

Yeryüzü Şekillerinin Ülkeler Arası Ticarete Etkisi: Türkiye-İran Örneği

İrfan BAYTAR^{1,a}, Murat ERGİNYÜREK¹

¹ Öğr. Gör., Muş Alparslan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu, Muş/ Türkiye

Başvuru tarihi: 09 Ekim 2015 Düzeltme tarihi: 17 Mayıs 2016 Kabul tarihi: 07 Haziran 2016

Öz

Ülkelerin jeopolitik konumları göz önünde bulundurulduğunda Ortadoğu'da kurulan beylikler, ülkeler, imparatorluklar insanlık tarihi boyunca en önemli medeniyetleri oluşturmuşlardır. Medeniyetlerin oluşumunda ve gelişiminde siyasi, sosyal ve ekonomik faktörlerin önemli roller üstlendiği görülmektedir. Ortadoğu'nun coğrafi yapısı, medeniyetler arasındaki ilişkilerin oluşum ve gelişiminde önemli bir etken oluşturmuştur. Safevi-Osmanlı ve İran-Türkiye arasındaki ekonomik ilişkiler üzerinde çeşitli faktörlerin etkili olduğu görülmektedir. Yeryüzü şekilleri bu faktörlerden birini oluşturmaktadır. Yeryüzü şekillerinin bu ülkeler arasındaki sınırın oluşmasında ve ticari ilişkilerin gelişmesinde önemli etkisi olmuştur.

Türkiye-İran arasındaki sınır bölgesinin dağlık olması, iki ülke arasındaki karayolu ve demiryolu ağının gelişmemiş olması ve sınır kapılarının sayısının azlığına neden olmuştur. Karasal iklim özelliklerinin etkili olduğu bu bölgede yükseltinin artmasına bağlı olarak iklim şartları daha da sertleşmektedir. Bu durum, kış mevsiminin uzamasına ve ulaşım sisteminin de aksamasına neden olmaktadır. Türkiye'yi İran'a bağlayan demiryolu ağının yeryüzü şekillerinin engebeliliğinden dolayı bir hatla sınırlı kalması ve bu hattın modernizasyon sıkıntıları, iki ülke arasındaki ağır yük taşınmasını zorlaştırmaktadır.

Anahtar Kelimeler

Coğrafi Konum, Ekonomik İlişkiler, İran, Sınır, Türkiye

^a Sorumlu Yazar/Corresponding Author: Muş Alparslan Üniversitesi Kampüsü, Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu, Diyarbakır Yolu 7. Km, 49250, Muş / Türkiye.
e-posta: i.baytar@alparslan.edu.tr

The Impact of Landforms on Trade between the Countries: The Sample of Turkey- Iran

Abstract

Seigniories, countries, empires founded in the Middle East constituted important civilizations throughout human history when the geopolitical situations of counties are taken into consideration. It seems that political, social and economic factors play an important role in the formation and development of civilizations. The geographical structure of the Middle East has a dominant effect in the formation and development of relations among civilizations. A variety of factors seem to be effective on economic relations between Safavid and Ottoman and between Iran and Turkey. Landforms constitute only one of the factors. Landforms have been a major influence in both the formation of the border and in the development of commercial relations between two countries.

Because of the fact that the border region between Turkey and Iran is mountainous, it has led to the number of road and rail network to be less developed, and caused a shortage in the number of border crossings. Climatic conditions are more hardened owing to the height in this region in which continental climate is widespread. Since the roughness of landforms affects the development of highway negatively, transportation network is poorly developed. This situation creates a negative impact on economic relations. Therefore, this study focuses on the effects of landforms on economic activities between Turkey and Iran.

Keywords

Geographical Location, Economic Relations, Iran, Borders, Turkey

1. GİRİŞ

Türkiye ile İran Ortadoğu'nun iki önemli uygarlık merkezidir. İki ülkenin de tarihi, kültürel ve sosyal bir birlikteliğe sahiptir. Bu kadim birlikteliğin günümüzde de birtakım yansımaları olduğu bilinmektedir. Özellikle sınır birlikteliği ve bölge ülkeleri içindeki ağırlıkları nedeniyle iki ülke arasındaki ekonomik iş birliğinin birçok boyutuyla ele alınması gerekmektedir.

Mevcut Türkiye-İran sınırının tarihi (1639 Kasr-ı Şirin), ABD'nin tarihinden (1774) ve Alman birliğinin sağlanmasından (1871) daha eskidir (Davutoğlu, 2010: 434). İran'ın Anadolu üzerinden İpek Yolu vasıtasıyla Aras Vadisi ve Daryunk (Bayezıt) Kalesi güzergâhında ticari faaliyetleri olmuştur. M.Ö. 9. ve 10. yüzyıllarda Kariahi ve Miletli İyon tüccarlar, Karadeniz kıyılarından Trabzon'a kadar yol almıştır. Anadolu ticaret tarihi boyunca, ilk dönemden itibaren Trabzon'dan İran'a uzanan ticaret yolunu Miletlilerden önce kullanan Urartu Krallığı, İran ile Aras Vadisi boyunca ticari faaliyet sürdürmüştür (Aktaş, 2007: 27). Özellikle Osmanlı Devleti ile Safevi Devleti arasında yaşanan siyasi sürtüşmeler ekonomik ilişkilerin zaman zaman istenilen veya beklenen düzeyin altında olmasına neden olmuştur. Buna örnek olarak Yavuz Selim ile Şah İsmail dönemlerini gösterebiliriz. Tarihsel boyutu ile ticaret yollarını kontrol altına alma isteği uzun sürecek

sürtüşmelere yol almıştır. İki devlet arasında 1639 yılında imzalanan Kasr-ı Şirin antlaşması, ticari ilişkilerin yeniden düzelmesine ve ticaretin canlanmasına olanak sağlamıştır.

