

**T. C.
MALTEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK YÖNETİMİ
ANABİLİM DALI**

**ULUSLARARASI TİCARET, TÜRKİYE – AZERBAJCAN İLİŞKİLERİ ve
TAŞIMACILIK**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

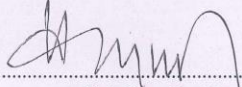
**Ramazan ÇIKRIK
151122104**

**Danışman Öğretim Üyesi
Yrd. Doç. Dr. Hamit Vanlı**

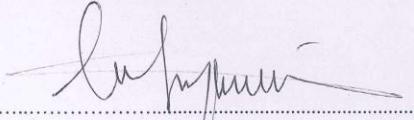
İstanbul, Aralık 2016

T.C. Maltepe Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne,

13.12.2016 tarihinde tezinin savunmasını yapan Ramazan ÇIKRIK'a ait " Uluslararası Ticaret, Türkiye- Azerbaycan İlişkileri ve Taşımacılık" başlıklı çalışma, Jürimiz Tarafından Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Tezli Yüksek Lisans Programında Yüksek Lisans Tezi Olarak ~~Oy Birliği/Oy Çoğunluğuyla~~ Kabul Edilmiştir.

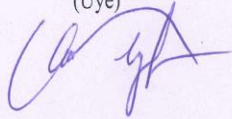


Yrd. Doç. Dr. Hamit VANLI
Başkan-Danışman



Prof. Dr. Sadettin ÖZEN
(Üye)

Prof. Dr. Umut TUZKAYA
(Üye)



ÖNSÖZ

“Uluslararası Ticaret, Türkiye-Azerbaycan İlişkileri ve Taşımacılık” başlıklı tez konumun seçimiyle başlayan araştırma çalışmalarım sırasında değerli zamanını bana ayırarak; bilgi, tecrübe ve desteğini esirgemeyen sevgili hocam ve danışmanım Sayın Yrd. Doç. Dr. Hamit VANLI'ya teşekkürü borç bilirim.

Ayrıca, çalışmalarımda yardımcı olan arkadaşlarım Mustafa BERTİZ, Okan ALTINKÖK ve Selman KORKMAZ'a teşekkür ederim.

Hayatım boyunca her konuda yanımda olan aileme maddi ve manevi tüm desteklerinden ve verdikleri emekler için sonsuz teşekkürler.

Ramazan Çıkrık

Aralık, 2016

ÖZET

Teknoloji ve ticaret olanaklarının gelişmesi ülkeler için önemli bir durum arz etmektedir. Taşıma ve ulaştırma sektöründeki gelişmeler ticaret sektörüne paralel olarak gelişmekte olup globalleşen dünyada ülkeler için büyük gelir kaynağı olarak görülmektedir.

Ticaret merkezleri dünyada zaman ve günün siyasi ortamına bağlı olarak değişmektedir. Bu anlamda Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla önemini kaybeden tarihi İpek Yolu yeniden eski değerini kazanması için çalışmalar yapılmaktadır.

Azerbaycan-Türkiye arasındaki siyasi ve ekonomik ilişkiler oldukça eskiye dayanmaktadır. Azerbaycan bağımsızlığını ilan ettikten sonra ilişkiler barış içerisinde siyasi, ekonomik açıdan güçlenmiştir. İki ülke arasındaki ilişkiler özellikle enerji sektöründe ikili anlaşmalar ile geleceğe yönelik sağlam ve uzun vadeli hale getirilmiştir.

Türkiye-Azerbaycan ilişkileri coğrafi yakınlıkları dışında iş birlikleri ve uluslararası alanda yapmış oldukları anlaşmalar ile daha da güçlenmesi ve gelişmesi sağlanmaktadır.

Anahtar kelimeler: Uluslararası Ticaret, Azerbaycan, Türkiye, Taşımacılık

ABSTRACT

Development of technology and trade plays an important role for countries. Development in transportation sector and trade sector improve parallelly and it's a significant income source for countries in increasing globalized world.

Trade and industry centers change depend on time and daily political environment. In this sense, lots of actions have taken to get historical Silk Road importance back, which lost its significance with opening of the Suez Canal.

Political and economic relations between Azerbaijan and Turkey based on pretty old times. After Azerbaijan declared independence, these economic and political relations have continued and have improved day by day in peace. The relations between Azerbaijan and Turkey, especially in energy sector, become solid and long term with reciprocal agreements.

The relations between Azerbaijan and Turkey have ensured improvement and strengthen with international reciprocal agreement beside geographical closeness.

Keywords: International Trade, Azerbaijan, Turkey, Transportation

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER	v
KISALTMALAR.....	ix
TABLULARIN LİSTESİ	xi
ŞEKİLLERİN LİSTESİ	xii
GİRİŞ.....	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	2
1 ULUSLARARASI TİCARET	2
1.1 Uluslararası Ticaret.....	2
1.2 Temel Uluslararası Ticaret Kavramları.....	3
1.3 Uluslararası Ticaret Çeşitleri	14
1.3.1 Mal İhracatı	14
1.3.1.1 Mal İhracat Türleri	14
1.3.2 Mal İthalatı	15
1.3.2.1 Mal İthalat Türleri.....	16
1.3.3 Hizmet İhracatı.....	16
1.3.4 Hizmet İthalatı.....	17
1.4 Uluslararası Ticarete Ödeme Şekilleri	17
1.4.1 Peşin Ödeme	18
1.4.1.1 Havale Şeklinde Ödeme.....	18
1.4.1.2 Nakit Ödeme.....	18
1.4.1.3 Prefinansman	18
1.4.1.4 Kırmızı Şarh Akreditif.....	19
1.4.2 Vesaik Mukabili Ödeme	19
1.4.3 Mal Mukabili Ödeme	20
1.4.4 Kabul Kredili Ödeme.....	20
1.4.4.1 Kabul Kredili Mal Mukabili Ödeme.....	21
1.4.4.2 Kabul Kredili Akreditifli Ödeme	21
1.4.4.3 Kabul Kredilivesaik Mukabili Ödeme	21
1.4.5 Akreditif.....	21

1.4.6	Açık Hesap Ödeme	22
1.4.7	Konsinasyon Ve Müşterek Hesap	22
İKİNCİ BÖLÜM		23
2	ULUSLARARASI TİCARETTE TAŞIMACILIK.....	23
2.1	Uluslararası Ticarete Taşıma Şekilleri.....	23
2.1.1	Karayolu Taşımacılığı.....	23
2.1.1.1	Komple Araç Taşınması	25
2.1.1.2	Parsiyel Araç Taşınması.....	25
2.1.2	Demiryolu Taşımacılığı.....	25
2.1.3	Havayolu Taşımacılığı	26
2.1.4	Deniz ve İç Su Yolları Taşımacılığı.....	28
2.1.4.1	Layner taşımacılık	29
2.1.4.2	Tramp taşımacılık.....	29
2.1.5	Boru Hattı Taşımacılığı	30
2.1.6	Çok Modlu Taşımacılık	31
2.2	Incoterms 2010 ve Türleri.....	32
2.2.1	EXW (Ex Work).....	33
2.2.2	FCA (Free Carrier).....	34
2.2.3	CPT (Carriage Paid To)	35
2.2.4	CIP (Carriage And Insurance Paid To)	35
2.2.5	DAT (Delivered At Terminal)	36
2.2.6	DAP (Delivered At Place)	37
2.2.7	DDP (Delivered Duty Paid)	37
2.2.8	FOB (Free On Board Vassel)	38
2.2.9	FAS (Free Alongside).....	39
2.2.10	CFR (Cost And Freight)	40
2.2.11	CIF (Cost Insurance And Freight)	41
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM		42
3	TÜRKİYE-AZERBAYCAN İLİŞKİLERİ	42
3.1	Türkiye ve Azerbaycan İlişkileri Tarihi.....	42
3.1.1	Türkiye Azerbaycan İlişkilerinde I. Dönem (1500-1723)	42
3.1.2	Türkiye Azerbaycan İlişkilerinde II. Dönem (1723-1736).....	43
3.1.3	Türkiye Azerbaycan İlişkilerinde III. Dönem (1736-1747)	44
3.1.4	Türkiye Azerbaycan İlişkilerinde IV. Dönem (1747-1768)	45
3.1.5	Türkiye Azerbaycan İlişkilerinde V. Dönem (1768-1792).....	46

3.1.6	Türkiye Azerbaycan İlişkilerinde VI. Dönem (1792-1918)	46
3.1.7	Türkiye Azerbaycan İlişkilerinde VII. Dönem (1918-1920).....	47
3.1.8	Türkiye Azerbaycan İlişkilerinde VIII. Dönem (1920-1991)	48
3.1.9	Türkiye Azerbaycan ilişkilerinde IX. Dönem.....	49
3.1.10	Türkiye Azerbaycan İlişkilerinde X. Dönem (1994-).....	50
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM		52
4	TÜRKİYE-AZERBAYCAN DIŞ TİCARETİ VE YATIRIMLAR.....	52
4.1	Türkiye-Azerbaycan Ekonomik ve Ticari İlişkileri.....	52
4.1.1	Türkiye'nin Azerbaycan'a İhracatı.....	52
4.1.2	Azerbaycan'ın Türkiye'ye İhracatı.....	60
4.2	Türkiye - Azerbaycan Yatırım İlişkileri.....	63
4.2.1	Doğal Kayak Yatırımları.....	64
4.2.1.1	Nabucco Doğal Gaz Hattı Projesi.....	65
4.2.1.2	Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP).....	67
4.2.1.3	Tran Adriyatik Geçişli Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TAP)...	69
4.2.2	Tarım Sanayi ve Hayvancılık.....	70
4.2.3	İnşaat	72
4.2.4	Hizmetler.....	73
4.2.4.1	Ulaştırma ve Telekomünikasyon	73
4.2.4.2	Eğitim.....	75
4.2.4.3	Turizm.....	76
4.2.4.4	Bankacılık.....	79
4.2.4.5	Perakende Sektörü.....	79
4.3	Türkiye'nin Azerbaycan'daki Yatırımları.....	79
4.4	Azerbaycan'ın Türkiye'deki Yatırımları	81
BEŞİNCİ BÖLÜM		86
5	TÜRKİYE-AZERBAYCAN TAŞIMACILIĞI	86
5.1	Boru Hattı Taşımacılığı.....	86
5.1.1	Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı (BTC).....	87
5.1.2	Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı (BTE)	90
5.1.3	Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP)	93
5.2	Karayolu Taşımacılığı.....	94
5.3	Demiryolu Taşımacılığı.....	96
5.3.1	Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu SWOT Analizi.....	102
5.4	Havayolu Taşımacılığı.....	103

5.5 Denizyolu Taşımacılığı.....	105
ALTINCI BÖLÜM.....	108
6 TÜRKİYE AZERBAIJAN İLİŞKİLERİNİN GELECEĞİ.....	108
6.1 Türkiye Azerbaycan İlişkilerinin Geleceği	108
6.2 Siyasi Alanda İşbirlikteği ve Geleceği.....	110
6.3 Ekonomik Alanda İşbirlikteği ve Geleceği.....	112
6.3.1 Para ve Maliye Sektöründe İşbirliğı.....	116
6.4 Askeri Alanda İşbirlikteği ve Güvenlik.....	117
SONUÇ.....	120
Kaynakça	126



KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ADİK	Azerbaycan Devlet İstatistik Komitesi
ARDNS	Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi
B2B	Business to Business
B2C	Business to Consumer
BDT	Bağımsız Devletler Topluluğu
BTK	Bakü-Tiflis-Kars
BOTAŞ	Boru Hatları, Petrol Taşıma Anonim Şirketi
BÖB	Büyük Öğrenci Projesi
BTC	Bakü-Tiflis-Ceyhan
BTE	Bakü-Tiflis-Erzurum
BTK	Bakü-Tiflis-Kars
CE	Conformite Europeene
CFR	Cost and Freight
CIF	Cost Insurance and Freight
CIP	Carriage and Insurance Paid To
CPT	Carriage Paid To
DAB	Döviz Alım Belgesi
DAP	Delivered At Place
DAT	Delivered At Terminal
DDP	Delivered Duty Paid
DSB	Döviz Satım Belgesi
DTH	Döviz Tevdiat Hesabı
EMITT	Doğu Akdeniz Uluslararası Turizm ve Seyahat Fuarı
EXW	Ex Work
FAO	Food and Agriculture Organization
FAS	Free Alongside

GATT	General Agreement Tariffs and Trade
GSYİH	Gayrisafi Yurtiçi Hasıla
FCA	Free Carrier
FOB	Free On Board
HAVELSAN	Hava Elektronik Sanayii
IMF	International Moneytary Found
ISAF	International Security Assistace Force
KDV	Katma Değer Vergisi
MDB	Müstakil Devletler Birliği
NATO	North Atlantic Treats Organization
PETKİM	Petrokimya Endüstrisi Genel Müdürlüğü
ROKETSAN	Roket Sanayii ve Ticaret A.Ş.
Ro-Ro	Roll On-Roll Off
SOCAR	Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi
STM	Sınır Ticaret Merkezi
TANAP	Trans-Anadolu Doğalgaz Boru Hattı
TAP	Trans Adriyatik Doğalgaz Boru Hattı
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TİKA	Türk İşbirliği ve Kalkınma Ajansı
TPAO	Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
Türk EXIMBANK	Türkiye İhracat Kredi Bankası
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Org.
USD	United States Dollars
WTO	World Trade Organization
YDSK	Yüksek Düzeyli Stratejik İşbirliği Konseyi
YÖK	Yüksek Öğretim Kurulu
Y.Y	Yüzyıl

TABLULARIN LİSTESİ

Tablo 1: Türkiye'nin Azerbaycan'a 2015'te Azerbaycan'a İhraç Ettiği Ürünler ve Miktarları.....	53
Tablo 2: Azerbaycan'ın Türkiye'den İthalatı.....	58
Tablo 3: Azerbaycan'ın Türkiye'ye 2015'te İhraç Ettiği Ürünler ve Miktarları.....	60
Tablo 4: Azerbaycan'ın 2015 Yılı İlk 20 Ülke İhracat Tutarları.....	63
Tablo 5: Türkiye'nin Azerbaycan İnşaat Sektörüne 2012-2014Yarıyımları ve Toplam Yatırım İçerisindeki Payı.....	72
Tablo 6: Türkiye'ye En Çok Öğrenci Gönderen Ülkeler.....	76
Tablo 7: Azerbaycan Vatandaşlarının2015 Yılında Türkiye'ye Giriş Yapma Sayıları	77
Tablo 8: Azerbaycan Vatandaşlarının 2015 Yılında Türkiye'den Çıkış Yapma Sayıları	77
Tablo 9: Gidilen Ülkelere Göre Yurt Dışına Çıkan Türk Vatandaşlarının Rakamları, 2010-2015.....	78
Tablo 10: Ülkelere göre Uluslararası Türkiye'ye doğrudan yatırım girişleri 2013-2014.....	85

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil 1: Nabucco Doğal Gaz Projesi	65
Şekil 2: Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi	68
Şekil 3: Trans Adriyatik Geçişli Doğal Gaz boru Hattı Projesi.....	69
Şekil 4: Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı	88
Şekil 5: Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı	91
Şekil 6: Tanap Projesi.....	94
Şekil 7: Sarp Sınır Kapısı-Bakü Güzergahı.....	95
Şekil 8: Gürbulak Sınır Kapısı-Bakü Güzergahı.....	96
Şekil 9: Türkiye'nin Yurtdışı Demiryolu Hatları.....	97
Şekil 10: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi.....	98
Şekil 11: Çin-Avrupa Demiryolu Güzergahı.....	99
Şekil 12: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Proje Detayı.....	100
Şekil 13: Hazar Denizi-Akdeniz Denizyolu Taşımacılık Güzergahı.....	106

GİRİŞ

Türkiye ve Azerbaycan arasındaki dostluk ilişkileri, ortak tarihimizden ve köklerimizden gelmektedir. Bu kardeşlik ilişkilerinin sonucu olarak Türkiye Cumhuriyeti 1991 yılında, 71 yıl sonra bağımsızlığını yeniden ilan eden Azerbaycan Cumhuriyeti'ni 9 Kasım 1991 tarihinde tanıyan ilk ülke olmuştur. Azerbaycan Türkleri, esaretinde kaldıkları Sovyet rejimi boyunca kültürlerini ve dillerini korumuşlar, sahip çıkmışlar, zor şartlar altında Türkiye ile bağlarını devam ettirmeye çalışmışlardır. Hem Türkiye'nin hem de Azerbaycan'ın gurur kaynağı olan ve ortak tarihinden kaynaklanan gelenekleri, köklü kültürü ve dili, iki halkı birleştiren, bağlayan manevi duygulardır. Türkiye Azerbaycan'ı her zaman yakından takipi etmiş olup kötü günlerinde yanlarında olmuş, destek vermiştir. Aynı şekilde Azerbaycan'da Türkiye'nin zor günlerinde hep destek olmuştur.

Azerbaycan 30 Ağustos 1991 günü bağımsızlığını ilan etmiş ve bu karar 18 Ekim 1991 tarihinde yürürlüğe konmuştur. Azerbaycan Meclisi 29 Ekim 1991'de Azerbaycan'ın bağımsızlığının tanınması için bütün dünya ülkelerine ve Birleşmiş Milletler'e çağrıda bulunmuştur. İlk tanıyan ülke Türkiye olmuştur.

İki ülke arasındaki bu kadar güçlü manevi duyguların yanında ciddi anlamda ticaret ve ekonomi alanlarında da son yıllarda gelişmeler söz konusudur. 'Uluslararası Ticaret, Türkiye-Azerbaycan İlişkileri Ve Taşımacılık' konulu çalışmamızda bu ilişkiler anlatılacaktır.

Birinci bölümde; Uluslararası ticaret konusu işlenmiş olup, temel kavramlar, teoriler, ticaret çeşitleri, ödeme şekilleri konularında bilgilere yer verilecektir.

İkinci bölümde; Uluslararası ticarete konu olan taşımacılık şekilleri ve en son yürürlüğe giren 'Incoterms 2010' hakkında bilgi verilecektir.

Üçüncü bölümde; Türkiye-Azerbaycan ilişkilerinin tarihi hakkında bilgiler verilecek olup; dördüncü bölümde ise Türkiye-Azerbaycan dış ticareti, yatırım konuları ve miktarları, iki ülke arasındaki karşılıklı yatırım projeleri hakkında bilgiler verilecektir.

Beşinci bölümde; Türkiye-Azerbaycan arasındaki taşımacılık anlaşmaları ve güncel durum hakkında bilgiler verilir, değerlendirmelerde bulunulacak olup; altıncı bölümde ise Türkiye-Azerbaycan ilişkilerinin geleceği, ortak projeleri, ticari ve ekonomik alandaki faaliyetleri hakkında bilgiler sunulacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1 ULUSLARARASI TİCARET

1.1 Uluslararası Ticaret

Ticaret

Mal ve hizmetlerin kar amacı güderek, para ile ifade edilebilen başka maddelerle takası veya değiştirilmesi, alınması ve satılması demektir. Ticarete taraflar; üretenler, tüketenler ve aracılardır. Ticaretin temel amacı ürünlerin üreticiden tüketiciye ulaşmasını sağlayarak kar elde etmektir.

Uluslararası Ticaret

Malların ve sermayenin üretildiği ülkedenin ulusal sınırların dışına çıkarılması, uluslararası ticaretin konusudur. Uluslararası ticaret alım-satım işlemlerinin gerçekleştirilmesi bakımından ithalat ve ihracat olmak üzere ikiye ayrılır. Ülkelerin kalkınmasında ihracat önemli bir yere sahiptir. Ülkeler ihracatın artırılması, ithalatın azaltılmasını sağlamak için ciddi kararlar ve tedbirler alarak dış ticaret politikalarını şekillendirmektedirler.

Globalleşen dünyada ticaretle beraber, artık ülkeler uluslararası ticareti sadece kendi ülkelerinin talebini karşılamaya yönelik değil farklı nedenlerle, serbest ticaret kuralları içinde, ellerindeki malları veya hizmetleri başka ürünlerle veya hizmetlerle mübadele ederek, ticareti daha verimli hale getirmektedirler. (Vanlı, 2014)

Günlük hayatta kullandığımız malların çoğu yabancı ülkelerde üretilmiş olup, ülkemizde kullanıma sunulmuştur. Kullandığımız malzemelerin çoğu yabancı ülkelere getirilmiş ve üretimi yurt içinde yapılmıştır. Buna karşılık yurt içinde üretilen pek çok ürün, yurt dışında da kullanıma açılmaktadır. Yurt dışında ürün tüketiminin azalması doğal olarak ülkemizdeki üretiminde azalmasına neden olmaktadır. Bu durum da dolaylı olarak işsizlik sorununu ortaya çıkartmaktadır.

Uluslararası ticaret; ülkelerin uluslararası sınırları ve bölgeleri arasında yapılan mal ve hizmet ticaretidir. Bir çok ülkede gayri safi yurt içi hasılanın büyük bölümünü oluşturur. (Vanlı, 2014)

1.2 Temel Uluslararası Ticaret Kavramları

Uluslararası ticaret kavramları aşağıdaki gibidir: (“Dış Ticaret Mevzuatı”, 2016)

Antrepo

Gümrük gözetimi altında bulunan eşyanın bekletilmesi amacıyla kurulan ve kuruluşunda aranılacak koşulları ve nitelikleri yönetmelikle belirlenen yerlere denir. Antrepolar eşyanın gümrük mevzuatında düzenlenen şekilde konulması halinde eşyanın antrepoda kaldığı süre içerisinde eşyaya yüklenen vergilerin ödenmediği bir gümrük rejimidir.

Arbitraj

Fiyat farklarından yararlanmak amacıyla farklı piyasalarda işlem gören; para, kıymetli maden, tahvil ve hisse senedi alıp satma işlemidir.

Arbitrajcı

İşlemi yapan ve hiç risk üstlenmeyen kişidir. Malın satış ve alış fiyatı farkından kar eder.

ATA Karnesi

ATA karneleri Uluslararası Geçici İthalat Sözleşmesi ve Ekleri kapsamında, sözleşmeye taraf olan ülkeler arasında, başka bir belgeye gerek duyulmaksızın, ticaret konusu malın geçici olarak ithalat ve ihracatını sağlayan gümrük belgelerinin adıdır.

Aval

Kambiyo senet kaynaklı borçların esas borçlunun borcunu ödememesi durumunda, borcu garanti altına almak için senet üzerine üçüncü birinin (borçlu ve alacaklı dışında kefil olarak) imza koymasıştır.

Banknot

Merkez bankaları ya da yetkili kuruluşlarca piyasaya sürülen kağıt paralardır.

Bedelli ithalat

İthal edilen malların bedellerinin ithalattaki ödeme şekillerinden biriyle yurt dışına döviz transferi yapılarak gerçekleştirilmesidir.

Bedelsiz ithalat

İthal edilen malların bedellerinin yurt dışında kazanılan dövizlerle karşılanarak yurt dışına herhangi bir transfer yapılmaksızın gerçekleştirilmesidir.

Borda

Geminin yanı veya geminin rıhtıma yanaştığı kısmıdır.

B2B

“Business to business” kelimesinin kısaltması olarak kullanılan B2B terimi şirketler arası ticaret demektir. Üretici firma ile toptancı ya da toptancı ile perakendeci arasındaki ticaret bütünüdür.

B2C

“Business to Consumer” anlamına gelen terimi için, şirketten tüketiciye e-ticaret modeli denilebilir. Online alışveriş mağazalarının çoğunlukla tercih ettiği bir iş modeli olan B2C’de şirketler, ürünlerini internet üzerinden direk olarak tüketiciye ulaştırır.

Bedelsiz İthalat

Ücreti için döviz ödemesi yapılmadan yurt dışından alınan ve ülkeye getirilmesi zorunlu olmayan dış kazanım ve tasarruflarla elde edilen bazı şahsi ve ticari eşyaların ülkeye ithalidir.

Cari Kur

Kambiyo piyasalarında arz ve talebe göre oluşan ve her işlem gününde fiyat cetvelleri ile ilan edilen döviz fiyatlarına denir.

CE işareti

Avrupa Birliğinin (AB), teknik mevzuat uyumu kapsamında malların serbest dolaşımının tam anlamıyla sağlanması amacıyla ürünlerin standartlara uygun olduğunu ve gerekli bütün uygunluk değerlendirme faaliyetlerinden geçtiğini; sağlık, güvenlik, tüketicinin ve çevrenin korunması gerekliliklerine uygunluğunu gösteren ve Conformité Européenne kelimelerinin baş harflerinden oluşan bir birlik işaretidir.

Ciranta

Emre yazılı olan senetleri arka tarafına imza atarak, senet üzerindeki haklarını üçüncü kişiye devrini sağlayan kişidir.

Ciro

Kambiyo senetlerinin (Çek, Poliçe) imzalanılarak devredilmesi işlemidir.

Dahilde İşleme Rejimi

Serbest dolaşımda bulunmayan eşyanın vergileri teminata bağlanmak suretiyle veya bu amaçla serbest dolaşıma giren ya da eşdeğer eşyanın, Türkiye Gümrük Bölgesinde bir veya birden fazla işlem görerek, işlem görmüş ürünlerin elde edilmesi ve özel hükümler saklı kalmak kaydıyla, elde edilen ürünlerin ihraç edilmesinin esas olduğu, ihracatın gerçekleşmesi halinde teminatın veya alınan vergilerin iade edildiği bir rejimdir.

Deklarasyon Belgesi

Gümrüklerde beyan edilen döviz gösteren döviz beyan tutanağına verilen isimdir.

Demuraj

Dış ticaret işlemlerinde konteynırdaki yükün boşaltılması için alıcı (ithalatçı) ve satıcının (ihracatçı) yaptığı anlaşmayla belirlenen sürenin aşılması halinde, konteynır başına alıcı tarafından ödenen gecikme bedelidir.

Devalüasyon

Bir ülkenin resmi para biriminin diğer ülkelerin dövizleri karşısında değerinin azaltılmasıdır.

Dışarıda Yerleşik Kişiler

Türkiye'de yerleşik sayılmayan gerçek ve tüzel kişilerdir.

Dış Ticaret

Alım satım işlemlerinin teslimi açısından ulusal sınırların dışında ithalat ve ihracat işlemleri şeklinde gerçekleşmesidir.

Dış Ticaret Dengesi

Bir ülkenin herhangi bir dönemde (genellikle bir yılda) yaptığı ihracat toplamının ithalat toplamı ile karşılaştırılmasıdır.

Dış Ticaret Hacmi

Bir ülkenin belirli bir dönemde gerçekleştirdiği ihracat ve ithalatının toplamıdır.

Dış Ticaret Fazlası

Bir ülkenin herhangi bir dönemde ihracatının ithalatından fazla olmasıdır.

Dış Ticaret Açığı

Bir ülkenin ithalatının ihracatından fazla olmasıdır.

Döviz Alım Belgesi (DAB)

İhracat ücretinin ve ihracatı yapanın bankası tarafından istenen, banka komisyonlarının alışı yapılırken düzenlenen belgedir.

Döviz Satım Belgesi (DSB)

Dışarıya ödenen ithalat ücretleri, aracının komisyonları, yurt içinde bulunan bankanın yurt dışındaki muhabir şubelerinin talepte bulunduğu komisyonlar vb. için düzenlenen belgelerdir.

Döviz Tevdiat Hesabı (DTH)

Yurt dışında bulunan veya yurt içinde bulunan yerleşik gerçek, tüzel kişilerin, serbest tasarruflarının döviz veya efektiflere banka veya özel finans kurumlarında açtıkları tevdiat hesaplarına denir.

Dönüşüm Oranı

Planlanan faaliyeti gerçekleştiren kullanıcıların, rasgele bir dış bağlantıya tıklayarak gelen kullanıcılara yüzdesel olarak oranıdır. Bu dönüşüm oranı; site üyeliği, satın alma gibi farklı kriterlere bakılarak hesaplanır.

Dünya Bankası

Uluslararası Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası 1945 yılında kurulmuş olan ve geliştirmekte olan ülkelerin kamu sektörüne kredi açan bölümdür.

Efektif

Nakit olan eldeki paraya nakde dönüştürülebilir herhangi bir araç şeklinde olanlara (banka havalesi, ödeme emri, döviz poliçeleri, mevduat sertifikaları, seyahat çekleri vb.) da “döviz” adı verilmektedir. Banknot şeklindeki bütün yabancı ülke paralarını ifade eder. Geniş anlamda efektif döviz ise yabancı ülkelere ödeme yapmaya yarayan her çeşit araçtır. Bu anlamda çek, poliçe, emre yazılı senet, hazine bonosu, hisse senedi ve tahvil şeklindeki araçlar konvertibl para rejimlerinde döviz olarak kullanılır.

Elleçleme

Gümrük gözetimi altında bulunan eşyaların temel özelliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamir edilmesi, havalanmasının sağlanması, karıştırılması gibi işlemlere elleçleme denir.

Factoring

Mal ve hizmet satışı sonucu ortaya çıkan vadeli alacakların, factoring kuruluşuna devredilip ve bu alacakların factoring kuruluşu tarafından yönetilmesi faaliyetidir.

Fiziki Muayene

Söz konusu eşyanın gümrük muayene memurları vasıtasıyla fiziksel özelliklerine göre muayene edilmesine denir. Aracın üstüde yapılan mal muayenesine de ‘supalan’ adı verilmektedir.

Forfaiting

Mal ve hizmet ihracatından doğan ve belirli bir ödeme planına göre tahsil edilebilecek olan alacakların bir banka ya da bu alanda uzmanlaşmış bir finans kurumu tarafından satın alınmasıdır.

GATT

Uluslararası ticareti, haklar ve sorumluluklar bakımından düzenleyen çok taraflı anlaşmadır. 1 Ocak 1948'de yürürlüğe girmiş olup GATT'ın kurulmasındaki amaç ise ithalat vergilerinin azaltılması, uluslararası ticaretin önündeki bütün engellerin kaldırılması ve ticarete uygulanmakta olan ayrımcı uygulamalara son verilmesidir.

Gümrük

Bir ülkenin sınır kapılarında ve diğer girişlerinde ve çıkışlarında ticari amaçlı hareketlerin denetim ve gözetiminin yapıldığı, kayıt altına alındığı yerdir.

Gümrük Müşaviri

Eşyanın gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulmasına ilişkin gümrük işlemlerini, dolaylı temsil yoluyla inceleyen, sonuçlandıran ve kendilerine bakanlıkça gümrük müşavirliği izin belgesi verilen serbest meslek sahiplerine 'Gümrük Müşaviri' denilmektedir.

