



JOURNAL OF SOCIAL AND HUMANITIES SCIENCES RESEARCH

Uluslararası Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırma Dergisi

Open Access Refereed e-Journal & Refereed & Indexed

Article Type	Research Article	Accepted / Makale Kabul	30.05.2019
Received / Makale Geliş	14.03.2019	Published / Yayınlanma	31.05.2019

ASYA ULAŞTIRMA KORİDORLARININ AVRUPAYA ENTEGRASYONU GİRİŞİMLERİ: AZERBAJCAN'A ETKİLERİ

THE INITIATIVES OF ASIA TRANSPORTATION PROTECTIONS ON EUROPEAN INTEGRATION: EFFECTS ON AZERBAIJAN

Prof. Dr. Erdinç TUTAR

Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü,
Niğde / TÜRKİYE, ORCID: 0000-0002-9076-7621

Dr. Öğr. Üyesi Filiz KUTLUAY TUTAR

Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü,
Niğde / TÜRKİYE, ORCID: 0000-0002-2574-9494

Doktora Öğrencisi Ramil MİRALİYEV

Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Avrasya Araştırmaları ABD,
Niğde / TÜRKİYE,

ÖZET

Avrupa Birliğinin ekonomik çıkarları kapsamında şekillendirdiği ulaştırma politikaları ilk dönemlerde bazı sorunlarla karşılaşmıştır. Fakat Batı Avrupa, ulaştırma ağlarındaki bu sorunları kısa dönem içerisinde atlatarak “Trans-Avrupa Ağı” (TEN) kapsamındaki projelerle Batı Avrupa’da muazzam bir ulaştırma ağı kurabilmiştir. 1990’lı yılların başında SSCB’in dağılması sonrası Avrupa Birliğinde ulaştırma politikaları yeniden şekillenmiştir. Kendisi gibi görmediği Orta Avrupa ve Doğu Avrupa ülkelerinin ulaştırma alanlarını PEN (Pan-European Network) kendine tamam entegre edebilmiştir. Zira aynı dönemde Orta Asya’da ve Kafkaslarda oluşan güç boşluğunu iyi değerlendiren Avrupa Birliği, oranın ulaştırma koridorlarını da kendine entegre girişimlerinde bulunmuştur. Asya’yı Avrupa’ya bağlayan esas ulaştırma koridorlarından biri olan TRACECA koridorunun Azerbaycan sınırlarından geçmesi, zamanla Azerbaycan’ı bölgede önemli aktöre dönüşmesine neden olmuştur. Çalışmada Asya Ulaştırma Koridorlarının Avrupaya entegrasyonun Azerbaycan’a yansımaları esas araştırma konusu olmuştur. Özellikle, Azerbaycan için büyük öneme sahip olan TRACECA Projesinin gelişimi, projenin Azerbaycan’a etkisi, Azerbaycan’ın bu projeye çok önem vermesinin nedenleri araştırılmış ve son olarak ta bu konuda yapılması gereken önlere değinilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Trans-Avrupa Ağı, Ulaştırma Koridorları, TRACECA, Azerbaycan.

ABSTRACT

The transport policies that the European Union has shaped under the economic interests of the European Union encountered some problems in the first period. However, Western Europe could overcome these problems in the transportation networks in the short term and established a tremendous transport network in Western Europe through projects which is about Trans-European Network (TEN). After the dissolution of the USSR in the early 1990s, transport policies in the European Union were reshaped. The PEN (Pan-European Network) has been able to fully integrate the transport areas of the Central European and Eastern European countries, which it did not see as itself. In the same period, the European Union, which evaluated the power gap in Central Asia and the Caucasus, made integrated attempts in the transportation corridors of the rate.

In the study, the reflection of the Asian Transport Corridors to Europe on Azerbaijan was the main subject of the study. In particular, the development of the TRACECA Project, which is of great importance for Azerbaijan, the impact of the project on Azerbaijan, the reasons why Azerbaijan attaches great importance to this project has been researched and finally, some suggestions have been made on what should be done in this regard.

Keywords: Trans-European Network, Transport Corridors, TRACECA, Azerbaijan.

1. GİRİŞ

Günümüzde küresel rekabete uyum sağlamak için ulaştırma hizmetleri kilit faktörlerden biri haline gelmiştir. Yeni pazarlara giriş yapmak, çok yüksek standartlara sahip olan güvenilir, ucuz ve hızlı ulaştırma sistemlerin olması gerekmektedir. Günümüz şartları gereği yalnızca üretmek çok büyük avantaj sağlamamaktadır. Bunun yanında üretilen malların zamanında pazarlara ulaştırılması ve bunu yaparken en uygun koşullarla yapılması gerekmektedir. Bu nedenlerden dolayı bazı ülkeler, özellikle Batı Avrupa ülkeleri ulaşım sistemlerini diğer ülkelerin ulaşım sistemleri ile rekabet ettirme girişimlerinden vazgeçerek bir bütün olarak hareket etmeyi tercih etmişler. AB ülkelerinin yükselen ekonomisinin enerjiye ve hammaddeye olan ihtiyacı ve ürettiği ürünleri pazarlamak isteği, onu dışa açık bir “Yeni Ulaştırma Politikası” yürütmesini gerekli kılmıştır. Ulaştırma alanında dışa açık politikalar Asya ulaştırma koridorlarının kendine entegresi kapsamında şekillenmiştir. Bunun için de güvenli ve maliyeti düşük ulaşım sistemlerine ihtiyaç duyulması, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) Projesinin gündeme gelmesine neden olmuştur. Böylece, AB ile Orta Asya ve Kafkasya arasındaki uluslararası transit ticaretin en hızlı, kolay, çağdaş ve güvenli bir şekilde yapılması sağlanacaktır.

