



**ZENGEZUR KORİDORU'NUN AZERBAYCAN VE
BÖLGE ÜLKELERİN DİŞ TİCARETİNE OLASI
ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ**

(Yüksek Lisans Tezi)

Tukazban GASIMOVA

Kütahya - 2023

T.C
KÜTAHYA DUMLUPINAR ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENİSTİTÜSÜ
Uluslararası Ticaret ve Finansman Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

**ZENGİZUR KORİDORU'NUN AZERBAIJAN VE BÖLGE
ÜLKELERİN DİŞ TİCARETİNE OLASI ETKİLERİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ**

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Melis ERÇİN YURCU

Hazırlayan
Tukazban GASİMOVA

Kütahya-2023

Kabul ve Onay**KÜTAHYA DUMLUPINAR ÜNİVERSİTESİ****LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

Uluslararası Ticaret ve Finansman Ana bilim dalında, 202085000194 öğrenci numaralı, Tukazban GASIMOVA'nın hazırlamış olduğu "ZENGEZUR KORİDORU'NUN AZERBAIJAN VE BÖLGE ÜLKELERİN DIŞ TİCARETİNE OLASI ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ" başlıklı yüksek lisans tez çalışması ile ilgili tez savunma sınavı jüri tarafından yapılmış ve adayın tezinin OY BİRLİĞİ ile kabul edilmesine karar verilmiştir.

03/07/2023

Tez Jürisi	İmza	
	Kabul	Red
Dr. Öğr. Üy. Melis ERÇİN YURCU (Danışman)		
Prof. Dr. Ercan TAŞKIN		
Dr. Öğr. Üy. Fatih ŞAHİN		

Onay

Doç. Dr. Arif KOLAY

Enstitü Müdürü

Bilimsel Etik Bildirimi

Yüksek Lisans tezi olarak hazırladığım “*Zengezur Koridoru’nun Azerbaycan Ve Bölge Ülkelerin Dış Ticaretine Olası Etkilerinin Değerlendirilmesi*” adlı çalışmanın öneri aşamasından sonuçlandığı aşamaya kadar geçen süreçte bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle uyduğumu, tez içindeki tüm bilgileri bilimsel ahlak ve gelenek çerçevesinde elde ettiğimi, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığımı, bu çalışmamda doğrudan veya dolaylı olarak yaptığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu beyan ederim.

03/07/2023

Tukazban GASIMOVA

Özgeçmiş

Tukazban GASIMOVA eğitim hayatında; ilköğrenim ve lise eğitimini Azerbaycan devletinde, Bakü şehri 240 Numaralı Okul'da, lisans eğitimini ise Azerbaycan Devlet İktisat Üniversitesi'nde 2018 yılında tamamladı. 2016 yılında 'Muhasebeciler Odası'nda gönüllü çalışarak deneyim kazanmıştır. Lisans eğitimi yıllarında Azerbaycan Devlet İktisat Üniversitesi ve T.C. Süleyman Demirel Üniversitesi tarafından 2016 yılında Bakü'de ortaklaşa düzenlenen 1. Uluslararası İktisadi ve İdari Perspektifler Kongresi, 2017 yılında Azerbaycan Devlet İktisat Üniversitesi ve İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi tarafından yapılan 13. Uluslararası Bilgi, Ekonomi ve Yönetim Kongresi ve "İş Dünyası Unec Talebeleriyle Buluşuyor" etkinliklerinin ve kongrelerinin düzenlenmesinde ve yürütülmesinde katkıda bulunmuştur. Marka ol, Başarı hikayesi, XVII UNEC Debate Forum, ACCA F3 Financial Accounting ve ACCA F8 Financial Statements eğitimlerine katılmıştır.

2019 yılında ACCA F3 Financial Accounting sınavına katılmış ve sertifika almıştır. Aynı zamanda muhasebe alanında çalışmıştır. 2021 yılında Dumlupınar Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Finansman Anabilim Dalı tezli Yüksek Lisans Programına başlamıştır.

ÖZET

ZENGİZUR KORİDORU'NUN AZERBAYCAN VE BÖLGE ÜLKELERİN DİŞ TİCARETİNE OLASI ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

GASIMOVA, Tukazban

Yüksek Lisans Tezi, Uluslararası Ticaret ve Finansman Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Melis ERÇİN YURCU

Temmuz, 2023, 150 sayfa

2020 senesinde İkinci Karabağ Savaşı'nın en dikkat çekici sonuçlarından biri olan Zengezur koridoru, yerel, bölgesel ve kıtalararası olmak üzere üç boyutta önem taşımaktadır. Yerel düzeyde, koridorun geçtiği bölgeler üzerinden ülkelerdeki yerel ekonomik kalkınmayı teşvik edici rolü bulunmaktadır. Zengezur Koridoru, Türkiye, Azerbaycan ve Ermenistan'ın az gelişmiş bölgelerinden geçmesiyle büyük bir önem taşımaktadır. Koridor, Azerbaycan'ın uzun süredir işgal altında olan güneybatı bölgelerine bağlanmasını sağlarken, aynı zamanda Türkiye'nin de terörle mücadele eden doğu bölgelerine ekonomik büyüme sağlayacaktır. Bu çalışma, Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan ve Bölge Ülkelerini'n dış ticaret ve lojistik sektörü üzerinde olası etkilerini araştırmayı hedeflemektedir. Keşifsel araştırma desenine sahip bu çalışmada, Koridorun açılmasının ülkelerin dış ticaretine ve lojistik faaliyetlere etkileri, güçlü ve zayıf yönler, fırsatlar ve tehditler bakımından derinlemesine görüşmelerin kullanıldığı nitel ve döküman analiziyle araştırılmıştır. Elde edilen bulgular swot analizi ile değerlendirilmiştir. Araştırma sonucunda, Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan'ın dış ticaret ve lojistik sektöründe olumlu bir etki yaratacağı ve toplumlar arasında barışa katkı sağlayacağı sonucuna varılmıştır. Avrupa ve Asya arasında ulaşım süresini 12 güne indirerek, lojistik faaliyetlerin hızlanması, taşıma maliyetlerin en aza düşmesi bakımından çok büyük önem arz ediyor. Zengezur Koridoru, Ermenistan'ı da içine alan bölge ülkelerinin ekonomik kalkınmalarına katkı sağlama potansiyeline sahip önemli bir proje olması bakımından fırsat niteliğindedir. Ancak, koridor çalışmalarının net bir plana sahip olmaması ve bölgedeki güvenlik sorunlarının devam etmesi, Azerbaycan ve Ermenistan arasındaki sınırların belirlenmemesi gibi zayıf yönler bulunmaktadır. Ayrıca, ABD ve Avrupa'da etkili Ermeni lobileri de koridorun açılmasına karşı önemli bir tehdit oluşturmaktadır.

Anahtar kelimeler: Bir Kuşak Bir Yol, Lojistik, Ulaşım, Zengezur Koridoru

ABSTRACT**EVALUATION OF THE POSSIBLE EFFECTS OF THE ZANGEZUR
CORRIDOR ON FOREIGN TRADE OF AZERBAIJAN AND THE
COUNTRIES IN THE REGION****GASIMOVA, Tukazban****Master Thesis, Department of International Trade and Finance****Supervisor: Asst. Prof. Melis ERÇİN YURCU****July, 2023, 150 pages**

The Zangezur corridor, which was one of the most notable outcomes of the Second Nagorno-Karabakh War in 2020, holds importance in three dimensions: local, regional, and intercontinental. At the local level, the corridor plays a role in promoting local economic development in the regions it passes through. The significance of the Zangezur corridor lies in its connection through underdeveloped regions of Turkey, Azerbaijan, and Armenia. The corridor allows Azerbaijan to regain control of the long-occupied southwestern regions, while also enabling economic growth in the eastern regions of Turkey, which is fighting terrorism. This study aims to investigate the potential effects of the Zangezur corridor on Azerbaijan's and regional countries' foreign trade and logistics sectors. Using an exploratory research design, in-depth interviews and qualitative and document analyses were conducted to examine the impacts of the corridor's opening on countries' foreign trade and logistics activities in terms of strengths, weaknesses, opportunities, and threats. The findings were evaluated through a SWOT analysis. The research concludes that the Zangezur corridor will have a positive impact on Azerbaijan's foreign trade and logistics sector and contribute to peace between societies. It is of great importance in terms of speeding up logistics activities and minimizing transportation costs by reducing transportation time between Europe and Asia to 12 days. The Zangezur corridor represents an opportunity to contribute to the economic development of the region, including Armenia. However, there are weaknesses such as the lack of a clear plan for corridor operations and ongoing security issues in the region, as well as the unresolved borders between Azerbaijan and Armenia. Additionally, influential Armenian lobbies in the United States and Europe pose a significant threat to the opening of the corridor.

Keywords: Logistics, One Belt One Road, Transportation, Zangezur Corridor

ÖNSÖZ

Yüksek lisans tez çalışmam boyunca uzun mesafeleri sorun etmeden her zaman, her durumda bana destek olan, yol gösteren, yardımlarını ve desteğini esirgemeyen ve bana güvenen çok değerli tez danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Melis ERÇİN YURCU'ya sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Değerli jüri üyesi hocalarım Sayın Prof. Dr. Ercan TAŞKIN, Dr. Öğr. Üyesi Fatih ŞAHİN, Dr. Öğr. Üyesi İçlem ER ve Dr. Öğr. Üyesi Şerife KAZANCI SUNAOĞLU'na teşekkür ederim. Derinlemesine görüşmelere vakitlerini ayıran değerli katılımcılara tezime sağladıkları büyük katkıdan dolayı çok teşekkür ederim.

Bu uzun süreçte sürekli desteklerini hissettiğim her zaman yanımda olan ve kalbimde taşıdığım Saygıdeğer babam Jalal GASIMOV'a ve Sevgili annem Sevda GASIMOVA'ya verdikleri maddi manevi destek ve gösterdikleri sabırdan dolayı çok teşekkür ederim.

Ayrıca, desteklerini benden esirgemeyen arkadaşlarıma ve destekte bulunan bölüm hocalarıma kucak dolusu sevgiler.

Bu tezi Karabağ Savaşı'na katılanlara, şehitlere

ve

gazilere adıyorum...

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖZET	v
ABSTRACT	vi
TABLOLAR LİSTESİ.....	xi
ŞEKİLLER LİSTESİ	xii
GÖRSELLER LİSTESİ	xiii
KISALTMALAR	xiv
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ARAŞTIRMA TASARIMI

1.1. ARAŞTIRMANIN KAPSAMI	5
1.2. ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ	5
1.3. ARAŞTIRMANIN AMACI	5
1.4. ARAŞTIRMANIN GEREKÇESİ	6
1.5. ARAŞTIRMANIN ÖZGÜN DEĞERİ	7
1.6. ARAŞTIRMANIN TEMEL KATKILARI	8
1.7. ARAŞTIRMA SORULARI	9
1.8. ARAŞTIRMANIN SINIRLAMALARI	10
1.9. ARAŞTIRMANIN ETİK DEĞERLENDİRMESİ	10

İKİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI TİCARET VE ULUSLARARASI LOJİSTİK

2.1. ULUSLARARASI TİCARETİN TARİHSEL GELİŞİMİ	14
2.2. ULUSLARARASI TİCARET ÇEŞİTLERİ	16
2.3. ULUSLARARASI TİCARETTE KULLANILAN TEMEL KAVRAMLAR.	17
2.4. ULUSLARARASI TİCARET TEORİLERİ	18
2.5. ULUSLARARASI LOJİSTİK	20
2.5.1. Lojistik Kavramı	21
2.5.2. Temel Lojistik Faaliyetler	22
2.5.3. Azerbaycan’da Lojistik ve Taşımacılık	31

2.5.3.1. Azerbaycan'ın Demir Yolu Taşımacılığı	34
2.5.3.2. Azerbaycan'ın Deniz Yolu Taşımacılığı	36
2.5.3.3. Azerbaycan'ın Hava Yolu Taşımacılığı	38
2.5.3.4. Azerbaycan'ın Boru Hatları Taşımacılığı	40
2.5.3.5. Azerbaycan'ın Karayolu Taşımacılığı	42
2.5.4. Azerbaycan'ın Lojistik Performans Endeksi	44
2.5.5. Karabağ Toprakları'nda Ulaşım Sistemi	45
2.6. LOJİSTİK KORİDORLAR	47
2.6.1. Dünya Genelindeki Lojistik Koridorlar	47
2.6.2. Azerbaycan Lojistik Sektörünü Etkileyen Önemli Projeler ve Zengezur Koridoru	49
2.6.2.1. TRACECA	50
2.6.2.2. Kuzey – Güney Ulaşım Koridoru	51
2.6.2.3. Bakü-Novorossiysk Boru Hattı	53
2.6.2.4. Bakü-Supsa Petrol Boru Hattı	54
2.6.2.5. Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı	55
2.6.2.6. Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) Doğalgaz Boru Hattı Projesi	57
2.6.2.7. Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP)	58
2.6.2.8. Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı	60
2.6.2.9. Zengezur Koridoru	62
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	
ZENGEZUR KORİDORU'NUN AZERBAIJAN VE BÖLGE ÜLKELERİN DIŞ TİCARETİNE OLASI ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ	
3.1. ARAŞTIRMA TASARIMI VE ARAŞTIRMANIN DESENİ	66
3.2. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ	66
3.3. NİTEL ARAŞTIRMA VE DERİNLEMESİNE GÖRÜŞMELER	67
3.3.1. Veri Toplama Aracının Geliştirilmesi	69
3.3.2. Derinlemesine Görüşmelerde Örnekleme Yöntemi ve Görüşmelerin Uygulanma Biçimi	70
3.3.3. Derinlemesine Görüşmelerde Kullanılan Analiz Tekniği	73
3.3.4. Nitel Araştırmada Geçerlilik ve Güvenilirlik	74
3.4. DERİNLEMESİNE GÖRÜŞMELERDEN ELDE EDİLEN BULGULAR	77
3.5. İKİNCİL VERİ KAYNAKLARI VE DOKÜMAN ANALİZİ	86
3.6. DOKÜMAN ANALİZİNDEN ELDE EDİLEN BULGULAR	86
3.7. SWOT ANALİZİ	93
3.7.1. Güçlü Yönler	96
3.7.2. Zayıf Yönler	100

3.7.3. Fırsatlar	101
3.7.4. Tehditler	107
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	110
EKLER.....	117
KAYNAKÇA	120
DİZİN	133



TABLÖLAR LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Tablo 2.1: Taşıma Türleri Karşılaştırılması	25
Tablo 3.1: Güçlü Yönler (Azerbaycan)	96
Tablo 3.2: Güçlü Yönler (Bölge Ülkeleri)	98
Tablo 3.3: Zayıf Yönler (Azerbaycan)	100
Tablo 3.4: Zayıf Yönler (Bölge Ülkeleri)	100
Tablo 3.5: Fırsatlar (Azerbaycan)	101
Tablo 3.6: Fırsatlar (Bölge Ülkeleri)	104
Tablo 3.7: Tehditler (Azerbaycan)	107
Tablo 3.8: Tehditler (Bölge Ülkeleri)	108

ŞEKİLLER LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Şekil 2.1: Azerbaycan'ın Demir Yolu Şebekesi	34
Şekil 2.2: Azerbaycan'ın Deniz Yolu Şebekesi	37
Şekil 2.3: Azerbaycan'ın Hava Yolu Şebekesi	39
Şekil 2.4: Azerbaycan'ın Karayolu şebekesi	43
Şekil 2.5: TRACECA	50
Şekil 2.6: Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru	52
Şekil 2.7: Bakü-Novorossiysk Boru Hattı	53
Şekil 2.8: Bakü-Supsa Petrol Boru Hattı	55
Şekil 2.9: Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı	56
Şekil 2.10: Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) Doğalgaz Boru Hattı	58
Şekil 2.11: Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP)	59
Şekil 2.12: Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu	61
Şekil 2.13: Zengezur Koridoru	63

GÖRSELLER LİSTESİ**Sayfa**

Görsel 2.1: Yük Taşımacılığından Elde Edilen Gelirler	33
Görsel 2.2: Yolcu Taşımacılığından Elde Edilen Gelirler	33
Görsel 2.3: Yıllara göre Demir Yolu ile Taşınan Yük Miktarı (Bin Ton)	35
Görsel 2.4: Yıllara Göre Deniz Yolu ile Taşınan Yük Miktarı (Bin Ton)	38
Görsel 2.5: Yıllara Göre Hava Yolu ile Taşınan Yük Miktarı (Bin Ton)	40
Görsel 2.6: Yıllara göre Boru Hattı ile Taşınan Yük Miktarı (Bin Ton)	42
Görsel 2.7: Yıllara Göre Karayolu ile Taşınan Yük Miktarı (Bin Ton)	44
Görsel 2.8: Azerbaycan'ın Yıllara Göre LPI Puanları	45
Görsel 3.1: Swot Analizi ile Değerlendirilme Grafiği (Azerbaycan)	95
Görsel 3.2: Swot Analizi ile Değerlendirilme Grafiği (Bölge Ülkeleri)	96

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ADDY	Azerbaycan Devlet Demir Yolu
AIOC	Azerbaycan Uluslararası İşletme Şirketi
ANT	Azerbaycan-Nahçıvan-Türkiye
APA	Amerikan Psikoloji Derneđi
APEC	Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği
BDT	Bağımsız Devletler Topluluđu
BP	Britanya Petrolcölük
BGTN	Bakü-Grozni-Tihoretsk-Novorossiysk
BTC	Bakü-Tiflis-Ceyhan
BTE	Bakü-Tiflis-Erzurum
BTK	Bakü-Tiflis-Kars
GIOC	Gürcüstan Uluslararası İşletme Şirketi
GSYİH	Gayri Safı Yurtiçi Hasıla
INSTC	Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru
LPI	Lojistik Performans Endeksi
NAFTA	Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması
NATO	Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
PPP	Kamu Özel Sektör Ortaklığı
RO-RO	Tekerlekli Araçların Gemiyle Nakli
SOCAR	Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Petrol Şirketi
SWOT	Güçlü, Zayıf, Fırsat ve Tehdit.
TACIS	Bağımsız Devletler Topluluđu'na Teknik Yardım
TANAP	Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı

TİKA	Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı
TRACECA	Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru
UNESCAP	Çevre ve Doğal Kaynakların Geliştirilmesi Komitesi





TEZ METNİ

GİRİŞ

2. Karabağ Savaşı'nın sonucunda Ermenistan, Rusya, Azerbaycan arasında bir ateşkes antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşmayla çatışmalar sona ermiş ve bölgede bir dönüm noktası olmuştur. Aynı zamanda, Azerbaycan'la Türkiye Şuşa Beyannamesi imzalanmıştır. Bu beyanname, Şuşa'nın Türkiye'yle Azerbaycan'ın arasında stratejik işbirliğini vurgulamaktadır. Sonrasında, 2020 yılının 10 Kasım tarihinde Azerbaycan, Rusya, Ermenistan arasında Üçlü Deklarasyon imzalanmıştır. Bu Bildirinin 9. maddesine göre, Azerbaycan ile Nahçıvan arasındaki doğrudan ilişkiler yeniden tesis edilmelidir. Bu, hem Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'nin trafik ablukasından kurtulmak, hem de Bakü-Tiflis Kars (BTK) demir yoluna alternatif olan Azerbaycan-Nahçıvan-Türkiye (ANT) demir yolunun Zengezur Koridoru'nun restorasyonu ile inşa edilmesi anlamına gelmektedir (Yörüklü, 2020).

2020 yılında Dağlık Karabağ'ın geri alınması, Azerbaycan'ın Nahçıvan ile daha güçlü ticaret ve sosyal bağlantılar kurmasını sağlamıştır. Bu durum, bölgenin ekonomik ve sosyal gelişimine büyük katkı sağlamıştır (Bayramoğlu, 2022). İkinci Karabağ Savaşı'nın en dikkat çekici sonuçlarından biri olan Zengezur koridoru, yerel, bölgesel ve kıtalararası olmak üzere üç boyutta önem taşımaktadır. Koridorun yerel düzeydeki önemi, geçeceği topraklar üzerinden ülkelerdeki yerel ekonomik kalkınmaya teşvik edici katkısıdır. Yeni koridorun her üç ülkenin de en az gelişmiş bölgelerinden geçtiği bilinmektedir. Böylece koridorun, yaklaşık 30 yıldır işgal altında olan ve yağmalanan Azerbaycan'ın güneybatı bölgelerine bağlanması; Ermenistan'ın en zayıf gelişmiş Zengezur Bölgesi ve Türkiye'nin doğu bölgeleri, onlarca yıllık terör nedeniyle zayıf gelişmiştir ve koridor her üç bölgede de yerel ekonomik büyümeye önemli ölçüde katkıda bulunacaktır (Aslanlı, 2021).

Azerbaycan, stratejik konumu nedeniyle tarih boyunca önemli ticaret yollarının kavşağında bulunmuştur. Bu durum, Azerbaycan'ın lojistik sektörünün gelişmesine katkıda bulunmuştur. Ancak, Sovyetler Birliği'nin çöküşüyle birlikte yaşanan ekonomik, sosyal ve siyasi sorunlar, Azerbaycan'ın lojistik sektörünü de etkilemiştir. Özellikle Azerbaycan'la Ermenistan'ın savaşı, bölgedeki devletlerin lojistik sektörü üzerinde önemli etkilere yol açmıştır (Aghayev, 2008).

Bildirinin 9. maddesinde, Zengezur bölgesinde batı kısımlarının Ermenistan'a dâhil edilmesi sonucunda Azerbaycan'ın Nahçıvan Bölgesi ile olan kara bağlantısının

kaybedilmesini vurgulamaktadır. Bu durum, Nahçıvan'ın Azerbaycan'a bağlı olmasına rağmen kara yoluyla bağlantısının olmamasına ve uzun yıllar boyunca çeşitli zorluklara sebep olmuştur (Aydın ve Üste, 2022).

Yeni koridorun bölgesel düzeydeki önemi, çeşitli yönlerde alternatifler sunmasıdır. Bunlardan ilki ve en önemlisi, Türkiye ile Orta Asya arasında yeni bir rotanın ortaya çıkmasıdır. Türkiye, bölgesel rakibi İran'a olan bağımlılığını azaltmak ve daha dost ülkelerin toprakları üzerinden Orta Asya ile bağlantılar kurmakla ilgilenmektedir. Ankara uzun süredir bu amacını kuzey yönünde Gürcistan ve Azerbaycan üzerinden gerçekleştirmekte ve benzer bir senaryoyu güneyde Ermenistan-Azerbaycan güzergâhı üzerinden gerçekleştirmeyi hedeflemektedir (Bayramoğlu, 2022).

Koridor, yerel, bölgesel, küresel açıdan oldukça önemlidir. Öyle ki koridorun Güney Kafkaslar'da olan tıkanıklığa son vereceyi ve yüzyıllardır insani ve ticari olan hareketliliğin bölgeye yeni ivme kazandırabileceği öngörülmektedir. Ayrıca Koronavirüs salgınından ekonomik olarak olumsuz şekilde etki alan bölge ülkeleri, Zengezur Koridoru sayesinde yeni işbirliği fırsatlarına sahip olabilir. Koridor aynı zamanda Kuzey-Güney aksıyla Orta Koridor'un kesintisiz ve daha ekonomik bir şekilde çalışmasına katkı sağlayarak küresel ticaret için önemli bir potansiyele sahiptir. Bunun yanı sıra, Zengezur Koridoru Türkiye'nin Orta Asya ülkelerine alternatif ulaşım imkânları sunmasını da sağlayabilir (Aydın ve Üste, 2022).

Bu kapsamda Zengezur Koridorunun açılmasının devletler için yarattığı etkilerin boyutlarını anlamaya çalışan bir çalışmanın eksikliği söz konusu olmaktadır. Bu çerçevede bu çalışmanın amacı Zengezur Koridoru'nun açılmasının Azerbaycan ve komşu ülkelere yaratacağı olası dış ticaret, lojistik etkilerinin incelenmesidir.

Çalışma 3 bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde, araştırma tasarımından bahsedilmiştir. Araştırmanın amacı gerekçeleri problemi ve bunun gibi tasarıma ilişkin temel konulardan belirtilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde, öncelikle Uluslararası Ticaret ve Lojistik başlığı altında Uluslararası Ticaret çeşitleri, Dış Ticaret teorileri incelenmiş, Temel Lojistik faaliyetlerden bahsedilmiştir. Devamında Azerbaycan'da Lojistik Sektörü derin şekilde incelenmiş, Azerbaycan'da kullanılan taşımacılık çeşitleri değerlendirilmiş, Azerbaycan lojistik sektörüne büyük katkıda bulunan önemli projelerle ilgili bilgiler verilmiştir.

Son bölümde ise uygulamaya yer verilmiştir. Yönteme ilişkin bilgiler ve bulguların detaylıca anlatıldığı bu bölümde araştırma sonuçlarına yer verilerek teori ve uygulamaya yönelik katkılar ele alınmış ve çalışma tamamlanmıştır.





BİRİNCİ BÖLÜM
ARAŞTIRMA TASARIMI

1.1. ARAŞTIRMANIN KAPSAMI

Küreselleşen dünyada artan ticari ihtiyaçlar ile beraber lojistiğe ihtiyaç da geçmişten bugüne günden güne artmaktadır. Günümüzde yük taşımacılığı için en güvenli rota Çin'den Avrupa ve Orta Doğu'ya uzanan Orta Koridor olarak kabul edilmektedir. Bu rota, Kuzey Koridoru'ndan ortalama 2.500 kilometre daha kısadır ve trenle seyahat süresini yedi ila sekiz güne indirme potansiyeline sahiptir. Rusya-Ukrayna savaşı da bu koridorun önemini artıran diğer konulardan biridir.

Bu çalışmada ulaşım koridorlarından olan Zengezur Koridoru incelenmiştir. Bu çalışma, Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan ve bölge ülkelerin dış ticaret ve lojistik sektörü üzerinde olası etkilerini araştırmayı hedeflemektedir. Lojistik sektörüne odaklanan çalışmada, koridorun sektöre etkileri, güçlü ve zayıf yönleri ile ortaya çıkaracağı fırsatlar ve tehditler değerlendirilmiştir. Buradan hareketle bu çalışmanın konusunu Orta Koridor'un daha verimli ve güvenilir bir güzergâh haline gelmesini sağlayacak olan yeni bir yük ve yolcu taşımacılığı rotası olan Zengezur Koridoru oluşturmaktadır. Araştırmanın kapsamını Zengezur Koridoru'nun, Avrupa ve Asya ülkeleri arasındaki ulaşım bağlantılarının çeşitlenmesini sağlayacak en kısa koridor olması nedeniyle ekonomik, ticari ve lojistik alanda Azerbaycan ve bölge ülkeleri üzerindeki etkileri oluşturmaktadır.

1.2. ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ

Bu çalışmaya yön veren araştırma problemi şu şekildedir:

Koridorun açılmasının Azerbaycan ve komşu devletlerin dış ticaretini olumsuz etkileyen zayıf yönleri nasıldır? Koridorun açılmasının Azerbaycan ve komşu devletlerin dış ticaretini olumlu etkileyen kuvvetli yönleri nasıldır? Koridorun açılması ile ilgili olarak Azerbaycan ve komşu devletlerin dış ticaretini olumsuz etkileyecek ülke içi veya ülke dışından kaynaklanan tehditler varmı? Koridorun açılması ile ilgili olarak Azerbaycan ve komşu devletlerin dış ticaretini olumlu etkileyecek ülke içi veya ülke dışından kaynaklanan fırsatlar nelerdir?

1.3. ARAŞTIRMANIN AMACI

Yapılan araştırmanın temel amacı Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan ve Bölge devletlerine olası etkilerinin değerlendirilmesidir. Çalışmada Azerbaycan hattı

başta olmak üzere, diğer komşu devletlerde kara ulaşım hattının sağlanacağı Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan ve komşu devletlerin ekonomisine özellikle ticari ve lojistik açıdan nasıl etki yaratacağı araştırılacaktır.

Ayrıca bu çalışma olumlu yönleri saptayıp, eksik yönlerini belirleme ve çözüm önerilerinde bulunma amacını taşımaktadır. Güçlü, zayıf yönler değerlendirilecek ve daha verimli olabilmesi için gerekli önerilerde bulunulacaktır. Yapılan analizler sonucunda geleceğe yönelik politika önerileri ortaya konulacaktır. Çalışma mevcut duruma dikkat çekerek (güçlü yönleri, zayıf yönleri, tehditleri ve fırsatları) gelecekte neler yapılabileceğini saptamayı amaçlar.

1.4. ARAŞTIRMANIN GEREKÇESİ

Azerbaycan, karayla çevrili olmasına rağmen stratejik bir konuma sahiptir. Ülke, Asya'dan Avrupa'ya giden iki önemli ticaret yolunu, Kuzey-Güney ve Doğu-Batı (TRACECA) ulaşım koridorlarını üzerinde bulundurur. Bakü-Tiflis-Kars demir yolu ve Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı gibi projelerle bu ulaşım koridorlarına katkı sağlanmıştır. Bu sayede Azerbaycan, Orta Asya'yı Batı ile, Güney Asya'yı ise Kuzey ile birbirine bağlayan önemli bir ulaşım merkezi haline gelmiştir (Öliyev, 2018). Azerbaycanda bulunan koridorlardan biri de Zengezur Koridoru'dur.

Zengezur Koridoru'nun açılması Orta Koridor'un daha verimli ve güvenilir bir güzergâh haline gelmesine önemli katkı sağlama potansiyeline sahiptir. Zengezur Koridoru, Avrupa ve Asya ülkeleri arasındaki ulaşım bağlantılarının çeşitlenmesini sağlayacak en kısa koridor olması nedeniyle ekonomik, ticari ve lojistik alanda Azerbaycan ve bölge ülkeleri üzerinde büyük bir etkiye sahip olması açısından önem taşımaktadır. Bunun yanında Koridor, küresel çapta en yeni ekonomik entegrasyon ve işbirliği projesidir. Küreselleşmenin etkisinin tüm dünya ülkelerinde hissedilir hale geldiği bir ticari ortamda Zengezur Koridoru gibi ekonomik entegrasyonların önemi giderek artmaktadır. Bu yönüyle koridorun başta dış ticarete etkileri, lojistik yapısı, ekonomik ve sosyokültürel etkileri derinlemesine anlaşılmalıdır.

Bu çalışmada elde edilen verilerle koridorun açılmasıyla etkilenen devletler açısından güçlü yönlerinin ortaya çıkartılması, ayrıca zayıf yönlerini geliştirme yollarını ortaya koyması beklenmektedir. Güçlü, zayıf yönler değerlendirilecek uzman görüşlerinden elde edilen nitel verilerin bulgularıyla sentezlenecek ve böylece koridorun daha etkili faaliyet gösterebilmesi için gerekli önerilerde bulunulacaktır. Çalışma bu

şekilde fırsatları en iyi şekilde değerlendirebilme ve olası tehditler karşısında önlem almalarını kolaylaştırıcı bir yol gösterici olmayı hedeflemekte veson derece önem arz etmektedir.

Azerbaycan ve komşu devletlerin ekonomisi için lojistik, ticari faaliyetler son derece önemlidir. Bu yönüyle araştırma konusu ayrıca önem taşımaktadır. Yanı sıra söz konusu alanda ampirik çalışmalara rastlanmaması teori ve uygulama açısından bu çalışmayı bir basamak kılmaktadır. Dolayısıyla Zengezur Koridoru ve gelecekte kendisinden sonra tesis edilecek farklı lojistik ağlar üzerine yapılacak olan akademik çalışmalarda faydalanılan bir kaynak olması nedeniyle önem arz etmektedir.

1.5. ARAŞTIRMANIN ÖZGÜN DEĞERİ

"Zengezur Koridorunun Açılmasının Azerbaycan ve Komşu Devletlerin Dış Ticaretine Etkisi" başlıklı çalışmanın özgün değeri, aşağıdaki unsurlarda yatmaktadır:

Konunun Yeniliği: Zengezur Koridoru'nun açılması ve etkileri üzerine yapılan çalışmalar, henüz yeni ve kısıtlıdır (Hamzatlı, 2022; Bayramoğlu, 2022; Keskin, 2021; Khan, vd., 2021). Bu çalışma, Zengezur Koridoru'nun bölge devletlerinin dış ticaret üzerindeki etkisini öncelikli olarak ele alması ve bu alanda özgün bir katkı sunması bakımından önemlidir.

Bölgesel Odak: Çalışma, Azerbaycan ve komşu devletlerin dış ticaretine odaklanmaktadır. Bölgesel perspektiften bakıldığında, Zengezur Koridoru'nun açılmasının bölgesel ticaret akışları, ekonomik entegrasyon ve işbirliği üzerindeki etkisini ölçmek, analiz etmek ve değerlendirmektedir.

Veri ve Analiz: Çalışma, kapsamlı bir veri toplama süreci kullanarak, ekonomik, lojistik etkilerin değerlendirilmesi gibi önemli unsurları ele almaktadır. Bu sayede, çalışmanın özgün değeri veriye dayalı analizlerin sağladığı bilimsel yaklaşım ve sonuçların güvenilirliği ile ilişkilidir.

İnovatif Yaklaşım: Çalışma, dış ticaretin yanı sıra Zengezur Koridoru'nun açılmasının sosyal, politik ve stratejik etkilerini de ele alabilir. Bu inovatif yaklaşım, çalışmanın özgün değerini artıran ve farklı disiplinler arası bir bakış açısı sunabilen bir unsurdur.

Politika ve Strateji Önerileri: Çalışmanın sonuçları, politika yapıcılar ve karar vericiler için stratejik öneriler ve yol haritaları sunabilir. Bu öneriler, bölgesel işbirliğini

ve ticareti teşvik etmek, ticaret engellerini aşmak, altyapıyı geliştirmek ve sürdürülebilir ekonomik büyümeyi desteklemek gibi konuları ele alabilir.

Bu unsurlar, "Zengezur Koridorunun Açılmasının Azerbaycan ve Komşu Devletlerin Dış Ticaretine Etkisi" başlıklı çalışmanın özgün değerini ve katkısını göstermektedir.

1.6. ARAŞTIRMANIN TEMEL KATKILARI

Zengezur Koridoru ile alakalı yapılan çalışmanın teoriye ve uygulamaya birçok katkısı olabilir. İşte bu çalışmanın potansiyel katkılarından bazıları:

Teorik Katkılar: Zengezur Koridoru üzerine yapılan bu çalışma, lojistik, ulaştırma ve bölgesel kalkınma gibi alanlarda teorik bilgilerin artmasına katkıda bulunabilir. Nitekim koridorun etkilerini, işleyişini, lojistik akışlarını ve bölgesel ekonomik entegrasyonu teorik açıdan derinlemesine anlamak adına konunun uzmanları ile derinlemesine görüşmeler yapılarak bu görüşme bulguları ile ilgili dökümanlar bütünlleştirilerek bir durum tespiti çalışması yapılmıştır. Konuya ilişkin literatürde Zengezur Koridoru'nun ekonomik, lojistik, sosyo-kültürel ve jeopolitik açıdan etraflıca ve birden çok veri toplama yöntemi ile ele alındığı başka çalışmaya rastlanmaması teoriye sağlanacak önemli bir katkı olarak değerlendirilebilir.

Uygulama Katkıları: Zengezur Koridoru çalışması, koridorun planlanması, inşası ve yönetimiyle ilgili pratik bilgiler sunabilir. Bu çalışma, koridorun lojistik altyapısının geliştirilmesi, gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması, ulaşım ve taşımacılık süreçlerinin optimize edilmesi gibi uygulama alanlarında rehberlik sağlayabilir.

Politika Yapımı ve Karar Verme: Çalışma, politika yapıcılar ve karar vericiler için önemli bilgiler ve veriler sunarak stratejik kararların alınmasına katkı sağlayabilir. Zengezur Koridoru'nun açılmasının dış ticaret üzerindeki etkisi, ticaret politikalarının ve altyapı projelerinin planlanması ve uygulanması için yol gösterici olabilir.

Bölgesel Kalkınma ve İşbirliği: Zengezur Koridoru çalışması, bölgesel kalkınma ve işbirliği konularında önemli bir rol oynayabilir. Koridorun açılmasıyla birlikte, bölge ülkeleri arasındaki ticaret ve ekonomik bağlantılar güçlenebilir. Bu da bölgesel kalkınmayı teşvik eder, yeni iş fırsatları yaratır ve işbirliği olanaklarını artırır.

Stratejik Planlama ve Politika Geliştirme: Çalışma, stratejik planlama ve politika geliştirme süreçlerinde önemli bir rol oynayabilir. Bu çalışma, koridorun

stratejik önemini vurgulayarak, ilgili kurumlar ve politika yapıcılar için yol haritası sağlayabilir. Bu da koridorun etkili bir şekilde yönetilmesini ve potansiyel avantajlarının en iyi şekilde değerlendirilmesini sağlar.

Sonuç olarak, Zengezur Koridoru ile ilgili yapılan bu çalışma, teoriye ve uygulamaya çeşitli katkılarda bulunabilir. Bu çalışma, koridorun potansiyelini daha iyi anlamamıza, stratejik planlama süreçlerine rehberlik etmemize ve bölgesel kalkınma ve işbirliği açısından önemli fırsatlar sunmamıza yardımcı olabilir.

1.7. ARAŞTIRMA SORULARI

Azerbaycan'da Zengezur Koridoru'nun açılmasının Azerbaycan ve bölge devletlerinin dış ticaretine etkileri tam olarak ortaya konamamaktadır. Bu çerçevede çalışmanın amacı koridor açıldıktan sonra Azerbaycan ve komşu devletler için yaranacak olan olumlu, olumsuz etkilerin incelenmesidir. Bu bağlamda çalışmanın araştırma soruları şu şekilde belirlenmiştir:

A.S.1. Zengezur Koridoru'nun mevcut ve olası etkileri nelerdir? (ekonomik, jeopolitik, dış ticaret, lojistik, sosyo-kültürel)

A.S.1.1. Azerbaycan için mevcut ve olası etkileri nelerdir?

A.S.1.2. Türkiye için mevcut ve olası etkileri nelerdir?

A.S.1.3. Bölge Ülkeler için mevcut ve olası etkileri nelerdir?

A.S.2. Zengezur Koridoru'nun önemi nedir?

A.S.2.1. Azerbaycan için önemi nedir?

A.S.2.2. Türkiye için önemi nedir?

A.S.2.3. Bölge Ülkeler için önemi nedir?

A.S.3. Zengezur Koridoru'nun güçlü yönleri nelerdir?

A.S.4. Zengezur Koridoru'nun zayıf yönleri nelerdir?

A.S.5. Zengezur Koridoru için fırsatlar nelerdir?

A.S.6. Zengezur Koridoru için tehditler nelerdir?

1.8. ARAŞTIRMANIN SINIRLAMALARI

Zengezur Koridoru'nun henüz açılmamış olması, koridora ilişkin yapılan çalışmaları da kısıtlandırmıştır. Bu konuyla alakalı yeterli çalışma yapılmadığından dolayı ikincil veri ve detaylı bilgiye ulaşmakta zorlanılmıştır.

Araştırmanın bir diğer kısıtı yeni olması nedeniyle özellikle ulusal literatürde bu konuda ekonomik açıdan analizlerin yapılmış olmamasıdır. Bununla ilgili olarak sayısal bilgiler bulunamamıştır. Ulusal ve uluslararası literatürde sınırlı sayıda çalışma bulunması araştırmanın kısıtlayıcı unsurlarından olmaktadır.

Çalışma Zengezur Koridorunun Azerbaycan ve komşu devletlerin dış ticaretine olası etkileri ile sınırlı tutulmuştur, dünya genelinde etkilenebilecek diğer devletler araştırılmamıştır.

1.9. ARAŞTIRMANIN ETİK DEĞERLENDİRMESİ

Yayın etiği ilkeleri çerçevesinde kaynak göstermede American Psychological Association (APA) kullanılmıştır.

- Fikri mülkiyet sahibini dürüstçe tanımlamak,
- Çoklu rolün farkında olmak,
- Bilgilendirme yaparak gönüllülük esasına dayalı araştırma yapmak,
- Gizliliğe ve özel hayata saygı duymak,
- Etik kaynaklardan faydalanmak.

Bu çalışmada APA yayın etiği kriterleri dikkate alınmıştır. Alıntı yapma ve kaynak gösterme metodu olarak APA 6 sürümünden yararlanılmış ve doğrudan veya dolaylı atıf çerçevesi benimsenmiştir.

Çalışmanın nitel yöntem kısmında gönüllülük esasına dayalı olarak derinlemesine görüşmelere katılmayı kabul eden uzmanlarla yüz yüze görüşme yapılmıştır. Bu çalışmada nitel boyutta veri toplama aracı olarak kullanılan görüşme formu, araştırmaya katılan kişiler ile ilgili yararlanılabilecek bilgilere ulaşabilmek amacı ile hazırlanmıştır. Görüşmenin öncesinde katılımcının ses kaydı alınmasına rızası olup olmadığı sorulmuş, kaydı kabul etmeyen katılımcıların araştırmadan çekilebilecekleri belirtilmiştir.

Görüşme esnasında herhangi bir anda katılımcının çalışmadan ayrılma veya yöneltile sorulara cevap vermeme hakkı saklı tutulmuştur. Metin içerisindeki doğrudan ve dolaylı atıflarda katılımcıların isimleri saklı tutulacağı için araştırmanın herhangi bir kurum veya birey üzerinde olumsuz bir etkisi ve değerlendirmesi olması söz konusu değildir. Araştırmaya katılan uzmanların özel bilgileri ve isimleri gizli tutulmuş ve “katılımcı 1, katılımcı 2,...katılımcı X” şeklinde kodlanarak çalışmaya dâhil edilmiştir. Görüşme formu hazırlanırken literatürden ve uzmandan destek alınmıştır.

Tüm katılımcılardan elde edilen veri dürüstlük ve şeffaflık ilkesinden hareketle 4 anakütleyle dayalı olarak objektif bir şekilde analiz edilerek değerlendirilmiştir.

Çalışma Dumlupınar Üniversitesi’nin Yayın Etiği Kurulundan 27.04.2023 tarihli 195906 sayılı yazısı gereğince derinlemesine görüşme yapmak üzere etik kurul iznine sahiptir (Ek.2).



İKİNCİ BÖLÜM
ULUSLARARASI TİCARET VE ULUSLARARASI LOJİSTİK

Bilgin ve Sunaoğlu'na (2022, s. 326) göre uluslararası ticaret, bir ülkenin ürettiği mal ve hizmetlerin başka bir ülkeye, para, mal veya hizmet karşılığında transfer edilmesi anlamına gelir. İthalat ve ihracat işlemlerini içeren uluslararası ticaret, ülkeler arasındaki mal ve hizmet alışverişini ifade eder. Ülkeler, uluslararası pazarlarda yerli ürünlerinin satışını artırarak ticarete bağımlıdır ve özellikle gelişmekte olan ülkeler için uluslararası ticaret, ekonomik kalkınmanın vazgeçilmez bir unsuru olarak kabul edilir. Uluslararası ticaret, rekabeti artırır, daha rekabetçi fiyatlar sunar ve tüketicilere daha çeşitli ve uygun fiyatlı ürünlerin sunulmasını sağlar. Ayrıca Bilgin ve Sunaoğlu (2022, s. 326) ülkelerin ihtiyaç duyduğu mal ve hizmetleri temin etmelerini ve kendi kaynaklarına dayanmadan uluslararası pazardan faydalanmalarını sağlar (Bilgin ve Sunaoğlu, 2022, s. 326).

Uluslararası ticaret, ülkeler, uluslararası kuruluşlar ve iş çevreleri arasında ekonomik, politik ve sosyal karşılıklı bağımlılık yaratır. İthalat ve ihracat şeklinde gerçekleşen bu süreç, ülkeler arasında mal ve hizmet alışverişini sağlar. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde, uluslararası ticaret ekonomik kalkınmaya yardımcı olurken, aynı zamanda çeşitli siyasi kararların alınmasında da etkili olur (Balcı ve Göcen, 2017, s.2).

2019 yılında Usta tarafından yapılan çalışmada ticaretin, medeniyetin başlangıcından bugüne kadar varlığını sürdüren ve insanlık olduğu sürece devam edecek bir fenomen olduğunu vurgulamıştır. Uluslararası ticaret ise kamu kurumları, özel kişiler ve kuruluşlar arasında gerçekleşen mal ve hizmet alım-satımını ifade eder. Bu tanım incelendiğinde, iki önemli vurgunun olduğu görülür. Bir ülke ile başka bir ülke arasında gerçekleşen ticaretin olması ve ticaretin mal veya hizmet değişimine dayanması gerektiği noktalarıdır. Örneğin, Türkiye'de ayçiçeği, fındık ve ceviz üretimi yeterli olabilirken; petrol üretimi yetersizdir. Bu durumda, kendi ülkesindeki üretimi sınırlı olan petrolü diğer ülkelerden almak kaçınılmaz olur (A.g.e).

Uluslararası ticaretin kapsamında, bir ülkenin siyasi sınırları içinde yer alan ancak gümrük ve vergi sınırları dışında olan serbest bölgeler de ihracat veya ithalat bölgeleri olarak değerlendirilir. İhracat, bir ülkenin mal ve hizmetlerini yurt dışına satması anlamına gelirken, ithalat yurt dışından mal ve hizmet alımını ifade eder. Bu iki kavram aynı işlemi farklı açılardan tanımlar (Polat, 2007). Ayrıca, Polat'a (2007) göre iç ve dış ticaret ayrımı, bir ülkenin iç ve dış ticaretini belirtirken, ulusal ve uluslararası ticaret sınıflandırması, dünya genelindeki devletlerarasındaki ticaret ilişkilerini kapsar.

Bir ülkenin dış ticareti, o ülkenin diğer devletlerle mal ve hizmet alışverişini ifade eder. Küresel ticaret anlayışıyla birlikte, tüm devletlerarasındaki mal ve hizmet alışverişine ilişkin ilişkiler, her bir devletin dış ticaret politikalarına ve sınırlamalarına bağlı olarak değerlendirilmelidir.

2.1. ULUSLARARASI TİCARETİN TARİHSEL GELİŞİMİ

İnsanlar, doğumdan ölüme kadar yaşadıkları toplum ve çevre dışında keşifler yapma arzusuyla hareket etmişlerdir. Kendi çevrelerinin sınırlarını aşma dürtüsü, yeni kültürleri deneyimleme ve farklı toplumlara katılma isteğiyle sonuçlanmıştır. Bu istek, farklı medeniyetler arasında etkileşim ve kültürel, siyasi, sosyal, ekonomik ve ticari anlamda birlikte yaşama deneyimi doğurmuştur(Ak, 2018).

Usta'ya (2019) göre insanlar, tarih boyunca çoğunlukla mal takası yoluyla ticaret yapmış ve ilerleyen dönemlerde para, altın ve döviz gibi değerli araçlarla mal ve hizmet alışverişinde bulunmuşlardır. Bu anlayış, 1600'lerde merkantilizm fikrinin ortaya çıkmasına ve devletlerin ticarete yönelik sıkı kısıtlamalar getirmesine yol açmıştır. Ancak, bu baskıcı düşünceye karşı çıkmak amacıyla farklı fikirler geliştirilmiş ve 1800'lerin başında klasik liberalizm düşünce akımı benimsenmiştir. Bu hareket, ekonomik anlayışın daha liberal ve temel ilkeler üzerine oturduğu bir nitelik kazanmasını sağlamıştır. Bu da ticareti olumlu yönde etkilemiş ve karşılıklı ticari ilişkilerin devam etmesine imkân tanımıştır (A.g.e).

Sanayinin ilerlemesi, ticarete yeni bir boyut kazandırmış ve daha etkin bir şekilde kullanılmasını sağlamıştır. Özellikle buhar gücünün sanayide kullanılması, makineleşme ve üretimin hızlanmasıyla birlikte ticaretin gelişimini büyük ölçüde etkilemiştir. Ticaret hacimleri genişlemiş, ölçek ekonomileri ve ülkeler arası ticaret daha verimli hale gelmiştir. Bu dönemde klasik liberalizm düşüncesi daha da güçlenmiş ve serbest ticaretin temelleri sağlamlaşmıştır. Sınırlı kaynakların farklı bölgeler arasında dengeli şekilde dağıtılması, talep ve arz dengesi doğrultusunda ticaretin uluslararası boyutunu ortaya çıkarmıştır (Köse, 2005).

