlaşması'ndan en fazla payı almışlardır. Batılı şirketler arasında en büyük payı alanlar ABD ve Büyük Britanya şirketleridir. Yüzyılın Anlaşması'nda Azerbaycan Hükümeti, gelişmiş Batılı ülkelerle beraber, bölgede büyük nüfuza sahip bulunan Rusya Federasyonu'na ait LUKoil şirketine de %10'luk bir pay vermiştir. ABD'nin ve bazı diğer Batılı ülkelerin açıkça karşı koymalarına rağmen, Azerbaycan Hükümeti, İran'a ait petrol şirketinin de anlaşmaya girmesini sağlayabilmiştir.

Yüzyılın Anlaşması'nın Azerbaycan'ın girişimleriyle ve kendilerinden habersiz olarak hazırlandığını iddia eden Rusya ve İran, gelişmeler karşısında memnuniyetsizlik duymaktaydılar. Bu iki ülkedeki birtakım çevreler, Hazar Denizi'nin tüm kıyı ülkelerinin ortak kullanım alanı olduğunu ve ulusal sektörlere ayırlamayacağını söylüyor, Azerbaycan'ın tek taraflı olarak petrol

anlaşmaları imzalamasının hukuk dışı olduğu, “Azeri”, “Çırac” ve “Güneşli” sahalarında petrol üretme hakkına sahip bulunmadığı yönünde demeçler vermekteydiler. Tüm bu çabalar, söz konusu anlaşmanın imzalanmasına ve uygulanmasına engel olma amacı gütmekteydi.

Anlaşmanın imzalanmasının hemen ardından bazı dış güç odaklarının katılımıyla Azerbaycan’da devlet karşıtı birtakım çalışmalar başlatılmış, darbe teşebbüsü ve bazı Hükümet yetkililerine yönelik suikast girişimleri yaşanmıştır. Her şeye rağmen Azerbaycan, tüm bu güçlüklerin üstesinden gelmeyi, baskılara karşı koymayı, dış kaynaklı kargaşa çıkarma çabalarını sonuçsuz bırakmayı başarmıştır. Diğer yandan, gelişmiş ülkelerin ve ülkelere ait petrol şirketlerinin bağımsız Azerbaycan Cumhuriyeti’neduydukları güven ve sağladıkları destek, enerji anlaşmasının gerçekleştirilmesi için elverişli şartların sağlanmasına katkıda bulunmuştur.

Uzmanlar, Yüzyılın Anlaşması çerçevesinde gerçekleştirilen çokuluslu projelerin, uluslararası arenada diğer Güney Kafkasya ve Hazar havzası ülkelerine kıyasla Azerbaycan’ın jeopolitik ve jeoekonomik değerine önemli katkıda bulunduğu, bölgesel ve küresel ölçekte başarılı olma şansını arttırdığı, dış ülkelerle ortaklık ilişkilerini ve ulusal kalkınmasını olumlu yönde ciddi boyutta etkilediği kanısındadırlar. Doğal mineral rezervlerinden, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney güzergâhları üzerinde politik, askerî, ticarî ve diğer ilişkiler açısından oldukça elverişli coğrafi konumundan, sahip bulunduğu ulaşım, iletişim ve transit olanaklarından verimli bir şekilde faydalanmayı başaran Azerbaycan’ın geliştirdiği yeni jeoekonomik çizgi, bu ülkeyi dünya siyasetinin vitrinine çıkarmıştır. Azerbaycan ve sahip bulunduğu enerji rezervleri günümüzde yalnızca Rusya, İran, Türkiye gibi

bölge ülkelerinin değil, ABD, AB ülkeleri, Japonya ve Çin'in, Batı ve Doğu'nun diğer gelişmiş ülkelerinde de ilgi odağına dönüşmüştür.

Azerbaycan öncülüğünde imzalanan enerji anlaşmaları süpergüçlerin, dünyanın önde gelen mali ve ekonomik kurumlarının, çokuluslu şirketlerinin ilgisini kısa sürede çekmiş, bunların mali ve teknik olanaklarının Azerbaycan'a ve aslında Hazar havzasının geneline yönlendirilmesini sağlamıştır. Böyle bir gelişme bölge ülkeleri açısından dünyanın en ileri şirketleriyle karşılıklı çıkarlara dayalı verimli işbirliği yapma olanağı doğurmuştur. Petrol anlaşmalarının akabinde Azerbaycan ve Güney Kafkasya yalnızca yabancı ülkelerin resmî yetkililerinin değil, işadamlarının ve siyaset bilimcilerinin de dikkatini kendi üzerine çekmiştir. Yaptığı enerji anlaşmaları ve sonrasında gerçekleştirdiği başarılı enerji politikası sayesinde Azerbaycan, bağımsızlığını daha fazla pekiştirebilmiştir. Enerji anlaşmaları ve yeni enerji politikası sayesinde Azerbaycan'ın güvenliğinin, dinamik kalkınmasının ve gelecek refahının temelleri sağlıklı bir şekilde atılmıştır. Yeni petrol stratejisinin başarılı ve tavizsiz bir şekilde takip edilmesi Azerbaycan Cumhuriyeti'nin Batı nezdindeki güvenilirliliğini de arttırmıştır. Yine bu sayede Azerbaycan'la dış ülkeler arasında karşılıklı itimada dayalı işbirliği ilişkileri derinlik kazanmıştır.

Olumlu sonuçlarını 1996 yılından itibaren vermeye başlayan yeni petrol stratejisi sayesinde Azerbaycan, dünya ekonomisine ve küresel politika arenasına entegre olma yönünde ciddi adımlar atma olanağı kazanmıştır. Özellikle Yüzyılın Anlaşması hem bölgesel, hem de küresel ölçekte Azerbaycan'ın jeopolitik ve jeoekonomik önemini arttırmış, bu ülkeye güvenilir ekonomik ortak konumu kazandırmıştır. Oluşan elverişli ortam Azer-

baycan Hükümeti'ne ülke içinde dinamik vir sosyal, ekonomik, politik ve kültürel gelişme çizgisi takip etme şansını vermiş, dolayısıyla Azerbaycan'ın bölgesel ve küresel önemi, jeoekonomik değeri artmış, Azerbaycan parlak gelecek vaat eden bağımsız bir ülkeye dönüşmüştür. Söz konusu dönem öncesinde Güney Kafkasya ve Hazar havzasının en sorunlu ülkesi, iç çatışmalar, etnik, sosyal ve dinî çekişmelerle sarsılan bir coğrafya olarak bilinen Azerbaycan, kısa sürede bölgenin jeopolitik ve jeoekonomik açıdan en önemli ülkesi, güvenilir bir ekonomik ortağa dönüşen ve parlak bir gelecek vaat eden ülke konumuna yükselmiştir. Güney Kafkasya'nın diğer iki ülkesi olan Gürcistan ve Ermenistan'a kıyasla büyük ekonomik potansiyele, emek rezervlerine, insan potansiyeline, zengin enerji kaynaklarına, elverişli coğrafi konuma, bunların hepsinin de ötesinde bağımsız, dengeli ve ileri görüşlü bir iç ve dış politika çizgisine, açık bir jeopolitik ve jeoekonomik çizgiye sahip bulunması Azerbaycan'ı kendi bölgesinin lider ülkesi yapmıştır.

Yeni petrol stratejisini ve enerji güvenliği politikasını başarılı bir şekilde uygulamayı sürdürdükçe, Azerbaycan'ın uluslararası arenadaki nüfuzu da hızla artmıştır. İlk petrol anlaşmasının üzerinden geçen birkaç sene zarfında Azerbaycan, takip ettiği yeni petrol stratejisi çerçevesinde 14 ayrı ülkenin 32 şirketiyle 20 yeni petrol ve doğalgaz anlaşması imzalamıştır. Bu anlaşmalarda, Azerbaycan'ın petrol ve doğalgaz sanayisine 30 sene içinde yapılması öngörülen dış yatırımların toplamı 60 milyar doların üzerindedir. Resmî verilere nazaran, yalnızca Yüzyılın Anlaşması çerçevesinde Azerbaycan ekonomisine yapılan dış yatırımların toplamı 6 milyar manatın üzerinde, petrol sanayine yapılan yatırımlar ise 20 milyar manat civarında gerçekleşmiştir. Eski Sovyetler Birliği ülkeleri arasında Azerbaycan, kişi ba-

şına düşen dış yatırımların büyüklüğü açısından ilk sırayı işgal etmektedir. Yine aynı parametre açısından Azerbaycan pek çok Doğu Avrupa ülkesini de geride bırakmış durumdadır.

Açıktır ki tüm bu kazanımlar Azerbaycan Cumhuriyeti'ne ve Azerbaycan'ın yöneticilerine kolay ve kısa yoldan mal olmuş değildir. Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev'in sergilediği büyük irade, sarf ettiği muazzam çaba ve izlediği ileri görüşlü politik çizgi olmasa, günümüzde Azerbaycan muhtemelen bambaşka bir ülke konumunda bulunacaktı. Bağımsızlığını kazanmasının ardından takip ettiği jeopolitik kalkınma çizgisinden bahsederken Cumhurbaşkanı İlham Aliyev şu değerlendirmede bulunmuştur:

“1993 yılından sonraki dönemde Azerbaycan ulusal devlet yapısını muhafaza etmiş, hatta yeniden yapılandırmış, gelişim stratejisini belirlemiş, tüm dünyada gelecek vaat eden ve güvenilir bir ortak, onurlu bir ülke olarak tanınmayı başarmıştır.”

Yeni petrol stratejisi öncelikle Azerbaycan'ın ABD ve AB ülkeleriyle ilişkilerini büyük ölçüde olumlu yönde etkilemiştir. Özellikle ABD Azerbaycan'ın enerji politikasını, yeni petrol ve doğalgaz ihracatı girişimlerini, diğer yandan Doğu-Batı ulaşım ve iletişim koridorunun oluşturulmasına yönelik pek çok çabasını sürekli biçimde desteklemiş, çokuluslu projelerin yalnızca Azerbaycan için değil, bölgenin bütünü açısından faydalı olmasına yardım etmiştir. ABD Başkanı Clinton 20 Eylül 1994 tarihli telgrafında Azerbaycan'ın önyak olması sayesinde imzalanan petrol anlaşmasının önemini şu sözlerle ifade etmiştir:

“ABD, tarihteki benzer anlaşmalar arasında en büyüğü olan bu anlaşmayı takdir etmektedir. Bu anlaşma bütün taraflar açısından faydalı olacak, ülkelerimiz arasında gelişen ekonomik ve ticari ilişkilerin pekişmesini sağlayacaktır.”

ABD Hükümeti günümüzde de hem Azerbaycan'ın, hem de Hazar havzasının ekonomik açıdan güçlenmesi, bölge ülkelerinin bağımsızlık ve egemenliklerinin pekişmesi sürecine büyük ölçüde destek vermekte, havzadaki çokuluslu projelerin gerçekleştirilmesine her yolla yardım yapmaktadır. ABD Başkanı Bush 14 Haziran 2001 tarihinde Azerbaycan Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev'e göndermiş olduğu mektupta şöyle der:

“Gerçekleştirilen petrol ve doğalgaz projelerinin Azerbaycan'ı kısa sürede güçlü, istikrarlı ve hızlı gelişen bir ekonomiye sahip bulunan bir ülkeye dönüştüreceğine inancım tamdır.”

ABD Başkanlarının, Senatörlerinin ve Kongre üyelerinin Azerbaycan'ın enerji politikası konusunda hep aynı yaklaşımı sergilemiş olmaları memnuniyet verici bir durum olmanın ötesinde, bu politikanın gelecekte de başarılı olacağına duyulan inancı pekiştirmektedir.

Azerbaycan'ın enerji politikası Büyük Britanya, Fransa, Türkiye, Japonya, Norveç, Almanya gibi büyük ülkeler tarafından da tam bir takdirle karşılanmaktadır. Bu ülkeler de son dönemlerde Azerbaycan'ın ekonomik kalkınma alanında elde ettiği başarıları alkışlamakta, Azerbaycan'da gerçekleştirilen reformları ve serbest piyasa ekonomisi istikametinde alınan mesafeyi desteklemektedirler.

Takip ettiği yeni petrol stratejisi, ön ayak olduğu çokuluslu enerji, ulaşım, iletişim ve transit geçiş projeleri gerçekte Azerbaycan'a Hazar Denizi ve Karadeniz havzalarıyla Güney Kafkasya'nın lider ülkesi konumunu kazandırmıştır. Birtakım etkili Batılı araştırmacıların yaptıkları değerlendirmelere bakılırsa, Azerbaycan, Güney Kafkasya'da komşu ülkelerin jeopolitik yönelimini belirleyen lider ülke durumuna gelmiştir. Bu durum elbette ki bölgesel ve küresel ölçekte birtakım

ekonomik, politik, sosyal ve manevi avantajlar sağlamanın tanında, hem iç politikada, hem de Hazar Denizi ve Karadeniz havzalarıyla Güney Kafkasya bölgesinde ve aslında küresel ölçekte de özel ve istikrarlı bir jeopolitik etkinlik sergileme zorunluluğunu doğurmaktadır.

Uzmanlara göre, yeni yüzyılda Azerbaycan'ın enerji politikasının başlıca jeoekonomik görevlerinden bir tanesi bölgesel ve küresel ölçekte yeni enerji ihraç güzergâhlarının, özellikle elverişli doğalgaz pazarlarının aranmasından, ihraç güzergâhlarının çeşitlendirilmesine yönelik çalışmalardan oluşmaktadır. Bu yönde, Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in ciddi çabaları sayesinde, bölgesel ve küresel aktörlerle ortaklık temelinde özel ve ileri görüşlü birtakım çalışmalar yapılmaktadır. Yine bu çalışmaların sonucudur ki Bakü'de Şahdeniz projesinin ikinci aşamasına ilişkin olarak 17 Aralık 2013 tarihinde Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi ile BP arasında yatırım anlaşması, diğer yandan Azerbaycan, Arnavutluk, Hırvatistan ve Karadağ arasında Güney Doğalgaz Koridoru Anlaşması imzalanmıştır.

Azerbaycan daha önce “Şahdeniz 2” projesi çerçevesinde çıkarılacak olan doğalgazı Avrupa'ya ulaştıracak boru hattının seçimine ilişkin aldığı kararı 28 Haziran tarihinde resmen açıklamış bulunuyordu. Konsorsiyumun gelecekte çıkarılacak doğalgazı Avrupa'ya ulaştıracak boru hatlarına ilişkin birkaç seçeneği son iki senede değerlendirerek, TAP (Trans-Adriyatik Doğalgaz Boru Hattı) seçeneğini tercih etmiştir. 870 kilometre olması beklenen TAP'ın, “Şahdeniz 2” projesi çerçevesinde üretilcek Azerbaycan doğalgazının Türkiye, Yunanistan ve Arnavutluk üzerinden İtalya'ya ulaştırılması ve boru hattı proje-

sinin toplamda 2.2 milyar ABD dolarına mal olacağı öngörülmektedir.

“Şahdeniz 2” projesine katılan ortakların payları, projeye ilişkin anlaşmada şu şekilde belirlenmiştir:

Şirket	Yatırım payı
BP (operatör)	% 28.8
Azerbaycan Cumhuriyet Devlet Petrol Şirketi	% 16.7
Statoil	% 15.5
Total	% 10.0
LUKoil (Rusya)	% 10.0
NICO	% 10.0
TPAO	% 9.0

BOTAŞ ve BP'nin TANAP'ta 2014 yılında biten katılım paylarının alınmasının akabinde TANAP projesinin ortakları şu şekilde olacaktır:

Şirket	Katılım payı
Azerbaycan Cumhuriyet Devlet Petrol Şirketi (operatör)	% 68.0
BOTAŞ	% 20.0
BP	% 12.0

TAP projesinin ortakları ise şu şirketlerdir:

Şirket	Katılım payı
Azerbaycan Cumhuriyet Devlet Petrol Şirketi	% 20.0
BP	% 20.0
Statoil	% 20.0
	% 16.0

Fluxys	% 10.0
Total	% 9.0
E.ON	% 5.0
Axpo	

Proje çerçevesinde; toplam uzunluğu 3500 kilometreyi geçen, Azerbaycan'la Gürcistan'ı birleştiren Güney Kafkasya Boru Hattı altyapısının genişletilmesi, Türkiye'nin doğusundan batısına doğru uzanacak TANAP güzergâhının inşası, Yunanistan, Arnavutluk ve İtalya'yı birleştirecek TAP hattının yapımı öngörülmektedir.

Toplam değeri 45 milyar ABD doları olarak tahmin edilen "Şahdeniz 2" projesi anlaşması, uzmanlara göre, bugüne kadar imzalanan en büyük enerji projesi anlaşmasıdır. Aynı anlaşma, Azerbaycan'da tek bir projeye yapılan en büyükdürden yatırım olmakla da tarihe geçmiştir. Söz konusu proje, mevcudiyeti kesinlik kazanan 3 trilyon metreküp Azerbaycan doğalgazının 100 yıl süreyle doğrudan Avrupa pazarlarına ulaştırılmasını ve Azerbaycan'ın küresel ölçekte önemli bir petrol ve doğalgaz ihracatçısına dönüşmesini sağlayacaktır. Proje, uzunca bir süre boyunca Azerbaycan'ın ulusal gelirinin çeşitlendirilmesini de temin edecektir.

21. Yy.ın anlaşması olarak değerlendirilen "Şahdeniz 2" projesinin uygulanması sürecinde Azerbaycan'da 30 bini aşkın işyerinin açılması düşünülmekte ve böyle bir gelişmenin günümüz mühendisleri ve menajerlerine yeni olanaklar açması, dolayısıyla yeni nesil insan kaynaklarının gelişmesini büyük ölçüde teşvik etmesi öngörülmektedir.

Siyaset bilimcilere göre, söz konusu proje Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in girişimci, bağımsız ve cesur

politikasını küresel ölçekte ön plana çıkarmakla, Azerbaycan güvenilir bir ortak konumuna yükseltmiştir. 1994 yılında imzalanan petrol anlaşması 20. Yy.ın projesi olarak kabul edildiği gibi, 17 Aralık 2013 yılında imzalanan “Şahdeniz 2” yatırım anlaşması da hem Azerbaycan, hem de bölgenin tamamı açısından 21. Yy.ın çok önemli bir anlaşmasıdır. Ekonomik önemi yanında politik açıdan da büyük önem taşıyan bu proje Kafkasya-Balkanlar, Kafkasya-Güney Avrupa, Hazar havzası-Avrupa arasındaki işbirliğini yeni bir boyuta taşıyacak ve küresel ölçekte Azerbaycan’ın önemini daha fazla arttıracaktır.

Projenin ilk aşamasının 2019 yılı başından itibaren çalışmaya başlaması ve yıllık 10 milyar metreküp Azerbaycan doğalgazının Güney Avrupa’ya, 6 milyar metreküp doğalgazın Türkiye’ye ihraç edilmesi öngörülmektedir. Projenin olanakları arttıkça, 2019-2025 yılları arasında daha başka ülkelerin ve şirketlerin de projeye katılmaları beklenmektedir.

Azerbaycan’ın uyguladığı çokuluslu enerji politikasının başlıca yönlerinden bir tanesi Avrasya bölgesinde, Hazar Denizi ve Karadeniz havzaları da dâhil olmakla Post-Sovyet coğrafyasının önemli bir bölümünün enerji gereksiniminin karşılanmasına yakından katkıda bulunmaktan ibarettir. Ürettiği petrol ve doğalgazı elverişli fiyatlar ve bağımsız güzergâhlar üzerinden Türkiye ve Avrupa pazarlarına ulaştıran, bu pazarlarda kendine yer edinen Azerbaycan, diğer yandan komşularının, geçmiş yıllarda aynı jeopolitik ortamı paylaştığı ülkelerin iç pazarlarında da kendine yer edinmek için çalışmaktadır.

Bilindiği üzere, söz konusu bölgenin başlıca petrol ve doğalgaz boru hatları ve altyapısı eskiden SSCB’ye ve SSCB’nin parçalanmasının akabinde de Rusya’ya ait bulunmuştur. Fakat tekelci konumunu kötüye kullanan Rusya’nın bölge ülkelerini

son zamanlarda abartılı fiyatlar, jeopolitik ve jeoekonomik baskılarla sıkça karşı karşıya bırakması, Post-Sovyet coğrafyasında daha elverişli ve güvenilir ortaklar aranması ihtiyacını doğurmuştur. Diğer yandan Azerbaycan'ın takip ettiği yeni enerji politikası, Rusya'dan farklı olarak, bölge ülkelerine daha elverişli şartlar, eşit ve güvenilir işbirliği olanağı sunmaktadır. Sonuçta bu ülkeler zamanla, enerji konusunda Rusya'ya bağımlı kalmaktan kurtulmak, enerji güvenliklerini sağlamak amacıyla Azerbaycan'a yönelmek zorunda kalmışlardır. Son yıllarda Rusya'nın Gürcistan, Ukrayna, Beyaz Rusya, Moldova ve Baltık Cumhuriyetleri ile ilişkilerindeki çelişki ve istikrarsızlıklar Azerbaycan'ın Post-Sovyet coğrafyasının enerji pazarına daha fazla girmesi için uygun ortamı oluşturmuştur.

Uzmanlara göre, Azerbaycan çok iyi gelecek vaat eden bir enerji politikası izlemektedir. Azerbaycan'ın son yıllarda bölgede ve dünyada kazandığı "güvenilir ortak" imajı, enerji ihracatının çeşitlendirilmesi çalışmaları, bölge ülkelerinin Rusya'nın jeopolitik baskılarından kurtulmak amacıyla enerji güvenliklerini daha farklı yollardan sağlama yönündeki girişimleri Azerbaycan'ın yararına olmuş, Post-Sovyet ülkelerinin dikkatinin Hazar'ın Azerbaycan kıyılarında toplanmasına sebebiyet vermiştir. Günümüzde Ukrayna ve Beyaz Rusya; Azerbaycan petrolünün Gürcistan üzerinden boru hatları aracılığıyla ya da sıkıştırılmış olarak tankerlerle Ukrayna'ya nakledilmesi ve buradan Odessa-Brodi gibi mevcut petrol ve doğalgaz boru hatları kullanılmakla kendi enerji gereksinimlerini karşılayacak şekilde dağıtılması yönünde ciddi bir çalışmanın içinde bulunmaktadır. Daha önceki yıllarda Gürcistan'ın ve yakın zamanda Beyaz Rusya'nın, Rusya'yla aralarındaki enerji anlaşmazlığı ortamında kriz durumundan kurtulmak amacıyla

Azerbaycan'a yönelmeleri ve bu ülkeden olumlu yanıt almaları, Ukrayna'nın petrol ve doğalgaz ihtiyaçlarını Azerbaycan'ın petrol ve doğalgazı sayesinde karşılamayı düşündüğünü açıklaması da önemli gelişmelerdir. Ukrayna ve Beyaz Rusya yetkilileri yıllık yaklaşık olarak 4 milyon ton petrol ve 5 ila 8 milyar metreküp arası doğalgaz satın alınmasına, bu ürünlerin Karadeniz'de Gürcistan limanlarından Ukrayna limanlarına nakledilerek mevcut altyapıyla ihtiyaca gör edağıtılması meselesini Azerbaycan Hükümeti'yle görüşmek istediklerini açıklamışlardır. Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in 2010 yılı Ekim ayında Ukrayna'ya gerçekleştirdiği resmî ziyaret sırasında Ukratnafta ile Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Petrol Şirketi arasında, ayda 240 bin ton Azerbaycan petrolünün Ukrayna'ya ihraç edilmesi, Ukrayna'da Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Petrol Şirketi'ne ait benzin istasyonlarının kurulması ve enerji alanında daha farklı işbirliği çalışmalarının yürütülmesine yönelik anlaşmaların imzalanması öngörülmekteydi. Ukrayna tarafı, Azerbaycan'da ayda 400 bin ton civarında ham petrol satın almak, kendi rafinerilerinde işleyeceği bu petrolü ülkenin ihtiyaçları doğrultusunda kullanmak istediğini beyan etmiştir. Son yıllarda Beyaz Rusya hükümeti de buna benzer bir adım atmak niyetinde olduğunu duyurmuştur.

Uzmanlara göre, Azerbaycan'ın Post-Sovyet coğrafyasına yönelik olarak takip ettiği enerji politikasının en fazla gelecek vaat eden yönü, likit gazın Gürcistan üzerinden hem Karadeniz'in dibinden, hem de tankerler aracılığıyla Ukrayna'ya ulaştırılması ve buradan Ukrayna ile Beyaz Rusya'nın iç gereksinimleri doğrultusunda, diğer yandan mevcut boru hatları kullanılmakla Batı pazarına nakledilmesine yönelik projeden ibarettir. Son zamanlarda Rusya'yı en fazla tedirgin eden konu da bu-

dur. Ukrayna ile Beyaz Rusya'nın mevcut doğalgaz sorunu temelinde Azerbaycan, Türkmenistan ve Kazakistan gibi ülkelerin adını sıkça anmaları, kriz durumunda bu ülkelere yönelmeleri Rusya'nın resmî çevrelerindeki tedirginliği arttırmaktadır.

Diğer yandan, doğalgaz ihracatının çeşitlendirilmesi hedefini takip eden Azerbaycan son zamanlarda Gürcistan, Romanya, Bulgaristan ve Macaristan'la sıkıştırılmış gazın Güneydoğu Avrupa ülkelerine ihracatı projesi çerçevesinde imzalanan anlaşmalar doğrultusunda Karadeniz havzasında kurulması planlanan doğalgaz dağıtım istasyonlarından gelecekte Ukrayna, Beyaz Rusya ve Moldova'nı da doğalgaz almak şansı buluncaktır.

Anlaşılabacağı üzere, Azerbaycan'ın hem kendi bölgesinde, hem de küresel ölçekte etkin bir biçimde takip ettiği çokuluslu petrol ve doğalgaz politikası Rusya'yı hep daha fazla tedirgin etmektedir. Uzmanlara göre, bu durumun başlıca nedenleri Azerbaycan petrolü ve doğalgazının geleneksel olarak Rusya'nın tekelinde bulunan coğrafyalara hep daha artan miktarlarda girmesi, yani Rusya'nın tekeline son verilmesidir. Azerbaycan ve enerji ihracatçısı diğer ülkeler, Rusya'nın Post-Sovyet coğrafyasında petrol ve doğalgazı dilediği fiyattan satmasına engel olmaktadırlar. Bu nedenledir ki Rusya son zamanlarda Azerbaycan'ın ihracata yönelik enerji ürünlerini yerinde satın almakla, bölgenin enerji rezervlerini dünya pazarlarına yine tek elden ulaştırmak istemektedir. Küresel enerji piyasasında kendi fiyat stratejisini koruyabilmek adına Rusya, Azerbaycan'ın elindeki petrol ve doğalgaz ürünlerini hep daha fazla satın almayı ve bu suretle Azerbaycan'ın dünya pazarlarına çıkışını engellemeyi planlamaktadır.

Pek çok jeopolitik uzmanına göre, Azerbaycan'ın, enerji rezervlerini çokuluslu aktörlerle ortak üretme, alternatif ve bağımsız güzergâhlar üzerinden bölgesel ve küresel pazarlara ulaştırma girişimi, enerji güvenliği alanında pek çok ülkeyle geliştirdiği ortaklık bağı, aslında bölgenin tamamında mevcut jeopolitik ve jeoekonomik durumu radikal bir biçimde değiştirmiştir. Azerbaycan'ın önayak olduğu projeler yalnızca günümüz için değil, 21. Yy.'ın tamamı için Avrupa'nın enerji güvenliği açısından belirleyici konuma sahip bulunacaj, diğer yandan Hazar Denizi ve Karadeniz havzalarıyla Güney Kafkasya ülkelerinin çoğunun kalkınması, istikrarlı ve müreffeh bir yaşama sahip olması amacına hizmet edecektir. Yüzlerce sene devam edecek olan bu projelerin Hazar havzası ve Güney Kafkasya'nın çokuluslu dünyaya hızla entegre olmasına, küresel dünyaya daha sıkı bağlarla bağlanmasına, bölgesel çatışmaların ve bu arada Dağlık Karabağ sorununun da çözüme kavuşturulmasına, Dağlık Karabağ'da ve Güney Kafkasya'nın diğer bölgelelerinde uzunca zamandan beridir devam eden etnik ayrılıkçılık hareketlerinin son bulmasına olumlu yönde katkıda bulunacağı açıktır.

II. BÖLÜM

HAZAR DENİZİ VE KARADENİZ HAVZALARIYLA GÜNEY KAFKASYA’NIN ULUSLARARASI ENERJİ İHRACATI SİSTEMİ: ULUSLARARASI, BÖLGESEL VE YEREL ÇIKARLAR. AZERBAYCAN’IN ENERJİ İHRACATINI ÇEŞİTLENDİRME POLİTİKASI VE BÖLGENİN GENEL JEOEKONOMİK DURUMU ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

2.1. HAZAR DENİZİ İLE KARADENİZ HAVZASI ÜLKELERİ- NİN VE DİĞER POLİTİK ÇEVRELERİN ENERJİ İHRACATI ÇIKARLARI VE BÖLGENİN GENEL JEOEKONOMİK DU- RUMU ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

SSCB’nin parçalanması, Merkezî Asya ve Hazar havzasının zengin enerji rezervlerinin dünyaya açılması, yabancı ülke ve şirketlerin bölgeye ilgi duymaları sonucunda Hazar havzasında yeni jeopolitik ve jeoekonomik ortam şekillenmiştir. Bir zamanlar SSCB’nin yalnız başına egemen ve sahip olduğu, jeopolitik açıdan da tekelinde bulundurduğu ve dünya pazarlarına tek merkezden sunulan doğal rezervler, şimdi çokuluslu dünyanın

ve uluslararası ilişkilerin gündemini işgal eder, bölgeyi enerji, ulaşım ve iletişim alanlarında çokuluslu projelerin odağı haline getirir olmuştur.

SSCB'nin parçalanması, bölgede ortaya çıkan yeni bağımsız ülkelerin, Hazar Denizi'nin enerji rezervlerini sahiplenmelerine ve kendi çıkarları doğrultusunda kullanmalarına olanak sağlamıştır. Bölge ülkeleri arasında, jeopolitik açıdan önem arz eden diğer konularla beraber, kendi sınırları içindeki petrol ve doğalgaz rezervlerine sahip olma, bunları baskı altında kalmadan üretme ve bağımsız güzergâhlar üzerinden yurtdışına satma noktasında da görüş ayrılıkları, çıkar farklılıkları, rekabet ortamı oluşmuştur. Yabancı ekonomik ortaklarıyla beraber her bölge ülkesi kendi enerji rezervlerini baskı altında kalmadan üretmeye ve dünya pazarlarına güvenli şekilde ulaştırmaya, ekonomik açıdan ve güvenlik açısından yeni elverişli petrol ve doğalgaz boru hatları ve koridorları kurmaya, yani kendi meselelerini uluslararası jeoekonomik ilişkiler arenasına çıkarmaya ve bunlara çözümler aramaya başlamıştır.

Uluslararası araştırmacılara göre, Merkezî Asya, Hazar havzası ve Güney Kafkasya'da gerçekleştirilen çokuluslu boru hatları ve koridorlar politikasının birkaç karakteristik özelliği ve jeopolitik avantajı bulunmaktadır. Söz konusu avantajlar öncelikle, bölgedeki zengin petrol ve doğalgaz rezervlerinin üretilmesi ve dünya pazarlarına ulaştırılması, güzergâh ve fiyatların belirlenmesi, Doğu ve Batı yönünde koridorların ve boru hatlarının inşaatı ve diğer konularda Hazar havzası ülkeleri, bölgenin enerji projelerine katılan çokuluslu şirketler ve diğer aktörler arasında ciddi görüş ayrılıklarının ve çıkar çatışmalarının bulunmasıyla ilişkilidir.

SSCB'nin parçalanmasının ardından bağımsızlık kazanan ülkeler arasında ilk kez olarak Azerbaycan, enerji politikasına ve jeoekonomik çıkarlarına uygun bir şekilde, hiçbir baskı altında kalmadan belirlediği bölgesel ve küresel ortaklarıyla beraber, Hazar Denizi'ndeki ulusal sektöründe bulunan petrol ve doğalgaz rezervlerinden faydalanma iradesini sergilemiştir. Mevcut şartlarda Azerbaycan'ın bu adımı Avrasya bölgesinde ve aslında tüm dünyada enerji politikasına dayalı yeni jeopolitik ilişkilerde itici güç yerine geçmiştir. Azerbaycan'ın bu adımı sonrasında, yeni çokuluslu enerji projeleriyle ilişkili bulunan tüm Hazar havzası ülkeleri, jeoekonomik çıkarları doğrultusunda herhangi bir kampa katılmış ve kendi aralarında jeoekonomik rekabet yapmaya, yerel, bölgesel ve küresel çıkar çevreleri arasında birtakım manevralar yapmaya başlamışlardır. Böyle bir ortamda, pek tabiidir ki, her kampın, jeoekonomik çıkarlar çevresinde oluşan her grubun lider ve yardımcı ülkelerden oluşan aktörleri ortaya çıkmıştır.

21. Yy.da Hazar havzasının jeoekonomik ve jeostratejik karakteristiğini belirleyen başlıca etkenlerden ikincisi, siyaset bilimcilere göre, Merkezî Asya ülkelerinin dünyaya ulaşım olanaklarının kısıtlılığı, bu ülkelerin enerji ihracatı, aslında Doğu-Batı ilişkilerinin bütünü açısından Güney Kafkasya'nın geleceksel Rusya güzergâhlarına alternatif bir koridor konumu kazanmasından ibarettir. Yeni şartlarda eski ve yeni petrol ve doğalgaz ihraç hatlarının, koridorların, çokuluslu ulaşım ve iletişim güzergâhlarının istikametleri, jeoekonomik getirileri önem kazanmaktadır. Tüm bu konuların Üçüncü Binyıl'da hem bölgesel, hem de küresel ölçekte jeopolitik çizgilerin ve enerji politikalarının en öncelikli meseleleri haline geleceği kanaatindeyiz.

Hazar havzasında gerçekleştirilen yeni ihraç hatları ve koridorları politikasının karakteristiğini belirleyen üçüncü önemli etken, her ülkenin boru hatlarına yönelik somut yaklaşımı ve bu hatlardan beklentileri, yani boru hatları aracılığıyla petrol ve doğalgaz ürünlerini dünya pazarlarına ulaştırmak, satmak ve ekonomisini geliştirmek amacı mı, yoksa boru hatları üzerindeki avantajlı konumunu kullanmak suretiyle komşuları ya da diğer ülkeler üzerinde jeopolitik tesir icra etmek amacı mı güttüğüdür. Azerbaycan, Türkiye, Merkezî Asya ülkeleri, Gürcistan ve Batılı ülkeler ihraç boru hatları ve koridorları meselesini büyük ölçüde kendilerinin ve ortak ülkelerin çıkarlarından hareketle ekonomik açıdan daha uygun fiyatlar ve daha elverişli yollarla enerji ihracatı ya da ithalatı amacıyla kullanmaya çalıştıkları halde, Rusya ve İran gibi bazı ülkeler dünyadaki fiyat politikası üzerinde eski avantajlı konumunu sürdürmek, diğer ülkelerin küresel enerji piyasası üzerindeki etkisini kısıtlamak, bu ülkelerin enerji piyasasında alternatif ve bağımsız aktörler olarak bulunmalarına izin vermemek gibi art niyetler gütmekteydiler.

Ortaklarıyla beraber Azerbaycan'ın Hazar havzasında gerçekleştirdiği yeni enerji koridorları ve güzergâhları politikasını doğrudan etkileyen başlıca etkenlerden dördüncüsü, uzmanlara göre, söz konusu coğrafyanın 21. Yy.da bölgesel ve küresel ölçekte enerji güvenliğinin sağlanması, ekonomik, politik ve jeopolitik çıkarların doğrudan ya da dolaylı yollardan etkilenmesi sürecindeki rolüyle ilişkilidir. Son dönemde, Hazar havzası ve Merkezî Asya'nın petrol ve doğalgaz rezervlerinin Batı'nın artan enerji gereksiniminin karşılanması amacıyla kullanılması politikası ve küresel enerji güvenliğinin sağlanmasında Yakın-doğu ve Rusya'ya alternatif bir kaynak olarak ortaya çıkması, çokuluslu dünyanın jeopolitik ve jeoekonomik alanda öncelikli

meselerinden bir tanesine dönüşmüştür. Zengin petrol ve doğalgaz rezervlerine sahip bulunması dolayısıyla Hazar havzasının jeoekonomik ve jeopolitik değeri küresel ölçekte artmış, bu havza küresel enerji güvenliğinin sağlanması ve stratejik yakıt gereksinimlerinin karşılanması sürecinin önemli halkalarından bir tanesine dönüşmüştür.

Hazar havzasında takip edile enerji koridorları ve ihracatı sistemini etkileyen beşinci faktör olarak uzmanlar, bölge ülkelerinin sahip bulundukları zengin petrol ve doğalgaz rezervlerini ağırlıklı olarak ihraç amaçlı üretmeleri gerçeğinin altını çizmektedirler. Üretilen petrolün ve doğalgazın dünya pazarlarına ulaştırılması, güvenilir ve verimli nakil araçları ve ihraç hatlarının bulunması, güvenli güzergâhların tespit edilmesi gibi konular hem enerji üreticisi ülkeler, hem transit geçiş ülkeleri, hem de enerji güvenliğini söz konusu bölgenin petrolüne ve doğalgazına endeksleyen tüketici ülkeler açısından stratejik ve hatta hayati önem arz etmektedir. Zengin enerji rezervlerine sahip bulunan tüm ülkeler, ürettikleri enerjiyi elverişli güzergâhlar üzerinden, güvenilir boru hatları aracılığıyla dünya pazarlarına ulaştırmayı ve hiçbir baskı altında kalmadan, iyi fiyatlarla satmayı istemektedirler. Bölgenin petrol ve doğalgaz rezervlerinden yararlanan başka ülkeler ve yabancı şirketler de enerji ürünlerini ilk elden, herhangi bir aracıyla temasa geçmek zorunda kalmadan, istikrarlı, garantili ve uygun fiyatlarla satın almayı istemektedirler. İki taraf da hedeflerine; dış aktörlerin, kendi çıkarlarını ön planda tutacak olan ülkelerin baskısı ve etkisi altında kalmadan ulaşmak istemektedirler. Bu anlamda Merkezî Asya, Hazar havzası ve Güney Kafkasya'da pek çok petrol ve doğalgaz boru hattının, çeşitli ihraç güzergâhlarının

mevcudiyeti, bölgede petrol ve doğalgaz rezervlerinin mevcudiyetinden daha önemsiz değildir.

