

TÜRKİYE-ERMENİSTAN SINIRININ AÇILMASI NEDEN GÜNDEMDE?: JEO-EKONOMİK BAKIŞ¹

Bayram GÜNGÖR²

ÖZET

Açık denizlere doğrudan çıkışı olmayan ve landlocked countries-denize kıyısı olmayan ülkeler- olarak adlandırılan bazı iç ülkeler vardır. Bu ülkeler denize kıyısı olan alanlara ulaşmak için komşu ülkelerin topraklarını kullanmak zorundadırlar. Bu nedenle, denize kıyısı olmayan ülkelerin transit ülkelere kısmen de olsa ekonomik ve politik bakımdan bağımlı oldukları kabul edilir. Bilindiği gibi, en düşük taşıma maliyetleri denizyollarını gerekli kılmaktadır. Denizyollarını kullanmak suretiyle maliyet avantajları sağlamak isteyen denize kıyısı olmayan sıradan bir ülke, transit ülkeye yönelik bazı özel imtiyazlar sağlamak istemezse bile, onun çıkarlarını maksimize edecek bazı politikalar uygulamak zorunda kalmaktadır.

Sovyetler Birliği'nin çözülmesinden sonra, Geçiş Ekonomileri olarak adlandırılan bazı ülkeler serbest piyasa ilkelerine uymaya çalışmaktadırlar. Bu ülkelerden birisi Kafkasya'da yer alan ve Türkiye ile ortak sınıra sahip olan Ermenistan'dır. Ermenistan, açık denizlere doğrudan girişi olmayan landlock ülke konumundadır. Denize kıyısı olan alanlara ulaşmak için bazı komşu ülke topraklarından geçmesi zorunludur. Bu ülkeler arasında Türkiye, Gürcistan ve İran'da bulunan diğer rotalar ile karşılaştırıldığında, kullanılması gereken en uygun geçiş rotasına sahiptir. Ancak, Türkiye, Dağlık Karabağ çatışması nedeniyle Ermenistan ile olan diplomatik ilişkilerini kesmiştir. Bu nedenle, Türkiye ile Ermenistan arasındaki sınır, cross-border işlemlere kapatılmıştır. Kapalı sınır ve yüksek taşıma maliyetlerinin etkileri Ermenistan ekonomisini olumsuz yönde etkilemektedir. Özellikle son zamanlarda sınırın yeniden açılmasının sürekli gündemde tutulması söz konusu maliyetlerin olumsuz etkilerine dayandırılmaktadır. İfade edilen gözlemler çerçevesinde, çalışmanın asıl amacı, tartışılan konuya farklı katkılar yapmak suretiyle durumu yeniden değerlendirmek olarak belirlenmiştir. Çalışmanın bulgularına göre, sınırın açılmasının getirilerinin Ermenistan ekonomisi için çok daha önemli sonuçlar yaratacağı açıktır. Bu nedenle, Türkiye'de, ekonomi ve siyasete ilişkin karar vericilerin karar verme sürecinde vurgulanan şartları hesaba katmaları gerekmektedir.

Anahtar Kelimeler: Denize Kıyısı Olmayan Ülkeler, Geçiş Ekonomileri, Taşımacılık, Bağımlılık, Jeo-ekonomi

JEL Sınıflandırması: F10, F15

WHY OPENING OF THE BORDER BETWEEN TURKEY AND ARMENIA IS ON AGENDA?: A GEO-ECONOMIC APPROACH

ABSTRACT

There are some inland countries, which are called as landlocked countries, have no direct access to the open seas. These countries have to use territories of their own neighbour countries in order to reach the coastal areas. So, it is accepted that landlocked countries are dependent partly to the transit countries both economic and political respects. It is known that the cheapest transportation cost requires the maritime lines. Even if an ordinary landlocked country that wants to get the cost advantages by using maritime lines, doesn't provide some exceptional privileges given to the transit countries, it has to implement the policies, which maximizes its benefits.

¹ Bir ülke veya bölgeye özel uluslararası ekonomik ve politik faktörlerin bir araya getirilmesidir.

² Doç. Dr, Karadeniz Teknik Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü-Trabzon.

After the disintegration of Soviet Union, some independent countries, which are called as Transition Economies, have tried to comply with the principles of free market. One of them is Armenia, which is situated in Caucasia and has the common border with Turkey. Armenia is a landlocked country, that has no direct access to the open seas. In order to get the coastal areas, it is compulsory to pass the territories of some neighbour countries. Among these countries, Turkey is the most convenient route to be used when comparing to the other routes located in Georgia and Iran. However, Turkey cut the diplomatic relations with Armenia because of the conflict of Nagorno Karabakh. So, the border between Turkey and Armenia was closed for the cross-border transactions. The impacts of closed border and high transportation costs have affected the Armenian economy unfavorably. Especially, nowadays, that opening of the border is always on agenda is being focused on the mentioned negative impacts of costs. Considering these observations, it is determined that the main aim of the study is to re-evaluate this situation by making some different contributions to the issue under discussion. According to the implications of study, it is obvious that the yields of opening of the border will bring about more crucial outcomes for Armenian economy. Therefore, the decision makers regarding economics and politics in Turkey must figure out the emphasized circumstances in decision process.

Key Words: Landlocked Countries, Transition Economies, Transportation, Dependency, Transit Countries, Geo-economics

JEL Classification: F10, F15

1. Giriş

1990'lı yılların başlarından itibaren, eski Sovyetler Birliği'nin çözülmesiyle birlikte yeni bağımsız ülkeler dünya gündemine yeni uluslararası aktörler olarak girmişlerdir. Çözülme öncesi dönemde merkezi planlama çerçevesinde idare edilen bu ülkeler demokratik ilkeleri ve serbest piyasa mekanizmasını kabul etmiş ve sistemlerini kurumsal anlamda liberal ekonomik sistem gereklerine dönüştürme çabası içine girmişlerdir. Böylesi bir dönüşüm sürecinde yer alan bu ülkeler, ekonomik anlamda "*Transition Economies-Geçiş Ekonomileri*" terminolojisi çerçevesinde yeniden tanımlanmış ve uygulamaları "*from plan to market*" bağlamında değerlendirilmiştir.

Bu yeni süreç, sadece dönüşümü yaşayan ülkeler için değil aynı zamanda diğer ülkeler açısından da önemli ekonomik, siyasal, sosyal, kültürel, dış politika ve güvenlik alanlarında yeni fırsatlar ve tehditler içermektedir. Artık ülkeler, tarihsel ilişkileri de dikkate almak suretiyle, dönüşmeye çalışan bu yeni bağımsız ülkelere özgü orijinal ve kapsamlı stratejiler geliştirmek zorunda kalmaktadırlar.

Geçiş ülkeleri içinde yer alan ülkelerden biri de Ermenistan'dır. Ermenistan, dönüşüm sürecinde özellikle Türkiye açısından, ekonomik, sosyal, siyasal ve güvenlik bağlamında son derece önemli bir ülke haline gelmiştir. 1991 yılında bağımsızlığını ilan eden Ermenistan, Türkiye tarafından herhangi bir ön şart koşulmadan resmen tanınmıştır. Ancak daha sonra, iki ülke arasındaki ilişkiler sınır sorunu, soykırım iddiaları ve Ermenistan ile Azerbaycan arasında vuku bulan Karabağ sorunu nedeniyle bozulmuştur. Türkiye-Ermenistan sınırı Türkiye tarafından kapatılmış ve diplomatik ilişkiler kesilmiştir. Sınırın kapanması, iki ülke arasındaki ekonomik ilişkileri tamamen durdurmamıştır. Sürekli olarak varlığını devam ettiren bir gölge ticaret vardır. Gölge ticaret, Gürcistan üzerinden yapılmaktadır. Gürcistan Türkiye ile Ermenistan arasındaki ticaret için transit rota olduğu ve olması gerekenin üzerinde

transit ücret aldığı için bu durumdan en fazla yarar sağlayan ülke konumundadır (Ohanyan, 2007, s.580).

Ermenistan'ın Türkiye'yi, güvenlik konusunda bir tehdit unsuru olarak gördüğü ifade edilirken, Türkiye'nin de Ermenistan'ı, özellikle Kıbrıs sorunu ile birlikte Avrupa Birliği'ne girme konusunda bir engel olarak gördüğü ifade edilmektedir (Hill and Taşpınar, 2006, s.16). Bazı Avrupa Birliği ülkelerinin, Türkiye'nin katılım müzakerelerinde ilerlemesi için sözde soykırımı kabul etmesi gerektiği üzerinde ısrarcı olması, konunun önemini daha da artırmaktadır. Bütün bu kutuplaşma ve mücadeleye karşın, iki ülke arasında diyalog arayan ve ilişkileri geliştirme adına faaliyette bulunan sivil toplum örgütleri ve iş adamları vardır. İki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerin geliştirilmesini sağlamaya çalışan, 3 Mayıs 1997'de Karadeniz Ekonomik İşbirliği İş Konseyi bünyesinde kurulmuş gibi gösterilmesi şartıyla oluşturulan, Türk-Ermeni İş Geliştirme Konseyi (Turkish-Armenian Business Development Council-(TABDC)) bu konuda önemli bir sivil toplum örgütü girişimidir. Bu sivil toplum örgütünün asıl amacının, iki ülke arasında doğrudan ticaret ve iş bağlantısının kurulmasını sağlamak olduğu ifade edilmektedir (Kyureghian and Heboyan, 2004, s.2). Bunun dışında, Türkiye ile Ermenistan arasında barışın sağlanması ve ekonomik ilişkilerin başlatılması için, "*Kafkasya Peyniri*" etiketi altında bir proje başlatılmıştır. Bu projenin amacı, Türkiye ile Ermenistan arasındaki ilişkilerin başlatılmasıyla barışın bütün Kafkasya bölgesine yayılmasını sağlamaktır. Bu nedenle üretilen peynir için "*bölgesel barış peyniri*" tabiri kullanılmaktadır. Ancak bu konuda, Azerbaycan basını söz konusu girişimi reddetmekte, girişimde bulunan işadamlarını da tepki ile karşılamaktadır (The Economist, 2008, s.45).