2. AVRUPA'DA ULAŞTIRMA KORİDORLARININ BÜTÜNLEŞMESİ: ASYA TİCARET YOLLARINI KENDİNE ENTEGRE GİRİŞİMLERİ

1957 yılında “Roma Antlaşması” ile Avrupa Birliği'nin esası koyulmuştur. Bu tarihten itibaren Avrupa Birliği tüm alanlarda olduğu gibi ulaştırma alanlarında da bütünleşme sürecini başlatmıştır. Fakat ilk dönemlerde AB ülkeleri ulaştırma alanında birbirlerini rakip olarak görüyor ve bu konuda taviz vermek istemiyorlardı. Hatta bu ülkelerin kendi ulaştırma sistemleri de rekabet içerisindeydi. Avrupa Birliği kapsamındaki ülkeler ve onların ulaştırma sistemleri birbirine rakip olsa da bir sistemin farklı unsurları oldukları daha sonralar kavranılmış, özellikle 1970-1980'li yıllarda bu yönde ciddi alt yapı çalışmaları yapılmıştır (Öncü, 1995: 33). Zira AGTC Anlaşması (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations) ve TEN (Trans-European Network) kapsamındaki projelerle Batı Avrupa modernleştirilmiş ve bütünleşmiş Avrupa Ulaştırma Ağını kurabilmiştir. Sovyetler Birliğinin çökmesi ve Doğu Bloku dağılmasıyla Batı Avrupa'da siyasi ve ekonomik alanlarda, özellikle ulaştırma alanında köklü değişikliklere gidildi. Avrupa Birliğinin ilk önceliği, Doğu ve Orta Avrupa ülkelerinin ulaştırma koridorlarını kendine entegre etme girişimlerinde bulunulması olmuştur. Doğu ve Orta Avrupa ülkelerini kendisi gibi aynı düzeyde görmeyen fakat kendine tamamen entegre etmek isteği Pan-Avrupa kavramını ortaya çıkardı. Bu anlayışı pratiğe dökmek için Doğu Avrupa ülkeleri ile 1991 yılında Prag'da birinci Pan-Avrupa konferansı düzenlendi. Daha sonra 1994'de Girit'te ve 1997'de Helsinki'de gerçekleştirilen ikinci ve üçüncü Pan-Avrupa konferansları sonucunda Pan-Avrupa ulaştırma ağı yani PEN (Pan-European Network) oluşturuldu (Kaynak, 2004: 10-11). 10 geçit koridorundan oluşan Doğu Avrupa ülkelerinin ticaret yollarını ve geçiş güzergahlarını (PEN'i) tamamen Batı Avrupa ticaret yollarına ve geçiş güzergahlarına (TEN'e) entegre olmasıyla yetinmeyen Avrupa Birliği Asya pazarlarına ulaşmak için yeni ulaştırma güzergahları arayışlarına başlamış ve ticari alanda stratejilerini bu yönde ağırlaştırarak önemli değişikliğe gidilmiştir (Hüsenov, 2002: 64). Aslında Batı Avrupa'nın esas isteği Asya pazarlarına ulaşmaktır. Asya pazarlarına ulaşmak istemesinin esas amacı aşağıdakilerdir:

- ✓ Sovyetlerin çökmesiyle Asya'da oluşan otorite boşluğunu iyi değerlendirerek oranın ulaştırma koridorlarını (ticaret yollarını) kendine entegre etmek isteği,
- ✓ Gelişmiş ekonomisinin enerjiye olan ihtiyacını petrol ve doğalgaz ile zengin olan Asya'dan karşılamak isteği,
- ✓ Nüfus olarak çok büyük orana sahip olan Asya'yı, ürettiği ürünleri satmak için çok büyük bir pazar olarak görmesi.

Tüm bunları gerçekleştirmek için Doğu Avrupa ülkelerinin ticari yolları bir köprü olarak görülmüştür. Bu nedenden dolayı PEN (Pan-European Network) kapsamında Doğu Avrupa ülkelerinin esas ulaştırma alanlarının: kara yolları, demir yolları, deniz ve içsu yollarının alt yapılarına önemli yatırımlar yapılmıştır. Böylece PEN (Pan-European Network) oluşturulurken TEN ile Trans-Asya koridorları diye nitelendirilen Asya ticaret yollarına uyumuna önem verilmiştir. Aslında PEN'i gerçekleştirmek için

başlatılan projeler, Trans-Asya koridorlarına erişmek için başlatılan projelerle nerdeyse aynı dönemde gerçekleştirilmiştir. İlk başlarda şu güzergahlar vasıtasıyla, Asya ticaret ağlarını Avrupa ticaret ağlarına birleştirilmesine önem verilmiştir (DPT, 2001: 11):

- ✓ Sibirya Koridoru (Moskova- Yekaterburg- Novosibirsk- Ulan Bator- Pekin).
- ✓ Kuzey Asya Koridoru (Kiyev- Moskova- Druzhba- Alashankou- Lianyungang).
- ✓ Orta Asya Koridoru ve ya İpek Yolu (İstanbul- Ankara- Tebriz- Tahran- Meshed-Sarakhs-Taşkent- Almatı- Aktogay- Druzhba- Alashankou- Lianyungang).
- ✓ Güney Asya Koridoru (İstanbul- Ankara- Tebriz- Tahran- Kerman- Zahidan- Hindistan-Nepal-Sri Lanka- Bengladeş- Myanmar- Tayland)
- ✓ TRACECA ve ya Yeni İpek Yolu (Köstence- Poti- Bakı- Taşkent- Almatı- Aktogay- Druzhba- Alashankov-Lianyungang).

Son dönemlerde AB'nin bu beş geçiş güzergahından sadece TRACECA'ya önem vermesinin bir sıra nedenleri vardır. Birinci ve ikinci koridorun Rusya topraklarından geçmesi gelecekte ticaret konusunda Rusya'dan bir nebze de olsun bağımlı hale gelmesi ve bu yolla yükler taşınırken çok büyük zaman kaybı yaşanması, bu koridorlara AB'nin çokta sıcak bakmamasına neden olmuştur. Üçüncü ve dördüncü koridorlar elverişli olmasına rağmen İran topraklarından geçmesi bazı sorunları beraberinde getirmiştir. İran'ın, Avrupa ve ABD'in karşı çıkmasına rağmen nükleer bir ülke olma girişimleri, Ortadoğu'da bazı dini gruplara ve rejim devletlerine destek vermesi, Şiiliği devlet politikası seviyesine getirerek Orta Doğuda olan bazı devletlerin içerisinde olan şii gruplara destek vererek o ülkelerin iç ve dış siyasetine müdahale etmesi AB ve ABD ile ilişkilerinin kopmasına neden oldu. Tüm bu nedenlerden dolayı AB üçüncü ve dördüncü koridora sıcak bakmamaktadır. Fakat günümüzde halen de, ilk dört güzergahtan yüklerin taşınma oranının TRACECA'ya oranda çok büyüktür. Bunun esas nedenlerine ilerleyen bölümlerde açıklık getirilecektir.

