

Gazah

EĞİTİM
yayınevi

**ZENGEZUR
KORİDORU'NUN
AZERBAJCAN
VE
TÜRKİYE'NİN
DIŞ TİCARETİNE
OLASI ETKİLERİ**

**MAHAMMADNURU HAMZATLI
DR. ÖĞR. ÜYESİ HARUN BÜBER**

Ordubad

İRAN

ZENGEZUR KORİDORU'NUN AZERBAJCAN VE TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİNE OLASI ETKİLERİ

MAHAMMADNURU HAMZATLI
DR. ÖĞR. ÜYESİ HARUN BÜBER

EĞİTİM
yayınevi

ZENGEZUR KORİDORU'NUN AZERBAJCAN VE TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİNE OLASI ETKİLERİ

Mahammadnuru Hamzatlı, Dr. Öğr. Üyesi Harun Büber

Genel Yayın Yönetmeni: Yusuf Ziya Aydoğın (yza@egitimyayinevi.com)

Genel Yayın Koordinatörü: Yusuf Yavuz (yusufyavuz@egitimyayinevi.com)

Sayfa Tasarımı: Eğitim Yayınevi Grafik Birimi

Kapak Tasarımı: Eğitim Yayınevi Grafik Birimi

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı

Yayıncı Sertifika No: 47830

E-ISBN: 978-625-8223-50-7

1. Baskı, Ekim 2022

Kütüphane Kimlik Kartı

ZENGEZUR KORİDORU'NUN AZERBAJCAN VE TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİNE OLASI ETKİLERİ

Mahammadnuru Hamzatlı, Dr. Öğr. Üyesi Harun Büber

102 s., 125x195 mm

Kaynakça var, izin yok.

E-ISBN: 978-625-8223-50-7

Copyright © Bu kitabın Türkiye'deki her türlü yayın hakkı Eğitim Yayınevi'ne aittir. Bütün hakları saklıdır. Kitabın tamamı veya bir kısmı 5846 sayılı yasanın hükümlerine göre kitabı yayımlayan firmanın ve yazarlarının önceden izni olmadan elektronik/mekanik yolla, fotokopi yoluyla ya da herhangi bir kayıt sistemi ile çoğaltılamaz, yayımlanamaz.

EĞİTİM

yayınevi

Yayınevi Türkiye Ofis: İstanbul: Eğitim Yayınevi Tic. Ltd. Şti., Atakent mah. Yasemen sok. No: 4/B, Ümraniye, İstanbul, Türkiye

Konya: Eğitim Yayınevi Tic. Ltd. Şti., Fevzi Çakmak Mah. 10721 Sok. B Blok, No: 16/B, Safakent, Karatay, Konya, Türkiye
+90 332 351 92 85, +90 533 151 50 42, 0 332 502 50 42
bilgi@egitimyayinevi.com

Yayınevi Amerika Ofis: New York: Egitim Publishing Group, Inc.
P.O. Box 768/Armonk, New York, 10504-0768, United States of America
americaoffice@egitimyayinevi.com

Lojistik ve Sevkiyat Merkezi: Kitapmatik Lojistik ve Sevkiyat Merkezi, Fevzi Çakmak Mah. 10721 Sok. B Blok, No: 16/B, Safakent, Karatay, Konya, Türkiye
sevkiyat@egitimyayinevi.com

Kitabevi Şubesi: Eğitim Kitabevi, Şükran mah. Rampalı 121, Meram, Konya, Türkiye
+90 332 499 90 00
bilgi@egitimkitabevi.com

İnternet Satış: www.kitapmatik.com.tr
+90 537 512 43 00
bilgi@kitapmatik.com.tr

İÇİNDEKİLER

BİRİNCİ BÖLÜM

1.1. TÜRKİYE CUMHURİYETİ	7
1.1.1. Türkiye Hakkında Genel Bilgiler.....	7
1.1.2. Türkiye Ekonomisi.....	9
1.1.3. Türkiye'nin Karayolu Taşımacılığı	10
1.1.4. Türkiye'nin Demiryolu Taşımacılığı	13
1.1.5. Türkiye Dış Politikası	17
1.2. AZERBAYCAN CUMHURİYETİ.....	18
1.2.1. Azerbaycan Hakkında Genel Bilgiler	19
1.2.2. Azerbaycan Ekonomisi	20
1.2.3. Azerbaycan'ın Karayolu Taşımacılığı	21
1.2.4. Azerbaycan'ın Demiryolu Taşımacılığı	23
1.2.5. Azerbaycan Dış Politikası	25
1.3. AZERBAYCAN – TÜRKİYE İLİŞKİLERİ	26
1.4. AZERBAYCAN – TÜRKİYE TİCARİ İLİŞKİLERİ.....	28
1.4.1. Bakü – Tiflis – Kars Demiryolu Hattı	28
1.4.2. Bakü – Tiflis – Ceyhan Petrol Boru Hattı	29
1.4.3. Bakü – Tiflis – Erzurum Boru Hattı.....	31
1.4.4. TANAP ve TAP Boru Hatları.....	31

İKİNCİ BÖLÜM

2.1. DÜNYADA LOJİSTİK KORİDORLAR	33
2.1.1. Trans Avrupa Ulaşım Ağı	33
2.1.2. Pan Avrupa Ulaştırma Koridorları	34
2.1.3. TRACECA.....	36
2.1.4. Uluslararası Kuzey–Güney Ulaştırma Koridoru	37
2.1.5. Pan Amerikan Otoyolu	39
2.1.6. CANAMEX	40
2.1.7. NAFTA Taşıma Koridorları	41
2.2. DÜNYADAKİ LOJİSTİK MERKEZLER	42
2.2.1. Almanya'daki Lojistik Merkezler.....	43
2.2.2. Fransa'daki Lojistik Merkezler	44
2.2.3. İtalya'daki Lojistik Merkezler	45
2.2.4. Amerika Birleşik Devletleri'ndeki Lojistik Merkezler ..	46
2.3. TÜRKİYE'DEKİ LOJİSTİK MERKEZLER	47

2.3.1. Gelemen Lojistik Merkezi.....	48
2.3.2. Gökköy Lojistik Merkezi.....	49
2.3.3. Ispartakule Lojistik Merkezi.....	50
2.3.4. Hasanbey Lojistik Merkezi.....	51
2.3.5. Köseköy Lojistik Merkezi.....	52
2.4. AZERBAJCAN'DAKİ LOJİSTİK MERKEZLER.....	52
2.4.1. Abşeron Lojistik Merkezi.....	52
2.4.2. Bakü Limanı.....	53
2.5. ZENGEZUR KORİDORU.....	54
2.5.1. Dağlık Karabağ Sorunu ve Tarihi Arka Planı.....	57
2.5.2. Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi.....	61
2.5.3. Nahçıvan'ın Zengezur Koridoru Açısından Önemi....	64
2.5.4. Kars – Nahçıvan Demiryolu Projesi.....	65
2.6. LİTERATÜR TARAMASI.....	67

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3.1. ÇALIŞMANIN AMACI VE ÖNEMİ.....	71
3.2. ÇALIŞMANIN SINIRLILIKLARI.....	71
3.3. YÖNTEM.....	72
3.4. BULGULAR.....	72
3.5. SWOT ANALİZİ.....	72
3.5.1. Güçlü Yanları.....	73
3.5.2. Zayıf Yanları.....	74
3.5.3. Fırsatlar (Azerbaycan Açısından).....	74
3.5.4. Fırsatlar (Türkiye Açısından).....	75
3.5.5. Tehditler.....	76
3.6. PEST ANALİZİ.....	77
3.6.1. Politik Analiz.....	77
3.6.2. Ekonomik Analiz.....	79
3.6.3. Sosyal Analiz.....	85
3.6.4. Teknolojik Analiz.....	86
SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....	88
KAYNAKÇA.....	92

GİRİŞ

Uzun bir dönemdir hem Azerbaycan hem de Türk dünyası adına kanayan bir yara olan Dağlık Karabağ sorunu 2020 yılı Kasım ayı itibariyle Azerbaycan'ın Ermenistan karşısındaki zaferiyle sonuçlanmış ve Güney Kafkasya'da hem dengeler hem de konjonktürel durum değişmiştir. İkinci Dağlık Karabağ savaşında elde edilen zaferle birlikte tekrardan şekillenen ve bugüne kadar ismi sadece Azerbaycan kamuoyunun gündeminde olan Zengezur, uluslararası güç odaklarının ve devletlerin politik tartışmaların merkezine yerleşmiştir. Başlangıcı ve bitişi arasında geçen 44 günün ardından yapılmış olan ateşkes antlaşmasının 9. maddesinde, Nahçıvan-Bakü arasında ulaşım olanaklarının öngörülmesinin, tarihî olarak Azerbaycan toprağı olsa da 1920'li yıllarda Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliğı (SSCB)'nin hamlesi sayesinde Ermenistan'a bağlanmış olan ve halen de Ermenistan hudutları içinde kalmış olan, Azerbaycan ile Nahçıvan'ın kara bağlantısının kesilmesine yol açan, takribî 43 kilometrelik Zengezur Koridoru'nu yeniden gündeme getirmiştir.

Burada enteresan bir durum olarak, Zengezur, geçtiğimiz yüzyılda da bu tarihlerde yapılan tartışmaların

odak noktasında olmasıydı. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB), 1920’de Kafkasya’yı şekillendirirken Zengezur, bu jeopolitik tasarımın asıl bölgelerinden bir tanesiydi. Zengezur’un günümüzde sahip olduğu jeopolitik önemini kısaca özetlemek gerekirse, bu koridor açılırsa, Azerbaycan ve Nahçıvan Özerk Bölgesi arasında günümüze değin gerçekleşmemiş olan karasal bağlantı artık sağlanmış olacaktır. Türkiye’den başlayıp Orta Asya’ya uzanan kesintisiz kara ulaşımı da sağlanabilecek, bu nedenle bu koridora diğer bir ifadeyle “Turan Koridoru” adı da verilmektedir.

Zengezur koridorunun Azerbaycan ve Türkiye’ye olası etkileri incelenen bu çalışmaya ilk olarak olayın sorunsalını belirtmekle fayda bulunmaktadır.

Azerbaycan, Ermenistan ve İran arasında jeopolitik ve jeostratejik öneme sahip olan Dağlık (Yukarı) Karabağ, bölgesel bir sorun olarak Azerbaycan ve Ermenistan arasında uzun bir tarihi geçmişe sahiptir. Karabağ tartışması 1988-1989 yıllarında bölgede bulunan bazı alanlarda yoğun nüfusa sahip olan Ermeniler bağımsızlık için referandum düzenlemiş ve bağımsızlık kararı almasının akabinde başlamıştır. Ermeni ve Azeri toplumlari arasında ortaya çıkan gerilim ve çatışmalar neticesinde bu durum sıcak savaşa dönüşmüş, Ermeniler bölgeyi tümüyle işgal etmiş yüzbinlerce Azerbaycan Türkü kendi topraklarından, evlerinden göç etmek durumunda kalmış ve Hocalı Katliamı başta olmak üzere birçok katliam, yağma ve talana maruz kalmıştır. Bu durum tarihe 1. Karabağ Savaşı olarak geçmiştir. Aradan geçen otuz yılın ardından Ermenistan yine aynı tutumuna devam etmiş ve 2020 yılında yaptığı saldırılar neticesinde Azerbaycan ile sıcak savaş başlamıştır. Bu savaşta yine tarihe 2. Karabağ Savaşı olarak geçmiştir.

İkinci Dağlık Karabağ savaşı sonrasında, Rusya, Azerbaycan ve Ermenistan arasında 10 Kasım 2020 tarihinde imzalanmış olan antlaşma uyarınca ve bu antlaşma maddelerinin tam anlamıyla uygulanması ile birlikte otuz senedir var olan güvenlik kaygıları sebebiyle yaşama geçirilememiş olan bölgesel işbirliği potansiyelinin, yeni ulaştırma hatlarının kurulması ile bölgesel ekonomide büyük bir sinerji de yaratarak hayata geçmesi sağlanacaktır. 10 Kasım 2020 de imzalanmış olan antlaşmanın 9. maddesinde de ifade edildiği üzere bölgede yer alan ulaşım hatlarının yenilenmesi söz konusudur. Yapılmış olan bu antlaşmada önemli ayrıntılardan biri de Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti ile Azerbaycan'ın batı kesimleri arasındaki ulaşım hatlarının, ülke vatandaşlarının can güvenliklerinin, mallarının ve taşıtlarının her iki yönde de engelsiz hareketliliklerinin Ermenistan tarafından da garanti edildiğinin amir hükmünün bulunmasıdır. Bu hat “Zengezur Koridoru” olarak ifade edilmiş, ancak bazı akademik araştırmacılar ve ulaştırma camiasında da “Nahçıvan Koridoru” olarak ifade edilmektedir.

Zengezur koridorunun yaşama geçirilmesi durumunda Azerbaycan, Ermenistan ve Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti başta olmak üzere bölgede yer alan egemen devletler olan Türkiye, Rusya, İran ve Orta Asya Türk cumhuriyetleri için yeni ekonomik ve ticari fırsatlar yaratacağı aşikardır.

10 Kasım 2020 de yapılmış olan antlaşmaya karşın İran'ın Zengezur Koridoru'ndan rahatsız olduğu ve sıcak bakmadığı, Ermenistan'ın alternatif güzergahlar bulmaya çalıştığı ve sürecin yavaş ilerlemesine neden olacak sorunlar çıkardığı bilinmekle beraber Azerbaycan ve Türkiye'nin ise oldukça istekli ve kararlı oldukları Rusya'nın da durumdan memnun olduğu da görülmektedir.

Zengezur, Azerbaycan için sadece Nahçıvan'a açılan bir kapı değil, Azerbaycan tarihinde ve milli kimliğinde çok özel bir yeri var. Bu açıdan bakıldığında, Zengezur tartışmalarını sadece günümüze ait olduğunu düşünürsek büyük bir yanılığın içine girmiş oluruz. Zengezur'un kaderi, 20. yüzyılın başında SSCB'nin Kafkasya'yı yeni baştan biçimlendirme sürecinde merkezi konuma yerleştirmesiyle belirlendi ve günümüze kadar uzanan tartışmaların da temeli atıldı.

Zengezur konusu Batı Azerbaycan düşüncesinde çok farklı bir yere sahiptir. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB)'nin Zengezur'u bölme ve ismini haritadan silme teşebbüsleri, Batı Azerbaycan fikri, Azerbaycan-Ermenistan Savaşı, Karabağ ve diğer ilçelerin işgali Zengezur konusunu Azerbaycan'da toplumsal açıdan çok önemli bir hale dönüştürmüştür. Diğer taraftan Azerbaycan hala Karabağ konusunu tam manasıyla çözüme kavuşturamamıştır. Zira bugün bu alanın %70'i barış gücü adı altında Rus askeri kontrolü altındadır.

Bu bilgiler haricinde dünyanın en büyük ekonomik gücü olma yolunda olan Çin Bir Kuşak Bir Yol projesi ile Asya'dan Avrupa'ya uzanan bir hat eşliğinde ticari bir yol oluşturma çalışmaları yürütmektedir. Zengezur koridoru bulunduğu stratejik konum nedeniyle bu açıdan da büyük önem arz etmektedir.

Zengezur Koridoru bulunduğu stratejik konum, Azerbaycan-Türkiye Kara yolu bağlantısının sağlanması, Nahçıvan özerk yönetimi ile Azerbaycan arasında bir karayolunun bulunmamasından dolayı hem Azerbaycan'ın hem de Türkiye'nin hareket kabiliyetinin kısıtlı kalması, aradaki kopukluktan dolayı Nahçıvan'ın İran'a bağımlı halde kalmasına yol açması, Azerbaycan'ın enerji ve

transit hatlarından ve imkanlarından İran ve Gürcistan'ın yararlanmasına karşın Nahçıvan'ın bu durumdan yararlanamaması vb. gibi daha bir çok yönden Zengezur Koridoru hem Azerbaycan hem de Türkiye için ekonomik, ticari, stratejik ve askeri açılardan hayati öneme sahiptir.

Çalışmanın birinci bölümünde Türkiye ve Azerbaycan arasındaki ekonomik, politik ilişkiler, karayolu ve demiryolu taşımacılığındaki güncel durumlar, iki ülke arasındaki boru hattı taşımacılığı incelenmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde dünyada bulunan esas lojistik koridorlar, merkezler ele alınmış ve incelenmiş, aynı şekilde Türkiye'de ve Azerbaycan'da önemli lojistik merkezlerden bahsedilmiş, devamında söz konusu olan Zengezur Koridoru hakkında bilgi verilmiştir. Buna bağlı olarak bölgedeki Dağlık Karabağ sorununun tarihi arka planı incelenmiş, Nahçıvan'ın koridor açısından önemi ve devamında Kars – Nahçıvan ve Çin'in Bir Kuşak Bir Yol projesinden bahsedilmiştir.

Üçüncü bölümde çalışmanın amacına uygun olarak Zengezur Koridoru ikincil kaynaklar kullanılarak ve uzman görüşleri alınarak detaylı incelenmiş ve güçlü, zayıf, fırsat ve tehdit çalışması olan SWOT analiziyle beraber politik, ekonomik, sosyal ve teknolojik PEST analizi ile desteklenmiştir.

Çalışmanın sonucunda Zengezur Koridoru'nun açılmasının bölgesel pozitif etki yaratacağı, Azerbaycan ve Türkiye'ye ekonomik yönde olumlu etkileyeceği, politik olarak bölgede gücünün artacağı, lojistik alanlarında olumlu yönde etki yaratacağı, toplumlar arasında barışın sağlanmasına yardımcı olacağı sonuçlarına ulaşılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

AZERBAYCAN TÜRKİYE İLİŞKİLERİ

1.1. TÜRKİYE CUMHURİYETİ

Çalışmanın bu bölümünde Türkiye hakkında genel bilgiler verilecektir. Türkiye hakkında özellikle ekonomik yapısı, lojistik taşımacılığı, başlıca yeraltı ve yerüstü kaynakları, demografik ve coğrafi yapısı ihraç ettiği ve ithal ettiği mal ve hizmetler ele alınacaktır.

1.1.1. Türkiye Hakkında Genel Bilgiler

Avrupa-Asya-Afrika kıtalarının ortasında bulunan Türkiye 814,578 km² yüz ölçüme sahiptir. Türkiye'nin üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada konumundadır. Toplam 85 milyon civarında nüfusa sahip Türkiye'nin yönetim şekli Cumhuriyet, Başkenti Ankara, en büyük şehri ise İstanbul'dur (Gurur, 2018).

Türkiye, Gürcistan, Ermenistan, Nahçıvan, İran, Irak, Suriye, Yunanistan ve Bulgaristan gibi ülkelerle kara komşusu, Gürcistan, Suriye, Yunanistan ve Bulgaristan ile deniz ve kara komşusu, Karadeniz'den Rusya, Ukrayna ve Romanya ile deniz komşusu, Akdeniz'den yakın 7 deniz

komşusu yani Lübnan, Filistin, İsrail, Mısır, Libya, Tunus ve İtalya ile ve 8 uzak deniz komşusu yani Cezayir, Fas, Fransa, İspanya, Arnavutluk, Bosna Hersek, Hırvatistan ve Slovenya ile çevrili olan ve deniz sınırlarının daha uzun olduğu bir deniz-kara devletidir (Türkiye Komşu Ülkeler Kara ve Deniz Komşuları, 2022).

Türkiye'nin jeopolitik ve jeostratejik durumu ve bu durumun ortaya çıkardığı egemenliğin cazipliği, bölgesel problemler, bölgesel ve uluslararası avantaj çatışmalarının oluşturduğu tehditler, siyasi, iktisadi, askeri ve asayiş sorunlarının birlikte olması, araştırmalarda tamlştırıcı değerlendirmeleri ve çalışmaları kaçınılmaz yapmaktadır (Bıyıklı, 2016).

Türkiye, Merkez Dünya Ortadoğu ve Hazar Havzası gibi dünyada önemli petrol rezervlerine sahip, Akdeniz Havzası gibi dünyanın en önemli deniz ulaşım yolları ve ticaret kavşağında, Karadeniz Havzası ve Türk Boğazları gibi tarihte her zaman büyük önemi olan, çoğu zaman strüktürel farklılıklara uğrayan Balkanlar, etnik çatışmalar yanında, zengin doğal rezervlere malik Kafkasya ve önemli ulaşım ağları ve zengin petrol kaynaklarına sahip uygarlıkların doğuş ve genişleme yeri Ortadoğu'nun meydana geldiği coğrafyanın merkezinde yetkili ve etkili bir bölgede bulunmaktadır.

Üç büyük kıtayı birbirine birleştiren ve çok mühim bir jeostratejik mevkiye sahip olan Türkiye, aynı zamanda bir Avrupa-Balkan, Asya-Kafkas, Afrika-Ortadoğu, Akdeniz, Karadeniz ve Ege ülkesidir. Kısacası bir stratejiler çemberi içerisinde düşündüğümüzde Türkiye, bölgesel olarak, daha çok bir Asya ve Ortadoğu ülkesi olmakla beraber merkezî bir Afriavasya ülkesidir. Türk boğazları, Güney doğu Avrupa'yı Asya'ya bağlayan ve Karadeniz'e açan ve kapatan

çok stratejik mevkiye ve kıymete sahip bir deniz geçiş yolu ve köprü vaziyetindedir. Bununla birlikte Avrupa'nın güney batı tarafındaki Cebel-i Tarık boğazı da Avrupa ile Afrika'yı birbirine birleştiren ve denizlere açılmasına imkan sağlayan stratejik öneme sahip bir deniz geçiş yolunu oluşturmaktadır. Türkiye ayrıca, Hazar ve Orta Asya doğal kaynaklarının Avrupa'ya ulaşmasında büyük öneme sahip bir köprü rolü üstlenmektedir. Türkiye'nin etrafında dünyada bulunan doğal enerji kaynaklarının %70'i toplanmıştır. Bakü-Ceyhan hattı, petrolün Avrupa'ya ve Türkiye'ye nakli için seçilmiş en başarılı ve tehlikesiz ortamı sunmakta ve çevre korunması konusunda da en az riski üstlenmektedir. Aynı zamanda, Hazar Havzası'nın doğal zenginliklerinin dünya pazarlarına taşınması yönünde Kafkasya ve Orta Asya'ya yönelik insan ve yük trafiğinde oluşan pozitif artışın gerekli kıldığı Trans-Kafkasya Ulaşım Koridoru bakımından da Türkiye önemli ülke konumundadır (Türkiye'nin Girişimci ve İnsani Dış Politikası, 2022).

1.1.2. Türkiye Ekonomisi

Türkiye zengin maden yatakları, su kaynakları, güneş ve rüzgar enerjisi ile etkin kullanımında kendi kendine yetebilecek bir ülkedir. Türkiye'nin 2022 rakamlarıyla ihracatı 250,8 milyar dolardır (TİM, 2022). Türkiye'nin en önemli ihracat ürünleri otomotiv, hazır giyim ve tekstil, beyaz eşya, tarım ve gıda ürünleridir. Türkiye'nin ihraç ettiği başlıca;

Madencilik ürünleri; krom, bor, cıva, manganez ve bakırdır.

Tarım sektöründe; pamuk, tütün, sanayi bitkileri, incir, üzüm, zeytin, turunçgiller, buğday, arpa sebze meyve, canlı hayvanlardır.