Dolayısıyla, Hazar havzası ve Güney Kafkasya'da mevcut enerji ihraç hatlarının kullanımı, alternatif koridorların ve daha bağımsız güzergâhların yapılması gibi çalışmalar bölgenin petrol ve doğalgaz ihracatçısı olan ülkelerinin küresel enerji piyasasına ve bölge dışından ülkelerin de havzaya birer bağımsız jeopolitik aktörler olarak girişine izin veren çokuluslu bir politik harekettir. Bu politik hareket doğal olarak bölgedeki jeoekonomik durumu da, bölge ülkelerinin ulusal çıkar çevrelerini ve bu doğrultudaki jeopolitik faaliyetlerini de, Avrupa'nın enerji güvenliğinin jeopolitik karakteristiğini de önemli ölçüde etkilemektedir. Şunu anımsamakta fayda vardır ki Rusya son yıllarda birkaç defa bölgenin enerji ihracatçısı ülkelerini, transit geçiş ülkelerini ve diğer yandan enerji ürünlerinin tüketicisi konumundaki Avrupa ülkelerini de çeşitli baskı ve tehditlerle karşı karşıya bırakmış, küresel enerji pazarında güvenilmez ortak imajını kazanmış, petrol ve doğalgazı dış dünya üzerinde jeopolitik baskı aracı olarak kullanmakla kendi jeopolitik niyetlerini gerçekleştirmiştir. Rusya, enerji rezervlerinin satış fiyatlarının artırılması, satış hacminin düşürülmesi gibi çeşitli adımlarla kendi jeopolitik niyetlerini gerçekleştirmek için çalışmıştır. Bu ülkeyle Ukrayna, Türkmenistan ve BeyazRusya arasında cereyan eden enerji krizleri de söz konusu durumun açık seçik örnekleridir. Rusya'nın neden olduğu son enerji krizi sırasında şiddetli soğuklarda doğalgazsız kalan Avrupa ülkelerinin 2 ila 3 milyar dolar arasında bir zarara uğradıkları tahmin edilmektedir. Rusya'nın enerji rezervlerini hem bölgesinde, hem de tüm dünyada jeopolitik baskı aracı olarak kullanması ve diğer yandan Avrupa'da başlıca yakıt konumuna gelen doğalgaza duyulan

lan gereksinimin her sene daha fazla artış göstermesi, Hazar havzasındaki enerji rezervlerine, bu rezervlerin naklinde kullanılacak boru hatlarına ve güzergâhlara ilgiyi de arttırmaktadır. Bu ilginin tek nedeni Avrupa'nın karşı karşıya kaldığı doğalgaz krizi değildir. Avrupa'nın yıllık doğalgaz gereksiniminin yakın 20 yılda 450 milyar metreküpten 600 milyar metrekübe çıkması beklenmektedir. Küresel ölçekte doğalgaz gereksiniminin artması Rusya gibi tekelci ülkelere bağlılığın da artacağı anlamına gelmektedir. Günümüzde Avrupa ülkeleri doğalgaz ihtiyacının üçte birlik bölümünü (yaklaşık 150 milyar metreküp) Rusya'dan temin etmekte ve yeni enerji rezervleri arayışını yoğun bir şekilde sürdürmektedir.

2.2. HAZAR HAVZASININ MEVCUT VE OLASI PETROL VE DOĞALGAZ BORU HATLARI, BÖLGE VE DÜNYA ÜLKELERİNİN ULUSLARARASI ENERJİ İHRACATI POLİTİKASININ KARAKTERİSTİĞİ

Hazar havzasından dünya pazarlarına uzanan petrol ve doğalgaz boru hatları projelerinin çeşitlendirilmesi çalışmaları SSCB'nin parçalanmasının akabinde hız kazanmıştır. Bunun öncesinde, İran'a ait %14'lük bölümü istisna tutulmak kaydıyla, Hazar'dan ve kıyı bölgelerden çıkarılan enerji rezervlerinin dünya pazarlarına ulaştırılması süreci SSCB'nin tek merkezden üretilen enerji ihracatı politikası çerçevesinde gerçekleştirilmiştir.

SSCB'nin parçalanmasının ardından, Rusya'yla beraber, Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan gibi bölge ülkeleri de enerji ürünlerini dünya pazarlarına ulaştırma amaçlı boru hatlarının yapımı çalışmalarında rekabet ortamına girmiştir. Hem

kendi enerji rezervlerine sahip çıkarak bunların elverişli şartlarla dünya pazarlarına ulaşmasını sağlamak ve kâr elde etmek, hem de enerji kozunun kendi bağımsızlıkları açısından ilave bir garanti olmasını sağlamak hedefi doğrultusunda, Batılı ülkelerle bağımsız jeoekonomik ilişkiler kurulması ve bu istikamette Rusya'nın jeoekonomik baskısının bertaraf edilmesi havza ülkeleri açısından büyük önem taşımaktaydı. Doğal olarak Rusya, havza ülkelerinin bu girişimlerine karşı koymakta, elindeki enerji rezervleri ve ihraç hatları aracılığıyla havza ülkelerinin Güneydoğu (Çin, Japonya, İran vb.) ve Batı (Akdeniz ve Avrupa) istikametindeki girişimlerini engellemek, enerji üretimi ve ihracatı çalışmalarını kendi kontrolü altında tutmak, en azından bu ülkelerin enerji ihracatını Rusya üzerinden yapmalarını sağlamak için yoğun bir çaba göstermekteydi.

Havzanın enerji rezervlerinin dünyaya açılması artık geri dönüşü olmayan bir süreç haline gelince, enerji ürünlerinin dünya pazarlarına alternatif güzergâhlar üzerinden ulaştırılması konusunda farklı görüş ve öneriler ortaya çıkmaya başlamıştır. Başlangıçta etrafında konuşulan iki temel görüş bulunmaktaydı. Bunlardan bir tanesi "Rusya versiyonu" da diyebileceğimiz projedir. Söz konusu projeyi Rusya ortaya atmış ve projenin bölge ülkelerince desteklenmesi için girişimlerde bulunmuştur. Rusya; SSCB döneminden itibaren Hazar havzasında mevcut olan eski petrol boru hatlarının bazı noktalarda genişletilmesi ya da yenilenmesi suretiyle Hazar'ın iki yakasında üretilen petrol ürünlerinin önce Novorossiysk limanına, oradan Karadeniz boğazlarından geçirmekle Avrupa'ya ulaştırılmasını önermekteydi. Aynı öneri çerçevesinde, Hazar Denizi'nin Azerbaycan'a ait güney kısmında üretilen petrolün eskiden beri mevcut olan Bakü-Novorossiysk boru hattı üzerinden, Merkezî

Asya petrollerinin ise Tengiz-Novorossiysk ve Uzen-Samara boru hatları üzerinden nakledilmesi düşünülmekteydi.

Azerbaycan'ın Hazar'da ürettiği petrol ve doğalgazı Bakü-Novorossiysk üzerinden nakletmeyi düşünen Rusya, bir yandan transit gelirlerine sahip olmayı, diğer yandan enerji sektöründe Azerbaycan'ın Batı'yla ilişkilerini kendi kontrolü altında tutmayı planlamaktaydı. Hazar havzasında ve öncelikle Bakü'de üretilen petrol ve doğalgaz eskiden beri SSCB'nin iç gereksinimlerinin karşılanması amacıyla kullanılmış, dolayısıyla bu enerji rezervleri çeşitli boru hatları ve diğer araçlar üzerinden yalnızca Rusya'ya ve diğer Birlik Cumhuriyetlerine nakledilmiştir. SSCB'nin çöküşünün ardından da Rusya, bölgede üretilen enerji rezervlerinin taşınmasında geleneksel güzergâhların kullanılması ve bu sayede bölge ülkeleri üzerindeki jeoekonomik baskı mekanizmalarının muhafaza edilmesi amacıyla çaba harcamıştır. Hazar havzasının zengin enerji rezervlerinin kontrolünü elinden bırakmamak için Rusya, başlangıtan itibaren çeşitli araç ve yöntemlere başvurmuştur. Hazar'ın iki kıyısında Azerbaycan ve Kazakistan'ın Batılı şirketlerle ortaklaşa gerçekleştirdikleri çokuluslu petrol ve doğalgaz projeleri, bunun yanında Avrupa pazarlarına yönelik alternatif nakil güzergâhlarının oluşturulması amacıyla özellikle Azerbaycan'ın sergilediği tutum ve harcadığı çaba Rusya'nın ciddi muhalefetiyle karşı karşıya kalmıştır. Rusya'nın iç ve dış politika kurumları, resmî ve gayiresmî çevreleri arka arkaya yaptıkları açıklamalarda Azerbaycan karşıtı görüşlerini ortaya koymaya başlamışlardır. Olağanüstü çabalar ve birtakım ekonomik tavizler sayesinde Azerbaycan tarafı Rusya'nın saldırgan tutumunu belirli ölçüde yumuşatmaya muvaffak olmuştur. Rusya'nın transit geçiş konusundaki menfaatlerinin ve jeopolitik çıkarlarının te-

min edilmesi amacıyla 1997 yılında Azerbaycan'la bu ülke arasında Bakü-Novorossiysk boru hattının tekrar değerlendirilmesine ilişkin özel bir anlaşma imzalanmıştır. Gerçekte söz konusu dönemde Azerbaycan'ın Bakü-Novorossiysk boru hattına asla ihtiyacı bulunmamaktaydı, bu anlaşmadaki transit geçiş şartları ne Azerbaycan'ı, ne de Hazar'da ortak faaliyette bulunduğu ülke ve şirketleri memnun etmekteydi. Bakü-Novorossiysk boru hattı ne ekonomik, ne de jeopolitik açıdan elverişli bir projeydi. Transit ücretlerinin çok yüksek olması dışında, yüksek kalitedeki Azerbaycan petrolünün Kazakistan'a ait Tengiz sahasından gelen düşük kaliteli ve kükürtlü petrolle karıştırılarak değerini kaybetmesi ve petrol ihracatının gelecekte de Rusya üzerinden gerçekleştirilmesi düşüncesinin ne Azerbaycan, ne de Avrupalı ortaklar açısından memnuniyet verici olmayarak sürekli bir jeopolitik baskı aracına dönüşebileceği ihtimali göz önünde bulundurulmalıydı. Dolayısıyla, petrol ihracatı konusunda Rusya'yla yapılan söz konusu anlaşma; Rusya'nın belirli ölçüde sakinleşmesini sağlama ve Hazar'da gerçekleştirilen devasa çokuluslu projeleri engellemekten sakındırma amacı gütmekteydi.

Gerçekte 1990'ların sonlarında Rusya, Azerbaycan'ın Hazar havzasında lider dünya ülkeleri ve büyük petrol şirketleriyle ortaklaşa gerçekleştirdiği projelere, yeni petrol ve doğalgaz boru hatlarının yapımına yönelik girişimlere ciddi boyutta engel olabilecek güçte değildi. Söz konusu dönemde uluslararası arenada özel bir desteğe sahip bulunan Azerbaycan üzerinde Rusya'nın büyük bir baskı oluşturmaması da kolay değildi. Bu nedendir ki Rusya'da pragmatik düşünebilen birtakım çevreler, Bakü-Novorossiysk boru hattına ilişkin anlaşmayla Azerbaycan'a en azından birtakım sorumlulukların yüklenmesini iste-

mişlerdir. 1997 yılında Rusya; petrolünün belli bir bölümünü (yıllık 10 milyon ton civarında) 15 yıl süreyle ve Rusya'nın belirleyeceği tarife üzerinden Bakü-Novorossiysk hattıyla dünya pazarlarına çıkarma sözünü alabilmek amacıyla Azerbaycan üzerinde baskı oluşturmaktaydı. Azerbaycan'ın bu şartları kabullenerek jeopolitik çıkarlarından kolayca taviz vermesi elbette ki düşünülemezdi. Zira Rusya'nın belirlediği tarifenin elverişsizliği bir tarafa, söz konusu dönemde Azerbaycan, Novorossiysk'e gönderebileceği fazla petrole de sahip bulunmamaktaydı. Buna rağmen, her ne suretle olursa olsun Rusya'nın kısmen sakinleştirilmesi gerekmektedir. Azerbaycan tarafı tüm etkenleri ve mevcut durumu göz önünde bulundurmak suretiyle Rusya'yla tavizli bir anlaşma imzalanmasını onaylamıştır. Rusya'nın ısrarla üzerinde durduğu yıllık petrol hacmi ve anlaşmanın 15 yıl geçerli olması şartları Azerbaycan'ın çabalarıyla değiştirilerek "yıllık 5 milyon ton civarında" ve "uzun süreli" ifadeleriyle değiştirilmiştir. Bu sayede Azerbaycan, birtakım Merkezî Asya ülkelerinden farklı olarak, jeopolitik ve jeoekonomik alanda Rusya'yla gerilen ilişkilerini ciddi ve somut sorumluluklar yüklenmeden ve kendi manevra özgürlüğünü de kısıtlamadan düzeltebilmiştir.

Buraya kadar vurgulananlar dışında, Bakü-Novorossiysk güzergâhının başlıca olumsuz yönleri arasında, güzergâhın geçtiği Kuzey Kafkasya'nın istikrarsız ve suç oranı yüksek bir bölge oluşu, Rusya'nın bir ortak olarak güvenilirliğinin kalması, Karadeniz Boğazlarının geçiş kapasitesinin düşüklüğü ve ihraç olanaklarının kısıtlılığı da zikredilebilir. Söz konusu boru hattının güven ve istikrarla kullanılabileceğini günümüzde bile kimse, hatta bizzat Rusya da garanti edememektedir. 1997 anlaşmasına nazaran Rusya, bahsi geçen güzergâh üzerinden

Novorossiysk'e nakledilen Azerbaycan petrolünün her tonundan 15.67 ABD doları tutarında transit ücreti almaktadır.

Petrolün gemilerle Akdeniz'e nakledilmesi için gereken harcamaya (her ton için yaklaşık 4 ABD doları) da eklenince ve anlaşmanın yapıldığı dönemde petrolün dünya pazarlarındaki fiyatının 30 doların altında olduğu göz önünde bulundurulunca, Bakü-Novorossiysk güzergâhının ne kadar pahalı ve elverişsiz olduğu açıkça anlaşılmaktadır.

Hazar'ın karşı kıyısında Rusya benzer bir politikayı Türkmenistan ve Kazakistan'a karşı da uygulamıştır. Bu bölgede Rusya'nın ısrarla üzerinde durduğu ve büsbütün kontrol altında tuttuğu Tengiz-novorossiysk boru hattı henüz SSCB döneminde yapılmış bulunuyordu. Merkezî Asya petrollerini Novorossiysk limanına ulaştırma amacını güden bu boru hattı, Bakü-Novorossiysk hattının Azerbaycan açısından oluşturduğu tüm olumsuzlukların, jeopolitik ve jeoekonomik sorunların aynısını Kazakistan ve Türkmenistan'ın karşısına çıkarmaktaydı. Kazakistan'a ait Tengiz sahasında üretilen petrol bu boru hattı aracılığıyla Novorossiysk'e nakledilmekte, burada Azerbaycan petrolüyle karıştırılarak tankerler aracılığıyla ve Türkiye Boğazlarından geçmekle Akdeniz'e çıkarılmakta, "karışık petrol" olarak satılmaktaydı. Bakü-Novorossiysk boru hattı gibi Tengiz-Novorossiysk hattı da aşırı pahalı ve ekonomik açıdan verimsiz bir proje olmanın ötesinde, Rusya açısından Kazakistan ve diğer Merkezî Asya ülkeleri üzerinde baskı oluşturma mekanizması olarak kalmaktadır. Diğer yandan Rusya, bu güzergâh sayesinde de Merkezî Asya'nın zengin enerji rezervlerinden "aslan payını" alabilmektedir.

Rusya'nın bu yaklaşımının bölge ülkelerini memnun etmediği açıktı. Her ülke kendi enerji rezervlerini serbest bir

şekilde ve daha elverişli şartlarla dünya pazarlarına ulaştırmak, Rusya'nın jeopolitik ve jeoekonomik baskılarından kurtularak daha bağımsız enerji politikası takip etmek ve dış dünyayla ilişkilerini bu doğrultuda geliştirirken, bağımsızlığı için ilave teminatlar almak istemekteydi. Hazar Denizi'nin Güney Kafkasya kıyısında sergilediği faaliyeti Rusya Doğu kıyısında, Kazakistan ve Türkmenistan bölgelerinde de sergilemiş, bu ülkelerin kendi petrol ve doğalgaz rezervlerini Çin, İran ve diğer ülkelere ihraç etme çabalarını etkilemiştir. Kazakistan ve Türkmenistan'ın öncelikli amacı Çin'le jeoekonomik ilişkiler tesis etmekten ve bu ülkenin enerji ihtiyacını karşılamak amacıyla birden fazla boru yapımına başlamaktan ibaretti. Ne var ki Kazakistan ve Türkmenistan'ın sahip bulundukları enerji rezervlerinin kapasitesi, Güneydoğu yönünde gelecekte yapılacak boru hatlarının nakil kapasitesi ve Çin'in enerji ihtiyacının boyutları gibi meseleler, bölge ülkelerinin Trans-Hazar seçeneğini, Güney Kafkasya üzerinden Akdeniz'e ve oradan tüm dünyaya petrol ve doğalgaz ihracatı güzergâhlarına ilgisini ve desteğini pekiştirmiştir.

Buna rağmen, birtakım araştırmacılara nazaran, büyük irade ve çabalar sayesinde Gürcistan ve Türkiye üzerinden Akdeniz'e uzanan BTC petrol ve BTE doğalgaz hattı projelerini gerçekleştiren Azerbaycan'dan farklı olarak Merkezî Asya ülkeleri Rusya'nın baskısından bütünüyle varestedir bir enerji ihracatı politikasını "Çin ve İran istikametinde inşa edilen birkaç güzergâhla kısıtlı tutmak zorunda" kalmışlardır.

Kazakistan ve Türkmenistan'ı kendi kontrolündeki Tengiz-Novorossiysk boru hattına kesin bir şekilde bağlamak amacıyla Rusya, 1992 yılında bu ülkelerle Hazar Boru Hatları Konsorsiyumu'nun (CPC) kurulmasına dair anlaşma imzalamıştır. Daha

sonra Rusya, tüm petrol ürünlerini söz konusu boru hattı üzerinden ve kendisinin belirleyeceği bir tarifle ihraç etmek konusunda bu ülkeleri teşvik etmiş, bu yönde ciddi bir çaba harcamıştır. Tengiz-Novorossiysk boru hattının daha sonraki statüsü 1993 yılında imzalanan Rusya-Kazakistan ve Rusya-Türkmenistan anlaşmalarıyla belirlenmiştir. Söz konusu anlaşmalara nazaran her iki ülke petrol ürünlerini en az 40 yıl süreyle Tengiz-Novorossiysk boru hattı aracılığıyla ihraç etme vaa-dinde bulunmuşlardır.

Fakat uzmanların değerlendirmelerine göre, Tengiz-Novorossiysk boru hattı ilk günden itibaren hiçbir zorunluluğun üstesinden gelmeyi başaramamış ve bu güzergâh üzerinden nakledilmesi öngörülen petrol kapasitesine ulaşılması mümkün olmamıştır. Kazakistan ve Türkmenistan, Tengiz-Novorossiysk hattının tüm jeopolitik risklerini ve tehlikelerini halen kendi üzerinde hissetmektedir. Petrolün bu güzergâh üzerinden ihracatının çok pahalıya mal olması ve büyük bir zaman kaybını beraberinde getirmesi bir tarafa, Rusya da üzerine aldığı sorumluluğu yerine getirememekte ve yıllık 60 ila 70 milyon ton arasında olması gereken petrol ihracatını gerçekleştirememektedir. Çeşitli sorunlar yüzünden Tengiz-Novorossiysk boru hattının yıllık kapasitesi 35 milyonu hiçbir zaman geçememiştir.

Rusya'nın desteklediği eski güzergâhlardan bir tanesi de Hazar havzasıyla Rusya'nın merkezini birleştiren, Kazakistan'ın Uzen kentinden Rusya'nın Samara bölgesine uzanan Uzen-Samara boru hattıdır. SSCB döneminde söz konusu boru hattının başlıca görevi Merkezî Asya petrollerinin Rusya'nın merkezî bölgelerine ulaştırılmasından ve burada rafine edilerek yerel ihtiyaçlar doğrultusunda kullanılmasını sağlamaktan ibaretti. Günümüzde yıllık kapasitesi yaklaşık 30 milyon ton olarak

değerlendirilen boru hattının naklettiği petrolün hacmi bugüne kadar yılda 10 milyon tonu aşmış değildir.

Daha önce de belirtilmiş olduğu üzere, Hazar havzası ve Merkezî Asya'nın enerji rezervlerinin dünya pazarlarına ulaştırılmasına ilişkin ikinci proje Azerbaycan tarafından ortaya atılmıştır. Bu projenin özünü Hazar Denizi'yle dünyadaki başlıca enerji tüketicilerini birleştiren çok seçenekli yeni enerji koridorlarının ve boru hatlarının yapılması girişimi oluşturmaktadır. Bu doğrultuda Azerbaycan'ın önemsettiği başlıca güzergâhlar Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı ve Bakü-Tiflis-Erzurum Doğalgaz Boru hattı'dır. Azerbaycan'ın bu girişimi, ortaya atıldığı dönemde Rusya ve İran istisna tutulmakla tüm bölge ülkeleri (Türkiye, Gürcistan, Kazakistan, Ukrayna, Türkmenistan) ve dünyanın lider ülkeleri (ABD, AB ülkeleri vb.) tarafından desteklenmiştir. Söz konusu proje Hazar havzasıyla Merkezî Asya'da gelecekte üretilecek ve Novorossiysk limanının da, Karadeniz Boğazlarının da kapasitesinin çok üzerine çıkacak olan on milyonlarca ton petrol ve milyarlarca metreküp doğalgazın Avrupa ve dünya pazarlarına yeni boru hatları ve koridorlar üzerinden nakledilmesini öngörmüştür.

Hazar havzasının enerji rezervleri arasında önemli bir paya sahip bulunan Türkmen doğalgazının, Azerbaycan'ın girişimleriyle gerçekleştirilen alternatif güzergâhlar üzerinden Avrupa pazarlarına ulaştırılması konusu da bölgenin jeoekonomik ilişkiler sistemi ve çokuluslu enerji ihracatı politikasının şekillenmesi açısından özellikle dikkat çekicidir. Rusya ve İran'ın ardından Merkezî Asya ve Hazar havzasının en zengin doğalgaz rezervlerine sahip bulunan ülkesi Türkmenistan'dır. Hazar'a kıyısı olan ülkeler arasında Türkmenistan, doğalgaz ihracatı alanında hem bölgesel, hem de küresel ölçekte önem arz eden

büyük aktörlerden bir tanesi olarak kabul edilmektedir. Diğer yandan, ürettiği doğalgazın dış pazarlara ulaştırılması açısından en elverişsiz jeoekonomik şartlara ve transit konumuna sahip bulunan, doğalgaz satışı alanında en fazla sorunla karşılaşan ülke de Türkmenistan'dır. Toplam doğalgaz rezervi kapasitesi 8 ila 10 trilyon metreküp arasında değerlendirilen Türkmenistan, bu kapasitenin %80 ila %90'lık bir bölümünü ihracatta değerlendirmek istemektedir. Böyle bir durumda jeoekonomik açıdan Rusya'ya tam bağımlı bir halde bulunmanın ve alternatif güzergâhlardan yoksun olmanın bu ülke için hangi sorunları doğurabildiğini anlamak zor değildir.

Bağımsızlığa kavuşmasının ardından, 1992 yılında Türkmenistan Cumhurbaşkanı Niyazov İran ve Türkiye ile yürüttüğü müzakereler sonucunda, İran ve Türkiye'den geçmekle Avrupa'ya uzanacak ve yaklaşık 4-5 milyar dolara mal olacak yeni bir doğalgaz boru hattının yapımı konusunda mutabakat elde etmiş bulunuyordu. Ne var ki söz konusu dönemde ABD ve Batılı ülkelerin İran karşıtı tutumları sonucunda söz konusu projenin finansmanı uluslararası arenada destek bulamamıştır. Söz konusu dönemde Türkiye, İran ve Türkmenistan böyle bir boru hattını finanse edecek mali olanaklara sahip bulunmadıklarından, proje gerçekleştirilememiştir. Diğer yandan Rusya da Türkmen doğalgazının İran üzerinden Batı'ya nakledilmesi düşüncesine ciddi anlamda muhalefet etmiştir.

Türkmenistan'ın doğalgaz ihracatı alanındaki jeopolitik sorunlarından yararlanan Rusya, alternatif güzergâhlara yönelik projeleri engellemekle kalmamış, 2000 yılına kadar bu ülkenin ihraç edeceği tüm doğalgazı bin metrekübü 42 dolar olmakla satın almak konusunda anlaşma imzalamış, dolayısıyla Türkmenistan'ın doğalgaz ihracatına yönelik tüm dış ilişkilerini de

bütünöyle askıya almıştır. Bu sayede Rusya, Hazar havzasını dış dünyaya bağlayacak olan yeni boru hatları projesini uzunca bir süreliğine gündemden çıkarmış, öte yandan Türkmenistan'ın stratejik önemi haiz ihraç ürününün tamamını kendi kontrolüne almıştır.

ABD, Türkiye ve Azerbaycan'ın ciddi çabaları sonucunda 1996 yılında Türkmenistan Cumhurbaşkanı Niyazov, Türkmen doğalgazının gelecekte Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye güzergâhı üzerinden dünya pazarlarına çıkarılmasını ve Hazar Denizi'nin dibinden yapılacak boru hattıyla Türkiye'ye ihracını kabul etmiştir. Söz konusu dönemde Türkiye yaklaşık 10 milyar metreküp Türkmen doğalgazı satın almayı vaat etmekteydi. Ne var ki bir yandan kendi ilkesiz ve istikrarsız enerji politikaları, diğer yandan yine Rusya'nın müdahalesi sonucunda Türkmenistan jeoekonomik açıdan gerçek bir kurtuluşa ereceğı anlamına gelen bu mutabakattan vazgeçmiştir.

Aynı dönemde Rusya bir yandan Hazar'ın statüsü ve çevresel sorunları konusunu ortaya atmakla kıyı ölkelerini ve bu arada Türkmenistan'ı da ciddi boyutta tehdit etmeğe başlamış bulunuyordu. Diğer yandan ise Türkiye'yle bozucu görüşmeler yaparak, bu ölkenin Türkmen doğalgazına ihtiyaç duymaması için Mavi Akım Anlaşması konusunda ikna edici olablmıştır. Türkiye'nin likit doğalgaz ihtiyacını yine Türkmenistan'dan ve çok daha ucuz fiyata alınacak doğalgazla karşılamayı planlayan Rusya tekrar Türkmenistan'la görüşmeğe başlamış ve bu ölkeyi de Hazar Denizi boy yapılacak yeni güzergâh üzerinden Türkmen doğalgazının Rusya'ya ihracatına ilişkin 50 yıl süreli stratejik bir anlaşmayı imzalamaya ikna etmiştir. Sonuçta Türkiye Türkmen doğalgazını Türkmenistan'dan alacağı fiyatın en azı iki katına almak ve Türkmenistan da Türkiye'ye satacağı

doğalgazdan gelecek paranın az %50'lik bir bölümünden vazgeçmek zorunda kalmış, her iki tarafın kayıplarından kazanan ülke ise Rusya olmuştur. Diğer yandan Rusya, kendi yandaşlarıyla beraber, Trans-Hazar ve Trans-Kafkasya doğalgaz boru hatlarının ekonomik açıdan verimsiz olacağı ve hiçbir gelecek vaat etmediği yönünde ciddi bir propagandaya başlamıştır. Rusya ve Türkiye'nin kasıtlı ya da dar görüşlülükten kaynaklanan faaliyetleri sonucunda Trans-Hazar doğalgaz boru hattının yapımı gecikmekle beraber, Azerbaycan, Gürcistan ve Batılı ülkelerin çabaları sonucunda Trans-Kafkasya (Bakü-Tiflis-Erzurum) boru hattının yapımı başlamıştır.

Alternatif ihracat güzergâhları arasında zikredilmesi gereken ve günümüzde çeşitli çevreler tarafından bölgenin gelecek vaat eden projelerinden bir tanesi gibi değerlendirilen, yapımı için ilgili tarafların mali kaynak bulmaya çalıştıkları ve bu arada yine Rusya'nın ciddi boyutta muhalefetine mazhar olan projelerden bir tanesi Trans-Hazar projesidir.

Hazar Denizi'nin dibinden uzanmakla Kazakistan'ın Aktav, Türkmenistan'ın Türkmenbaşı limanlarından, denizin kuzeyindeki diğer zengin petrol ve doğalgaz sahalarından Azerbaycan'a, buradan Gürcistan ve Türkiye üzerinden Akdenize ve Avrupa ülkelerine doğru devam etmesi öngörülen Trans-Hazar projesi, uzmanlara göre, bölgedeki jeoekonomik ortamı büsbütün değiştirme gücüne sahip olabilir. Bu güzergâh, Hazar'ın enerji rezervleri içinde özel bir paya ve yere sahip bulunan iki ülke, Kazakistan ve Türkmenistan açısından en iyi gelecek vaat eden ihracat hattı olarak değerlendirilmektedir. Uzmanlara göre, günümüzde Rusya'nın baskıları yüzünden gerçekleşmesi imkânsız gibi görünen bu proje, gelecekte Hazar havzasının enerji ürünlerinin Rusya'nın jeopolitik baskısından kurtulmuş bir

şekilde Avrupa'nın enerji pazarlarına ulaştırılmasına olanak verecektir. Hazar havzasından Baltık ülkelerine, Doğu ve Batı Avrupa'ya petrol ve doğalgaz ihracatının geleceğine yönelik değerlendirmeler yapılırken, BTC, BTE, Bakü-Supsa gibi aktif hatlar yanında, Nabucco, TANAP ve TAP gibi üzerinde çalışılan ya da Bakü-Gürcistan-Bulgaristan (Burgaz), Bakü-Gürcistan-Romanya (Köstence), Bakü-Gürcistan-Ukrayna (Odessa) gibi gelecekte yapılması düşünülen güzergâhlar da zikredilmektedir. Özellikle Türkmen doğalgazının Trans-Hazar güzergâhı üzerinden Avrupa'ya ihraç edilmesine yönelik çok ciddi çalışmalar bulunuyor.

Trans-Hazar güzergâhının gerçekleştirilmesi ve Türkmenistan'ın enerji rezervlerinin de bu güzergâh üzerinden nakledilmesi istikametinde ilk ciddi girişim 1997 yılında ABD, Türkiye ve AB ülkeleri tarafından ortaya konmuştur. Türkmen doğalgazının Hazar'ın dibinden Bakü'ye, daha sonra BTE boru hattı aracılığıyla Türkiye'ye ve Nabucco hattı üzerinden Avrupa'ya ulaştırılması konusu günümüzde yalnızca Türkmenistan'ın ya da Hazar havzasının jeoekonomik meselesi olmaktan çıkmış, Avrupa'nın enerji güvenliğinin küresel ölçekli garantisi çerçevesinde mütalaa edilmektedir. Konuya ilişkin olarak Türkmenistan Cumhurbaşkanı'yla ABD Başkan Yardımcısı arasında bir ticaret anlaşması da imzalanmış bulunuyor. ABD, söz konusu anlaşmayı göz önünde tutarak, teknik projelendirme için gerekli mali kaynağı da ayırmış bulunuyor. Hattın Bakü'ye kadarki uzunluğu yaklaşık 200 kilometre, kapasitesi ise 30 milyar metreküp olarak düşünülmüştür. Fakat Rusya'yla İran'ın Hazar Denizi'nin hukuki statüsü konusunu yıllardan beridir kasıtlı bir şekilde sürüncemede bırakmaları, Türkmenistan'ın Trans-Hazar konusunda sağlam bir irade ortaya koyamaması ve di-

ğer etkenler sonucunda bu hattın yapımına başlanamamıştır. 1998 yılında Türkmenistan'la Türkiye arasında, 30 yıl süreyle ve yıllık 16 milyar metreküp Türkmen doğalgazının Trans-Hazar ve Trans-Kafkasya güzergâhları üzerinden Türkiye'ye nakledilmesine dair bir anlaşma bile imzalanmış bulunuyordu. Tüm bunlara rağmen, Türkmenistan'ın Trans-Kafkasya doğalgaz boru hattına katılımı konusu halen açıklık kazanamamıştır. Türkmenistan'ın zengin doğalgaz rezervlerinin çıkarılması ve dünya pazarlarına ulaştırılması konusu zaten başlı başına Hazar havzasının en çetrefil uluslararası sorunlarından bir tanesi olmakla, Trans-Hazar projesi çerçevesinde de sürekli olarak müzakere konusudur.

Henüz SSCB döneminde Türkmenistan yıllık 80 ila 90 milyar metreküp doğalgaz üretmiş ve bunun yalnızca %10'luk bir bölümünü kendi ihtiyaçları için kullanmıştır. SSCB döneminde Türkmen doğalgazının önemli bir bölümü Türkmenistan-Özbekistan-Kazakistan-Rusya güzergâhı üzerinden Sovyetler Birliği'nin iç ihtiyaçlarını karşılamak üzere nakledilmiş, bir bölümü ise Rusya-Ukrayna ve Rusya-Beyaz Rusya güzergâhları üzerinden Doğu Avrupa ülkelerine ihraç edilmiştir. Fakat bu güzergâh oldukça uzun ve pahalıydı.

Trans-Hazar boru hattının yapımını burada ifade edilen ya da edilmeyen pek çok nedenden dolayı gerçekleştirememiş olmakla beraber Türkmenistan, kendi bağımsız enerji siyaseti açısından hayati önemi haiz iki yeni doğalgaz ihraç hattının yapımını sağlayabilmiştir. Bu hatlardan bir tanesi Türkmenistan'la İran arasında inşa edilen, 200 kilometre uzunluğunda, yaklaşık 8 milyar metreküp kapasiteli ihraç hattıdır. Söz konusu hat 1997 yılında kullanıma açılmıştır.

Türkmenistan'ın uzunca zamandan beri bekledikleri ve pek yakında gerçekleştirilen ikinci güzergâh ise bu ülkeyi Çin'le birleştiren Trans-Asya doğalgaz hattıdır. Yaklaşık 7-8 milyar metreküp kapasiteli ve 3350 kilometre uzunluğundaki bu hat Türkmen doğalgazının doğrudan Çin'e ulaştırılmasını sağlamaktadır. Gelecekte genişletilmesi düşünülen bu hattının Afganistan üzerinden Pakistan'ın Karaçi kentine ve buradan Hindistan'a uzanacak şekilde çeşitlendirilmesi de proje dâhilindedir. Aynı proje çerçevesinde Türkmenistan son yıllarda ABD ve Suudi Arabistan şirketleriyle bir konsorsiyum kurmuş, hatta 3-3.5 milyar dolara mal olacak ve yıllık kapasitesi 20 milyar metreküplük yeni bir hattın yapımına dair mutabakat da sağlamıştır. Fakat Afganistan ve Pakistan'daki istikrarsız durum söz konusu hattın yapımına henüz müsaade etmemektedir.

Türkmen doğalgazının bir bölümü ise 1999 yılında yapımına başlanarak kısa sürede tamamlanan Türkmenistan-Hazar-Rusya boru hattı aracılığıyla Rusya'ya aktarılmaktadır. Yılda 20 milyar metreküp Türkmen doğalgazının, üzerinde mutabık kalının fiyattan 50 yıllığına Rusya'ya satışına ilişkin anlaşmanın imzalanmış ve bu anlaşmayla iki tarafın da yükümlülük altına girmiş olmasına rağmen, daha sonra Rusya, anlaşmada belirtilen fiyatı ödemeyi reddetmiştir.

Türkmenistan 2015 yılından itibaren yıllık doğalgaz üretimi kapasitesini 200 milyar metrekübe ulaştırmayı hedeflemişlerdir ve bu yüzden hem Doğu, hem de Batı pazarlarına uzanan yeni boru hatlarına, yeni güzergâhlara şiddetle ihtiyaç duymaktadır. Günümüzde Türkmenistan'ın doğalgaz üretim hedefine yabancı ortaklarla beraber ulaşamamasının temel nedeni, ihracat yapma olanaklarının kısıtlılığıdır.

Azerbaycan'ın zengin doğalgaz rezervlerini dünya pazarlarına ulaştıracak ihraç hatları da son zamanlara kadar bölgesel ve küresel ölçekli çeşitli müzakerelerin konusu olmuştur. Azerbaycan doğalgazının Avrupa pazarlarına Türkiye'yle ortaklaşa ihraç edilmesine dair TANAP projesi anlaşmasının 2012 yılında imzalanmasının ardından, söz konusu mesele bölgenin jeoekonomik durumu ve Avrupa'nın enerji güvenliği çerçevesinde değerlendirilerek analiz edilmektedir. Günümüzde Azerbaycan'ın yıllık doğalgaz üretim kapasitesi yaklaşık 300 milyar metreküptür. Bölgenin diğer doğalgaz üreticisi ülkelerinden (Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan, İran vb.) farklı olarak Azerbaycan ihracat açısından herhangi bir sorunla karşılaşmamaktadır. Azerbaycan BTE doğalgaz hattı üzerinden Gürcistan ve Türkiye'ye, Bakü-İran ve Bakü-Groznı hatları aracılığıyla İran ve Rusya'ya ulaşabilmektedir. Günümüzde Azerbaycan'ın 30 milyar metreküplük üretiminin yaklaşık 10-12 milyar metreküpü iç ihtiyaçları karşılamaya yönelik olarak kullanılmakta, 14-16 milyar metreküp doğalgaz ise üç yönde dış ülkelere satılmaktadır. AB günümüzde Türkiye üzerinden geçmekle Avrupa pazarlarına uzanan boru hatları için Azerbaycan'dan 15-20 milyar metreküp doğalgaz talep etmektedir. Bunun dışında, Romanya, Bulgaristan, Macaristan gibi Avrupa ülkeleri de Bakü-Gürcistan ve Bakü-Romanya güzergâhlarında yıllık 7 ila 10 milyar metreküp Azerbaycan doğalgazı almayı ummaktadırlar. Azerbaycan doğalgazının Nabucco üzerinden transit geçişi ve Türkiye içindeki satış fiyatı konusunda Türkiye'nin sergilediği adaletsiz yaklaşım, uzmanlara göre, Azerbaycan'ı Bakü-Romanya güzergâhına sıcak bakmaya ve doğalgaz ihracatında yeni alternatifler aramaya itmiştir. Avrupa'ya Hazar havzası arasındaki enerji ilişkilerinde Türkiye'nin Rusya'nın çıkarlarını

yansıtan bir tutum sergilemesi, birtakım dış politika önceliklerine rağmen Azerbaycan'ı yeni güzergâh arayışlarına sevketmiştir. Her şeye rağmen, Azerbaycan doğalgazının Avrupa pazarlarına ulaştırılması konusunda Türkiye'yle sağlanan son mutabakatlar, söz konusu yeni güzergâhlardan herhangi birinin Azerbaycan tarafından destekleneceği konusunda kuşuklara yol açmıştır.

Bölgenin başlıca doğalgaz ihracatçılarından bir tanesi olan İran'ın enerji ihracatı sistemi büyük ölçüde Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Diğer yandan İran'ın doğrudan Türkiye, Azerbaycan ve Türkmenistan'a uzanan doğalgaz boru hatları da bulunmaktadır. Günümüzde İran'ın doğalgaz ihracat ettiği ülkelerin başında Türkiye gelmektedir ve İran Türkiye'ye yılda 10 milyar metreküp doğalgaz ihraç etmektedir.

