

Türkiye-Ermenistan Sınırının Açılmasının Olası Ekonomik Etkilerinin Ulaştırma Maliyetleri Açısından Değerlendirilmesi

Ersan BOCUTOĞLU*
Emre BULUT**

ÖZET

Türkiye ve Ermenistan arasındaki sınır, Dağlık Karabağ sorunu nedeniyle 1993 yılının Nisan ayından beri kapalı durumdadır. Türkiye ile Ermenistan arasındaki bağlantılar Gürcistan toprakları vasıtasıyla sağlanmaktadır. Ermenilerin, Azerbaycan topraklarının yaklaşık olarak % 20'sini işgal altında tutması, bugüne kadar Türkiye-Ermenistan sınırının açılmasının ekonomik etkilerini bir araştırma gündemine dönüşmesini engellemiştir. Türk-Ermeni sınırın açılmasının ekonomik etkileri bölgesel kalkınmaya, turizme, dış ticarete, sınır ticaretine ve ulaştırma sektörüne olabilecektir. Bu çalışmada, sınırın açılması durumunda ulaştırma maliyetlerinde ne kadar tasarruf sağlanılabileceğine değinilmektedir. Bu çalışmanın bulgularına göre, Azerbaycan'ın onayının alınması varsayımı altında, Türkiye-Ermenistan sınırının açılması, iki ülke arasında Gürcistan üzerinden gerçekleşen ticarete ortaya çıkan ulaştırma maliyetlerini önemli derecede azaltılabilecektir. Çünkü sınırın açılması, iki ülke arasında direkt bir bağlantının kurulmasına olanak sağlayacaktır. Ayrıca, ulaştırma maliyetlerinde meydana gelecek olan bu azalış, Türkiye'nin Ermenistan'a sınır olan şehirlerinde daha da fazla olacaktır. Belirtilmelidir ki; taşıma maliyetlerinde meydana gelecek olan bir azalış, dış ticarete bağımlı bir ülke olan Ermenistan'ın rahatlatması açısından çok önemlidir.

Anahtar Kelimeler: *Türkiye Ekonomisi, Ermenistan Ekonomisi, Ulaştırma Maliyetleri, Türkiye-Ermenistan Sınırı*

The Evaluation of Potential Economic Effects Of Opening Of Turkish-Armenian Border In Terms Of Transportation Costs

ABSTRACT

Turkish-Armenian border has been closed due to Nagorno-Karabakh question since April 1993. The links between Turkey and Armenia is provided through Georgian territories. Due to 20 % of Azerbaijan territory is under Armenian invasion has prevented investigation of potential economic effects of Turkish-Armenian border on related parties so far from being a research agenda. The economic effects of opening of Turkish-Armenian border will be able to regional development, tourism, foreign trade, border trade and transport sector. In this research, it is mentioned to how much saving will be provided on transportation costs in case of the opening of Turkish-Armenian border. Under the assumption that a resolution is reached between Turkey and Armenia by Azeri approval, this research suggests that the opening of Turkish-Armenian border will be significantly reduce the transportation costs which is

* Prof. Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi, İktisat Bölümü, Trabzon, (ebocutoglu@ktu.edu.tr)

** Araştırma Görevlisi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, İktisat Bölümü, Trabzon, (emre_bulut@msn.com)

appeared in the trade between two countries which is implemented over Georgia territories. Because, the opening of border will enable to establish a direct link between two countries. On the other hand, this reduce on the transportation costs will be more over in the cities which are neighbor to Armenia. It should be noted that; a reduction in the transportation costs are very important in terms of Armenia whose economy is dependant heavily on foreign trade.

