

Atf için / for cited: Tütünsatar, A (2022). Zengezur Koridorunun Uluslararası Ticaret Politikası ve Lojistik Açdan Önemi, Journal of Vocational and Social Sciences of Turkey, Yıl: 4, Sayı: 8, Nisan 2022, s.66-74.

ZENGEZUR KORİDORUNUN ULUSLARARASI TİCARET POLİTİKASI VE LOJİSTİK AÇIDAN ÖNEMİ

Alper TÜTÜNSATAR*

ÖZET

Türkiye ve Azerbaycan arasındaki uluslararası ticaret her iki ülke için önemlidir. Azerbaycan'ın ihracat yaptığı başlıca ülkeler sıralandığında Türkiye %19 pay ile 2. sırada yer almaktadır. Azerbaycan'ın ithalat verileri incelendiğinde toplam ithalatın 10,7 milyar dolar olduğu ve dünya genelinde 92. sırada bulunduğu anlaşılmaktadır. Türkiye %15 pay ile yine Azerbaycan'ın 2. en büyük ihracat ortağı konumundadır. İthalat ve ihracat verilerinin Türkiye açısından değerlendirilmesi sonucunda, Türkiye'nin toplam ihracat hacminin 169 milyar dolar olduğu, toplam ithalat hacminin ise 219,5 milyar dolar olduğu görülmüştür. Bu hacim değerlerinden ihracatın 1,3 milyar doları Azerbaycan'a yapılırken, ithalatın 328 milyon doları ise Azerbaycan'dan yapılmıştır. 2020 yılı için Azerbaycan tarafından gerçekleşen ihracat ve ithalat verilerinden sırasıyla 1,7 milyar dolar ve 8,2 milyar dolar boyutlarındaki hacmi karayolu ile gerçekleştirilmiştir. Bu değerler Türkiye için ise sırasıyla 53 milyar dolar ve 41 milyar dolar hacminindedir. Karayolu taşımacılığının maliyetleri uluslararası ticarete önemli bir konudur. Gerçekleştirilen bu çalışma ile açılması planlanan Zengezur koridorunun Azerbaycan ile Türkiye arasındaki uluslararası ticarete muhtemel etkileri araştırılmıştır. Yapılan incelemeye göre mevcut durumda karayolu taşımacılığında Gürbulak sınır kapısından çıkılarak İran üzerinden Bilasuvar sınır kapısına ulaşılmaktadır. Bilasuvar sınır kapısından Azerbaycan'a giriş yapılarak Bakü'ye ulaşım söz konusudur. Bu ulaşım hattı değerlendirildiğinde ise ortalama 819 km mesafe olduğu görülmüştür. Zengezur koridorunun tamamlanması ile yeni güzergâh Dilucu sınır kapısından Nahcivan'a geçilmesi ve oradan devam edilmesi şeklinde devam edilecektir. Oluşturulması planlanan yeni güzergâh ile ortalama seyahat mesafesi 618 km olacaktır. Burada yaklaşık %25 mesafe kazancı olacaktır ve bu durum neticesinde karayolu taşımacılığının maliyetleri düşürülebilecektir.


Anahtar Kelimeler: Uluslararası Ticaret, Karayolu Ulaştırması, Zengezur.

JEL Kodları: F13,N70, P45.

THE SIGNIFICANCE OF THE ZENGEZUR CORRIDOR IN TERMS OF INTERNATIONAL TRADE POLICY AND LOGISTICS

ABSTRACT

International trade is one of the important parameters that show the level of economic development of countries. International trade between Turkey and Azerbaijan is important for both countries in this respect. When the data of 2020 are examined, it is seen that Azerbaijan ranks 77th in the world with its export volume of 13.7 billion dollars. According to the main export countries of Azerbaijan, Turkey ranks the second with a share volume of 19%. The import data of Azerbaijan is also examined and it is seen that the total import is 10.7 billion dollars and it ranks 92nd in the world. Turkey is the second largest export partner of Azerbaijan with a share of 15%. As a result of the evaluation of the import and export data of Turkey, it is seen that Turkey's total export volume is 169 billion dollars and the total import volume is 219.5 billion dollars. 1.3 billion dollars of exports of these volume values were made for Azerbaijan, and 328 million dollars of imports of these volume values were made

*  Süleyman Demirel Üniversitesi, Araştırma ve Yenilikçilik Direktörlüğü, Öğr.Gör.Dr.,
alpertutunsatar@sdu.edu.tr

from Azerbaijan. From the export and import data of Azerbaijan in 2020, the volume of 1.7 billion dollars and 8.2 billion dollars, respectively, was realized by road transport. These values are 53 billion dollars and 41 billion dollars, respectively for Turkey. The cost of road transport is an important issue in international trade. In this study, the possible effects of the Zangezur corridor, which is planned to be opened, on the international trade between Azerbaijan and Turkey were investigated. According to the current situation analysed, the Bilasuvar border gate is reached via Iran by exiting the Gürbulak border gate in road transport. It is possible to reach Baku by entering Azerbaijan through the Bilasuvar border gate. It is observed that this transportation line has an average distance of 819 km. With the completion of the Zangezur corridor, the new route will be passing through the Dilucu border gate to Nakhchivan and continuing the way from there. With the new route plan to be created, the average travel distance will be 618 km. Therefore, there will be approximately 25% distance gain, and consequently, the cost of road transport will be reduced.

Keywords: International trade, Road transport, Zangezur

JEL Classification Codes: F13, N70, P45

GİRİŞ

Tarihi geçit ve ticaret yolları üzerinde bulunan Azerbaycan, Büyük Kafkaslar ile Küçük Kafkaslar arasındadır. Kuzeyinde Gürcistan ile Rusya Federasyonu'na bağlı Dağıstan Özerk Cumhuriyeti, güneyinde İran İslam Cumhuriyeti, batısında Ermenistan ve Türkiye Cumhuriyeti ile komşudur. Yaklaşık %50'si tarıma elverişli 86.600 kilometrekarelik toplam araziye sahip ülke dünyanın en çok değişik iklim tipine sahip ülkelerinden biridir ve dokuz farklı iklim çeşidi mevcuttur (URL1).