Hariçte İşleme Rejimi

Serbest dolaşımdaki eşyanın hariçte işleme faaliyetlerine tabi tutulmak üzere Türkiye Gümrük Bölgesinden geçici olarak ihracı ve bu faaliyetler sonucunda elde edilen ürünlerin ithalat vergilerinden tam veya kısmi muafiyet suretiyle yeniden serbest dolaşıma girişine ilişkin hükümlerin uygulandığı rejimdir.

IMF

Uluslararası Para Fonu, global finansal düzeni takip etmek, borsa, döviz kurları, ödeme planları gibi konularda denetim ve organizasyon yapmak, aynı zamanda teknik ve finansal destek sağlamak gibi görevleri bulunan uluslararası bir organizasyondur. 1944 yılında Bretton Woods'da kurulan ve 1947'de fiilen çalışmaya başlayan milletlerarası ekonomik meselelerle uğraşan bir teşkilattır.

İhracat

Bir malın, yürürlükteki İhracat ve Gümrük Mevzuatına uygun şekilde Türkiye gümrük bölgesi dışına veya serbest bölgelere çıkarılmasını ya da Bakanlıkça (Ekonomi Bakanlığı) kabul edilecek çıkış ve işlemlere denir.

İhracatçı

İhraç edeceği mala göre bunlarla ilgili İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliğine üye olan, vergi numarasına sahip gerçek veya tüzel kişiler ile tüzel kişilik statüsüne sahip olmamakla birlikte yürürlükteki mevzuat hükümlerine göre hukuki tasarruf yapma yetkisi tanınan ortaklıklardır.

İmalatçı-İhracatçı

İşlem görmüş ürünün tamamını veya bir kısmını üreten ve bu ürünün ihracatını kendisi ve/veya aracı ihracatçı vasıtasıyla gerçekleştiren firmadır.

İhracat Rejimi

Serbest dolaşımda bulunan eşyanın ihraç amacıyla Türkiye Gümrük Bölgesi dışına çıkışına ilişkin hükümlerin uygulandığı rejimdir.

İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliği Onayı/Kaydı

İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliği tarafından gümrük beyannamesi onay/kayıt işlemleriyle ilgili olarak verilecek onay, kayıt ve/veya elektronik onayı/kayıdır.

İhraç Müsaadesi

Ülke ekonomisinin ihtiyaçları, iç ve dış piyasa arz ve talep durumu, satış şekli ile alıcı ülke ve firmaların ülkemiz ile olan ticari ve ekonomik ilişkileri gibi hususlar göz önünde tutularak Bakanlıkça verilen ihraç iznidir.

İthalat

Alıcıların, diğer ülkelere üretilen mal ve hizmetleri satın alması işlemidir. İthalatı serbest olan bir malın ithalat ve gümrük mevzuatına uygun olarak ithalatının yapılması, ithalat bedelinin ise kambiyo mevzuatına göre transfer edilmesi işlemine denir.

Kambiyo

İki ülke parasının karşılıklı olarak değiştirilmesidir.

Konvertibl Dövizler

Uluslararası para piyasalarında bütün ülkeler tarafından kabul gören ve bir diğer ülke parasına serbest bir şekilde çevrilebilme imkanına sahip dövizlere verilen isimdir.

Kayda Bağlı İhracat

Gümrük beyannamesinin, ihracattan önce İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliğince kayda alındığı ihracat şeklini ifade eder.

Kitle Fonlaması

Bir proje veya girişim için gerekli olan kaynakların, projenin başarısına inanan ve yatırım yapmak isteyen bir topluluk tarafından sağlanmasıdır.

Kur

Ulusal para değerinin yabancı paralar karşısındaki değerine denir.

Lıbor

Londra bankalararası faiz oranıdır.

Manifesto

Gemiyle taşınan malların kapsamını gösteren bir tutanak veya beyannameye verilen isimdir.

Mavna

Limanlarda gemiye yükleninceye kadar yüklerin içine konularak muhafaza edildiği veya açıkta demirleyen gemiden yükleri kıyıya taşımaya yarayan altı düz, motorsuz deniz aracıdır.

Mücvir İl

Sınır Ticaret Merkezi kurulması planlanan illere komşu olan Erzurum, Muş, Bitlis, Siirt, Batman, Diyarbakır ve Adıyaman illerini içine alan ve bu komşu illerin de

STM'lerden yapılacak ticari faaliyetlerden belli koşullar dâhilinde yararlanmasını öngören uygulamadır.

Müşteri İlişkileri Yönetimi

Müşteri-hizmet ilişkilerinin yürütülme ve sonuçlandırılma faaliyetleridir. Bu süreçte yazılımların sağlamış olduğu tam ve eksiksiz bilgiler şirketlerde karlılık ve satış tutarlarında yüksek miktarda artışa neden olabilmektedir.

Mücbir Sebep Halleri

Malların veya hizmetlerinin teslim edilmesinde, ödemeye engel olan veya ödemenin gecikmesine neden olan olaylar ihracatçı veya ithalatçıdan kaynaklanmıyorsa, bu duruma neden olan olaylara mücbir sebep halleri denilmektedir.

Navlun

Su yolları (deniz ve nehir yolu) ile taşınan malların taşıma ücreti olarak gemi şirketine ödenen ücrettir.

Ordino

Konşimentoda yazılı olan malların gümrükten geçirilebilmesi amacıyla ithalatçıya verilen belgedir.

Ortak Girişim

Herhangi bir girişim için toplu bir şekilde (birden fazla), proje veya yatırım çevresinde farklı miktarda hisselerine sahip olarak oluşturulan ortaklık türüdür.

Ölçeklenebilirlik

Bir projede kaynakların artmasıyla birlikte hizmetin hesaplanabilir olması, projenin ölçeklenebilirliği olarak tanımlanır.

Özel Sermaye

Büyüme potansiyelinin yüksek olduğu girişimlere sağlanan fonlardır.

Parsiyel

Taşıma aracının bir bölümünü dolduran yüklerdir.

Parite (Çapraz Kur)

İki farklı para biriminin birbirlerine çevrilebilme oranıdır.

Reeksport

İthal edilen ürünlerin fazla fiziksel değişikliğe uğratılmadan başka ülkelere satılmasıdır.

Ro-Ro Gemisi

Bir noktadan başka bir noktaya kadar tekerlekli araç taşımacılığı yapabilen büyük gemilere verilen genel adlardır.

Risk Sermayesi

Riskli olan yeni kurulmuş girişimlere yapılan nakdi yatırımlara denir.

SWIFT

Bankalararası fon kuruluşudur. Üye bankaların ödeme ve döviz transferlerini bilgisayar ağı vasıtasıyla bütün dünyada yürütülmesini sağlar.

Serbest Bölge

Serbest Bölge, gümrük hattı dışında sayılan fakat ülkenin siyasi sınırlarında yer alan bölgelerdir.

Satış Ortaklığı

Farklı siteler tarafından, satış ve pazarlama stratejilerini desteklemek için yapmış oldukları çalışmalardır.

Sınır Ticaret Merkezi (STM)

Sınır bölgelerine yakın yerlerde yaşam standartları, sağlık, ekonomik anlamda geri kalmış bölgelerdir. Bu bölgedeki esnaf, sanayi faaliyetleri, ticari faaliyetler gibi faaliyetlerin arttırılması için; vergi kolaylıkları ve diğer teşvik uygulamalarının yapıldığı merkezlere denir.

Serbest Dolaşımdaki Eşya

Türkiye veya Avrupa Birliği'nde üretilmiş olup ya da tamamı veya bir bölümü üçüncü ülke menşeli olup ithal işlemleri tamamlamış, gümrük vergisi, eş etkili vergi ve resimleri tahsil edilmiş, kısmi iadedden yararlanmamış eşyalardır.

Şirket Değerlemesi

Şirketin toplam piyasa değerinin tahmin edilebilmesi için kullanılan prosedürlerdir.

Uluslararası Ticaret Odası

Paris'te kurulan ve uluslararası çapta mesleki bir kuruluştur.

Türkiye'de Yerleşik Kişiler

Kanuni yerleşim yeri Türkiye olan gerçek ve tüzel kişilerdir.

Türk Parası

Türk kanunlarına göre Türkiye'de tedavülde bulunan paradır.

Türk Parası ile Ödemeyi Sağlayan Belgeler

Türk parası ile ödeme imkanı sağlayan ticari ve adi senetler, kredi mektubu, kredi kartı, seyahat çekleri, havale, mektup gibi her türlü belge ve vasıtalarıdır.

Türk Eximbank

Türk Eximbank diğer adıyla Türkiye İhracat Kredi Bankası, 21 Ağustos 1987 yılında kurulmuş olup ihracatın geliştirilmesi amacı ile kredi veren bir kurumdur.

Vesaik

Dış ticarete kullanılmakta olan mali ve ticari dökümanlara denir.

Yatırım Getirisi

Yapılan yatırımın firmaya geri dönüşü ve yatırımın sağladığı karlılık oranıyla ilgilidir.

WTO

Dünya ticaretinin serbestleşmesi için görev yapan, çoklu ticaret sisteminin yasal ve kurumsal organıdır.

1.3 Uluslararası Ticaret Çeşitleri

1.3.1 Mal İhracatı

Yabancı ülkelere bir malın döviz karşılığında satımına ihracat denir. İhracatta göz önünde bulunması gereken hususlar şunlardır:

Ürün ihracata yönelik biçimde kaliteli, uluslararası standartlara ve piyasa şartlarına uygun biçimde üretilmesinden, yurt dışında pazarlanması, reklam ve tanıtımının yapılması, dış satımın gerçekleştirilmesi, en uygun ambalaj ve nakliye biçiminin seçilmesi, ihracatçının ülkesindeki dış ticaret mevzuatını bilerek zamanında gerekli işlemleri tamamlaması, ürünün istenilen yere zamanında teslimine kadar uzanan çeşitli aşamalardan geçmesi gerekmektedir.

İhracat yapacak olan firma, ihracat yapacağı ülkeye yönelik hazırlamış olduğu formu ticaret odalarından temin ederek doldurur. Yurt dışına gidecek malzemenin faturasını da ekleyerek bir dilekçe ile ilgili ticaret odasına başvurur ve gerekli incelemelerden sonra belgeler onaylanır.

İhracatın firmalara doğrudan faydaları şunlardır:

Pazar payını genişletir. Eğer iç pazarda tam kapasite çalışılmazsa, üretimi artırma imkanı sağlar. İç pazara bağımlılığı azaltır ve iç pazardaki durgunluğu telafi edebilir. Dış pazarlara girerek, iç pazardaki rekabeti yayma imkanı verir. İç pazarda denenmiş ürünleri ihraç ederek dış pazara girilmesi, pazar araştırması maliyetini azaltır. Uluslararası alandaki yoğun rekabet, ihracatçıları ürünlerini pazarın ihtiyaçlarına göre uygun hale getirmek için teşvik eder, böylece teknolojik gelişme de sağlanır. (Osmaniye Ticaret ve Sanayi Odası, 2016)

1.3.1.1 Mal İhracat Türleri:

Ön İzne Bağlı İhracat: Bazı malların ihracatı uluslararası anlaşma, kanun, kararname ve ilgili sair mevzuat uyarınca belli bir kurumun ön iznine bağlı olabilmektedir. Örneğin, harp ve silah mühimmatı, gübreler, tohumlar, vb. Böyle durumlarda ilgili kurumdan izin alındıktan sonra ihracat mevzuatı hükümleri uygulanır.

Kayda Bağlı İhracat: Bazı malların ihracatı kayda bağlıdır. Hangi malların kayda bağlı olduğu ise, Bakanlıkça yayımlanacak tebliğ ile belirlenmektedir. Bu kapsamdaki malların ihracından önce g m ruk beyannamelerinin İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliğince kaydedilmesi gerekmektedir.

Konsinye İhracat: Kesin satışı daha sonra yapılmak üzere dış alıcılara, komisyonculara, şube ve temsilciliklere mal gönderilmesi biğiminde yapılan ihracat türüdür.

Bedelsiz İhracat: Kambiyo Mevzuatı çerçevesinde yurda getirilmesi gerekli olmaksızın yurt dışına mal çıkarılması bedelsiz ihracattır. (İhracat mevzuatı, 2016)

1.3.2 Mal İthalatı

Mal İthali: Yurtdışından mal satın alındığı zaman, söz konusu mal ülkeye getirilmekte ve ithal işlemine tabi tutulmaktadır. Türkiye’de mal ithali olarak tarif edilen bu işlemle ilgili g m ruk vergisi, KDV ve diğer mali mükellefiyetler, g m ruk beyannamesi düzenlenmesi suretiyle ve g m ruk mevzuatı gereği ödenmektedir. İthale konu olan malın maliyeti; alış bedelinin fiili ithal tarihindeki TL olarak karşılığı, ayrıca ödenmişse nakliyesi (i  nakliye dahil), sigorta primi, KDV haricindeki g m ruk vergileri ve diğer ithal masrafları toplamından ibaret olmakta, indirim hakkı varsa ithalde  denen KDV indirilmektedir.

Ülkelerin İthalat Yapmasının faydaları şunlardır:

Sahip olunan doğal kaynakların ortaya çıkarılması, işlenmesi ve ihraç edilmesidir. Üretim teknolojisini elde etmek, teknolojiyi yenileyebilmek, emek yoğundan sermaye yoğuna geçebilmek. Eğitim ve yaşam kalitesini yükseltmek. Ulusal güvenliği sağlayabilmek. Yerli  reticileri rekabete zorlamak. Komşu, dost ülkeleri desteklemek, siyasi, ekonomik ilişkileri güçlendirebilmek. Diğer ülkelerin ucuz işçilik ve teknolojik üstünlüğünden faydalanmak. Rakip ülkelerin üretim tekniklerini öğrenme imkanları yaratır. (Vanlı, 2014)

1.3.2.1 Mal İthalat Türleri:

Akreditifli İthalat: Alıcının, mal sevk edilmeden önce bir banka aracılığıyla malı sattığı kişinin bulunduğu yerdeki bankası nezdinde malın sevk belgesinin teslimi karşılığında ödenmek üzere kredi açtırmasıdır.

Mal karşılığı İthalat: Malın gümrüklenmesinden sonra bedelini ödeyerek belgenin çekilmesi ile gerçekleşen ithalattır.

Belge (Vesaik) Karşılığı İthalat: Malın gelmiş olma şartı olmaksızın, malın ithalat yapılan ülkeden yola çıkarılmış olduğunu gösteren belgenin bedelini ödeyerek bankadan belge alınması ile gerçekleştirilen ithalattır.

Kredili İthalat: Bedeli daha sonra ödenmek üzere yapılan vadeli ithalattır.

Geçici Kabulü İthalat: Malın ihraç edilmesi şartıyla yapılan ithalattır.

Ankonsinyasyon İthalat: Belirli bir vade sonunda bedelinin ödenerek satışın yapılması işlemidir.

Bedelsiz İthalat: Bedeli için döviz transferi yapılmadan yurt dışında elde edilen ve yurda getirilmesi mecburi olmayan dış kazanç ve tasarruflarla satın alınan bazı şahsi ve ticari mahiyette eşyanın yurda ithalidir.

1.3.3 Hizmet İhracatı:

Bir hizmetin faturası mevzuatımıza uygun olarak hazırlanıp, Türkiye’de kayda alınıyorsa, hizmetin maliyetlerinin de Türkiye’de tutulan defterlerde yer alması gerekmekte ise, Türkiye’de yapılmış bir hizmet saymak gerekmektedir.

Yurtdışındaki firmaların, Türkiye’ye ihraç edecekleri mal ve hizmetler Türkiye’de tüketildiğinden ve kullanıldığından, bu firmalara ihracatları için Türkiye’de verilen danışmanlık, aracılık, müşteri bulma, piyasa araştırması v.b. hizmetler, hizmet ihracı kapsamına alınamayacağından KDV’ye tabi tutulacaktır.

Yabancı firmaların Türkiye'den ithal edeceği (Türkiye'den ihraç edilecek) mallar sebebiyle verilen hizmetler, ihracat istisnası kapsamında değerlendirilmektedir. (Maç, 2016)

1.3.4 Hizmet İthalatı:

Türkiye'de ikamet eden kişiler veya kuruluşlar, mal ithalinin yanında hizmet ithali de yapabilmektedirler. Hizmet ithalinden anlatılmak istenen yurtdışında yerleşik kişiler veya kuruluşların Türkiye'ye gelerek veya çalışanlarını göndererek burada bir hizmeti icra etmesi veya hizmet yurt dışında yapılmakla birlikte, bu hizmetten Türkiye'de yararlanılması işlemidir.

Örnelemek gerekirse, yurt dışından borç para alınması, yabancı firmalara taşıma yaptırılması, Türkiye'deki bir proje ile ilgili yurtdışından mühendislik veya montaj hizmetinin alınması, marka kullanım hakkı veya sigorta, eğitim, danışmanlık, haberleşme, yazılım hizmeti alınması, yurt dışında tamir, bakım yaptırılması, mal veya personel kiralanması gibi hizmetlerden Türkiye'de yararlanılmışsa eğer, hizmet ithal edilmiş olarak değerlendirilmektedir. (Maç, 2016)

1.4 Uluslararası Ticarete Ödeme Şekilleri

Uluslararası ticarete, mal ve hizmet bedelinin ödenmesi şekillerinde ortak bulunan hüküm, çoğunlukla sevk edilen malı temsil eden vesaiklerin mal bedelinin ödenmesi üzerine alıcıya teslim edilebileceği esasına dayalıdır. Satıcıların ve alıcıların farklı ülkelerde bulunması, birbirlerini yeterince tanımamaları, piyasa yapılarının farklılıkları gibi etkenler uluslararası ticareti iç ticarete göre daha zorlu ve riskli hale getirmektedir. Bu nedenle, ihracatçı ve ithalatçı arasında yapılan sözleşmede, mal bedelinin ödeme şeklinin açıkça ortaya konması ve bütün ticari işlemlerin belgelere bağlanması, taraflar arasında ortaya çıkabilecek anlaşmazlıkların önlenmesine ve risklerin aza indirgenmesine yardımcı olmaktadır. (Mustafa, 2010)

Dış ticari ilişkilerde; peşin ödeme, vesaik mukabili ödeme, kabul kredili ödeme, mal mukabili ödeme, akreditifli ödeme açık hesap ödeme, konsinyasyon ve müşterek hesap ödeme şekilleri yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. Ödeme şekilleri, ihracatı

dolaylı olarak finanse etme araçları olduğu için , ticaret tarafları için önemlidir. (Toroslu, 1999)

1.4.1 Peşin Ödeme

Peşin ödeme, ihracatçı mal ücretini aldıktan sonra malları sevk eder. Peşin ödemede, ithalatçı söz konusu malları almadan önce ödeme yaptığı için risk altındadır. İhracatçının riski yoktur. Peşin ödeme, ihracatçı açısından ideal ve garanti ödeme şeklidir. Peşin ödeme dört şekilde gerçekleşmektedir: (Mustafa, 2010)

1. Havale Şeklinde Ödeme
2. Nakit Ödeme
3. Prefinansman
4. Kırmızı Şartlı (Red Clause) Akreditif

1.4.1.1 Havale Şeklinde Ödeme

Havale şeklinde ödemede, ithalatçı firma bankasına ihracatçı adına mal ücreti kadar parayı transfer etmesi için talimat verir ve ödeme gerçekleşir. (Mustafa, 2010)

1.4.1.2 Nakit Ödeme

İthalatçı, ihracatçının ülkesinde bulunan ihracatçının bankasına mal ücretini öder. Ödemenin yapıldığı banka döviz alışının ne için yapıldığını kaydederek bir döviz alım bordrosu düzenler. İhracatçı daha sonra malları ithalatçıya gönderir.

1. Alıcı firma kendi bankasına mal bedeli ile ilgili ödemeyi yapar.
2. Alıcının bankası transferi satıcının bankasına gönderir.
3. Satıcının bankası ödemeyi satıcı firmaya yapar.
4. Satıcı firma malları alıcı firmaya sevk eder. (Toroslu, 1999)

1.4.1.3 Prefinansman

Bu ödemede; ithalatçı ihracatçının bankasından garanti alır. İhracatçı malı ithalatçıya göndermez ise ithalatçı yaptığı ön ödemeyi garanti vermiş bulunan bankadan faizi ile birlikte geri alabilir. Prefinansmanda peşin ödenen kısım için faiz

söz konusudur. Banka ihracatçı adına kefil olmaktadır. Ancak bunu sağlayabilmek için ihracatçının bankanın kredi müşterisi olması gerekmektedir. (Mustafa, 2010)

1.4.1.4 Kırmızı Şartlı Akreditif

Kırmızı şartlı akreditif; ihraç olunacak malın satın alınması ile yükleme masraflarının karşılanması amacıyla akreditif lehtarına (ihracatçıya), aracı bankanın avans mahiyetinde, peşin ödemede bulunma yetkisini veren bir akreditiftir. Bu kabil bir akreditifte belirtilen miktar dövizin Türk Lirası karşılığını, ihracatçı teminat göstermeden veya makbuz ve benzeri belgelerin karşılığında yetkili bankadan alabilmektedir. (Toroslu, 1999) Ülkemizde bazı tarımsal bedellerin ödenmesinde red clause akreditifler kullanılmaktadır. Türkiye’de bir ithalatçının red clause akreditifli bir ithalat yapabilmesi için kambiyo mevzuatı uyarınca, alıcı ülkedeki bir bankanın garantisi gereklidir. (Akın, 2008)

1.4.2 Vesaik Mukabili Ödeme

Satıcının (ihracatçının) malları sevk ettikten sonra vesaiki bedeli tahsil edilmek üzere bir talimat ekinde bankasına verdiği ve tahsil vesaikini alan bankanın ödeme veya kabul karşılığı vesaiki alıcıya (ithalatçıya) teslim ettiği ödeme şeklidir.

Satıcı (mudi) ve alıcı (muhatap) aralarında satış sözleşmesi yaparlar ve sözleşmeye uygun olarak satıcı malı hazırlar ve gönderir. Satıcı sevk ettiği mallara ilişkin dokümanları (fatura, konşimento, menşe şahadetnamesi vs.) bankasına ibraz etmek zorundadır. Banka römiz mektubu hazırlar ve tahsil talimatıyla birlikte vesaiki tahsil bankasına gönderir. Poliçe ciro gerektiriyorsa uygun şekilde cirolar verilir. Tahsil bankası satıcının bankasından gönderilen vesaiki teslim alınca ihbar mektubu düzenler ve alıcıya gönderir. Alıcı bankaya gelen vesaiki teslim almak üzere vesaikin geldiği bankaya müracaat eder ve daha sonra bedelini ödeyerek malları çeker. Tahsil bankası vesaikin alındığını bildirir ve vesaik bedelini vesaiki gönderen bankaya talimatlarına uygun olarak transfer eder. (Mustafa, 2010)

1.4.3 Mal Mukabili Ödeme

Mal mukabili ödeme şeklinde, mallar ihracatçı tarafından hiçbir mal ücret tahsilatı yapılmadan ithalatçıya gönderilmektedir. İthalatçı malları gümrükten çeker ve ödemesini sonra yapar. Bu ödeme şeklinde ihracatçı parasını tahsil etmeden malları gönderdiği için risk altındadır. İthalatçı açısından ise avantajlı bir ödeme şeklidir. İthalatçıya malları sattıktan sonra mal bedelini ödeme imkanı yaratmaktadır. (Mustafa, 2010)

Mal mukabili ödemede ihraç edilen malın bedeli mal ithalatçı ülkeye ulaştıktan sonra yapılır, fakat ithalatçı yüklemekten itibaren (90 gün) vadeli bir poliçe hazırlamakta, poliçenin kabulü karşılığında, ithalatçı mal bedelini ödemediği vesaike almakta ve üç ay içinde mali satın mal bedelini vadesi içinde ödemektedir. (Kalağaç, 2009)

1.4.4 Kabul Kredili Ödeme

Alıcının mal bedelini belli bir vadede ödemesini taahhüt eden ve bu ödemeye ilişkin bir poliçenin araç olduğu ödeme biçimidir. Bir başka ifade ile kabul kredisi ile satılan malın bedelinin poliçeye bağlandığı vadede satıcıya ödendiği bir ödeme biçimidir.

Kabul kredili ödeme aşamaları şunlardır:

1. İhraç konusu malların yüklenmesi
2. Orijinal ihracat belgelerinin ve poliçenin bankaya sunulması
3. İhracatçının bankası belgeleri garanti mektubu eşliğinde muhatap bankasına göndermesi
4. Muhatap bankasının borçluya imza atarak belgeleri (vesaikleri) almaya davet etmesi
5. İthalatçının poliçeyi imzalayıp belgeleri (vesaikleri) alması
6. Poliçenin ihracatçı bankasına gönderilmesi
7. Poliçenin ihracatçıya verilmesidir.

Kabul kredili ödemenin üç çeşidi vardır. Bunlar:

1. Kabul kredili mal mukabili ödeme,
2. Kabul kredili akreditifli ödeme,
3. Kabul kredili vesaik mukabili ödemedir. (Mustafa, 2010)

1.4.4.1 Kabul Kredili Mal Mukabili Ödeme

Mal mukabili işlemlerde mevzuatta belirlenen sürede mal bedelini öder. Bu işlemde ise ödeme yapması gereken süre içerisinde poliçe kabul edilecek poliçe vadesinde ise ödeme yapılacaktır. Böylece süre açısından ithalatçıya ikinci bir finansman kolaylığı yaratılmaktadır. (Mustafa, 2010)

1.4.4.2 Kabul Kredili Akreditifli Ödeme

İhracatçının mektubuna uygun vesaiki bankaya ibraz ettiğinde mal bedelini tahsil etmeyip banka tarafından kabul edilmiş poliçenin vadesinde ödeneceğini taahhüt eden bir ödeme biçimidir. (Mustafa, 2010)

1.4.4.3 Kabul Kredili Vesaik Mukabili Ödeme

Bu ödeme şeklinde malların alıcıya gönderilmesinden sonra bankanın mal bedelini tahsil etmesi yerine poliçeyi alıcıya kabul ettirdikten veya bu kabule kendisinin de avalını verdikten sonra vesaiki alıcıya teslim edip daha sonra poliçe vadesinde mal bedelinin ihracatçıya ödendiği durumdur. (Toroslu, 1999)

1.4.5 Akreditif

Bir müşterinin, talep ve talimatı veya bizzat kendi adına işlem yapan bir kimsenin veya bir bankanın akreditif şartlarına uyulması kaydıyla ve akreditifte şarta bağlanan vesaikin ibrazı karşılığında üçüncü bir tarafa (Lehtara) veya onun emrine ödeme yapacağı, vadeli ödeme taahhüdüne gireceği, kabul eyleminde bulunacağı (poliçe kabulü) anlamına gelmektedir. (Özalp, 2009)

1.4.6 Açık Hesap Ödeme

Açık hesap (cari hesap) ödeme, peşin ödeme yönteminin tam tersidir. İhracatçı malını, mal ücretini almadan peşinen gönderir. Mal bedelinin ne zaman ödeneceği belli değildir. İthalatçı açısından en uygun yöntemdir. İthalatçı malları iç piyasasında sattıktan sonra malın bedelini yollayabilir. Satıcının riski sınırsızdır, alıcının riski yoktur. Birbirini çok iyi tanıyan alıcı ve satıcılar arasında gelişmiş, güvene dayalı, döviz kontrolleri minimize edilmiş veya kaldırılmış piyasalarda uygundur. Şirketlerin yurt dışı acenta ve şubelerine yaptıkları satışlarda tercih edilir.

1.4.7 Konsinyasyon Ve Müşterek Hesap

Sonraki tarihlerde satılmak üzere dış alıcılara komisyonculara veya dış ülkelerdeki şube ve temsilciliklere emaneten mal gönderilmesidir. Satılmak üzere gönderilen malları teslim alan ilgili kişi veya kuruluşlar malı rayiç değerinden satarlar. Komisyon vb. giderleri satış gelirinden düşerek kalan tutarı yetkili banka aracılığı ile döviz cinsinden ihracatçıya yollarlar. Satışta kesinlik olmaması nedeniyle risk ihracatçıya aittir.

İKİNCİ BÖLÜM

2 ULUSLARARASI TİCARETTE TAŞIMACILIK

Uluslararası lojistik faaliyetlerinde en büyük pay taşımacılığa ayrılmaktadır. Karayolu, demiryolu, havayolu veya deniz yolu ile yapılacak taşımacılık, uluslararası lojistik faaliyetlerinin hızını, maliyetini ve kalitesini doğrudan etkilemektedir. Ancak uzak mesafeler söz konusu olunca farklı kültür ve çevrelerde yapılacak operasyonlar ortaya çıkmaktadır. Bu durum beraberinde bazı uygulama farklılıklarını, kısıtlamaları ve gereksiz yere yapılabilinecek masrafları doğurmaktadır. (Brewer, Button, & Henser, 2001)

2.1 Uluslararası Ticarete Taşıma Şekilleri

Ulaştırma modlarını taşıma şekline göre; karayolu, demiryolu, havayolu, deniz ve iç su yolu, boru hattı taşımacılığı ve çok modlu olmak üzere altı ayrı bölüm halinde incelemek mümkündür.

2.1.1 Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı özellikle deniz ulaşımının mümkün olmayıp demiryolu ulaşımının yaygın olmadığına kullanılan taşıma modudur. Karayolu taşımacılığı özellikle 1950'li yıllardan sonra hızla gelişerek ve yeni yolların inşaa edilmesiyle tüm lojistik süreçlerde önemli hale gelmiştir. (Baki, 2004) Diğer taşıma modları ile kıyaslandığında çeşitli olumlu ve olumsuz yönleri olan bu taşıma modu ülkemizde yaygın olarak kullanılmaktadır.

Karayolu taşımacılığı ile yapılacak uluslararası lojistik uygulamalarının olumlu yönlerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür. (Koban & Yıldırım Keser, 2010)

1. Kapıdan kapıya teslim imkanı sağlaması,
2. Aktarmasız taşımacılık için çözümler sunabilmesi,
3. İlk yatırım maliyetinin düşük olması,
4. Terminal maliyetlerinin düşük olması,

5. Uçak harici diğer taşıma modlarına göre daha hızlı sevkiyat imkanı sağlaması,
6. Her türlü eşyanın taşınmasına yönelik çözümler sunabilmesi,
7. Tüketicie yönelik farklı taleplere özel çözümler sunabilmesi,
8. Diğer taşıma modlarını destekleyerek çok modlu taşımacılığa imkan sağlaması,
9. Yaygın ağa sahip olup her noktaya sık sefer aralıkları ile sevkiyat yapılabilmesidir.