3. TRACECA PROJESİNİN GELİŞİMİ

Avrupa Birliği tarafından bir program şeklinde yürütülmekte olan “Avrupa Kafkasya Asya Geçiş Koridoru” yani TRACECA, günümüzde AB tarafından en çok üzerinde durulan koridorlardan biridir. Bağımsızlığını kazanan Kafkasya'daki devletler ve Orta Asya (Türkistan) Cumhuriyetleri, bağımsızlığını ebedi kılmak, Rus etkisinden kurtulmak, küreselleşen dünyaya ayak uydurmak için AB'in başlattığı TRACECA'ya destek oldular. 1993 yılında Brüksel'de Avrupa Birliğine üye ülkeler ile bağımsızlığını kazanmış 3 Kafkas ülkesi (Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan) ve 5 Orta Asya Ülkesi (Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan) arasında gerçekleştirilmiş konferansta TRACECA projesi ilk defa gündeme gelmiştir. Bununla da TRACECA programı fiilen uygulamaya konulmuştur. Konferansta kabul edilen Brüksel Beyannamesine göre bu projenin gerçekleştirilmesinde esas amacı şunlardır (İsakov, 2011: 9; Kuşçu, 2012: 456).

- ✓ Bağımsızlığını yeni kazanmış cumhuriyetlerin, Avrupa ve dünya pazarına erişmesinde büyük öneme sahip uluslararası ticaret ağlarına çıkışını temin etmek. Bu yolla o ülkelerin ekonomik olarak kalkınmasına yardım etmek.
- ✓ TRACECA programına üye olan ülkeler arasında bölgesel işbirliğinin genişlemesine yardım etmek.
- ✓ TRACECA'nı PEN ve TEN'e entegrasyonunu sağlamak.

TRACECA, Avrupa'yı Asya'ya birleştirecek alternatifler içerisinde en iyi seçenek olması, Avrupa Birliğinin bu koridora daha çok önem vermesine neden oldu. Zira Dünya petrol rezervlerinin %16'sına sahip olan Kafkasya ve Orta Asya, bu özelliği ile Avrupa'nı kendine çekmeye bilmezdi (Sezgin, Gişi ve Pakel, 2012: 428). Fakat o dönem bağımsızlığını kazan bu devletlerin ulaştırma alanlarının alt yapıları istenilen düzeyde olmaması bir sıra sorunları da beraberinde getirdi. Bağımsızlığını yeni kazanmış devletlerin ulaştırma ve taşımacılık alanlarındaki alt yapı problemini çözmek için, Avrupa Birliğinin Bağımsız Devletler Topluluğu Teknik Yardım Fonu (TACIS), Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası (EBRD), Asya Kalkınma Bankası (ADB) ve Dünya Bankası (WB) tarafından üye ülkelerin ulaştırma ve taşımacılık alanlarının alt yapısına yatırımlar yapılmıştır (Tutar, Tutar ve Eren, 2009: 5).