Diğer Dünya ve Bölge Ülkelerinin Petrol ve Doğalgaz İhracatındaki Çıkarlarının Karakteristiği

Hazar havzasının zengin enerji rezervlerinin Avrupa'nın enerji pazarlarına alternatif güzergâhlar üzerinden naklini sağlayacak yeni Trans-Kafkasya petrol ve doğalgaz ihracatı hatları Azerbaycan'ın önyak olarak ortaya attığı bir projeydi ve bu proje, Rusya'nın ortaya koyarak desteklediği proje, yani eski boru hatlarının genişletilmesi ve kısmen yenilenmesi suretiyle petrol ve doğalgaz ihracatının geleneksel güzergâhlar üzerinden sürdürülmesi fikri karşısında ağır basarak tercih edilmiştir. Böyle bir tercihin kesinleşmesi sonrasında, 1995 yılında, enerji ihracatı konusuyla ilgili bölge ve dünya ülkelerinin, Rusya ve İran istisna tutulmakla hemen hemen tamamının mutabakatı

sonucunda, Batı yönünde BTC ve Bakü-Supsa petrol boru hatları, BTE doğalgaz boru hattı birer somut proje olarak tercih edilmiştir. Tercihlerin kesinleşmesinin akabinde yeni boru hatları ve güzergâhların bölge ve tüm dünya açısından ifade ettiği jeoekonomik önem, enerji koridorlarının ve bu koridorların geçeceği ülkelerin coğrafi konumu, nüfus yapısı ve jeopolitik özellikleri, Karadeniz, Akdeniz ve Baltık Denizi'ne ulaşım yollarının güvenlik parametreleri gibi konularda değerlendirme ve tartışmalar başlamıştır. Jeopolitik uzmanları, söz konusu projeleri bölge ve dünya ülkelerinin, uluslararası aktörlerin petrol ve doğalgaz politikaları çerçevesinde analiz etme, yeni çokuluslu boru hatlarının ve bu hatların geçeceği ülkelerin enerji çıkarlarının karakteristiğini belirleme çalışmalarına başlamışlardır.

Avrasya'nın enerji zengin enerji rezervlerini Batı'ya bağlayan eski ve yeni ihraç güzergâhlarından hangilerinin daha verimli, jeopolitik, jeoekonomik ve ticari açılardan daha elverişli, çevre ve güvenlik açılarından daha faydalı olacağı konusu 1990'ların ortalarından itibaren bölgesel ve küresel politikaların öncelikli konularından birine dönüşmüş, Hazar Denizi ve Karadeniz havzalarıyla Güney Kafkasya'daki jeoekonomik durumun başlıca meselesi olarak tartışılır hale gelmiştir. Hazar'a kıyısı bulunan ya da bulunmayan her ülke, yeni boru hatlarının kendi sınırları içinden ya da kendisi açısından elverişli güzergâhlar üzerinden geçmesi için çaba harcar olmuştur. Böyle bir çabayı sergileyen ülkeler arasında Azerbaycan, Türkiye, İran, Rusya, Romanya, Bulgaristan, Gürcistan, Ukrayna, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Ermenistan gibi bölge ülkeleriyle beraber, ABD, Japonya, Çin gibi küresel ölçekte lider ülkelerin de ulusal çıkarlarını ön plana taşıdıkları gözlemlenmektedir. Uzmanlara göre, Hazar havzasında Rusya-Türkiye, İran-Türkiye,

ABD-İran ilişkileri, Rusya'nın Kafkasya ve Asya'da jeopolitik konumunu muhafaza etme isteği, Gürcistan'da cereyan eden süreçler, Dağlık Karabağ sorunu, Türkiye'de Kürt terörünün hareketlilik kazanması gibi etkenler bir yandan petrol boru hatları projelerini etkilemekte, diğer yandan bu projelerle bağlı bulunmaktadır. Mesela Rusya'nın geleneksel petrol boru hatları güzergâhları üzerindeki kontrolü koruma çabası, Çeçenistan sorununun politik yöntemlerle giderilmesi sürecinin uzaması nedeniyle büyük ölçüde zorlaşmıştır. Nitekim Azerbaycan Hükümeti ve dünyanın lider petrol şirketleri Rusya sınırlarının dışından geçen yeni ihraç hatları önerisini ortaya koymuş ve gerçekleştirmişlerdir.

Araştırmacılara göre, yalnızca Rusya'nın jeopolitik ve jeoekonomik çıkarlarına hizmet eden eski güzergâhların kullanımının sürdürülmesi, yeni boru hatlarına engel olma çalışmaları Azerbaycan'la beraber diğer bölge ülkelerinin de jeopolitik ve jeoekonomik çıkarlarıyla asla uyuşmamaktaydı. Uzmanlar, bu görüşü birkaç temel etkenle açıklığa kavuşturmaktadırlar.

Öncelikle, Hazar havzası ve Merkezî Asya'nın zengin doğalgaz rezervlerine sahip ülkelerinin çoğu stratejik öneme sahip bu rezervlerin oldukça küçük bir bölümünü kendi gereksinimlerini karşılamak, büyük bir bölümünü ise dış ülkelere satmak amacıyla üretmektedir. Dolayısıyla, üretilen doğalgazın dünya pazarlarına nakledilmesi amaçlı güvenilir ve elverişli boru hatlarına sahip bulunmak, güvenli güzergâhların tercih edilmesi gibi jeoekonomik meseleler, enerji üreticisi ülkeler açısından stratejik önemi haiz olmakla beraber, enerji güvenliklerini Hazar havzasının doğalgazıyla ilişkilendiren enerji tüketicisi ülkeler açısından da hayati ehemmiyete sahiptir. Zengin petrol ve doğalgaz rezervlerine sahip her ülke, bu ürünlerini hiçbir

baskı altında kalmadan, elverişli ve ucuz yollardan, güvenilir güzergâhlar üzerinden dünya pazarlarına ulaştırmayı, serbest piyasa fiyatları üzerinden satmayı istemektedir. Bölgenin petrol ve doğalgaz rezervlerinden yararlanan dış ülkeler ve diğer tüketiciler de enerji ürünlerini ilk elden, herhangi bir aracıyla muhatap olmadan, uygun ve istikrarlı fiyat garantisiyle satın almayı istemektedir. İki taraf da amacına, kendi ulusal çıkarlarını ön planda tutacak dış aktörlerin baskısına maruz kalmadan ulaşmayı istemektedir. Bu anlamda, Merkezî Asya ve Hazar havzasının zengin enerji rezervlerini Avrupa pazarlarıyla birleştiren alternatif güzergâhların çeşitliliği, yalnızca enerji ihracatçısı ülkeler açısından değil, enerji tüketicileri açısından da fevkalade önem arz etmektedir. Araştırmacılara göre, Hazar havzasının enerji rezervlerinin Batı'ya nakledilmesine yönelik güzergâhların yukarıda bahis konusu edilen ilk versiyonu yalnızca Rusya'nın jeopolitik ve jeoekonomik çıkarlarına uygun olup, diğer bölge ve dünya ülkelerinin beklentilerini asla karşılamamaktaydı.

İkinci olarak, savunduğu projelerin gerçekleşmesi durumunda Rusya, hem bölgenin enerji rezervleri, hem de havza ülkelerinin bağımsızlıkları üzerindeki jeopolitik baskı olanaklarını daha fazla arttırmış, Avrupa'nın enerji piyasasındaki egemenliğini pekiştirmiş olacaktı ki böyle bir gelişme ABD ve Batılı ülkeleri asla memnun edemezdi. 21. Yy.da Avrupa'nın artan enerji ihtiyacı karşısında Rusya'nın SSCB döneminde olduğu gibi Hazar havzası ve Merkezî Asya'nın petrol ve doğalgaz rezervleri üzerinde kontrolü kendi elinde tutması, stratejik önemi haiz bu enerji ürünlerinin üretimi ve ihracatı sürecindeki tekeli Batılı ülkelerin zaten ötedenberi son vermek istedikleri bir durumdu.

Üçüncü olarak, Merkezî Asya ve Hazar havzasının Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan gibi ülkeleri, sahip oldukları enerji rezervlerini serbest bir şekilde, Rusya'nın jeopolitik etki baskısıyla karşı karşıya kalmadan dünya pazarlarına ulaşmak istemekteydiler. Rusya'ya bağlı olmayacak, alternatif boru hatları ve güzergâhların yapılmasını isteyen bu ülkeler, gelecekte önemi ekonomik avantajlara sahip olmayı, küresel dünyanın ileri ülkeleriyle bütünleşmeyi, enerji alanına ilgi duyan dış ülkeler ve çokuluslu şirketlerle ortaklık ilişkileri tesis etmeyi istemekteydiler.

Dördüncü olarak, Hazar havzası ve Merkezî Asya'nın petrol ve doğalgaz projelerine katılan, uygun transit geçiş olanaklarına sahip bulunan ülkeler de yeni güzergâhlardan ve bu güzergâhlar üzerinden yapılacak petrol ihracatından belirli ölçüde pay almanın ötesinde, ek olarak jeopolitik baskı mekanizması kazanmayı da ummaktaydılar. İran, Gürcistan, Türkiye, Azerbaycan, birtakım Doğu Avrupa ülkeleri, Ukrayna vb. ülkeler boru hatlarının kendi topraklarından geçmesini istemekte ve bu arada Rusya'nın enerji ihracatı alanındaki tekeline karşı mücadele etmekteydiler.

Rusya'ya gelecek olursak, küresel enerji politikasının başlıca jeopolitik aktörlerinden bir tanesi olarak bilinir. Rusya'yı öncelikle ilgilendiren husus, Hazar havzasının petrol ve doğalgaz ürünlerin dünya pazarlarına kendi sınırları üzerinden nakledilmesi sayesinde kazanacağı transit gelirleri değil, kendi enerji ürünlerini dünya pazarlarına rakipsiz çıkarmak, Hazar havzasının enerji üreticisi ülkelerini ve bu ülkelerden enerji satın alan uluslararası aktörleri jeoekonomik baskı altında tutmak meselesidir. Yapılan araştırmalara nazaran Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan'ın petrol ve doğalgaz ürünlerinin dünya pa-

zarlarına çıkışını bir hafta süreyle engellemekle Rusya'nın elde edeceği ekonomik ve jeopolitik kâr, tüm bu ürünlerin bir yıllık transit geçiş ücretinden bile daha fazla olacaktır.

Diğer yandan, Rusya'nın kontrolünde bulunan mevcut petrol ve doğalgaz ihraç güzergâhları ve boru hatları Hazar havzasının zengin rezervlerini karşılayamamanın ötesinde, güvenli ve ekonomik açıdan verimli de değildir. Diğer yandan, söz konusu boru hatları, aktif olduğu tüm dönemlerde ne transit geçiş konusunda alınan sorumlulukların üstesinden gelmeyi başarmış, ne de ekonomik açıdan yeterli bir kapasite sergileyebilmiştir. Mesela Çeçenistan savaşı döneminde Bakü-Novorossiysk petrol boru hattı ve Bakü-Mozdok doğalgaz hattı birkaç kez patlatılmış, Azerbaycan'ın dış dünyayla enerji bağlantısı günlerce, hatta haftalarca kopmuş, dolayısıyla Azerbaycan, kendi enerji ürünlerinin ihracatını defalarca durdurmak zorunda kalmıştır. Ya da bir ton Bakü petrolünün Rusya güzergâhı üzerinden Akdeniz'e nakledilmesi, BTC üzerinden yapılan aktarmaya kıyasla %70 pahalıya mal olmaktadır.

Rusya güzergâhları bütün dönemlerde ciddi riskleri ve uluslararası tehlikeleri beraberinde getirmiş, bölge ülkelerinin jeoekonomik çıkarları yanında, geçtiği coğrafyanın su havzalarında çevre güvenliğini de tehdit etmiştir. Mesela İstanbul'un çevre güvenliği Novorossiysk'ten tankerlerle günlük yaklaşık 100 milyon varil hacminde nakledilen Rus petrolünün tehdidi altında bulunmaktadır. Merkezî Asya ve Hazar havzasından yaklaşık bu kadar petrolün daha ekleneceği düşünülürse, tehlikenin ne boyutta artacağını düşünmek zor değildir.

Azerbaycan'ın önerdiği yeni boru hatları ve koridorlar yapılması, güzergâhların çeşitlendirilmesi konusuna dönersek, uzmanlara göre bu seçenek hem sağlıklı bir rekabet ortamı oluş-

masını isteyen bölgenin enerji üreticisi ülkeleri açısından, hem de bu enerji ürünlerine talip olan tüketici ülkeler açısından memnuniyet verici olmanın yanı sıra, gelecekte bizzat Rusya açısından da oldukça güvenli ve verimli bir ihracat güzergâhının şekillenmesine yol açabilecektir. Karadeniz Boğazlarının kısıtlı kapasitesi yüzünden Rusya'nın ve Hazar'a kıyısı bulunan diğer ülkelerin ürettikleri petrolün dünya pazarlarına tam kapasiteyle nakledilememesi, boru hatları üzerinden yapılan ihracata kıyasla tankerlerle yapılan ihracatın çok daha pahalıya mal olması ve diğer bazı parametreler bu öngörüğü açıklamak için yeterli olacaktır. Uzmanlara göre, birtakım doğa olayları veya daha başka gelişmeler sonucunda, Karadeniz Boğazlarında ve petrol ürünleri ihracatında kullanılan diğer noktalarda ciddi sıkıntılar doğması ve Rusya'nın bile BTC hattına muhtaç olması, dünya pazarlarına yalnızca bu güzergâh üzerinden ulaşabilmesi de gayet ihtimal dâhilindedir.

Vurgulanması gereken bir husus da, Güney Kafkasya realitesini kabullenen ve arkasında küresel bir destek bulunan Azerbaycan'ın çokuluslu enerji projelerinin engellenemeyeceğini anlayan Rusya'nın, bölgenin alternatif ulaşım, iletişim ve enerji ihracatı güzergâhları üzerinde kontrole sahip olma iddiasından 2001 yılından itibaren vazgeçmiş olmasıdır. Bunar rağmen Rusya'nın; Merkezî Asya'da özellikle Kazakistan ve Türkmenistan'ın enerji rezervlerinin dünya pazarlarına ulaştırılması sürecini kontrol etme sevdasında olduğu ve eski tekelci konumundan taviz vermek istemediği de anlaşılmaktadır. Hazar'ın hukuki statüsü ve güvenliği konusunu bahane eden, Trans-Hazar boru hattının yapılamamasından ve bölgedeki diğer ekonomik, politik, sosyal etkenlerden faydalanan Rusya günümüzde de Merkezî Asya üzerindeki geleneksel nüfuzunu

korumakta, Batılı güç odaklarının ve “dış mihrakların” Hazar’ın Asya yakasının jeopolitik ve jeoekonomik ortamına müdahalelerini önleyebilmektedir.

Hazar’ın Avrupa yakasında ve Güney Kafkasya’da belirli ölçüde pragmatik bir yaklaşım sergileyen Rusya, bölgenin ulaşım, iletişim ve enerji güzergâhları, jeoekonomik etki mekanizmaları karşısında rekabete açık bir tavır takınmaktadır. Buna rağmen, uzmanlara göre Rusya Güney Kafkasya’daki jeopolitik etki mekanizmalarının gelecekte daha farklı yöntemlerle kullanılmasına yönelik birtakım çalışmalarını da sürdürmektedir. Özellikle Ukrayna ve Beyaz Rusya’yla sorunlu zamanlarında doğalgazın Batı’yla ulaştırılması sürecinde yaşadığı problemlerin akabinde Rusya’daki birtakım çevreler Azerbaycan’ın yıllardan beridir büyük bir çabayla gerçekleştirdiği politikaya, yani petrol ve doğalgaz ihracatı güzergâhlarının çeşitlendirilmesi politikasına büyük önem vermeye ve ilgi göstermeye başlamışlardır. Hazar’ın enerji rezervlerinin Batı’ya ulaştırılmasının en kısa, verimli ve güvenli yolunun Güney Kafkasya’dan geçtiği bir gerçektir. Bu nedenledir ki Rusya günümüzde hem Doğu-Batı, hem Basra Körfezi, hem de Güney Kafkasya güzergâhlarının gelecekteki kullanım olanaklarını incelemektedir. Uzmanlara göre, Rusya’nın Azerbaycan üzerinden İran ve Basra Körfezi istikametinde yeni ulaşım, iletişim ve enerji sistemlerini geliştirmesinin ve bu bölgede üstünlüğünü temin etmesinin önündeki tek engel ABD’nin muhlefetidir.

ABD, AB ülkeleri ve Hazar havzasının enerji rezervlerinden faydalanan diğer ülkeler de yeni boru hatlarının yapımı çalışmalarını enerji güvenliği kapsamında değerlendirmekte ve Azerbaycan’ın bu yöndeki girişimlerini desteklemektedirler. Küresel ölçekte jeoekonomik gereksinimler ve enerji

güvenliğinin dünya çapında öncelikli sorunlardan bir tanesi durumuna gelmesi, Hazar Denizi ve Merkezî Asya'nın enerji rezervlerinin üretimi ve ihracı sürecinin herhangi bir ülkenin tekelinden kurtarılmasını, ihracat güzergâhlarının çeşitlendirilmesini kaçınılmaz hale getirmekte, bu süreçlerin liberal piyasa ekonomisinin ve serbest rekabet ortamının şartları çerçevesinde, öznel etkenlere bağlı olmaksızın yürümesi zorunluluğunu ortaya koymaktadır.

Enerji güvenliklerini Hazar'ın enerji rezervleriyle ilişkilendiren Batılı ülkeler ve bu ülkelere ait çokuluslu şirketler de yeni boru hatları ve koridorların yapımını, küresel ölçekte bir enerji jeopolitiği takip eden Rusya gibi ülkelerin tekelinde bulunmayan bağımsız petrol ve doğalgaz ihracatı güzergâhlarının kullanılmasını yeğlemektedirler. Bu bağımsız güzergâhlar bölge ülkelerinin ve enerji tüketicisi ülkelerin jeoekonomik risklerini azaltmanın ötesinde, ekonomik açıdan da Rusya güzergâhlarına kıyasla oldukça ucuza mal olmaktadır.

Yeni boru hatları ve koridorların yapımı Azerbaycan'la beraber Kazakistan ve Türkmenistan gibi Hazara havzası ülkeleri açısından da, enerji ürünlerini serbest bir şekilde, kimsenin baskısı altında kalmadan dünya pazarlarına ulaştırma imkânı sunması bakımından hayati önemi haizdir. Hazar havzasında petrol ve doğalgaz ürünleri ihracatı açısından en elverişsiz konuma sahip bulunan ülkeler Türkmenistan ve Kazakistan'dır. Yapılan araştırmalar, bu ülkelerin yeni ve zengin petrol ve doğalgaz sahalarında ürettikleri enerji rezervlerini dış pazarlara ulaştırma konusunda yakın gelecekte ciddi sorunlarla karşılaşacaklarını ortaya koymaktadır. Mesela Kazakistan'a ait Kaşagan sahasında üretilen petrol

önümüzdeki on yılda yıllık yaklaşık 100 milyon ton kapasitesine ulaşacaktır ki Kazakistan bu petrolün ihracatını temin edebilecek bağımsız, verimli ve güvenilir bir güzergâha sahip bulunmamaktadır. Petrol ihracatı kapasitesini yakın gelecekte 100 milyon tona ulaştırması durumunda Kazakistan ciddi bir sorunla karşı karşıya kalacaktır. Kazakistan ve Türkmenistan'ın mevcut boru hatları ve diğer ihraç güzergâhlarının tamamını kullanmaları durumunda bile, Rusya üzerinden (Tengiz-novorossiysk ve Uzen-Samara hatlarından) yılda 30 ila 40 milyon ton arası, tankerler ve demiryolu aracılığıyla Azerbaycan'dan geçmek suretiyle Bakü-Supsa boru hattı ve diğer güzergâhlar üzerinden de yılda 10 ila 20 milyon ton arası petrol ihraç edebilecekleri öngörülmektedir. Kazakistan ve Türkmenistan'ın ihraç ettikleri petrolün günümüzde Rusya ve Azerbaycan üzerinden Karadeniz'e aktarıldığı ve buradan tankerlerle Akdeniz'e götürüldüğü göz önünde tutulursa, Karadeniz Boğazlarından geçen 80-100 milyon tonluk petrol yüküne bu iki ülkenin 50-100 milyon tonluk petrol ihracatının da eklenmesiyle Karadeniz Boğazlarının karşı karşıya kalacağı güçlük tahmin edilebilir. Diğer yandan, doğalgaz ihracatı konusunda da Türkmenistan gitgide daha fazla sorunla karşılaşmakta ve ihracat kapasitesi üretim kapasitesini kesinlikle karşılayamamaktadır.

Son zamanlarda Azerbaycan gibi Kazakistan ve Türkmenistan da petrol ve doğalgaz ihracatı güzergâhlarının çeşitlendirilmesi politikasına ağırlık vermiş, Batı Kazakistan'dan Çin'e, Türkmenistan'dan İran'a ve iki ülkeden de Hazar'ın dibinden geçerek Azerbaycan ve Güney Kafkasya üzerinden Avrupa'ya uzanacak olan yeni petrol ve doğalgaz boru hatlarının yapımıyla ilgili ön çalışmalara başlamışlardır. Uzmanlara göre, söz ko-

nusu boru hatlarının yapımı bir yandan zorunlu bir ihtiyah haline gelmiştir, diğer yandan ise bölgenin enerji rezervlerine yönelik tahminler göz önünde bulundurulursa, bu hatların verimliliğinden asla şüphe edilmemesi gerekmektedir. Merkezî Asya ve Hazar'ın enerji rezervlerinin dünya pazarlarına daha 50 ila 100 yıl boyunca nakledileceği öngörüsünden hareket edersek, bölgede çokuluslu yeni boru hatlarının yapımına ne denli büyük ihtiyaç duyulduğu daha iyi anlaşılabacaktır.

Yeni petrol ve doğalgaz boru hatları gerçekte Hazar havzası ve Merkezî Asya ülkelerinin enerji rezervlerini dünya pazarlarına kendi kontrolünde ve Basra Körfezi üzerinden aktarmalarını sağlamaya çalışan İran açısından da önemli kazanımlara neden olabilir. Fakat bu durumda yeni boru hatlarının İran'dan geçmekle Basra Körfezi üzerinden dünyaya açılması icap etmektedir. Hazar havzasının ikinci büyük ülkesi konumundaki İran, kıyı ülkelerinin ve Merkezî Asya'nın enerji rezervlerinin Rusya'nın kontrolündeki geleneksel güzergâhlar dışından dünya pazarlarına ulaştırılması düşüncesini ilk günden itibaren etkin bir şekilde savunmakta ve Azerbaycan'ın bu yöndeki önerilerini desteklemektedir. Elbetteki İran'ın bu girişimlerinin arkasında Avrupa ülkelerinin enerji ihtiyacının karşılanması amacı değil, kendi jeopolitik ve jeoekonomik çıkarlarını temin etme isteği vardır. İran'ın yeni boru hatları ve koridordan birtakım beklentileri bulunmaktadır ve bu beklentilerin jeopolitik, jeoekonomik sonuçları önceden ciddi bir şekilde hesaplanarak göz önünde bulundurulmuştur.

Öncelikle İran, yeni boru hatları ve koridorları sayesinde ABD ve Batılı ülkeler tarafından kendisine karşı uygulanan ekonomik ambargoyu delmeye çalışmaktadır. İkinci olarak, Hazar havzasında uygulamaya konan çokuluslu enerji projele-

rini ve Batılı ülkelerin havzaya girişini engelleyemeyeceğini anlamasının ardından, bari havzadan yapılacak olan ihracat üzerinde herhangi bir şekilde kontrol mekanizmasına sahip bulunmak istemiştir. Üçüncü olarak, kendi sınırları içinden uzanacak yeni boru hatları sayesinde İran Rusya'nın bölge ve özellikle de Hazar'a kıyısı bulunan ülkeler üzerindeki nüfuzunu azaltmayı, kendi etkinliğini arttırmayı hedeflemiştir. Dördüncü olarak, diğer ülkeler gibi İran da Hazar havzasından ihraç edilen enerji rezervlerinden belirli bir transit geçiş ücreti almayı ummuştur. Bu nedenledir ki, Azerbaycan'ın uluslararası konsorsiyumla beraber ürettiği petrol ve doğalgazın dünya pazarlarına ulaştırılacağı güzergâhların belirlenmesi sürecinde İran kendi topraklarının ve Basra Körfezi'nin kullanılması önerisini ortaya atmıştır.

Uzmanlara göre, İran güzergâhı diğer seçeneklere kıyasla ekonomik açıdan daha verimlidir. Ne var ki İran'ın siyasal rejimi, takip ettiği jeopolitik çizgi ve dış dünyayla ilişkileri projede söz sahibi ülke ve şirketlerin işine gelmemekteydi. Bu nedenle, ekonomik avantajlarına rağmen İran güzergâhı ABD ve diğer Batılı ülkeler tarafından kesin bir şekilde reddedilmiştir. İran, bütün çabalarına rağmen, Türkmenistan'dan çekilen küçük bir doğalgaz hattı istisna tutulmakla, Hazar havzasından Batı'ya uzanan tüm boru hatları ve güzergâhların dışında kalmıştır. Daha önce de vurguladığımız üzere, bu dışlanmanın temel nedeni İran'ın coğrafi açıdan uygunsuzluğu değil, pek çok Batılı ülkenin ve bu arada ABD'nin de güvenini kazanamamış olması, Batı'nın İran'la küresel düzeyde bir mücadelenin içinde bulunması ve İran'a ekonomik ambargo uygulamasıdır.

Batılı ülkelerin kendisine uyguladıkları ekonomik ambargoyu delmek amacıyla İran enerji alanında Azerbaycan, Kazakistan

ve Türkmenistan'la ilişkilerini geliştirmek, bu ülkelerin fazla petrolünü ve doğalgazını alarak Basra Körfezi üzerinden dünya pazarlarına ulaştırmak için çaba göstermektedir. Bu süreçte İran; Kazakistan ve Türkmenistan'ın petrol ve doğalgaz ihracatı konusunda karşılaştıkları sıkıntılardan da faydalanmaktadır. Fakat havza ülkelerinin fazla petrolünü ve doğalgazını satın alarak Basra Körfezi üzerinden ihraç edebilmek için yeterli boru hatları, ulaşım araçları ve limanlara sahip bulunmaması İran'ın öncelikli sorunlarından bir tanesidir. Çünkü İran üzerinden geçecek bir çokuluslu petrol ya da doğalgaz boru hattı seçeneği coğrafi ve ekonomik açılardan elverişli olmakla beraber, ABD ve diğer Batılı ülkeler tarafından başından beri kesin bir dille reddedilmiştir.

Hazar havzasından dünya pazarlarına uzanık yeni boru hatlarının yapılması düşüncesi bölge ülkelerinden Gürcistan, Ukrayna ve Türkiye tarafından, Bulgaristan, Romanya, Polonya gibi Doğu Avrupa ülkeleri ve Baltık ülkeleri tarafından da desteklenmiştir. Fakat tüm bu ülkeler boru hatlarının geçeceği güzergâh konusunda ulusal çıkarlarından ve aralarındaki rekabetten kaynaklanan görüş farklılıkları içinde bulunmaktaydılar. Mesela Azerbaycan ve Kazakistan petrolünün nakledildiği Bakü-Supsa boru hattının devamı olarak Karadeniz dibinden Avrupa'ya yeni boru hattı yapımı projesini söz konusu ülkeler farklı şekillerde görmek istemekte ve yorumlamaktadırlar. Ukrayna boru hattının devamının Odessa-Brodi güzergâhını, Bulgaristan Burgas güzergâhını, Romanya ise Köstence güzergâhını takip etmesini istemektedirler.

Günümüzde Azerbaycan ve Kazakistan'la beraber daha önce zikredilen diğer ülkelere de desteklenen yeni petrol ve do-

ğalgaz hatlarının yapımı ve ihraç güzergâhlarının çeşitlendirilmesi düşüncesi, konuyu kendi enerji ve transit geçiş çıkarları çerçevesinde değerlendiren Türkiye tarafından olumsuz karşılanmaktadır. Yeni petrol ve doğalgaz boru hatları yapımına ilişkin Azerbaycan'ın girişimlerinin gerçekleşmesi durumunda ekonomik, politik, jeostratejik açılardan, bölgesel ve küresel çapta ilave jeopolitik etki mekanizmalarına sahip bulunmak açısından ve İstanbul'un bir çevre felaketi tehdidinden kısmen kurtulması bakımından da gerçekte en kârlı çıkacak ülke Türkiye'dir. BTC'nin gerçekleşmesi sayesinde Türkiye, Hazar havzası ve Merkezî Asya'nın zengin enerji rezervlerinin ihracatı ve dolayısıyla enerji ihracatçısı ülkeler üzerinde bir zamanlar Rusya'nın sahip bulduğu etki mekanizmalarını kendi eline almış durumdadır. Diğer yandan Türkiye, enerji konusunda Rusya, İran ve Irak'a bağlı olmaktan da bütünüyle kurtulmuştur. Merkezî Asya ve Hazar havzasının petrol ve doğalgaz rezervlerinin nakledildiği güzergâhların geçtiği Türkiye küresel ölçekte enerji politikasının merkezî ülkelerinden bir tanesine dönüşmüştür. Karadeniz ve Akdeniz arasında başlıca transit geçiş ülkesi olarak Türkiye Avrupa ve Avrasya ülkeleri üzerinde ciddi bir jeopolitik etki mekanizmasına sahip bulunmuştur. 2012-2013 yıllarında Azerbaycan'la imzaladığı Trans-Anadolu doğalgaz ihraç hattı, TANAP ve TAP projelerine ilişkin anlaşmalar gelecekte Türkiye'ye bölgedeki doğalgaz ihracatı üzerinde de elverişli bir konuma sahip olma imkânı verecektir.

BTC'nin kullanıma açılmasıyla beraber Hazar havzası ve Güney Kafkasya üzerinde Rusya'nın jeopolitik ve jeoekonomik etkisi, petrol ve doğalgaz koridorları ve güzergâhları üzerindeki tekeli konumu büyük ölçüde zayıflamış, Türkiye'nin konumu ise aynı oranda pekişmiştir. Rusya, bölge ülkelerinin enerji re-

zervlerinin dünya pazarlarına ulaştırılması ve ihracatı üzerideki kontrolü kaybetmiş, buna karşılık Türkiye böyle bir kontrolü elinde tutma olanağı kazanmıştır. Diğer yandan Rusya'nın Avrasya'daki konumunun zayıflamasından da yararlanan Türkiye, bölge üzerideki jeopolitik etkisini arttırmış, enerji değişimi konusunda jeoekonomik çıkarlarını temin etmiş, jeopolitik ve jeoekonomik açılardan, enerji ve transit geçiş açılarından Rusya ve AB'yle eşit konuma ulaşmak gibi yıllardan beridir kurduğu hayali gerçekleştirmiş, buna yönelik anlaşma ve mutabakatlar imzalamıştır. Nihayetinde Türkiye; Rusya'yla AB ülkeleri arasında enerji değişimi, petrol ve doğalgaz transit zincirinde belirleyici halkalardan bir tanesine dönüşebilmiştir. Rusya'nın enerji alanında Ukrayna ve Beyaz Rusya'yla istikrarsız ve çelişkili ilişkilerinden faydalanan Türkiye, Avrupa'ya petrol ve doğalgaz sağlayan sistemde öncelikli transit ülke konumuna ulaşma politikasını takip etmiştir.

Hazar havzası ve Merkezî Asya'nın petrol ve doğalgaz ürünlerini dünya pazarlarına nakledecek boru hatlarının yapıyla ilgilenen ülkeler arasındaki ilişkileri şekillendiren başlıca etkenlerden bir tanesi söz konusu boru hatlarının, ulaşım ve iletişim koridorlarının hangi ölçütlerle değerlendirilmesi, jeoekonomik, jeopolitik ya da daha başka parametrelere göre belirlenmesi meselesidir. Mesela Rusya Hükümeti ve Rus siyasetbilimciler, kendi ülkelerinden geçen ihraç güzergâhlarının "her açıdan diğerlerine faik" olduğunu hiçbir delil göstermeden, fakat ısrarla yinelerken, Trans-Kafkasya ve Trans-Hazar gibi güzergâhları "jeopolitik mahiyeti haiz" olmakla suçlamakta ve bunlara karşı koymaktadırlar.

Eski ve yeni boru hatları ve ihraç güzergâhları konusunda Azerbaycan'ın da kendine göre argümanları ve belirli bir yakla-

şımı bulunmaktadır. Rusya'nın tutumu yalnızca kendine yakın Ermenistan ve İran gibi ölkelerce desteklendiğı halde, Azerbaycan'ın tutumu pek çok dünya ölkesinin, karşılıklı çıkarların göz önünde bulundurulmasını yeğleyen jeoekonomik aktörlerin tutumuyla örtüşmektedir. Azerbaycan'ın yaklaşımı ve bunun sonuçları olan BTC, Bakü-Supsa gibi petrol hatları, BTE, TANAP, TAP gibi doğalgaz hatları, TRACECA gibi ulaşım ve iletişim koridoru ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı gibi çokuluslu projeler bölge ölkelerinin de, bölge dışından aktörlerin de ekonomik ve politik ihtiyaçlarını, güvenlik önceliklerini karşılayan, jeopolitik aktörlerin tümünün ortak çıkarlarına hizmet eden projelerdir. Söz konusu projelerin bir artı yönü de güvenilirliği, bağımsızlığı, hiçbir jeopolitik aktöre bağımlı bulunmamasıdır.

2.3. AZERBAYCAN'IN ENERJİ İHRACATINI ÇEŞİTLENDİRME POLİTİKASI VE BÖLGENİN GENEL JEOEKONOMİK DURUMU ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

1990'ların başlarından itibaren Hazar Denizi ve Karadeniz havzalarıyla Güney Kafkasya'nın jeopolitik durumunu, stratejik hedeflerini ve bu sırada Azerbaycan'da ulusal çıkarlarını doğrudan etkileyen faktörlerin başında enerji alanında dış dünyayla ilişkilerin geliştirilmesi, enerji rezervlerinin bağımsız güzergâhlar üzerinden dünya pazarlarına nakledilmesi, daha güvenli ve ekonomik açıdan da daha verimli yeni güzergâhların bulunması konuları gelmektedir. Bağımsız enerji ihracatı politikası 20. Yy. sonlarından itibaren yalnızca Azerbaycan'ın değil, SSCB'nin parçalanmasının akabinde ortaya çıkan tüm enerji ihracatçısı ölkelerin, diğer yandan Hazar havzasında enerji

üretimiyle ilgilenen tüm uluslararası aktörlerin de jeopolitik ve jeoekonomik sorunlarından bir tanesine dönüşmüştür.

Hazar havzası ülkeleri arasında alternatif ihraç güzergâhları konusunu ileriye dönük stratejik bir hedef olarak ilk kez somut bir biçimde gündeme getiren ve ortaklarının yardımıyla adım adım gerçekleştirmeye çalışan ülke de Azerbaycan'dır. Hazara havzasının ve Merkezî Asya'nın enerji ürünlerinin dünya pazarlarına ulaştırılması konusunda Azerbaycan'ın, Rusya'dan daha farklı bir projeye ortaya çıkması, Rusya ve İran hariç bölge ülkelerinin hemen hemen hepsi, yani Türkiye, Gürcistan, Kazakistan, İran, Ukrayna, Türkmenistan tarafından, bu arada dünyanın lider ülkeleri konumundaki ABD, Japonya, Çin ve AB ülkeleri tarafından da desteklenmiştir.

Azerbaycan'ın enerji ihracatı politikasının ve doğrultuda başlattığı tüm girişimlerin temelinde Hazar Denizi ve Merkezî Asya'yla bölgenin başlıca enerji tüketicilerini ve dünyanın enerji pazarlarını birbirine bağlayacak olan alternatif, bağımsız ve çok seçenekli enerji koridorlarının, boru hatlarının yapımı hedefi bulunmaktaydı. Gelecekte Hazar havzası ve Merkezî Asya'da üretilecek olan, Rusya'nın Novorossiysk Limanı, mevcut ihraç hatları, Karadeniz Boğazları ve diğer altyapı olanaklarının nakil kapasitesinin dışına taşan milyonlarca ton petrol ve milyarlarca metreküp doğalgazın Avrupa ve dünya pazarlarına ulaştırılması bu yeni koridorlar ve boru hatları sayesinde mümkün olabilirdi.

Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev, yeni enerji stratejisini belirlerken, Hazar'ın zengin enerji rezervlerinin dünya pazarlarına ulaştırılmasında çeşitlendirilmiş ve çok seçenekli güzergâhlar konusuna başından beri büyük bir önem atfetmiştir. Cumhurbaşkanı Aliyev'e göre bu konu

Azerbaycan'ın hem bölgesel, hem de küresel ölçekte konumunu pekiştirmesine, enerji alanında jeoekonomik güvenliğini sağlamasına katkıda bulunacak önemli bir etkeni. Azerbaycan Hükümeti 1994 yılından itibaren Hazar'ın kendine ait sektöründe Yüzyılın Anlaşması çerçevesinde Batılı şirketlerle beraber üretim yapmak ve enerji ürünlerini hiçbir jeopolitik güç odağının baskısı altında kalmadan, serbest güzergâhlar üzerinden dünya pazarlarına ulaştırmak amaçlı çalışmalara başlamış bulunuyordu. Yeni enerji pazarlarının ve ihracat güzergâhlarının aranarak bulunması ve çeşitlendirilmesi çalışmalarını Azerbaycan Hükümeti daha sonraki yıllarda da sürdürmüştür.

Aradan geçen zamanda Azerbaycan, petrol ve doğalgaz ürünlerini bağımsız ihraç güzergahları üzerinden ve elverişli fiyatlarla Türkiye ve Avrupa pazarına ulaştırmanın yanı sıra, eskiden aynı jeopolitik mekân çerçevesinde bulunduğu komşularının iç pazarlarında da kendine yer edinmek amacıyla çalışmalara başlamıştır. Azerbaycan'ın bu çalışma programı çerçevesinde uyguladığı çokuluslu enerji politikasının başlıca yönelimlerinden bir tanesi Karadeniz havzasının ve Post-Sovyet coğrafyasının diğer bölgelerinde bulunan ülkelerin enerji gereksiniminin karşılanması sürecine etkin bir biçimde katılmaktan ibarettir.

Azerbaycan Hükümeti enerji güvenliği konusunda ikinci ana etken olarak ihraç koridorları ve boru hatlarının bölgesel güvenliği konusunu ön planda tutmuştur. Bu açıdan temel sorun, boru hatları güzergâhının doğru belirlenmesi olmuştur. Güzergâhın geçeceği coğrafya, güzergâh üzerindeki ülkelerin istikrarlı, güvenilir ve sağlam bir sosyal yapıya sahip bulunmaları ve diğer meseleler bu noktada önem kazanmıştır. Ortaklarıyla

müzakere sürecinde Azerbaycan tüm güçlüklere rağmen, Hazar'da konsorsiyum çerçevesinde üretilecek petrolün ihracatı açısından en güvenilir ve elverişli g zerg hi belirlemeye muvaffak olmuştur.

Yeni  okuluslu petrol ve doğalgaz güzergahlarının hangi ülkelerden geçeceğine, Karadeniz'e, Akdeniz'e ve Baltık Denizi'ne ne şekilde ulaşturulacağına ilişkin müzakereler hem bölgesel, hem de küresel ölçekte sürdürülmüş, müzakere sürecinde pek çok görüş ve öneri ortaya konmuştur. Uzun müzakereler sonucunda, 1995 yılında, Rusya ve İran istisna olmakla pek çok ülke ve şirket, ana petrol ve doğalgaz ihracatı g zerg hi olarak Batı yönünde BTC ve Bakü-Supsa petrol boru hatlarının, BTE doğalgaz boru hattının yapılması önerisini mantıklı bulmuştur.