Karayolu taşımacılığı ile yapılacak uluslararası lojistik uygulamalarının olumsuz yönlerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür. (Koban & Yıldırım Keser, 2010)

1. Ağırlık ve boyut kısıtlamalarının olması,
2. Hava ve yol şartlarından etkilenmesi,
3. Karayolu ve terminal altyapı durumlarının ülkeden ülkeye farklılık göstermesi,
4. Bir seferde taşınabilecek miktarın deniz ve demiryolu taşımacılığına göre çok daha az olması nedeniyle yüksek tonajlarda taşıma maliyetlerinin çok artması,
5. Karayolu mevzuat ve kısıtlamalarının ülkeden ülkeye çok farklılıklar göstermesidir.

Karayolu taşımacılığı çok çeşitli türde ve işlevde araçlar kullanılarak yapılmaktadır. Bu araçlardan en çok kullanılanlar kapasite ve esneklik göze alındığında çekicili yarı römorklar ve kamyon römorklarıdır. Ancak taşınacak yükün özellikleri göz önünde tutulduğunda silobas ve tankerler uluslararası karayolu taşımacılığında çoğunlukla kullanılan araçlar arasındadır. (Tanyaş & Hazır, 2011)

Uluslararası lojistik faaliyetlerini önemli bir taşıma modu olan karayolu taşımacılığı teknolojik gelişmeler ve ilerlemelere paralel olarak rekabetin çok yoğun olduğu bir pazar haline gelmiştir. Karayolu ile taşıma iki şekilde yapılabilmektedir. Bunlardan birincisi; komple araç taşımaları (FTL-Full Truck Load), ikincisi ise parsiyel (groupage) araç taşımaları (LTL-Less than Truck Load)'dır.

2.1.1.1 Komple Araç Taşınması

Taşınacak ticaret eşyası ancak bir veya daha fazla araca sığıyorsa veya özel şartlar altında taşınmayı gerektirecek bir özelliğe sahipse kullanılır. Bu taşıma şeklinde ithalatçı veya ihracatçı söz konusu eşyanın taşınması için nakliyecisi ile anlaşır ve o araç veya araçlarla sadece söz konusu ticarete ait eşyalar veya mallar taşınır. (Demir, 2008)

2.1.1.2 Parsiyel Araç Taşınması

Söz konusu ticarete ait eşya bir aracı komple doldurmaya yetmiyorsa birden fazla firmanın eşyası bir aracı tam olarak dolduracak şekilde taşımaya hazır hale getirilmesi durumunda parsiyel araç taşımacılık şekli kullanılır. Bu taşıma şeklinde eşya bir merkeze kadar beraber taşınır daha sonra da oradan daha küçük araçlarla dağıtım yapılır. Yükleme için diğer firmaların da olması ve varış yerine doğrudan ulaşmayıp ara nakliye yapılıyor olması nedenleriyle bu taşıma şeklinde teslim süresi komple taşımaya oranla biraz daha uzun olmaktadır. (Demir, 2008)

2.1.2 Demiryolu Taşımacılığı

Uluslararası lojistik uygulamalarında özellikle Türkiye’de demiryolu taşımacılığı ikinci planda kalmış gibi gözükse de dünyada birçok ülkede tercih edilen bir taşıma modudur. Özellikle, çevreye duyarlı ve ucuz çözümler sunabilmesi, ağır ve hacimli yüklerin taşınmasında tercih edilmektedir. (Tanyaş & Hazır, 2011)

Günümüzde uluslararası ticaretin hızla gelişmesi sonucu taşıma modlarında meydana gelen gelişmeler demiryolu taşımacılığını da olumlu yönde etkilemektedir. Gerekli yatırımların yapılması ve yeni teknolojilerin kullanılmasıyla alt yapı çalışmaları hızlandırılıp taşımacılık sektöründe büyük bir atılım sağlayacaktır. Demiryolu taşımacılığı tek vagon veya blok trenlerle, kombine/intermodal taşımacılık şeklinde yapılabilmekte olup yükün durumu ve anlaşmanın şekline göre uygulanmaktadır. (Tanyaş & Hazır, 2011) Kullanım yeri ve durumuna göre demiryolu taşımacılığının hem olumlu hem de olumsuz yönleri bulunmaktadır.

Demiryolu taşımacılığı ile yapılacak uluslararası lojistik uygulamalarının olumlu yönlerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür. (Koban & Yıldırım Keser, 2010)

1. Demiryolu taşımacılığı diğer taşıma modlarına oranla daha az enerjiye ihtiyaç duyduğundan çevreye en duyarlı taşıma modudur.
2. Diğer taşıma modlarına oranla düşük işletim maliyetleri nedeniyle ucuz ve hızlı taşıma imkanı sağlar.
3. Büyük miktardaki veya hacimdeki yüklerin taşınmasında güvenilir ve uygun taşıma imkanı sağlar.
4. Sis, don, kar, fırtına vb. gibi hava olaylarından en az etkilenen taşıma modu olması diğer taşıma modlarına göre avantaj sağlar.
5. Uluslararası geçişlerde herhangi bir geçiş sınırlaması yoktur.
6. En güvenilir taşıma modudur.

Demiryolu taşımacılığı ile yapılacak uluslararası lojistik uygulamalarının olumsuz yönlerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür. (Koban & Yıldırım Keser, 2010)

1. Yüksek altyapı yatırım maliyeti nedeniyle demiryolu taşımacılığı bazı ülkelerde istenildiği şekilde gelişmediğinden altyapı eksiklikleri ile ilgili sorunlar ortaya çıkabilmektedir.
2. Süreç yönetimi diğer taşıma modlarından farklı ve fazladır,
3. Her türlü yük taşınması için uygun olmayıp, taşıma konusunda yeterli esnekliği yoktur.
4. Sınırlı ulaşım imkanı vardır.

Demiryolu taşımacılığı diğer taşıma modlarına göre özellikle uzun mesafeli taşımacılıkta oldukça güvenli ve düşük maliyetiyle fark yaratmaktadır. Ayrıca geri kalmış ve gelişmekte olan ülkelerdeki altyapı eksikliği bu taşımacılık modunu olumsuz etkilemekle beraber çeşitli olumsuzluklar da yaratmaktadır.

2.1.3 Havayolu Taşımacılığı

Ulaştırma modları arasında en hızlı taşıma şekli olup daha çok hafif, acil veya değerli eşyanın taşınması için kullanılmaktadır. Diğer taşıma modlarına oranla daha

fazla kural ve detayın olduğu, hizmet veren personelin özel eğitilmiş ve sertifikalı olması gereken taşımacılık modudur. (Demir, 2008)

Havayolu taşımacılığı ile yapılacak uluslararası lojistik uygulamalarının olumlu yönlerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Koban & Yıldırım Keser, 2010).

1. Hızla küreselleşen dünyamızda rekabet avantajı sağlamanın yegane yolu hızlı teslimat olduğundan havayolu taşımacılığı diğer taşıma modlarına göre avantaj sağlamaktadır.
2. Numune ve hassas ürünlerin taşınmasında diğer taşıma modlarına göre daha çok tercih edilmektedir.
3. Diğer taşıma modlarına göre kayıp risk oranı daha düşüktür.
4. Kritik ürünlerin teslimatında, zamanla yarışıldığı durumlarda avantaj sağlamaktadır.
5. Çok fazla elleçleme yapılmaması, ambalaj maliyetini azaltması ve fire oranını düşürmesi tercih edilmesine katkı sağlamaktadır.
6. Değerli ürünlerin taşınmasında avantaj sağlamaktadır.
7. Çabuk bozulma riski taşıyan ve güncelliğini kaybedebilecek ürünlerin taşınmasında avantaj sağladığı için diğer taşıma modlarına göre daha çok tercih edilmektedir.
8. Diğer taşıma modlarına oranla daha yeni yaygınlaşan havayolu taşımacılığı, yapılan yatırımlar ve teknolojik uygulamalar nedeniyle yüksek kalitede hizmet alınmasına olanak sağlamaktadır.
9. Havayolu taşımacılığı sahip olduğu riskler nedeniyle sıfır hata hedefi taşıdığından eğitilmiş ve sertifikalı personeli ile kaliteli ve güvenli taşıma şekli olarak ön plana çıkmaktadır.
10. Firmalara hızlı teslimatı ile rekabet avantajı sağlayan ancak pahalı olması nedeniyle maliyet dezavantajı yaratan bu taşıma modu için yapılan hesaplamalara göre, 200 kg'dan az ve/veya 500 km'den daha uzak mesafelerde yapılan taşımalarda diğer taşıma modlarına oranla havayoluyla taşımanın oldukça tasarruflu bir taşıma modu olduğu değerlendirilmektedir. (Baki, 2004).

Sonuç olarak; havayolu ile taşıma; diğer taşıma modlarına oranla daha hızlı, güvenli, kaliteli ve daha teknolojik taşıma imkanı sunmaktadır. Ancak taşınacak eşya ağırlaştıkça veya çıkış ve varış yeri arasındaki mesafe arttıkça maliyetlerin de artması nedeniyle diğer taşıma modlarının bir adım gerisindedir.

2.1.4 Deniz ve İç Su Yolları Taşımacılığı

Ulaştırma modları arasında düşük maliyeti ile ön plana çıkan deniz ve iç su yolları taşımacılığı; bir seferde çok yüksek hacimde ve ağırlıkta her türlü eşyanın taşınmasına elverişli olması ve düzenli seferleri nedeniyle de en çok tercih edilen taşıma modlarının başında gelir. Lojistik firmaları, imkalar dahilinde eşya ve mal veya ürün taşımacılığında deniz yolunu aktif olarak kullanmaktadır. Bu taşımalar sonucunda limanlar ve liman kentleri oluşmuş ve bu liman şehirleri hızla ilerleyerek gelişmektedirler.

Deniz yolu lojistiğinin gelişmesinde maliyet kadar aşağıda belirtilen faktörler de etkili olmuştur. (Küçük, 2012)

1. Gemi teknolojisinin ve kapasitesinin hızla gelişmesi,
2. Limanlarda elleçleme yapan ekipmanların hızlı gelişme sağlaması,
3. Deniz taşımacılığında düşük yakıt sarfıyatı olması,
4. Dünyadaki çoğu yere deniz yolu ile ulaşımın sağlanabilmesi,
5. Liman kentlerinin gelişerek birer lojistik merkezine dönüşmesi,
6. Taşınan eşyada diğer taşıma modlarına oranla daha az hasar meydana gelmesi,
7. Farklı ülkelerden ve gümrüklerden geçmenin gerekmemesidir.

Deniz yolu taşımacılığı iki farklı tipte eşya için yapılabilmektedir. Birincisi kuru yük, ikincisi ise sıvı yük taşımacılığıdır. Kuru yük taşımacılığında eşyanın durumuna ve taşıma şekline göre dökme yük veya konteyner gemileri kullanılabilirken, sıvı yük taşımacılığı ise tankerler vasıtası ile gerçekleştirilmektedir.

Eşyaya göre yapılmış bu iki farklı tipin dışında deniz yolu taşımacılığında taşıma sistemini iki ayrı grupta incelememiz daha doğru olacaktır. Bunlardan birincisi

layner taşımacılık şekli, diğeri de tramp taşımacılık şekli olmak üzere farklı iki başlık altında incelenebilir.

2.1.4.1 Layner taşımacılık

Belli bir noktadan belli başka bir noktaya sürekli ve düzenli olarak yapılan deniz taşımacılığıdır. Geminin ne zaman hangi limanlara uğrayarak yolculuğunu hangi limanda tamamlayacağı çok önceden planlanmıştır. Böylelikle ithalatçı veya ihracatçı, yapacağı yüklemeyi bu plan dahilinde hareket ederek gerçekleştirebilmektedir. Bu taşıma şeklinde söz konusu gemi maliyetini karşılayacak yeterli yükü bulamazsa dahi önceden belirlenmiş planı aksatmamak için hareket etmektedir. (Küçük, 2012)

2.1.4.2 Tramp taşımacılık

Hazır yük olan limanlar arasında taşımının yapıldığı ve en yüksek kapasite ile en yüksek verimin yani en düşük maliyet ile en yüksek karın hedeflendiği taşımacılıktır. Bu taşımacılık şeklinde yükün olduğu limanlar takip edildiğinden layner taşımacılıktaki gibi istikrar ve plan söz konusu değildir. (Küçük, 2012)

Konteyner, dökme yük, sıvı veya gaz taşımacılığının deniz yolu ile gerçekleştirilmesi son zamanlarda gelişen taşıma ve elleçleme teknikleri sayesinde son derece artmış ve yaygınlaşmaya da devam etmektedir. Ancak bu taşıma modunun da diğer taşıma modlarına göre olumlu ve olumsuz yanları bulunmaktadır.

Deniz yolu taşımacılığı ile yapılacak uluslararası lojistik uygulamalarının olumlu yönlerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür. (Koban & Yıldırım Keser, 2010)

1. Kıtalar ve deniz aşırı ülkelere yollanan yüklerin taşınmasında kolaylığı nedeniyle tercih edilmektedir.
2. Çok büyük hacim veya ağırlıktaki her çeşit yükün taşınmasına uygun olması bu taşıma modunun sağladığı en önemli avantajlarından birisidir.
3. Bazı özel eşyaların taşınmasında tek alternatif olması nedeniyle tercih edilmektedir.

4. Sağladığı maliyet avantajı diğer taşıma modlarına oranla daha çok tercih edilmesine neden olmaktadır.
5. Ülkeler arasındaki politik problemlerden en az etkilenen taşıma modu olması nedeniyle diğer taşıma modlarından öne çıkmaktadır.
6. Diğer taşıma modlarına oranla daha fazla istihdam ve teknoloji yaratarak ülkelerin ekonomilerine ciddi katkı sağlamaktadır.

Deniz yolu taşımacılığı ile yapılacak uluslararası lojistik uygulamalarının olumsuz yönlerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür. (Koban & Yıldırım Keser, 2010)

1. Fırtına, tipi, sis gibi hava koşullarından etkilenerek teslim süresinde gecikmeye neden olabilmektedir.
2. Taşıma süresi diğer taşıma modlarına oranla çok daha yüksektir.
3. Kapıdan kapıya teslim imkanının olmaması önemli bir dezavantajdır.

2.1.5 Boru Hattı Taşımacılığı

Ulaştırma modları arasına yaklaşık 1900 yıllarında giren boru hattı taşımacılığı ile genellikle doğal gaz, ham petrol ve petrol ürünleri, su ve kimyasallar gibi sıvı yada gaz halindeki ticari eşyalar taşınmaktadır. Genellikle belli bir mesafe ve rotanın seçilmesi; hava, trafik ve yol gibi durumların olumsuzluklarından etkilenmeden büyük miktarda ve düşük maliyetli taşıma imkanı sağlaması nedeniyle son yıllarda yoğun olarak tercih edilmektedir. (Baki, 2004)

Boru hattı taşımacılığı ile yapılacak uluslararası lojistik uygulamalarının olumlu yönlerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür. (Koban & Yıldırım Keser, 2010).

1. Büyük miktarlarda ve düzenli olarak uzun mesafeli ve önceden planlı sevkiyat yapabilmektedir.
2. Diğer taşıma modlarına göre çok daha az maliyetli taşıma imkanı sağlamaktadır.

Boru hattı taşımacılığı ile yapılacak uluslararası lojistik uygulamalarının olumsuz yönlerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür. (Koban & Yıldırım Keser, 2010)

1. Karşılıklı inşaa edilen iki nokta arasında sevkiyat yapılabildiğinden çok kısıtlı bir alanda hizmet verebilmektedir.
2. Sadece belli başlı sıvı ve gaz ürünlerin sevkiyatına uygun olduğundan diğer taşıma modlarına oranla kısıtlı kullanılabilir.
3. İlk yatırım ve sabit maliyetleri diğer taşıma modları ile karşılaştırıldığında daha yüksektir.
4. Ülkelerin siyasi olaylarından etkilenebilmekte ve bu politik olaylara göre bazen hattın bazı kısımlarında veya tamamında güvenlik açısından sorunlarla karşı karşıya kalınabilmektedir.

Sonuç olarak boru hattı taşımacılığı, günümüzde ülkeler arasındaki sıvı ve gaz taşımacılığında, yüksek kurulum maliyetlerine rağmen oldukça hızlı, güvenli ve pratik çözümler sunarak günümüzde çok daha sık ve aktif olarak kullanılan bir taşıma modudur. (Koban & Yıldırım Keser, 2010)

2.1.6 Çok Modlu Taşımacılık

Uluslararası lojistik faaliyetlerde çoğu zaman karşılaştığımız çok modlu taşımacılık, malların çıkış noktasından varış noktasına kadar olan ulaştırma işlemlerinde birden fazla taşıma modunun kullanılmasıdır. Çok modlu taşımacılıktaki süreç; gümrükleme, elleçleme, depolama vb. şekildeki lojistik uygulamaların tamamını kapsayarak, tamamen iç içe geçmiş, uyumlu çalışma ve belli bir plana sadık kalarak uygulanan entegre bir sistemdir. (Baki, 2004)

Ayrıca çok modlu taşımacılık; kara taşımacılığının imkan ve kapasitesinin çok daha fazlası olan deniz taşımacılığını birbirine entegre etmektedir. (Lun, Lai, & Cheng, 2010) Ancak unutulmamalıdır ki çok modlu taşımacılık mutlaka birbiri ile koordineli olacak şekilde ve iyi ambalajlanmış olarak yapılmalıdır. Aksi bir durumda iki taşıma modu arasında zaman kaybı, elleçleme sırasında fire, depolama sırasında malların bozulması gibi durumlarla karşı karşıya kalarak, ticari açıdan itibar kaybına ve maddi açıdan zarara uğrama riskleri ile karşılaşılabilir.

Çok modlu taşımacılığın günümüzde gelişerek sık olarak kullanılmaya başlamasında aşağıda belirtilen faktörler oldukça etkili olmuştur. (Küçük, 2012);

1. Ticarete konu olan yüklerin standartlaşması,
2. Bir seferde taşınan mal miktarının artması ,
3. Gemilerin limanlardaki operasyonlarının gelişmesi ve limanda kalış sürelerinin azalması,
4. Elleçleme ekipmanlarında ve tekniklerinde meydana gelen gelişmeler ,
5. Her taşıma modunun her teslim noktasına ulaşamamasından kaynaklanan alternatif çözüm arayışları,
6. Küresel rekabete dayalı olarak malı doğrudan alıcının bulunduğu yere veya en yakın noktaya kadar ulaştırılmasının ön plana çıkması,
7. İletişimde meydana gelen gelişmeler,
8. Lojistik firmaların alt yapılarındaki gelişmelerdir.

2.2 Incoterms 2010 ve Türleri

Dış ticaret alanında en yaygın kullanılan taşıma terimlerine açıklık getirmek için Uluslararası Ticaret Odası (International Chamber of Commerce) tarafından oluşturulan tarafsız uluslararası kurallardır. Uluslararası satış ve teslim şekillerini belirlemekte kullanılır. Bunun yanında ticarete aracılık yapan kuruluşların (bankalar) birbirleri ile düzenli ve uyumlu çalışmalarını sağlayan kurallardır. Asıl amaç, ülkeden ülkeye farklı biçimde yorumlanan taşıma terimleri arasındaki farklı yorumları ortadan kaldırmak veya en aza indirmektedir.

INCOTERMS kuralları ilk defa 1936 yılında ortaya çıkmıştır. 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 ve 2010 yıllarında ihtiyaçlar doğrultusunda güncellenmiştir. Son olarak 2010 yılında güncellenmiş ve Ocak 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Bu kurallar sayesinde, uluslararası ticarete:

1. Satıcının alıcıya malı nerede hangi masrafları ödeyerek teslim edeceği, sorumluluk ve risklerinin neler olduğu,
2. Alıcının malı nerede teslim alacağı, sorumluluk ve risklerinin nerede başladığı ve neler olduğu konularına açıklık getirmiştir.

Teslim Şekillerinin Dış Ticarete Açıklığa Kavuşturduğu Konular Şunlardır:

1. İhracatçının yurt içinde TL olarak sattığı malın yurt dışına satılması halinde hangi ilave masrafların ödeneceği hakkında bilgi verir.
2. Alıcıya malların nerede teslim edileceği,
3. Taşıma aracı veya araçlarının kimin tarafından ayarlanacağı,
4. Taşıma masraflarının kimin tarafından ödeneceği,
5. Taşıma esnasında kaza veya kayıplara karışan malların taşıma sigortasını kimin yaptıracağı,
6. Malın alıcıya hangi noktada teslim edileceği,
7. Yükleme ve boşaltma masraflarının kimin üstleneceği,
8. Malın sahipliğinin nerede alıcıya geçeceği gibi konuları açıklamaktadır.
(Vanlı, 2015)

2.2.1 EXW (Ex Work)

Bütün taşıma türlerinde kullanılabilir. Satıcı malları fabrikasında daha önce sözleşmede belirlenen tarihte alıcının emrine hazır tutarak alıcıyı bilgilendirir. Alıcı malları fabrikadan teslim alarak ihracı için gerekli belgeleri hazırlar. Gümrük işlemlerini tamamlayıp malları kendi ülkesine ithal eder. Malların işletmede teslim edilmesinden sonra malla ilgili bütün masraf ve risk alıcı tarafından karşılanmaktadır. Satıcının sorumluluğunun en az olduğu ve alıcının sorumluluğunun en fazla olduğu bir taşıma türüdür. (Başlangıç, 2015)

Satıcının sorumlulukları şunlardır:

Sözleşmeye esas olan ürünün hazırlanması, kontrolünün yapılması, ambalajlama ve işaretleme işlemlerini yapılması, sözleşmede belirtildi ise navlun ve sigorta işlemlerinin yapılmasıdır.

Alıcının sorumlulukları şunlardır:

Malın çıkış gümrük/lisans ve izin işlemlerinin yapılması, taşıma aracına yüklenmesi, sözleşmede belirtildi ise navlun ve sigorta işlemlerinin yapılması ve malın taşıma aracından boşaltılması işlemleridir. Ayrıca malı varış gümrük/lisans, izinleri de alıcının sorumluluğundadır.

2.2.2 FCA (Free Carrier)

Bütün taşımalarda kullanılabilir. Terimin 1990 yılında güncelleştirilmesi sırasında, metnin eski şeklinde yer alan FOR/FOT ve FOB Airport terimlerinin yerini alacak şekilde düzenlenmiştir. (Başlangıç, 2015)

Satıcı malları gümrük işlemlerini tamamlayarak, belirlenen tarihte ve yerde ilk taşıyıcının gözetimine devrettiği anda teslim işlemlerini tamamlamış olur. Bundan sonra malla ilgili bütün masraf ve riskler alıcıya geçmektedir. Navlun ücreti de diğer bütün giderler gibi alıcı tarafından ödenir. Incoterms 2000’de FCA konusunda küçük bir değişiklik yapılmıştır. Buna göre, eğer teslim satıcıya ait bir yerde gerçekleşirse, satıcı malları gösterilen taşıyıcının aracına yüklemekten sorumlu olacaktır. Eğer teslim satıcı ile ilgisi olmayan başka bir yerde gerçekleşirse, bu durumda satıcı malları belirtilen yere getirir ve bekletir. Getirilen malların boşaltılmasından dahi sorumlu değildir.

Satıcının sorumlulukları şunlardır:

Satıcı, hasarı ve masrafları kendisine ait olmak üzere, gerekli her türlü izinleri almalı, malların ihracı için gerekli tüm belgeleri düzenlemeli ve gümrük işlemlerini tamamlamalıdır. Satıcının alıcıya karşı taşıma sözleşmesi ve sigorta sözleşmesi yapmak yükümlülüğü yoktur. Malları taşıyıcıya veya taşıma acentasının gözetimine belirlenen tarihte ve yerde teslim eder. Teslim anına kadar bütün masraf ve riskler satıcının yükümlülüğündedir. Satıcı, malların teslim edilebilmesi için gerekli kontrol işlemleriyle ilgili masrafları ve yükleme öncesi muayene masraflarını ödemelidir.

Alıcının sorumlulukları şunlardır:

Sözleşmeye göre malın ücretini öder. Sözleşmede belirlenen tarihte ve yerde mallarını teslim alır. Malları teslim aldıktan sonra bütün masraflar ve risk alıcıya aittir. İthalat ile ilgili belge veya izinleri alarak gümrük vergisi ve masraflarını ödemekle yükümlüdür. Taşıma acentası ile anlaşma yaparak navlun ücretini öder. Alıcı, ihrac ülkesinin kurallarının emrettiği yükleme öncesi muayene masrafları hariç olmak üzere, diğer zorunlu yükleme öncesi muayene masraflarını ödemelidir.

2.2.3 CPT (Carriage Paid To)

Bu teslim şekli özellikle çok araçlı taşımacılık türlerinde kullanılır. Satıcı varış yerine kadar navlun ücretini ödemekten sorumludur. Malları ilk taşıyıcının gözetimine devrettiği andan itibaren malla ilgili bütün risk ve navlun dışındaki masraflar kural olarak alıcıya geçer. (Başlangıç, 2015)

Satıcının Sorumlulukları şunlardır:

Satıcı sözleşmeye uygun olarak malı hazırlar. Alıcının ülkesinde kullanacağı gerekli belgeleri hazırlar. Gümrük işlemlerini yapar. Taşıma acentası ile sözleşme yaparak varış limanına kadar olan navlun ücretini öder. Malları ilk taşıyıcının gözetimine devrettiği andan itibaren malla ilgili tüm risk ve masraflardan kurtulmuş olur. Malın taşıma acentasına teslim edildiği ve muhtemel varış tarihinin bilgisini alıcıya bildirir. (Başlangıç, 2015)

Alıcının sorumlulukları şunlardır:

Sözleşmede belirtilen husulara uygun olarak mal bedelini öder. İthalat için gümrük belgelerini düzenleyerek gümrük işlemlerini tamamlar. Gümrük vergilerini öder. Malların ilk taşıyıcıya tesliminden itibaren navlun dışındaki malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya geçmektedir. Transit taşıma nedeni ile doğabilecek gümrük masraflarını da alıcı tarafından ödenir. Navlun, ücrete dahil değilse boşaltma masraflarını ödeyerek cirolu konşimentoyu acentadan teslim alır. (Başlangıç, 2015)

2.2.4 CIP (Carriage And Insurance Paid To)

Bu teslim şeklinde satıcı sigorta primi, navlun ve yükleme masrafları ve riskleri üstlenerek malları yüklenecek limana getirir. Satıcı gemi acentası ile anlaşır. Satış sözleşmesinde belirtilen malların belirlenen tarihte ve yerde yüklenmesinin yapıldığını alıcıya bildirir. Satıcı sigorta primini ödemek suretiyle yüklediği mal cinsine uygun olan en dar kapsamlı nakliyat sigortası yaptırır. Ancak alıcı olağandışı risklere (grev, savaş, doğal afet vb.) karşı sigorta yaptırılmasını istiyorsa primini kendisi ödemek şartıyla satıcıdan sigorta kapsamının genişletilmesini isteyebilir. Satıcı tarafından mal bedelinin %10 fazlası ile yaptırılır. (Başlangıç, 2015)

Satıcının Sorumlulukları şunlardır:

Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlar. Alıcının ülkesinde kullanacağı lüzumlu belgeleri hazırlar. Gümrük işlemlerini tamamlar. Taşıma acentası ile sözleşme yaparak varış limanına kadar olan navlun ücretini öder. Gönderdiği malın sigortasını yaptırır, sigorta primini öder. Malları ilk taşıyıcının gözetimine devrettiği andan itibaren ilgili risk ve masraflardan kurtulur. Bu andan itibaren navlun ve sigorta primi dışındaki malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya aittir. Teslimi gerçekleştirdiğini ve muhtemel varış tarihini alıcıya bildirir. (Başlangıç, 2015)

Alıcının sorumlulukları şunlardır :

Sözleşmede belirtildiği şekilde mal bedelini öder. İthalat için gümrük belgelerini düzenleyerek, gümrük işlemlerini tamamlar. Gümrük vergilerini öder. Malları varış limanında boşaltma masraflarını ve liman ücretlerini de ödemek suretiyle gecikmeksizin malını boşaltır. Teslim anından sonra navlun ve sigorta primi dışında oluşabilecek bütün masraflar alıcı tarafından karşılanır. (Çalış, 2007)

2.2.5 DAT (Delivered At Terminal)

Bütün taşıma türlerinde kullanılabilir. Satıcı taşıma acentasını seçer, taşıma sözleşmesi yapar ve ücreti öder. Malların, taşıma vasıtasınca boşaltılmak üzere varış noktasında alıcıya sağlanması anlamına gelip, daha önceki DEQ klotunun yerini alıp, DEQ'in aksine, çoklu vasıta için kullanılabilir. (Başlangıç, 2015)

Satıcının sorumlulukları şunlardır:

Sözleşmeye konu olan malın hazırlanması, kontrolü, ambalajlanması, işaretlenmesi, çıkış gümrük/lisans izinlerinin alınması, yükleme işlemlerinin yapılması, navlun ücretinin ödenmesi, sözleşmeye göre sigorta işlemlerinin yapılmasıdır.

Alıcının sorumlulukları şunlardır:

Sözleşmeye konu olan malın varış gümrük/resmi izinlerinin alınması ve takibini yapmaktan sorumludur.

2.2.6 DAP (Delivered At Place)

Malların, taşıma vasıtasınca boşaltılmak üzere belirtilen belirli bir noktada alıcıya sağlanması anlamına gelir. DAP daha önceki DAF, DES ve DDU' nun yerini almıştır. Bu teslim şekli her türlü taşımada kullanılabilir. Satıcı, malları tarafların anlaşmışları yerde araç üstünde, boşaltmamış olarak alıcının tasarrufuna bırakır. Taraflar teslim edilecek yeri kesin ve açık olarak belirtmelidir. Çünkü bu noktadan sonraki sorumluluk satıcıdan alıcıya geçmiştir olmaktadır.

Satıcının sorumlulukları şunlardır:

Sözleşmeye konu olan malın hazırlanması, kontrolünün yapılması, ambalajlama işlemlerinin tamamlanması, işaretleme işlemlerinin yapılması, çıkış gümrük/lisans, izinlerinin alınması, yüklemenin yapılması, navlun ücretinin ödenmesi, sözleşmeye göre sigorta işlemlerinin yapılmasıdır.

Alıcının sorumlulukları şunlardır:

Sözleşmeye konu olan malın boşaltılması, varış gümrük/resmi izinlerinin alınmasıdır (Özkan, 2012)

2.2.7 DDP (Delivered Duty Paid)

Bu teslim şeklinde DDU teslim şekli ile aynı prensiplere dayanır; ancak DDP teslim şeklinde satıcı gümrük vergilerini de ödemek zorundadır. Alıcının ülkesindeki yerel bir satıcıdan farksız şekilde malları devreder.