Keywords: *Turkish Economy, Armenian Economy, Transportation Costs, Turkish-Armenian Border*

Giriş

Türkiye-Ermenistan sınırının açılması son dönemde gerek Avrupa Birliği (AB) ve Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) gerekse de taraflar arasında gündeme getirilen bir konu olmuştur. Bu bağlamda öncelikle iki ülke arasında yol haritası açıklanmış, daha sonra ise 10 Ekim 2009 tarihinde Zürich'te, "Türkiye Cumhuriyeti ve Ermenistan Cumhuriyeti Arasında Diplomatik İlişkilerin Kurulmasına Dair Protokol" dönemin Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanı Ahmet Davutoğlu ve Ermenistan Cumhuriyeti Dışişleri Bakanı Edward Nalbandian tarafından imzalandı. Bu protokol, Türkiye ile Ermenistan arasında ilişkileri her alanda geliştirmeyi hedeflemekte ve bu çerçevede bazı somut adımlar atmaktadır. Bu bağlamda söz konusu protokolda vurgulanan hususlardan biri de ortak sınırın açılması olmuştur. İki ülke arasındaki sınırının açılması siyasi, kültürel ve ekonomik alanlara etki edebilecektir. Türkiye ve Ermenistan arasındaki sınırların kapatılmasından sonra, iki ülke arasındaki ilişkilerin siyasi boyutu üzerine çok sayıda çalışma yapılmış bu nedenle ilişkilerin ekonomik yönü daima ikinci planda kalmıştır. Bu çalışma, konunun ekonomik boyutu üzerinde durmaktadır.

Türk-Ermeni sınırın açılmasının ekonomik boyut açısından taraflara en önemli getirisi iki ülke arasında direkt bir bağlantı kurulacak olmasından dolayı, ulaştırma maliyetlerine olacaktır.

1. Sınırın Açılmasının Ulaştırma Maliyetlerine Etkisi

Türk-Ermeni sınırı, doğu-batı bağlantısında en verimli güzergâh durumundadır. Türkiye-Ermenistan-Azerbaycan karayolu bağlantısı, Hazar havzası ve dünya pazarları arasındaki en uygun doğu-batı ulaşım güzergâhını sağlamaktadır¹.

Sınırın açılması hem Türkiye'yi hem de Ermenistan'ı, Orta Asya-Avrupa-Orta Doğu arasında bir geçiş ülkesi konumuna getirecektir.

Türkiye ve Ermenistan arasındaki ticaret hacminin göstergeleri, doğrudan ticaretten ziyade dolaylı ticaretin tahminleridir. Türk konteynırları ve ürünleri, maliyetleri yükselterek İran ve Gürcistan vasıtasıyla Ermenistan'a girmektedir. Bu uzun ticaret güzergâhları, Ermenistan'ın sosyo-ekonomik durumuna olumsuz yansıyan yüksek fiyatların oluşmasını sağlamaktadır². Sınırın açılmasıyla birlikte söz konusu uzun güzergâhlar artık kullanılmayacak ve bu olumsuz durum ortadan kalkabilecektir.

¹ Nathalie Tocci - Burcu Gültekin Punsmann - Licinia Simão - Nicolas Tavitian, "The Closed Armenia-Turkey Border: Economic and Social Effects, Including Those on the People; and Implications For The Overall Situation In The Region", *European Parliament Publications*, 2007, s. 21-22

² Aghavni Karakhanian - Artush Mkrtychyan, "The Role Of Economic Cooperation in The Settlement Of Conflicts In The South Caucasus", *International Alert Publications*, 2004, s. 81-82

Türkiye-Ermenistan sınırının açılması, Anadolu'nun, kuzey-güney ve doğu-batı ticaretinin kesişme noktası haline gelmesine neden olabilecektir ve Türkiye'nin Kafkasya ve Hazar Bölgesi'nde ekonomik bağlantılarını artıracaktır. Aynı durum Ermenistan için de geçerlidir. Sınırın kapalı olması, Ermenistan'ın kuzey-güney (Rusya-İran-Türkiye) ve doğu-batı (Türkiye-Azerbaycan-Orta Asya) ekseni boyunca uzanan transit güzergâhların merkezi olmasından sağlayacağı avantajlardan faydalanamayacağı anlamına gelmektedir³.