Osmanlı Devleti'nin yıkılıp yerine Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması sonrasında da sınırda önemli bir değişiklik olmamıştır. Hatta bu iki ülke arasındaki sınır, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra önemli değişikliğin olmadığı tek sınır olarak kabul edilmektedir. Türkiye-İran arasındaki ekonomik ilişkiler incelendiğinde, küresel ticaretin bu kadar geliştiği bir dönemde belli yıllarda ticaret hacmi artsa da ekonomik ilişkilerin yeterli oranda gelişmediği görülmektedir.

2. TÜRKİYE-İRAN EKONOMİK İLİŞKİLERİ

Türkiye Kuzey Yarımkürede “Eski Dünya Karaları” adı verilen Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının ortasına yakın bir yerdedir. Türkiye Orta Asya, Balkanlar, Kafkasya, Doğu Avrupa ülkeleri ve Ortadoğu ülkelerinin arasında büyük bir pazarın merkezinde yer almaktadır (Güner, 2010: 5). Bu durum Türkiye'ye büyük bir avantaj sağlamaktadır. Türkiye, İran'ın Avrupa'ya açılan kapısı olması ve Avrupa ile ticarete Jeopolitik avantajları yönüyle önemli bir potansiyele sahiptir. Türkiye'nin batısında enerji ihtiyacı bulunan Avrupa ülkelerinin bulunması ve Türkiye'nin, enerji kaynaklarına sahip olan Irak ve İran ile komşu olması 21. yüzyılda enerjiye olan talebin bu kadar arttığı bir dönemde, önemli bir avantaj sağlamaktadır. Türkiye ile yaklaşık 454 km'lik sınırı bulunan İran'ın, Türkiye ile ilişkileri mevcut pazar potansiyelinin kullanılmasında son derece önemlidir (Şekil 1).

Şekil 1. Türkiye İle İran'ın Lokasyon Haritası



Tarihten günümüze kadar, önemli bazı ticaret yolları üzerinde kurulan medeniyetler ve ülkeler önemli avantajlara sahip olmuşlardır. Bu önemli ticaret yollarından biri olan İpek Yolu Türkiye üzerinden geçerek Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayan en kısa yoldur. Bu nedenle Türkiye ile İran arasında ekonomik işbirliğinin önemi daha da artmaktadır. Tarihi İpek Yolu'nu günümüzde 'Demirden İpek Yolu olarak uyarladığımızda; halen

kullanılmakta olan hattın Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan, Kırgızistan ile İran üzerinden Türkiye'ye ulaşan İran hattı olduğu bilinmektedir. Avrupa Birliği tarafından desteklenen bu proje Avrupa ile Asya arasında demiryolu bağlantısını kurmaya yöneliktir (Avcı, 2005: 93).

İran ile Türkiye arasındaki ekonomik ilişkilerin kökleri çok eski tarihlere dayanmaktadır. Bu topraklar üzerinde kurulan imparatorluklar ve devletlerarasında ekonomik ilişkiler geçmişten günümüze kadar devam etmiştir. Ülkeler arası ekonomik etkinlikleri belirleyen temel faktörler arasında siyasi sebepler elbette ki en önemli sebep sayılır. Ancak toplumların siyasi ilişkileri ne kadar iyi olsa da, toplumların ekonomik etkinliklerini yani ticaretlerini belirleyen önemli faktörlerden birinin ülke sınırlarını oluşturan yeryüzü şekilleri olduğu vakidir. Yeryüzü şekilleri ticari ilişkilerde kullanılacak güzergâhların yönünü, sınır kapılarının sayısını, hangi ulaşım araçlarıyla ticaretin yapılacağını, ticaretin zamana ve mekâna dağılış biçimini genel olarak belirlemektedir.

İnsanoğlu, tarihinden bu yana ihtiyaç fazlası ürünleri farklı zamanlarda farklı karşılıklar alarak başkalarına vermiştir. Ayrıca ihtiyacı olan şeyleri de temin etme yoluna girmiştir. Bu durum, ticareti doğal ve kaçınılmaz kılmaktadır.

Türkiye-İran arasındaki dış ticaret hacmini incelediğimizde, iki ülkenin sahip olduğu mevcut kaynaklar ve gelişimleri göz önünde bulundurulduğunda iyi bir durumda olmadığı görülmektedir (Tablo 1).