İmalat sanayi sektöründe; dokuma ve tekstil ürünleri, bitkisel ve hayvansal yağlar, unlu mamuller, plastik maddeler, orman ürünleri, kimyasal maddeler, demir – çelik ürünleri, madeni eşyalar, ev eşyaları, şeker, lastik ve çimentodur

Türkiye'nin en fazla ihracat yaptığı ülkeler Almanya, ABD, İspanya, İngiltere, Hollanda, İtalya, Rusya, Fransa'dır. En fazla ithal ettiği ürünlerde petrol ve doğalgaz başı çekmekte diğer taftan bazı sanayi ürünleri, teknolojik ürünler madeni yağlar ve gıda ürünleri gelmektedir (TİM, 2022).

Türkiye, Dünya Ekonomik Forumu'nun (WEF) yayımlanmış olduğu küresel rekabetçilik endeksi sıralamasında (2018) 140 ekonomi arasında 61'inci sıradadır. İlk üç ülke ABD, Singapur ve Almanya şeklindedir. Türkiye küresel rekabetçilik endeksinde dünya ortalamasının üstündedir. 2022 yılı verilerine göre Türkiye'nin GSYH Büyüme yıllık %10, cari denge açığı %-2, enflasyon oranı %60 düzeyindedir (TÜSİAD, 2022).

1.1.3. Türkiye'nin Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı Türkiye'de ve yurt dışında halen yaygın olarak kullanılan ve ihracatçılardan dolayı sıklıkla tercih edilen bir taşıma şeklidir. Karayolu, yurtiçi yük taşımalarında %89,22 oranında tercih edilmektedir. Türkiye'nin karayolu altyapı ağı diğer ulaşım türlerine göre daha gelişmiş olduğundan, tüm taşımaları aktarma yapmadan karayoluyla tamamlamak mümkündür (KGM, 2021).

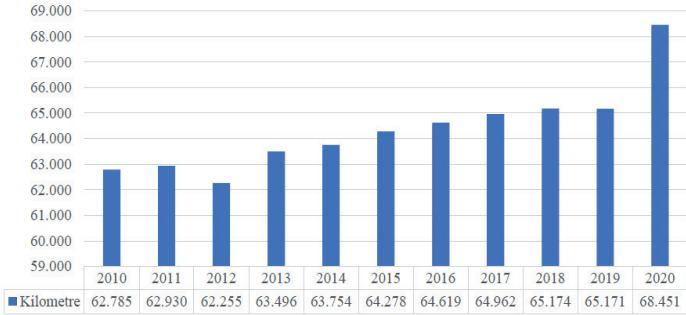
Şekil 1.1: Türkiye'nin Karayolu Haritası



Kaynak: Türkiye Yol Haritası, 2022

1967'de karayolu ağı 59.257 kilometre uzunluğunda iken, 2020 yılına kadar bu rakam 68.451 kilometreye ulaştı. 2003 yılından bu yana bölünmüş yol projelerine öncelik verilirken, Türkiye'de bölünmüş yolların toplam uzunluğu Eylül 2020'de 27.641 kilometreye ulaştı (KGM, 2021).

Görsel 1.1: Türkiye'de Karayolu Uzunluğu

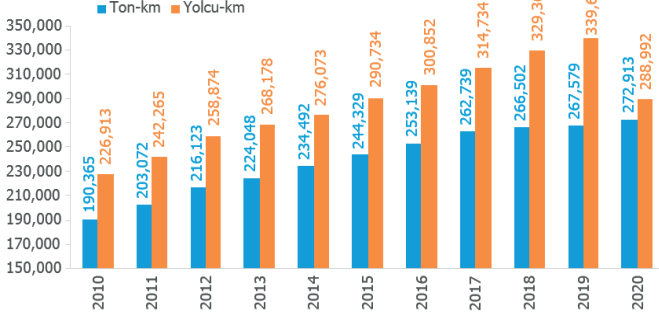


Kaynak: UTİKAD, 2020.

Karayollarında taşınan yük ve yolcu hacmi giderek artmaktadır. Pandemi koşullarının 2020'de toplam yolcu sayısını düşürmesine rağmen, yük taşımacılığı bu durumdan etkilenmedi. Pandemi koşulları geçtikten ve hareketlilik

kısıtlamaları kaldırıldıktan sonra, bu alandaki hacim artışları önceki seyrini sürdürecektir (KPMG, 2021).

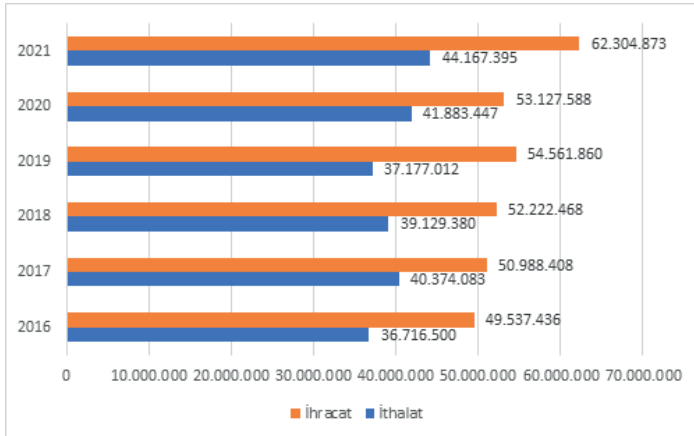
Görsel 1.2: Kara Yollarında Yük ve Yolcu Taşımacılığı (Milyon)



Kaynak: KGM, 2021.

2016 ve 2021 yılları arasında Türkiye’den karayoluyla ihraç edilen malların toplam değeri, karayoluyla Türkiye’ye ithal edilen malların toplam değerini geçmektedir.

Görsel 1.3: Değer Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı (Bin dolar)



Kaynak: TÜİK, 2021 verileri.

Irak, Romanya ve Bulgaristan, Türkiye'den ihraç edilen ve karayolu ile yapılan taşımalarda malların değeri ve ağırlığı açısından ilk beş ülke arasında yer almaktadır. Değer bazında, mal ihraç edilen ülkelerden yalnızca Irak ve Bulgaristan Türkiye'nin sınır komşusu iken, ağırlık bazında ise ilk beşte bulunan 4 ülke ile Türkiye'nin kara sınırı vardır. Ağırlık bazında bakıldığında, mal ihraç edilen ilk beş ülke sırasında bulunmayan Almanya, değer bazında mal ihraç edilen ülkelerin arasında ilk sıradadır. İhracatta değer bazında ilk beş ülke sırasıyla şu şekildedir: Almanya, Irak, Romanya, Bulgaristan, Polonya. Ağırlık bazında ise sıralama şu şekildedir: Irak, Suriye, Gürcistan, Romanya, Bulgaristan (UTİKAD, 2020).

Türkiye'ye komşu olan ülkeler, karayolu taşımacılığında ithalat değeri açısından ilk beş ülke arasında yer almamaktadır. Almanya ihracatta olduğu gibi ithalatta da değer bazında ilk sıradadır. Ağırlık bazında ilk beş ülkeye bakıldığında ithalatta yalnızca Almanya Türkiye'nin sınır komşusu değildir. Türkiye kara komşuları ile ithalat ve ihracatta değer bazında düşük ama ağırlık bazında büyük yüklerin ticaretini yaptığı görülmektedir. İthalatta değer bazında ilk beş ülke sırasıyla şu şekildedir: Almanya, İtalya, Çin, İsviçre, Fransa. Ağırlık bazında ise sıralama şu şekildedir: İran, Almanya, Bulgaristan, Irak, Suriye (UTİKAD, 2020).

1.1.4. Türkiye'nin Demiryolu Taşımacılığı

Kara taşımacılığının iki türünden biri olan demiryolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığına göre daha çevreci, güvenli ve uygun maliyetlidir. Ancak, coğrafi erişim ve taşınan yük açısından Türkiye'nin karayolu ve demiryolu ağlarını karşılaştırmak şu anda mümkün değildir. Bu durum hem yerel hem de uluslararası yük taşımacılığı için

geçerlidir. Karayolunun sağladığı esneklik ve çabukluk, bu durumda kapıdan kapıya hizmet sağlarken yardımcı olmaktadır (UTİKAD, 2020).

Türkiye şu anda 12.803 kilometrelik bir demiryolu ağına sahiptir. 2003 yılından bu yana 631 kilometre yeni konvansiyonel hat ve 1.213 kilometre yüksek hızlı tren hattı döşenmiştir (UAB, 2020).

Şekil 1.2: Türkiye'nin Demiryolu Ağı

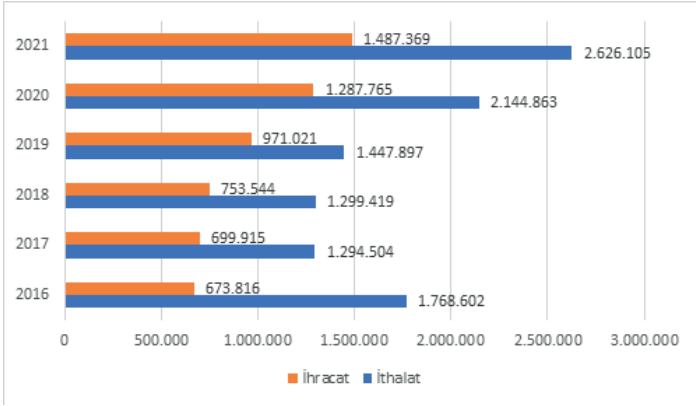


Cumhuriyet Öncesi Demiryolu Ağı - 4.136, Cumhuriyetin İlk Yılları (1923-1950) – 3.764, 1951'den 2002 Sonuna Kadar – 945, 2003-2020 – 2.149, İnşaatı Devam Eden – 4.364.

Kaynak: UAB, 2020

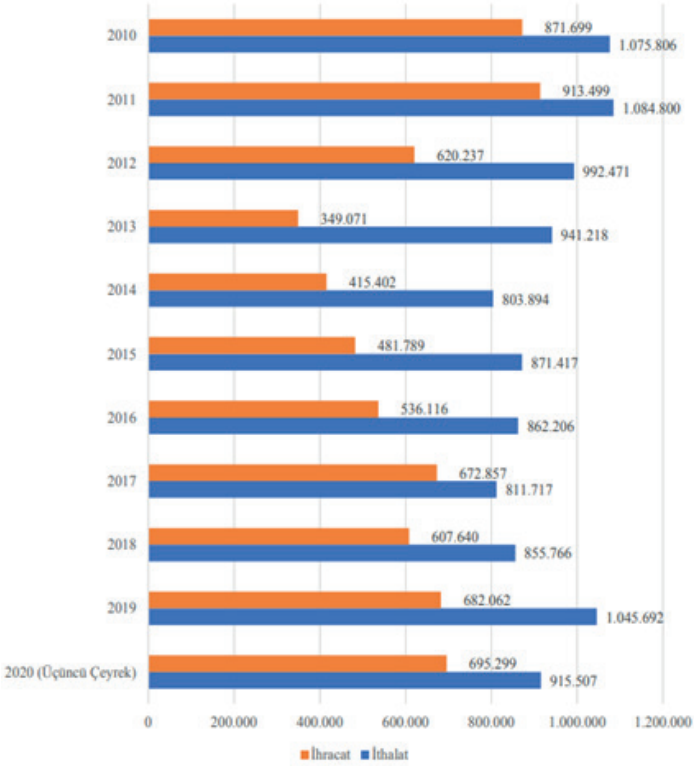
2016 ve 2021 yılları arasında, demiryolu taşımacılığında ihrac edilen malın değeri, ithal edilen malın değerinden sürekli olarak daha düşük olmuştur.

Görsel 1.4: Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı
(Bin dolar)



Kaynak: TÜİK, 2021 verileri.

Demiryolu ile 2010-2011 yıllarında bir milyon tondan fazla yük ithal edilmişse, 2019'a kadar ithalat rakamları bir milyon tona ulaşamamıştır. 2020 yılının ilk 9 ayında yapılan demiryolu yük ihracatı, önceki yılın bütününde yapılan demiryolu ihracatını geçerken, ilk 9 ayda demiryolu ile yapılan yük ithalatı önceki yılda yapılan ithalatın %90 dan fazlasını gerçekleştirmiştir.

Görsel 1.5: Ağırlık Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı (Ton)

Kaynak: UTİKAD, 2020

Türkiye’den demiryolu ile direkt mal ihracatı yapılmayan ülkelerin (İspanya gibi) ilk 5’te olmasının sebebi, bu ülkelere gönderilen malların Türkiye sınırlarından demiryolu vasıtasıyla çıkış yapması ve gideceği ülkeye karayolu ile taşınması olup, hedef ülkelere taşıma şekli yalnızca demiryolunun olması gümrük beyannamelerinde belirtilmiştir. İhracatta değer bazında ilk beş ülke sırasıyla şu şekildedir: Almanya, İspanya, İran, Hollanda, Avusturya. Ağırlık bazında ise sıralama şu şekildedir: Bulgaristan, İran, Almanya, Avusturya, Sırbistan.

İhracatta değer bazında ilk sırada olan Almanya, Türkiye'ye demiryolu ile yapılan ithalatta da aynı şekilde ilk sırada yer almıştır. Bulgaristan Türkiye'nin sınır komşusu olarak ağırlık bazında ithalatta ilk sıradadır. Türkiye'nin diğer sınır komşusu olan İran ithalatta hem değer bazında hem de ağırlık bazında ilk beş ülke arasındadır.

Bulgaristan ve İran'ın hem ithalat hem de ihracatta ilk sıralarda olmasının nedeni, Türkiye ile kara sınırlarının olması hem de demiryolu ticaretinde iki ülke ile blok trenlerinin kullanılmasıdır. İthalatta değer bazında ilk beş ülke sırasıyla şu şekildedir: Almanya, Bulgaristan, Çekya, Polonya, Avusturya. Ağırlık bazında ise sıralama şu şekildedir: Bulgaristan, İran, Almanya, Avusturya, Rusya (UTİKAD, 2020).

1.1.5. Türkiye Dış Politikası

Türkiye dış politikasının girişimci karakteri dikkate alındığında “Türkiye, birbirini tamamlayan pek çok politik, iktisadi, insani ve kültürel iş birliği kollarından faydalanmakta, küresel düşünen ancak dünyanın her bölgesinde yerel olarak faaliyet gösteren bir politika kullanmaktadır” (Türkiye'nin Girişimci ve İnsani Dış Politikası, 2022). Dünya genelinde toplam 253 diplomatik ve konsolosluk misyonu bulunan Türkiye, en büyük beşinci temsilcilik ağına sahiptir. Türkiye Birleşmiş Milletler ve NATO başta olmak üzere Türk Devletleri Topluluğu, İslam Ülkeleri İş birliği Örgütü gibi birçok uluslararası kuruluşun aktif üyesidir.

Türkiye, 27 devletle tesis etmiş olduğu “Yüksek Düzeyli İş birliği Konseyi”, 4 ülkeyle başlattığı “Hükümetlerarası Zirve mekanizmaları”, bununla birlikte küresel ölçekte oluşan üçlü veya daha fazla üye ile bölgesel ve uluslararası bir iletişim bağına sahiptir. Balkanlar, Orta Doğu ve

Kuzey Afrika, Güney Kafkasya, Güney Asya ve Orta Asya'daki devletlerle iyi ilişkilerini koruma ve geliştirme gayretindedir. Bu komşu bölgelerle yetinmeyerek “Afrika Ortaklık Politikasını” ve “Latin Amerika ile Karayipler’e” yönelik yayılma siyasetini de derinleştirmeye çalışmaktadır. Türkiye, 21. yüzyılda hızla büyümekte olan Asya ülkelerine yönelik geniş ve kapsamlı politika kurmak için, 2019’da Yeniden Asya projesini tanıtmıştır.

Türkiye en doğuda olan Avrupalı, en batıda olan Asyalı gibi, mevcut stratejik bağlantılarını kuvvetlendirmeyi ve yenilerini oluşturmayı amaç edinmiştir. Türkiye'nin NATO müttefiki Amerika Birleşik Devletleri ile stratejik ve bölgesel bir iş birliği vardır ve bu transatlantik ilişkileri Avrupa'nın tehlikesizliği ve refahı için gerekli olarak tanımlamaktadır. NATO'nun en güçlü üyelerinden biri olan Türkiye, İttifakın “Güvenliğin Bölünmezliği” esas prensibine yardım etmekte olup, birlik hareketlarına en çok destekte bulunan beşinci, birliğin bütçesine en çok destekte bulunan sekizinci ülkedir. Avrupa ülkelerinden biri olan Türkiye “Avrupa Konseyi” ve “Avrupa Güvenlik ve İş birliği Teşkilatı”na üye olmakla birlikte bunun gibi birçok teşkilatın üyesi veya kurucularından biridir ve Avrupa'yı etkisi altına alan insani göç problemine çıkış yolu bulmakta mühim katkılarda bulunmuştur. Türkiye, enerji hatlarının ana ve geçiş ülkesi olarak Avrupa'nın ve dünyanın enerji güvenliğinde çok önemli bir role sahiptir (Türkiye'nin Girişimci ve İnsani Dış Politikası, 2022).

1.2. AZERBAJCAN CUMHURİYETİ

Çalışmanın bu bölümünde Azerbaycan hakkında genel bilgiler verilecektir. Azerbaycan hakkında özellikle ekonomik yapısı, lojistik taşımacılığı, başlıca yeraltı ve yerüstü kaynakları, demografik ve coğrafi yapısı ihraç ettiği ve ithal ettiği mal ve hizmetler ele alınacaktır.

1.2.1. Azerbaycan Hakkından Genel Bilgiler

Azerbaycan yaklaşık 10 milyon nüfusu bulunan ve bu nüfusun %50'i kırsal %50'si kentlerde yaşayan resmi dili Azerbaycan'ca olan, Kafkasya bölgesinin güney kısmında yer alan bir Türk ülkesidir. Azerbaycan batıda Ermenistan kuzeyde Rusya, doğusunda Hazar Denizi ve güneyde ise İran ile komşudur. Azerbaycan'ın Türkiye ile de yaklaşık 17 km'lik bir sınırı bulunmaktadır. Azerbaycan 1918 yılında doğuda kurulmuş olan ilk cumhuriyet olması ile de önem arz etmektedir. Ülke 1920 yılında Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) tarafından işgal edilmiş akabinde Azerbaycan SSCB Cumhuriyeti kurulmuş ancak 1991 yılında SSCB'nin dağılmasıyla tekrardan bağımsızlığını elde etmiştir.

Azerbaycan 38 uluslararası kuruluş ve 158 devletle diplomatik ilişkileri bulunan bir ülkedir. 1992 yılından günümüze Birleşmiş Milletlere üye olan bir ülkedir. Ülkenin %98'i Müslüman olmasına karşı anayasasında belirlenmiş resmi bir dini bulunmamaktadır.

Azerbaycan genelinde halkın okuryazar oranı oldukça yüksek bir düzeydedir. Ülkede genel itibariyle, işsizlik oranı düşük düzeydedir. Toplumun yaklaşık %84'ü Şii İslam inancına %14'ü ise Sünni İslam inancına bağlıdır.

Azerbaycan akarsu yönünden oldukça zengin bir ülkedir. Öyle ki uzunluğu 100 km'yi aşan 24 toplamda ise 8350 ırmak bulunmaktadır. Var olan bu ırmakların tümü ülkenin doğusunda yer alan Hazar Denizine dökülmektedir. Ülkenin en büyük ırmağı 1515 km uzunlukta olan ve bir bölümü ülke sınırları içerisinde olan Kür nehri, en büyük gölü ise 67 km² lik yüz ölçümü ile Sarısu Gölü'dür. Azerbaycan'ın gelirleri "Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı'ndan" sonra artış göstermiştir. Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı Sangaçal

Terminali'nden gelen petrolün, Türkiye'nin Akdeniz kıyısında yer alan Ceyhan deniz terminaline taşınmasını sağlamaktadır. "Bu boru hattı Azerbaycan-Gürcistan ve Türkiye üzerinden geçerek ilerler. Uzunluğu 1768 km olan bu boruların tamamı toprağın altında gömülüdür. Bu hattın boruları Azerbaycan'da 443 km, Gürcistan'da 249 km ve Türkiye'de 1.076 km-dir".

Azerbaycan'ın ülke olarak gelirinin %50 si petrol %40 ı da doğalgaz ihracatı yapmasından gelmektedir. Gelirinin %90 gibi büyük bir kısmı doğalgaz ve petrole dayanmaktadır. Bu 2 farklı enerji kaynaklarına bağımlıdır. Azerbaycan'ın çevresi dağlarla çevrilidir ancak ülkenin büyük kısmı ovidan oluşmaktadır. Ilıman iklimi vardır ovalarda yazlar sıcak ve kurak kışlar serin ve yağışlı bazen karlı geçer. Yüksek tepelerinde ise kışlar daha soğuk ve karlı yazlar ise serin geçer. Ülkedeki yıllık ortalama sıcaklık 10 derece ve üzerindedir.

Azerbaycan'ın modern ordusu vardır. Ülkenin 2011 yılındaki askeri bütçesi 4,5 milyar dolardır. Azerbaycan'ın en büyük şehri Bakü'dür. Petrol gelirlerinden dolayı zengin bir ülkedir. Azerbaycan'ın tarım arazisi ise Kafkasya'nın en büyük alanı olup, toplam arazisinin %55'ni oluşturmaktadır. Okur yazarlık oranı %99,5'tir bu da Türk ülkeleri arasında en büyük okuryazarlık oranıdır. Eğitimde 11 özel 38 devlet olmak üzere toplam 49 tane üniversitesi vardır (Azerbaycan, 2022).

1.2.2. Azerbaycan Ekonomisi

Bugün Azerbaycan Ekonomisi genel olarak petrol ve doğal gaz ihracatına dayanmaktadır. Bu amaçla 2005 yılında Bakü – Tiflis – Ceyhan petrol boru hattı, 2007 yılında ise Bakü – Tiflis – Erzurum doğal gaz boru hattı inşa edilmiştir. Kafkasya'da en büyük petrol ihracatçısı olmaya

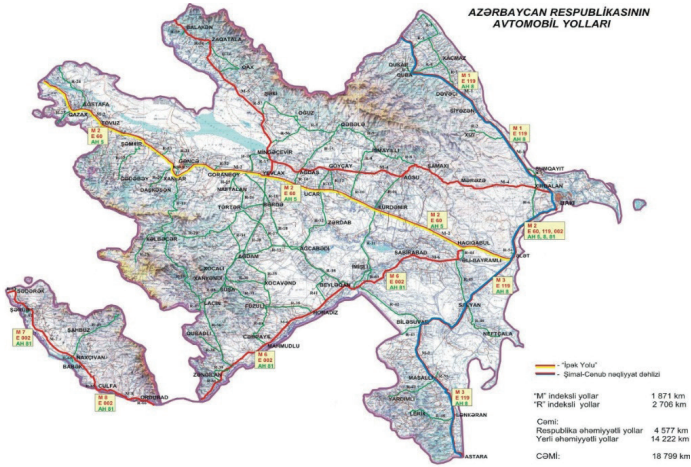
devam etmektedir ve 2007'den beri en verimli doğal gaz ihracatçısı haline gelmiştir. Ülke ekonomisinin gelişiminde girişimci rol çok büyüktür. Dünyada petrol fiyatlarının yükselmesi, petrol üretimindeki hızlı artış, petrol ihracat karlarında büyük artışlara neden olmuştur. 2021 verilerine bakıldığında Azerbaycan'da tüm ihracatın yüzde seksen sekizini doğal gaz ve petrol gelirleri oluşturmaktadır. Hükümet gelirlerinin de büyük bir kısmı doğal gaz ve petrolden gelen kazançlardan oluşmaktadır (DEİK, 2022).