Türkiye, Gürcistan ve İran güzergâhlarını kullanarak Azerbaycan ve Orta Asya'ya ulaşmaktadır. Hâlbuki Türkiye-Ermenistan ve Ermenistan-Azerbaycan sınırlarının açık olması durumunda en kısa güzergâh olan Ermenistan, transit ülke olarak kullanılacaktır. Aynı şekilde Ermenistan, doğu ve batı sınırları kapalı olduğundan dolayı dünyanın geri kalan kısmına ulaşımında uzak güzergâhları kullanmaktadır. Ermenistan için Orta Asya'ya ulaşımında en kısa güzergâh Azerbaycan'dır. Avrupa Birliği'ne ulaşım da ise en kısa güzergâh Türkiye'nin transit ülke olarak kullanılmasıdır. Rusya'ya ulaşımında ise, Rusya ile Gürcistan arasındaki sıcak gelişmelerin sonucu olarak sınırda meydana gelen sorunlar sebebiyle, Azerbaycan'ın transit ülke olarak kullanılması Ermenistan için daha avantajlı olabilecektir.

Söz konusu durumlardan anlaşılacağı üzere, hem Ermenistan'ın hem de Türkiye'nin tam anlamıyla avantaj elde edebilmesi için sadece Türkiye-Ermenistan sınırının değil aynı zamanda Ermenistan-Azerbaycan sınırının da açılması gerekmektedir.

1.1. Türkiye-Ermenistan Sınırının Kapalı Kalması ve Açılması Durumlarına Göre İki Ülke Arasındaki Güzergâhlar ve Yapılan Ticaretten Elde Edilebilecek Maliyet Tasarrufları

Ermenistan ve Türkiye arasındaki bağlantılar, Sarp ve Türkgözü sınır kapılarının kullanılmasıyla Gürcistan üzerinden sağlanmaktadır (Harita 1). İki ülke arasında, bu iki sınır kapısına ek olarak, faaliyete geçme ihtimali olan Aktaş sınır kapısı da bulunmaktadır. Söz konusu sınır kapıları ve Türkiye-Ermenistan sınırının açılması durumunda kullanılacak sınır kapıları vasıtasıyla, Türkiye'nin bazı şehirleri ve Erivan arasındaki mesafeler Tablo 1'de gösterilmektedir. Türkiye-Ermenistan sınırının açılması durumunda Akyaka ve Alican sınır kapıları kullanılacaktır (Harita 2). Bu alt başlıkta sınırının kapalı kalması ve sınırının açık olması durumlarına göre iki ülke arasındaki güzergâhlara, iki ülke arasındaki mesafelere ve yapılan ticarete taşıma maliyetleri açısından ne kadarlık bir tasarruf sağlanacağına değinilecektir.

³ Tocci, Gültekin Punsmann, Simão, Tavitian, a.g.m., s.13

arasındaki mesafe 279,8 km kılacaktır. Bu durumda, kat edilecek mesafeden yaklaşık olarak % 33 oranında bir tasarruf sağlanabilecektir.

Harita 2: Türkiye ve Ermenistan Arasındaki Sınırın Açılması Durumundaki Sınır Geçişleri⁶



Ardahan ile Erivan arasındaki bağlantı, Türkgözü sınır kapısı(G2) kullanılarak Gürcistan üzerinden sağlanmaktadır. Bu iki şehir arasındaki mesafe, söz konusu güzergâhtan 562,4 km'dir. Türkiye-Ermenistan sınırın açılması durumunda iki şehir arasındaki bağlantı Akyaka sınır kapısından sağlanacak(A2) ve mesafe 273,2 km'ye düşecektir. Böylelikle, iki şehir arasındaki mesafe 289,2 km kılacaktır. Bu durumda, kat edilecek mesafeden yaklaşık olarak % 52 bir tasarruf sağlanabilecektir.