Tablo 1. 2014 Yılında Türkiye İle En Çok İthalat ve İhracat Yapan İlk 10 Ülke

İhracat (1000 \$)		İthalat (1000 \$)	
1. Almanya	15 156 028	1. Rusya Fed.	25 293 392
2. Irak	10 896 203	2. Çin	24 918 238
3. İngiltere	9 914 028	3. Almanya	22 369 253
4. İtalya	7 144 642	4. ABD	12 727 481
5. Fransa	6 466 708	5. İtalya	12 055 916
6. ABD	6 345 064	6. İran	9 833 329
7. Rusya Feder.	5 945 713	7. Fransa	8 122 565
8. İspanya	4 763 140	8. Güney Kore	7 548 311
9. BAE	4 662 881	9. Hindistan	6 898 554
10. İran	3 888 292	10. İspanya	6 075 844

Kaynak: TÜİK (2015)

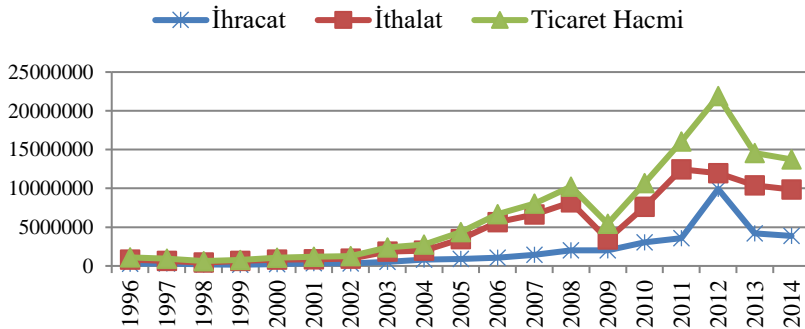
2014 yılı TÜİK verilerine göre, Türkiye'nin İran ile ticaretinde, ihracatta dünya ülkeleri içinde 10., ithalatta ise 6. sırada olduğu görülmektedir (Tablo 1). İki ülkenin mevcut jeopolitik konumları ve sahip oldukları kaynaklar çerçevesinde düşünüldüğünde ticari hacmin ve dünya ülkeleri içindeki sıralamanın daha iyi bir noktada olması gerekmektedir. Ancak bu durumun oluşmasında iki ülke arasındaki siyasi ilişkilerin etkili olduğu söylenebilir.

Türkiye-İran arasındaki ithalat ve ihracat dengesinin 1996-2014 yılları arasındaki durumu incelediğinde, bu yıllar arasında İran'dan ithalat oranının, İran'a ihracat oranından yüksek olduğu ve bu yıllar içinde istikrarlı bir dağılış göstermediği görülmektedir (Tablo 2, Şekil 2).

Tablo 2. 1996-2014 Yılları Arasında Türkiye'nin İran ile Dış Ticaret Hacmi (.000\$)

	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Hacmi
1996	297521	806 335	1103856
1997	307007	646 402	953409
1998	194696	433 026	627722
1999	157815	635 928	793743
2000	235785	815730	1051515
2001	360536	839800	1200336
2002	333962	920972	1254934
2003	533786	1860683	2394469
2004	813031	1962059	2775090
2005	912940	3469706	4382646
2006	1066902	5626610	6693512
2007	1441190	6615394	8056584
2008	2029760	8199689	10229449
2009	2024863	3405986	5430849
2010	3044177	7645008	10689185
2011	3589635	12461532	16051167
2012	9921621	11964779	21886400
2013	4192511	10383217	14575728
2014	3888292	9833329	13721621

Kaynak: TÜİK (2015)

Şekil 2. 1996-2014 Yılları Arasında Türkiye İle İran Arasında İhracat ve İthalat Durumu

Bu dönemde Türkiye-İran arasında yapılan dış ticaretin azlığı ve istikrarsızlığını, sadece iki ülke arasındaki yer şekillerinin engebeliliğine, gümrük kapılarının az ve ulaşım sistemlerinin yetersiz olmasına bağlamamak gerekmektedir. Bu tablonun oluşmasında dünyadaki siyasi dengeler ve iki ülke arasındaki siyasi ilişkilerin dönemsel değişimleri etkili olmaktadır. Özellikle 2009 yılında küresel ölçekteki kriz ve uluslararası piyasalarda petrol ve doğal gaz fiyatlarındaki düşüş, İran ile dış ticaret hacminin düşmesine neden olmuştur. 2012 yılından sonra İran-Türkiye ticaret haciminde keskin düşüşün olduğu

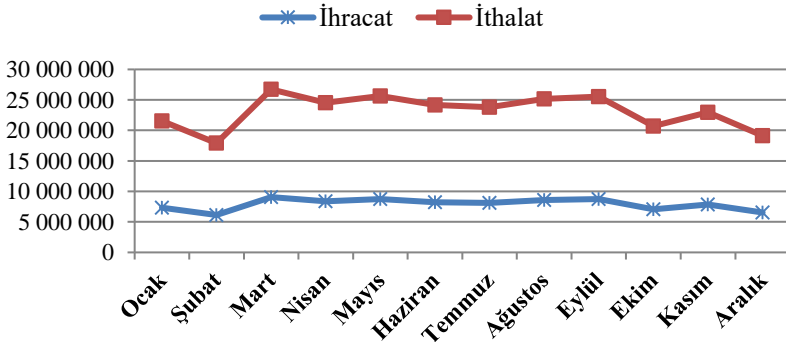
görülmemektedir. Bu durumun oluşmasında uluslararası piyasalarda petrol ve doğal gaz fiyatlarındaki düşüşün devam etmesi ve 2010 yılında İran'a uygulanan ambargonun etkisinin artması gösterilebilir. 2015 yılında Türkiye-İran arasında 29 Ocak 2014 tarihinde imzalan Türkiye-İran Tercihli Ticaret Anlaşması'nın 1 Ocak 2015 yılında yürürlüğe girmiştir ve bu sayede istikrarlı bir ticaretin yapılması ve ticaret hacminin yükseleceği düşünülmektedir. Fakat bu iyileşmenin küresel ölçekte başka dinamiklerle de desteklenmesi gerekmektedir.