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nden ayrılarak 18 Ekim 1991 yılında bağımsızlığını ilan eden Azerbaycan'ın bağımsızlığını tanıyan ilk ülke olan Türkiye ile ilişkileri "bir millet iki devlet" sözünden de destek alarak 30 yıldır olumlu yönde ilerlemiştir. İki ülke arasında ticari ve ekonomik işbirliği anlaşmalarının imzalanmasının ardından yurt dışında yatırımlarına devam etmek isteyen Türk iş insanları, dil ve kültürel yakınlığın da desteği ile Azerbaycan'a açılmışlardır. Türk iş insanlarının çok farklı sektörlerde Azerbaycan'ın lokomotif sektörü haline de dönüşmeyi başarmış yatırımlar görülebilir.

İki ülke arasındaki ilişkileri farklı bir boyuta taşıyacak gelişme ise, 2020 yılında Azerbaycan zaferi ile sonuçlanan İkinci Dağlık Karabağ savaşı olmuştur. 44 gün süren savaşın sonunda Zengezur bölgesi Azerbaycan kontrolüne geçmiştir. Stratejik bakımdan önemli olan Zengezur bölgesi, 40-45 kilometre eninde olup, İran sınırında Azerbaycan'ın güneybatısını, Ermenistan'ın güneydoğusunu kapsamakta ve Azerbaycan ile Nahcivan'ı birbirinden ayırmaktadır. 15 Haziran 2021'de imzalanan Türkiye Cumhuriyeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Arasında Müttefiklik İlişkileri Hakkında Şuşa Beyannamesi, Zengezur koridorunun isminin zikredildiği ilk uluslararası belge olmuştur. Belgede koridorun açılması hem Türkiye ile Azerbaycan arasındaki hem de genel olarak bölgesel iş birliği açısından stratejik önemde olarak değerlendirilmiştir. Zengezur koridorunun kullanılması ekonomik, siyasi, güvenlik gibi alanlarda ciddi sonuçlar doğuracaktır. Koridor, coğrafi anlamda Güney Kafkasya için de Türk dünyası için de büyük öneme sahiptir. Bu çalışmada Türkiye ile Azerbaycan arasındaki ekonomik ilişkilerin genel hatları ile incelenmesinin ardından, açılması planlanan Zengezur koridorunun Azerbaycan – Türkiye arasındaki uluslararası ticarete muhtemel etkileri araştırılmıştır.

1. LİTERATÜR

Türkiye-Azerbaycan ilişkilerinin 30 yıllık geçmişi hem Türk hem de Azeri akademisyenler için önemli bir çalışma alanı sağlamaktadır. İki ülke arasındaki tarihi, siyasi ve kültürel ilişkilerin yanında ekonomik ilişkiler de uzun yıllardır çeşitli çalışmalara konu olmuştur.

Baghirova ve arkadaşları (2017), iki ülke arasındaki dış ticareti etkileyen faktörleri konu alan çalışmalarında 1998-2014 yılları arasındaki dönemi incelemişler ve ülkelerin ekonomilerindeki büyümenin aralarındaki ticarete olumlu etkisini ortaya koymuşlardır. Şahin ve Konak (2019) 1995-2016 döneminde iki ülke arasındaki enerji ticareti ile dış ticaretin büyüme üzerindeki etkisini

inceledikleri çalışmalarında, her iki ülke için petrol ve doğal gaz ithaline dayalı dış ticaretin öneminden bahsederken iş birliği düzeyinin yükseltilmesi önerisinde bulunurlar. Durmuş (2018), iki ülkenin uluslararası ticaretinde ihracatın ithalatı karşılama oranı ile Türkiye'nin cari açığı arasındaki ilişkiyi 1996-2017 dönemi verileri üzerinden araştırmıştır.

Türkiye-Azerbaycan ilişkilerinin temelinde dostluk ve kardeşlik kavramlarının bulunduğu birçok yazar tarafından altı defalarca çizilen bir konudur. Eravcı (2019), iki ülke arasındaki enerji işbirliğini incelediği çalışmada, ülkelerin bu kavramların üzerine eklenen stratejik ortaklığın avantaj ve dezavantajları ile ortak hareket kabiliyeti yaratabileceği vurgusunu yapmaktadır. Benzer şekilde Ekşi de, Türkiye-Azerbaycan ilişkilerindeki ana sorunun, ilişkilerin söylem düzeyinde kalarak gerçekçi ve stratejik zemine oturtulamaması olduğunu, enerji alanındaki somut iş birliğinin diğer alanlara yansıtılmadığını ileri sürmektedir (2009). Aydın (2018) ise iki ülke arasındaki ilişkilerin Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı ve Bakü-Tiflis-Erzurum doğal gaz boru hattı projelerinin hayata geçirilmesi sayesinde duygusal zeminden enerji ve ulaştırmanın egemen olduğu stratejik iş birliğine geçildiğini, ilişkilerin farklı bir boyuta taşındığını söylemektedir.