Ermenistan, son dönemlerde ekonomide iki haneli büyümeye, fakirlik oranını düşürmeye, makul enflasyon seviyelerine inmeye, daha rahat uluslararası rezerv pozisyonuna geçmeye, orta derecede döviz kuru esnekliklerine sahip olmaya devam etmektedir. Sıkı maliye politikası uygulaması sürmekte fakat artan harcama baskıları orta dönemde mali riskler taşımaktadır. Vergileme yoluyla sağlanan kaynaklar altyapı ihtiyaçları ve fakirliğin azaltılması için yeterli olmamaktadır (Perez and Mazarei, 2007,s.1).

İfadelerden de anlaşılacağı üzere, çalışmanın amacı, çeşitli sözde iddialar ve haksız müdahaleden kaynaklanan nedenlerden dolayı doğrudan ilişkilerin büyük ölçüde kesilmiş olduğu Türkiye ile Ermenistan arasındaki ilişkilerin, yeniden geliştirilmesi için, her iki ülke sivil toplum örgütleri ve siyasal karar vericiler tarafından getirilen önerilerin rasyonel çözümlenmesine katkı sağlamaktır.

2. Sınır Sorunu, Soykırım İddiası, Karabağ Sorunu

Türkiye-Kafkasya sınırı, Rusya ve Osmanlı İmparatorluğu arasında her zaman savaş ve çatışma alanı olmuştur. 1918 yılında, Ermenistan bağımsızlığını ilan etmiş ve ılımlı sosyalistler olarak tanımlanan Menşevikler iktidara gelmişlerdir. Fakat 1920 yılında Ermenistan, Kızıl Ordu tarafından işgal edilmiştir. Türkiye'nin taraf olduğu 1921 Kars ve Moskova Anlaşmaları ve daha önce yapılmış ancak Rusya'nın

işgali nedeniyle yürürlüğe girmemiş, Türkiye'nin ilk resmi anlaşması olan Gümrü Anlaşması, yaklaşık yetmiş yıl boyunca Türkiye-Kafkasya sınırını dokunulmaz yapmıştır (Tocci, 2007, s.8). Gümrü ve Kars Anlaşmaları doğrudan Ermenistan ile yapılmış ve yapılan bu anlaşmalar Rusya ile imzalanan Moskova Anlaşması ile teyit edilmiştir. Kars Anlaşması, Moskova Anlaşması'ndan daha sonra yapılmış olsa da, anlaşmaların içeriklerinin uyumlu oldukları gözlemlenmektedir. Ermenistan bu anlaşmaların gereği olarak, Türkiye Cumhuriyeti'nin Misakı Milli sınırlarını kabul etmiştir (Madde 2)¹. Ancak Ermenistan, Sovyetler Birliği çözüldükten sonra, Kars Anlaşması'nı tanımadığını ilan etmiş, 2006 yılında ise, anlaşmayı tekrar kabul ettiğini duyurmuştur. Buna rağmen, bağımsızlıktan sonra Ermenistan adına görüş belirtenlerin bir kısmı, Türkiye-Rusya sınırı olarak belirlenen bir sınırın olmadığını ifade etmektedirler. Öyle ki, parlamentoda yer alan bazı milletvekillerinin zaman zaman mevcut sınırı kabul etmeyen açıklamalarda bulunması iki ülke arasındaki ilişkileri olumsuz olarak etkilemektedir (Aydın, 2004, s.10; Soysal, 1983, s.39-40). Bunun dışında, Ermeni diasporasının Türkiye topraklarının bir kısmını kendi topraklarıymış gibi gösteren haritalar düzenlemesi, ilişkilerin gelişimi bakımından önemli bir handikap olarak kabul edilmektedir.

İkinci önemli sorun, sözde Ermeni soykırımı iddiasıdır. Ermenistan bağımsızlık bildirgesinde, Ermenilerin 1915 yılında, Birinci Dünya Savaşı esnasında, Osmanlı rejimi altındaki Doğu Anadolu'nun etnik olarak temizlendiği ve soykırım yapıldığı ifade edilmektedir. Ayrıca, uygulamanın kasti olarak devlet eliyle yapıldığının vurgulanması ve bu iddianın uluslararası alanda tanınmasını sağlamak amacıyla yoğun lobi faaliyetlerine girişilmesi, iki ülke arasındaki ilişkileri gerginleştirmiştir (Aydın, 2004, s.10; Gachechiladze, 2002, s.121). Bu bağlamda Türkiye, Ermeni iddialarını kabul etmemektedir. Öyle ki, Ermenistan, kendi tarihi hakkında samimi ise, üçüncü ülkelerden oluşturulacak bağımsız tarihçiler çerçevesinde oluşturulacak ortak bir komisyonun kurulma önerisini reddetmemeli ve karşılıklı olarak arşivlerin açılmasını kabul etmelidir. Ki Türkiye, hangi bulgular ortaya çıkarsa çıksın bunu kabul edeceğini de beyan etmiş ve askeri ve sivil Türk arşivlerinin tamamını araştırmacılara açık hale getirmiştir (Gül, 2007, s.180-181).

Üçüncüsü, Azerbaycan-Ermenistan arasındaki Karabağ bölgesi nedeniyle ortaya çıkan savaştır. 1988-1994 arasında yaklaşık altı yıl devam eden savaşta, Azerbaycan topraklarının yüzde 20'sini kaybetmiştir (Kasım, 2002, s.41). Böylesi bir süreçte, Türkiye'nin Azerbaycan tarafında yer alması Türkiye ile Ermenistan arasında-

¹“Bağıtlı taraflar, içlerinden birine zorla kabul ettirilmek istenecek herhangi bir barış anlaşması ya da uluslararası bir bağıtı tanınamamak konusunda görüş birliği içindedir. Bu anlaşma gereğince, Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri hükümetleri Türkiye'ye ilişkin olup da bugün Büyük Millet Meclisi'nce temsil edilen Türkiye hükümetinin tanımadığı hiçbir uluslararası bağıtı tanınamamağı kabul ederler. İşbu anlaşmada yazılı “Türkiye” terimi ile İstanbul'da toplanan Osmanlı Millet Meclisi'nce kabul edilip açıklanan ve tüm devletler ile basına bildirilen 28 Aralık 1336 (1920) günkü Misak-ı Milli'nin kapsadığı topraklar anlaşılır” (Soysal, 1983, s.39-40).

ki sorunların geleceği hakkında bulgular içermektedir. Zaman zaman sorunun çözümü için askeri müdahale önerilerinin bile dile getirilmiş olması, konunun Türkiye açısından ne kadar belirleyici olduğunun anlaşılması bakımından dikkat çekicidir (Aydın, 2004, s.11).

3. Ermenistan'ın Ekonomik Görünümü

Ermenistan bağımsızlığından itibaren merkezi planlı ekonomiden piyasa ekonomisine dönüşmeye çalışmaktadır. Bu nedenle, önemli kurumsal ve hukuki bağlamda dönüşümü sağlayacak mekanizmalar geliştirmek zorunda kalmaktadır. Özellikle uluslararası piyasaların bir eklentisi olabilecek tarzda yeniden yapılanması için sadece finansmana değil, aynı zamanda teknik bilgiye de sahip olması gerekmektedir.

Ermenistan dönüşümün başlangıç safhasında özelleştirme, fiyat reformları ve maliye politikası uygulamalarını başlatmıştır. 1994 yılında IMF ile *stand-by anlaşması* imzalamak suretiyle söz konusu politika uygulamalarına hem maddi hem de teknik destek sağlayarak ekonomik performansını pozitif anlamda etkilemiştir. Özellikle son dönemlerde, ekonomik büyüme oranlarının yaklaşık yüzde 13 seviyelerinde gerçekleşmesi sürecin başarısının bir göstergesi olarak kabul edilmektedir. 2003 yılında, Ermenistan, Dünya Ticaret Örgütü (WTO)'ne üye olmak suretiyle evrensel ticari sistemlerin uygulandığı ve ticari hakların garanti altına alındığı uluslararası kurumsal sürecin bir parçası olmuştur. Ayrıca, Birleşmiş Milletler, Avrupa Konseyi, Asya Kalkınma Bankası, Bağımsız Devletler Topluluğu ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği¹ gibi uluslararası ve bölgesel örgütlere üye olmak suretiyle, dünya ekonomisine olan entegrasyon derecesini daha da geliştirmiştir.

Ermenistan 2007 itibarıyla nominal döviz kuru dikkate alındığında 9,18 milyar dolar tutarında GSYİH değerine sahiptir. Kişi başına GSYİH değeri ise 2.297 dolardır. GSYİH büyüme oranı yüzde 13,8 seviyesinde gerçekleşmiştir (www.state.gov, 06.06.2008). Ki bu oran, son yıllarda gerçekleştirilen ortalamalar ile uyumludur. Kişi başına gelir seviyesi, satın alma gücü paritesine göre 5.700 dolardır. GSYİH'nın bileşimine bakıldığında ise, toplam içinde en büyük pay yüzde 46,4 ile hizmetler sektörüne aittir. Bu sektörü yüzde 36,4 ile sanayi, yüzde 17,2 ile tarım sektörü izlemektedir. İşsizlik oranının yüzde 7,2 olduğu Ermenistan'da, enflasyon oranı yaklaşık yüzde 3 seviyesindedir (CIA Factbook, 2008).

Ermenistan'ın yüzölçümü 29.800 kilometrekaredir. Tarıma elverişli arazi miktarı toplam alanın yüzde 16,78'i kadardır. Ürünün garantili olarak sürekli alına-

¹ BSEC (Black Sea Economic Cooperation), 25 Haziran 1992 tarihinde kurulmuştur. Üyeleri, Arnavutluk, Ermenistan, Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, Yunanistan, Moldova, Romanya, Rusya, Türkiye, Sırbistan ve Ukrayna'dır. Amacı, Karadeniz bölgesinde bulunan ülkeler arasında, iyi komşuluk çerçevesinde barışı, istikrarı ve refahı sağlamaktır (www.bsec-organization.org.)

bildiği alan miktarı ise, toplamın yüzde 2,01'idir. Sulanan tarımsal alan miktarı 2.860 kilometrekaredir. Oldukça yüksek rakıma sahip, dağlık özellikli bir ülke olan Ermenistan, karasal iklim kuşağında yer almaktadır. Tarımsal üretimi meyve, sebze ve çiftlik hayvanlarından oluşmaktadır. Sanayi ürünleri üretimi, elmas işleme, mücevher imalatı, metal kesme makineleri, dövme-baskı makineleri, sentetik lastik, elektrik motorları, çorap, ayakkabı, ipekli kumaş, kamyon, ipekli kumaş, kimyasallar, lastik, örme giyim, mikroelektronik, gıda işleme ve konyaktan oluşmaktadır.