20. yüzyılın sonları ve 21. yüzyılın başları, hayırsever ekonomik hareketlerin yeniden canlanmasına tanık olmuş ve ticareti etkilemeye başlamıştır. Ekonomi politikası, özellikle Birinci ve İkinci Dünya Savaşları arasında müdahaleci bir yönelim göstermiştir. Bu dönemde ortaya çıkan büyük sorunlar, ticaret ve ekonomi alanında önemli zorluklara yol açmış ve dünya ekonomisi bu sorunlarla mücadele etmek

durumunda kalmıştır. 2000'li yıllara gelindiğinde, uluslararası ticaretin odaklandığı kredi, para, ticaret ve finansman konularında belgeler, sınırlar, gümrükler ve mal hareketleri gibi yeni gelişmeler yaşanmıştır (Polat, 2022).

Ak'a (2018) göre son dönemde, dünya ticaretini zorlayan bir zihniyetin tekrar yükselişe geçtiği görülmektedir. Bu durum dünya ekonomisinde ciddi sorunlara yol açmaktadır, özellikle güçlü ve gelişmiş ülkeler ile daha zayıf ve az gelişmiş ülkeler arasında derin bir ayrım ortaya çıkmıştır. Güçlü ve gelişmiş ülkeler, kendilerini üstün gören bir tutumla az gelişmiş ülkelere karşı ekonomik silahlarını kullanma eğilimine girmiştir. Bu durum, az gelişmiş ülkelerin farkı kapatmak ve ekonomik alanda daha fazla söz sahibi olmak için büyük çaba sarf etmelerini ve daha fazla azim göstermelerini gerektirmiştir. Tarihsel olarak, Baharat Yolu, Kürk Yolu ve İpek Yolu gibi uluslararası ticaret yolları, uluslararası ticaretin ilk örnekleri olmuş ve bu yollar üzerinde gerçekleştirilen lojistik faaliyetler, ticaretin gelişmesine öncülük etmiştir (A.g.e).

Dünya, az gelişmiş ve gelişmiş ülkeler arasında bir ayrışmanın ve gelir dengesizliğinin ortaya çıkmasıyla karşı karşıya kalmıştır. Bu durum, sosyal, ekonomik ve siyasi sorunların ortaya çıkmasına yol açmıştır. Az gelişmiş ülkeler, ekonomik sürdürülebilirlik ve ilerleme için gelişmiş ülkelere destek ve yardım almaya başlamışlardır. Para ve ticaret kavramları, uluslararası ticaretin temellerini oluşturarak, ekonomik ilişkilerin daha derinleştiği bir döneme işaret etmiştir (Cebeci, 2022).

Gelişmiş ülkelerin az gelişmiş ülkeleri desteklemesiyle birlikte dünya çapında birçok ekonomik, siyasi ve ticari birlik oluşmaya başlamıştır. Bu birlikler, ekonomik yakınlıkları ve ortak çıkarları olan ülkelerin bir araya gelerek oluşturdukları üç büyük blokla sonuçlanmıştır: Avrupa Birliği (AB), Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması (NAFTA) ve Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği (APEC) (Usta, 2019). Bu birlikler birbirleriyle rekabet ederken bir yandan da birlikte çalışma fırsatları ve ticaret potansiyeli yaratmışlardır. AB'nin oluşumu, ABD, Meksika ve Kanada'nın bir araya gelerek NAFTA bloğunu oluşturmaya yol açmıştır. Ayrıca Uzak Doğu ülkeleri, Japonya gibi ülkeler APEC'i kurarak Asya-Pasifik bölgesinde ekonomik işbirliğini geliştirmiştir. Bu üç büyük birliğin dünya ticaret hacminin büyük bir kısmını kapsadığı gözlemlenmektedir (A.g.e).

2.2. ULUSLARARASI TİCARET ÇEŞİTLERİ

Mal ihracatı: Bir ürünün döviz karşılığında yabancı ülkelere satılması olarak tanımlanır (Çıkrık 2016). Mal ihracatının: *Ön izne bağlı ihracat*, belirli ürünlerin uluslararası anlaşmalar gereği önceden bir kurumun iznine tabi tutulmasını gerektirmektedir. Bu izin alınmadan söz konusu ürünlerin dış pazarlara sunulması mümkün olmamaktadır (Usta, 2019). *Kayda bağlı ihracat* ise bazı malların ihracatının kayıt altına alındığı bir süreci ifade eder. Bu süreçte, ihracat yapılan malların kaydının tutulması, ilgili belgelerin düzenlenmesi ve gerekli izinlerin alınması önemlidir (Çıkrık 2016). *Konsinye ihracat*, malın kesin satışının yapılmadan, ithalatçı veya komisyoncu gibi bir tarafa emanet olarak gönderilmesini anlatır. Mal sahibi, malın satılması ve ödemesinin gerçekleşmesi konusunda ithalatçıya güvenmektedir. *Bedelsiz ihracat* ise kambiyo mevzuatı kapsamında, eşyanın yurt içinde teslim edilme zorunluluğu olmaksızın bedelsiz olarak yurt dışına ihraç edilmesini ifade eder. Bu tür ihracatta, malın bedeli alınmadan, hibe veya bağış şeklinde, yurt dışına gönderilir (Usta, 2019).

Mal ithalatı: Bir ülkenin diğer ülkelerden mal satın alması anlamına gelir. Bu süreç, uluslararası ticaretin temel bir unsuru olarak ekonomik ilişkileri etkiler. Mal İthalatı türleri: *Akreditifli ithalat*, alıcının malları bir banka aracılığıyla satın aldığı kişinin bankasına, malın sevk edilmeden önce sevkiyat belgelerinin teslim edilmesi karşılığında ödeme yapmak üzere bir kredi açmasını içeren bir yöntemdir (Çıkrık, 2016). *Mal karşılığı ithalat*, gümrükleme işleminin tamamlanmasının ardından malın bedelinin ödenerek belgenin alınmasıyla gerçekleştirilen ithalatı ifade eder. *Kredili ithalat* ise ödemelerin ileriki bir tarihte yapılması üzerine gerçekleştirilen ithalattır. *Geçici kabullü ithalat*, malın ihraç edilmesi şartıyla gerçekleştirilen ithalattır. *Bedelsiz ithalat* ise devlet tarafından alınmayan vergilerle ülkeye sokulan malları ifade eder (Usta 2019).

Hizmet ihracatı: Bir hizmetin devletde faturalandırılarak ve mevzuatına uygun olarak kaydedildiği durumda, hizmetin yapıldığı kabul edilir. Hizmetin maliyetleri de tutulan defterlerde yer almalıdır (Çıkrık 2016). *Hizmet İthalatı:* Hizmet ithali, yabancı ülkelerde yerleşik kişilerin veya kuruluşların kendi ülkelerine gelerek veya çalışanlarını göndererek burada bir hizmet sunması veya hizmetin yurtdışında gerçekleştirilmesine rağmen hemin devlette bu hizmetten yararlanılması anlamına gelmektedir (A.g.e.).

2.3. ULUSLARARASI TİCARETTE KULLANILAN TEMEL KAVRAMLAR

Dış ticaretle ilgili temel kavramlar mevzuatlarda tanımlanmıştır.

İhracat, bir ülke içerisinde üretilen ve serbest dolaşımda bulunan bir malın veya hizmetin, döviz karşılığında kişilere veya kuruluşlara ülke dışına satılması veya gönderilmesi işlemidir (Yıldırımoglu, 2018).

İhracatçı, ihraç edilecek mal veya malzemeye uygun nitelikleri taşıyan ve İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliği'ne üye olan gerçek veya tüzel kişilerdir. İhracatçılar vergi numarasına sahip olmalı ve ihracat işlemlerini yasal olarak gerçekleştirebilmek için yürürlükteki mevzuat hükümlerine uygun hareket etmelidir (Çıkrık, 2016). *İhracat rejimi*, serbest dolaşıma dâhil olan malların Türkiye Gümrük Bölgesi'nin dışına çıkışı için uygulanan ilgili hükümlerin bir araya getirildiği bir düzenlemeyi ifade eder. Bu rejim, Türkiye'de üretilen veya Türkiye'de bulunan malların uluslararası pazarlara satılması ve dış ticaretin düzenlenmesi amacıyla kullanılan bir sistemdir (A.g.e).

Takas: İki ülke arasında gerçekleşen alışverişin karşılıklı mal ile ödenmesidir. Bu işlemde, her iki ülke de kendi ürettikleri mal veya hizmetleri karşılıklı takas ederler. Takas, ticaretin geleneksel bir yöntemi olup, döviz kullanımına bağımlılığı azaltarak ülkeler arasındaki ticaretin sürdürülmesini sağlar. Bu sayede, ticaret dengesi sağlanır ve her iki ülke de kendi ürettikleri mal ve hizmetlerle karşılıklı olarak taleplerini karşılar (Yıldırımoglu, 2018).

İthalatçılar, ihracatçılarla yaptıkları anlaşma çerçevesinde malı satın alarak ithalat, gümrük ve kambiyo mevzuatlarına uygun bir şekilde malı ülkeye getiren gerçek veya tüzel kişilerdir. *İthalat kotası*, ithal edilecek mallara belirli bir miktar veya parasal değer üzerinden konulan bir sınırdır (Çıkrık, 2016). *Ambargo* ise bir malın serbestçe alım satımını engellemek amacıyla siyasi, ekonomik ve askeri önlemlerin alındığı bir uygulamadır. *Sigorta*, malların nakliyesi sırasında oluşabilecek zarar ve hasarların güvence altına alındığı bir sözleşmedir. *Serbest bölge*, gümrük hattı dışında sayılan ancak ülkenin siyasi sınırları içinde yer alan bölgelerdir (A.g.e).

Transit ticaret, yurt dışından veya serbest bölgelerde yerleşik bir firmadan veya antrepodan satın alınan malın, ülke üzerinden transit olarak geçirilerek yurt dışındaki veya serbest bölgelerdeki bir firma veya antrepoya satılması işlemidir. *Genel ticaret sistemi*, dış ticaret verilerinde gümrük alanlarına, serbest bölgelere giren ve çıkan

malların esas alındığı bir ticaret sistemi olarak tanımlanır. *Özel ticaret sistemi* ise dış ticaret verilerinde sadece diğer ülkelerle yapılan mal alım satım faaliyetlerinin esas alındığı bir ticaret sistemi olarak adlandırılır. *Vesaik*, dış ticaret işlemlerinde kullanılan her türlü mali ve ticari belgeleri ifade eder (Gürbüz, vd., 2020).

2.4. ULUSLARARASI TİCARET TEORİLERİ

Uluslararası ticaret teorileri, farklı ülkelerin ticaret yapma motivasyonlarını ve avantajlarını anlamaya yönelik farklı yaklaşımları içermektedir. Bu teoriler birbirini tamamlayarak, uluslararası ticaretin karmaşıklığını ve çeşitliliğini anlamamıza yardımcı olur. Dış ticaret teorilerini “Klasik Dış Ticaret Teorileri” ve “Yeni Dış Ticaret Teorileri” olarak iki gruba ayırmak mümkündür (Yüksel ve Sarıdoğan, 2011, s. 199).

Klasik Dış Ticaret Teorileri: Klasik liberalizm, uluslararası ticaret teorilerinde belirleyici olan bir dış ticaret teorisidir. Temel olarak, bireylerin ekonomik çıkarları doğrultusunda hareket edecekleri "iktisadi insan" varsayımını benimser. Bu teori aynı zamanda devletin bireylerin bireysel davranışlarına müdahale etmemesi ve ekonomik hayatı fiyat mekânizmasıyla düzenlemesi gerektiği öngörüsüne dayanır (Yüksel ve Sarıdoğan, 2011, s. 200). Uluslararası ticarete, bir ülkenin kazanç sağladığı durumlarda diğer bir ülkenin aynı oranda zarar edebilir. Bu nedenle, tüm ülkeler aynı anda uluslararası ticaretten aynı oranda kazanç elde edemez. Ticaretin doğasında rekabet ve farklı ekonomik dinamikler bulunmaktadır (Uğur, 2022, s. 3). Dış ticarete genel kabul görmüş klasik dış ticaret teorileri aşağıdaki gibidir (Çitil, 2020, s. 107):

Mutlak Üstünlükler Teorisi: Eğer bir ülke, diğer bir ülkeye kıyasla bir ürünü daha düşük maliyetlerle üretebiliyorsa, mutlak bir avantaja sahip olduğu söylenebilir (Yavuz, 2016, s.29). Bir ülke, diğer bir ülkeye göre düşük maliyetlerle üretebildiği ürünlere odaklanarak uzmanlaşmalı ve ihracatını artırmalıdır. Bu, tüm ekonomilere fayda sağlayan bir paylaşımlı kazanç elde etme yoludur (Uğur, 2022, s. 4).

Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi: Bir ülkenin diğer bir ülkeden birden fazla malın üretiminde daha verimli olması durumunda, o malın üretiminde uzmanlaşması gerektiğini öne sürer (Yüksel ve Sarıdoğan, 2011, s. 200).

Faktör Donatımı Teorisi: Heckscher-Ohlin Teorisi, bir ülkenin maliyet üstünlüğünü belirleyen faktör donanımı olduğunu iddia eder. Ülke, sahip olduğu faktör donanımına göre uzmanlaşmalı ve bu alanda karşılaştırmalı üstünlük elde etmelidir

(Yüksel ve Sarıdoğan, 2011, s. 200). Faktör donatımı teorisi, ülkenin sahip olduğu emek ve sermaye gibi üretim faktörlerini dikkate alarak uzmanlaşma stratejisi önerir. Bu teori, bir ülkenin faktör donatımına dayalı olarak karşılaştırmalı üstünlük elde etmesi gerektiğini belirtir (Bayraktutan, 2003; s. 178).

Yeni Dış Ticaret Teorileri: Dış ticaretin karmaşıklığı ve çok sayıda ülkenin ilişkileri nedeniyle, geleneksel teoriler bazen yetersiz kalabilmekte ve hatta gerçeklerle çelişebilmektedir (Çitil, 2020, s. 112). Bu nedenle yeni dış ticaret teorileri ortaya çıkmıştır. Bu teoriler, dünya ticaretindeki gözlemleri açıklamak için pragmatik bir yaklaşımla geliştirilmiştir. Bunlar arasında Yeni İçeriğe Dayalı Dış Ticaret Teorisi bulunmaktadır (Akkoyunlu, 1996, s. 71). Dış ticarete ileri sürülen yeni dış ticaret teorileri aşağıdaki gibidir:

Nitelikli İş Gücü Teorisi, dış ticaretin odak noktasını işgücüne yönlendirir. Ülkelerin ihracat ürünleri, nitelikli emeğe sahip olup olmamalarına göre belirlenir (Öztürk, 2003, s. 114). Nitelikli emeğe sahip ülkeler, mesleki ve teknik bilgiye sahip işçilerin sayısının fazla olduğu ürünlerde uzmanlaşır. Azgelişmiş ülkeler ise nitelikli emeğe sahip olmamasına rağmen değişen üretim organizasyonu sayesinde sanayi ürünleri ihraç etmeye başlamıştır (Çitil, 2020, s. 112-113).

Teknoloji Açığı Teorisi, 1961 de Michael Vivian Posner tarafından ortaya atılmıştır. Bu teoriye göre, teknolojik imkânlara sahip olan ülkeler yeni bir ürün veya üretim süreci keşfederek bu ürünün ilk ihracatçısı olmaktadırlar. Ancak zaman geçtikçe, diğer ülkeler ürünü teknolojiyi taklit ederek daha da ucuza üretip ihracat yapmaya başlarlar. İlk ihracatçı ülke diğer ülkelerle rekabet edemediğinden bu ürünü ithal etmek zorunda kalır. Sonuç olarak, yenilikçi ve ilk ihracatçı ülke giderek ithalatçı durumuna gelir (Yüksel ve Sarıdoğan, 2011, s. 201).

Ürün Dönemleri Teorisi, gelişmiş ülkelerin standart olmayan ürünleri üretip ihraç ettiği, gelişmekte olan ülkelerin ise standart ürünleri üretip ihraç ettiği bir yaklaşımdır. Bu teori, ticaret, üretim ve pazarlama stratejilerinin zamanla değiştiğini vurgular. Yeni bir ürünün inovasyon sonucunda uluslararası ticarete önemli bir rol oynadığını savunur ve bu yeni ürünün uluslararasılaşması ve sonrasında standartlaşması sürecinden sonra eski bir ürün haline geldiğini açıklar (Balcı ve Göçen, 2017, s. 9).

Tercihlerde Benzerlik Teorisi, heterojen sanayi ürünlerinin ticaretini açıklar. Bu teoriye göre, ülkeler arasındaki ticarete üretim maliyetlerinden daha önemli olan

faktör, zevk ve tercihlerin benzerliğidir (Güran, 2007, s. 37-38). Bir ülke iç pazarda tüketemediği fazla malları, aynı ürünlere ilgi duyan diğer ülkelere ihraç edebilir. Bu ticaret arttıkça, satış hacmi artar ve birim başına araştırma ve geliştirme maliyetleri düşer, böylece firma kârı artar. Bu teori, ölçek ekonomileri teorisiyle de uyumlu bir şekilde çalışır (Bayraktutan, 2003, s. 181-182).

Ölçek Ekonomileri Teorisi, Haulbauer, Ohlin ve Dreze tarafından geliştirilmiştir. Bu teori, bazı endüstrilerde maliyet avantajı elde etmek için üretim miktarını artırmanın önemli olduğunu savunur. Bu alanlarda uzmanlaşan ülkeler, ölçek ekonomisine sahip olanlardır (Uğur, 2022, s. 51). Bu ülkeler, ölçek ekonomilerinin etkili olduğu ürünleri ihraç ederken diğer ürünleri ise ithal ederler. Uluslararası ticaret, tüm ülke firmalarının pazar genişlemesine yardımcı olur ve firmaların ölçek ekonomilerinden faydalanmalarına imkân sağlar (Yüksel ve Sarıdoğan, 2011, s. 201-202).

Monopolcü Rekabet Teorisi, bir ülkenin aynı endüstriye ait farklılaştırılmış ürünleri hem ihraç ettiği hem de ithal ettiği bir ticaret modelini açıklar (Öztürk, 2003, s. 115). Bu teoriye göre, dış ticaretin odak noktası aynı endüstriye ait ürünlerin ticaretidir (Erlat, 2012, s. 125). Uzmanlaşılacak ürünler ihraç edilirken diğer ürünler ise ithal edilir (Çiçil, 2020, s. 117-118). Bu şekilde ülke, ihraç ettiği ürün üzerinde uzmanlaşırken diğer ürünleri ithal eder, böylece dış ticaretini sürdürür (Gökçe, 2021, s. 12).

2.5. ULUSLARARASI LOJİSTİK

Küreselleşen dünyada ticaret engellerinin kalkmasıyla uluslararası ticaret gelişirken, bu durum nakliye ve dağıtım talebinin artmasına sebep olmuştur (Dereli ve Aytaç, 2019, s. 68). Uluslararası ticaretin canlılığını korumak ve etkilemek için önemli unsurlardan biri de lojistik sektörüdür. Lojistik, ekonomik, sosyal, psikolojik, kültürel, stratejik, askeri ve politik alanlarda ülkelere katma değer sağlamak ve ülkeler arasında küresel düzeyde etkili olmayı hedeflemektedir (Erkan, 2014, s. 44). Malların taşınması, bilgi akışı ve diğer birçok unsurun yönetimini içeren lojistik, firmaların rekabet avantajı elde etmeleri ve varlıklarını sürdürebilmeleri için büyük önem taşımaktadır (Sağlam, 2019). Lojistik, insan hayatının temel bir unsuru olup üretim ve tüketim noktaları arasındaki malzeme ve bilgi akışının yönetimini kapsar (Ünal ve Yapraklı, 2017, s. 311).

Küresel rekabet ortamı, işletmeleri kaliteli ve ekonomik üretim yapmaya, daha etkin hizmet sunmaya ve müşteri taleplerini yerine getirmek için ürün teslimatını istenen yer, mekân ve zamanda gerçekleştirmeye zorlamaktadır. İşletmeler, kendi üretim faaliyetlerini diğer işletmelerle entegre ederek, coğrafi olarak genişleyen pazarlara ve ulusal-uluslararası pazarlara erişmek için ileri teknolojik araçları kullanmaktadır. Bu durum, lojistik sistemlerinin gelişmesine ve iyileştirilmesine yol açmaktadır (Kurnaz ve Çekerol, 2011, s. 51).

Son yılların gelişen sektörü olan lojistik, uluslararası ticarete önemli damarlar olarak nitelendirilebilir ve geleceğin önemli iş alanlarından biridir. Firmalar, rekabet ortamında üstünlüklerini korumak ve sürekliliklerini sağlamak için lojistik sektörüne büyük önem vermektedir (Kışman ve Aydın, 2020, s. 20). Aynı şekilde, ülkelerin lojistik sektöründeki payı da giderek daha fazla önem kazanmaktadır. Lojistik sektörü, uluslararası ticareti kolaylaştırarak ulusal ekonominin büyümesi ve gelişmesinde büyük bir rol oynamaktadır (Işık, 2020, s. 294).

Uluslararası ticaretin ve lojistiğin birbirine bağlı olduğu bir ilişki bulunmaktadır. Bu ilişki, ticarete konu olan mal ve hizmetlerin hızlı ve güvenilir bir şekilde taşınması ve depolanması ihtiyacından kaynaklanır (Erkayman, 2007). Lojistik, mal ve hizmet tedarikine yönelik planlama, organizasyon, nakliye ve yönetim faaliyetlerinin bir bütünüdür. Bu faaliyetler, uluslararası ticaret işlemlerini kolaylaştırırken, uluslararası ticaretin de lojistik ekonomisini ve faaliyetlerini güçlendirmeye yardımcı olur (Korkut, Yavuz ve Zeren, 2020, s. 77). Özellikle küreselleşmeyle birlikte artan rekabet ortamında, maliyetleri azaltmak amacıyla malların güvenli, hızlı ve verimli bir şekilde hareket etmesini sağlayan lojistik faaliyetler, uluslararası ticarete rekabet gücünün sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır (Bedlek ve Bozyiğit, 2022, s. 237).

2.5.1. Lojistik Kavramı

Ülkemizde lojistik, 2000'li yılların başına kadar sadece ürünlerin nakliyesi olarak düşünülse de, artan tüketici bilinci ve ihtiyaçlarıyla birlikte faaliyetlerini sürekli olarak genişletmiş ve yeni kavramlar geliştirmiştir (Gülenç ve Karagöz, 2008, s. 74). Lojistik kavramı, dünyada tek bir kabul edilmiş tanımı olmamakla birlikte, bir ürünün üreticiden çıkıp nihai tüketiciye ulaşmasına kadar gereken nakliye, depolama, gümrükleme, ambalajlama, dağıtım gibi faaliyetleri planlama, yürütme ve kontrol etme

süreçlerini ifade eder. Lojistik faaliyetlerinin geliştirilmesi, zamandan tasarruf sağlamanın yanı sıra verimliliği de artırılabilir (Köser, 2011). Bu şekilde verimlilik artışı, birim maliyetleri düşürerek ürün satışında ülkelere rekabet avantajı sağlar. İki ülke arasındaki ticaretin hacmi, lojistik hizmetlerin varlığı ve performansı ile büyük ölçüde etkilenir. Bu nedenle kaliteli ulaştırma ve lojistik hizmetleri, uluslararası ticareti kolaylaştırır ve ulusal ekonominin büyümesi ve gelişmesinde hayati bir rol oynar (Bilgin ve Sunaoğlu, 2022, s. 326).

Lojistik, yirminci yüzyılın sonlarında bilimsel bir disiplin olarak ortaya çıkmış ve tedarik lojistiği, üretim süreçlerinin lojistiği, satış veya dağıtım, nakliye, bilgi, depolama ve envanter lojistiği gibi alanları içine almıştır (İmanov, 2005). İşletmelerin müşterileriyle ve diğer işletmelerle ilişkilerinde dengeyi sağlamak, sadece iyi ilişkilerin kurulmasıyla değil, bu ilişkilerin sağlam temellere dayanması ve sürdürülebilir olmasıyla mümkündür (Ölmez ve Mutlu, 2016, s. 100). Ülkelerin uzun vadeli rekabet üstünlüğünü elde etmesinde, müşteri tatminiyle birlikte düşük maliyetleri hedefleyen lojistik stratejilerinin geliştirilmesinin büyük önemi vardır (Tuna, 2001, s. 208).

Lojistik, bir ülkenin ekonomik başarısının temel belirleyicilerinden biridir. Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH), büyüme oranı ve ticaret hacmi gibi göstergelerde lojistik önemli bir rol oynamaktadır. Bu nedenle, ülkeler lojistik performanslarını ölçerek uluslararası konumlarını ve iyileştirme gerektiren alanları belirlemekte büyük önem taşımaktadır (Zeybek, 2019, s. 79). Lojistikteki gelişmeler, ticaret maliyetlerini azaltırken rekabet düzeyini yükselterek ekonomik büyümeyi desteklemektedir (Ofluoğlu, vd., 2018, s. 92).

2.5.2. Temel Lojistik Faaliyetler

Dış ticaret faaliyetleri, malların ve hizmetlerin uygun yerlere, uygun şekillerde ve en kısa sürede taşınmasını sağlayan bir süreçtir. Bu süreçte, belirlenmiş kriterlere göre mal ve hizmetlerin taşınması için çeşitli lojistik faaliyetleri ortaya çıkmıştır:

Sipariş işleme, müşterinin talep ettiği ürünün hazırlanması ve zamanında teslimatını içeren önemli bir lojistik faaliyettir. Müşteri siparişi, lojistik sürecin başlangıç noktasıdır ve sipariş yönetim sisteminin hızı ve kalitesi, tüm lojistik aşamaların etkinliğini ve maliyetini doğrudan etkiler. Ayrıca, lojistik bilgi yönetim sistemi de sipariş sistemine dayanmaktadır (Altınok, 2021).

Sipariş işleme, müşteri ile ilişkilendirilen ve envanter kontrolü ile faturalama işlevlerini içeren önemli bir lojistik faaliyettir. Bu süreç, siparişin alınması, izlenmesi, müşteri ile iletişim, hazırlık ve gönderim adımlarını kapsar. Sipariş işleme, müşteri memnuniyeti ve hizmet düzeyi açısından kritik öneme sahiptir. İyi bir sipariş işleme yapısı, zaman ve maliyet tasarrufu sağlar ve sipariş verme ile sevkiyat arasındaki süreyi en aza indirir. Günümüzde sipariş işlemleri artık elektronik ortamda gerçekleştirilmektedir (Eker, 2006).

Bir işletme, sipariş işlemlerini lojistik bir faaliyet olarak ele alıp telefon, internet ve diğer iletişim teknolojilerinden faydalansa, sipariş için gereken süreyi önemli ölçüde azaltabilir. Bu durumda, firma daha ekonomik bir taşıma yöntemi seçebilir ve bu da ek maliyetleri ortadan kaldırır (Bayramlı, 2017).

Sipariş çarkı, siparişin alınmasıyla başlayan ve planlama, sipariş iletimi, sipariş süreçleme, sipariş toplama ve sipariş teslimatı aşamalarından oluşan bir süreçtir. Sipariş işleme sürecinde amaç, alınan siparişin müşteriye en kısa sürede teslim edilmesini sağlamaktır. Bu, müşteri memnuniyeti ve hizmet kalitesi açısından önemlidir. Siparişin zamanında teslimi, rekabetin yanı sıra lojistiğin en önemli çıktılarından biri olan müşteri memnuniyeti ve karlılık için de büyük önem taşır (Saçkes, 2019).

Sipariş işleme sürecinin etkinliğini, verimliliğini ve müşteri memnuniyetini artırmak için çeşitli işlemler gerçekleştirilir. Bu işlemler aşağıda sıralanmıştır:

- Siparişin alınması ve kaydedilmesi
- Siparişin hazırlanması
- Siparişin işlenmesi
- Depodan seçim ve ambalajlama
- Taşıma
- Müşteriye teslim ve boşaltma (Gürbüz, vd., 2020).

Doğru ve uygun bir sipariş yönetimi uygulaması, işletmelere bu süreçte birçok fayda sağlar. Bu faydalar şunlardır:

- Sipariş alma ve kontrol sürecinde kolaylık sağlar.
- Envanter kontrol sürecinde hataları giderir.
- Tersine sipariş uygulamasına olanak tanır.
- Sipariş değişiminde esneklik sağlar.

- Ücret ve promosyon konularında bilgi sağlar.
- Sevkiyat yerlerini belirler.
- Hizmet kalitesinin değerlendirilmesine olanak sağlar.

Sipariş yönetimini etkin bir şekilde uygulayan işletmeler, diğer faaliyetlerde de başarılı olacaktır (A.g.e).

Talep planlaması, gelecekteki ürün talebinin stratejik olarak tahmin edilmesi ve üretim planlamalarının bu tahminlere göre yapılması sürecini ifade eder. *Talep tahmini*, pazarlama stratejileri ve üretim planlaması için rehberlik ederken, lojistik faaliyetlerde de önemli bir girdi olarak kullanılır (Altınok, 2021). İşletmeler, müşteri taleplerine göre faaliyet gösterirler ve gelecekteki talep tahmini, üretim faaliyetlerini en çok etkileyen faktörlerden biridir. Bu nedenle, talep planlamasının etkin bir şekilde uygulanması gerekmektedir. Ayrıca, talep planlaması lojistik faaliyetlerin planlamasını da etkileyecektir (Bayramlı, 2017).

İyi bir talep planlaması için dört aşamanın titizlikle yerine getirilmesi büyük önem taşır. Bu aşamalar şunlardır:

- Veri toplama
- Faaliyet döneminin belirlenmesi
- Uygun talep tahmin yöntemlerinin belirlenmesi
- Faaliyet sonuçlarının değerlendirilmesi

Bu aşamaların başarıyla tamamlanması, talebin en üst seviyede karşılanmasını sağlar ve aynı zamanda zaman ve maliyet açısından avantajlar sunar (Gürbüz, vd., 2020).

Taşıma faaliyeti, lojistik sektöründe güçlü bir ulaşım alt yapısı ve sistemine dayanmaktadır. Bu faaliyet, malların en uygun maliyetle ve istenilen zamanda sevkiyatını sağlar (Yılmaz, 2009). Ticari hayatın en önemli unsurlarından biri olarak kabul edilen taşıma, ulusal ve uluslararası düzeyde gerçekleştirilebilir. Lojistik sistemin hedefi, taşımayı en uygun hız, minimum maliyet ve yüksek hizmet niteliğiyle organize etmektir. Böylece taşıma süreci, maksimum verimlilik ve müşteri memnuniyeti sağlar (Bayramlı, 2017).

Taşıma türünün belirlenmesi, sevkiyat ve operasyon yönetimi, zaman planlaması ve program hazırlama gibi konular, lojistik aktivitelerin öncelikli konuları

arasında yer almaktadır (Şen, 2014). Araştırmalar, taşıma maliyetlerinin lojistik faaliyetler içinde yaklaşık %40 civarında olduğunu göstermektedir. Bu nedenle, taşıma faaliyetlerinin maliyetleri en düşük seviyeye indirmek için organizasyonun iyi bir şekilde yönetilmesi gerekmektedir. Bu amaçla, taşıma yönetim planlamasının belirlenmesi ve işlemlerin uygulanması önemlidir. Bu işlemler şu şekilde sıralanabilir (Gürbüz, vd., 2020):

- Organizasyon faaliyetleri
- Planlama faaliyetleri
- Yürütme ve yönlendirme faaliyetleri
- Koordinasyon faaliyetleri (Gürbüz vd., 2020).

Nakliye türleri, hız, güvenilirlik ve maliyet açısından farklılık gösterir ve özellikle uluslararası nakliyede birden fazla nakliye türü bir arada kullanılarak birbirini tamamlayıcı bir rol oynar (Eker, 2016). Taşıma faaliyetleri, zaman, maliyet, risk gibi faktörler dikkate alınarak çeşitli yöntemlerle gerçekleştirilebilir. Taşımacılık modları, maliyet, hız, faaliyet bölgesi, zamanlama ve güvenilirlik gibi özellikler bakımından farklılık gösterir (Gürbüz, vd., 2020).

Lojistik kavramının gelişmesiyle birlikte, farklı ulaşım sistemlerinden en verimli şekilde faydalanma imkânı ortaya çıkmıştır. Ulaşım sistemi, karayolu, demir yolu, deniz yolu, Hava yolu ve boru hattı gibi farklı özelliklere sahip taşımacılık sistemlerinden oluşur ve her biri kendine özgü avantajlar ve dezavantajlar sunar (Bayramlı, 2017).

Tablo 2.1: Taşıma Türleri Karşılaştırılması

Taşıma Türü	Maliyet	Hız	Hizmet Alanı	Tarifeli Seferlerin Sıklığı	Tarifelerin Uygulanma Güvenliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek
Deniz Yolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Düşük	Orta
Hava Yolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Yüksek	Orta
Demir Yolu	Orta	Orta	Orta	Düşük	Çok Yüksek
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

Kaynak: (Gürbüz, vd., 2020)

Depolama ve elleçleme işlemleri, malzemelerin güvenliği, korunması ve maliyet faktörlerinin dikkate alındığı ambalajlama ve paketleme süreçlerini içerir. Tedarik sistemlerinden işletmeye, işletme içinde ve dağıtım sistemlerinde sürekli bir "malzeme hareketi" mevcuttur (Şen, 2014). Depolar ve depolama faaliyetleri, lojistik

yönetiminin önemli bir bileşeni olan tedarik zincirinin bir parçasıdır. Depolar, malların ihtiyaç duyulduğunda işleme tabi tutulduğu yerlerdir, depolama ise tamamlanmış veya tamamlanmamış ürünlerin ve hammadde malzemelerin üretimden teslimata kadar depoda saklandığı ve korunduğu lojistik operasyonların bir aşamasıdır (Akalay, 2019).

Depolama, üreticiler ile müşteriler arasında sürekli bir bağlantı sağlayan tampon bir bölge olarak kabul edilebilir. Lojistik açıdan, depolama arz ve talep arasındaki farklı frekanslardan kaynaklanan bir ara bölge gerekliliği doğurur. Depolamanın temel amacı, ürünlere zaman avantajı sağlamak ve fiziksel dağıtımın ekonomik güvenilirliğini sağlamaktır (Altınok, 2021).

Depolama faaliyetleri, lojistik maliyetlerin büyük bir payını oluşturur (Çürük, 2021). Ürünlerin teslim alınması, stoklama, sipariş hazırlama ve toplama, bilgi aktarımı gibi işlemlerin iyi bir şekilde organize edilmesi gereklidir (A.g.e.). Depo düzeni optimize edilmeli, alan etkin kullanılmalı, stok miktarı minimize edilmeli ve taşıma işlemleri en aza indirilmelidir. Ayrıca, mallar dikkatle izlenmeli ve taşımayı azaltacak şekilde yerleştirilmelidir (Eker, 2016). Depolama sürecinde genel olarak şu işlemler yapılır:

- Ürünlerin teslim alınması
- Ürünlerin tanımlanması
- Giriş işlemlerinin yapılması ve ürünlerin depoya aktarılması
- Ürünlerin miktar ve fiziki durumlarının kontrol edilmesi ve ürünlerin depoya kabul edilmesi
- Kabul işlemi ile etiketleme yapılması
- Ürünlerin sınıflandırılması
- Ürünlerin depo içinde bekleyeceği yere taşınması
- Ürünlerin depoda muhafaza edilmesi
- Siparişleri karşılamak için ürünlerin depodan toplanması
- Toplanan ürünlerin yüklenmesi ve sevk edilmesi
- Montaj ve birleştirme
- Paketleme ve ambalajlama
- Siparişin yüklenmesi ve sevk edilmesi
- Ürünlerin kontrollü olarak depodan çıkarılması
- Bütün bu işlemlerin sistem otomasyonuna işlenmesi (Gürbüz, vd., 2020).

Depo ve dağıtım merkezlerinde, stoklama, yükleme ve boşaltma işlemleri, işletmelerin rekabet gücünü artıran başarılı bir depo yönetimi ile gerçekleştirilir. Depolama, tedarik edilen hammadde, yarı mamul ve tamamlanmış ürünlerin, uygun şartlar altında üretime veya satışa sunulacak zamana kadar korunmasını sağlar (Onuk, 2021).

Elleçleme, gümrük denetimindeki eşyaların asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yer değiştirmesi, aktarılması, yenilenmesi veya tamiri gibi işlemleri kapsar. Bu süreç, ürünlerin istenilen bir yerden başka bir yere zarar vermeden hareket etmesi faaliyetini sağlar (Altınok, 2021). Bu faaliyetler şunlardır:

Elleçleme, lojistikte önemli faaliyetlerden olup, mesafeli malzeme taşıma süresini kapsar. Bu işlemler arasında kargo görevlileri, göçmenler, konteynerler, forkliftler gibi araçlarla depolara veya antrepolarına nakliye, istiflenmesi ve daha sonra nakliye araçlarına yüklenerek nakliye bulunur. Elleçleme sistemleri ve ekipmanları, taşıma yapısı ve elleçlenecek özellikleri olan özelliklerine göre seçilmelidir (Eker, 2016). Başlıca elleçleme işlemleri şunlardır:

- Ürün kaplarının tamiri ve yenilenmesi
- Ürünlerin havalandırılması
- Ürünlerin büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması
- Karıştırma
- Yeni kap çeşitleri yapma
- Kaplardan örnek ya da numune alma (Gürbüz, vd., 2020).

Elleçleme faaliyetleri, malların depolara taşınması, korunması ve taşınması gibi görevleri içeren önemli bir işlemdir. Forklift, konveyör, palet ve vinç gibi elleçleme ekipmanları, bu işlemleri büyük ölçüde kolaylaştırmaktadır. Ayrıca, elleçleme işlemleri manuel, yarı otomatik veya tam otomatik olarak gerçekleştirilebilir (Akalay, 2019)

Ambalajlama, ürünlerin korunması ve dayanıklılığının artırılması amacıyla kullanılan malzemelerdir. Ambalaj, ürünleri dış etkenlerden korurken aynı zamanda dağıtım sürecinde güvenilir taşıma sağlar ve ürünlerle ilgili bilgi iletişimini kolaylaştırır. Bu sayede, üretici tarafından tüketiciye kadar olan dağıtım zincirinde ürünlerin güvenilir ve etkili bir şekilde taşınması sağlanır (Eker, 206).

Ambalajlama, malların üretici işletmeden tüketicilere kadar olan taşıma sürecinde zarar görmelerini veya bozulmalarını önlemek amacıyla uygun malzemelerle

ve en düşük maliyetle kaplanmaları işlemidir. Ambalajlama, malları çevresel etkenlerden ve olası darbelerden korumayı hedeflerken aynı zamanda depolama ve taşıma gibi faaliyetleri kolaylaştırmaya yardımcı olur (Akalay, 2019).

Ambalajlama, ürünlerin imalatçıdan nihai müşteriye ulaşma sürecinde herhangi bir kayıp veya zarar olmadan iletilmesini sağlayan lojistik organizasyonlarından biridir. Sarmalamanın amacı, hammaddelerin, yarı mamullerin ve nihai ürünlerin güvenli şekilde ilk aşamadan son aşamaya kadar taşınmasını sağlamaktır. Lojistik kapsamından, sarmalama işlemi ürünün üretimi sonrasında talep edilen noktaya zarar görmeden ve en iyi şekilde taşınmasını sağlar. Ambalajlama, lojistik açısından ürünün istenilen yere kolaylıkla taşınmasını sağlama görevini üstlenir (Akay, 2016).

Ambalajın fonksiyonları aşağıdaki gibidir

- Ürünleri korur,
- Konteyner taşımacılığı sırasında istenmeyen hareketlerden kaynaklanabilecek ürün hasarını engeller,
- Cam ürünlerin taşınması sırasında ürünler arasındaki teması önleyerek kırılmaları engeller,
- Taşıma esnasında oluşabilecek titreşimler ve şoklardan ürünü korur,
- Ambalaj üzerindeki talimatlar sayesinde taşıma, elleçleme ve depolama sırasında meydana gelebilecek hasarları önler (Ünlü, 2017).

Ambalajlama, malların yanlış alıcılara gitmesini, bozulmaları, çalınmaları engeller ve malın niteliklerini korur. Doğru ambalajlama işlemi, malın imajını ve kalite seviyesini yükseltir. Ambalaj ve ambalajlama faaliyetleri, lojistikte çeşitli şekillerde kullanılır:

- Nakliye ve elleçleme süreçlerinde ambalajlama,
- Üretim lojistiği kapsamında üretilen ürünlerin ambalajlanması,
- Taşıma ve depolamayı kolaylaştıracak standart ambalajlama uygulamaları,
- Lojistik kontrol fonksiyonlarını destekleyen bilgi iletişimi aracı olarak ambalajlama,
- Tedarik zinciri içinde ürünlerin izlenmesine yardımcı olan ambalajlama ve
- Pazarlama iletişimi ve tanıtım aracı olarak ambalajlama (A.g.e).

Paketleme, lojistik faaliyetlerin önemli bir parçasıdır ve mamullerin sevkiyat ve satış için hazırlanmasını ifade eder. Aynı zamanda mamullerin son kullanıcıya en

güvenli ve en ekonomik şekilde teslim edilmesine yardımcı olan bir lojistik faaliyettir. Malların taşınması sırasında paketleme, malın fiziksel durumunu ve özelliklerini etkileyen önemli bir konudur. Lojistik faaliyetlerde çeşitli paketleme araçları kullanılır ve bu araçlara "master paket" adı verilir (Eker, 2016). Genel olarak kullanılan mastır paket çeşitleri şunlardır:

- Karton kutu
- Tahta kutu
- Tahta sandık
- Torba
- Çuval
- Balya
- Palet

Taşınan ürünlerin kırılma, bozulma, çarpma vb. tehlikelerden korunması amacıyla paketlemenin temel fonksiyonları şunlardır (Yalnız,2020):

- Kaplama: Ürünlerin taşınmasından önce zarar almaması nedeniyle paketlenme işlemidir. Koruma: Paketin içeriğini hasar görmeye, kaybolmaya ve çevresel etkilere karşı korur.
- Bölme: Büyük miktarlarda üretilen ürünlerin miktarının küçültülerek son kullanıcıya uygun hale getirilmesidir.
- Birleştirme: Birim paketlerin bir araya getirilerek ikinci kez paketlenmesi işlemidir.
- Uygunluk: Ürünün hizmet ettiği amaca uygun paketinin seçilmesi işlemidir. Uygun paketlenme sayesinde müşteri kolay ve hızlı şekilde paketi açabilir.
- İletişim: Ambalaj üzerinde ürünle ilgili açık ve anlaşılabilir bilgilerin sunulmasıdır (A.g.e).

Sigortalama, tehlikelere karşı oluşturulan bir güvenlik mekânizmasıdır. Uluslararası ticarete ve ticari faaliyetlerde, alıcı ve satıcı arasındaki mağduriyetin önlenmesi için sigorta önemli bir rol oynamaktadır. Sigorta, zararların telafi edilmesi amacıyla belirli bir teminatla kullanılan ekonomik bir düzenlemeyi ifade eder (Altınok, 2021).

Taşıma ve depolanması düşünülen eşyalarla birlikte, taşıma araçlarının da sigorta kapsamına alınması önemlidir (Şen, 2014, s.86). Sigorta sözleşmesi, taraflar

arasındaki hak ve sorumlulukları belirtir. Lojistik faaliyetler sürecinde, olası risklere karşı uygun sigorta türünün seçilmesi gerekmektedir. Lojistik faaliyetlerde kullanılan sigorta türleri şunlardır (Gürbüz, vd., 2020):

- *Sorumluluk Sigortası*, lojistik sürecinde çalışanların potansiyel hatalarına karşı koruma sağlayan bir sigorta türüdür. Bu hatalar, yanlış teslimat, gecikme ve taşıma sırasında oluşabilecek fiziksel hasar gibi durumları içerebilir.
- *Taşıyıcı Sorumluluk Sigortası*, karada, denizde, havada veya demir yoluda taşımacılık sırasında taşıyıcıdan kaynaklanan hasar ve kayıpları kapsayan bir sigortadır.
- *Nakliye Sigortası*, malın karada, denizde, havada veya demir yoluda taşımacılık sırasında taşıyıcıdan kaynaklanan hasar ve kayıpları "Nakliye Sigortası Genel Şartlar ve Özel Şartlar" poliçesiyle teminat altına alan bir sigorta türüdür (Gürbüz, vd., 2020).

Gümrükleme, uluslararası lojistik ve taşıma faaliyetlerinde ihracat ve ithalat işlemlerinin ayrılmaz bir parçasıdır (Şen, 2014, s. 86). Bu süreç, malların gümrüklerden geçişi sırasında gümrük kanunlarına uygun olarak gerçekleştirilen faaliyetleri içerir. Gümrükleme işlemleri, kanunlara dayanır, zaman alıcı bir süreçtir ve karmaşık bir yapıya sahiptir. Bu nedenle, gümrükleme, lojistik işlemlerde dış kaynak kullanımına başvurulmuş ilk konulardan biridir (Akalay, 2019).

Gümrükleme, emtia veya her türlü ürünün bir ülkenin sınırlarından geçiş sürecinde resmi ilişkilerin ve işlemlerin yerine getirildiği faaliyetleri kapsar. Bu faaliyet, ürün veya hizmetlerin ülkeye girişi veya ülkeden çıkışı sırasında gereken resmi evrakların hazırlanması, düzenlenmesi ve gümrük idaresine sunulmasını içerir. Gümrükleme işlemi, ürünlerin gümrük noktalarından geçişini sağlar ve devletle olan resmi ilişkilerin düzenli bir şekilde yürütülmesini sağlar (Altınok, 2021).

Gümrükleme mevzuatı standart olmayıp, ülkeden ülkeye ve üründen ürüne farklılık göstermektedir. Gümrükleme işlemleri, dış ticaret yoluyla gelen veya giden ürünleri vergilendirme ve kontrol etme görevini üstlenir. Vergilendirme ve uygulamalar, ülkeden ülkeye ve ürünün niteliklerine, sınıflandırma koduna bağlı olarak değişiklik gösterebilir (Akalay, 2019).

Altınok'a (2021) göre uluslararası ticarete gümrükleme, uluslararası lojistik faaliyetler için destek hizmetleri olarak önemli bir rol oynamaktadır. Özellikle dış

kaynak kullanımının etkin olarak uygulandığı alanlardan biri de gümrük hizmetleridir. Ayrıca Altınok (2021) küreselleşmeyle birlikte uluslararası sınırların ulusal sınırların ötesine geçtiği ticari faaliyetlerde, gümrük mevzuatına uygun olarak gümrük işlemlerinin doğru bir şekilde yönetilmesi gerektiğini belirtmektedir. Gümrük işlemleri, hassasiyet gerektiren bir süreç olarak kabul edilmektedir.

2.5.3. Azerbaycan'da Lojistik ve Taşımacılık

Azerbaycan Cumhuriyeti'nde lojistik sektörü her yıl gelişme kaydetmektedir. Hem kamu hem de özel sektör, bu alanda önemli çalışmalar yapmakta ve birçok projeyi hayata geçirmektedir (ARDSK, 2023). Azerbaycan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı tarafından onaylanan "Azerbaycan Cumhuriyeti'nde Lojistik ve Ticaretin Geliştirilmesine Yönelik Stratejik Yol Haritası", bu gelişmelerin somut bir örneğidir (Strateji Yol Xəritəsi, 2022).