Uluslararası Ulaştırma Koridoru Konferansı (1998) öncesine kadar TRACECA programı çalışma grubunun 5 toplantısı yapılmıştır. TRACECA çalışma grubunun ilk toplantısı 1995 yılı Mayıs ayında Almatıda yapılmıştır. Bu toplantıda 4 bölümden oluşan bir plan kabul edilmişti. Bu bölümler ticaretin kolaylaştırılması, karayolları, demiryolları ve Karadeniz ve Hazar Denizinde yük taşımacılığını kapsamaktadır. Toplantının sonunda demiryolu, otomobil, denizyolu taşımacılığı ve ticareti ile ilgili çalışma grubu tarafından sunulan projeler incelenmiş, katılan 8 ülkenin temsilcileri tarafından 16 proje onaylanmış ve bu projelerin uygulanması için 15 mln euro değerinde mukaveleler imzalanmıştır. Çalışma grubunun 1995 yılı sonunda gerçekleştirilen ikinci toplantısında TRACECA güzergâhı üzerinde başka alternatifler de değerlendirildi. Bu koridora birleştirilen diğer güzergâhların maliyeleştirilmesi TACIS programı esasında maliyeleşmesi karara alındı. 27-28 Mart 1996 yılında TRACECA çalışma grubunun 3. toplantısında 10 yeni proje gündeme gelmiştir. Bu toplantıda gözlemci olarak bulunan Moğolistan temsilcisi, ülkesinin TRACECA programına katılım olanaklarını araştırmakla ilgilendiğini söyledi. Çalışma grubunun 1996 yılının Ekim ayında Afina yapılan 4. toplantısında eski anlaşmalar bir daha gözden geçirilmiş, program çerçevesinde yeni projeler müzakere edilmiş ve Ukrayna ve Moldova'nın programa katılımı konusu ele alınmıştır (Acar, 2009: 33-34).TRACECA programı çalışma grubunun 5. toplantısı ise 5 Mayıs 1998 yılında Tbilisi'de yapılmıştır. Toplantıda, TRACECA ülkeleri için çok taraflı bir ulaştırma anlaşması ele alınmış ve TACIS'in yeni projeleri finanse etmek için tahsis ettiği fonların dağıtımı hakkında görüş alışverişinde bulunulmuştur. Zira ilk defa bu toplantıda “Çok-Taraflı Temel Anlaşma” (MLA) müzakere edilmiştir. TRACECA Daimi Sekreterliğinin Bakı'da kurulmasına dek geçen zaman zarfında çalışma grubunun yaptığı beş toplantı TRACECA'nın gelişimi açısından çok büyük rol üstlenmiştir. Fakat TRACECA'nın gelişimi açısından bakanlıklar ve devlet başkanlarının yaptığı görüş ve konferanslar çok büyük öneme sahipti (Erdoğan, 2011: 50).1996 yılında Türkmenistan'ın Sarakhz şehrinde AB nümayendeleri ile Gürcistan, Azerbaycan, Türkmenistan ve Özbekistan Cumhurbaşkanları arasında gerçekleştirilen konferansta demiryolları ile ilgili tariflerin %50 azaltılması, yüklerin ülke sınırlarını geçerken onun muhafazası gibi taşımacılıkta bazı standartların belirlenmiştir.1997 yılı Nisan ayında TRACECA koridorunun Karadeniz vasıtasıyla PEN ve TEN'e birleştirilmesi imkanlarının araştırılması için Tbilisi'de bakanlıklar düzeyinde bir konferans gerçekleşiyor. Bu konferansta 1997 yılı Haziranda Helsinki'de gerçekleşmesi planlaştırılan 3. Pan Avrupa konferansına sunulacak plan ve projeler değerlendirildi. 1997 yılının Haziran ayında Helsinki'de yapılan 3. Pan Avrupa konferansında PEN'in (Pan-European Network) Karadeniz üzerinden doğuya doğru genişletilmesi kararı, TRACECA programının gelişimi açısından çok büyük değere sahip olduğunu söyleyebiliriz. Zira bu konferansta TRACECA'nı desteklemek amacıyla Gürcistan'ın Karadenize kıyısı olan Poti şehrinde limanın alt yapısı ve RO-RO gemi terminalinin tamiri için maliye desteği ayrıldı (Emrahov, 2011: 74).1998 yılında Azerbaycan'ın başkenti Bakı'da “Tarihi İpek Yolunun Restoasyonu” başlıklı konferans gerçekleşmiştir. Bu konferansa Azerbaycan, Gürcistan, Bulgaristan, Türkiye, Romanya, Ukrayna Kırgızistan Moldova, Özbekistan Cumhurbaşkanları, Avrupa Komisyonu Temsilcileri, 32 ülkeden uzmanlar ve 12 uluslararası örgüt üyeleri katılmıştır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014: 180). Bu konferansın TRACECA'nın gelişiminde bir dönüşüm noktası olduğunu söyleyebiliriz. Bu konferansla TRACECA artık “Yeni İpek Yolu” projesi olarakta anılmağa başlanılıyor. Azerbaycan bu konferansta, Ermenistan başlangıç ve son transit ülke olması durumunda nakliye sözleşmesi ve teknik eklerin tüm hükümleri, Ermenistan'ın işgal ettiği Azerbaycan topraklarından çıkmayınca kadar Azerbaycan'a tatbik olunamayacağını bildirerek Ermenistan'ı TRACECA'da etkisiz hale getirdi (İsakov, 2011: 11).Konferansta kapsamlı işbirliği ve bölgesel entegrasyonun temel prensiplerini yansıtan “Bakı Deklarasyonu” kabul edildi. Bu konferansın sonunda AB ile üye ülkelerin hükümet ve devlet başkanları arasında Avrupa-Kafkasya-Asya ulaştırma koridorunun geliştirilmesi için “Çok-Taraflı Temel Anlaşma (MLA)” imzalanmıştır. Çok-Taraflı Temel Anlaşma TRACECA programının uygulanmasına temel teşkil etmektedir. Bu konferansın sonunda karara alınan diğer önemli konulardan biri TRACECA projelerinin planlaması ve uygulamasını koordine etmek için Bakıda özel bir merkezin açılması olmuştur (Nadirov, 2011: 9).2000 yılında Çok-Taraflı Temel anlaşmanın (MLA) hükümlerini uygulamak ve tamamlamak için TRACECA Hükümetlerarası Komisyonu'nun (IGC) kurulması karara alınır. IGC'nin yürütme organı olarak görev yapan IGC TRACECA Daimi Sekreterliği Bakı'da kurulmuştur. Bu Daimi Sekreterliğin, TRACECA'ya üye olan ülkelerin hepsinde temsilciliği yani ulusal sekreterlikleri kurulmuştur.