Azerbaycan'ın takip ettiği yeni koridor ve boru hatları politikasının temelini oluşturan ölçütlerden bir tanesi de, projelerin bölge ülkelerinin ortak rızası ve mutabakatıyla gerçekleştirilmesi, havzada işbirliği ortamının oluşturulması, belirlenecek yeni güzergâhların bölgesel gerilimin azaltılmasına ve bölge ülkelerinin hepsinin refah düzeyinin iyileştirilmesine katkıda bulunması, Hazar havzasının enerji üretici ülkeleri açısından Batılı ülkelerle eşit şartlara dayalı işbirliği ve ortaklık ortamının temin edilmesinden ibarettir. Ne var ki Azerbaycan'ın Hazar havzasında Batılı şirketlerle ortaklaşa çokuluslu petrol ev doğalgaz projelerini gerçekleştirmeye, bağımsız ve alternatif ihraç güzergâhları belirlemeye yönelik çalışmaları ilk günden itibaren Rusya'nın ciddi bir m halefetiyle karşı karşıya kalmıştır. Rusya'nın i  ve dış politika kurumları, resmî ve gayiresm  çevreleri arka arkaya yaptıkları açıklamalarda Azerbaycan karşıtı görüşlerini orta-

ya koymaya başlamışlardır. Söz konusu dönemde Azerbaycan tarafı, olağanüstü çabalar ve birtakım ekonomik tavizler sayesinde Rusya'nın saldırgan tutumunu belirli ölçüde yumuşatmaya muvaffak olmuştur. Rusya'nın transit geçiş konusundaki menfaatlerinin ve jeopolitik çıkarlarının temin edilmesi amacıyla 1997 yılında Azerbaycan'la bu ülke arasında Bakü-Novorossiysk boru hattının tekrar değerlendirilmesine ilişkin özel bir anlaşma imzalanmıştır. Söz konusu dönemde Azerbaycan'ın Bakü-Novorossiysk boru hattına asla ihtiyacı bulunmamaktaydı, bu anlaşmadaki transit geçiş şartları ne Azerbaycan'ı, ne de Hazar'da ortak faaliyette bulunduğu ülke ve şirketleri memnun etmekteydi. Bakü-Novorossiysk boru hattı ne ekonomik, ne de jeopolitik açıdan elverişli bir projeydi. Transit ücretlerinin çok yüksek olması bir tarafa, yüksek kalitedeki Azerbaycan petrolünün Kazakistan'a ait Tengiz sahasından gelen düşük kaliteli ve kükürtlü petrole karıştırılarak değerini kaybetmesi ve petrol ihracatının gelecekte de Rusya üzerinden gerçekleştirilmesi düşüncesinin ne Azerbaycan, ne de Avrupalı ortaklar açısından memnuniyet verici olmayarak sürekli bir jeopolitik baskı aracına dönüşebileceği ihtimali göz önünde bulundurulmalıydı.

Uzmanlara göre, 1990'ların sonlarında Rusya aslında Azerbaycan'ın Hazar havzasında lider dünya ülkeleri ve büyük petrol şirketleriyle ortaklaşa gerçekleştirdiği projelere, yeni petrol ve doğalgaz boru hatlarının yapımına yönelik girişimlere ciddi boyutta engel olabilecek güçte değildi. Söz konusu dönemde uluslararası arenada özel bir desteğe sahip bulunan Azerbaycan üzerinde Rusya'nın büyük bir baskı oluşturması da kolay değildi. Bu nedendir ki Rusya'da pragmatik düşünebilen birtakım çevreler, Bakü-Novorossiysk boru hattına ilişkin anlaş-

mayla Azerbaycan'a en azından birtakım sorumlulukların yüklenmesini istemişlerdir. 1997 yılında Rusya; petrolünün belli bir bölümünü (yıllık 10 milyon ton civarında) 15 yıl süreyle ve Rusya'nın belirleyeceği tarife üzerinden Bakü-Novorossiysk hattıyla dünya pazarlarına çıkarma sözünü alabilmek amacıyla Azerbaycan üzerinde baskı oluşturmaktaydı. Azerbaycan'ın bu şartları kabullenerek jeopolitik çıkarlarından kolayca taviz vermesi elbette ki düşünülemezdi. Zira Rusya'nın belirlediği tarifenin elverişsizliği bir tarafa, söz konusu dönemde Azerbaycan, Novorossiysk'e gönderebileceği fazla petrole de sahip bulunmamaktaydı. Buna rağmen, her ne suretle olursa olsun Rusya'nın kısmen sakinleştirilmesi gerekmektedir. Azerbaycan tarafı tüm etkenleri ve mevcut durumu göz önünde bulundurmak suretiyle Rusya'yla tavizli bir anlaşma imzalanmasını onaylamıştır. Rusya'nın ısrarla üzerinde durduğu yıllık petrol hacmi ve anlaşmanın 15 yıl geçerli olması şartları Azerbaycan'ın çabalarıyla değiştirilerek "yıllık 5 milyon ton civarında" ve "uzun süreli" ifadeleriyle değiştirilmiştir. Bu sayede Azerbaycan, birtakım Merkezî Asya ülkelerinden farklı olarak, jeopolitik ve jeoekonomik alanda Rusya'yla gerilen ilişkilerini ciddi ve somut sorumluluklar yüklenmeden ve kendi manevra özgürlüğünü de kısıtlamadan düzeltebilmiştir.

Bakü-Novorossiysk güzergâhının başlıca olumsuz yönleri arasında, güzergâhın geçtiği Kuzey Kafkasya'nın istikrarsız ve suç oranı yüksek bir bölge oluşu, Rusya'nın bir ortak olarak güvenilirliğinin kalmaması, Karadeniz Boğazlarının geçiş kapasitesinin düşüklüğü ve ihraç olanaklarının kısıtlılığı da zikredilebilir. Söz konusu boru hattının güvenli ve istikrarla kullanılabileceğini günümüzde bile kimse, hatta bizzat Rusya da garanti edememektedir. 1997 anlaşmasına nazaran Rusya, bahsi ge-

çen güzergâh üzerinden Novorossiysk'e nakledilen Azerbaycan petrolünün her tonundan 15.67 ABD doları tutarında transit ücreti almaktadır.

Petrolün gemilerle Akdeniz'e nakledilmesi için gereken harcamaya (her ton için yaklaşık 4 ABD doları) da eklenince ve anlaşmanın yapıldığı dönemde petrolün dünya pazarlarındaki fiyatının 30 doların altında olduğu göz önünde bulundurulunca, Bakü-Novorossiysk güzergâhının ne kadar pahalı ve elverişsiz olduğu açıkça anlaşılmaktadır.

Anlaşılabacağı üzere Azerbaycan, Hazar havzası ülkeleri arasında bir mutabakatın sağlanması ve yeni petrol ihracatı güzergâhları konusunda Rusya'nın memnuniyetsizliğinin giderilmesi amacıyla, ilk başlarda kendi petrolünün ekonomik açıdan asla verimli olmayan Rusya güzergâhı üzerinden naklini kabul etmiştir. Hazar'ın Azerbaycan sektöründe üretilen petrolün Karadeniz'e ulaşmasını sağlayan ilk uluslararası boru hattı da BTC değil, Bakü-Novorossiysk hattı olmuştur. SSCB'nin parçalanmasının ve Rusya'dan ham petrolün Azerbaycan'daki rafinerilere gönderilmesine son verilmesinin ardından ilk kez olarak Bakü-Novorossiysk hattı bu kez ters yönde, Bakü'den Novorossiysk'e Azerbaycan ham petrolünün taşınması ve Karadeniz'den tankerlerle dünya pazarlarına ulaştırılması amacıyla kullanılmaya başlanmıştır. Gerçekte söz konusu dönemde bu hat, demiryolu aracılığıyla Gürcistan'ın Karadeniz limanlarına ulaşma seçeneği dışında, Azerbaycan petrolünün dış pazarlara çıkarılmasına olanak veren tek seçenektir. Azerbaycan'ın henüz yurtdışına çok az miktarda petrol satabildiği de göz önünde tutulursa, Rusya'nın Bakü-novorossiysk hattından kazanacağı transit gelirini önemsemeyeceği de ortadaydı. Buna rağmen Rusya, Azerbaycan'dan dünya standartlarının çok

üzerinde, ton başına 15.67 ABD doları transit geçiş ücreti almıştır. Uzmanlara göre, söz konusu dönemde Rusya'yı asıl ilgilendiren bu transit ücreti değil, bağımsız dış politika ve enerji politikası izleme çabası sergileyen bir ülkeye karşı, bu ülkenin dış dünyayla tek bağlantısı konumundaki Novorossiysk hattını jeopolitik bir baskı aracı olarak kullanmaktan ibaretti. Bu durumda Rusya dilediği zaman Azerbaycan'ın petrol ihracatını durdurma ve bu ülkeyi kendine bağımlı hale getirme imkânı kazanmış oluyordu.

Novorossiysk güzergâhı birtakım diğer olumsuzluklarına da Azerbaycan açısından asla elverişli bir seçenek olamazdı. Bağımsız bir ülkenin jeoekonomik çıkarları üzerinde baskı mekanizması olarak kullanılmaya müsaitliği, nakil masraflarının ve transit geçiş ücretlerinin yüksek oluşu, kısıtlı kapasitesi, kaliteli ve pahalı Azerbaycan petrolünün Novorossiysk Liman'ında ucuz Sibiryâ ve Kazakistan petrolüyle karıştırılması gibi etkenler söz konusu güzergâhı Azerbaycan açısından büsbütün elverişsiz yapmaktaydı. Buna rağmen, Hazar havzasında gerçekleştirdiği yeni enerji politikası çerçevesinde Rusya'yla jeoekonomik ilişkiler alanında yaşanan gerilimi bir ölçüde azaltmak ve birtakım tavizlerle vermekle işbirliği açısından olumlu bir ortam oluşturmak amacıyla Azerbaycan, ekonomik çıkarlarına uymadığı halde, ham petrolünün bir bölümünün novorossiysk üzerinden naklini kabul etmiştir. Bakü-novorossiysk boru hattı üzerinden petrol ihracatı yapılması konusunda tarafların sorumluluklarını tespit eden anlaşmalar 16 Şubat 1997 tarihinde Bakü'de Azerbaycan Uluslararası Operasyon Şirketi ve Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi ile Rusya'nın Transneft Şirketi arasında imzalanmıştır. Azerbaycan'da Üretilen İlk Petrolün Rusya Üzerinden

Nakledilmesi Anlaşması ve Karşılıklı Mutabakat Memorandumu da imzalanan resmî belgeler arasında bulunuyordu.

Söz konusu dönemde Azerbaycan'ın uluslararası enerji boru hatları ve koridorları politikası ABD, AB ülkeleri, Türkiye ve diğer bazı ülkelere de desteklenmiş ve böyle bir destek Hazar havzasındaki enerji projelerine engel olmaya çalışan Rusya, İran gibi bölge ülkelerinin, bazı diğer güç odaklarının çabalarının etkisiz kalmasına yol açmıştır.

Hazar'da Azerbaycan petrolünün üretilmesini ve nakli temalı bir kutlama toplantısı 12 Kasım 1997 tarihinde Azerbaycan'ın başkenti Bakü'de gerçekleştirilmiştir. Yüzyılın Anlaşması çerçevesinde deniz dibinden çıkarılan ilk Azerbaycan petrolünün Bakü-Novorossiysk hattı üzerinden dünya pazarlarına nakledilmesi de aynı gün başlamıştır. Böyle bir başlangıç bağımsız Azerbaycan Cumhuriyeti'nin petrol politikasının önemli bir zaferi olarak değerlendirilebilir. Bakü-Novorossiysk güzergâhının kullanıma açılması Azerbaycan-Rusya ilişkilerini olumlu yönde etkilemiş, iki ülke arasında dostluk ve işbirliği ortamının korunmasına, Azerbaycan petrollerinden kazanç sağlayan Rusya'nın jeoekonomik çıkarlarını kısmen temin etmesine yol açmıştır.

Hazar Denizi'nin batı yakasındaki petrol rezervleri Azerbaycan tarafından üretilmektedir ve bu petrolün çeşitli güzergâhlar üzerinden dünya pazarlarına ulaştırılması sürecinde kullanılan önemli boru hatlarından bir tanesi Batı İhraç Hattı adı verilen Bakü-Supsa hattıdır. Azerbaycan petrolünün Gürcistan'ın Karadeniz limanlarına ulaştırılmasını amaçlayan Bakü-Supsa hattı Bakü-Novorossiysk hattının alternatifi olarak değerlendirilmekteydi.

Yıllık kapasitesi azami 10 milyon ton, uzunluğu yaklaşık 900 kilometre olan ve 565 milyon ABD dolarına mal olan Bakü-Supsa hattı AB'nin Trans-Avrasya (TRACECA) İpek Yolu projesi çerçevesinde Azerbaycan'la Gürcistan'ı birleştiren ilk jeoekonomik uluslararası projedir. Günümüzde bu hat üzerinden Kazakistan ve Azerbaycan petrolleri Gürcistan'ın Karadeniz limanı Supsa'ya aktarılmakta, buradan tankerlerle Türkiye, Ukrayna ve Doğu Avrupa pazarlarına nakledilmektedir. Bu hatın devamı olarak Karadeniz dibinden Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan'a uzanacak boru hatlarının yapımı son zamanlarda ilgili çevrelerin görüşme konusudur.

Bakü-Supsa petrol boru hattını onararak kullanmaya başlamak suretiyle Azerbaycan, petrol ihracatını belirli ölçüde Rusya'nın jeopolitik baskısından kurtarmış, Yüzyılın Anlaşması çerçevesinde asıl üretimin başlayacağı zamana kadar kendi petrolünü yurtdışına nakletme olanağı kazanmıştır.

Bakü-Supsa hattının kullanımı Gürcistan ve Azerbaycan'ın bağımsızlıklarının pekişmesine katkıda bulunmak, Gürcistan, Azerbaycan ve Türkiye arasında stratejik ortaklık ilişkilerinin oluşmasına ve gelişmesine olanak vermek gibi jeopolitik sonuçlara da yol açmıştır.

Azerbaycan'ın stratejik enerji rezervlerinin dünya pazarlarına güvenli bir şekilde ulaştırılmasını sağlayan, Hazar havzasında jeopolitik durumun ve küresel ölçekte enerji politikalarının büsbütün değişmesine neden olan asıl güzergâh; Yüzyılın Anlaşması çerçevesinde planlanarak yapımına 1999 yılında başlanan ve 2005 yılında tamamlanarak kullanıma açılan Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Ana Petrol İhraç Hattı olmuştur. Hazar havzasının ve özellikle Hazar'ın Azerbaycan sektöründeki petrol rezervlerinin dünya pazarlarına ulaştırılması amacıyla

yapılan bu büyük proje, dünyayı önde gelen petrol şirketleriyle 1994 yılında Yüzyılın Anlaşması'nı imzalayan Azerbaycan Cumhuriyeti'nin girişimleriyle gerçekleştirilmiş, daha sonraki yıllarda ABD, Türkiye, Kazakistan, Gürcistan, AB ülkeleri tarafından da desteklenmiş ve oldukça ciddi çabalar sayesinde gerçekleştirilebilmiştir.

BTC çevresinde jeopolitik ve jeoekonomik tartışmalara, ülkeler arası müzakereler hattın inşaatı tamamlanıncaya kadar sürüp gitmiştir. Boru hattının yapımına ilişkin düşünce ortaya çıkar çıkmaz, hattın güzergâhına (gececeği ülkelerin durumuna) dair pek çok proje ortaya atılmış, fakat temel ekonomik, jeopolitik ve jeostratejik parametreler açısından Bakü-Tiflis-Ceyhan güzergâhı tercih edilmiştir.

BTC'nin yapımına ilişkin düşünce ilk kez 1993 yılında Azerbaycan'la Türkiye arasında imzalanan bir anlaşmayla resmen ortaya konmuş oldu. Yıllık kapasitesi yaklaşık 50 milyon ton olan, 1920 kilometrelik bu boru hattı daha sonra, 1998 yılında Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan Cumhurbaşkanı'nın Samsun'da imzaladıkları ortak bildirmede de desteklenmiştir. 1998 yılının Ekim ayında ise Azerbaycan, Türkiye, Kazakistan, Gürcistan ve Özbekistan Devlet Başkanları ve ABD Enerji Bakanı, söz konusu boru hattının desteklenmesine ilişkin Ankara Deklarasyonu'nu imzalamışlardır. AGİT'in 1999 İstanbul Zirvesi'nde ise Azerbaycan, Türkiye, Gürcistan ve ABD Devlet Başkanlarının BATC'nin yapımına ilişkin anlaşmayı imzalamalarına ve bu uluslararası projenin gerçekleştirilmesine dair karar alınmıştır.

BTC'nin yapımı Hazar havzasının, Merkezî Asya'nın ve Güney Kafkasya'nın, bütünüyle Avrasya'nın jeopolitik ve jeoekonomik durumunu önemli ölçüde etkilemiş, bölgenin pet-

rol rezervlerinin nakil güzergâhlarını ve Batı'nın enerji güvenliğini Rusya'nın jeopolitik baskısından kısmen kurtarmıştır.

Yıllardan beri petrol ve doğalgazını dış pazarlara serbest bir şekilde ulaştırmak için mücadele eden, BTC sayesinde bu hedefini gerçekleştirmiş, gelecekteki jeopolitik, jeoekonomik ve jeostratejik kalkınmasını Rusya'nın baskısından kurtarmıştır.

BTC Azerbaycan'la beraber Gürcistan ve Türkiye'nin de jeopolitik ve stratejik kalkınması açısından önemli role sahip bulunmuştur. Uluslararası arenadan yeni boru hatlarının yapımının destek görmesi ve Türkiye'yle Gürcistan'ın ana transit ülkeler olarak seçilmesi, bu ülkelerin enerji güvenliği sorununu büyük ölçüde etkilemekle kalmamış, iç politik ve ekonomik hayatlarını iyileştirmiş, bu ülkelere ekonomik ve siyasi anlamda katkıda bulunurken, uluslararası camiada daha fazla önem kazandırmıştır. BTC özellikle Gürcistan'ı ciddi bir ekonomik krizin ve ülke içinde sosyal, siyasal buhranların pençesinden kurtarmış, Gürcistan'a uluslararası arenada güvenilir ortak imajı kazandırmış, bu ülkenin geleceğine ilişkin olumsuz tahminlerin ortadan kalmasına, jeopolitik ve jeoekonomik kalkınma açısından daha iyi bir gelecek beklentisine yol açmıştır.

Diğer yandan BTC, aynen Azerbaycan gibi yıllardan beri Rusya'nın jeopolitik baskısıyla karşı karşıya bulunan, petrol rezervlerinin ihracatını bu ülkenin keyfine göre düzenlemek zorunda kalan Kazakistan ve Türkmenistan açısından da yeni ihracat olanakları açmıştır. BTC'nin etkin hale gelmesinin ardından Kazakistan ve Türkmenistan önemli bir jeoekonomik olanak kazanmanın verdiği güvenle Rusya karşısında daha cesaretli tavır sergilemeye başlamışlardır.

Ana petrol boru hattının önemi öncelikle Rusya güzergâhına alternatif teşkil etmesi, jeopolitik açıdan bağımsız ve tüm dış

müdahalelere kapalı olmasındadır. Diğer yandan hem Bakü-Novorossiysk, hem de Bakü-Supsa boru hatlarının kapasitesi Azerbaycan'ın gitgide artan petrol ihracatını da, gelecekte Merkezî Asya ülkelerinden gelmesi beklenen petrolü de karşılamaya asla müsait değildi. Anlaşılabacağı üzere BTC'nin etkin hale gelmesi ve Hazar havzası ülkelerinin dünyanın enerji pazarlarına birer bağımsız aktör olarak girmeleri bir yandan bölgenin jeoekonomik durumunu, bölge ülkelerinin ulusal çıkar çerçevelerini ve jeopolitik tutumlarını etkilerken, diğer yandan Avrupa'nın enerji güvenliği politikasında da ciddi değişikliklere neden olmuştur.

Dugin başta olmakla Rus jeopolitikçiler, BTC'nin kullanıma açılması üzerine, Rusya'nın Hazar Denizi'yle Karadeniz arasında "jeopolitik açıdan kilit mekân" olan çok önemli bölgeyi Türkiye ve Batı karşısında kaybettiğini ve küresel ölçekli yeni enerji politikasında oyun dışı kaldığını ifade etmişlerdir. Rus jeopolitikçiler, Rusya ve İran'ın söz konusu bölgeye girişlerinin artık imkânsız hale geldiğini, ABD ve Türkiye'nin kontrolü altında bir Kafkasya Devleti ya da Kafkasya Devletler Birliği şeklinde jeopolitik realitenin ortaya çıkacağını, Rusya ile İran'ın bu Birlik dışına itileceğini de iddia etmekteydiler.

Hazar havzasında üretimi gitgide artırılan enerji rezervlerinin BTC ve Bakü-Supsa güzergâhları dışında Gürcistan'ın Batum, Kulevi ve diğer limanlarına ulaştırılmasını amaçlayan Bakü-Gürcistan demiryolunun olanakları da geniş bir tartışma konusuna dönüşmüştür. Bu güzergâh üzerinden yılda 5 ila 10 milyon ton arasında petrol nakledilmektedir. Hazar havzası petrollerinin Avrupa ve Güneydoğu Asya pazarlarına sorunsuz bir şekilde nakledilmesinin sağlanması amacıyla Bakü-Supsa petrol hattının gelecek yıllarda

genişletilmesi, Odessa-Brodi-Avrupa ya da Köstence-Romanya-Avrupa g zerg h  üzerinden Avrupa'ya uzatılması olanakları da değerlendirilmektedir.

BTC'nin ve diğer alternatif boru hatlarının yapımı Azerbaycan ve Batılı  lkeler açısından çok kolay olmamıştır. Bakü-Novorossiysk ve Bakü-Supsa hatlarından farklı olarak, yeni güzergâhların yapımı bölgedeki iki büyük jeopolitik güç odağı konumunda bulunan Rusya ile İran'ın doğrudan ya da dolaylı olarak ciddi muhalefetiyle karşılaşmıştır. İran yeni güzergâhlar için kendi topraklarını önerirken, Rusya da Hazar'da herhangi bir alternatif projenin gerçekleştirilmesi çabalarını olanca gücüyle ve özellikle Hazar'ın statüsü sorununu bahane etmekle engellemeye çalışmaktaydı.

Azerbaycan petrolünün dış pazarlara güvenli ve bağımsız güzergâhlar üzerinden nakledilmesi gibi jeostratejik ve jeoekonomik açıdan büyük önemi haiz bir konuda oldukça ilkeli ve iradeli bir duruş sergileyen Haydar Aliyev, mevcut şartlar içinde en iyi seçeneği tercih etmiştir. Bölgenin jeopolitik manzarasını ve uluslararası ilişkiler sistemindeki son gelişmeleri de göz önünde bulunduran Aliyev, ana ihraç hattının geçmesi gereken ülkeler olarak Türkiye ve Gürcistan'ı en güvenilir ortaklar konumunda değerlendirmiştir.

AG T İstanbul Zirvesi erevesinde 18 Kasım 1999 tarihinde Azerbaycan Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev, Gürcistan Cumhurbaşkanı Eduard şevardnadze ve Türkiye Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel "Ham Petrolün Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye  zerinden Bakü-Tiflis-Ceyhan Ana İhraç Hattı Aracılığıyla Nakledilmesi Anlaşması"nı imzalamışlardır. Yine aynı tarihte, bu projeyi destekleyen İstanbul Bildirgesi Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye, Kazakistan ve ABD Devlet Başkanları tara-

fından imzalanmıştır. BTC'nin yapımına dair anlaşmanın ABD Başkanı Clinton'un da katıldığı bir törenle Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye Cumhurbaşkanları tarafından imzalanması, bölge ülkeleri arasında stratejik işbirliğinin geliştirilmesi ve bölgenin Avrupa'yla bütünleşmesi yönünde önemli bir adım olmuştur.

Tüm zorluklara ve sorunlara rağmen, dünyanın en büyük enerji projesi olan BTC'nin temeli 18 Eylül 2002 tarihinde Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan Cumhurbaşkanlarının katılımıyla atıldı. Boru hattı dört yıl sonra, 13 Temmuz 2006 tarihinde kullanıma açıldı. 1760 kilometre uzunluğunda, yıllık 50 milyon ton kapasiteli BTC yaklaşık 2.95 milyar dolara mal olmuştur.

Sonuçta Azerbaycan'la beraber Hazar havzasının diğer ülkelerinin de katılımlarıyla yapımı süren küresel ölçekli enerji ihracatı projesi pek çok Batılı ülkenin ve özellikle ABD'nin yakın desteğiyle gerçekleşti. Yalnızca Azerbaycan'ın değil, bölgenin tamamının ve Avrupa'nın da enerji güvenliğine katkıda bulunan jeostratejik bir proje, hayal olmaktan çıkarak realiteye dönüştü.

Bu arada, 40 yıl süreyle kullanılması planlanan BTC, bu sürenin son 15 yılında yalnızca ve tam olarak Azerbaycan'ın mülkiyetinde bulunacaktır.

16 Haziran 2007 tarihinde Kazakistan da resmen BTC projesine iştirak etmiştir. Aynı tarihte Kazakistan ve Azerbaycan Cumhurbaşkanları Kazakistan petrollerinin Hazar Denizi'nden ve Azerbaycan'dan geçmekle BTC üzerinden dünya pazarlarına ulaştırılmasının desteklenmesine ilişkin anlaşma imzalamışlardır. Anlaşmada, Kazakistan petrollerinin BTC üzerinden taşınması amacıyla Aktav-Bakü nakil sisteminin kurulması öngörülmüştür. Diğer yandan, 2010 yılından itibaren Türkmeistan da

Hazar denizi'nde ürettiği petrolün BTC üzerinden nakledilmesi olanaklarını değerlendirmeye başlamıştır ve günümüzde belirli ölçüde Türkmen petrolü bu boru hattıyla taşınmaktadır.

Bu arada, BTC'nin hem projenin katılımcısı olan ülkelerin ekonomik çıkarlarına uygun olduğu, hem de moder çağın son derece önemli jeoekonomik ve jeopolitik meselelerinden bir tanesi olan enerji güvenliği sorununun çözüme kavuşturulması açısından büyük olanaklar sunduğu da özellikle altı çizilmesi gereken bir husustur.

Bilindiği üzere, Batılı ülkeler Hazar havzasının zengin enerji rezervlerine ulaşma şansına sahip olmak, petrol ve doğalgaz konusunda gitgide artan gereksinimlerini bu bölgenin rezervleri sayesinde karşılamak, enerji alanında tek kutuplu bir bağlılıktan kurtulmak amacıyla çabalarını son yıllarda özellikle arttırmışlardır. Yeni petrol stratejisinin belirlenmesi sürecinde Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev'in ileri görüşlü tercihlerinin hem kendi ülkesinin, hem de Batılı ülkelerin çıkarlarıyla uyumlu olması ve takip ettiği yeni petrol stratejisinin Batı'nın enerji güvenliği öncelikleriyle örtüşmesi sebebiyle, enerji alanında Azerbaycan'ın Batılı ülkelerle stratejik ortaklık yapması şart olmuştur. Yine aynı etken Azerbaycan'ın Güney Kafkasya'daki stratejik konumunu ve nüfuzunu arttırmış, Avro-Atlantik coğrafyasıyla bütünleşmesi açısından geniş olanaklar açmıştır.

Azerbaycan yeni petrol strateji çerçevesinde gerçekleştirdiği uluslararası petrol ve doğalgaz ihracatı güzergâhları politikasının önemli bir parçası Hazar'daki ulusal sektöründe bulunan "Şahdeniz" sahasında tespit edilen 2.6 trilyon metreküp doğalgazın üretimi ve serbest bir şekilde dünya pazarlarına ulaştırılması çalışmalarıdır. Hazar havzasının ve özellikle Azerbaycan'la Türkmenistan'ın zengin doğalgaz rezervlerinin Rusya,

Norveç ve Kuzey Amerika doğalgazıyla beraber ve bunların bir alternatifi olarak Avrupa'ya ihracatı küresel ölçekte jeopolitik ve jeoekonomik gündemi işgal eden öncelikli konulardan bir tanesidir. Bu nedenledir ki Hazar havzasını Avrupa pazarlarına bağlayan mevcut ve proje halindeki doğalgaz hatları jeoekonomik önemi ve temel parametreleri açısından BTC petrol ihraç hattıyla kıyaslanabilecek değerdedir.

Hazar havzasından Avrupa'ya alternatif doğalgaz ihraç hatlarının yapımına da önyak olan ve böyle bir projeyi ilk gerçekleştiren ülke yine Azerbaycan'dır. Bu doğrultuda yapılan ilk proje günümüzde tam kapasitesiyle çalışan, bölgenin ilk büyük uluslararası doğalgaz ihraç hattı kabul edilen Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) hattıdır. Stratejik açıdan büyük önemi yanında bu proje, diğer ülkelere gelecekte yeni doğalgaz ihraç güzergâhlarını belirleme olanağı da sunmuştur. Günümüzde Avrupa'nın doğalgaz konusunda Rusya'ya bağıllığını azaltma çabaları, Hazar'ın Azerbaycan'a ve Türkmenistan'a ait sektörlerinde tespit edilen yeni doğalgaz sahaları BTE gibi ihraç hatlarının önemini daha fazla arttırmaktadır.

BTE hattının yapımına ilişkin ilk öneride "Şahdeniz" sahasında üretilen Azerbaycan doğalgazının Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa pazarlarına ulaştırılması düşünülmektedir. Bu hattın uzunluğu 442 kilometresi Azerbaycan, 248 kilometresi Gürcistan topraklarında olmakla toplamda 690 kilometredir. Başlangıç kapasitesi yılda 7-8 milyar metreküp olan ve modernleştirilmesinin ardından azami kapasitesi 20 milyar metrekübe ulaşan BTE 2006 yılında kullanıma açılmıştır. BTE üzerinden nakledilen Azerbaycan doğalgazı 2007 yılı sonlarından itibaren Gürcistan ve Türkiye'ye dışında, Türkiye-İtalya

doğalgaz güzergâhlarının birleşmesi sonucunda İtalya'ya da aktarılmaya başlanmıştır.

BTE doğalgaz boru hattı Azerbaycan'ın 1994 yılında başlattığı çok seçenekli petrol ve doğalgaz ihracatı hatları politikasının önemli bir parçasıdır. BTE sayesinde Hazar Denizi ve Karadeniz havzalarıyla Güney Kafkasya'da jeopolitik ve jeoekonomik durum Azerbaycan için olumlu yönde önemli ölçüde değişmiştir. Günümüzde Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan dünya enerji sistemine entegre olmuş ve bu sistemin önemli birer halkası durumuna gelmiştir. Diğer yandan BTE, Doğu-Batı enerji koridorunun önemini de büyük ölçüde arttırmıştır.

Bölgeni enerji rezervlerini uzunca bir süre kendi kontrolü altında tutmuş olan Rusya, BTC projesinde olduğu gibi, Hazar'ın doğalgaz üreticilerini Batı'nın doğalgaz tüketicilerine bağlayacak olan BTE'nin yapımını da büyük bir kıskançlıkla izlemiştir. Rusya; dış pazarlara doğrudan ulaşma şansı bulunmayan Hazar havzası ülkelerinin doğalgazını eskiden olduğu gibi düşük fiyatlarla satın alma avantajını ve bunu yerine göre jeopolitik bir baskı aracı olarak kullanma şansını kaybetmekten korkmaktaydı. BTE; Rus doğalgaz üreticilerinin Avrupa pazarlarındaki tekelci konumunu bir ölçüde kaybetmelerine neden olacaktı. Daha önceki yıllarda, hatta günümüzde de Rusya, tekelci konumunu kullanmak suretiyle Hazar havzasında üretilen doğalgazı ucuz fiyatlarla satınalmakta, daha sonra Avrupa'ya ve BDT ülkelerine pahalıya satmaktadır. 2003 yılında Rusya'ya Türkmenistan arasında Türkmenistan'ın 2009 yılına kadar üreteceği doğalgazın neredeyse tamamının iç piyasa fiyatı üzerinden Rusya'ya satılmasına ilişkin anlaşma imzalanmıştır. Benzer bir durum Kazakistan ve Özbekistan için de geçerlidir. Bir-

takım iddialara nazaran, bu ülkelere ait doğalgaz sahalarını işletme hakkı dış ülkelerden yalnızca Rusya'ya tanınmış bulunuyor.

Hazar havzasında BTE ile başlayan alternatif doğalgaz ihracatı güzergâhları politikası sonucunda bölgenin zengin doğalgaz rezervlerinin daha serbest ve elverişli güzergâhlar üzerinden Avrupa pazarlarına ulaştırılması, bir yandan eski jeopolitik ve jeoekonomik durumun önemli ölçüde değişmesine, aynen petrol ihracatında olduğu gibi doğalgaz ihracatında da üretici bölge ülkelerinin kısmen Rusya'nın kontrolü dışında bulunan ihracat güzergâhlarını kullanmalarına imkân vermiş, diğer yandan Avrupa'nın enerji güvenliği sistemi içinde önemli birer rol üstlenmeye aday yeni boru hatlarının ve çokuluslu projelerin ortaya çıkışını tetiklemiştir.

2008 yılının Kasım ayında Bakü'de gerçekleştirilen IV. Enerji Zirvesi Hazar havzasından Avrupa'ya uzanan alternatif enerji ihracatı güzergâhlarının tüm dünya ülkelerinin jeopolitik ve jeoekonomik çıkarlarıyla uyumlu olduğunu bir kez daha göz önüne sermiştir. 21 ülkeden temsilcilerin ve diplomatların, bu arada 6 Devlet Başkanı'nın da katıldığı Zirve'de söz alan konuşmacılar, yapımına ilişkin tartışmaların sürmekte olduğu Güney Doğalgaz İhracatı koridoru'nun (söz konusu dönemde Nabucco projesinin) gelecekte Avrupa'nın enerji güvenliğinin sağlanmasında üstleneceği görevin hayati önemini vurgulamış, AB'nin bu alanda Azerbaycan'la sıkı bir şekilde işbirliği yapması gerektiğini ifade etmişlerdir.

Gelecekte Güney Koridoru çerçevesinde gerçekleştirilecek olan Trans-Asya-Avrupa doğalgaz hattı projesinde asıl söz sahibi ülkenin Azerbaycan olduğu, IV. Enerji Zirvesi'nde bir kez daha açıkça ortaya çıkmıştır. Azerbaycan Cumhurbaşkanı İl-

ham Aliyev Zirve'deki konuşmasında, ülkesinin önyak olmasıyla gerçekleştirilen, Avrupa ülkelerinin de jeoekonomik çıkarlarıyla uyumlu bulunan çokuluslu ihracat projelerini değerlendiren, Azerbaycan'dan başlayan enerji projelerinin günümüzde pek çok dünya ülkesiyle daha geniş işbirliği yapılması için büyük olanaklar açtığını şu sözlerle vurgulamıştır: “Bakü-Tiflis-Ceyhan, Bakü-Tiflis-Erzurum, Bakü-Supsa, Odessa-Brodi-Polotsk-Gdansk ve Nabucco projelerinin katılımcıları burada aynı masanın etrafında bir araya gelmiştir. Bu projelerin hepsi önemlidir ve hepsinin de ortak kaynağı Hazar Denizi, daha doğru ifade etmek gerekirse Azerbaycan'dır.”

Bakü Zirvesi'nin Sonuç Bildirgesi'nde; enerji projelerinin üretici, tüketici ülkeler ve tranist geçiş ülkeleri arasında karşılıklı işbirliğinin pekişmesine ve gelişmesine katkıda bulunduğu, enerji alanında bölgesel yatırımların gerçekleşmesi açısından elverişli ortamın sağlanması gerektiği katılımcılar tarafından vurgulanmıştır.

Sonuç Bildirgesi'nde; Hazar havzası enerji rezervlerinin dünya ve Avrupa pazarlarına ulaştırılması amacıyla güzergâhların çeşitlendirilmesi yönünde Azerbaycan'ın takip ettiği politikanın desteklenmesinin şart olduğu da vurgulanmış, katılımcı ülkelerin gereksinimlerinin karşılanması amacıyla Azerbaycan doğalgazının Avrupa pazarlarına ulaştırılmasını sağlayacak altyapının kurulmasına yönelik projeler takdir edilmiştir.

Güney koridoru'nun gerçekleştirilmesine yönelik önemli bir adım 2009 yılının Ocak ayında Macaristan'ın başkenti Budapeşte'de düzenlenen Enerji Zirvesi'nde atılmıştır. Zirve'deki konuşması sırasında Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Avrupa'nın enerji güvenliğinde Azerbaycan'ın önemi bir payının bulunduğu, güvenilir bir ortak olarak kabul edildiğinden ve Hazar

havzasındaki doğal zenginliklerini Avrupa'ya taşıdığından bahsetmiştir. Ülkesinin, doğalgaz ihracatına yönelik alternatif projeleri daima desteklediğinin de altını çizen Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, bu desteğin gelecekte de süreceğini ifade etmiştir: "Azerbaycan kendi tavrını Bakü Zirvesi'nde ifade etmiştir. Projenin tüm katılımcı tarafları işbirliğine hazırlar. Bugün Azerbaycan yalnızca transit geçiş ülkesi değil, aynı zamanda zengin enerji rezervlerine sahip bulunan ülkedir. Azerbaycan AB'yle ve Avro-Atlantik mekânıyla bütünleşme politikasını tercih etmiştir ve bu çizgi gelecekte de sürdürülecektir."

Tüm bu gelişmelerin yaşandığı dönemde, Azerbaycan'ın daha sonra önereceği TANAP ve TAP projelerinin henüz ortada olmadığını da hatırlatmakta fayda vardır. Müzakere konusu güzergâh 8 milyar euro olan, yıllık kapasitesi yaklaşık 26-32 milyar metrekübü bulan Nabucco boru hattıydı. Toplamda 3300 kilometreye (2000 kilometresi Türkiye, 400 kilometresi Bulgaristan, 460 kilometresi Romanya, 390 kilometresi Macaristan, 46 kilometresi Avusturya sınırları dâhilinde) ulaşması beklenen bu boru hattının Bakü-Tiflis-Türkiye-Avusturya güzergâhını takip ederek Avrupa Doğalgaz Dağıtım Merkezi'ne (Baumgarten) varması gerekiyordu. Nakledilen doğalgazın, Karadeniz'in dibinden geçmekle Rusya'dan Türkiye ve Avrupa'ya doğalgaz ihracatını hedefleyen Mavi Akım projesiyle beraber, Merkezî ve Batı Avrupa için alternatif doğalgaz temini imkânı açması öngörülmekteydi. Aynı boru hattı üzerinden 2015 yılı üzerinden Azerbaycan doğalgazının ve daha sonraki yıllarda Kazakistan, Türkmenistan doğalgazının da nakledilmesi planlanmaktaydı. Bir sonraki aşamada, 2017 yılından itibaren İran, Irak, Özbekistan ve Mısır doğalgazının da aynı boru hattıyla aktarılabilceği düşünülmekteydi.

Farklı pek çok bölge arasında doğalgaz ağı kuran bir proje olmak açısından Nabucco, uzmanların övgüyle bahsettikleri bir projeydi. Projenin başarısız olma nedenlerinden bahsederken de uzmanlar, öncelikle AB ve ABD'nin Nabucco'nun yapımı ve finansmanı konusunda ısrarcı olmamalarını, Hazar havzasının Kazakistan ve Türkmenistan gibi ülkelerinin Rusya'nın baskıları nedeniyle projeye iştirak etmekten kaçınmalarını ve bu yüzden boru hattının kapasitesini dolduracak doğalgaz kaynağının bulunması konusunda sıkıntı yaşanmasını, Azerbaycan doğalgazının Nabucco üzerinden nakli için Türkiye'nin istediği transit geçiş ücretini fazla abartmasını ve diğer bazı sorunları zikretmektedirler.