2018 yılında Əliyev tarafından yapılan çalışmada Azerbaycan'ın, karayla çevrili olmasına rağmen stratejik bir konuma sahip olduğu ifade edilmiştir. Ülke, Asya'dan Avrupa'ya giden iki önemli ticaret yolunu, Kuzey-Güney ve Doğu-Batı (TRACECA) ulaşım koridorlarını üzerinde bulundurur. Bakü-Tiflis-Kars demir yolu ve Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı gibi projelerle bu ulaşım koridorlarına katkı sağlanmıştır. Ayrıca Əliyev'ə (2018) göre bu sayede Azerbaycan, Orta Asya'yı Batı ile, Güney Asya'yı ise Kuzey ile birbirine bağlayan önemli bir ulaşım merkezi haline gelmiştir. Uluslararası projelerde yer alarak siyasi açıdan da önem kazanmıştır. Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı, Bakü-Tiflis-Erzurum doğalgaz boru hattı gibi projelerden elde edilen gelirlerle uluslararası düzeyde lojistik merkezlerin oluşturulması ve geliştirilmesi öncelikli gündem maddeleri arasında yer almaktadır (A.g.e).

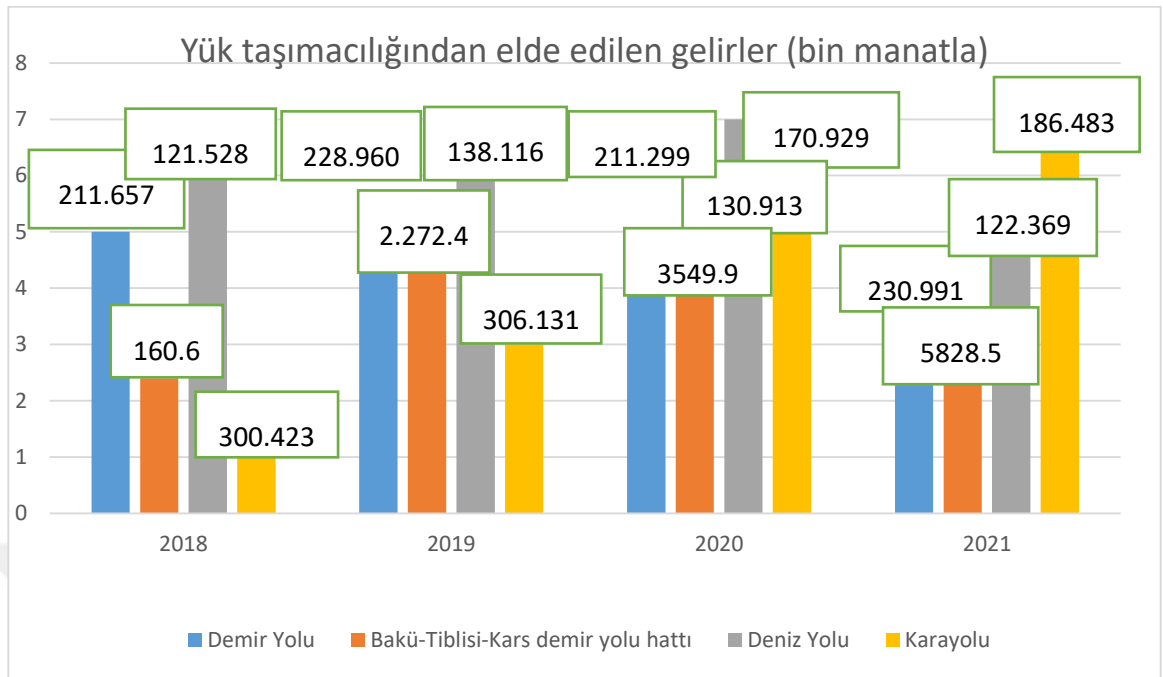
Azerbaycan hükümeti, petrole olan ekonomik bağımlılığı azaltmak amacıyla ekonominin farklı sektörlerini çeşitlendirmeye yönelik politikalar uygulamaktadır. Bu çerçevede, altyapı projelerine büyük önem verilmektedir ve ulaşım sektörü bu çabaların merkezinde yer almaktadır. Son yıllarda, Azerbaycan devleti uluslararası rekabet avantajı sağlayabilecek modern bir ulaşım ağı oluşturmayı hedefleyerek önemli yatırımlar yapmıştır (Yılmaz, 2020, s. 5280). Bu kapsamda gerçekleştirilen en büyük projelerden biri, Bakü'deki uluslararası deniz ticaret limanının geliştirilmesi ve Alat Limanı'nın lojistik merkeze dönüştürülmesidir. Bu projeler, Azerbaycan'ın lojistik

alanda güçlenerek uluslararası ticarete rekabet edebilir konuma gelmesini sağlamayı amaçlamaktadır (A.g.e)

Lojistik merkez farklı lojistik tesisleri içeren, dağıtım, lojistik ve ulaşım ile ilişkili olan, bir çok ulaşım moduna destek veren ve farklı servisler sunan bir tesis olarak tanımlanmıştır (Önden, vd., 2015, s. 328). Lojistik merkezin tasarımında, müşteri gereksinimleri dikkate alınarak, perspektifler seçilir ve buna bağlı olarak altyapı yatırımları gerçekleştirilir (Altuntaş, 2013, s.50).

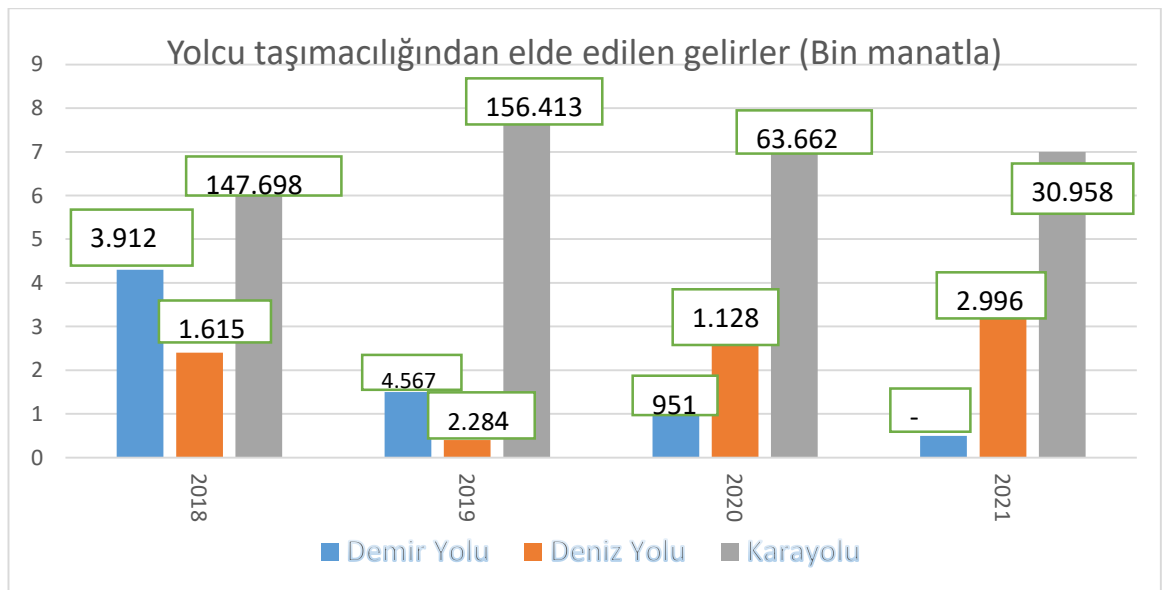
Alat Uluslararası Deniz Limanı, Alat Serbest Ticaret Alanı ve genel olarak Alat Uluslararası Lojistik Merkezi, Azerbaycan'ın bölgesel lojistik merkezi olma yolunda önemli bir adım olarak değerlendiriliyor. Bu projeler, hem Batı - Doğu hem de Güney - Kuzey ticaret hatlarında önemi artıracaktır. Tamamlandığında, taşıma maliyetlerinde azalma, zaman avantajı ve daha yüksek kalitede hizmet sunma imkânı sağlayacaktır. Aynı zamanda, bu projeler Azerbaycan'ın lojistik performansını da olumlu yönde etkileyecektir (Rzayev, vd., 2022, s. 1599-1600). Bu sayede Azerbaycan, bölgesel lojistik açıdan stratejik bir konumda bulunacak ve uluslararası ticarete daha etkin bir rol üstlenebilecektir

Ülkenin ulaşımdan elde ettiği gelir hakkında istatistiksel veriler ve bu alanda yapılacak araştırmalar da ileriki dönemler için olumlu tahminlerde bulunmak için sebep verir. Örneğin, Avrupa Birliği TACIS programı çerçevesinde TRASEKA (Avrupa-Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru) ve Bakü-Tiflis-Kars demir yolu projesinin Azerbaycan'a ait göstergelerine bakabiliriz.

Görsel 2.1: Yük Taşımacılığından Elde Edilen Gelirler

Kaynak: ARDSK, 2022.

Yukardaki grafikte ulaşım koridorundaki demir yolu, deniz ve karayolu ulaşım modlarını kullanarak yük taşımacılığından elde edilen gelirler gösterilmektedir. Yük taşımalarından gelen gelire ve onun büyüme hızına bakıldığında hemen her yıl bu hızın artarak devam ettiği görülmektedir. Ayrıca karayolu taşımacılığının bu koridordan gelen toplam gelirin en büyük bölümünü oluşturduğu görülmektedir.

Görsel 2.2: Yolcu Taşımacılığından Elde Edilen Gelirler

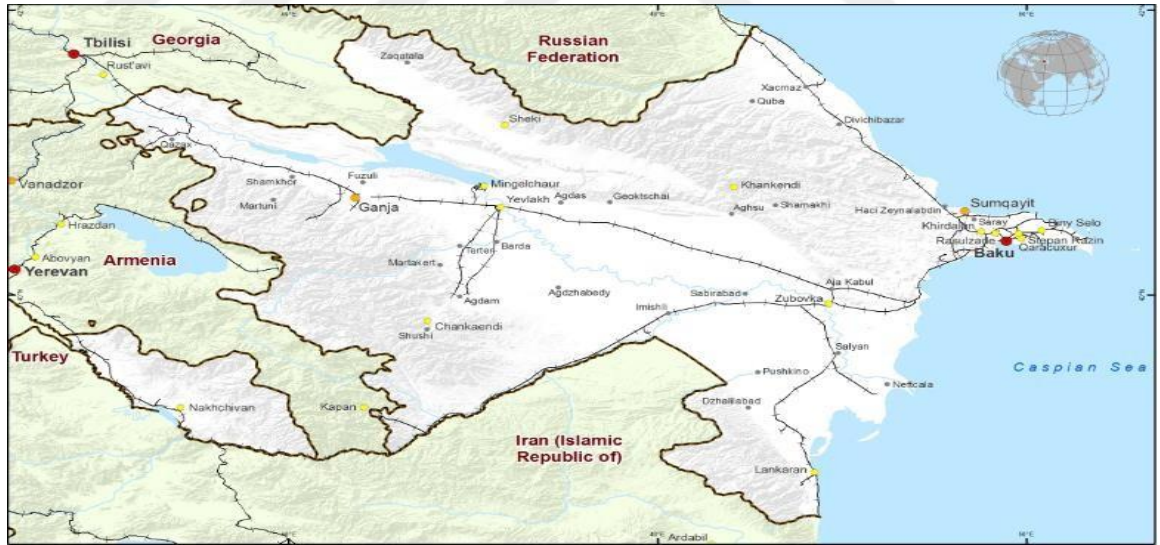
Kaynak: ARDSK, 2022.

Bu diyagramlardan Avrupa-Kafkasya-Asya ulaşım koridorunun ulaştırma faaliyetlerinden elde edilen gelir açısından ülke bütçesi için büyük önem taşıdığı görülmektedir. Gelir göstergeleri son yıllarda neredeyse yükselen bir çizgi yönünde gelişmiştir (Əliyev, 2018). Gelecekte Karabağ bölgesinde bu tür koridorlarla çok geniş ulaştırma faaliyetlerinin yürütüleceği ve ülke bütçesine büyük olumlu etkisi olacağı tahmin edilmektedir. Sadece 2020 yılından itibaren hem yük hem de yolcu taşımacılığında olan düşüş, COVID-19 pandemisinin etkisinden kaynaklanmaktadır. Pandemi sürecinde tüm ülkelerde karantina rejimi uygulanmış, ulaşım faaliyetleri kısıtlanmıştır.

2.5.3.1. Azerbaycan'ın Demir Yolu Taşımacılığı

Azerbaycan'da demir yolusistemiyle ilgili bilgiler şu şekildedir: Azerbaycan Devlet Demir Yolu (ADDY), 20 Ocak 1880 tarihinde kurulmuştur. Ülkede toplam 2944 km uzunluğunda demir yolu bulunmaktadır, bunun 2122 km'si kullanılmaktadır. Elektrikle çalışan hatlar ise toplamın %60'ını oluşturur (ADY, 2017).

Şekil 2.1: Azerbaycan'ın Demir Yolu Şebekesi



Kaynak: Guliyev, 2021.

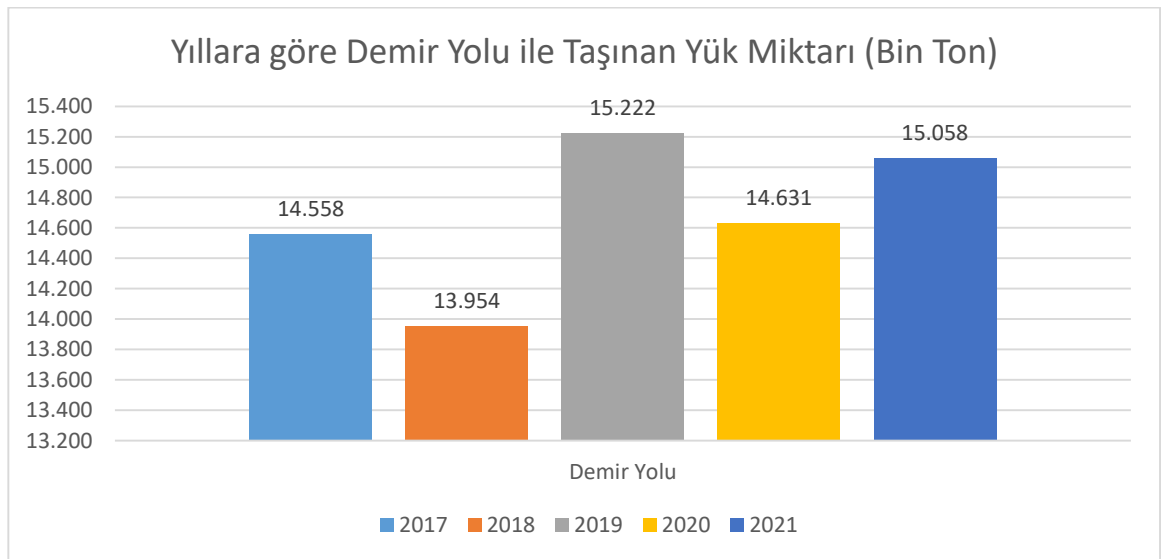
Azerbaycan'da demir yolu 1847'de petrol üretimindeki artış nedeniyle keskin bir şekilde yükselme yaşamıştır. Petrol üretiminin büyüdüğü bir zamanda, petrol taşımacılığının da geliştirilmesi büyük bir zorunluluk haline gelmiştir. Azerbaycan demir yollarında ulaşımın önemli ölçüde artmasında Rusya-Ukrayna savaşının da etkisi olduğunu belirtmek gerekir. "Azerbaycan Demir Yolları" A.Ş.'nin verilerine göre, 2021

yılının 4. ayına göre 2022 Ocak-Nisan aylarında 636.000 ton ek yük taşınmış olup, bunun büyük bir kısmı transit modda taşınmıştır (report.az, 2022). Stratejik hedeflerine ulaşmak için, Azerbaycan hükümeti aşağıdaki hedefleri belirlemiştir:

- Bölge bazında transit ticareti artırmak: Orta Asya % 40;
- Navigasyon; Orta Asya ve Avrupa'da % 25-lik; Çin ve Avrupa'ya % 3-lük; Rusya-İran da % 40-lık; İran ve Karadeniz deniz yolunda ise % 25-lik bir paya sahip olma;
- Proje yürütme ve tamamlama kontrol sistemlerinin tatbiki,
- Lojistik ve liman hizmetleri de dâhil olmak üzere serbest ticaret faaliyetlerinin organizasyonu
- Azerbaycan'da 5-6 lojistik ve satış merkezinin oluşturulması hedeflenmiştir (Guliyev, 2021).

Azerbaycan'da demiryolları, "Azerbaycan Devlet Demir Yolları" (ADDY) adlı devlet kurumu tarafından işletilmekte ve kontrol edilmektedir. Her yıl, demiryolları yük taşımacılığı ve yolcu taşımacılığı açısından artan bir trend göstermektedir. Özellikle petrol ve petrol ürünlerinin taşınmasında demir yolu önemli bir rol oynamaktadır. ADDY'nin ana hedefi, Asya ile Avrupa ile Basra Körfezi, Rusya ve Avrupa arasındaki nakliye maliyetlerini azaltmak ve müşterilerine uygun maliyetli, uygun fiyatlı ve güvenilir lojistik çözümleri sunarak tarihi İpek Yolu'nu canlandırmasını sağlamaktır (Rzayev, vd., 2022, s. 1590).

Görsel 2.3: Yıllara göre Demir Yolu ile Taşınan Yük Miktarı (Bin Ton)



Kaynak: ARDSK, 2023.

2020 yılında Azerbaycan demir yollarında toplamda 14,6 milyon ton yük taşınmıştır. Bu yüklerin 10,5 milyon tonu ihracat ve ithalat kapsamında yer alırken, 4,1 milyon tonu ise transit yük olarak gerçekleşmiştir. Pandemi nedeniyle demir yolu taşımacılığında diğer yıllara göre azalma yaşanmıştır. Ancak, 2019 yılına kıyasla bu azalma çok büyük bir değişim göstermemiştir. 2019'da 15,2 milyon ton yük taşınırken, bu rakam pandemi ve diğer faktörlerden dolayı küçük bir azalma ile 2020'de 14,6 milyon tona düşmüştür. 2021 yılı itibariyle ise taşıma miktarı yeniden artış göstererek 15,1 milyon tona ulaşmıştır (ARDSK, 2023).

2.5.3.2. Azerbaycan'ın Deniz Yolu Taşımacılığı

Çıkrık'a (2016) göre deniz yolu taşımacılığı genellikle en ekonomik ulaşım yöntemidir. Bakü, Azerbaycan'ın Hazar denizinde tüm deniz-su yollarının başladığı en büyük limanıdır. Bakü'den Mahaçkale, Astrahan, İran'ın Anzali limanı gibi yerlere deniz-su yoluyla ulaşım sağlanabilir. Azerbaycan, Azerbaycan-Hazar-Volga Nehri-Volga-Don Kanalı-Don Nehri-Azak Denizi güzergâhını kullanarak dünya okyanuslarına açılmaktadır. Azerbaycandan çıkan gemiler Volga-Don Kanalı'ndan geçerek Volga-Baltık ve Baltık-Beyaz Kanalı üzerinden okyanuslara ulaşabilir. Bakü-Türkmenbaşı, Bakü-Aktau ve Bakü-Bekdaş arasında demir yolu feribotuyla kıyılar arasında bağlantı sağlanır. Hazar Denizi, petrol taşımacılığı için önemli bir rota olup kış aylarında kuzey kısımlarının donması nedeniyle Bakü-Astrahan yolunda ulaşım kısıtlanır (A.g.e).

Bu nedenle, bu rotayı kullanan birçok gemi Karadeniz ve Akdeniz limanlarına yönelerek kargo teslimatı gerçekleştirir ve Azerbaycan ekonomisine önemli gelir sağlar. Azerbaycan devletine ait Hazar gemileri ve Bakü'nün deniz ticaret limanı, Azerbaycan'ın su taşımacılığında özel bir rol oynamaktadır. Hazar Filosu resmi olarak 21 Mayıs 1858 tarihinde "Kafkasya ve Merkür" Anonim Şirketi olarak Rusya Senatosu kararıyla kurulmuştur. 1992 yılında ise Caspian Shipping Company, ABD Donanması'nın 17 nakliye şirketinden biri olarak görev yapmıştır (Guliyev, 2021).

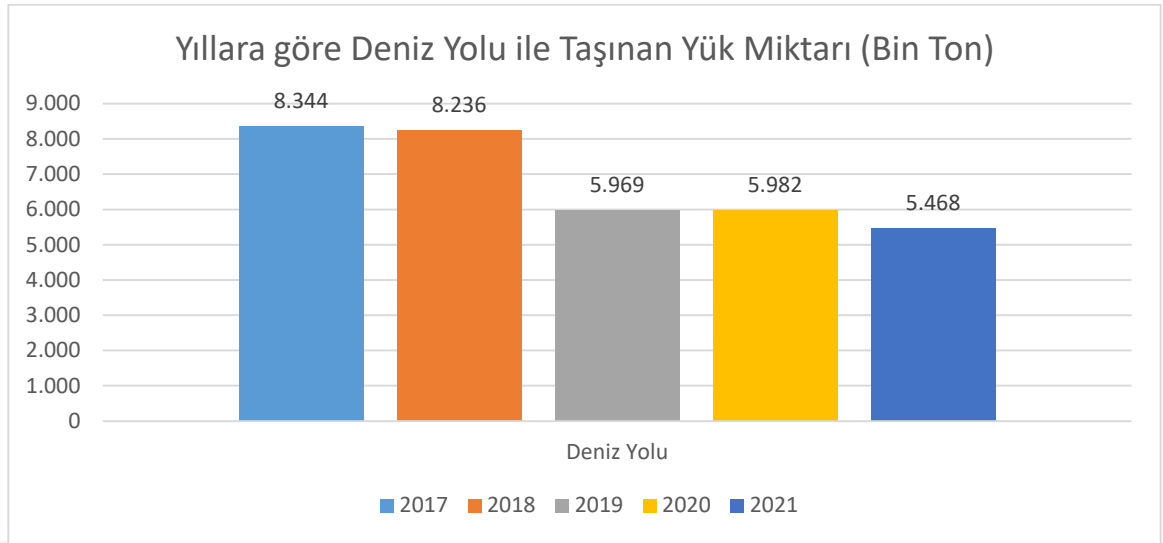
Şekil 2.2: Azerbaycan'ın Deniz Yolu Şebekesi



Kaynak: Guliyev, 2021.

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra, Sovyet filoları Sovyet cumhuriyetlerine miras kalmıştır. Hazar Denizi'ndeki bu miras sadece Azerbaycan'a aittir. Filo, 71 nakliye gemisi ve bir parça ekipmandan oluşmaktadır. Toplamda 375 bin tonluk bir kapasiteye sahiptir ve 36 tanker, 7 gemi, 2 RO-RO gemisi ve 26 kuru yük gemisinden oluşmaktadır. Karadeniz ve Akdeniz'de ticari faaliyet gösteren 23 nakliye şirketinden oluşan bir filo bulunurken, geri kalan gemiler Hazar Denizi havzasında faaliyet göstermektedir. 2018 yılında tamamlanan Alat Uluslararası Deniz Limanı, Azerbaycan'ın lojistik üssü olma konusunda büyük bir etkiye sahiptir. Alat projesi, büyük bir deniz limanı, intermodal taşımacılık altyapısı ve serbest ticaret bölgesi gibi bileşenlerden oluşan bir projedir (Port of Baku, 2022).

Hazar Denizi'ndeki Avrupa-Kafkasya-Asya ulaştırma koridorunda ulaşım önemli bir rol oynamaktadır. Hazar Filosu, Hazar Denizi'ndeki en güçlü donanmadır. Ayrıca Azerbaycan, Volga-Don kanalıyla Hazar'dan Karadeniz'e, kanlı Volga-Baltık kanalıyla Baltık Denizi'ne ve dünya okyanuslarına erişim sağlamakta ve uluslararası deniz ticaretine olanak sağlamaktadır (Rzayev, vd., 2022, s. 1591-1592).

Görsel 2.4: Yıllara Göre Deniz Yolu ile Taşınan Yük Miktarı (Bin Ton)

Kaynak: ARDSK, 2023.

Son yıllara bakıldığında Azerbaycan'da deniz yolu taşımacılığında azalma görülmektedir. Deniz yolu taşımacılığında 2017-2018 yıllarında sırasıyla 8,3 ve 8,2 milyon ton civarında yük taşınmış, ancak 2019 yılı itibarıyla azalma başlamıştır ki rakamlar 5,9 milyon ton olarak gösterilmektedir. Devamıyla 2020, 2021 yıllarında da 5,9 ve 5,4 milyon ton yük taşınması gerçekleştirilmiştir (ARDSK, 2023).

2.5.3.3. Azerbaycan'ın Hava Yolu Taşımacılığı

Hava yolu taşımacılığı hızlı ve güvenilir olmasıyla bir avantaj sağlar. Ancak, bu taşımacılık modu maliyet açısından oldukça yüksektir. Azerbaycan'daki ihracat-ithalat firmaları ve lojistik şirketleri genellikle Hava yolu taşımacılığını, taşınacak malların yüksek değere sahip olması, acil bir hizmet ihtiyacının olması veya malların hızlı bir şekilde hedef noktaya teslim edilmesi gerektiği durumlarda tercih etmektedir (Çıkrık, 2016).

2005'in Mart ayında tamamlanan Bakü Kargo Terminali, Bakü'nün doğudan batıya ve güneyden kuzeye yönelik mal taşımalarında bir yükleme ve boşaltma merkezi olarak faaliyet göstermektedir. Bakü Kargo Terminali, aynı yıl Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'ne üye kabul edilmiş ve Uluslararası Havalimanları Konseyi'nin Küresel İş Ortakları Programı'na katılmıştır. Şirketin merkezi Bakü'de bulunmaktadır (Guliyev, 2021).

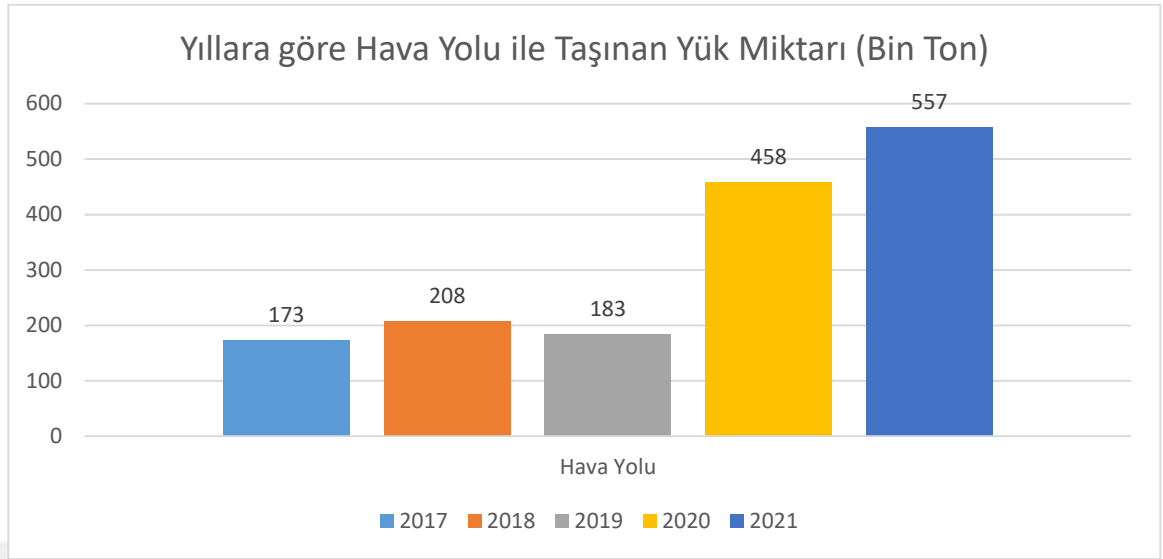
Şekil 2.3: Azerbaycan'ın Hava Yolu Şebekesi



Kaynak: Guliyev, 2021.

Azerbaycan'da hizmet veren sekiz uluslararası havalimanından biri olan Haydar Aliyev Uluslararası Havalimanı, Kafkasya'nın en işlek havaalanlarından biridir ve saatte 1.600 yolcu kapasitesine sahiptir. Havalimanı, 2.700 metre asfalt pisti ve 3.200 metre beton pistiyle donatılmış olup büyük uçaklara hizmet verebilmektedir (Azerbaijan Airlines, 2022). Ayrıca, 2024 yılında açılması planlanan Laçın Uluslararası Havalimanı Doğu Zengezurda gerçekleştirilen önemli bir projedir. Füzuli Uluslararası Havalimanı Karabağda yapılan ilk büyük proje olarak bilinmektedir. Zengilan Uluslararası Havalimanı ise Doğu Zengezurda ikinci yapılan havalimanı olup pistinin 3 bin metredir. Terminali her saatte 201 yolcuya hizmet verebilecek kapasitededir (A.g.e).

Artık "Azerbaycan Hava Yolları" Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'nde (IATA) Azerbaycan'ın Ulusal Taşıyıcısı olarak layık bir yer ve BDT ülkelerinin havayolları arasında lider konumdadır. "Azerbaycan Hava Yolları" hem bölgede hem de BDT'de yeni uçak sayısı açısından liderlerden biri olarak kabul ediliyor. Bakü, Avrupa ve Kuzey Amerika'dan Asya'ya uzun mesafeli uçuşları transfer etmek için gerekli ve arzu edilen tüm koşullara sahiptir (Rzayev, vd., 2022, s. 1591)

Görsel 2.5: Yıllara Göre Hava Yolu ile Taşınan Yük Miktarı (Bin Ton)

Kaynak: ARDSK, 2023.

Hava yolu taşımacılığı Azerbaycan'da Son yıllarda her geçen yıla göre daha da gelişmektedir. Ancak yük taşınmasında en az kullanılan taşımacılık aracıdır. 2019 yılına bakıldığında 183 bin ton yük taşınmış, diğer taşımacılık araçlarından farklı olarak Hava yolu taşımacılığında 2020 de yaşanan pandemi sebebiyle artış olmuş 458 bin ton yük taşınması gözlemlenmiştir. 2021 yılında da bu artış devam etmiş ve 557 bin ton yük taşınmıştır (ARDSK, 2023).

2.5.3.4. Azerbaycan'ın Boru Hatları Taşımacılığı

Azerbaycan, boru hatları taşımacılığı açısından gelişmiş bir konumdadır ve bu alanda Sovyetler Birliği'nden kalma sağlam bir altyapıya sahiptir. Ülkede 1.130 kilometrelik ham petrol boru hatları, 630 kilometrelik petrol ürünleri taşıma kapasitesine sahip boru hatları ve 1.240 kilometrelik doğal gaz taşıma kapasitesine sahip boru hatları bulunmaktadır. Doğal gaz boru hattının %75'i Abşeron ekonomik bölgesinde yoğunlaşmış durumdadır (Aghayev, 2008).

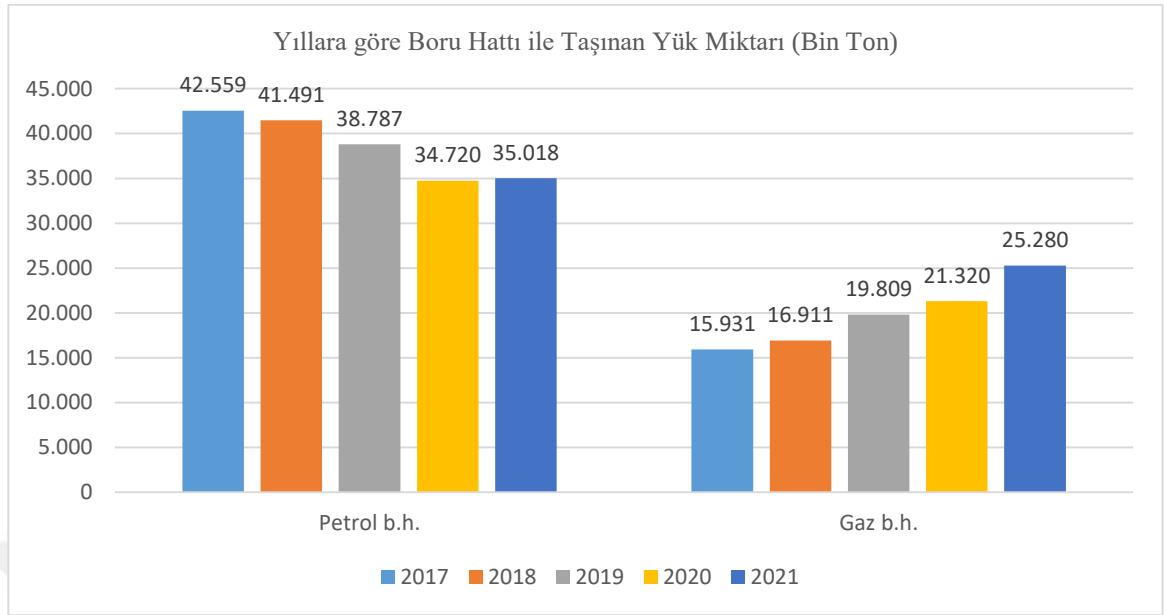
Doğal gaz üretimi ve boru hattı taşımacılığı gelişimi genel olarak dört aşamaya ayrılabilir:

- Abşeron yarımadasında yeni gaz rezervlerinin keşfedilmesiyle bağlantılı olarak yeni gaz boru hatlarının döşenmesi ilk aşamadır.

- Abşeron yarımadası ve Kür-Araz bölgelerinde (özellikle Şirvan bölgesi) keşfedilen gaz sahalarının işletmeye alınmasıyla ilgili olarak yeni bir boru hattının geliştirilmesi aşaması ikinci aşamadır.
- Üçüncü aşama, Azerbaycan'ın diğer bölgelerindeki gazlaştırma çalışmalarıyla ilişkili olarak mevcut boru hatın iyileştirilme ve yeni boru hatlarının döşenmesi aşamasıdır.
- Bu aşama ise uluslararası bir boru hatlarının inşasıyla ilgili aşamadır, bu da Azerbaycan'ın doğal gazını diğer ülkelere taşımak için bir bağlantı sağlar (Guliyev, 2021).

Birinci aşama 1950-1960; ikinci 1960-1970; üçüncü 1970-1985; dördüncü aşama ise 1985-2000 yıllarını kapsamaktadır. Genel gaz boru hatları inşaatının analizi, cumhuriyetteki gaz boru hatlarının %15,4'sinin birinci aşamaya, %33,6'nın ikinci aşamaya, %35,9'sinin üçüncü aşamaya ve %15,1'ünün dördüncü aşamaya ait olduğunu göstermektedir (A.g.e).

1995 yılında, Azerbaycan'dan dünya pazarına petrol ihracı için 2 boru hattı güzergâhı belirlenmiştir. İlk olarak Kuzey rotası adı verilen Bakü-Grozni-Tikhoretsk-Novorossiysk (BGTN) hattı, toplamda 1346 kilometre uzunluğa sahip olup, bunun 230 km'si Azerbaycan topraklarındadır. Bu hat üzerinden 1997 yılında ilk petrol gönderimi gerçekleştirilmiştir. İkinci olarak ise Batı rotası olarak bilinir ve 920 kilometre uzunluğundadır (Almammadov, 2019, s. 44, 45). Bu hat, Azerbaycan topraklarının 480 km'sinden geçmektedir. 1999 tarihinde hizmete giren Bakü-Supsa boru hattı, yıl içerisinde 15 milyon ton civarında petrolün Batı ülkelerine sevkiyatını sağlamaktadır. Ayrıca, 2006 yılında devreye alınan Bakü-Tiflis-Ceyhan hattı, Azerbaycan'ın petrolünün dünyaya taşınmasının temellerini koymuştur. Bu hatt aracılığıyla yılda tahmini 50 milyon ton petrolün uluslararası pazarlara ihraçı gerçekleştirilmektedir (A.g.e)

Görsel 2.6: Yıllara göre Boru Hattı ile Taşınan Yük Miktarı (Bin Ton)

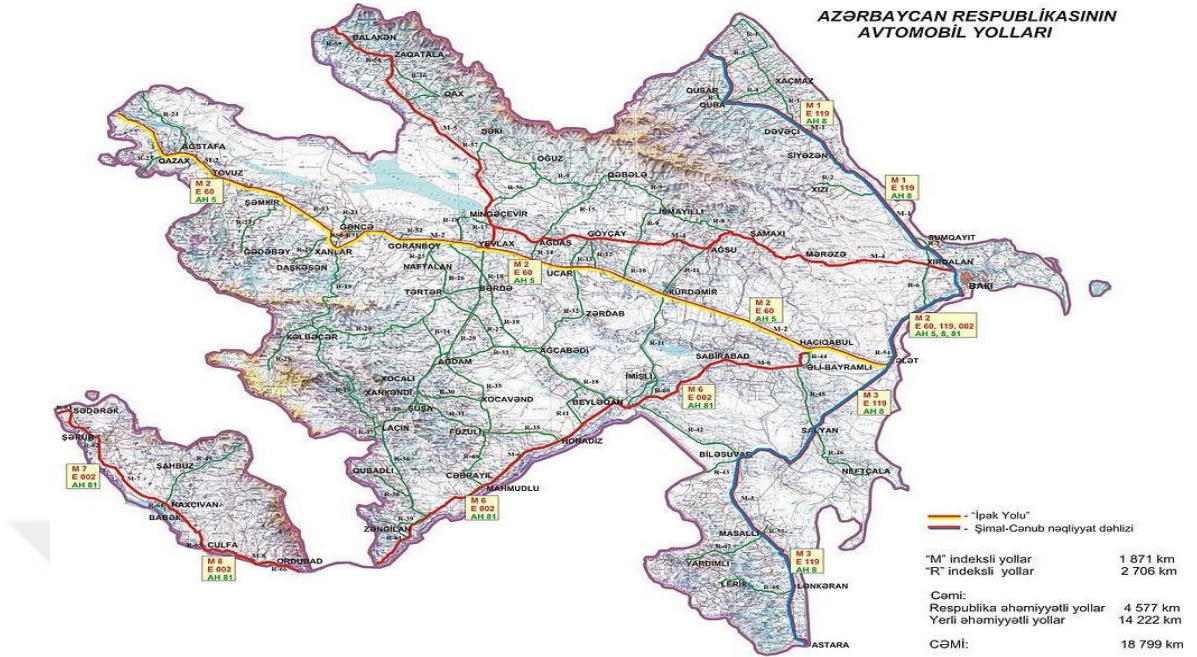
Kaynak: ARDSK, 2023.

Son yıllara bakıldığında Azerbaycan'da boru hattı taşımacılığında yük taşınması aynı şekilde ilerlemiş (58 milyon civarında), sadece 2020 yılında 56 milyon tona kadar inmiş, 2021 yılında ise 60,3 milyon ton olarak artış göstermiştir. Bunun 35 milyon tonu petrol boru hatlarıyla, 25,2 milyonunu ise gaz boru hatları ile gerçekleştirilmiştir (ARDSK, 2023).

2.5.3.5. Azerbaycan'ın Karayolu Taşımacılığı

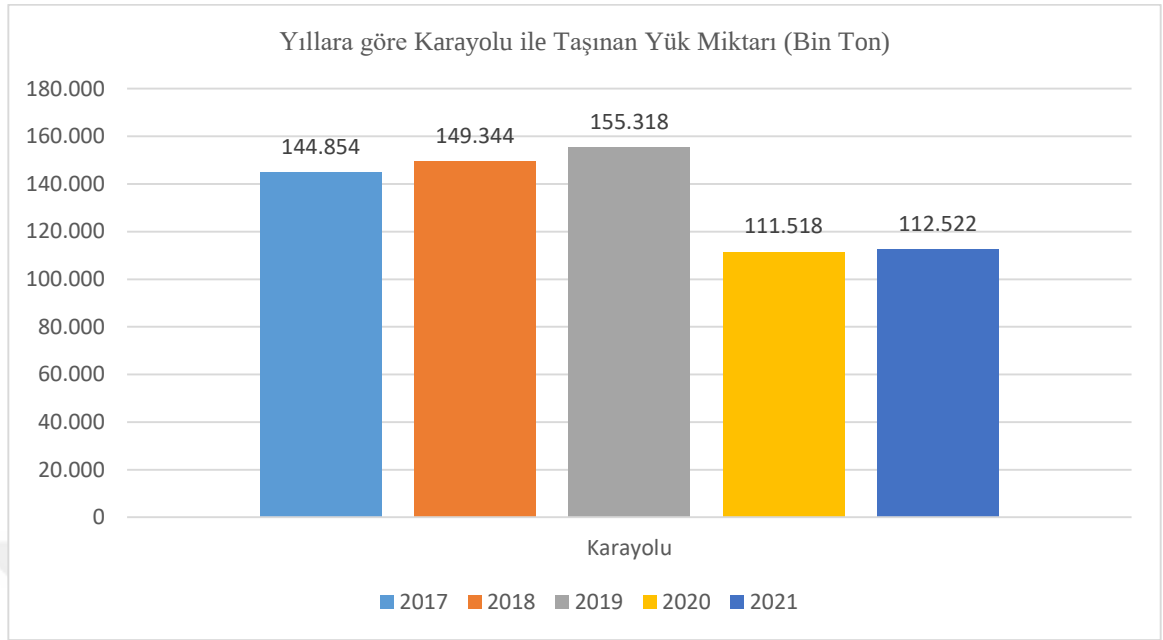
Azerbaycan, Güney Kafkasya'da yer alan bir ülke olup toplam karayolu uzunluğu 18,799 kilometredir. Bu karayollarının büyük bir kısmı yerel iç yolları olup 14,222 kilometreyi kapsarken, 4,577 kilometre ulusal yolları içermektedir. Azerbaycan'da karayolu taşımacılığı tamamen özelleştirilmiştir ve toplu taşıma, insan ve eşya taşımacılığı özel sektör şirketleri tarafından yoğun bir şekilde yürütülmektedir (AYŞ, 2022).

Şekil 2.4: Azerbaycan'ın Karayolu şebekesi



Kaynak: Hamzatli, 2022.

Rzayev'a (2022, s. 1589) göre ülkede Azerbaycan'da uluslararası taşımacılık için önemli iki karayolu hattı bulunmaktadır. Kuzey-güney hattı, Bakü'yü Rusya'ya, güneyden ise İran'a bağlayarak uluslararası taşımacılığın gerçekleştirildiği önemli bir güzergâhtır. Diğer önemli hat ise Gence ve Gazah şehirlerini Alat limanı ile bağlayan doğu-batı yönündeki otoyoldur. Her iki hat da uluslararası taşımacılığın yoğun olduğu ve yaklaşık 500 km uzunluğunda olan yolları kapsar. Ayrıca, Rzayev (2022, s. 1589) Ermenistan-Azerbaycan çatışması nedeniyle Azerbaycan ve Ermenistan arasındaki ulaşım bağlantıları ve Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ne olan ulaşım bağlantıları işgal süresince etkisiz hale gelmiştir. Günümüzde ise bu bağlantıların yeniden etkin hale getirilmesi için çalışmalar hızla devam etmektedir. Nahçıvan'a karayolu ulaşımı ise işgal döneminde sadece güneyden İran üzerinden sağlanmıştır (A.g.e).

Görsel 2.7: Yıllara Göre Karayolu ile Taşınan Yük Miktarı (Bin Ton)

Kaynak: ARDSK, 2022.

Son yıllarda Azerbaycan'da karayolu taşımacılığı sürekli olarak artış göstermektedir. 2019 yılında, taşımacılıktan 1.8 milyar manat gelir elde edilmiştir. Ancak, 2020 yılında COVID-19 salgını nedeniyle bu rakam 1.1 milyar manata gerilemiştir. Ağırlık bazında değerlendirildiğinde, 2019 yılında 155.3 milyon ton yük taşınırken, bu rakam 2020 yılında 111.5 milyon tona düşmüştür. 2021 yılında ise 112.5 milyon ton olarak bir artış gözlenmiştir (ARDSK, 2023).

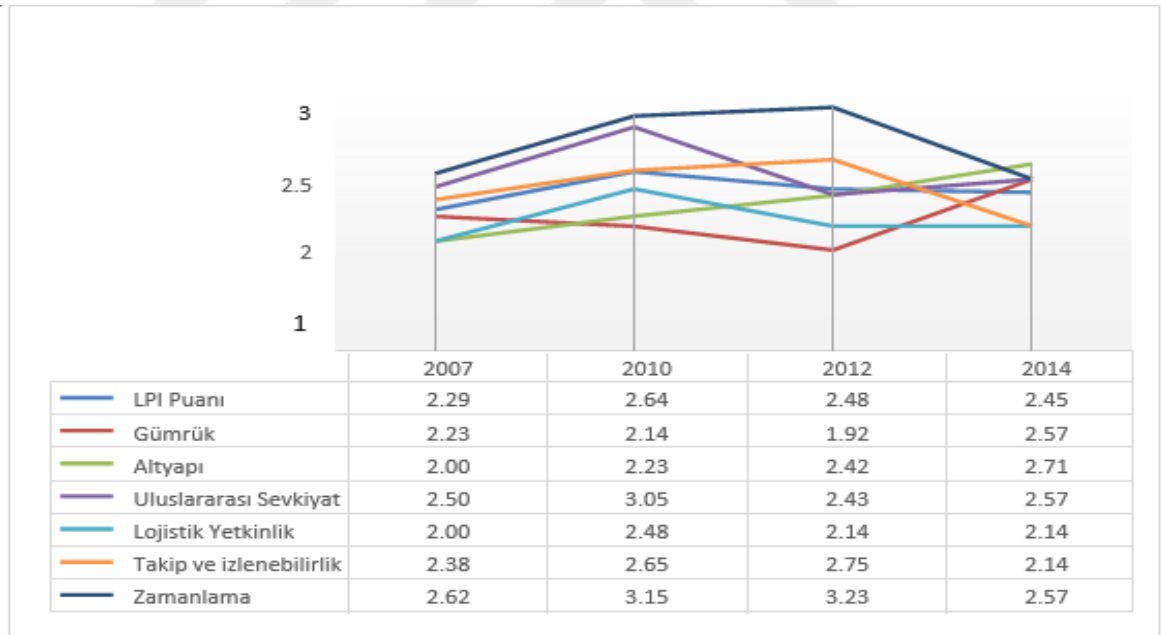
2.5.4. Azerbaycan'ın Lojistik Performans Endeksi

Küresel ölçekte lojistik sektörünün önemli ölçüde büyümesi, rekabeti artırmıştır. İşletmeler, lojistik süreçlerini daha verimli yönetmek, maliyetleri düşürmek ve müşteri memnuniyetini artırmak için çaba sarf etmektedir. Bu amaçla lojistik performansın ölçülmesi gerekmektedir (Şirin ve Emanet, 2017, s. 303). Lojistik performans göstergesi, işletmelere ve ülkelere rekabet avantajı sağlamak için eksiklikleri ve yapılması gereken yatırımları belirleme imkânı sunar, böylece lojistik süreçleri daha etkin ve verimli hale getirme fırsatı verir. Bu da maliyetleri düşürme, müşteri memnuniyetini artırma ve rekabetçiliklerini güçlendirme konusunda önem taşıyan bir araçtır (A.g.e).

Dünya Bankasının hazırladığı Lojistik Performans Endeksi, lojistik faaliyetlerin etkinliğini ölçmede kullanılan bir veri setidir. Lojistik Performans Endeksi, sektörde olan firmaların yetkilileriyle yapılan 33 sorudan oluşan bir anketin yapılması sonucu belirlenir. Endeks, öncelikle altı alt kriter olan zamanlama, lojistik kalite, altyapı, gümrükleme, takip edilebilirlik ve rekabetçi fiyatlar üzerinde değerlendirme yapar. Bu alt kriterlerin ortalaması alınarak LPI hesaplanır. Endeks, 2007 yılında ilk kez yayınlanmış ve 2010 yılından itibaren her iki yılda bir güncellenmiştir. Değerlendirme skoru 1 ile 5 arasında değişen değerlerle kötüden iyiye ifade edilir (Özdemir, Karaköy ve Üre, 2022, s. 140-141).