Gulaliyev ve arkadaşları (2016), Türkiye ve Azerbaycan ekonomilerinin liberalleşme süreçlerini inceledikleri çalışmalarında Türkiye ve Azerbaycan ekonomik kalkınma koşullarının karşılaştırmalı analizini sunarak Azerbaycan ekonomisinin Türkiye ekonomisine göre daha doğru ekonomi yöntemleri kullandığını ve liberalleşme eğiliminde olduğunu savunmaktadırlar. Kardeş ve Macit (2015), ekonomik bağların Türkiye-Azerbaycan ilişkilerinde özel bir rolü olduğunu, ikili ticaret, ortak enerji projeleri ve doğrudan yabancı yatırımlar yoluyla ekonomik ortaklıklarını derinleştirildiğini ve çok yönlü stratejik işbirliğine sağlam bir temel eklendiğini savundukları çalışmalarında karşılıklı ticaret ve yatırım kalıplarının birbirini tamamlayan iki değişim sürecine paralel olarak geliştiği argümanını öne sürerek bu dinamikleri ve ayrıca son yıllarda yatırım akışlarının Ankara ile Bakü arasındaki ekonomik işbirliğinin ana motoru haline gelerek karşılıklı bağımlılığı stratejik düzeyde nasıl pekiştirdiğini de inceliyor. Ünlü ve Kabak (2016) 2000-2015 arasındaki 15 yıllık dönemi inceledikleri çalışmalarında küreselleşme eğiliminin iki ülke ilişkilerine de yansıdığını söylemektedir. Çalışmada iki ülke arasındaki ekonomik ilişkileri inceleyen yazarlar, makroekonomik performansları inceleyerek karşılaştırmışlardır. İnceledikleri veriler sonucunda her iki ülkenin de toplam dış ticaret hacmi göz önünde bulundurulduğunda Azerbaycan ve Türkiye'nin birbirleri ile yaptıkları ticaret hacminin düşük bir seviyede kaldığını savunurlar.

İki ülke arasındaki uluslararası ticaretin gelişiminde ikili anlaşmalar ve uluslararası ticaret politikaları kadar önemli olan bir husus da lojistik sektöründeki gelişmelerdir. Literatürde taşımacılık ve dış ticaret arasındaki ilişkiyi araştıran çalışmalar son yıllarda artış göstermiştir. Koca (2021), lojistik sektöründeki gelişimin ihracatı arttıracığını ve dış ticaret açığının azalmasını sağlayacağını söylerken ihracata bağlı dış ticaret politikalarının ihracatçıları, ihracata dayalı üreticileri ve yatırımcıları teşvik edici olması gerektiğini önermektedir.

Bayraktutan ve Özbilgin de (2015) Türkiye'de yurt içi taşımacılığın ve dış ticaretin önemli ölçüde karayolu taşımacılığından faydalandığını bu durumun maliyetleri attırdığını ve verimliliği düşürdüğünü uluslararası taşımacılıkta alternatif yöntemler geliştirilmesi gerektiğini önermektedirler. Yeni bir ulaşım koridoru/güzergahının inşası ve başlatılması, mevcut koridorlar için bir ikame veya ek oluşturur. Yük taşımacılığı koridorları ile ilgili olarak, mevcut araştırmalar, potansiyel yeni yük koridorlarının/yollarının performansını ve bunların darboğazlarını analiz etmeye odaklanmıştır. House vd. (1997), karayolu altyapısının inşası ile bölgesel ekonomik kalkınma arasındaki ilişkiyi üç farklı yaklaşım kullanarak analiz etmişlerdir. Bireysel girişimciler düzeyinde, otoyol inşaatının ekonomik kalkınma üzerinde olumlu etkileri olduğunu bulmuşlardır. Jiang vd. (2020) bölgesel ekonominin gelişimi için önemli bir taşıyıcı olarak gördükleri çok modlu ulaşım koridorlarını uluslararası ekonomik işbirliklerinin güçlendirilmesi ve küresel ulaşım sisteminin hızla gelişmesi nedeniyle önermektedirler. Bölgesel ekonominin gelişimini ve yeni ulaşım koridorlarının işletilmesini teşvik etmek için ilgili karşı önlemler alınmasını önermişlerdir. Coşar ve Demir (2016), Türkiye'nin karayolu ulaşım ağının kalitesine ve kapasitesine yaptığı büyük ölçekli yatırımın, Türkiye'deki alt ulusal

bölgelerle ilişkili uluslararası ticaretin düzeyi ve bileşimi üzerindeki etkisini araştırdıkları çalışmalarında yatırımların nakliye maliyetlerini düşürdüğünü ülkenin uluslararası bağlantısı geniş ülkelerle ticareti arttırdığını ve ulaşım altyapısının uluslararası pazarlara erişimde önemli bir rol oynayabileceğini söylemektedir. Lojistik performansın Türkiye'nin uluslararası ticaretine etkisini araştıran Kuştepe vd. (2012), 1970-2005 döneminde karayolu altyapısına yapılan yatırımın Türkiye'nin ticaretine etkisini araştırmış ve bu iki faktör arasında uzun dönemli bir ilişki elde edememiştir.