Kars ile Erivan arasındaki bağlantı, Türkgözü sınır kapısı(G2) kullanılarak Gürcistan üzerinden sağlanmaktadır. Bu iki şehir arasındaki mesafe söz konusu güzergâhtan 606,7 km'dir. Türkiye-Ermenistan sınırın açılması durumunda iki şehir arasındaki bağlantı Alican sınır kapısından(A1) sağlanacak ve mesafe 194,9 km'ye düşecektir. Böylelikle, iki şehir arasındaki mesafe 411,8 km kılacaktır. Bu durumda, kat edilecek mesafeden yaklaşık olarak % 67 oranında bir tasarruf sağlanabilecektir.

Iğdır ile Erivan arasındaki bağlantı, Türkgözü sınır kapısı(G2) kullanılarak Gürcistan üzerinden sağlanmaktadır. Söz konusu güzergâhtan bu iki şehir arasındaki mesafe, 753,3 km'dir. Türkiye-Ermenistan sınırın açılması durumunda iki şehir arasındaki bağlantı Alican sınır kapısından(A1) sağlanacak ve mesafe 72,5 km'ye düşecektir. Böylelikle, iki şehir arasındaki mesafe 680,8 km kılacaktır. Bu durumda, kat edilecek mesafeden yaklaşık olarak % 90 oranında bir tasarruf sağlanabilecektir.

1.1.1. İki Ülke Arasındaki Sınırın Açılması Durumunda Elde Edilecek Maliyet Tasarrufu

Türkiye-Ermenistan sınırın kapalı ve açık olması durumlarına göre iki ülke arasında yapılan dış ticaretteki taşıma maliyetlerinin ayrı ayrı ne kadar olduğu ve sınır açıldığında ne kadarlık bir tasarruf sağlanacağı, yukarıda değinilen Tablo 1 ve aşağıdaki veriler yardımıyla incelenecektir.

⁶ Beilock - Torosyan, a.g.m., s.24

Trabzon'da faaliyette bulunan N1⁷ Uluslararası Nakliyat Turizm ve Ticaret Limited Şirketi'nden alınan bilgilere göre 18 Ocak 2011 tarihi itibarıyla Türkiye'de mazotun litresi 2,13 ABD Doları, Batum'da mazotun litresi 1,09 ABD Doları ve Tiflis'te mazotun litresi 1,08 ABD Dolarıdır. Söz konusu şirketin turları *100 km'de ortalama olarak 30 litre mazot harcamaktadır*. Öte yandan, N1 şirketi turlarına her 50.000 km'de bir motor bakımı yaptırmaktadır ve bu bakım için ortalama 328,94 ABD Doları ödemektedir. Söz konusu şirket, turların lastik bakımını ise her 250.000 km'de bir yaptırarak, bu bakım için ise 6.000 ABD Doları ödemektedir. Bununla birlikte şirketin bir tırının değeri yaklaşık olarak 128.289,47 ABD Doları iken, bu turlar 1 milyon km kullanılabilir. Ayrıca, şirket, şoförlerine 460,52 ABD Doları maaş vermektedir ve bu şoförler ayda ortalama 10.000 km mesafe kat etmektedirler. Son olarak ise, şirket, şoförlerine aylık seyahatleri sırasında kişisel ihtiyaçlarını ve turların masraflarını karşılamaları için yaklaşık olarak 4.421,05 ABD Doları harçlık vermektedir. Söz konusu şirketin turları, Türkiye sınırından Gürcistan'a girerken karayolu geçiş ücreti olarak 230 ABD Doları, Gürcistan sınırından Ermenistan'a girerken de 300 ABD Doları ödemektedirler. Ayrıca turlar, semere başına ücret, pasaport kontrolü, vb. maliyetleri içeren ve ortalama 50 ABD Dolarına tekabül eden gümrük içerisindeki masraflara da katlanmaktadır. Öte yandan turlar, N1 şirketinden alınan bilgilere göre Gürcistan sınırında ortalama 30 ABD Doları rüşvet ödeyerek Ermenistan'a geçmektedirler.