Azerbaycan'ın lojistik performansı, Dünya Bankasının sunduğu verilere göre değerlendirildiğinde, 2007 de 2,29 puan toplayarak 111. sırada yerini alırken, 2010 da 2,64 puanla 89. sıraya kadar yükselmiştir. Ancak 2012 ve 2014 senelerinde 2,48 ve 2,45 puanlarıyla 115. ve 124. sıralara gerilemiştir. Diğer yılların verileri mevcut değildir (Dünya Bankası, 2022).

Görsel 2.8: Azerbaycan'ın Yıllara Göre LPI Puanları



Kaynak: Şirin ve Emanet, 2017.

2.5.5. Karabağ Toprakları'nda Ulaşım Sistemi

Kurtarılan bölgelerin restorasyonu için atılan ilk adımlar otoyolların inşasıdır. Karabağ'ın dirilişine öncülük eden "Büyük Dönüş" programında ilk aşama, işgal

altındaki topraklarda yeni yol ve ulaşım altyapısının inşası ve oluşturulmasıdır. Bu, Karabağ'a kuzeyden, güneyden ve doğudan ulaşım projelerini mümkün kılacaktır. Uygulanan ilk projelerden biri Terter bölgesindeki Sugovuşan ve Talış köylerine giden yolların yeniden inşasıdır (ikisahil.az, 2022). Sonraki etapta Çaylı köyünden Talış köyüne 8 kilometrelik yol yapılmış ve Talış köyünden Naftalan şehrine 22 kilometre uzunluğunda yeni bir yol yapılması planlanmıştır. Bu yolların Terter şehri ile bağlantısı sonucunda lojistik ulaşım ve turizm gezilerine katılanlar alternatif olarak Naftalan'dan Talış ve Sugovuşan'a gidebileceklerdir. Sugovuşan Talış, Toganalı-Kelbecer, Ehmedbeyli-Fuzuli-Şuşa otoyolları bu projeler kapsamındadır (A.g.e).

Aydın ve Üste'ye (2022) göre yabancı yatırımcıların yanı sıra turizm sektörüne yönelik geniş fırsatlar da odak noktasındadır. Bu nedenle buralarda sadece karayolu ve demir yolu projeleri değil, hava ulaşımı projeleri de onaylanmıştır. Kısa sürede inşa edilen Fuzuli Uluslararası Havalimanı şimdiden tamamen kullanıma açılmıştır. Karabağ'ın hava kapısı olarak adlandırılan Fuzuli Uluslararası Havalimanı en modern seviyede inşa edilmiştir. Havalimanı her türlü uçağı alabilecek kapasitededir. Havalimanının modern altyapı ile donatılmış terminali, saatte en az 200 yolcunun kalkışına imkân vermektedir. Burada yapılan tüm çalışmalar uluslararası norm ve standartlara uygun olarak gerçekleştirilmiştir (A.g.e).

Yeni liman sayesinde yabancı ziyaretçiler veya turistler Fuzuli-Şuşa yolu üzerindeki Şuşa şehrine ve işgalden kurtulan diğer şehirlere kolay ve hızlı bir şekilde gidebilmektedir. Böyle bir altyapının oluşturulması, ülke ekonomisine doğrudan katkı anlamına gelmektedir. İşgaldan kurtulmuş topraklar yüksek potansiyele sahiptir ve bu topraklardaki doğal kaynakların ve üretilecek ürünlerin taşınması için ulaşım önemli bir faktördür (UNEC, 2022). Yeni yapılan Bakü-Nahçıvan-Türkiye demir yolu hattının bölgeden geçmesi, ülkenin Doğu-Batı ve Kuzey-Güney koridorlarının kesiştiği noktada bulunması, tarihi İpek Yolu'nun restorasyonu önemli bir lojistik ve ticaret merkezi olma imkânı yaratacaktır (A.g.e).

Restorasyon sürecinde otoyolların yanı sıra demiryolları da tasarlanmakta ve yeniden inşa edilmektedir. Bu tür demiryollarına bir örnek, doğudan Karabağ'a gitmemize izin veren Barda-Ağdam demir yoludur. Barda-Ağdam demir yolu hattı Ermeni işgalinden önce de kullanılmaktadır (Pikəxanım, və Aslanov, 2022). Bu yol 104 km uzunluğundaki Yevlax-Hankendi demir yolunun bir parçası sayılmaktadır. Şu anda yolun Barda'dan başlayarak Ağdam ilçesine kadar uzanan 45 kilometrelik bölümü

yeniden tasarlandı ve inşaatına başlanmıştır. Coğrafi olarak elverişli bu bölgelerde demir yolu hattının restorasyonu önemli sonuçlar doğuracaktır. Özellikle 100 km uzunluğundaki Horadiz-Ağbent demir yolu hattı büyük önem taşımaktadır (A.g.e).

Gelecekte inşa edilmesi planlanan Zengezur koridoru Azerbaycan ve Nahçıvan MR ile bağlantı için imkânlar oluşturacaktır. Aynı zamanda işgalden kurtulan Azerbaycan topraklarında Horadiz-Fuzuli ve Fuzuli-Şuşa demir yolu hatlarının yapılması planlanıyor (Cabbarova ve İsgəndərov, 2022). Şuşa, Karabağ'ın başlıca kültür ve turizm merkezlerinden biri olduğundan, karayolu ile birlikte Şuşa'ya demir yolu hattı yapılacaktır. Planlanan bir diğer demir yolu projesi de Horadiz-Ağbent demir yolunun yeniden hizmete açılmasıdır. Bu yol, Ermenistan topraklarından geçerek Nahçıvan'a giden Zengezur koridoru'nun ana bileşenlerinden biridir (A.g.e).

2.6. LOJİSTİK KORİDORLAR

Küresel bir değer zincirinde parça olmak için, etkin bir lojistik ağına sahip olmadan bu faaliyetleri etkin bir şekilde yönetmek zorunludur. Ülkeler arasındaki ticaret ilişkilerinin etkili ve verimli bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için farklı ulaşım koridorları oluşturmak büyük öneme sahiptir (Tümenbatur, 2021, s.102). Bu koridorlar, malların güvenli ve hızlı bir şekilde taşınmasını sağlamak, tedarik zincirinin kesintisiz işlemlerini desteklemek ve ticaretin kolaylaştırılmasına yardımcı olmak amacıyla planlanmaktadır. Bu sayede ülkeler, uluslararası ticarete rekabet avantajı elde ederken, küresel değer zincirinde aktif bir rol oynayabilmektedirler (Sezer, 2014).

2.6.1. Dünya Genelindeki Lojistik Koridorlar

Uluslararası ulaştırma koridorları, dünya genelinde ülkeler arasındaki ticaretin etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirilmesine yardımcı olmaktadır. Bu koridorlar, uluslararası ticaretin ve turizmin gelişimini destekleyerek, ekonomik büyümeye katkı sağlamaktadır. Aynı zamanda ürünlerin ve hizmetlerin en uygun maliyetle ve en hızlı şekilde taşınmasını sağlayarak ticaretin sınırlarını genişletmekte ve küresel pazarlara erişimi kolaylaştırmaktadır. Asya ve Avrupa kıtalarında farklı aşamalarda yer alan uluslararası koridorlar üç başlık altında incelenebilir. Bu koridorlar, kara, deniz ve hava yollarını içermekte ve ülkeler arasındaki ticareti kolaylaştırmaktadır. Etkin bir lojistik altyapı ve koridorlar, uluslararası ticaretin büyümesine katkıda bulunarak ekonomik kalkınmaya ve küresel entegrasyona destek sağlamaktadır (Tümenbatur, 2021, s.102)

*Avrupa Ulaştırma Koridorları:*Avrupanın Ulaştırma Ağ ve Koridorları, Avrupa, Orta ve Uzak Doğu arasındaki bağlantının kurulmasında ve özellikle uluslararası ticaret ilişkilerinin gelişmesinde etkili rol oynamaktadır. Bu ağlar içinde Pan-Avrupa Ulaştırma Ağı en önemlisidir. Bunun yanı sıra, Akdeniz, Genişletilmiş Avrupa Ulaşım Yolları ve Trans-Avrupa Ulaşım Ağları, Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu ve Trans Avrupa Demir yoluProjesi gibi diğer önemli ulaştırma ağları da Avrupa bölgesinde bulunmaktadır (Kalkınma Ajansı, 2015, s. 37).

Asya Ulaştırma Koridorları: Asya Ulaştırma Koridorları, Asya kıtasında ticaretin ve ulaştırmanın etkin bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için oluşturulan önemli bağlantı yollarıdır. Bu koridorlar, Asya'nın farklı bölgelerini birbirine bağlayarak uluslararası ticaretin ve turizmin gelişimine katkıda bulunmaktadır. Asya Ulaştırma Koridorları içerisinde öne çıkan en önemli ağlar ise Asya Karayolu Ağı ve Trans-Asya Demir yolu Ağı'dır (Bayramlı, 2017). Bu ağlar, Birleşmiş Milletler Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UNESCAP) tarafından kurulmuş olup Asya ve Pasifik bölgesinde etkin ulaşım bağlantılarının kurulmasını, ticaretin artmasını ve ulaştırmada zaman ve maliyet avantajı sağlanmasını amaçlamaktadır. Asya Ulaştırma Koridorları, bölgesel işbirliğini güçlendirerek ekonomik büyümeyi desteklemekte ve kalkınmayı teşvik etmektedir (A.g.e).

Avrasya Ulaştırma Koridorları: Uzak Doğu ile Avrupa arasındaki ticaret için üç ana ulaştırma koridoru bulunmaktadır. Bu koridorlardan biri Kuzey Koridoru'dur, bu koridor Çin'den başlayıp Rusya güzergâhından Avrupa'ya uzanır ve Avrasya'da taşımacılıkta büyük imkânlar sağlar (Daka, 2018, s. 29). Trans-Sibirya Demir yoluna bağlantılı olan bu rota, kıtalar arası bir köprü işlevini görür. Ayrıca, Çin'in batı bölgelerinden Kazakistan'a ve oradan da Kuzey Koridoruna bağlanan ikinci bir demir yolu hattı bulunmaktadır, bu da bölgedeki demir yolulaşımacılığını hızlandırmaktadır. Kuzey Koridorunun faal olması en büyük avantajıdır. Ancak, yüksek bakım maliyetleri olduğu için ve soğuk hava koşulları nedeniyle bazı dezavantajları da vardır (Kulaklıkaya, 2013, s. 5).

Orta Koridor, Asya ile Avrupa arasında kritik bir ulaştırma rotasıdır. Çin'den başlayarak Kazakistan ve Azerbaycan üzerinden Türkiye'ye uzanırken, oradan da Avrupa'ya geçmektedir. Bu koridor, demiryol taşımacılığıyla gerekli bir bağlantı sağlamaktadır. Özellikle Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demir Yolu Hattı'nın açılmasıyla, Avrupa ve Çin ile kesintisiz bir demir yolu ağı oluşturulmuştur (Tümenbatur, 2021, s.

103). Bu, ticaretin hızlanmasına ve bölgesel ekonomik büyümeye katkı sağlamaktadır. Ayrıca, Orta Koridor Türkmenistan'a da alternatif bir rotaya sahiptir, bu da deniz yolu taşımacılığının aktif olarak kullanılmasını mümkün kılar. Böylece, Aktau, Bakü ve Türkmenbaşı limanları bölgedeki ticaretin gelişmesine yardımcı olur. Orta Koridor'un etkin bir şekilde kullanılması, bu bölgedeki ülkeler için büyük fırsatlar sunarak Çin-Avrupa ticaret trafiğinde önemli bir rol oynamaktadır (Bayramlı, 2017).

Güney Koridoru, Asya'nın doğusundan güneyine ilerleyen bir ulaştırma rotasıdır. Çin'den başlayan ve sırayla Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran ve Türkiye'yi kapsayarak Avrupa'ya kadar yol almaktadır. Bu koridor, demir yolu ve karayolu kullanılarak konteyner taşımacılığını destekleyebilmektedir (Kulaklıkaya, 2013 s. 5). Ancak koridorun daha iyi kullanımı için demir yolu altyapısının tamamlanıp, güvenlik sorunları aşılması ve ülkeler arası istikrara ihtiyaç duyulmaktadır. Özellikle Afganistan'da demir yolu altyapısının eksik olması, rotanın alternatif kollarıyla rekabet etme konusunda büyük bir dezavantajdır. Bununla birlikte, bölgenin ekonomik entegrasyonunu sağlamak ve eksik ulaştırma altyapılarını tamamlamak, Güney Koridoru'nun daha etkin hale gelmesi için önemlidir (A.g.e).

2.6.2. Azerbaycan Lojistik Sektörünü Etkileyen Önemli Projeler ve Zengezur Koridoru

Günümüzde, "Yeni İpek Yolu" ismiyle tanınan ulaşım koridoru ve rotasıyla Asya'yla Avrupa birbirlerine bağlanmaktadır. Bu bağlantıyı sağlayan önemli rotalar, Orta Avrasya yolu vasıtasıyla Asya'yla Avrupa'yı bir birine üç Doğu-Batı koridoru bağlamaktadır (Daka, 2018, s. 29):

- Merkez Koridoru: Güney Kafkasya'dan geçen bir rotadır.
- Kuzey Koridoru: Orta Asya, Rusya'dan geçen bir rotadır.
- Güney Koridoru: İran'dan geçen bir rotadır.

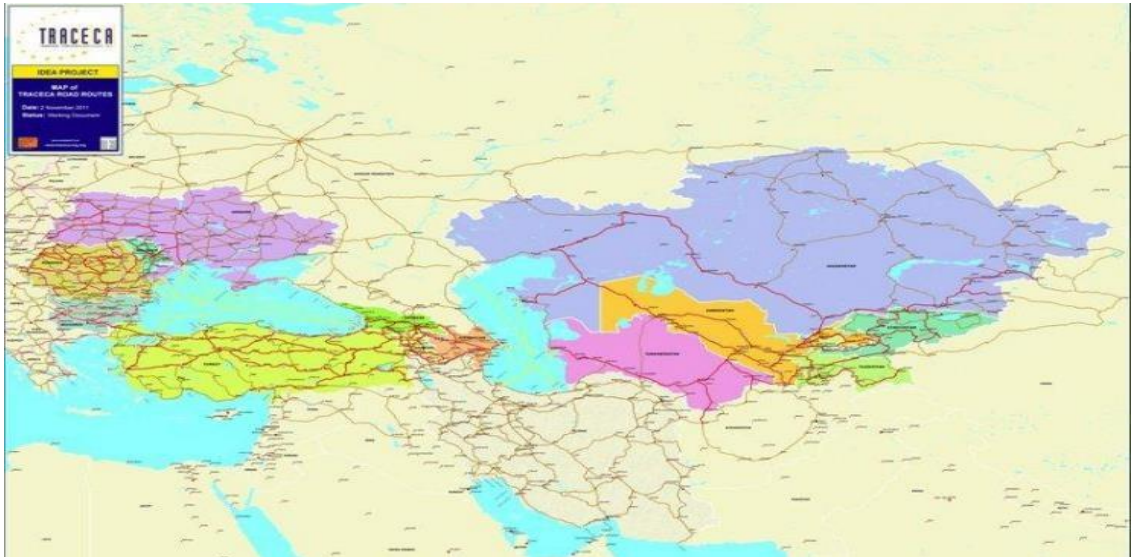
Coğrafi konumuyla Azerbaycan dünya ticaretinin içerisinde önemli bir transit ülke olarak büyük potansiyele sahiptir. Doğu-Batı ve Kuzey-Güney hattının üzerinde yer almaktadır. Aşağıda belirtilen başlıklarda hatların hepsi açıklanacak ve Azerbaycan'ın gerçekleştirdiği projeler açısından değerlendirilme yapılacaktır (Bayramlı, 2017).

2.6.2.1. TRACECA

TRACECA, Orta Asya ve Karadeniz bölgesini kapsayan tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması amacıyla gerçekleştirilen önemli bir projedir. Bu proje, Azerbaycan'ın lojistik imkânlarını geliştirmesini ve bölgede bir lojistik merkez olmasını sağlamak için büyük bir öneme sahiptir. Proje, genel olarak Avrupa Birliği tarafından finanse edilen bir "teknik destek" programıdır. TRACECA projesi, bölgede uluslararası yatırım kararlarını etkileyen birçok uluslararası finans kuruluşunu etkilemiştir. TRACECA projesi, projeye dâhil olan taraflar arasında ekonomik, ticari ve iletişim ilişkilerini geliştirmeyi, uluslararası taşımacılığı kolaylaştırmayı ve taşımacılık politikalarının ve yasal çerçeve ile işlemlerin uyumlaştırılmasını amaçlamıştır (Rzayev, vd., 2022, 1592-1593).

TRACECA, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yoludur ve Doğu Avrupa'dan (Bulgaristan, Romanya, Ukrayna) Türkiye'ye ve Batı Avrupa'dan Çin'e kadar geniş bir coğrafi alanı kapsar. Bu da projenin uluslararası düzeyde büyük bir öneme sahip olmasını sağlamıştır. TRACECA projesi, Azerbaycan da dâhil olmak üzere bölgedeki taraf ülkeler arasında ekonomik ilişkilerin artmasına paralel olarak ticareti ve iletişimi geliştirmeyi amaçlamıştır. Bu amaçla, taşımacılık politikalarını ve ilgili yasal çerçeveyi uyumlaştırmayı hedeflemiştir (Guluyev, 2021, s. 131).

Şekil 2.5: TRACECA



Kaynak: www.traceca.org, 2022.

1993. yılda Brüksel'de, Orta Asya'da beş devlet ve Güney Kafkasya'da 3 devlet tarafından konferans gerçekleştirilmiştir. Uluslararası ulaşım ile ilgili olarak belirlenmiş hedefler doğrultusunda Temel Anlaşma hazırlanmıştır. 1998'de ise Azerbaycan devletinde düzenlenmiş "TRACECA Zirvesinde" imzalanmıştır. TRACECA'da üye olan ülkeler: Azerbaycan, Kazakistan, Türkiye, Kırgızistan, Ukrayna, Moğolistan, Özbekistan, Gürcistan, Tacikistan, Türkmenistan, Romanya, Moldova, Bulgaristan, İran ve Ermenistan'dır (Aghayev, 2008).

2006 yılında Avrupa Birliği, bu program kapsamında Erivan-Tiflis demir yoluyeniden inşası için 2 milyon Euro destekte bulunacağını duyurmuştur. Azerbaycan'la Türkiye'nin, Avrupa'yla Orta Asya, Kafkasya arasında ulaşımında özel rolü vardır. Bu bağlamda, Bakü-Tiflis-Kars projesi için, Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan 2007 yılında imzalar atılmıştır. Bu proje, devletlerin birbirleriyle ekonomik çıkarlarını birleştirmeyi hedeflemektedir (Üzümcü ve Akdeniz, 2014,s. 171)

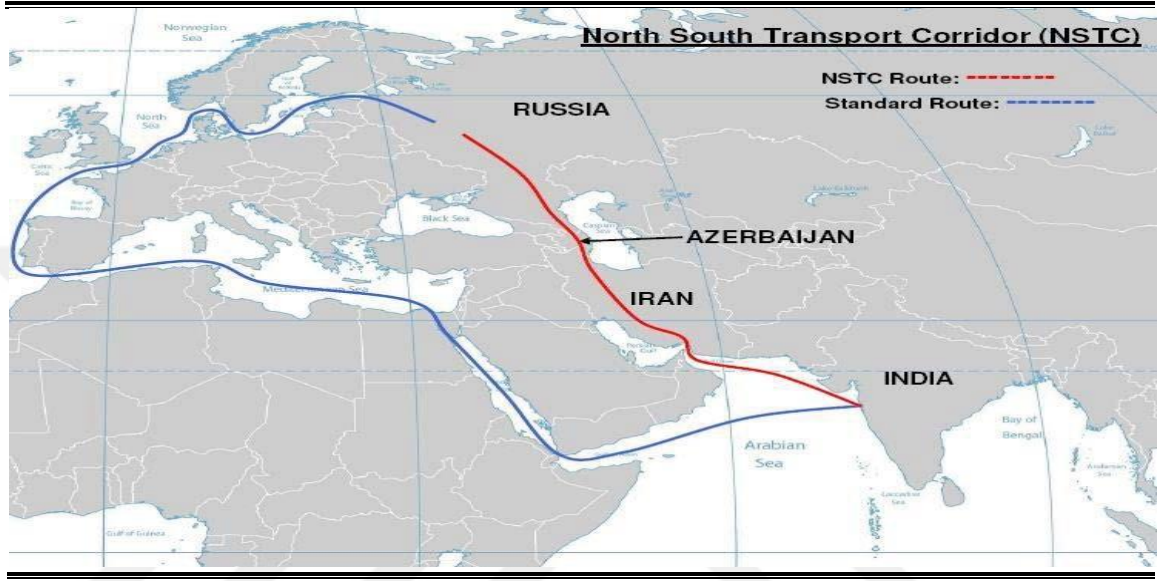
Orta Asya ülkeleri TRACECA'nın, Azerbaycan'den gerçekleşen Hazar feribotları vasıtasıyla Türkmenistan ile Kazakistan'a demir yoluyla bağlanmaktadır. Traceca segmentinde demir yolu ve deniz taşımacılığı maliyetleri ülkenin toplam demir yolu ve deniz taşımacılığının %63'ünü ve %79'unu oluşturmaktadır. 2010 yılında Transit dâhil uluslararası trafik 15.5 milyon ton olmuştur, bunun 10 milyon tondan fazlası ham petrol ve petrol ürünü olarak gerçekleşmiştir. 2011 yılında, petrol ürünlerinin demir yolu ile doğudan batıya taşınması, genel olarak toplam nakliye maliyetlerinin %49'unu oluşturmuştur. TRACECA, Orta Asya ülkeleri ile Uzakdoğu arasındaki bağlantıları güçlendirerek, İpek Yolu'nun önemli ulaşım ve ticaret yoluna çevrilmesine katkıda bulunmaktadır (Guliyev, 2021).

2.6.2.2. Kuzey – Güney Ulaşım Koridoru

INSTC, 7.200 kilometrelik demir yolları, deniz yolları ve karayolları ağının birleştiği bir ulaşım koridorudur. Bu koridor, Hindistan'la Finlandiya arasında olan taşımacılığın kısa zamanda gerçekleştirilmesini amaçlamaktadır. Mallar, Hindistan'ın Mumbai Limanı'ndan başlayarak İran'da Basra Körfezi'yle Hazar Denizi'nde olan limanlarından geçecek ve Rusya'ya ulaşarak oradan demir yolu vasıtasıyla Avrupa'ya taşınacaktır (Bayramoğlu, 2022). INSTC'nin Süveyş Kanalı'nın alternatifi olduğu ve taşımacılığın maliyetini yüzde otuz, sevkiyat süresini ise yüzde kırk azaltacağı ifade edilmektedir. Örneğin, Hindistan'dan Rusya'ya taşıma süresi normalde 40 gün sürerken

bu koridor sayesinde tahmini 20 güne inecektir. Yıllık olarak 20-30 milyon ton miktarında yük taşınabileceği öngörülmektedir. Bu koridorun Süveyş Kanalı'na rakip olmadığı belirtilmektedir, çünkü Süveyş Kanalı yıllık olarak 60 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahiptir. INSTC, Süveyş Kanalı'nın yerini almak yerine farklı bir taşımacılık seçeneği olarak ortaya çıkmaktadır (A.g.e).

Şekil 2.6: Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru



Kaynak: www.alchetron.com, 2022.

Azerbaycan, İran'la Rusya'nın kara sınırına sahip olan tek ülkedir ve 2001 yılı itibarıyla resmi olarak bu projeye katılmıştır. Ulaşım koridoru, kargo taşımacılığı, sevkiyat hizmetleri ve depolama alanında işbirliklerini öngörmektedir. Rota, 2004-2005 yılları arasında Azerbaycan, İran ve başka devletlerin katılımıyla belirlenmiştir. Rotaya göre, Hindistan'da Cevahirlal Nehru limanı, İran'da Bandar Abbas-Kazvin-Astara, Azerbaycan'da Astara-Yalama, Rusya'da Samur-Moskova-St. Petersburg-Buslovskaya güzergâhları ve Finlandiya'da başkent Helsinki yer almaktadır. Azerbaycan Demiryolları'yla (ADY) İran Demiryolları'nın arasında Bakü'de 2017 yılında "Kuzey-Güney" hattında yükleme'yle boşaltma terminalinin Astara'da yapılmasıyla ilgili anlaşma yapılmıştır (Aslanlı, 2017, s. 15-16).

INSTC'nin üye ülkeleri: Tacikistan, Rusya, Belarus, İran, Türkmenistan, Hindistan, Ermenistan, Ukrayna, Azerbaycan, Umman, Kazakistan, Bulgaristan, Türkiye, Suriye, Kırgızistan'dır. Afganistan'da yaşanan tedarik ağı sorunları nedeniyle ticaret hacminin düşük olması, INSTC'nin ülkede ekonomik ve siyasi büyümeyi

desteklemesi açısından önemli bir fırsat sunmaktadır. INSTC gelişiminde finansmanın büyük bir önemi vardır. Ancak Amerika'dan İran'a yönelik yaptırımlar gibi siyasi ilişkiler, birçok devletin projede katkıda bulunmaktan çekinmesine neden olmaktadır. Güzergâh boyunca limanlar, oteller gibi altyapıların inşa edilmesi gereklidir. INSTC'deki gelişimler arttıkça ticaret hacminde de büyüme olacaktır (Bayramoğlu, 2022).

2.6.2.3. Bakü-Novorossiysk Boru Hattı

1880 yılına dek Azerbaycan'ın petrolü, Dağıstan, Gürcistan ve İran'a tren vasıtasıyla yük şeklinde veya Hazar Denizi'nde gemilerle nakledilmiştir. Ancak sonradan Bakü'nün petrolü Rusya, Gürcistan ve başka devletlere taşınmak üzere Grozni'den uzunluğu 720 kilometre olan boru hatlarıyla nakledilmeye başlanmıştır. Bu boru hatları Bakü-Novorossiysk ile Bakü-Supsa hatlarıdır. Uzun süre devam eden Çeçenistan savaşı, Rusya petrol diplomasisine olumsuz etki yapmıştır. Bu sürecin ardından, AIOC 1996 yılında Rusya menşeli Transneft şirketiyle Bakü-Grozni-Tihoretsk-Novorossiysk hattıyla petrolün taşınması için bir anlaşma imzalanmıştır (Aras, 2006 s. 53).

Şekil 2.7: Bakü-Novorossiysk Boru Hattı



Kaynak: Mammadov, 2019.

Çeçenistan'daki bağımsızlık mücadeleleriyle birlikte, kuzey boru hatlarından petrol taşınmasının limana güvenli bir şekilde ulaştırılması ve bu hatların güvenliğinin

sağlanması için Moskova'yla görüşmelere başlanmıştır. Bu görüşmelerin sonucunda Azerbaycan, Rusya ve Çeçenistan'la ortak bir karara varılarak anlaşmalar imzalanmıştır. Anlaşmalarda her ton başına 43 sent taşıma için ücret belirlenmiştir. Ardından devletler arasında kuzey boru hattına yönelik sözleşme imzalanmıştır (Almammadov, 2019, s. 44). Azerbaycan'ın petrolü, esas olarak 1535 km uzunluğundaki ve yıllık altı milyon ton kapasiteli Bakü-Novorossiysk hattıyla Karadeniz'deki Novorossiysk adlı limana taşınmıştır. Sonradan bu limana nakledilen petrol tankerlerle, Türk Boğazı'ndan geçip Akdeniz'deki limanlara nakledilmiştir. Günümüzde SOCAR, bu boru hattıyla 2,5 milyon tona yakın petrolü "Urals" markasının adıyla Novorossiysk limanına ihraç etmektedir (A.g.e).

2019. yıl 20 Mart tarihinde SOCAR'ın yaptığı açıklamada, hattda yapılacak onarma çalışmaları ve planlı denetimler nedeniyle petrolün akışının askıya alınması duyuruldu. SOCAR, sonradan yaptığı bir başka açıklamada, Rusya'nın üzerinden petrolün akışının hala askıda olduğunu, petrolün sevkiyatının yeniden başlayacağı tarihinin belirsiz olduğunu bildirdi. Azerbaycan, petrol ihracatı için Rusya dışında alternatifler arasında arayış içerisinde, ancak Rusya'nın hala Azerbaycan'ın petrolünü dışarıya taşınmasındaki büyük bir etkisi vardır (Mammadov, 2019).

2.6.2.4. Bakü-Supsa Petrol Boru Hattı

1996 yılında Haydar Aliyev ve Eduard Şevardnadze, "Yüzyıl Anlaşması" çerçevesinde Tiflis'te 917 kilometre uzunluğundaki Bakü-Supsa hattının (Batı güzergâhı) döşenmesi için anlaşma imzaladılar. Azerbaycan Uluslararası İşletme Şirketi'nin (AUIŞ) işlettiği boru hattı, 1997 yılı 17 Nisan tarihinde Azerbaycan petrolünün ilk kez taşınması için kullanıldı. Bu boru hattında yıllık taşıma kapasitesi tahmini olarak 5-6 milyon ton olup, inşaatı için 575 milyon dolara yakın miktarda yatırım yapılmıştır (Mammadov, 2019). AIOC ile Gürcistan merkezli petrol şirketi GIOC'la imzalanan anlaşmanın süresi 30 yıldır. Anlaşma gereği, sürenin sonunda tüm tesis ve işletmeler Gürcistan'a verilecektir. 1.5 milyar dolar miktarında maliyeti olan bu boru hattı, Kasım 1999'da faaliyete geçmiştir. 2000 yılında ilk altı ay içerisinde Bakü'den Supsa'ya 1 milyon varil petrol ulaşmıştır. Bununla da, Gürcistan'la Azerbaycan'ın Rusya'ya olan siyasi ve ekonomik bağımlılığını azaltmıştır. Boru hattı 830 kilometre uzunluğunda olup, yaklaşık olarak 6 milyon tona kadar petrol taşıma kapasitesindedir (A.g.e).

Şekil 2.8: Bakü-Supsa Petrol Boru Hattı



Kaynak: Mammadov, 2019.

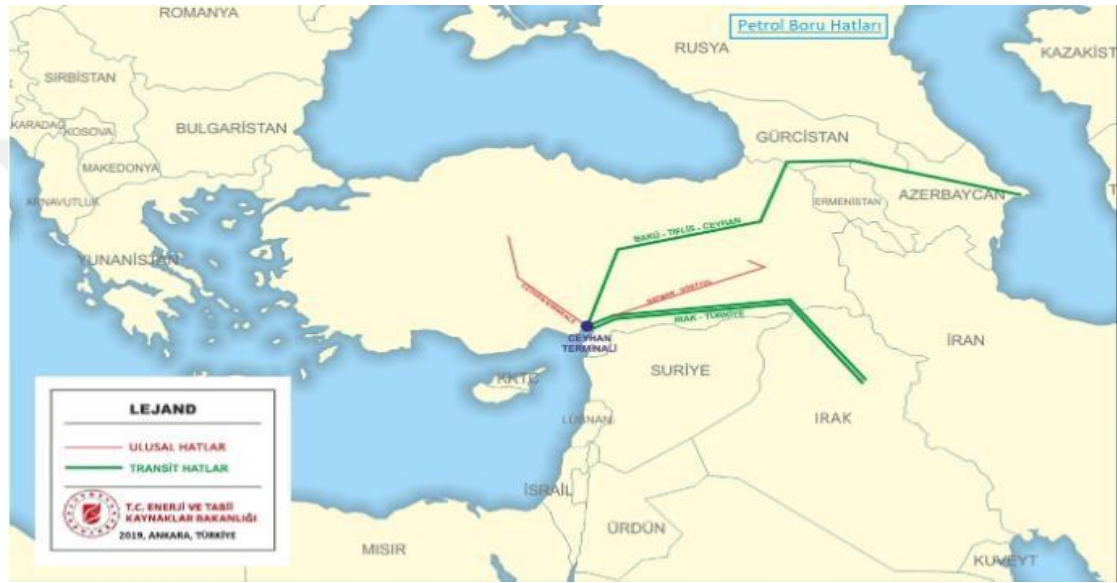
Boru hatlarının paralel inşa edilmesinin nedeni, Azerbaycan'ın Rusya bağımlılığını azaltma isteğiydi. Azerbaycan, siyasi açıdan kuzey güzergâhını reddetmeyeceği için, Rusya'yı bypass etmek amacıyla yeni boru hattı inşa etme gereği doğmuştu. Bu nedenle Bakü-Supsa petrol boru hattı seçeneği ortaya çıktı (Almammadov, 2019, s. 44). Sonuç olarak Sovyetler Birliği'nin eskiden cumhuriyetlerinden biri olan Azerbaycan, Rusya'nın taşımacılıkta olan tekeli sona erdiren ilk ülke oldu. Boru hattının inşası, Azerbaycan'da ulaşım politikalarının çeşitlendirilmesine olanak tanıdı. Bu da Azerbaycan'ın bağımsız şekilde dış politika ve enerji politikası izlemesine yardımcı oldu. Enerji ihracı için alternatif taşıma rotaları oluşturulması, Azerbaycan'ın öncelikli enerji politikalarından biri haline geldi (A.g.e).

2.6.2.5. Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı

1992 yılında Türkiye tarafından BTC projesi önerilmiş, Azerbaycan ise büyük bir istekle kabul etmiştir. 1999. yıl 18 Kasım tarihinde, BTC projesi İstanbul'da düzenlenen AGİT Zirvesi'nde Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan arasında imzalanmış olan "Hükümetler Arası Anlaşma" ile hayata geçirilmiştir (Ahmedov, 2006). Bu proje, Hazar'ın enerji kaynaklarını Rusya tekeli kurtarmak amacıyla önemli bir adım olarak görülmüştür. Proje'nin temelleri Elçibey döneminde atılmaya başlanmıştır. Azeri, Çıracık ve Güneşli petrol sahalarını geliştirilmek için yapılan anlaşmanın, toplamda 5.4 milyar varil petrol rezervine sahip olduğu tahmin ediliyor. Bu anlaşmanın

imzalanmasının başlıca sebebi düşük kalitede olan Ural petrolünün daha yüksek kalitede olan Azeri Light isimli Azerbaycan petrolü ile karışmasını önlemek, bunun yanı sıra Çanakkale ile İstanbul boğazlarının aşırı yoğunluğunun azaltılması ve Batı'nın Rusya'dan bağımsız olarak boru hattı geliştirmek istemesidir. Bu anlaşma ile Azerbaycan'ın sahip olduğu zengin doğalgaz ve petrol rezervlerinin çoğunlukla yabancı şirketler birliği tarafından çıkarılması ve Batı ülkelerine aktarılması hedeflenmiştir (Çıkrık, 2016).

Şekil 2.9: Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı



Kaynak: www.enerji.gov.tr, 2022.

BTC projesi, 1750 km uzunluğunda bir projedir. Bu proje, Azerbaycan'ın petrolünün Türkiye üzerinden dünya pazarına ulaşmasını sağlamaktadır. Hat, Azerbaycan'ın Sangachal Terminali'nden başlayarak Gürcistan'ın Tiflis kentinden geçip Ceyhan Deniz Terminali'ne ulaşmaktadır (Tütünsatar, 2022, s. 71). Boru Hattı'nın işletmeciliği Azerbaycan ve Gürcistan'da BTC Co. adına BP tarafından yapılmaktadır. Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattının taşıma kapasitesi 50 milyon tondur. 2015 Haziran ayından 2020 yılının sonuna kadar Bakü-Tiflis Ceyhan boru hattı ile 383 milyon tondan fazla petrol taşınması yapılmıştır. Bu petrol Ceyhan deniz terminalinden 3758 tankere yüklenip dünya pazarlarına taşınmaktadır. 2015'de 41 milyon tona yakın petrol ihrac edilirken, 2016'da bu miktar 37 milyon ton oldu. 2017'de ise 34 milyon tona kadar petrol ihraç edilmiştir. 2018'de bu miktar biraz daha azalarak 33.7 milyon ton olmuştur. 2019'da petrol ihracatı 31 milyon ton olarak gerilemiş ve 2020'de 27.8 milyon ton seviyesine düşmüştür (SOCAR, 2022).

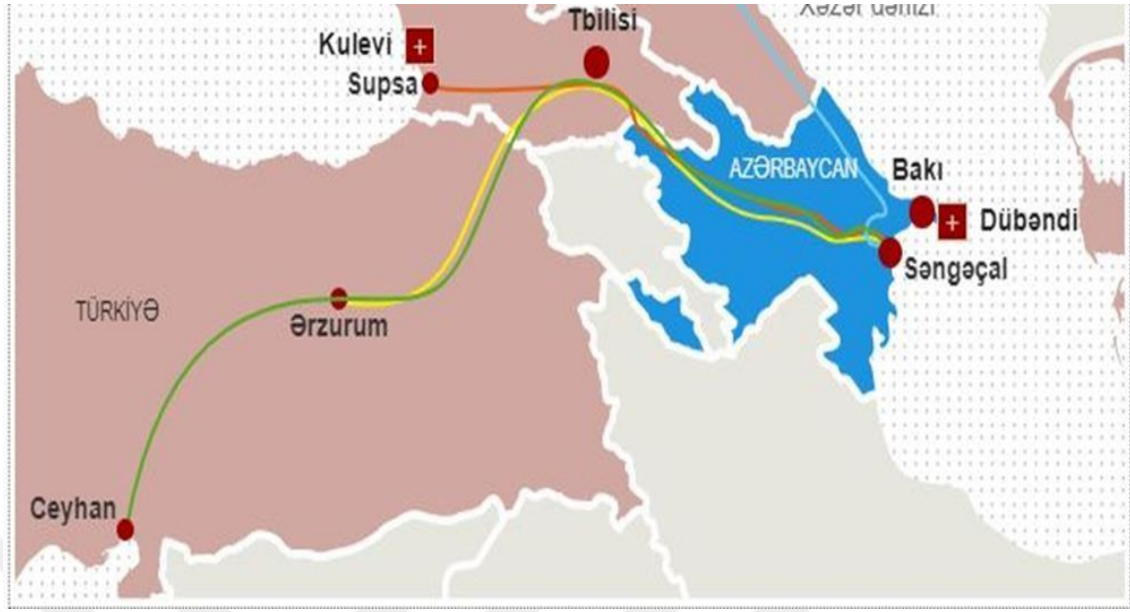
Boru hattı ile yalnızca Azerbaycan petrolü değil aynı zamanda belirli oranlarda Türkmenistan petrolü de taşınmaya başlanmıştır. Türkmenistan yılda 11,8 milyon ton ürettiği petrolünün belirli bir kısmını Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattı ile dünya pazarına taşımaktadır. Son olarak, BTC (Bakü-Tiflis-Ceyhan) projesi, Hazar Denizi ile Akdeniz arasında doğrudan bir bağlantı sağlama özelliğiyle tarihte eşsiz bir stratejik proje olarak kabul edilebilir. Gerçekten de, BTC'nin inşa edildiyi zamana kadar Hazar ve Akdeniz arasında hiçbir doğrudan bağlantı bulunmamış ve ilk kez olarak bu bağlantı 2006 yılında BTC projesi'nin tamamlanmasıyla gerçekleştirilmiştir (Bağırzadeh, 2019, s. 12).

2.6.2.6. Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) Doğalgaz Boru Hattı Projesi

Türkiye'yle Azerbaycan'ın arasında stratejik ortaklıkta başarılı proje olan BTE Doğal Gaz Boru Hattı, Azerbaycan'ın doğal gazını Rusya'nın ve İran'ın denetiminin dışında Batı'ya ulaşmasını sağlamak amacıyla oluşturulmuştur. Bu proje, BTC petrol hattı gibi bölgede gerçekleştirilen diğer büyük projelerden biridir (Tütünsatar, 2022, s. 71).

BTC hattı'yla BTE hattı paralel şekilde inşası yapılmış, 2004 yılında inşası başlamış ve 2006 yılında tamamlanmıştır. 30 milyar metreküp yıllık kapasitesi vardır ve Azerbaycan'ın Türk doğalgaz piyasasında önemli konum kazanmasını, ekonomik bağımsızlık açısından önemli bir başarı elde etmesini sağlamıştır. 2007 yılında BTE Doğal Gaz Boru Hattı'nın inşaatı da tamamlanmış ve Azerbaycan aynı yılın Temmuz ayından itibaren BTE boru hattından gaz vermeye başlamıştır. BTE'nin hayata geçmesiyle Azerbaycan, petrol ihracatçısının yanı sıra gaz ihracatçısı, Türkiye ve Gürcistan ise Azerbaycan gazını ilk ithal eden ülkeler olmuştur (Sözen, 2022).

Şekil 2.10: Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) Doğalgaz Boru Hattı



Kaynak: SOCAR, 2022.

Güney Kafkasya Doğalgaz Boru Hattının oluşturulma başlıca nedeni Şahdeniz sahasından çıkarılan doğalgazın Türkiye üzerinden dünya pazarına çıkarılmasıdır. BTC petrol hattı'yla BTE doğalgaz boru hattı paralel inşa edilmiştir, bu birçok maliyetten tasarrufu sağlamıştır. BTE projesinin tamamlanması sonucunda, Hazar Denizi'nin petrol kaynaklarının yanı sıra doğalgaz kaynakları da Rusya ve İran kontrolünden bağımsız bir güzergâhtan geçerek Batı pazarlarına ulaşması için önemli bir fırsat ortaya çıkmıştır (Bağırzade, 2019, s. 12).

Bakü-Tiflis-Erzurum doğalgaz boru hattı, 980 km uzunluğunda ve 42 inç çapındadır. Hattın yıllık kapasitesi ise toplamda 20 milyar m3 olarak değerlendirilmiştir. İnşasına 2004 yılında başlanan hattın 2006 yılında inşası bitirilmiş ve 13 Mart 2007'de Bakü-Tiflis-Erzurum boru hattına ilk kez doğalgaz verilmiştir. Türkiye, 2007 yılında Bakü-Tiflis-Erzurum hattı ile Azerbaycan'dan 1,2 milyar m3, 2008 yılında 8 milyar m3 doğalgaz alımı yapmıştır (SOCAR, 2021). Hat üzerinden akış günümüzde de sağlanmakta olup ciddi bir ekonomik değer üretilmektedir.

2.6.2.7. Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP)

TANAP Azerbaycan'ın Şahdeniz gaz sahasının ikinci kısmıyla birlikte Güney Hazar Havzası ve diğer doğalgaz yataklarından çıkarılacak Azeri doğalgazının Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınmasını hedefleyen bir projedir. TANAP, Güney Gaz

Koridoru'nun önemli bir parçasıdır ve bölgesel enerji güvenliği ve işbirliğine katkıda bulunmaktadır. TANAP projesi toplam olarak 1.805 km uzunluğunda, 48 ve 56 inçlik boru hattı sistemiyle oldukça modern özelliklere sahiptir (Rzayev, Fidan ve Çetin, 2022, s. 1598-1599). Gerekli miktarda doğal gazı başlangıç noktasından 16 bema kapasitesi ve son noktada ise yüksek bir akış sağlayarak 31 bema kapasitesinde taşıyabilecek özelliklerdedir. TANAP projesinde ortaklık şu şekilde dağılmıştır: yüzde elli sekiz Socar'ın, otuz Botaş'ın on iki ise BP'nin. 3500 kilometre uzunluktaki Güney Gaz Koridoru boru hattı sistemi bu projeleri içermektedir:

- Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı,
- Güney Kafkasya Boru Hattı,
- Trans Adriyatik Boru Hattı (A.g.e)

Şekil 2.11: Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP)



Kaynak: Mammadov, 2019.

Tanap anlaşması 2012. yıl 27 Haziran tarihinde, Güney Kafkas Boru Hattı projesinin çerçevesinde İlham Aliyev'le Recep Tayyip Erdoğan tarafından imzalanmıştır. Proje, Azerbaycan'ın küresel, bölgesel alandaki konumunu güçlendirmeyi hedeflemekte ve Avrupa'ya güvenilir enerji ortağı olarak önemli fırsatlar sunmaktadır. Bu proje aynı zamanda, uzun süre beklenen Nabucco projesinin Avrupa versiyonu hayata geçmeden alternatif bir çözümün hayata geçirilmesini sağlamıştır. Bu da Azerbaycan'ın bağımsızlığına ve artan fırsatlarına şahitlik etme imkânı sunmaktadır (Almammadov, 2019, s. 49).

Sözen'e (2022) göre Güney Gaz Koridoru Hazar havzasındaki gazın Türkiye aracılığı ile Avrupa'ya taşıyacak olan, Avrupa Birliği ülkelerinin doğalgaz ihtiyaçlarının karşılayacak güvenli bir boru hattıdır. Yapılan anlaşmaya göre bu doğalgaz boru hattı Azeri gazı ile birlikte ileride Türkmenistan, Katar, İran, Doğu Akdeniz, Kuzey Irak doğalgaz kaynaklarını da Avrupa'ya taşıyacaktır. Bununla birlikte Güney Gaz Koridoru Avrupa Birliği'nin gaz ihtiyaçlarının karşılanmasında Rusya'ya olan bağımlılığın kurtarması planlanmaktadır. Bu nedenle Güney Gaz Koridoru Avrupa Birliği tarafından büyük öneme sahip bir projedir. Ayrıca Sözen (2022) Rusya'nın Ukrayna topraklarına yapmış olduğu askerî harekât ve bu harekâta tepki olarak AB ülkelerinin aldığı yaptırım kararlarına misilleme amacıyla Rusya'nın kuzeyden sevk ettiği gazı azaltması ve kesmeye yönelik stratejik girişimleri, Güney Gaz Koridorunun önemini daha açık hale getirdiğini ifade etmiştir.

2.6.2.8. Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı

İpek Yolu'nun ticaret, kültürel ve tarihsel olarak yeniden canlanması için birçok proje üzerine çalışılmıştır. Bu projelerden biri olan BTK Projesi'ni söylemek mümkün. 1993 tarihinden beri gündemi devam eden BTK projesinin gerçekleştirilmesi için 2007. yıl 7 Şubat tarihinde Recep Tayyip Erdoğan, İlham Aliyev ve Mihkail Saakaşvili Tiflis'te bir araya gelmişlerdir. Bu toplantıda Bakü-Tiflis-Kars demir yolu ile ilgili bir anlaşma imzalanmıştır. Demir yolunun temelleri ise, 2007. yıl 21 Kasım tarihinde Gürcistan'da, 2008. yıl 24 Temmuz tarihinde Türkiye'de üç ülkenin Cumhurbaşkanı tarafından atılmıştır. Bu hattın açılışı 30 Ekim 2017 yılında Azerbaycan'ın başkenti Bakü'de "Bakü Uluslararası Ticari Deniz Limanı"nda törenle gerçekleştirilmiştir (Safarov, 2021).

Şekil 2.12: Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu



Kaynak: Guliyev, 2021.

Bakü-Tiflis-Kars demir yoluprojesi, Bakü'ye Kars'ı Tiflis üzerinden demir yolu ile bağlamayı hedefleyen bir projedir. Azerbaycan, bu amaç doğrultusunda Gürcistan'a 220 milyon dolarlık bir kredi sağlamıştır. Projenin 600 milyon dolar miktarında maliyeti olup, bu miktarın 422 milyon doları Kars-Ahılkelek arasındaki demir yolu hattı (98 km) inşasına, geri kalan kısmı Ahılkelek-Marabda hattında yeniden düzenlenmeye ayrılmıştır. BTK demir yolu hattının uzunluğu 826 km şekilde planlanmıştır. Proje, ilk olarak yılda 1 milyon civarında yolcu ve 6.5 milyon ton miktarında yük taşınmasını sağlaması planlanmış, sonraki aşamalarda yılda 3 milyona kadar yolcu ve 15-17 milyona tona kadar yük taşınması hedeflenmektedir (Bağırzadeh, 2019, s. 12).