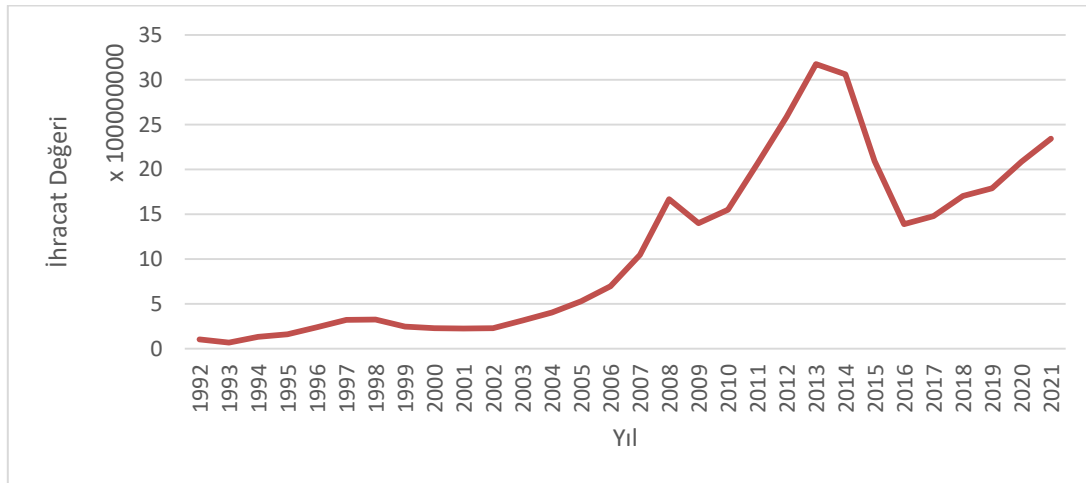
2. TÜRKİYE AZERBAYCAN EKONOMİK İLİŞKİLERİNE GENEL BAKIŞ

Azerbaycan, SSCB'nin yıkılması sonrasında siyasi ve ekonomik istikrarını oturtmaya çalıştığı dönemde Türkiye'nin teknik bilgi ve birikiminden faydalanmıştır. Bununla birlikte Azerbaycan Türkiye'nin Orta Asya yönünde geçiş noktası olarak önem taşımaktadır. Bakü Tiflis Ceyhan petrol boru hattı ve Bakü Tiflis Erzurum doğal gaz boru hattı ile uluslararası pazara açılmasının ardından Azerbaycan ile Türkiye'nin iş birliği sadece iki ülkeyi değil Avrupa'yı da etkiler hale gelmiştir. Yapı ve coğrafi devamlılık itibarıyla iki ülke ekonomileri birbirlerini tamamlar özellik göstermektedir. Türkiye ekonomisi dışa dönük ve imalat sanayisi ağırlıklı bir yapılanma görüntüsü çizerken Azerbaycan ekonomisi daha çok hammadde ağırlıklıdır. Dünya ekonomisine entegrasyon sürecinde önemli yol alan Azerbaycan'ın uluslararası ticaret hacminde Türkiye önemli bir konumdadır (Aras ve Süleymanov, 2012). Bağımsızlık sonrası serbest piyasa ekonomisine geçiş yapan Azerbaycan ekonomisi ekonomik çöküşle karşı karşıya kalmıştır. 1991'den 1995 yılları arasında ekonomi %60 oranında küçülmüş, 1995'ten sonra uluslararası kuruluşların desteği ile büyüme sürecine girmiştir.

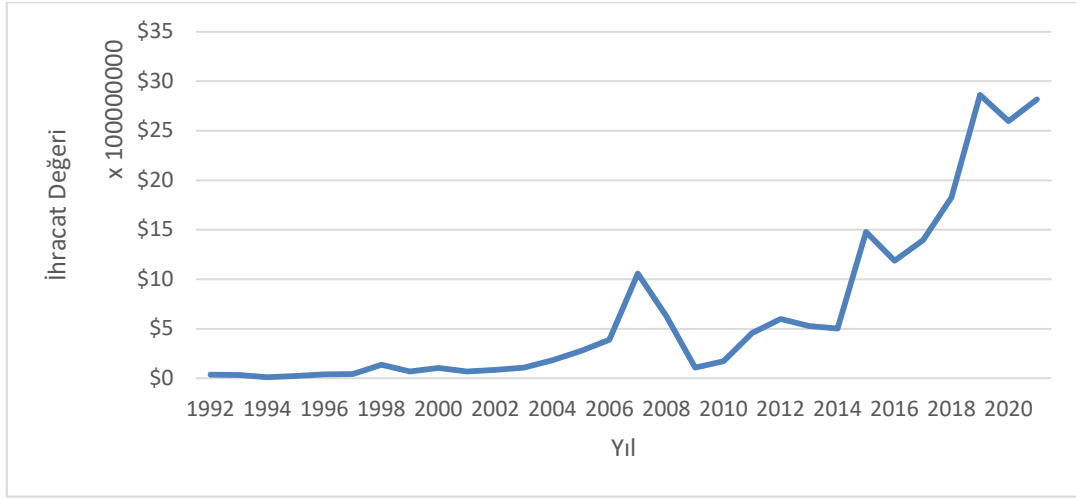
Azerbaycan'ın dış ticareti incelendiğinde 2020 yılı verilerine göre başlıca ihracat yapılan ülkeler sırasıyla İtalya, Türkiye, Rusya, Yunanistan ve Hırvatistan olarak görülmektedir. 2020 yılında 14 milyar dolarlık ihracatta Türkiye'nin payı %19 olarak kayda geçmiştir. Başlıca ihraç ürünleri ise petrol, petrol gazları ve domatestir. İthalat rakamlarında ise 11 milyar dolarlık ithalat gözlenmektedir. Türkiye, %15 pay ile ikinci sırada yer alırken başlıca ülkeler Rusya, Türkiye, Çin, ABD ve Almanya olarak sıralanmaktadır. Başlıca ithal ürünler ise otomobil, ilaç, buğday, telefon cihazları olarak sıralanmaktadır (URL 2).

Yeni boru hatlarının faaliyete başlaması ve Azerbaycan'dan ithal edilen petrol miktarının artması sonrasında Türkiye'nin Azerbaycan'la ticaretinin artışı kendini rakamlarda daha net şekilde göstermektedir. İki ülke arasındaki ihracat rakamlarını içeren tablolara aşağıda yer verilmiştir.

Şekil 1. Türkiye'nin Azerbaycan'a İhracatı. (Kaynak: comtrade.un.org)



Şekil 2. Azerbaycan'ın Türkiye'ye İhracatı. (Kaynak: comtrade.un.org)



Uluslararası ticaretin serbestleşmesi çabaları, korumacı politikaların küreselleşme karşısında etkisini kaybetmeye başlaması ile artmaya başlamıştır. Devletler bölgesel iş birlikleri kurmanın yanı sıra ikili anlaşmalar yaparak uluslararası ticaretin önünü açmaya çalışmaktadırlar. Türkiye de ürünleri pazarlayacak farklı pazarlara açılmak amacıyla uluslararası anlaşmalar imzalamaktadır. Azerbaycan'ı tanıyan ilk ülke olarak ekonomiden, kültüre, sağlıktan eğitime kadar oldukça geniş bir alanda ikili anlaşmalar imzalanmış ve iş birliği tesis edilmiştir. İki ülke arasında imzalanan ilk anlaşmalar olan, 1 Kasım 1992 yılında imzalanan Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Anlaşması, Turizm İşbirliği Anlaşması ve Ulaştırma Altyapısı İşbirliği Anlaşması 23 Ocak 1993 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ticaret ve Ekonomik İşbirliği anlaşmasına göre Türkiye ve Azerbaycan tarım ürünleri işlenmesi, hafif sanayi tesislerinin inşası ve yenilenmesi, petrokimya ve petrol endüstrisinde işbirliği ve ortak yatırımlar, inşaat, ulaştırma, haberleşme, madencilik ve turizm gibi alanlarda işbirliği konusunda kararlara imza atmıştır. İki ülke arasındaki bu ortak yatırım projeleri ve ekonomik işbirliği, sonraki yıllarda imzalanan farklı anlaşmalarla da desteklenmiştir (Alpdoğan, Akal ve Hasanov, 2020). 16 Ağustos 2010'da imza altına alınan geniş kapsamlı Stratejik Ortaklık ve Karşılıklı Yardım Anlaşması ile iki ülke arasındaki ilişkiler derinleştirilmiş, 15 Eylül 2010 tarihinde ise iki ülke arasında Yüksek Düzeyli Stratejik İşbirliği Konseyi'nin kurulmasına ilişkin Ortak Bildirinin imzalanmasıyla stratejik ilişkilere farklı bir boyut kazandırılmıştır (Aslanlı, 2018). Tablo 1'de Türkiye – Azerbaycan arasında ticaret alt yapısını oluşturmak amacıyla imzalanmış iş birliği anlaşmaları ve protokoller görülmektedir.