Gayri Safi Yurtiçi Hasıla 2021 yılında 54,6 milyar dolar olarak açıklanmıştır. GSYH büyüme oranı ise %5,6 olmuştur. GSYH dağılımı ise şu şekildedir: tarım- %6,2, endüstri- %51,7, hizmetler- %42,1. Kişi başına düşen milli gelir ise 5.452 dolardır. Enflasyon oranı %6,7, işsizlik oranı ise %5,96 olarak açıklanmıştır. Toplam döviz rezervi 53,2 milyar dolardır. 2021 yılında ihracat 22,2 milyar dolar, ithalat ise 11,7 milyar dolar olmuştur. Para birimi "Manat" olarak adlandırılmaktadır. Başlıca ticaret ortakları Türkiye, Rusya, İtalya, Çin, İsrail gibi ülkelerdir. Ülkenin genellikle ihraç ettiği mallar petrol ve türevleri, doğal gaz, gıda ürünleri, plastik ve mamulleri, ithalat ettiği mallar ise makineler, gıda ürünleri, taşıt ve parçaları, demir – çelik ve mamulleridir. (Türkiye-Azerbaycan İlişkileri, 2022).

1.2.3. Azerbaycan'ın Karayolu Taşımacılığı

Güney Kafkasya'da bulunan 3 ülkeden biri olan Azerbaycan'ın toplam karayolu uzunluğu 18 799 kilometredir. Bu yolların genel olarak 14 222 kilometresi yerel iç yolları, 4577 kilometresi ise ulusal yollardır (Azərbaycan Yolları Şəbəkəsi, 2022).

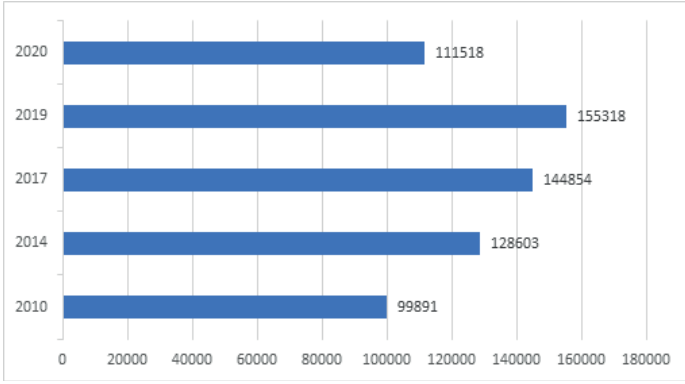
Şekil 1.3: Azerbaycan'ın Karayolu Haritası



Kaynak: Road Map of Azerbaijan, 2022

Son yıllara bakıldığında Azerbaycan'da karayolu taşımacılığı her geçen yıla göre artmaktadır. 2019 yılına bakıldığında taşımacılıktan 1,8 milyar manat gelir sağlanmıştır. 2020 de bu artışlar pandemi sebebiyle 1,1 milyar manata gerilemiştir. Ağırlık bazında bakılırsa 2019 yılında 155,3 milyon ton yük taşınmışsa bu rakam 2020 yılında 111,5 milyon tona kadar inmiştir.

Görsel 1.6: Yıllara Göre Taşınan Yük Miktarı (Bin ton)



Kaynak: ARDSK, Nəqliyyat Sektorunda Yük Daşınması, 2022.

1.2.4. Azerbaycan'ın Demiryolu Taşımacılığı

Azerbaycan'da 2962 kilometre demiryolu bulunmaktadır (Azerbaycan'da Demiryolu, 2022).

Şekil 1.4: Azerbaycan'ın Demiryolu Haritası

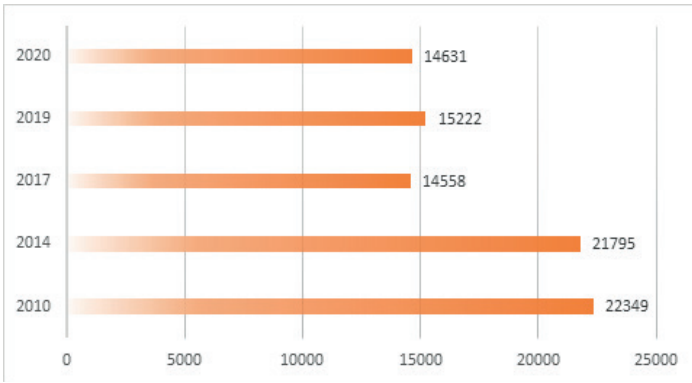


Kaynak: Azerbaijan Railways Map, 2022.

2020 yılında demiryollarında toplamda 14,6 milyon yük taşınmıştır ki, bunların da 10,5 milyon tonu ihracat

ve ithalat kısmına dahilken, 4,1 milyon ton ise transit yük olmuştur. Karayolunda olduğu gibi demiryollarında da pandemi nedeniyle diğer yıllara göre azalma yaşanmıştır. Bu azalma 2019 yılına bakıldığında çok büyük bir değişim göstermemiştir. Böyle ki 2019 yılında 15,2 milyon ton yük taşınırken, bu rakam pandemi ve diğer nedenlerden dolayı küçük azalma yaşayarak 2020 yılında 14,6 milyon tona gerilemiştir.

Görsel 1.7: Yıllara Göre Taşınan Yük Miktarı (Bin ton)



Kaynak: ARDSK, Nəqliyyat Sektorunda Yük Daşınması, 2022

Aynı yılların gelirleri ise şu şekildedir:

Tablo 1.1: Yıllara Göre Kazanç (Manat)

Yıl	Gelir
2010	158 382 000
2014	236 303 000
2017	279 202 000
2019	299 772 000
2020	274 827 000

Kaynak: ARDSK, Dəmiryolu Nəqliyyatı, 2022.

1.2.5. Azerbaycan Dış Politikası

Azerbaycan Cumhuriyet ile yönetilmektedir. Gerek bulunduğu coğrafya gerekse sahip olduğu petrol, doğalgaz ve diğer enerji kaynaklarından dolayı stratejik açıdan büyük önem arz etmekte ve dünyanın dikkatini çekmektedir. Azerbaycan dış politikasında göz önünde bulundurulmuş temel noktalar; ülkenin güvenliğini, egemenliğini ve bağımsızlığını muhafaza etmek bunu sağlarken de uluslararası güvenlik sistemleriyle bağlamaktır. Azerbaycan kendi ulusal menfaatleri ile örtüşmekte olan devletlerle daha yakın bir iş birliğinde bulunup bu devletlerle, müttefiklik yaparak bunun sonucunda ortaya çıkacak imkanlardan da yararlanmayı hedeflemektedir. Azerbaycan bölgesinde sıkı bulunan anlaşmazlıkların ve gerginliklerin giderilmesinde çözüm odaklı yaklaşım sergilemektedir. İş birliği içerisinde olduğu devletlerle ekonomik, politik ve kültürel ilişkiler kurmaktadır (Dış Politika, 2022).

Azerbaycan dış politikasındaki öncelikler açısından şüphesiz en önemli hususlardan biri Dağlık Karabağ bölgesindeki Ermenistan işgali, taciz ve saldırıları etkili bir unsurdur (Ozertem, H.S. 2009). Yakın bir zamanda Ermenistan işgali altında bulunan toprakları İkinci Karabağ savaşı ile işgalden kurtarmayı başarmış bunu sağlarken bu zamana kadar kullandığı yumuşak güçten ziyade sert güç kullanmıştır.

Azerbaycan'ın dış politikasının önceliklerinden bir diğeri; Avrupa ve Avrupa-Atlantik yapısına uyum; toplumlararası güvenliğe katkıda bulunmak, uluslararası örgütler ile iş birliğinde bulunmakla birlikte enerji ve göç politikalarıdır (Azerbaijan National Security Concept, 2007).

1.3. AZERBAJCAN – TÜRKİYE İLİŞKİLERİ

Türkiye, 30 Ağustos 1991 tarihinde bağımsızlığını ilan etmiş olan Azerbaycan Cumhuriyeti’ni 9 Kasım 1991’de tanımış olan ilk ülkedir. Diplomatik ilişkiler 14 Ocak 1992’de kurulmuş ve Bakü’de Başkonsolosluk olarak görev yapmakta olan Türk temsilciliği Büyükelçilik statüsüne çıkarılmıştır. Azerbaycan’da bununla birlikte Nahçıvan ve Gence Başkonsoloslukları da faaliyette bulunmaktadır. Azerbaycan’ın ise Ankara’daki Büyükelçiliğinin yansira İstanbul ve Kars’ta da Başkonsoloslukları vardır.

Türkiye’nin Azerbaycan ile olan münasebetleri çok boyutlu ve stratejik seviyededir. Yoğun biçimde devam etmekte olan müşterek üst seviye ziyaretler, ilişkilerin arka planında yer alan en mühim itici kuvvettir. Göreve geldikten sonra veya sembolik öneme sahip gelişmelerden sonra, her iki ülkenin devlet liderlerinin veya devlet yetkililerinin öncelikli olarak diğer ülkeyi ziyaret etmesi gelenek olmuştur.

İkili münasebetlerin daha fazla kuvvetlendirilmesi amacıyla 2010 yılında Cumhurbaşkanları seviyesinde “Yüksek Düzeyli Stratejik İş birliği Konseyi (YDSK)” mekanizması oluşturulmuştur.

Azerbaycan ile oluşturulan üçlü ve dördü mekanizmaların toplantıları, bölgesel istikrar, barış ve refaha katkıda bulunan mühim mekanizmalardır (Türkiye-Azerbaycan Siyasi İlişkileri, 2022).

Tablo 1.2: Azerbaycan ve Türkiye'nin İthalat ve İhracatı

Türkiye-Azerbaycan ekonomik ilişkileri	
Türkiye'nin Azerbaycan'a ihracat kalemleri:	Demir/çelik inşaat ve aksamı, temizlik malzemeleri, radyo/televizyon yayını için verici cihazlar vb.
Türkiye'nin Azerbaycan'dan ithalat kalemleri:	Petrol/doğalgaz, plastik ürünleri, işlenmemiş alüminyum, organik kimyasal maddeler
Azerbaycan'daki Türk yatırımları:	12 milyar dolar (2002-2020)
Türkiye'deki Azerbaycan Yatırımları:	19,5 milyar dolar (2002-2020)
Türkiye'ye gelen turist sayısı:	470.618 (2021)
İkili ticaret hacmi -2021 (milyar dolar)	
Türkiye'den Azerbaycan'a ihracat:	2,34
Azerbaycan'dan Türkiye'ye ithalat:	2,68
Hacim:	5,02
Denge:	-340 (milyon dolar)

Kaynak: Azerbaycan'ın Ekonomisi, 2022

Türkiye ile Azerbaycan arasındaki tek kara bağlantısını oluşturan Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti, Türkiye'nin Azerbaycan ile ikili ilişkileri yönünden önemli bir yere sahip olmakta ve Azerbaycan halkı ile doğrudan bağlantı noktasını oluşturmaktadır.

Türkiye Yukarı Karabağ ihtilafının Azerbaycan'ın toprak bütünlüğü ve egemenliği çerçevesinde, Azerbaycan'a askeri eğitim, insansız hava araçları, lojistik, politik ve daha birçok destek sunmaya çalışmakta ayrıca iki devlet tek millet şiarını düstur edinmektedir (Türkiye-Azerbaycan Siyasi İlişkileri, 2022)

1.4. AZERBAJCAN – TÜRKİYE TİCARİ İLİŞKİLERİ

Çalışmanın bu bölümünde Azerbaycan ve Türkiye arasındaki esas demiryolu hattı olan BTK hakkında, daha sonra önemli ekonomik önem arz eden petrol ve doğal gaz boru hatlarından bahsedilmiştir.

1.4.1. Bakü – Tiflis – Kars Demiryolu Hattı

Bazen Bakü-Ahılkelek-Tiflis-Kars demiryolu veya daha sık Bakü-Tiflis-Kars demiryolu olarak bilinen BTK veya BTAK hattı, Gürcistan, Azerbaycan ve Türkiye’yi birbirine bağlayan bölgesel bir demiryoludur. Güzergah aynı zamanda “Demir İpek Yolu” olarak da bilinir.

Demiryolu hattı Azerbaycan’ın başkenti Bakü’den Gürcistan’ın başkenti Tiflis ve Türkiye sınırına yakın Ahılkelek şehri üzerinden, Türkiye’nin Kars şehrine uzanmaktadır. Demiryolu toplam olarak 838,6 kilometre uzunluğunda olup ve 450 milyon dolara mal olmuştur. Demiryolu, Azerbaycan üzerinden 503 kilometre, Gürcistan üzerinden 259 kilometre ve Türkiye üzerinde 76 kilometre uzunluğundadır.

2007 yılında temeli atılan hattın resmi açılışı 30 Ekim 2017 tarihinde Gürcistan Başbakanı Giorgi Kvirikaşvili, Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev tarafından yapılmıştır (Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Xətti, 2022).

Şekil 1.5: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı



Kaynak: Durmuş, T. 2022

Hizmete açıldığı zamandan sonra Azerbaycan'dan taşınan yükün miktarı her yıl artmaktadır.

Tablo 1.3: Yıllara Göre Taşınan Yük Miktarı (Ton)

	2018	2019	2020	2021
1. Çeyrek	6 527	21 469	62 083	92 095
2. Çeyrek	21 281	16 321	95 472	145 501
3. Çeyrek	22 776	23 237	32 441	137 189
4. Çeyrek	16 809	49 147	34 948	
Toplam	67 393	110 174	224 944	

Kaynak: Bakı-Tbilisi-Qars, 2022.

1.4.2. Bakü - Tiflis - Ceyhan Petrol Boru Hattı

Hazar Denizi'ndeki Azeri-Çırac-Güneşli petrol sahasından Akdeniz'e uzanan Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol (BTC) boru hattı 1.768 kilometre (1.099 mil) uzunluğundadır. Azerbaycan'ın başkenti Bakü'den Gürcistan'ın başkenti Tiflis'e ve ardından Türkiye'nin Akdeniz'deki limanlarından biri olan Ceyhan'a kadar uzanmaktadır.

1 Ağustos 2002’de Londra’da kurulan Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı Şirketi (BTC Co.), aynı yılın 18 Eylül tarihinde bir törenle boru hattının inşaatına başladığını duyurdu. Nisan 2003 tarihinde başlayan inşaat 2005 yılında tamamlandı. Yunanistan’ın Consolidated Contractors International şirketi Azerbaycan’dan geçen bölümü, İngiltere’nin Petrofac International ve Fransız Spie Capag şirketleri Gürcistan’dan geçen bölümünü, Türkiye’den geçen bölümü ise BOTAŞ Petrol Boru Hattı A.Ş. tarafından inşa edilmiştir. Mühendislik, inşaat ve tedariki sağlayan ana şirketlerden biri de Amerikan Bechtel şirketi idi (Baku–Tbilisi–Ceyhan Pipeline, 2022).

Şekil 1.6: Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı



Kaynak: Bakı-Tbilisi-Ceyhan Neft Kəməri, 2022.

2021’in eylül ayının sonuna kadar 1.768 kilometre uzunluğu olan BTC boru hattı 495 milyon tondan (3,71 milyar varil) fazla petrol taşınmıştır. Bu petrol Türkiye’de, Ceyhan limanında 4.863 tankere yüklenmiş ve uluslararası pazarlara sevk edilmiştir (2021-ci İlin Üçüncü Rübünün Yekunları, 2022).

1.4.3. Bakü – Tiflis – Erzurum Boru Hattı

Genellikle Bakü-Tiflis-Erzurum boru hattı (BTE boru hattı) olarak bilinen, Şah Deniz boru hattı veya Güney Kafkasya boru hattı olarak adlandırılan bu doğal gaz boru hattı, Türkiye'yi Hazar'ın Azerbaycan kesimindeki Şah Deniz gaz sahasına bağlayan bir doğal gaz boru hattıdır ve Bakü, Tiflis ve Ceyhan'ı birbirine bağlayan boru hattına paralel inşa edilmiştir.

Toplam uzunluğu 804 kilometre olan hattın 443 kilometresi Azerbaycan üzerinde, 248 kilometresi Gürcistan üzerinde ve 113 kilometresi ise Türkiye üzerindedir (Bakü-Tiflis-Erzurum Doğalgaz Hattı, 2022).

1.4.4. TANAP ve TAP Boru Hatları

Türkiye'de bulunan en uzun doğal gaz boru hatlarından biri de Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattıdır. Avrupa'ya doğru uzanan bu hat Trans Adriyatik boru hattını ve Bakü-Tiflis-Erzurum boru hatlarını birbirine bağlamakta ve Güney Gaz Koridorunun önemli hissesi olan bu hat Azerbaycan'ın Şah Deniz gaz yatağından çıkan gazı Avrupa pazarlarına iletmektedir. Azerbaycan ve Türkiye için çok büyük stratejik öneme sahip boru hattıdır. Türkiye'den geçerek Avrupa'ya ihraç edilen ilk Azerbaycan gazının geçtiği boru hattıdır ve bu durum da Türkiye'nin enerji sektöründe bölgesel, merkezi konum olmasını sağlamaktadır. 2015 yılının mart ayında inşaatına başlanılan bu hat 1841 km uzunluğunda olup, 2018 yılında inşaatı tamamlanmış ve haziran ayında hizmete açılmıştır (Trans-Anatolian Gas Pipeline, 2022).

Şekil 1.7: TANAP ve TAP Boru Hatları



Kaynak: The Southern Gas Corridor, 2022

TANAP ve TAP boru hatları Kasım 2018 tarihinde, Türkiye-Yunanistan sınırı yakınlarında birleştirilmiştir. Şah Deniz-2 yatağında çıkarılan doğal gazın, bu iki borunun birleştirilmesiyle birlikte Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye, Yunanistan ve Arnavutluk üzerinden ve Adriyatik denizinden geçerek İtalya'ya ulaşması sağlanmıştır (Trans-Anatolian Gas Pipeline, 2022).

İKİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK MERKEZLER VE KORİDORLAR

2.1. DÜNYADA LOJİSTİK KORİDORLAR

Çalışmanın bu bölümünde Avrupa’da, Asya’da, Amerika’da bulunan esas lojistik ulaşım ağları ve koridorları incelenmiştir.

2.1.1. Trans Avrupa Ulaşım Ağı

Trans – Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T/Ulaştırma Altyapısı) programı, AB’nin ulaşım ağının büyümesinde aktif olarak yer alan başlıca girişimdir. AB tek pazarının yaratılmasıyla birlikte, 1980’lerin sonlarındaki dünya çapındaki trendlerden doğan TEN kavramı ortaya çıkmıştır. AB tek pazarının uygulanmasını sağlamak için AB’deki karar vericiler tarafından iletişim, enerji ve ulaşım zorluklarını içeren geniş bir çerçeve geliştirilmiştir. Bu şekilde ekonomik büyümeyi ve istihdamı teşvik etmeyi hedeflenmiştir (Akkaymak, 2009).

2020 yılına kadar Trans-Avrupa Ulaşım Ağı’nı da 366 havaalanı, 294 liman, 11.250 km iç su yolu ve 89.500 km karayolu yapılması planlanmıştır. Projenin toplamda

600 milyar avroya mal olacağı ve 2030'da tamamlanması beklenmektedir. Finansman eksikliği, zayıf koordinasyon, zayıf proje planlaması ve hazırlık durumu ve ülkeler genelindeki farklı hukuk sistemleri, beklentilerin uzun vadede yerine getirilmesine sebep olmaktadır (Keser, 2011).

Şekil 2.1: Trans Avrupa Ulaşım Ağı (TEN-T)



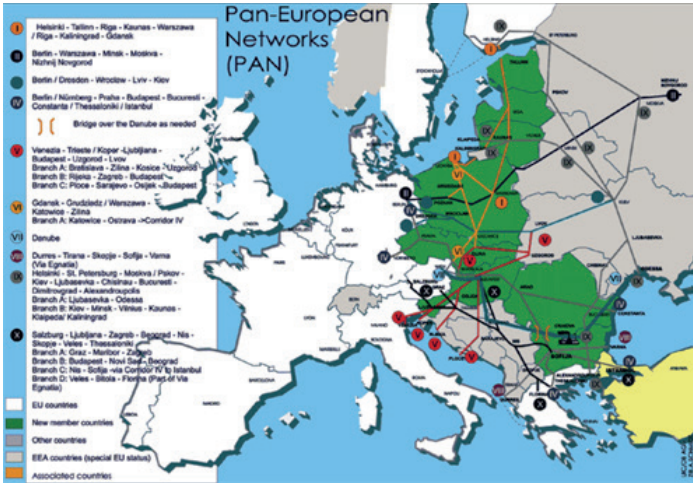
Kaynak: TEN-T - Connecting Europe, 2022.

2.1.2. Pan Avrupa Ulaştırma Koridorları

Bu koridorların yapılması fikri 1990'lı yıllara dayanmaktadır. Bundan öncesinde 1980'li yıllarda birçok politik ve coğrafi değişiklikler olmuştur. Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla Avrupa, Güney Kafkas ve Orta Asya'da yeni devletlerin meydana gelmesi ve Makedonya, Sırbistan, Slovenya, Hırvatistan ve Bosna – Hersek'in

bağımsızlığını kazanması bu değişikliklere örnek olarak verilebilir. Bu değişikliklerin bir sonucu olarak, tüm Avrupa'da ulaştırma politikası için tek bir temel sağlamak amacıyla 1990 yılında “Avrupa için Ulaştırma Vizyonu” önerilmiş ve 1991 yılında I. Pan – Avrupa Ulaştırma Konferansı'nda “Prag Deklarasyonu” yayınlanmıştır. “Avrupa Taşıma Bakanları Konferansı”, “Avrupa Topluluğu Bakanlar Konseyi Başkanlığı”, “Avrupa Sivil Havacılık Konferansı” ve “BM Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun birlikte çalışmasıyla bu konferans gerçekleşmiştir. Prag Deklarasyonunda, AB ulaştırma stratejilerini tüm ulaştırma modları açısından ele alınmaktadır. Pan-Avrupa Ulaştırma Politikaları 14-16 Mart 1994 tarihleri arasında Girit'te gerçekleştirilen ikinci konferansta ve 23-25 Haziran 1997 tarihleri arasında Helsinki'de gerçekleşen üçüncü konferansta belirlenmiştir. Bu planlarda bölgesel ilkeler ve AB'ye aday ülkelerle olan bağlar, ulaşım açısından ele alınmış, birlik üyeleri arasında uyumun sağlanması, gelecekteki taleplere yönelik projeler, ulaşım türlerinde güvenlik ve en önemlisi on öncelikli koridorun belirlenmesi sağlanmıştır. Orta Asya'dan geçecek şekilde Avrupa'dan Doğu Asya'ya ulaşımı sağlamak amacıyla Avrupa – Asya Kara Köprüsü (Euro – Asian Land Bridge) isimli bir proje de yapılmıştır. Bu projeye birlikte Pan – Avrupa ve Trans – Asya koridorlarının birbirine birleştirilmesi hedeflenmiştir (Keser, 2011).

Şekil 2.2: Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları



Kaynak: Pomykala, 2022.