Satıcının Sorumlulukları şunlardır:

Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlar. Kendi ülkesinde ve Alıcı ülkesinde kullanacağı lüzumlu belgeleri hazırlar. İhracat ve İthalat Gümrük işlemlerini tamamlar. Taşıyıcı aracı temin ederek navlun ücretini öder. Teslime kadar malla ilgili bütün masraflar ve riskler satıcıya aittir.

Alıcının sorumlulukları şunlardır:

Sözleşmeye uygun olarak mal bedelini öder ve malları teslim alır. (Başlangıç, 2015)

2.2.8 FOB (Free On Board Vassel)

Satıcı sözleşme ile mutabık kaldığı kalite ve miktardaki malı, alıcının organize ettiği geminin üzerine tüm çıkış gümrük işlemleri yapılmış olarak yükleyip teslim etmekten sorumludur. (Çalış, 2007)

FOB teriminin bir önceki terim olan FAS'tan en temel farkı bu terimde satıcının malları limana getirip teslim etmesinin haricinde, bizzat gemiye yüklemesi zorunluluğudur. Bu durumda gemiye yükleme sırasındaki risk, hasar ve maliyetin tamamı satıcıya ait olup, malın gemiye yüklenmesinin ardından sorumluluk alıcıya geçmektedir. ("The Incoterms Rules", 2014)

FOB sadece deniz ve iç su taşımalarında kullanılmaktadır. (Brodie, 1999) Incoterms 2010 revizyonu ile içerik yönünden FOB teriminde ufak bir değişikliğe gidilmiştir. 2010 revizyonu öncesinde hasar geçişi için malların küpeşteyi aşması beklenirdi, 2010 revizyonu ile hasar geçişi malların küpeşteyi aşması değil bizzat gemiye yüklenmesi ile olacağı belirlenmiştir. (Özkan, 2012) Bu durumu bir örnek yardımı ile açıklamamız gerekirse, malların limanda olduğunu ve alıcının organize ettiği gemiye yüklendiğini varsayalım. Herhangi bir nedenle mal zarar görürse 2010 revizyonu öncesi 2 ayrı olasılık üzerinde durulurdu. Eğer mal geminin üzerinde zarar görmüşse sorumluluk alıcıya, yok eğer iskelede zarar görürse veya mallar denize bile düşmüş olsa sorumluluk satıcıya ait olacaktı. Yani hasar geçişi için gemi küpeştesi sınır olarak alınıyordu. Ancak 2010 revizyonunda yapılan değişikliğe göre, bu terimde malların geminin üzerine eksiksiz ve hasarsız olarak yüklenmesi sorumluluğu tamamen satıcıya verilmiştir. Böylece oluşabilecek anlaşmazlıkların önüne geçilmiştir. (Başlangıç, 2015)

Satıcının sorumlulukları şunlardır:

Sözleşmede belirtilen malın, sözleşme maddelerinde belirtildiği içerikte, ambalajda, miktarda ve kalitede üretimini veya teminini yapar. Sözleşmede istenmişse, söz konusu mal için lisans, izin, sertifika vb. formalitelerin alınması için alıcıya destek olur. Alıcıya sözleşme gereği malı teslim alması için uygun bir süre tanır ve malın hazır olacağı tarihi bildirir, sözleşme konusu mal hazır olduğunda teslim

öncesi gerekli kalite kontrollerini, ambalaj ve marka işlemlerini yapar, sözleşmede belirtilen yer ve zamanda söz konusu malı hazır eder ve alıcının organize ettiği geminin üzerine malı teslim eder, söz konusu mal ile ilgili çıkış gümrük işlemlerini yapar, gerekli menşe ve dolaşım belgelerini hazırlar ve ilgili makamlardan onayını alır, alıcı malı teslim alana kadar meydana gelen riskleri, hasarları, masrafları üstlenir. Alıcının isteyebileceği diğer bilgi ve belgelerin sağlanmasına destek ve yardımcı olur. Alıcının organize ettiği geminin üzerine eksiksiz ve hasarsız olarak malını teslim eder. Bu andan itibaren bütün sorumluluk alıcıya geçmiş olur. (Güven, 2002)

Alıcının sorumlulukları şunlardır:

Mal bedelini satıcıya sözleşmede belirlenen ödeme yöntemiyle, zamanında tam ve eksiksiz olarak öder, riziko ve giderlerini karşılamak kaydıyla söz konusu mal için gerekli izin, lisans, sertifika, vb. formaliteleri planlar ve gerekiyorsa bunları satıcıya bildirerek yardım ister, malın teslim alınacağı tarih ve yer konusunda satıcı ile mutabık kalır, satıcının sözleşme gereği hazırladığı malı, zamanında yüklenmek üzere gerekli gemi organizasyonu yapar ve satıcının malı gemiye yüklemesini bekler, malın sorumluluğunun alınmasına müteakip uğrayabileceği tüm kayıp ve hasar için gerekli sigorta poliçesini düzenletir, malın hazır edilip emrine sunulduğu andan itibaren oluşacak tüm masrafları üstlenir, malı teslim aldıktan sonra satıcıya eksiksiz teslim aldığına dair gerekli belgeleri sunar, malı varış yerine eksiksiz ve hızlı olarak en az maliyetle getirir. (Güven, 2002)

2.2.9 FAS (Free Alongside)

Bu teslim şeklinde satıcı malları geminin yanına kadar getirmekle sorumludur. Mallar gemi rıhtımında ise, yükleme yerine getirerek, gemi açıkta demirli ise mavnalarla geminin yanına kadar götürülerek teslim edilir. Tesliminden itibaren malların kaybolması veya hasar görmesi gibi rizikolar alıcıya aittir. Bu andan itibaren malla ilgili bütün masraflar ve navlun alıcı tarafından karşılanır. Bu teslim şeklinde ihracat ile ilgili tüm belgeler alıcı tarafından hazırlanır. Gümrük işlemleri de alıcı tarafından yapılır. Alıcı firma bu ülkede ihracatçı gibi hareket edebilmesi mümkün değilse bu teslim şekli seçilmemelidir.

Satıcının Sorumlulukları şunlardır:

Satıcı sözleşme şartları uyarınca malları hazırlar. Alıcının isteği üzerine tüm masraf ve riskler alıcıya ait olmak üzere; alıcının ülkesinde istenen gerekli belgeleri ve benzeri idari ve ticari belgeleri almasında yardımcı olur. Mallar belirlenen limanda, belirlenen tarihte alıcının daha önce belirlediği geminin yanına getirmekle teslim işlemini tamamlar. Bu andan itibaren malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya geçer. (Başlangıç, 2015) Alıcının isteği üzerine; satıcı masraflar alıcıya ait olmak üzere yükleme belgesinin düzenlenmesini sağlar, varış limanında malları teslim alabilmesi için alıcıya gönderir.

Alıcının sorumlulukları şunlardır:

Sözleşme belirtildiği şekilde mal bedelini öder. İhracat ve ithalat ile ilgili gerekli belgeleri hazırlar, Gümrük masraflarının tümünü öder. Taşıma acentası ile anlaşma yaparak, geminin yükleme limanına yaklaşık ne zaman varacağını satıcıya bildirir. Yükleme emrine hazır tutulan malları teslim alır. Bu andan itibaren bütün masraflar ve risk alıcıya aittir.

2.2.10 CFR (Cost And Freight)

Bu teslim şeklinde satıcı bütün masraf ve riskleri üstlenerek malları yükleneyeceği limana kadar getirir. Gümrük işlemlerini yaptırır ve navlun ücretini ödeyerek yüklemeyi gerçekleştirir. Bu andan itibaren navlun dışındaki malla ilgili bütün masraf ve riskler alıcıya aittir. Örnek vermek gerekirse bir Amerikan firmasının “CFR New York” olarak bir Rus firmasından optik malzeme alması durumunda, satıcı malları New York’ta değil, yükleme limanında teslim etmek zorunda kalacak ve navlun masraflarını da üstlenecektir. (Başlangıç, 2015)

Satıcının sorumlulukları şunlardır:

Söz konusu malın hazırlanması, kontrol edilmesi, ambalajlanması, işaretlenmesi, çıkış gümrük/resmi izinlerinin alınması, malın yüklenmesi, navlun ücretinin ödenmesi, sözleşmeye göre sigortanın yaptırılmasıdır.

Alıcının sorumlulukları şunlardır:

Söz konusu malın boşaltılması, varış gümrük/resmi izinlerin alınmasıdır.
(Özkan, 2012)

2.2.11 CIF (Cost Insurance And Freight)

Bu teslim şeklinde satıcı sigorta primi, navlun ve yükleme masrafları ve riskleri üstlenerek malları yükleyeceği limana getirir. Satıcı gemi acentasıyla anlaşır ve temin eder. Satış sözleşmesindeki malların belirtilen tarihte ve yerde yüklemesinin yapıldığını alıcıya bildirir. Satıcı sigorta primini ödemek suretiyle yüklediği mal cinsine uygun olan en dar kapsamlı deniz nakliyat sigortası yaptırır. Mallar gemiye yüklendikten sonra navlun ve sigorta primi dışındaki masraflar ve risk alıcıya geçer. Taşıma sözleşmesinde açıkça yer almıyorsa satıcının, malları boşaltma sorumluluğu yoktur.

Satıcının sorumlulukları şunlardır:

Sözleşme konusu malın hazırlaması, kontrol edilmesi, ambalajlanması, işaretlenmesi, çıkış gümrük/resmi izinlerini alınması, malın yüklemesi, navlu ücretinin ödenmesi, sigortanın yaptırılması, boşaltma işleminin yaptırılmasıdır.

Alıcının sorumlulukları şunlardır:

Söz konusu malın varış gümrük/resmi izinlerinin alınmasından sorumludur.
(Özkan, 2012)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3 TÜRKİYE-AZERBAYCAN İLİŞKİLERİ

3.1 Türkiye ve Azerbaycan İlişkileri Tarihi

Türkiye-Azerbaycan ilişkilerinin başlangıçtan itibaren 10 ayrı dönemde incelemek gerekmektedir. Aşağıda 10 ayrı dönemin başlangıç ve bitiş dönemleri ele alınmış, kırılma noktalarını belirtilerek değerlendirilmiştir. (Erkan, Kısacık & Sevimli, 2015; Binark, 1992)

3.1.1 Türkiye Azerbaycan İlişkilerinde I. Dönem (1500-1723)

18. yüzyıla kadar Osmanlı İmparatorluğu politika olarak batıya verdiği önemden dolayı Hazar Bölgesi'ne yüzünü dönmemiştir. Azerbaycan'la bu tarihe kadar ilişkiler ticari düzeyde sürmüştür. Bu dönemi 1. dönem olarak adlandırabiliriz. Karadeniz'in bir iç deniz haline gelmesi ile ticari ilişkiler gelişmiş ve Azerbaycan, Avrupa ve Asya arasında ticaret geçişlerinin uğrak noktası haline gelmiştir. Çin'den gelen ipek Anadolu'ya giderken, Azerbaycan üzerinden geçmiştir. Karadeniz'in iç deniz haline gelmesi ile birlikte tüm ticaret yolları Osmanlı Devleti'nin eline geçmiş ve tüccarlar Çin'den ipek ve baharatı, Hindistan'dan dokumaları Azerbaycan üzerinden Bursa ve İstanbul'a götürmüşlerdir. (Erkan vd., 2015)

Buradan da anlaşılacağı üzere Azerbaycan ve Türkiye coğrafi konumları gereği ticaretin ilk yıllarından beri hem İpek Yolu vasıtasıyla hemde Çin ve Avrupa arasındaki köprü olmaları nedeniyle ticaret yollarının ana noktalarını ellerinde bulundurmışlardır. Fakat bu imkanı yeterince değerlendiremedikleri gelinen noktada açıkça ortadadır.

Ticaretin gelişmesiyle, Azerbaycan topraklarında Osmanlı paraları tedavüle girmiş ve kullanılmıştır. Osmanlı Ordusunun Azerbaycan Bölgesi'nden çekilmesi ile birlikte İran bölgeyi ele geçirmiş, 1 yıl sonra 4. Murat'ın düzenlediği Bağdat seferi sonrasında Kasr-ı Şirin Anlaşması ile birlikte Revan Safevi Devleti'ne bırakılmış,

Bağdat ve Basra Osmanlı eğemenliği altına girmiştir. (Erkan vd.,2015, s.104; Kütükoğlu, 1993)

3.1.2 Türkiye Azerbaycan İlişkilerinde II. Dönem (1723-1736)

2. dönem, Osmanlı İmparatorluğu'nun Azerbaycan Bölgesinde hakimiyet kurmaya başladığı 1723 yılından, İran'da Nadir şah'ın tahta çıkması arasındaki dönemdir. Hazar Bölgesi ve Azerbaycan toprakları üzerindeki Osmanlı İmparatorluğu'na karşı çıkan 2. rakip Çarlık Rusya olmuştur. 2. dönemin başlangıcı olarak kabul ettiğimiz 1723 yılı Ser Asker İbrahim Paşa'nın Tiflis'i almak için harekete geçmesi ile başlamıştır. Safevi Devleti'nin dağılma sürecine girdiğini fark eden Çar 1. Petro 1723 yılında Bakü Kalesi'ni ve Gılan'ı işgal etmiştir. Bunun üzerine Osmanlı İmparatorluğu Çar'a ultiमतom vermiştir. (Erkan vd., 2015, s.104; Kurat, 1993)

Çar 1. Petro'nun Osmanlı İmparatorluğu ile karşı karşıya gelmek istememesi sonucu diplomatik yollar ile sorunun çözülebileceğini Osmanlı İmparatoru'na iletmiştir. Bunun ile birlikte Sadrazam İbrahim Paşa'nın Çarlık Rusyası ile savaşmak istememesi ve sefere çıkmanın Osmanlı ekonomisine fazladan yük getireceğini göz önünde bulunarak Çar 1. Petro'nun teklifini kabul etmiştir. Osmanlı İmparatorluğu ve Çarlık Rusyası ile Azerbaycan Bölgesi üzerindeki anlaşmazlık İstanbul Anlaşması ile çözümlenmiş olarak görünsede Güney Kafkasya sınırı kesin olarak belirlenmemiştir. (Erkan vd., 2015, s.106)

Yapılan anlaşma ile Azerbaycan'ın durumunun belirsizliği devam etmiştir. Bu belirsizlik yaklaşık 3 yıl kadar sürmüş ve Azerbaycan halkında büyük huzursuzluk yaratmıştır. İlerleyen yıllarda Çarlık Rusya ile belirsizliğin ortadan kalması için gerekli müzakereler yapılarak anlaşma maddeleri geç de olsa yürürlüğe sokulmuştur. Böylelikle Osmanlı İmparatorluğu kontrolünde Safevi Devleti kendi devlet işleyişini devam ettirebilmiştir. Bu olayların sonucu olarak da Rusya ile yaşanan problemlerden dolayı ticari hayat da gelişememiş ve hatta duraklama dönemine girmiştir denilebilir.

3.1.3 Türkiye Azerbaycan İlişkilerinde III. Dönem (1736-1747)

“Tahmasp Kulu Nadir Han olarak bilinen Nadir’in (1736-1747) İran tahtına geçmesi ile birlikte Safevi Hanedanlığı sona ermiş, yerine Afşar Hanedanlığı kurulmuştur. Nadir Şah’ın bölgedeki ilk hedefi kendi topraklarında birliği sağlamak olmuştur.” (Erkan vd., 2015, s.108; Özcan, 2005)

Osmanlı İmparatorluğu’nun bu dönemde bölgedeki stratejisi iki cepheli savaştan kaçınmaktır. Politika olarak revizyonist politikalar yerine statükocu politikalar uygulanmış, mevcut toprakların korumaya çalışılması ve uyuşmazlıkların karşılıklı diyalog ile çözülmesi yoluna gidilmiştir. Bu dönemde Osmanlı’nın bölgede daha da fazla güç kazanmasını önlemek amacıyla Rus Çarlığı da İran’ın yanında yer alma politikası izlemiştir. “Nadir’in güç kazanması ile birlikte toparlanan İran’ın topraklarına saldırabileceğini düşünen Osmanlı İmparatorluğu, Nadir ile barış görüşmelerini başlatmak için adımlar atmıştır. Karşılıklı görüşmelerde Osmanlı Kasrı Şirin sınırlarının temel alınması karşılığında barış görüşmelerine başlamıştır. 1736 Şubat’ında Nadir’in İran Şah’ı ilan edilmesiyle birlikte İran bölgede hem Rusya hemde Osmanlı için önemi daha da artan bir figür haline gelmiştir.” (Erkan vd., 2015, s.108)

“Nadir Şah’ın temelde iki amacı bulunmaktaydı. Bunlardan birisi Şiiliğe Şah İsmail tarafından sokulan tüm gelenek ve anlayışları çıkararak, İmam-ı Cafer Sadık Mezhebine döndürülmesidir. İkinci ise Osmanlı İmparatorluğu’nun Şiiliği 5. Mezhep olarak tanınması olmuştur. Nadir Şah ilk hedefine kendisinin Şah ilan edildiği toplantıda ulaşmıştır. İkinci hedefine ise Osmanlı İmparatorluğu ile uzlaşma sağlayamadığı için ulaşamamıştır.” (Erkan vd., 2015, s.109; Özcan, 2005)

Daha sonra Osmanlı İmparatorluğu İran ile Revan’da karşı karşıya gelmiş ve iki tarafta büyük kayıplar vermiştir. İki devlette savaşın kazananı olamamıştır. Sonuç olarak iki tarafta savaştan yorulması ve ekonomilerinin almış olduğu sorunlar sebebiyle kazançsız bir sonuç ortaya çıkmıştır. İki ülkenin ekonomilerinde oluşan açık diğer bir güç olan Çarlık Rusyası’nın yararına olmuştur. Nitekim 1800’lü yıllarda Rusya’nın bölgedeki gücü ve nüfuzu hızla artmıştır. (Erkan vd., 2015)

Nadir Şah anlaşmadan sonra bozulan İran ekonomisini düzeltmek için ağır vergiler toplamaya başlamış, bu vergileri vermeyen beylere oldukça acımasız davranmıştır. Şah olmasına yardım eden ve siyasi olarak kendisine yakın olanları dahi ağır bir vergi yükü altına sokmuştur. Osmanlı İmparatorluğuna rakip olmuş ve Azerbaycan toprakları üzerinde hakimiyet kurmaya çalışmıştır. Nadir Şah aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğuna karşı izlediği politika ile Osmanlı ekonomisinin 18. yüzyıl boyunca ekonomik darboğaza girmesinin temel sebebi olmuştur. (Erkan vd., 2015, s.112; Kurtaran, 2011)

3.1.4 Türkiye Azerbaycan İlişkilerinde IV. Dönem (1747-1768)

1747'de Nadir Şah'ın öldürülmesi ile Osmanlı İmparatorluğu-Azerbaycan ilişkileri farklı bir yönde gelişmiştir. 4. dönem olarak nitelendirilen bu dönemde Azerbaycan Hanlıkları bağımsızlıklarını kazanmışlardır. Bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu bölgedeki hanlıkları destekleyerek Rus-Gürcü ittifakına engel olmuştur.

Nadir Şah'ın ölmesi ile başlayan 4. dönem taht kavgaları ve Nadir Şah'ın ölmesinden önceki isyanlardan dolayı Azerbaycan bölgesi bütünlüğünü kaybetmiştir. Kuzey Azerbaycan olarak adlandırılan bölgede Türk Beyleri bölgede oluşan güç boşluğu ile birlikte bir nebze özgürlük kazanmışlar ve güçlü oldukları bölgelerde hakimiyetlerini ilan etmişlerdir. Azerbaycan hanlıklarının Osmanlı himayesinden yararlanma şekli ise Gürcü Kralının toprak taleplerini engellenmesi şeklinde olmuştur. Diğer bir deyişle Azerbaycan toprakları Osmanlı kontrolüne girmemiş olsa da bölgede Osmanlı nüfuz alanı devam etmiştir. (Erkan vd., 2015)

Osmanlı tımar sistemi ile ilgili temel farklılıklar, beyler tarafından yönetilen toprakların genelde yöneten beyin ailesinin kontrolünde devam etmesi şeklinde olmuştur. Bu sebeple de bölgede güçlü bir merkezi otorite sağlanamamıştır. Nesiller boyu devam eden beyliklerin bir sonucu olarak bölge halkı merkezi otoriteyi simgeleyen Şah, Padişah veya Çar yerine Han diye adlandırdıkları mahalli idarecilere bağlılık göstermişlerdir. Bunun doğal bir sonucu olarak bölgede oluşan güç boşluğu sebebiyle Azerbaycan'da bağımsız hanlıklar ortaya çıkmıştır. (Erkan vd., 2015, s.114)

3.1.5 Türkiye Azerbaycan İlişkilerinde V. Dönem (1768-1792)

5. dönem Rusya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında çatışmaların tekrar başladığı ve Azerbaycan bölgesi üzerinde hakimiyet kurma çabalarının olduğu dönemdir. Azerbaycan Hanlıkları ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ilişkiler daha da güçlenmiş Osmanlı İmparatorluğu bölgedeki nüfuzunu kullanarak, Azerbaycan'daki hanlıklar Rusya'ya karşı birlikte hareket etmek gerektiği konusunda anlaşmaya varmışlardır. Rusya'yı güneyinden rahatsız etmek, sınırlarını tehdit etmek, Rusya'nın bölgede genişlemesini engellemek ve bölge hanlıkları vasıtasıyla Rusya ve Gürcistan'a karşı bir tampon bölge oluşturmak Osmanlı İmparatorluğunun temel amaçlarından birisi olmuştur. Ayrıca Osmanlı İmparatorluğu askeri açıdan zayıflaması sebebiyle Azerbaycan bölgesine bu dönemde fazla katkı sağlayamamıştır. Rusya'yı zayıflatmak isteyen Osmanlı İmparatorluğu Azerbaycan'da birlik kurmaya çalışmıştır. Osmanlı İmparatorluğu bölgedeki Türk hanlıklarını Rusya'ya karşı kendi safına çekip Rusya'yı zor durumda bırakmak istemiştir. (Erkan vd., 2015)

3.1.6 Türkiye Azerbaycan İlişkilerinde VI. Dönem (1792-1918)

6. dönem 1792 Yaş Antlaşması ile başlar ve bu tarihten 1918 yılına kadar devam etmiştir. Osmanlı İmparatorluğu bu dönemde sadece Azerbaycan'a sadece manevi destek vermek durumundadır. Batıdaki toprakların korumaya çalışılması, savaşlarda daimi olarak yenilgi alınması, ekonomik durumun kötülüğü sebebiyle maddi ya da askeri hiçbir yardım yapılamamıştır.

Bu dönemi ve bundan sonraki dönemi Demokratik Azerbaycan Cumhuriyeti'nin kurulduğu dönem için, bir dönüm noktası olduğunu değerlendirmesi yapılabilir. 1905 yılında Rusya'nın Japonya'ya karşı ağır bir yenilgi alması Rusya'nın bölgedeki gücünü zayıflatmıştır. (Erkan vd., 2015; Yeşilot, 2008)

18. yüzyılın sonundan itibaren Rus kontrolüne giren Azerbaycan'da 1905 olayları sonrasında hareketlenme başlamış, bu hareketlenmelerin en önemli göstergesi 1905 devrimi sonrasında Azerbaycan'da 63 gazete ve dergi yayın hayatına başlamış, buda Azerbaycan'ın bağımsızlık hareketinin başlamasında etkili olmuştur. Bu sebeple Azerbaycan'da yayın yapan kişiler ve çıkan yayınlar halkın bilinçlendirilmesinde bir

ortak bilinç oluşturmak için oldukça faydalı olmuştur. Gazete ve dergiler sayesinde oluşan bilinç ile birlikte siyasi yapıda da gelişmeler olmuştur. Ortak bir bilinç oluşturulmasının bir sonucu olarak Azerbaycan'da yaşayan halk da özgürlük arayışına başlamıştır. (Erkan vd., 2015, s.120; Yeşilot, 2008)

Bu bilinç ve inanışla hareket eden Azerbaycan halkı, Demokratik Azerbaycan Cumhuriyetine giden yolun temelini atmaya başlamışlardır. Osmanlı İmparatorluğu yaşadığı isyanlar ve iç karışıklıklar nedeniyle ekonomik olarak oldukça zor durumda olduğu için sadece manevi destek vermekle yetinmiştir. (Erkan vd., 2015; Devlet, 1985)

3.1.7 Türkiye Azerbaycan İlişkilerinde VII. Dönem (1918-1920)

Türkçülük akımının devletçilik politikası haline gelmesiyle birlikte Azerbaycan bölgesinin önemi tekrar artmış, bu dönemden sonraki dönem 7. dönem olarak değerlendirilebilir.

Türkmençay Anlaşması ile birlikte Rus hakimiyetine giren Azerbaycan bölgesinin büyük bir kısmında Türk Halkı uzun süre ayrımcılığa maruz kalmış özellikle birçok etnik yapının bir arada yaşadığı bu coğrafyada Türkler'in Çarlık ordusunda askere alınmamaları, askeri eğitim görmemeleri, silah gücüne sahip olmamaları, Çarlık Rusya'sının merkezi otoritesinin sarsıldığı dönemde Türkler için büyük bir sorun teşkil etmiştir. Bununla birlikte Rus ordusunda asker olarak hizmet veren Ermeniler bölgede bulunan Türkler'in askeri eğitime tabi tutulmamaları sebebiyle, askeri olarak da avantaja sahip olmuşlardır. Bir diğer önemli husus da Ermeniler tarafından kurulan Taşnak-Sütyun partisinin silahlı yaklaşık 100.000 üyesinin olması ve çetelerin bölgede Türklere karşı yürüttükleri faaliyetler Türkler'in güvenliği açısından büyük sorunlar teşkil etmiştir. (Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Arşivi, 2016; Erkan vd., 2015, s.126)

Azerbaycan topraklarında Türk nüfusunu azaltmak ve Ermeni sayısının fazla olduğunu ispat etmek suretiyle bölgede büyük Ermenistan diye adlandırdıkları devleti kurmak istemişler bu amacı gerçekleştirmek için Rus ordusunda görevli Ermeni subay

ve askerlerle beraber Azerbaycan Türklerine saldırmaya başlamışlardır. (Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Arşivi, 2016; Erkan vd., 2015, s.127)

4 Haziran 1918 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu ile Azerbaycan arasında dostluk anlaşması imzalanmıştır. Bu dönemde bağımsızlığını yeni ilan eden Azerbaycan Demokratik Cumhuriyeti'nin resmi olmayan merkezi olan Gence iki ayrı tehdit altındadır. İlki Ermeni Korgano liderliğindeki Sovyet Ordusu ikincisi ise Andronik komutasındaki yine Ermeni Taşnaklardan oluşan birliklerdir.

Bu durumlar doğrultusunda Osmanlı hükümetinden yardım talebinde bulunan Azerbaycan Milli Konseyi, Azerbaycan gönüllü askerlerden oluşan Kafkas İslam Ordusu'nu kurmuştur ve 5. Kafkasya Tümeni de bu orduya katılmıştır. (Erkan vd., 2015, s.129)

Kafkas İslam Ordusu'nda aynı zamanda Azerbaycan Türkleri'nden oluşan bir kolordu da bulunmaktaydı. Gökçay'da başlayan muharebe ile birlikte sayıları yaklaşık 10.000 olan Türk ordusu 30.000'e yakın silahlı düşman askerini esir almıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun yardımı askeri alanda sınırlı kalmamış, imzalanan ticaret anlaşması gereğince, Azerbaycan'a 500.000 Osmanlı Riya'sı vermiştir. (Erkan vd., 2015, s.129; Devlet, 1985)

1918-1920 yıllarında Azerbaycan'la olan ilişkiler Osmanlı İmparatorluğu'nun yaşadığı işgaller ve Kurtuluş Savaşı'nın çok şiddetli bir şekilde devam etmesi nedeniyle sekteye uğramıştır. Sovyet döneminin başlangıcı olan 1920'li yıllarda Sovyet'in büyükelçisi İbrahim Ebilov'un Mustafa Kemal Atatürk ile kurmuş olduğu iyi ilişkiler vasıtası ile Türkiye-Azerbaycan ilişkileri bir süre iyi bir seviyede sürmüş olsada Sovyetler Birliği'nin uyguladığı siyaset nedeniyle daha alt seviyede devam etmiştir. (Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Arşivi, 2016; Erkan vd., 2015)

3.1.8 Türkiye Azerbaycan İlişkilerinde VIII. Dönem (1920-1991)

Demokratik Azerbaycan Cumhuriyeti'nin yıkıldığı 1920 yılından Azerbaycan Cumhuriyeti'nin kurulduğu 1991 yılına kadar olan dönem 8. dönemdir. Azerbaycan ile ilişkilerin başladığı dönemden itibaren en durağan süreçtir.

Rusya Kafkaslar'da daha aktif bir rol oynamaya başlamıştır. Bölgede toprak ağalığını sona erdiren Ruslar Azerbaycanlıları kendi topraklarında çalıştırıp, onları toprak ile beraber alınıp satılabilen köleler konumuna sokmuşlardır. Rusya'da gerçekleşen 1905 ihtilali, 1906 ve 1908 Osmanlı Devleti'ndeki meşrutiyet gelişmeleri, Azerbaycan Türklerini ciddi anlamda etkilemiştir. 1905 devrimi Rusya'da iç karışıklığa neden olurken, Azerbaycan özelinde Türkler ve Ermeniler arasında şiddetli etnik çatışmalara neden olmuştur. Çatışmaların Azerbaycan Türkleri'nin lehine cerayan etmemesinin nedenleri olarak, Azerbaycanlıların örgütlenememeleri, birlik ve beraberlik ruhu ortaya koyamamalarıdır. Bunun sonucunda, Azerbaycan Türklerinin arasında politik örgütlenmeyi gerçekleştirmek ve Ermeni saldırılarına karşı koyabilmesi için 1905'te Ağaoğlu Ahmet önderliğinde Difai adlı teşkilat kurulmuştur. (Erkan vd., 2015)

Gelişen bu durum sonucunda en önemli destekçisi olan Rusya'yı kaybeden Ermenistan bölgede artan Türk etkisinden endişenerek Bolşeviklerin Azerbaycan'da baş unsur olmasına dönük faaliyetlerde bulunmuşlardır. (Erkan vd., 2015, s.132; Gürbüz, 2012)

3.1.9 Türkiye Azerbaycan ilişkilerinde IX. Dönem

9. dönem Azerbaycan Cumhuriyetinin kurulduğu 1991 yılından Azerbaycan petrolünün çıkartılması, işletilmesi ve dünya pazarına taşınmasına dönük 1994 yılındaki Asrın sözleşmesine kadar olan dönemdir. Bu süreçte Türkiye Azerbaycan'a daima destek olmuş, Azerbaycan'ın idari kurumlarının organize olmasında bilgi paylaşımında bulunmuş ve askeri yapıyı kurmasına destek olmuştur.