2010 yılı Şubat'ında Münih'te gerçekleşen Uluslararası Güvenlik Kongresi'ndeki konuşmasında Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Avrupa'nın enerji güvenliğinde Azerbaycan'ın rolü ve Nabucco projesinin geleceği meselesine değinerek, ihracatçı konumundaki ülkesinin büyük bir doğalgaz rezervine sahip bulunduğunu ve yüksek oranda doğalgaz ihracatını gelecekte de sürdürebileceğini ifade etmiştir. Azerbaycan'ın doğalgaz rezervinin en az 2 trilyon metreküp olarak değerlendirildiğini, fakat bu rakamın 5 trilyona çıkabileceğini de anımsatan Aliyev, bu kapasitenin yalnızca Azerbaycan ve komşu ülkelerin değil, Avrupa'nın da doğalgaz ihtiyacını en az yüz yıl boyunca karşılamaya yeterli olduğunu vurgulamıştır. Azerbaycan Cumhurbaşkanı; Azerbaycan'ın üretici, tüketici ülkeler ve transit geçiş ülkeleri arasındaki anlaşmalara ilişkin pürüzlerin giderilmesini ve 20 milyarlık metreküplük yeni bir üretimi başlatmak amacıyla 20 milyar dolarlık yabancı yatırımın yeni bir aşamasının başlatılmasını beklemekte olduğunu ifade etmiştir. Azerbaycan Cumhurbaşkanı, sözlerini şöyle sürdürmüştür:

“Yatırım yapmadan önce, tüketicilerimizin kimler olacağını, transit ücretlerini, doğalgaz fiyatını, pazarın bizim açımızdan ne derecede güvenli olduğunu, boru hattının diğer ucundaki ortaklarımızın projeye ne kadar ciddiyetle bağlı ve sadık olduklarını bilmek istiyoruz.”

Daha sonra “Şahdeniz 2” projesinin geliştirilmesi ve bu çerçevede gerçekte Nabucco’ya alternatif olarak kabul edilen TANAP ve TAP projelerinde hem liderliği, hem de projelerin asıl mali yükünü kendi omuzlarına alan Azerbaycan’ın sergilediği ulusal irade, benzer çokuluslu projelerin yalnızca ciddi çabalar ve kolektif destek sayesinde gerçekleştirilebileceğini bir kez daha ortaya koymuştur. Azerbaycan Cumhurbaşkanı’nın henüz Münih’te sözünü ettiği, “Şahdeniz 2” sahasında üretilecek doğalgazın üretimi, paylaşılması ve ihracatı için gereken teminatlar, küresel ölçekte sektöründe lider petrol ve doğalgaz şirketleriyle sürdürülen uzun müzakereler sonrasında 17 Aralık 2013 tarihinde Bakü’de imzalanan anlaşmayla sağlanmıştır. Projeye ortak olan ülke ve şirketler “Şahdeniz 2” sahasında üretilecek doğalgazın paylaşılması ve ihracatı konusunda da nihai kararlarını vermişlerdir. Uzmanların “21. Yy.ın projesi” olarak nitelendirdikleri “Şahdeniz 2” projesi yalnızca Azerbaycan’ın değil, Avrupa’nın ve dünyanın enerji güvenliğinin sağlanması sürecinde de önemli bir rol üstlenecektir.

Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden uzanan Güney Kafkasya boru hattının genişletilmesini sağlamak suretiyle “Şahdeniz 2” projesi Trans-Anadolu ve Trans-Adriyatik doğalgaz boru hatları projelerinin gerçekleştirilmesini de teşvik edecek ve günümüzde önemini kaybeden Nabucco’ya alternatif olarak Avrupa’ya yeni bir doğalgaz koridoru açacaktır.

Azerbaycan doğalgazının Avrupa'ya nakil olanaklarını genişleten ve "Şahdeniz 2" projesinin yolunu açan ana güzergâhlardan bir tanesi de 18 Kasım 2007 tarihinde tamamlanan Türkiye-Yunanistan Doğalgaz Boru Hattı'dır. Bu güzergâh Azerbaycan'la AB arasında enerji güvenliği alanında işbirliği olanaklarını geliştirmekle beraber, Hazar havzasının zengin doğalgaz rezervlerinin ihracatında yeni bir istikameti başlatmıştır. Azr, Türkiye ve Yunanistan açısından taşıdığı büyük jeopolitik önemin yanı sıra, söz konusu hat, bölgede enerji alanında yeni bir uluslararası işbirliğinin de temmelerini atmıştır. Hazar havzası ve Azerbaycan'dan Avrupa'ya nakledilen doğalgaz için transit geçiş ücretlerine ve Türkiye'ye satılan doğalgaz için satış fiyatına ilişkin olarak son zamanlarda Türkiye'nin farklı bir tarife uygulaması ve bu uygulamanın diğer ortakları memnun etmemesi yüzünden söz konusu projede gecikmeler yaşanmakla beraber, uzunca zamandan beri devam eden iki ve çoklu müzakerelerin sonucunda Türkiye Hükümeti geri adım atarak Azerbaycan'la mutabık kalmıştır.

Türkiye-Yunanistan Doğalgaz Boru Hattı'nın açılması ve "Şahdeniz 2" projesinin imzalanması AB ile Azerbaycan arasında doğalgaz ihracatı alanında doğrudan işbirliği sürecini de başlatmış bulunuyor. Günümüzde AB üyesi bir ülke olarak Yunanistan Azerbaycan'la enerji alanında doğrudan işbirliği yapmakta ve az bir miktar da olsa Azerbaycan doğalgazını satın almaktadır. "Şahdeniz 2" çokuluslu doğalgaz ihracatı projesi çerçevesinde, 2013 yılında Büyük Britanya (BP şirketi aracılığıyla), Arnavutluk, Karadağ, Hırvatistan ve diğer Avrupa ülkeleri de bu işbirliğine katılmış durumdadır. Söz konusu proje öncelikle enerji güvenliğinin sağlanması zemininde Avrupa ülkelerinin jeoekonomik çıkarlarıyla uyumludur. Güney Koridoru çer-

çevesinde yapılacak doğalgaz ihraç hattının Yunanistan'dan Arnavutluk, Karadağ ve Hırvatistan sınırlarına kadar uzatılmasına ilişkin anlaşmalar da imzalanmış durumdadır.

“Şahdeniz 2” projesinin yolunu açan ve Azerbaycan'ın doğalgaz ihracatı politikasının en başarılı sonuçlarından biri olarak kabul edilen gelişme 2011 yılında yaşanmıştır. 24 Ekim 2011'de İzmir'de Azerbaycan ve Türkiye Hükümetleri arasında uzunca zamandan beri müzakere konusu olan “Şahdeniz 2” projesinde üretilen ve yıllık kapasitesi aşamalı olarak arttırılmak suretiyle birkaç sene içinde 50 milyar metrekübe çıkarılması düşünülen Azerbaycan doğalgazının güvenli, elverişli ve kısa yoldan Türkiye'ye, buradan Avrupa pazarlarına aktarılmasına ilişkin Niyet Protokolü imzalanmıştır. Niyet Protokolü'ne nazaran Azerbaycan doğalgazının Avrupa pazarlarına nakli şu hatlar üzerinden gerçekleştirilecektir:

- Türkiye'nin mevcut boru hatları üzerinden;
- Yapılması planlanan Güney Koridoru'nun olanakları kullanılmakla;
- İki ülkenin ortak girişimleri sayesinde kurulacak olan yeni bir konsorsiyum tarafından inşa edilecek diğer boru hatları üzerinden.

Akabinde 2012 yılında Azerbaycan ve Türkiye yetkililerinin katılımıyla Trans-Anadolu (TANAP projesi) Doğalgaz İhracatı Anlaşması imzalanmış ve Azerbaycan doğalgazının Türkiye'den geçecek olan yeni bir doğalgaz hattı üzerinden Avrupa pazarlarına ulaştırılması şartlarında mutabakat sağlanmıştır. Bu projeye nazaran, BTE ve diğer hatlar aracılığıyla Gürcistan sınırına ulaştırılan Azerbaycan doğalgazı, buradan Türkiye'nin

Avrupa sınırlarına doğru uzanacak olan Güney Doğalgaz Boru Hattı sayesinde serbest bir şekilde nakledilebilecektir.

Anlaşılacağı üzere Azerbaycan, petrol ve doğalgaz ürünlerini dünya pazarlarına ulaştırma sürecinde diğer seçeneklerle beraber öncelikle stratejik müttefiki konumundaki Türkiye üzerinden geçen güzergâhları tercih etmiş ve bu tercihi kendisine daha elverişli ihraç koridorları, Türkiye'ye ise bölgenin ihraç petrol ve doğalgaz ürünlerini kontrol etmede elverişli bir konum kazandırmıştır.

Aradan geçen zaman zarfında Azerbaycan'ın takip ettiği alternatif doğalgaz ihracatı politikası, çoğu ortakları ve özellikle AB ülkeleri ve ABD tarafından da desteklenmiştir. Uluslararası destek sayesinde Azerbaycan, bir yandan petrol ve doğalgaz üretimi ve ihracatı konusunda bölgedeki jeoekonomik konumunu pekiştirmiş, diğer yandan ise güvenilir ortak imajını muhafaza etmeğe, hatta daha fazla geliştirmeye muvaffak olmuştur. Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev 2006 yılı Kasım'ında Belçika ziyareti sırasında ülkesiyle AB arasında enerji güvenliği alanında işbirliği iradesini resmiyete dökmüştür. 7 Kasım tarihinde Azerbaycan Cumhuriyet ile AB arasında enerji alanında stratejik ortaklık konulu bir memorandum imzalanmıştır. Memorandumda Azerbaycan'la AB arasında enerji alanında işbirliğine, Azerbaycan'ın Avrupa enerji pazarına girişine, AB'nin enerji güvenliğinde Azerbaycan'ın oynayacağı role değinilmiştir. Söz konusu memorandumun imzalanmasının ardından Azerbaycan'ın AB enerji güvenliğinin sağlanması sürecine ve Hazar havzasından Avrupa'ya gelecekte yapılması düşünülen doğalgaz ihraç hatlarının yapımına daha etkin bir şekilde katılacağı öngörülmektedir.

Azerbaycan doğalgazının Avrupa'ya doğrudan naklinin hedeflendiği "Şahdeniz 2", TANAP ve TAP gibi yeni çokuluslu projeler dünyanın en büyük enerji projeleri sırasında anılmaktadır. Anlaşmaya nazaran 45 milyar dolarlık bir yatırım yapılması öngörülen bu proje, güzergâh üzerindeki ülkelerde 30 binden fazla işyerinin açılmasına neden olacaktır. Proje çerçevesinde su altında 26 petrol kuyusunun açılması, bir köprüyle birbirine bağlanacak 2 platformunun yapımı, Sengeçal bölgesinde yeni teknik üretim ve kompresör birimlerinin yapımı öngörülmektedir. 3500 kilometre mesafeye nakledilecek olan doğalgaz Gürcistan, Türkiye, Yunanistan, Bulgaristan, İtalya ve diğer ülkelerde milyonlarca tüketiciye ulaşacaktır.

Avrupa ülkeleri ve lider enerji şirketlerle tesis ettiği ortaklık ilişkisi, Azerbaycan'a, doğalgaz rezervlerini dünya pazarlarına ulaştırma olanağını sunmuştur. "Şahdeniz 2" çerçevesinde işletilmesine başlanan ek rezervlerin, Hazar'da yeni tespit edilen Abşeron ve Ümit sahalarının, Azeri, Çırac ve Güneşli komplekslerindeki derin doğalgaz rezervlerinin, büyük gelecek vaat eden Şafak-Asuman, Babek, Zafer-Meşale sahalarının ve diğerlerinin potansiyelinin tam kapasiteyle kullanılacağı konusunda uzmanlar görüş birliği içindediler.

Nabucco projesinin çıkmaza girişi ve ertelenip durması, Azerbaycan'ı Nabucco'ya alternatif sayılabilecek "Şahdeniz 2" projesine daha ciddiyetle eğilmek durumunda bırakmış ve Azerbaycan'ın çabaları "Şahdeniz 2" anlaşmasının imzalanmasıyla sonuçlanmıştır. Söz konusu anlaşma hem ilgili ülkelerin jeopolitik ve jeoekonomik konumlarının kesinlik kazanmasına, finansman, transit geçiş, güvenilir pazarlar gibi meselelerde mutabakat sağlanmasına yol açmış, hem de Avrupa'nın ve dünyanın enerji güvenliğinin sağlanması sürecinde petrolde ol-

duğu gibi doğalgazda da Azerbaycan'ın güvenilir ortak konumunu uzunca sürelğine pekiştirmiştir.

20 Eylül 2014 tarihinde Bakü'de Sengeçal terminalinde “Şahdeniz 2” projesi çerçevesinde üretilecek doğalgazın Güney Koridoru'nun genişletilmesiyle Türkiye'ye ve buradan TANAP, TAP aracılığıyla Avrupa'ya naklini amaçlayan yeni boru hattı inşaatının temelini atılması, bu sürecin de başlangıcı olmuştur. Temel atma törenine Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Bulgaristan Cumhurbaşkanı Rosen Plevneliev, Yunanistan Başbakanı Antonis Samaras, Gürcistan Başbakanı Irakli Garibaşvili, Karadağ Başbakanı Milo Dukanovic, Türkiye Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Taner Yıldız, İtalya Ekonomik Kalkınma Bakanı Yardımcısı Claudio De Vincenti, BP Genel Müdürü Bob Dudley, diğer hükümet ve şirket yetkilileri katılmışlardır. Törende yaptığı konuşmada Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, temeli atılan projenin Avrupa'nın enerji haritasını önemli ölçüde değiştireceğini ve tüm katılımcı ülkeler açısından kazançlı olacağını ifade etmiştir. Aliyev, projenin öncelikle üretici Azerbaycan ve ortakları, bu arada tüm tüketici ülkeler ve transit geçiş ülkeleri için de faydalı olacağını altını çizmiştir. Petrol alanında yirmi yıl önce Yüzyılın Anlaşması'nın imzalandığını ve akabinde BTC ve BTE Erzurum gibi petrol ve doğalgaz boru hatlarının yapıldığını da anımsatan Cumhurbaşkanı Aliyev, artık yeni bir heyetle yeni bir projeye başladığını da sözlerine ilave etmiştir. Cumhurbaşkanı Aliyev konuşmasını şu sözlerle sürdürmüştür:

“Bugün temelini attığımız boru hattı 21. Yy.ın projesidir ve Hazar havzasının doğalgaz rezervlerinin en az 100 yıl süreyle dünya pazarlarına ulaştırılmasına olanak sağlayacaktır.”

Uzmanlara göre, 2009 yılından itibaren günlük 1 milyon varil civarında petrol ihraç eden Azerbaycan'ın pek yakında büyük doğalgaz ihracatçılarından bir tanesine dönüşmesi ihtimali, Güney Koridoru çerçevesinde TANAP ve TAP çokuluslu ihraç boru hatlarının temellerinin atılmasıyla artık gerçek olmuştur.

Araştırmacılara göre, Hazar havzasının doğalgaz ve enerji jeoekonomisinde önemli role sahip bulunan, Güney Koridoru'nun başarısını garantileyen projelerden bir tanesi de uluslararası medyada yaygın bir tartışma konusuna dönüşen Trans-Hazar Doğalgaz Boru Hattı projesidir.

Hazar havzası ve Güney Kafkasya'da son yıllarda yaşanan jeopolitik gelişmeler, küresel ve bölgesel ölçekte görülen jeopolitik ve jeoekonomik gerçeklik ve yönelimler, zengin doğalgaz rezervlerine sahip bulunan Azerbaycan, Türkmenistan, Kazakistan gibi ülkelerin, AB ülkelerinin ve diğer ilgili güç odaklarının, yeni doğalgaz ihracatı güzergâhlarının ve boru hatlarının yapımına, Avrupa'nın hammadde pazarlarıyla Hazar havzasını birbirine bağlayan güvenilir koridorların oluşturulmasına gelecekte de özel bir önem atfetmeleri gerektiğini ortaya çıkarmıştır.

İhracat güzergâhlarının çeşitlendirilmesi çalışmalarının ve çok seçenekli ihracat politikasının Avrupa'nın enerji pazarında ciddi boyutta bir tekelci ülke konumundaki Rusya dışında doğalgaz satan ve tüketen tüm ülkelerin çıkarlarıyla uyumlu olduğu anlaşılmıştır. Tekelci konumunu kötüye kullanan Rusya'nın sıkça hem komşularını, hem de Avrupa ülkelerini fiyat politikasıyla güç durumunda bırakması, bu ülkeler üzerinde jeopolitik ve jeoekonomik baskı uygulamaya çalışması, tüketicileri daha güvenilir ve elverişli enerji kaynakları arayışına itmiştir. Azerbaycan'ın takip ettiği yeni enerji politikası doğalgaz tüketicisi ülke-

ler açısından da daha elverişli şartların ortaya çıkmasını sağlamış, üretici ve tüketici ülkeler arasında güvenilir, verimli, eşitliye dayalı ortaklık ilişkilerinin tesis edilmesini sağlamıştır. Sonuçta enerji konusunda Rusya'ya bağımlı olmaktan zamanla kurtulmaya başlayan Avrupa ülkeleri, enerji güvenliğini sağlamak amacıyla Azerbaycan, Türkmenistan gibi ülkelere başvurmak zorunda kalmışlardır.

Son 5 senede Rusya'nın Gürcistan, Ukrayna, Beyaz Rusya, Moldova ve Baltık Cumhuriyetleri ile ilişkilerindeki çelişki ve istikrarsızlıklar Azerbaycan'ın Post-Sovyet coğrafyasının enerji pazarına daha fazla girmesi için uygun ortamı oluşturmuştur. Uzmanlara göre, Azerbaycan çok iyi gelecek vaat eden bir enerji politikası izlemektedir ve bu politika gelecekte, dünya pazarlarına ulaşım olanakları kısıtlı bulunan Türkmenistan, Kazakistan gibi ülkelerin de jeoekonomik durumunu olumlu yönde etkileyecektir. Azerbaycan'ın son yıllarda bölgesinde ve dünyada kazandığı "güvenilir ortak" imajı, enerji ihracatının çeşitlendirilmesi çalışmaları, bölge ülkelerinin Rusya'nın jeopolitik baskılarından kurtulmak amacıyla enerji güvenliklerini daha farklı yollardan sağlama yönündeki girişimleri Azerbaycan'ın yararına olmuş, Post-Sovyet ülkelerinin dikkatinin Hazar'ın Azerbaycan kıyılarında toplanmasına sebebiyet vermiştir.

Günümüzde bir yandan Doğu Avrupa ülkeleri, Ukrayna, Beyaz Rusya ve Baltık Cumhuriyetleri Azerbaycan petrolünün ve doğalgazının Gürcistan üzerinden boru hatları aracılığıyla ya da sıkıştırılmış olarak tankerlerle Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan'a nakledilmesi ve buradan Odessa-Brodi gibi mevcut petrol ve doğalgaz boru hatları kullanılmakla kendi enerji gereksinimlerini karşılayacak şekilde dağıtılması yönünde ciddi bir çalışmanın içinde bulunmaktadır. Diğer yandan ise Türk-

menistan ve Kazakistan'da faaliyette bulunan petrol ve doğal-gaz şirketleriyle beraber bu ülkelerin resmî kurumları da Azerbaycan'ın ihraç güzergâhlarından ve araçlarından faydalanmak amacıyla çalışmalar yapmaktadırlar.

Günümüzde Azerbaycan ulaşım, iletişim ve taşımacılık alanında olduğu gibi, enerji ihracatı ve güvenliği alanında da Avrupa açısından önemli bir yere sahip bulunmaktadır. Azerbaycan'ın, petrol ve doğalgaz boru hatlarının çeşitlendirilmesi politikası yalnızca kendi enerji güvenliğini sağlama amaçlı olmayıp, bulunduğu coğrafyada enerji ihracatının daha verimli ve bilinçli bir şekilde organize edilmesini ve bölgesel işbirliğinin pekişmesini önmeli ölçüde olumlu yönde etkilemekte, enerji rezervlerinin üreticisi, tüketicisi ve transit geçiş sağlayıcı ülkelerin karşılıklı çıkarlarıyla örtüşmektedir. Hazar havzasından petrol ve doğalgazın dünya pazarlarına ulaştırılmasında kullanılan güzergâhların çeşitlendirilmesi, enerji güvenliklerini bölgenin zengin rezervleriyle ilişkilendirmiş bulunan ABD'nin ve Batılı ülkelerin jeopolitik çıkarlarını da tam anlamıyla karşılamaktadır. Bu ülkeler Hazar havzasını Avrupa pazarlarına, Karadeniz, Akdeniz ve Baltık Denizi'ne birleştiren, Gürcistan, Türkiye, Romanya, Bulgarsitan gibi güvenilir, bağımsız transit geçiş ülkeleri üzerinden uzanan yeni petrol ve doğalgaz ihraç hatlarının yapılmasına yönelik çabaları desteklemektedirler.

Günümüzde Azerbaycan, enerji, ulaşım, iletişim ve diğer alanda bölgesinde hiçbir ülkeye jeopolitik açıdan bağımlı bulunmayan, kendi kendine yetebilen bir ülkedir. Bölgede Azerbaycan'ın katılmadığı herhangi bir çokuluslu enerji, ulaşım, iletişim projesinin gerçekleştirilme olanağına hem bölge ülkeleri, hem de süpergüçler kuşkuyla bakmaktadırlar. Azerbaycan'ın

da katıldığı yeni enerji projelerine yönelik yerel ve küresel çaplı girişimlerin sayısı gitgide artmaktadır.

Böyle girişimlerden bir tanesi 2007 yılının Mayıs ayında Krakov kentinde gerçekleşmiştir. Krakov Enerji Zirvesi'nde Avrupa'nın enerji güvenliğinin Azerbaycan'ın da katılımıyla sağlanması meselesinin gitgide daha fazla önem kazandığı, mevcut jeopolitik realite ortamında artık kaçınılmaz hale geldiği bir kez daha vurgulanmış oldu. Polonya, Azerbaycan, Gürcistan, Litvanya ve Ukrayna Devlet Başkanlarının ve Kazakistan heyetinin katıldığı Krakov Enerji Zirvesi'nde yeni altbölgesel entegrasyon modeli oluşturma zorunluluğu da ortaya çıkmıştır. Karadeniz'e ulaştırılan Azerbaycan petrolünün Odessa-Brodi-Gdansk güzergâhıyla Baltık Denizi'ne aktarılması, buradan Avrupa ve dünya pazarlarına nakledilmesi projesi de Zirve çerçevesinde masaya yatırılmıştır.

Daha sonra 2007 yılının Ekim ayında Litvanya'nın başkenti Vilnius kentinde düzenlenen "Sorumlu Ortaklar İçin Sorumlu Enerji" konulu Enerji Güvenliği Konferansı'na katılan ülkeler Hazar Denizi'nin enerji rezervlerinin Avrupa pazarlarına ulaştırılması amacıyla ulusal şirketlerden müteşekkil yeni bir konsorsiyum kurulması konusunda anlaşmışlardır. Azerbaycan, Gürcistan, Ukrayna ve Polonya'dan geçmekle Hazar'dan Avrupa ve dünya pazarlarına uzanan nakliye sistemlerinin tartışılması ve gerçekleştirilmesi bu konsorsiyumun başlıca amacı olarak belirlenmiştir.

Böyle bir konsorsiyumun kurulması hem doğrudan ya da dolaylı katılımcı konumundaki bölge ülkelerinin, hem de AB'nin enerji güvenliği çıkarlarıyla tam anlamıyla örtüşmektedir. Daha önceki yıllarda enerji alanında Rusya'yla sorun yaşayan Gürcistan ve Beyaz Rusya'nın krizi atlatmak için Azerbaycan'a

başvurmaları ve Azerbaycan'ın bu ülkelere sağladığı destek, Ukrayna'nın kendi petrol ve doğalgaz ihtiyaçlarını Azerbaycan'dan temin etmek istemesi ve diğer gelişmeler de bu durumu kanıtlar mahiyettedir. Günümüzde Ukraynalı yetkilileri yıllık yaklaşık olarak 4 milyon ton petrol ve 5 ila 8 milyar metreküp arası doğalgaz satın alınmasına, bu ürünlerin Karadeniz'de Gürcistan limanlarından Ukrayna limanlarına nakledilerek mevcut alyapıyla ihtiyaca gör dağıtılması meselesini Azerbaycan Hükümeti'yle görüşmektedirler. Azerbaycan ve Ukrayna Cumhurbaşkanı'nın karşılıklı ziyaretleri sonrasında Ukratnafta ile SOCAR arasında, Azerbaycan petrolünün Ukrayna'ya ihraç edilmesi, Ukrayna'da SOCAR'a ait benzin istasyonlarının kurulması ve enerji alanında daha farklı işbirliği çalışmalarının yürütülmesine yönelik anlaşmalar imzalanmıştır. Ukrayna tarafı, Azerbaycan'da ayda 1 milyon ton civarında ham petrol satın almak, kendi rafinerilerinde işleyeceği bu petrolü ülkenin ihtiyaçları doğrultusunda kullanmak istediğini beyan etmiştir. Son yıllarda Beyaz Rusya hükümeti de buna benzer bir adım atmak niyetinde olduğunu duyurmuştur.

Uzmanlara göre, Azerbaycan'ın Post-Sovyet coğrafyasına yönelik olarak takip ettiği enerji politikasının en fazla gelecek vaat eden yönü, likit gazın Gürcistan üzerinden hem Karadeniz'in dibinden, hem de tankerler aracılığıyla Ukrayna'ya ulaştırılması ve buradan Ukrayna ile Beyaz Rusya'nın iç gereksinimleri doğrultusunda, diğer yandan mevcut boru hatları kullanılmakla Batı pazarına nakledilmesine yönelik projeden ibarettir. Son zamanlarda Rusya'yı en fazla tedirgin eden konu da budur. Ukrayna ile Beyaz Rusya'nın mevcut doğalgaz sorunu temelinde Azerbaycan, Türkmenistan ve Kazakistan gibi ülke-

rin adını sıkça anmaları, kriz durumunda bu ülkelere yönelmeleri Rusya'nın resmî çevrelerindeki tedirginliği arttırmaktadır.

Diğer yandan, 2010 yılının Nisan ayında Bükreş'te, Eylül ayında ise Bakü'de Azerbaycan, Romanya, Gürcistan ve Macaristan'ın Devlet ve Hükümet Başkanlarının imzaladıkları anlaşmalar doğrultusunda, AGRI projesi çerçevesinde Azerbaycan doğalgazının boru hatlarıyla Gürcistan'ın Karadeniz limanlarına ulaştırılması, burada sıkıştırılarak tankerlerle Romanya'ya nakledilmesi, Romanya'dan Macaristan, Bulgaristan ve diğer Güneydoğu Avrupa ülkelerine taşınması öngörülmektedir. Karadeniz havzasında kurulacak olan doğalgaz dağıtım istasyonlarından bölge ülkelerinin hepsinin sorunsuz bir şekilde doğalgaz alması olanağı da değerlendirilmektedir. Söz konusu güzergâh üzerinden gelecekte yıllık 7 ila 10 milyar metreküp arası likit doğalgaz ihracatının yapılması öngörülmektedir. Azerbaycan'ın BTE boru hattı aracılığıyla 2005 yılından itibaren Türkiye ve Gürcistan'a, 2013 yılından itibaren de Yunanistan'a doğalgaz ihraç ettiği, Bakü-Mozdok ve Bakü-Astara boru hatları üzerinden 2009 yılından itibaren Rusya ve İran'a da doğalgaz gönderdiği gerçeği göz nünde bulundurulursa, Azerbaycan'ın doğalgaz ihracatına ilişkin olarak kendi enerji güvenliğini tam anlamıyla sağladığı söylenebilir.

Azerbaycan'ın kendi bölgesinde ve küresel ölçekte takip ettiği çokuluslu petrol ve doğalgaz politikası Rusya'nın bazı çevrelerini ciddi ölçüde tedirgin etmiş ve bu çevrelerin Rusya Hükümeti'ne, Azerbaycan aleyhinde “engelleyici önlemlere başvurulmasına” dair çağrı yapmalarına neden olmuştur. Rusya Hükümeti bu “engelleyici önlemler” çerçevesinde Azerbaycan'ın ihraç petrol ve doğalgazını sınırda satın alma ve bölgenin enerji rezervlerini dünya pazarlarında tek elden satışa çıkarma

politikasını takip etmektedir. Küresel enerji pazarında uyguladığı fiyat politikasının başarılı olabilmesi için Rusya Azerbaycan'ınve Merkezî Asya ülkelerinin petrolünü ve doğalgazını satın almak, bu ülkelerin dünya pazarlarına ulaşmasını engellemek istemektedir. Buna karşılık Azerbaycan, küresel enerji piyasasında Rusya'yla rakip değil, ortak olduğunu ifade etmiştir. Rusya ve Azerbaycan'ın enerji ürünlerinin birbirinden farklı alıcıları vardır. Azerbaycan Rusya'nın çıkarlarını göz önünde tutarak Nabucco projesinden çekilmiş, petrolünü ve doğalgazını enerji konusunda geleneksel olarak Rusya'nın kontrolü altındaki Batı ve Doğu Avrupa ülkelerine değil, Adriyatik kıyısındaki ülkelere, Türkiye, İtalya ve Yunanistan'a yönlendirmiştir. Diğer yandan Azerbaycan'ın Avrupa enerji pazarına sunduğu enerji ürünleri, bu pazarda Rusya'nın tekелci konumunu sonlandırmak için yeterli değildir. Avrupa'da ve tüm dünyada artan enerji ihtiyacı doğrultusunda Rusya, pazara çıkardığı enerji ürünlerini dilediği fiyata satabilmektedir.

Uzmanlara göre, proje ve yapım aşamasına Azerbaycan'ın yakından katkıda bulunduğu TANAP, TAP, AGRI, Odessa-Brodi-Gdansk güzergâhlarının ve diğer yeni hatların tamamlanması, Rusya'nın çıkarlarına ciddi boyutta müdahalede bulunmadan, Azerbaycan'ın hem kendi ulusal çıkarlarına, hem de enerji alanında ortakları olan ülkelerin çıkarlarına hizmet edecek, Hazar havzasının enerji rezervlerini dünya pazarlarına ulaştırılması sürecinde jeostratejik önemi haiz ülke statüsünü daha fazla pekiştirecektir.

III. BÖLÜM

HAZAR DENİZİ VE KARADENİZ HAVZALARIYLA GÜNEY KAFKASYA’NIN ULUSLARARASI ULAŞIM VE İLETİŞİM SİSTEMİ: ULUSLARARASI, BÖLGESEL VE ULUSAL ÇIKARLAR. AZERBAYCAN’IN DIŞ DÜNYAYLA BAĞIMSIZ VE GÜVENLİ İLETİŞİM POLİTİKASI

3.1. HAZAR DENİZİ VE KARADENİZ HAVZALARIYLA GÜ- NEY KAFKASYA’NIN MEVCUT VE OLASI ULUSLARARASI ULAŞIM VE İLETİŞİM SİSTEMİ: ULUSLARARASI, BÖLGE- SEL VE ULUSAL ÇIKARLARIN KARAKTERİSTİĞİ

SSCB’nin parçalanmasının ve Sovyetler Birliği’ni oluşturan Cumhuriyetlerin bağımsızlık kazanmalarının ardından Avrasya’nın transit geçiş güzergâhları, Doğu-Barı ve Kuzey-Güney ulaşım ve iletişim sistemleri, enerji ihracatı koridorları ve diğer hatlar bir ülkenin tekelinden çıkarak uluslararası arena da rekabet hedefine dönüştü. Avrasya’nın çokuluslu ulaşım ve iletişim sisteminin en önemli ve belirleyici halkasını, bölge ülkelerini birbirine bağlayan, coğrafi ve jeoekonomik açıdan en elverişli mekân ve bu mekândan geçen ulaşım ve taşımacılık güzergâhları oluşturmaktaydı. Hazar Denizi ve Kara-

deniz havzalarıyla Güney Kafkasya bölgesi yüzyıllardan beridir Avrasya'nın ulaşım ve komünikasyon bağları açısından belirleyici coğrafi mekân konumundadır. Akdeniz'den Pasifik Okyanusu'na uzanan geniş bir alanın ulaşım ve komünikasyon ağı içinde SSCB döneminde de, günümüzde de en kısa ve en elverişli koridor yine Hazar Denizi ve Karadeniz havzaları, Güney Kafkasya ve Merkezî Asya'dır. Bölgenin karayolu, demiryolu ve su yolu ağı 1990'lardan itibaren tüm civar ülkeleri birbirine bağlayan ve jeopolitik önemi haiz bir sisteme dönüşmüştür. Hazar'a kıyısı bulunan beş ülke ve çokuluslu ulaşım şirketleri de bu koridorlarla ilgilenmeye ve bu koridorları kullanmaya başlamışlardır.

1990'lardan başlayan süreçte Post-Sovyet coğrafyasını kontrol altında tutmak için büyük çaba harcayan ve Trans-Avrasya güzergâhı üzerindeki alternatif ulaşım ve komünikasyon koridorlarının ortaya çıkışını engellemek isteyen Rusya'nın karşı koymalarına rağmen ABD, AB ülkeleri, Çin, Japonya gibi bölge dışından güçler, Türkiye ve İran gibi bölge ülkeleri ve bu arada yeni bağımsız olan ülkeler de bu ulaşım ve iletişim sistemine müdahalede bulunmak, Doğu-Batı hattında gitgide gelişen ticari ekonomik ilişkilerde bu güzergâhı alternatif bir hat olarak kullanmak için ellerinden geleni yapmışlardır. Çokuluslu şirketlerin bölge ülkeleriyle gerçekleştirdiği işbirliği sonucunda bu süreç daha fazla hızlanarak önelenemez bir uluslararası faaliyet konusuna dönüşmüştür.

Günümüzde Trans-Avrasya koridoru; Doğu-Batı arasındaki ulaşım ve komünikasyon hattının Rusya üzerinden geçen güzergâhının başlıca alternatifi olarak kabul edilir. Bu projenin ortaya çıkışına, gerçekleştirilmesine ve etkinliğini sürdürmesine AB ülkeleri ve ABD'yle beraber Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye

ve Merkezî Asya ülkeleri de önemli ölçüde katkıda bulunmuşlardır. TRACECA adıyla bilinen bu uluslararası ulaşım ve iletişim koridorunun kullanılmaya başlanmasıyla, 1996 yılından itibaren, Rusya'yı saf dışı bırakmak suretiyle Avrupa'yla Asya'yı birleştiren ve Büyük İpek Yolu diye nitelendirilen yeni bir hat kullanıma açılmış oldu.

Daha sonra bağımsız Gürcistan'ın Devlet Başkanı olacak Eduard Şevardnadze henüz SSCB'nin son Dışişleri Bakanı'yken, 1990 yılında Vladivostok'ta gerçekleştirilen Asya-Pasifik Okyanus Coğrafyasında Diyalog, Barış ve İşbirliği adlı uluslararası konferansta Avrasya'nın tarihî İpek Yolu'nun onarılarak tekrar kullanılması önerisini ilk kez dile getirmiş ve SSCB'nin kriz içinde, iflasın eşiğinde bulunan ulaşım ve iletişim sistemini Doğu-Batı hattı üzerinde tüm dünyaya açık ilan edilerek ortak kullanılması teklifinde bulunmuştur. Fakat bu öneri yalnızca SSCB'nin parçalanmasının ardından, üstelik geleneksel güzergâh üzerinden değil, yeni bir Trans-Avrasya projesi doğrultusunda uluslararası arenada müzakere konusu edilmiş, ABD'nin ve AB ülkelerinin dikkatini çekmiş, 1991 yılından beri bu ülkelerin finansmanında yürütülen TACIS programı çerçevesinde değerlendirilmeye başlanmıştır.

Daha sonra yine TACIS programı çerçevesinde, 1993 yılında AB'nin organizatörlüğünde Brüksel'de gerçekleşen Doğu-Batı Ulaşım Güvenliği konulu uluslararası konferansta TRACECA projesi ortaya konmuş, Güney Kafkasya ve Merkezî Asya'nın sekiz ülkesinin Devlet Başkanlarının katıldığı Zirve Toplantısı'nda masaya yatırılmış ve sonuçta Brüksel Bildirgesi imzalanmıştır. Brüksel Bildirgesi'nde tarihî İpek Yolu koridorunun yeni şartlarla uyumlu bir şekilde onarılması, Trans-Avrasya

ulaşım ve komünikasyon altyapsının yeniden kurulması ve geliştirilmesi öngörölmüştür.

Akabinde AB'nin verdiği 300 milyon dolarlık krediyle programın gerçekleştirilmesi yönünde karar alındı ve konferansta belirlenen güzergâhı takiben, yani Kazakistan'da Dostık demiryolu istasyonundan başlamakla Taşkent, Aşkabat, Türkmenbaşı, Bakü, Tiflis, Poti, oradan feribotla Odessa, daha sonra Bulgaristan, Romanya ve Türkiye'ye, bu arada yine feribotla Atıray, Aktav- Bakü hattı üzerinden Trans-Avrasya taşımacılık ağının kurulumuna başlandı.

Daha sonraki yıllarda AB, Güney Kafkasya ve Merkezî Asya ölkeleri tarafından Doğu-Batı ulaşım ve komünikasyon sistemine ilişkin birtakım yeni girişimlerde bulunuldu ve bu girişimler AB tarafından desteklendi. Projenin gerçekleştirilmesi Rusya'yı saf dışı bırakan bir Doğu-Batı güzergâhı üzerinde ticari ve ekonomik ilişkilerin gelişimini olumlu yönde etkiledi, uluslararası ulaşım ve komünikasyon politikasına önemli ölçüde destek sağladı. Elverişli jeopolitik ve coğrafi konumlarıyla söz konusu ulaşım ve komünikasyon sisteminde merkezî yere sahip bulunan Azerbaycan, Gürcistan, Ukrayna, Özbekistan ve Türkiye'nin sergiledikleri ilkeli ve net tutum TRACECA projesinin gerçekleşmesine büyük katkı sağladı.

AB, Azerbaycan, Gürcistan, Türkmenistan ve Özbekistan 1996 yılında Türkmenistan'ın Serahs kentinde TRACECA projesine ilişkin bir anlaşma imzaladılar. Azerbaycan, Türkmenistan, Gürcistan, Kazakistan, Türkiye, Romanya ve Bulgaristan'ın deniz limanlarının, demiryollarının ve karayollarının yeniden yapılandırılması çalışmalarının finanse edilmesi, Doğu-Batı koridorunun etkin hale getirilmesi konusunda Bakü'de özel bir uluslararası konferansın düzenlenmesi ve diğer hususlar

karara bağlandı. 1997 yılından sonra Doğu Avrupa ülkeleri de AB'nin bu projesine büyük bir ilgi göstermeye ve katılmaya başladılar. Dünya Bankası, Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası, Asya Kalkınma Bankası ve diğer uluslararası finans kuruluşları projeye maddi destek sağlamaya hazır olduklarını ilan ettiler.