Tüm bu bilgilerin ışığı altında bir maliyet hesabı yapılabilecektir. Bu maliyet hesabı yapılırken ilk önce Trabzon'dan Erivan'a gidilirken, sınırın kapalı ve açık olması durumlarına göre turların yakıt harcaması hesaplanarak gümrük masrafları ile birlikte toplam maliyetin ne kadar olduğuna değinilecektir. Daha sonra ise turların bakım masraflarının, yıpranma paylarının, tır şoförlerinin maaşları ve harçlıklarının km başına maliyetleri ve sınırın kapalı ve açık olması durumlarına göre toplam maliyetleri hesaplanacaktır. Bu bağlamda, Erivan'a gidilirken; mazot, Türkiye'ye nazaran Batum'da daha ucuz olduğu için Batum'a gitmeye yetecek miktarda alınmaktadır. Bu mazot ise Tiflis'e gitmeye yetecek kadar alınır. Çünkü Tiflis'te mazot daha ucuzdur. Tiflis'ten ise Erivan'a gidilip, oradan tekrar aynı güzergâhtan yurtiçine dönmeye yetecek kadar mazot alınmaktadır. Öte yandan, Erivan'da mazot diğer şehirlere nazaran daha ucuz olmasına rağmen, kalitesiz olması sebebiyle kullanılmamaktadır.

Söz konusu hesaplamaya geçmeden önce, yol boyunca yakılan mazot miktarının kaç litre olduğunun nasıl hesaplandığı üzerinde durulacaktır. N1 şirketinin turları 100 km'de ortalama 30 litre mazot yaktığına göre, 564 km'de⁸ 169,2 litre mazot harcanacaktır.

⁷ Şirket ismi gizli tutulmak istenmesinden dolayı böyle bir tanımlama yapılmıştır.

⁸ Tablo 1'de değinilen Trabzon ve Erivan arasındaki mesafe

Tablo 2: Türkiye-Ermenistan Sınırının Kapalı ve Açık Olması Durumlarına Göre Yakıt Maliyetleri, Gümrük Maliyetleri ve Diğer Maliyetler (ABD Doları)

Yakıt Maliyetleri	Kapalı Sınır			Açık Sınır	
	Harcanan Mazot Miktarı (Litre)	Mazotun Litre Fiyatı (ABD Doları)	Toplam Maliyet (ABD Doları)		
Trabzon-Batum Arası	59,91	2,13	127,60		
Batum-Tiflis Arası	115,11	1,09	125,46		
Tiflis-Erivan Arası	78,12	1,08	84,36		
Toplam Yakıt Maliyeti (Dönüş Yolu İle Birlikte)			610,81		338,4 X 2,13 = 720,79
Gümrük Maliyetleri					
Gümrük İçerisindeki Maliyetler			50		
Karayolu Geçiş Ücreti			530		
Rüşvet			30		
Toplam Gümrük Maliyeti			610		
Diğer Maliyetler	Km Başına Maliyet (ABD Doları)	Toplam Maliyet (ABD Doları)	Km Başına Maliyet (ABD Doları)	Toplam Maliyet (ABD Doları)	
Motor Bakımı Masrafı	0,006	10,12	0,006	6,76	
Lastik Bakımı Masrafı	0,02	33,75	0,02	22,56	
Yıpranma Payı	0,12	202,51	0,12	135,36	
Şoför Maaşı	0,04	67,5	0,04	45,12	
Şoför Harçlığı	0,44	742,54	0,44	496,32	
Diğer Maliyetlerin Toplamı	0,62	1.056,42	0,62	706,12	
Toplam Ulaştırma Maliyeti (ABD Doları)					
		2.277,23		1.426,91	