Bakü-Tiflis-Kars demir yolu projesinin başarılı şekilde uygulanması, Avrasya'da mal taşımacılığı için daha iyi bir iç hat ortaya çıkarmıştır. Deniz taşımacılığıyla seyahat eden gemiler, Şangay, Çin, Gıngdao ticaret limanlarından uzaklaştıktan sonra Avrupa'ya ulaşmak için en az 35-38 gün harcamaktadır. Ancak, BTK demir yolu hattı kullanılarak bu süre sadece 12-13 güne kadar düşecektir. Bu durum, Avrupa ile Asya arasında olan ticaret hacmine önemli ölçüde katkı sağlayacak, ürünlerin alıcılara daha kısa zamanda ulaşmasını sağlayacak ve teslim süresini kısaltacaktır. BTK demir yolu hattı, deniz taşımacılığıyla ilgili riskleri en aza indirecek hatta ortadan kaldıracaktır (Bayramoğlu, 2022).

Bu projede temel amaç, Türkiye ile Gürcistan'ın arasında demir yolu bağlantısını kurmak, bu bağlantıyı Azerbaycan, Orta Asya, Çin ve Moğolistan'a uzanan demir yolu hattıyla birleştirmektir. Bu proje, TRACECA olarak bilinen ulaşım koridorunun Türkiye-Kafkaslar bağlantısını sağlamaktadır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014).

“Demir İpek Yolu” olarak da tanımlanan BTK projesinin ilk tren seferi 30 Ekim 2017 yılında gerçekleştirilmiştir. Tarihi İpek Yolu’nu eski önemine kavuşturmak yalnızca Çin’in ekonomisi için değil proje güzergâhı boyunca hatta yakın bölgedeki ülkeler içinde önemli değişiklikleri barındırmaktadır. Avrupa ile Çin arasındaki demiryolları yalnızca Rusya sınırlarını kapsamaktayken, BTK Demir yolu ile farklı bir yolla taşıma seçeneği sunulmuştur (Karabulut, 2022). Bu yolla Asya-Avrupa arasındaki taşıma güzergâhı konumunda olan Rusya’ya ihtiyaç azalmaktadır. Avrupa, Orta Asya ve Çin gibi ülkeler karşılıklı olarak daha yakın olmaktadır. Bilhassa söz konusu ülkelerin daha fazla kültürel ve ticari bağlantılarının oluşması ile birlikte Avrasya ülkelerinin dünya ekonomisine uyum sağlamaları yönünden de bu yol büyük önem arz etmektedir (A.g.e).

Bu proje, Azerbaycan'ın yük taşımacılığı konusundaki İran bağımlılığını azaltması ve aynı zamanda ekonomik çeşitlilik sağlamak amacıyla bir geçiş ücreti alması sayesinde önemli bir rol oynamıştır. Proje ayrıca, Azerbaycan'ın ulaştırma sektörünün çeşitlenmesine katkıda bulunarak, petrole dayalı olan sanayi dışındaki sektörlerin de çeşitlenmesini mümkün kılmıştır (Yılmaz, 2020, s. 5278).

2.6.2.9. Zengezur Koridoru

44 gün süren Vatan Savaşı sonucunda 2020. Yıl 10 Kasım tarihinde Azerbaycan, Ermenistan, Rusya arasında Deklarasyon imzalanmıştır. Bu Bildirinin 9. Maddesine göre, Azerbaycan ile Nahçıvan arasındaki doğrudan ilişkiler yeniden tesis edilmelidir. Bu, hem Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'nin trafik ablukasından kurtulmak, hem de BTK demir yoluna alternatif olan Azerbaycan-Nahçıvan-Türkiye (ANT) demir yolunun Zengezur Koridoru'nun restorasyonu ile inşa edilmesi anlamına geliyor (president.az, 2022).

Şekil 2.13: Zengezur Koridoru



Kaynak: Üste ve Aydın, 2022.

Bölgenin Azerbaycan'la Nahçıvan bölgesi arasında, Kuzeyde yer alan Göyce mahali ile İran'ın Kuzeyine kadar uzanan Aras Nehri arasında yer alan Hekeri çayının doğu ve batısında bulunan verimsiz arazi, yaklaşık olarak 7.500 km²'yi aşan bir alanı kaplamaktadır (Demirkollu, 2020, s. 135).

2022 yılında Bayramov tarafından yapılan çalışmada Zengezur bölgesinin bir zamanlar Müslüman Türk nüfuzunun yaşadığı tarihi bir Azerbaycan toprağı olmasına rağmen 1920'lerde Sovyetler Birliği liderleri tarafından Ermenistan'a ilhak edildiği ve bugün Ermenistan sınırları içinde yer almakta olduğu belirtilmektedir. 1994 yılında Ermenistan'ın bugünkü Doğu Zengezur bölgesinin işgali sonucu Nahçıvan'ın Azerbaycan ile doğrudan kara yolu tamamen kesilmiştir. Zengezur Koridoru'nun işletilmesi için Azerbaycan kendi topraklarında başlattığı ulaşım ve altyapı projelerini hızla hayata geçirmektedir. 2021 yılı Ekim ayında 123 km uzunluğundaki Horadiz-Cebraiyl-Zengilan-Ağbent otoyolunun temeli atılmıştır. Bu yol, "Zengezur Koridoru" bağlantısının doğu kısmını oluşturmaktadır ve Ermenistan ile Azerbaycan arasındaki siyasi sorunların çözülmesinin ardından Ermenistan'a ait topraklardan geçecek olan kısım ile bağlanması planlanmaktadır (A.g.e).

Kurtarılan topraklarda iki ticaret ve lojistik merkezinin kurulması uygun görülmektedir:

- İşgalden kurtulan Fuzuli veya Zengilan ekonomik bölgesi - Zengezur Koridoru'nun açılmasıyla birlikte burada çeşitli ulaşım altyapılarının devreye girmesi - Fuzuli Uluslararası Havalimanı, Zengilan ve Laçın'de yapımı devam eden havalimanları, Azerbaycan-Nahçıvan-Türkiye demir yolu, Karabağ ve Doğu Zengezurda 700 km uzunluğunda 10 otoyolun yapılıp işletmeye alınması, bu bölgenin kalkınmasında yatırım akışının güçlendirilmesi, bu bölgenin gelecekte bir lojistik merkez olarak şekillenmesinde önemli olacaktır. Orta Asya-Azerbaycan-Türkiye-Avrupa, İran-Rusya, Rusya-Türkiye, Rusya-Ermenistan yolları ana ulaşım yolları olarak kabul edilmektedir.
- Nahçıvan'ın Culfa ilçesi veya Sederek yerleşimi - Zengezur Koridoru Nahçıvan'ın bu bölgelerinin gelişimini hızlandıracaktır. Ana güzergâhlar Orta Asya-Azerbaycan-Türkiye-Avrupa, Rusya-Türkiye'dir. Bunlar hepsi Azerbaycan'ın hem bölgede hem de dünyada alternatif ulaşım yollarına sahip ve güvenilir bir ülke olarak büyük bir üne sahip olduğunu göstermektedir (Pikəxanım ve Aslanov, 2022).

Koridor, yaklaşık otuz yıldır Ermeni işgali altında olan Azerbaycan'ın güneybatı bölgeleri dedâhilolarak üç ülkenin –Azerbaycan, Ermenistan, Türkiye'nin - az gelişmiş bölgelerinden, Azerbaycana yakın olan Sunik bölgesinden geçmektedir. Bu bölgeler birbirine Zengezur Koridoru ile bağlanacak ve bu bölgelerin her birinin ekonomik kalkınmasının yanı sıra güvenlik açısından da katkı sağlayacaktır (İsayeva, 2022).



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

**ZENGİZUR KORİDORU'NUN AZERBAIJAN VE BÖLGE ÜLKELERİN DİŞ
TİCARETİNE OLASI ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ**

3.1. ARAŞTIRMA TASARIMI VE ARAŞTIRMANIN DESENİ

Bu araştırma keşifsel nitelikte olup birincil ve ikincil verilerin bir arada toplandığı bir örnek olay çalışması şeklinde tasarlanmıştır. Araştırmada nitel yöntem ve doküman analizi bir arada kullanılmıştır. Örnek olay incelemelerinin, araştırma problemine derinlemesine bir bakış sağlamada etkili bir yöntem olduğu ifade edilmektedir (Yin, 2003). Dolayısıyla keşifsel nitelikteki bu çalışmada örnek olay incelemesinin yapılması konuya öncü ve derinlemesine bir bakış sağlayacaktır.

Keşifsel araştırma bir araştırmacının karşılaştığı problem durumunu anlamak ve kavramak için öncelikli hedefi olan bir araştırma tasarımı türüdür. Keşifsel araştırmanın temel amacı, araştırmacının karşılaştığı sorunu anlamak ve içgörüler sağlamaktır. Keşifsel araştırma, sorunu daha kesin bir şekilde tanımlamak, ilgili hareket planlarını belirlemek veya bir yaklaşım geliştirmeden önce ek içgörüler elde etmek gerektiğinde kullanılır. Keşifsel araştırmanın ana yöntemleri arasında ikincil veriler ve nitel araştırma yer almaktadır (Malhotra, 2015, s.85-86). Dolayısıyla bu çalışmada nitel yöntem ve doküman analizi kullanılmıştır.

3.2. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

Keşifsel nitelikte tasarlanan bu çalışmada bir örnek olay çalışması yapılmaktadır. Örnek olay çalışması Creswell tarafından araştırmacının bir program, olay, etkinlik, süreç veya bir veya daha fazla kişiyi derinlemesine araştırdığı bir araştırma stratejisi şeklinde tanımlanmaktadır (Creswell, 2009, s. 13).

Örnek olay çalışması, birden fazla veri toplama yönteminin bir arada kullanılmasına elverişli bir desene sahiptir. Böylece görüşme, gözlem (doğrudan ve katılımcı), belgeler, fiziki çalışmaları veri kaynakları bir arada kullanılabilir (Yin, 2003). Bu çalışmada önceden de söz edildiği gibi nitel yöntem ve doküman analizi bir arada kullanılmıştır. Nitel kısım için Zengezur koridoru alanında uzman kişilerle yarı yapılandırılmış formda derinlemesine görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Aynı zamanda uzman görüşleri ve literatür taraması doğrultusunda Zengezur koridoru hakkında veri toplanabilecek kaynaklara gidilerek ikincil veri toplanmıştır. Derinlemesine görüşmelerden elde edilen veriler betimsel analiz ile; web kaynaklarından toplanan ikincil veriler ise doküman analiziyle incelenmiştir. Analizler sonucu elde edilen bulgular sentezlenerek SWOT analizi çerçevesinde ele alınmıştır.

3.3. NİTEL ARAŞTIRMA VE DERİNLEMESİNE GÖRÜŞMELER

Nitel araştırma, temel olarak açıklayıcı yöntemlere dayanan, sosyal davranışın arkasındaki nedenleri anlamaya çalışan, aynı zamanda sosyal olguları ve sosyal aktörlerin anlamlı davranışlarını genelleme veya tahmin etmekten ziyade doğal bağlamlarında inceleyen çok esnek bir veri toplama araştırmasıdır (Özdemir,2011). Nitel araştırma daha detaylı ve anlaşılırdır, dijital olaylar gibi ölçülebilir özelliklerden ziyade "nasıl ve neden" gibi soruların cevabını arar. Aynı zamanda sonuçların inandırıcılığı araştırmada en önemli ölçütlerden hesap edilir (Kral,2020).

Nitel araştırma, deterministik yaklaşımı geri planda tutar ve olayların arasında sıkı neden-sonuç ilişkisi kurmaz. Sayısal olan veri ve istatistiklere az şekilde vurgu yapılırken, nitel ve sözlü analize daha fazla önem verilir. Nitel araştırmacılar, olayları ve bağlamları dil kullanarak inceler ve olayları bağlam içinde anlamaya çalışır. Sorunları, onların içinde ortaya çıktığı değerler sistemiyle ilişkilendirmek yerine, durumların hâkim olduğu ilişki ağını doğal ortamında yorumlama veya anlamlarını ortaya çıkarma çabası gösterir (Karataş, 2015, s. 64).

Duygu ve tutumların ölçümüne odaklanan araştırmalarda, niteliksel araştırmalar özellikle yararlıdır. Örneğin, personel tutumunun ölçüleceği bir araştırmada, bazı niteliksel unsurların olmaması araştırmanın anlamsız olmasına neden olabilir. Sosyal konuların nicel yöntemlerle ölçülmesi, kişilerin davranışlarını gösterirken, bu davranışın nedenlerini açıklamaz. Nedenlerini anlamaya yönelik araştırmalar, insan ve grup davranışlarını anlamak için kullanılan niteliksel araştırma olarak bilinir. Nitelik araştırmaları, olayları veya durumları sosyal açıdan açıklamaya çalışır (Aydın, 2018, s.2).

Nitel araştırma, belirli özellikleri paylaşan çeşitli araştırma stratejilerini ifade eden bir terimdir. Görüşme, döküman analizi ve gözlem gibi veri toplama yöntemlerini içeren araştırma türüdür. Olay ve algıların daha geniş ve gerçekçi bir şekilde ifade edilmesini amaçlamaktadır (Duygu vd., 2013, s. 9). Nitel araştırma araştırdığı konuya yorumlayıcı ve doğal olarak yaklaşan ve birden fazla yöntemle konuya odaklanan araştırmadır. Nitel araştırmacı araştırma sorusunun doğal ortamında çalışır ve araştırdığı durumu, o ortamda bulunan insanların anlamlandırdığı haliyle yorumlamaya çalışır (Er, Özata, 2007, s.46). Nitel araştırmada, en sık kullanılan veri toplama yöntemi olarak görüşme tercih edilir. İnsanların öznel deneyimini, bakış açısını, duygu, algı ve

değerlerini ortaya çıkarmada son derece etkili olan yöntem görüşmedir. Araştırmada güvenilirlik ve geçerliliği artıran unsurlardan biri, görüşme sürecinde, yazılı doküman ve gözlemden elde edilen verilerin kullanılmasıdır (Karataş, 2015, s. 64).

Bu çalışmada nitel araştırma kısmında derinlemesine görüşmeler veri toplama tekniği olarak kullanılmıştır. Derinlemesine görüşme, araştırılan konunun tüm yönlerini kapsayan, açık uçlu soruların sorulduğu ve ayrıntılı cevapların elde edildiği, yüz yüze gerçekleştirilen birebir görüşmelerle bilgi toplama yöntemidir (Tekin, s.101). Bu yöntemle karşıdaki kişinin duyguları, bilgileri, deneyimleri ve gözlemleriyle etkileşim yoluyla iletişim kurulur ve hedeflenen amaç doğrultusunda önceden belirlenmiş sorulara cevaplar alınır (Karakuş, 2018, s.18).

Bireyin iç dünyasına girerek onun bakış açısını anlamaya çalışmak derinlemesine görüşmenin temel amacıdır. Derinlemesine görüşme yöntemiyle, araştırılan konuyla ilgili olarak bireyin deneyimleri, tutumları, düşünceleri, niyetleri, yorumları, zihinsel algıları ve tepkileri gibi gözlem yapılması zor olan bilgilere erişmek amaçlanır (Karataş, 2015, s.71).

Derinlemesine görüşme, daha önceden belirlenen bir amaç doğrultusunda gerçekleştirilen, soru sormak ve yanıtlamak temelli karşılıklı ve etkili bir iletişim sürecidir. Bu yöntem, bireylerin çeşitli konulardaki düşünce, tutum ve davranışlarını anlamak, olası nedenleri hakkında bilgi edinmek için kullanılan etkili bir yol sunar. Görüşme süreci, söylenenlerin yüzeysel anlamlarının ötesinde gerçek ve derinlemesine anlamları da ortaya çıkarmayı mümkün kılar (Duygu vd., 2013, s.104). Derinlemesine görüşme, araştırmacının yapılan görüşmelerde elde ettiği cevapları dikkatlice sınıflandırarak ve bu cevaplardan yola çıkarak yeni sorularla konuyu daha ayrıntılı bir şekilde inceleme amacı taşıyan esnek ve keşfedici bir veri toplama yöntemidir. Bu yöntem araştırmacıya, katılımcıların perspektiflerini derinlemesine anlama ve araştırılan konuyla ilgili yeni bilgiler ve içgörüler elde etme imkânı sunar (Tekin, 2006, s.103).

Derinlemesine görüşmede, araştırmacı konuşmanı yönlendirir ve sorularla zenginleştirir. Bu süreçte, katılımcıların kendilerini rahatça ifade edebilmeleri önemlidir. Bu yöntemle ilgili kişilerle görüşmeler gerçekleştirilerek onların tutumları, görüşleri ve fikirleri hakkında bilgi elde edilir. Görüşme sonuçları birleştirilerek bütüncül bir veri oluşturulmaya çalışılır (Tokmak, 2016, s.90).

3.3.1. Veri Toplama Aracının Geliştirilmesi

Bu çalışmada yarı yapılandırılmış olan görüşme formu kullanılmıştır. Görüşmelerin üç farklı türü bulunmaktadır (Duygu vd., 2013, s.104).

Yapılandırılmamış görüşme: Yapılandırılmamış görüşmelerin diğer türlerden en önemli farkı, sınırlamaların olmamasıdır. Bu tür görüşmelerde, veri toplamak için geniş bir uygulama alanı bulunur ve her türlü bilgi toplanabilir. Görüşmenin yönlendirmesi daha çok cevaplayıcının verdiği bilgilere bağlıdır. Önceden belirlenmiş bir görüşme planı olmadığından, bu tür görüşmeler son derece esnektir. Araştırmacı, konuyla ilgili ve ilgisiz bilgileri ayırt etme ve araştırmayı yönetme sorumluluğuna sahiptir (Dömbekçi ve Erişen, 2022, s.145).

Yapılandırılmış görüşmelerde, görüşmeci önceden hazırladığı sorularla kayıtlıdır ve bu soruları görüşme esnasında kullanır. Sorular arasında kapalı uçlu soruların yanı sıra açık uçlu sorulara da yer verilebilir, böylece görüşülen kişi kendini daha iyi ifade edebilir (Tekin, 2006, s.104). Yapılandırılmış görüşme yöntemi, unutulabilecek konuların hatırlanmasına yardımcı olur ve görüşme formu, görüşme sürecinde görüşmecinin kontrol aracı olarak kullanılır. Görüşme formunun kullanılması, görüşmecinin görüşme süresini etkin bir şekilde yönetme şansını verir. Bu şekilde, farklı insanlarla yapılan görüşmelerde konular hakkında daha sistematik ve bütünlüklü bilgi elde etmek mümkün olur (Tokmak 2016, s. 93).

Yarı yapılandırılmış görüşmelerde, görüşmeci belirli bir yol haritasına sahip olmakla birlikte, görüşülen kişinin özelliklerine göre soruları değiştirebilir veya yeni sorular ekleyebilir. Bu şekilde, konunun farklı boyutları ortaya çıkarılmaya çalışılır. Yarı yapılandırılmış görüşmelerde, önceden tasarlanmış bir dizi soruyu içeren bir görüşme formu bulunur. Görüşme sonunda, verinin daha detaylı incelenmesi veya eksik kalan bir noktanın tamamlanması için ek sorular da sorulabilir. Bu yöntem, araştırmacının bir çerçeve sunmasını ve aynı zamanda görüşmeye esneklik katmasını sağlar (Dömbekçi ve Erişen, 2022, s.146).

Araştırma alanını daha derinlemesine biçimde anlayabilmek adına yarı yapılandırılmış bir derinlemesine görüşme formu tasarlanmıştır. Aynı zamanda görüşme zamanı önceden hazırlanmış açık uçlu sorular belli bir sıra ile sorulmuş, anlaşılmayan yerlerde açıklama yoluna gidilmiş ve açık olmayan cevaplar için yineleyici sorular sorulmuştur. Yukardaki bilgiler doğrultusunda çalışmada soruların hazırlanması için iki

aşama gözetilmiştir. Bu aşamalardan ilkinin teorik çerçevenin detaylıca ele alınması oluşturmaktadır. Teorik çerçeve incelendiğinde Zengezur Koridoru'nun açılmasının Azerbaycan ve komşu ülkelere etkisinin 5 farklı boyutta ele alındığı görülmektedir. Bunlar sırasıyla:

- Jeopolitik etkiler
- Ekonomik etkiler
- Dış ticaret ilişkileri
- Lojistik etkiler
- Kültürel/Sosyal ilişkiler

Burada özetlenen teorik çerçeve görüşmelerin de temel akışını oluşturacak unsurları içermektedir. Görüşme formu tasarlanırken literatürden yararlanılmış, resmi kaynaklar, gazeteler araştırılmıştır. Yarı yapılandırılmış formda görüşme soruları önceden belirlenmiş, teorik çerçevede yer alan temel yapılar göz önünde bulundurularak bu yapılar temel başlıklar (tema olma olasılığı olan yapılar) olarak önceden belirlenmiştir.

Teorik çerçevenin incelenmesinin ardından ikinci aşama olan soruların hazırlanması aşamasına geçilmiştir. Bu aşamada görüşme formunun hazırlanmasının ardından sorular derinlemesine görüşme ve nitel analiz konusunda uzman bir akademisyenle incelenmiştir. Sorunlu ve açık olmayan ifadeler değiştirilmiş, etkin olmayan sorular çıkarılmış ve araştırma sorularına hizmet edecek yeni sorular eklenerek sorulara son hali verilmiştir. Görüşme formu Ek.1'de sunulmaktadır.

3.3.2. Derinlemesine Görüşmelerde Örneklem Yöntemi ve Görüşmelerin Uygulanma Biçimi

Örneklem yöntemleri temelinde olasılıklı ve olasılıklı olmayan örneklem olmak üzere ikiye ayrılır. Nitel çalışmalarda daha çok olasılıklı olmayan örneklem yöntemleri kullanılmaktadır (Yağar ve Dökme, 2018, s.4). Dolayısıyla çalışmanın nitel kısmında olasılıklı olmayan örneklem yöntemlerinden amaçlı ve kartopu yöntemleri kullanılmıştır. Kartopu örneklemesini başlatan ilk örneği belli bir amaç doğrultusunda seçtiğimiz için amaçlı ve kartopu yöntemi beraber kullanılmıştır.

Amaçlı örneklem, geniş bir veri yelpazesini toplamak ve teori oluşturmak amacıyla en uygun koşulları sağlamak için örneklemin maksimum düzeyde alınmasını

amaçlar (Başkale, 2016, s.26). Bu örnekleme yönteminde, araştırmacının, araştırma problemine cevap bulabileceğine inandığı kişilerden oluşan birimler örnekleme dâhil edilir. Burada asıl ilke, evrenin temsili bir örneği yerine, örnekleme amaçlı olarak belirli bir alt kesimi seçmektir. Yani örnekleme sürecinde, araştırmacının düşünceleri ve deneyimleri doğrultusunda seçilen birimler, soruna en uygun bir kesimi gözlemlemeyi hedefler (Duygu vd., 2013, s.84).

Kartopu örnekleme tekniği, evrende yer alan birimlere ulaşmanın zor olduğu veya evren hakkındaki bilgilerin eksik olduğu durumlarda kullanılır (Baltacı, 2018, s. 253). Kartopu örnekleme yöntemi, örneklemin büyütülmesi için evrendeki bir birimle iletişim kurarak başlar. Ardından, bu birimden başka bir birimle iletişim kurulur ve bu süreç aynı şekilde devam eder. Böylece, kartopu etkisiyle zincirleme bir şekilde örneklem büyütülür. (Duygu vd., 2013, s.84).

Bu amaçla yaşları 27 ila 50 arasında tamamı erkek olmak üzere araştırma konusuna uygun 5 katılımcıyla görüşme gerçekleştirilmiştir. Görüşmeler yüz yüze ve online ortam birarada yapılmıştır. Katılımcılar gönüllülük esasına dayalı olarak ses kaydının alınmasına onay vermişlerdir. (Araştırma etiğiyle ilgili detaylara çalışmanın ilk bölümünde yer verilmektedir).

Nitel araştırmalarda örneklem hacmi belirlenirken “verinin derinliği kriteri” dikkate alınmıştır. Verinin derinliği kriteri, veri doygunluğu ve yeterliliğini ifade etmektedir (Erçin, 2022). Verinin doygunluğunda bilginin maksimum edilmesi için yeni örneklem birimlerinden yeni bir bilgi alınmadığı kısımda, örnekleme dâhil etme durdurulur. Nitel araştırmalarda örneklem sayısı ne olursa olsun ideal bir örneklem büyüklüğü için temel kural, bilgilerin doyuma ulaşmasıyla oluşan tekrarlanma döngüsüdür. Bir noktadan sonra tüm yeni örneklem, araştırmanın geçmiş bölümlerinde yer alan örneklemin sunduğu veriyi sunacaktır (Baltacı, 2018, s. 262). Aynı zamanda verinin yeterliliği birimler arasında karşılaştırmalar, yorumlamalar ve açıklamalar yapılabilecek seviyede olması anlamını taşımaktadır (Erçin, 2022).

Verinin yeterlilik durumuna birimler arası karşılaştırma yapmaya olanak tanıyacak sayıya göre karar verilmiştir. Bu kapsamda çalışmaya 5 katılımcı dâhil olmuştur. Katılımcılar 26-50 yaş aralığında yer alıyorlar. Tümü doktora eğitim seviyesinde olan 5 erkek uzmandan oluşmaktadır. 5 katılımcıdan 4’ü akademisyendir. Uzmanlık alanları Lojistik, Dış Ekonomik ilişkiler, Dış Ticaret, Uluslararası

ilişkiler'dir. Zengezur Koridoru kapsamında çalışmaları bulunmaktadır ve gazetelerde, ilgili konuyla alakı olan programlarda çıkışları vardır. Katılımcılardan 4'ü Bakü'de, 1'i Sakarya'da ikamet etmektedir.

Görüşmelerin uygulanması sırasında dikkat edilmesi gereken önemli hususlar bulunmaktadır. Bu hususlar, görüşme öncesinde görüşülecek kişiye yöneltilmesi muhtemel konularla ilgili soruların temalarının ana hatlarıyla belirlenmesidir. Sorular, anlamlı bir bütün oluşturacak şekilde basitten karmaşığa doğru sıralanmalıdır (Tekin, 2006, s.113). Görüşme esnasında katılımcı, sorulan soruyu tam olarak cevaplamamış veya kısa bir cevapla geçiştirmişse, daha detaylı bilgi vermesini sağlamak için yönlendirici artçı sorular (örneğin, "Bu konuyu biraz daha detaylandırabilir misiniz?") sorulmalıdır, böylece görüşme daha derinlemesine ve kapsamlı bir şekilde devam edebilir (Erişen ve Dömbekçi, 2022, s. 151).

Görüşmelerde soruların genelden özele olacak biçimde ön tasarlaması yapılarak üç tip soru belirlenmiştir. Bunlar giriş soruları, anahtar sorular ve bitirme sorularıdır. Giriş soruları katılımcıların kimlikleri anonim kalacak şekilde kendilerihakkında bilgi vermelerini içermektedir. Örneğin yaş, yaşadığı şehir, eğitim durumu, meslek, ilgi alanları gibi konular bu kapsamdadır.

Anahtar sorulara geçişte öncelikle dünya genelinde lojistik üzerine etkisi olan koridorlar, Zengezur Koridoru'na yönelik ilgi ve bilgi düzeyleri, ilginin başlatıcısı, süresi, düzeyi gibi temalara yöneltici sorular yöneltilmiştir. Ardından yukarıda bahsedilen Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan ve komşu ülkelerin dış ticaretine olası etkisi temasına ışık tutabilecek sorular yönlendirilmiştir. Bunlar arasında Zengezur koridorunun Azerbaycan için mevcut ve olası etkileri (ekonomik, jeopolitik, lojistik, dış ticaret, kültürel/sosyal), Türkiye için önemi, etkileyeceği diğer ülkeler, bölge ülkelerinden hangilerine etki yapacağı ve her bir ülke için nasıl bir önem (ekonomik, jeopolitik, lojistik, dış ticaret, kültürel/sosyal) oluşturduğu sorulmuştur.

Bitirme sorularında ise derinlemesine anlaşılmaya çalışılan tutum ve inançlardan yola çıkarak her bir katılımcıya eklemek istediği herhangi bir konu olup olmadığı sorularak görüşmeler tamamlanmıştır.

Derinlemesine görüşmelerde kullanılan analiz tekniğine aşağıda yer verilmektedir.

3.3.3. Derinlemesine Görüşmelerde Kullanılan Analiz Tekniği

Creswell, nitel araştırmalarda veri analizinin araştırmanın başından sonuna kadar devam eden ve diğer araştırma aktivitelerinden ayrılamayan önemli bir süreç olduğunu vurgulamaktadır. Her araştırmanın farklı özellikler taşıdığını belirten Creswell, araştırmacıların kendi amaçlarına özgü ve spesifik bir veri analiz planı geliştirmeleri gerektiğini ifade etmektedir. Ayrıca, ideal bir veri analiz sürecinin organizasyon ve hazırlıkla başladığını ve verilerin yorumlanmasıyla sonuçlandığını öne sürmektedir (Creswell 2003, s. 190-194).

Nitel araştırmalarda 2 tür analiz sıklıkla kullanılmaktadır. Bunlar: betimsel analiz ve içerik analizi'dir. Betimsel analiz, bilgileri özetleyerek açıklamalar aracılığıyla analiz etmeyi amaçlar. Öte yandan, içerik analizi ise bilgilerin ayrıntılı şekilde incelenmesini ve bilgileri açıklayan temalara ulaşmayı sağlar. Seçilen analiz yöntemine göre, elde edilen veriler organize edilir ve betimlenir. Analiz sonucunda elde edilen bulgular, detaylı bir şekilde betimlendikten sonra araştırmacı, bulgularla ilgili kendi yorumlarını sunabilir (Duygu vd., 2013, s.35).

Araştırma kapsamında, betimsel analiz teknikleri kullanılarak veriler analiz edilmiştir. Analiz edilecek veriler, araştırma problemi doğrultusunda belirlenmiş temalar arasında ilişkilendirmeler, karşılaştırmalar ve açıklamalar yapmıştır (Karataş, 2015). Betimsel analiz, farklı veri toplama yöntemleriyle toplanan verilerin belirli temalar doğrultusunda özetlenerek yorumlanmasını içerir (Yıldırım ve Şimşek, 2003). Bu analizde, araştırmacı, görüşme yaptığı veya gözlemlediği bireylerin ifadelerini vurgulamak için sıklıkla alıntılara başvurabilir. Temel amaç, elde edilen bulguların özeti ve yorumlanmasıyla birlikte okuyucuya sunulmasıdır (Aydın, 2018).

Buradan hareketle görüşmelerden elde edilen veriler gelişmiş bir ses kayıt cihazına kaydedilmiş ve olduğu gibi yazıya aktarılarak betimsel analiz tekniği ile analiz edilmiştir. Betimsel analizde ele alınan olguyu açıklamaya yönelik katılımcı ifadelerine sıkça yer verilen detaylı bir anlatım söz konusudur.

Zengezur Koridoru'nun yarattığı olası etkileri derinlemesine ve alt bileşenleri ile birlikte ele almak adına temalar belirlenmiştir. Dolayısıyla belirlenen temalar Zengezur Koridoru'nun yarattığı olası etkilerinin genel çerçevesini çizmektedir. Zengezur Koridoru ulusal ve uluslararası literatürde sıkça incelenmiştir ve araştırmayı şekillendirecek temaların belirlenmesinde yol gösterecek ölçüde yeterlidir. Bu

araştırmanın konusunu oluşturan olguya ilişkin literatür desteğine ulaşılması nedeniyle betimsel analize temel oluşturacak temalar mevcut literatür desteği ve uzman görüşüyle ortaya çıkarılmıştır. Araştırma kapsamında literatür temel alınarak toplamda 5 tema belirlenmiştir.

Betimsel analiz sonucunda ulaşılan bulgular anlatımı zenginleştirmek amacıyla katılımcı ifadeleri olarak verilmiştir. Analiz prosedürü öncelikle ses kayıtlarının bilgisayar ortamına aktarımı, alt temaların belirlenmesi, ana temaların belirlenmesi ve son olarak temalar arası ilişkiler sarmalının belirlenmesinden oluşmaktadır. Analizin ilk aşamasını ses kayıtlarının olduğu gibi bilgisayar ortamına aktarılması oluşturmaktadır. Bu aşamada katılımcıların her biri anonimliği korumak adına görüşme sırası dikkate alınarak K1,.....,K5 şeklinde kodlanmıştır. Bilgisayara aktarılan ses kayıtları toplam 40 sayfalık doküman halinde kaydedilmiştir. Aktarımın ardından veri setinin araştırmacı tarafından dikkatlice ilk okuması yapılmış ve metnin özünde ne ifade ettiği anlaşılmaya çalışılmıştır. Bu aşama serbest okuma olarak adlandırılmaktadır. Okuma aşamasında anlamlı bulunan ifadeler işaretlenerek, kısa notlar alınmıştır. Bu adım her bir veri seti için tekrarlandıktan sonra alınan kısa notlar veri setinin kendi içinde ve diğer veri setleriyle karşılaştırılmıştır.

3.3.4. Nitel Araştırmada Geçerlilik ve Güvenilirlik

Bilimsel araştırmada geçerlilik ve güvenilirlik, önemli olan ölçütlerden biridir. Bu ölçütler, çok araştırmada kullanılır. Veri toplama araçlarının, veri analizi ve araştırma desenlerinin geçerlilik ve güvenilirlik açısından dikkatlice test edilmesi ve sonuçların raporlanması gerekmektedir (Karataş, 2015, s. 76). Sonuçlarda inandırıcılık, bilimsel araştırmada önemli ölçüttür ve geçerlilik ile güvenilirlik bu bağlamda en yaygın kullanılan iki ölçüttür. Çalışmalarda araştırmacılar tarafından belirli stratejilerin izlenmesi gerekmektedir. Bu stratejiler, araştırmacı ve katılımcı kaynaklı önyargıları veya tehditleri önlemeyi ve sonuçların objektif bir şekilde sunulmasını sağlamayı amaçlar (Şener vd., 2017, s. 8).

Nitel araştırmalarda geçerlilik, araştırmacının araştırdığı olguyu tarafsız bir şekilde ve olduğu gibi yansıtması anlamına gelir (Kirk ve Miller, 1986, s.10, aktaran; Duygu vd., 2013, s. 132). Nitel araştırma, araştırmacıya geçerlilik açısından önemli avantajlar sunar. Bu tür araştırma, esnek bir yapıya sahiptir, bu nedenle araştırmacı, veri toplama sürecinde gerekli değişiklikleri yapabilir, yeni sorular ekleyebilir veya verileri

doğrulamak için farklı veri toplama yöntemlerine başvurabilir (Duygu vd., 2013, s. 132).

Nitel araştırmalarda, geçerlilik kavramı güvenilirlikten daha belirgindir. Geçerlilik kapsamında, iç geçerlilik ve dış geçerlilik olmak üzere iki farklı alan incelenir (Yağar ve Dökme, 2018, s.7). İç geçerlilik, araştırmada sürecin, gerçekliği doğru bir şekilde ortaya çıkarma yeteneğidir. Araştırmada tutarlılık, veri toplama, analiz ve yorumlama süreçlerinde önemlidir. Eleştirel bir bakış açısıyla kendini sorgulaması ve süreci denetlemesi gerekmektedir. Bu, araştırmanın güvenilirliğini artırır. Tutarlılık için kullanılan yöntemler açıklanmalı ve veri analiz tekniklerinin doğruluğu da belirtilmelidir. Ayrıca, çalışmadaki kontrol mekanizmalarının uygulanması konusunda olan açıklamalar da, okuyucuyu tatmin etmek için belirgin ve net şekilde olmalıdır (Karataş, 2015, s.77).

Dış geçerlilik, araştırma çalışması sonuçlarının benzer ortamlara ve topluluklara genelleştirilebilme kabiliyetidir. Eğer araştırmada sonuçlar diğer kişilere ve durumlara uygulanabiliyorsa, araştırmada dış geçerlilik olduğunu söylemek mümkün. Bu nedenle, araştırma sürecinde öncelikle çalışmanın yapıldığı ortam ve katılımcılar ayrıntılı bir şekilde tanıtılır. Böylece, araştırmanın dış geçerliliği daha sağlam bir temele oturur (Yağar ve Dökme, 2018, s.7).

Üçgenleme tekniği, bilinen ve yaygın olarak kullanılan stratejiler arasında yer alır. Bu strateji, araştırma sürecinde iki veya fazla veri toplama yöntemlerinin (görüşme ve gözlemler) veya iki ve fazla veri kaynağının (farklı gruplardaki üyelerle bireysel olan görüşmeler) sonuçlarında karşılaştırılma yapılmasıdır (Şener vd., 2017, s.7). Üçgenleme yaklaşımında, her bir temel sonucu desteklemeğe en azı üç farklı bilgi kaynakları kullanılması önerilir. Denzin (1978) tarafından dört farklı üçgenleme türü önerilmiştir:

- Veri kaynaklı üçgenleme: Bu yöntemde, araştırmacı aynı konuyla ilgili birçok kişiyle görüşmeler yaparak farklı veri kaynaklarından yararlanır.
- Araştırmacı üçgenleme: Verilerin toplanması, yorumlanması ve analizi birçok araştırmacının katılımıyla gerçekleştirilir. Bu şekilde farklı bakış açıları ve uzmanlıklar bir araya getirilerek daha kapsamlı bir değerlendirme sağlanır.
- Teori üçgenleme: Bu üçgenleme türünde, diğer araştırmacılar veya mevcut literatürden çeşitli görüşler ve teoriler kullanılarak araştırmanın teorik temelleri güçlendirilir. Bu şekilde daha geniş bir perspektif elde edilir.

- Yöntem üçgenleme: Bu yöntemde, farklı veri toplama yöntemleri (örneğin, görüşmeler, gözlemler, doküman incelemesi) bir arada kullanılarak verilerin doğrulanması ve tamamlanması hedeflenir. Bu şekilde çeşitli yöntemlerin avantajlarından faydalanılır (Başkale, 2016, s.25).

Bu çalışmada nitel yöntem kısmında derinlemesine görüşmeler yapılmıştır. İç geçerliliğin artırılması adına görüşme soruları hazırlanırken teorik çerçevedeki kavramlar dikkate alınmış ve uzman tarafından sorular incelenmiştir. Araştırma sonuçlarının genellenebilirliği ise araştırmanın dış geçerliliğe sahip olduğu anlamına gelir. Bu çalışmada dış geçerliliği arttırmak adına “Derinlemesine Görüşmelerde Örnekleme Yöntemi ve Görüşmelerin Uygulanma Biçimi” başlığı altında araştırma örneklemeleri detaylıca açıklanmıştır. Bununla birlikte uygulamada katılımcılara yöneltilen sorular çalışmanın yine aynı başlığı altında açıkça ifade edilmektedir. Nitel araştırmalarda geçerliliğin sağlanması adına araştırmacının önyargıdan arınması, amaçlı örnekleme başvurulması ve üçgenleme tekniğinin kullanımı önerilmektedir. Bu çalışmada geçerliliği sağlamak adına amaçlı, kartopu örnekleme yöntemi ve üçgenleme tekniği bir arada kullanılmıştır. Ayrıca üçgenleme tekniğini kullanmak adınaveri toplamada farklı yöntem ve yaklaşımların kullanılmasına dikkat edilerek nitel yöntem ve doküman analizine birarada başvurulmuştur

Nitel araştırmalarda güvenilirlik, toplanan verilerin iç tutarlılığına ve araştırmayı yapanlar ile araştırma raporunu okuyanlar için anlamlı olmalarına dayanır. Nitel araştırmalarda gerçekler, bireyler ve araştırmanın yapıldığı ortam bağlamında sürekli değişime tabidir. Bu nedenle, benzer gruplarda tekrarlanan bir araştırma ile aynı sonuçlara ulaşmanın mümkün olmadığı kabul edilmelidir. Güvenirlik, araştırma sürecinde kullanılan yöntemlerin tutarlılığına, veri toplama ve analiz yöntemlerinin sağlam olmasına ve sonuçların doğru bir şekilde yorumlanmasına dayanır. Araştırma sürecinde detaylı ve açık bir şekilde yöntemlerin açıklanması ve verilerin doğrulanabilirliği önemlidir (Duygu vd., 2013, s. 133).

Güvenirlik, bilimsel çalışmalarda büyük bir problem, buna neden insan davranışlarının çok değişken olmasıdır. Herhangi bir işlemin geçerli sayılabilmesi için öncelikle güvenilir olması gerekmektedir. Güvenirlik, dış güvenirlik ve iç güvenirlik olarak iki şekilde değerlendirilir (Karataş, 2015, s.78). Dış güvenirlik, aynı koşullar altında farklı zaman dilimlerinde aynı aracın kullanılması durumunda aynı sonuçlara ne ölçüde ulaşılacağı sorusunu ele alır. Ölçüm aracının tekrarlanabilirlik

sağlaması önemlidir. Eğer aynı araçla farklı zamanlarda yapılan ölçümlerde aynı sonuçlara ulaşılamazsa, kullanılan araç güvenilir değildir (Yağar ve Dökme, 2018, s.8). İç güvenilirliğin sağlanmasına yönelik bazı yöntemler uygulanabilir. Bunların arasında toparlanmış verilerin betimsel şekilde sunulması, bir araştırmaya birden çok araştırmacı dâhil edilmesi, gözlemle toplanan bulguların görüşmelerle doğrulanması, toplanmış verilerin analizini başka araştırmacının kontrol etmesi, sonuçların doğrulanması, önceden oluşturulan ve kapsamlı bir çerçeveye dayalı veri analizi gibi adımlar bulunmaktadır (Duygu vd., 2013, s.133). Bu yöntemler, araştırmacının güvenilirlik sorununu ele alarak verilerin tutarlılığını sağlamasına yardımcı olur.

Bu bilgilerden hareketle bu çalışmanın güvenilirliğini sağlamak adına katılımcılarla yapılan görüşmeler esnasında, katılımcıların onayı alınarak, sesleri kayıt altına alınmıştır. Baştan sona kaydedilen görüşmeler araştırmanın güvenilirliğini arttırmak adına kaydedildiği haliyle yazıya aktarılmıştır. Çalışmada veri toplama, işleme, analiz etme, sonuçlara ulaşma ve yorumlama konularında neler yapıldığı detaylıca açıklanarak güvenilirliğin artırılması sağlanmıştır. Ayrıca birden fazla veri toplama yönteminin bir arada kullanılmasına elverişli bir desen olan örnek olay çalışmasının kullanılması araştırmanın güvenilirliğini artırmakta ve bulguların çapraz kontrolle teyit edilebilmesini sağlamaktadır.

3.4. DERİNLEMESİNE GÖRÜŞMELERDEN ELDE EDİLEN BULGULAR

Zengezur Koridoru'nun etkilerini daha derinlemesine ve alt bileşenleri ile birlikte ele almak adına temalar yaratılmıştır. Dolayısıyla belirlenen temalar bu konuda genel çerçeveyi çizmektedir. Araştırma kapsamında 16 alt tema ve 5 ana tema belirlenmiştir. Temalar ve beraberinde belirlenen alt temalarla ilgili bulgulara ilişkin özet aşağıda sunulmaktadır.

Buna göre elde edilen veriler ışığında ulaşılan temalardan ilkinin Ekonomik Etkiler (tema-1) oluşturmaktadır. 3 alt temadan oluşmaktadır. Bunlardan ilki “ulaşım ve turizm” alt temasıdır. Ekonomik etkiler ana temasının ikinci alt temasını “şehirlerin gelişimi” oluşturmaktadır. Ana temanın üçüncü alt teması ise “işbirliği”dir.

Çalışma bulgularının işaret ettiği ikinci ana tema Lojistik Etkilerdir (tema-2). Tema-2'ye ilişkin alt temalar 3 tanedir ve sırasıyla “taşımacılık” “ulaşım süresi” ve “lojistik altyapı”dan oluşmaktadır.

Üçüncü ana tema Dış Ticaret şeklinde ifade edilmiştir (tema-3). Bu ana tema altında 4 alt tema toplanmaktadır. Bunlar sırasıyla “taşımacılık”; “maliyet”; “güvenirlilik”; “İhracat”dır.

Dördüncü ana tema Jeopolitik olarak belirlenmiştir (tema-4) ve 3 alt temaya sahiptir. Bunlar: “jeostratejik”; “siyasi sorunlar”; “barış ortamı” şeklinde ifade edilmiştir.

Beşinci ve son tema ise Kültürel/Sosyal olarak ifade edilmektedir (tema-5). Alt temaları “sosyal”, “eğitim” ve “kültürel”dir.

Uzmanlarla yapılan derinlemesine görüşmede katılımcılara Zengezur Koridoru’nun açılmasının hangi devletlere etki yapacağı doğrultusunda sorular sorulmuştur. Sorulan bu soruya katılımcıların tamamı başta Azerbaycan, Türkiye olmakla Ermenistan, Rusya, İran, Gürcüstan, hatta Türk devletleri’nin de dış ticaret, ekonomik, sosyokültürel, lojistik, jeopolitik açıdan doğrudan etkileneceğini belirtmiştir. Bunun yanı sıra Batı ile Doğu ticaretinin tüm katılımcılarının koridor gerçekleştirildiği takdirde kazançlı çıkacağı ifade edilmiştir. İran ve Gürcüstan Jeopolitik açıdan zararlı çıkarken, uzun vadede bölgesel işbirliği ve barış ortamının getirdiği faydalardan yararlanacaktır. Azerbaycan, Türkiye ve Türk devletleri tüm açıdan fazlasıyla fayda sağlayacaktır. Bu devletlerden en büyük kazanc sağlayacak ülkelerden birinin Ermenistan olduğu ifade edilmiştir. Ermenistan’ın hem dış ticaret, hem lojistik açıdan büyük ekonomik refaha ulaşacağı bildirilmiştir.

Tema-1 Ekonomik Etkiler: Nitel araştırmadan elde edilen temel bulgular görüşme yapılan uzmanların tamamının Zengezur Koridoru’nun açılmasının devletler için ekonomik etkilerinin olumlu olması yönündedir. Avrupa’nın Asya’ya bağlayan en önemli güzergâh koridorunun Azerbaycan topraklarından geçmesi bu ülkeni hem Kafkasya’da hem de dünya da önemli konuma yükseltecektir. Bunun yanı sıra bu coğrafyaya komşu olan üç bölgesel devlet olan Türkiye, İran ve Rusya bu orta koridor aracılığı ile kendi ticari ve ekonomi büyümesini genişleterek gelecek yıllarda bu ülkeler hem bölgesel hem dünya ticari lojistik ağında gezegenin en önemli devleti konumuna yükseleceklerdir. Kısa vadede Gürcüstan ve İran ekonomik açıdan zararlı gibi gözüksede, geniş çerçeveden bakıldığında bölgesel işbirliği açısından uzun vadede tüm ülkelerin kazançlı çıkacağı görülmektedir.

Ekonomik Etkiler (tema-1) 3 alt temadan oluşmaktadır:

Tema-1/1 Ulaşım ve Turizm:

Teoride ele alınan ekonomik etkilerin içerisinde yer alan “ulaşım ve turizm” çalışmanın bulgularıyla da desteklenmiştir. Bulgulara göre Zengezur'dan geçerek, Asya'yı Avrupa'ya bağlayacak olan yeni koridorun ekonomik önemi katılımcılar tarafından yüksek değerlendirilmektedir. Tahminlere göre, yaklaşık 10 yıl içinde Avrupa ile Asya arasındaki ticaret hacmi 200 milyar dolar olacaktır. Bu durum, taşımacılık hacminin artacağını göstermektedir.