TRACECA projesi çerçevesinde çok önemli bir etkinlik olan İpek Yolu'nun onarımı konulu uluslararası konferans 1998 Eylül'ünde Bakü'de gerçekleşti. AB'nin desteğiyle gerçekleşen, 32 ülke ve 13 uluslararası kurumun, Rusya ve Kazakistan dışında tüm bölge ülkelerinin Devlet ve Hükümet Başkanlarının (8 Cumhurbaşkanı, 24 Başbakan, Bakanlar vb.) katıldıkları konferansta Doğu-Batı (Avrupa-Kafkasya-Asya) ulaşım ve iletişim sistemlerinin geliştirilmesine yönelik çoklu anlaşma imzalandı. Anlaşma dışında uluslararası denizcilik ve deniz taşımacılığı, gümrük ve sınır geçişlerinin kolaylaştırılması gibi konularda mutabakat belgeleri ve konferansın nihai senedi olarak Bakü Bildirgesi de imzalandı. Anlaşmayı imzalayan ülkeler birbirlerinin topraklarından ve her türlü ulaşım altyapısından avantajlı ve ayrıcalıklı faydalanma hakkını kullanma hakkını elde etmiş ve kendi aralarında ileri ekonomik ilişkiler tesis etme hususunda da sorumluluk almış oldular.

Aynı yıl içinde ABD de TRACECA'yı desteklemek konusunda özel bir strateji geliştirir ve bir destek programı onaylar. Bu program doğrultusunda ABD Hükümeti TACIS programı üzerinden TRACECA'nın finansmanına katkıda bulunmaya başlar. Uzmanlara göre, Bakü Konferansı'nın gerçekleştirilmesi, konferansta imzalanan anlaşmaların hazırlanması ve mutabakatların sağlanması, projeye ABD ve AB'nin desteğinin kazandırılması sürecinde Azerbaycan Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev'in istisnai bir katkısı bulunmuştur. Uluslararası TRACECA Komisyonu

Daimi Sekreterliği'nin Bakü'de bulunması da Haydar Aliyev'in ciddi çabalarının bir sonucuydu.

TRACECA Sekreterliği'nin kurulması, üye ölkelerin ulaşım ve komünikasyon sistemlerinin birbirine bağlanması çalışmaları da hızlandırmıştır. Sekreterlik Doğu-Batı güzergâhı üzerinde mal ve ürün taşımacılığının, ulaşım ve iletişim bağlarının koordinasyonunu sağlama görevini üzerine almıştır. Bakü-Batum-Ukrayna-Bulgaristan-Romanya-Türkiye demiryollarının birbirine bağlanması çalışmaları hızlandırılmıştır. Rusya üzerinden Sibiry'a'dan geçmekle Uzakdoğu'ya ve Güneydoğu Asya ölkelerine uzanan eski Trans-Sibiry demiryolundan daha elverişli bir proje olan Çin-Amsterdam (Hollanda) demiryolu ulaşımı projesi ortaya konmuştur. Günümüzde artık etkin bir halde bulunan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu bu projenin bir parçası olarak değerlendirilebilir.

2000 yılında Tiflis'te TRACECA ölkeleri Hükümet Başkanlarının katılımıyla uluslararası konferans düzenlenmiştir. Konferansta, aradan geçen süre zarfında TRACECA projesi çerçevesinde öngörölen sorumluluk ve şartların yerine getirildiği, liman ve ulaşım hatlarının yeniden yapılandırılması çalışmaları, uluslararası taşımacılıkla ilgili mevzuat düzenlemelerinin gerçekleştirildiği vurgulanmıştır.

TRACECA kısa sürede Merkezî Asya ve Hazar'la Akdeniz kıyılarını ve Avrupa pazarlarını birbirine bağlayan başlıca enerji, ticaret ve ulaşım koridoruna dönüşmüştür.

Merkezî Asya ve Hazar havzasının petrol ve petrol dışı ürünlerinin Avrupa pazarlarına ve Batılı ölkelere ait ürünlerin Asya pazarlarına nakledilmesi amacıyla Hazar Denizi'nden Bakü'ye feribot taşımacılığı, Bakü'den demiryoluyla Gürcistan'ın Karadeniz limanlarına ve buradan gemiler aracılığıyla

Avrupa'ya ulaşılması süreci düzenlenerek, aradan geçen süre zarfında bu gzergh üzerinden yüz milyonlarca ton ürün nakledilmiştir.

TRACECA projesinin başlıca amaçları şunlardan ibaretti:

- Avrupa'yla Asya arasında eskiden beri mevcut güzergâhlardan daha yakın, daha ucuz ve bağımsız bir ulaşım koridorunun açılması;
- Bölge lkelerinin bağımsızlığının pekiştirilmesi, Avrupa-Asya ilişkilerinin serbestliğinin temin edilmesi ve jeopolitik açıdan Rusya'ya bağımlı olmaktan kurtarılması;
- Bölgesel ve küresel işbirliğinin geliştirilmesi, Hazar havzası ve Merkezî Asya'nın zengin enerji rezervlerinin dünya pazarlarına ulaştırılması sürecinin desteklenmesi.

AB TRACECA projesini gerçekleştirmek suretiyle öncelikle Güneydoğu Asya'dan başlayan ve Güney Kafkasya'dan geçerek Avrupa'ya uzanan koridor üzerindeki ülkelerin ulaşım ve komünikasyon hatlarını birbirine bağlamak suretiyle elverişli bir ticaret güzergâhı oluşturmayı amaçlamıştır. AB bu amaçla söz konusu ülkelerin karayolu, demiryolu ve su yolu ulaşımı sistemlerinin geliştirilmesi ve birbiriyle ilişkilendirilmesi, ulaşım ve transit geçiş altyapılarının uluslararası standartlar düzeyinde yeniden yapılandırılması çalışmalarını desteklemiştir.

Diğer yandan, Avrupa ve Asya lkeleri arasında politik, ekonomik ve ticari ilişkilerin serbest duruma getirilmesi, bağımsız ulaşım koridorlarının açılması gibi çalışmalar; bölge lkelelerini transit geçiş konusunda Rusya'ya bağımlı olmaktan kurtarma, bölgesel işbirliğinin pekişmesi için uygun ortamı hazır-

lama ve uluslararası finans merkezlerinin bölgeye yatırım yapmasını teşvik etme gibi amaçları da gütmektedir.

Uzmanlar, TRACECA koridorunun daha önceki Trans-Sibirya güzergâhına kıyasla birtakım avantajları bulunduğu görüşündedirler. Bu avantajlar şöyle sıralanmaktadır:

- Tam bağımsız vir güzergâh olarak hiçbir ülkenin jeopolitik etki ve baskısı altında bulunmaması;
- Çeçenistan, Kuzey Kafkasya gibi yoğun suç bölgelerine, Sibirya gibi uygunsuz hava şartlarına sahip bölgelere uzak oluşu;
- Katılımcı ülkelerin yük taşımacılığı konusunda karşılıklı tavizlerde bulunmaları;
- Taşımacılık tarifesinin Rusya güzergâhına kıyasla 1.9 kat daha uzuc oluşu;
- Mesafe ve zaman açısından Rusya güzergâhına kıyasla iki kat daha kârlı oluşu;
- Karadeniz limanlarının ve İstanbul Boğazı'nın fazla yüklenmesini önleyerek çevre güvenliğine katkıda bulunması vb.

Transit yüklerin Avrupa-Kafkasya-Asya ülkeleri arasında daha elverişli karayolu, demiryolu ve su yolu güzergâhıyla taşınmasını temin eden TRACECA projesi, Avrupa'yla Asya arasındaki ulaşım hattını da kısaltmak suretiyle, katılımcı ülkelere ve çokuluslu şirketlere oldukça büyük tasarruf imkânları da sağlamıştır.

Günümüzde Avrupa'yla Asya arasındaki ticaret kapasitesi 2 trilyon doların üzerinde, ulaşım harcamaları ise 200 milyar dolar civarındadır. TRACECA projesinde yük taşımacılığında Avrupa'yla Güney Asya'yı bağlayan Süveyiş Kanalı güzergâhına

kıyasla 20 gün tasarruf edileceği göz önünde tutulursa, pek yakın bir gelecekte Azerbaycan ve Gürcistan'ın küresel ölçekte başlıca transit geçiş ülkelerine dönüşeceği kolayca tahmin edilebilir.

Avrupa Komisyonu 2009 yılından itibaren TRACECA programı çerçevesinde üç yeni proje başlatmıştır. Bunlardan bir tanesi BDT'nin Batısı ve Kafkasya Ülkeleri İçin Uluslararası Lojistik Merkezleri Projesi'dir. Projenin öncelikli amacı lojistik olanaklarını, ağların ve multimodal taşımacılığın karşılıklı etkinliğinin geliştirilmesi suretiyle uluslararası ticarette yüklerin TRACECA koridoru üzerinden hareketine yardım etmekten ibarettir. Proje kapsamında TRACECA koridoru üzerinde lojistik merkezleri ağlarının kurulmasını temin edebilecek mali, teknik, ekolojik ve kurumsal şartların hazırlanması öngörülmektedir. Proje Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova ve Ukrayna'yı doğrudan, Bulgaristan, Romanya ve Türkiye'yi dolaylı olarak kapsayacaktır.

Diğer yandan, TRACECA Ülkelerinde Havayolu Güzergâhında Toplumsal ve Teknik Güvenlik Projesi uygulamaya konmuştur. 24 aylık bir sürede gerçekleştirilmesi öngörülen bu proje Azerbaycan, Ermenistan, Bulgaristan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna ve Özbekistan'ı kapsayacaktır. Projenin amacı AB'ye komşu ülkelerde ve bu arada Merkezî Asya ülkelerinde de sivil havacılık alanında hava ulaşımının toplumsal ve teknik güvenliğinin uluslararası standartlar ve Avrupa standartları düzeyinde geliştirilmesinden ibarettir.

Üçüncü proje ise Karadeniz ve Hazar Denizi'nde Ana Güzergâhlar projesidir. Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Türkmenistan ve Ukrayna olmak üzere beş ülkeyi kapsayan bu

projenin amacı Karadeniz ve Hazar Denizi'nde karşılıklı faaliyet ağının geliştirilmesinden, Avrupa-Karadeniz bölgesi-Kafkasya-Merkezî Asya güzergâhı üzerinde ticaret ve ulaşımın multimodal taşımacılık aracılığıyla desteklenmesinden ibarettir. Karadeniz ve Hazar Denizi havzaları ülkelerini Avrupa Birliği'nin genişlediği coğrafyaya bağlayan deniz güzergâhları teorisi çerçevesinde intermodal taşımacılığın desteklenmesi bu projenin başlıca görevidir. Bu proje kapsamında öncelikle Trans-Avrasya ulaşım ve iletişim güzergâhı üzerinde demiryolu ve karayolu ağlarının, İliçivsk-Odessa,-Poti-Bakü-Aktav güzergâhından faydalanmakla su yolu ulaşımı sisteminin kurulması ve geliştirilmesi öngörülmektedir.

Çokuluslu ulaşım ve iletişim politikası sayesinde günümüzde bölgenin ulaşım ve iletişim hatları SSCB döneminde olduğu gibi tek bir elden yönetilmekten ve tek bir ülkenin nüfuz alanı içinde bulunmaktan kurtarılmış, ülkeler ve bölgeler arası bir ulaşım ağı kurulmuştur. Son zamanlarda Merkezî Asya ve Hazar havzasının zengin enerji rezervlerinin dünya pazarlarına ulaştırılmasını kolaylaştıran alternatif petrol ve doğalgaz nakil hatları projelerinin gerçekleştirilmesi de uluslararası boyutta önemli bir gelişme olarak dünya jeopolitiğinin ve jeoekonomisinin öncelikli sorunlarından bir tanesini çözüme kavuşturmuştur.

Bugün Batılı ve Doğulu ülkeler kendi aralarındaki ekonomik ilişkileri serbest ve daha elverişli güzergâhlar, ekonomik açıdan daha verimli koridorlar üzerinden gerçekleştirebilmek amacıyla jeopolitik ve jeoekonomik açıdan bağımsız olan ulaşım ve iletişim hatlarını tercih etmektedirler. Son zamanlarda Trans-Avrasya ve bunun mütemmim cüzü olan Trans-Kafkasya güzergâhının kullanılması Hazar Denizi ve Karadeniz havzaları

arasında bulunan Güney Kafkasya'nın ve Hazar'la Güneydoğu Asya arasında bulunan Merkezî Asya'nın küresel ölçekte büyük önem arzeden jeopolitik mekânlar arasında zikredilmesine sebebiyet vermiştir.

Merkezî Asya ve Hazar havzasının ulaşım ve iletişim koridorları birden fazla alanın gelişimiyle de ilişkili bulunmaktadır. Bu alanlar öncelikle mevcut, yapım aşamasındaki ve planlanan deniz yollarının, deniz ulaşımı araçları ve limanlarının, demiryolu taşımacılığını sağlayan yolların ve karayolları sistemiyle karayolu ulaşım araçlarından ibarettir.

III. binyılın ilk on yılında küreselleşen dünyanın jeoekonomik gereksinimlerinin karşılanması amacıyla kıtalar arası yük taşımacılığının yeni tekniklerinin bulunması ve verimli bir şekilde organize edilmesi de özellikle önem taşımaktadır. Bu amaç doğrultusunda Merkezî Asya ve Hazar havzasında karayolu, demiryolu, deniz ve nehir ulaşımı olanaklarının ilişkilendirilmesi ve intermodal taşımacılık sisteminin oluşturulması yeni binyılın gitgide daha fazla önem kazanan meselelerinden bir tanesidir.

Uzmanlar, modern dünyada uluslararası taşımacılıkta en verimli ve rekabet gücü en yüksek sistemin, hem iç, hem de devletler arası ulaşım sistemini intermodal taşımacılık temelinde şekillendiren, taşımacılıkta fiyat ve süre açısından %20 ila 30 arasında tasarruf sağlayabilen ülkeler ya da ülke gruplarıca kurulabileceği kanısındadırlar. Mesela AB ve Güneydoğu Asya ülkeleri günümüzde bu sistemi kullanmaktadır. Farklı ulaşım alanlarının kendi alanlarında özel çıkarlarını gözetme ilkesiyle faaliyette bulundukları ülkelerde (mesela Rusya'da) taşımacılık pahalıya mal olmakta ve böyle bir taşımacılık uygulamasından düşük verim alınmaktadır.

Güney Kafkasya ve Karadeniz'le beraber Hazar havzası ve Merkezî Asya uzmanlar tarafından AB'nin intermodal taşımacılık sistemine uyan en verimli güzergâh olarak kabul edilir.

Hazar havzasından hem Avrupa, hem de Asya istikametinde çok seçenekli deniz, demir ve karayolu ulaşımının varlığı böyle bir intermodal sistemin kurulmasını olanaklı kılmaktadır. Bir tek Trans-Avrasya ve TRACECA projelerinin Çin'den Merkezî Asya'ya, oradan Güney Kafkasya üzerinden Türkiye ve Akdeniz'e, İran, Basra Körfezi aracılığıyla yine Akdeniz'e ve Ortadoğu'ya, Rusya, Ukrayna ve Beyaz Rusya üzerinden Avrupa'ya, Astrahan ve Hazar Denizi aracılığıyla Baltık ülkelerine çıkış olanakları göz önünde tutulursa, yekpare bir intermodal taşımacılık sisteminin önemi daha açık bir şekilde anlaşılacaktır.

Söz konusu sistemin kurulması önerisi AB'ye, Azerbaycan'a ve Gürcistan'a ait olmakla beraber, uzmanlara göre, Rusya ve Merkezî Asya ülkelerinin de bu projeden büyük çıkar sağlamaları gayet mümkün görünmektedir.

3.2. HAZAR DENİZİ VE KARADENİZ HAVZALARIYLA GÜNEY KAFKASYA ÜLKELERİNİN ALTERNATİF TRANS-AVRASYA ULAŞIM VE İLETİŞİM SİSTEMİNE YAKLAŞIMLARI, ÇIKAR VE KATILIMLARI

Merkezî Asya, Hazar havzası ve Kafkasya'da başlıca ulaşım ve transit geçiş ağına sahip bulunan ülkelerden bir tanesi Rusya. SSCB döneminde, yani Trans-Avrasya, TRACECA, Trans-Kafkasya vb. alternatif ulaşım ve iletişim sistemlerinin mevcut olmadığı dönemde Avrupa'yla Asya arasındaki tüm yük taşımacılığı ve bu arada enerji rezerv-

lerinin ithalat ve ihracatı da Sovyetler Birliği'ne (günümüzde çoğunlukla Rusya'ya) ait boru hatları, deniz ulaşımı araçları, karayolu ve demiryolu araçları sayesinde gerçekleştirilmekteydi. Mülkiyeti Rusya'ya ait bulunan Rusya-Beyaz Rusya-Baltık-Avrupa, Rusya-Türkiye-Avrupa, Rusya-Ukrayna-Avrupa, Trans-Sibirya-Kafkasya-İran-Basra Körfezi ve Akdeniz, Rusya-Çin-Japonya-Pasifik Okyanusu güzergâhları ve diğer karayolu, demiryolu, deniz taşımacılığı hatları, koridorlar, elverişsiz ve uzak olmalarına rağmen son zamanlara kadar Batı'yla Doğu'yu biricik güzergâhtı. Rusya'nın Trans-Avrasya, TRACECA, Trans-Kafkasya ulaşım koridorları projeleri karşısında sergilediği büyük hassasiyetin başlıca nedeni de yeni güzergâhların jeopolitik açıdan daha serbest oluşu, ekonomik açıdan, mesafe ve verimlilik açısından daha uygun bulunuşu, bu özellikleriyle tüm dünyanın dikkatini kendi üzerinde toplayışı ve uluslararası arenada kendine destek kazanmasıdır.

Rusya Trans-Avrasya güzergâhı üzerinden gerçekleştirilen Doğu-Batı ilişkilerinde kaybettiği stratejik konumu geri kazanmak amacıyla 1990'ların sonlarından itibaren yeni projeler üretmeye ve gerçekleştirmeye başlamıştır. Mesela Azerbaycan'ın Hazar Denizi'nde feribot ulaşımındaki öncelikli konuma son vermek amacıyla Rusya Hazar kıyısındaki Mahaçkale ve Astrahan limanlarını yenilemek, bunlarla İran'ın Novşehr limanları arasında feribot taşımacılığını gerçekleştirmek, Basra Körfezi üzerinden Akdeniz'e ulaşmaya yönelik ciddi girişimlerde bulunmuştur. Günümüzde aynı güzergâh üzerinden İran'dan Rusya'ya ve diğer kuzey ülkelerine, kuzeyden İran'a ve Basra Körfezi'nden geçmekle diğer Akdeniz ülkelerine nakledilen yükün yıllık kapasitesi 10 milyon ton civarındadır. Diğer yandan Rusya aynı limanlar üzerinden Kazakistan'ın zengin

petrol rezervlerini ve özellikle Tengiz sahasından çıkarılacak olan petrolü Mahaçkale'ye ve buradan demiryoluyla Novorossiysk limanına aktarmayı düşünmektedir. Kuzey Kafkasya ve Çeçenistan'daki istikrarsız durum şimdilik bu projenin gerçekleştirilmesine müsait değildir. Rusya 1997 yılında hatta Çeçenistan'ı saf dışı bırakan 78 kilometrelik yeni bir yol yapmakla Trans-Kafkasya koridoruna rakip olacak yeni bir güzergâh oluşturma düşüncesini de ortaya koymuş, fakat bu projeden de henüz somut bir sonuç alamamıştır.

Rusya'nın aynı doğrultuda yaptığı girişimlerden bir tanesi de Astrahan'la Elista (Kalmıkya) arasındaki 220 kilometreyi demiryoluyla birleştirme ve Hazar Denizi üzerinden yapılan taşımacılığı kendi merkezî demiryolu sistemine bağlama isteği şeklinde ortaya çıkmıştır. Henüz Sovyetler Birliği döneminde ortaya atılmakla beraber, proje üzerinde yapılan çalışmalar 1980'lerde sonlandırılmış bulunuyordu. Günümüzde Rusya bu çalışmaları tekrar başlatmıştır.

Diğer yandan Volga Nehri'nin ve Volga-Don kanalının imkânlarını ve jeostratejik avantajlarını kullanmak suretiyle Rusya Astrahan'ı Hazar'ın başlıca feribot ve yük taşımacılığı transit merkezine dönüştürmeyi, İran ve Güney Kafkasya'dan gelen yükleri bu limana yönlendirmeyi, Astrahan'dan demiryoluyla ya da Volga-Hazar kanalı aracılığıyla Asya'ya, Baltık ülkelerine uzanmayı düşünmekte ve bu yönde de ciddi bir çalışma yapmaktadır. Söz konusu proje çerçevesinde çalışmalar 1993 yılından itibaren özel bir devlet programı doğrultusunda yürütülmektedir.

Rusya; Astrahan limanı ile İran'ın Enzeli ve diğer limanları arasında yük taşımacılığının 1993 yılında 12 bin ton olan kapasitesini özel yatırımlar sonrasında 2010 yılında yaklaşık 1

milyon ton düzeyine ulaştırmış bulunuyor. Günümüzde Astrahan'a 100 kilometre mesafede yeni ve büyük bir liman daha kullanıma açılmış bulunuyor. Rusya bu yeni liman sayesinde feribot taşımacılığının geliştirmeyi ve hatta Merkezî Asya'nın petrol ürünlerini de kendi güzergâhları üzerinden taşımayı istemektedirler.

Diğer yandan Rusya Bakü-Türkmenbaşı ve Bakü-Aktav limanlarına ve deniz hatlarına bir alternatif oluşturmak üzere Astrahan'da Astrahan'da birtakım inşaat çalışmaları yapmak-tadırlar. Rusya; İran ve Türkiye'den Azerbaycan'a gönderilen ve buradan deniz hatları aracılığıyla Çin'e aktarılan malları Astrahan güzergâhına yönlendirmeyi ve buradan yine kendi nakil araçlarıyla dış ülkelere ihraç etmeyi hedeflemektedir.

Günümüzde Rusya'daki birtakım çevreler Trans-Avrasya, TRACECA ve Trans-Kafkasya ulaşım ve komünikasyon koridorlarına alternatifler oluşturmak amacıyla harcanan milyarlarca doların boşa gittiğini iddia etmekte ve Rusya'nın alternatif projeler üreteceğine mevcut projelere katılması, hatta bunlarda ciddi pay sahibi olması ve kendi ürünlerini de yine bu güzergâhlar üzerinden Avrupa'ya ve dünyaya ihraç etmesi gerektiğini iddia etmektedirler.

Rusya ve Ermenistan TRACECA projesinin dışında kalan iki bölge ülkesidir. Bunlardan Ermenistan Güney Kafkasya'da takip ettiği yayılcı politika nedeniyle Azerbaycan tarafından projenin dışına itilmiştir. Oysa Rusya, kendine rakip olarak gördüğü TRACECA projesine itiraz etmiş ve bu projeye katılmayı reddetmiştir. Oysa uzmanlara göre TRACECA ulaşım ve komünikasyon sistemi, kendi ürünlerini Avrupa ve Asya pazarlarına göndermeye  alışan Rusya'ya belki tüm diğer ülkelerden daha fazla fayda sağlayabilir. Rus jeopolitik uzmanları Batı'nın

ve öncelikle ABD ile AB ülkelerinin Rusya'yı saf dışı bırakan bir Avrasya ulaşım ve iletişim sistemi oluşturma çabasını, Moskova'nın Avrasya coğrafyasında ulaşım alanındaki tekeline son verme amacını güttüğünü iddia etmektedirler. Rus jeopolitik uzmanlarının bu iddiası temelden yoksun değildir. Nitekim 1995 yılında dünya çapında ünlü siyasetçilerin ve siyasetbilimcilerin katılımıyla ABD'de gerçekleşen uluslararası konferansta bu husus açık bir şekilde ifade edilmiş ve Rusya'nın uluslararası altyapı koridorlarını kontrol altında tutma çabasının, küresel politika arenasında baskın olma amacına hizmet ettiğinin altı çizilmiştir.

Uzmanlara göre, Rusya'nın yeni Trans-Avrasya projelerine karşı koyma girişimlerinin temelinde, SSCB döneminde bölgenin ulaşım ve iletişim sisteminde sahip olduğu jeopolitik ve jeoekonomik konumu gitgide kaybettiği gerçeği yatar. Rusya bu nedenden dolayı dış dünyaya sıkı bir şekilde karşı koymaya çalışmaktadır. Avrupa'yla Asya'yı birbirine bağlayan her türlü ulaşım ve iletişim sistemini yalnız başına kontrol eden SSCB Doğu-Batı ve Kuzey-Güney yönlerinde transit geçişlerden her yıl milyarlarca dolar kazanmaktayken, SSCB'nin parçalanmasının ardından bu güzergâhların önemli bir bölümü Azerbaycan, Gürcistan, Ukrayna gibi bağımsız devletlerin sınırları içinde kalmıştır. Bu noktada, Avrasya'nın en büyük ulaşım sistemi konumundaki Trans-Sibirya demiryoluyla yapılan yük taşımacılığının 1990 yılına kıyasla 6 kat, konteyner taşımacılığının ise 8 kat azaldığını vurgulamak yeterli olacaktır. Diğer yandan ulaşım ve iletişim alanındaki eski avantajlarını geri kazanmaya çalışan Rusya, geçmiş yıllarda sahip bulunduğu tekeldi

konumunu kaybetmiş olarak, uluslararası arenada desteklenen yeni projelerle rekabete girmek zorunda kalmıştır.

TRACECA projesine engel olmayı başaramayan Rusya, Avrasya topraklarının yaklaşık %30'una sahip bulunduğu gerçeğini de göz önünde tutarak, Avrupa'yla Asya arasındaki geleneksel ulaşım köprüsü konumunu ve jeopolitik güç merkezi fonksiyonunu elinde tutabilmek için yeni cazip ve pragmatik önerilerle ortaya çıkmaya başlamıştır. AB'nin etkin haldeki 9 ulaşım koridorundan 3 tanesi Rusya üzerinden geçmektedir. Rus uzmanlara göre, Rusya Avrupa'yla Asya arasındaki yük taşımacılığının yaklaşık olarak %15'ini kendi kontrolünde tutabilir. Gelişmiş ülkelerin yıllık ihracat kapasitesinin 250 milyar doları bulduğu göz önünde tutulursa, burada çok büyük paraların söz konusu olduğu anlaşılmaktadır. Bu nedenledir ki Rusya, kendisini saf dışı bırakan tüm yeni projelerin verimsiz olacağı iddiasıyla bu projeleri kamuoyu nezdinde itibarsızlaştırmaya çalışmakla beraber, ortaya alternatif seçenekler de çıkarmaktadır. Mesele Rusya Hükümeti'nce onaylanan Uluslararası Ulaşım Koridorlarının Geliştirilmesi konulu devlet programının hedefi, söz konusu alanda kaybedilmiş olan eski avantajlı konumun geri kazanılmasından ibarettir.

Rusya'nın girişimleriyle 12-13 Eylül 2000 tarihlerinde Sankt Petersburg'da düzenlenen II. Uluslararası Avrasya Ulaşım Konferansı'na 37 ülkeyi temsilen 500 kişi katılmıştır. Konferansa katılan Rus ya da Rusya yanlısı yabancı uzmanlar Rusya topraklarından, bu ülkenin ulaşım ve iletişim imkanlarından, taşımacılık alanındaki olanaklarından faydalanmanın Avrasya'nın çokuluslu ticari ve ekonomik ilişkilerinin epkiştirilmesi açısından büyük önem taşıdığını kanıtlamak için

büyük çaba harcamışlardır. Konferans sonucunda Doğu Avrupa'yı Yakındoğu ve Güney Asya'ya bağlayacak olan Kuzey-Güney ulaşım koridorunun açılmasına ilişkin bir anlaşma da imzalanmıştır. Söz konusu koridorun açılması düşüncesi TRACECA'ya alternatif oluşturmak amacıyla Rusya, Hindistan ve İran tarafından önerilen bir projedir. Jeopolitik ve jeoekonomik çıkarlarından hareketle Azerbaycan bu projeye de katılmayı memnuniyetle kabul etmiştir.

Avrupa'yla Asya arasındaki ulaşım ve iletişim koridorlarının Trans-Kafkasya hattı üzerindeki en önemli transit geçiş ülkeleri Azerbaycan ve Gürcistan'dır. Trans-Hazar ana güzergâhından hiçbir ülkenin jeopolitik etkisi altında bulunmayan bağımsız koridorunun doğu parçasını Azerbaycan, batı parçasını ise Gürcistan oluşturur. Bu iki ülkeyi birbirine bağlayan demiryolu ve karayolu hatları gerçekte TRACECA projesinin stratejik açıdan en önemli bölümleridir. Gürcistan'ın Karadeniz'deki Poti, Batum ve Kulevi limanları bir yandan Azerbaycan ve Merkezî Asya ülkelerinin petrol, ziraat ve diğer ürünlerinin Avrupa'ya nakledilmesinde, diğer yandan Avrupa'dan gelen sınai ürünlerin Merkezî Asya ve Güneydoğu Asya ülkelerine ulaştırılmasında önemli yere sahiptir. Gürcistan'ın demiryolları, karayolları, deniz limanları ve diğer ulaşım altyapısı 1993 yılından itibaren AB ve ABD'nin TACIS, TRACECA vb. projeleri çerçevesinde yenilenmiş ve onarılmıştır. Son zamanlarda Azerbaycan ve Merkezî Asya ülkeleri petrol ve doğalgaz ürünlerinin Gürcistan limanları üzerinden yalnızca Karadeniz ve boru hatları aracılığıyla Türkiye'ye değil, Ukrayna, Bulgaristan ve Romanya'ya Bakü-Tiflis-Odessa, Bakü-Tiflis-Varna ve Bakü-Tiflis-Köstence güzergâhlarıyla ulaştırılması konusu da gündeme gelmiştir.

Merkezî Asya ve Hazar havzası ülkeleri arasında dış dünya ile iletişim olanakları fazlaca kısıtlı Türkmenistan da Trans-Avrasya uluslararası ulaşım ve iletişim sistemine büyük bir ilgi göstermektedir. Büyük enerji rezervlerine sahip bulunan Türkmenistan Trans-Hazar sisteminde önemli bir yere konuma sahip olmanın ötesinde, söz konusu projeden en kârlı çıkacak ülkelerden bir tanesi olarak görülmektedir. Hem Batı'ya, hem de Doğu'ya çıkış olanaklarına sahip bulunmak, bağımsız ulaşım ve iletişim koridorlarına sahip olmakla beraber transit geçiş ücretleri sayesinde bu koridorlardan para da kazanmak, ürünlerini dış pazarlara uluslararası teminat altında ve her türlü yabancı baskıdan kurtulmuş olarak ulaştırmak gibi konular Türkmenistan jeoekonomik çıkarları arasında önemli yer işgal etmektedir. Türkmenistan Cumhurbaşkanı 1993 yılında Türkmenistan Ulaşım Altyapısının Geliştirilmesi konulu özel bir kararname imzalamış, Türkmenistan'ın tüm kentleri ve diğer yerleşim birimleri, deniz limanları ve demiryolu istasyonları arasında yeni demiryolu ve karayolu hatlarının yapılması, mevcut hatların daha verimli kullanılacak duruma getirilmesi ve elektrifikasyonu hedefini ortaya atmış, kısa sürede 1000 kilometrenin üzerinde demiryolu yapılmasını sağlamıştır.

Türkmenistan Millet Meclis'i 1998 yılında Demiryolu Ulaşımı Yasası'nı onaylamıştır. Yasa gereğince Türkmenistan içinde demiryolu taşımacılığı geliştirilmiştir. Daha sonra Türkmenistan içinden geçen tüm ana karayolu hatları onarılarak dünya standartları düzeyine ulaştırılmış, diğer yandan Merkezî Asya ülkelerine uzanan tüm taşımacılık altyapısı da çağdaş standartlar düzeyine getirilmiştir.

Diğer yandan Hazar Denizi'nin güneyinde Trans-Avrasya koridoru çerçevesinde Türkmenistan'ı komşu İran'a bağlayan 320 kilometrelik Tecen-Sera-Meşhed yolu da yapılmıştır. Bu yol Türkmenistan'ın karayolu, demiryolu ve deniz yolu sistemlerini Basra Körfezi'ne doğrudan birleştirmiş, Asya-İran ve Akdeniz koridorunun gerçekleşmesini mümkün kılmıştır. Söz konusu güzergâh Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan'ı İran ve Türkiye'ye bağlamak açısından da Güney Kafkasya güzergâhına alternatif bir seçenek olarak değerlendirilmektedir. 1996 yılında kullanıma açılan yolun 132 kilometrelik bölümü Türkmenistan topraklarından geçmektedir. Bu yolun kullanılmasıyla İstanbul-Tahran,-Sera-Türkmenistan-Özbekistan-Kazakistan-Çin güzergâhı üzerinden günde ortalama 150 vagon, yılda yaklaşık 10 milyon ton yük taşınmaktadır. Kendi yükleri dışında Rusya, Ukrayna, Beyaz Rusya, Baltık ülkeleri ve Kazakistan'dan gelen yüklerin de çoğunu Türkmenistan İran, Türkiye ve Basra Körfezi'nden Karadeniz'e aynı yolu kullanarak göndermektedir.

Türkmenistan günümüzde hem Trans-Avrasya, hem de Trans-Kafkasya sistemi çerçevesinde büyük kapasitede yük taşımacılığı gerçekleştirmektedir. Türkmenistan; Güney Kafkasya ülkelerini bazı yüklerini de Hazar Denizi'nden feribotla Türkmenbaşı Limanı'na, oradan demiryoluyla İran'a, Merkezî Asya'nın diğer ülkelerine ve Çin'e göndermeyi planlamaktadır. Fakat bu güzergâh Azerbaycan ve Gürcistan güzergâhına kıyasla daha uzak ve pahalı olduğundan rağbet görmemektedir. Buna rağmen Türkmenistan; Güney Kafkasya ülkelerinden gelen birtakım yükleri aynı güzergâh üzerinden Hindistan ve Pakistan'a, Hindistan ve Pakistan'dan gelen yükleri ise İran

aracılığıyla Avrupa'ya göndermek istikametinde ciddi çalışma yürütmektedir.

Merkezî Asya ve Hazar havzasının ulaşım ve iletişim altyapısında önemli konuma sahip olan ülkelerden bir tanesi de Kazakistan'dır. Transit geçiş ülkesi olarak önemini muhafaza edebilmek, çokuluslu jeoekonomik süreçlerde merkezî bir konuma sahip bulunmak amacıyla Kazakistan 1990'lardan itibaren kara ve demiryollarını, taşımacılık araçlarını onarmak ve yenilemek, Hazar'daki limanlarını uygun standartlara ulaştırmak yönünde ciddi çalışmalar yapmaktadır. Kazakistan 1996 yılında uluslararası ulaşım ve iletişim koridorlarının geliştirilmesini ve yenilenmesini amaçlayan özel bir devlet programını uygulamaya koymuş ve aradan geçen süre zarfında azımsanamayacak işler başarmıştır. Bu çerçevede başkent Astana'yı Kazakistan'ın diğer bölgelerine bağlayan kara ve demiryolları, ülke içinde demiryolu istasyonlarını ve deniz limanlarını birbiriyle ilişkilendiren Aktököy-demiryolu hattı, Dostık stasyonundan Çin sınırına uzanan demiryolu ve karayolu, Beynay-Mangışlak demiryolu hattı ve diğer uluslararası ulaşım alyapıları bu çerçevede zikredilebilir.

Kazakistan 1991 yılından itibaren Azerbaycan ve Türkmenistan'dan gelen, bu arada Avrupa'dan da gönderilen yüklerin taşınması amacıyla Dostık istasyonundan Hindistan, Kore ve Viyetnam yönünde özel bir koridor üzerinde çalışmaktadır ve söz konusu koridorun günümüzde artık etkin bir duruma geldiği söylenebilir. Diğer yandan, Kazakistan'ın bağımsızlığını kazanmasının ardından Çin'le ortaklaşa başlattığı ve Merkezî Asya ülkelerinin tamamını kapsayan Trans-Çin demiryolu 1996 yılından itibaren etkin durumdadır.

Bu güzergâh Rusya'nın Trans-Sibirya güzergâhına kıyasla hem mesafe, hem de ekonomik kârlılık açısından haylice üstün durumdadır. Avrupa'yı Uzakdoğu'ya bağlayan geleneksel yollardan farklı olarak Trans-Çin demiryolu uluslararası taşımacılıktaki önemini gitgide arttırmaktadır.

Kazakistan'ın dış dünyaya denizden çıkışını sağlayan başlıca liman kenti Aktav kentidir. SSCB döneminde, 1963 yılında yapılan bu liman Kazakistan'ın zengin buğday, uranyum ve metal ürünlerinin dış ülkelere ihracı amacıyla kullanılmıştır. Günümüzde Kazakistan Hazar'daki Tengiz sahasında üretilen petrolün dünya pazarlarına aktarılması amacıyla Aktav limanına büyük yatırım yapmaktadırlar. Limanda yeni terminaller, gemi ve feribot iskeleleri yapılmaktadır. Aktav limanının modernleştirilmesi ve yeniden yapılandırılması çalışmalarına 500 milyon dolar civarında yatırım yapılmıştır. Suyunun hiçbir zaman buz tutmaması ve deniz dibinin derinliği nedeniyle her gemiyi alabilmesi Aktav limanının başlıca avantajlarıdır. Merkezî Asya'nın zengin enerji rezervlerinin Hazar'ın dibinden çekilecek boru hatları aracılığıyla Azerbaycan, buradan Türkiye ve Avrupa'ya aktarılması projesinin Rusya engeline takılmasının ardından, Kazakistan Aktav limanından daha verimli bir şekilde yararlanmak istemekte, petrol rezervinin önemli bir bölümünü bu liman üzerinden Azerbaycan'a, İran'a ve Batı'ya ihraç etmeyi düşünmektedir. Gelecekte yıllık ihraç kapasitesi 25 milyon tona ulaşması beklenen Kazak petrolünün yurtdışına ulaştırılması amacıyla Kazakistan günümüzde Hazar Denizi'nde hem gemi, hem de feribot taşımacılığına başlamak ve Azerbaycan'ın bu alandaki tekeli sonlandırmak amacıyla çalışmalar yürütmektedir.

Merkezî Asya ve Hazar havzasının ulaşım ve iletişim sistemi içinde Özbekistan da önemli bir yer işgal etmektedir. Özbekistan kendi ürünlerini bir yandan Türkmenistan ve Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye üzerinden Trans-Avrasya güzergâhının Basra Körfezi istikametindeki kolu aracılığıyla dünya pazarlarına ulaştırmakta, diğer yanda Trans-Kafkasya koridoru aracılığıyla Türkiye'ye ve buradan Avrupa'ya aktarmaktadır. Yük taşımacılığında Özbekistan daha fazla ekonomik verimlilik ilkesini göz önünde tutmakta, dolayısıyla hem Türkmenistan-İran güzergâhı, hem de Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye güzergâhı üzerinden, mevcut tarifelerle yük göndermektedir.

Diğer yandan Trans-Avrasya ulaşım sistemine Türkmenistan üzerinden 78 kilometrelik bir çıkışı bulunması, Özbekistan'ı Semerkant-Sengeldi (Kazakistan) arasındaki demiryolu sayesinde Trans-Kafkasya projesinde de ilişkilendirici ülke konumuna getirmiştir.

Merkezî Asya ve Hazar havzasının ulaşım ve iletişim sisteminde Tacikistan ve Kırgızistan da belirli düzeyde role sahipler. Diğer bölge ülkelerine kıyasla bu iki ülke Trans-Asya ulaşım sistemi içinde önemli yer işgal etmemektedirler. Buna rağmen hem Tacikistan'ın, hem de Kırgızistan'ın kendine özgü konumu bulunuyor. Günümüzde Tacikistan üzerinden Çin ve Pakistan'a demiryolu ve karayolu yapılması düşünülmektedir ki bu projelerin başlıca amacı Çin ve Pakistan'ın Hint Okyanusu ve Hindistan'la bağını temin etmekten ibarettir. Ne var ki söz konusu proje finans sıkıntısı yüzünden henüz gerçekleştirilememektedir. Kırgızistan ise Trans-Avrasya ve Trans-Kafkasya uluslararası ulaşım sistemlerine yakın zamanda kullanıma açılması beklenen 600 kilometre uzunluğunda Oş-Çin karayolu ve demiryolu sayesinde katılacaktır. Maliyetinin %70'i Çin tara-

fından karşılanan ve yıllık 5 milyon ton yük taşıma kapasiteli bu projenin gerçekleşmesi gelecekte TRACECA güzergâhının %35-%40 oranında kısalmasına ve daha ucuza mal olmasına yol açacaktır.