2.1.3. TRACECA

Orta Asya ve Güney Kafkasya ülkelerinin oluşturduğu Avrupa – Kafkasya – Asya Ulaştırma Koridoru AB'nin mali ve teknik desteğiyle oluşturulmuş, Orta Asya, Kafkaslar ve Avrupa'yı birbirine bağlayan bu ulaşım koridoru, katılımcı ülkeler arasında iş birliğini ve ticareti artırmayı ve onları küresel ekonomiye entegre etmeyi amaçlayan bir projedir. Romanya, Türkiye, Bulgaristan, Moldova ve Ukrayna'nın ve umumen 12 ülkenin katılımıyla Bakü'de düzenlenen Tarihi İpek Yolu'nun Restorasyonu Konferansı'nda TRACECA kapsamında uluslararası ticaretin gelişmesine yardımcı olmak amacıyla, ulaşımın geliştirilmesini amaçlayan "Çok Taraflı Anlaşma" (MLA, Multilateral Agreement) belgesi imzalanmıştır. Koridor hem küresel hem de bölgesel ulaşım sistemlerindeki büyük aksaklıkları ele almaktadır. TRACECA'nın multimodal taşımacılık modeli demiryolu, deniz, kara ve hava taşımacılığı gibi tüm taşımacılık türlerini

kapsamaktadır. Bölgede ticareti ve ulaşımı geliştirmeyi ve Orta Asya ve Kafkas ülkelerinin bu ulaşım koridoru ile Avrupa ve uluslararası pazarlara erişim imkanlarını artırmayı amaçlamaktadır. TRACECA, Rusya'dan geçen rotaya alternatif olarak Avrupa ve Asya arasındaki en hızlı ve en ekonomik ulaşım koridoru olarak geliştirilmiştir. Bu proje, Avrupa genelinde mevcut koridorları destekleyen ekstra bir ulaşım rotası sağlamak üzere tasarlanmıştır. AB'nin dünya çapındaki stratejik planına uygun olan TRACECA girişimi ile Kafkasya, Orta Koridor ve Doğu Avrupa ülkelerinin ekonomik, kültürel ve sosyal entegrasyonunu sağlamayı amaçlamaktadır (Akkaymak, 2009).

Şekil 2.3: TRACECA



Kaynak: Feodorov, 2022.

2.1.4. Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru

Uluslararası Kuzey – Güney Ulaştırma Koridoru, Tahran'ın Rusya ve Azerbaycan'ı diğer ülkelerle ticari ilişkiler kurmayı planladığı, İran limanları ve demiryolları

aracılığıyla Hindistan'ın Mumbai kentinden Finlandiya'ya mal taşımayı kolaylaştırmak için oluşturulan önemli bir geçiş yoludur. Bu bağlantılar sayesinde Rusya hem Basra Körfezi'ne hem de Hindistan'a demiryolu erişimine sahip olacaktır. Hindistan, İran, Afganistan, Ermenistan, Azerbaycan, Rusya, Orta Asya ve Avrupa arasında mal taşımak için INSTC'nin 7.200 kilometrelik çok modlu bir gemi, demiryolu ve karayolu ağı olması öngörülmüştür. Ülkelere göre koridorun Mumbai, Moskova, Tahran, Bakü, Bandar Abbas ve Astrakhan gibi önemli şehirler arasındaki ticari bağlantıları geliştirmesi beklenmektedir. Orta ve Güney Asya'da daha fazla Rus etkisinin temeli olarak da hizmet edebilecek bu transit sistem sayesinde bu ülkelerin tümü Süveyş Kanalı'nı kullanmadan Avrupa'ya ulaşım sağlayabileceklerdir. İran üzerinden geçen koridor, Basra Körfezi ve Hint Okyanusu'nu Avrupa ve Rusya'ya bağlayan en hızlı multimodal ulaşım rotasıdır. Koridor, İran üzerinden Hindistan'dan Rusya ve Avrupa'ya mal nakliyesinin maliyetini düşürmeye yardımcı olacaktır. Kısmen coğrafi konumu ve kısmen de Çabahar limanı nedeniyle INSTC'nin önemli bir katılımcısı olan İran, Hindistan ve Afganistan ile olumlu bağlantıları nedeniyle koridordan potansiyel olarak kazanç sağlayabilecektir. Hindistan'ın Afganistan ve Orta Asya'ya en pratik giriş noktası Çabahar'dır. Hindistan, Çabahar ve INSTC'nin yardımıyla şu anda 11,9 milyar ABD doları değerinde olan Orta Asya ile ticaretini geliştirebilir. Ek olarak, INSTC, Hindistan'ın Orta Asya'daki ülkelerden mineraller, metaller, petrol ve gaz ithal etmesini kolaylaştıracaktır (Uluslararası Kuzey-Güney Taşımacılık Koridoru, 2022).

Şekil 2.4: Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (İNSTC)



International North-South Transport Corridor (INSTC)

Kaynak: AzeMedia, 2022.

2.1.5. Pan Amerikan Otoyolu

Pan Amerikan Otoyolu, Amerika kıtası boyunca kuzeyden güneye uzanan 48.000 kilometrelik bir ulaşım rotasıdır. Rota, Alaska'dan Güney Amerika'nın güneydeki ülkeler olan Şili ve Arjantin'in en güneyine kadar uzanmaktadır. Kanada ve ABD'de bu koridor için belirlenmiş bir rota bulunmamakta olup, bunun yerine birkaç rota kullanılmaktadır. Dolayısıyla koridor daha çok ABD-Meksika sınırından başladığı söylenebilir (The Pan American Highway: The Longest Road in The World, 2022).

Şekil 2.5: Pan-Amerikan Otoyolu



Kaynak: The Pan American Highway:
The Longest Road in The World, 2022

2.1.6. CANAMEX

NAFTA anlaşması ve özellikle ABD'nin önemli miktardaki uluslararası ticareti, Kuzey Amerika kıtasının lojistik açısından önemini artırmaktadır. CANAMEX, 1995 yılında Kanada, Amerika Birleşik Devletleri ve Meksika tarafından insanların, malların, hizmetlerin ve bilgilerin hızlı ve engelsiz hareketini sağlamak için kurulmuş bir ulaşım koridorudur. NAFTA'nın hedeflerine ulaşması açısından bu koridor çok önemlidir. Batı Meksika, Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada'yı birbirine bağlayan koridor, ABD'nin Alaska eyaletinde sonlanmaktadır. Şekil 2.6,

iki NAFTA üyesi olan ABD ve Meksika arasındaki karayolu taşımacılığında kullanılan güzergahları göstermektedir (TR 83 Bölgesi Lojistik Master Planı, 2022).

Şekil 2.6: CANAMEX

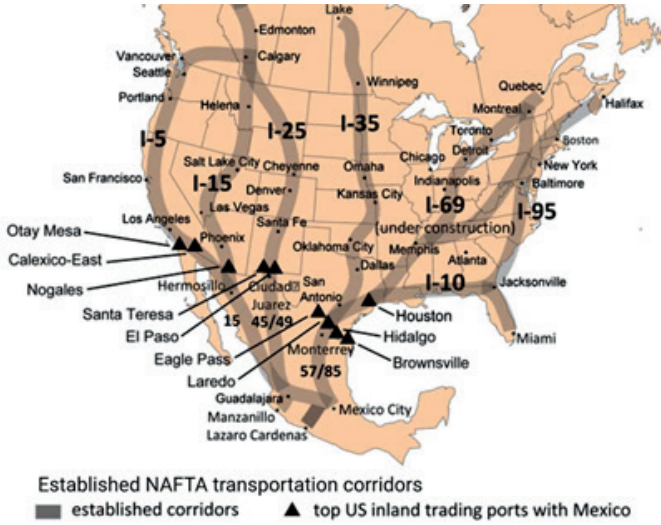


Kaynak: Murphy, 2022

2.1.7. NAFTA Taşıma Koridorları

NAFTA anlaşmasının imzalanmasıyla birlikte Kanada, Amerika Birleşik Devletleri ve Meksika, ticareti ilerletmek, sınır geçiş prosedürlerini kolaylaştırmak ve altyapı inşa etmek için çok modlu ulaşım koridorları oluşturmayı kabul etmişlerdir. Yollar, köprüler, boru hatları, tren istasyonları, havaalanları ve limanlar bu koridorların altyapısını oluşturmaktadır. Kuzey Amerika kıtasındaki koridorlar, Pasifik, Orta Batı, Orta Doğu ve Atlantik koridorları olmak üzere dörde ayrılmıştır (Maestro Danışmanlık ve Yıldıztekin, 2009).

Şekil 2.7: NAFTA Taşıma Koridorları



Kaynak: Spotlight on: Puebla Manufacturing, 2022

2.2. DÜNYADAKİ LOJİSTİK MERKEZLER

Ulaşım bağlantıları açısından lojistik köyler, maliyet ve zaman bakımından rekabet avantajı sunan merkezlerdir. Bir başka deyişle, paketleme, depolama, bakım, onarım, elleçleme, boşaltma, nakliye, tartım, bölme ve gümrükleme gibi görevlerin yerine getirilmesi için gereken her şeyle donatılmış lojistik ve nakliye için belirlenmiş alanlardır. Europlatforms tarafından tanımlandığı şekliyle lojistik köyler, çok sayıda ticari işletmecinin ve paydaşın aktif olduğu belirli yerlerdir. Deniz, hava, demiryolu ve karayolunun birleştiği yerde bulunurlar ve burada malların nakliyesini ve dağıtımını içeren bölgesel ve küresel lojistik operasyonlar yürütülür. Lojistik köylerin bir başka tanımı da, hem hizmet veren hem de müşteri için ortak bir zemin oluşturmanın yanı sıra bankacılık, diğer kamu hizmetleri ve gümrükleme sunan tesislerdir. Bu bölgeler, işlevsel iletişim

ağlarının yanı sıra yerel, bölgesel, ulusal ve/veya uluslararası düzeyde sağlam, çok yollu bir ulaşım altyapısına sahip olmalıdır (Elgün ve Algalal, 2021).

2.2.1. Almanya'daki Lojistik Merkezler

Almanya, en fazla lojistik köye sahip Avrupa Birliği üyesidir. Almanya'da, çoğunluğu 200 hektardan fazla alana yayılan 33 lojistik merkez bulunmaktadır. Bu lojistik merkezlerde 1200 firma ve 40000'den fazla kişi çalışmaktadır. Avantajlı coğrafi konumu nedeniyle lojistik sektöründe gelişmiş bir ülkedir. Doğu Avrupa ülkelerinin Avrupa Birliği'ne katılmasıyla birlikte Almanya, küresel ticarete daha önemli bir rol üstlenmiş ve dolayısıyla Avrupa'nın merkezi haline gelmiştir. Özellikle doğu ve batı arasındaki ürün trafiği açısından cazibesini artırarak Avrupa'nın önemli lojistik merkezlerinden biri haline gelmiştir. Almanya'da bulunan en büyük lojistik merkezlerden biri Hamburg lojistik merkezidir ve toplam 1,1 milyon metrekare alanı kaplamaktadır. Bu lojistik merkezde kargoların yüklenmesi, boşaltılması, depolanması, paketlenmesi ve montajlanması işlemleri yapılırken, lojistik merkezin kara, demir, deniz ve havayolu bağlantılarına sahip olması onu Almanya'nın önemli lojistik köyü haline getirmektedir. Almanya'da bulunan diğer lojistik merkezlerden biri de Nürnberg'dedir. Bu lojistik merkez 3,4 milyon metrekare alana sahip olup, 260 şirkete lojistik hizmetlerini sunmaktadır (Can, A.M. 2012). Diğer lojistik merkezlerden biri de Duisburg lojistik merkezidir ve bu merkez 130 bin metrekare alanda 200 bin yükleme ünitesini barındırmaktadır. Demiryolu – demiryolu, demiryolu – karayolu taşımaları, boş ve dolu konteynerlerin depolanması, intermodal operatörler için acente hizmetleri, tehlikeli madde (veya eşya) kontrolü ve bilgi işlem bağlantısı sunduğu hizmetlerden sadece

birkaçıdır. Bilgi işlem bağlantısı, merkeze giriş ve çıkışları, konteyner lokasyonunu, belgelendirme gibi hizmetleri veren bir programdır (Görgülü, 2012).

Şekil 2.8: Nürnberg Lojistik Merkezi



Kaynak: GVZ Nürnberg, 2022.

2.2.2. Fransa'daki Lojistik Merkezler

Fransa, önemli demiryolu ve karayolu ağları nedeniyle ve çok sayıda hava alanı ve limanı ile Avrupa'da önemli bir lojistik merkez haline gelmiştir. Bilgilerin güvenilir ve hızlı bir şekilde gönderildiği son teknolojilere uygun bir telekomünikasyon ağına sahiptir. Fransa'nın 23 lojistik merkezinden en önemlisi Rungis lojistik merkezidir (Aydın ve Ögüt, 2008). RN 7 otoyolunun kavşağında ve Paris – Orly hava alanından beş dakika uzaklıkta elverişli bir konuma sahiptir. Avrupa'da bulunan en büyük tarımsal gıda pazarı Marched İnteret at Rungis'in yakınındadır. Diğer önemli lojistik merkezlerden biri olan Toulouse lojistik merkezi 5 ana otoyolun kesiştiği konumda bulunmaktadır (Görgülü, 2012).

Şekil 2.9: Rungis Lojistik Merkezi



Kaynak: Marche International de Rungis, 2022.

2.2.3. İtalya'daki Lojistik Merkezler

İtalya'da, Milano çevresindeki bölgeler genellikle lojistik merkezlerin çoğunluğunun konumlandığı yerlerdir. Bologna lojistik merkezi İtalya'da bulunan lojistik merkezlerin en gelişmişidir. 20 milyon metrekare alanı kaplayan bu lojistik merkez konteyner terminali ve intermodal terminali bulunmakta olup, 2,5 milyon metrekare alana genişleme kapasitesi vardır. Quadrante Europe lojistik merkezi 2,5 milyon metrekare alana sahipken, bünyesinde 110 uluslararası şirket ve 10 bin çalışanı bulunmakta ve 4,2 milyon metrekare alana genişleyebilecek kapasiteye sahiptir. Demiryolundan 6 000 000 tondan fazla ve kara yolundan ise 20 000 000 tondan fazla yük bu lojistik merkez üzerinden geçmektedir. Gelecekte su

kanalı vasıtasıyla Milano – Cremona – Mantova – Legnago ile bağlantı kurulması planlanmaktadır. Bir diğer lojistik merkez Parma’da bulunmaktadır. Parma lojistik merkezi 2,5 milyon metrekare alanı kaplamaktadır ve bünyesinde 80 tane uluslararası şirket ile hizmet vermektedir (Can, 2012). İtalya’nın kuzeyinde, Verona’da bulunan lojistik merkez ise 2,5 milyon metrekare alana sahip olup başlıca demiryolu ve karayolunun kesişmesinde konumlanmıştır (Görgülü, 2012).

Şekil 2.10: Bologna Lojistik Merkezi



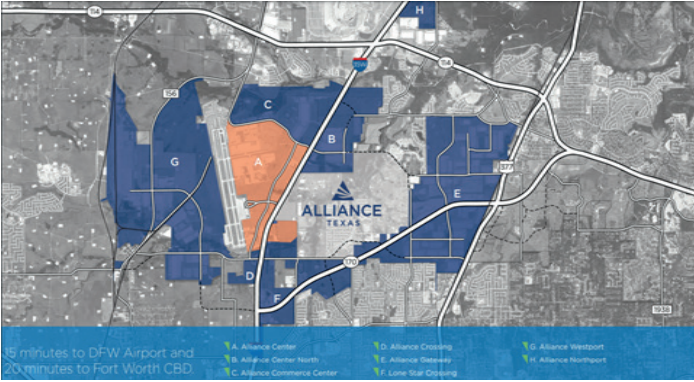
Kaynak: Aulicino, 2007.

2.2.4. Amerika Birleşik Devletleri’ndeki Lojistik Merkezler

Alliance Texas lojistik merkezi, Amerika’daki en büyük ve en eskilerden biridir. Beş şehre (Fort Worth, Haslet, Roanoke, Westlake ve Argyle) yayılan bu merkez, 105 kilometrekarelik bir yüzölçümüne sahip ve Manhattan’ın neredeyse iki katı büyüklüğündedir. 1990-2017 yılları arasında toplam 8,9 milyar dolar kamu ve özel yatırımın yapıldığı lojistik merkez, 2017 yılında ekonomiye 4,73 milyar dolar katkı sağlamıştır. Özel sektör, %92 ile yatırımın

büyük bir kısmını oluşturmaktadır. 488'den fazla işletmenin hizmet verdiği devasa lojistik merkezde yaklaşık 49.000 istihdam sağlanmaktadır. Alliance Texas lojistik merkezi, hem Fortune 500 hem de Forbes listelerinde yer alan 63 işletmeye ev sahipliği yapmaktadır. Hastaneler, oteller, alışveriş merkezleri, eğlence mekanları ve ofis binaları gibi farklı hizmetlerin sunulduğu yerler de bulunmaktadır. Bu lojistik merkez BNSF ve Union Pacific demiryolu hatlarına, Forth Worth Alliance Havalimanı'na bağlantıya sahip olarak ülkenin en büyük iç limanlarından biri haline gelmiştir (Şirin, 2019).

Şekil 2.11: Alliance Lojistik Merkezi



Kaynak: Alliance Westport, 2022.

2.3. TÜRKİYE'DEKİ LOJİSTİK MERKEZLER

TCDD tarafından Türkiye'nin lojistik gücünü artırmak ve bulunduğu bölgede lojistik merkez haline getirmek için ülkenin birçok noktasında toplamda 25 lojistik merkezin yapılması planlanmıştır. Planlanan projeler tamamlandığında ve lojistik merkezler çalıştığında Türkiye'nin lojistiğine toplam 15.000.000 m² ek alan ve 71.600.000 ton taşıma kapasitesi hizmete sunulacaktır. Büyük – küçük açık alanlar, depolama alanları, konteyner

depolama ve elleçleme alanlarının tamamı gerekli tesislerde bölgesel taleplere göre planlanmaktadır (Elgün ve Algalal, 2021).

Şekil 2.12: Türkiye Lojistik Köyler Durum Haritası



Kaynak: Lojistik Merkezler, 2022

2.3.1. Gelemen Lojistik Merkezi

Gelemen (Samsun) Lojistik Merkezi önemli ve stratejik konumu nedeniyle Karadeniz hattında Rusya, Kırım, Gürcistan, Azerbaycan ve Kazakistan gibi ülkelere taşımacılık, depolama ve dağıtım hizmetleri sunmaktadır. Türkiye'nin ilk lojistik merkezidir ve 6 Temmuz 2007'de merkezin ilk bölümü resmi olarak açılmıştır. Son dönemlerde 680.000 m² büyüklüğe ulaşmıştır ve yılda 3-4 milyon ton taşıma kapasitesi ile Karadeniz bölgesinin ulaşım, dağıtım ve depolama sistemlerinde aktif olarak yer almaktadır. Demir, hurda, bakır, klinker, konteyner, çimento, odun kömürü, kereste, buğday, gıda maddeleri, un, gübre gibi çeşitli mallar bu lojistik köy üzerinden taşınmakta ve dağıtımı yapılmaktadır. Lojistik merkeze yatırımlar devam etmektedir (Karadeniz ve Akpınar, 2011).

Şekil 2.13: Samsun Lojistik Merkezi



Kaynak: SLC Türkiye, 2022.

2.3.2. Gökköy Lojistik Merkezi

Gökköy (Balıkesir) Lojistik Merkezi 2007 yılında Balıkesir Belediyesi ile TCDD arasındaki anlaşma sonucunda, demiryolu ulaşım ağını tamamen şehir içinden Gökköy arazisine taşımıştır. Tekirdağ-Bandırma tren-feribot projesi ile birlikte geliştirilen Bakü – Tiflis – Kars demiryolu hattı sayesinde Gökköy lojistik merkezi bölgenin başlıca ekonomik ve istihdam merkezlerinden biri olacaktır. Orta Asya ve Avrupa ülkelerine bu merkezden yükler taşınabilecektir. Lojistik merkezden genel olarak otomobil, gıda ürünleri, kömür, demir gibi farklı ürünler taşınmaktadır. Gökköy lojistik merkezi toplamda 211.000 m² alana sahipken, yılda 1.000.000 ton taşıma kapasitesi vardır (Şirin, 2019).

Şekil 2.14: Balıkesir Lojistik Merkezi

Kaynak: Balıkesir Lojistik Merkezi Hizmete Girdi, 2022.

2.3.3. Ispartakule Lojistik Merkezi

Halkalı/Ispartakule (İstanbul) Lojistik Merkezi Ambarlı limanından 10 kilometre, Atatürk Havalimanı'ndan 19 kilometre uzaklıkta olan ve 2.000.000 m² büyüklüğe sahip olan lojistik merkez 2013 yılında faaliyete geçmiştir. ROLA'nın sağladığı ulaşım altyapısı sayesinde karayolu taşıma araçları raylı vagonlarla taşınabilmektedir. 181.000 m² alana sahip lojistik merkezde, 2013 – 2017 yıllarında 1.3 milyon ton yük taşınmıştır. Tekstil ürünleri, oto yedek parçaları, gıda maddeleri, borular, konteynerler ve b. ürünler lojistik merkezden taşınmıştır (Şirin, 2019).

Şekil 2.15: İstanbul Lojistik Merkezi



Kaynak: Türkiye'nin Lojistik Merkezleri, 2022.

2.3.4. Hasanbey Lojistik Merkezi

Hasanbey (Eskişehir) Lojistik Merkezi Eskişehir ve diğer bölgelerde büyük etkisi olan bu lojistik merkez, toplam 540.000 m² alanda inşa edilmiştir. 19 Mart 2014 tarihinde fiili faaliyetlerine başlamış olup, merkezden yıllık ortalama 1,4 milyon ton yük taşımacılığı yapılmıştır. İlk aşamada faaliyetine 500 çalışan ile başlamıştır. Lojistik merkezden demir, inşaat malzemeleri, kömür ve konteyner gibi yükler taşınmaktadır (Şirin, 2019).

Şekil 2.16: Eskişehir Lojistik Merkezi



Kaynak: Uysal, 2022

2.3.5. Köseköy Lojistik Merkezi

Köseköy (İzmit) Lojistik Merkezi 765.000 m² alanda inşa edilmiş bu lojistik merkez 2010 yılında faaliyete başlamıştır. Lojistik merkezin ilk hedefi yıllık 1,5 milyon ton yük taşımacılığının yapılmasıdır. Tesisten genellikle demir, selüloz, borasit, odun, alçı taşı ve b. ürünler taşınmaktadır (Karadeniz ve Akpınar, 2011).

Şekil 2.17: İzmit Lojistik Merkezi



Kaynak: Şirin, 2019.

2.4. AZERBAJCAN'DAKİ LOJİSTİK MERKEZLER

Çalışmanın bu bölümünde Azerbaycan'da bulunan iki esas lojistik merkez incelenmiştir.

2.4.1. Abşeron Lojistik Merkezi

Abşeron Lojistik Merkezi 65.000 m² alanda inşa edilmiş Azerbaycan'ın ilk özel lojistik merkezidir. Lojistik merkez uluslararası özelliklere ve uluslararası sertifikasyona sahiptir. Hizmete Ağustos 2018 tarihinde açılmıştır. Başkent Bakü yakınlarında Lökbatan kasabasında yerleşmektedir. Karayolu bağlantıları ile doğrudan ana karayolları güzergahlarına ulaşmakla varış noktasına hızlı bir şekilde

ulaşımı sağlamaktadır. Güçlü ve güvenli altyapı, hızlı ve sürekli lojistik destekle çağın gereksinimlerine uygun olarak hizmet vermektedir (Absheron Logistics Center, 2022).