3.1. TRACECA Havzasının Genişletilmesinde Azerbaycan'ın Tutumu.

Daha önce belirtildiği gibi 1993 yılında Brüksel'de Avrupa Komisyonu Temsilcileri ile Güney Kafkas ülkeleri (Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan) ve Orta Asya ülkeleri (Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan) tarafından TRACECA programının gerçekleştirilmesi için yapılan ilk konferansta üye ülkelerin sayısı sekizdi. Zamanla TRACECA'ya üye olan ülkelerin sayısı artarak çok büyük coğrafi alanın ulaştırma ağlarını kendi bünyesinde birleştire bildi. 1998 yılında Azerbaycan'ın başkentinde yapılan "Tarihi İpek Yolunun Restorasyonu" Konferansında Ukrayna ve Moldova TRACECA'ya katılmıştır. TRACECA projesi ilk uygulamaya konulduğunda Rusya, İran ve Türkiye'nin bu büyük uluslararası ulaştırma ağından saf dışı bırakılmak istenilmiştir. Türkiye'nin bu programı üye olmasını özellikle Almanya ve Fransa istemiyordu. Türkiye'ni bu koridordan dışarıda tutarak ekonomik olarak kalkınmasına engel olmak ve bu koridorun önemli üyesi olmasının karşısını almak için Avrupanı Asya'ya birleştiren koridor Karadeniz güzergahı seçildi. Avrupa'nın Asya'ya pazarlamak için ürünler, Ukrayna ve Bulgaristan'ın Karadeniz kıyısında olan limanlar aracılığıyla Gürcistan'ın Poti ve Batumi limanına, daha sonra kara ve demiryolu aracılığıyla Azerbaycan'ın Bakı limanına, buradan da Türkmenistan'ın Türkmenbaşı limanına ve Kazakistan'ın Aktau limanına taşıyordur. Kazakistan ve Türkmenistan'ın kara ve demiryolu aracılığıyla bu güzergah Çine kadar uzanıyordu (Tutar, Tutar ve Eren, 2009: 12).Orta Asya'nın ve Kafkasların enerji rezervleri ve diğer hammaddeler bu güzergahla taşınması planlaştırılmıştır. Türkiye'nin bu güzergahtan dışlanması aslında TRACECA'nın gelişiminin önünü tıkamaktaydı. Çünkü Türkiye'nin ulaştırma sektörlerini kullanmakla daha çevik ve daha çok yük taşımak mümkün olacaktı. Türkiye'nin Kara yolları ve demiryolu güzergahları TRACECA için çok kullanımlıdır. Türkiye'nin TRACECA'ya üyelik sürecinde Azerbaycan'ın ve TRACECA'ya üye olan diğer Türk Cumhuriyetlerinin rolü büyüktür. Özellikle bu süreç içerisinde Azerbaycan'ın önemi hususi olarak vurgulamak gerekir. Bunun esas nedeni "Türklük Bilinci"nden ve ekonomik çıkarların üst üste düşmesinden kaynaklanmaktadır. 1998 yılında Azerbaycan'da yapılması planlanan Tarihi İpek Yolunun Restorasyonu" başlıklı TRACECA konferansına teşkilatçı ülke sıfatıyla Azerbaycan, Türkiye'yi bu konferansa katılması için davet etti. Bununla da, Türkiye'nin TRACECA ile ilişkileri olumlu yönde gelişmeye başladı. Bu ilerleyişin ardından 2000 yılında Türkiye, TRACECA'ya üyelik başvurusunda bulunmuş ve "2002 yılında resmen bu programa üye olmuştur" (TRACECA G.S. 2019). Aynı yılda Bulgaristan ve Romanya TRACECA'ya üye olmuştur (Ovalı, 2008: 163). Taşımacılık alanında sürekli alternatifler arayışına giren TRACECA, "Demir İpek Yolu Projesi" ile Çin'den İngiltere kadar uzanacak güzergahın gerçekleştirilmesi için İran demiryollarına ihtiyaç duymuştur. Bu ve diğer nedenlerden dolayı, İran'ın bu programla ilişkilerinde esnek politikalar yürüttü. 2009 yılında artık İran TRACECA'nın resmi üyesi oldu (Üzümcü ve Akdeniz, 2014: 182).Pakistan ve Afganistan MLA'ya taraf olma ve TRACECA'ya tam üye olma girişimlerinde bulunmuşlardır. Ayrıca Mısır, Litvanya ve Rusya bu programa gözlemci olma yönünde istekte bulunmuşlardır. Günümüzde TRACECA'nın 13 üyesi bulunmaktadır.

4. TRACECA'NIN AZERBAYCAN'A KATKILARI

Avrupa Birliği, TRACECA programını TEN ulaştırma koridorlarını tamamlayacak bir proje olarak görmektedir. Rusya'nın, bölgedeki nüfus ettiği ticaret yollarına alternatif olacak ve Orta Asya-Kafkasya-Doğu Avrupa güzergahını izleyecek projeye (TRACECA) öncelik vermektedir. Avrupanın bu çıkarları, bağımsızlığını yeni kazanmış devletler gibi Azerbaycan'ın da çıkarlarıyla üst üste düşmektedir. Günümüz dünyanın kuralları gereği siyasi bağımsızlığı ekonomik bağımsızlıkla eşit olduğu gerçeğini göz önünde bulundurarak Azerbaycan, ekonomik olarak bağımsız politika yürütmek için Avrupa ve Orta Asya ulaştırma koridorlarına çıkışını hedeflemiştir. Doğalgaz ve petrol ile zengin olan ülke, çıkardığı bu rezervleri Avrupa'ya pazarlamak için Rusya'nın kontrolü altında olmayan bir ulaştırma koridorlarına bağlantı kurmak girişimi içerisine girmiştir. Avrupa Birliğinin TRACECA projesi girişimi tam da Azerbaycan'a önemli bir fırsat penceresi açmıştır. Azerbaycan Cumhuriyeti 1993 yılında TRACECA programına üye olduğu günden günümüzdeki gerçekleşen projelerde aktif rol üstlenmiştir. Azerbaycan'ın TRACECA programına bu kadar önem vermesinin diğer amaçları aşağıdakilerdir.

- ✓ Bölge ülkeleri arasında ticaret ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi
- ✓ Taşımacılık alanının geliştirilmesi

- ✓ Transit taşımacılık için uygun koşulları yaratmakla ülke ekonomisine katkı vermek
- ✓ Ulaştırma alanında ilgili politikaların hazırlanması
- ✓ Farklı ulaşım türleri arasındaki ilişkilerin koordinasyonu
- ✓ Kargo ve demiryolu taşımacılığı konusundaki uluslararası tarifeler alanında uyumlaştırılmış bir politikanın uygulanması;
- ✓ Çok Modlu kargo taşımacılığının organizasyonu için koordineli bir eylem programının geliştirilmesi

Avrupa Birliği'nin bağımsızlığını yeni kazanmış devletlere yönelik ekonomik çıkar politikasının temel taşlarından biri olan TRACECA programını, "21. Yüzyılın İpek Yolu Projesi" olarak adlandırabiliriz (Kuşçu, 2012: 456). TRACECA programı, Asya Cumhuriyetlerini Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlamayı hedefleyen ve tüm ulaşım sistemlerini kapsayan bir Doğu-Batı Koridorudur. TRACECA koridoru ekonomik önemi ile beraber, politik ve askeri stratejik değere de sahiptir. Azerbaycan bu koridor aracılığı ile NATO'nun Afganistan operasyonlarında katkıda bulunmuştur. Zira Afganistan'a ulaştırılan savaş dışı yüklerin %40 Azerbaycan sınırlarından geçmekte taşınmaktadır (Kazımlı, 2015: 106). Doğu-Batı koridorlarındaki toplam yük cirosuna baktığımızda yıllık 150 milyon ton olduğunu görebiliriz. Bu yük cirosunda Azerbaycan küçük bir paya sahiptir. Azerbaycanında içerisinde bulunduğu TRACECA koridoru büyüme vaat etse de Sibirya koridoru, Kuzey Asya koridoru ve diğer alternatif yolların ticaret hacminin büyük olması nedeniyle rekabette zorlanmaktadır.