- K.2: *“Azerbaycan Orta Koridor aracılığı ile mallarını çok kolay yoldan dünya pazarına çıkara bilecek... Bu da dolayısıyla ekonomi yönde ticari avantaj sağlıyor... Ekonomik büyüme yaşanacaktır.”*
- K.5: *“Azerbaycan’la Türkiye arasında turizmin genişlemesine imkân yaratıyor... Ekonomik ilişkiler için büyük fırsattır.”*
- K.1: *“Orta Koridor üzerinden taşınan yüklerin %10'unun Zengezur Koridoru'na yönlendirildiği durumda Azerbaycan'ın yılda 3 milyar dolardan fazla transit gelir elde etme potansiyeli var... Yerli uzmanlar tarafından hesaplanmıştır... Ayrıca, gelecekte koridor genişletilirse, Orta Asya cumhuriyetleri, Çin ve diğer Asya ülkelerinin Avrupa ile ulaşım bağlantıları Zengezur Koridoru üzerinden hayata geçirilirse ülkemizin yıllık kazancının 5 milyar dolara kadar artabileceği öngörülmektedir.”*

Tema-1/2 Şehirlerin Gelişimi:

Bulgulara göre koridorun açılmasıyla geçtiği bölgelerde canlanma yaşanacağı görülmektedir. Özellikle Azerbaycan, Türkiye ve Ermenistan'ın zayıf gelişmiş bölgelerinden geçerek şehirlerin gelişimine katkıda bulunacaktır.

- K.2: *“Azerbaycan şehirleri gelişim göstererek Avrupa şehirleri gibi büyük olacak... Bunun yanı sıra bu şehirler hem de dünya ticaretindeki tacir ve tüccar sınıfların mola dinlenme şehirleri sınıfında olabilir.”*
- K.3: *“Haritada Ermenistan’a bakacak olursak Türkiyeyle Türk dünyası arasına girmiş... Koridorla en büyük engeli kaldırıyoruz... direkt bağlantı yaranıyor. Türkiye'nin Kars, Ardahan bölgeleri Ermenistan'la sınırı kapattıktan sonra fakirleşmişdirler. Çünkü sınır ticaretiyle o bölgeler ayakta kalıyordu... Sınırların açılması o bölgelerin kalkınmasına büyük fayda vericektir.”*

Tema-1/3 İşbirliği

Koridorun kendi beraberinde Bölgesel işbirliği ortamınıda getirmekte olduğu görülmektedir. Özellikle Türk Dünyası arasında doğrudan ulaşımın kurulması büyük önem arz etmektedir.

- K.2: *“Bildiğimiz gibi Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan ülkeleri tarım ürünlerinin ihracatıyla ünlüdür... Bu ürünler Azerbaycan’a gelecek, Azerbaycan’da kendi ürünlerini Orta Koridor ile Anadolu’ya ulaştıracak ve Türkiye’de bu ürünleri Avrupa’ya nakil ederek önemli ticaret merkezi devleti olacaktır... Bu sıralama aracılığı ile Türk Birliği Dünya Ticaretinin merkez örgütü olacaktır.”*
- K.5: *“Türkiye direk bir çıkış elde edecektir.. Gürcistan ve İran’dan bağımsız şekilde... Bu Azerbaycan ve Orta Asya’ya doğrudan ulaşım anlamına geliyor... Böylece, Türk dünyası ülkeleri arasında ekonomik, siyasi ve stratejik ilişkiler kurulacaktır... Bölgesel işbirliğinin genişlemesi açısından önemlidir.”*

Tema-2 Lojistik Etkiler: Katılımcıların tamamı tarafından koridorun açılmasının Lojistik etkilerinden pozitif anlamda bahs edilmiştir. Zengezur Koridoru’nun bölgede tek Azerbaycan ve Türkiye için önemli güzergâh olmadığı, bu projenin hem Güney Kafkasya ülkeleri (Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan), hem de Güney Kafkasya’ya sınır olan üç büyük bölgesel güç olan ülkeleri (Rusya, İran, Türkiye) etkileyeceği ve 3+3 proje sonucu Zengezur Koridoru hem Kafkasya’nın hem de dünyanın en önemli ulaşım güzergâhı olma dışında, hem de bölgede çok devası iş merkezi konumuna yükseleceği ifade edilmiştir.

Lojistik Etkiler (tema-2) 3 alt temadan oluşmaktadır:

Tema-2/1Taşımacılık:

Bulgulardan Koridorun açılmasıyla Türkiye, Azerbaycan, Rusiya doğrudan ulaşım hattına sahip olacağı görülmektedir, ancak İran için bunu söylemek pek mümkün değil.

- K.3: *“Azerbaycan büyük torpak parçasıyla direk ulaşım hattı elde edecektir... artı Baküden çıkan ürün Gürcüstan’a uğramadan direk Türkiye’ye ulaşabilecektir.”*
- K.4: *“Ermenistan ambargodan kurtulacak... ve aynı zamanda Rusya, İran ve Avrasya Ekonomik Birliğinin pazarlarına karayoluyla erişme imkânına sahip olacaktır.”*
- K.5: *“İran’ın Ermenistan ile olan mevcut demir yolu bağlantısını yeniden tesis etme imkânı yaranıyor... İran ve Rusya, Azerbaycan’a bağımlı olmadan doğrudan bir kara yolu bağlantısı kurma imkânı elde edecekler.”*

- K.5: “Ana ortak hesap ediliyor... Türkiye, Azerbaycan'a doğrudan bir kara yolu elde edecektir...”
- K.5: “Rusya, Ermenistan'a Azerbaycan üzerinden doğrudan bir kara yolu bağlantısı sağlayacaktır, bununla da İran'a ek bir çıkış elde etmiş olacaktır.”
- K.3: “Koridor kelimesi şuan İran'ın rüyalarını kaçırıyor... Çünkü koridor açılırsa haritaya bakacak olursak Ermenistan'la en önemli ulaşım hattı kopuyor.”

Tema-2/2 Ulaşım Süresi:

Katılımcıların ifadelerinden yola çıkarak koridorun Avrupa ile Asya arasında ulaşım süresini kısalttığı görülmektedir. Bu tüm ülkeler için avantaj kazandırıyor.

- K.2: “Avrupa'dan Asya'ya gönderilecek olan ürün daha kısa zamanda yerine ulaşacaktır... 12 gün gibi sürenin kısılması bekleniyor.”
- K.4: “Bildiğimiz üzere Azerbaycan Nahçıvan'la sadece Hava yolu ile bağlantı kura biliyor... Azerbaycan Nahçıvan'la kısa kara bağlantısına sahip olacak ve bunun için İran'a bağımlı olmaktan kurtulacaktır.”
- K.1: “Bununla ilgili hesaplamalar yapılmıştır... Zengezur Koridoru, Türkiye'ye olan mesafeyi Bakü-Tiflis-Kars Demir yolu ile karşılaştırıldığında yaklaşık 340 kilometre daha kısaltağı sonucuna ulaşılmıştır.”

Tema-2/3 Lojistik Altyapı:

Bulgulardan yola çıkarak koridorun canlanmasıyla Azerbaycan ve Türkiye'nin büyük lojistik merkez olacağı ifade edilmektedir.

- K.3: “Azerbaycan'da Alat Ekonomik bölgesi, lojistik merkez yaratılıyor. Savaşın akabinde bu çalışmalar hız kazandı...”
- K.2: “Tokyo, Pekin'den yüklenen ürün Londra, Paris'e sağlam ve en kısa güzergâh tan ulaşacaktır... Bu Türk Birliğini lojistik ağının merkezi konumuna yükseltecektir.”

Tema-3 Dış Ticaret: Derinlemesine görüşmelerden elde edilen bir diğer bulgu ise katılımcıların tamamının koridorun devletlerin dış ticaretinde yükselişe neden olacağını belirtmesidir. Bu koridorun hem Kafkasya ülkelerini hem de yanı başında üç büyük bölgesel devletlerinin hem ticari, hem de ekonomik ilişkilerinin gelişmesinde en önemli güzergâh görevini üstleneceği, Zengezur projesi hem bölgede, hem de dünya ticaretinin en önemli omurga kemiği olma özelliğini taşıyacağı bildirilmiştir.

Dış Ticaret (tema-3) 4 alt temadan oluşmaktadır:

Tema-3/1 Taşımacılık:

Koridorun gerçekleştirilmesiyle kıtalar arasında ticaret hacminin artacağı katılımcılar tarafından belirtilmektedir. Batı ile Doğu arasındaki tüm ülkelerin ticarete kazancılı çıkacağı görülmektedir.

- K.1: *“TRACECA Projesi çerçevesinde Azerbaycanda transit taşımacılıklar da artacaktır..Bu üzere yük taşıma hacmi keskin bir şekilde artacaktır.”*
- K.2: *“Azerbaycan kendi ürününü çok kolaylıkla dünya pazarına çıkaracak...büyük miktarda gelir gelmesi bekleniyor.. Azerbaycan'ın hem ticareti, hem ekonomik refahı artacaktır.”*
- K.3: *“Doğru çalışılırsa ticaret hacmi artacaktır. Btk açıldı jeopolitik etkiyi verdi, yalnız beklenen ekonomik etkiyi vermedi... bu nedenle Zengezur koridoru önemli hal almaya başladı.”*
- K.4: *“Koridorun canlanmasıyla Azerbaycan, Ermenistan, Türkiye, Rusya, Türk dünyası, Doğu-Batı ticaretindeki tüm katılımcılar kazançlı çıkacaktır.”*
- K.3: *“Türk ürünlerinin Çine, Orta Asyaya çıkarılması için alternatif bir yol olacaktır.”*

Tema-3/2 Maliyet:

- K.1: *“Şimal-Cənub və Şərq-Qərb projelerine entegre olunacak.. bölge ülkeleri, İran, Rusya, Türkiye ve ayrıca Ermenistan gibi ülkelerin dış ticaretinde nakliye maliyetleri azalacak...”*
- K.1: *“Koridor Türkiye'nin Nahçıvan rotası üzerinden Iğdır ve Kars şehirlerine uzanacak... diğer Gürcistan topraklarından geçen yoldan yaklaşık 340 km daha kısadır. Bu da ek olarak, 20 tonluk bir vagon için 400-500 dolar daha düşük maliyet anlamına gelir.”*
- K.3: *“Koridor'un açılmasıyla ulaşım maliyetlerini yüzde 30 azaltacağı bekleniyor, ama kesin bir hesaplama yok.”*
- K.3: *“Denizden ulaşım da mümkündür, örneğin Çin'den çıkan bir ürün Hazar denizini geçerek Bakü'ye gelir, BTK aracılığıyla Türkiye'ye ulaşır ve oradan Avrupa'ya gidebilir.... Ancak böyle pahalı oluyor.”*

Tema-3/3 Güvenirlilik:

Koridor'un güvenirliliyinin ve sürekliliyinin onun ekonomik faydalarından daha önde olduğu bulgusuna ulaşılmıştır. Ancak bu şekilde ticaret sağlam yapıla bilir.

- K.4: “Bu koridor, Çin’le Avrupa arasında ticaretin daha güvenilir şekilde gerçekleşmesi, dolayısıyla Türk dünyasının Çin, Avrupa ülkeleri açısından stratejik konumunu güçlendirmesi açısından büyük bir öneme sahiptir.”
- K.3: “Rusya-Ukrayna savaşıdan sonra ticaretin Orta koridor’a kaydığını görüyoruz.. Bunu önemli hale getiren Avrupadır... Çin, Avrupa birliği Türkiye Azerbaycan’a daha çok önem vermeye başlayacaklardır.”
- K.3: “Koridor’un açılmasıyla Azerbaycan Uluslararası bir güc ve güvenceye sahip olacaktır. İran’ın Azerbaycan üzerindeki baskılarını azaltacaktır. Çünkü şimdiye kadar Ermenistan ve İran Nahçıvan’ı kısıp alarak baskı yapmayı düşünmüşlerdir.”

Tema-3/4 İhracat:

Bulgulardan görülmekte olan budurki, ihracat keskin şekilde artacak ve Azerbaycan için ticaret hacmi yükselen hızda devam edecektir.

- K.1: “2022 yılında, Azerbaycan’ın toplam ticaret hacmi 52 milyar 686,5 milyon ABD doları olmuştu...13,6% yani 7 milyar 170,2 milyon doları Türk dilli devletlerle yapılan işlemlere denk gelmiştir. Bu tutarın da 11,2% Türkiye ile gerçekleştirilen ithalat-ihracat işlemlerini kapsamaktadır.”

Tema-4 Jeopolitik Etkiler: Görüşmelerden elde edilen bir diğer bulgu koridorun açılmasıyla İran, Ermenistan ve Gürcüstan’ın jeopolitik açıdan konumunun zayıflaması şeklindedir. Bu devletlerin aksine Rusya, Azerbaycan ve Türkiye bölgede ve dünyada jeopolitik açıdan konumlarını güçlendireceklerdir. AB’nin desteklediği TRACECA Avrupa-Kafkasya-Asya ulaşım koridorunun devamı niteliğinde olan bu güzergâh hattı Azerbaycan’ın jeopolitik konumunu hem Kafkasya devletleri hem de dünya devletleri genelinde çok yükselteceğini ifade etmektedirler.

Jeopolitik Etkiler (tema-4) 3 alt temadan oluşmaktadır:

Tema-4/1 jeostratejik:

Jeostratejik açıdan bakıldığında devletlerin çıkarlarının bir birinin üzerine düşmediği görülmektedir. Rusya, Azerbaycan ve Türkiye’nin konumu güçlenirken İran ve Gürcüstan’ın konumunun zayıflaması durumu söz konusudur.

- K.1: “Zengezur Koridoru, Güney Kafkasya’da bir rotanın çeşitlendirilmesine neden oluyor... Türk devletleri arasında coğrafi ilişkilerin yeniden kurulmasına önemli bir katkı sağlıyor.”

- K.2: “Asya’dan gelen ürün Avrupa’ya taşınacak... Azerbaycan önemli lojistik merkezi olacak... Bu transit geçişi sonucu Kafkasya’da Azerbaycan’ın jeopolitik önemi bire beş artarak dünya ticaretinin merkezi konumuna yükselecektir.”
- K.5: “Gürcistan’ın bölgesel taşımacılıkta aracı olarak konumunu zayıfladacaktır...Çünkü Rusya’nın Gürcistan üzerinden olan yük taşımacılığı bağımlılığı azalacaktır.”
- K.4: “Azerbaycan ile Türkiye arasında “köprü” rolünde bulunuyor Gürcistan... bu açıdan rahatsız olma ihtimali varki, artık aracılığa gerek kalmayacak.. dolayısıyla farklı eğilimlere gide bilir.”
- K.2: “Türk Birliğinin jeopolitik önemi daha da artacak... iki kıta ticaret zinciri anahtarı Türk Birliğinin elinde olacaktır.”
- K.5: “Rusya, bu koridora kontrol sağlayarak Güney Kafkasya’da bulunan önemli bir geçide hakim olacak... bölgedeki konumunu güçlendirecektir.”
- K.3: “Ermenistan ekonomik açıdan en fazla fayda sağlayacak ülkedir. Ancak Jeopolitik çıkarlar ekonomik faydalardan önde geliyor...”
- K.3: “Azerbaycan Ermenistanla İranın arasını koparmış olacak bu koridorla. Azerbaycan burada jeopolitik bir güç elde edecektir.”

Tema-4/2 Siyasi Sorunlar:

Bulgulara göre İran koridorun açılmasından rahatsızlık duymaktadır. Ancak katılımcılar koridorun açılmasıyla hem ticari, hem ekonomik açıdan büyük avantajlar kazanacağını belirtmektedir. Ermenistan’ın bu süreci yavaşlatıldığını, ancak gerçekleşikten sonra ekonomik açıdan en büyük kazanc sağlayacak devletlerden birinin de Ermenistan olduğu görülmektedir.

- K.4: “İran Türkiye’nin bölgede güçlenmesi, kendisinin ise sürecin dışında kalması durumundan rahatsız olduğundan koridora karşı çıkıyor.”
- K.5: “Azerbaycan, Türkiye ve Rusya’nın İran’a olan bağımlılığı azalacak... alternatif bir yol sağlıyor... Bu faktörler, İran’ın bölgede transit ülke olarak konumunun zayıflamasına yol açabilir.”
- K.3: “Avrupa birliği kontrolün Rusiyada olması nedeniyle yeteri kadar destek olmuyor.”
- K.5: “Ermenistan tarafı, Zengezur koridorunun ekonomik faydalardan daha fazla jeopolitik risk taşıdığını düşünüyor ve bu nedenle Ermenistan hükümeti bu koridorun açılmasını geciktirmek ve önlem almak gerektiğine inanıyor.”

Tema-4/3 Barış Ortamı:

Koridor bölge devletlerinde barışın sağlanması ve işbirliği için büyük bir fırsat niteliğinde değerlendirilmiştir.

- K.4: *“Azerbaycan’la Ermenistan arasında karşılıklı bağımlılığı artırıyor... dolayısıyla Güney Kafkasya’da ortak refah ve barış ortamına fırsat yaratıyor.”*

Tema-5 Kültürel/Sosyal Etkiler: Katılımcıların tamamı tarafından Zengezur Koridoru’nun veya diğer adıyla Turan Koridoru’nun devreye girmesi Türkiye Cumhuriyeti’nin hem Kafkasya Türkleri hem de Orta Asya Türkleri ile kara bağlantısını sağlayacağı ve Anadolu’dan Orta Asya’ya kadar uzanan büyük Türk Coğrafyası bu koridor aracılığı ile daha da yakınlaşacağı belirtilmiştir. Gelişmekte ve yeni projeler ile her zaman dikkatte tutulan Türk Birliğinin en önemli ulaşım güzergâhı Zengezur ve ya Turan Koridoru olacağı ifade edilmiştir.

Kültürel/Sosyal Etkiler (tema-5) 3 alt temadan oluşmaktadır:

Tema-5/1 Sosyal

Bulgularda koridorun açılmasının bölgesel barışa karşı olan psikolojik engellerin zayıflamasına neden olacağı görülmektedir.

- K.2: *“Azerbaycan’ın hem sağ, hem solu türk dünyasıyla çevrelenmiştir.. Asya’dan gelen lojistik rota Azerbaycan topraklarından geçerek Anadolu’ya ulaşacak... kardeş toplumlar arasında ortak seyahatlerin sayısını artıracak... Türk Toplamlarını birleştirecektir”*
- K.4: *“Azerbaycan Türkleri’nin Ermenistan’dan tarihi yurtlarına geri dönüşleri psikolojik bakımdan tüm toplum için daha kolaylaştırıcı hal ala bilir.”*

Tema-5/2 Eğitim:

Ulaşım koridoru aracılığıyla özellikle Türk devletlerinin öğrencilerinin eğitimsel konularda bağların sağlamlaştırılmasına neden olacağı bulgusuna ulaşılmıştır.

- K.2: *“Kırgız veya Kazakistan vatandaşı bu ulaşım koridoru ile hem az maliyet hem de güvenilir rota ile Orta Asya’dan Anadolu’ya ulaşacaktır... Özellikle karşılıklı öğrenci değişimi eğitimsel konularda öğrencilerin kültürel yakınlaşması ve bağlarının daha da sağlamlaştırılmasında Turan veya Zenguzur Koridorunun görevi çok ön plana çıkacaktır.”*

Tema-5/3 Kültürel:

Zengezur Koridoru'nun açılması toplumların birbirlerine kaynaşmasına neden olacaktır.

- K.2: *“TİKA, TÜRKSOY, Maarif Vakfı, Yunus Emre Enstitüleri... bunlar Türk Birliğinin kültürel varlığını daha üst düzeye taşımış ve sonuc olarak Turan Koridoru kardeş Türk toplumlarının hem de ulaşım koridoru olacaktır.”*
- K.3: *“Ermenistanla sınırların açılması Türkiyede yaşayan ermeniler açısından bir rahatlama ola bilir.”*

3.5. İKİNCİL VERİ KAYNAKLARI VE DOKÜMAN ANALİZİ

Bu çalışmada Google Scholar ortamında Zengezur Koridoru ile ilgili literatür taraması gerçekleştirilmiştir. Çalışmada lojistik, Zengezur Koridoru, Orta İpek Yolu, bölgede genel durumlara yönelik kapsamlı çalışma yapılmış, kitaplar, dergiler ve internet aracılığıyla ikincil kaynaklar kullanılarak konuyla ilgili güncel veriler toplanılmıştır. Literatür taraması sonucunda 30 makale, 10 adet haber metni ve 1 adet resmi web kaynaklarında yer alan blog elde edilmiştir. Ayrıca makaleler tek tek incelendiğinde konumuzla ilgili olarak 19 çalışma değerlendirilmiştir. Kullandığımız kaynaklara ulaşım tarihi Ocak-Mayıs 2023 tarih aralığını kapsıyor.

Literatür taraması doğrultusunda Zengezur koridoru hakkında veri toplanabilecek kaynaklara gidilerek ikincil veri toplanmıştır. Veri toplama tekniği olarak veri doküman analizi ele alınmış, web kaynaklarından toplanan ikincil veriler doküman analiziyle incelenmiştir. Doküman analizi, araştırma sorularını cevaplamak için gazeteler, raporlar, mektuplar veya diğer yazılı materyaller gibi dokümanların sistematik olarak incelenmesidir (Bailey, 1982).

Belge incelemesi, belgenin detaylı olarak taranması ve bu bilgilerin yeni bir bütünlüğünün oluşturulması olarak tanımlanır. Bu araştırma yöntemi, hemen hemen tüm çalışmalarda sıklıkla kullanılmaktadır (Baltacı,2019).

3.6. DOKÜMAN ANALİZİNDEN ELDE EDİLEN BULGULAR

Araştırma kapsamında gerçekleştirilmiş olan doküman analiziyle Zengezur Koridoru'nun açılmasının Azerbaycan ve bölge devletlerine olası etkilerine ilişkin

detaylı veriler elde edilmiştir. Toplanan veriler yapılan analiz sonuçlarına göre 5 temel kategori saptanmıştır ve bunlar: dış ticaret, ekonomi, lojistik, jeostratejik, politika'dır

Dış ticaret: Bayramoğlu'na göre (2022), Zengezur Koridoru'nun açılması, Süveyş Kanalı'nın ücretleri konusundaki fazlalık ve tekel durumuna alternatif bir ulaşım rotası sağlayacaktır. Bu da taşıma maliyetlerini düşürecek, Avrupa ve Asya arasındaki ulaşımı hızlandıracaktır. Ayrıca, Süveyş Kanalı'ndaki geçiş süreçleri ve güvenlik sorunlarına karşı da alternatif bir seçenek sunulmuş olacak. Bu da ticari faaliyetler için daha güvenli bir ortam oluşturabilir. 2021 yılında Aslanlı tarafından yazılan çalışmaya göre koridorun hayata geçirilmesiyle birlikte yük ve yolcu taşımacılığının artması beklenmektedir. Bu koridor sayesinde bölge ülkeleri arasındaki ticaret hacmi artacak ve turizm sektörü de canlanacaktır (Aslanlı, 2021).

Bu projenin gerçekleşmesi durumunda güzergâh üzerinde kargo taşıma kapasitesi 13 yıl içerisinde 10 milyon tona ulaşabilir. Aynı zamanda, Azerbaycan'ın ihracatının 1.2 milyar manata (705 milyon dolara), ulaşma potansiyeli bulunmaktadır. Genel olarak, Karabağ bölgesinin bağımsızlığı, orta vadede Azerbaycan ekonomisinin gelişmesine yeni bir ivme kazandırarak tarım sektörünü %10.4'e, turizm sektörünü %5.5'e, madencilik endüstrisini %5.3'e, ulaşım hizmetlerini %4.9'a, işleme sanayisini %4.3'e ve diğer hizmetlerin %1.4 oranında artış göstermesine imkân sağlama potansiyeli bulunmaktadır. Bu nedenle, birincil olmayan sektörlerden elde edilen gelir GSYİH'sine %5.1 civarında gelir elde edebilme imkânına sahip olabilir (Trend.Az, 2021).

Azerbaycan Hükümeti'ne bağlı Ekonomik Reformlar ve İletişim Merkezi araştırmalarına göre, ulaşımın canlanmasıyla ihracat oranının 710 milyon ABD dolarına çıkacağı tahmin edilmektedir. Koridorun açılması ayrıca hükmete, Bakü-Nahçıvan uçuşlarını sübvansetmek için her yıl harcadığı 10 milyon dolardan da tasarruf etmesine imkân sağlayacaktır. Zengezur Koridoru sayesinde Azerbaycan'ın İran üzerinden Nahçıvan'a gaz geçişi için transfer ücreti yerine ödediği %15 gibi maliyetler aşamalı olarak ortadan kalkacak (Turgunov, 2021).

Bölge ülkeleri, Zengezur Koridoru sayesinde Avrupa ve Asya ülkeleri arasındaki ulaşımdan ekonomik, ticari ve turizm açısından faydalanacaktır (Hamzatlı, 2022). Rusya, Azerbaycan, Türkiye, Ermenistan ve İran arasındaki demir yolu hattının genişletilmesi, Kafkasya bölgesindeki ticaret hacmini artırarak birçok ticaret yolunun

açılmasını hızlandıracaktır (Turgunov, 2022). Bu gelişmeler, Zengezur Koridoru sayesinde Rusya, Azerbaycan, Türkiye ve Ermenistan arasındaki demir yolu ağının genişleyeceğini ve bölgesel ticaretin olumlu bir şekilde etkileneceğini göstermektedir. Aynı zamanda, koridor bölgesinde Avrupa Birliği, Amerika Birleşik Devletleri, Rusya ve Çin'in enerji tedarik hatlarına da katkı sağlayarak transit kapasiteyi artıracaktır (Khan, 2021). Türkiye ile gerçekleştirilen ticaret hacmi Ermenistan'ın toplam ticaretinde önemli bir artışa neden olabilir, bu oran %3'ten %13'e yükselme potansiyeline sahiptir (Turgunov, 2022). Ayrıca, Türkiye'nin hem Çin hem de Çin'in Avrupa'daki ticaret ortakları için güvenilir bir geçiş noktası olma potansiyeli daha da güçlenecektir (Aslanlı ve Şerifli, 2021). Bu şekilde, Zengezur Koridoru bölge ülkelerine geniş bir yelpazede faydalar sunacak ve bölgesel ekonomik entegrasyonu teşvik edecektir.

Ekonomi: Khan'a göre (2021), Zengezur Koridoru'nun açılmasıyla birlikte, Hazar Denizi'nden Avrupa'ya uzanan Petrol ve Gaz Boru Hattı Sistemi ile birlikte "Doğu-Batı Koridoru", "Kuzey-Güney" Uluslararası Ulaşım Koridoru ve Hazar Ulaştırma Ağı daha da güçlenecektir. Bu açılış, bölgesel ekonomik işbirliğini artıracaktır. Ayrıca, Avrupa'da ortaya çıkan enerji krizinin çözümü için gelecekte önemli bir fırsat sunacaktır. Azerbaycan'ın petrol ve doğalgaz nakil hatlarında Gürcistan'a olan bağımlılığı da azalacaktır (Hamzatlı, 2022).

Koridorunun açılmasıyla, bölge ülkeleri ile Azerbaycan-Türkiye arasında güçlü bir ekonomik bağlantı oluşması ve Avrupa-Asya arasındaki ulaşımın kolaylaşması beklenmektedir. Bu sayede ticaret, turizm ve diğer ekonomik faaliyetlerde artış yaşanması öngörülmektedir. Koridorun açılmasının aynı zamanda bölge ülkelerinin uluslararası ticaretinde daha cazip hale gelmelerine katkı sağlayacağı ve bölge ekonomilerinin büyümesine yardımcı olacağı 2022 yılında Hamzatlı tarafından yazılan çalışmada ifade edilmektedir.

Yapılan çalışmalar ülkelerin lojistik altyapısını daha da güçlü hale getirecektir. Doğu bölgeleri, yeni iş fırsatlarına ve yatırımlara açık olacaktır. Bunun yanı sıra, yabancı yatırımcıların Türkiye ve Azerbaycan'a gelmesi, teknoloji ve bilgi transferi sağlayarak, yerel firmaların gelişimine katkıda bulunabilir. Azerbaycan'ın lojistik alanında önde gelen ülkeler arasında yer alması, ülkenin ekonomik ve siyasi güç kazanmasına da yardımcı olabilir. Bu, yatırım ve iş fırsatlarına bağlı olarak gerçekleşecek bir gelişmedir. Yatırımcıların, bu koridorda bulunan ülkelerdeki fırsatları tanıması ve değerlendirmesi gerekmektedir (Bayramoğlu, 2022). Güney Kafkasya'da

karşılıklı bağımlılığın yaranması, barış ortamının artması ve ortak refah alanları oluşturulması ise bölge ülkeleri arasındaki işbirliğinin artması için önemli bir fırsat olabilir (Aslanlı, 2021).

Ermenistan, Zengezur Koridoru sayesinde istediği göreceli ekonomik refaha ve Batı ile daha iyi ilişkilere kavuşma fırsatı bulabilir. Aynı zamanda, işsizlik ve kitlesel yoksulluğun azalmasıyla birlikte insan göçünü engelleyebilir (Keskin, 2021). Koridorun Ermenistan'ın ekonomik izolasyonundan kurtulmasını sağlamasıyla birlikte Doğu-Batı Koridoru'na erişim imkânı bulabilir ve bu Ermenistan'ın Kuşak-Yol Projesi'nde önemli bir bağlantı kanalı olma potansiyelini artırır. Ermenistan, Rusya ve İran, Avrasya Ekonomik Birliği pazarlarına yeniden erişim sağlayarak ekonomik ilişkilerini güçlendirebilir. Ayrıca, Zengezur Koridoru sayesinde Rusya, Azerbaycan üzerinden Ermenistan ile doğrudan bağlantı kurabilecek, bu da Rusya'nın Erivan ile daha sürdürülebilir ekonomik ilişkiler kurmasını sağlayacaktır (İsayeva, 2022).

Doğu bölgeleri, Zengezur Koridoru sayesinde daha fazla yatırım alarak yeni iş imkânlarına ev sahipliği yapabilir ve şehirlerin gelişimi hızlanabilir. Bölgedeki doğrudan istihdam ve yeni firmaların gelmesiyle ekonomik büyüme sağlanabilir (Bayramoğlu, 2022). Aynı şekilde, Zengezur ve Karabağ bölgesinde yeni istihdam yerleri oluşturulabilir (Hamzatlı, 2022). Türkiye'nin bu projeyi hayata geçirme sürecinde kredi ve nakit kaynak bulma olasılığı artar ve kolaylaşır. Çünkü bu ulaşım yatırımları, Türkiye üzerinden ürünlerin daha hızlı ve güvenli bir şekilde Avrupa'ya ulaşmasına yardımcı olacaktır (Bayramoğlu, 2022).

Ancak Türkiye'nin ekonomik belirsizliği, projenin yatırımlarını askıya alabilme riskini taşır. Ayrıca, Türkiye'nin PPP (Kamu Özel İşbirliği) modelini kullanarak projeyi gerçekleştirmesi durumunda risk analizini doğru yapamaması olumsuz sonuçlara yol açabilir. Türkiye'nin ekonomik zorluklarının etkisiyle, birçok proje daha az ölçekte gerçekleştirilebilmektedir (Bayramoğlu, 2022). Koridor çalışmalarında net bir plan yoktur. Projenin gerçekleştirilebilmesi için nitelikli işgücü, uzman sayı ve sermaye yetersiz kalmakta, Ermenistan'dan geçecek olan 43 kilometrelik yolun yapımı için yeterli miktarda sermaye bulunmamaktadır (Hamzatlı, 2022). Zengezur Koridoru, bölge ülkeleri için birçok fırsat sunarken aynı zamanda bazı riskleri de beraberinde getirebilir. Bu nedenle, projenin başarılı bir şekilde hayata geçirilmesi için bölge ülkelerinin işbirliği ve doğru stratejik adımlar atması önemlidir.

Lojistik: Zengezur Koridoru'nun açılmasıyla birlikte, demir yolu ve otoyol taşımacılığı birlikte çalışarak bölgenin ulaşımını iyileştireceği düşünülmektedir. Avrupa ve Asya arasındaki seyahat süresi önemli ölçüde azalarak sadece 12 güne inecektir. Bu durum, Güney Kafkasya ve diğer bölge ülkeleri arasında iş birliği ve ekonomik bağlantıların artmasını sağlayacaktır. Aynı zamanda, yük ve insan taşımacılığı alanında yeni şirketlere olanaklar sunarak ulaştırma sektöründe büyümeyi teşvik edecektir. Bu durum, ülkelerin küresel ekonomilere entegrasyonunu sağlayarak uluslararası ulaşım altyapısının oluşturulmasında uluslararası şirketlerle iş birliği imkânlarını da artıracaktır. Koridorun açılmasıyla birlikte, Bakü-Dilucu Sınır Kapısı arasında İran üzerinden geçen mevcut rota, %25 oranında daha kısaltılacak ve daha verimli hale gelecektir (Hamzatlı, 2022).

Türkiye ile Azerbaycan arasındaki karayolu mesafesi 400 kilometreye kadar azalacaktır (Turgunov, 2022). Azerbaycan ve Türkiye konumuyla ilgili olarak hava yolu, deniz, otoyol ve demir yolu taşımacılıklarının her dalını kullanabilecektir (A.g.e.). Ayrıca Nahçıvan'la Azerbaycan arasında karayolu ve demir yolu bağlantısı sağlanması, bölgedeki ulaşım ağının daha da geliştirilmesine olanak sağlayacaktır (Aslanlı, 2021).

Türkiye'nin Asya'ya erişim rotalarında zorunlu bağımlılığın kaybolmasıyla birlikte, farklı ülkelere olan bağımlılığı da ortadan kalkacaktır (Bayramoğlu, 2022). Bu durum Türkiye'nin ticaret ve ulaşım alanında daha fazla bağımsızlık ve esneklik sağlayacaktır. Güney Kafkasya'da Zengezur Koridoru Rusya'nın ana taşımacılık rotası olabilecektir. Rus trenleri, Ermenistan, Türkiye ve İran'ı birbirine bağlayan bu koridor üzerinden Ortadoğu ve diğer Güney Asya ülkelerine ulaşabilecektir (Khan, 2021). Bu da Rusya'nın ulaşım ağını genişletmesi ve bölgedeki konumunu güçlendirmesi anlamına gelir.

Zengezur Koridoru'nun tamamlanmasıyla yük ve yolcu taşımacılığı artacak, Avrupa ve Asya arasındaki ulaşım süresi kısalacak ve taşıma maliyetleri düşecektir. (Hamzatlı, 2022). Ayrıca, bu koridor uluslararası Kuzey-Güney ulaşım koridoruna katkı sağlayacak ve bölgedeki lojistik altyapıyı güçlendirecektir (Hamzatlı, 2022). Türkiye'nin doğu bölgelerinde lojistik trafiğinin artmasıyla yeni istihdam alanları açılabilir (Hamzatlı, 2022). Ayrıca, Türkiye ve Azerbaycan arasındaki taşımacılık artacak, ulaşım süresi kısalacak ve taşıma maliyetleri düşecektir (Hamzatlı, 2022). Türkiye'nin Türk dünyası, Çin ve Orta Doğu ile ulaşımı kolaylaşacak ve Marmaray-

İstanbul'un Londra ve Pekin arasındaki yeni bir bağlantı noktası haline gelmesi beklenmektedir (Hamzatlı, 2022).

Zengezur koridoru, "Orta İpek Yolu"nun bir parçası olacak ve Türkiye'nin bu projede büyük öneme sahip olması, güzergâhın geçtiği ilçelerde yeni istihdam ve büyüme sağlamasıyla toplumsal refahın artmasına olanak sağlayabilir. Bu da zaman zaman yaşanan terör olaylarının azalmasına katkıda bulunabilir (Hamzatlı, 2022). Zengezur koridorunun açılmasıyla Bakü-Tiflis-Poti deniz limanından taşınan yükler, Türkiye'nin Akdeniz'deki İskenderun ve Mersin limanlarının önemini daha da artıracaktır. Bu durum Türkiye'nin Akdeniz bölgesindeki taşımacılık sektörünün büyümesine ve ekonomik önemini daha da güçlendirmesine katkı sağlayacaktır (Hamzatlı, 2022).

Rusya ve İran arasında demir yolu hattının açılması yeni fırsatlar yaratabilir (Turgunov, 2022). Aynı şekilde, Ermenistan ve İran arasında demir yolu bağlantısının yeniden kurulması, Ermenistan'ın Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'na (INSTC) katılmasını sağlayabilir (İsayeva, 2022). Ancak, Türkiye, Azerbaycan ve Ermenistan'ın demir yolu ve otoyol ağlarının Avrupa Birliği standartlarının altında olduğu ve yüksek hızlı trenler için yeterli altyapıya sahip olmadığı belirtilmektedir (Hamzatlı, 2022). Bu durum, devletlerin bazı altyapı iyileştirmeleri yapması gerektiği anlamına gelir.

Alternatif rotalara İspanya ve Fas'ın bir köprü ile birbirine bağlanmasıyla Afrika ticaretinin bu yeni rota üzerinden daha hızlı bir şekilde Avrupa'ya ulaşması (Bayramoğlu, 2022), ayrıca Modern İpek Yolu'na ek olarak Trans-Sibiry ve Hindistan-İran hattının kullanılması gibi senaryolarda Zengezur Koridoru'nun dışarıda kalması ve avantajının zayıflaması gibi ihtimaller ileri sürülmüştür (Hamzatlı, 2022). Hazar Denizi'ndeki geçişlerdeki beklentiler ve Ro-Ro gemisi eksikliği gibi sorunlar, Hazar Denizi'nden sadece iki limana sefer düzenlenmesi ve gemideki araçların uzun süreler boyunca inişini beklemesiyle sonuçlanmaktadır. Bu durumun, konteyner ve dökme yük gemilerinin ayrı limanları kullanmasından kaynaklandığını 2022 yılında Bayramoğlu tarafından yazılan çalışmada ifade edilmektedir.

Politika: Avrupa özellikle ABD'nin Çin politikası, Orta Doğu'daki savaşlar ve siyasi problemler, Azerbaycan, Türkiye ve Ermenistan arasındaki siyasi sorunlar, Azerbaycan'ın Avrupa ülkeleriyle ilişkilerini yeterince ilerletmemesi ve Ermenistan'ın

bu koridorun açılmasını yavaşlatması politik ve askeri sorunlar içerisinde yer almaktadır. Bölgede güvenlik sorunlarının sürmesi, Karabağ bölgesinde Azerbaycan ve Ermenistan sınırlarının kesinleştirilmemesi de koridorun açılmasına olumsuz etki yapan nedenlerden birisidir (Hamzatlı, 2022). ABD'nin Çin'e ve Çin ürünlerine yönelik büyük bir engelleme politikası, İsveç ve Finlandiya'nın NATO'ya katılma taleplerine Türkiye'nin olumsuz yaklaşması ve diğer Avrupa devletleriyle farklı görüşlere sahip olması, siyasi bir anlaşmazlık durumuna yol açabilir (Bayramoğlu, 2022).

Azerbaycan'ın Nahçıvan'a ulaşmak için İran'a olan ihtiyacının azalması, İran'ın transit geçişlerden elde ettiği gelirin azalması ve stratejik öneminin azalacağı düşüncesiyle İran koridora karşı çıkmaktadır (İsayeva, 2022). Ayrıca, Avrupa devletlerinin Çin'e yönelik bir ambargo uygulaması veya siyasi problemlerden dolayı Çin ile olan ticaretin zayıflaması ihtimali, Türk Cumhuriyetleri arasındaki ilişkilerin beklenen düzeyde olmaması ve bazı durumlarda kopma noktasına gelmesi, Azerbaycan ve Ermenistan arasında anlaşma sağlanamaması ve bunun sonucunda oluşabilecek siyasi gerilimler, tehditler olarak değerlendirilmektedir (Bayramoğlu, 2022).

Aynı zamanda bölgedeki siyasi istikrarsızlık, güvensiz bir coğrafya olan Orta Doğu Bölgesi, Azerbaycan Silahlı Kuvvetleri ile Karabağ'da konuşlu Ermeni birlikleri arasında yakın zamanda ortaya çıkan çatışmalar (İsayeva, 2022), ABD ve Avrupa'da faaliyetde olan Ermeni lobilerinin koridorun açılmaması için çalışmaları (Hamzatlı, 2022) da önemli diğer sorunlardandır.

Türkiye'nin hala terör sorunlarıyla karşı karşıya olması, Türkiye algısı için olumsuz sonuçlara yol açabilir ve turizm fırsatlarını zedeleyebilecek çatışmaların ortaya çıkmasına neden olabilir (Hamzatlı, 2022). Bu nedenle, Türkiye'nin terörle mücadele çabalarını sürdürerek güvenliği sağlaması önemlidir. Ermenistan ile ilişkilerde oluşacak gerilmeler, Zengezur Koridoru projesinin başarısını etkileyebilir. İyi ilişkilerin sürdürülmesi ve siyasi anlaşmazlıkların çözümü için taraflar arasında sağlam bir diyalogun sürdürülmesi önemlidir (Hamzatlı, 2022).

Ermenistan, Zengezur Koridoru sayesinde İran ile ilişkilerini dengeleme fırsatına sahip olabilir (Keskin, 2021). Ayrıca, Zengezur Koridoru'nun tamamlanmasıyla Azerbaycan ve Türkiye, lojistik anlamda dünyanın önde gelen ülkeleri arasında yer alacak ve bu da ekonomik ve siyasi güçlerini artırarak önemli bir rol oynayacaktır (Bayramoğlu, 2022). Bu projenin gerçekleşmesi, bölge ülkelerine birçok fırsat sunarken

aynı zamanda bazı zorlukları da beraberinde getirecektir. Bölge ülkelerinin işbirliği, siyasi istikrar ve ekonomik kalkınma için ortak bir vizyonun oluşturulması önemlidir. Tüm tarafların çıkarlarını dikkate alarak projenin sürdürülebilirliği ve başarısı sağlanabilir.

Jeostratejik: Bayramoğlu'na göre (2022) Azerbaycan ve Türkiye'nin bu koridor üzerinde yer alması, Avrupa-Asya taşımacılığı açısından stratejik bir öneme sahip olacaktır. Alternatif rotalara göre daha güvenli olması, güneyden ve kuzeyden Avrupa'ya giden rotalara kıyasla daha elverişli ve hızlı olması da bu koridorun güçlü yönlerindendir. Türk Birliği'nin stratejik ortaklık seviyesine ulaşmasıyla birlikte geçişlerin kolaylıkla ve hızlı bir şekilde gerçekleşmesi sağlanacaktır. Türkiye stratejik konumu sayesinde, Asya, Avrupa ve Afrika ticaretinin merkezi haline gelme potansiyeline sahiptir.

Zengezur Koridoru'nun tamamlanması, Rusya'nın Güney Kafkasya'daki ana koridorlardan birini kontrol etmesini sağlayacak ve böylece bölgedeki konumunu güçlendirecektir. Ayrıca, Zengezur Koridoru, İran-Ermenistan-Rusya güzergâhının açılma potansiyelini de beraberinde getirerek Rusya için önemli bir fırsat sunmaktadır (İsayeva, 2022). Türkiye'nin Zengezur Koridoru aracılığıyla Çin, Orta Doğu ve Avrupa ülkeleri açısından stratejik konumunu güçlendirmesi önemli bir avantajdır (Aslanlı ve Şerifli, 2021). Ayrıca, projenin tamamlanmasıyla yıllardır büyük şehirlere olan göç azalabilir ve İstanbul, göç veren şehir konumuna gelebilir (Bayramoğlu, 2022).

Ermenistan'ın Zengezur Koridoru'nun jeopolitik risklerinin ekonomik faydalardan daha büyük olduğunu düşünmesi ve koridorun geçtiği bölgedeki egemenliğini kaybetme endişesi taşıması, Ermeni hükümetinin koridorun açılmasını geciktirmesine neden olmaktadır (İsayeva, 2022). Bu durum, projenin ilerleyişinde bazı zorluklara yol açabilir. Ancak, tüm taraflar arasında sağlam bir diyalogun sürdürülmesi ve ortak çıkarların gözetilmesi, bu anlaşmazlıkların çözülmesine katkı sağlayabilir.

3.7. SWOT ANALIZI

1970'li yıllarda, iş yönetimi (business management) amacıyla kullanılmaya başlanan SWOT analizi, daha sonraki yıllarda, farklı uygulama alanları için de bir analiz ve planlama aracı olarak kullanılmaya başlanmaktadır (Doğdubay ve Karan, 2015,s. 28). Bu analiz, bir projenin veya girişimin geleceği için önemli olan fırsatları tespit etmeyi, girişime karşı tehdit olabilecek faaliyetleri fark etmeyi ve buna karşı önlem

almayı, girişimin güçlü yönlerini ortaya çıkararak bunları hangi durumlarda kullanabileceğini belirlemeyi ve girişimin zayıf yönlerini bulup buna karşı önlem almayı içerir (Aghayev, 2008).

SWOT Analizi yapılmasının başlıca iki yararı bulunmaktadır. İlk olarak, SWOT Analizi yapılarak mevcut durum tespit edilir. Bu çerçevede güçlü ve zayıf yönler ile karşı karşıya bulunan fırsatlar ve tehdit unsurları ortaya konulmaya çalışılır. Bu anlamda SWOT bir “Mevcut Durum Analizi”dir. SWOT aynı zamanda gelecekteki durumun ne olacağını tespit ve tahmin etmeye yarayan bir analiz tekniğidir. Bu ikinci anlamda SWOT bir “Gelecek Durum Analizi”dir. Bu açıklamalar çerçevesinde SWOT Analizini yakını ve uzağı görmemizi sağlayan bir gözlük olarak algılayabiliriz (Özköse vb., 2013, s. 45).

SWOT analiz tekniği, işletmelerin, sektörlerin ve bölgelerin, araştırılmak istenen konu açısından kendi içsel özelliklerinden kaynaklanan güçlü ve zayıf yönlerinin belirlenerek, bu alandaki fırsat ve tehditleri ortaya çıkaran dışsal etkenlerin neler olduğunu ortaya koymaya çalışan bir mevcut durum analizidir. Kişilerin, firmaların endüstrilerin veya ülkelerin kendilerini en iyi noktalara taşıyabilecek stratejileri oluşturup uygulayabilmeleri güçlü ve zayıf yönleri ile tehdit ve fırsatların sistematik bir analizini gerektirmektedir (Kuşat, 2014, s.311). Bu analiz yöntemi ile inceleme alanının içsel potansiyelini oluşturan güçlü ve zayıf yönleri ile çevresel faktörlerin etkisiyle oluşan fırsat alanlarının ve karşılaşılabilecek tehditlerin belirlenmesi ve böylece rekabet üstünlüğünün sürdürülebilirliğinin sağlanması hedeflenmektedir (Tabak, 2003, s.222).

Bu analiz sayesinde araştırılan konunun güçlü tarafları fırsata çevrilebilir, zayıf yönleri bilinerek yapılmaması gereken stratejiler belirlenir veya araştırılan konunun açık taraflarını anlayabilir; bu sayede oluşabilecek tehditlere karşı hazırlıklı olunabilir ve yeni fırsatlara ulaşılabilir (Keleş, 2020).