Oldukça elverişli coğrafi konumuna rağmen Avrupa'yla Asya arasındaki geleneksel ve alternatif ulaşım ve komünikasyon sisteminin dışına itilen tek ülke Ermenistan'dır. Azerbaycan'la Türkiye arasındaki en elverişli demiryolu, karayolu ve enerji ihraç hattının Ermenistan üzerinden geçmesi mümkünken, komşularına karşı yayılmacı ve saldırgan bir politika izlediği nedeniyle bu ülke, Azerbaycan tarafından hemen hemen tüm ulaşım ve taşımacılık projelerinin dışına itilmiştir. Türkiye'yle Gürcistan arasında da elverişli jeoekonomik konumuna rağmen Ermenistan'ı malum nedenlerden dolayı Türkiye de uluslararası ulaşım ve taşımacılık projelerinin dışında bırakmıştır.

Günümüzde Ermeni jeostratejik uzmanlardan bazıları hayal güçlerini kullanmak suretiyle, var olmayan bir Ermenistan-Mehri-İran güzergâhıyla Yakındoğu'ya ve Merkezî Asya ülkelerine, İran-Ermenistan-Gürcistan güzergâhıyla güneydoğu yönüne uzanması öngörülen ulaşım ve komünikasyon sistemleri projelerinden bahsetmektedirler. Fakat Ermenistan'ın içinde bulunduğu gerçek durum, topraklarının çoğunluğunun elverişsiz dağlık bölgelerle çevrili oluşu, dış dünyaya çıkış imkânlarının bulunmayışı, ulaşım ve taşımacılık araçlarının perişan hali ve diğer nedenler, söz konusu projelerin ne günümüzde, ne de gelecekte hayata geçirilemeyeceğini gözler önüne sermektedir.

3.3. AZERBAYCAN'IN HAZAR DENİZİ VE KARADENİZ HAVZALARIYLA GÜNEY KAFKASYA'DA TAKİP ETTİĞİ ULUSLARARASI ULAŞIM VE İLETİŞİM POLİTİKASI VE BÖLGENİN JEOEKONOMİK DURUMU ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

Merkezî Asya, Hazar Denizi ve Karadeniz havzaları ve Güney Kafkasya'nın dış dünyaya açılan ulaşım ve iletişim sisteminin en önemli halkalarından bir tanesi Azerbaycan'dır. Bağımsızlık yıllarında Azerbaycan'da deniz, kara ve demiryolu alanlarında önemli bir yeniden yapılanma çalışması gerçekleştirilmiş, bu ülke ile çoğu komşuları arasındaki ulaşım ve transit geçiş altyapısı sıfırdan kurulmuş ya da yenilenmiştir. Günümüzde Azerbaycan'ı Gürcistan ve Karadeniz'e bağlayan Bakü-Tiflis kara ve demiryolu, Bakü-Poti arasında konteyner taşımacılığı, Azerbaycan'la İran arasında Bakü-Astara kara ve demiryolu, Bakü-Bilesuvar ve Nahçıvan-Culfa kara ve demiryolları, Gürcistan üzerinden Türkiye'ye uzanan karayolu, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, Merkezî Asya'ya uzanan Bakü-Türkmenistan ve Bakü-Kazakistan arasında feribot taşımacılığı ve diğer hatlar Azerbaycan, Avrupa'yla Asya arasındaki ulaşım ve iletişim ilişkilerinde stratejik konumunu muhafaza etme olanağı vermektedir.

AB'nin 1993 yılından itibaren uygulamaya koyduğu TRACECA projesinin merkez üssünün de Azerbaycan'da bulunması, bu ülkenin coğrafi konumundan ve ilişkilerdeki rolünden kaynaklanmaktadır. Yakın zamanda tamamlanması düşünülen Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun yıllık kapasitesinin yaklaşık 250 bin ton olacağı öngörülmektedir ki bu rakam Çin'den Avrupa'ya tüm uluslararası yük taşımacılığının önemli bir parçası anlamına gelir.

Azerbaycan'ın Avrasya ulaşım ve transit geçiş sistemindeki elverişli konumu hem Trans-Avrasya projesinin bütününe, hem de bu bütünün parçaları olan TRACECA, Trans-Kafkasya gibi güzergâhlara katılma olanağı vermektedir. Azerbaycan böyle bir katılım için gerekli mekân karakteristiğine de, ulaşım ve transit geçiş altyapısına da sahip bulunmaktadır. Astana, Bilesuvar ve Culfa istasyonlarından İran'a hem kara, hem de demiryolu seçeneğinin bulunması, Hazar Denizi üzerinden İran'ın Enzeli ve Novşehr limanlarına ulaşma şansının mevcutluğu Azerbaycan'a Trans-Avrasya koridorunu takiben Pasifik Okyanusu, Çin ve Hindistan'dan gelen yükleri hem feribot taşımacılığını kullanarak Türkmenistan'dan, hem de demiryolu, karayolu ve su yolunu kullanarak İran'dan Rusya'ya, Gürcistan'a, Karadeniz limanlarına ve bu noktalardan Avrupa'ya nakletme olanağı vermektedir.

Trans-Kafkasya ulaşım altyapısının merkezî ülkesi konumunda bulunan Azerbaycan; Gürcistan, Hazar Denizi, Türkmenistan ve diğer Merkezî Asya ülkeleri aracılığıyla Çin'e ve Güneydoğu ülkelerine de ulaşma şansına sahip bulunmaktadır. Bu nedenledir ki henüz 1990'larda Doğu-Batı ve Kuzey-Güney ulaşım koridorlarının açılması konusu ortaya atılırken, Azerbaycan, Özbekistan, Türkmenistan ve Gürcistan Cumhurbaşkanlarının katılımıyla gerçekleşen Serahs görüşmesine ve burada imzalanan anlaşmaya Azerbaycan projesinin liderlerinden biri olarak katılmış ve anlaşmanın hazırlanması sürecine de önemli ölçüde katkıda bulunmuştur. 1992 yılında ortaya atılan ve 1996 yılında devletler arası anlaşmaya konu olan bu proje daha sonraki dönemde Merkezî Asya ülkeleriyle beraber Ukrayna, Moldova, Beyaz Rusya, Romanya'nın ve Karadeniz havzasının başka ülkelerinin de dikkatini çekmiş ve bu ülkeler

anlaşmaya katılmak istediklerini ifade etmişlerdir. Diğer yandan Azerbaycan demiryolu taşımacılığında da önemli bir ülke olarak, Kazakistan'la Çin'i birbirine bağlayan demiryolundan gelecek yüklerin Avrupa'ya ulaştırılması açısından en kısa ve elverişli güzergâh olan Trans-Kafkasya koridoru üzerinde bulunmaktadır.

Uzmanlara göre her ülkenin ve bu arada Azerbaycan'ın da ulusal güvenliği ulaşım, transit geçiş ve altyapı güvenliğinin düzeyine ve uluslararası ağlara güvenli bir şekilde entegre olmasına önemli ölçüde bağlı bulunmaktadır. Tüm bu şartlar, ülkenin ulaşım, transit geçiş ve altyapı güvenliğinin sağlanmasının da temelini oluşturur.

Jeoekonomik anlamda ulaşım ve iletişim çıkarlarının güvenliği; bu alandaki ulusal çıkarların temel ölçütlerinin belirlenmesini, içte ve dışta ulaşım sisteminin uyumlu çalışmasının organize edilmesini, ulaşım sistemi için tehlike arz eden unsurların tespit edilerek ortadan kaldırılmasını kapsar. Ulaşım ve iletişim çıkarlarının güvenliğinin sağlanmasında ana görevler ulusal ulaşım sisteminin istikrarlı ve güvenli gelişmesinin sağlanmasından, bu alana içten ya da dıştan yapılabilecek yasadışı müdahalelerin önlenmesinden vb. ibarettir.

Hazar Denizi ve Karadeniz havzalarıyla Güney Kafkasya'daki elverişli jeostratejik ve coğrafi konumu Azerbaycan'a hem Doğu-Batı, hem de Kuzey-Güney ilişkilerinde köprü görevini üstlenme olanağı vermektedir. Ne var ki tarih içinde bağımsız bir devlet yapılanmasına sahip bulunmaması ya da bağımsız bir politika takip edememesi yüzünden, bu elverişli konum jeopolitik ve jeoekonomik çıkarlar doğrultusunda kullanılamamıştır. Yalnızca 1991 yılında bağımsızlığına tekrar kavuşmasının ardından Azerbaycan üstün jeopolitik ve

jeoekonomik durumundan, coğrafi avantajlarından faydalanmaya başlamıştır.

Azerbaycan uluslararası önemi haiz ulaşım ve iletişim hatlarının kavuşma noktasında bulunduğunu göz önünde tutan Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev, 1993 yılından itibaren ulaşım ve iletişim alanını kalkınma stratejisinin önceliklerinden biri olarak belirlemiş ve bu alanı geliştirmek için tüm olanakları seferber etmeye başlamıştır. Stratejik önemi haiz bu jeoekonomik çizgi Azerbaycan'ın son yıllarda takip ettiği çokuluslu ulaşım ve iletişim politikasının da temelini teşkil etmiştir.

Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in 24 Kasım 2004 tarihinde imzalamış olduğu Azerbaycan Cumhuriyeti'nde Sosyal ve Ekonomik Kalkınmanın Hızlandırılmasına İlişkin Karaname'de ve 11 Şubat 2004 tarihli Azerbaycan Cumhuriyeti Bölgelerinin Sosyal ve Ekonomik Kalkınmasına Dair Devlet Programı'nda da ülke çapında ulaşım ve iletişim ağının modernleştirilmesi ve yenilenmesi çalışmalarına özel bir önem atfedilmiştir.

Azerbaycan Hükümeti içte ulaşım ve iletişim altyapısının geliştirilmesi, Azerbaycan'ı dış ülkelere bağlayan kara, deniz, hava ve demir yollarının, limanların, ulaşım ve taşımacılık araçlarının yenilenmesi ve onarılması amacıyla 2004 yılından itibaren büyük yatırım projelerini uygulamaya koymaya başlamıştır ve bu çalışmalar günümüzde de sürmektedir. 2008 yılı içinde yol ve ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve yenilenmesi amacıyla ayrılan para 2 milyar manatın üzerindedir.

Azerbaycan'ın ulusal, bölgesel ve uluslararası ulaşım ve iletişim politikasının temelleri ve ana görevleri Ulaşım Yasası'nda ve Ulaşım Sektörünün Gelişim Stratejisi'nde belirlenmiştir. Söz konusu görevler şunlardan ibarettir:

- Ulaşım güvenliğinin sağlanmasına yönelik yasal düzenlemelerin yapılması ve geliştirilmesi;
- Ulaşım sektörüne yönelik tehditlerin tespit edilmesi;
- Ulaşım altyapısını oluşturan obje ve ulaşım araçlarının sınıflandırılması;
- Ulaşım güvenliğinin sağlanması uzmanlarının yetiştirilmesi;
- Ulaşım güvenliğinin kontrolünün gerçekleştirilmesi;
- Ulaşım güvenliğinin bilişim araçları, bilimsel ve teknolojik araçlarla temin edilmesi.

Daha önce de belirtilmiş olduğu üzere, jeopolitik ve jeoekonomik anlamda Azerbaycan Batı ile Doğu arasında ulaşım, iletişim ve transit geçiş koridorunun merkezinde bulunmaktadır. Bu açıdan uluslararası anlamda bir köprü ve kavşak konumuna sahiptir. Üstün jeostratejik olanaklarını dış dünya ile transit bağlarını verimli kullanmak suretiyle gerçekleştiren Azerbaycan uluslararası ulaşım ve transit geçiş koridorlarının şekillenmesinde ana aktörlerden biridir.

Zengin doğal kaynaklara ve özellikle enerji rezervlerine sahip olması, Avrasya'da elverişli bir jeostratejik mekânda, ulaşım ve transit geçiş altyapılarının merkezi noktasında bulunması Azerbaycan'ın ulaşım güvenliği politikasının hedef ve görevlerinin belirlenmesi sürecini de büyük ölçüde etkilemektedir.

Öncelikle, Azerbaycan Gürcistan'la beraber Güney Kafkasya'nın, Rusya, Kazakistan ve İran'la beraber Hazar havzasının başlıca transit altyapısına sahip ülkedir. Bu durum Azerbaycan'ın ulaşım ve transit geçiş altyapısını belirli standartlar düzeyinde bulundurmasını zorunlu hale getirmektedir.

İkinci olarak, önemli coğrafi mekân karakteristiğine, uluslararası ulaşım ve transit geçiş hatlarının merkezinde bir konuma sahip bulunmak bir ülkeye önemli jeopolitik ve jeoekonomik avantajlar sağlamakla beraber, ulaşım güvenliğinin temin edilmesi alanında bazı sorunlara da yol açmaktadır.

Azerbaycan'ın ulusal ve uluslararası ulaşım koridorları ve altyapısının oluşturulması ve güvenli kullanımı amacıyla takip ettiği jeoekonomik politika şu görevlerin yerine getirilmesini öngörmektedir:

- Yüklerin ve yolcuların yurt içinde serbest hareket etme olanağını sağlamak, Avrupa ve Asya'nın ulaşım sistemleriyle bütünleşmeye yönelik olarak ulaşım altyapısını planlı bir şekilde geliştirmek;
- Ulaşım sisteminin yönetiminde verimliliği arttırmak;
- İntermodal taşımacılıkta farklı ulaşım türleri arasındaki karşılıklı ilişkiyi daha verimli hale getirmek;
- Uluslararası ulaşım koridorları alanına sermaye yatırılması için elverişli ortam hazırlamak;
- Yurt içi taşımacılıkta ulusal ulaşım ağının yoğunluk düzeyini arttırmak;
- Uluslararası turizmin gelişmesine katkıda bulunmak.

Azerbaycan'ın etkin bir şekilde katıldığı Trans-Avrasya, TRACECA, Trans-Kafkasya, Kuzey-Güney Uluslararası Ulaşım ve İletişim Koridoru, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu gibi uluslararası projeler hem jeopolitik önemi, hem de ulaşım ve transit geçiş ilişkilerinin genişlemesine katkısı açısından ulusal güvenlik çıkarlarının sağlanmasında büyük role sahiptir.

Jeopolitik ve jeoekonomik önemi bakımından Azerbaycan için en değerli uluslararası ulaşım ve transit geçiş projesinin

TRACECA olduğu söylenebilir. Azerbaycan'ın pek çok dünya ve bölge ülkesiyle, AB ülkeleriyle, uluslararası örgütlerle ortak jeoekonomik projelerde yer alması, Batı ile Doğu'yu birleştiren tarihî İpek Yolu üzerinde gerçekleştirilen TRACECA projesinin yapımına ve gerçekleştirilmesine katkıda bulunması özellikle önemlidir. Bu proje Azerbaycan'a Avrupa ile stratejik jeoekonomik ilişkilerini pekiştirme ve geliştirme, dünya ekonomisiyle bütünleşme, uluslararası ulaşım ağının önemli bir parçasına dönüşme olanağı sunmuştur. Aradan geçen yıllarda Azerbaycan'ın da yakından katılımıyla TRACECA projesi çerçevesinde "Ulaşım yönetimi eğitimi", "Ulaşımında hukuksal ve düzenleyici çerçeve", "TRACECA koridorunda tek tarife politikası", "Sınır geçişi kurallarının basitleştirilmesi", "Kafkasya'nın demiryollarının yeniden yapılandırılması" vb. gibi çok sayıda teknik yardım ve yatırım programı gerçekleştirilmiştir.

Aradan geçen sürede TRACECA projesi çerçevesinde imzalanan anlaşmanın şartlarının yerine getirilmesi amacıyla Azerbaycan'ın ulaşım altyapısının geliştirilmesi açısından önemli çalışmalar yapılmıştır. TRACECA ulaşım koridoru çerçevesinde uluslararası taşımaların kapasitesinin artırılması amacıyla su, kara, hava ulaşımının ve demir yolunun teknik altyapısı iyileştirilmiş, otoyolların, demiryollarının, köprülerin yapımı ve bakımı alanında, gemilerin, feribotların, liman yapılarının onarımı hususunda da önemli ilerleme sağlanmıştır. Bakü'de yıllık 10 milyon ton petrol indirilip yüklenmesine izin verecek kapasitede liman kullanıma açılmıştır. Bakü Uluslararası Deniz Ticareti Limanı'nın feribot terminalinde bakım ve onarım çalışmaları gerçekleştirilmiştir.

TRACECA projesinin gerçekleştirilmesi sürecinde yatırımların maliyeleştirilmesi amacıyla AB tarafından Azerbaycan'a on-

larca milyon Avro para ayrılmıştır. TRACECA kapsamındaki projelerin gerçekleştirilmesi amacıyla çeşitli maliye kurumları (Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası, Kuveyt Ekonomik Kalkınma Vakfı, İslam Kalkınma Bankası, Dünya Bankası vb.) Azerbaycan'a yüzlerce milyon ABD doları kredi vermiştir.

Avrupa-Kafkasya-Asya arasında alternatif ve daha elverişli kara, demir ve deniz yolu üzerinden transit yüklerin taşınmasını sağlayan TRACECA projesi Azerbaycan ekonomisinin kalkınması ve ulaşım altyapısının şekillenmesi sürecinde önemi bir paya sahip olmuştur. Doğu ile Batı arasında köprü görevini ifa eden Azerbaycan'ın Avrupa-Kafkasya-Asya ulaşım koridorunda öncelikli bir yere sahip bulunması, dünya ülkeleriyle jeoekonomik entegrasyonun derinleşmesi amacına hizmet etmiştir. Bu husus yalnızca ekonomik değil, politik istikrar ve güvenlik açılarından da büyük önem arz etmektedir.

Azerbaycan'ın uyguladığı çokuluslu transit geçiş koridorları politikasının jeopolitik ve jeoekonomik anlamda en büyük başarılarından bir tanesi de Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun yapımıdır. Bölgesel açıdan ciddi bir önemi haiz olmanın yanı sıra bu proje 21. Yy.da Asya'yla Avrupa'yı birleştiren en önemli çokuluslu ulaşım koridoruna dönüşecek ve bölgesel güvenliğin artırılmasına katkıda bulunacaktır.

Bu uluslararası projenin gerçekleştirilmesinin temelinde Azerbaycan Devleti ve Azerbaycan'ın mali, teknik olanakları vardır. Projenin ortaya çıkışı ve gerçekleştirilmesi birkaç aşamadan geçmiştir. Öncelikle 1993 yılı ortalarından itibaren Türkiye ile Gürcistan kendi aralarında bir demiryolu projesi gerçekleştirmek için görüşmelere başlamışlardır. Türkiye ve Gürcistan Ulaştırma Bakanlarının 2002 yılında İstanbul'da yaptıkları görüşmede söz konusu Kars-Ahalkelek demiryolu projesinin ger-

çekleştirilmesi konusunda bir protokol imzalanmıştır. Bu protokolde hazırlık çalışmalarına başlanması ngrlmekle beraber, ciddi bir çalışma yapılmamıştır. Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev Gürcistan ziyareti sırasında Gürcistan'la Türkiye arasında yeni bir demiryolu yapılması teklifini ortaya atmış, Azerbaycan'ın da bu projeyi destekleyeceğini ve projeye katılmaya hazır olduğunu beyan etmiştir. 25 Mayıs 2005'te Bakü'de Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye Cumhurbaşkanı Bakü-Tiflis-Kars yeni demiryolu hattı projesinin hızlandırılmasına ilişkin ortak bildiri imzalamışlardır. 12-13 Ocak 2007'de Tiflis'te ve 22-25 Ocak 2007'de Bak'de Azerbaycan ve Gürcistan'ın ilgili bakanlıklarının yetkili heyetleri arasında görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmeler sırasında Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı Sözleşmesi'nin ve Bakü-Tiflis-Kars projesi çerçevesinde Marabda-Türkiye sınırı (Kartsakhi) arasındaki bölümün maliyeleştirilmesi, projelendirilmesi, inşası, rehabilitasyonu ve rekonstrüksiyonu, kullanımının ilke ve şartları hakkında sözleşmenin metinleri üzerinde mutabakata varılmıştır. Diğer yandan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı Projesinin Marabda-Türkiye Sınırı Bölümünün Maliyeleştirilmesine İlişkin Kredi Sözleşmesi üzerinde mutabık kalınmıştır.

O dönemde Ermenistan, Azerbaycan'ın ısrarıyla bu projenin dışında bırakılmış, bunun üzerine birtakım uluslararası kurumlar ve dış ülkeler projeyi engellemek amaçlı girişimlerde bulunmuşlardı. Genel olarak Azerbaycan'ın katıldığı ve Ermenistan'ı saf dışı bırakan tüm uluslararası ulaşım, taşımacılık ve transit geçiş projelerini engellemeye çalışan birtakım g odakları hem bölgede, hem de bölge dışında her zaman var olmuştur. Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı ve Bakü-Tiflis-Erzurum doğalgaz boru hattı gibi uluslararası enerji projelerine Rusya

büyük ölçüde karşı koymaya çalışmış, Bakü-Tiflis-Kard demiryolu projesi ise Ermeni diasporasının baskıları sonucunda ABD'deki birtakım çevrelerin engelleme girişimlerine maruz kalmıştı. Nitekim ABD Başkanı George Bush 2006 yılında Ermeni lobisinin baskıları sonucunda Kars-Ahalkalek-Bakü demiryolu projesinin finansmanını yasaklayan belgeyi imzalamıştır.

Azerbaycan yönetiminin ilkeli ve dik duruşu bir kez daha olumlu sonuç vermiş, söz konusu demiryolunun yapımına dair çerçeve anlaşma Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in diplomatik girişimleri sonucunda 2007 yılının Şubat ayında Tiflis'te imzalanmış, akabinde demiryolunun yapımına başlanmıştır.

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi öncelikle TRACECA'nın rekabet gücünü arttırmak amacıyla taşımacılıkta uygulanan vergi ve tarifelerin rasyonel düzeyinin belirlenmesini ve aşağı çekilmesini temin edecektir. Proje çerçevesinde 76 kilometresi Türkiye ve 29 kilometresi Gürcistan topraklarından geçmek üzere toplamda 105 kilometre yeni demiryolu yapılacaktır. Bunun dışında, Gürcistan demiryolunun 183 kilometrelik bir bölümünün onarılması, trenlerin Gürcistan'den çıktıktan sonra Avrupa demiryollarında da hareket edebilmesi amacıyla Ahalkalek'te geçiş noktasının kurulması da öngörülmektedir.

Maliyeti 422 milyon doları, altyapı çalışmalarıyla beraber 600 milyon doları bu projenin gerçekleşmesinin akabinde Azerbaycan'dan geçmekle Rusya ve Kazakistan'dan Gürcistan'a, Türkiye'ye, Avrupa'nın güneyine ve Akdeniz bölgesine yük taşımacılığı yapılabilir. Uzmanlara göre, başlangıçta yıllık kapasitesi 5 milyon ton olacak demiryolunun üç yılda 10-15 milyon ton kapasiteye ulaşması bekleniyor. Tam kapasiteyle

çalışmaya başladıktan sonra bu demiryolu aracılığıyla yılda 20 milyon ton yükün taşınabileceği öngörülmektedir.

Görüleceği üzere Azerbaycan, jeoekonomik, jeostratejik ve jeoekonomik açıdan büyük önem taşıyan bu demiryolu projesinin itici gücü konumundadır. Azerbaycan finansal desteği sayesinde hem Türkiye sınırından Gürcistan'a, hem de Gürcistan'dan Azerbaycan sınırına kadar yapılması ve modernleştirilmesi düşünülen demiryolu projesi artık uygulamaya konmuştur. Projenin uygulanmasında karşılaşılan mali sıkıntılar yine doğrudan Azerbaycan'ın desteği sayesinde aşılabilmektedir. Mesela Azerbaycan, demiryolunun Gürcistan sınırlarındaki bölümünün yapımı için 220 milyon dolar kredi vermiştir. Yıllık %1 faizle ve 25 yıl süreliğine verilen bu kredi, demiryolunun çalışmaya başlamasının ardından buradan kazanılan transit gelirlerinden ödenebilecektir.

Uluslararası Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı projesi ve İstanbul Boğazı'nda su altından raylı sistemin inşası Trans-Avrupa ve Trans-Asya demiryolu ağlarının birleştirilmesini, yük ve yolcu taşımacılığında Avrupa ile Asya arasında Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'den geçmekle doğrudan ulaşım sağlanmasını mümkün kılacaktır. Proje; bölge ülkelerinin transit geçiş potansiyelinin artmasına, Avrupa'yla bütünleşme süreçlerinin hızlanmasına, Avrupa Komşuluk Politikası çerçevesinde bölgesel jeoekonomik işbirliğinin gelişmesine, Azerbaycan'ın bağımsızlığının ve egemenliğinin pekişmesine, dış ekonomik ilişkilerinin genişlemesine hizmet edecektir.

Bu proje ekonomik verimlilik, hız ve zaman tasarrufu, güvenlik ve dayanıklılık açısından da büyük öneme sahiptir. Gelecekte Avrupa ve Asya ülkelerinin yüklerinin bu demiryolu aracılığıyla en kestirme güzergâhtan, en uygun fiyatlarla, en kısa

zamanda iki yönde taşınması olanağı bulunacak ve bu sayede uluslararası intermodal taşımacılık ve konteyner taşımacılığının kapasitesi artacaktır. Elbette ki tüm bu adımlar, hem alternatif ulaşım ve iletişim hatlarının, hem de enerji koridorlarının açılması taşımacılık ve enerji ihracatı alanlarında tekelleşme konumunu kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya kalan Rusya tarafından memnuniyetsizlikle karşılanmıştır. Zira Büyük İpek Yolu'nun onarılmasını öngören TRACECA projesine nazaran AB'den Güney Asya'ya taşınacak yüklerin önemli bir bölümünün yeni güzergâh, yani Güney Kafkasya ve Merkezî Asya üzerinden nakledilmesi öngörülmektedir. Bu anlamda Rusya, Avrupa'yla Asya arasındaki jeoekonomik ilişkiler alanında yeni şekillenen kıtalar arası bir ulaşım sisteminin kendisine ciddi rakip olacağını farkındadır.

Uluslararası ulaşım ve transit geçiş güvenliğini sağlamak amacıyla Azerbaycan'ın katıldığı bölgesel ulaşım projelerinden biri de Kuzey-Güney Uluslararası Ulaşım Koridoru'dur. Bu projeye ilişkin ilk mutabakat 12 Eylül 2000 tarihinde Sankt Petersburg'da Rusya, İran ve Hindistan arasında sağlanmıştır. Projenin ana amacı katılımcı ülkelerin ulaşım ve transit geçiş olanaklarının bir araya getirilmesi, yük taşımacılığında elverişli ortamın sağlanması, transit yük taşımaların artırılmasının desteklenmesi, taşımacılık araçlarının güvenli hareketinin temin edilmesi ve ortak bir ulaşım politikasının izlenmesidir. Mutabakat adı geçen ülkelerin her türlü ulaşım aracını, demiryolunu, deniz ve nehir taşımacılığını, karayolu ve hava taşımacılığını kapsamaktadır. Fakat Hindistan bu konuda istisna oluşturmaktadır ve bu ülkenin projeye yalnızca deniz taşımacılığı güzergâhlarıyla katılması planlanmıştır.

Kuzey-Güney koridorunun sekreterliği Tahran'dadır. Aradan geçen sürede Beyaz Rusya, Ermenistan, Kazakistan, Tacikistan, Kırgızistan, Umman ve Suriye de projeye katılmıştır. Azerbaycan Cumhuriyeti'nin 21 Aralık 2001'de projeye katılmak istediğine ilişkin resmî notaya 2005 yılında olumlu yanıt alınmış ve Azerbaycan 20 Eylül 2005'te Kuzey-Güney Uluslararası Ulaşım Koridoru Anlaşması'na katılmıştır. Koridorun Azerbaycan sınırları içinden demiryolu hattının uzunluğu 511 kilometredir.

Projede Rusya'nın Voronej kenti ile İran'ın Tahran kenti ve Rusya'nın Hazar'daki limanlarıyla İran'ın Bender Abbas limanı arasında demiryolu hattının iki versiyonu önerilmiştir. Bu güzergâhların Hazar'ın Batı kıyısından ve Azerbaycan'dan geçmekle, Rusya'dan demiryolu ve Hazar'daki limanlar, özellikle Astrahan yakınlarında yapılan Olya Limanı'ndan İran'ın Bender Abbas, Bender Enzeli, günümüzde genişletme çalışmaları yapılan Emir Abat ve Novşehr limanlarına, oradan Basra Körfezi'nden geçmekle gemilerle Akdeniz'e ulaşılması öngörülmüyor.

Kuzey-Güney Koridoru'nda taşımacılığın Azerbaycan üzerinden yapılmasının alternatifi de bulunmaktadır. Bu alternatif güzergâh Merkezî Asya ülkelerinden (Kazakistan ve Özbekistan'dan) geçmekle Türkmenistan'ın Sarahs kentine, oradan demiryoluyla İran'a ve daha sonra yukarıdaki güzergâhı takip etmekle Avrupa ülkelerine uzanmaktadır.

Kuzey-Güney Koridoru'nun önemli bir kolunun Azerbaycan'dan geçmesi, Azerbaycan'ın ekonomisi ve ulaşım güvenliği açısından büyük ehemmiyete sahiptir. Azerbaycan'dan geçen demiryolunun kısalığı, taşımacılıkta zaman ve para tasarrufu sağlayacaktır. Azerbaycan'ın gelişmiş bir ulaşım altyapısına sahip olması da bu güzergâhın çekiciliğini ve önemini artırır.

maktadır. Söz konusu güzergâhta uluslararası taşımaların çoğunlukla demiryoluyla yapılması öngörülmektedir ki bu durum Azerbaycan'da demiryolu ulaşımının gelişimine katkıda bulunacaktır. Azerbaycan'ın Kuzey-Güney Koridoru projesinde yer alması, uluslararası yük ve yolcu taşımacılığına etkin bir şekilde katılması ulusal gelirin artışı, yerli ulaşım altyapısının gelişmesini, yeni işyerleri oluşmasını ve diğer sosyoekonomik sorunların çözömlenmesini de olumlu etkileyecektir.

Azerbaycan'ın Kuzey-Güney ulaşım koridoruna katılması, bu ölkenin bağımsız ve ileri görüşlü bir politka takip edişinin de bir kanıtı olarak değeriendirilmektedir. Şöyle ki, Kuzey-Güney ulaşım koridoruna katılmakla Azerbaycan jeopolitik ve jeoekonomik açıdan önemli kazanımlar elde etmiştir. **Öncelikle**, söz konusu proje Azerbaycan'ı Kuzey-Güney kara ve demiryolları koridorunun merkezî ölkesine dönüştürmekle jeopolitik ve jeoekonomik açıdan önemli bir avantaj sağlamıştır. **İkinci olarak**, projeye katılmakla Azerbaycan, TRACECA programı çerçevesinde Rusya, İran ve diğer komşularla yaşanan gerilimin ortadan kaldırılmasına muvaffak olmuştur. **Üçüncü olarak**, söz konusu ulaşım koridorundan elde edeceği jeopolitik avantaj, transit geçiş ve gümrük vergileri dışında Azerbaycan gelecekte Nahçıvan Otonom Cumhuriyeti'nin ablukadan kurtarılması gibi önemli bir jeostratejik görevi başarma imkânı da kazanmıştır. Günümüzde Azerbaycan İran üzerinden Nahçıvan'la demiryolu bağlantısı oluşturmaya çalışmakta, fakat bunu henüz başaramamaktadır.

Görüreceğı üzere Azerbaycan, elverişli coğrafi ve jeoekonomik konumunu kullanmak suretiyle hem Doğu-Batı, hem de Kuzey-Güney ilişkilerinde başlıca ulaşım ve komünikasyon koridoru, birleştirici köprü olma yolunda

ilerlemektedir. İki devasa ulaşım koridoruna da katılmış olan Azerbaycan bu sayede jeoekonomik bağımsızlığını pekiştirmenin yanı sıra, Avrupa ve dünya pazarlarına alternatif ulaşım güzergâhları üzerinden ulaşma şansını da yakalamış, bölgedeki yük taşımacılığında transit geçiş güzergâhlarını birbirine bağlayan kavşak rolünü üstlenmiştir.

Sahip olduğu transit geçiş potansiyelinin kullanılması halen Azerbaycan'ın dayanıklı kalkınma stratejisinin önemli bir bileşenidir. Günümüzde Azerbaycan'da transit ilişkileri ve dış ekonomik ilişkiler birden fazla jeopolitik eksen üzerinden yürütülmektedir. Bu eksenlerden:

- **Birincisi** ve en önemlisi Gürcistan ve Türkiye üzerinden havayolu, karayolu, demiryolu ve deniz taşımacılığı, diğer yandan boru hatları aracılığıyla Akdeniz'e ve Avrupa'ya;
- **İkincisi** Rusya üzerinden Batı'ya ve Uzakdoğu'ya (bu çok uzun ve ekonomik açıdan elverişsiz bir güzergâhtır);
- **Üçüncüsü** İran ve Basra Körfezi üzerinden Yakındoğu ve Güney Asya ülkelerine;
- **Dördüncüsü** Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan üzerinden Çin, Japonya ve diğer Güneydoğu Asya ülkelerine (ve tüm bu güzergâhların tersi yönünde) uzanan güzergâhtır.

Bunlardan şimdilik tam kapasite çalışan güzergâh yalnızca Doğu-Batı yönündeki Transkafkasya koridorudur. Bu koridor üzerinden Azerbaycan petrol ve doğalgaz rezervlerini Bakü-Tiflis-Ceyhan, Bakü-Supsa petrol hatları ve Bakü-Tiflis-Erzurum doğalgaz hattı aracılığıyla Gürcistan'dan geçmekle

Türkiye'ye ve oradan da Batı'ya ulaştırmakta, havayolu, karayolu, demiryolu ve su yolu ile Batı'ya gönderilen petrolün ve diğer transit yüklerin geçişini ve taşınmasını organize etmektedir.

Diğer yandan Azerbaycan Rusya güzergâhından Rusya'ya ve çoğu Doğu Avrupa ülkesine, İran üzerinden Ortadoğu ve Yakındoğu ülkelerine (ve tüm bu güzergâhların tersi yönünde) yüklerin ve ulaşım araçlarının, Bakü-Novorossiysk boru hattı aracılığıyla da petrol ürünlerinin ulaştırılması meselesini de halletmiş bulunuyor.

Bilindiği üzere, hem ülke içi, hem de uluslararası ulaşım yol ve koridorları, birleştirici iletişimasyon hatları yaşam arterleri olarak değerlendirilir. Çünkü bunlar olmadan, zengin doğal kaynaklara sahip ülkeler bile ekonomik kalkınmasını sağlayamaz, dış ülkelerle sağlıklı ekonomik ve ticari ilişkiler tesis edemez. Bu nedenle ulaşım ve taşımacılık sistemlerinin uluslararası standartlar düzeyinde yapılandırılması, bunların kesintisiz çalışmasının temin edilmesi, dış ticaret üzerindeki etkisinin kontrol altında tutulması tüm dünyada öncelikli jeoekonomik görevler arasında kabullenilir. Çeşitli jeopolitik güç odakları arasında sürüp giden uluslararası rekabetin yalnızca doğal kaynakları değil, bu kaynakları dünya pazarlarında ulaştıracak koridorlar, yollar ve taşımacılık araçları, yani ulaşım ve iletişimasyon sistemlerini de hedef alması hiç tesadüf değildir.

Coğrafi konumunun transit geçişler açısından önemini göz önünde bulunduran Azerbaycan uluslararası yardımları (TACIS, TRACECA vb. programlar çerçevesinde Avrupa Birliği'nin, Dünya Bankası'nın, İslam Kalkınma Bankası'nın yardımları vb.) ve kendi maliye potansiyelini kullanmakla tüm transit geçiş yönlerinde otoyollarının ve demiryollarının, deniz limanlarının, yük terminallerinin, taşımacılık altyapısının diğer birimle-

rinin oluşturulmasını ve yeniden yapılandırılmasını sağlayabilmiştir.

Günümüzde Azerbaycan'ın ulusal ve uluslararası ulaşım ağlarının entegrasyonu politikası alanında üstesinden gelmesi gereken diğer görevler şunlardan ibarettir:

- Ulaşım sektöründe verimliliğin ve rekabet gücünün artırılmasına yönelik reformlar yapmak;
- Ulaşım sektöründe devlet kontrolünü etkinleştirmek;
- Ulaşım hizmetleri piyasasında sağlıklı rekabet ortamı oluşturmak ve tarife sistemini geliştirmek;
- Sınır bölgelerindeki ulaşım altyapısının modern standartlara uyumlu hale getirilmesine yönelik projeleri gerçekleştirmek;
- Ulaşım altyapısını ve ulaşım araçları parklarını modern standartlara uygun düzenlemek;
- Bakü'de ve diğer kentlerde ulaşım altyapısını modern standartlar düzeyinde kurmak;
- Bakü'de şehir trafiğinin düzenlenmesi amacıyla otoyolların kapasitesinin artırılmasına yönelik projeler hazırlamak;
- Halkın ulaşım aracı ihtiyacını tamamen karşılamak;
- Transit geçiş potansiyelinin daha verimli kullanılması amacıyla alınan önlemleri sürdürmek.

Bulunduğu elverişli coğrafi konumu Azerbaycan'da otoyol ağının uluslararası standartlar düzeyine getirilmesini ve buna yönelik önlemlerin alınmasını kaçınılmaz kılmaktadır. Günümüzde Azerbaycan Cumhuriyeti'nin sınırları içinde kullanımda olan otoyolların toplam uzunluğu 25.021 kilometredir. Bunun 4.577 kilometresi ulusal öneme, geri kalanı yerel öneme sahip yollardır. Azerbaycan Cumhuriyeti'nin toplam otoyollarının

1.473 kilometresi Nahçıvan Otonom Cumhuriyeti sınırları içindedir. Bunun 274 kilometresi ulusal öneme, geri kalan 1.199 kilometresi ise yerel öneme sahip yollardır.

Uluslararası standartlara uygun modern otoyol ağının oluşturulması, anayolların uluslararası yollara bağlanması, genel kullanımdaki otomobil yollarında trafiğin uluslararası standartlara uygun düzenlenmesi ve bu düzenlemede otomatik sistemlerin kullanımı günümüzde Azerbaycan'ın ulaşım güvenliği politikasının ana yönlerini teşkil etmektedir.

Günümüzde Azerbaycan'da ulaşım hizmetleri piyasası oluşmuş, devlete ait karayolu ulaşımı kurumları özelleştirilmiş, ulaşım sistemine devlet müdahalesi piyasa ekonomisi ilişkilerine uygun bir şekilde düzenlenmiştir. Azerbaycan'ın karayolları pek çok ülkeye, büyük limanlara, ulaşım kavşak ve terminallerine çıkışı olan Avrupa-Asya altbölgesi otoyolları ağıyla bütünleşmiştir. Azerbaycan'ın bu entegrasyona dâhil olan ana karayollarının toplam uzunluğu 2.100 kilometredir.