Şekil 2.18: Abşeron Lojistik Merkezi



Kaynak: Absheron Logistics Center, 2022.

2.4.2. Bakü Limanı

Bakü Limanı Elet'te (Bakü'nün 70 km güneyinde bir yerleşim), Doğu-Batı ve Kuzey-Güney olmak üzere iki ana ulaşım koridorunun kesiştiği noktada yer almaktadır. Aynı zamanda, Azerbaycan'ın ana demiryolu ve karayolu ağlarının kesiştiği noktada bulunmakta ve bölgesel ve uluslararası tedarik zincirlerinde önemli bir rol oynamaktadır. Bakü Limanı, önemli bir intermodal dağıtım merkezi olarak faaliyet göstermenin yanı sıra, liman işletmeciliği, gümrük ve geçici depolama tesisleri, çeşitli taşımacılık ve taşımacılık dışı sektörlerle ilgili projeleri içeren kapsamlı bir geliştirme modeli kullanmaktadır (Limanın İnkişafı, 2022).

Şekil 2.19: Bakü Limanı

Kaynak: Şəkillər, 2022

2.5. ZENGEZUR KORİDORU

Azərbaycan Ordusu'nun Ermeni tacizləri neticesində 27.09.2020 tarixində Ermənistan'ın işğal etdiyi arazilərini geri almaq amacıyla başlatmış olduğu savaşı 1 ay 14 gün sonra kesin zaferini ilan edərək sonuqlandırmışdır. Yaşanan bu kırk dörd günlük savaşın ardından Azərbaycan, Ermənistan və Rusya arasında imzalanmış olan üçlü bildirinə uygulanamaya başlamasıyla birlikdə bölgə, yeni ulaşım hatları sayəsində artıq savaş ortamından çıkmış və iqtisadi bir canlanma və yaşamın meydana gelebileceği bir aşamaya girmişdir. Yeni imzalanmış olan bu bildiriye göre, Karabağ sorunu sebebiyle ortalama 30 senedir kapalı kalmış olan bütün ticari və ulaşım hatları tekrardan açılacağı yönünde karar alınmıştır (Muğlu, 2022).

Şekil 2.20: Zengezur Koridoru



Kaynak: Azerbaycan, Nahçıvan ve Türkiye'yi Birbirine Bağlayacak
Proje: Zengezur Koridoru, 2022.

Bu aşamada, “Zengezur Koridoru” biçiminde belirtilmiş olan ulaşım koridoru Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev tarafından birçok defa gündeme getirilmiştir. Bu ifade Azerbaycan açısından ifade ettiği önem kadar Türkiye açısından hatta Kafkasya bölgesi açısından da çok büyük öneme sahiptir. Azerbaycan, Türkiye ve bölge devletleri için büyük önem arz eden, Ermenistan üzerinden geçmekle Azerbaycan'ın batı kısımlarıyla Nahçıvan'ı ve tümüyle Azerbaycan'ı Türkiye ile bağlayacak olan Zengezur Koridoru'ndan kara ve demiryolu hatlarının kurulması amaçlanmıştır. Zengezur Koridoru'nun açılması Azerbaycan'ı iktisadi ve jeostratejik alanlarda hayati öneme sahip kazanım sağlamasına yarayacaktır ve coğrafi konumu nedeniyle uluslararası taşımacılıkta başlıca ülke haline gelecektir (Sharifli, 2022; Shahidov, 2022).

İkinci Karabağ Savaşı ile Azerbaycan işgal edilmiş topraklarının büyük bir kısmını kurtarmış ve Türkiye ile beraber bahse konu koridor ile bölgede yeni jeopolitik çizgi oluşturmak için faaliyete geçmiş bulunmaktadır. İki ülke de yeni işbirliği önerileriyle bu yeni oluşan jeopolitik çizgiyi destekleyerek gelecek dönemlere taşıma arzusundadırlar.

Bölgedeki ulaşım ve enerji projelerinde yer alan her iki ülke de jeopolitik dengeyi kendi lehlerine değiştirdiği için bu alanda tecrübeye sahiptirler. Barışın imzalanmasından iki senelik bir zaman geçmiş olmasına karşın “Zengezur Koridoru” alanında çok ciddi bir çalışma yapılmamıştır (Muğlu, 2022).

Bölgesel iş birliğini, istikrarı, ekonomik büyümeyi ve refahı artıracak bu koridorun henüz faaliyete geçmemiş olmasının sebeplerinden biri, Ermenistan hükümetinin savaş sonrası yapılan beyan ve anlaşmalara tamamen uymamasıdır. Diğer bir faktör ise, Azerbaycan dışında hiçbir ülkenin barış, güvenlik ve refahın korunması için çok önemli olan Türkiye'nin bölgedeki gücünü kabullenememiş olmalarıdır. Bununla birlikte İran'ın da örtülü ya da açık bir engelleme durumu da bulunmaktadır. Zengezur Koridoru açılırsa Azerbaycan'ın kendi ulaşımını ve uluslararası taşımacılığın bu koridor üzerinden gerçekleşeceği anlamına gelmekte ve bu nedenden dolayı İran'ın ekonomik ve jeostratejik kayıplara maruz kalması bu koridorun açılmasına karşı politika yürütmelerine sebep olmaktadır. Bölgesel iş birliği ve ticaretin canlanması ve hayat bulması yönünden çok büyük öneme sahip bu koridorun çözüme kavuşturulması yalnız Rusya, Türkiye ve Azerbaycan'ın müşterek hareketi ile sağlanabilecektir (Muğlu, 2022).

Şekil 2.21: Zengezur Koridoru



Kaynak: Muğlu, 2022.

2.5.1. Dağlık Karabağ Sorunu ve Tarihi Arka Planı

Zengezur koridorunun Azerbaycan ve Türkiye'ye olası etkilerinin net bir biçimde anlaşılabilmesi için Dağlık Karabağ sorununu geçmişten günümüze değerlendirmekte yarar bulunmaktadır. Buradan hareketle çalışmanın bu bölümünde Dağlık Karabağ sorununun tarihsel kökleri ve özellikleri, aktif çatışma aşaması: askeri saldırı, soykırım ve işgal ve sorunun çözüm süreci: barış müzakereleri ve jeopolitik çıkarlar temelinde değerlendirilecektir.

Dağlık Karabağ Bölgesi tarihsel süreç içerisinde, “1555 Amasya Anlaşması ile Osmanlı Devleti’ne, 1735 Gence Anlaşması ile İran’a ve 1828 Türkmençay Anlaşması ile Çarlık Rusya’ya” bağlanmıştır (Söker, 2017). Azerbaycan kaynaklarına göre Rusya Dağlık Karabağ’a hâkim olduktan sonra, Kafkaslarda Hıristiyan bir tampon bölge yaratmak amacıyla Ermenileri bölgeye göç ettirme politikası izlemiştir (Gürel, 1992).

Daha öncesinde Karabağ’da azınlık durumunda olan Ermenilerin sayısı, 1828 yılından sonra izlenmiş olan Rus politikalarının etkisiyle oldukça fazla düzeyde artış yaşamıştır (Gürel, 1992). 1830’lu yıllarda Dağlık Karabağ’da

Azeri nüfus %65, Ermeni nüfus ise %35 olurken, Ermeni nüfusu önce 1880’li yıllarda %53’e, 1989’lu yıllarda ise %77 ye kadar yükselmişti (Özyılmaz, 2013). Nüfusun bu şekilde değişmesi yirminci yüzyılın başlangıçlarından sonra toprakların bölüştürülmesi gibi hususlarda gerginliğe yol açmış ve zaman içerisinde Ermeniler ve Azerbaycan Türkleri arasında etnik ve dini anlaşmazlıklar yerini çatışma ortamına bırakmıştır (Söker, 2017).

Ermeniler ise bölgeye Azerilerin kendilerinden daha sonra gelmiş olduklarını öne sürmekte ve bu bölgede çoğunluğun daima kendilerinden oluşmuş olduğunu savunmaktadırlar. Diğer taraftan Osmanlı ve Rus İmparatorlukları ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği zamanlarında asimilasyona uğradıklarını iddia ederek Ermeni kimliklerini muhafaza etmek için Dağlık Karabağ’ı kendilerine son kale olarak görmüşlerdir (Gamaghelyan, 2022). Böyle düşünce yapısı, bağımsızlıktan sonra uluslarını inşa etmek aşamasında Erivan yönetimince daha da pekiştirilmeye ve körüklenmeye çalışılmıştır (Söker, 2017).

Sonuç olarak iki ülkenin de vatandaşları diğer tarafı “sonradan göç etmiş” gibi nitelendirmektedir. Yukarıdaki ifade edilen tarihi argümanlar ile desteklenmiş olan bu karşılıklı gerilimler ve düşmanlıklar 20. asrın başından itibaren çatışma durumuna evrilmiştir (Aslanlı, 2013).

1905 yılı, bir Azeri’nin Taşnaklar tarafından öldürülmesini takip eden eylemler nedeniyle şiddetli çatışmaların yılı olarak anılmaktadır (Aslanlı, 2013). Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği tarafından işgal edilmeden önce, Azerbaycan’ın 1918 – 1920 yılları arasındaki bağımsızlık dönemlerinde de iki ulus arasındaki çatışmaların sürdüğü dönemlerden biridir (Novikova, 2012). Karabağ’daki halkın ortalama olarak %20’si bu dönemlerde yaşanan çatışmalarda yaşamını yitirmiştir (Yamskov, 2001).

Bölge Stalinin emriyle 1923'te Sovyet Azerbaycan'ına bağlanmış ve hem hukuki hem de fiili konumunu Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin sonuna kadar muhafaza etmiştir. Karabağ'da, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği Dönemi'nde de etnik gerilim sürmesine karşın büyük boyutlu çatışmalar meydana gelmemiştir (Özyılmaz, 2013).

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin zayıflaması ve parçalanması aşamasına girmesi ile iki ülke arasındaki etnik problemler yeniden gün yüzüne çıkmıştır. 80'lerin ikinci yarısından itibaren Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'ndeki politik, toplumsal, hukuki ve jeopolitik mekanizmalarda yaşanan süratli değişme, bütün hukuksal ve siyasal kıstasları ve ölçüleri tümüyle tepetakla etmiştir. Sosyalist düzenin parçalanması, Sovyet Cumhuriyetleri bölgelerinde kararsızlıkların ve düzensizliklerin meydana gelmesine ortam oluşturmuştur (Gökçe, 2011). Bu sebeple “Dağlık Karabağ Problemi” başta olmak üzere, Sovyetlerin parçalanması dönemlerinde ve parçalanmasından sonra yaşanmış çatışmalar “Post-Soviet Conflict” tabiri ile anılmaktadır (Lynch, 2002).

“Dağlık Karabağ Problemi” olarak adlandırılan sorunun son aşaması, 1988'de Karabağ'daki Ermeni siyasilerinin bağımsızlık ve Ermenistan'a bağlılık için çaba göstermeleriyle başladı (Sargsyan, 2013).

Ermenistan'a birleşmek doğrultusunda 1988 yılında atılmış olan ilk girişim başarıya ulaşamayınca Karabağ'daki Ermeni topluluğu, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin dağılmasının ardından 28 Aralık 1991 tarihinde referanduma gitmiş ve bağımsızlıklarını tek taraflı olarak bildirmişlerdir (Svensson, 2022).

Bağımsızlık ilanının ardından Dağlık Karabağ'da yaşamakta olan iki toplum arasındaki gerilim süratle artmış,

silahlı münakaşalar yaşanmış ve iki taraflı katliamlar meydana gelmiştir (Söker, 2017).

Diğer taraftan, Azerbaycan Cumhuriyeti Dağlık Karabağ'ın özerkliğini ve müstakillik kararını tanımamıştır. Peşinden Ermenistan Azerbaycan'a savaş ilan etmiş ve Karabağ bölgesini kendi topraklarına katmak için 1988 yılında savaşa başlamıştır. O yıldan 1991 yılına kadar iki toplum arasında çatışmalar yaşanmış ve bu çatışmalar 1992 yılında ülkelerarası savaşa evrilmiştir (Gürel, 1992).

Rusya'nın uzlaştırıcılığıyla 1994'te iki ülke arasında Bişkek şehrinde ateşkes imzalanmış ve savaş fiilen sona ermiştir (Sargsyan, 2013). Yaşanan bu savaşta 30.000 insan yaşamını yitirmiş ortalama 1.000.000 insan da mülteci durumuna düşmüştür. Bu savaşta Ermeniler, Dağlık Karabağ'la birlikte etraftaki yedi bölgeyi (rayon) de işgal etmişlerdir (Kafkasya'nın Açık Hesabı: Dağlık Karabağ, 2022).

1994 yılındaki ateşkesin ardından sorunun barışçıl çözümünü garanti altına almak amacıyla Rusya, Amerika Birleşik Devletleri ve Fransa'nın dahil olduğu "Minsk Grubu" kurulmuştur (Söker, 2017). AGİT'in çatısı altında kurulan Minsk Grubu, İkinci Karabağ Savaşı'na kadar devam eden çeşitli girişimlere rağmen özellikle kayda değer sonuçlara ulaşamamıştır (Özyılmaz, 2013).

Savaşın politik nedenlerine bakıldığında başlıca unsurun bu iki ülkenin Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin dağılmasının ardından başlamış olan geç uluslaşma aşamalarında, halkların bir birilerine karşı düşmanlıkla yanaşmaları olduğu söylenebilir (Asal, 2013).

Devletin ve kimliğin kurulması için gerekli görülen "öteki" arayışı, daha sonra tekrar edilen bir soruna dönüşerek iki ulus arasında düşmanlık tohumlarını ekmiştir.

Nefret üzerinden oluşan “biz” algısı düşmanca söylemlerle biçimlendirilmeye çalışılmıştır. Bu durumun hem sorunun oluşmasında hem de çıkmazın sürekli döngüsünde önemli bir rolü olmuştur. Her iki ülkede de rekabetçi seçim sisteminin ve ya plüralist siyasi sistemlerin olmaması, siyasi temsil ve ifade-basın özgürlüklerindeki kısıtlamalar başlıkları altında toplanabilecek demokratik sorunları da bir başka neden olarak değerlendirmek mümkündür (Mkrтчyan, 2007).

Bununla birlikte Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin dağılmasının peşinden Rusya'nın bölgedeki gücünü muhafaza etmek adına Kafkaslardaki gerilimlerden yararlanmak istemesi de çatışmanın politik nedenlerinden bir diğeridir. Hemen hemen her dönemde Rusya Azerbaycan ve Ermenistan'ın iç ve dış politikalarına karışmak için Karabağ problemini bir alet olarak kullanma eğiliminde olmuştur. Bununla birlikte Azerbaycan ve Ermenistan'ın stratejik konumundan dolayı işgal edilmiş Dağlık Karabağ ve etrafındaki bölgelerden vazgeçmemesi hem savaşın başlamasına hem de devamındaki politik görüşmelerdeki çıkmazlardan biri olmuştur (Söker, 2017). Geçmişte yaşanmış tüm bu tarihi olaylar sonucunda, 27 Eylül 2020 sabaha karşı başlamış ve 9 Kasım 2020 tarihinde bitmiş olan 2. Dağlık Karabağ savaşı ile Dağlık Karabağ Ermeni işgalinden kurtarılmıştır. Zengezur Koridoru'nun bu bölgede bulunması ve Azerbaycan'ın kazandığı zafer bu koridoru yeni bir ulaşım hattı olarak gündeme getirmiştir.

2.5.2. Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi

Bir Kuşak Bir Yol projesinin coğrafi sınırları tam olarak bilinmemekle birlikte, yerel, bölgelerarası, uluslararası ve hatta kıtalararası bir altyapı, ticaret ve finans projesi olduğu iddia edilebilir (Bocutoğlu, 2017). Çin 2013 yılında liman, otoyol, demiryolu, petrol boru hattı ve Çin'i dünyanın geri

kalanına bağlayacak diğer altyapı projelerinden oluşan Bir Kuşak Bir Yol projesini başlattı. Bir Kuşak-Bir Yol Projesinin iki bölümden oluşmaktadır: Birinci bölüm Bir Kuşak-Bir Yol Projesinin “Bir Kuşak” bölümü olup, karasal tabana oturan “İpek Yolu Ekonomik Kemerı”dir. Bu kemer Çin’in Orta Asya, Doğu ve Orta Avrupa’ya bağlanmasını sağlayan kısmıdır. İkinci bölüm ise “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” kısmı olup deniz tabanına oturmaktadır. Çin’in, “Güneydoğu Asya, Afrika, Orta Asya ve Avrupa’ya” bağlanmasını temin etmektedir. Bir Kuşak Bir Yol projesi altı kara ekonomik koridoru ve bir deniz yolu koridoru olmak üzere planlanmıştır (Pekcan, 2021; Altun, 2021).

Şekil 2.22: Bir Kuşak Bir Yol Güzergahları



Kaynak: Turgunov, 2022.

Kara ekonomik koridorları:

- Batı Çin’i Doğu Rusya’ya bağlayacak olan Yeni Avrasya Kara Köprüsü
- Kuzey Çin’i Moğolistan’dan geçmekle Doğu Rusya’ya bağlayacak Çin – Moğol – Rusya Koridoru
- Batı Çin’i Batı Asya’dan geçmekle Türkiye’ye bağlayacak Çin – Orta Asya – Batı Asya Koridoru

- Güney Çin'i Hindiden geçmekle Singapur'a bağlayacak olan Çin – Hindistan Yarımadası Koridoru
- Çin'i Pakistan'a ve Pakistan'dan geçmekle Hint Okyanusu'na bağlayacak olan Çin – Pakistan Koridoru

Güney Çin'i Bangladeş ve Myanmar'dan geçmekle Bangladeş – Çin – Hindistan – Myanmar koridoru vasıtasıyla bağlarken, Çin'in sahil ve limanlarını deniz ekonomik koridoruyla Singapur – Malezya – Hint Okyanusu – Kızıl Deniz – Süveyş Kanalı – Akdeniz rotasıyla Afrika'ya ve Avrupa'ya ulaşmaktadır.

1877 yılında “İpekyolu” terimini geliştiren Ferdinand von Richthofen'in haritası ile Bir Kuşak Bir Yol'un kara ve deniz güzergahları sırasıyla verilmektedir.

Şekil 2.23: İpekyolu



Kaynak: Bocutoğlu, 2017.

Şekil 2.24: Bir Kuşak Bir Yol Projesi



Kaynak: Huang, 2022

Farklı altyapı harcamaları ile 1 trilyon dolarlık Bir Kuşak Bir Yol projesi, ilk önce 60'tan fazla ülkeden geçerek Çin'i üç kıtaya bağlamayı amaçlamaktadır. Asya Altyapı Yatırım Bankası projenin ana finansmanı durumundadır (Bocutoğlu, 2017).

Projenin sınırları ve şeffaflığı konusunda endişeler olduğu doğru olsa da Çin Devlet Başkanı Xi Ping, projeye ilgili olarak “ahenkli ortak hedeflere sahip dev bir aile oluşturmak niyetindeyiz” demiştir (Pant, 2022).

2.5.3. Nahçıvan'ın Zengezur Koridoru Açısından Önemi

Nahçıvan'ın, dünya haritasına bakıldığı zaman Güney Kafkasya da küçük bir alanı kapsamasına rağmen, jeostratejik konumu nedeniyle Azerbaycan ve Türkiye için oldukça önemli bir rolü vardır. Çünkü Türkiye'nin Azerbaycan'la tek kara bağlantısı Nahçıvan'dandır. Coğrafi konumu onu güney-kuzey ve doğu-batı arasında önemli bir köprü haline getiriyor. Açılması planlanan Zengezur Koridoru vasıtasıyla Çinin ve Orta Asya'nın Avrupa'ya ulaşmasına, Türkiye'nin ise kolayca Türk devletlerine kesintisiz bağlantısının yaranmasına imkan sağlayacaktır.

Tüm bu yolculuklar Nahçıvan ve Zengezur Koridoru üzerinden gerçekleşecektir. Bu nedenle Nahçıvan'ın Türkiye ve Azerbaycan açısından önemi çok büyüktür.

Zengezur Koridorunun açılırsa Türkiye ve Azerbaycan arasındaki karayolu bağlantısı 400 km kısalacaktır ve bu yol koridor ve Nahçıvan üzerinden gerçekleşecektir. Ayrıca Azerbaycan'ın Nahçıvan'a doğal gazı artık İran üzerinden değil, doğrudan koridordan geçerek Nahçıvan'a verebilecek ve Türkmenistan'dan Türkiye'ye yapılacak boru hattı da artık bu koridordan geçerek Nahçıvan üzerinden kurulabilecektir. Bu durumlar ve uluslararası projeler Nahçıvan'ı Ermenistan'ın ablukasından kurtaracaktır.

Yapılması planlanan Kars-Iğdır-Nahçıvan demiryolu ve Zengezur Koridorundan geçecek demiryolu ve karayolu ile birlikte Azerbaycan'ın Nahçıvan'a iki yönden demiryolu bağlantısı olacaktır. Bu yollar ve koridor Nahçıvan'ın ekonomik gelişmesine ve stratejik öneminin artmasına katkı sağlayacaktır (Karaca, 2022).

2.5.4. Kars – Nahçıvan Demiryolu Projesi

Kars-Iğdır-Aralık-Nahçıvan demiryolu hattının fizibilite çalışması 1994 yılında ODTÜ tarafından tamamlanmış ancak hattın fizibil olmaması nedeniyle herhangi bir adım atılamamıştır. Ancak, mevcut durum ışığında yeniden fizibilite çalışması yapılarak hattın fizibilitesinin uygun olduğu tespit edilirse, bütçe kısıtları dahilinde ve projenin yatırım programlarına alınmasına bağlı olarak sonraki yıllarda etüt-proje ve inşaat çalışmaları yapılabilir.

2005 yılında masaya yatırılan 1994 yapımı bu projeye Karabağ Zaferi ve gelecekte Nahçıvan-Azerbaycan Koridorunun açılması ile yeniden önemi artmıştır. Bu kapsamda Kars-Iğdır-Nahçıvan Demiryolu projesinin zemin etüdü çalışmaları devam etmektedir. Proje tamamlanırsa,

Türkiye ve Azerbaycan arasında başka hiçbir ülke olmadan hem tren hem de kara yoluyla doğrudan birbirine bağlı olacaktır. Bu demiryolu bağlantısı ile iki ülkeye ek olarak daha birçok ülke ve kıta birbirine bağlanacaktır.

Türkiye ve Azerbaycan ile bağlantısı olan antik İpek Yolu, Bakü-Nahçıvan-Iğdır-Kars demiryolu ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hatları ile, Bakü ve Kars merkezli “İki Kollu Demir İpek Yolu” modern talepler doğrultusunda tamamlanacaktır. Bakü-Nahçıvan-Iğdır-Kars güzergahının artıları, Nahçıvan’ı da kapsamı, diğer hatlara göre daha yakın olması ve doğrudan Azerbaycan ve Türkiye topraklarıyla bağlantısının olmasıdır.

Bu proje Avrupa ve Asya kıtalarının ulaşımının artmasına ve yakınlaşmasına katkı sağlayacaktır. Çin’den Avrupa’ya kesintisiz ulaşımının yanı sıra, Rusya ve bölge ülkeleri ile Türkiye’nin ekonomik ve ticari ilişkilerinin artmasına ve gelişmesine yardımcı olacaktır.