Ermenistan, maden rezervleri bakımından oldukça fakir bir ülkedir. Düşük miktarda bakır, çinko, altın, molibden ve boksit madenleri çıkartılmaktadır. 2005 yılı itibarıyla, petrol ve doğal gaz üretimi yoktur. Bu alanlardaki tüketim, ithalat yapılarak karşılanmaktadır.

Ermenistan, dış ticaretinde açık vermektedir. İthalatı ihracatının her zaman üstünde olmaktadır. 2006 yılı itibarıyla toplam ihracatı 1,056 milyar dolar, ithalatı ise 1,684 milyar dolardır. İhracatı yapılan ürünleri içinde en önemlileri elmas, mineral ürünler, gıda maddeleri ve enerjidir. İhracatın ülkelere göre dağılımına bakıldığında, 2006 yılı itibarıyla en fazla ihracat toplam içinde yüzde 18,3 pay ile Almanya'ya aittir. En fazla ithalatın yapıldığı ülke ise toplam içinde yüzde 21,8'lik pay ile Rusya Federasyonu'na aittir. İthalatı yapılan başlıca ürünler arasında doğal gaz, petrol, tütün ürünleri, gıda maddeleri ve elmas yer almaktadır.

Ekonomi içinde dikkate alınabilecek en önemli değişkenlerden bir tanesi de nüfustur. Ermenistan'ın nüfusu 2007 tahminlerine göre, 2.971.650'dir. Etnik yapı bakımından toplam nüfusun yüzde 97,9'u Ermeni, yüzde 1,3'ü Yezidi, binde 5'i Ruslardan oluşmaktadır. Nüfusun yaş gruplarına göre dağılımına bakıldığında, 0-14 yaş grubu toplam nüfusun yüzde 19,5'ini, 15-64 yaş grubu toplam nüfusun yüzde 69,5'ini, 65 ve daha üstü yaş grubu ise toplam nüfusun yüzde 11,2'sini oluşturmaktadır. Görüldüğü üzere, genç ve faal nüfusun ağırlıkta olduğu bir nüfus terkiibine sahiptir. Okuma yazma oranının yaklaşık yüzde 99,4 olduğu da dikkate alındığında, nüfus faktörünün kalkınmanın sağlanmasında önemli avantajlar içerdiği aşikardır. Nüfus artış hızı ise, 2007 tahminlerine göre, eksi 0,129, ortalama hayat beklentisi ise, 72,12 yıldır.

Enerji sektörü, Ermenistan ekonomisinin en gelişmiş sektörlerinden birisidir. Enerji sisteminin temelinde su gücü, termik santraller, nükleer enerji santrali¹, rüzgar, güneş ve jeotermal alanları vardır. Petrol ve doğal gaz üretimi yapılamadığı için gereksinim duyulan enerji boru hatları vasıtasıyla, ülkeye yakın üreticilerden alınmaktadır. Ayrıca kömür üretimi de yok denecek kadar az üretilmektedir.

¹ Ermenistan nükleer enerji santrali, 1960 yılında Metsamor'da kurulmuştur. Kuruluş nedeni, bakır ve alüminyum üretiminde gereksinim duyulacak enerji ihtiyacını karşılamaktır. Richter ölçeğine göre, 9 şiddetinde depreme dayanıklı olacak şekilde imar edilmiştir. Ülkenin toplam elektrik enerjisi arzının yüzde 40-45'i bu santralden sağlanmaktadır. Ermenistan yetkililerine göre santral 2016 yılında kapatılacaktır. Nükleer enerji santralinin kapatılması için özellikle Avrupa Birliği'nin baskıda bulunduğu ifade edilmektedir (Hovrannıyan, 2003, s.19).

Ekonomik anlamda Ermenistan'a en önemli katkı ülke dışında yaşayan ve *Ermeni Diasporası* olarak adlandırılan nüfustan sağlanmaktadır. Ülkeye hem ekonomik hem de siyasi anlamda çok önemli katkılar yapmaktadırlar. Belki de kendi ülkelerine, ülke dışında yaşamalarına rağmen en fazla katkıyı sağlayanlardır. Ermenistan dışında en geniş Ermeni nüfusun, Rusya (2.250.000), ABD (1.400.000), Fransa (450.000), Lübnan (234.000), Suriye (150.000), Ukrayna (150.000), Arjantin (130.000), Polonya (92.000), İran (80.000), Kanada (80.000), Özbekistan (70.000), Türkiye (70.000)¹, Avustralya (59.000), Brezilya (40.000), Almanya (42.000), Türkmenistan (32.000), Kazakistan (25.000), Yunanistan (20.000), İngiltere (18.000), ve İsrail (1.000)'de yaşadığı ifade edilmektedir (Manaseryan, 2004, s.3).

4. Ulaşım İmkanları

Dünyadaki fakir ülkelerin çoğu Afrika kıtasında yer almakta ve bunların en önemli ortak özelliklerinden birisi denize kapalı olmalarıdır. Zaman içerisinde demiryolu, karayolu ve havayolu taşımacılığının gelişmesi denize kıyısı olan ülkelerin denize kıyısı olmayan ülkelere göre avantajlarını azaltmıştır. Fakat deniz yolu taşımacılığı, global ticarete hala merkezi bir role sahiptir ve içinde yer alınan coğrafi lokasyon özellikleri hala kalkınma bakımından çok önemli bulgular sunmaktadır (UNECE, 2004).

Neden denize kıyısı olmayan ülkeler denize kıyısı olan komşularına göre daha kötü ekonomik ve insani gelişmişlik göstergelerine sahiptir? Çoğu, bu ülkelerin deniz aşırı piyasalara girebilmek için diğer ülkelerin transit rotalarına bağımlılığına bağlanabilir. Bağımlılık en azından dört değişik formda olabilmektedir: (1) Transit olarak kullanılan ülkenin altyapısına bağımlılık, (2) komşu ülkelerle olan politik ilişkiler konusunda bağımlılık, (3) transit komşu ülkelere barış ve istikrar konusunda bağımlılık, (4) transit ülkelerdeki yönetsel süreçlere bağımlılık. Bu bağımlılıkların boyutu ülkeden ülkeye değişmekle birlikte, denize kıyısı olmayan her ülke ben-

¹ Türkiye'de yaşayan Ermeni nüfusunun ne kadar olduğu hakkında farklı rakamlara rastlanmaktadır. Bu rakamlar 35.000-80.000 arasında değişmektedir. Örneğin, Mazıcı'ya göre, "Varlık Vergisi, 6-7 Eylül Olayları, 1974 Kıbrıs Barış Harekati sonrası ve 1973'te ASALA terörünün başlamasıyla Türkiye Ermenilerinin özellikle Batılı ülkelere göç ettiklerine tanık olunmuştur. Bu göçlerden dolayı Ermeni Patrikhanesi'nin verdiği bilgiye göre, yaklaşık 300.000 olacağı tahmin edilen Türkiye Ermenilerinin son yıllardaki toplam nüfusları, 70-80.000'e inmiştir. Bu kalan nüfusun yaklaşık %90'ı İstanbul'da ikamet etmekte olup, geriye kalan %10'u ise Ankara, Kayseri, Yozgat, Adana, Malatya, Mersin, Hatay ve Diyarbakır'da yaşamaktadırlar" (Mazıcı, 2002, www.eraren.org, 2008). Yine, bağımsız ansiklopedi olan, ve bilimsel kaynak gösterilmek suretiyle verilen bilgiye göre, Türkiye'de yaşayan Ermeni nüfusunun 40.000-70.000 arasında olduğu belirtilmektedir (www.wikipedia.org, 2008). Ayrıca, haftalık ekonomi ve politika dergisi olan *The Economist*'de yer alan bir habere göre, yaklaşık 40.000 Ermeni işgücünün kayıtdışı olarak Türkiye'de çalıştığı ifade edilmektedir (*The Economist*, www.economist.com, 2006). Bu haber, Türkiye'de tirajı yüksek bazı önemli gazetelerde de yer almış ve Türkiye'deki Ermeni nüfusunun giderek arttığının vurgusu yapılmıştır.

zer sorunlarla karşı karşıya kalmaktadır (Faye, McArthur, Sachs, ve Snow, 2004, s.41-43).

Denize kıyısı olmayan ülkeler, sadece kendi sorunları ile ilgilenmekle kalmayıp aynı zamanda transit olarak bağlı bulunduğu ülkenin problemleri ile de uğraşmak zorunda olan ülkelerdir. Ancak, transit olarak geçilen ülkeler genellikle aynı ilgiyi denize ulaşma konusunda problemi olan ülkelere göstermezler. Gerçekten de, denize kıyısı olan komşu ülkeler ekonomik, siyasi veya askeri gerekçeleri öne sürerek transit geçişler konusunda engellemeler yapabilmektedirler. Ayrıca, iki ülkenin transit anlamda etkin bir işleyiş sağlamaları için gerekli olan fiziksel altyapının imkanlarının varlığı son derece önemlidir. Eğer, transit ülke yeterli derecede etkin altyapı sağlayamıyorsa, bu önemli ekonomik etkinsizlikler yaratmaktadır. Limao ve Venables (2001), çalışmalarında, transit ülkelerdeki ulaştırma ve haberleşme alanlarındaki yetersiz altyapının, tipik bir denize kıyısı olmayan ülkenin maliyetlerini ortalama yüzde 75 seviyesinde artırdığını belirtmektedir (Redding and Venables, 2008, s.96-97). Burada, altyapının fiziksel olarak yetersiz olması dışında özellikle varolan eskimişlikten kaynaklanan gecikmeler önemli maddi ve zaman maliyetleri ortaya çıkartabilmektedir. Yine, transit geçişler konusunda uygulanması olası keyfi ücret, miktar kısıtlamaları-özellikle boru hatları konusunda sıklıkla başvurulmaktadır- ve prosedürler, belirsizliği daha da artırmakta ve denize kıyısı olmayan ülkelerin geleceklerini planlamaları konusundaki politikalarını ihtiyaca cevap veremez boyutta tutabilmektedir. Böylesi problemler, denize kıyısı olmayan ülkelerin kalkınma performanslarını olumsuz yönde etkilemekte, onları belirsizliğe ve istikrarsızlığa sürüklemekte, global piyasalara girme ve rekabetçilik yeteneklerini azaltmaktadır.