Tablo 1. Türkiye – Azerbaycan Arasında Ticaret Alt Yapısını Oluşturmak Amacıyla İmzalanmış İş Birliği Anlaşmaları Ve Protokoller

Anlaşma Adı	İmza Tarihi	Resmi Gazete Tarihi ve Sayısı
Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Anlaşması	1.11.1992	23.01.1993 / 21474
Turizm İşbirliği Anlaşması	1.11.1992	23.01.1993 / 21474
Ulaştırma Altyapısı İşbirliği Anlaşması	1.11.1992	23.01.1993 / 21474
Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi Anlaşması	9.02.1994	27.06.1997 / 23032
Türkiye-Azerbaycan Uzun Vadeli Ekonomik ve Ticari İşbirliği Programı ve İcra Planı	6.11.2007	20.01.2012 / 28179
Ortaklık ve İşbirliği Anlaşması	6.11.2007	27.04.2013 / 28630
Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması Anlaşması	25.10.2011	02.05.2013 / 28635
Türkiye Cumhuriyeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Arasında Karma Ekonomik Komisyonu 8. Dönem Protokolü ve 1. Eylem Planı	16.09.2019	03.01.2020 / 30997
Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Tercihli Ticaret Anlaşması	25.02.2020	Henüz yayınlanmamıştır

İki ülke arasındaki uluslararası bazı ekonomik yatırım projeleri, ilişkilerin sadece bölgesel ortaklık olmaktan çıkıp uluslararası arenada etkisini gösteren stratejik ortaklık haline gelmesini sağlamıştır. Bu projelerden birincisi 2006 yılında faaliyete geçen, 1750 km uzunluğundaki Bakü Tiflis Ceyhan Petrol boru hattı projesidir (Akyüz vd., 2018). Proje ile Azerbaycan petrolünün Türkiye üzerinden dünya pazarına ulaşması sağlanmıştır. Azerbaycan'ın Sangachal Terminalinden başlayan hat, Gürcistan'ın Tiflis kentini geçerek Ceyhan deniz terminaline ulaşmaktadır (Altuğ, N. ve Demirtaş, 2021). BTC hattında ağırlıklı olarak Şah Deniz petrolü taşınırken, Gürcistan ve Türkmenistan petrollerinin iletimi de sağlanmaktadır. BTC hattı, Türkiye'nin de ortağı olarak katıldığı uluslar üstü şirketler bünyesinde bulunuyor ve Türkiye sınırları içerisinde yer alan bölümün işletme ve inşaat faaliyetleri BTC Co. tarafından yürütülmüştür. Güzergahla ilgili planlamada Türkiye'nin aktif rol aldığı ve Gürcistan üzerinden geçmesi için önemli katkısı olduğu söylenebilir. BTC uzak bir mesafede olsa da hattın büyük bölümünün güvenliğinin Türkiye kontrolünde bulunması sebebiyle Amerika Birleşik Devletleri tarafından da memnuniyetle karşılanmıştır (Progonati ve Gashamlı, 2021).

Türkiye ile Azerbaycan arasındaki stratejik ortaklığın doğalgaz sektöründeki başarılı projesi olan Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı, Azerbaycan doğal gazının Rusya ve İran denetimi dışında Batıya ulaşması için oluşturulmuştur. Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattından sonra bölgede gerçekleştirilmiş diğer bir büyük proje olan ve 2007 yılında faaliyete geçen boru hattının uzunluğu 930 kilometre, yıllık kapasitesi 30 milyar metreküp, toplam maliyeti ise 2,3 milyar dolardır (Muradov ve Bağırzade, 2015). Projenin hayata geçmesi ile Azerbaycan Türk doğalgaz piyasasında önemli bir yer edinirken aynı zamanda ekonomik bağımsızlığı açısından önemli bir başarı elde etmiştir.

Azerbaycan gazını Avrupa'ya taşıyan, Azerbaycan'ın bölgesel ve küresel konumunu daha da güçlendirip, Avrupa'nın güvenilen enerji ortağı olma imkanı veren bir başka boru hattı projesi de TANAP'dır. İki ülke enerji bakanlığı arasında 2011 yılında imzalanan mutabakat yürürlüğe girdikten sonra projeyi işletmek üzere TANAP Doğalgaz İletim AŞ kurulmuştur. Projenin konsorsiyum ortakları BOTAS, SOCAR ve TPAO, 2015 yılında ortaklık anlaşmasını imzalamışlardır (Progonati ve Gashamlı, 2021). Projenin Faz 1 bölümü içerisinde Avrupa'ya gaz iletimini sağlayan ticari operasyonlar 31 Aralık 2020'de başlamıştır.