Tablo 2'de görüldüğü üzere, sınırın kapalı olması durumunda tırlar Batum'a kadar Türkiye'den aldıkları mazotu kullanılacak ve 59,91 litre X 2,13 ABD Doları= 127,60 ABD Doları maliyet söz konusu olacaktır. Tırlar Tiflis'e kadar ise Batum'dan aldıkları mazotu kullanılacak ve 115,11 litre X 1,09 ABD Doları = 125,46 ABD Doları maliyet söz konusu olacaktır. Erivan'a kadar ise tırlar Tiflis'ten aldıkları mazotu kullanılacak ve 78,12 litre X 1,08 ABD Doları= 84,36 ABD Doları maliyet söz konusu olacaktır. Tırların toplam yakıt maliyeti ise 337,42 ABD Doları olacaktır. Dönüş yolu da hesaba katılacak olursa, yukarıda değinildiği gibi sadece Tiflis'ten alınan mazot yurt içine dönmek için kullanıldığından tırların toplam dönüş maliyeti 273,39 ABD Doları olacaktır. Bu durumda tek bir seferin yakıt maliyeti bir tır için 610,81 ABD Doları olacaktır. Öte yandan Tablo 2'de görüldüğü üzere gümrük maliyetleri; gümrük içerisindeki masraflar 50 ABD Doları, karayolu geçiş ücreti 530 ABD Doları ve rüşvet 30 ABD Doları olmak üzere toplam maliyet 610 ABD Doları olmaktadır.

Tablo 1'de görüldüğü üzere sınırın açık olması durumunda Trabzon ve Erivan arasındaki mesafe 564 km'dir. Bu bağlamda maliyet unsuru olarak sadece harcanan mazot miktarı söz konusu olduğundan, yapılacak olan bu ticarete; Tablo 2'de görüldüğü üzere dönüş yolu ile birlikte bir tır için 338,4 litre X 2,13 ABD Doları = 720,79 ABD Doları yakıt maliyeti söz konusu olacaktır.

Öte yandan yapılan ticarete diğer maliyetlerin sınır kapalı ve açık olası durumlarına göre ne kadar olduğunu incelemeye önce Tablo 2'deki, km başına maliyetlerin nasıl hesaplandığına ayrı ayrı değinilecek olursa; motor bakımı masrafı için, tırların motor bakımı her 50.000 km'de bir yapıldığından ve bu bakım için 328,94 ABD Doları ödendiğinden 328,94 ABD Doları / 50.000 km; lastik bakımı masrafı için tırların lastik bakımı her 250.000 km'de bir yapıldığından ve bu bakım için 6.000 ABD Doları ödendiğinden 6000 ABD Doları / 250.000 km; yıpranma payı için bir tırın değeri 128.289,47 ABD Doları olduğundan ve bir tır bir milyon km kullanılabildiğinden 128.289,47 ABD Doları / 1.000.000 km; şoför maaşı için, şoförlere 460,52 ABD Doları maaş verildiğinden ve şoförler ayda 10.000 km yol kat ettiklerinden 460,52 ABD Doları / 10.000 km; şoför harçlığı için, şoförlere kişisel ihtiyaçları ve tırların masrafları için aylık yaklaşık olarak 4.421,05 ABD Doları harçlık verildiğinden ve ayda 10.000 km yol kat ettiklerinden dolayı 4.421,05 ABD Doları / 10.000 km gibi bir hesaplama söz konusudur. Toplam maliyet hesaplamaları ise bulunan km başına maliyetlerin, Türkiye-Ermenistan sınırın kapalı ve açık olması durumlarında gidiş-dönüş yolu göz önünde bulundurularak Trabzon-Erivan arasındaki mesafelerle (kapalı sınır söz konusuysen mesafe 1.687,6 km, açık sınır söz konusuysen mesafe 1.128 km'dir) çarpılmasıyla elde edilmiştir.

Buradan hareketle, Türkiye-Ermenistan sınırın kapalı ve açık olması durumlarına göre bu maliyetlerin nasıl değiştiğine bakılacak olursa; sınır kapalı iken 1.056,42 ABD Doları, sınır açıldığında ise 706,12 ABD Doları toplam maliyet söz konusudur.