Azerbaycan'ın 1991'de bağımsızlığını elde etmesinden sonra ilişkilerini geliştirdiği ülkeler arasında en başta gelenlerden birisi de Türkiye'dir. Özellikle 8. Cumhurbaşkanı Turgut Özal ve 9. Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel dönemlerinde izlenen aktif dış politika sonucunda ilişkiler hızla gelişmiştir. Süleyman Demirel ve Haydar Aliyev arasındaki dostlukla daha da hızlanan ve bu sayede iki ülkenin de kazanacağı ve bölge barışına ve istikrarına katkıda bulunabilecek iktisadi iş birliği projeleri geliştirilmeye başlanmıştır. (Erkan vd., 2015; Kasım, 2009)

Gelişmeler karşısında Türkiye'nin Azerbaycan hakkındaki siyasetinde bir değişiklik olmasada Azerbaycan içerisindeki karışıklıklar ve sorunlar yüzünden zaman zaman politikasını değiştirmek zorunda kalmıştır. Elçi Bey dönemi ile beraber Azerbaycan dış politikasında ciddi yenilikler meydana gelmiş ve Ankara bu gelişmelerden etkilenmiştir. Elçi Bey Türkiye'yi önemli bir stratejik ortak olarak görmüş, enerji projelerinde Türkiye'yi Bakü'nün dış politikasının ana merkezine koymuştur fakat Türkiye buna karşılık verememiştir ve Elçi Bey'in adımları karşılıksız kalmıştır denilebilir. Rusya'da bu durumu fırsat bilip Azerbaycan'da etkili olmak için gerekli müdahaleleri yapmıştır.

3.1.10 Türkiye Azerbaycan İlişkilerinde X. Dönem (1994-)

Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattının geliştirilmesiyle başlayan ve günümüzde devam eden en son dönem olan 10. dönemdir. Bu dönemde ilişkiler daha pragmatik ve ekonomik işbirliği şeklinde devam etmiştir.

1994 yılında Asrın Anlaşması olarak nitelendirilen anlaşma ile başlayan Türkiye Azerbaycan ilişkilerinin 10. döneminin en belirgin özelliği Türkiye Azerbaycan ilişkilerinin Türklük temelindeki abi kardeş ilişkisinden stratejik ortaklığı dönüşmeye başlaması olmuştur. Özellikle Azerbaycan yeraltı kaynaklarını değerlendirmeye başlaması ve bu kaynakları dünya pazarına sunması ile birlikte ilişkiler farklı bir boyuta geçmiştir. (Erkan vd., 2015, s.140; Pamir, 2007)

Günümüzde ise iki ülke ilişkileri ortak tarih ve kültürün verdiği güçle gelişmiş, stratejik ortaklık olarak değerlendirebileceğimiz bir yapıya bürünmüştür. Bugün iki ülke arasındaki dış ticaret hacmi yaklaşık yıllık 2.5 milyar dolar, hedef ise kısa vadede 10 milyar dolardır. Türkiye ve Azerbaycan petrol ve doğal gaz sektöründe birçok anlaşmaya taraftır. 2006 yılında faaliyete geçen Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı Projesi (BTC) ile Azerbaycan petroleri Türkiye üzerinden dünyaya ulaşmaktadır. Bu sayede Sovyetler Birliği döneminde bir devlet politikası haline getirilen Azerbaycan hidrokarbon kaynaklarının Rusya üzerinden dünyaya ulaştırılması politikası bozulmuştur. Bu bölgenin ulaşımına hâkim olan gücün jeopolitik ve ekonomik açıdan avantajını bilen Moskova, Sovyetler yıkılana kadar bölgenin tüm demiryolu, gaz ve eski boru hatlarını merkezden idare etmiştir. (Brezinski, 2005) Komünist rejimin

cumhuriyetleri merkeze bağlama stratejisinin ürünü olan söz konusu politika ile Sovyet coğrafyasındaki her boru hattı mutlaka Rusya'dan geçirilmiştir. Bu nedenle bağımsızlığını kazanan Azerbaycan'ın kendi kaynaklarını gerçek değeri üzerinden dünyaya pazarlayacak bir boru hattı bile bulunmamaktaydı. 1991'den sonra ise Rusya eski rejimin bu alışkanlığını devam ettirmeye çalışmış ve boru hatlarını Azerbaycan'a karşı koz olarak kullanmıştır. Bundan dolayı BTC başta olmak üzere yeni inşa edilen petrol ve doğal gaz boru hatları Azerbaycan açısından ekonomik kazançlarının ötesinde bir anlam ifade etmekte; Azerbaycan'ın Rusya'nın tahakkümünden kurtulması, dahası tam bağımsız bir ülke olabilmesi anlamına gelmektedir.

BTC'nin yanı sıra Anadolu'ya Azerbaycan doğal gazının ulaşmasını sağlayan Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı'da 2007 yılında faaliyete geçmiştir. Ayrıca Azerbaycan'ın en zengin doğal gaz sahası olan Şahdeniz II yatağından çıkarılacak doğal gazı Türkiye'ye ulaştıracak olan ve 2015 yılında Kars'ta temel atma töreni gerçekleştirilen Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi'nin de (TANAP) 2018'de faaliyete geçmesi hedeflenmektedir. TANAP'ın devamı niteliğinde olan ve Avrupa'ya Azerbaycan doğal gazının ulaşmasını sağlayacak Trans Adriyatik Doğal Gaz Boru Hattı'nın da (TAP) 2018'de Avrupa'ya ilk gazı pompalaması hedeflenmektedir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4 TÜRKİYE-AZERBAYCAN DIŞ TİCARETİ VE YATIRIMLAR

4.1 Türkiye-Azerbaycan Ekonomik ve Ticari İlişkileri

Türkiye, Azerbaycan'a yapılan petrol dışı doğrudan yabancı yatırım stoğu bakımından 1. sırada bulunmaktadır. Azerbaycan Ekonomi Bakanlığı verilerine göre, ülkede yaklaşık 2.700 Türk şirketi faaliyette bulunmaktadır.

Azerbaycan'ın en çok yatırım yaptığı ülkelerden birisi Türkiye'dir. Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası verilerine göre Azerbaycan'ın Türkiye'deki doğrudan yatırım miktarı 2012 yılında 339 milyon dolar civarında, 2013 yılında ise 191 milyon dolar civarındadır.

Azerbaycan son dönemde petrol dışı sektörünü geliştirmeye büyük önem vermekte ve olumlu sonuçlar almaktadır. Türkiye'de birikimi ve imkanlarıyla bu konuda Azerbaycan'a katkıda bulunmaktadır.

Ekonomik ve ticari ilişkiler kapsamında her iki ülke arasındaki dış ticaret hacmi genişlemektedir. Firmalarımızın Azerbaycan'da doğrudan yatırımları da önemli seviyelere ulaşmıştır. Azerbaycan ekonomisinde aktif olarak yer alan Türk müteşebbisleri, telekomünikasyon, bankacılık ve sigortacılık, finansal kiralama, inşaat-taahhüt, basın-yayın, eğitim, sağlık, ulaştırma, otomotiv, tekstil-hazır giyim, petrol gibi hemen her sahada faaliyet göstermektedirler. Bu faaliyetlerin bir kısmı ferdi girişim, bir kısmı küçük ve orta ölçekli işletmeler şeklinde başlamış ve bunlardan bazıları, başarılı çalışmaları neticesinde, özel sektörde Azerbaycan'ın öncü kuruluşları haline gelmişlerdir. (Coşkun, 2016)

4.1.1 Türkiye'nin Azerbaycan'a İhracatı

Türk ürünlerinin Azerbaycan'da tanınmaya başlaması, Azerbaycan'ın en önemli ticaret partnerlerinden İran'ın ihraç ürünlerinin, Türk ihraç ürünleri karşısında

düşük kalitede olması, Türk şirketlerinin Azerbaycan piyasasında şube açarak Türkiye'den ithalat yapması ve bu malları iç piyasada pazarlaması gibi nedenlerle 1993 yılından bu yana yükselme eğilimi göstermektedir. Ancak, yüksek gümrük vergisi oranları, Türkiye'nin Gümrük Birliği Anlaşmasına taraf olması, Azerbaycan'ın Azad Ticaret Sadişi Anlaşmasına taraf olması nedenleriyle iki ülke dış ticareti potansiyelinin gerisinde kalmaktadır. Rusya gümrüksüz mal ihraç etmesi nedeniyle Azerbaycan'ın ithalatında önemli bir avantaja sahiptir. Bavul ticareti ve sınır ticareti sebebiyle istatistiklere tam olarak yansımaya da iki ülke arasındaki ticaret, önümüzdeki yıllarda önemli oranda artış gösterecektir. Türkiye'nin Azerbaycan'a 2015 yılındaki ihracatı 1.898.519.654 dolardır. (TÜİK, 2016) Tablo.1

Tablo 1: Türkiye'nin Azerbaycan'a 2015'te İhraç Ettiği Ürünler Ve Miktarları

Rapor Tarihi: 05.09.2016

Yıl	Fasıl	Fasıl adı	İhracat Dolar
2015	1	Canlı hayvanlar	1.625.264
	2	Etler ve yenilen sakatat	2.995.188
	3	Balıklar, kabuklu hayvanlar, yumuşakçalar ve suda yaşayan diğer omurgasız hayvanlar	1.571.434
	4	Süt ürünleri, yumurtalar, tabii bal, diğer yenilebilir hayvansal menşeli ürünler	17.893.986
	5	Diğer hayvansal menşeli ürünler (kıl, kemik, boynuz, fildişi, mercan, bağırsak, vb.)	13.073
	6	Canlı ağaçlar ve diğer bitkiler, yumrular, kökler ve benzerleri, kesme çiçekler ve süs yaprakları	2.563.389
	7	Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular	5.343.477
	8	Yenilen meyveler ve sert kabuklu meyveler	12.840.734
	9	Kahve, çay, paraguay çayı ve baharat	1.890.441
	10	Hububat	763.938
	11	Değirmencilik ürünleri, malt, nişasta, inülin, buğday gluteni	1.217.605
	12	Yağlı tohum ve meyvalar, muhtelif tane, tohum ve meyvalar, sanayiide ve tıpta kullanılan bitkiler, saman ve kaba yem	3.639.975
	13	Lak, sakız, reçine ve diğer bitkisel özsu ve hülasalar	44.665
	14	Örölmeye elverişli bitkisel maddeler, tarifinin başka yerinde belirtilmeyen veya yer almayan bitkisel ürünler	115.130

	15	Hayvansal ve bitkisel katı ve sıvı yağlar, yemeklik katı yağlar, hayvansal ve bitkisel mumlar	4.034.222
	16	Et, balık, kabuklu hayvanlar, yumuşakçalar veya diğer su omurgasızlarının müstahzarları	2.640.907
	17	Şeker ve şeker mamulleri	12.027.199
	18	Kakao ve kakao müstahzarları	14.502.334
	19	Hububat, un, nişasta veya süt müstahzarları, pastacılık ürünleri	42.588.952
	20	Sebzeler, meyvalar, sert kabuklu meyvalar ve bitkilerin diğer kısımlarından elde edilen müstahzarlar	11.651.508
	21	Yenilen çeşitli gıda müstahzarları (kahve hülusalari, çay hülusalari, mayalar, soslar, diyet mamaları, vb.)	14.330.077
	22	Meşrubat, alkollü içkiler ve sirke	8.148.646
	23	Gıda sanayiinin kalıntı ve döküntüleri, hayvanlar için hazırlanmış kaba yemler	4.237.750
	24	Tütün ve tütün yerine geçen işlenmiş maddeler	198.954
	25	Tuz, kükürt, topraklar ve taşlar, alçılar, kireçler ve çimento	7.980.140
	26	Metal cevherleri, cüruf ve kül	196.100
	27	Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar	17.005.978
	28	İnorganik kimyasallar, kıymetli metal, radyoaktif element, metal ve izotopların organik-anorganik bileşikleri	8.310.285
	29	Organik kimyasal ürünler	10.634.324
	30	Eczacılık ürünleri	31.805.329
	31	Gübreler	1.924.703
	32	Debagatte ve boyacılıkta kullanılan hülusalari, tanenler, boyalar, pigmentler,vb, vernikler, vb, macunlar, mürekkepler	42.846.600
	33	Uçucu yağlar ve rezinoitler, parfümeri, kozmetik veya tuvalet müstahzarları	17.463.553
	34	Sabunlar, yüzey-aktif organik maddeler, yıkama-yağlama müstahzarları, mumlar,bakım müstahzarları, dişçilik müstahzarları	70.934.140
	35	Albüminoid maddeler, değişikliğe uğramış nişasta esaslı ürünler, tutkallar, enzimler	7.679.833

	36	Barut ve patlayıcı maddeler, pirotekni mamulleri, kibritler, piroforik alaşımlar, ateş alıcı maddeler	834.520
	37	Fotoğrafçılıkta veya sinemacılıkta kullanılan eşya	1.347.676
	38	Muhtelif kimyasal maddeler (biodizel, yangın söndürme maddeleri, dezenfektanlar, haşarat öldürücüler, vb.)	25.912.123
	39	Plastikler ve mamulleri	174.472.910
	40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	18.728.287
	41	Ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler	96.503
	42	Deri-saraciye eşyası, eyer-koşum takımları, seyahat eşyası, el çantaları vb mahfazalar, hayvan bağırsağından mamul eşya	1.466.059
	43	Kürkler ve taklit kürkleri, bunların mamulleri	6.392
	44	Ağaç ve ahşap eşya, odun kömürü	42.396.053
	45	Mantar ve mantardan eşya	8.949
	46	Hasırdan, sazdan veya örülmeye elverişli diğer maddelerden mamuller, sepetçi ve hasırcı eşyası	62.745
	47	Odun veya öbür lifli selülozik maddelerin hamurları, geri kazanılmış kağıt veya karton (döküntü, kırıntı ve hurdalar)	4.159
	48	Kağıt ve karton, kağıt hamurundan, kağıttan veya kartondan eşya	38.287.884
	49	Basılı kitaplar, gazeteler, resimler ve baskı sanayiinin diğer mamulleri, el ve makina yazısı metinler ve planlar	4.899.510
	50	İpek	25.493
	51	Yapağı ve yün, ince veya kaba hayvan kılı, at kılından iplik ve dokunmuş mensucat	14.439
	52	Pamuk, pamuk ipliği ve pamuklu mensucat	1.251.478
	53	Dokumaya elverişli diğer bitkisel lifler, kağıt ipliği ve kağıt ipliğinden	16.170
	54	Sentetik ve suni filamentler, şeritler ve benzeri sentetik ve suni dokumaya elverişli maddeler	5.126.868
	55	Sentetik ve suni devamsız lifler	1.379.715
	56	Vatka, keçe ve dokunmamış mensucat, özel iplikler, sicim, kordon, ip, halat ve bunlardan mamul eşya	4.964.474

	57	Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden yer kaplamaları	15.325.557
	58	Özel dokunmuş mensucat, tuftedilmiş dokunabilir mensucat, dantela, duvar halıları, şeritçi ve kaytancı eşyası, işlemler	1.326.506
	59	Emdirilmiş, sıvanmış, kaplanmış veya lamine edilmiş dokunabilir mensucat, dokunabilir maddelerden teknik eşya	2.221.728
	60	Örme eşya	1.752.233
	61	Örme giyim eşyası ve aksesuarı	22.993.100
	62	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı	15.734.471
	63	Dokunabilir maddelerden hazır eşya, takımlar, kullanılmış giyim ve dokunmuş diğer eşya, paçavralar	13.820.687
	64	Ayakkabılar, getrler, tozluklar ve benzeri eşya, bunların aksamı	10.311.536
	65	Başlıklar ve aksamı (şapka, kasket, koruyucu başlıklar vb.)	473.587
	66	Şemsiyeler, güneş şemsiyeleri, bastonlar, iskemle bastonlar, kamçılar, kırbaçlar ve bunların aksamı	776.572
	67	Hazırlanmış ince ve kalın kuş tüyleri ve bunlardan eşya, yapma çiçekler, insan saçından eşya	64.941
	68	Taş, alçı, çimento, amyant, mika veya benzeri maddelerden eşya	26.999.233
	69	Seramik mamulleri	23.140.462
	70	Cam ve cam eşya	22.257.613
	71	Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller, inciler, taklit mücevherci eşyası, metal paralar	38.208.519
	72	Demir veya çelik	58.826.195
	73	Demir veya çelikten eşya	147.836.917
	74	Bakır veya bakırdan eşya	5.162.741
	75	Nikel veya nikelden eşya	209.885
	76	Alüminyum ve alüminyumdan eşya	59.388.719
	77	Kurşun veya kurşundan eşya	103.646
	78	Çinko veya çinkodan eşya	411.975
	79	Kalay veya kalaydan eşya	1.856
	80	Diğer adi metaller (tungsten, molibden, tantal, magnezyum, kobalt, bizmut, kadmiyum, vb.), sermetler, bunlardan eşya	67.801
	81	Adi metallere aletler, bıçakçı eşyası ve sofrata takımları, adi metallere bunların aksam ve parçaları	7.897.149

	82	Adi metallere çeşitli eşya (kilit, kasa, mobilya tertibatı, vb.)	23.164.852
	83	Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları	196.285.975
	84	Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı	148.226.145
	85	Demiryolu vb hatlara ait taşıtlar ve malzemeler, bunların aksam-parçaları, mekanik trafik sinyalizasyon cihazları	211.284
	86	Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı	68.457.472
	87	Hava taşıtları, uzay taşıtları ve bunların aksam ve parçalar	6.269
	88	Gemiler ve suda yüzen taşıt ve araçlar	293.508
	89	Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar, bunların aksam, parça ve aksesuarı	35.608.685
	90	Saatler ve bunların aksam ve parçaları	195.339
	91	Müzik aletleri, bunların aksam, parça ve aksesuarı	74.545
	92	Silahlar ve mühimmat, bunların aksam, parça ve aksesuarı	45.461.445
	93	Mobilyalar, yatak takımları, aydınlatma cihazları, reklam lambaları, ışıklı tabelalar vb, prefabrik yapılar	129.510.744
	94	Oyuncaklar, oyun ve spor malzemeleri, bunların aksam, parça ve aksesuarı	3.642.404
	95	Çeşitli mamul eşya (hijyenik havlu, bebek bezi, kalem, çakmak, fermuar, fırça vb.)	66.889.287
	96	Sanat eserleri, koleksiyon eşyası ve antikalar	53.349
	97	Kişisel eşyalar, deniz ve hava taşıtlarına verilen kumanya ve malzeme (yakıtlar hariç)	162.482
	Yıl toplamı:		1.898.519.654

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2016

1995 yılından 2012 yılına kadar Azerbaycan Türkiye ticari ilişkileri artış göstermektedir. 2013 yılı itibariyle azalma eğilimindedir. Tablo.2

Tablo 2: Azerbaycan'ın Türkiye'den İthalatı

1995-2015 Yıllara Göre Azerbaycan'ın Türkiye'den İthalatı			
Yıllar	Toplam İthalat	Türkiye'den İthalat	Toplam İthalata Oranı
1995	667.656,7	140.510,2	21%
1996	960.636,3	216.257,8	23%
1997	794.343,2	179.701,8	23%
1998	1.076.497,5	219.688,8	20%
1999	1.035.889,3	142.991,2	14%
2000	1.172.071,5	128.502,6	11%
2001	1.431.107,2	148.167,4	10%
2002	1.665.483,7	156.218,7	9%
2003	2.626.181,2	195.252,0	7%
2004	3.515.861,1	224.967,8	6%
2005	4.211.221,8	313.001,6	7%
2006	5.266.744,0	385.040,2	7%
2007	5.713.525,3	624.572,5	11%
2008	7.169.980,9	807.168,9	11%
2009	6.123.110,5	906.984,2	15%
2010	6.600.611,6	771.442,4	12%
2011	9.755.968,7	1.302.443,1	13%
2012	9.652.870,6	1.520.405,1	16%
2013	10.712.502,5	1.463.804,9	14%
2014	9.187.697,6	1.286.641,4	14%
2015	9.221.402,8	1.171.385,4	13%

Kaynak: Azerbaycan Devlet İstatistik Komitesi Verileri (ADİK), 2016

Not: Türkiye ve Azerbaycan verileri farklılık göstermektedir.

Azerbaycan ve Türkiye ekonomileri yapı ve coğrafi devamlılık itibariyle birbirlerini tamamlar niteliktedir. Türkiye ekonomisi dışa dönük ve imalat sanayii ağırlıklı bir yapılanma görüntüsü çizerken Azerbaycan ekonomisi daha çok hammadde ağırlıklıdır denilebilir.

Türkiye'nin Azerbaycan'a ihraç ettiği mal grupları arasında birici sırada gıda maddeleri vardır. Önemli ihraç ürünleri şöyle sıralanabilir: Şeker ve şeker mamulleri, kakao ve kakao müstahzarları, hububat, un, nişasta veya süt müstahzarları, pastacılık ürünleri, eczacılık ürünleri, debagatte ve boyacılıkta kullanılan hülasalar, tanenler, boyalar, pigmentler,vb, vernikler, vb, macunlar, mürekkepler, sabunlar, yüzey-aktif organik maddeler, yıkama-yağlama müstahzarları, mumlar,bakım müstahzarları, dişçilik müstahzarları, plastikler ve mamulleri, ağaç ve ahşap eşya, odun kömürü, örme giyim eşyası ve aksesuarı, demir veya çelikten eşya, alüminyum ve alüminyumdan eşya, kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları, motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı, mobilyalar, yatak takımları, aydınlatma cihazları, reklam lambaları, ışıklı tabelalar vb, prefabrik yapılar, çeşitli mamul eşya (hijyenik havlu, bebek bezi, kalem, çakmak, fermuar, fırça vb.) (TÜİK, 2016)

1991 yılından itibaren gelişen siyasi ve ekonomik ilişkilere paralel Türk iş adamlarının bu ülkeye olan yoğun ilgisi ve Türk şirketlerinin Azerbaycan piyasasında şube açmak suretiyle Türkiye'den ithalat yapması sebebiyle sürekli bir yükselme içerisinde bulunan iki ülke ticareti Türkiye lehine fazla vermiştir. Türkiye'nin Azerbaycan'ın bağımsızlığının ilk yıllarında, ekonomik ve ticari ilişkilerde olan üstünlüğü zaman içerisinde hem diğer ülkelerin bu pazara girmesi ve hem de yerel firmaların kendi ayakları üzerinde durmaya başlaması ile gerilemeye başlamıştır. Türkiye'nin Azerbaycan'a olan ihracatındaki azalmanın başlıca sebeplerinden biri de Türk müteahhit firmalarının üstlenmiş oldukları inşaat işlerinin büyük ölçüde tamamlanmış olması ve yeni projelerin gündeme gelmemesi denilebilir. (Süleymanov & Zeynalov, 2010)

Son on yılda iki ülke arasındaki mal devriyesi, başladığı günden bu güne kadar yaklaşık 10 defa artmış olup, halihazırda yıllık yaklaşık 2.5 milyar dolara ulaşmıştır. ve bu rakamın artırılması için iki ülke de çalışmalarını devam ettirmektedir. 2015 yılında Azerbaycan Türkiye'den 1,17 milyar dolarlık ürün ithal etmiştir. Türkiye, ithalat sıralamasında ülkeler arasında Rusya'dan sonra 2. sıradadır. Türkiye'nin Azerbaycan'a yönelik ihracatının %85.6'ı sanayi ürünleri, %10.96'ı ise tarım ürünleridir. Azerbaycan'ın ithalattaki temel ortakları listesinde Türkiye 2006 yılında dördüncü, 2007-2010 yıllarında ise ikinci olmuştur. 2015 yılında Türkiye

Azerbaycan'a ihracatta %13'lük pay olarak 2. sırada yer almaktadır. Toplam ihracatı ise 1.171.385,4 dolardır. (Azerbaycan Devlet İstatistik Komitesi, 2016)

4.1.2 Azerbaycan'ın Türkiye'ye İhracatı

2015 yılında Azerbaycan'dan Türkiye'ye 232.375.981 dolarlık ürün ihraç olunmuştur. (TÜİK, 2016) Türkiye, Azerbaycan'ın ihracattaki temel partnerleri sıralamasında bir çok ülkeden geride kalmaktadır bu da iki ülke için ciddi bir kayıptır. Taraflar önümüzdeki dönemde ticaret hacmini 5 milyar dolara ulaştırmayı hedeflemektedir. Türkiye'nin Azerbaycan'dan ithalatında %81.9'u petrol ve doğal gaz olmuştur. Azerbaycan'ın Türkiye'ye 2015 yılında ihracat ettiği ürünler ve miktarları şu şekildedir. (TÜİK, 2016) Tablo.3

Tablo 3: Azerbaycan'ın Türkiye'ye 2015'te İhraç Ettiği Ürünler ve Miktarları
Rapor Tarihi:05.09.2016

Yıl	Fasıl	Fasıl adı	İthalat Dolar
2015	1	Diğer hayvansal menşeli ürünler (kıl, kemik, boynuz, fildişi, mercan, bağırsak, vb.)	481.593
	2	Değirmencilik ürünleri, malt, nişasta, inülin, buğday gluteni	300.788
	3	Yağlı tohum ve meyvalar, muhtelif tane, tohum ve meyvalar, sanayiide ve tıpta kullanılan bitkiler, saman ve kaba yem	30.090
	4	Meşrubat, alkollü içkiler ve sirke	60.022
	5	Gıda sanayiinin kalıntı ve döküntüleri, hayvanlar için hazırlanmış kaba yemler	447
	6	Tuz, kükürt, topraklar ve taşlar, alçılar, kireçler ve çimento	6.247
	7	Metal cevherleri, cüruf ve kül	874
	8	Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar	19.653.858
	9	İnorganik kimyasallar, kıymetli metal, radyoaktif element, metal ve izotopların organik-anorganik bileşikleri	11.536
	10	Organik kimyasal ürünler	26.869.222
	11	Eczacılık ürünleri	7.339
	12	Debagatte ve boyacılıkta kullanılan hülasalar, tanenler, boyalar, pigmentler, vb, vernikler, vb, macunlar, mürekkepler	9.492

	13	Uçucu yağlar ve rezinoitler, parfümeri, kozmetik veya tuvalet müstahzarları	5.334
	14	Sabunlar, yüzey-aktif organik maddeler, yıkama-yağlama müstahzarları, mumlar bakım müstahzarları, dişçilik müstahzarları	3.830
	15	Plastikler ve mamulleri	62.560.397
	16	Kauçuk ve kauçuktan eşya	789
	17	Ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler	6.805.785
	18	Deri-saraciye eşyası, eyer-koşum takımları, seyahat eşyası, el çantaları vb mahfazalar, hayvan bağırsağından mamul eşya	19.034
	19	Ağaç ve ahşap eşya, odun kömürü	106.305
	20	Odun veya diğer lifli selülozik maddelerin hamurları, geri kazanılmış kağıt veya karton (döküntü, kırpıntı ve hurdalar)	12.221
	21	Kağıt ve karton, kağıt hamurundan, kağıttan veya kartondan eşya	34.621
	22	Basılı kitaplar, gazeteler, resimler ve baskı sanayiinin diğer mamulleri, el ve makina yazısı metinler ve planlar	227.597
	23	Pamuk, pamuk ipliği ve pamuklu mensucat	9.288.535
	24	Sentetik ve suni filamentler, şeritler ve benzeri sentetik ve suni dokumaya elverişli maddeler	1.258
	25	Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden yer kaplamaları	6.529
	26	Örme giyim eşyası ve aksesuarı	15.474
	27	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı	63.234
	28	Dokunabilir maddelerden hazır eşya, takımlar, kullanılmış giyim ve dokunmuş diğer eşya, paçavralar	71.720
	29	Başlıklar ve aksamı (şapka, kasket, koruyucu başlıklar vb.)	419
	30	Taş, alçı, çimento, amyant, mika veya benzeri maddelerden eşya	35.315
	31	Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller, inciler, taklit mücevherci eşyası, metal paralar	13.140.338
	32	Demir ve çelik	210.782
	33	Demir veya çelikten eşya	297.383
	34	Bakır ve bakırdan eşya	11.591.978
	35	Alüminyum ve alüminyumdan eşya	67.844.724
	36	Kurşun ve kurşundan eşya	8.264.376
	37	Çinko ve çinkodan eşya	52.314

	38	Adi metallere aletler, bıçakçı eşyası ve sofra takımları, adi metallere bunların aksam ve parçaları	14.780
	39	Adi metallere çeşitli eşya (kilit, kasa, mobilya tertibatı, vb.)	16.950
	40	Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları	980.215
	41	Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı	1.560.732
	42	Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı	133.309
	43	Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar, bunların aksam, parça ve aksesuarı	183.924
	44	Müzik aletleri, bunların aksam, parça ve aksesuarı	27.154
	45	Silahlar ve mühimmat, bunların aksam, parça ve aksesuarı	1.176.679
	46	Mobilyalar, yatak takımları, aydınlatma cihazları, reklam lambaları, ışıklı tabelalar vb, prefabrik yapılar	99.539
	47	Oyuncaklar, oyun ve spor malzemeleri, bunların aksam, parça ve aksesuarı	3.691
	48	Sanat eserleri, koleksiyon eşyası ve antikalar	80.944
	49	Kişisel eşyalar, deniz ve hava taşıtlarına verilen kumanya ve malzeme (yakıtlar hariç)	6.264
	Toplam		232.375.981

Kaynak: TÜİK, 2016

Azerbaycan'ın Türkiye'ye ihraç ettiği başlıca ürünler; mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar, organik kimyasal ürünler, plastikler ve mamulleri, pamuk, pamuk ipliği ve pamuklu mensucat, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller, inciler, taklit mücevherci eşyası, metal paralar, alüminyum ve alüminyumdan eşyalardır. (TÜİK, 2016) Azerbaycan'ın dünyaya yapmış olduğu ihracat sıralamasında, Türkiye 13. sırada yer almaktadır. Tablo.4

Tablo 4: Azerbaycan'ın 2015 Yılı İlk 20 Ülke İhracat Tutarları

Ülke	Dolar	Oran
İtalya	2.254.330,5	20%
Almanya	1.223.962,0	11%
Fransa	864.155,8	8%
İsrail	801.533,4	7%
Çek Cumhuriyeti	549.516,3	5%
Endonezya	477.818,9	4%
Rusya	416.770,8	4%
Austurya	407.348,4	4%
Portekiz	368.874,4	3%
Gürcistan	365.954,6	3%
Amerika Birleşik Devletleri	337.704,4	3%
İspanya	316.057,4	3%
Türkiye	304.298,4	3%
Tunus	291.730,1	3%
Hindistan	270.235,1	2%
Tayland	259.115,7	2%
Kanada	223.722,6	2%
Afkanistan	208.426,6	2%
Hırvatistan	199.208,6	2%
Toplam	11.424.477,3	

Kaynak: ADİK, 2016 verileri

Not: Türkiye ve Azerbaycan verileri farklılık göstermektedir.