Batı'ya entegrasyon için Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi, Pekin'den Londra'ya uluslararası kargo taşımacılığının yanı sıra Azerbaycan'ın da entegrasyon yolunda en önemli projelerinden biridir (Mammadov, 2018). Projenin önemli olmasının belirleyici özelliklerinden birisi eski Sovyet Cumhuriyetlerinin dünya ticaretin erişimi noktasında Moskova'ya bağımlılıklarını azaltmasıyla sonuçlanacak, Rusya'yı atlatan Avrasya demiryolu güzergahının bir parçası olmasıdır. Geçmiş 1993 yılına uzanan hat, Türkiye üzerinden Marmaray geçişi ile Avrupa-Orta Asya arasında kısa ve güvenli bir yol üzerinden ulaşımın sağlanması amacıyla 30 Ekim 2017 tarihinde hizmete sokulmuştur (Özdemir vd, 2021).

Coğrafi konumu sebebiyle Türkiye, doğal bir köprü olarak Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birbirine yaklaştığı Asya, Orta Asya, Kafkasya ile Karadeniz ülkelerinin bağlantısını sağlayan Avrupa-Asya Uluslararası Ulaştırma ağlarının merkezindedir. Ulaştırma bağlantılarını geliştirilmeyi ve karayolları üzerindeki taşımacılığın kolaylaştırılmasıyla, ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve turizmin artırılmasını hedeflemektedir. Avrupa Birliği mevzuatlarına %98 uyum sağlamış olan karayolları taşımacılığı adaylık sürecinde en hazır sektörlerden biri olarak görünmektedir (URL3).

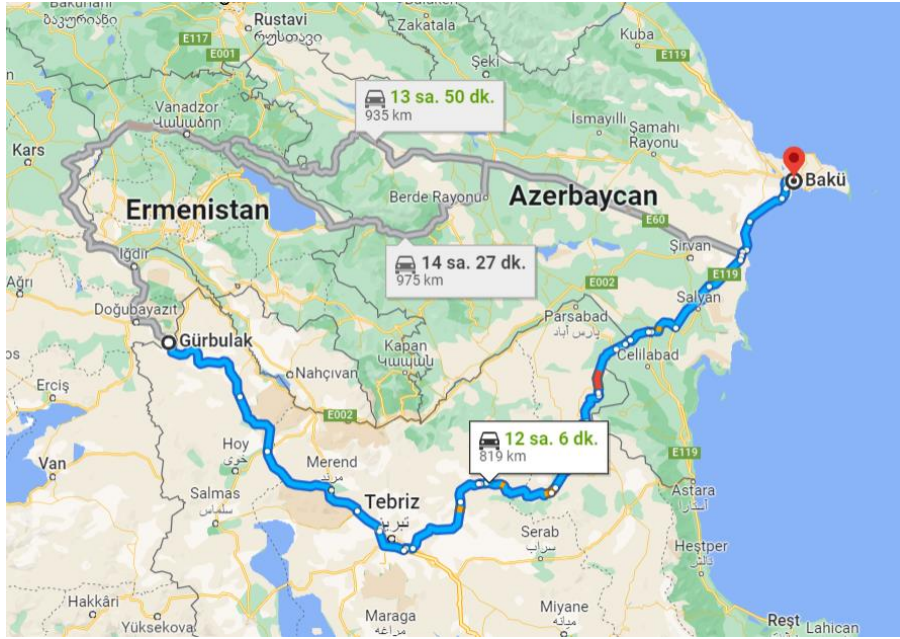
Karayolları ulaştırmasının yoğun kullanımı sonucunda ortaya çıkan çevresel ve ekonomik sorunlar hem yerel hem de küresel anlamda etkili olup sürdürülebilir ulaşım politikalarına ihtiyaç duyulmasına sebep olmuştur. Türkiye de ulusal ve uluslararası boyutlarıyla sürdürülebilir ulaşım politikalarını, uluslararası ticaret politikaları da göz önünde bulundurularak geliştirmekte ve düzenlemektedir. Bu amaçla uluslararası karayolları koridorları oluşturulması için çeşitli ortaklıklara da gidilmektedir. Azerbaycan ile Türkiye arasındaki ortak çalışma alanlarında başarılı olmanın ön şartı olması sebebiyle ulaşım alanında işbirlikleri kısa sürede ikili ilişkilerin önemli bir parçası olmuştur. Özellikle, 1 Kasım 1992 tarihinde imzalanan uluslararası karayolu taşımacılığı anlaşması ile iki ülke arasında uluslararası karayolu taşımacılığının temelleri atılmıştır. Adı geçen anlaşma ile Türkiye ve Azerbaycan

arasında ve toprakları üzerinden transit olarak yolcu ve eşya taşımacılığı ile ilgili konular resmi olarak onaylanmıştır. (Aydın, 2017).

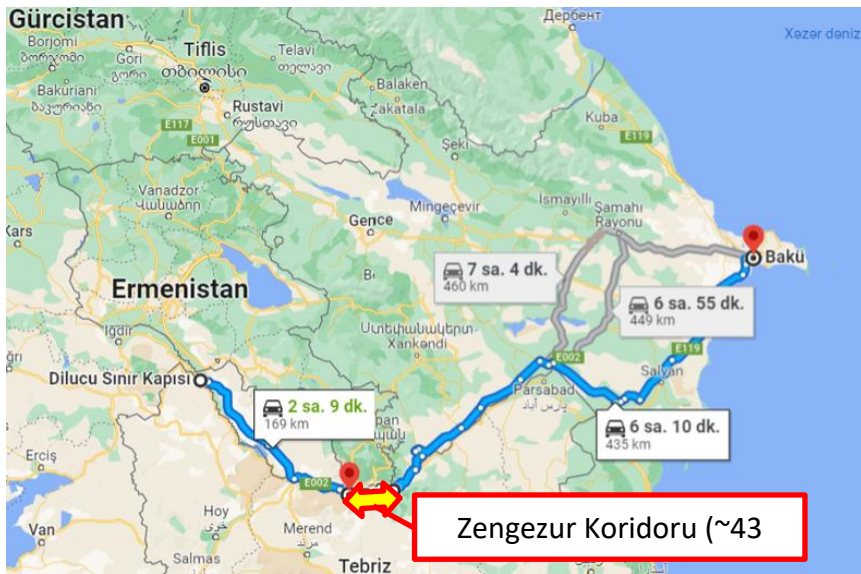
3. GÜZERGAH ANALİZİ

Yapılması öngörülen Zengezur koridorunun tamamlanması durumunda Türkiye – Bakü karayolu hattının mesafesi önemli oranda kısılacaktır. Ortaya çıkan bu fark Şekil 3 ve 4 ile gösterilmiştir. Şekil 3'te güncel güzergahlar gösterilmektedir. Görüldüğü üzere en kısa güzergah olarak Gürbulak Sınır kapısından İran'a, oradan da Azerbaycan'a geçerek Bakü'ye ulaşım mümkün gözükmektedir. En kısa mesafe olarak 819 km kayıtlara geçmektedir.