Tablo 3. 2005-2014 Yılları Arası Türkiye İle İran Arasında Yapılan İhracat ve İthalatın Aylara Göre Ortalama Değeri (.000\$)

Aylar	İhracat	İthalat
Ocak	1 676 687	6 442 100
Şubat	1 894 587	5 259 355
Mart	2 427 110	7 871 793
Nisan	3 198 039	7 081 030
Mayıs	3 702 275	7 391 903
Haziran	3 490 410	6 710 327
Temmuz	4 038 850	6 493 331
Ağustos	2 159 735	7 240 752
Eylül	2 243 643	7 032 539
Ekim	2 262 215	5 777 271
Kasım	2 500 223	6 338 436
Aralık	2 517 783	5 469 657

Kaynak: TÜİK (2015)

Şekil 3. Türkiye İle İran Arasında Yapılan İhracat ve İthalatın Aylara Göre Ortalama Değeri (2005-2014)



Yukarıdaki tablo 3 ve şekil 3'e bakıldığında 2005-2014 yılları arasında aylara göre yapılan ortalama ithalat ve ihracat verilerini incelediğimizde kış aylarında bir düşüşün olduğu görülmektedir. Genellikle İran'a ihraç edilen ürünlerin başında kazan, makine ve cihazlar, demir ve çelik, motorlu kara taşıtları, elektrikli makine ve cihazlar, ağaç ve

ağaçtan ürünleri ile plastik ve plastik ürünler gelmektedir. İran'dan ithal edilen ürünlerin başında ise mineral yakıtlar ve mineral yağlar, bakır ve bakırdan eşyalar gelmektedir.

Sınır ticareti, temelde “sınır ve kıyı illeri ile bunlara komşu illerin ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla, komşu ülkelerin sınır ve kıyı yörelerinde karşılıklı olarak yapılan özel bir dış ticaret şekli” olarak tanımlanmıştır (Kökçe, 2005: 1). Sınır ticareti, sınır illerinde yaşayan gerçek ve tüzel kişilerin yapabilecekleri bir ticaret türüdür ve amacı da bu illerde yaşayan halkın ihtiyaçlarını daha ucuz ve kolay yoldan temin edebilmelerini sağlamaktır. Sınır ticareti, bölge halkının ihtiyaçlarının mahallinde karşılanması, sınır bölgelerinden kısa sürede tedarik edilmesi, bölge ekonomisine canlılık getirmesi, bölge insanına daha ucuza mal sağlanması, mal kaçakçılığının her türlüşününün asgariye indirilmesi, bürokratik işlemlerin azaltılması yoluyla dış ticaret hacminin genişletilmesi, bölge insanının refah düzeyinin yükseltilmesi, istihdamın artırılması, sınır ticareti yoluyla dış ticaretle uğraşan müteşebbis ruhun oluşumuna katkıda bulunmayı amaçlamaktadır (Orhan, 2000: 13).

Yeryüzü şekillerinin engebeli ve yükseltinin fazla olduğu bölgelerde, sınır ticaretinin az sayıdaki merkezler arasında yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Sınırlar, siyasi olarak iki ülkeyi birbirinden ayırmasına rağmen, sınırın iki tarafında yaşayan insanların ekonomik, sosyal, kültürel ilişkileri ve akrabalık bağları devam etmektedir. Dolayısıyla sınırın iki yakasında yaşayan insanların illegal bir şekilde karşılıklı olarak mal alışverişi de devam etmektedir. İran'ın sahip olduğu zengin mazot kaynakları ile Türkiye'de akaryakıt fiyatının yüksek olması gibi başlıca etkenler, sınır boylarında kaçakçılık faaliyetlerinin yapılmasında etkili olmaktadır. Hatta sınırın diğer yakasında mensubu bulunan aşiretler sınır ticareti ve sınır kaçakçılığında diğer aşiretlere göre daha avantajlı konumdadır. Türkiye ve İran arasında yapılan protokollerle sınır ticareti geliştirilerek bir bakıma sınırda yaşanan kaçakçılığın önüne geçilmeye çalışılmaktadır. Sınır ticaretinde önemli olan, söz konusu alışverişin kontrollü ve resmi yollardan yapılmasına imkân da sağlamaktır. Sınır olgusu ile beraber sınırda yaşıyor olmanın çeşitli nimetlerinden de söz etmemiz gerekmektedir (Alagöz, 2014: 69).