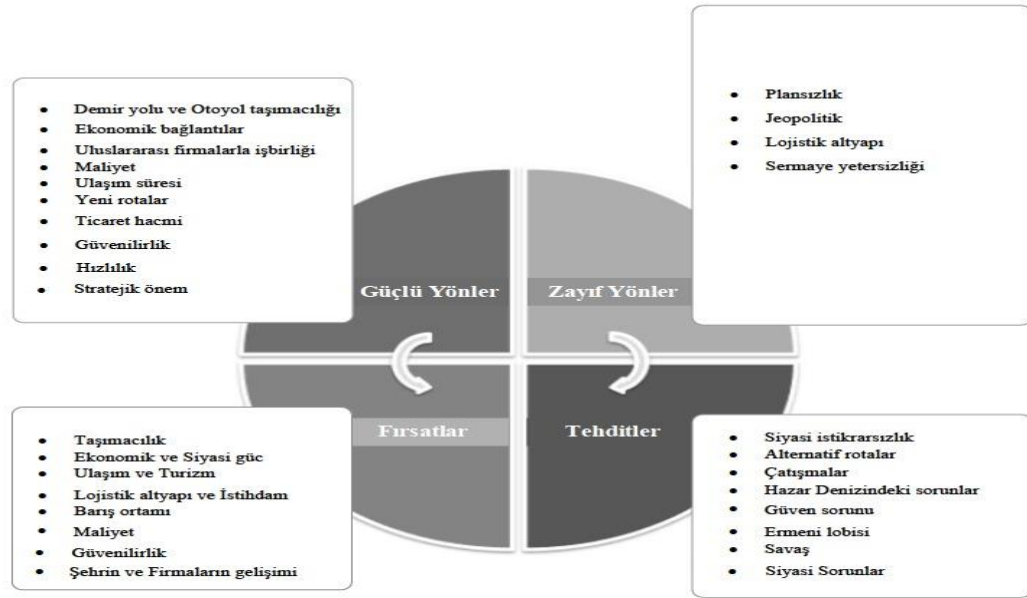
Birçok işletme ve kurum, kendi stratejilerini oluşturmak ve potansiyellerini ortaya çıkarmak için SWOT analizi tekniğinden faydalanmaktadır. Başlıklara göre açıklarsak, "S" harfi güçlü yanları, "W" harfi zayıf yanları, "O" harfi fırsatları ve "T" harfi tehditleri temsil etmektedir. Bu aşamaların her biri bir zincirin parçasını oluşturur ve bir girişim düşünülürken, bu sıralama ile bir harita çıkarmak mümkün olur (Kanbur ve Karakavuz, 2017, s. 78). SWOT güçlü-zayıf yönleri, fırsatlar ve tehditleri

belirlemeye yönelik bir analizdir ve çalışmada olası etkiler incelendiğinden dolayı elde edilen veriler sonucunda analiz yöntemi olarak SWOT analizlerinin yapılmasının uygun olduğu görülmüştür. SWOT bir analiz ve planlama aracıdır ve koridorun olası lojistik etkilerinin analiz edilmesi ve gelecek etkilerinin planlanmasına yardımcı olacaktır. Bu analizde Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan ve komşu ülkelere ticari, ekonomik, lojistik anlamlarda birçok olumlu ve olumsuz etkilerinin olduğu belirlenmiştir. Sonuç olarak Zengezur Koridoru'nun açılmasının Azerbaycan ve komşu ülkelerin ekonomisine ve uluslararası lojistik taşımacılığına olumlu yönde etkide bulunacağı görülmüştür.

Bu analiz “Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan Ve Bölge Ülkeleri'ne Olası Etkileri” konusunda kısa bir özet oluşturabilir.

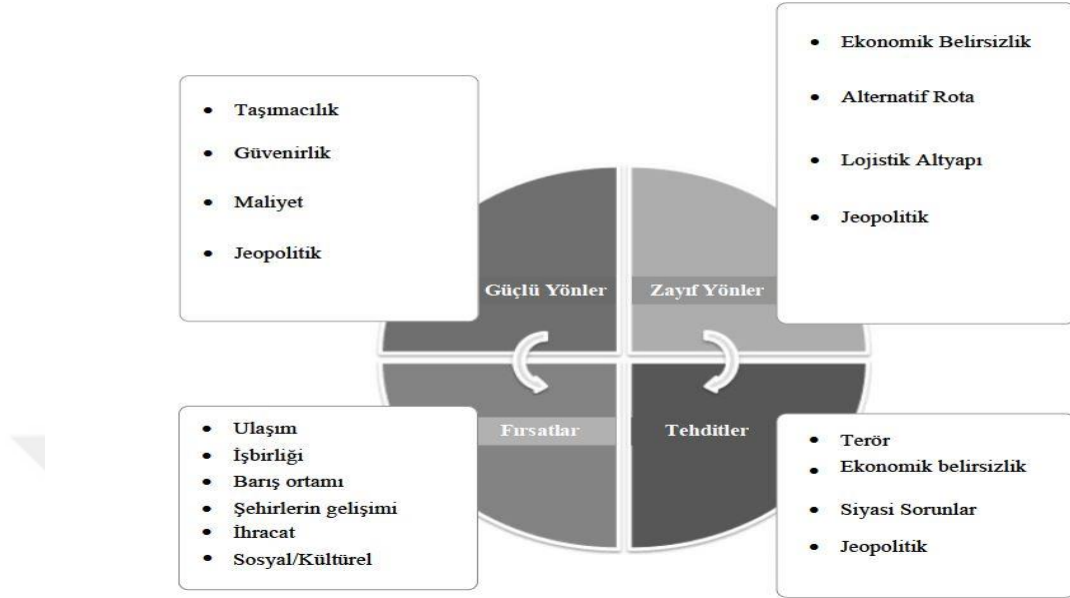
Görsel 3.1: Swot Analizi ile Değerlendirilme Grafiği (Azerbaycan)

Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan'ın Dış Ticaret ve Lojistik Faaliyetlerine Olası Etkilerinin Swot Analizi ile Değerlendirilmesi



Görsel 3.2: Swot Analizi ile Değerlendirilme Grafiği (Bölge Ülkeleri)

Zengezur Koridoru'nun Bölge Ülkelerinin Dış Ticaret ve Lojistik Faaliyetlerine Olası Etkilerinin Swot Analizi ile Değerlendirilmesi



3.7.1. Güçlü Yönler

Doküman analizi ile uzman görüşmelerinden elde edilen bulgular sentezlendiğinde Zengezur Koridoru'nun stratejik, ekonomik ve jeopolitik açıdan dış ticareti olumlu etkileyebilecek ve fırsata çevrilebilecek nitelikte güçlü yönlerinin olduğu tespit edilmiştir. Bu güçlü yönler tablo 3.1 ve 3.2'de özetlenmekte ve ardından detaylıca açıklanmaktadır. Açıklamalarda doküman analizi bulguları ile görüşme bulguları harmanlanarak verilmektedir.

Tablo 3.1: Güçlü Yönler (Azerbaycan)

Güçlü Yönler	
Demir yolu ve Otoyol taşımacılığı	Ulaşım süresi
Ekonomik bağlantılar	Yeni rotalar
Uluslararası firmalarla işbirliği	Ticaret hacmi
Maliyet	Güvenirlilik
Stratejik önem	Hızlılık

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

2022 yılında yapılan çalışmaya göre Zengezur Koridoru'nun açılmasıyla birlikte, demir yolu ve otoyol taşımacılığı birlikte çalışarak bölgenin ulaşımını iyileştireceği düşünülmektedir. Avrupa ve Asya arasındaki seyahat süresi önemli ölçüde azalarak sadece 12 güne inecektir. Karayolu ve Hava yolu mesafelerinin azalmasıyla

aynı zamanda maliyetler de düşecektir. Ayrıca güvenlik açısından alternatif rotalara göre daha güvenli olması, güneyden ve kuzeyden Avrupa'ya giden rotalara kıyasla daha elverişli ve hızlı olması da bu koridorun güçlü yönlerindendir. Türk Birliği'nin stratejik ortaklık seviyesine ulaşmasıyla birlikte geçişlerin kolaylıkla ve hızlı bir şekilde gerçekleşmesi sağlanacaktır (Bayramoğlu, 2022). Bu konuda güçlü yönlerle ilişkin uzman beyanları ise şu şekildedir:

K.1: “Koridorun faaliyete geçmesiyle birlikte, TRACECA Projesi'nin Azerbaycan bölümünde transit taşımacılıklar da dâhil olmak üzere yük taşıma hacmi keskin bir şekilde artacaktır.”

K.3: “Doğru çalışılırsa ticaret hacminin artması bekleniyor. Btk açıldı jeopolitik etkiyi verdi, yalnız beklenen ekonomik etkiyi vermedi... bu nedenle Zengezur koridoru önemli hal almaya başlamıştır.”

K.2: “Azerbaycan kendi ürününü çok kolaylıkla dünya pazarına çıkaracak, transit geçişlerinden gelen gelir sonucu Azerbaycan'ın hem ticareti, hem ekonomik refahı artacaktır.”

K.1: “Zengezur'dan geçerek, Asya'yı Avrupa'ya bağlayacak olan yeni koridorun ekonomik önemi uluslararası uzmanlar tarafından yüksek değerlendirilmektedir. Tahminlere göre, yaklaşık 10 yıl içinde Avrupa ile Asya arasındaki ticaret hacmi 200 milyar dolar olacaktır. Bu durum, taşımacılık hacminin artacağını göstermektedir. Yerli uzmanlar, bu temele dayanarak gelecekte Orta Koridor üzerinden taşınan yüklerin %10'unun Zengezur Koridoru'na yönlendirilmesi durumunda Azerbaycan'ın yılda 3 milyar dolardan fazla transit gelir elde etme potansiyeli olduğunu hesaplamaktadırlar. Ayrıca, gelecekte koridorun genişletileceği ve Orta Asya cumhuriyetleri, Çin ve diğer Asya ülkelerinin Avrupa ile ulaşım bağlantılarının Zengezur Koridoru üzerinden kurulması durumunda ülkemizin yıllık kazancının 5 milyar dolara kadar artabileceği öngörülmektedir.”

Aynı zamanda Türk devletleriyle Azerbaycan arasında ticaret hacminin artacağı beklenmektedir. K.1'e göre 2022 yılında, Azerbaycan'ın toplam ticaret hacmi 52 milyar 686,5 milyon ABD doları olarak gerçekleşmiştir ve bu ticaretin 13,6% veya 7 milyar 170,2 milyon doları Türk dilli devletlerle yapılan işlemlere denk gelmiştir. Bu tutarın 11,2% Türkiye ile gerçekleştirilen ithalat-ihracat işlemlerini kapsamaktadır. Dolayısıyla swot analizinde güçlü yön olarak değerlendirilmiştir.

Aynı zamanda, yük ve insan taşımacılığı alanında yeni şirketlere olanaklar sunarak ulaştırma sektöründe büyümeyi teşvik edeceği Hamzatlı (2022) tarafından yazılan çalışmada belirtilmiştir. Ona göre bu durum, ülkelerin küresel ekonomilere

entegrasyonunu sağlayarak uluslararası ulaşım altyapısının oluşturulmasında uluslararası şirketlerle iş birliği imkânlarını da artıracaktır.

Bayramoğlu'na göre (2022) Azerbaycan'nın bu koridor üzerinde yer alması, Avrupa-Asya taşımacılığı açısından stratejik bir öneme sahip olacaktır. Bu koridorun dünya ticaret rotalarının üzerinde olması, Asya'dan Avrupa'ya yönelen ticaretin orta koridora kaymasıyla ticaret hacminin artmasını sağlayacak. Konuya ilişkin katılımcı ifadeleri ise şu şekildedir:

K.2: *“Asya’dan gelen ürünü Avrupa’ya taşıyan veya tam aksi yönde var olan güzergâh üzerinden önemli lojistik merkezi olacak ve Azerbaycan dünyada çok önemli transit ülkesi durumuna gelecektir. Bu transit geçişi sonucu Kafkasya’da Azerbaycan’ın jeopolitik önemi bire beş artarak dünya ticaretinin merkezi konumuna yükselecektir.”*

K.3: *“Azerbaycan bu koridorla Ermenistan’la İranın arasını koparmış olucak. Azerbaycan burada jeopolitik bir güc elde edecektir.”*

Tablo 3.2: Güçlü Yönler (Bölge Ülkeleri)

Güçlü Yönler	
Taşımacılık	Maliyet
Güvenirlilik	Jeopolitik

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Bölge ülkelerinin, Zengezur Koridoru sayesinde Avrupa ve Asya ülkeleri arasındaki ulaşımdan ekonomik, ticari ve turizm açısından faydalanacağı Hamzatlı (2022) tarafından yazılan çalışmada ifade edilmiştir. Rusya, Azerbaycan, Türkiye, Ermenistan ve İran arasındaki demir yolu hattının genişletilmesi, Kafkasya bölgesindeki ticaret hacmini artırarak birçok ticaret yolunun açılmasını hızlandıracaktır (Turgunov, 2022). Aynı zamanda, Khan (2021) koridor bölgesinde Avrupa Birliği, Amerika Birleşik Devletleri, Rusya ve Çin'in enerji tedarik hatlarına da katkı sağlayarak transit kapasiteyi artıracığı yönünde bilgiler belirtmiştir. Konuya ilişkin uzman beyanları şu şekildedir:

K.4: *“Koridorun canlanmasıyla sadece Azerbaycan, Ermenistan, Türkiye, Rusya, Türk dünyası değil, Doğu-Batı ticaretindeki tüm katılımcılar kazançlı çıkacaktır.”*

K.2: *“Ticarette ve lojistik faaliyetlerinde Avrupa Birliği ve Okyanus ötesi ABD ile en yakın ilişkilere sahip olan Ankara hükümeti bu ulaşım koridoru sonucu hem kendi ticari hacmini daha da genişletecek, hem de dünya ticaretinde depo ve merkez devlet olacaktır. Bu*

gelişim sonucu da Asya malını Avrupa'ya çıkaran ticaret kapısı Ankara yönetimi olacaktır. Ticari büyümesi ekonomik büyümeyi, ekonomik büyüme ise toplum refahını iyileştirecektir."

K.3: *"Türk ürünlerinin Çine, Orta Asyaya çıkarılması için alternatif bir yol olacaktır."*

K.1: *"Koridorun açılması, Kuzey-Güney ve Doğu-Batı projelerine entegre olmasıyla birlikte, bölge ülkeleri, İran, Rusya, Türkiye ve ayrıca Ermenistan Cumhuriyeti gibi ülkelerin dış ticaretinin gelişimine olumlu bir etki yaparak nakliye maliyetlerinin azalmasına katkıda bulunacaktır."*

K.3: *"Koridor'un açılmasıyla ulaşım maliyetlerini yüzde 30 azaltacağı bekleniyor, ama kesin bir hesaplama yok."*

K.3: *"Denizden ulaşım da mümkündür, örneğin Çinden çıkan bir ürün Hazar denizini geçerek Baküye gelir, BTK aracılığıyla Türkiye'ye ulaşır ve oradan Avrupaya gidebilir.... Ancak böyle pahalı oluyor."*

K.4: *"Bu koridorla, Çin'le Avrupa arasında ticaretin daha güvenilir şekilde gerçekleşmesi, dolayısıyla Türk dünyasının Çin, Avrupa ülkeleri açısından stratejik konumunu güçlendirmesi açısından büyük bir öneme sahiptir."*

K.3: *"Rusya-Ukrayna savaşından sonra ticaretin Orta koridora kaydığını görüyoruz.. Bunu önemli hale getiren Avrupalıdır... Çin, Avrupa Birliği Türkiye ve Azerbaycana daha çok önem vermeye başlayacaklardır."*

K.1: *"Zengezur Koridoru, Orta Koridor üzerinden Güney Kafkasya'dan geçen bir rotanın çeşitlendirilmesine ve Türk dilli devletlerarasındaki coğrafi ilişkilerin yeniden kurulmasına önemli bir katkıdır."*

K.2: *"Orta Asya'dan Kafkasya'ya Kafkaslardan ise Anadolu'ya ulaşan büyük lojistik ağı sonucu Türk Birliğinin jeopolitik önemi daha da artacak ve iki kıta ticaret zinciri anahtarı Türk Birliğinin elinde olacaktır."*

K.3: *"Ermenistan ekonomik açıdan en fazla fayda sağlayacak ülkedir. Ancak Jeopolitik çıkarlar ekonomik faydalardan önde geliyor."*

Aynı zamanda İsayeva'ya (2022) göre Rusya, bu koridora kontrol sağlayarak Güney Kafkasya'da bulunan önemli bir geçide hâkim olacak ve böylece bölgedeki konumunu güçlendirecektir. Aslanlı ve Şerifli'nin (2021) söylemine göre Zengezur Koridoru aracılığıyla Çin, Orta Doğu ve Avrupa ülkeleri açısından stratejik konumunu güçlendirmesi de önemli bir avantaj olarak güçlü yanlardan biridir.

3.7.2. Zayıf Yönler

Döküman analiziyle uzman görüşmelerinden elde edilen bulgular karşılaştırıldığında Zengezur Koridoru'nun dış ticareti lojistik, ekonomik ve jeopolitik açıdan olumsuz şekilde etkileyebilecek zayıf yönlerinin olduğu ortaya çıkarılmıştır. Bu zayıf yönler tablo 3.3 ve tablo 3.4 de özetlenmekte ve ardından detaylıca açıklama yapılmaktadır. Açıklamalarda döküman analizinden elde edilen bulgular ile derinlemesine görüşmelerden elde edilen bulgular birbirlerine harmanlanmış şekilde verilmektedir.

Tablo 3.3: Zayıf Yönler (Azerbaycan)

Zayıf Yönler	
Plansızlık	Lojistik altyapı
Jeopolitik	Sermaye yetersizliği

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Koridor çalışmalarında net bir plan yoktur. Projenin gerçekleştirile bilinmesi için nitelikli işgücü, uzman sayı ve sermayenin yetersiz kalması, Ermenistan'dan geçecek olan 43 kilometrelik yolun yapımı için yeterli miktarda sermaye olmaması sermaye yetersizliği başlığı altında yer alıyor (Hamzatli, 2022).

Azerbaycan lojistik altyapısının standartların altında olduğu ve yüksek hızlı trenler için yeterli altyapıya sahip olmadığı belirtilmektedir (A.g.e). Bu durum, devletin bazı altyapı iyileştirmeleri yapması gerektiği anlamına gelir. Konuya ilişkin katılımcı ifadeleri şu şekildedir:

K.3: “Ayrıca Avrupa birliği kontrolün Rusiyada olması nedeniyle yeteri kadar destek olmamaktadır.”

K.5: “Ermenistan tarafı, Zengezur koridorunun ekonomik faydalardan daha fazla jeopolitik risk taşıdığını düşünüyor ve bu nedenle Ermenistan hükümeti bu koridorun açılmasını geciktirmek ve önlem almak gerektiğine inanıyor.”

Tablo 3.4: Zayıf Yönler (Bölge Ülkeleri)

Zayıf Yönler	
Ekonomik belirsizlik	Lojistik altyapı
Alternatif rota	Jeopolitik

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Bayramoğlu'na (2022) göre Türkiye'nin ekonomik zorluklarının etkisiyle, birçok proje daha az ölçekte gerçekleştirilebilmektedir. Türkiye, Azerbaycan ve Ermenistan'ın demir yolu ve otoyol ağlarının Avrupa Birliği standartlarının altında olduğu ve yüksek hızlı trenler için yeterli altyapıya sahip olmadığı belirtilmektedir (Hamzatlı, 2022).

Çin'in koridor üzerinde kendi egemenliğini bulundurma isteği ve bu doğrultuda attığı adımlar, alternatif bir güzergâh ın kullanılmasını mümkün kılabilir (Bayramoğlu, 2022). İsayeva (2022) tarafından yazılan çalışmaya göre Ermenistan'ın Zengezur Koridoru'nun jeopolitik risklerinin ekonomik faydalardan daha büyük olduğunu düşünmesi ve koridorun geçtiği bölgedeki egemenliğini kaybetme endişesi taşıması, Ermeni hükümetinin koridorun açılmasını geciktirmesine neden olmaktadır.

Dolayısıyla bu bilgiler swot analizinde zayıf yön olarak değerlendirilmiştir.

3.7.3. Fırsatlar

Doküman analizi ile uzman görüşmelerinden elde edilen bulgular sentezlendiğinde Zengezur Koridoru'nun stratejik, ekonomik, sosyo-kültürel, jeopolitik açıdan dış ticareti olumlu etkileyebilecek ve fırsat niteliğinde değerlendirilebilecek yönlerinin olduğu tespit edilmiştir. Bu yönler tablo 3.5 ve 3.6'da özetlenmekte ve ardından detaylıca açıklanmaktadır. Açıklamalarda doküman analizi bulguları ile görüşme bulguları harmanlanarak verilmektedir.

Tablo 3.5: Fırsatlar (Azerbaycan)

Fırsatlar	
Taşımacılık	Barış ortamı
Ekonomik ve Siyasi güç	Maliyet
Ulaşım ve Turizm	Güvenilirlik
Lojistik altyapı ve İstihdam	Şehrin ve Firmaların gelişimi

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Khan'a göre (2021), Zengezur Koridoru'nun açılmasıyla birlikte, Hazar Denizi'nden Avrupa'ya uzanan Petrol ve Gaz Boru Hattı Sistemi ile birlikte "Doğu-Batı Koridoru", "Kuzey-Güney" Uluslararası Ulaşım Koridoru ve Hazar Ulaştırma Ağı daha da güçlenecektir. Bu açılış, bölgesel ekonomik işbirliğini artıracaktır. Ayrıca, Avrupa'da ortaya çıkan enerji krizinin çözümü için gelecekte önemli bir fırsat sunacaktır.

Azerbaycan'ın petrol ve doğalgaz nakil hatlarında Gürcistan'a olan bağımlılığı da azalacaktır (Hamzatlı, 2022).

Bayramoğlu'na göre (2022), Zengezur Koridoru'nun açılması, Süveyş Kanalı'nın ücretleri konusundaki fazlalık ve tekel durumuna alternatif bir ulaşım rotası sağlayacaktır. Bu da taşıma maliyetlerini düşürecek ve Avrupa ve Asya arasındaki ulaşımı hızlandıracaktır. Ayrıca, Süveyş Kanalı'ndaki geçiş süreçleri ve güvenlik sorunlarına karşı da alternatif bir seçenek sunulmuş olacak. Bu da ticari faaliyetler için daha güvenli bir ortam oluşturabilir. Koridorun açılmasıyla birlikte, Bakü-Dilucu Sınır Kapısı arasında İran üzerinden geçen mevcut rota, %25 oranında daha kısaltılacak ve daha verimli hale gelecektir (Hamzatlı, 2022). Konuya ilişkin uzman beyanı şu şekildedir:

K.1: *“Zengezur Koridoru'nun Türkiye'nin Nahçıvan rotası üzerinden Iğdır ve Kars şehirlerine uzatılması, Gürcistan topraklarından geçen yoldan yaklaşık 340 km daha kısadır. Bu da ek olarak, 20 tonluk bir vagon için 400-500 dolar daha düşük maliyet anlamına gelir.”*

Koridor'un açılmasıyla, bölge ülkeleri ile Azerbaycan-Türkiye arasında güçlü bir ekonomik bağlantı oluşması önemli bir fırsat olarak değerlendirilmektedir. Avrupa-Asya arasındaki ulaşımın kolaylaşması, bu sayede ticaret, turizm ve diğer ekonomik faaliyetlerde artış yaşanması öngörülmektedir. Koridorun açılmasının aynı zamanda bölge ülkelerinin uluslararası ticaretinde daha cazip hale gelmelerine katkı sağlayacağı ve bölge ekonomilerinin büyümesine yardımcı olacağı 2022 yılında Hamzatlı tarafından yazılan çalışmada ifade edilmektedir.

Güney Kafkasya'da karşılıklı bağımlılığın yaranması, barış ortamının artması ve ortak refah alanları oluşturulması ise bölge ülkeleri arasındaki işbirliğinin artması için önemli bir fırsat olabilir (Aslanlı, 2021). Bununla ilgili olarak katılımcıların fikri şu şekildedir:

K.2: *“Azerbaycan'ın coğrafi konumu gereği hem sağı hem solu aynı soydan olan kardeş Türk toplumları ile çevrili olduğundan Asya'dan gelen lojistik rota Azerbaycan topraklarından geçerek Anadolu'ya ulaşacak ve bu da zamanla kardeş toplumlar arasında ortak seyahatlerin sayısını artırarak Türk Toplumlarını birleştiren Zengezur Koridoru hem de Turan Koridoru olacaktır.”*

K.4: “Koridorun açılması Azerbaycan Türklerinin Ermenistan devletinden tarihi yurtlarına geri dönüşlerini psikolojik bakımdan tüm toplum için daha kolaylaştırıcı hal ala bilir.”

Yapılan çalışmalar ülkelerin lojistik altyapısını daha da güçlü hale getirecektir. Doğu bölgeleri, yeni iş fırsatlarına ve yatırımlara açık olacaktır. Bunun yanı sıra, yabancı yatırımcıların Azerbaycan'a gelmesi, teknoloji ve bilgi transferi sağlayarak, yerel firmaların gelişimine katkıda bulunabilir. Gelecekte Karabağ bölgesinde bu tür koridorlarla çok geniş ulaştırma faaliyetlerinin yürütüleceği ve ülke bütçesine büyük olumlu etkisi olacağı tahmin edilmektedir (Bayramoğlu, 2022).

Azerbaycan'ın lojistik alanında önde gelen ülkeler arasında yer alması, ülkenin ekonomik ve siyasi güç kazanmasına da yardımcı olabilir. Bu, yatırım ve iş fırsatlarına bağlı olarak gerçekleşecek bir gelişmedir. Yatırımcıların, bu koridorda bulunan ülkelerdeki fırsatları tanınması ve değerlendirmesi gerekmektedir (Bayramoğlu, 2022). Konuyla ilgili katılımcı fikirleri şu şekildedir:

K.3: “Azerbaycanda Alat Ekonomik bölgesi, lojistik merkez yaratılıyor. Savaşın akabinde bu çalışmalar hız kazanmıştır.”

K.2: “Orta koridor güzergâhı üzerinde yerleşen Azerbaycan şehirleri çok gelişim göstererek Avrupa şehirleri gibi çok büyük olacak ve bunun yanı sıra bu şehirler hem de dünya ticaretindeki tacir ve tüccar sınıfların mola dinlenme şehirleri sınıfında olacaktır.”

Bayramoğlu (2022) tarafından yazılan çalışmaya göre Azerbaycan konumuyla ilgili olarak Hava yolu, deniz, otoyol ve demir yolu taşımacılıklarının her dalını kullanabilecektir. 2021 yılında Aslanlı tarafından yazılan çalışmaya göre koridorun hayata geçirilmesiyle birlikte yük ve yolcu taşımacılığının artması beklenmektedir. Bu koridor sayesinde bölge ülkeleri arasındaki ticaret hacmi artacak ve turizm sektörü de canlanacaktır. Fırsatlara ilişkin uzman beyanları şu şekildedir:

K.4: “Azerbaycan Nahçıvan'la kısa kara bağlantısına sahip olacak ve bunun için İran'a bağımlı olmaktan kurtulacaktır.”

K.3: “Azerbaycan büyük torpak parçasıyla direk ulaşım hattı elde edecektir, Baküden çıkan ürün Gürcüstan'a uğramadan direk Türkiye'ye ulaşabilecektir. Koridorun açılmasıyla Azerbaycan Uluslararası bir güç ve güvenceye sahip olacaktır. İranın Azerbaycan üzerindeki baskılarını azaltacaktır. Çünkü şimdiye kadar Ermenistan ve İran Nahçıvanı kısıp olarak baskı yapmayı düşünmüşlerdir.”

Dolayısıyla bu bilgiler swot analizinde fırsat olarak değerlendirilmiştir.

Tablo 3.6: Fırsatlar (Bölge Ülkeleri)

Fırsatlar	
Ulaşım	Şehirlerin gelişimi
İşbirliği	İhracat
Bariş ortamı	Sosyal/Kültürel

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Ermenistan, Zengezur Koridoru sayesinde istediği görece ekonomik refaha ve Batı ile daha iyi ilişkilere kavuşma fırsatı bulabilir. Aynı zamanda, işsizlik ve kitlesel yoksulluğun azalmasıyla birlikte insan göçünü engelleyebilir (Keskin, 2021). 2022 yılında İsayeva tarafından yazılan çalışmaya göre Koridorun Ermenistan'ın ekonomik izolasyonundan kurtulmasını sağlamasıyla birlikte Doğu-Batı Koridoru'na erişim imkânı bulabilir ve bu Ermenistan'ın Kuşak-Yol Projesi'nde önemli bir bağlantı kanalı olma potansiyelini artırır. Ermenistan, Rusya ve İran, Avrasya Ekonomik Birliği pazarlarına yeniden erişim sağlayarak ekonomik ilişkilerini güçlendirebilir. Ayrıca, Zengezur Koridoru sayesinde Rusya, Azerbaycan üzerinden Ermenistan ile doğrudan bağlantı kurabilecek, bu da Rusya'nın Erivan ile daha sürdürülebilir ekonomik ilişkiler kurmasını sağlayacaktır.

Zengezur koridorunun açılmasıyla Bakü-Tiflis-Poti deniz limanından taşınan yükler, Türkiye'nin Akdeniz'deki İskenderun ve Mersin limanlarının önemini daha da artıracaktır. Bu durum Türkiye'nin Akdeniz bölgesindeki taşımacılık sektörünün büyümesine ve ekonomik önemini daha da güçlendirmesine katkı sağlayacaktır (Hamzatlı, 2022). Konuyla ilgili uzman beyanları şu şekildedir:

K.5: “Azerbaycan ve Türkiye arasındaki ekonomik ilişkilerin, turizm dâhil olmak üzere genişlemesi için büyük fırsatlar sunacaktır.”

K.2: “Orta Asya özellikle Özbekistan pamuğu bu güzergâh üzerinden Avrupa'ya taşınacak. Bunun yanı sıra Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan tarım ürünleri Azerbaycan'a ve Azerbaycan'da kendi ürünlerini Orta Koridor ile Anadolu'ya ulaştıracak ve Türkiye'de bu ürünleri Avrupa'ya nakil eden önemli ticaret merkezi devleti olacaktır. Bu sıralama ile Türk Birliği Dünya Ticaretinin merkez örgütü olacaktır.”

K.5: “Türkiye, Gürcistan ve İran üzerinden kurduğu karayolu bağlantılarından bağımsız bir çıkış elde edecektir. Bu, Türkiye'nin doğrudan erişimi sayesinde Azerbaycan ve

Orta Asya'ya ulaşması anlamına gelir. Bu durum, Türk dünyası ülkeleri arasında ekonomik, siyasi ve stratejik ilişkilerin kurulması ve bölgesel işbirliğinin genişlemesi anlamına geliyor”

Doğu bölgeleri, Zengezur Koridoru sayesinde daha fazla yatırım alarak yeni iş imkânlarına ev sahipliği yapabilir ve şehirlerin gelişimi hızlanabilir. Bölgedeki doğrudan istihdam ve yeni firmaların gelmesiyle ekonomik büyüme sağlanabilir (Bayramoğlu, 2022). Türkiye'nin bu projede büyük öneme sahip olması, güzergâh ın geçtiği ilçelerde yeni istihdam ve büyüme sağlamasıyla toplumsal refahın artmasına olanak sağlayabilir. Bu da zaman zaman yaşanan terör olaylarının azalmasına katkıda bulunabilir (Hamzatlı, 2022). Ayrıca, projenin tamamlanmasıyla yıllardır büyük şehirlere olan göç azalabilir ve İstanbul, göç veren şehir konumuna gelebilir (Bayramoğlu, 2022). Bu konuya ilişkin katılımcı ifadesi şu şekildedir:

K.3: “Haritada Ermenistan’a bakacak olursak Türkiye ile Türk dünyası arasına girmiş durumda gözüküyor. Koridor’la en büyük engeli kaldırıyoruz ve direk bağlantı yaranıyor. Türkiye'nin Kars, Ardahan bölgeleri Ermenistan'la sınırı kapattıktan sonra fakirleşmişdirler. Çünkü sınır ticaretiyle o bölgeler ayakta kalıyordu. Sınırların açılması o bölgelerin kalkınmasına büyük fayda vericektir.”

2022 yılında Turgunov tarafından yapılan çalışmaya göre Rusya ve İran arasında demir yolu hattının açılması yeni fırsatlar yaratabilir. Aynı şekilde, Ermenistan ve İran arasında demir yolu bağlantısının yeniden kurulması, Ermenistan'ın Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'na (INSTC) katılmasını sağlayabilir (İsayeva, 2022). Türkiye'nin Asya'ya erişim rotalarında zorunlu bağımlılığın kaybolmasıyla birlikte, farklı ülkelere olan bağımlılığı da ortadan kalkacaktır (Bayramoğlu, 2022). Bu durum Türkiye'nin ticaret ve ulaşım alanında daha fazla bağımsızlık ve esneklik sağlayacaktır.

Khan’a (2021) göre Güney Kafkasya'da Zengezur Koridoru Rusya’nın ana taşımacılık rotası olabilecektir. Rus trenleri, Ermenistan, Türkiye ve İran’ı birbirine bağlayan bu koridor üzerinden Ortadoğu ve diğer Güney Asya ülkelerine ulaşabilecektir. Ayrıca, Zengezur Koridoru, İran-Ermenistan-Rusya güzergâhının açılma potansiyelini de beraberinde getirerek Rusya için önemli bir fırsat sunmaktadır (İsayeva, 2022). Türkiye'nin Türk dünyası, Çin ve Orta Doğu ile ulaşımı kolaylaşacak ve Marmaray-İstanbul'un Londra ve Pekin arasındaki yeni bir bağlantı noktası haline gelmesi beklenmektedir (Hamzatlı, 2022). Ermenistan, Zengezur Koridoru sayesinde İran ile ilişkilerini dengeleme fırsatına sahip olabilir (Keskin, 2021). Fırsatlara ilişkin uzman beyanları şu şekildedir:

K.2: “Tokyo, Pekin’den yüklenen ürünü Londra, Paris’e sağlam ve en kısa güzergâh tan ulaştıran Orta Koridor Türk Birliğini bu lojistik ağının merkezi konumuna yükseltecektir.”

K.4: “Ermenistan’ın ambargodan kurtulmasına ve aynı zamanda Rusya, İran ve Avrasya Ekonomik Birliğinin pazarlarına karayoluyla erişme imkânına sahip olmasını sağlayacaktır.”

K.5: “İran’ın Ermenistan ile olan mevcut demir yolu bağlantısını yeniden tesis etme imkânı sağlar, İran ve Rusya, Azerbaycan’a bağımlı olmadan doğrudan bir kara yolu bağlantısı kurma imkânı elde edeceklerdir.”

K.5: “Türkiye, bölgedeki ana ortağı olan Azerbaycan’a doğrudan bir karayolu elde edecektir.”

K5: “Rusya, Ermenistan’a Azerbaycan üzerinden doğrudan bir karayolu bağlantısı sağlayacak ve İran’a ek bir çıkış elde edecektir.”

Turgunov’a (2022) göre Türkiye ile gerçekleştirilen ticaret hacmi Ermenistan’ın toplam ticaretinde önemli bir artışa neden olabilir, bu oran %3’ten %13’e yükselme potansiyeline sahiptir. Ayrıca, Türkiye’nin hem Çin hem de Çin’in Avrupa’daki ticaret ortakları için güvenilir bir geçiş noktası olma potansiyeli daha da güçlenecektir (Aslanlı, Şerifli, 2021). Bu şekilde, Zengezur Koridoru bölge ülkelerine geniş bir yelpazede faydalar sunacak ve bölgesel ekonomik entegrasyonu teşvik edecektir. Fırsatlara ilişkin katılımcı ifadeleri şu şekildedir:

K.4: “Zengezur koridoru, Azerbaycan’la Ermenistan arasında karşılıklı bağımlılığın artmasına, dolayısıyla Güney Kafkasya’da ortak refah ve barış ortamına fırsat yaratıyor.”

K.2: “Kırgız veya Kazakistan vatandaşı bu ulaşım koridoru ile hem az maliyet hem de güvenilir rota ile Orta Asya’dan Anadolu’ya ulaşacaktır. Özellikle karşılıklı öğrenci değişimi eğitimsel konularda öğrencilerin kültürel yakınlaşması ve bağlarının daha da sağlamlaştırılmasında Turan veya Zenguzur Koridorunun görevi çok ön plana çıkacaktır.”

K.2: “TİKA, TÜRKSOY, Maarif Vakfı, Yunus Emre Enstitüleri aracılığı ile Türk Birliğinin kültürel varlığı daha üst düzeye taşınmış ve bu gelişme sonucu artık Turan Koridoru kardeş Türk toplumlarının hem de ulaşım koridoru olacaktır.”

K.3: “Ermenistanla sınırların açılması Türkiyede yaşayan ermeniler açısından bir rahatlama ola bilir.”

Dolayısıyla bu bilgiler swot analizinde fırsat olarak değerlendirilmiştir.

3.7.4. Tehditler

Döküman analiziyle uzman görüşmelerinden elde edilen bulgular karşılaştırıldığında Zengezur Koridoru'nun dış ticareti jeopolitik açıdan olumsuz şekilde etkileyebilecek tehditlerin olduğu ortaya çıkarılmıştır. Bu yönler tablo 3.7 ve tablo 3.8 de özetlenmekte ve ardından detaylıca açıklama yapılmaktadır. Açıklamalarda döküman analizinden elde edilen bulgular ile derinlemesine görüşmelerden elde edilen bulgular birbirlerine harmanlanmış şekilde verilmektedir.

Tablo 3.7: Tehditler (Azerbaycan)

Tehditler	
Siyasi istikrarsızlık	Güven sorunu
Alternatif rotalar	Siyasi sorunlar
Çatışmalar	Ermeni lobisi
Hazar Denizindeki sorunlar	Savaş

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Azerbaycan'ın Nahçıvan'a ulaşmak için İran'a olan ihtiyacının azalması, İran'ın transit geçişlerden elde ettiği gelirin azalması ve stratejik öneminin azalacağı düşüncesiyle İran'ın koridora karşı çıkması önemli bir tehdit olarak değerlendirilmektedir (İsayeva, 2022). Ayrıca, Avrupa devletlerinin Çin'e yönelik bir ambargo uygulaması veya siyasi problemlerden dolayı Çin ile olan ticaretin zayıflaması ihtimali, Türk Cumhuriyetleri arasındaki ilişkilerin beklenen düzeyde olmaması ve bazı durumlarda kopma noktasına gelmesi, Azerbaycan ve Ermenistan arasında anlaşma sağlanamaması ve bunun sonucunda oluşabilecek siyasi gerilimler, tehditler olarak değerlendirilmektedir (Bayramoğlu, 2022).

Aynı zamanda Avrupa özellikle ABD'nin Çin politikası, bölgedeki siyasi istikrarsızlık, güvensiz bir coğrafya olan Orta Doğu'daki savaşlar ve siyasi sorunlar, Azerbaycan'ın Avrupa ülkeleriyle ilişkilerini yeterince ilerletmemesi, Azerbaycan Silahlı Kuvvetleri ile Karabağ'da konuşlu Ermeni birlikleri arasında yakın zamanda ortaya çıkan çatışmalar (İsayeva, 2022), ABD ve Avrupa'da faaliyetde olan Ermeni lobilerinin koridorun açılmaması için çalışmaları (Hamzatlı, 2022) da önemli diğer tehditlerdendir. Bölgede güvenlik sorunlarının sürmesi, Karabağ bölgesinde Azerbaycan ve Ermenistan sınırlarının kesinleştirilmemesi de tehdit olarak değerlendirilmiştir (Bayramoğlu, 2022).

Alternatif rotalara İspanya ve Fas'ın bir köprü ile birbirine bağlanmasıyla Afrika ticaretinin bu yeni rota üzerinden daha hızlı bir şekilde Avrupa'ya ulaşması (A.g.e), ayrıca Modern İpek Yolu'na ek olarak Trans-Sibirya ve Hindistan-İran hattının kullanılması gibi senaryolarda Zengezur Koridoru'nun dışarıda kalması ve avantajının zayıflaması gibi ihtimaller ileri sürülmüştür (Hamzatlı, 2022).

Hazar Denizi'ndeki geçişlerdeki beklemler ve Ro-Ro gemisi eksikliği gibi sorunlar, Hazar Denizi'nden sadece iki limana sefer düzenlenmesi ve gemideki araçların uzun süreler boyunca inişini beklemesiyle sonuçlanmaktadır. Bu durumun, konteyner ve dökme yük gemilerinin ayrı limanları kullanmasından kaynaklandığını 2022 yılında Hamzatlı tarafından yazılan çalışmada ifade edilmektedir.

Tablo 3.8: Tehditler (Bölge Ülkeleri)

Tehditler	
Ekonomik belirsizlik	Jeopolitik
Siyasi sorunlar	Terör

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

ABD'nin Çin'e ve Çin ürünlerine yönelik büyük bir engelleme politikası, İsveç ve Finlandiya'nın NATO'ya katılma taleplerine Türkiye'nin olumsuz yaklaşması ve diğer Avrupa devletleriyle farklı görüşlere sahip olması, siyasi bir anlaşmazlık durumuna yol açabilir (Bayramoğlu, 2022). Konuya ilişkin uzman beyanları şu şekildedir:

K.4: “Koridor’un açılması Azerbaycan ile Türkiye arasında “köprü” rolünde bulunan Gürcistan’ı rahatsız etme ihtimali varki, dolayısıyla farklı eğilimlere gidebilir.”

K.4: “İran Türkiye’nin bölgede güçlenmesi, kendisinin ise sürecin dışında kalması durumundan rahatsız olduğundan koridora karşı çıkmaktadır.”

Türkiye'nin hala terör sorunlarıyla karşı karşıya olması, Türkiye algısı için olumsuz sonuçlara yol açabilir ve turizm fırsatlarını zedeleyebilecek çatışmaların ortaya çıkması önemli bir tehdit olarak değerlendirilmektedir (Hamzatlı, 2022).

Bu nedenle, Türkiye'nin terörle mücadele çabalarını sürdürerek güvenliği sağlaması önemlidir. Ermenistan ile ilişkilerde oluşacak gerilmeler, Zengezur Koridoru projesinin başarısını etkileyebilir. İyi ilişkilerin sürdürülmesi ve siyasi anlaşmazlıkların çözümü için taraflar arasında sağlam bir diyalogun sürdürülmesi önemlidir (Hamzatlı, 2022).

Türkiye'nin ekonomik belirsizliği, projenin yatırımlarını askıya alabilme riskini taşır. Ayrıca, Türkiye'nin PPP (Kamu Özel İşbirliği) modelini kullanarak projeyi gerçekleştirmesi durumunda risk analizini doğru yapamaması olumsuz sonuçlara yol açabilir ve tehdit olarak değerlendirilmektedir (Bayramoğlu, 2022).



SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu çalışmada Zengezur koridorunun Azerbaycan ve bölge ülkelerinin dış ticaretine lojistik, ticari etkileri ele alınmıştır. Yapılan derinlemesine görüşmeler ve doküman analizi bulgularının SWOT analizi ile değerlendirilmesi sonucunda bir takım güçlü ve zayıf yönler ile fırsat ve tehditlere rastlanmıştır. Çalışmada Koridor'un açılmasıyla, bölge ülkeleri ile Azerbaycan-Türkiye arasında güçlü bir ekonomik bağlantı oluşması önemli bir fırsat olarak değerlendirilmektedir. Avrupa-Asya arasındaki ulaşımın kolaylaşması, bu sayede ticaret, turizm ve diğer ekonomik faaliyetlerde artış yaşanması öngörülmektedir. Aynı zamanda bölgedeki siyasi istikrarsızlık, güvensiz bir coğrafya olan Orta Doğu Bölgesi, Azerbaycan Silahlı Kuvvetleri ile Karabağ'da konuşlu Ermeni birlikleri arasında yakın zamanda ortaya çıkan çatışmalar önemli tehditlerdendir. Güçlü yön olarak bölge ülkelerinin, Zengezur Koridoru sayesinde Avrupa ve Asya ülkeleri arasındaki ulaşımın ekonomik, ticari ve turizm açısından faydalanacağını belirtmek mümkündür. Avrupa ile Asya arasındaki ulaşım süresi 12 güne kadar inecektir. Aynı zamanda Ermenistan'ın Zengezur Koridoru'nun jeopolitik risklerinin ekonomik faydalardan daha büyük olduğunu düşünmesi ve koridorun geçtiği bölgedeki egemenliğini kaybetme endişesi taşıması, Ermeni hükümetinin koridorun açılmasını geciktirmesine neden olmaktadır. Dolayısıyla zayıf yön olarak değerlendirilmiştir. Zengezur koridoru dünya kamuoyunun ve devletlerin dikkatini çeken ve dünya genelinde ticaret dengelerini değiştirme potansiyeline sahip bir lojistik ağı oluşturmaktadır. Öyle ki dünya genelinde birçok uluslararası etkinlikte ve önemli müzakerelerde bahsedilmektedir.

Zengezur Koridoru'nun Bölgesel Kalkınma ve Ekonomik Büyümede Stratejik Önemi Çalıştay Raporu'nda Koridor'un açılmasıyla birlikte ülkeler arası ticaret mesafelerinin önemli ölçüde azalması ve ticaretin artmasının beklendiği belirtilmiştir. Aynı zamanda 1 Mart 2021 tarihinde Tercihli Ticaret Anlaşması yürürlüğe girmiş ve iki ülke arasındaki ticaret ilişkilerini güçlendirmiştir (Serka, 2022, s.15). Türkiye-Azerbaycan-Kazakistan dışişleri ve ulaştırma bakanlarının Baküde gerçekleşen 3+3 formatındaki toplantıda "*Ulaşım ve lojistik ağları artırmak tüm bölgenin istikrarına katkı sağlayacak*" diyen Çavuşoğlu Zengezur koridorunu güçlü şekilde desteklediğini belirtmiştir (Sabah, 28 Haziran 2022). Aynı zamanda Bakü de Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayip Erdoğan ile Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev arasında gerçekleşen ortak basın toplantısında Zengezur Koridoru'na vurgu yapılmıştır.

Koridor'un gerçekleşmesi durumunda Türkiye'nin Nahçıvan ile olan bağlantılarının daha güçlü hale geleceği belirtilmiştir (Vatan, 13 Haziran 2023).

Zengezur koridoru'nun açılmasının önemi, farklı yönlerde alternatif rotaların varlığı ile karakterize edilebilir. Bu koridor her şeyden önce Türkiye ile Orta Asya arasında yeni bir yol oluşturulmasını teşvik ederek Türkiye'nin bu yöndeki İran'a olan bağımlılığını zayıflatacak, ikinci olarak da Azerbaycan'ı Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ne bağlayan İran'ın bir baskı aracı olan "Nahçıvan transit"inin etkisini azaltacaktır. Koridor sayesinde Nahçıvan'a giden ürünler, hizmetler, araçlar vb. eşyalar için İran kullanılmak zorunda olunmayacak. Azerbaycan geçiş yapacak ürünler ve doğalgaz için İran'a ödemeler yapmaktadır ve bu oran neredeyse beşte birine kadar çıkmaktadır. Açılması planlanan Koridor, Nahçıvan'ın yanı sıra Ermenistan'ın da içinde bulunduğu ablukadan kurtulmasına imkân sunacaktır. Türk dünyasıyla iş birliği ve ticaretin artmasına, Orta Asya'ya kesintisiz şekilde ulaşılmasına, barış ve iş birliği ortamının güçlenmesine, İpek Yolu'nun canlanmasına katkı sağlayacaktır (Hamzatli, 2022).

Ayrıca Gürcistan'a girmeden, Rusya-Türkiye arasında bir ulaşım güzergâh ının oluşmasına da yardımcı olacaktır. Bu koridor, Rusya'nın Güney Kafkasya'daki ana ulaşım rotası olabilecektir. Türkiye, İran ve Güney Kafkasya ülkelerini birbirine bağlayacak olan bu koridor sayesinde Rusya trenleri veya tırları Orta doğu'ya ve diğer Güney Asya ülkelerine ulaşım sağlayabilecektir. Zengezur Koridoru'nun inşası, Ermenistan ekonomisinin gelişimine katkı sağlayacak ve gelecekte turizmde Ermenistan'ın gelişmiş arazi olabileceği öngörülmektedir. Araziden geçişlerde Türkiye ve Azerbaycan'ın geçiş ücreti ödememesi nedeniyle, iki ülke arasındaki taşıma tercihi hava yollarından kara ve demir yollarına doğru kayma gösterecektir (Keskin, 2021).

Zengezur Koridoru'nun açılması, Bir Kuşak Bir Yol Projesi'ne yönelik süreci hızlandıracak ve Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru ile Orta Koridor'un cazibesini daha da artıracaktır. Çin Halk Cumhuriyeti, dünyanın en büyük ihracatçılarından biri olup yılda 2 trilyon 400 milyar ABD doları değerinde mal tedarik etmektedir. Bu malın yarısı Avrupa pazarına yöneliktir. Türkiye ise bazı yan sanayi ürünlerinin üretimini gerçekleştiren bir ülke olduğundan, Çin'den gelen ürünlerin hızlı ve düşük maliyetle Avrupa'ya ulaşması Türkiye için bir problem olabilir. Çin, Avrupa ile ekonomik ilişkilere büyük önem vermekte ve yeni alternatif ulaşım yolları oluşturmakla ilgilenmektedir. Bu noktadan hareketle Çin, mevcut ticari taşımacılık ağına bir alternatif

daha sunarak, ülkesinden gönderdiği malların Türkiye'nin doğu illerine, oradan da Boğazlar üzerinden Avrupa'ya ulaştırılmasını sağlamak istiyor (azerbaijan-news.az, 2022).