Şekil 3. Güncel Türkiye – Bakü güzergahı



Şekil 4. Zengezur koridoru sonrası Türkiye – Bakü güzergahı



Şekil 4 incelendiğinde Zengezur koridoru ile Dilucu Sınır Kapısı üzerinden Azerbaycan'a giriş yapılmakta, Nahcivan'ı takiben yeni açılacak Zengezur koridoru üzerinden Bakü'ye ulaşılması durumunda en kısa güzergah yaklaşık 647 km olarak hesaplanmaktadır. Yine burada önemli bir hususu olarak güncel güzergahta İran'a veya üçüncü diğer bir ülkeye giriş yapılması zorunluluğu bulunmaktadır. Zengezur koridoru ile doğrudan Azerbaycan'a giriş mümkündür. Güzergah uzunlukları karşılaştırıldığında Zengezur koridorunun hizmete açılması ile toplam seyahat uzunluğu ortalama %25 daha kısa olacaktır. Burada ortalama bir tırın sınır kapısından geçmesi için gerekli sürenin dikkate alınması ile kazanç miktarı çok daha ciddi bir boyuta çıkmaktadır. Bir tır için ortalama yakıt tüketiminin 20 l/100km (Bousonville vd. 2020) olduğu dikkate alındığında taşıtların hiç durmadığı düşünülürse yaklaşık 163 litre tüketim 130 litre seviyesine indirilmektedir. Ayrıca sınır kapılarında oluşan kuyruk uzunlukları da dikkate alındığında ayrıca sınır kapılarından geçilecek süre ve ortadan kalkacak üçüncü bir diğer ülkenin sınır kapısına girdi-çıkıtı işlemlerinin yapılmamasından ortaya çıkan kazanç çok daha artmaktadır.

SONUÇ

Türkiye ekonomisi, 1980 yılında uygulanmaya başlanan ihracata dayalı büyüme modeli ile dış pazarlara açılmış ve dünya ekonomisine entegrasyon hız kazanmıştır. 1980 yılında 2,9 milyar dolar olan ihracat rakamları, istikrarlı politikalar sonucunda 2021 yılına gelindiğinde 225 milyar dolara ulaşmıştır. 2000'li yıllarda pazar çeşitlendirme stratejileri sonrası AB'nin pazarımızdaki payı düşerken Ortadoğu gibi farklı pazarların payı yükselmeye başlamıştır. 2019-2023 dönemini içine alan On Birinci Kalkınma Planı'nda da dış ticarete ihracat artışı ve ithalat bağımlılığının azaltılması amacıyla ihracat odaklı dönüşüm gerçekleştirmeye yönelik politikalar makroekonomik politika çerçevesinde ele alınmıştır.

Türkiye ulaşım politikaları kapsamında kara yolu taşımacılığının etkin kullanımını sağlamayı ulaştırma sektöründe yatırımları verimlilik odağında değerlendirip yatırımda rasyonelleşme hedeflenmiştir. Zengezur Koridoru, Azerbaycan'ın yanı sıra Çin ve Orta Asya'yı, birbirine daha rahat bağlama potansiyeline sahip sosyal, ekonomik, jeopolitik ve jeostratejik açıdan önemli bir proje olarak nitelendirilmektedir. Yeni açılacak koridor ile seyahat mesafesi %25 oranında kısıllacaktır. Bu kısıllama ortalama %20 oranında yakıt tasarrufu sağlamaktadır. Ayrıca güncel durumda Türkiye sınır kapısından çıkılması sonrası üçüncü bir diğer ülke sınır kapılarından girdi ve çıkıtı yapılması esnasında karşılaşılan bekleme sürelerinin önüne geçilecektir. Bu sayede sınır kapısından geçiş süresi %50 oranında azalabilecektir. Bu değerler dikkate alındığında ekonomik olarak ciddi bir kazanç ortaya çıkmaktadır.

Rasyonel bir perspektifte gerçekleşmeyen ulaştırma ve lojistik alanlarına ilişkin yatırımlar, ülkelere ağır mali yükler getirdikleri gibi gelecekte gerçekleştirilebilecek daha gerçekçi ve uygulanabilir yatırımlara engel olabilmektedir. Bu sebeple, söz konusu alanlarda yapılması muhtemel yatırımların hacimleri dikkate alındığında son derece hassasiyetle yaklaşılması gereken yatırım alanları olarak değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

- Akyüz, A. Ö., Şimşek, B. ve Güngör, A. (2018). "Enerji Güvenliği Açısından Türkiye: Politikalar ve İş Birlikleri", *Mesleki Bilimler Dergisi*, 7(2), 337-340.
- Alpdoğan H., Akal, M., Hasanov G., (2020). "Türkiye ile Azerbaycan'ın Dış Ticaret Gelişimi", *Journal of Business and Trade*, 1(1), 16-26,
- Altuğ, F.N. ve Demirtaş, I. (2021). "Sınır Ötesi Ham Petrol Boru Hattı Yatırımları ve Teorik İncelemesi: BTC ve Kerkük-Yumurtalık Ham Petrol Boru Hatları Örneği", *Journal of Emerging Economies and Policy*, 6(2), 247-261.
- Aras, O. N. ve Suleymanov, E. (2012). "Azerbaycan'ın Bağımsızlığının 20 Yılında: Azerbaycan-Türkiye Ekonomik İlişkileri ve Perspektifi" (Kasım 30, 2012). <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2182920>