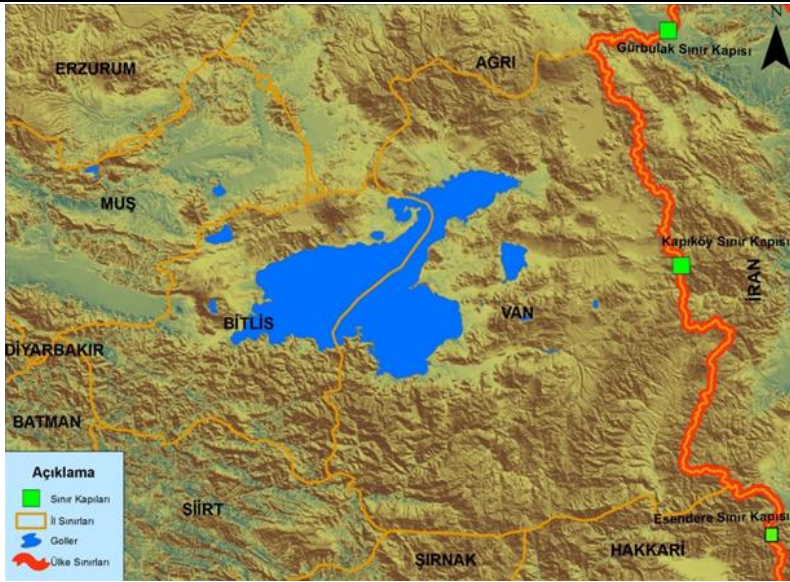
Türkiye-İran sınırındaki bölge arazilerinin engebeli olması, yüksek olması ve iklim şartlarının zor geçmesi iki ülke açısından da sınır güvenliğini güçleştirmektedir. Bu durum ve sınır boylarında yaşayan insanların ekonomik şartlarının iyi olmaması bu insanların kaçakçılığa yönelmesinde etkili olmaktadır.

Türkiye jeopolitik konum itibarıyla son derece önemli bir noktada bulunmaktadır. Demiryolu ulaşımından yararlanılması jeopolitik konumun sağlamış olduğu avantajın vazgeçilmez bir parçasıdır. Ancak mevcut demiryolu hatlarını incelediğimizde, bu jeopolitik öneme paralel bir gelişim görülmemektedir. Bu durumun görülmesinde cumhuriyetin kuruluşundan günümüze demiryolu altyapısıyla ilgili ileriye dönük uzun vadeli planlamanın yapılamamış olmasına bağlanabilir. Ulaşım sistemleri arasında eşgüdümlü yatırım dengesinin kurulmaması, ve karayolu yatırımlarına ağırlık verilerek demiryolu yatırımlarının aynı oranda yapılmaması etkili olmaktadır. Bu dönemde Türkiye'nin konumu gereği, Bulgaristan-Türkiye-İran arası yük ve yolcu taşımacılığında modern raylı sistemlerin döşenmiş olması gerekiyordu. Ancak Van'dan geçerek İran'a bağlanan hat, inşa edildiği dönemki durumundadır. Son dönemlerde eksiklikler belirlenmiş ve bu anlamda projeler hayata geçirilmeye çalışılmaktadır (Baytar, 2014: 30).

3. TÜRKİYE - İRAN EKONOMİK İLİŞKİLERİNİN GELİŞİMİNDE YERYÜZÜ ŞEKİLLERİNİN ETKİSİ

Türkiye ile İran arasındaki 454 km'lik sınır, Türkiye-Nahçıvan-İran sınırlarının kesişme noktası olan Dil Ucu'ndan başlar Irak sınırının başladığı Şapatan geçidine kadar uzanır. Türkiye tarafındaki Van Gölü havzası ile İran tarafındaki Urmiye Gölü havzası arasında kalan engebeli ve yüksek arazi üzerinden geçen su bölümü çizgisi iki ülke arasındaki doğal sınırı oluşturmaktadır (Güner, 2010: 5). Bu sınır bölgesinin tarihi bir özelliğe sahip olduğu bilinmektedir. Doğu ile Batı arasında adeta bir köprü görevi görmekte ve Avrupa'yı İran ve Hazar bölgesine bağlamaktadır. Bu bölgenin üzerinde Gürbulak, Kapıköy ve Esendere gümrük kapıları bulunmaktadır (Şekil 4).

Şekil 4. Türkiye İle İran Sınırı ve Gümrük Kapıları



Türkiye ve İran topografyası, diğer Orta Asya ülkelerinin arazileri gibi genel olarak 3. Jeolojik zamanda oluşmaya başlamıştır. Bu iki ülke arazisi Alp-Himalaya Dağ Sistemi üzerinde bulunmaktadır. 3. Jeolojik Zaman'da oluşmuş arazilerde yeryüzü şekilleri engebeli ve nisbeten yüksek olmaktadır. Yükselti ve engebelenin artması iklimi de olumsuz etkilemektedir. İran ile Türkiye arasındaki ulaşım ağlarının sıklık derecesini ve ulaşım ağlarının doğal güzergâhları bu oluşum neticesinde şekillenmiştir. Asya kıtasında tarihte doğal güzergâhlardan yararlanılarak yapılan en önemli yollardan biri de İpek Yolu'dur (Doğanay vd., 2012: 350). Türkiye ile İran'ın İpek yolu üzerinde bulunmaları iki ülkenin ticari ilişkileri üzerinde her dönemde etkili olmuştur.