Tablo 2'deki veriler bir arada değerlendirildiğinde, Türkiye-Ermenistan sınırın kapalı kalması durumunda bir tırın toplam taşıma maliyeti 2.277,23 ABD Doları iken, sınırın açılması durumunda bu maliyet 1.426,91 ABD Doları'na düşebilecektir. N1 şirketinin bir konteynırın içinde birim fiyatı 2 ABD Doları olan 250 birim mal olması varsayımı altında, bir konteynırın değeri 500 ABD Doları olacaktır. Söz konusu şirketin bir tır, 1 TEU (20 feet uzunluğunda ve 34 m³ hacminde) kapasitesinde iki konteynır taşıyabilmektedir. Buradan hareketle, Trabzon'dan Erivan'a iki konteynır mal

ihraç edilirse, konteynır başına maliyet, sınır kapalı iken 1.138,61 ABD Doları (2.277,23 / 2), sınırın açılması durumunda ise 713,45 ABD Doları (1.426,91/2) olacaktır. Bu bağlamda, sınır kapalıyken konteynır başına toplam maliyet 1.638,61 ABD Doları, sınırın açılması durumunda ise 1.213,45 ABD Doları olmaktadır. Yani, sınırın açılmasıyla birlikte Trabzon'dan Erivan'a gerçekleştirilecek ihracatta, konteynır başına yapılacak maliyet tasarrufu yaklaşık olarak % 26 olarak gerçekleşebilecektir.

Sonuç

Ermenistan, doğu ve batı sınırları kapalı olan ve denizlere komşuluğu bulunmayan bir ülke konumunda olup, dünyanın geri kalan kısmına uzun güzergâhların kullanılmasıyla ulaşabilmektedir. Bu bağlamda, Türkiye ve Ermenistan arasındaki bağlantılar, Gürcistan ve İran topraklarının kullanılmasıyla sağlanmaktadır. Fakat bu iki güzergâh da Ermenistan'a, Türkiye topraklarının kullanılması durumunda, Türkiye'nin sunacağı avantajları sunamamaktadır. Bu güzergâhlarının kullanılması taşıma maliyetlerini yaklaşık %26 oranında arttırarak ticarete konu malların fiyatlarını yükseltmektedir.

Genel anlamda ticari ilişkilerin geliştirilmesinde Ermenistan için en uygun seçenek, taşıma maliyetlerinde sağlanacak avantajlardan dolayı, Türkiye topraklarının kullanılmasıdır. Türkiye modern ulaşım altyapısıyla, Ermenistan'a ayrı bir avantaj sağlayacaktır.

Ayrıca, Türkiye-Ermenistan sınırının kapalı olması, Ermenistan'ın, Türkiye'nin sınır bölgeleriyle direkt olarak ticaret yapamamasına neden olmaktadır. Türkiye-Ermenistan sınırına ek olarak Ermenistan-Azerbaycan sınırının da kapalı olması, Ermenistan'ın komşularıyla ve çevre ülkelerle olan ticaretini yüksek taşıma maliyetlerinden dolayı önemli miktarda azaltmıştır. Bu yüzden Ermenistan'ın dış dünya ile ticari ilişkilerinde Gürcistan'ın çok önemli bir rolü bulunmaktadır. Fakat Gürcistan üzerinden yapılan ticaret, Gürcistan ve Rusya arasındaki anlaşmazlıklar ve bunun sonucunda meydana gelen çatışmalardan ötürü sıklıkla sekteye uğramaktadır. Bu çatışmalardan dolayı, Gürcistan ve Rusya arasındaki kara bağlantılarının kapanması Ermenistan'ın hem ihracat hem de ithalatta en önemli ticaret ortağı olan Rusya ile karayolu bağlantısını engellemektedir. Ermenistan bu durumdan dolayı dış ticarete, Gürcistan'a ek olarak Türkiye'deki karayolu, demiryolu ve deniz yolu bağlantılarına ihtiyaç duymaktadır.