Ticaretin reel maliyetleri ülkelerin dünya ekonomisine entegre olma kabiliyetinin önemli belirleyicileri arasındadır. Uzaklık ve yetersiz ulaştırma ve iletişim altyapısı bazı ülkeleri global ekonomiden izole etmekte ve eklektik üretim ağına itmektedir. Örneğin, 1995 yılı verilerine göre, ortalama bir denize kıyısı olmayan ülkenin ithalatının toplam GSYİH'sı içindeki payı yüzde 11 iken, denize kıyısı olan ülkelerde bu oran yüzde 28 seviyesindedir. Liberalizasyon eğiliminin artması, suni olarak oluşturulan ticari engelleri azalttığı için, taşıma maliyetlerinin sağlamış olduğu efektif koruma oranı tarifelerin sağladığından daha fazla olmaktadır (Limao and Venables, 2001, s.451). Adam Smith'in, 1776 yılında basılmış olan, "*The Wealth of Nations*" adlı kitabında, serbest piyasa ekonomisine sahip olmanın dışında, içinde bulunulan lokasyonun, denize ulaşım durumunun; böylece taşımacılığın en düşük maliyette gerçekleştiği ticaret yollarına ulaşım, ülkenin ekonomik gelişme çabaları üzerinde belirleyici rol oynayacağı, ifade edilmektedir.

Denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkeler, deniz ve limanlardan oldukça uzak sayılabilecek lokasyonlarda yer almaktadır. Kazakistan, denize olan 2.480 kilometre uzaklığı ile dünyada denize ulaşmak için en fazla mesafe katetmesi gereken ülke konumundadır. Bu ülke dışında, Kırgızistan 2.080, Özbekistan 1.760, Afganistan, Çad, Ruanda ve Uganda, yaklaşık olarak, 1.000 kilometre denize uzak konumda

bulunmaktadır (UN, 2003, s.2). Limao ve Venables (2001), çalışmalarında, karayolu ile yapılan taşımacılığın denizyolu ile yapılan taşımacılığa göre, yedi kat daha maliyetli olduğunu ifade etmektedirler (Redding ve Venables, 2008, s.96-97).

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (Unctad) tahminlerine göre, denize kıyısı olmayan ortalama bir gelişmekte olan ülkenin sıradan bir gelişmekte olan ülkeye göre taşımacılıkla ilgili ortalama harcaması, ihracat kazançlarının yüzdesi olarak, iki kat, gelişmiş ülkelere göre ise, üç kat daha fazladır (UN, 2003, s.2). Limao ve Venables'in (2001) yapmış oldukları çalışmada, temsili bir denize kıyısı olmayan ülkenin taşıma maliyetleri denize kıyısı olan ülkeye göre, yaklaşık yüzde 50 daha fazladır. Yine, bu çalışmanın bulgularına göre, denize kıyısı olmayan ülkeler denize kıyısı olan ülkelere göre, yüzde 60 oranında daha düşük ticaret akımlarına sahiptirler. Buna ilave olarak, hem kendi ülkesinde hem de transit ülkede yetersiz derecede altyapı imkanları söz konusu ise, ortalama bir denize kıyısı olan ülkeye göre ticaret, yüzde 75 oranında daha düşüktür. Bu çalışmada, altyapı imkanları ulaştırma ve haberleşme ağının bileşiminden oluşan bir indeksle hesaplanmıştır (Redding and Venables, 2008, s.96-97).

Türkiye, Ermenistan ile olan karasal sınır bağlantısını, ifade edilen nedenlerden dolayı, kapatmıştır. Bu fiili durum, Ermenistan'ın dış ticaret maliyetlerini oldukça artırmaktadır. Çünkü, Ermenistan tipik bir gelişmekte olan ülke standartlarında ülkedir. Gelişmekte olan ülkelerin genel özelliklerinden biri ihracat kalemlerinin emek yoğun teknoloji ile üretilmesidir. Emek yoğun üretim de büyük oranda ithal girdiye dayanır. Bu da, önemli miktarda ara malı ithalatı anlamına gelmektedir. Bildiği gibi, ara malı ithalatı taşıma maliyetlerine son derece duyarlıdır. Maliyetin yüksek olması zaten var olan düşük kar marjlarını daha da düşürmektedir. Yani, taşıma maliyetleri, ihracat kazançlarını azaltan kapalı vergi görünümündedir. Taşıma maliyetleri ne kadar yüksek olursa, hükümetin ihracata dayalı büyüme stratejisi o kadar fazla zarar görmektedir. Moğolistan, Ruanda, Brundi, Bolivya gibi denize doğrudan kıyısı olmayan ülkeler, emek yoğun üretimin ihracatına dayandırılan model oluşturmada önemli zorluklarla karşılaşmaktadırlar. Elektronik, giyim, montaj faaliyetleri gibi belirli üretim süreçleri için gereken yüksek taşıma maliyetleri, uluslararası rekabette kaynaklanan zararları beraberinde getirmektedir. Bilgi teknolojisi (information technology), yazılım gelişimi (software development), veri çeviriyazımı (data transcription) veya tele-pazarlama (tele-marketing) gibi, bilgi teknolojisi tabanlı ileri teknoloji hizmet ihracatında bu ülkelere önemli imkanlar sunmaktadır (UNECE, 2004).

Türkiye ile Ermenistan arasındaki ulaşım güzergahı ve bazı şehirleri arasındaki mesafe aşağıdaki harita ve çizelge ile gösterilmektedir. Burada sınırın kapalı ve açık olması durumunda mesafe tasarrufunun ne kadar olabileceği de belirtilmektedir.



Kaynak: A Phased Strategy for Opening Armenia's Western Border: Project Draft, <http://www.iset.ge/docs/border%20study.pdf>, 2008, s.3.

Türkiye ile Ermenistan arasındaki sınır kapalı olduğu için ticaret haritada gösterildiği gibi Gürcistan üzerinden yapılmaktadır. İstanbul-Erivan arasındaki havayolu bağlantısı dışında, iki ülke arasındaki ticari ilişkilerde kullanılan iki ana güzergah vardır: G1-Batum güzergahı ve G2-Akhaltsikhe güzergahı. Bunlar dışında, arasıra kullanılan G3-Akhalkalaki güzergahı. Gürcistan ve Türkiye arasında bağlantıyı sağlayacak demiryolu yoktur. İstanbul'dan ve diğer batı ve kuzey şehirlerinden Ermenistan'a bağlantı G2: Akhaltsikhe-Tiflis-Erivan üzerinden sağlanmaktadır. Diğer ulaşım seçeneği ise G3: Akhalkalaki-Gümrü-Erivan rotasıdır. Bu rota, G1 rotasına göre 122 kilometre daha kısa olmasına rağmen, özellikle kış ve yağışlı mevsimlerde ulaşımı engelleyici koşulların ortaya çıkması nedeniyle yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle, trafik daha çok Tiflis üzerinden yapılmaktadır. Türkiye-Ermenistan sınırı açık olması durumunda, iki ülke arasında daha kısa ulaşım güzergahları kullanma imkanları vardır. Ayrıca, iki ülke arasında demiryolu bağlantısının kurulu olması ilave yararlar sağlama potansiyeline sahiptir (<http://www.iset.ge/docs/border%20study.pdf>, 2008, s.3).

Çizelge 1: Sınırın Kapalı ve Açık Olması Durumuna Göre Türkiye'nin Bazı Şehirlerden Ermenistan Arasındaki Mesafeler

Kuzey ve Doğu İlleri	Kapalı Sınır		Açık Sınır				Demiryolu Ulaşımı
	G1.Batum Üzerinden Mesafe (Km)		A1.Erivan Üzerinden		A2.Gümrü Üzerinden		
			Mesafe (km)	Tasarruf (%)	Mesafe (km)	Tasarruf (%)	
Artvin	713		371	48.0	405	43.2	Yok
Rize	872		522	40.1	556	36.2	Yok
Trabzon	948		598	36.9	632	33.3	Yok
Amasya	1424		928	34.8	962	32.4	Var
Samsun	1294		944	27.0	978	24.4	Var
Istanbul	2027		1599	21.1	1633	19.4	Var
Merkez ve Doğu İlleri	G2: Akhaltsikhe üzerinden	G3: Akhalkalaki Üzerinden		G2'ye Göre Tasarruf		G2'ye Göre Tasarruf	
Kars	566	369	164	71.0	198	65.0	Var
Erzurum	772	575	370	52.1	404	47.7	Var
Erzincan	964	767	562	41.7	596	38.2	Var
Muş	915	718	638	30.3	547	40.2	Yok
Malatya	1193	996	797	33.2	825	30.8	Var
Ankara	1652	1455	1250	24.3	1284	22.3	Var
Güney ve Doğu İlleri	G2: Akhaltsikhe üzerinden	G3: Akhalkalaki Üzerinden		G2'ye Göre Tasarruf		G2'ye Göre Tasarruf	
Van	101	820	312	69.3	649	36.2	Yok
Siirt	1093	896	579	47.0	725	33.7	Yok
Mardin	1192	995	764	35.9	824	30.9	Yok
Adana	1603	1406	1207	24.7	1235	23.0	Var
Mersin	1673	1476	1277	23.7	1305	22.0	Var
Antalya	2141	1944	1746	18.4	1773	17.2	Yok

Kaynak: A Phased Strategy for Opening Armenia's Western Border: Project Draft, <http://www.iset.ge/docs/border%20study.pdf>, 2008, s.19

5. WTO ve UNECE Transit Geçiş Kolaylığı Düzenlemeleri

Uluslararası seviyede, özellikle denize kıyısı olmayan ülkelere yönelik ulaştırma ve transit geçiş konularında çeşitli imkanlar sunan bazı anlaşmalar vardır. 1994 yılında, Dünya Ticaret Örgütü'nün kuruluşu ile birlikte benimsenen "General

Agreements on Tariffs and Trade (GATT)’in *V.Maddesi*¹ ve UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) tarafından, 2004 yılında benimsenen, “*Revised Consolidated Resolution on the Facilitation of International Road Transport*”, (R.E.4)² Maddesi, en fazla dikkate alınan anlaşma maddeleri arasındadır. Söz konusu anlaşma maddeleri dışında, tarihsel süreç içinde, denize doğrudan ulaşım imkanı bulunmayan ülkeler için ulaşım hakkını düzenleyen kamu ve uluslararası hukuk belgeleri vardır³. Bunların ötesinde daha dar kapsamda geçerliliği olan bölgesel düzeyde anlaşmalar da bulunmaktadır.