4. TÜRKİYE İLE İRAN ARASINDAKİ SINIR KAPILARI

Türkiye-İran sınırında üç sınır kapısı bulunmaktadır. (Şekil 4) İki ülke arasındaki sınır kapısı sayısının az olmasında yer şekillerinin etkili olduğu görülmektedir. Yer şekillerinin kısmen uygun olduğu noktalar Hakkari-Urmiye arasında Esendere Sınır Kapısı (karayolu bağlantısı), Van-Hoy arasında Kapıköy Sınır Kapısı (karayolu ve demiryolu bağlantısı), Ağrı/Gürbulak-Maku/Bazargan arasında Gürbulak Sınır Kapısı (karayolu bağlantısı)'dır. Bu sınır kapıları içersinde yolcu ve yük kapasitesi anlamında Gürbulak Sınır Kapısı en yoğun olanıdır. Van-Hoy arasındaki Kapıköy Sınır Kapısı ise demiryolunun imkânları açısından önem taşımaktadır.

Van ve çevresinin yol ağının merkezini M.Ö. 840'da Tuşba ve çevresi oluşturur. Kuzeyden gelen yola gözcülük açısından Kalecik, doğu yönünden Kuzeybatı İran içine kadar uzanan yol üzerinde Kratlı ve Aşağı Anzaf kaleleri, güneydoğuda Gürpınar ovasına ulaşan yola gözcülük eden Elmalı (Zivistan) kalesi kurulmuştur. Ancak, Tuşba'dan başlayıp bugünkü İran-İrak sınırı yakınındaki Kelişin Geçidi'ne kadar uzanan 400 km uzunluğundaki tahkimatlı Ordu Yolu önemli bir yoldur. Van Ovası'nın doğusundan başlayıp Kuzeybatı İran bölgesinden Urmiye Gölü'nün güneybatısına değin uzanan yol, askeri ve ticari açıdan kullanılan bir diğer önemli yoldur. Van'ın 70 km doğusundaki Özalp ilçesinin güneyinde yer alan Yeşilalıç Kalesi bağlantı yolu yapılmıştır. Ayrıca Tuşba-Çavuştepe-Hoşap-Eşmepınar ve Tuşba-Muradiye-Çaldıran diğer önemli güzergâhlardır. Bunlardan ilki Van'ı Hakkâri-Yüksekova üzerinden Esendere Gümrük Kapısı'yla Urmiye'ye; ikinci ise Van'ı Ağrı-Gürbulak üzerinden İran'a bağlamaktadır.

Urartular zamanında ulaşımı sağlamak için, gerek askeri gerekse sivil amaçlarla (su tesisleri ve yayla yolları) bir takım yollar yapılmıştır. Yapılan bu yol şebekesinin merkezini, Urartu krallığının başkentliğini yapan Van Ovası oluşturuyordu. Doğudan İran-Saray-Özalp-Erçek yolu bu amaçlarla kullanılan yollar arasında bulunmaktadır (Belli, 1977: 46). Günümüzde bu güzergâh, Van'ı Kapıköy Sınır Kapısı üzerinden İran/Hoy'a bağlamaktadır. Bu sıralan güzergâhların hepsi yeryüzü şekilleri açısından zorunlu olarak kullanılmıştır. Çoğunlukla akarsu vadilerinden oluşmaktadır. Ayrıca önemli fiziksel engeller, örneğin dağlar, şiddetli iklim koşullarının egemen olduğu alanlar, o yerlere uygun ulaşım araçları ile aşılmaya çalışılmıştır. Bununla birlikte, fiziksel çevrenin ulaşım faaliyetleri üzerindeki etkileri, zamanımızdaki teknolojik gelişmeye karşın, hala önemini korumaktadır (Tümertekin ve Özgüç, 1997: 594).

Karalardaki ulaşımında özellikle yüzey şekillerinin rolü önemlidir. Sarp ve eğimli arazide güzergâhın düz bir hale getirilmesi için yer yer köprüler ve tüneller yapmak gerekir ya da bazı yerlerin doldurularak düzeltilmesine gidilir. Bütün bunlar yapım giderlerini arttıran işlerdir. Yüksek dağlara tırmanan demiryollarının yapım ve işletilmesi ise başlı başına masraflı ve ayrı bir iştir (Tümertekin ve Özgüç, 1997: 595). Kaldı ki ulaşım ağlarının çeşitlenmesi ve gelişmesi için ülkeler arası ticari hacmin de ulaşım ağlarına yapılan masrafları uzun sürede de olsa karşılayabilecek durumda olması gerekmektedir. Bu nedenle Türkiye-İran demiryolu hattı Tatvan-Van bağlantısı Van Gölü üzerindeki vapurlarla sağlanmaktadır. Van Gölü'nün güneyindeki engebeli arazi, demiryolu yapımını zorlaştırıp yüksek bir maliyet gerektirdiğinden Van Gölü'nün kuzeyinde ise yolun yaklaşık 100 km uzamasına neden olmaktadır. Bu iki alternatif de yüksek maliyete istediğinden henüz hayata geçirilememiştir.