4.2 Türkiye-Azerbaycan Yatırım İlişkileri

Birlik ve beraberlik ruhuyla hareket eden iki ülke arasında son yıllarda artan ticari ilişkiler ve yatırımlar, ikili anlaşmalarla resmileştirilmekte, her iki ülke de yatırımlarla ilgili kanun ve yönetmeliklerini güncellemektedir.

Türkiye, Azerbaycan'a yapılan petrol dışı doğrudan yabancı yatırım stoğu bakımından 1. sırada bulunmaktadır. Azerbaycan Ekonomi Bakanlığı verilerine göre,

ülkede yaklaşık 2.700 Türk şirketi faaliyette bulunmaktadır. Azerbaycan'daki Türk şirketlerinin yatırımları enerji, telekomünikasyon, bankacılık/sigorta, ulaştırma, gıda ticareti, tekstil, eğitim, mobilya ve inşaat malzemeleri sektörlerine yoğunlaşmıştır. Azerbaycan'da Türk firmasının bugüne dek Azerbaycan'daki yatırımları, 6 milyar doları enerji sektöründe olmak üzere toplam 9 milyar doları bulmuştur. Azerbaycan'da yatırım yapan işadamlarımız 25.000 kişiye istihdam sağlamaktadır. 2015 yılında müteahhitlik firmalarımız 686 milyon dolar tutarında iş yapmışlardır. (Coşkun, 2016)

Türkiye, Azerbaycan'ın en çok yatırım yaptığı ülkedir. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası verilerine göre Azerbaycan'ın Türkiye'deki doğrudan yatırımları 2012 yılında 339 milyon, 2013 yılında ise 191 milyon dolar olmuştur. Bunun yanısıra, sadece SOCAR'ın 2013-2020 döneminde Türkiye'de 17-20 milyar dolar yatırım yapması beklenmektedir. Bununla birlikte, Türkiye-Azerbaycan girişimcilerinin, üçüncü ülkeleri de içerecek şekilde ortak yatırımlara yönelmeleri gündemdedir.

Azerbaycan son dönemde petrol dışı sektörünü geliştirmeye büyük önem vermekte ve bu alanda da olumlu sonuçlar almaktadır. Türkiye'de bu konuda Azerbaycan'ı bilgi ve birikimiyle desteklemektedir. Özellikle, tekstil, gıda imalatı, inşaat, kimya sanayii, tarım, turizm gibi petrol dışı sektörlerde ortak girişimlerin artırılması iki ülkenin ekonomilerini ileriye taşıyacaktır.

Ekonomik ilişkilerin güçlü hale gelmesi ve ileriye taşınabilmesi için ulaştırma altyapısı alanında, taşımacılık alanında, gümrükler, sosyal güvenlik alanında, malların serbest dolaşımı gibi bir sürü alanda yapılması gereken yenilikler bulunmaktadır. (T.C. Bakü Büyük Elçiliği Bilgi Notları, 2016)

4.2.1 Doğal Kayak Yatırımları

Azerbaycan ve Türkiye arasındaki stratejik açıdan da dikkat çeken en önemli ekonomik yatırımlar enerji sektöründedir. Büyük petrol oyununda Azerbaycan'da petrol ve doğal gaz yataklarının bulunması ve işletilmesiyle bölgedeki dengeler değişmiştir. İki ülke ilişkileri Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı, Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Hattı ve Trans Anadolu Doğal Gaz Hattı Projesi ile daha da güçlenerek devam edecektir. İki ülkenin Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı, Bakü-

Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı, Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi, Nabucco, Trans Adriyatik Doğal Gaz Boru Hattı Projesi en önemli doğal kaynak yatırımları arasındadır.

4.2.1.1 Nabucco Doğal Gaz Hattı Projesi

2030 yılına yapılan projeksiyonlarda, AB'nin dışa bağımlılığının, petrolde yaklaşık %90'a, gazda %80'e, katı yakıtlarda ise %65'e ulaşacağı tahmin edilmektedir. AB, doğal gaz gereksiniminin halen %53'ünü kendi kaynaklarıyla karşılarken, geri kalanını Norveç (%14), Rusya (%18), Cezayir (%12) ve diğer ülkelerden karşılamaktadır. Avrupa Komisyonu, ithalatta herhangi bir ülkeye bağımlılığı %30 ile sınırlamayı hedeflediğinden, özellikle Rusya'ya bağımlılığını azaltmaya büyük önem vermektedir.

AB'nin birçok ülkesi dünyada kişi başına en fazla enerji tüketen ülkeler arasındadır. AB'nin birincil enerji kaynakları içerisinde petrol %44'lük oranla ilk sırada yer alırken, doğal gaz %25'lik bir oranla ikinci sıradadır.

AB'nin petrol ihtiyacının %25'ini, doğal gaz talebinin ise %40'ını karşılayan Rusya'nın siyasi krizlerde bu kaynağı koz olarak kullanması, Ukrayna krizinde olduğu gibi, bu projeyi hızlandırma fikrini ortaya çıkarmıştır. (O. N. Aras, 2008)



Şekil 1: Nabucco Doğal Gaz Projesi

Avrupa'nın Rus doğal gazına olan bağımlılığını azaltmak amacıyla Hazar Bölgesi ve Orta Doğu doğal gazını Türkiye, Bulgaristan, Romanya ve Macaristan üzerinden Avusturya'ya getirmeyi öngören Nabucco Doğal Gaz Boru Hattı Projesi'nde (Nabucco), eşit olarak 6 ülkenin şirketleri pay sahibidir. Bunlar, Avusturya'nın OMV, Macaristan'ın MOL, Romanya'nın Transgaz, Bulgaristan'ın Bulgargaz, Türkiye'nin BOTAŞ ve Almanya'nın RWE şirketleridir. Nabucco Projesi'nin 8 milyar euro civarında mal olacağı hesaplanmaktadır. (Nabucco Projesi, 2009)

ABD ve AB tarafından desteklenen bu projenin, büyük kısmı Türkiye'den geçmesi planlanmakta ve yaklaşık 3300 km uzunluğunda boru hatları ağından oluşmaktadır. (Ayhan, 2006) Hattın 1558 km'si Türkiye'den, 392 km'si Bulgaristan'dan, 457 km'si Romanya'dan, 388 km'si Macaristan'dan ve 46 km'si Avusturya'dan geçmesi planlanmaktadır. (Özdemir, 2007) Avrupa Nabucco ile enerji sektörünü çeşitlendirmeyi hedeflemektedir. Proje 2002 yılında başlatıldı ve BOTAŞ Nabucco Projesi'ni destekleyen resmi beyannameye 2009 yılında katılmıştır. Nabucco'nun, 2002'den günümüze geçen sürede kaydettiği başlıca aşamaları; Ekim 2002'de, proje çerçevesinde yeni bir doğal gaz boru hattı inşasına yönelik fizibilite çalışmalarını yürütmek üzere, Nabucco'nun 5 ortağı arasında bir İşbirliği Anlaşması imzalanmıştır. Bu gelişmeyi, bahse konu 5 ortak şirket ile Komisyon arasında Aralık 2003'te imzalanan Hibe Anlaşması izlemiştir. Buna göre, AB Nabucco'ya yönelik fizibilite çalışmasının maliyetinin %50'sini karşılayacaktır. Fizibilite çalışmaları, 2005 yılının ilk yarısında tamamlanmıştır ve bunun sonucunda, proje ortakları, Nabucco'nun hayata geçirilmesinde mutabık kalmışlardır. Hazar Havzası ve Orta Doğu doğal gaz kaynaklarının AB'ye taşınmasını öngören Nabucco Projesi'nin hayata geçirilmesi süreci 2004 tarihinde Viyana merkezli Nabucco Boru Hattı Şirketi çalışma grubunun kurulmasıyla başlamıştır. (Barysch, 2009)

Nabucco'nun Ocak 2009 Bükreş Deklarasyonu'na bakıldığı zaman temel hedef olarak kaynak çeşitlendirilmesi gösterilmiştir. Kaynak çeşitlendirilmesi ise enerji piyasalarının daha güvenli hale gelmesi, şeffaflaştırılması, daha öngörülebilir olması, sürdürülebilirliği, piyasa ekonomisi şartlarının daha kolay oluşması olarak gerekçelendirilmiştir.

Nabucco Projesi, Rusya'ya karşı enerji bağımlılığından aşırı tedirgin olan Orta ve Doğu Avrupa ülkelerini besleyecek bir rotaya çevrilerek bu boru hattından doğal gaz alma kararlılığında olan ülkelerin gösterecekleri siyasi irade ile bölgesel bir çözüme gidilebilir. Yalnız bu çözüm Azerbaycan ve Mısır doğal gazları yanında, Irak doğal gazı ve İran doğal gazıyla mümkündür. (Ercan, 2011)

Nabucco projesinin gerçekleşmesinde bazı önemli engeller bulunmaktadır. Nabucco projesinin en önemli sorunu, hattı dolduracak yeterli doğal gazın bulunamaması ve rakip projelerin yol açtığı rekabetlerdir. Hazar ve Orta Doğu doğal gazını Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşıyacak bu projeye başından itibaren gaz verebilecek tek ülke Azerbaycan'dır. İran'dan doğal gaz alınması ise, ABD'nin itirazları nedeniyle mümkün görünmemektedir. Ancak, Rusya'nın da Azerbaycan gazının peşinde olması diğer bir etkidir. Projenin gecikmesinde Rusya'nın önemli payı vardır. Rusya Macaristan, Avusturya, Bulgaristan'la önemli girişimlerde bulunmuş olup, Nabucco'nun alternatifi olan Güney Akım Doğal Gaz Projesi'ni hızlandırmaktadır. Nabucco Projesi'nin de hayata geçmesinde engel olarak da, bu ülkelerin Rusya'yla işbirliklerini genişletmeleri, AB ülkelerinin projeye yeterince maddi destek vermemeleri olmuştur. 2016 yılı itibariyle halen projeye ilgili bir gelişme söz konusu değildir.

4.2.1.2 Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP)

Türkiye'nin artan doğal gaz ihtiyacının karşılanması amacıyla Azerbaycan hükümeti ile TANAP Projesi (Şekil.2) hayata geçirilen önemli projelerden bir diğeridir. Yıllık 32 milyar m³ taşıma kapasitesine sahip, Türkiye'nin Gürcistan sınırından Yunanistan veya Bulgaristan sınırına kadar uzanacak yaklaşık 1850 km uzunluğunda bir hattının inşası planlanmaktadır. Projeye ilişkin çalışmalar Türkiye'de BOTAŞ'ın %30 hisse ile ortak olduğu TANAP Doğal Gaz İletim A.Ş. tarafından sürdürülmektedir. TANAP Projesi'nde 2018 yılında Eskişehir ve Trakya'da belirlenen çıkış noktaları üzerinden Türkiye'ye ve 2020 yılında ise Avrupa'ya gaz ulaşımının sağlanması hedeflenmektedir. 13 Mart 2015 tarihinde TANAP Ortaklık Anlaşması Ankara'da imzalanarak resmileştirilmiştir. TANAP Şirketi ortaklık payları ise SOCAR %58 olup, BOTAŞ %30 ve BP ise %12'dir. (T.C.Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Verileri, 2016)

Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi belirlenen hususlar çerçevesinde Azerbaycan ve Türkiye arasında imzalanmıştır. Projenin ilk etabı 2018 yılında tamamlanacak. TANAP için oluşturulan konsorsiyum SOCAR, BOTAŞ ve TPAO ilk ortaklar olacaklardır.

Boru hattının ilk aşamada yıllık dağıtımı 16 milyar m³, 6 milyar m³ gaz Türkiye'ye, kalan bölüm ise Avrupa'ya nakil edilecektir. Projenin sadece Türkiye ve Azerbaycan'a ait olduğuna işaret eden Aliyev, "...bu proje sadece Türkiye-Azerbaycan projesidir. Bu projeyi kendi gücümüz, paramız ve teknik imkanlarımızla yürüteceğiz. Bu projenin gerçekleşmesi sonucunda Türkiye'ye daha fazla gaz sevk edeceğiz ve Türkiye üzerinden Avrupa'nın enerji arzını karşılayacağız. TANAP projesi büyük miktarda gaz sevkiyatını öngörüyor" şeklinde konuşmuştur.



Şekil 2: Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi

TANAP Projesi için öngörülen 4 aşamanın ilki 2018'te ilk gaz akışıyla gerçekleşecek. 2020'de yıllık 16 milyar m³ olacak kapasitenin, 2023'te 23'e, 2026'da ise yılda 31 milyar m³ olması hedeflenmektedir. Türkiye Ulusal İletişim Hattının batı girişini besleyerek, batı bölgesi arz güvenliğini kuvvetlendirecek proje gelecekte Türkmen gazının Türkiye ve Avusturya'ya iletimi için alternatif bir hat olma özelliği de taşımaktadır. (TANAP Projesi Anlaşması İmzalandı, 2012)

4.2.1.3 Trans Adriyatik Geçişli Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TAP)

AB'nin Rusya'ya yönelik bağımlılığını azaltmak ve gaz tedarik çeşitlendirme projesinin temel bir parçası olan Şahdeniz II bölgesinde çıkan Azeri gazının kendisine ulaştırması konusunda TAP ve NABUCCO arasındaki rekabet TAP'ın seçilmesiyle sonuçlanmıştır. 28 Haziran 2013 Cuma günü Azerbaycan'daki yeni gaz kaynakları geliştiren Şahdeniz Konsorsiyum'u kendisinin Avrupa'ya temin rotası olarak Adriyatik Geçişli Doğal Gaz Boru Hattı Projesi'ni seçtiğini ilan etmiştir. (Şekil.3) BP Bölge Başkanı Gordon Birell tarafından yapılan açıklamaya göre Güney Koridoru'nun parçası haline gelecek en iyi tercihi yapmaya yönelik çeşitli boru hatlarının üzerinde 2 yıldan fazla süredir çalışma yapıldığını aktarmaktadır. 28 Haziran 2013 tarihinde yayınlanan basın bildirisinde Azerbaycan gazının yılda 16 milyar m³'lük doğal gazı çıkarma konsorsiyumuna sahip Türkiye sınırından başlayarak Yunanistan ve Arnavutluk'u geçerek İtalya'ya gaz getirecek Adriyatik Geçişli Boru Hattı Projesini seçmişlerdir. Türkiye'de inşa edilecek TANAP ile yeni bir gaz alt yapısı Hazar Denizi'ni doğrudan Avrupa'ya bağlayacaktır. (Nifti, Akhundzada & Danış, 2014)



Şekil 3: Trans Adriyatik Geçişli Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TAP)

Avrupa'nın enerji ihtiyacını önemli oranda karşılayacak olan Trans Adriyatik Doğal Gaz Boru Hattı Projesi'ne Mayıs 2016'da Yunanistan'da atılan temelle başlanmıştır. TAP hattı inşaatı, Türk-Yunan sınırındaki Kipi'ye gelen TANAP boru hattına bağlanarak başlayacaktır. Hattın 550 km'si Kuzey Yunanistan'da, 215 km'si

Arnavutluk'ta, 105 km'si Adriyatik Denizi'nin altında, son 8 km'si ise İtalya'da inşa edilecek. TAP'ın yaklaşık maliyetinin 45 milyar euro olarak hesaplanmıştır. TAP, ilk aşamada en az 10, en fazla 20 milyar m³ gaz taşıma kapasitesinde olması planlanmıştır. Hattın 2020 yılında tamamlanması hedeflenmektedir. Bu projeyle Türkiye, TANAP'ı TAP'a bağlayacak ve gaz taşımacılığındaki transit ülke konumu açısından daha da değerli hale gelecektir.

4.2.2 Tarım Sanayi ve Hayvancılık

Tarım sektöründe işbirliği, her iki ülke arasında 09.02.1994 tarihinde imzalanan 'Tarım Alanında Bilimsel, Teknik ve Ekonomik İşbirliğine İlişkin Protokolü'ne göre yürütülmektedir. Karşılıklı görüşmeler sonucunda Türkiye, Azerbaycan'da yaşayan Ahıska Türklerine bedeli Türk İşbirliği ve Kalkınma Ajansı (TİKA) Başkanlığı'nca karşılanmak üzere, T.C. Tarım Bakanlığı Tarım İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nce 25 ton tohumluk buğday gönderilmiş ve ekimi sırasında danışmanlık hizmeti sunulmuştur. Azerbaycan'ın Haçmaz yöresinde bir Azerbaycan-Türkiye ortak tohum üretme merkezi kurulmuştur. (O. N. Aras & Suleymanov, 2012)

Türkiye'nin Azerbaycan'a ihracatında potansiyel tarım ve gıda ürünleri: Bisküviler, yumurta, şekerli ve çikolatalı mamuller, narenciye, maya, bira, yumurta, kanatlı etleri, makarna ve tütündür.(TÜİK, 2016)

Tarım Azerbaycan ekonomisinin petrolden sonra ikinci önemli sektörüdür. İşgücünün %40'ı tarım sektöründe istihdam edilmektedir. Azerbaycan, iklim ve toprak yapısı bakımından tarıma elverişli bir ülkedir. Güney bölgelerinde bir sezonda 2 ürün almak mümkündür. Azerbaycan'ın başlıca tarım ürünleri pamuk, tütün, çay, zeytin, sebze ve meyvedir. Ham ipek üretimi ve buna bağlı olarak dut ağacı tarımı da oldukça yaygındır.

Petrolden ve doğal gazdan sonra ihracatta en önemli ikinci sektör alanı olmasına rağmen tarım sektörünün ihracattaki payı Devlet İstatistik Komitesi verilerine göre sadece %5 civarındadır. Toprak Reformu kapsamlı bir şekilde gerçekleştirilmiştir. Finansman sorunları nedeni ile modern ekipman, gübre ve diğer gerekli girdilere ulaşımında sorunlar bulunmaktadır. Bu da sektörün büyümesine engel

olmaktadır. Kırsal altyapının yetersiz olması da büyümenin önündeki diğer bir engeldir. Altyapı eksiklikleri nedeni ile çiftçiler perakende pazarını geliştirememektedirler. Türkiye bu konuda danışmanlık hizmetleri ve bilgi paylaşımlarıyla Azerbaycan'a yardımcı olmaktadır. Gıda alanında Türk sermayeli "Azersun Holding" in de büyük pazar payı vardır.

20 Aralık 2013'te düzenlenen "Tarım Alanında Türkiye-Azerbaycan İşbirliği" konferansında heyetler arası yapılan görüşmede, Azerbaycan'da tarım ve hayvancılık alanında yeterli olarak kayıt ve bilgi sisteminin bulunmadığı, bu nedenle ülkedeki çiftliklerde yetiştirilen hayvan sayısı ve özelliklerine ilişkin çok genel bilgilere sahip olduğu, bu sebepten dolayı düzenli devlet teşvikleri ve kredi sağlanmasının mümkün olmadığı, bu konuda Türkiye tecrübelerinin yerinde incelenmesine ve kendi mevzuatlarının oluşturulmasına, ayrıca sektörel merkez birliklerin kurulmasına acil ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir. Gübreleme teşviklerinin alınabilmesi amacıyla toprak analizlerinin yapılmasının önemi belirtilirken, Azerbaycan'da henüz böyle bir uygulamanın var olmadığı ifade edilmiştir. Bahsi geçen konularda Türkiye tarafından yardım edilebileceği, ancak somut taleplerin karşılanmasını teminen iki ülke bakanlıkları arasında ilgili yazışmaların gerçekleştirilmesinin ivedilikle yapılması gerektiğine karar verilmiştir.

Yine aynı konferansta fidan ve fide yetiştiriciliği, üzümçülük ve şarap üretimi konularında öne çıkan Gence, Lenkeran, Şemkir, Guba gibi bölgelerin tarımsal özellikleri nedeniyle Türkiye'nin Çukurova bölgesi ile birebir örtüştüğü hususu dikkate alınarak, bahsi geçen sektör kollarında da Türkiye tecrübelerinin paylaşılması bakımından iş adamları heyet değişimleri ve Gence Devlet Agrar Üniversitesi öğrencilerinin Türkiye'de staj yapmalarının faydalı olacağı, ayrıca Avrupa ülkelerinden getirilen teknik ekipmanın aynı kalite ve uygun fiyatlarla Türkiye'den alınabileceği hususu ifade edilmiştir. (Dış Ekonomik İlişkiler Kurulunun Tarım Alanında Türkiye-Azerbaycan İşbirliği Konferansı ve Türkiye Tarım Sektörü Heyetinin Bakü Temasları Raporu, 2014)

4.2.3 İnşaat

Azerbaycan'da inşaat sektörünün gelişmeye başlaması, 1997 yılında çıkartılan kanunla sektördeki devlet tekelinin sona erdirilmesiyle olmuş ve bu tarihten itibaren sektöre yapılan yatırımlar hızla artmıştır. 2009 yılı itibariyle inşaat sektörünün Azerbaycan GSYİH'si içerisindeki payı %7.4'tür. Aynı yıl Azerbaycan'da inşaat projelerine 5.2 milyar manat'lık (1 manatın değeri yaklaşık 0,63 dolardır) yatırım yapılmış, bu yatırımların %60.3'ü devlet, %39.7'si ise özel sektör tarafından finanse edilmiştir. Projeleri yüklenen firmalara bakıldığında ise projelerin %74.7'nin özel sektör, geri kalan %25.3'ün ise kamuya ait inşaat firmaları tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. İnşaat sektörünün önümüzdeki dönemlerde de büyüme trendine devam etmesi ve enerji sektörünün yanı sıra özel sektör tarafından finanse edilen konut ve iş merkezi gibi inşaat projelerinin ağırlık kazanması beklenmektedir. Tablo.5

Tablo 5: Türkiye'nin Azerbaycan İnşaat Sektörüne 2012-2014 Yatırımları Ve Toplam Yatırım Miktarı İçerisindeki Payı

Ülke	2012		2013		2014	
	Manat (1.000)	Toplam yatırım içindeki Payı	Manat (1.000)	Toplam yatırım içindeki Payı	Manat (1.000)	Toplam yatırım içindeki Payı
Türkiye	211 306,1	6,5	308 231,9	6,6	418 919,1	8,6
Toplam	3 258 917,9	100,0	4 671 947,7	100,0	4 903 627,8	100,0

Türk müteahhitlik firmaları Azerbaycan'da 2012-2014 yılları arasında toplam 938.457.100 Manat değerinde yatırım yapmıştır. Bu yıllar arasında toplam inşaat sektöründeki payı %2.1 artarak %6.5'den %8.6'ya yükselmiştir. ("Azerbaycan Sektör Bilgileri", 2016)

İnşaat ve müteahhitlik alanındaki faaliyetler petrol ve gaz sektörlerindeki gelişmelere yakından bağlıdır. Petrol-gaz boru hatları ve hidrokarbona bağlı altyapı hizmetleri faaliyetleri, inşaat sektörün canlanmasında önemli katkılar sağlamıştır.

Türk firmalarının üstlenmiş oldukları projeler arasında TRASECA “İpek Yolu” projesi çerçevesinde kara yollarının inşaa edilmesi, baraj yapımı, elektrik santrallerinin yapımı ve modernizasyonlarının yapılması, iş merkezleri kurulması, lüks konutların yapımı, Merkez Bankası binasının inşası, Beynelhalk Bank binasının yapımı, Bakü Hava Alanı inşası, Nahçıvan Hava Alanı inşası, tarihi ve turistik komplekslerin bakım ve onarımı, petrol boru hattı ile ilgili yapım ve onarım işleri, Bakü Sahil Projesi, kombine gaz çevirimi elektrik santrali, Nahçıvan baraj inşası vs. gibi işler bulunmaktadır.

Diğer taraftan Azerbaycan, uluslararası bağımsız risk değerlendirme şirketlerince yapılan değerlendirmelerde, riskli ülkeler arasında yer almaktadır. Bu risk, mevzuatın sık sık değişmesi, tekelleşmenin artması, bankacılık sisteminin yerine oturmamış olması, mahkeme kararlarının uygulanmasında karşılaşılan gecikmeler gibi sorunlardan kaynaklanmaktadır. Ülkenin riskli olması, Türk firmaları için sorunlar yaratıyor olsa da fizibilite çalışmalarında risk unsurunu daha fazla dikkate alan 3. ülke müteahhitlik firmalarının bölge pazarına girişini engellemekte ve Türk firmalarının rekabet şansını artırmaktadır. Ancak, uygun şartlarda kredi ve politik risk sigortası ile desteklenen 3. ülke firmalarına karşı Türk firmaları bu avantajını uzun vadede korumaları zorlaşacaktır. Bu açıdan, Türk müteahhitlik firmalarının bölgedeki pazar paylarını koruyabilmeleri için çözümler aranmalıdır. (Azerbaycan Sektör Bilgileri, 2016)

4.2.4 Hizmetler

4.2.4.1 Ulaştırma ve Telekomünikasyon

Yapımına 2008 yılında başlanan ve 2017 yılında bitirilmesi planlanan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı'nın faaliyete başlaması ile Azerbaycan'la Türkiye arasındaki taşımacılık çok daha güvenli ve daha az maliyetle sağlanabilecektir. Bu da her iki ülkenin bölgedeki stratejik, jeopolitik ve jeoekonomik nüfuzunun daha da güçlenmesini sağlayacaktır. Azerbaycan, aynı zamanda Kars'tan Nahçıvan'a demir yolunun inşaatı ile Nahçıvan'la doğrudan demir yolu bağlantısı olanağı kazanacaktır. Kars-Akalkalaki (Gürcistan) arasında 98 kilometrelik yeni bir demiryolunun inşaatı, Gürcistan'da ise 160 kilometrelik mevcut demiryolunun modernizasyonu ile birlikte

Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan demiryolu şebekelerinin doğrudan birleştirilmesini öngören Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi'nin 2016 yıl sonunda tamamlanması hedeflenmektedir. Türkiye Devlet Demiryolları İşletmesi ile Azerbaycan Devlet Demiryolu İdaresi arasındaki kurumsal işbirliğinin geliştirilmesi, stratejik işbirliğinin daha da artırılması amacıyla Hazar ve Karadeniz havzalarında büyük ölçekli taşımacılığın gelişimi öngörülmektedir.

Karayolu taşımacılığı İran ve Gürcistan üzerinden yapılmakta, İran tonaj sınırlaması uygulamakta, Gürcistan ve Azerbaycan'da yüksek yol vergileri alınmakta, bu durum zaman kaybının yanında ek maliyetler getirmektedir. 2008 yılı itibariyle yıl içerisinde toplam 40.000 civarında Türk tırının Azerbaycan'a giriş yaptığı tespit edilmiştir. Azerbaycan makamlarının Türkiye'ye tahsis ettiği geçiş belgesi sayısı da 2009 yılından itibaren 3.000'den 5.000'e çıkartılmış olmasına rağmen, söz konusu kotanın dolmasını müteakip Türk araçlarının Azerbaycan'a girişlerinde geçiş ücreti tahsil edilmektedir. Bu durum ürünün maliyetlerine doğrudan yansımaktadır.

Azerbaycan'da beş havaalanı mevcuttur: Bunlar Bakü Haydar Aliyev Uluslararası Havaalanı, Gence, Nahçıvan, Yevlah ve Zerdab havaalanlarıdır. Türkiye-Azerbaycan arasında yoğunlukla İstanbul ve Ankara'dan Bakü'ye düzenli olarak karşılıklı uçuşlar sağlanmaktadır.

İletişim sektöründe ise Azerbaycan ile Türkiye arasında Trans Asya-Avrupa fiber-optik kablo bağlantısının Gürcistan üzerinden kurulması, Türkiye ile Nahçıvan arasında fiber-optik kablo bağlantısının kurulması, Azerbaycan'ın Türksat A.Ş. uydularının iletişim ve yayım hacminden faydalanması, Azerbaycan'da enformasyon teknolojileri ile ilgili Serbest Ticaret Bölgesinin IT Teknoparkının kurulmasında Türkiye ile işbirliği konuları gündemdedir.

Azerbaycan'ın telekomünikasyon altyapısı henüz yeterince gelişmemiş olsa da bu alanda büyük yatırımlar yapılmaktadır. Diğer yandan mevzuattan kaynaklanan bazı sıkıntıların sektörün istenen hızda gelişmesini engellemekte olduğunu da söylemek mümkündür. Azerbaycan'da 100 kişiye 15,5 sabit telefon hattı düşmektedir. Bu oran Bakü'de 100 kişiye 28,9 hatta çıkarken, kırsal kesimlerde oran son derece düşüktür. (Azerbaycan Sektör Bilgileri, 2016)

4.2.4.2 Eğitim

Türk cumhuriyetlerinin ve topluluklarının, yetişmiş insan gücü ihtiyaçlarını karşılamaya yardımcı olmak, Türk dünyası ile kalıcı bir kardeşlik ve dostluk köprüsü kurmak ve kendi aralarındaki ilişkileri geliştirerek büyük bir şemsiye oluşturmak amacıyla 1992 yılında 5 ülkeyle (Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Özbekistan) başlatılan Büyük Öğrenci Projesi (BÖP) zamanla 57 devlet ve topluluğun dahil olduğu bir burs programı niteliği kazanmıştır.

Büyük Öğrenci Projesi kapsamında diğer Türkiye Cumhuriyetlerinden olduğu gibi Azerbaycan'dan da Türkiye'ye lisans, yüksek lisans ve doktora eğitim amacıyla öğrenci gelmektedir. Türk Cumhuriyetlerinden Türkiye'ye eğitim almak üzere giden öğrencilerin %11'i Azerbaycanlıdır. Azerbaycan'daki okulların tamiri, ders kitaplarının karşılanması, demirbaş alımı gibi ihtiyaçlarının giderilmesi amacıyla Türkiye 1993-2011 yılları arasında 252.570 dolar yardımda bulunmuştur. Ayrıca Türkiye Diyanet Vakfı tarafından Bakü Devlet Üniversitesi bünyesinde İlahiyat Fakültesi açılmıştır. Yine aynı kurum tarafından açılan Bakü Türk Lisesi, hem Azerbaycanlı öğrencilere, hem de Azerbaycan'da yaşayan Türkiyeli öğrencilere eğitim vermektedir.