Türkiye ve Ermenistan WTO ve UNECE’nin üyeleri arasındadır. Söz konusu üyelik süreçlerine dayandırılan ve yukarıda ifade edilen anlaşma ve maddeleri gerekçe göstererek Ermenistan, Türkiye’den serbest ticarete ait bazı imkanları kendine tanımasını istemektedir. Bu bağlamda, bazı siyasal karar alıcılar ve akademik çevreler, Türkiye’nin sınırını ve dolayısıyla transit geçişlerini engellemesini uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde haksız uygulama olarak değerlendirmektedirler. Çünkü, WTO’nun serbest ticaret şartına, milenyum amaçlarına ve denize kıyısı olmayan ülkelerin denize ulaşımını garanti eden uluslararası hukuktaki diğer konu ile ilgili şartlarına ters düştüğünü vurgulamaktadırlar. Uygulamaların yasal olmadığını iddia etmektedirler. Ayrıca, Ermenistan, Türkiye’nin uyguladığı politikaların Kars Anlaşması’na da aykırı olduğunu belirtmektedir (Tocci (Editör), 2007, s.8).

¹ “Her bir akit taraf, uluslararası en uygun transit güzergahları üzerinden, anlaşmaya dahil diğer ülkelerin topraklarına veya topraklarından transit geçme konusunda özgürlüğe sahip olacaktır. Geminin bandırası, geldiği yer, ayrılış, kalkış, giriş, çıkış, varış yeri veya malların, gemilerin ve diğer taşıma araçlarının sahipliğine dayandırılan hiçbir ayırım yapılamaz” (*Resmi Olmayan Tercüme*), (CEMT/CS/TR(2005)4).

² “Bu ilkelerin, diğer şartlarına karşı bir önyargı olmaksızın, geçiş özgürlüğü temel uluslararası trafik rotaları (Avrupa kıtasındaki E-Yollar, diğer kıtalarda benzer yollar) çerçevesinde yerine getirilmelidir. Geçiş, gümrük vergileri, taşıma altyapısının kullanımı karşılığında ödenen ve kullanıcı vergileri dışındaki vergiler veya kotalar gibi önlemlere maruz bırakılmamalı ve sınırlandırılmamalıdır” (*Resmi Olmayan Tercüme*), (www.wto.org, 22.04.2008).

³ 1994 yılında yürürlüğe giren UN Convention on the Law of the Sea belgesi denize kıyısı olmayan ülkelere denize çıkış hakkı ve transit geçiş özgürlüğü verir. Ayrıca, 1965 UN Convention on the Transit Trade of Landlocked Countries, GATT 1973 Kyoto International Convention of the Simplification and Harmonization of Customs Procedures, The Customs Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road of 1956, International Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods of 1982, Transit Rights 1921 League of Nations, Convention and Statute on Freedom of Transit, The 1923 League of Nations Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports, 1921 League of Nations Declaration Recognising the Right to a Flag of States, Having No Seacoast veya Revised Convention on Navigation on the Rhine of 1868 anlaşma belgeleri bulunmaktadır (UNECE, 2004).

Uygulamalar neticesinde ortaya çıkan fiili durumu, Ermenistan yetkilileri bir ambargo *ve/veya* blokaj şeklinde adlandırmaktadırlar. Ancak Türkiye, uluslararası hukuku gerekçe göstererek uygulamanın bir ambargo yada blokaj niteliğinde olmadığını benimsemektedir. Gerekçelerini, var olan bazı ulaştırma bağlantılarının varlığını göstererek ifade eden Türkiye, karşı iddiaları reddetmektedir (Tocci, Nathalie, 2007, s.8). Gerçekten de, İstanbul ile Erivan şehirleri arasında düzenli olarak havayolu taşımacılığı yapılmaktadır. Ayrıca, ticaret akışının Gürcistan üzerinden yapıldığı da bilinmektedir. Bunun da ötesinde, sözü edilen uluslararası örgütlerin diğer düzenlemelerine bakıldığında, *olmazsa olmaz* olarak belirlenen kurallarının bile anlaşmada yer aldığı şekilde uygulanmadığı veya uygulanmak istenmediği gözlemlenmektedir¹.

6. BSEC Ulaştırma Politikası

Türkiye, Ermenistan ve Azerbaycan Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi (BSEC)'nin ortak üyeleri konumundadırlar. BSEC'in amacı, bölgesel barışın ve ekonomik kalkınmanın sağlanması için işbirliği olarak belirlenmiştir. Dolayısıyla sözkonusu ülkeler, ortak politikalar bağlamında ortak uygulamalara girme potansiyeline sahiptirler. Ancak, özellikle Azerbaycan ulaştırma konusunda üzerinde mutabakat sağlanan konulardaki politikaların Ermenistan uygulamalarını reddetmektedir. Örneğin, 10 Nisan 2008 tarihinde, Odessa'da yapılan BSEC toplantısında, karayolu taşımacılığı konusunda işbirliği deklarasyonu yayınlanmıştır. Ancak Azerbaycan, deklarasyonun yayınlandığı tarihte, deklarasyonun Ermenistan çerçevesindeki hiçbir şartını uygulamayacağını açıklamıştır. Ermenistan'da bu açıklamanın karşılığı olarak Azerbaycan'ın yapmış olduğu açıklamaya karşı çıktığını belirtmiştir (Annex IV to BS/TM/R (2008), www.bsec-organization.org, 2008). Deklarasyonun tetkik edi-

¹ Örneğin, WTO'nun temel ilkesi olan *En Çok Kayırılan Ülke Şartı (Most Favored Nation Clause-MFN)* 'nda, anlaşmaya taraf olan ülkelerin birbirine karşı olan uygulamalarında ayrımcılığın yapılmaması gerektiği ifade edilmektedir. Eğer bir ülke, anlaşmaya dahil herhangi bir ülkeye ayrımcı bir uygulamaya girerse, aynı imtiyazı anlaşmaya taraf diğer ülkelere de tanınması gerekir. Olmazsa olmaz ilkesi olarak belirlenmesine rağmen MFN uygulaması, WTO'nun en fazla ihlal edilen uygulamalarından biridir. Özellikle, korumacılık tabanında şekillenen bölgesel ekonomik entegrasyonlar, üye ülkeler çerçevesinde ayrımcılığı yarattığı için MFN şartı fiili olarak çalışmaz konumda bulunmaktadır. Dünyanın hemen hemen bütün bölgelerinde bölgesel entegrasyonların bulunması ve bunların bazılarının esas hedefinin tek bir ülke haline dönüşmek olması ayrımcılığın boyutu hakkında ipuçları sunmaktadır. WTO kapsamında, entegrasyonlarına izin verilen istisnai durum, piyasaları dar olduğu için ölçek ekonomilerinden yararlanamayan az gelişmiş ülkelerin kalkınma amaçlı oluşturacakları entegrasyonlardır. Bunlar, genellikle başarısız olmakta ve işlemez duruma gelmektedirler. Başarılı olan entegrasyon örnekleri ise, gelişmiş ülkelerin üyeleri oldukları, Avrupa Birliği (European Union-EU) ve Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi (North American Free Trade Area-NAFTA) gibi entegrasyonlardır. Ki bunların üyeleri arasında Amerika Birleşik Devletleri, Kanada, Almanya, İngiltere, Fransa, İtalya gibi dünyanın en gelişmiş ve G-7 oluşumu içinde bulunan ülkelerin olması MFN şartının nasıl uygulanmadığı konusunda açık örneklerdir.

len konu ile ilgili olan 3, 4 ve 5'nci maddesi diğerlerine göre ön plana çıkartılabilecek niteliktedir.

3. *Madde'ye göre*, BSEC'e üye ülkelerin global ekonomiye katılımını sağlamak için, üye ülkeler ile Avrupa ve Asya kıtaları arasında var olan taşıma seçeneklerine ilave seçenekler sunmak amacıyla taşıma altyapısı, multimodal ulaştırma bağlantıları, lojistik merkezler ve limanların gelişmesi teşvik edilmelidir.

4. *Madde'ye göre*, Bölgesel seviyede karayolu taşımacılığının koordineli olarak gelişmesini garanti altına almak için "*BSEC Bölgesi Karayolu Taşıma Kolaylığı Alanındaki Mutabakat Zaptı*"nın uygulamaya geçmesi konusunda pratik önlemlerin geliştirilmesi gerekir.

5. *Madde'ye göre* ise, BSEC taşıma ağında etkin taşıma operasyonları için gerekli bir adım olarak UNECE taşıma konvansiyonundan kaynaklanan uluslararası uyumlaştırılmış taşımacılık normları ve standartlarının uygulanmasını sağlamak gerekir.

Ayrıca, 6 Mart 2002 tarihinde, Kiev toplantısında, BSEC bölgesinde "*Malların Karayolu ile Taşınmasının Kolaylaştırılması Konusunda Mutabakat Zaptı*" imzalanmıştır. 19 Nisan 2007 tarihinde düzenlenen Belgrad toplantısında da, BSEC'e üye ülkeler tarafından demiryolu ulaştırma ağı oluşturma konusunda önemli kararlar alınmış ve mutabakat zaptı imzalanmıştır. Toplantıda, bölgesel işbirliğinin gelişmesi için yol altyapısının ortak olan sorunlarını çözmek gerektiği vurgulanarak, Black Sea Ring Highway (BSRH)-Karadeniz Demiryolu Ring Hattı- projesi önerisi yapılmıştır. Mutabakat zaptında, konu ile daha bağlantılı olduğu düşünülen aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır;

1. *Madde'ye göre*, BSRH'nin gerçekleştirilmesi için işbirliğini sağlamak, destek vermek, bilgi, deneyim, know how'u Avrupa Birliği'nden almak, multimodal taşıma sisteminin oluşmasına imkan vermek gerekmektedir.

2. *Madde'ye göre*, BSRH yüksek kapasiteli bir demiryolu olduğu kabul edilmekte ve yüksek kalitede hizmet sunması gerekmektedir. Ayrıca, BSRH'nin, Trans-European Transport Network'un bir parçası olduğu belirtilmektedir.