Karayolları ve demiryolları güzergâhlarının belirlenmesinde ve yolların yapımında arazinin topografik durumunun etkisi güçlü bir şekilde hissedilir. Genel olarak sarp ve çok eğimli arazide yol uzunlukları, aşılabacak yüksekliğe göre uzar. Çıkış ve inişte yolun uzaması, bu tür bir arazide yolun yükselti eğrilerine dikey bir doğrultu izleyemeyip, virajlarla eğimlerin hafifletilmeye çalışılması gerekmektedir. Bu durum, yol yapımının daha da pahalıya mal olmasına yol açar (Tümertekin ve Özgüç, 1997: 595). Bu açıdan özellikle Türkiye-İran sınırının yüksek dağlarla çevrili olması, karayollarının yapımının maliyetini son derece arttırmaktadır.

Türkiye-İran sınır uzunluğu yaklaşık 454 km'dir. Bu mesafe boyunca yeryüzü şekillerinin engebeli ve ortalama yükseltinin 2000-3000 m arası olduğu görülmektedir. Türkiye-İran sınırının bağlantı noktalarının az olması, ulaşım ağlarının seyrek, ticaretin mevsimsel olarak farklılaşmasına etki etmiştir (Ateşşagaoğlu, 2012: 3). Türkiye-Suriye arasında 877 km'lik mesafe bulunmaktadır. Burada 12 sınır kapısı mevcuttur. Türkiye-İran arasındaki 454 km'lik sınırdaki ise sadece 3 sınır kapısı bulunmaktadır. Bu durumun temel nedeni yer şekillerinin engel teşkil etmesidir.

Türkiye-İran demiryolu bağlantısının sağlandığı Van Gölü'ndeki ulaşım faaliyetleri bölgenin coğrafi koşullarının bir dayatması olarak ortaya çıkmıştır. Özellikle topoğrafyanın dağlık olması ve kışın yağın uzun süre yerde kalması, kıyıda yaşayanları göl ulaşımına sevk etmiştir. Bu göl üzerinde taşınan yük miktarı, büyük ölçüde İran'ın Türkiye ve Avrupa ülkelerinden ithal ettiği malların demiryoluyla taşınmasına bağlıdır (Deniz ve Yazıcı, 2003: 17-33).

Ulaşım sistemleri, genellikle yer aldıkları alandaki iklim koşullarına uyacak biçimde yapılır. Ulaşım faaliyetlerinin iklimden olumsuz etkilenmesi daha çok ekstrem hava koşulları yüzünden olur. Buzlanma tutması, yoğun atmosfer hareketleri, sağanak yağışlar, görüş mesafesi azlığı gibi hava koşulları ulaşım üzerinde, özellikle büyük kazalara yol açarak olumsuz etki yapar. İklim, topoğrafya koşullarının tersine, tüm ulaşım sektörlerini az çok etkiler (Tümertekin ve Özgüç, 1997: 597).

Türkiye-İran sınırının geçtiği hat, yüksek ve engebeli bir yapı özeliği göstermektedir. Bu yükselti ve engebellelik denizel etkiden uzak olan bu coğrafi alanların iklimlerine de etki etmiştir. Buralarda gerek yağış miktarı gerekse yağışın mevsimlere dağılışı ve yağış şeklinin ulaşım koşullarını zora sokacak bir sonuç doğurmasına neden olmuştur. Çünkü sınırın Türkiye tarafında kalan kısmına bakıldığında Türkiye'nin en yüksek kesiminin buralar olduğu görülecektir. Genel olarak Türkiye'nin Doğu Anadolu Bölgesi'nin doğusu, ortalama yükseltinin 2000 m'nin üstündedir. Ortalama yükseltinin bu denli yüksek olması sert karasal iklim koşullarını doğurmaktadır. Sert karasal iklim koşulları genellikle kışların çok sert ve kar yağışlı geçmesine sebep olmaktadır. Bu iklim tipinde yıllık ortalama donlu gün sayısı 140 gündür (Atalay ve Mortan, 1997: 309). Kışların bu kadar sert ve uzun yaşandığı bu bölgede sınır ticareti yapmak da zorlaşmaktadır. Gerek karla mücadele gerekse ürünlerin yer değişimi sırasında ulaşımdan dolayı meydana gelen aksaklıklar başlıca sınır ticareti sorunlarından sayılabilir. Bununla birlikte ulaşımın genel olarak karayolu ile yapılması ticarete konu olan ürünlerin ücretlerinin artmasını da etkilemektedir. Bu durum, sınır ticaretinin özellikle de kış aylarında daha da yavaşlamasına, ülkeler arası ticaret hacminin düşmesine neden olmaktadır.