Türkiye ile Azerbaycan arasında mal ticareti ve turizmle ilgili faaliyetler için ulaşım maliyeti yaklaşık üçte iki oranında düşecektir. Böylece özellikle Zengezur Koridorunun açılması ve gelişmesiyle birlikte ticaret ve turizm bağlantılı hareket artacaktır (Karabulut, 2022).

Şekil 2.25: Kars-Nahçıvan Demiryolu Hattı



Kaynak: Kars-İğdır-Aralık-Dilucu Demiryolu Bağlantısı, 2022.

2.6. LİTERATÜR TARAMASI

Tablo 2.1: Azerbaycan – Türkiye İlişkileri ve Orta Koridor’u İnceleyen Çalışmalar

No	Yazar(lar) ve tarih	Ele alınan problem	Çözüm yöntemi	Kısa özeti
1	Savaş Durmuş (2018)	Türkiye–Azerbaycan dış ticaret hacmi ve cari açık	ADF testi, Granger analizi, VAR analizi, Varyans araştırma analizi.	Türkiye – Azerbaycan arasındaki ticaret hacmi ile Türkiye’nin cari açığının birbiri üzerindeki etkisi ölçülmüştür.
2	Ahmet Yağmur Ersoy, Sedat Durmuş-kaya, Ayaz İbrahimli (2017)	Azerbaycan–Türkiye dış ticaret ilişkilerinin ekonometrik analizi	VAR analizi.	Azerbaycan – Türkiye dış ticaretindeki ihracat ürünlerinin birbiri üzerindeki etkisi incelenmiştir.
3	Aynura Baghirova, Adil Oğuzhan, Emel Yıldız (2017)	Türkiye–Azerbaycan dış ticaretini etkileyen faktörler (1998-2014 dönemi)	Regresyon ve Korelasyon analizi.	Azerbaycan – Türkiye arasındaki ticari ilişkilerinin her iki ülkenin ekonomik büyümesine etkileri araştırılmıştır.

4	Abdi Çağatay Keleş (2020)	Modern İpek Yolu Projesi (Tek Kuşak Tek Yol) kapsamında Orta Koridor: Türkiye yatırımları ve etkileri	SWOT ve PEST analizi.	Modern İpek Yolu projesinin Türkiye için yarattığı fırsatlar, turizme etkileri, bilişim, teknolojik ve ulaşım noktalarında analizleri yapılmıştır.
5	Ayaz İbrahimli (2017)	Azerbaycan ile Türkiye arasındaki dış ticaret: Ekonometrik bir analiz	Karşılaştırmalı ve Mukayeseli Üstünlük analizi.	Azerbaycan'ın dış ticareti incelenmiştir ve Türkiye ile yapılan dış ticaret analiz edilmiştir.
6	Altay İsmayilov, Ayaz Zeynalov (2007)	Gelişmekte olan ülkelerin iktisadi kalkınmasında dış ticaretin rolü: Azerbaycan değerlendirmesi	Doğrusal Regresyon Modeli.	Çalışmada Azerbaycan'ın ithalat – ihracat ilişkisi ve ihracat – GSYİH ilişkisi araştırılmıştır.
7	Hilal Alpdoğan, Mustafa Akal, Gündüz Hasanov (2020)	Türkiye ile Azerbaycan'ın dış ticaret gelişimi	Ticaret Yoğunluğu Endeksi yöntemi.	Azerbaycan ve Türkiye'nin ithalat – ihracat endeksleri hesaplanmıştır ve dış ticaretinin iyi seviyede olup olmadığı hesaplanmıştır.
8	Cihan Çılgın, Aslı Seda Kurt (2021)	Dış ticaret verileri için kümeleme analizi: Türkiye, Azerbaycan ve Kazakistan örneği.	K – ortalama, Ward hiyerarşik kümeleme, kendi kendini düzenleyen haritalar yöntemi.	Türkiye, Azerbaycan ve Kazakistan'ın 2017 yılına ait kişi başına düşen geliri, nüfusu ve ticareti kümeleme yöntemleri ile araştırılmıştır.
9	Biröl Erkan, Naib Alakbarov (2018)	Azerbaycan'ın ihracatında uzmanlaşma ve rekabet yapısı: Türkiye ile karşılaştırmalı analiz	Balassa İndeksi ve Vollrath İndeksi yöntemleri.	Azerbaycan ve Türkiye'nin ihracatta hangi alanlarda uzmanlaştığı araştırılmıştır.
10	Hülya Zeybek (2020)	Yeni İpek Yolu'nun kıtalar arası demiryolu konteyner taşımacılığına etkisi: Pestle analizi	PESTLE analizi	Çalışmada Orta İpek Yolu koridoruna odaklanılmış ve burada Çin'den Avrupa'ya demiryolu ile konteyner taşımacılığının gelişmesine yönelik araştırma yapılmıştır.

Durmuş (2018), Türkiye – Azerbaycan arasındaki ticaret hacmi ile Türkiye'nin cari açığının birbiri üzerindeki etkisini Granger testi ve VAR modelini kullanarak incelemiştir. Ampirik bulguların sonuçları cari açıktan ticaret haddine doğru tek taraflı ve pozitif bir nedensellik ilişkisinin söz konusu olduğunu göstermektedir.

Ersoy, Durmuşkaya ve İbrahimli (2017), Azerbaycan – Türkiye dış ticaretindeki ihracat ürünlerinin birbiri üzerindeki etkisini VAR analizi ile incelemiştirler. İki ülkenin birbiri üzerinde etkisinin olmadığını ampirik bulgular vasıtasıyla göstermişler.

Baghirova, Oğuzhan ve Yıldız (2017), Azerbaycan – Türkiye arasındaki ticari ilişkilerinin her iki ülkenin ekonomik büyümesine etkilerini regresyon ve korelasyon analizleriyle araştırmışlardır. Çalışma sonuçları iki ülkenin de ekonomisi büyüdükçe, ticari ilişkilerin ve buna bağlı olarak GSYİH'n artmasının, bir birilerini beslediğini ortaya koymuşlardır.

Keleş (2020), Modern İpek Yolu projesinin Türkiye için yarattığı fırsatlar, turizme etkileri, bilişim, teknolojik ve ulaşım noktalarında SWOT ve PEST analizleri yapmıştır.

İbrahimli (2017), Azerbaycan'ın dış ticaretini incelemiştir ve Türkiye ile yapılan dış ticaret karşılaştırmalı ve mukayeseli üstünlük analizleri edilmiştir. Türkiye'nin müstahzarlar ihracatı sektörünün ve yenilen meyveler ve yenilen sert kabuklu meyveler ihracatı değişkenleri Azerbaycan'ın ham petrol ihracatı endeksini etkilemediği gösterilmiştir.

İsmayılov ve Zeynalov (2007), Çalışmada Azerbaycan'ın ithalat – ihracat ilişkisi ve ihracat – GSYİH ilişkisi doğrusal regresyon modeli ile araştırmışlar. Çalışma sonucuna göre

Azerbaycan ekonomisinde, GSYİH' la ihracat arasında sıkı bir ilişki bulunmaktadır.

Alpdoğan, Akal ve Hasanov (2020), Azerbaycan ve Türkiye'nin ithalat – ihracat endeksleri ve dış ticaretinin iyi seviyede olup olmadığı ticaret yoğunluğu endeksi ile hesaplamışlar. Elde edilen veriler Azerbaycan ve Türkiye arasındaki dış ticaretin her iki ülke için de kazançlı bir durum oluşturacağı gerçeğini ortaya koymaktadır.

Çılgın ve Kurt (2021), Türkiye, Azerbaycan ve Kazakistan'ın 2017 yılına ait kişi başına düşen geliri, nüfusu ve ticareti kümeleme yöntemleri ile araştırmışlardır. Çalışmanın bulgularına bakıldığında, coğrafi uzaklık, nüfus ve gelir kümelerin ortaya çıkmasında önemli belirleyiciler olarak öne çıkmaktadır.

Erkan ve Alakbarov (2018), Azerbaycan ve Türkiye'nin ihracatta hangi alanlarda uzmanlaştığını Balassa ve Vollrath indeksleri ile araştırmışlardır. İki ülkenin uzmanlaşma ve rekabet yapısının farklılık gösterdiğini elde edilen sonuçlarla ortaya koymuşlardır.

Zeybek (2020), Orta İpek Yolu koridoruna odaklanmış ve burada Çin'den Avrupa'ya demiryolu ile konteyner taşımacılığının gelişmesine yönelik PESTLE analizi yapmıştır. Analiz sonuçları demiryolu konteyner taşımacılığının gelişmesine yönelik fırsatların tehditlerden daha fazla olduğunu göstermiştir.

Yapılmış bu çalışmada ise Zengezur Koridoru'nun Türkiye ve Azerbaycan'a olası etkileri SWOT ve PEST analizleri ile incelenmiştir. Çalışmanın sonucunda koridorun her iki ülke için de olumlu etkilerinin daha fazla olduğu görülmüştür.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ZENGEZUR KORİDORU'NUN İNCELENMESİ

3.1. ÇALIŞMANIN AMACI VE ÖNEMİ

Bu çalışmanın amacı Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan ve Türkiye'ye olası etkilerinin belirlenmesidir.

Bu çalışma Azerbaycan ve Türkiye hattı başta olmak üzere, Türkiye ve Türk dünyası kara ulaşım hattının sağlanacağı Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan ve Türkiye'ye yaratacağı olası etkililerin incelenmesi, Güney Kafkasya bölgesinde meydana getireceği jeopolitik ve jeostratejik etkisinin ortaya konulması ve kendisinden sonra gerçekleştirilecek olan akademik çalışmalarda faydalanılan bir kaynak olması nedeniyle önem arz etmektedir.

3.2. ÇALIŞMANIN SINIRLILIKLARI

Çalışma ile ilgili kısıtlılık Zengezur Koridoru'nun henüz açılmamasından dolayı bu koridorla ilgili yapılan çalışmaların yetersizliğinden kaynaklanmaktadır. Çalışmaların yetersizliği koridorla ilgili detaylı verilere ulaşamama durumu ile karşılaşılmıştır.

Çalışma Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan ve Türkiye'ye olası etkileri ile sınırlandırılmıştır.

3.3. YÖNTEM

Araştırmada lojistik, Zengezur Koridoru, Orta İpek Yolu, bölgede genel durumlara yönelik kapsamlı çalışma yapılmış, ikincil kaynaklar kullanılarak güncel veriler toplanılmış ve konuyla ilgili Türkiye ve Azerbaycan'dan yapılandırılmamış yöntemle uzman görüşleri alınmıştır. Koridor henüz faaliyette olmadığından nicel veriler bulunmamakta olup, bu nedenle nitel çalışma tercih edilmiş, olası etkiler incelendiğinden dolayı SWOT ve PEST analizlerinin uygun olduğuna karar verilmiştir. Katılımcılara konu başlığı anlatılmış ve görüşmeyi sınırlandıracak sorular sorulmamıştır. Türkiye'de Kütahya Gümrük Müdürlüğü, Kütahya Ticaret Odası ve üç lojistik firmayla, Azerbaycan'da ise Hazar Deniz Gemicilik A.Ş., Azersun Holding ve üç lojistik firmayla görüşülmüştür. Bu analizlerle ilgili temel veriler aşağıda sunulmaktadır.

3.4. BULGULAR

Araştırmaya ait veriler SWOT ve PEST analizleri ile değerlendirilmiştir. Analizlerde koridorun Türkiye ve Azerbaycan'a politik, ekonomik, lojistik, sosyal anlamlarda birçok pozitif ve negatif etkilerinin olduğu görülmüştür.

Bu değerlendirmeler sonucunda Zengezur Koridoru'nun açılması Azerbaycan ve Türkiye başta olmak üzere bölge ve dünya ülkelerine, ekonomilerine, uluslararası lojistik taşımacılığına etki edeceği görülmüştür.

3.5. SWOT ANALİZİ

Birçok işletme ve kurumlar kendi stratejilerini oluşturmak ve potansiyellerini ortaya çıkarmak için SWOT analizi tekniğinden yararlanıyorlar. SWOT analizi ilk defa

“Long Range Planning” isimli dergide Prof. Heinz Wehrich tarafından yayınlanan bir makalede ortaya atılmıştır.

SWOT Analizi, projenin veya herhangi bir girişimin bir süreç içerisinde güçlü(strengths) ve zayıf(weaknesses) noktalarını, iç veya dış çevreden oluşabilecek fırsat(opportunities) ve tehditleri(threats) hesaplayan, doğru ve pratik şekilde kontrol edilmesini sağlayan stratejik tekniktir.

Bu analiz, projenin veya girişimin geleceği için önemli olan fırsatların saptanması, projeye veya girişime tehdit olabilecek faaliyetleri fark edip ona karşı önlem alacağı, projenin veya girişimin güçlü yanlarını ortaya çıkarmasını ve bunları hangi durumlarda kullanabileceğini saptaması, projenin veya girişimin zayıf yönlerini bularak ona karşı önlem alınmasını sağlayan stratejik yaklaşımları kapsamaktadır.

Başlıklara göre açarsak “S” harfi güçlü yanları, “W” harfi zayıf yanları, “O” harfi fırsatları, “T” harfi ise tehditleri oluşturmaktadır. Bu aşamaların her biri zincirin birer parçasını oluşturuyor ve proje veya bir girişim düşünülürken, bu sırayla bir harita çıkarılabilir. Bu analiz “Zengezur koridorunun Azerbaycan ve Türkiye’nin dış ticaretine olası etkileri” konusunda kısa bir özet oluşturabilir.

3.5.1. Güçlü Yanları

- Demiryolu ve otoyol taşımacılığının bir bütün olarak çalışmasını sağlayacaktır
- Azerbaycan ve Türkiye’nin bu koridor üzerinde yerleşmesi Avrupa-Asya taşımacılığında stratejik önem kazandıracaktır
- Avrupa ve Asya arasındaki ulaşımı 12 gün gibi kısa süreye indirecektir

- Ulaştırma sektöründe yük ve insan taşımacılığında yeni şirketlere yer açılmasını ve bu şirketlere yeni olanaklar sağlayacaktır
- Güney Kafkasya ve bölge ülkeleri arasında iş birliğinin ve ekonomik bağlantıların gelişmesini sağlayacaktır
- Ülke ekonomisinin küresel ekonomilere entegre olmasını sağlayarak, uluslararası ulaşım altyapıları oluşturmak için uluslararası firmalarla iş birliği imkanları oluşturacaktır

3.5.2. Zayıf Yanları

- Türkiye ve Azerbaycan'ın demiryolu ve otoyol ağlarının Avrupa Birliği standartlarının altında olması
- Koridor çalışmalarında net bir planın olmaması
- Türkiye ve Azerbaycan'ın yüksek hızlı tren kapsamında yeterli altyapısının olmaması
- Siyasi ve politik açıdan Ermenistan'ın bu koridorun açılmasını yavaşlatması
- Karabağ bölgesinde Azerbaycan ve Ermenistan sınırlarının kesinleştirilmemesi
- Bölgede güvenlik sorunlarının sürmesi
- Projenin gerçekleştirilmesi için sermaye, nitelikli işgücü ve uzman sayısının yetersiz olması
- Ermenistan'dan geçecek olan 43 km-lik yolun yapılması için yeteri kadar sermayesinin olmaması

3.5.3. Fırsatlar (Azerbaycan Açısından)

- Zengezur Koridorunun açılması Bakü-Dilucu Sınır Kapısı arasındaki İran üzerinden geçen güncel rotayı %25 kısıltacaktır

- Azerbaycan'ın jeopolitik konumundan dolayı demiryolu, otoyol ve denizyolu taşımacılığının her dalını kullanabilecektir
- Yapılan çalışmalar ülkenin altyapısını daha da güçlü hale getirecektir
- Azerbaycan'ın bölge ülkeleri, Avrupa ve Asya ülkeleri arasındaki ulaşımdan ekonomik, ticari ve turizm açısından faydalanmasını sağlayacaktır
- Yük ve yolcu taşımacılığı bu koridor kapsamında daha da artacaktır
- Avrupa ve Asya arasındaki ulaşım zamanı kısalacağından, taşıma maliyetleri düşecektir
- Zengezur ve Karabağ bölgesinde yeni istihdam yerleri sağlanabilir
- Koridorun bölge ülkeleri ve Azerbaycan-Türkiye arasında büyük bir ekonomik bağlantı yaratma imkanı doğacaktır
- Uluslararası Kuzey-Güney ulaşım koridoruna katkı sağlayacaktır
- Avrupa'da oluşan enerji krizinin çözümlenmesi için gelecekte iyi bir fırsat olacaktır
- Petrol ve doğalgaz nakil hatlarında Gürcistan'a olan ihtiyaç ortadan kalkacaktır

3.5.4. Fırsatlar (Türkiye Açısından)

- Türkiye'nin doğu bölgelerinde lojistik trafiğini arttırabilir, yeni istihdam yerlerinin açılmasına olanak sağlayabilir
- Türkiye'nin bölge ülkeleri, Avrupa ve Asya ülkeleri arasındaki ulaşımında ekonomik, ticari ve turizm açısından faydalanmasını sağlayacaktır

- Yapılan çalışmalar Türkiye'nin demiryolu altyapısını daha da güçlü hale getirecektir
- Türkiye'nin jeopolitik konumundan dolayı demiryolu ve otoyol taşımacılığının her dalını kullanabilecektir
- Türkiye'den Azerbaycan giden yük ve yolcu taşımacılığı bu koridor kapsamında daha da artacaktır
- Türkiye ve Azerbaycan arasındaki ulaşım zamanı kısılacağından, taşıma maliyetleri düşecektir
- Türkiye'nin Türk dünyası, Çin ve Orta Doğu ile ulaşımı daha da kolay hale gelecektir
- Marmaray-İstanbul dikkate alınırsa Londra ve Pekin arasındaki yeni bağlantı noktası haline gelecektir
- Zengezur koridoru "Orta İpek Yolu"nun bir parçası olacağından dolayı ve Türkiye'nin de bu projede büyük öneme sahip olması, güzergahın geçtiği ilçelerde yeni istihdam ve büyüme sağlaması halinde toplumsal refahın artmasıyla, zaman zaman yaşanan terör olaylarının azalmasına olanak sağlayabilir
- Bakü-Tiflis-Poti deniz limanından taşınan yükler, koridorun açılmasıyla Türkiye'nin Akdeniz'de önemli taşımacılığa sahip İskenderun ve Mersin limanları daha da önemli hale gelecektir

3.5.5. Tehditler

- Modern ipek yolunda bir başka hat olan Trans-Sibirya, Hindistan-İran hattının kullanılması durumunda Zengezur koridorunun dışarıda kalması ve avantajının zayıflaması
- Ermenistan'la ilişkilerde oluşacak gerilmelerde Zengezur koridorunun güçlü yönlerini ve fırsatları negatif yönde etkileyebilir

- Türkiye'nin hala terör sorunlarının olması Türkiye algısı için olumsuz sonuçlar doğurabilir ve turizm fırsatını zedeleyecek çatışmalar çıkabilir
- İran'ın bu koridora karşı olması ve Ermenistan'ı bu projeden kenarda tutma çalışmaları
- ABD ve Avrupa'da faaliyet gösteren güçlü Ermeni lobilerinin bu koridorun açılmasına karşı çalışmaları
- Karabağ savaşından sonra iki ülke arasında anlaşma imzalanmasına rağmen, hala sınırda yaşanan küçük silahlı çatışmalar

3.6. PEST ANALİZİ

PEST analizi ilk defa 1967 yılında Francis J. Aguilar tarafından ortaya atılmıştır. "Formulating Company Strategy: Scanning the Environment" isimli çalışmasında Aguilar, kurumsal stratejinin oluşturulması için dört temel değişkene dayandığını söylemiştir.

PEST analizi, politik, ekonomik, sosyal ve teknolojik açıdan, stratejik plan oluşturmak için herhangi bir projeyi veya araştırmayı etkileyen genel faktörleri araştıran ve belirleyen analizdir. PEST analizini SWOT analizi ile birlikte yaparak, bir bütün halinde sonuca ulaşılır. Bu analizin her bir bölümü ve diğer dış etkenler yapılan projenin veya araştırmanın nasıl etkilediği konusuyla ilgilenir.

3.6.1. Politik Analiz

2020 yılında İkinci Karabağ savaşının ardından gelen zaferle Azerbaycan ve Türkiye'nin ilişkileri farklı boyuta geçmiştir. 44 günlük savaşın ardından Azerbaycan kurtarılan topraklarla birlikte Zengezur bölgesine daha da yaklaşmıştır. Zengezur bölgesi Güney Kafkasya'da çok büyük stratejik bir öneme sahip olup Karabağ bölgesi ile Nahçıvan arasındaki toprakları kapsamaktadır. 15 Haziran

2021 yılında Azerbaycan ve Türkiye arasında imzalanan Şuşa beyannamesinde Zengezur Koridoru ismi ilk defa geçmiştir ve bunun olduğu ilk uluslararası belge olmuştur. Zengezur Koridoru'nun kullanılması ilk başta Azerbaycan ve Türkiye için, daha sonra ise bölge ülkeleri için ekonomik, siyasal, güvenlik açısından büyük öneme sahiptir.

44 gün süren İkinci Karabağ savaşından sonra Güney Kafkasya bölgesinde jeopolitik durum yeniden şekillendirilmiştir. Azerbaycan'ın bu savaşı kazanması bölgedeki iş birliğinin, yeni koridorun ve ulaşım noktalarının açılmasına olanak sağlamıştır.

Azerbaycan, Rusya ve Ermenistan arasında imzalanan üçlü deklarasyon, uzun yıllardır çözülemeyen Karabağ sorunun sona ermesiyle sonuçlanmıştır. Sonuç olarak Kafkasya ve Hazar bölgesinde yeni iş birliği ve güvenin oluşması ön plana çıkmıştır. Bu durum Azerbaycan'ı Nahçıvan'a bağlayacak koridorun açılmasına olanak sağlamıştır.

Azerbaycan'ı Türkiye'ye bağlayacak Zengezur Koridoru'nun açılmasının müzakere masasında olması Azerbaycan'ın, savaş alanında kazandığı zaferi politik konuma da taşımıştır. Bu önemli koridor Kafkasya ve Hazar bölgesinde stratejik konum haline gelmiştir ve "Güney Kafkasya Koridoru" olarak da bilinen bahsi geçen koridor Kafkasya'yı Anadolu'ya bağlayacaktır.

Türkiye bu koridor vasıtasıyla Orta Asya ülkeleri ile bağımlı daha da geliştirecektir. Benzer şekilde Ermenistan'ın bu koridor vasıtasıyla Rusya ve Avrasya Ekonomik Birliği (AEB) pazarlarına kolaylıkla ulaşacaktır ve bu da onun ekonomik sorunlarını azaltacaktır. Öte yandan bu koridor Ermenistan'ın Azerbaycan ve Türkiye'yle ticari ilişkilerini oluşturacak ve ekonomik ablukadan kurtulmasına yardımcı olacaktır.

Zengezur Koridoru projesine bakılırken değinilmesi gerekli önemli konulardan biri de İran'ın bu projeye sıcak bakmaması ve kendi ekonomisine, ticaretine olumsuz etki edeceği konusunda görüşleridir. İran bölgede söz sahibi bir ülkeyken, Modern İpek Yolunun bir kısmı onların arazisinden geçerken, bu avantajının elinden alınacağını düşünecektir. Bu projeden kenarda kalmayı kabul etmeyecek ve projenin engellenmesine yönelik tutum sergileyecektir.