3. *Madde'ye göre*, BSRH yaklaşık 7.000 kilometre olacaktır. Ana rota ve ikincil bağlantılar, İstanbul (Türkiye), Samsun (Türkiye), Trabzon (Türkiye), Batum (Gürcistan), Poti (Gürcistan), Erivan (Ermenistan), Bakü (Azerbaycan), Novorossiysk (Rusya Federasyonu), Tapannog (Rusya Federasyonu), Mariupal (Ukrayna), Chisinau (Moldovya), Bükreş (Romanya), Constantza (Romanya), Haskova (Bulgaristan), Sofya (Bulgaristan), Niş (Sırbistan), Tiran (Arnavutluk), Komotini (Yunanistan), Alexandroupolis (Yunanistan), İstanbul (Türkiye) geçecek şekilde planlanmaktadır.

7. Türkiye-Ermenistan Sınırının Açılmasının Önemi ve Olası Etkileri

Literatürde, Türkiye ile Ermenistan arasındaki sınırın açılması ile ilgili yapılmış olan çalışmalar yanında, konu ile bağlantıları dikkate alınmak suretiyle değerlendirilebilecek bazı akademik çalışmalar da vardır.

Baghramyan (2007), çalışmasında sınırın açılmasından sonra ortaya çıkabilecek muhtemel ekonomik etkileri tahmin etmiştir. Sınırın açılmasından sonra iki ülke arasındaki ihracat ve ithalattaki olası değişimler Gürcistan-Türkiye ve Ermenistan-İran arasındaki ticaret özelliklerine dayandırılmıştır. Çalışmanın bulgularına göre, sınırın açılması durumunda Türkiye'den yapılacak tarımsal ürün ihracatı 4,6 kat, kimyasal ürünler ihracatı 3,4 kat, ulaştırma ekipmanları ihracatı ise 2,8 kat artacaktır. Genel olarak, Türkiye'nin ithalatı ise 2,6 kat artacaktır. Ermenistan'ın Türkiye'ye ihracatı toplam ihracatının yüzde 3,73'nü kapsayacaktır. Bu tahminler sınırın açık olmadığı duruma göre 14 kat artış anlamına gelmektedir (Baghramyan, 2007, s.7).

Hufbauer ve Jones (2007)'un çalışmasında ise, kısıtlamaların ticareti ne kadar azalttığı tahmin edilmiştir. Özellikle kısıtlamaların uluslararası ticaret ve yabancı direkt sermayeyi etkileyerek büyümeyi nasıl engellediği vurgulanmaya çalışılmıştır. Çalışmanın bulgularına göre, ticaretin GSYİH'ya oranında meydana gelecek yüzde 10'luk bir artışın, kişi başına GSYİH'yı yüzde 5 oranında artıracığı, aynı katsayıların ticari hizmetler ticaretinde de geçerli olabileceği tespiti yapılmıştır. Buna ilaveten, yabancı direkt sermayenin GSYİH'ya oranında meydana gelecek yüzde 10'luk bir artışın kişi başına GSYİH'yı yüzde 10 kadar artırabileceğine dikkat çekilmiştir (Hufbauer, Jones, 2007, s.8).

Redding ve Venables (2002), çalışmalarında, Gravity modelini kullanarak ikili ticaret akımlarının ekonomi üzerindeki etkilerini tetkik etmiştir. Modelde, ihracatçı ve ithalatçı ülkelerin GSYİH, uzaklık, ortak sınırın olup olmaması, bölgesel entegrasyona üyelik, dil gibi ülkeler arası değişkenler kullanılmıştır. Modele göre, mesafenin ticari akımlar üzerindeki elastikiyeti -0,9 ile 1,5 arasında değişmektedir. Bunun anlamı, mesafe arttıkça, ticaret hacminin bu katsayılar çerçevesinde azalacağıdır. Çalışmada, 1000 kilometre mesafe baz alınmak suretiyle ticaret, sermaye hareketliliği ve yabancı direkt sermaye değişme katsayılarının ne oldukları hesaplanmıştır. Elde edilen bulgular şöyle ifade edilmektedir:

Çizelge 2: Gravity Model Bulguları

Mesafe (km)	Ticaret (Katsayı=-1,25)	Sermaye Akışı (Katsayı=-0,85)	Yabancı Direkt Sermaye (Katsayı=-0,42)
1000	1	1	1
2000	0,42	0,55	0,75
4000	0,18	0,31	0,56
8000	0,07	0,17	0,42

Kaynak: Redding, Stephen., and Venables, Antony C., "The Economics of Isolation and Distance", *Nordic Journal of Political Economy* (Conference Volume), 28(2), 2002, pages 93-108. CEPR, econ.lse.ac.uk/staff/redding, 2008.

Çalışmanın diğer bir bulgusu da, taşıma maliyetlerinin mesafe çerçevesinde hesaplanan katsayısının 0,2-0,3 arasında olmasıdır. Taşınan malın ulaşım mesafesinin ikiye katlanması, navlun maliyetlerinin yaklaşık yüzde 20 oranında artması anlamına gelmektedir (Redding, Venables, 2002, s.96-97).

TABDC'nin raporunda, Türkiye ile Ermenistan arasındaki sınırın kapalı olmasının sadece Ermenistan'a olan maliyetinin Ermenistan GSYİH'sinin yaklaşık yüzde 30-40'ı arasında olduğu belirtilmektedir. Kyureghian ve Heboyan (2004)'in çalışmasına göre, sınırın açılmasının yanında, Türkiye'nin sunacağı diğer ulaşım imkanları -özellikle Karadeniz limanlarının açılması- nedeniyle Ermenistan'ın taşıma maliyetleri yüzde 25 oranında azalacaktır. Düşen taşıma maliyetlerinin getireceği potansiyel avantaj yaklaşık 1,9 milyar dolar seviyesinde olacaktır. Aynı çalışmada, Ermenistan'ın, Türkiye ve Azerbaycan sınırlarının kapalı olması nedeniyle bölgesel ticarete katılım oranı, yüzde 44 oranında düşmektedir. Türkiye ve Azerbaycan ile olabilecek muhtemel ticari liberalleşme, Ermenistan ihracatını yüzde 25 oranında artırabilecektir (Kyureghian, Heboyan, 2004, s.2-3-4).

Kyureghian ve Heboyan (2004) çalışmalarında, Türkiye-Ermenistan sınırının açılması durumunda, iç fiyatların karşılaştırılması çerçevesinde tarım ve tarıma dayalı bazı ürünlerde ticari akımların nasıl olabileceği tahminini yapmışlardır. Daha kesin tahminlerin yapılabilmesi için taşıma maliyetlerine de ihtiyaç duyulmaktadır. Bu eksikliğe rağmen, çalışmaya göre, Ermenistan'ın Türkiye'den ithal edeceği potansiyel ürünler buğday, sığır eti, tavuk eti, yumurta, çilek, üzüm, kavun, karpuz, kuru meyve, meyve suyu, domates, kabak, lahana, yeşil soğan, yeşil biber, domates salçası, mantar iken, ihraç edeceği ürünler, un, sosis, süt, peynir, yağ, elma, armut, şeftali, erik, kayısı, kiraz, kuru üzüm, kırmızı turp, kestane, patates, şarap ve biradır (Kyureghian, Heboyan, 2004, s.12).

Türkiye ile olan ortak sınırın açılmasını isteyenler daha çok büyük firmalardır. Bu firmaların amacı global piyasalara entegre olmaktır. Sınırın açılması onlar tarafından bir tehdit olarak değil fırsat olarak görülmektedir. Özellikle taşıma maliyetlerinin düşük olduğu bölgesel piyasalara serbest bir şekilde girmek istemektedirler. Ermenistan yetkilileri, Türkiye'ye alternatif olan Rusya Federasyonu piyasası-

nın, çok rekabetçi olduğunu, İran piyasasının ise çok korumacı olduğunu düşünmektedirler. Ürünlerin uzak olan piyasalara gitmesi Türkiye piyasasına göre çok anlamlı değildir. Bu nedenle, sınıra yakın KOBİ'lerin kolaylıkla Türkiye piyasasına mal satmaları için sınırın açılması desteklenmektedir. Makine ve üretim ekipmanı maliyetlerinin düşmesi KOBİ'ler için dolaylı bir destek olmuştur. Halihazırda bu firmalar ifade edilen üretim araçlarını Erivan'dan satın almaktadır. Bu araç gereçleri satan aracı firmalar genellikle bunları Türkiye'den ithal etmektedirler. Aracılar çerçevesinde ticaretin yapılması ve sınırın kapalı olması ve ulaşım rotasının uzaması nedeniyle taşıma maliyetlerinin artması özellikle KOBİ'lerin rekabet gücünü azaltmaktadır. Bu nedenlerden dolayı işadamları azalan taşıma maliyetleri, limanlara çıkış, Türkiye'den gelen malların fiyatlarındaki düşme, makine, üretim ekipmanı, deri gibi materyal maliyetlerindeki düşmeler üretim maliyetlerini azaltacağı için sınırın açılması konusunda ısrarcı olmaktadır (Ohanyan, 2007, s.596).

Türkiye ile Ermenistan arasındaki ticaret genellikle Gürcistan üzerinden yapılmaktadır. Bu durum çok fazla zaman kaybına ve taşıma maliyetine sebebiyet vermektedir. Özellikle, yapı malzemeleri ve enerji ticareti yüksek taşıma maliyetleri nedeniyle, olması gerekenin altında kalmaktadır. Erivan, Türkiye sınırına 25 kilometre uzaklıktadır. Bu mesafe taşımacılık yapanlar açısından son derece kısa bir mesafedir. Sınırın kapalı olmasından dolayı konutlarda kullanılan araç gereçler, yapı malzemeleri ve diğer mallar Erivan'a uzun ve dolambaçlı bir rota olan Gürcistan üzerinden taşınmaktadır (Harutunian, Mariam., AFP, September 9, 2007). Gürcistan ile Ermenistan sınırında taşıyıcı kuyrukları oluşmaktadır. Ayrıca, ihracatçıların aracı firmalarla çalışıyor olması, maliyetleri daha da artırmaktadır.