YÖK'ün Denklik Birimi, 196 ülkeyi Amerika, Avrupa, KKTC, Balkanlar, Azerbaycan, Asya Pasifik, Orta Doğu, Afrika ve Orta Asya-Kafkasya olarak sekiz gruba ayırmıştır. Denklik konusundaki başvuruların yaklaşık %30'u KKTC ve Azerbaycan üniversitelerinden alınan diplomalar için yapıldığından bu ülkeler ayrı birer grup olarak ele alınmıştır. (Uluslararası Öğrenci Raporu, 2015)

Ayrıca Türkiye ile Sosyal Güvenlik Anlaşması olan ülkelere gelen, Azerbaycan'da bu anlaşmaya dahildir ve kendi ülkelerinde sosyal güvenceleri olan uluslararası öğrenciler sağlık sigortası açısından da avantajlılardır. Bu öğrenciler, ülkelerinden aldıkları sağlık yardım hakkı belgelerinin bir örneğini bağlı oldukları sosyal güvenlik il müdürlüğüne ve öğrenim gördükleri üniversiteye vermeleri halinde genel sağlık sigortalarını aktif hale getirebilmektedirler. (Uluslararası Sözleşmeler, 2015)

Tablo 6: Türkiye'ye En Çok Öğrenci Gönderen Ülkeler (2013-2014)

Sıra	Ülke	Öğrenci Sayısı (Bin)
1	Türkmenistan	6.941
2	Azerbaycan	6.901
3	İran	4.343
4	Afganistan	2.332
5	Suriye	1.785
6	Irak	1.585
7	Yunanistan	1.500
8	Kırkızistan	1.410
9	Kazakistan	1.306
10	Kosova	925

Kaynak: Yüksek Öğretim Kurulu İstatistikleri, 2014

2012 yılı itibariyle Türkiye'de eğitim gören veya mezun olan Azeri öğrencilerin ve Azerbaycan'da eğitim gören veya mezun Türkiyeli öğrencilerin toplamı 10.000 üzerindedir.

4.2.4.3 Turizm

Azerbaycan zengin tarihe ve eski kültüre sahip ülkedir. Topraklarında 6000'den fazla tarihi mimari anıtlar mevcuttur. İlkel insanların kayaüstü resimleri, ateşe tapma tapınakları, kuleler ve ibadethaneler, muhteşem kale duvarları ve özenle ayrıca geniş kervansarayları, islam kültürü döneminin büyük sarayları, Memorial ayin ve diğer yapılar ziyaretçiler için büyük ilgi odağı olmaktadır. Türkiye'den 2014 yılında 235.736 Türk vatandaşını ağırlayan Azerbaycan, yurt dışına çıkan Türk vatandaşları ziyaret sıralamasında Gürcistan, Yunanistan, Bulgaristan, Almanya'dan sonra beşinci ülke olmuştur.

Türkiye ve Azerbaycan, turizm konusundaki işbirliği çalışmalarını devam ettirmektedir. Modern projelerin geçtiği hatlar ya da temsil ettiği yerler üzerinden yeni kültürel projeler ve turizm projeleri oluşturmak gibi yeni bir takım programlar yapılmaktadır.

2015 yılında Azerbaycan'dan Türkiye'ye toplamda 602.488 kişi giriş yapmıştır. Tablo.7-8'de aynı yıl içerisinde Azerbaycan vatandaşlarının Türkiye'ye

giriş-çıkış sayıları verilmiştir. Sayıların yüksek olma sebebi, genellikle aynı kişilerin yıl içerisinde birçok kez giriş çıkış yapmalarıdır.

Tablo:7 Azerbaycan Vatandaşlarının 2015 Yılında Türkiye'ye Giriş Yapma Sayıları

Ülke grup	Milliyet	Yol adı	2015
Türkiye	Azerbaycan	Genel Toplam	36.244.632
		Havayolu	26.807.722
		Demiryolu	17.936
		Karayolu	7.102.637
		Denizyolu	683.892
		Günübirlükçi	1.632.445

Kaynak: TÜİK, 2016

Tablo:8 Azerbaycan Vatandaşlarının 2015 Yılında Türkiye'yeden Çıkış Yapma Sayıları

Ülke grup	Milliyet	Yol adı	2015
Türkiye	Azerbaycan	Genel Toplam	35.903.327
		Havayolu	26.574.839
		Demiryolu	15.738
		Karayolu	7.063.042
		Denizyolu	617.263
		Günübirlükçi	1.632.445

Kaynak: TÜİK, 2016

Kültür, medeniyet ve turizm konusunda karşılıklı işbirliği yapılması ve bunun düzenli bir komite haline gelmesi, Azerbaycan'ın Türkiye'de kutlanacak kültür haftalarının, gerekse Türkiye'nin Azerbaycan'da kutlanacak kültür haftalarının daha uzun süreli olması iki ülke turizmüne katkı sağlayacaktır. Hem kültürel konularda hem turizm konusunda Azerbaycan ile çok boyutlu ortak projeler, ortak paketler, UNESCO'ya ortak dosyalar vermek suretiyle çalışmalar devam edecek. (Azerbaycan Sektör Bilgileri, 2016)

Tablo :9 Gidilen Ülkelere Göre Yurt Dışına Çıkan Türk Vatandaşları Rakamları, 2010-2015

Ülke	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Toplam	6 887 489	6 751 006	6 273 993	8 011 654	8 363 966	9 256 486
A.B.D.	235 389	234 228	150 960	103 753	119 206	251 903
Almanya	549 198	425 428	383 472	315 384	493 592	477 927
Avustralya	6 681	12 366	12 594	9 066	5 985	4 983
Avusturya	74 449	75 511	72 423	51 387	75 229	59 078
Azerbaycan	335 995	394 132	437 657	365 167	235 736	212 308
Belçika	48 549	52 959	38 170	8 279	18 673	34 735
Bulgaristan	988 616	714 360	664 946	653 640	620 896	659 140
Danimarka	6 342	7 115	6 145	4 557	7 944	1 882

Kaynak: TÜİK, 2106

2016 yılını ‘turizm yılı’ olarak ilan eden Azerbaycan, iki ülke arasındaki yakın ilişkileri turizm alanına da taşımak amacıyla Türkiye’de turizm elçiliği açmıştır. Azerbaycan, bu temsilcilikle ‘Sen de Azerbaycan’ı gör’ sloganıyla, Türk turistlere seslenmeyi planlamaktadır. Azerbaycan Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Nazim Samadov bir konuşma yaparak, Türkiye’de açılan temsilciliğin kendileri için çok önemli olduğunu ifade etmiştir. ‘‘Türkiye ve Azerbaycan arasındaki turizmin geliştirilmesi her zaman gündemde olmuştur. Türkiye’ye gelen turistlerin %15’ini Azerbaycan vatandaşları; Azerbaycan’a gelen turistlerin %15’ini de Türk vatandaşları oluşturuyor. Ancak bu rakamlar çok yukarı çekilebilir. Türkiye’de yapılan tanıtımlar bizim için her zaman önemlidir. Buna örnek olarak 2003 yılından beri her sene EMITT Fuarı’nda Bakanlık olarak temsil edilmemizi gösterebilirim. Bu Türkiye’deki tanıtımımızın en önemli kısmını oluşturuyordu, ancak bununla yetinmeyip bir adım daha ileriye taşıma kararı aldık.’’ Sözleriyle iki ülkenin turizm konusundaki geleceğe yönelik yatırım planları net olarak ortaya konmuştur. (Tanıtım Atağı, 2016)

4.2.4.4 Bankacılık

Azerbaycan Merkez Bankası ve Azerbaycan Beynelhalk Bankası (%50.2'si devletin) devlet bankaları olup bunların dışında 42 özel banka ülkede faaliyet göstermektedir.

Azerbaycan'da Türk sermayeli ya da ortaklı bankalar da faaliyet göstermekte ve bilgi birikimi ve tecrübeleriyle ülke ekonomisine hizmet etmektedirler. Bu bankalar Ziraat Bankası ortaklığı ile kurulan Azer-Türk Bank, Yapı Kredi Bankası ve Azerbaycan Sanayi Bankası'dır. Ayrıca Ziraat Bankası'nın Azerbaycan'daki diğer iştiraki Ziraat Bank Azerbaycan ASC 2015 yılında faaliyete başlamıştır.

Azerbaycan'da ikinci piyasalar gelişmemiştir. Bono, poliçe ve çek gibi kambiyo senetleriyle ilgili yasal düzenlemeler bulunmamaktadır. Bu durum ödemelerin nakit olarak yapılmasına sebebiyet vermektedir. Ekonominin kaydi para mekanizmasını sağlayacak yasa, sistem veya ödeme araçlarından yoksun olması, kayıt dışı ekonomiyi teşvik etmekte ve ticari hayatta çeşitli risk ve sorunların meydana gelmesine yol açmaktadır. (Azerbaycan Sektör Bilgileri, 2016)

4.2.4.5 Perakende Sektörü

Perakende ticaret sektörü, Azerbaycan'da geleneksel pazar ve çarşıların ağırlıkta olduğu, fakat son dönemlerde tüketim mallarına talebin ve dolayısıyla halkın özel tüketim harcamalarının artması ile değiştirmeye başlayan sektördür. Bakü'de yoğunlaşan batı tarzı süpermarket zincirlerinden pazar payı en yüksek olanları Ameli, Neptun, Continental, New World Market, City Market ve Migros Türk'tür. Bu süpermarketlerde satılan ithal gıda ürünlerinin %46'sı Türkiye'den, %25'i Rusya'dan, %20'si İran'dan, %6'sı Avrupa Birliği'nden ve %2'si ABD'den ithal edilmektedir. (Azerbaycan Sektör Bilgileri, 2016)

4.3 Türkiye'nin Azerbaycan'daki Yatırımları:

Ulaşım ve haberleşme sektöründeki Türk yatırımlarının oranı, şirket sayısına göre %10'luk bir dilimi oluşturmaktadır. Telekomünikasyon, otomotiv, ulaşım, basın-

yayın alanında faaliyet gösteren Türk sermayeli şirketlerin yatırım hacmi yaklaşık 470 milyon dolardır. İstihdam edilen işçi sayısı ise 6.000 civarındadır.

Müteahhitlik, inşaat ve dekorasyon malzeme satışı alanlarında Türk yatırımlarının oranı, faaliyet gösteren şirket sayısına göre %11'dir. Toplam yatırım hacmi 460 milyon dolar olan Türk sermayeli işletmelerde yaklaşık 6.000 kişi istihdam edilmektedir.

Tarım ve hayvancılık sektöründe faaliyet gösteren şirket sayısına göre oranı %4'tür. Tarım ve hayvancılık sektöründeki toplam Türk sermayesi ise 100 milyon dolar civarındadır. Sektörde istihdam edilen işçi sayısı ise yaklaşık 3.000 kişidir.

Türk yatırımlarının şirket sayısına göre oranı %19'dur. Yatırım hacmi yaklaşık 600 milyon dolardır. Şirketlerde istihdam edilen işçi sayısı ise 20.000 civarındadır. Türk yatırımları daha çok gıda, konfeksiyon, mobilya ve dayanıklı malların satışında yoğunlaşmaktadır. Ticaret sektörünün şirket sayısına göre oranı %30'tür. Yatırım hacmi yaklaşık 500 milyon dolar olan şirketlerde istihdam edilen işçi sayısı ise 15.000 civarındadır.

Hizmetler sektöründeki Türk yatırımlarının oranı, şirket sayısına göre %26'dır. Sağlık eğitim, otel, restaurant, banka ve sigorta hizmetleri sunan hizmet sektöründeki şirketlere yapılan yatırım hacmi yaklaşık 400 milyon dolardır. Hizmet sektöründeki işletmelerde istihdam edilen işçi sayısı ise 10.000 civarındadır.

Türk iş adamları, petrol dışı sektörlerde en çok sermaye yatıran yabancı yatırımcılardır. Petrol dışı sektörlerde yapılan yatırımlar içerisinde Türkiye'nin payı %40 civarındadır. Türk yatırımlarının büyük bir kısmı inşaat, haberleşme, ulaşım ve gıda sanayisinde faaliyet göstermektedir. (Nifti vd., 2014)

Türkiye'nin 2014 yılı itibarıyla Azerbaycan ekonomisine yatırım hacmi 9 milyar dolara yaklaşmaktadır. Türkiye, aynı zamanda, Azerbaycan'ın petrol dışı alanlarına yatırımların hacmine göre de lider durumdadır. Azerbaycan'daki 2.500'den fazla Türk şirketinin toplam sermayesi Türk Petrolleri Anonim Ortaklığı'nın (TPAO) enerji sektörüne sermayeleriyle birlikte 6 milyar dolar hacindedir. Türk şirketlerinin

daha çok inşaat sektöründe 2010 yılı başlarında Azerbaycan'da üslendikleri 198 projenin toplam değeri 3.3 milyar dolardan fazla olmuştur. (Nifti vd., 2014)

Azerbaycan Tarım Bakanlığı 2015 yılından sonra yurt dışından gıda ürünlerinin ithalini sona erdirmek istemektedir. Türkiye'nin Azerbaycan'a ihraç ettiği ürünlerin büyük bir kısmı ise gıda ürünleridir. Bu durum, iki ülke arasındaki dış ticaret hacminin zamanla azalacağına işaretler. İki ülke arasında ticaret hacminin azalmaması, daha da önemlisi artırılabilmesi için, ekonomik ilişkilerde daha çok sanayi sahalarına ilişkin ürünlerin üretimine yönelik işbirliğine gidilmelidir. (Süleymanov, 2013)

Türk firmalarının Azerbaycan'daki yatırımları toplamı yaklaşık 9 milyar dolardır. Ülkede 25.000'i aşkın kişiye çalışma fırsatı sunan 2.600'den fazla Türk sermayeli şirketin yatırımları ağırlıklı olarak telekomünikasyon, bankacılık/sigorta, ulaştırma, gıda ticareti, tekstil, eğitim, mobilya ve inşaat malzemeleri sektörlerine yönelmiştir. (T.C. Dışişleri Bakanlığı Verileri, 2016)

4.4 Azerbaycan'ın Türkiye'deki Yatırımları

2014 yılında Türkiye'deki uluslararası doğrudan yatırım girişim bakımından ilk 10 ülke Hollanda, İngiltere, Rusya, **Azerbaycan**, Almanya, Lüksemburg, İtalya, ABD, Fransa ve Kuveyt olarak sıralanmaktadır. Azerbaycan kaynaklı uluslararası doğrudan yatırımlar, 2014 yılında 718 milyon dolar olarak gerçekleşirken, 2013 yılında olduğu gibi 4. sıradaki yerini korumuştur. Azerbaycan kaynaklı uluslararası doğrudan yatırım girişinin önemli bölümü, Azerbaycan'ın devlet petrol ve gaz şirketi olan SOCAR (State Oil Company of the Azerbaijan Republic) tarafından gerçekleştirilmiştir.

Türkiye'de 2014 yılında; şirket, şube kuruluşu veya hisse devri yoluyla 169 adet şirket Azerbaycan sermayeli olmuştur. Genel toplamda ise, 1.610 şirket ile Azerbaycan, Türkiye'de en çok uluslararası sermayeli şirkete sahip 7. ülke konumundadır. (T.C. Ekonomi Bakanlığı Uluslararası Doğrudan Yatırımlar 2014 Yılı Raporu, 2014) 2015 yılı aralık ayı sonu itibariyle 1771 Azerbaycan sermayesine sahip şirket Türkiye'de faaliyetlerine devam etmektedir.

2005 yılına kadar Azerbaycan Türkiye’de, özellikle enerji sektöründe yatırım yapma potansiyelinde değildi. 2000 yılına kadar petrol gelirlerinin büyük bölümü, devlet bütçesinin eksikleri için harcanıyordu. Son yıllarda devlet bütçesine en çok gelir sağlayan Azerbaycan’a ait petrol ve doğal gaz şirketi ARDNŞ (SOCAR), Azerbaycan dışında da faaliyetinin artırılması için yatırımlar yapmakta ve bu konuda başarılı olmaktadır. (Süleymanov, 2013)

Türkiye’de SOCAR; Star Rafineri, Petkim, Petlim, Socar Power, Socar Gaz, Socar Fiber, Socar Petrol Enerji Dağıtım şirketleriyle yatırımlarına devam etmektedir.

STAR Rafineri; inşaat temeli 25 Ekim 2011 tarihinde Azerbaycan ve Türkiye arasında yapılan anlaşmayla 2.620 dönüm arazi üzerinde yapılması planlandı. PETKİM Yarımadası’ndaki “Value Site” 2023 vizyonunun ana basamağı olan STAR Rafineri, 2017 yılında devreye girdiğinde binlerce kişiye istihdam yaratacak, rekabet gücünü artırarak bölge ve ülke ekonomisine büyük katkı sağlayacaktır.

SOCAR Türkiye’nin PETKİM Yarımadası üzerindeki gelecek planlarının önünü açacak ve ham madde güvenilirliği sağlayacak olan 10 milyon ton ham petrol işleme kapasiteli rafineri yatırımı, STAR Rafineri A.Ş. tarafından gerçekleştirilecektir.

STAR Rafineri’de; petrokimya sektörünü dışa bağımlılıktan kurtaracak 1,6 milyon tonluk nafta ve ülkemizdeki cari açığın önemli bileşenlerinden olan dizel, jet yakıtı ve LPG gibi petrol ürünlerinin üretimi gerçekleştirilecektir. Star Rafineri için SOCAR Türkiye tarafından 2014 yılının ilk yarısına kadar, 600 milyon dolar yatırım harcaması yapılmıştır. Ülkemizin ithalatla karşıladığı ürünlerde milyarlarca dolarlık döviz tasarrufu sağlanacaktır. Ural, Azerbaycan ve Kerkük gibi değişik özellikleri olan farklı ham petrolleri işleyebilecek esnekliğe sahip olacaktır. Rafineri bir taraftan PETKİM’in ham madde ikmal güvenliğini sağlarken, diğer taraftan mevcut altyapının ortaklaşa kullanımını sağlayacaktır. Türkiye’de 1984 yılından sonra üretime geçecek ilk rafineri özelliğini de taşımaktadır.

Petkim; 1965 yılında Türkiye’nin ilk petrokimya tesisi olarak kurulan, “Value-Site” 2023 vizyonunun başrol oyuncusu Petkim, 30 Mayıs 2008 tarihinde gerçekleşen özelleştirme ihalesi sonucunda ‘Blok Satış’ yöntemiyle 2 milyar 490 milyon dolar

bedelle SOCAR Türkiye'ye geçmiştir. Petrokimya alanında Türkiye pazarındaki tek üretici olan Petkim; İstanbul Sanayi Odası'nın 'İlk 500 Büyük Sanayi Kuruluşu' listesinde 12., Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin 'En Çok İhracat Yapan 1000 Firma' listesinde 19. sırada yer almaktadır. (SOCAR, 2016)

Petlim; Ege Denizi'nin en büyük limanı PETLİM Konteyner Terminali Limanı'nın geliştirilmesi, daha ekonomik olarak işletilebilmesi ve PETKİM Limanı'nın Türkiye'nin 3. büyük ve Ege Denizi'nin en büyük limanı haline getirilmesi için, PETKİM'in %100 iştiraki olarak 22 Kasım 2010'da kurulmuştur. Türkiye'de en stratejik sanayi bölgelerinden biri olan Aliğa'yı, diğer limanlarla birlikte Türkiye'nin en büyük lojistik entegre merkezi olma noktasına taşıyacaktır. Ayrıca PETLİM Konteyner Limanı; Türkiye'nin 2023 yılında 500 milyar dolar ihracat, 1 trilyon dolar dış ticaret hedefine ulaşması yolunda çok önemli olup, ülkemizin dünyaya açılan yeni kapısı olacaktır. (SOCAR, 2016)

SOCAR Power Enerji; yakın gelecekteki enerji ihtiyaçlarını karşılayabilmek amacıyla, 2 Eylül 2011 tarihinde SOCAR Power Enerji Yatırımları A.Ş. kuruldu. Enerji santrali, planlanan yatırımların ihtiyaç duyacağı enerjiyi, ulusal enerji ağına yük olmadan karşılama imkanı sağlayacaktır.

SOCAR Gaz; dünyanın önemli doğal gaz kaynaklarından birine sahip Azerbaycan'ın doğal gazını ülkemizde pazarlamak ve satışını yapmak amacıyla 11 Ekim 2012'de SOCAR Gaz Ticareti A.Ş. kurulmuştur. Türkiye ve Azerbaycan arasında imzalanan anlaşmalar sonucu SOCAR Gaz, Azerbaycan'dan Türkiye'ye yıllık 1,2 milyar m³ gaz satışı gerçekleştirebilecektir. PETKİM, 2013 Ocak ayından itibaren SOCAR Gaz'dan gaz alımına başlamıştır. 1 Ocak 2013 tarihi itibarıyla doğal gaz satışı başlatılmış olup, bir yıl içinde toplam 1,16 milyar m³ doğal gaz satışı gerçekleştirilmiştir. Böylece 2013 yılı 455 milyon dolar ciro 17,3 milyon dolar net kâr elde edilmiştir. 2013 yılı Petkim'e uygun fiyatlı doğal gaz satışıyla 3,3 milyon dolar tasarruf sağlanmıştır.

SOCAR Fiber; 1800 km uzunluğunda bir iletişim altyapı projesi olan SOCAR Fiber Optik, yeni ve stratejik bir yatırım olarak Türkiye, Azerbaycan ve bölge için yüksek önem taşımaktadır. Sürekli artan IP trafiği ve hızlı iletişim talebi dolayısıyla

fiber optik iletişim altyapısına duyulan ilgi ve ihtiyaç gün geçtikçe artmakta ve beraberinde yeni altyapı yatırımı gereksinimleri oluşturmaktadır. Enerji ve Petrokimya sektörlerinde faaliyet gösteren SOCAR Türkiye, telekomünikasyon sektöründeki küresel potansiyelin farkına vararak Türkiye’den başlamak üzere fiber optik altyapısına yatırım kararı almıştır. SOCAR Fiber Optik A.Ş., fiber optik altyapı yatırımları yaparak her türlü elektronik haberleşme ve hızlı internet iletişimi için operatörlere omurga ağ hizmeti sunacak. Bu bağlamda Türkiye’yi doğudan batıya katedecek 1800 km uzunluğunda bir fiber optik hat projesi tasarlanmaktadır. Stratejik öneme sahip bu projenin sağlayacağı hat üzerinden sunacağı altyapı ve hizmetler ile SOCAR’ın ana görev alanına ve elbette Türkiye’ye katma değer sağlayacaktır.

SOCAR Turkey Petrol Enerji Dağıtım; SOCAR’ın nihai tüketiciyle bulunduğu enerji dağıtım şirketi olarak akaryakıt satışları, havacılık ve deniz satışları konularında faaliyet göstermektedir. SOCAR Turkey Petrol Enerji Dağıtım A.Ş, Türkiye’de PETKİM ile başladığı Rafineri-Petrokimya-Enerji-Lojistik entegrasyonu vizyonunun son zircir halkası olarak dağıtım sektöründe çalışmalar yürütmek üzere kurulmuştur. (SOCAR, 2016)

26 Ekim 2011’de Azerbaycan ile Türkiye arasında doğal gaz taşımacılığı ile ilgili imzalanan anlaşmadan başka toplam değeri 5 milyar dolar hacminde olan petrol üretim fabrikasının 2015 yılına kadar İzmir’de, SOCAR ve TURCAS tarafından yapımına ilişkin anlaşma da sağlanmıştır. Azerbaycan ve Türkiye’nin imzaladığı anlaşmaya göre SOCAR fabrikanın %75 haklarına sahiptir. (Süleymanov, 2013)

Yılda 10 milyon ton likit doğal gaz gereksinimi olan ve hazırda bunu ithal eden Türkiye, SOCARTURCAS ortak kurumu aracılığıyla kendi hesabına ülkeyi likit doğal gazla temin etme gücüne sahip olacaktır. Gürcistan’da başarıyla yerleştikten sonra SOCAR, Türkiye’nin enerji piyasasında ister petrol ürünleri, ister petro-kimya, isterse de doğal gaz piyasasında artan yatırımları sürmektedir. Hem Azerbaycan, hem de Türkiye’nin yatırım deneyimi, her iki ülkenin yeni ekonomi konumunu yansıtmaktadır. Zamanında Türkiye’den yatırım alan Azerbaycan, bugün Türkiye’ye sermaye yatırmaktadır. Bu durum, Azerbaycan’ın Hazar Karadeniz bölgesinde enerji alanında artan lider konumundan doğmaktadır. Bu, aynı zamanda enerji ortaklığında yeni ilişkileri de oluşturmaktadır. (Süleymanov, 2013)

Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Projesi de ulaştırma alanında Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan arasındaki işbirliğine katkı sağlamının yanında üç ülke arasındaki ticaretin artırılmasına yardımcı olacaktır. Projenin tamamlanmasıyla ilk zamanlarda yıllık 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük taşıması beklenirken, 2034 yılında 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yük taşıyacağı öngörülmektedir. BTK Projesi 7. Üçlü Ulaştırma Bakanları Toplantısı 12 şubat 2016 tarihinde Tiflis'te gerçekleştirilmiştir.

Lapis Lazuli projesi ile, Afganistan-Türkmenistan-Hazar Denizi-Azerbaycan-Gürcistan arasında Karadeniz'deki limanlar kullanılarak veya Bakü-Tiflis-Kars demiryolu üzerinden Yavuz Sultan Selim Boğaz Köprüsü ve Marmaray aracılığıyla Avrupa'ya kadar uzanan bir transit koridoru oluşturulması hedeflenmektedir. (T.C. Dışışleri Bakanlığı Verileri, 2016)

Tablo:10 Ükelere Göre Uluslararası Türkiye'ye Doğrudan Yatırım Girişleri 2013-2014 (Milyon Dolar)

2013				2014			
SIRA	ÜLKE	SERMAYE GİRİŞİ	ORAN %	SIRA	ÜLKE	SERMAYE GİRİŞİ	ORAN %
1	Almanya	1968	19,9	1	Hollanda	2017	23,2
2	Hollanda	918	9,3	2	İngiltere	1049	12
3	Rusya	875	8,9	3	Rusya	730	8,4
4	Azerbaycan	803	8,1	4	Azerbaycan	718	8,2
5	Avusturya	647	6,6	5	Almanya	693	8
6	Lübnan	573	5,8	6	Lüksemburg	555	6,4
7	İspanya	506	5,1	7	İtalya	490	5,6
8	Katar	469	4,8	8	ABD	325	3,7
9	Japonya	439	4,4	9	Fransa	280	3,2
10	ABD	326	3,3	10	Kuveyt	234	2,7
	Toplam	9866	100		Toplam	8708	100

Kaynak: T.C. Ekonomi Bakanlığı Uluslararası Doğrudan Yatırımlar 2014 Yılı Raporu, 2014)

BEŞİNCİ BÖLÜM

5 TÜRKİYE-AZERBAYCAN TAŞIMACILIĞI

5.1 Boru Hattı Taşımacılığı

Türkiye'nin üretici ve tüketici ülkeler arasındaki stratejik coğrafi konumu, Hazar ve Orta Doğu kaynaklarının dünya pazarlarına taşınması için doğal enerji köprüsü olmasına imkan sağlamıştır. Bu kapsamda uzun süredir Türkiye transit ülke olma yolunda çok önemli gelişmeler göstermektedir. Türkiye enerji ticaret merkezi olma yolunda ilerlemekle birlikte ortak fayda sağlayacak, kazan-kazan ilişkisine dayalı bütün girişimlere katkı sağlamakta ve bundan sonraki süreçte de katkı sağlamaya devam edecektir.

Özellikle son dönemde yaşanan gelişmeler Türkiye'nin, çok yönlü enerji politikaları ile sadece kendisinin değil aynı zamanda içinde yer aldığı bölgenin de enerji güvenliğini arttırmaya yönelik büyük adımlar attığını bir kez daha göstermiştir.

Petrol ve doğal gaz, dünyanın bu bölgesinde kuralları değiştirmiştir. Bu bağlamda, Türkiye bölgesinin enerji güvenliğini arttırmaya yönelik çok yönlü enerji diplomasisi sürdürmeye devam etmektedir. Türkiye, çevresindeki hidrokarbon kaynaklarının istikrarlı ve güvenilir bir şekilde Türkiye'ye ve Türkiye üzerinden dünya pazarlarına ulaştırılması amacıyla ortaya çıkan projelere gereken desteği vermektedir.

Türkiye'nin bugüne kadar hayata geçirdiği, gündeminde bulunan botu hattı taşımacılığı projeleri şunlardır:

1. Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı,
2. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ana İhraç Ham Petrol Boru Hattı,
3. Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı,
4. Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Enterkonneksiyonu,
5. Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi,
6. Rusya Federasyonu'ndan Türkiye Cumhuriyeti'ne Karadeniz altından doğal gaz boru hattı inşası projesi ("Türk Akımı"),

7. Türkiye-Bulgaristan Doğal Gaz Enterkonneksiyonu Projesi,
8. Irak gazının Türkiye'ye ve Avrupa'ya ulaştırılması,
9. Türkmen gazının Türkiye'ye ve Avrupa'ya ulaştırılması,
10. Doğu Akdeniz gazının Türkiye'ye ve Avrupa'ya ulaştırılması,(T.C Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Verileri, 2016)

Türkiye'deki bulunan boru hatlarının uzunlukları toplamı 2015 yılı sonu itibariyle 12.964 km'ye ulaşmıştır.