Ayrıca bölgedeki 3 büyük gücün ve Kafkasya ülkelerinin katılımıyla 3+3 modeli (Türkiye, Rusya, İran + Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan) ile görüşmeler yapıp, bölgedeki iş birliğini, refahı ve istikrarı yükseltmeyi hedeflemektedirler.

Öte yandan Rusya ve Ukrayna arasındaki hala sürmekte olan savaş Kuzey Koridorunda krizlere yol açmaktadır. Bu yüzden Çin Kuzey Koridoruna alternatif olarak Orta Koridoru geliştirmeyi desteklemektedir. Bu da açılacak olan Zengezur Koridoru için çok büyük fırsatlar doğuracaktır.

3.6.2. Ekonomik Analiz

Zengezur Koridoru'nun amacı bölgede güvenliği sağlamak, refahı yükseltmek ve ülkeler arasındaki ekonomik ilişkileri güçlendirmektir. Bu koridorun açılması durumunda güzergahta taşınan kargo kapasitesini 13 yıl içerisinde 10 milyon tona ulaşması hedeflenmektedir. İlişkilerin normalleşmesi durumunda Türkiye ve Ermenistan arasında gerçekleştirilen ticaretin hacmi %3 den %13 e çıkacaktır. Ayrıca, bu koridor, Türkiye'nin Orta Asya'ya, Çin'e yolculuk yapan TIR trafiğini de arttıracaktır. Öte yandan, Azerbaycan'ın ihracatının 1,2 milyar manata (705 milyon dolar) ulaşma potansiyeli vardır. Sektörler bazında ise imalat endüstrisinde GSYH'nın %3, maden endüstrisinin %2,7, hammadde sektörünün ise %2 artış göstermesi ihtimali bulunmaktadır. Genel olarak bakılırsa, Karabağ

topraklarının bağımsızlığı, Azerbaycan ekonomisinin orta vadede gelişmesine olanak sağlayacaktır ve tarım sektörünün %10,4, turizm sektörünün %5,5, madencilik sektörünün %5,3, ulaşım hizmetlerinin %4,9 ve diğer sektörlerin %1,4 oranında gelişmesi potansiyeli bulunmaktadır.

Gelecekte açılacak Zengezur Koridoru'nun etkilerini yalnız ticari yönden değerlendirmemek gerekmektedir. Bu koridorun enerji üretimi ve enerji kullanımına da önemli katkısı olacaktır. Şu anda kullanılan Bakü-Tiflis-Kars ve Bakü-Tiflis-Erzurum petrol ve doğalgaz borularına ek olarak, gelecekte yapılacak anlaşmalarla bu koridordan da enerji boruları geçirmek mümkündür. Ve bu da bölge ülkeleri açısından stratejik ilişkileri geliştirmeye fayda sağlayacaktır.

2019 yılında Orta Koridorla ilgili ilk adım atılmıştır. Bahsi geçen konuda ilk defa Çin'in Xi'an kentinden yola çıkan yük treni, 42 tırlık yükü Çekya'nın başkenti Prag'a ulaştırmıştır. Bu rota da Azerbaycan ve Türkiye'nin de ne kadar önemli bir stratejik ülke olduğu görülmüştür. Öyle ki, bu yolculukta Azerbaycan kısmında Bakü-Tiflis-Kars tren yolu ve Türkiye kısmında ise Kars-İstanbul ve son olarak bu taşımacılığın en önemli hisselerinden biri olan Marmaray hattından geçerek Avrupa'ya ulaşmıştır. Orta Koridorda yapılan taşımacılığın her geçen yılda arttığını göz önünde bulundurulursa, gelecekte açılacak Zengezur Koridoru' da bu taşımacılığın daha da artmasına katkı sağlayacaktır. Çünkü Zengezur Koridoru'ndan geçecek demiryoluna paralel olarak otoyolun da geçmesi planlanmaktadır.

Orta İpek Yolu önemli stratejik alanlar sağlayarak Türk Dünyası'na tartışmasız bir şekilde katkıda bulunmaktadır. Bu yol boyunca enerji kaynaklarının yoğunlaşması ve ekonomik aktivite hızının küresel ekonomi üzerinde etkisi

olduğundan, ekonomik güçlenme için en faydalı araç olarak görülmektedir. Ulaştırma ve iletişim altyapısındaki değişiklikler ülkelerin ekonomik dengesini etkilemektedir. Petrol ve doğal gaz bu imkanlardan en çok tercih edilenleridir. Bu kaynakların Avrasya koridorunda olması Orta İpek Yolu'nun hedefine de etki etmektedir.

Günümüzde yeni bir gelişme saniyeler içinde tüm dünyaya yayılmaktadır. Dünyanın üretim kaynakları, üretim hızı, ulaşım ve geçiş yolları, teknolojik gelişmeler ve bilgiye basit erişim nedeniyle 21. asrın ilk yıllarında muazzam bir şekilde büyümektedir. Rekabetçi pazarlarda ekonomik rekabet gücü ve pazarlama teknikleri de sıcak konular olmuştur. Ucuz maliyetle üretim yapan veya taşıma hızında avantajı sahip olanlar, rekabet avantajı kazanmış ülkelerin ekonomisine çeşitlilik katmıştır. Buna misal olarak Çin, Azerbaycan ve Türkiye üçlüsünü söyleyebiliriz. Burada ucuz üretim avantajı yakalamış Çin ile, Orta Koridor'un aktif hale gelmesiyle taşıma avantajını yakalamış Türkiye ve Azerbaycan arasında ekonomik, ulaşım ve teknolojik ilişkiler gelişmektedir. Bu girişimler, Orta İpek Yolu güzergahının avantajlarından son aşamasına kadar canlı olarak yararlanılması anlayışını sürdürürken, finans dünyasının da dikkatini bu yola çekmektedir.

Bu rotanın doğu bölgelerindeki önemi, doğu ekonomisinin zayıf üretim kapasitesinin onu ekonomik hacmini genişletmeye ve rekabetçi pazarın zirvesine çıkmaya zorlamasından kaynaklanmaktadır. Düşük maliyetle seri üretim sağlanmaktadır. Doğu ülkelerinin tüm dünyaya ticari mal üretmeleri ve bu malları satmaları, özellikle teknoloji ve bilişim sektöründeki gelişmelerle birlikte satış hacimlerini artırmıştır. Bilişim ve iletişim alanındaki değişim ve gelişmeler lojistik araştırmaların yapılmasını

mümkün kılmıştır. Hava ve demir yolu taşımacılığı, daha önce aylar süren insan ve yük taşıma süresini azaltmıştır. Orta İpek Yolu'nun yeniden canlanmasıyla birlikte yüksek hızlı demiryollarının ulaşımda kullanılması iletişim ve ulaşım sektörlerini ileriye taşıyacaktır. Son zamanlarda, dünya çapındaki endüstri faaliyetleri, daha iyi lojistik ve personele sahip yerlere taşınmıştır.

Orta koridora olan talebin ve kapasitenin artması, Güney Kafkasya Koridorunun konumunu yükseltecek ve inşasını hızlandıracaktır. Çin mallarının Avrupa'ya ulaşımı, Trans-Sibirya yolu ile 20 gün, deniz yolu ile 36 gün, Orta koridor üzerinden ise 12 gün almaktadır.

Ayrıca Zengezur Koridoru'ndan geçecek demiryolunun devamında, Türkiye kısmında Kars-Iğdır-Nahçıvan demiryolu hattının yapılması için fizibilite çalışmaları da başlatılmıştır.

Türkiye ve Azerbaycan jeopolitik konumu nedeniyle çok büyük potansiyel taşımaktadır. Bu açıdan Türkiye; Avrupa'ya, Balkanlara, Kuzey Afrika'ya, Azerbaycan ise Orta Asya ve Çin'e ulaşım, dağıtım ve toplama merkezi olma özelliğinden dolayı uluslararası lojistik açısından son derece kullanışlı ve önemli bir konumdadır.

Her şeyden önce bu proje, Azerbaycan ve Türkiye'nin altyapısının hem teknolojik hem de lojistik olarak büyümesi ve gelişmesi için kritik öneme sahiptir. Ayrıca, uzun vadede bakıldığında bu girişim, iki ülkenin ekonomik kalkınmasında bir kaldıraç işlevi görerek Orta İpek Yolu Projesi aracılığıyla önemli yatırımları çekme potansiyeline sahiptir. Bu sayede Azerbaycan ve Türkiye, hem Zengezur Koridoru hem de Orta İpek Yolu Projesi sonucunda lojistik iş gücü ve yatırım alanı kazanacaktır. Orta İpek Yolu projesinin Azerbaycan ve Türkiye'den geçen güzergahları

ile mevcut lojistik yatırımları artacaktır. Bu iki ülkeden geçen demiryolu ve otoyolu güzergahlarının yeniden canlanması halinde endüstri, sanayi ve tarım yatırımlarının artması gibi pozitif faydaları olacaktır. Azerbaycan ve Türkiye, karayolu ve demiryolu ulaşım koridorları ile Çin-Avrupa hattında bölgesel lojistik merkez olma yolunda ilerleyecektir. Her iki ülke; karayolu, demiryolu ulaşımını geliştirerek ve daha verimli hale getirerek bir ulaşım merkezi üssü olma potansiyeline sahiptirler.

Zengezur Koridoru'nun lojistik açıdan ne kadar önemli olduğunu Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi açısından örnek verilebilir. Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan'ın ortak geliştirdiği ve Aralık 2017'de hizmete giren bu proje ile Kars, Erzurum ve diğer demiryolu güzergahları lojistik merkezler haline gelecektir. Bu açıdan bakılırsa gelecekte açılacak Zengezur Koridoru, Azerbaycan tarafında Nahçıvan'ın, Türkiye tarafında ise Iğdır bölgesinin lojistik merkez haline gelmesine yardımcı olacaktır. Gelecekte Bakü-Tiflis-Kars, Zengezur koridoru ve Marmaray projesi birbirine entegre edilerek uzun vadede Azerbaycan ve Türkiye'nin stratejik konumunu arttırabilir ve lojistik açıdan üs haline gelmesini sağlayabilir. Böylelikle, bu projelerle birlikte iki ülke halkının ulaşım problemlerine çözüm olacaktır ve ülkelerarası ve ülkelerin genelinde demiryolu ağının gelişmesinin önünü açacaktır. Türkiye'nin Zengezur Koridoru projesine katılımı, altyapı, iş birliği ve yatırımlar, ikili ticaret ve ekonomik işbirliği açısından değer katacaktır.

Zengezur Koridoru'nun en kısa zamanda açılması için Azerbaycan tarafı sıkı çalışmalara başlamış ve bu çalışmalar kapsamında 166 km-lik Horadiz-Ordubad demiryolu ve karayolu inşa edilecek ve 158 km-lik Ordubad-Velidağ

demiryolu hattı kapsamlı tamir edilecektir. Böylelikle Azerbaycan transit yolculuğu trafiğini kendi üzerine çekecek ve Güney Kafkasya bölgesinde lojistik gücü elinde tutacaktır.

Günümüzde dünyada üretim devi olan Çin’de üretilen mallar ve hizmetler Çinin limanlarından ABD’nin Pasifik Okyanusu limanlarına ulaşmaktadır. ABD’nin batıdaki limanlarına ulaşan bu mallar doğu bölgesine gitmek için 6000 km yol kat etmektedir. Güzergahlar bu şekilde olmayabilir, ama çok daha etkili bir yol olan Çin’den başlayarak daha sonra Orta Koridordan geçerek, Azerbaycan ve Türkiye, sonra Avrupa’dan geçerek ABD’nin doğu limanlarına ulaşılabilir. Çin ile Avrupa arasında karayoluyla taşımacılığın ne kadar sürdüğünü araştıran Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği’nin (IRU), Pekin’den yola çıkan beş araçlık tır konvoyu, 12 bin kilometrelik yolculuğu 14 günde tamamlayarak Avrupa’ya ulaşmıştır. Bu yolculuk Orta Koridor vasıtasıyla 14 gün sürdü, ancak deniz yolu ile aylar, Zengezur Koridoru ile 12 gün sürmesi beklenmektedir.

Ülkelerden geçecek olan böyle koridorlar sadece bir yol gibi görülmemeli, geçtiği ülkelerin yabancı sermayeleri ülkeye çekmesinde ve ekonomik olarak kalkınmasına sebep olacak bir yapı gibi görülmelidir.

Ayrıca bazı uzmanların fikirlerine göre Zengezur Koridoru 5-10 yıllık dönemde ekonomik-ticari değil daha çok politik önem taşıyacaktır. Çünkü şu anda kullanılan Trans Hazar ulaşım koridorundaki mevcut altyapı iki ülke arasında devam eden ticari ilişkileri karşılayacak kapasitededir. Yani bu koridor ülke için 10 yıl içinde ticari değil jeopolitik önem taşıyacaktır.

3.6.3. Sosyal Analiz

Bu projenin temelinde eskiden yapılan ticaretler yer almaktadır ve bu koridor ülkeler arasındaki sosyal ilişkilerin temelini oluşturacaktır. Bu proje üzerinde temeli oluşturulacak birçok sosyal gelişim olabilir. Geçmişte olduğu gibi bölgede yeniden barış sağlanabilir. Tüm bu gelişmelerin sonunda kültürler yeniden birbirleriyle kaynaşabilir.

Bu koridorun açılması birçok ülkenin arasında yeni ilişkilerin kurulmasına olanak sağlayabilir. Bunun gibi ülkeleri birbirine bağlayan projelerle eğitim ve kültürde önemli gelişmeler sağlanabilecektir. Bunun gibi gelişmeler, ülkeler arasındaki ilişkilere ve sosyalleşmelere yardımcı olacaktır. Zengezur Koridoru'nun açılması bölge ülkelerinin dostane ilişkilerinin oluşturması ve bu doğrultuda eğitim, bilim, teknoloji, kültür, spor, turizm vb. alanlarda iş birliğine teşvik edecektir.

Zengezur Koridoru'nun açılmasının, Orta Koridorun da etkisini artıracığı için Azerbaycan ve Hazar Denizi havzasında, Nahçıvan veya Rusya ile yapılacak yeni ulaşım ve enerji projeleriyle birlikte bölgede Türkiye'nin stratejik önemi artacaktır. Bununla birlikte güzergahta yapılacak lojistik hareketliliğin artması Türkiye'nin Azerbaycan'a yakın ilçelerinde lojistik yük taşımacılığı ve insan taşımacılığı sektörlerinde yeni istihdam sahalarının artmasına olanak sağlayacaktır.

Tarihin her döneminde medeniyetler arası iletişimin önemi görülmüştür. Daha fazlasını öğrenme arzusuyla başlayan turizmin ortaya çıkışı, dünyayı gezip dolaşan gezginlerin deneyimlerinin her ögesini günümüze taşımasıyla sonuçlanmıştır. Hızlı büyüyen sektörlerden birisi olan turizm, çeşitli siyasi ve ekonomik bakış açılarından da

etkilenmiş ve buna uygun bir yol çizmiştir. Aynı zamanda, turizmdeki her adım, bir ülkenin huzuru üzerinde doğrudan bir etkiye sahiptir. Turizm, sosyo ekonomik politikanın en hassas yönlerindedir ve bu da ülkeleri pozitif bir imajı her zaman korumaya zorlamaktadır.

Zengezur Koridoru turizm açısından bakıldığında Azerbaycan ve Türkiye için yeni bir fırsat oluşturacaktır. Seyahat zamanının kısalması, yol maliyetlerinin azalması iki ülke insanların seyahat etmeye teşvik edecektir. Ayrıca bu, Türkiye'nin doğu bölgelerinin, Azerbaycan'ın ise batı bölgelerinin turizminin gelişmesine olanak sağlayacaktır ve turizmdeki gelir artışına pozitif etki edecektir. Diğer yandan yeni turizm acentalarının açılması, seyahat rotalarının oluşturulması, turistik tesislerin yapılması da söz konusu olabilir.

3.6.4. Teknolojik Analiz

Koridordan yapılacak lojistik taşımacılığın, teknolojik anlamda koridorun geçtiği güzergahların gelişmesini sağlayacaktır. Öte yandan Zengezur koridoru “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin bir parçası olacağından doğu ve batı teknolojisinin buraya da yansıtacağını söylemek mümkündür. Bu sayede şu anda kullanılan metot ve teknolojilerin bu koridora da etkisi olacaktır. Ayrıca TRACECA’da kullanılan çok modlu ulaşım programlarını da Zengezur Koridoru’na uygulamak mümkündür. Teknolojik gelişim ve prosesler günümüz dünyasında incelenmesi gereken en önemli noktalardan biridir.

Zengezur Koridoru projesi lojistik anlamda Londra ve Pekin arasındaki uzun demiryolunun önemli kısımlarından biri olacaktır. Gelişen teknoloji devrinin de artılarıyla insanların her türlü gereksinimlerine kolay ulaşması anlamında bu proje katkı sağlayacaktır. Ürün teslim

süresini kısaltarak online alışverişe katkıda bulunacak, yeni ekonomik gelişmelere eşlik edecektir. Bu ekonomik ilerleme ülkeleri birçok değişimlere yönlendirecektir. Bu durumun birçok avantajları olabilir.

İkinci Dağlık Karabağ Savaşı'nın ardından Azerbaycan'ın askeri zaferi ve Nahçıvan ile bağlantı kurması, İran'ın nakliye lojistiğindeki rolünün önemli ölçüde azalmasının kapılarını açmıştır. China Telecom ve Azer Telecom tarafından veri trafiğine ilişkin imzalanan anlaşmada belirtildiği gibi, bu yeni ortaya çıkan ekonomik koridor, Çin'e Güney Kafkasya üzerinden Avrupa'ya ikinci bir rota sunabilir ve Azerbaycan Çin'in Dijital İpek Yolu girişiminde aracı rolünü oynayabilir. Bu program çerçevesinde Orta Asya, Hazar Denizi, Güney Kafkas ve Türkiye'den geçerek Çin'den Avrupa'ya optik kablo hattının kurulması planlanmaktadır. Bu, veri iletişim gecikmesiyle ilgili sorunları ortadan kaldıracaktır. Ayrıca bu hat internet trafiğinin Avrupa'dan Asya'ya iletilmesini sağlayacaktır. Bu doğrultuda transit telekomünikasyon hatları bu güzergah üzerinden Çin ve komşu ülkelere gidecektir. Hazar Denizi, Azerbaycan ve Türkiye üzerinden geçecek bu hattın uzunluğu yaklaşık 9 bin kilometre olacak ve bu rotanın en kısa ve karlı rota olacağı düşünülmektedir. Yani Azerbaycan ve Türkiye, Çin hükümetinin başlattığı Orta İpek Yolu telekomünikasyon koridorunun önemli parçalarından biri olacaktır ve bu bağlamda Zengezur Koridoru'nun açılması da bu programa katkı sağlayacaktır.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Zengezur Koridoru'nun açılması ile birlikte Azerbaycan-Türkiye arasındaki karayolu bağlantısının kurulmasının her iki ülke arasında, ticari bağı güçleneceği ve ticaret hacminde ve ticari gelirlerde artış yaşanacağı, ürün fiyatlarının daha da ucuzlayacağı, iki ülke arasında gerçekleştirilen yolculuklarda zamandan tasarruf sağlanacağı, seyahat ve ulaşım masraflarının azalacağı ve ticari harcamalarda azalma meydana geleceği, dış ülkelere olan bağımlılığın azalacağı, petrol ve doğalgaz fiyatlarının ucuzlayacağı iki ülke arasındaki ilişkilerde pozitif yönlü daha iyi gelişmeler meydana gelecektir. Türk dünyasıyla iş birliği ve ticaretin artmasına, Orta Asya'ya kesintisiz gitmenin mümkün hala gelmesine, bölgesel barış ve iş birliği ortamının güçlenmesine, tarihi ipek yolunun canlanmasına katkı sağlayacaktır. Azerbaycan – Türkiye ilişkilerinin tarihi bağları üzerine kurulan kader ortaklığı, koridorun gelişmesiyle birlikte enerji ve ulaşım gibi alanlarda kader ortaklığına dönüşecektir. Azerbaycan ve Türkiye'nin Kafkasya'daki iş birliği girişimleri politik, askeriye, iktisadi, enerji ve ulaştırma alanlarındaki katılımları açısından da genişleyecektir.

Zengezur Koridoru'nun açılması Ermenistan ekonomisinin de gelişimine katkı sağlayacak, gelecekte turizmde Ermenistan'ın gelişmiş bir bölgesi olabileceği görülmektedir. Bu bölgeden geçişlerde Türkiye ve Azerbaycan'ın geçiş ücreti ödemeyeceğinden, iki ülke arasındaki taşımada havayollarından kara ve demir yollarına doğru bir kayma meydana getirecektir. Azerbaycan'dan Türkiye'ye giden turist sayısında artış yaşanacak ve her iki ülkenin turizmine pozitif etki yapacak, rahat, güvenli ve hızlı ulaşım, seyahat masraflarında azalma sağlayacaktır.

Nahçıvan'a yapılan karayolu yolcu taşımacılığı sayılarında artış meydana getirecektir.

Azerbaycan ve Türkiye'nin Ermenistan ile ticari ilişkilerin güçlenmesi için çalışacakları, Türkiye ve Ermenistan ilişkilerinin gelişeceği, Ermenistan'ın, Türkiye ve Azerbaycan ile olan ticari ve insani ilişkilerinin gelişeceği, Ermenistan'a ticari ve ekonomik yönden pozitif etki edeceği, bölge barışına olumlu etki edeceği, bölgede önemli ve yeni projelere fırsat yaratacaktır. Açılması planlanan Zengezur Koridoru Nahçıvan'la birlikte Ermenistan'ın da dahil olduğu ablukadan kurtulmasına imkan sunacaktır. İlk olarak Güney Kafkasya'da doğmakta olan yeni jeopolitik durumdan Azerbaycan ve Türkiye ile ilişkilerini normalleştirerek yararlanabilir. Bu süreçle birlikte kendisinin yarattığı ablukadan kurtulabilir ve ekonomik gelişmeyi, bölgedeki güvenliği ve refahı destekleyerek batıyla ilişkilerini geliştirebilir, öte yandan işsizlik ve yoksulluktan dolayı yaşanan insan göçünü engellemek için bir fırsat bulabilir.

Zengezur Koridoru'nun açılması ile birlikte Türkiye direkt Orta Asya ve Çin ile kesintisiz bağlantıya sahip olacaksa da bu ulaşım koridorundan Ermenistan ve Rusya da faydalanabilecektir. Bu koridor Rusya'nın Güney Kafkasya'daki ana ulaşım rotası olabilir. Böyle ki, Türkiye, İran ve Güney Kafkasya ülkelerini birbirine bağlayacak olan bu koridor vasıtasıyla Rusya trenleri veya tırları Ortadoğu'ya ve diğer Güney Asya ülkelerine ulaşım sağlayabilir.