2020 yılında Karabağ topraklarının işgalden kurtarılması Avrasya'nın jeo-ekonomik haritasına yeni fırsatlar sunmuş ve Azerbaycan'ın konumunu daha da güçlendirmiştir. Zengezur koridoru BTK demir yoluna alternatif olarak kullanılarak Bakü-Culfa-Iğdır hattının açılması için zemin hazırlıyor. Bu, Çin'den Avrupa'ya Orta Asya rotası üzerinden mal taşıma potansiyelini artıracak ve ülkenin bölgesel bir ticaret ve lojistik merkezi haline gelmesine zemin hazırlayacaktır (Cabbarova ve İskenderov, 2022).

Azerbaycan-Nahçıvan güzergâhı BTK demir yolu güzergâh ından 344 km daha kısadır. Bu faktör, uluslararası ticaretin ana verimlilik göstergelerinden biri olarak kabul edilen devir süresi göstergesini önemli ölçüde azaltır. Dolaşım süresinin kısılması, malların yolda kısa süre kaldığı için dolaşım maliyetlerini azaltmakta, bu da hem göndericilere hem de alıcılara büyük fayda sağlamaktadır (Bayramoğlu, 2022). Bir diğer önemli faktör ise uluslararası taşımacılıkta büyük önem taşıyan alternatif güzergâhların mevcudiyetidir. Çünkü alternatifi çok olan nakliye yolları daha güvenilir kabul edildiğinden BTK güzergâhının herhangi bir nedenle hizmet dışı kalması durumunda Azerbaycan-Nahçıvan-Türkiye güzergâhı üzerinden Çin'den Avrupa'ya taşımacılık yapılabilir. Azerbaycan demir yollarında ulaşımın önemli ölçüde artmasında Rusya-Ukrayna savaşının da etkisi olduğunu belirtmek gerekir. "Azerbaycan Demir Yolları" A.Ş.'nin verilerine göre, 2021 yılının 4. ayına göre 2022 Ocak-Nisan aylarında 636.000 ton ek yük taşınmış olup, bunun büyük bir kısmı transit modda taşınmıştır (report.az, 2022).

Avrupa'daki enerji krizine çözüm olarak Azerbaycan-Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti-Türkiye üzerinden elektrik hatları kurulması önerilmektedir. Bu durum, Azerbaycan ve Türkiye'nin enerji politikaları için faydalı olacak ve petrol ve doğalgaz nakli maliyetlerini azaltabilecektir. Ancak, bu proje Gürcistan'ı rahatsız edebilir çünkü Zengezur Koridoru, Azerbaycan ile Türkiye arasındaki bir "köprü" rolünü üstlenmektedir. Bununla birlikte, büyük bölgesel işbirliği barış ortamının oluşturulması, Gürcistan'ın da bu durumdan faydalanmasını sağlayabilir. Bakü-Tiflis-Ceyhan, Bakü-Tiflis-Erzurum ve Bakü-Tiflis-Kars gibi projeler de Gürcistan'a katkı sağlamaktadır. Ancak İran, Zengezur Koridoru'ndan rahatsızlık duyan bir ülkedir çünkü bu koridorun

Azerbaycan'a geri verilme olasılığından endişe etmektedir. Ayrıca, İran'ın rahatsızlık kaynağı Türkiye'nin bölgede güçlenmesi ve İran'ın sürecin dışında kalmasıdır (Aslanlı, 2021).

Zengezur Koridoru'nun bölgedeki her ülke üzerindeki etkilerinin analizi, koridorun açılmasının bu ülkelerin ulaşım sistemleri, bölge ülkeleriyle olan ulaşım ilişkileri ve genel olarak ulaşım politikaları üzerinde önemli etkileri olacağını göstermektedir. Ancak Ermenistan'da, birçok faktörden dolayı koridorun açılmasına karşı büyük bir muhalefet bulunmaktadır. Psikolojik olarak Ermeni kamuoyu, milliyetçi söylemler ve toprak iddialarının ötesine bakmaya hazır olmadığı için Azerbaycan ve Türkiye'ye karşı bir direnç göstermektedir. İran ve Gürcistan'da ise biraz tedirginlik bulunmaktadır, ancak bu kısa vadeli endişeler uzun vadeli ekonomik faydalarla telafi edilecektir (Keskin, 2021).

Azerbaycan, Türkiye ve Rusya, Zengezur Koridoru'nun açılmasından en kısa sürede faydalanacak olan ülkeler olacakken, gelecekte diğer bölge ülkeleri de ödüllendirilecektir. Bu yeni koridorun açılması, bölgenin diğer küresel merkezlerle rekabet kabiliyetini hızlandıracak da belirtmek önemlidir. Zengezur Koridoru'nun açılması, bölgenin kalkınmasına olumlu katkı sağlayacaktır. Yeni koridor aracılığıyla ülkeler arasındaki ekonomik ve ticari bağlantıların genişletilmesi, tüm bölgenin kalkınmasını destekleyecektir. Zengezur Koridoru, bölgeden geçen uluslararası ulaşım koridorlarına yeni bir yol ekleyerek Güney Kafkasya'nın uluslararası ekonomik ilişkiler sistemindeki konumunu güçlendirecektir (İsayeva, 2022).

Zengezur Koridoru, küresel, yerel ve bölgesel düzeyde önem taşıyan bir projedir. Salgından olumsuz etkilenen bölge ekonomileri, Zengezur Koridoru aracılığıyla canlanma fırsatı yakalayabilir. Bu koridor, Güney Kafkas ülkeleri, İran, Türkiye ve Rusya arasında işbirliğinin gelişmesine katkı sağlayabilir. Aynı zamanda, Kuzey-Güney aksının ve Orta Koridor'un daha ekonomik bir şekilde çalışmasına yardımcı olabilir. Türkiye de Zengezur Koridoru ile Orta Asya'ya alternatif bir ulaşım imkânı elde edebilir. Koridorun faaliyete geçmesiyle birlikte bölgede sosyo-ekonomik bütünleşme ve sosyo-kültürel kaynaşma teşvik edilebilir. Ayrıca, ekonomik çıkarlar temelinde işbirliği barış ve istikrarı destekleyebilir. Tüm tarafların bu projeden ihtiyaç duyduğu budur (Aydın ve Üste, 2022, s. 272).

Sonuçta, Zengezur Koridoru, Asya ile Avrupa'yı bir araya getiren dizi transit ulaşım projesi için fırsat sunmaktadır. Bu koridor, Azerbaycan'ın Avrasya'da lojistik merkez olarak gücünü artıracaktır. Koridorun inşası, arazide yatırım ortamının oluşmasına, ekonomisinin gelişmesine katkıda bulunacaktır. Aynı zamanda, bu projenin devletlerinin iktisadi kalkınmasına fayda sağlama potansiyeli vardır. Bu nedenle, Zengezur Koridoru barışçıl proje olarak değerlendirilmeli aynı zamanda bölgedeki tüm ülkelerin iktisadi olarak gelişmelerine fayda sağlaması göz önünde bulundurulmalıdır (Turgunov, 2022).

Verilerin analiziyle, Zengezur Koridoru'nun sadece bir sınır değişikliği projesi olmadığı, aynı zamanda ulaştırma projesi olduğu sonucuna varılabilir. Projeyi hayata geçirmek için zorluklarla karşılaşılabilir, örneğin Rusya'nın kontrolü, Ermeni toplumunda olan Türk karşıtlığı ve bazı yabancı güçlerin olumsuz tavırları gibi. Ancak, bu proje gerçekleştirildiğinde, sadece Azerbaycan ile Ermenistan değil, aynı zamanda Türkiye, Rusya ve hatta Türk dünyasının diğer ülkeleri de Doğu-Batı ticaretinde kazanç sağlayacaktır. Bu nedenle, projenin hayata geçirilmesi bölgedeki tüm tarafların çıkarına olabilir ve bölgesel barış ve iş birliğini teşvik edebilir (Aslanlı, 2021).

Projenin gerçekleştirilmesi bir sıra sorunlar nedeniyle henüz hayata geçmemiştir. Bölge ülkeleri arasındaki siyasi olaylar, bu projeye ve çalışmalara etki eden en önemli faktördür. Ermenistan ile mevcut sınır sorunlarının çözümü nedeniyle "Track-II diplomasisi"nin Azerbaycan'ın liderliğinde yürütülmelidir. Bazı iktisadi adımlar, Erivan'ın diplomatik onayını kolaylaştırabilir. Tüm tarafların ve garantörlerin yapıcı bir tutum sergilemesi, kavgalı taraflar için uygun önerinin ortaya çıkmasına olanak sağlayabilir. Çatışmalara ilişkin gerçeklerin ve ortaya çıkan koridorların ulusal anlatının yeniden değerlendirilmesi ve oluşturulması önemlidir. Bu bağlamda, koridorun ekonomik potansiyelini ve bölgesel barışa katkısını ortaya koyan çabalara öncelik vermek, tüm aktörlerin çıkarlarına uygundur. Erivan, koridorun sunduğu fırsatları görüp Azerbaycan'ın arazi bütünlüğüne saygı göstermeli ve anlaşmaları imzalamalıdır. Siyasi prosedürlerin bir sonucu gibi, koridor boyunca siyasi, ticari ve teknik yeniliklere engel olan sorunların kaldırılması ve güncel konuların ele alınması gerekmektedir (Hassan Khan, 2021).

Geçiş güzergâhları arasında kesintisiz bir bağlantının olması, diğer önemli noktalardan biridir. Güzergâh ülkeleri arasında transit geçişlerle ilgili sorunların ortadan kaldırılması gerekmektedir. Bu nedenle Azerbaycan, Türkiye, Rusya, İran ve

Ermenistan arasında bölgedeki zayıflıkların giderilmesi için görüşmeler yapılmalı ve bölgenin önemli bir merkez haline gelmesi için çalışmalar yapılmalıdır.

Ayrıca, bölge ülkeleri dışında uluslararası kuruluşlar ve bölgenin önde gelen ülkeleriyle yakın ilişkisi olan ülkelerin de bu sürece katkıda bulunması gerekmektedir. Bu sayede bölgedeki ülkeler arasındaki gerginliklerin azalması ve gelişen ekonomik ilişkilerden güç alan iş birliği ortamının oluşması muhtemeldir. Ayrıca, bölge ülkelerinde altyapı projelerinin geliştirilmesi ve yeni yatırım fırsatlarına odaklanılması beklenmektedir.

Diğer bir konu, sınır ve sınır güvenliği araştırmalarının önemidir. Sınır geçişlerindeki işlemlerin karmaşıklaşmasını en aza indirmek için tehditlerin azaltılması, güvenliğin sağlanması, personel sayısının ve sorumlulukların düzenlenmesi gereklidir. Azerbaycan ve Ermenistan arasında bir anlaşma sağlandığı takdirde, transit geçişlerde "Yeşil Geçiş" hizmetinden faydalanılabilir. Bu sayede koridordan geçen trenler ve tırlar, hiç beklemeden ve zaman kaybetmeden yolculuklarına devam edebilirler. Yeşil geçiş hizmeti, çevre dostu ve sürdürülebilir taşımacılığı teşvik eden bir hizmet modelidir. Bu hizmet, taşıma işlemlerinin çevresel etkilerini azaltmayı, karbon ayak izini küçültmeyi ve doğal kaynakların korunmasını hedefler. Yeşil geçiş hizmeti, çevre dostu taşıma modlarının seçilmesini, enerji verimliliği önlemlerini, yenilenebilir enerji kaynakları kullanımını ve çevresel uygulamaları içerebilir. Bu hizmetler, çevre dostu ürünlere erişimi kolaylaştırırken işletmelere mali fayda sağlayabilir. Yeşil geçiş hizmeti, çevresel sürdürülebilirliği teşvik ederken aynı zamanda temiz bir çevre bırakmayı ve sürdürülebilir bir ulaşım sistemi oluşturmayı amaçlar (Mete, 2020, s.385).

Ülkelerin lojistik altyapısı güvenilir bir şekilde oluşturulmalıdır. Asya pazarlarının küresel ekonomi üzerinde büyük bir etkisi olduğu düşünüldüğünde, orada üretilen mal ve hizmetlerin mümkün olan en kısa sürede ve en düşük maliyetle Avrupa pazarına taşınması önemlidir. Orta İpek Yolu'nun bir parçası olan demir yolu güzergâhı için lojistik çalışmalar, yeni projelerin ve hızlı tren hatlarının geliştirilmesini gerektirmektedir.

Özet geçecek olursak bu projeye etki eden en büyük etmen siyasi olaylardır. Koridor boyunca ticari, politik yeniliklerin önündeki engeller kaldırılmalı, güvenlik sağlanmalıdır. Transit geçişle ilgili sorunlar ortadan kalırılmalı, bununla alakalı olarak güzergâh ülkeleri ile görüşler yapılmalı, bölgenin önemli bir üs haline getirilmesi için

çalışılmalıdır. Ülkelerin lojistik altyapısı geliştirilmeli, yeni projeler hazırlanması gerekmektedir. Doğru planlama, süreç analizleri, kurumsal kaynak planlama, risk analizleri ve öncelik sıralamasını çok doğrubir şekilde planlayarak dünyadaki lojistik hizmetlerin merkezi olunabilir.Çalışma, bu alanda yapılan öncü çalışmalardan biridir. Bununla ilgili olarak gelecekte yapılacak akademik çalışmalar için önemli bir kaynak olabilir. Bununla yanaşı yeni veriler toplandıktan ve koridor açıldıktan sonra çalışma tekrar yapılabilir. Aynı zamanda Zengezur Koridoru'nun dünya ülkelerine lojistik, ekonomik, politik, sosyal etkileri, Zengezur Koridoru'nun açılmasının bölgesel veya uluslararası ulaşım hatlarına etkisi, diğer koridorlarla karşılaştırılmalı analizi konusunda da çalışmalar yapmak mümkündür.





EKLER

Ek.1. Form

DERİNLEMESİNE GÖRÜŞME FORMU

Kütahya Dumlupınar Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü'nde yürütülmekte olan bu yüksek lisans tezinde Zengezur Koridoru Azerbaycan ve bölge ülkeler arasındaki dış ticaret ve lojistik faaliyetleri açısından incelenmektedir. Size iletilen sorularla bu konu hakkındaki bilgi ve görüşleriniz alınmakta ve herhangi bir doğru-yanlış cevap bulunmamaktadır.

Gönüllülük esasına dayalı olarak gerçekleştirilecek bu görüşmenin herhangi bir anında çalışmadan ayrılma veya yöneltile sorulara cevap vermeme hakkına sahipsiniz. Yanıtlarınızdan elde edilen veriler, anonimliliğinizi korunacak şekilde analiz edilecektir. Araştırmanın herhangi bir kurum veya birey üzerinde olumsuz bir etkisi ve değerlendirmesi olması söz konusu değildir.

Görüşme sonrasında verileri yazıya dökülebilmek ve analiz edebilmek adına ses kaydı alınması gerekmektedir.

Bu doğrultuda çalışmaya gönüllü olarak katılmayı kabul ediyor musunuz?

1. Kısaca kendinizden bahseder misiniz? (katılımcının kendi söylemez ise yaşı, eğitim durumu, uzmanlık alanı, çalıştığı kurum ve tecrübe düzeyi sorulacak).
2. Dünya genelinde lojistik üzerine etkisi olan koridorlar hakkında neler söylersiniz?
3. Zengezur koridoru hakkında neler söylersiniz? Zengezur Koridoruna yönelik bilginizin kaynağı nedir?
4. En genel haliyle Zengezur koridorunu nasıl tanımlarsınız?
5. Zengezur koridoru'nun Azerbaycan için mevcut ve olası etkileri nelerdir?

Bu soruya katılımcı kendiliğinden cevap vermezse:

- 5.1. Azerbaycan'a ekonomik etkileri nelerdir?
- 5.2. Azerbaycan için jeopolitik önemi nedir?
- 5.3. Azerbaycan'ın dış ticaret ilişkilerini etkiler mi? Nasıl?
- 5.4. Azerbaycan'ın lojistik faaliyetlerini etkiler mi? Nasıl?
- 5.5. Azerbaycan'ın kültürel/sosyal yapısını etkiler mi? Nasıl?
6. Zengezur Koridoru'nun etkileyeceği diğer ülkeler nelerdir?
7. Zengezur Koridoru'nun Türkiye için önemi nedir?

Bu soruya katılımcı kendiliğinden cevap vermezse:

- 7.1. Türkiye'ye ekonomik etkileri nelerdir?
- 7.2. Türkiye için jeopolitik önemi/etkileri nelerdir?
- 7.3. Türkiye ile dış ticaret ilişkilerini etkiler mi? Nasıl?
- 7.4. Türkiye ile lojistik faaliyetleri etkiler mi? Nasıl?
- 7.5. Türkiye ile kültürel/sosyal ilişkileri etkiler mi? Nasıl?
8. Zengezur Koridoru bölge ülkelerden hangilerini etkiler?
9. Zengezur Koridoru'nun bölge ülkeler için önemi nedir?

Bu soruya katılımcı kendiliğinden cevap vermezse Katılımcının bahsettiği her bir ülke için:

- 9.1. Ekonomik etkileri nelerdir?
- 9.2. Jeopolitik önemi/etkileri nelerdir?
- 9.3. Dış ticaret ilişkilerini etkiler mi? Nasıl?
- 9.4. Lojistik faaliyetleri etkiler mi? Nasıl?
- 9.5. Kültürel/sosyal ilişkileri etkiler mi? Nasıl?
10. Eklemek istedikleriniz var mı?

Katılımınız için teşekkürler

Ek.2. Etik Kurul İzin Belgesi

Evrak Tarih ve Sayısı: 03.05.2023-227



KÜTAHYA DÜMLUPINAR ÜNİVERSİTESİ
Sosyal ve Beşeri Bilimler Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği
Kurulu

TOPLANTI TUTANAĞI

Toplantı No : 2023/04
Toplantı Tarihi : 27.04.2023
Toplantı Saati : 14:00
Toplantı Yeri : Rektörlük Toplantı Salonu

GÜNDEM

68. Kütahya Dumlupınar Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürlüğü'nün 27.04.2023 tarihli ve 195906 sayılı yazısı gereğince; Uluslararası Ticaret ve Finansman Tezli Yüksek Lisans Programı öğrencisi Tukazban GASIMOVA'nın *"Zengezur Koridoru' nun Azerbaycan ve Bölge Ülkelerinin Dış Ticaret ve Lojistik Faaliyetlerine Olası Etkilerinin SWOT Analizi ve Nitel Yöntemle İncelenmesi"* başlıklı akademik çalışmasında kullanılmak üzere uygulama, görüşme ve anket yapma talebinin etik açıdan uygunluğu üzerine görüşme.

KARAR

68. Kütahya Dumlupınar Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürlüğü'nün 27.04.2023 tarihli ve 195906 sayılı yazısı gereğince; Uluslararası Ticaret ve Finansman Tezli Yüksek Lisans Programı öğrencisi Tukazban GASIMOVA'nın *"Zengezur Koridoru' nun Azerbaycan ve Bölge Ülkelerinin Dış Ticaret ve Lojistik Faaliyetlerine Olası Etkilerinin SWOT Analizi ve Nitel Yöntemle İncelenmesi"* başlıklı akademik çalışmasında kullanılmak üzere uygulama, görüşme ve anket yapma talebinin etik açıdan uygunluğu üzerine görüşüldü.

Yapılan görüşmeler ve değerlendirmeler sonucunda, çalışma kapsamında yapılacak olan uygulama, anket-görüşme sorularının ve ölçeklerin, gerekli izinlerin alınması kaydıyla, fikri, hukuki ve telif hakları bakımından sorumluluğu başvurucuya ait olmak üzere etik açıdan uygun olduğuna oy birliği ile karar verildi.

Prof. Dr. Ali ÇELİK
Başkan

Prof. Dr. Abdullah İLGAZİ
Üye

Prof. Dr. Çetin ÖZDİLEK
Üye

Prof. Dr. Muhammed Sait
GÖKALP
Üye

Prof. Dr. Orhan ELMACI
Üye

Prof. Dr. Ramazan KILIÇ
Üye

Prof. Dr. Selda MANT MENAY
Üye

Adres:Evliya Çelebi Yürüğü/Teşvikiye Yolu 10. Km 43100 KÜTAHYA
Telefon:(+92) 274 443 43 43 Faks:2742552014
e-Posta:etikkurul@cpu.edu.tr Web:http://www.dpu.edu.tr
Kep Adresi:dumupinaruniversitesi@hs01.kep.tr

Bilgi için: Ebru Yüce
Unvanı: Raportör
Tel No: 0274 443 16 65-1655



Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

KAYNAKÇA

- Aghayev, Z. (2008). *Lojistik yönetimi açısından Azerbaycan pazarının değerlendirilmesi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Ahmedov, E. (2006). *Azerbaycan cumhuriyetinde yabancı sermaye yatırımları ve Türkiye değerlendirmesi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Ak, S. (2018). *Uluslararası ticaret, Türkiye- Rusya ilişkileri ve taşımacılık* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Akalay, Y. (2019). *İş sağlığı ve güvenliğinin çalışanlar tarafından algılanması ve bir lojistik firması uygulaması*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Rumeli Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Akay, D. (2016). *Uluslararası lojistikte taşıma modu seçimini etkileyen faktörler Türkiye uygulaması ve bir model önerisi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Karatay Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Akkoyunlu, S. A. (1996). Yeni dış ticaret teorileri. *Ekonomik Yaklaşım*, 7(21), 71-99.
- Almammadov, V. (2019) Azerbaycan'ın enerji stratejisi, *Social Sciences Research Journal*, 8 (3), 40-53.
- Altınok, S. (2021). *Gemlik limanlarının lojistik performansının Türkiye'nin uluslararası ticaretteki yerine katkısı*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Bursa Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.
- Altuntaş, C. ve Tuna, O. (2014) Lojistik kümelenme ve lojistik merkezler, *Ankara Lojistik Üssü Dergisi: Logitrend*, 1(13), 46-51.
- Aras, N. O., (2006). Asrın anlaşması ve Azerbaycan ekonomisine etkisi (Contract of the century and the influence of the Azerbaijan economy). *Akademik Araştırmalar Dergisi* 8(30), 41-59.
- ARDSK. (2023, 1 Haziran).Erişim adresi:<https://www.stat.gov.az/source/transport/>

- Aslanlı, A. (2021). Zengezur koridoru: Zaferin taçlanması. *Kriter Aylık Siyaset Toplum ve Ekonomi Dergisi*, 6(62), 5-17. Erişim adresi: <https://kriterdergi.com/dosya-turk-dunyasi/zengezur-koridoru-zaferin-taclanmasi>.
- Aslanlı, A. ve Şerifli, Y. (2022, 25 Aralık). Zengezur koridoru, Pekin-Londra hattı ve Türkiye'nin artan önemi. Erişim adresi: <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/zengezur-koridoru-pekini-londra-hatti-ve-turkiye-nin-artan-onemi/2254505>.
- Aslanlı, K. (2022, 23 Aralık). İran-Azerbaycan ekonomik ilişkileri. Erişim adresi: https://www.researchgate.net/publication/344558047_Iran-Azerbaycan_Ekonomik_Iliskileri
- Aydın, N. (2018). Nitel araştırma yöntemleri: Etnoloji. *Uluslararası Beşeri ve Sosyal Bilimler İnceleme Dergisi*, 2(2), 60-71
- Azerbaijan Airlines. (2022, 14 Aralık). Erişim adresi: <https://www.azal.az/>.
- Azerbaycan 5 milyon tondan çox tranzit yükdaşımaları sifarişli. (2022, 15 Aralık). Erişim adresi: <https://report.az/infrastruktur/ady-azerbaycan-5-milyon-tondan-cox-tranzit-yukdasimalari-sifarisi-alib/>.
- Azerbaycan Demir Yolları. (2022, 29 Aralık). Erişim adresi: <http://ady.az/>.
- Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi. (2023, 20 Aralık). Erişim adresi: <https://www.stat.gov.az/>.
- Azərbaycan Respublikasının Prezidenti, Ermənistan Respublikasının baş naziri və Rusiya Federasiyasının Prezidentinin Bəyanatı. (2020, 10 Kasım). Erişim adresi: <https://president.az/az/articles/view/45923>.
- Azərbaycan Yolları Şəbəkəsi. (2022, 15 Aralık). Erişim adresi: <https://dyp.gov.az/?/az/content/145/>.
- Azərbaycan. (2022, 26 Aralık). Erişim adresi: <https://www.azerbaijan-news.az/>.
- Bağırzadəh, E. (2019). Azərbaycan-Türkiyə ortaq ekonomik projeleri və bölgəsel yansımaları. *EkoAvrasya Ekonomik ve Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 7(26), 1-17
- Bailey, K. D. (1982) *Methods of social research*. New York: Free Press.

- Balcı, M. ve Göcen, C. E. (2017). Uluslararası ticaret ve üretimin tarihsel gelişimi ve bu bağlamda Türkiye'nin politik ekonomi analizi. İçinde A. Al, M. Balcı ve B. K. İmam (Ed.), *Uluslararası Politik Ekonomi 1* (s. 175-213). Ankara: Savaş Yayınevi.
- Baltacı, A. (2018). Nitel araştırmalarda örnekleme yöntemleri ve örnek hacmi sorunsalı üzerine kavramsal bir inceleme. *Bitlis Eren Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 7(1), 231-274.
- Baltacı, A. (2019). Nitel araştırma süreci: Nitel bir araştırma nasıl yapılır?. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(2), 368-388.
- Başkale, H. (2016). Nitel araştırmalarda geçerlik, güvenirlik ve örneklem büyüklüğünün belirlenmesi. *İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Hemşirelik Fakültesi Elektronik Dergisi*, 9(1), 23-28.
- Bayraktutan, Y. (2003) Bilgi ve uluslararası ticaret teorileri. *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Dergisi*, 4(2), 175-186.
- Bayramlı, P. (2017). *Azerbaycan'ın dış ticaretinde lojistiğin önemi ve lojistik merkez araştırması* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.
- Bayramoğlu, M. (2022). *Türkiye'nin uluslararası ticareti ve Azerbaycan uygulaması* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.
- Bayramov, V. (2022, 28 Aralık). “Zəngəzur nəqliyyat dəhlizi Azərbaycana Avrasiyanın nəqliyyat və logistika mərkəzi kimi mövqeyini gücləndirməyə imkân verəcək”. Erişim adresi: (<https://xalqqazeti.com/mobile/az/news/75615>)
- Bedlek, P. ve Bozyiğit, S. (2022). Uluslararası ticaret ve lojistik ile uluslararası ticaret ve lojistik yönetimi ana bilim dallarında yazılan tezlerin incelenmesi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi*, 25(1), 236-253.
- Bilgin, T. ve Sunaoğlu, Ş.K. (2022). Lojistik performans ve uluslararası ticaret ilişkisi üzerine alanyazın incelemesi. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1(53), 325-344.
- Cabbarova, K. ve İsgəndərov, A. (2022). Azərbaycanın regional əhəmiyyətli ticarət və logistika mərkəzlərinə çevrilməsində Zəngəzur dəhlizinin rolu. İçinde Y. A.

Kəlbəliyev vd. (Ed.), *Qarabağ və Şərqi Zəngəzurun İqtisadi Potensialının Sektoral Qiymətləndirilməsi*, (s. 236-258). Bakü: İSCEMR.

Cebeci, E. (2022). *Uluslararası ticarete Türkiye-İngiltere ilişkileri ve taşımacılık modu seçimi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Creswell, J. W. (2003). *Research design: qualitative, quantitative and mixed methods approaches*. California: Sage Publications.

Cumhurbaşkanı Erdoğan'dan Zengezur koridoru mesajı. (2023, 13 Haziran). Erişim adresi: <https://www.gazetevatan.com/gundem/cumhurbaskani-erdogandan-onemli-aciklamalar-2100610>

Çalışkan, N. (2019). *Uluslararası deniz yolu taşımacılığının Türkiye dış ticaretine etkisinin analizi ve diğer taşıma modlarıyla rekabeti* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Çıkrık, R. (2016) *Uluslararası ticaret, Türkiye – Azerbaycan ilişkileri ve taşımacılık* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Çitil, M. (2020). Uluslararası ticaret teorileri. İçinde M. R. Görgün & S. Adıgüzel (Ed.), *Uluslararası İktisat* (s. 103-124). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Tic. Ltd. Şti.

Çürük, S. (2021). *Kriz yönetimi stratejileri bağlamında Avrupa Birliği ülkeleri ve Türkiye lojistik işletmelerinin değerlendirilmesi: Covid – 19 salgını örneği* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Uşak Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Uşak.

Denzin, N. K. (1978). The research act: a theoretical introduction to sociological methods. New York: Mc Graw-Hill, Aktaran Başkale, H. (2016). Nitel araştırmalarda geçerlik, güvenirlik ve örneklem büyüklüğünün belirlenmesi, İzmir: *Dokuz Eylül Üniversitesi Hemşirelik Fakültesi Elektronik Dergisi*, 9(1), 23-28

Dereli, M. ve Aytaç, A. (2019). Uluslararası ticaret ve çevre ilişkisi kapsamında yeşil lojistik kavramı: Avrupa Birliği Ve Türkiye. İçinde A. Aytaç, G. S. Derman

ve M. Talas (Ed.), *Sosyal Ve Beşeri Bilimlere Multidisipliner Bakış* (s. 68-100). İstanbul: Güven Plus Grup A.Ş. Yayınları.

Doğdubay, M. ve Karan, İ. (2015). Yiyecek-İçecek işletmelerinde etik uygulamaların swot analizi ile değerlendirilmesi. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 3(4), 24-32.

Doğu Anadolu kalkınma ajansı. (2022, 25 Aralık). Erişim adresi: www.daka.org.tr.

Duygu, S. B. E., vd. (2013). Veri toplama yöntem ve araçları. İçinde A. A. Kurt (Ed.), *Bilimsel Araştırma Yöntemleri* (s. 93-116). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2750

Dünya Bankası. (2022, 15 Aralık). Erişim adresi: <https://lpi.worldbank.org/>.

Eker, Ö. (2016). *Lojistik yönetimi ve tedarik lojistiği sürecinde performansın artırılması* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Əliyev, X. (2022, 30 Aralık). Azərbaycan Respublikasının logistika potensialı. Erişim adresi: https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/62013826/davamli_inkisaf_konfrans_materiallari202

Er, İ. ve Özata, Z. F. (2007). Nitel araştırmalar pazarlamaya ne katabilir?. *Pazarlama Dünyası*. 1(1), 44-55

Erişen, M. A. ve Dömbekçi, H.A, (2022) Nitel araştırmalarda görüşme tekniği. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 22(2), 141-160

Erkan, B. (2014). Türkiye’de lojistik sektörü ve rekabet gücü. *ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi* (ASSAM - UHAD), 1(1), 44-65.

Erkayman, B. (2007). *Lojistikte taşıma şekillerinin belirlenmesi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Gökçe, N. (2021) Geleneksel dış ticaret teorilerine yeni yaklaşımlar. İçinde H. A. Kutlu & E. Karabacak (Ed.), *Uluslararası Ticaret Ve Lojistikte Güncel Yaklaşımlar Ve Değerlendirmeler* (s. 7-20). İstanbul: Efe Akademik Yayıncılık.

- Guliyev, A. (2021), *Old and current logistics management in Azerbaijan and economic benefits of international logistic management in Azerbaijan* (Unpublished Master Thesis). Izmir University of Economics, İzmir.
- Guliyev, V. (2021). Kuşak ve Yol girişimi çerçevesinde Çin-Azerbaycan ilişkileri. İçinde M. Dünder & G. Kirilen (Ed.), *Apam Çin Çalışmaları: Tarih, Edebiyat, Ekonomi, Uluslararası İlişkiler* (s. 129-149). Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınları No: 674.
- Gülenç, F., ve Karagöz, B. (2008). E-Lojistik ve Türkiye’de e-lojistik uygulamaları. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1(15), 73-91.
- Güran, İ, ve Özgür, A. (2007). Yeni ekonominin iktisadi etkileri ve iktisat politikası üzerine yansımaları. *Bilgi Ekonomisi Ve Yönetimi Dergisi*, 2(2), 43-61
- Gürbüz, C., vd. (2020). Dış ticarete lojistik ve taşımacılık. Retrieved from: Dış Ticarete Giriş
- Hamzatli, M, (2022). *Zengezur Koridoru’nun Azerbaycan ve Türkiye’nin dış ticaretine olası etkileri* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.
- Hassan, K. M. (2021, 5 Mart). Zengezur Koridoru’nun stratejik önemi. Erişim adresi:<https://www.ankasam.org/zengezur-koridorunun-stratejik-onemi/>.
- Işık, Ö. (2020). Bir lojistik firmasının performans analizi: reysaş lojistik örneği. İçinde İ. N. Yolman (Ed.), *Türkiye’de dış ticaret ve lojistik - uygulamalı ve teorik seçme konular*, (s. 293-314). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Tic. Ltd. Şti.
- İmanov, T. İ. (2005). Logistikanın əsasları (1. Basım). Bakü: Təhsil.
- İsayeva, T. (2022). Zengezur’un coğrafi konumu Ve Türkiye Azerbaycan için jeopolitikalar (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ.
- Kanbur, E. ve Karakavuz, H. (2017). Stratejik yönetim kapsamında küresel hava yolu işbirliklerinin swot analizi, *Journal of Aviation*, 1(2) 74-86.

- Karabulut, E. D. (2022). *Türkiye-Azerbaycan sosyo-ekonomik ilişkileri ve Karabağ değerlendirilmesi* (Yayımlanmamış Yüksek Lians Tezi). Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- Karakuş C, 2018, Araştırma yöntemleri, *International Journal of Interdisciplinary Social Researchs*, 20(1), 27-41
- Karataş, Z. (2015). Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri. *Manevi Temelli Sosyal Hizmet Araştırmalar Dergisi*, 1(1), 68-86
- Keleş, Ç. A. (2020). *Modern İpek Yolu projesi (tek kuşak tek yol) kapsamında orta koridor: Türkiye yatırımları ve etkileri* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Keskin, A, (2022, 16 Aralık). Zengezur Koridoru ve Kafkasyada'ki jeopolitik rekabetin dönüşü, jeo-strateji. Erişim adresi: <https://fikirturu.com/jeo-strateji/zengezur-koridoru-ve-kafkasyadaki-jeopolitik-rekabetin-donusumu/>.
- Kışman, A., Z. ve Aydın F., (2020). Uluslararası ticaret lojistiğinde Türkiye ve Avrupa'nın yeri, *Academic Knowledge* 3(1), 20-33.
- Korkut, Y., Yavuz, ve S., Zeren, F. (2020) Uluslararası ticaret ve lojistik arasındaki ilişkinin incelenmesi: G20 ülkeleri örneği, *Uluslararası İktisadi Ve İdari İncelemeler Dergisi*, 1(30), 77-88.
- Köse, V., (2005). *Uluslararası karayolu yük taşımacılığı yapan işletmelerde sefer maliyetlerinin hesaplanması ve muhasebe kayıtları* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Köser, Y. (2011). *Avrupa Birliği uyum sürecinde karşılaştırmalı olarak Türkiye lojistik sektörünün incelenmesi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Kral, B. (2020). Nitel bir veri analizi yöntemi olarak döküman analizi. *Siirt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 8(15), 170-189
- Kulaklıkaya, (2023, 12 Şubat). Modern İpek Yolu, Orta Asya'nın küresel ekonomiye açılan kapısı. Erişim adresi: www.tepav.org.tr.
- Kurnaz, N., & Çekerol, S.G. (2011). Küresel kriz ekseninde lojistik sektörü ve rekabet analizi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1(25), 47-59.

- Kuşat, N. (2014). Isparta dış ticaret sektörünün swot analizi kapsamında mevcut durum değerlendirmesi. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 4(1), 299-324.
- Malhotra, N. K. (2015). *Essentials of marketing research: A hands-on orientation* (1st ed.). UK: Pearson Prentice Hall.
- Mammadov, R. (2019). *Azerbaycan'ın bölgedeki enerji stratejisi ve yeni Azerbaycan partisi döneminde hayata geçirilen enerji projeleri* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Mete E, (2020), Sürdürülebilir kalkınma kapsamında yeşil lojistik: Avrupa Birliği ve Türkiye örneği, *KSBD*, 12(23), 383-396.
- MİSAK- Milli Strateji Araştırma Kurulu. (2022, 27 Aralık). Erişim adresi: <https://millidusunce.com/misak/zengezur-yolu-turana-gider-mi/>.
- North-South transport corridor. (2023, 11 Ocak). Erişim adresi: <https://alchetron.com/North%E2%80%93South-Transport-Corridor-3768459-W>.
- Ofluoğlu Ö.N., Kalaycı C., ve Artan S., Bal Ç.H. (2018) GÜSBED, *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi* 9(24), 92-109.
- Orta Anadolu kalkınma ajansı. (2023, 21 Şubat). Erişim adresi: <https://www.kalkinmakutuphanesi.gov.tr/assets/upload/dosyalar/6.pdf>.
- Ölmez S. ve Mutlu M.H. (2017). Lojistik performans ve ilişki kalitesi üzerine alanyazın incelemesi. 2. *Uluslararası Çin'den Adriyatik'e Sosyal Bilimler Kongresi*, 1(2), 99-120.
- Önden, İ., Eldemir, F., ve Çancı, M., (2015) Lojistik merkez kavramı ve yer seçimine etki eden karar kriterleri. *Sigma Mühendislik ve Fen Bilimleri Dergisi* 33(3), 325-340.
- Özdemir, M. (2011). Nitel veri analizi: Sosyal bilimlerde yöntem bilim sorunsalı üzerinde bir çalışma. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal bilimler dergisi*, 11(1), 323-343.

- Özdemir, Z., Karaköy, Ç., ve Üre, S. (2022). Evaluation of logistics performance between Turkic Republics and Turkey. *International Conference On Eurasian Economies 2022*, 1(1), 140-151.
- Özköse, H., Arı, S., ve Çakır, Ö. (2013). Uzaktan eğitim süreci için swot analizi, *Middle Eastern & African Journal of Educational Research*, 5(41), 42-57
- Öztürk, N. (2003). Dış ticaret kuramında yeni yaklaşımlar, *Öneri Dergisi*, 5(19), 109-126.
- Petrol boru hatları. (2022, 19 Aralık). Erişim adresi: <https://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Petrol-Boru-Hatlari>.
- Polat, A. (2007). *Uluslararası ticaret'te risk yönetimi* (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Marmara Üniversitesi Bankacılık Ve Sığortacılık Enstitüsü, İstanbul.
- Polat, D. Ş. (2022). *Uluslararası ticarete Türkiye-Almanya ilişkileri ve taşımacılık modu seçimi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Port of Baku. (2023, 11 Ocak). Erişim adresi: <http://portofbaku.com/az/The-New-Port-at-Alyat/>.
- Rzayev, E., Fidan, Y. ve Çetin S, (2022). Azerbaycan lojistik sektörünün genel durumu ve geliştirilebilecek alanlar. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 21(45), 1581-1608.
- Sackes, İ. (2019). *Türkiye lojistik sektöründe taşıma işleri komisyoncusu seçim kriterleri İzmir ili tekstil sektörü örneği* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Safarov, H. (2021). *Türkiye Azerbaycan enerji birlikteliği olan Trans Anadolu Boru Hattı (Tanap) projesinin Türkiye ve Azerbaycan pazarı açısından önemi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- Sağlam, M. (2019). *Türkiye'nin ihracatının taşıma modlarına göre dağılımı, bütünleştirilmiş lojistik stratejisinin Türkiye'nin ihracat performansına olası etkileri: Konya'da ihracat yapan firmalar üzerinde bir çalışma* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Karatay Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

- SERKA. (2022, 26 Aralık). Zengezur Koridoru'nun bölgesel kalkınma ve ekonomik büyümede stratejik önemi çalıştay raporu. Erişim adresi: <https://www.serka.gov.tr/assets/upload/dosyalar/zengezur-koridoru-calistay-raporu.pdf>
- Sezer, S. (2022, 17 Aralık). Ulaşım sektöründe lojistik koridorlarının ekonomiye etkisi. Erişim adresi: https://prague2014.econworld.org/assets/sezer_ulasim_sektorunde.pdf
- SOCAR. (2023, 10 Ocak). Erişim adresi: <https://socar.az/socar/az/home/>.
- Sözen, T. M. (2022). *Türkiye-Azerbaycan ilişkilerinde enerjiin önemi ve trans anadolu doğalgaz boru hattı* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kırşehir.
- Strateji yol xəritəsi. (2022, 28 Aralık). Erişim adresi: <https://www.e-qanun.az/framework/34254>
- Şen, K. İ. (2014) Lojistik faaliyetlerin yönetimi ve maliyetleme yaklaşımları. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 4(1), 83-106.
- Şener, S., vd. (2017) Turizm alanındaki nitel araştırmaların güvenilirlik ve geçerlik ölçütleri kapsamında değerlendirilmesi, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 28(1), 7-26.
- Şirin, B. ve Emanet H. (2017). Lojistik performans endeksi kapsamında Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin lojistik performanslarının analizi. *International Conference On Eurasian Economies 2017*, 1(1), 302-309.
- Şuşaya qələbə yolu ilə gəlmişəm. (2022, 20 Aralık). Erişim adresi: <https://ikisahil.az/post/men-shushaya-qelebe-yolu-ilegelmishem>.
- Tabak, İ. B. (2003). Türkiye'nin uluslararası pazar fırsatlarının belirlenmesinde swot analizi uygulaması. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 8(1), 221-234.
- Tekin, H. (2006). Nitel araştırma yönteminin bir veri toplama tekniği olarak derinlemesine görüşme. *İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi*, 3(13), 101-116.

- Tokmak, M. (2016) Sözlü tarih ve derinlemesine görüşme. *Ardahan Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(3), 83-98.
- TRACECA. (2022, 12 Aralık). Erişim adresi: <http://www.tracecaorg.org/tr/countries/azerbaijan/transport-corridors/east-west/>.
- Trend.Az. (2023, 5 Haziran). Erişim adresi: <https://www.trend.az/business/economy/3363202.html>.
- Tuna, O. (2001). Türkiye için lojistik ve denizcilik stratejileri: Uluslararası ve bölgesel belirleyiciler. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3(2), 208-226.
- Turgunov, E. (2022, 13 Aralık). Zengezur Koridorunun Azerbaycan ve Bölge için önemi. Erişim adresi: <https://www.eurasian-research.org/publication/zengezur-koridorunun-azerbaycan-ve-bolge-icin-onemi/?lang=tr>,
- Tümenbatur, A. (2021). Orta Koridor üzerindeki demir ipekyolu güzergâhı ve lojistik merkez yer seçimi. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt: 30(3), 102-110.
- Tütünsatar, A. (2022). Zenzegur Koridorunun uluslararası ticaret politikası ve lojistik açıdan önemi. *Journal of Vocational and Social Sciences of Turkey*, 4(8) 66-74.
- Uğur, B. (2022). *Dış ticaret teorilerinin evrimi* (1. Basım). Ankara: Iksad Publications.
- UNEC. (2022, 17 Aralık). Erişim adresi: <http://unec.edu.az/application/uploads/2015/02/UE2020.pdf>.
- Usta, B. (2019). *Uluslararası ticaret, Türkiye–İran ilişkileri ve taşımacılık* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Ünalın, M. ve Yapraklı, Ş.T. (2017) Küresel lojistik performans endeksi ve türkiyenin son 10 yıllık lojistik performansının analizi. *Lojistik Performans Endeksi Bildirisi*, 31(3), 311-324.

- Ünlü, B.D. (2017). *Lojistikte taşıma modu seçim kararına etki eden faktörlerin analizi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Üste, N. A. ve Aydın, S. Ü. (2022). Güney kafkaslarda bölgesel güvenlik kompleksi teorisi bağlamında Zengezur Koridoru'nun önemi. *Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 20(Özel Sayı), 261-274.
- Üzümcü, A. ve Akdeniz, S. (2014). Yeni ipek yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars demir yolu projesi. *Avrasya Etüdleri*, 45(1), 11-39.
- Xudiyeva, P. ve Aslanov, A. (2022). İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə nəqliyyat sistemi və onun ölkə iqtisadiyyatına verəcəyi töhfələr. İçində Y. A. Kəlbəyev vd. (Ed.), *Qarabağ və Şərqi Zəngəzurun İqtisadi Potensialının Sektoral Qiymətləndirilməsi*, (s.162-175). Bakü: İSCEMR.
- Yağar, F. ve Dökme, S. (2018). Niteliksel araştırmaların planlanması: araştırma soruları, örneklem seçimi, geçerlik ve güvenirlik. *Gazi Sağlık Bilimleri Dergisi*, 3(3), 1- 9.
- Yavuz, F. (2016). *Uluslararası tarım ticareti* (1. Basım). Erzurum: Atatürk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Ders Yayınları 255.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2003). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri* (5. Basım). Ankara: Seçkin Yayınları
- Yıldırımoglu, U. (2018). *Uluslararası ticaret, Türkiye – Katar ilişkileri ve taşımacılık* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Yıldız, A., Aydoğan, K., ve Kartum, G. (2020). Türkiye'nin uluslararası lojistik performans endeksindeki konumunun kümeleme analizi ile araştırılması. *Turkish Studies - Social Sciences*, 15(3), 1659-1679.
- Yılmaz, D. (2009) *Türkiye lojistik sektöründe bilgi sistemlerinin rolüne ilişkin bir analiz* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Yılmaz, S. (2020). Bir Kuşak Bir Yol projesinin Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye'ye etkisi. *Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 16(32), 5274-5301

- Yin, R. K. (2003). *Applications of case study research (2nd ed.)*. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Yüksel, E. ve Sarıdoğan, E. (2011). Uluslararası ticaret teorileri ve paul r.krugman'ın katkıları, *Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(35), 199-206.
- Zengezur Koridoru bir an önce açılmalı. (2023, 28 Haziran). Erişim adresi: <https://www.sabah.com.tr/dunya/zengezur-koridoru-bir-an-once-acilmali-6053223>
- Zeybek, H., (2019). Uluslararası ticarete demir yolunun lojistik performansa etkisi, *Demir yolu Mühendisliği*, 1(9), 79-90.

DİZİN

-D-

Demir Yolu Taşımacılığı, ix, 34
 Deniz Yolu Taşımacılığı, ix, 36
 Derinlemesine Görüşme, ix, 70, 73, 76, 129
 Dış Ticaret, 4, 2, 7, 8, 18, 19, 71, 78, 81, 82, 120, 122, 123, 124, 125, 127, 130

-H-

Hava yolu taşımacılığı, 38, 40

-İ-

İhracat, 13, 17, 78, 83, 104, 128
 İthalat, 13, 17

-J-

Jeopolitik, 70, 78, 83, 84, 98, 99, 100, 108, 118, 126
 Jeostratejik, 83, 93

-L-

Lojistik, v, viii, ix, xiv, 2, 5, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 44, 45, 47, 49, 70, 71, 77, 80, 81, 90, 100,

101, 118, 120, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131

Lojistik Merkez, 32, 120, 122, 126, 127, 130

Lojistik Performans Endeksi, ix, xiv, 44, 45, 129, 130, 131

-N-

Nitel Araştırma, ix, 74, 121, 122, 124, 126, 129, 131

-U-

Ulaşım, v, ix, xii, 25, 32, 45, 48, 51, 52, 79, 81, 85, 88, 96, 101, 104, 110, 111, 128

-Z-

Zengezur Koridoru, 4, v, ix, xii, 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 49, 62, 63, 64, 70, 72, 73, 77, 78, 79, 80, 81, 83, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 104, 105, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 113, 114, 116, 118, 121, 125, 126, 128, 130, 132