Gürcistan, Türkiye-Ermenistan sınırının açılması durumunda ekonomik anlamda kısa dönemde kaybeden ülke olacaktır. Sınırın kapalı olması, Gürcistan'ı transit geçiş konusunda monopol pozisyonuna getirmiştir. Ki bu avantajdan yararlanmak için yıllar boyunca demiryolu nakliyesi üzerinde aşırı vergi uygulamıştır. Ancak, son zamanlarda transit geçiş ücretlerinde indirim gidilmiş, yollardaki kayıt dışı ödemelere sınırlama getirmiştir. Diplomatik ilişkilerin yeniden başlatılması, Gürcistan'ın liman ve kara bağlantılarına olan talebi azaltacaktır. Bunları, daha avantajlı olmalarından dolayı Türkiye'deki liman ve yollar ikame edecektir. Örneğin, Gürcistan-Poti limanı ile Erivan arasındaki mesafe 610 kilometre iken, Trabzon-Erivan arasındaki mesafe 672 kilometredir. Trabzon, Poti'nin yaklaşık 200 kilometre batısında bulunduğu için, zaten son derece az olan karayolu mesafe farkını dengeleyici niteliğe sahiptir. Türkiye'nin Karadeniz kıyısında yer alan limanlarından kaynaklanan sert rekabet, Ermenistan'ın ithalat ve ihracat kalemleri için mümkünken, Gürcistan limanları Bakü'ye giden malların aktarılmasında yine baskın olmaya devam edecektir (Polyakov, April 2001, <http://ssrn.com/abstract=632662,s.30-31>).

Eğer, Gürcistan'ın Poti Limanı yerine, Ermenistan ticaret mallarının taşınması için Trabzon limanı kullanılırsa konteyner taşıma maliyetlerinin karasal payı, yüzde 25 oranında azalacaktır. Trabzon limanının demiryolu bağlantısı olmamasından dolayı, genel kargo taşımacılığı muhtemelen Poti üzerinden yapılmaya devam edecek-

tir. Genel kargo için kamyonlardan ziyade demiryolu araçlarının kullanılması daha ekonomiktir. Eğer, Akdeniz kıyısındaki Mersin Limanı Poti Limanı yerine kullanılırsa, genel kargoda taşıma konusundaki tasarruf yüzde 65 olarak tahmin edilmektedir.

Poti limanı, sığ suya sahip olması dolayısıyla geniş okyanus gemileri için gerekli şartlara sahip değildir. Bazı ara ulaşım araçları kullanılmak suretiyle Kuzey Amerika, Asya ve diğer deniz aşırı bölgelere mal ihraç ve ithal etme durumunda Akdeniz limanları kullanılmak zorundadır. Konteyner gemileri daha küçüktür ve onlar limana girebilmektedirler. Genel kargo için ise, Akdeniz limanları kullanılmak zorundadır (Polyakov, April 2001, <http://ssrn.com/abstract=632662,s.30-31>).

Türkiye ile Ermenistan arasındaki sınırın açılması durumunda bundan her iki tarafın da kazanımlar elde edeceğini savunan çalışmalar yanında, sınırın açılmasının fazla bir fayda sağlamayacağını ifade eden bazı çalışmalar da vardır. Laçiner (2002)'in çalışmasında, Gürcistan'ın Cevahiti bölgesine açılması planlanan ve Türkiye kısmı tamamlanan Aktaş sınır kapısının, *sanki* Ermenistan'a açıldığı ifade edilmektedir. Bu sınır açılırsa, Türkiye ile Ermenistan arasındaki karasal mesafenin 68 kilometre olacağı ifade edilmektedir (Laçiner, 2002). Dolayısıyla, taşıma maliyetleri ve ticaret imkanlarının artması gerekçe gösterilmek suretiyle, Türkiye-Ermenistan sınırının açılması gerektiği yönündeki öneriler bir anlamda ihmal edilebilir yapıya dönüşmektedir.

Avrupa Birliği'nin desteklediği, Armenian-European Political Legal Advice Center (AEPLAC)'ın düzenlemiş olduğu rapora göre, eğer Türkiye ile olan sınır açılırsa, Ermenistan ekonomisinin kazancı yıllık 20-23 milyon dolar artacaktır. Bu da, GSYİH'nin binde 67'sine tekabül etmektedir. Gelecek beş yıllık dönemde, Ermenistan'ın GSYİH'sı, 2004 seviyesine göre, ilave yüzde 2,7 oranında artacaktır. Rapora göre, kazancın hemen hemen tamamı Kars-Gümrü demiryolunun açılmasından dolayı taşıma maliyetlerinin azalmasına dayandırılmaktadır. Halihazırda, Ermenistan malları, nispeten yüksek taşıma maliyetlerinin uygulandığı Gürcistan üzerinden ticaret ortaklarına ulaşmaktadır. Taşıma maliyetleri Ermenistan'ın ticari maliyetlerinin yüzde 25-30'u kadardır (Khachatrian, 2005, <http://www.eurasianet.org/departments/business/articles/eav080905.shtml,03.05.2008>).

Türkiye ile Ermenistan arasındaki ticaret hacminin son dönemlerde resmi rakamlarla tam olarak teyit edilmemesine rağmen yıllık ortalama 150 milyon dolar seviyesinde olduğu tahmin edilmektedir¹. Bunun önemli bir kısmı Ermenistan'ın, özellikle, Gürcistan üzerinden yaptığı ithalattır. Diğer kısmı ise, yolcuların yanlarında götürdükleri mallardan oluşmaktadır. Sınır kapalı olduğu için iki ülke arasında doğ-

¹ Türkiye ile Ermenistan arasında gerçekleşen dış ticaret verilerinden sadece ithalat değerlerine ulaşılmıştır. 2007 yılı itibarıyla, Türkiye'nin Ermenistan'dan olan ithalatı 57 milyon dolardır. Bu değer, 2008 yılının Ocak-Nisan döneminde 26 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir (www.tuik.gov.tr, 2008).

rudan ticaret yapılamamaktadır. Ancak iddia edildiği gibi, Türkiye tarafından herhangi bir ambargo ya da blokaj söz konusu değildir. Dış ticareti yapılan mallar transit ülkeler olan Gürcistan ve İran üzerinden Ermenistan'a gitmektedir. Bu durum, önemli maliyet artışlarına sebebiyet vermekte dış ticarete taraf olan kesimlerin kar beklentilerini azaltmaktadır. Mevcut yapıdan kazanç sağlayanlar transit ülkeler olmaktadır. Bu kazanç, ekonomik olarak ifade edilmekten öte, bağımlılık yaratması nedeniyle siyaset ve güvenlikle de yakından ilgilidir. Ermenistan transit ülkelere *rağmen* uygulaması muhtemel politikalarını harekete geçirmesi konusunda çekinceli davranmak zorunda kalmaktadır. Kara taşımacılığı dışında, İstanbul-Erivan arasında düzenli olarak uçak seferleri yapıldığı için ticarete konu malların sınırlı bir kısmı doğrudan aktarılabilmektedir.

8. Sonuç

Ermenistan denize doğrudan çıkışı olmayan bir ülkedir. Bu nedenle, Türkiye ile olan sınırının kapalı olması, ekonomik anlamda ulaşım maliyetlerini ve dolayısıyla dış ticaret fiyatlarını, politik anlamda ise, transit ülkelere olan bağımlılığını artırmaktadır. Bu bağlamda, transit ülkelerin zaman zaman siyasi olarak aldığı keyfi kararlarını bile, müzakere edemeden tek taraflı olarak kabul etme durumunda kalabilmektedirler. Bu alanı düzenleyen uluslararası ve bölgesel geçerliliği olan anlaşma hükümleri ve hukuk kuralları olmasına rağmen, oluşturulan sistemin çok etkin bir şekilde işletildiğini söylemek mümkün değildir.

Denize çıkışı olmayan bir ülkenin kendi ulaşım altyapısı ve onu destekleyen diğer lojistik birimleri ne kadar gelişmiş olursa olsun, transit ülkedeki altyapının yetersiz olması ulaşım sistemini tamamen etkisiz bir hale getirebilmektedir. Bu da, ekonomik kalkınma çabalarının beklenenin altında olmasını sağlamaktadır. Ermenistan, dış ticaret ilişkilerini iki güzergah üzerinden yapmak zorundadır. Bunlar, Gürcistan ve İran'dır. Ancak, her iki seçenek de Ermenistan'a, Türkiye seçeneğinin sunabileceği avantajları sunma potansiyeline sahip değildir. Türkiye'nin modern ulaştırma altyapısı ve lojistik sistemleri Ermenistan'ın gereksinim duyduğu avantajları sağlayabilecek durumdadır. Ermenistan, özellikle uzak batı pazarları ile olan ticari ilişkilerini üzerine oturtabileceği yeterli düzeyde denizyolu ulaşım imkanına sahip değildir. Denizaşırı ülkelere gitme konusunda kullandığı liman Gürcistan'ın Poti Limanı'dır. Ancak, liman sığ özellik taşıması nedeniyle büyük tonajlı yük gemileri için uygun değildir. Deniz aşırı bölgelere ticari ulaşımın böylesi bir taşıma modülünü gerekli kılması, Türkiye seçeneğini sık sık gündeme getirmektedir. Özellikle, yakın olması dolayısıyla Trabzon ve Mersin limanları, Ermenistan'ın ihtiyacını giderebilecek nitelikte özelliklere sahiptir.

Böylesi bir eksikliğin varlığı ticareti, sadece ulaştırma maliyet ve imkanları açısından değil aynı zamanda malların fiyatları açısından da zorlamaktadır. Ermenistan, hem tarım hem de sanayi üretimi bakımından son derece yetersiz bir konumdadır. Bu alandaki eksikliklerini ithalatla karşılamaktadır. İthalatın yapılacağı en uygun ülke ise, ortak sınırının olduğu Türkiye'dir. Çünkü, diğer sınır ülkeleri Türki-

ye'nin sunabileceği avantajları sunma potansiyelinde değildir. Bu potansiyel, sadece nihai ürünleri değil, ara mallarını da kapsamaktadır. Ermenistan'ın üretim yapısının ara malları gerekli kılması ve ara mallarının özellikle taşıma maliyetlerine karşı hassas olması ülkeyi daha da zora sokmaktadır. Aslında, sınır kapalı olmasına, diplomatik ilişkiler kesilmiş olmasına rağmen, Gürcistan üzerinden yapılan ve gölge ticaret olarak adlandırılan bir yöntemle ticaret yapılmaktadır. Ancak, böylesi bir ticaretin taşıma maliyetlerini artırması ve özellikle araçlara olan ihtiyacı gerektirmesi önemli ekonomik etkinsizliklere sebebiyet vermektedir.