Bir Kuşak Bir Yol Projesine yönelik süreci hızlandıracak, Kafkas ülkeleri ve Türkiye'nin stratejik önemini artıracak bölge ülkelerine ilave gelir yaratılacak, Azerbaycan ve Türkiye'nin stratejik konumu daha da güçlenecek, Çin'in hem Türkiye hem de Azerbaycan ekonomilerine katkı sağlayacak, Azerbaycan ve Türkiye'nin Çin'le ilişkilerini

daha da geliştirecektir. Çin'in Bir Kuşak Bir Yol projesi ile birlikte, Çin ve diğer ucuz üretim yapan ülkelerin mallarının artık daha kolay ve hızlı bir şekilde Türkiye'den geçerek Avrupa'ya ulaşması, Türkiye'nin Avrupa ülkeleri ile yaptığı dış ticareti negatif yönde etkileyebilir. Kafkasya ülkelerine önemli fırsatlar sunan bu koridor bölge ülkelerine ulaşım bağlantılarını daha da genişletmeye olanak sağlayacaktır. Zengezur Koridoru'nun açılması Kuzey – Güney Ulaşım Koridoru ve Orta Koridor'un cazipliğini daha da artıracaktır. Bölgedeki ülkelerin refahını ve iş birliğini tehdit edecek girişimleri azaltarak iş birliği ortamını ortaya çıkaracaktır.

Nahçıvan'ın Azerbaycan'la doğrudan kara bağlantısı kurularak, enerji güvenliği, ticari, siyasi ve askeri yönden fayda sağlayacak, Nahçıvan'ın ablukadan kurtulmasıyla stratejik ve bölgesel önemini artacak, Nahçıvan bölgesel ulaşımın kilit noktası haline gelecek, Nahçıvan turizmi gelişecek ve Türkiye ve İran'a olan bağımlılığı azalacaktır.

Avrupa'da oluşan enerji krizinin çözümlenmesi için iyi bir fırsat olabilecek, petrol ve doğalgaz nakil hatlarında Gürcistan'a olan ihtiyacın ortadan kalkacak, Azerbaycan-Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti-Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanan elektrik hatları kurulabilecek, Azerbaycan ve Türkiye'nin enerji politikaları için de faydalı olacak, petrol ve doğalgaz naklinin maliyeti azalacaktır.

Öncelikle, lojistik altyapısı mümkün olan en güvenilir şekilde yapılmalıdır. Asya pazarlarının küresel ekonomi üzerinde büyük bir etkisi olduğu için, orada üretilen mal ve hizmetleri mümkün olan en kısa sürede ve mümkün olan en düşük maliyetle Avrupa pazarına taşınması gerekmektedir. Batı Asya'da deniz yolunun lojistik çalışmalarda yetersiz kalması, Azerbaycan ve Türkiye bölgelerinden geçen demiryolu taşımacılığının önemini artırmıştır. Orta İpek Yolu'nun parçası olan Türkiye ve Azerbaycan'ın demiryolu

güzergahı için lojistik çalışmalar, yeni projeler ve yeni hızlı tren hatlarının geliştirilmesi gerekmektedir.

Geçiş güzergahları arasında boşlukların olmaması da diğer önemli noktalardandır. Güzergah ülkelerinin transit geçişler ile ilgili sorunları ortadan kaldırılmalıdır. Bu bağlamda Azerbaycan, Türkiye, Rusya, İran ve Ermenistan arasında bölgedeki zafiyetlerin giderilmesine yönelik görüşmeler yapılmalı ve bölgenin önemli bir üs haline getirilmesi için çalışmalar yapılmalıdır.

Bahsedilmesi gereken bir diğer konu da sınır ve sınır güvenliği araştırmalarının gerekliliğidir. Belirlenen güzergah üzerindeki sınır geçişlerinde işlemlerin karmaşıklaşmasını en aza indirmek için tehditlerin azaltılması, güvenliğin sağlanması, personel sayısı ve sorumlulukların ayarlanması yerinde olacaktır. Azerbaycan ve Ermenistan arasında anlaşma sağlanırsa transitte “Yeşil geçiş” hizmetinden yararlanılabilir, koridordan geçen trenler ve TIRlar hiç beklemeden ve zaman kaybetmeden yollarına devam edebilirler.

Bölge ülkeleri arasındaki siyasi olaylar bu projeye, çalışmalara tesir eden etmendir. Siyasi prosedürlerin bir sonucu olarak, koridor boyunca siyasi, ticari ve teknik yeniliklerin önündeki engellerin kaldırılması ve güncel konuların ele alınması gerekmektedir. Bu yaklaşımlara dikkat edilirse bölgede pozitif anlamda siyasi gelişmeleri de beraberinde getirecektir.

Çalışma, bu alanda yapılmış öncü çalışmalardan olması nedeniyle, gelecekte yapılacak akademik çalışmalara önemli bir kaynak olabilir. Ayrıca koridor açıldıktan ve veriler toplandıktan sonra çalışma tekrarlanabilir. Zengezur Koridoru'nun bölge ve diğer dünya ülkelerine ekonomik, politik, sosyal etkileri incelenebilir. Diğer koridorlarla karşılaştırılmalı çalışmalar yapılabilir.

KAYNAKÇA

- Absheron Logistics Center. (2022, 16 Mart). Abşeron logistika mərkəzi. Erişim adresi: <https://absheronport.az/az/page/haqqimizda/merkez-haqqinda>.
- Absheron Logistics Center. (2022, 16 Mart). Abşeron logistika mərkəzi. Erişim adresi: <https://absheronport.az/az/fotoqalereya/35>.
- Akkaymak, M. (2009). *Avrupa-Asya ulaştırma koridorları ve yeniden canlanan İpek Yolu* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Alliance Westport. (2022, 27 Şubat). Retrieved from: <https://www.alliancetexas.com/Portals/0/Alliance%20Westport.pdf>.
- Altun, N., Kurt, İ. ve Özbaysal, T. (2021). Adım adım yeni dünya düzeni: Çin BKBY projesi. *Gümrük ve Ticaret Dergisi*, 8(26), 81-93.
- Asal, U. Y. (2013). Dağlık Karabağ Sorunu'nun çatışma çözümü perspektifinden analizi. İçinde R. K. Karaca (Ed.), *Asya'da güvenlik sorunları ve yansımaları* (ss. 57-81). İstanbul: Bilgesam Yayınları.
- Aslanlı, A. (2013). *Yeni küresel mücadelede Kafkasya ve Karabağ sorunu* (1. Basım). Ankara: EkoAvrasya Yayınları.
- Aulicino, A. (2007). The role of freight villages in logistic transport chain the strategic infrastructure for urban distribution. Retrieved from: http://www.bestufs.net/download/Workshops/BESTUFS_II/Goetenburg_Mar07/BESTUFS_Goeteborg_Mar07_Aulicino_INTERPORTO.pdf.
- Aydın, G. T. ve Ögüt, K. S. (2008, 15-17 Ekim). Avrupa ve Türkiye'de lojistik köyleri [Kongre bildirisi]. 2. *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu*. Haydarpaşa, İstanbul.
- AzeMedia. (2022, 6 Şubat). Erişim adresi: <https://aze.media/will-russia-become-a-rival-to-azerbaijan-in-n-s-corridor/>.
- Azerbaycan. (2022, 5 Ocak). Erişim adresi: <https://tr.wikipedia.org/wiki/Azerbaycan#Ekonomi>.
- Azerbaycan'ın Ekonomisi. (2022, 24 Ocak). Erişim adresi: <https://www.mfa.gov.tr/azerbaycan-ekonomisi.tr.mfa>.
- Azerbaycan, Nahçıvan ve Türkiye'yi Birbirine Bağlayacak Proje: Zengezur Koridoru. (2022, 9 Nisan). Erişim adresi: <https://www.star.com.tr/dunya/azerbaycan-nahcivan-ve-turkiyeyi-birbirine-baglayacak-proje-zengezur-koridoru-haber-1631839/>.
- Azerbaijan Railways Map. (2022, 14 Ocak). Retrieved from: https://en.wikipedia.org/wiki/Transport_in_Azerbaijan#/media/File:Azerbaijan_railway_map.png.

- Azerbaijan National Security Concept. (2007, 23 Mayıs). *National security concept of the Republic of Azerbaijan*. Retrieved from: <https://www.files.ethz.ch/isn/154917/Azerbaijan2007.pdf>.
- Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi (ARDSK). (2022, 14 Ocak). *Nəqliyyat sektorunda yük daşınması*. Erişim adresi: <https://www.stat.gov.az/source/transport/>.
- Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi (ARDSK). (2022, 15 Ocak). *Dəmiryolu nəqliyyatı*. Erişim adresi: <https://www.stat.gov.az/source/transport/>.
- Azərbaycanda Dəmiryolu. (2022, 14 Ocak). Erişim adresi: https://az.wikipedia.org/wiki/Az%C9%99rbaycanda_d%C9%99miryolu.
- Azərbaycan Yolları Şəbəkəsi. (2022, 13 Ocak). Erişim adresi: <https://dyp.gov.az/?/az/content/145/>.
- Bakı–Tbilisi–Qars Dəmir Yolu Xətti. (2022, 26 Ocak). Erişim adresi: https://az.wikipedia.org/wiki/Bak%C4%B1%E2%80%93Tbilisi%E2%80%93Qars_d%C9%99mir_yolu_x%C9%99tti.
- Bakı–Tbilisi–Qars. (2022, 27 Ocak). Erişim adresi: <https://corp.ady.az/infrastruktur/istifadeye-verilmis-xetler/baki-tbilisi-qars-xetti>.
- Bakı–Tbilisi–Ceyhan Neft Kəməri. (2022, 27 Ocak). Erişim adresi: https://az.wikipedia.org/wiki/Bak%C4%B1-Tbilisi-Ceyhan_neft_k%C9%99m%C9%99ri.
- Bakü–Tbilisi–Ceyhan Pipeline. (2022, 27 Ocak). Retrieved from: https://en.wikipedia.org/wiki/Baku%E2%80%93Tbilisi%E2%80%93Ceyhan_pipeline.
- Bakü–Tiflis–Erzurum Doğalgaz Hattı. (2022, 28 Ocak). Erişim adresi: <https://lib.aliyev-heritage.org/tk/6223906.html>.
- Balıkesir Lojistik Merkezi Hizmete Girdi. (2022, 3 Mart). Erişim adresi: <http://www.raillife.com.tr/balikesir-lojistik-merkezi-hizmete-girdi/>.
- Bıyıklı, M. (2016). Türkiye'nin ittifak politikası ve katıldığı uluslararası güvenlik ittifakları 1928-1938. *Yeni Fikir Dergisi*, 8(17), 121-136.
- Bocutoğlu, E. (2017, 5-7 Ekim). Çin'in "Bir Kuşak-Bir Yol" projesinin ekonomik ve jeopolitik sonuçları üzerine düşünceler. *International Conference on Eurasian Economies* [Sözlü bildiri]. Kırgızistan Manas Üniversitesi, Bishkek.
- Can, A. M. (2012). *Çok kriterli karar verme teknikleri ile Samsun lojistik köyü yerinin belirlenmesi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Kayseri.
- Dış Politika. (2022, 15 Ocak). Erişim adresi: https://www.azerbajjans.com/content_1004_tr.html.

- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK). (2022). *Azerbaycan bilgi notu*. Erişim adresi: https://www.deik.org.tr/uploads/azerbaycan-bilgi-notu_haziran22.pdf.
- Durmuş, T. (2022, 26 Ocak). Bakı-Tiflis-Qars dəmir yolu yük vaqonları tərəfindən daşıldı. Erişim adresi: <https://az.rayhaber.com/2018/06/baku-tiflis-karvandan-d%C9%99mir-yolu-il%C9%99-y%C3%B-Ck-ma%C5%9F%C4%B1n%C4%B1-il%C9%99-h%C9%99r%C9%99k%C9%99t-eti/>.
- Elgün, M. N. ve Algalal, R. H. (2021). Türkiye’de lojistik köylerin gelişme durumu üzerine bir değerlendirme. *International Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 7(39), 770-780.
- Feodorov, O. (2022, 5 Şubat). *Digitalization of the TRACECA transport corridor: implementation of the e-logistics system*. Retrieved from: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/22112016_Fedorov_TRACECA.pdf.
- Gamaghelyan, P. (2022, 22 Haziran). Intractability of the Nagorno-Karabakh conflict: a myth or a reality?. Retrieved from: <https://www.ideasforpeace.org/wp-content/uploads/2020/06/intractability.pdf>
- Gökçe, M. (2011). Yukarı Karabağ sorunu ve Türkiye-Ermenistan ilişkileri üzerine bir değerlendirme. *International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, 6(1), 1139-1154.
- Görgülü, H. (2012). *Lojistik köyler ve Konya uygulaması* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Gurur. (2018, 26 Şubat). Türkiye’nin yüzölçümü kaç kilometrekaredir? Oransal olarak yüzölçümleri. Erişim adresi: <https://www.nkfu.com/turkiyenin-yuzolcumu-kactir/>.
- Gürel, Ş. (1992). Karabağ sorunu üzerine bir not. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 47(1), 181-185.
- GVZ Nürnberg. (2022, 26 Şubat). Retrieved from: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aktuelles_Luftbild_des_G%C3%BCterverkehrs_zentrum_\(GVZ\)_bayernhafen_N%C3%BCrnberg.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aktuelles_Luftbild_des_G%C3%BCterverkehrs_zentrum_(GVZ)_bayernhafen_N%C3%BCrnberg.jpg).
- Huang, Z. (2022, 10 Nisan). Your guide to understanding OBOR, China’s new silk road plan. Retrieved from: <https://qz.com/983460/obor-an-extremely-simple-guide-to-understanding-chinas-one-belt-one-road-forum-for-its-new-silk-road/>.
- Kafkasya’nın Açık Hesabı: Dağlık Karabağ. (2022, 17 Temmuz). Erişim adresi: <http://www.aljazeera.com.tr/dosya/kafkasyanin-acik-hesabi-daglik-karabag>.

- Karabulut, K. (2022, 12 Nisan). Yerel güzergahlı- kıtalararası etkili Kars-İğdir-Nahçıvan demiryolu. Erişim adresi: <https://yesiligdir.com/yazar/yazi/7699>.
- Karaca, M. (2022). *Türkiye Büyük Millet Meclisi görüşmelerinde Nahçıvan meselesi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Karabük Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Karabük.
- Karadeniz, V. ve Akpınar, E. (2011). Türkiye’de lojistik köy uygulamaları ve yeni bir lojistik köy önerisi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (23), 49-71.
- Kars-İğdir-Aralık-Dilucu Demiryolu Bağlantısı. (2022, 12 Nisan). Erişim adresi: <https://imarbilgileri.com/haberler/kars-igdir-aralik-dilucu-demiryolu-baglantis/>.
- Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM). (2021, 13 Ocak). Karayolu ulaşım istatistikleri 2021. Erişim Adresi: https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGM_documents/Yayinlar/YayinPdf/KarayoluUlasimIstatistikleri2021.pdf.
- Keser, H. (2011). *Lojistik sektörünün rekabet gücü yönüyle analizi: Türk lojistik sektörü için bir çalışma* (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.
- Klynveld Peat Marwick Goerdeler (KPMG). (2021, 20 Ocak). KPMG perspektifinden taşımacılık ve lojistik sektörüne bakış 2021. Erişim Adresi: <https://home.kpmg/tr/tr/home/gorusler/2021/09/kpmg-perspektifinden-tasimacilik-ve-lojistik-sektorune-bakis-2021.html>.
- Limanın İnkişafı. (2022, 16 Mart). Erişim adresi: <https://portofbaku.com/Ourport/PortDevelopment>.
- Lojistik Merkezler. (2022, 3 Mart). Erişim adresi: <https://www.tcdd.gov.tr/content/33>.
- Lynch, D. (2002). Separatist states and Post-Soviet conflicts. *International Affairs*, 78(4), 831-848.
- Maestro Danışmanlık ve Yıldıztekin, A. (2009). Mersin lojistik strateji planı. Erişim adresi: <http://www.mersin.gov.tr/kurumlar/mersin.gov.tr/Genel/depo/Mersin%20Lojistik%20Strateji%20Plan%C4%B1.pdf>.
- Marche International de Rungis. (2022, 26 Şubat). Retrieved from: https://www.reddit.com/r/Images/comments/aiag35/march%C3%A9_international_de_rungis_%C3%AEledefrance_france/.
- Mkrtyan, T. (2007). Democratization and the conflict of Nagorno-Karabakh. *Turkish Policy Quarterly*, 6(3), 79-92.
- Muğlu, İ. (2022, 15 Haziran). Zengezur Koridoru. Erişim adresi: <https://sahipkiran.org/2021/10/25/zengezur-koridoru-2/#prettyphoto/0/>.

- Murphy, M. (2022, 8 Şubat). *Spotlight: prime leader of Canada to Mexico route*. Retrieved from: https://www.google.com/amp/s/tucson.com/business/spotlight-prime-leader-of-canada-to-mexico-route/article_f8c98c3d-2461-5e56-808f-847612447e89.amp.html.
- Novikova, G. (2012). The Nagorno Karabakh through the prism of the image of the enemy. *Transition Study Review*, 18(3), 550-569.
- Ozertem, H. S. (2009). Kosovo's independence and the Nagorno-Karabakh issue. *USAK Yearbook of Politics and International Relations*, 2(3), 461-463.
- Özyılmaz, E. V. (2013). Geçmişten günümüze Dağlık Karabağ. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 15(2), 191-208.
- Pant, H. V. (2022, 11 Nisan). Unless China changes tack, India won't be the only country opposing One Belt One Road. Retrieved from: <https://qz.com/india/1012929/unless-china-changes-tack-india-wont-be-the-only-country-opposing-one-belt-one-road/>.
- Pekcan, C. (2021). APAM Çin çalışmaları. İçinde Dündar, A., vd (Ed), *Xi Jinping dönemi Çin dış politikası ve Türkiye ile ilişkileri* (s. 53-70). Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınları.
- Pomykala, A. (2022, 5 Şubat). Retrieved from: https://www.researchgate.net/publication/331951081_Rail_Baltica_-_the_project_of_the_century.
- Road Map of Azerbaijan. (2022, 13 Ocak). Retrieved from: https://en.wikipedia.org/wiki/Roads_in_Azerbaijan#/media/File:Azerbaijan_roads.jpg.
- Sargsyan, A. H. (2013). Nagorno Karabakh: Obstacles to a negotiated settlement. Retrieved from: <https://worldview.stratfor.com/article/nagorno-karabakh-obstacles-negotiated-settlement>.
- Shahidov, A. (2022, 9 Nisan). Zengezur Koridorunun önemi. Erişim adresi: <https://www.aydinlik.com.tr/haber/zengezur-koridorunun-onemi-242015>.
- Sharifli, Y. (2022, 9 Nisan). Azerbaijan and Belt and Road Initiative: On the way of becoming a regional transport center. Retrieved from: <https://politicon.co/en/analytics/33/azerbaijan-and-belt-and-road-initiative-on-the-way-of-becoming-a-regional-transport-center>.
- Samsun Logistics Center Türkiye (SLC Türkiye). (2022, 3 Mart). Erişim adresi: <https://www.slcturkiye.com/fotograf-galerisi/>.
- Söker, Ç. (2017). Dağlık Karabağ sorunu'nun çatışmayı çözme perspektifinden incelenmesi. *Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 8(16), 555-574.

- Spotlight on: Puebla Manufacturing. (2022, 10 Şubat). Retrieved from: <https://www.co-production.net/manufacturing-in-mexico/strategic-manufacturing-locations/mainland-mexico-manufacturing.html>.
- Svensson, İ. (2022, 21 Haziran). The Nagorno-Karabakh conflict: lessons from the mediation efforts. Retrieved from: http://www.initiativeforpeacebuilding.eu/pdf/Nagorno_Karabakh_conflict_mediation_efforts.pdf.
- Şirin, B. (2019). *Lojistik köylerin gelişimi ve Türkiye'deki lojistik köylerin değerlendirilmesi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Şakillər. (2022, 16 Mart). Retrieved from: <https://portofbaku.com/MediaCenter/PhotoGallery>.
- TEN-T- Connecting Europe. (2022, 5 Şubat). Retrieved from: <https://www.apba.es/en/ten-t-connecting-europe#>.
- The Pan American Highway: The Longest Road in The World. (2022, 7 Şubat). Retrieved from: <https://brilliantmaps.com/pan-american-highway/>.
- The Southern Gas Corridor. (2022, 28 Ocak). Erişim adresi: https://minenergy.gov.az/en/layiheler/cenub-qaz-dehlizi_2196.
- Türkiye-Azerbaycan Siyasi İlişkileri. (2022, 24 Ocak). Erişim adresi: <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-azerbaycan-siyasi-iliskileri.tr.mfa>.
- Türkiye'nin Girişimci Ve İnsani Dış Politikası. (2022, 4 Ocak). Erişim adresi: <https://www.mfa.gov.tr/dis-politika-genel.tr.mfa>.
- Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM). (2022, 7 Eylül). *Yıllık ihracat rakamları*. Erişim adresi: <https://tim.org.tr/tr/ihracat-rakamlari>.
- Türkiye Komşu Ülkeler Kara ve Deniz Komşuları. (2022, 4 Ocak). Erişim adresi: <https://rozethaber.com/turkiye-komsu-ulkeler-kara-ve-deniz-komsulari/>.
- Türkiye'nin Lojistik Merkezleri. (2022, 4 Mart). Erişim adresi: <https://rayhaber.com/2019/07/turkiyenin-lojistik-merkezleri/>.
- Türkiye Yol Haritası. (2022, 4 Ocak). Erişim adresi: <https://www.istockphoto.com/tr/vekt%C3%B6r/etiketleme-ile-y%C3%Bcksek-detayl%C4%B1-t%C3%BCrkiye-yol-haritas%C4%B1-gm1149196660-310613258>.
- Trans-Anatolian Gas Pipeline. (2022, 28 Ocak). Retrieved from: https://en.wikipedia.org/wiki/Trans-Anatolian_gas_pipeline.
- TR 83 Bölgesi Lojistik Master Planı. (2022, 8 Şubat). Erişim adresi: https://www.samsuntb.org.tr/Icerik/Dosya/www.samsuntb.org.tr_34_81_CG9M36DE_tr_83_bolgesi_lojistik_master_plani.pdf.

- Turgunov, E. (2022, 10 Nisan). Zengezur Koridorunun Azerbaycan ve bölge için önemi. Erişim adresi: <https://www.eurasian-research.org/publication/zengezur-koridorunun-azerbaycan-ve-bolge-icin-onemi/?lang=tr>.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2021). *Taşıma şekillerine göre ihracat*. Erişim adresi: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dis-Ticaret-Istatistikleri-Ocak-2021-37413>.
- Türk Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği (TÜSİAD). (2022, 18 Ocak). 2022 Türkiye Ekonomisi. Erişim Adresi: <https://tusiad.org/tr/yayinlar/raporlar/item/10949-2022-turkiye-ekonomisi>.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB). (2020). *Ulaşan ve erişen Türkiye 2020*. Ankara: UAB Yayınları.
- Uluslararası Kuzey-Güney Taşımacılık Koridoru. (2022, 6 Şubat). Erişim adresi: <https://ticaret.gov.tr/blog/ulkelerden-ticari-haberler/iran/uluslararasi-kuzey-guney-tasimacilik-koridoru>.
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD). (2020). *Lojistik sektörü raporu 2020*. UTİKAD Yayınları.
- Uysal, O. (2022, 5 Mart). Erişim adresi: <https://tr.railturkey.org/2014/03/25/hasanbey-lojistik-merkezi/>.
- Yamakov, A. N. (2001). Ethnic conflict in the Transcaucasus: the case of Nagorno Karabakh. *Theory and Society*, 20(5), 631-660.
- 2021-ci İlin Üçüncü Rübünün Yekunları. (2022, 27 Ocak). Erişim adresi: https://www.bp.com/az_az/azerbaijan/home/news/business-updates/2021-ci-ilin-ucuncu-rubunun-yekunlari.html#accordion_3.