Tablo.1. Asya-Avrupa Ulaştırma Koridorlarının Ticaret Hacmi

Toplam Ticaret Hacmi		2015 mln ton	2020 (Tahmin) mln ton
Doğu-Batı Koridorları	Orta Asya ve Karadeniz (TRACECA)	9.9	13.8
	Orta Asya-Avrupa (İlk 4 Koridor)	38.8	56.8
	Çin-Avrupa (Deniz Ticareti)	102.0	118.7
Kuzey-Güney Koridoru	Rusya-İran	4.0	-
	İran-Kara Deniz	2.3	-

Kaynak: Azerbaycan Cumhuriyeti'nde Lojistik ve Ticaret Geliştirme Stratejik Yol Haritası

TRACECA koridorunun ticaret hacminin 2015 yılında 9,9 milyon ton olduğu ve 2020 yılına kadar 13,8 milyon tona yükselmesi bekleniyor. 2015 yılında, Doğu Asya ve Avrupa arasındaki Doğu-Batı koridorundaki (Avrupa'nı Asya'ya birleştiren TRACECA'dan başka diğer dört ticaret koridoru) ticaret hacmi 38,8 milyon ton, 2020'de ise 56,8 milyon tona ulaşması bekleniyor. Çin ile Avrupa arasındaki koridordaki ticaret hacminin 2015 yılında 102 milyon tona ulaştığı ve 2020 yılında 118,7 milyon tona ulaşacağı öngörülmektedir (Azerbaycan Cumhuriyeti'nde Lojistik ve Ticaret Geliştirme Stratejik Yol Haritası, 2016: 21). Azerbaycan toprakları Doğu-Batı koridoru boyunca Orta Asya'dan Karadeniz Bölgesi'ne giden en kısa yoldur. Bakı ve Tbilisi arasındaki demiryolu bağlantısının varlığı, Azerbaycan ile Orta Asya arasındaki demiryolu hattının mevcudiyeti ve boru hatlarının varlığı, Azerbaycan'ın bu yola önemli bir katkı yapması için birçok avantaj sağlıyor.

Tablo.2. 2010-2014 Yıllarında Azerbaycandan Geçmekle TRACECA Hattı ile Taşınan Yüklerin Oranı

Azerbaycan Toprakları Üzerinden Geçmekle TRACECA Koridoru Boyunca Taşınan Yük Hacmindeki Artış Oranı. (Milyon ton)					TRACECA Koridoru Vasıtasıyla Taşınan Yüklerin Hacminin Azalma Oranı. (Milyon ton)			
	Kara yolu	Demiryolu	Liman	Genel Ortalama artış	Kara yolu	Demiryolu	Liman	Genel Ortalama
2010	21.7	20.6	51.7	%3	8.2	7.7	15.9	-%5
2011	23.5	20.1	53.9		7.9	8.4	16.3	
2012	25.2	21.3	56.9		7.4	8.3	15.7	
2013	27.4	21.4	59.0		6.6	8.1	14.7	
2014	29.0	19.3	58.2		4.5	8.3	12.8	

Kaynak: Azerbaycan Devlet Statistika Komitesi.

Yukarıdaki tablo da görüldüğü gibi TRACECA son dönemlerde yük taşınma hacminde azalma gözükse de Azerbaycan topraklarından geçmekle taşınan yüklerin hacminde yüzde 3 artış vardır. Bu artışın esas nedeni Azerbaycan ihracatında gerçekleşen artışın yansımalarıdır. Azerbaycan ihrac ettiği ürünlerin büyük oranını TRACECA koridorunu kullanmakla Avrupa'ya pazarlamaktadır. Doğu-Batı koridorundaki alternatiflerle karşılaştırıldığında, TRACECA ile taşınan yük hacminin düşük olmasını etkileyen diğer ana etken, göndericilerin bu rotaya göre daha hızlı ve daha ucuz alternatifleri yani diğer koridorları tercih etmeleridir. Fakat en kısa mesafe özelliğine sahip olan TRACECA koridoru, Orta Asya ticareti için alternatif rotaları optimize etme potansiyeline sahiptir. TRACECA'nın fiili olarak uygulanmaya konulmasından günümüzdek geçen zaman zarfında, yük taşıma hacminin diğer koridorlara nisbeten daha düşük olmasının diğer etkenleri aşağıdakilerdir.

- ✓ Vergiler, tarifeler, özellikle gümrük vergileri,
- ✓ Kavşaklarda harcanan süre (sınır, liman ve tren istasyonlarında bekleme süresinin fazla oluşu).
- ✓ Taşınan yüklerin güvenilirlik düzeyi yaşanan sorunlar.
- ✓ Maliyet tahmininin bazen kesin yapılamaması.