Bu olumsuz koşullar altında bile, Ermenistan, ekonomisini son zamanlarda iki haneli büyüme rakamlarına, düşük sayılabilecek enflasyonla ulaştırmıştır. Türkiye ve Azerbaycan'a karşı ifade edilen konulardaki asılsız iddia ve uygulamalarına son vermesi durumunda, kalkınma seviyesinin daha yüksek olacağı aşıkardır. Çünkü, Ermenistan eski Sovyetler Birliği döneminin *Silikon Vadisi-Silicon Valley* olarak değerlendirilmektedir. Eğitim seviyesi gelişmiş ülke örneklerinde olduğu kadar yüksektir. Kişi başına gelir seviyesi düşük olduğu için ortalama ücretler de düşüktür. Özellikle, elektrik enerjisi ve nükleer enerji sayesinde enerji konusunda fazla sıkıntı yaşamamakta, hatta ihraç etmektedir. Petrol ve doğal gaz üretimi yoktur. Ancak, söz konusu enerji kaynaklarının üretim alanlarına coğrafi olarak yakın olması, boru hatları sayesinde, bu alandaki açığını diğer ülkelere göre daha düşük maliyette kullanabilme özelliği sunmaktadır. Bilindiği üzere, petrol ve doğal gaz birim fiyatları, boru hatlarının mesafesine göre değişmektedir. Ancak, ifade edilen dikkat çekici potansiyelin yabancı direkt sermayeye cazip gelmesi için, ulaşım imkanlarının da zengin seçenekler içermesi gerekmektedir.

İçinde bulunduğu coğrafyada, uyguladığı politikalar ve iddialardan kaynaklanan nedenlerle ortak sınırı olan komşu ülkelerle yaşadığı sorunlar, Ermenistan nüfusunun düşük bir yaşam standardı içinde yaşamasını beraberinde getirmektedir. Bu, sadece yukarıda vurgulanan ekonomik sorunlar değil, aynı zamanda politik anlamda sorunları da içermektedir. Türkiye ve Azerbaycan'ın sınırlarını kapatması, Ermenistan'ı doğal olarak Gürcistan ve İran'a bağımlı hale getirmiştir. Bu nedenle, transit olarak tanımlanan bu ülkelerde ortaya çıkan fiili ve potansiyel yapı Ermenistan'ı sınır ülke olmanın ötesinde daha yakından ilgilendirmektedir. Bu ülkelerle iyi geçinmek ve paralel ilişkiler kurulmak zorunda kalınması yanında, aynı zamanda ekonomik ve kurumsal anlamda da gelişmelerine katkı yapmak zorundadır. Çünkü, denize çıkışı olmayan kapalı bir ülkenin altyapısı ne kadar gelişmiş olursa olsun, transit ülkelerin bu yapının uzantısı haline getirilmesi ve bölgenin istikrarının sağlanması gerekir. Yani, böylesi bir bağımlılık durumu bireysel kalkınma hedefini değil, bölgesel kalkınmayı gerektirmektedir. Bu durumda Ermenistan, sadece kendi çıkarlarını maksimize edecek politikalar yerine, söz konusu iki transit ülkeyi de olumlu yönde etkileyebilecek politika tercihleri yapmak zorundadır. Aksi taktirde, zaten var olan sınırlı ulaşım daha da pahalı ve karmaşık hale gelebilecektir. Gürcistan ve İran güzergahı, özellikle Ermenistan açısından sanki bir kalkınma koridoru niteliğindedir.

Kalkınma koridorunun kapanmasına neden olacak hiçbir unsurun mücadele konusu haline getirilmemesi büyük önem arz etmektedir.

Sonuç olarak, coğrafi kaderin bir sonucu olarak denize çıkışı olmayan Ermenistan'ın, diğer transit ülkeler olan Gürcistan ve İran'la kıyaslandığında, ekonomik, politik ve güvenlik konularında daha bağımsız hareket edebilmek için büyük ölçüde Türkiye'ye ihtiyacı olduğunu söylemek mümkündür. Türkiye açısından aynı konulardaki gereklilik ise, ihmal edilebilir niteliktedir. Bu nedenle, karar alıcıların Ermenistan'a yönelik olarak oluşturacakları politikaların veya politika değişikliklerinin ifade edilen avantajları dikkate almak suretiyle yapılması büyük önem taşımaktadır.

Kaynaklar

Aydın, Mustafa., "Faucaults Pendulum: Turkey in Central Asia and Caucasus", *Turkish Studies*, 5:2, 1-22, Online Publication: June 1, 2004.

Baghramyan, Mher., "Estimating the Change in Trade Flows between Armenia and Turkey if the Border is Open: Case Study Based on Georgia-Turkey and Armenia-Iran Trade", *AIPRG*.

Faye, Michael L., McArthur, John W., Sachs, Jeffrey D., Snow, Thomas., "The Challenges Facing Landlocked Developing Countries", *Journal of Human Development*, Vol.5, No. 1, March 2004.

FDI in Landlocked Developing Countries at a Glance, United Nations, New York, Geneva, 2003

Gachechiladze, Revaz., "Geopolitics in the South Caucasus: Local and External Players", *Geopolitics*, 7:1, 113-138, 2002.

Gül, Abdullah., "Turkey: Vital Ally in the Cause of Long-Term Stability", *American Foreign Policy Interests*, 29:3, 175-181, s.180-181), 2007.

Harutunian, Mariam., AFP, September 9, 2007.

Hill, Fiora., Taşpınar, Ömer., "Russia and Turkey in the Caucasus: Moving Together to Preserve the Status Quo?", *ifri Research Programme Russia/NIS*, January 2006.

Hovrannisyan, Kenen., Sustainable Development and Energy Security in Armenia: a Step towards Dilemma, *Master Thesis*, Lund University, 2003.

Hufbauer, Gary Clyde., Jones, Reginald., "Economic Sanctions in a Global Economy", *Conference on the Economic and Social Impacts of Opening the Armenia-Turkish Border*, Yerevan-Armenia, January 14, 2004.

Kasım, Kamer., "The Transportation of Caspian Oil and Regional Stability", *Journal of Southern Europe and Balkans*, 4:1, 37-45, 2002.

Khachatryan, Haroutiun., "Report: No Big Gains to Armenia If Turkey Lifts Blockade", 08/09/05, (<http://www.eurasianet.org/departments/business/articles/eav080905.shtml>), 03.05.2008.

Kirakosyan, Arman., "Re-Opening of Armenian-Turkish Border to Contribute to Improvement of Situation", www.arka.am, 06.07.2007.

Kyureghian, Gayaneh., and Heboyan, Vahe., "Opening Armenia-Turkey Border: Measuring the Economic Impact", *International Food and Agribusiness Management Association 14th Annual World Food and Agribusiness Forum & Symposium*, Montreux, Switzerland, June 12-15, 2004.

Laçiner, Sedat., "Türkiye-Ermenistan İlişkilerinde Sınır Kapısı Sorunu ve Ekonomik Boyutu", *Ermeni Araştırmaları*, Sayı 6, Yaz 2002.

Landlocked Countries: Opportunities, Challenges, Recommendations, United Nations Economic Commission for Europe-UNECE, Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade, *The United Nations Trade Facilitation Network*, Feb. 1, 2004, www.gfptt.org.

Lima, Nuno., and Venables, Anthony J., "Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs, and Trade", *The World Bank Economic Review*, Vol.15, No.3., 451-479, 2001.

Manaseryan, Tataul., "Diaspora the Comparative Advantage for Armenia", *Working Paper, No:04/14*, January 2004.

Mazıcı, Nurşen., "Türkiye Cumhuriyeti'nde Ermeniler", *Ermeni Araştırmaları 1. Türkiye Kongresi Bildirileri - III Cilt*, www.eraren.org, 2002-Ankara

Mkrtychyan, Hasmik., "Turkish, Armenian Businesses Demand Border Opening", *Washington Post, Reuters*, January 15, 2007.

Ohanian, Anna., "On Money and Memory: Political Economy of Cross-border Engagement on the Politically Divided Armenia-Turkey Frontier", *Conflict, Security and Development*, 7:4, 579-604, December, 2007.

Perez, Lorenzo., and Mazarei, Adnan., International Monetary Fund, Republic of Armenia fifth Review under the three-year Arrangement under the Poverty Reduction and Growth Facility and Request for Modification of Performance Criteria, Prepared by *Middle East and Central Asia Department*, November 9, 2007.

Polyakov, Evgeny, "Changing Trade Patterns after Conflict Resolution in the South Caucasus" (April 2001). *World Bank Policy Research Working Paper No. 2593*. Available at SSRN: http://ssrn.com/abstract=632662_s.30-31.

Redding, Stephen and Venables, Anthony J., "The Economics of Isolation and Distance", *CEPR*, econ.lse.ac.uk/stuff/redding/, 25.04.2008.

Redding, Stephen., and Venables, Antony C., "The Economics of Isolation and Distance", Nordic *Journal of Political Economy (Conference Volume)*, 28(2), 2002, pages 93-108. CEPR, econ.lse.ac.uk/staff/redding, 2008.

Soysal, İsmail, Türkiye'nin Siyasal Anlaşmaları, *Türk Tarih Kurumu*, I.Cilt (1920-1945, TTK Basımevi-Ankara, 1983.

Tocci Natalie (Editor)., The Case for Opening Turkish-Armenian Border, *Trans European Policy Studies Association (TEPSA)*, 24 July 2007.

"A Caucasian Cheese Circle", *The Economist*, May 24, 2008

"Armenians in Turkey", *The Economist*, November 16, 2006

"A Phased Strategy for Opening Armenia's Western Border: Project Draft, www.iset.ge., 2008.

Web Sayfaları:

www.cia.gov., CIA Factbook, 2008.

www.bsec-organization.org.,(Annex IV to BS/TM/R, 2008).

www.state.gov., 06.06.2008

www.unece.org, 22.04.008.

www.tuik.gov.tr., 06.06.2008

www.wikipedia.org., 15.06.2008

www.wto.org., 22.04.2008.