Türkiye-İran sınırı, boru hattı ulaşımında da yer şekilleri açısından elverişsizdir. Eğer sevkiyat yüksek bölgeden alçak bölgeye doğruysa yükselti pozitif bir etki gösterir. Tam tersi durumda ise sevkiyat maliyeti artar (Tümertekin ve Özgüç, 1997: 596). Türkiye-İran ticaretlerinde petrol önemli bir rol oynar. İran sayılı petrol ülkelerinden biridir. Genel olarak İran'dan Türkiye'ye petrol boru hattı döşendiğini göz önünde bulunduracak olursak petrol akımının da yeryüzü şekillerinin engebeliliğine maruz kalacağını söyleyebiliriz.

5. SONUÇ

Türkiye-İran ekonomik ilişkilerinin gelişiminde iki ülke arasındaki yeryüzü şekillerinin etkileri oldukça önem taşımaktadır. Yeryüzü şekillerini incelediğimizde iki ülke arasındaki coğrafi bölgede engebenin ve yükseltinin fazla olduğu, kış mevsiminde bu duruma bağlı olarak iklimin sertleştiği ve ulaşımın güçleştiği görülmektedir. Bununla beraber iki ülke arasında gerçekleşen ticari ilişkileri incelediğimizde farklı faktörler ortaya çıkmaktadır. Bunlar küresel ölçekteki krizler, uluslararası piyasada petrol ve doğalgaz fiyatlarının değişimi, iki ülkenin siyasal olaylar karşındaki bölgesel ağırlıkları ve İran'a uygulanan ambargolar şeklindedir. Dolayısıyla bütün bunlar dengeli bir ticari ilişkinin kurulmasına engel oluşturmaktadır. Bu olumsuzluklara elverişsiz yeryüzü şekillerinin de eklenmesiyle iki ülke arasındaki ticari ilişkilerin sıklıkla bir dengeye sahip olmadığı görülmektedir. Sonuç olarak enerji kaynaklarının bu kadar önem arz ettiği günümüzde, iki ülke arasında ortak tarihi, kültürel ilişkilerden güç alınarak söz konusu zorlukların aşılması mümkündür. Bira yandan Türkiye'nin Avrupa sınırında sanayileşmiş enerji ihtiyacı olan ülkelere yakın olması, İran'ın ise bu enerji kaynaklarına sahip olması ve Hazar havzasının geçiş güzergâhında bulunması bu ilişkileri daha bir önemli kılmaktadır. Dolayısıyla çalışmamızda söz konusu olan elverişsiz yeryüzü şekilleri ve buna bağlı olarak iklimin sertleşmesine rağmen iki ülke arasında modern anlamda karayolu, demiryolu ulaşım sistemlerinin iyileştirilmesi mümkündür. Nitekim 2014 yılında iki ülke arasında Tercihli Ticaret Antlaşması'nın imzalanması bu durum için önemli bir adım sayılabilir.

KAYNAKÇA

- Aktaş, E. (2007). *Antik Çağda Doğu Karadeniz Bölgesi Kıyı Yerleşimleri ve Yerleşim Stratejileri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Gazi Üniversitesi.
- Alagöz, M. (2014). *Gürbulak Sınır Kapısı Ve Bölgesel Etkileri Hakkında Bir Ekonomik Coğrafya Araştırması*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Van: Yüzüncü Yıl Üniversitesi.
- Atalay, İ., & Mortan, K. (1997). *Türkiye Bölgesel Coğrafyası*. İstanbul: İnkılap Yayınları.
- Ateşgöç, Ü. (2012). *İran Ülke Raporu*. Ankara: T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı.
- Avcı, S. (2005). *Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları*. Ulusal Coğrafya Kongresi. 29-30 Eylül. İstanbul.

- Baytar, İ. (2014). *Van'da Ulaşım Sistemleri Ve Ulaşım Sistemlerinin Tarihi Gelişimi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Van: Yüzüncü Yıl Üniversitesi.
- Belli, O. (1977). *Urartular Çağında Van Bölgesi Yol Şebekesi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi.
- Davutoğlu, A. (2010). *Stratejik Derinlik/Türkiye'nin Uluslararası Konumu*. İstanbul: Küre Yayınları.
- Deniz, O., & Yazıcı, H. (2003). Van Gölünde Ulaşım Faaliyetleri ve Tarihi Gelişimi. *Türk Coğrafya Dergisi*, (40), 17-33.
- Doğanay, H., Özdemir Ü., & Şahin, İ. F. (2012). *Genel Beşeri ve Ekonomik Coğrafya*. Ankara: Pegem Akademi Yayınları.
- Güner, İ. (2010). *Türkiye'nin Coğrafi Konumu, Sınırları ve Jeopolitiği. Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği*. (Ed. Yazıcı, H., & Koca, M. K.). Ankara: Pegem Akademi Yayınları.
- Kökçe, R. (2005). *1994-2004 Yılları Arasında Güneydoğu Anadolu Bölgesi ile Suriye ve Irak Arasında Gerçekleşen Sınır Ticaretinin Bölge Ekonomisine Etkisi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi.
- Orhan, Z. O. (2000). *Sınır Ticaretinin Türkiye Ekonomisine Etkileri*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- TÜİK (2015). İstatistik Veri Tabanı. [Erişim: 20.05.2015], <http://www.tuik.gov.tr/>
- Tümertekin, E., & Özgüç, N. (1997). *Ekonomik Coğrafya Küreselleşme ve Kalkınma*. İstanbul: Çantay Kitabevi.