Tüm bunlara rağmen Azerbaycan'ın TRACECA'ya verdiği önem çok büyüktür. Çünkü ülke sınırları içerisinde geçen en büyük uluslararası taşımacılık koridoru TRACECA'dır. TRACECA'nı daha avantajlı konuma getirmek için 2010-2014 yılları içerisinde kendi ulaştırma ağlarını modernize ederek eskiye oranda taşınan yüklere harcanan zaman yüzde 7 azalmasına nail olmuştur. 2010 yılında inşası başlatılan ve inşası tamamlandıktan sonra Hazar denizinde en büyük liman ünvanını alması beklenen Yeni Bakı Limanı TRACECA için çok büyük öneme sahiptir. Doğu-Batı Koridorunun (TRACECA) ve Kuzey-Güney Koridorunun (Rusya-İran-Hindistan) kesişmesinde yerleşen bu limanın tamamen inşaatının başa çatması ise 2025 yılına planlanmıştır. Bu limanın TRACECA için en büyük önemi yüklerin taşınmasında zaman kaybının azaltılması, maliyetin düşürülmesi ve taşınan yüklerin güvenilirlik düzeyinin üst seviyelere çıkarılmasıdır (Port of Baku, 2019). Tüm bu olumlu gidişata rağmen Azerbaycan'da kara taşımacılığı alanında, TRACECA güzergahında hareket eden kamyonlar için katı şartlar vardır. Bu, nakliye şirketlerinin Azerbaycan rotasını kullanmasını engelleyebilir. Örneğin, Türkiye-Gürcistan-Rusya-Kazakistan hattındaki kamyonlar 44 ton yükü taşıyabildiği halde, Azerbaycan'da Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan güzergahında 38 ton kargo taşıyabilmektedir. Zira TRACECA güzergahı ile hareket eden uluslararası nakliye şirketlerinin, Azerbaycan'dan geçmekle yüklerin taşınması zamanı sınır geçişlerinde bekleme süresinin ve maliyetin fazlalığı esas getirerek diğer alternatiflere yönelme eğilimleri olabilir. Azerbaycan'da ve diğer TRACECA üyesi ülkelerin sınır geçişlerinde bekleme süresinin kısaltılması, maliyetin ve gümrük vergilerinin bir standarta kavuşturulması için 14-15 Kasım 2013 yılında Azerbaycan'ın Gebele şehrinde "İpek Yolu Ülkeleri Arasındaki Ticaretin Kolaylaştırılması ve Geliştirilmesinde Gümrük İdarelerinin Rolü" konulu 6. Uluslararası Forum yapılmıştır. Bu Forumda ortak hedef ve girişimleri işlerlik kazandırmak amacıyla aşağıdaki hususlarda istekli olduğu deklare edilmiştir (Gabele Deklarasyonu, 2013: 2).

- ✓ "Kervansaray Projesi"nin stratejik hedef ve aşamalarını değerlendirmek ve bu projenin tavsiyelerini dikkate almak;
- ✓ Taşımacılığı hızlandırmak ve ulaştırma koridorlarını cazip kılmak amacıyla koridorların iş yüküne destek olmak;
- ✓ İpek Yolu ülkeleri arasında gümrük alanında ortak çalışmalarını güçlendirmeye yönelik ortak projelerin yürütülmesini teşvik etmek;
- ✓ Yük taşımacılığını iyileştirmek için gümrük altyapısını modernize etmek;
- ✓ İpek Yolu taşımacılık koridorunu (TRACECA) rekabet edebilir hale getirmek;

Forumun sonunda temsilci ülkelerin gümrük idareleri başkanları tarafından "Gebele Deklarasyonu" imzalanmıştır. Bu Forum TRACECA koridorunun gelişmesinin önünü tıkayan bazı olumsuz durumları ortadan kaldırarak bu koridorun rekabet edebilirlik seviyesinin üst düzeylere çıkması açısından çok önemli rol oynamaktadır.

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Batı Avrupa ülkeleri Avrupa Birliği kapsamında ortak hedeflerle hareket ederek tüm alanlarda olduğu gibi ulaştırma alanında da bir bütünleşme süreci geçirmiştir. Özellikle TEN kapsamındaki projelerle ulaştırma sektörlerinin alt yapılarına yatırımlar yapılarak modernize edilmiş ve bütünleşmiş Avrupa ulaştırma ağı kurabilmişlerdir. AB Sovyetlerin dağılmasıyla Doğu Avrupa, Kafkasya'da ve Orta Asya'da oluşmuş güç boşluğundan iyice yararlanarak yeni bağımsızlığını kazanmış ülkelerin ekonomi alanlarını kendine entegre girişimlerinde bulunmuştur. Bu girişimler devletlerin ekonomilerini kendinden bağımlı hale getirmek, rezervlerini (petrol, gaz vs.) ham madde şeklinde elde ederek yükselen ekonomisinin enerjiye olan ihtiyacını karşılamak, ürettiği ürünleri o devletlere pazarlamak ve ülkelerin ulaştırma ağlarını kendilerinin söz sahibi olduğu ulaştırma koridorlarına entegre etmektir. Bunu gerçekleştirmek için TRACECA projesini uygulanmaya konuldu. İlk başlarda bu projenin başını çeken Avrupa birliği tam söz hakkına sahiptir de zamanla bu projeye üye olan bazı devletlerin ekonomik olarak elinin rahatlamasından sonra kendi ağırlığını koymaya başladı. Özellikle bu proje çerçevesinde coğrafi konumu itibariyle çok büyük öneme sahip olan Azerbaycan, zamanla önemli aktör haline gelmiştir. Azerbaycan 1991 yılında bağımsızlığını kazandığı günden günümüze dek geçen zaman zarfında küreselleşen dünyaya ayak uydurmak için, merkezi planlamaya dayalı sosyalist ekonomiden piyasa ekonomisine geçerek ekonomik olarak yeniden yapılanmaya gitti. Geçiş yaptığı yeni ekonomik sistemde ulaştırma ağlarını bir anahtar olarak görmektedir. İlk dönemlerde yeniden yapılanma için yeterince maliye vesaiti ve tecrübesi olmadığı için Avrupa Birliği'nin uygulamaya koyduğu TRACECA projesinden yararlanmayı daha uygun buldu. Azerbaycan, TRACECA'ya taraf olmakla TRACECA'nın oluşturacağı imkanlardan maksimum yararlanmayı hedeflemiştir. TRACECA'nın Azerbaycan için aşağıdaki bir sıra olumlu etkileri olmuştur:

- ✓ TRACECA'nın sağladığı teknik yardım projeleri ile ulaştırma alanlarının alt yapısı yenilenmiştir.
- ✓ TRACECA sayesinde Azerbaycan'ın Avrupa ve Asya pazarlarına çıkışı kolaylaştı.
- ✓ Azerbaycan TRACECA'da aktif rol oynayarak önemli aktörlerden biri haline geldikten sonra topraklarını işgal etmiş Ermenistan'ı bir sıra uluslararası projelerin dışında bırakmayı başarmıştır.
- ✓ Bu proje Azerbaycan'ın bölgesel güç olma yolunda önemli kilometre taşı rolünü oynamıştır.