Ermenistan, çoğu alandaki ihtiyaçlarını ithalat yoluyla karşılamaktadır. Sınır kapılarının açılmasıyla, bu ithalatın büyük kısmını Türkiye'den gerçekleştirme imkânına kavuşabilecektir. Bu durumda ithalat artık üçüncü bir ülke ve araçlar vasıtasıyla gerçekleştirilmeyecektir. İki ülke arasında direkt bir bağlantı kurulacak ve bunların sonucu olarak da taşıma maliyetlerinde bir azalış meydana gelecektir. Ermenistan gibi düşük gelirli ülkelerin dünya üretimindeki payı çok küçüktür. Bu üretimlerinin çoğunluğu ise aramalı ithalatı ile gerçekleştirilmektedir. Ara mallarının da taşıma maliyetlerine olan duyarlılığı düşünüldüğünde taşıma maliyetlerinde meydana gelecek olan bir azalış, Ermenistan ekonomisini rahatlatması açısından çok önemlidir.

Sınırın açılmasıyla, Ermenistan, Türkiye'yi transit ülke olarak kullanarak, AB'ne daha kısa güzergâhlardan ulaşabilecektir. Ermenistan, aynı zamanda kuzey-güney ve doğu-batı eksenini boyunca uzanan transit güzergâhlarının merkezi durumuna gelebilecektir. Türkiye ise Ermenistan-Azerbaycan sınırının açılmasıyla Ermenistan'ı

transit ülke olarak kullanarak Azerbaycan'a oradan da Orta Asya'ya daha kısa yollardan ulaşabilecektir.

Bu çalışmada, Türkiye-Ermenistan sınırının açılmasının politik koşulları üzerinde durulmamış, iki ülke arasındaki kapalı bir sınırın açılmasının doğuracağı olası ekonomik etkiler taşıma maliyetleri açısından gözden geçirilmiştir. Her ne kadar bilimsel araştırma, incelediği konuyu zaman, mekân ve bilimsel disiplin açısından sınırlandırarak gerçeğin sadece sınırlı bir boyutu üzerinde yoğunlaşmayı yöntem olarak benimsese de, sosyal olguların birbirinden soyutlanarak incelenmesi, ulaşılabilecek sonucun açıklayıcı gücünü sınırlandırır. Bu nedenle Türkiye-Ermenistan sınırının açılması konusu, reel uluslararası politik konjonktürden ayrıştırılıp, salt ekonomik yönleri üzerinde yoğunlaşarak ele alınamaz ve Azerbaycan'ın razı olmayacağı bir çerçevede irdelenemez.

Sınırın açılmasının Türkiye ve Ermenistan bakımından sağlayacağı avantajlar dikkate alındığında, Azerbaycan'ın desteğini almak koşulu ile Türkiye-Ermenistan sınır kapısının açılması kuvvetle önerilir. Ayrıca, sorunsuz bir Güney Kafkasya'nın bölge ülkelerinin ekonomileri üzerindeki olumlu etkilerinin öngörülmesi zor değildir. Ulusal çıkarları güvenlik bakımından Rusya'ya, medeni değerleri bakımından Avro-Atlantik dünyasına bağlı olan Ermenistan için sınırın açılması, ulusal çıkarlarındaki paradoksal yapının çözülmesine yardım edecektir. İstikrarlı bir Güney Kafkasya Bölgesi'nin, Türkiye'yi Kafkasya'daki ve Türkistan'daki Türk Cumhuriyetleri'ne yaklaştırma potansiyeli taşıdığı hususunun altının bir kere daha çizilmesinde yarar vardır.

Kaynakça

TOCCI Nathalie, GÜLTEKİN PUNSMANN Burcu, SIMÃO Licinia and TAVITIAN Nicolas, "The Closed Armenia-Turkey Border: Economic and Social Effects, Including Those On The People; and Implications For The Overall Situation In The Region", *Avrupa Parlamentosu Yayınları*, 2007.

KARAKHANIAN Aghavni and MKRTCHYAN Artush, "The Role Of Economic Cooperation In The Settlement Of Conflicts In The South Caucasus", *International Alert Publications*, 2004.

BEILOCK Richard and TOROSYAN Karine, "A Phased Strategy For Opening Armenia's Western Border", *AIPRG Publications*, 2007.