- Aslanlı, A. (2018). “Türkiye-Azerbaycan Ekonomik İlişkileri”, Yönetim ve Ekonomi, 25(1), 15-27
- Aydın, U. (2017), “Türkiye ve Azerbaycan Arasında Ulaştırma İşbirliği: Çağdaş İpek Yolu Üzerine Bölgesel ve Küresel Bir Analiz”, Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Bahar 2017(19), 207-223
- Aydın, U. (2018). “Türkiye – Azerbaycan İlişkilerinin Son On Yılı (2006-2016): Kardeşlikten Stratejik İşbirliğine Uzanan Yol”, Avrasya Uluslararası Araştırmalar Dergisi, 6(13), 38-62.
- Baghirova, A., Oğuzhan, A. ve Yıldız, E. (2017). “Türkiye-Azerbaycan Dış Ticaretini Etkileyen Faktörler (1998-2014 Dönemi)”, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 19(1), 301-314.
- Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M. (2015) “Uluslararası ve Yurtiçi Ticarete Taşıma Türlerinin Payı: Bir Analitik Hiyerarşi Prosesi (AHP) Uygulaması”, Çankırı Karatekin Üniversitesi SBE Dergisi, 6(2), 405-436
- Bousonville, T., Cheubou Kamga, D., Krüger, T., ve Dirichs, M. (2020). “Data Driven Analysis And Forecasting Of Medium And Heavy Truck Fuel Consumption”, Enterprise Information Systems, 1-22.
- Coşar, A.K., Demir B. (2016). “Domestic Road Infrastructure And International Trade: Evidence From Turkey” Journal of Development Economics, 118, 232–244
- Dindar, R., Lokmanoğlu, E. ve Chingiz, R. (2017). “Türkiye İle Azerbaycan Arasında Karayolu Ulaşımı Taşımalarının Ve Liman Hizmetlerinin Gelişiminin Öncelikli Yönleri”, Ekonomik, Toplumsal ve Siyasi Analiz Dergisi. II(10), s. 1-26.
- Durmuş, S. (2018). “Türkiye Azerbaycan Dış Ticaret Hacmi ve Cari Açık: Ampirik Bir Çalışma”, Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 11(3), 2575-2584.
- Ekşi, M. (2009). “Türkiye-Azerbaycan İlişkileri: Söylemden Reelpolitiğe”, Avrasya Etüdüleri, 36 (2), 95-112.
- Eravcı, H. M. (2019). “Sovyetler Sonrası Azerbaycan Türkiye Arasındaki Enerji İşbirliği Çalışmaları ve Dış Politikadaki Etkisi”, Uludağ Uluslararası Çalışmalar Dergisi, 3(1), 37-48.
- Gulaliyev, M. G., Ok, N. I., Musayeva, F. Q., Efendiyev, R. J., Musayeva, Jamila Q. ve Agayeva, S. R. 2016, “Economic Liberalization And Its Impact On Human Development: A Comparative Analysis Of Turkey And Azerbaijan”, International Journal Of Environmental & Science Education, 11(17), 9753-9771
- House, M., Bruinsma, F. R., Rienstra, S. A., Rietveld, P., ve Rienstra, S. A. (1997). “Economic Impacts of the Construction of a Transport Corridor: A Multi-Level And Multiapproach Case Study For The Construction Of A1 Highway In The Netherlands”. Regional Studies, 31, 391–402.
- Jiang Y., Qiao, G. ve Lu, J. (2020). “Impacts of the New International Land–Sea Trade Corridor on the Freight Transport Structure in China, Central Asia, the ASEAN countries and the EU”, Research in Transportation Business & Management, 35, 1-9
- Koca, M. (2021). “Lojistik Sektörünün Dış Ticaret Gelişimi Üzerine Etkisinin İncelenmesi: Türkiye Örneği”, Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi, 3(1), 40-62
- Kuştepe, Y., Gülcan, Y. ve Akgüngör, S., (2012). “Transportation Infrastructure Investment, Growth And International Trade in Turkey”. Applied Economics, 44(20), 2619–2629
- Mammadov, İ., (2018). “Azerbaycan Ekonomisinin Bağımsızlıktan Sonraki Entegrasyon Süreci, Turkish Studies”, 13(15), 323-332
- Muradov, A., Bağırzade, E., 2015, Azerbaycan Ve Türkiye Ekonomik İlişkileri Üzerine Bir İnceleme, Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Ekonomik İlişkiler, Ed. Şanlı Bahar, Haykır Hobikoğlu Elif. Türk Dünyası Kırgız – Türk Prof. Dr. Turan Yazgan Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat.
- Progonati, E. ve Gashamlı, F. (2021). “Energy Geopolitics of Relations between Turkey and Azerbaijan”, Journal of Current Researches on Business and Economics, 11(1), 73-92.
- Şahin, G. ve Konak, A. (2019). “Türkiye ve Azerbaycan Örneğinde Büyümenin, Enerji ve Dış Ticaret Dinamikleri”, İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi, 8(3), 1851-1874.
- Kardaş Ş. ve Macit F., (2015). “Turkey-Azerbaijan Relations: The Economic Dimension”, Journal of Caspian Affairs, 1(1), 23-46.
- Özdemir, S. Sacar Ö., ve Özcan E., “Dijkstra Algoritması Kullanılarak İpek Yolu Koridorları Arasında En Kısa Ulaştırma Güzergâhının Belirlenmesi,” Demiryolu Mühendisliği, 13, 97-105.
- URL1, 2022, <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-asya/azerbaycan/ulke-profil>
- URL2, 2022, <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-asya/azerbaycan/ulke-profil>
- URL3, 2022, <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2021.pdf>
- Ünlü, A. ve Kabak, S. (2016). “Türkiye ve Azerbaycan Ticaretinin Sürdürülebilirliği ve Ampirik Analizi”, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, CIEP Özel Sayısı, 962-986