Sonuç olarak Azerbaycan için TRACECA çok büyük öneme sahiptir. Ülke için gelecek vaad eden uluslararası projelerin en önemlilerinden birisidir. Buna rağmen Avrupa ile Asya arasındaki coğrafi konumunun getirdiği avantajlı konumundan yararlanarak daha dengeli bir politika izlemelidir. Kendi çıkarlarını esas alarak komşu ülkeleri ve AB ile iyi ilişkiler tesis etmeli bu ülkeler arasındaki ticaretten maksimum kazanç elde etmek için ulaştırma altyapısını daha da geliştirmelidir. Sadece TRACECA'ya bağlı kalmak ve AB'nin olumlu bakmadığı Kuzey-Güney koridoruna isteksiz kalmakta ülke için bazı siyasi ve ekonomik sorunlara neden olabilir. Bu koridora TRACECA kadar önem vermesi gerekir. Çünkü Azerbaycan ekonomisinin bir sıra alanları, özellikle tarım ürünlerinin büyük bir kısmı Rusya ve İran'a ihracat olunmaktadır. AB'nin bu koridorun Azerbaycan sınırları içerisinde geçmesini hazmedemese de, Azerbaycan kendi çıkarları gereği hareket etmelidir. Çünkü Azerbaycan bu koridoru kendi sınırları içerisinde geçirmesine izin vermese Rusya ve İran bu koridoru Hazar denizi vasıtasıyla gerçekleştirecekti. Yani Kuzey-Güney koridorunun maliyetli olsa da Hazar alternatifi vardır. Bu gerçekleşirse Azerbaycan hem bu koridorun dışında kalacak hem de tarafını tam belli ettiği için Rusya tarafından bir sıra siyasi baskılara maruz kalma olasılığı artacaktır. AB'nin başını çektiği TRACECA projesinin ise Orta Asya'ya ulaşmak için Azerbaycan'sız alternatiflerin olmaması da Azerbaycan'ın elini güçlendirmektedir. Azerbaycan'ın ulaştırma alanında 2025 hedeflerine baktığımızda bu iki koridora ne kadar istekli olduğunu görebiliriz. Bu gerçekleşirse Azerbaycan bir tarafa bağımlı kalmadan ekonomik alanda tam bağımsız siyaset yürütmesine ve ulaştırma alanında cazibe merkezine çevrilmesine imkan sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

Acar, Demet Şefika (2009). "Kafdağı'nın Ardında Saklı Kalan Komşuluk: Avrupa Birliği ve Güney Kafkasya", Karadeniz Araştırmaları, Cilt: 6, Sayı: 22, s.21-42.

- Azerbaycan Cumhuriyeti'nde Lojistik ve Ticaret Geliştirme Stratejik Yol Haritası, (2016), Bakı.
- DPT (2001a): Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel ihtisas Komisyonu Raporu, Ankara.
- Emrahov Mais (2011). Büyük İpek Yolu, Mütercim Neşriyyatı, Bakı
- Erdoğan Murat (2011). “Avrupa Birliği'nin Orta Asya Politikaları”, Ahmet Yesevi Üni. (Rapor). Ankara.
- Gabele Deklerasyonu (2013). İpek Yolu Ülkeleri Arasındaki Ticaretin Kolaylaştırılması ve Geliştirilmesinde Gümrük İdarelerinin Rolü, 6. Uluslararası Forum, Gebele, Azerbaycan.
- Hüseynov Fuat (2002). Avrupa Birliği ve Türk Cumhuriyetleri ile ilişkileri ve Türkiye, Avrasya Etüdleri, sayı 21, Ankara.
- İsakov Hakim (2011). Azerbaycan Cumhuriyetinin Büyük İpek Yolunun Berpasında İştirakı, Şark-Garb Neşriyyatı, Bakı.
- Kaynak, Muhteşem (2004). Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Bağlamında Avrasya Ulaştırma Koridorlarında Bölgesel Rekabet ve Türkiye, 4.Türkiye İktisat Kongresi, İzmir.
- Kazımlı Elnur (2015). “Azerbaycan'ın Jeopolitik Konumu ve Karabağ Sorunu”, Karadeniz ve Kafkaslar: Riskler ve Fırsatlar, s101-112, Bakı
- Kuşçu, Sinan (2012). “Avrupa Birliği, Avrasya Ulaştırma Politikaları ve Bölge Ekonomilerine Muhtemel Yansımaları”, International Conference on Eurasian Economies, Almaatı, Kazakistan
- Mecik Oytun (2012). Ulaştırma Ağlarının Ekonomik Entegrasyonlara Etkisi ve Türk Dünyası Boyutu, Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi 5/2, s.22-33, Uşak.
- Nadirov Asef (2011). Bakı-Brüsel, Azerbaycan-Avrupa İlişkileri, Haydar Aliyev İrsini Araştırma Merkezi, Bakı
- Ovalı Serap (2008). TRACECA Projesi ve Türkiye, Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, cilt 1, sayı 1, Trabzon
- Öncü, Erhan (1995): "Ulaşımında Uzun Dönemde Beklenen Gelişmeler ve Eğilimler", 3. Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı, İstanbul.
- Port of Baku, (2019). Uluslararası İlişkiler <http://portofbaku.com/az/International-Cooperation/erişim> tarihi. 13.03.2019
- Sezgin Fuat, Erdal Gişi ve M. Pakel (2012). “Türkiye'nin AB Üyeliğinin, Kafkasyanın Avrupaya Eklenmesine Olası Etkileri” Uluslararası Kafkasya Kongresi, Kocaeli.
- TRACECA Genel Sekreterliği, Baku Initiative, (<http://www.traceca-org.org/en/news/>) Erişim: 05.03.2019
- Tutar Erdiñç, Tutar Kutluay ve Eren Mehmet Vahit (2009). Uluslararası Ulaşım Koridoruna Yeni Bir Açılım: TRACECA Projesi ve Türkiye, Mevzuat Dergisi, Cilt 12, Sayı 139.
- Üzümcü Adem ve Akdeniz Sıdika (2014), Yeni İpek Yolu: TRACECA Ve Bakü-Tiblisi-Kars Demiryolu Projesi, Avrasya Etüdleri İpek Yolu Özel sayısı 45, 171-199, Ankara.