Transit taşımacılık ağırlıklı olarak Avrupa, Bağımsız Devletler Topluluğu, Merkezî Asya, Yakındoğu ülkeleri arasında Bakü-Elet-Gazah-Gürcistan sınırı, Elet-Astara, Bilesuvar-İran, Culfa-Culfa (İran sınırı), Bakü-Guba-Rusya sınırı, Nahçıvan-Sederek-Türkiye sınırı, Yevlah-Zagatala-Gürcistan sınırı, Bakü-Aktau, Bakü-Türkmenbaşı güzergâhlarında gerçekleştirilmektedir.

KAYNAKLAR

Basılı Kaynaklar

- Ahmedov, E. *Ermenistan'ın Azerbaycan'a Saldırısı ve Uluslararası Örgütler*, Bakü, 1998, 137 s.
- Aliyev, Haydar. *Bağımsızlığımız Ebedidir*. (C. 1). Bakü, 1997.
- Aliyev, Haydar. *Bağımsızlığımız Ebedidir*. (C. 1-24). Elektronik versiyonu için: <http://heydaraliyev.preslib.az>
- Aliyev, İlham. "Doğal Kaynakların Güvenliği ve Değişen Küresel Güç" konulu Münih Uluslararası Güvenlik Konferansı'ndaki konuşması // *Azerbaycan gaz.*, 7 Şubat 2010.
- Allison, Graham T. *U.S. policy on Caspian energy development and exports: mini-case and illustrative paradigm*. Cambridge, MA: Harvard University, John F. Kennedy School of Government, Caspian Studies Program, 2001, 27 p.
- Aslanova, R. *Küreselleşme ve Kültürel Çeşitlilik*. Bakü, 2004, 264 s.
- Azerbaycan Cumhuriyeti Anayasası*. Resmî yayın. Bakü, 2009.
- Azimli, A. *Azerbaycan-NATO İlişkileri (1992-2000)*. Bakü, 2001, 226 s.
- Bağımsız Azerbaycan: 20 Yıl*. Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet İstatistik Kurumu Yayını, 2011.
- Caferov, N. *Azerbaycan Yurt Bilgisinin Temelleri*. Bakü, 2005, 256 s.
- Cemilli, Elnur. *ABD'nin Güney Kafkasya Politikası*. İstanbul, Kültür Sanat Yayıncılık, 2007, 192 s.
- Central Asia and the South Caucasus: reorientations, internal transitions, and strategic dynamics: conference report*. Washington, D.C: National Intelligence Council, 2000, 85 p.
- Chandler, William. *Energy and Environment in the Transition Economies. Between Cold War and Global Warming*. Westview Press, 2000, 248 p.
- Crandall, Maureen S. *Energy, economics, and politics in the Caspian region: dreams and realities*. Westport, CT: Praeger Security International, 2006, 245 p.
- Croissant, Cynthia. *Azerbaijan, oil and geopolitics*. NY: Science Publishers, 1998, 117 p.

- Dağlık Karabağ Münakaşası*. Elektronik metinler.
<http://www.elibrary.az>
- De Waal, Thomas. *The Caucasus: an introduction*. Oxford University Press, 2010, 259 p.
- Dedeoğlu, Beril. *Uluslararası Güvenlik ve Strateji*. İstanbul, 2003, 289 s.
- Demir, Ali Faik. *Türk Dış Politikası Perspektifinden Güney Kafkasya*. İstanbul, Bağlam, 2003, 358 s.
- Doug, Stokes and Sam Raphael. *Global energy security and American hegemony*. Baltimore, Md: Johns Hopkins University Press, 2010, 280 p.
- Energy and conflict in Central Asia and the Caucasus* / edited by Robert Ebel and Rajan Menon. Lanham, MD: Rowman & Littlefield Publishers, 2000, 267 p.
- Energy and security: toward a new foreign policy strategy* / edited by Jan H. Kalicki and David L. Goldwyn. Johns Hopkins University Press, 2005, 604 p.
- Feteliyev, M., M. Kasımlı. *Avrupa ve Amerika Ülkelerinin Çağdaş Tarihi*. II. Bölüm. Bakü, 2008, 344 s.
- Freitag-Wirminghaus, Rainer. "Azerbaycan'ın Dış Politikası ve Güvenlik Politikası" // *Azerbaijan Focus* derg., Nu.1, 2009, s. 103.
- Gürsoy, Barış. *Soğuk Savaş'tan Günümüze Asimetrik Tehdit*. İstanbul, Kültür Sanat Yayıncılık, 2005, 208 s.
- Hasanov, A. "Azerbaycan'ın Modern Jeopolitik Gelişmesi: Mevcut Durum ve Beklentiler" // *Jestrateji* derg. Bakü, Mart 2011, s. 10-20.
- Hasanov, A. "Azerbaycan'ın Ulusal Kalkınma ve Güvenlik Politikasına Kavramsal Yaklaşım" // *Jestrateji* derg. Bakü, Temmuz 2011, s. 3-7.
- Hasanov, A. "Dünya Ülkelerinin Enerji Politikası ve Azerbaycan'ın Yeni Petrol Stratejisi" // *XXI. Yüzyılın Eşiğinde Azerbaycan'da Ulusal Politika ve Stratejik Kalkınma*. Bakü, 2005, s. 3-16.
- Hasanov, A. "Haydar Aliyev Azerbaycan'ın Dış Politika Stratejisinin Kurucusudur" // *Haydar Aliyev Yolu: Azerbaycan Kalkınmanın Yeni Aşamasında*. Bakü, 2007, s. 351-367.

- Hasanov, A. "Haydar Aliyev ve Azerbaycan'ın Modern Jeopolitik Gelişmesi" // *Haydar Aliyev ve Azerbaycan'ın Modernleşme Stratejisi*. Bakü, 2011, s. 31-43.
- Hasanov, A. "Haydar Aliyev ve Azerbaycan'ın Ulusal Güvenlik Politikası (Bölgesel Güvenlik)" // *Haydar Aliyev Mirası ve Azerbaycan'ın Dayanıklı Kalkınma Stratejisi*. Bakü, 2006, s. 59-76.
- Hasanov, A. "Haydar Aliyev ve Azerbaycan'ın Ulusal Güvenlik Politikası: Ana Amaç, Görev ve Mekanizmaları" // *Haydar Aliyev ve Kalkınmanın Azerbaycan Modeli*. Bakü, 2010, s. 32-48.
- Hasanov, A. "Haydar Aliyev'in Devlet Yapılanması Öğretisi" // *Haydar Aliyev ve Azerbaycan*. Bakü, 2008, s. 391-401.
- Hasanov, A. "Haydar Aliyev'in Dış Politikasında Ulaşım-İletişim ve Enerji Koridorları Meselesi" // *Haydar Aliyev Düşünceleri: 21. Yy.da Azerbaycan'ın Kalkınma Yolu*. Bakü, 2009, s. 326-342.
- Hasanov, A. "Haydar Aliyev'in Jeopolitik Öğretisi: 21. Yy.da Azerbaycan'ın Başlıca Jeopolitik Görev ve Beklentileri" // *Jeostratesi* derg. Bakü, Nisan 2011, s. 3-18.
- Hasanov, A. *Azerbaycan Cumhuriyeti'nin Ulusal Kalkınma ve Güvenlik Politikası*. Bakü, 2011, 440 s.
- Hasanov, A. *Azerbaycan ve AGİT. Avrupa'nın Genel Güvenliği Bağlamında Ermenistan-Azerbaycan Çatışması ve Dağlık Karabağ Sorunu*. Bakü, 1997, 82 s.
- Hasanov, A. *Azerbaycan'ın Dış Politikası: Avrupa Ülkeleri ve ABD (1991-1996)*. Bakü, 1998, 315 s.
- Hasanov, A. *Jeopolitik*. Bakü, 2010, 604 s.
- Hasanov, A. *Modern Uluslararası İlişkiler ve Azerbaycan'ın Dış Politikası*. Bakü, Azerbaycan Yay., 2005, 752 s.
- Hasanov, Ali. *Jeopolitik*. İstanbul, 2012, 460 s.
- Hasanov, C. *SSCB-Türkiye: Soğuk Savaş'ın Sınav Alanı*. Bakü, 2005, 544 s.
- Haşimov, D. *Ulusal Güvenliğin Önemli Bir Bileşeni Olarak Siyasal Güvenlik. Azerbaycan Cumhuriyeti Örneği*. Doktora Tezi Özeti. Bakü, 2010.
- Hooman, Peimani. *Conflict and security in Central Asia and the Caucasus*. Santa Barbara, Calif: ABC-CLIO, 2009, 373 p.
- Hüseynova, Hicran. *Avrupa'yla Bütünleşme Süreçleri Sisteminde Azerbaycan (1991-1997)*. Bakü, 1998.

- İsmailov, F. *ABD'nin Küresel Politikası Bağlamında Karabağ Çatışması*. Bakü, 2001, 150 s.
- Kandilov, S. *Devletçilik Tefekkürü, İdarecilik Mahareti*. Bakü, 2009, 432 s.
- Kandilov, S. *Müstakillik Yıllarının Düşünceleri*. Bakü, 2006, 500 s.
- Karabayram, Fırat. *Rusya Federasyonu'nun Güney Kafkasya Politikası*. Ankara, Atılım Üniversitesi, 2007, 357 s.
- Kasım, K. *Uluslararası Güvenlik Sorunları*. Ankara, ASAM, 2004, 307 s.
- Kasimov, M. *Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Büyük Devletlerin Azerbaycan Politikası (1914-1918)*. III. Bölüm, Bakü, 2004, 532 s.
- Mahmudov, Y., Şükürov, K. *Azerbaycan: Uluslararası İlişkiler ve Diplomasi Tarihi*. C. 1. Bakü, 2009, 512 s.
- Mehdiyev, R. *21. Yüzyılda Ulus Devletçilik*, Bakü, 2003, 248 s.
- Mehdiyev, R. *Azerbaycan 2003-2008. Zaman Hakkında Düşünürken*. Bakü, 2009, 240 s.
- Mehdiyev, R. *Azerbaycan: Tarihî Miras ve Bağımsızlık Felsefesi*. Bakü, 2001, 273 s.
- Mehdiyev, R. *Azerbaycan'ın Kalkınma Diyalektiği*, Bakü, 2000, 286 s.
- Mehdiyev, R. *Azerbaycanlılara Karşı Soykırımın Gerçekleri*. Bakü, 2000, 286 s.
- Mehdiyev, R. *Demokrasi Yolunda: Miras Hakkında Düşünürken*. Bakü, 2008, 791 s.
- Mehdiyev, R. *Geleceğin Stratejisini Belirlerken: Modernleşme Çizgisi*, Bakü, Şark-Garp, 2008, 215 s.
- Mehdiyev, R. *Küreselleşme Döneminin Şartları*, Bakü, 2005, 463 s.
- Mehdiyev, R. *Millî Ülkü, Devletçilik ve Bağımsızlık Yolunda*. C. 1. Bakü, 2006, 624 s.
- Mehdiyev, R. *Millî Ülkü, Devletçilik ve Bağımsızlık Yolunda*. C. 2. Bakü, 2006, 672 s.
- Mehdiyev, R. *Yeni Siyaset*, C. 1. Bakü, 2008, 582 s.
- Mehdiyev, R. *Yeni Siyaset*, C. 2. Bakü, 2008, 344 s.
- Mehdiyev, R. *Sivil Topluma Götüren Düşünceler*. Bakü, 2006, 583 s.
- Memmedov, H. *Dünya Siyaseti ve Uluslararası İlişkiler*. Bakü, 2010, 568 s.
- Nation, R. Craig. *Russia, the United States, and the Caucasus*. Strategic Studies Institute, 2007, 40 p.

- Nesibov, E. *ABD ve Türkiye'nin Kafkasya Jeopolitik Bölgesindeki Çıkarları ve Azerbaycan Cumhuriyeti*. Bakü, 2006, 310 s.
- Oil and geopolitics in the Caspian Sea Region* / edited by Michael P. Croissant and Bülent Aras; foreword by Patrick Clawson. Westport, Conn: Praeger, 2000, 305 p.
- Öymen, Onur. *Ulusal Çıkarlar: Küreselleşme Çağında Ulus-Devleti Korumak*. İstanbul, 2005, 484 s.
- Papava, V. "Kafkasya Tandemi'nin Oluşumu ve Gelişimi // *Azerbaijan Focus* derg. Nu. 1, 2009.
- Paşayev, H. *Bir Sefirin Manifestosu*. Bakü, 2007, 248 s.
- Petersen, A. "Azerbaycan'ın Avro-Atlantik Görüşleri" // *Azerbaijan Focus* derg., Nu. 2, 2010, s.197-198.
- Piriyev, A. *Siyasi Strateji ve Ulusal Güvenlik*. Bakü, BDU Yay., 2005, 545 s.
- Raar, A., S. Riider. "Azerbaycan'ın Karadeniz Havzası ve Hazar Bölgesindeki Jeopolitik Rolü" // *Azerbaijan Focus* derg., Nu.1, 2009, s. 44-46.
- Security sector governance in Southern Caucasus: challenges and visions* // Study Groups, Regional Stability in Southern Caucasus. Geneva Centre for the Democratic Control of Armed Forces, 2004, 214 p.
- Svante, E. Cornell. "Geopolitics and strategie alignments in the Caucasus and Central Asia" // *Journal of International Affair*, june-august 1999.
- Şen, Levent. *Türkiye ve Güney Kafkasya Gerçeği: Soğuk Savaş Sonrası Türkiye'nin Güney Kafkasya Politikası*. Ankara, 2009, 205 s.
- The Baku-Tbilisi-Ceyhan pipeline: oil window to the West* // edited by S. Frederick Starr and Svante E. Cornell. Washington, D.C: Central Asia-Caucasus Institute; Uppsala, Sweden: Silk Road Studies Program, 2005,150 p.
- The security of the Caspian Sea Region* // edited by Gennady Chufrin. Oxford University Press, 2001, 375 p.
- The South Caucasus: a challenge for the EU* // edited by Dov Lynch. Paris: Institute for Security Studies, 2003, 205 p.
- Veliyeva, S. *Ulus Devletçilik Hareketinin Yükselişi ve Halk Cumhuriyeti Döneminde Azerbaycancılık İdeolojisi*. Bakü, 2003, 128 s.

- Veliyeva, S. *Ulusal İdeoloji ve Edebî-Estetik Öğreti Olarak Azerbaycancılık*. Bakü, 2002, 140 s.
- Yeni Terakki Yılları: 2003-2011*. Azerbaijan Cumhuriyeti Devlet İstatistik Kurumu Yayını, 2011.
- Yılmaz, Hasan, Nihat Kaşıkçı. *Tarihin Sıkıştığı Coğrafya: Kafkasya*. Ankara, 2006, 217 s.
- Аббасов, А. “Роль внутреннего производства в обеспечении продовольственной безопасности Азербайджанской Республики” // *Проблемы современной экономики*, 2005, № 3-4, с. 350-354.
- Арбатов, А. Г. “Национальная идея и национальная безопасность” // *Внешняя политика и безопасность современной России*. Т. 1. Московский общественный научный фонд. М., 1999, с. 195-247.
- Артемова, А. Н. “Формирование системы обеспечения экономической безопасности на корпоративном уровне” // *Микроэкономика*, 2010, N. 1, с. 129-136.
- Архитектура евроатлантической безопасности*. Под ред. И. Ю. Юргенса, А. А. Дынкина, В. Г. Барановского. М., 2009, 124 с.
- Бабаева, З. Г. “Внутренняя безопасность в системе национальной безопасности Азербайджана в современных условиях” // *Политика и общество*, N. 1, 2009, с. 21-26.
- Багирли, В. Д. “К вопросу о полномочиях президентов Азербайджанской Республики и США в сфере обеспечения национальной безопасности” // *Юридические науки*, 2009, N. 3, с. 27-30.
- Багиров, Э. М. *Приоритеты внешней политики Ирана и проблемы региональной безопасности на Южном Кавказе на рубеже XX-XXI вв.* Дис. канд. ист. наук. М., 2006 г.
- Баранец, В. Н. *Генштаб без тайн*. М., 1999.
- Бармен Скотт. *Разработка правил информационной безопасности*. М., 2002, 208 с.

- Белов, Е. Б., Лось В. П. и др. *Основы информационной безопасности*. М., 2006, 544 с.
- Бжезинский, З. *Выбор: мировое господство или глобальное лидерство*. М., 2004.
- Богомолов, В. А., Барикаев Е. Н. и др. *Экономическая безопасность*. М., 2009, 228 с.
- Боровский, Ю. В. “Энергетическая безопасность Российской Федерации в рамках СНГ” // *Аналитические записки НКСМИ*, 2005, N. 4, с. 16-30.
- Бурков, В. Н., Щепкин, А. В. *Экологическая безопасность*. М., ИПУ РАН, 2003, 92 с.
- Быков, О. Н. *Международная безопасность: прошлое, настоящее, будущее*. М., ИМЭМО РАН, 2006, 219 с.
- Быстрова, А. К. *Проблемы транспортной инфраструктуры и экологии в Каспийском регионе (добыча и экспортные перевозки углеводородов)*. М., ИМЭМО РАН, 2009, 96 с.
- Валлерстайн, И. *Анализ мировых систем*. М., 2006, 186 с.
- Велиев, Е. “Каспий остается проблематичным” // газ. “Зеркало”, 26 января 2010 г.
- Вершинина, Д. Б. “Конфликт цивилизаций в региональном преломлении: Кавказ и Балканы” // *Полис*, 2007, N. 4, с. 146–157.
- Внешние связи стран Прикаспия в условиях глобального кризиса и интересы России*. Отв. ред. Г.И. Чуфрин. М., ИМЭМО РАН, 2010, 131 с.
- Гаджиев, К. С. *Геополитика Кавказа*. М., 2001, 464 с.
- Гаджиев, К. С. *Кавказский узел в геополитических приоритетах России*. М., 2010, 532 с.
- Гасанов, А. М. “Внешняя политика Азербайджана и новые принципы организации мира после 11-го сентября” // *Цивилизация и террор*. Баку, 2002, с. 37 – 50.
- Гасанов, А. М. “Энергетические ресурсы Каспийского бассейна и Южного Кавказа и участие в энергетической безопасности

- Европы" // *Кавказ и Мир*. Международный научный журнал, Грузия, Тбилиси, N. 14, 2012, с. 18-28.
- Гасанов, А. М. *Геополитика*. Баку, 2012, 688 с.
- Гасанов, А. М. *Современные международные отношения и внешняя политика Азербайджана*. 2-ое изд., Баку, 2013, 1008 с.
- Гегелашвили, Н. А. "Каспийский регион в контексте Российско-Американских отношений" // *США - Канада. Экономика, политика, культура*, 2009, N. 12, с. 33-46.
- Гегелашвили, Н. А. "Политика Вашингтона в государствах Южного Кавказа и Центральной Азии" // *США-Канада: экономика, политика, культура*, 2007, N. 5, с. 35-60.
- Гобл, П. "Соединенные Штаты и ГУАМ: от тактического взаимодействия к партнерству" // *Центральная Азия и Кавказ*, 2008, N 3-4, с. 177-181.
- Государственный доклад "О состоянии окружающей среды Российской Федерации в 1992 году"*, М., 1993.
- Гусев, Л. Ю. "Россия-Азербайджан: энергетический диалог. Новое развитие ситуации после конфликта в Южной Осетии" // Информационно-Аналитический Центр МГУ-РГГУ, 12.02.2009 г.
- Гушер, А. "Азербайджан. Стратегические приоритеты: расчеты и реальность" // *Азия и Африка сегодня*, 2000, N 10, с. 9-12.
- Гушер, А. "Кавказское прозрение" // *Азия и Африка сегодня*, 2009, N. 2, с.18-24.
- Гушер, А. "Стратегия национальной безопасности России на юге" // *Азия и Африка сегодня*, 1997, N 1, с. 28-35.
- Гушер, А. "Стратегия США в Каспийском регионе" // *Азия и Африка сегодня*, 2003, N. 5, с. 16-22.
- Гушер, А. "Южный Кавказ, Америка, НАТО" // *Азия и Африка сегодня*, 2005, N 10, с.10-16.

- Гюль, У. "Политика Турции в отношении Закавказья и тюркоязычных республик Центральной Азии" // *Дипломатическая служба*, 2006, N. 5, с. 73-89.
- Давутоглу, Ахмет. "Внешняя политика Турции и Россия" // *Россия в глобальной политике*, 2010, N 1, с. 60-70.
- Дарабади, П. "Глобализация и геополитические процессы в Центральной Евразии" // *Центральная Азия и Кавказ*, 2006, N. 3, с. 7-13.
- Дегоев, В. "Кавказ между бывшим Востоком и нынешним Западом" // *Дружба народов*, 2008, N 6, с. 159-162.
- Добаев, И. "Глобальная конкуренция на Кавказе" // *Ориентир*, 2008, N. 7, с. 9-13.
- Добаев, И. "Прикаспийский регион: перспективы развития" // *Ориентир*, 2007, N. 1, с. 12-15.
- Добаев, И. *Кавказский макрорегион в фокусе геополитических интересов мировых держав: история и современность*. Южный научный центр РАН., Ростов на Дону, 2007, 207 с.
- Дугин, А. *Геополитика постмодерна*. СПб., 2007, 789 с.
- Дюрре, М. Э. "Проблемы турецко-российских отношений в новой системе международной безопасности" // *Азия и Африка сегодня*, 2007, N. 4, с. 50-54.
- Жизнин, С. "В поисках интересов (Геополитические и экономические аспекты каспийских нефти и газа)" // *Независимая газета*, 12 января 2010 г.
- Забурдаева, Е. В. "Информационная безопасность в современном обществе (анализ зарубежного опыта)" // *Труд и социальные отношения*, 2008, N 8, с. 133-140.
- Завьялова, Е. Б. "Национальная экономическая безопасность" // *Внеэкономические связи*, 2005, N 5, с. 54-55.
- Захаров, В. А. "Продвижение НАТО на Южный Кавказ: реалии последних лет" // *Современный Кавказ: геополитический выбор*. Пятигорск, ПГЛУ, 2009, с. 331-378.

- Изотов, В. С. *Особенности формирования геополитической стратегии России в постсоветский период (концептуальный аспект)*. Автореф. дис. канд. полит. наук. М., 2009 г.
- Йигаталиев, Ш. "О некоторых моделях отношений между США, КНР и РФ в контексте стратегии в Центральной Азии и на Кавказе" // *Центральная Азия и Кавказ*, 2007, N. 2, с. 50-60.
- Кавказ в российской политике: история и современность*. Материалы междунар. науч. конференции. Москва, 16-17 мая 2006 г. М., 2007, 239 с.
- Кан Сам Гу. *Этно-национальные конфликты в Закавказье и Центральной Азии в контексте их геополитического положения*. М., 2005, 198 с.
- "Каспий не поделили, но объявили безопасной зоной" // *Независимая газета*, 19 ноября 2010 г.
- Киссинджер, Генри. *Дипломатия*. М., 1997, 903 с.
- Киссинджер, Генри. "Нужна ли Америке внешняя политика?" // *Геополитика. Антология*. М., 2006, с. 562-568.
- Колосов, В., Мироненко, Н. *Геополитика и политическая география*. М., 2001, 509 с.
- Корнилов, А., Сулейманов, А. "Евразийская дипломатия Анкары" // *Международная жизнь*, 2010, N. 4, с. 68-76.
- Крамаренко, А. В. "Геоэкономические конфликты в топливно-энергетической сфере Каспийского региона" // *Вестник Московского университета. Серия «География»*, 2010, N. 1, с. 64-71.
- Крутских, А., Федоров, А. "О международной информационной безопасности" // *Международная жизнь*, 2000, N 2, с. 37-48.
- Кудряшова, Ю. "Государства Южного Кавказа в Европейской политике соседства" // *Аналитические записки НКСМИ*, 2008, N. 6, с. 31-39.
- Кузнецов, Ю., Никольский, В. *Введение в теорию национальной безопасности*. М., 2004, 395 с.

- Кукушкина, А. В. *Экологическая безопасность, разоружение и военная деятельность государств: международно-правовые аспекты*. М., 2008, 176 с.
- Кулагин, В. М. *Международная безопасность*. М., 2006, 319 с.
- Ланда, К. Г. "Влияние глобализации на Каспийский регион" // *Современные проблемы науки и образования*, 2008, N. 3, с. 57-62.
- Ланда, К. Г. "Геополитические проблемы Каспийского региона" // *Власть*, 2010, N.5, с. 117-120.
- Ланцов, В. М., Хамзин, Д. М., Шандра, К. А., Капранова, М. Н. *Национальная безопасность – сущность, основы теории и практического анализа*. Казань, 2003, 194 с.
- Логунов, А. Б. *Региональная и национальная безопасность*. М., 2009, 432 с.
- Луков, В., Остин, Г., Хенниг, О., Барановский, В. "Евроатлантическая безопасность: путь в будущее" // *Международная жизнь*, 2009, N. 11, с. 4-14.
- Лунев, С. "Центральная Азия и Южный Кавказ как геополитические регионы и их значение для России" // *Центральная Азия и Кавказ*, 2006, N. 3, с. 14-27.
- Лутовинов, В. И. "К проблеме формирования стратегии национальной безопасности России" // *Власть*, 2008, N.10, с. 13-21.
- Магеррамов, А. А. "Вопросы участия Азербайджанской Республики в конвенциях по охране окружающей среды" // *Евразийский юридический журнал*, 2009, N. 17, с. 55-62.
- Магеррамов, А. А. "Двустороннее сотрудничество Азербайджанской Республики с международными организациями в сфере экологической безопасности" // *Вопросы гуманитарных наук*, 2010, N. 1, с. 139-147.
- Магомедов, А. М. "Энергетическая и транзитная геополитика Большого Каспия" // *Свободная мысль*, 2009, N. 2, с. 83-98.

- Малышева, Д. "Кавказский узел мировой политики" // *Свободная мысль*, 2008, N. 10, с. 19-30.
- Малышева, Д. "Центральная Азия и Южный Кавказ: региональная безопасность в эпоху нового миропорядка" // *Россия и мусульманский мир*, 2004, N. 11, с. 37-47.
- Малышева, Д. "Южная Евразия в стратегии США" // *Мировая экономика и международные отношения*, 2005, N. 8, с. 33-42.
- Малышева, Д. "Конфликты в Каспийском регионе и меняющаяся Россия" // *Вестник Евразии*, 2002, N. 2, с. 75-99.
- Маринченко, А. В. *Геополитика*. М., 2009, 429 с.
- Маркедонов, С. "Азербайджан в Большой Игре на Кавказе" // *Европейская безопасность: события, оценки, прогнозы*, 2005, N. 17, с. 9-11.
- Меликли, Г. "Стратегия национальной безопасности в государственном строительстве Азербайджанской Республики" // *Современные гуманитарные исследования*, 2010, N. 2, с. 309-312.
- Миронов, Н. В. *Международная энергетическая безопасность*. М., 2003, 165 с.
- Национальные интересы и проблемы безопасности в меняющемся мире*. Материалы семинара. М., ИМЭМО РАН, 2003, 128 с.
- Ниязов, Н. С. *Основные векторы политики военной безопасности Азербайджанской Республики в 1994-2010 годы*. Санкт-Петербург, 2010, 208 с.
- Нуриев, Э. "Внешнеполитическая стратегия Азербайджана и проблемы национальной безопасности" // *Центральная Азия и Кавказ*, 2003, N. 4, с. 20-27.
- Нуриев, Э. "Ни мира, ни войны: геополитическая игра на Кавказе продолжается" // *Центральная Азия и Кавказ*, 2000, N. 6, с. 7-19.
- Ознобищев, С. "Южный Кавказ: тенденции и проблемы развития" // *Россия в глобальной политике*, 2009, N. 1, с. 179-181.

- Папаева В. “Центральная Кавказия вместо Центральной Евразии” // *Центральная Азия и Кавказ*, 2008, N. 2, с. 33-48.
- “Период полураздела” // газ. *Коммерсант*, 19 ноября 2010 г.
- Петров, С. П. *Каспийская нефть как фактор мировой и региональной политики (конец XX - начало XXI вв.)*. Дис. канд. ист. наук. М., 2005 г.
- Плотников, В. С. *Социальная безопасность в транзитивном обществе: содержание и механизм обеспечения*. Автореф. дисс. на соискание ученой степени кандидата социологических наук. Новосибирск, 2004.
- Права человека. Сборник международных документов*. Варшава, 2001, с. 85.
- “Прогрессивный блок НАТО” // газ. *Известия*, 22 ноября 2010 г.
- Раджабли, А. *Национальные интересы и международная безопасность*. Баку, 2004, 400 с.
- Редкоус, В. М. “Правовое регулирование обеспечения национальной безопасности в Республике Азербайджан” // *Вестник Московского университета МВД России*, 2008, N. 2, с. 190-193.
- Рзаев, И. Б. “Вооруженные силы Азербайджана как составляющая государственной системы обеспечения национальной безопасности” // *Вестник Российского университета дружбы народов*. Серия Международные отношения, 2006, N. 2, с. 41-49.
- Салимов, С. М. “Энергетические индикаторы устойчивого развития Азербайджана – экологический аспект” // *Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом*, 2010, N. 3, с. 47-52.
- Самедов, А. *Механизмы влияния Российской Федерации на разрешение конфликтов на Кавказе*. Баку, 2007, 191 с.
- Семедов, С. “Кавказ во внешней политике США” // *Обозреватель*, 2007, N. 8, с. 68-78.

- Семедов С. "Основные аспекты современной политики Турции на Кавказе" // *Вестник Московского университета. Серия Социология и политология*, 2008, N. 2, с. 39-52.
- Соловьев, Э. Г. *Национальные интересы и основные политические силы современной России*. М., 2004, 198 с.
- Состояние и перспективы взаимодействия России со странами Центральной Азии и Закавказья*. М., ИМЭМО РАН, 2009, 139 с.
- Старченков, Г. "Каспийская нефть в региональной экономике и мировой политике" // *Центральная Азия и Кавказ*, 2006, N. 1, с. 7-15.
- Степанов, Е. А., Корнеев, И. К. *Информационная безопасность и защита информации*. М., 2001, 304 с.
- Стратегическая стабильность после холодной войны*. М., ИМЭМО РАН, 2010, 60 с.
- Сулейманов, А. В. "Политика Турции и Ирана в Закавказье: сопоставительный анализ" // *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия Международные отношения*, 2010, N. 1, с. 53-59.
- США в поисках ответов на вызовы XXI века (социально-экономический аспект)*. М., ИМЭМО РАН, 2010, 290 с.
- Федоров, Ф. В. *Информационная безопасность в мировом политическом процессе*. М., МГИМО-Университет, 2006, 220 с.
- Федулова, Н. "Правовой статус Каспийского моря: позиции прибрежных государств" // *Мировая экономика и международные отношения*, 2008, N. 8, с. 68-75.
- Центральная Азия. Кавказ. Балканы: региональные подсистемы и региональные проблемы безопасности*. Дипломат. акад. МИД России, 2005, 479 с.
- Чернявский, С. И. *Формирование внешнеполитической стратегии Азербайджана (1988-2003)*. Дис. д-ра ист. наук. М., 2004 г.

- Шавров, Н. Н. *Новая угроза русскому делу в Закавказье: предстоящая распродажа Мугани инородцам*. СПб., 1911.
- Шатунов, А. А. *Диверсификация энергетических поставок в геополитическом измерении*. Автореф. дис. канд. полит. наук. М., 2008 г.
- Эжиев, И. "Политические риски в Кавказско-Каспийском регионе" // *Власть*, 2007, N. 5, с. 18-22.
- Экологические проблемы добычи и транспортировки углеводородов Каспия и каспийского региона*. М., ИМЭМО РАН, 2004, 132 с.
- Явчуновская, Р. А. *Глобальная и региональная безопасность*. М., 2009, 184 с.
- Язькова, А. "Государства Закавказья и Россия в новом геополитическом измерении" // *Россия и современный мир*, 2003, N. 2, с. 97-106.

Yasal Mevzuat

- Azerbaycan Cumhuriyeti Anayasası
- Azerbaycan Cumhuriyeti Ulusal Güvenlik Yasası
- Azerbaycan Cumhuriyeti Ulaşım Yasası
- Azerbaycan Cumhuriyeti Kitle İletişim Araçları Yasası
- Azerbaycan Cumhuriyeti Bilişim, Bilgilendirme ve Bilginin Korunması Yasası
- Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Sırrı Yasası
- Azerbaycan Cumhuriyeti Bilgi Özgürlüğü Yasası
- Azerbaycan Cumhuriyeti Telekomünikasyon Yasası
- Azerbaycan Cumhuriyeti Enerji Endüstrisi Yasası
- Azerbaycan Cumhuriyeti Çevre Güvenliği Yasası
- Azerbaycan Cumhuriyeti Organik Ziraat Yasası
- Azerbaycan Cumhuriyeti Ulusal Güvenlik Konsepti
- Azerbaycan Cumhuriyeti Askerî Doktrini
- Bilişim ve Komünikasyon Teknolojileri Ulusal Kalkınma Stratejisi

Azerbaycan Cumhuriyeti Halkının Temiz Su İhtiyacının Karşılanması
Çalışmalarının İyileştirilmesine Yönelik Birtakım Önlemlere Dair
Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi
Azerbaycan Cumhuriyeti Alternatif ve Yenilenen Enerji Kaynaklarının
Kullanımı Hakkında Devlet Programı
Azerbaycan Cumhuriyeti Yakıt ve Enerji Kompleksinin Geliştirilmesi
Hakkında Devlet Programı (2005-2015)
Azerbaycan Cumhuriyeti Gıda Güvenliği Programı
2008-2015 Yıllarında Azerbaycan Cumhuriyeti'nde İstikrarlı Gıda Ar-
zına İlişkin Devlet Programı
2008-2015 Yıllarında Azerbaycan Cumhuriyeti'nde Yoksulluğun Azal-
tılması ve Sürekli Dayanıklı Kalkınma Hakkında Devlet Programı
Azerbaycan Cumhuriyeti'nde İletişim ve Bilişim Teknolojilerinin Geli-
şimi Devlet Programı (2010-2012)
Azerbaycan Cumhuriyeti'nde Uzay Endüstrisinin Kurulması ve Geliş-
tirilmesi Devlet Programı
Azerbaycan Cumhuriyeti'nde Çevrenin İyileştirilmesine Yönelik
Kompleks Önlemler (2006-2010)
Azerbaycan Cumhuriyeti'nde Biyolojik Çeşitliliğin Muhafazası ve Da-
yanıklı Kullanımı Hakkında Ulusal Strateji ve Faaliyet Programı

Yararlanılan Gazete ve Dergiler

Azerbaycan, 18 Mart 2004
Azerbaycan, 30 Nisan 2004
Azerbaycan, 19 Ocak 2010
Azerbaycan, 23 Kasım 2010
Ekspres, 16 Eylül 2010
İzvestiya, 18 Kasım 2010
Jeostrateji derg., Mart-Ağustos 2011
Kaspi, 16 Eylül 2007
Krasnaya Zvezda, 1 Mart 2003
Zerkalo, 26 Ocak, 11-12 Şubat, 22 Temmuz, 27 Ağustos, 2, 24 Eylül,
3 Kasım 2010

İnternet Siteleri

Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in resmî sitesi
<http://www.president.az/>

Haydar Aliyev Mirasını Araştırma Merkezi
<http://www.aliyev-heritage.org/>

Azerbaycan Cumhurbaşkanlığı İdari İşler Kütüphanesi
<http://www.preslib.az/>

Azerbaycan Cumhuriyeti hukuki mevzuatı
<http://e-qanun.az/>

Azerbaycan Cumhuriyeti Ulusal Güvenlik Bakanlığı
<http://www.mns.gov.az/>

Azerbaycan Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı
<http://www.mfa.gov.az/>

Azerbaycan Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı sitesinde ulaşım politikası ve ulaşım koridorları hakkında bilgi
<http://www.mot.gov.az/?mod=inside&lang=az&menu=138>
<http://www.mot.gov.az/?mod=inside&lang=az&menu=119>

Azerbaycan Cumhuriyeti Sanayi ve Enerji Bakanlığı sitesinde raporlar
<http://www.mie.gov.az/cgi-bin/min/main.cgi?s=9;s2=1>

Azerbaycan Cumhuriyeti Çevre ve Doğal Kaynaklar Bakanlığı
<http://www.eco.gov.az/>

Azerbaycan Cumhurbaşkanı Nezdinde Stratejik Araştırmalar Merkezi yayınları
<http://sam.gov.az/nesrler>

Azerbaycan Ulusal Bilimler Akademisi: Tezler ve süreli yayınlar
<http://www.science.gov.az/az/referat.php>
<http://www.science.gov.az/az/cat.php?fid=publications>

Azerbaycan Ulusal Kütüphanesi

<http://www.anl.az/el.php>

MGIMO (Moskova Devlet Uluslararası İlişkiler Enstitüsü) yayınları

<http://www.mgimo.ru/publications/index.phtml>

Yüksek Ekonomi Okulu Uluslararası Örgütler ve Uluslararası İşbirliği Enstitüsü dergisi ve tezleri

<http://www.iori.hse.ru/publications/monograf.shtm>

<http://www.iori.hse.ru/publications/herald.shtm>

Rusya Bilimler Akademisi Uluslararası Güvenlik Sorunları Enstitüsü

<http://www.ipmb.ru/index.html>

Rusya Bilimler Akademisi Dünya Ekonomisi ve Uluslararası İlişkiler Enstitüsü

<http://www.imemo.ru/>

Rusya Bilimler Akademisi ABD ve Kanada Enstitüsü dergileri

ABD-Kanada: Ekonomi, Politika, Kültür

<http://www.iskran.ru/journal>

XXI. Yüzyılda Rusya ve Amerika

<http://www.rusus.ru/>

Rusya Bilimler Akademisi Ekonomi Enstitüsü yayınları

<http://inecon.ru/ru/index.php?go=Content&id=25>

Rusya Bilimler Akademisi Avrupa Enstitüsü yayınları

<http://www.ieras.ru/info8.htm>

Rusya Bilimler Akademisi Sosyoloji Enstitüsü yayınları

<http://www.si.ras.ru/index.php?pid=9&lid=1>

Rusya Bilimler Akademisi Genel Tarih Enstitüsü yayınları

<http://www.igh.ru/>

Elektronik Bilim Kütüphanesi: Tezler ve tez özetleri
<http://www.scholar.ru/>

Elektronik Bilim Kütüphanesi
<http://elibrary.ru/defaultx.asp>

Bilimsel Kaynaklar
<http://www.scintific.narod.ru/literature.htm>

Elektronik Kütüphane: Kitap, dergi, tez ve tez özetleri
<http://www.lib.ua-ru.net/>

Moskova Devlet Üniversitesi Kütüphaneleri Elektronik Katalogu
<http://www.msu.ru/libraries/>

Rusya Tezleri
<http://www.lib.ua-ru.net/disser/ru.html>

Elektronik Kütüphane
<http://www.litru.ru/>

Rusya Sosyal Bilimler İnternet Üniversitesi Eğitim ve Bilim Kütüphanesi
<http://www.i-u.ru/biblio/>

Harvard Libraries
<http://lib.harvard.edu>

Questia Online Library
<http://www.questia.com/Index.jsp>

The Internet Public Library
<http://www.ipl.org>

The Library of Congress
<http://catalog.loc.gov>

The British Library
<http://www.bl.uk>

United Nations Office on Drugs and Crime
www.unodc.org