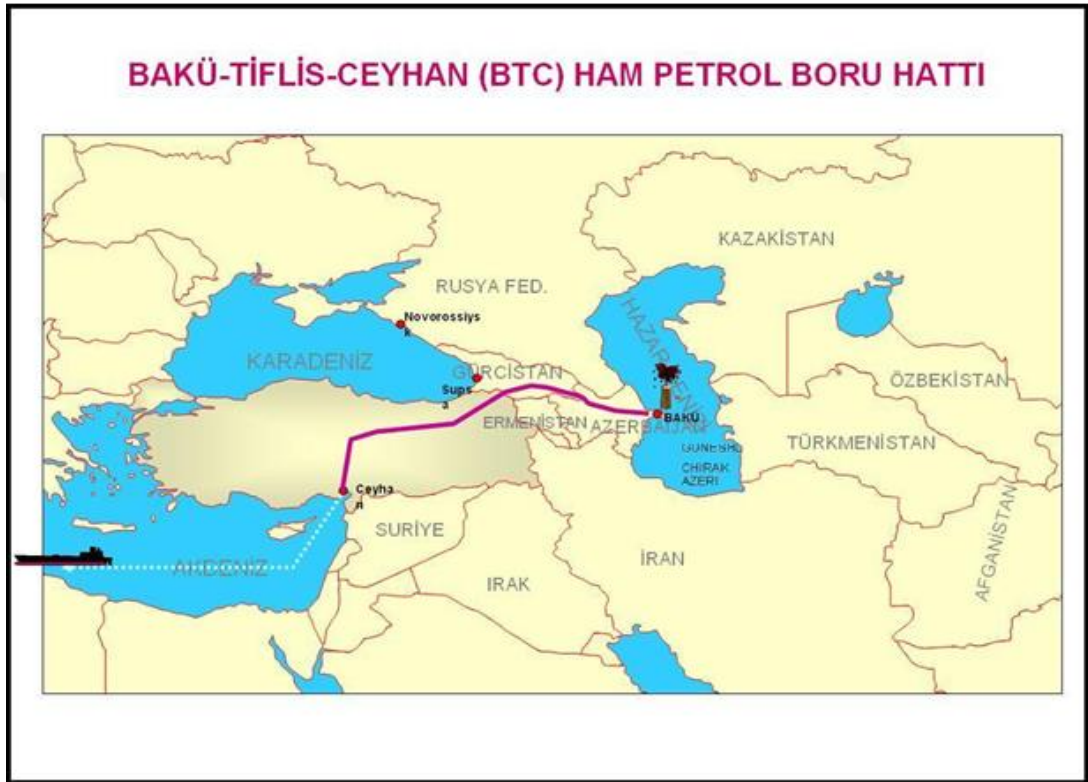
5.1.1 Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı (BTC)

Azerbaycan 1991 yılında bağımsızlığına kavuştuğunda zengin petrol kaynaklarını işletmeye çalışmış fakat bilgi yetersizliği ve maddi sıkıntılardan dolayı başarılı olamamıştır. Bunun sonucunda da çözüm olarak Batı yatırımlarını ülkeye çekmeye karar vermiştir. (Aslanlı & Hasenov, 2005)

BTC projesi ilk olarak 1992 yılında Türkiye tarafından önerilmiş ve Azerbaycan hükümeti tarafından büyük arzuyla kabul edilmiştir. (Qayıbov, 2005). Hazar enerji kaynaklarını Rusya'nın tekelinden kurtarma yolundaki en önemli proje olan Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı Projesi Elçibey döneminde şekil bulmaya başlamıştır. (Gökçe, 2008) (Şekil.4) Hazar Denizi'nde Azeri, Çırac ve Güneşli yataklarının, petrol sahalarının geliştirilmesi için sağlanan sözleşmenin, 5.4 milyar varil kaynak olduğu tahmin edilmektedir. (Ayhan, 2006; Babali, 2005; Canar, 2006; German, 2008)

Proje ile aynı zamanda Azerbaycan, istihdamı da artırmaya çalışmış olup, yatırımların %60'ı Azerbaycan'da harcanacaktır, başlangıçtan sonraki ilk beş yıl içinde tüm profesyonel işçilerin %90'ı ve tüm yatırımcı işçilerin %95'i Azerbaycanlı olacaktır, SOCAR diğer yatırım şirketlerinin %20'lik paylarını alma hakkına sahiptir. Tahminleri üzerinde çıkarılan petrolün %88'i Azerbaycan'a bırakılacak, tahmin edilen 100 milyar dolar karın 78 milyar doları Azerbaycan'a kalacaktır. Vergilerle düşünüldüğünde nihai karın %80'i Azerbaycan'a %20'si ise yabancı şirketlere kalacağı hesaplanmaktadır. (Qayıbov, 2005).

Bölgedeki bulunan hatlar içinde en önemlilerinden biri BTC'dir. Hattın temel mühendislik çalışmaları, 2001 yılının Mayıs ayında tamamlanmıştır. Hemen ardından detay mühendislik çalışmaları başlamış ve 18 Haziran 2002'de tamamlanmıştır. 10 Eylül 2002 tarihi itibarıyla ise projenin 3. ayağı olan Arazi Temin ve İnşaat Aşaması başlatılmıştır. 2003 yılına gelindiğinde ise Gürcistan, Azerbaycan ve Türkiye Cumhurbaşkanlarının katılımlarıyla projenin temeli atılmıştır (Vural, 2006). 8 Nisan 2003'te BTC Ham Petrol Boru Hattı'nın inşaat çalışmaları başlanmıştır. (Acar, 2007)



Şekil 4: Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı

İnşaat aşaması 2005 yılında bitmesi planlanmıştır. Aralık 2005 itibarıyla projenin %99,19'u tamamlanmıştır. Bakü-Tiflis-Ceyhan hattına ilk petrol, 25 Mayıs 2005'te Azerbaycan tarafından yüklenmeye başlanmıştır. Yükleme işlemi devlet başkanlarının katıldığı bir törenle olmuştur. 12 Ekim 2005'te ise ikinci tören Gürcistan ayağında gerçekleşmiştir. Burada Gürcistan hattına ilk petrol, 1. Pompa İstasyonu'nda verilmiştir. Projenin devreye girmesindeki birkaç aylık gecikme Türkiye kanadından kaynaklanmıştır. (Laçiner, 2006)

Ceyhan'a ilk petrol 28 Mayıs 2006'da ulaşmış ve 4 Haziran 2006'da ise tankerlerle ilk yükleme yapılmıştır. Tam kapasite ile çalıştığında yılda 50 milyon ton petrol taşıma kapasitesine sahip olan hat, yaklaşık 4 milyar dolara mal olmuştur.

Ceyhan terminalinden tankere yüklenen petrol İtalya, ABD, İsrail, Fransa, İngiltere'ye ihraç edilmektedir. 2007 yılında 28,289 milyon ton Azerbaycan petrolü Ceyhan Limanı'ndan dünya pazarlarına sunulmuştur. Hattın işletmeye alındığı tarihten, 2008 yılı 1 Ocak tarihine kadar ise toplam olarak 35,96 milyon ton petrol taşınmıştır. (Ener & Ahmedov, 2008) Haziran 2006'da, Kazak petrolünü de BTC üzerinden uluslararası pazarlara ihraç etmek için Azerbaycan ve Kazakistan anlaşmıştır. (German, 2008)

Hazar Bölgesi petrolünün dünya piyasalarına ulaştırılması amacıyla yapılan BTC hattının uzunluğu 1767 kilometredir ve bunun 443 kilometrelik bölümü Azerbaycan, 248 kilometrelik bölümü Gürcistan ve 1076 kilometrelik bölümü Türkiye'den geçmektedir. Bu proje ile toprağın bir metre altına gömülen ve depreme dayanıklı olarak tasarlanan borular 2800 metre yüksekliğe ulaşan dağ geçitleri üzerinden Hazar iç denizini Akdeniz'e bağlamıştır. İlk aşamada Ceyhan'a günde 400.000 varil petrol sevkiyatı yapılması ve birkaç yıl içinde bu miktarın günde 1 milyon varile çıkarılması hedeflenmiştir. Bu rakam dünyada günlük 84 milyon varil olan petrol üretiminin %1'inden biraz fazlasını oluşturmaktadır. (Vural, 2006) BTC, Amerika'nın stratejik düğüm noktasıdır. BTC ile ikmal kaynaklarını çeşitlendirmekte, Suudi Arabistan ve Irak petrollerine bağımlılığını azaltarak OPEC'in nüfuzuna karşı gelmek için bir fırsat yakalamaktadır. (Kesici & Bulut, 2005)

Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı, ekonomik avantaja sahip olup, uluslararası standardın talep ettiği arz güvenliği ilkesini sağlamakta, diğer yandan ise daha önce gerçekleştirilmesi imkansız sanılan bir projenin hayata geçirilmesinin, yeni bölgesel projeler için önayak olması açısından ayrıca değer taşımaktadır. (Ener & Ahmedov, 2008)

Projenin gerçekleşmesi için zaman zaman sorunlar çıkmıştır. Azerbaycan Avrupa ve ABD'nin desteğini arkasına alarak, kararlı bir dış politika yürüterek projenin gerçekleşmesinde başarılı olmuştur. Ermeni lobisi de projenin hayata

geçmemesi için girişimlerde bulunmuş ve projenin planlanandan 11 yıl geç başlamasına neden olmuştur. Günümüzde, devlet bütçesinin büyük bölümünü BTC projesinden gelen gelirler oluşturmaktadır. Azerbaycan'da yeterli teknolojinin olmaması nedeniyle BTC Projesi'nde Azerbaycan'dan daha çok yabancı şirketler pay sahibidir.

Toplam 1769 km uzunluğundaki BTC Boru hattı'nın 1076 km'lik Türkiye kısmının Anahtar Teslim Müteahhitliği Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi (BOTAŞ) tarafından gerçekleştirilmiştir. Aynı zamanda boru hattının Türkiye kısmının işletimi BOTAŞ International Limited (BIL) tarafından gerçekleştirilmektedir. Bakü, Tiflis üzerinden Ceyhan Terminali'ne ulaşan boru hattının kapasitesi yıllık 50 milyon tondur. 4 Haziran 2006 tarihinde işletmeye alınan BTC Ham Petrol Boru Hattı ile başta Azeri petrolü olmak üzere, Hazar menşeli petroler, emniyetli, ekonomik ve çevresel açıdan uygun bir şekilde Ceyhan'a taşınmakta ve buradan da tankerlerle dünya pazarlarına ulaştırılmaktadır. 20 Ocak 2016 tarihine kadar yaklaşık olarak 2 milyar 377 milyon varil petrol 3128 tanker vasıtasıyla dünya pazarlarına taşınmıştır. Azerbaycan'daki üretime bağlı olarak hattın zaman zaman Türkmen ve Kazak petroleri de taşınmaktadır. (T.C Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Verileri, 2016)

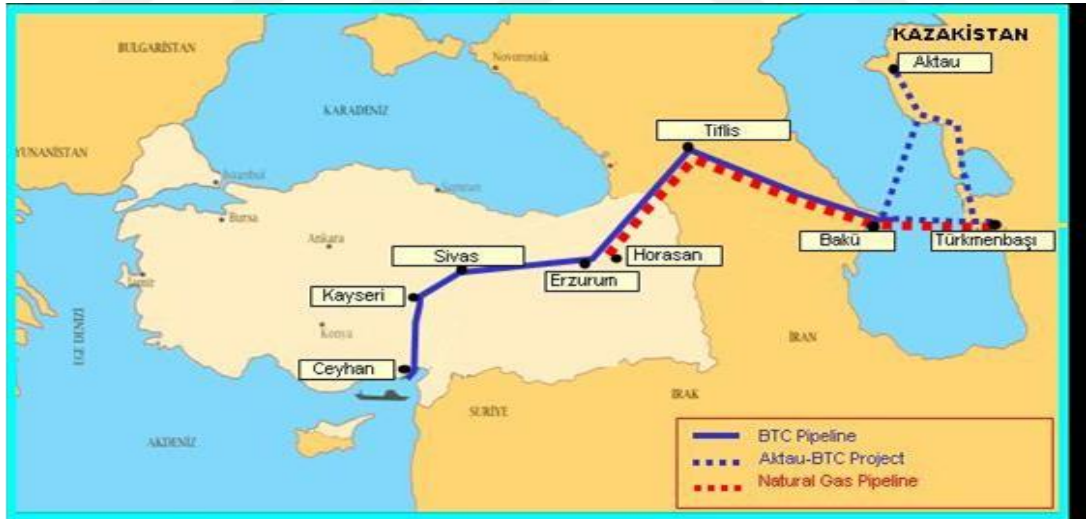
5.1.2 Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı (BTE)

Avrasya bölgesinin hidrokarbon kaynaklarının dünya piyasasına çıkarılmasında, Azerbaycan ve Türkiye işbirliğinin bir başka önemli örneği de Bakü-Tiflis-Erzurum (Uluslararası Güney Kafkasya Doğal Gaz Boru Hattı) Doğal Gaz Boru Hattı'dır.(Şekil.5) Şah deniz sahasında üretilen gazın Türkiye ve dünya piyasasına çıkartılması için inşaa edilmiştir. (Ener & Ahmedov, 2008) BTE, Azerbaycan'nın jeopolitik önemini daha da artırmıştır. Güney Kafkasya Doğal Gaz Boru Hattı olarak da bilinen proje, ilk aşamada doğal gazı Erzurum'a, daha sonraki aşamalarda ise Türkiye'nin batısına, Orta ve Güney Avrupa ülkelerine taşınması planlanmıştır. (B. Aras & İşeri, 2009; Özkan, 2012)

Bu gazın bir kısmı Türkiye tarafından kullanırken, bir kısmı da Yunanistan'a oradan da İtalya'ya verilecektir. Yunanistan ile İtalya'ya verilecek doğal gazın miktarı

12 milyar m³ olması planlanmıştır. (Yüksel, 2006) Kazakistan ve Türkmenistan doğal gazının da bu hat üzerinden batıya ulaştırılması hedefler arasındadır. (Özkan, 2012; Turan, 2010) Şahdeniz Yatağı'na ilişkin anlaşma 4 Temmuz 1996 tarihinde imzalanmış ve 4 Ekim 1997'de onaylanıp, 17 Ekim 1996'da yürürlüğe girmiştir. Proje 30 yıllık süreyi kapsamaktadır. Bu anlaşma ile sorumluluk "Şahdeniz Konsorsiyumuna" verilmiştir. Hazar'da Azerbaycan sektörünün güney doğusunda yerleşen Şahdeniz yatağı, Bakü'den 70 km uzaklıktadır. Yatak 800 km²'lik alanı kapsamaktadır. Projenin yatırım tutarı 4.1 milyar dolardır. Şah Deniz sahası 100-200 milyon ton petrol ve yaklaşık 1 trilyon m³ gaz rezervi olduğu tahmin edilmektedir. (Abasov, 2007; Meftun, 2004)

Toplam uzunluğu 970 km olan boru hattı'nın Azerbaycan'daki bölümü 442, Gürcistan'daki bölümü 248, Türkiye'deki bölümü ise 280 km uzunluğundadır. Yılda 30 milyar m³ doğal gaz taşıma kapasitesine sahip olan boru hattı Bakü'deki terminalden başlayarak Türkiye'ye kadar BTC Petrol Boru Hattı ile aynı araziden geçmektedir. (O. N. Aras, 2008; Ener & Ahmedov, 2008; Özkan, 2012)



Şekil 5: Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı

Şah Deniz yatağından doğal gaz nakline ilişkin Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı'nın inşasına 2004 yılında başlanmıştır. (Vural, 2006) Şahdeniz'den çıkarılacak gazın satışı ile ilgili olarak 2004'te 4 anlaşma imzalanmıştır. Yılda 6.3 milyar m³ gazın satılması için ilk anlaşma BOTAŞ'la imzalanmış, bir anlaşma

Azerbaycan devleti ile iki anlaşma ise Gürcistan'la imzalanmıştır. Anlaşmalara göre, Türkiye'ye yılda 1.5 milyar m³ doğal gaz, Gürcistana ise 800 milyon m³ doğal gaz satılacaktır. Şahdeniz Projesi çerçevesinde her ay yaklaşık 100 milyon dolar harcanmaktadır. Şahdeniz dünyanın en büyük 10 petrol-gaz projesinden biri olmuştur. (Abasov, 2007)

Azeri gazının Gürcistan'dan Türkiye'ye taşınması için petrol devi SOCAR ile BOTAŞ arasında imzalanan 15 yıllık gaz alım anlaşmasına göre 2 ila 6.6 milyar m³/yıllık alım ve nakil öngörülmektedir. Projenin fizibilite çalışması bir Fransız şirketi tarafından yapılmıştır. Azerbaycan ve Türkiye arasında doğal gaz ihracına ilişkin olarak Mart 2001'de yapılan anlaşmaya göre, 2004'te Türkiye'ye Şahdeniz yatağından çıkarılacak 2 milyar m³ hacminde, 2005'te 3 milyar m³, 2006'da 5 milyar m³ ve 2007-2008 yıllarında 6.6 milyar m³ olmak üzere 5 yıl içerisinde toplam 23.2 milyar m³ doğal gaz ihracı planlanmıştır.

BTE Doğal Gaz Boru Hattı Gürcistan ve Türkiye'ye 8 milyar m³ gaz taşınmaktadır. Tıpkı BTC gibi BTE de son derece stratejik bir yatırımdır. Bu sayede BTC'de olduğu gibi üç bölgesel ülke ve yatırımcı şirketlerin ülkeleri arasındaki ilişkiler iyileşmektedir. Azerbaycan başta olmak üzere tüm katılımcı ülke ekonomilerine destek veren BTE, aynı zamanda bölgesel entegrasyona da imkan sağlamaktadır. Hattın geçtiği bölgelerde uluslararası yatırımlar artacaktır. Üç ülke arasındaki karşılıklı ticari ilişkilerde de gelişme beklenmektedir.

Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı, Azerbaycan'ın Hazar Denizi'nde bulunan Şah Deniz sahasından üretilen gazı Türkiye'ye taşıyan, 970 km uzunluğunda ve maksimum 20 milyar m³ kapasiteli bir boru hattıdır. Azerbaycan'dan gaz teminine ilişkin yapılan müzakereler sonucunda 12 Mart 2001 tarihinde, Azerbaycan doğal gazının Türkiye'ye sevkine ilişkin Türkiye ile Azerbaycan arasında bir Hükümetlerarası Anlaşma ve BOTAŞ ile Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi SOCAR arasında 6,6 milyar m³ doğal gazın ithalatına yönelik Doğal Gaz Alım-Satım Anlaşması imzalanmıştır. Boru hattı, 2005-2007 yılları arasında inşa edilmiş olup, 2007 yılının Temmuz ayının ortasından beri faaliyettedir. Şahdeniz sahasının ikinci aşama üretimi ile birlikte BTE'nin Azerbaycan ve Gürcistan topraklarındaki kısmının (Güney Kafkasya Doğal Gaz Boru Hattı) kapasitesinin artırılarak Türkiye-Gürcistan

sınırında Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP) Projesine bağlanması planlanmaktadır. Bu kapsamda 17 Aralık 2013 tarihinde boru hattının Azerbaycan ve Gürcistan topraklarındaki kesiminin kapasitesinin artırılması kararı alınmış olup, akabinde 20 Eylül 2014 tarihinde Bakü’de temel atma töreni gerçekleştirilmiştir. (T.C Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Verileri, 2016)

5.1.3 Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP)

Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP) Projesi ile yıllık maksimum 32 milyar m³ kapasiteye sahip, Gürcistan sınırimızdan Yunanistan ve/veya Bulgaristan sınırimıza uzanacak yaklaşık 1850 km uzunluğunda bir boru hattının inşası planlanmaktadır. Projeye ilişkin çalışmalar Türkiye’de yerleşik ve BOTAŞ’ın %30 hisse ile ortak olduğu TANAP Doğal Gaz İletim A.Ş. tarafından sürdürülmektedir. TANAP Projesinde 2018 yılında Eskişehir ve Trakya’da belirlenen çıkış noktaları üzerinden Türkiye’ye ve 2020 yılında ise Avrupa’ya gaz arzının sağlanması hedeflenmektedir. Ülkemiz ile Azerbaycan arasında TANAP Projesi kapsamında bir paket halinde yürütülen görüşmeler sonucunda, 26 Mayıs 2014 tarihinde TANAP Projesine ilişkin şirketler arası ticari hususları düzenleyen anlaşmalar ve TPAO’nun Azerbaycan’daki Şahdeniz Sahasından ve Güney Kafkasya Boru Hattı’ndan ilave hisse almasına ilişkin anlaşmalar imzalanmıştır. 13 Mart 2015 tarihinde TANAP Ortaklık Anlaşması Ankara’da imzalanmış olup TANAP Şirketi mevcut ortaklık payları SOCAR %58, BOTAŞ %30 ve BP %12’dir.

İnşaat faaliyetleri kapsamında; 17 Mart 2015 tarihinde ise TANAP’ın temel atma töreni Kars’ta gerçekleştirilmiştir. (Şekil.6) Her üç Lot’ta da pist açımı boruların hat güzergâhı üzerine dizgi, kaynak, kaplama ve hendeğe indirme faaliyetleri halen devam etmektedir. 2015 sonu itibarıyla 500 km pist açımı, 309 km boru dizgisi ve 147 km ana hat boru kaynağı tamamlanmıştır. (T.C Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Verileri, 2016)



Şekil.6: Tanap Projesi

5.2 Karayolu Taşımacılığı

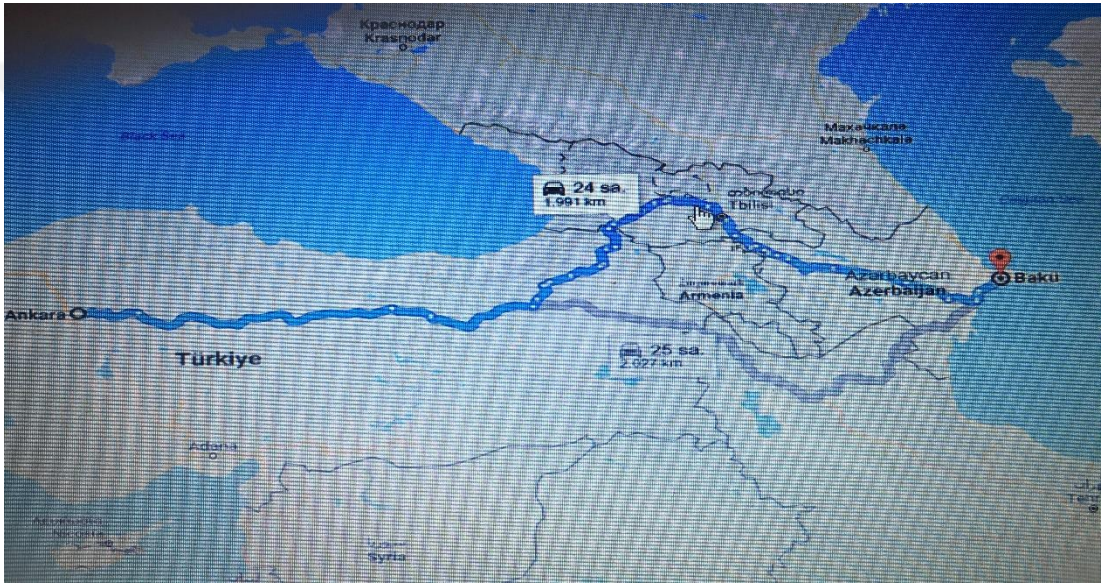
Azerbaycan'dan Türkiye'ye karayolundan yapılacak taşımalar İran veya Gürcistan üzerinden yapılabilmektedir. Yolculuğun Gürcistan üzerinden yapılması durumunda, anılan güzergahta tamir bakım servisi bulmakta karşılaşılan zorluklar söz konusu olabilmektedir. Bakü-Kırmızı Köprü (Azerbaycan-Gürcistan sınırı) arası yaklaşık sekiz saat sürmektedir. Kırmızı Köprü-Tiflis arası yaklaşık 45 dakika sürmektedir. Kalite açısından benzin ihtiyacının büyük istasyonlardan giderilmesi ve Azerbaycan'ın para birimi Manat bulundurulması gerekmektedir.

Yolculuğun İran üzerinden yapılması durumunda, Bakü-Astara (Azerbaycan-İran sınırı) arası yaklaşık beş saat, Astara-Gürbulak Sınır Kapısı arası ise yaklaşık üç saat sürmektedir.

Her iki güzergâh üzerinden yapılacak seyahatlerde, araçların kasko veya sigorta işlemlerinin yaptırılması ve gümrük vergisinin ödenmiş olmasına dikkat edilmelidir. Başkalarının araçlarıyla seyahat edilecekse, aracı yurtdışına çıkarmaya ve her türlü işlemi yaptırmaya yetkili olduğunu gösteren bir genel vekâletname yaptırılması ve geçilecek ülkeye uygun dilde noter tasdikli tercümesinin bulundurulması gereklidir. Gürcistan sınırında yaklaşık 30 dolara araç sigortası yapılmaktadır. Bu rakam İran

sınırında 200-250 dolara çıkabilmektedir. Gümrük vergisi ödenmemiş araçların Azerbaycan dışına çıkışına izin verilmemektedir.(T.C.Dışişleri Bakanlığı Verileri, 2016)

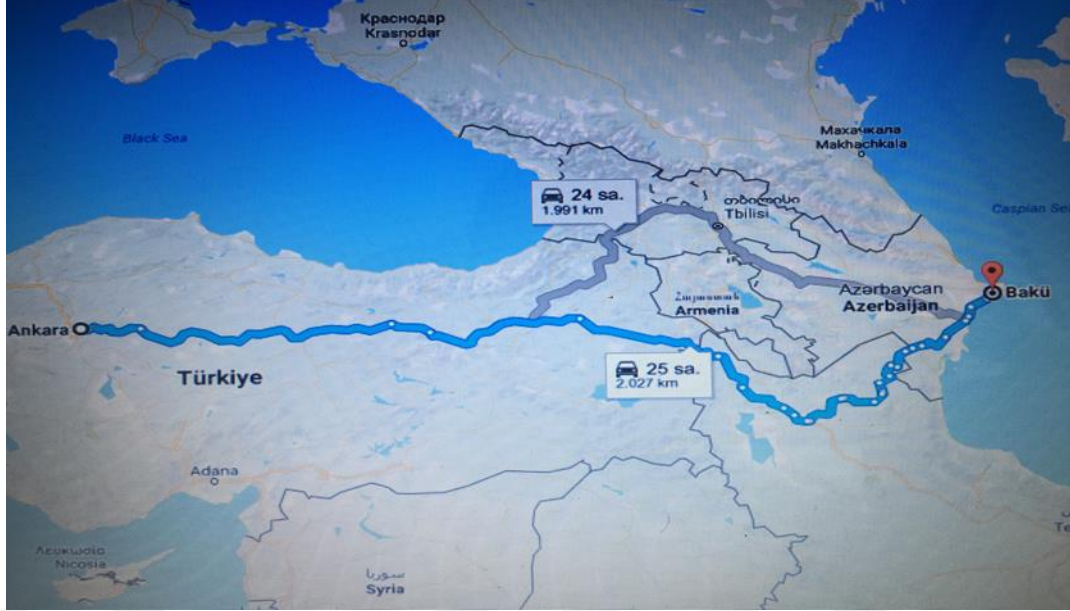
Ankara'dan Bakü'ye karayolu güzergahı; Ankara-Sivas-Erzurum-Göle istikametiyle gelip buradan ağır taşıma araçları için genellikle Türkgözü Sınır Kapısı, hafif taşıma araçları için daha çok Sarp Sınır Kapısı kullanılarak, Tiflis (Gürcistan) üzerinden Bakü'ye kadar ulaşım söz konusudur. Gürcistan için herhangi bir vize almaya gerek yoktur. Zira sınır kapısında vurulacak mühür 3 ay geçerlidir.(Şekil.7)



Şekil.7: Sarp Sınır Kapısı Bakü Güzergahı

Ayrıca Ağrı'nın Doğubeyazıt ilçesinden Gürbulak Sınır Kapısı'na gümrükten çıkış yapılarak İran'a geçip, oradan da İran-Azerbaycan sınırı olan Astara'ya gidilmelidir.

Astara'dan gümrük çıkışı yapıp, Azerbaycan'a giriş yapılır. Başkent Bakü-Astara arası yaklaşık 320 km'dir.(Şekil.8)



Şekil.8: Gürbulak Sınır Kapısı Bakü Güzergahı

Karayolu taşımacılığı; Türkiye-Azerbaycan arasında Kars-Tiflis-Bakü demiryolu Projesi tamamlanıncaya kadar en ekonomik ve daha sık kullanılan taşımacılık türüdür. Karayolu taşımacılığında daha çok yük taşımak ve maliyetleri azaltmak için yapılması gerekenler; yol güzergahlarının yeniden yapılandırılması, mevcut karayollarının yenilenmesi, parsiyel yük taşıma yerine yük birleştirme yapılarak taşımacılığın yapılması, ihracat ve ithalat firmaları lojistik firmalarından yardım almaları, taşıyıcıların tecrübeli ve eğitimli olmaları, taşıma araçlarının bakımları zamanında yapılmalı ve teknolojik gelişmelere uygun araçlar tercih edilmeli, çevre dostu araçlar kullanılmaya özen gösterilmeli, taşınacak ürünlere uygun araçlar ve kaplar tercih edilmeli, yol güzergahının tadilat durumu ve bölgedeki hava durumları takip edilmelidir.

5.3 Demiryolu Taşımacılığı

Türkiye'deki demiryolları hat uzunlukları incelendiğinde, Cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan demiryolu ağı hamlesinden sonra çok fazla bir artış olmadığı gözlemlenmektedir. Türkiye'nin 1977 yılından 2012 yılına kadar demiryolu ağına sadece %18'lik bir artış olduğu görülmekte olup, bunun da büyük kısmı son yıllarda yapılan hızlı tren hatları vasıtasıyla gerçekleşmiştir.

Türkiye'deki demiryolu ağı uzunluğuna bakıldığında yıllar içinde çok fazla bir artış gözlemlenmemesinin nedeni demiryollarına çok fazla rağbet olmaması ve yeterli altyapı sağlanmamasıdır. Bu kapsamda yıllar içinde demiryolu ile taşınan yolcu ve yük miktarlarına bakıldığında, demiryolundaki yolcu taşıma payında düşüş, yük taşımacılığında ise artış olduğu gözlemlenmektedir.

Aşağıdaki harita Türkiye'den yurtdışına demiryolu hatlarını göstermektedir. (Şekil:9) Haritada görüldüğü üzere Azerbaycan ile Türkiye arasında mevcut herhangi bir demiryolu ağı bulunmamaktadır. Azerbaycan'a demiryolu ulaşımı ancak Azerbaycan'a en yakın noktada bulunan İran-Tebriz'e kadar demiryolu taşımacılığı yapılabilmektedir. Tebriz-Azerbaycan arası ise karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir.



Şekil 9: Türkiye'nin Yurtdışı Demiryolu Hatları

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi (Şekil:10) Türkiye ile Azerbaycan arasında Bakü-Ankara arasında çok önemli bir alternatif taşımacılık sağlayacak ve İstanbul Boğazı'nda, Marmaray Projesi'yle birleştirilip, Avrupa'dan Çin'e demiryoluyla kesintisiz yük taşınması mümkün hale gelecektir. Böylece Avrupa ile Orta Asya arasındaki yük taşımalarının tamamının demiryoluna kaydırılması mümkün olacaktır.



Şekil 10: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi

Gürcistan kısmının temeli 21 Kasım 2007 tarihinde üç ülkenin cumhurbaşkanlarının katılımı ile atıldı. Türkiye tarafında kalan bölümünün yapılması için ise 24 Temmuz 2008’de temeli atılmıştır. 76 km’si Türkiye, 29 km’si ise Gürcistan’da altyapısı çift, üstyapısı tek, sinyalli ve elektrifikasyonlu olarak inşa edilmesi planlanan toplam 105 km uzunluğundaki hat ile Gürcistan sınırlarında kalan mevcut 230 km ve Azerbaycan sınırlarında kalan mevcut 503 km uzunluğundaki hatların renovasyonu ile Kars, Tiflis ve Bakü arasında yük taşımacılığının yanında yolcu taşımacılığı da öngörülmüştür. Hattın işletmeye alınacağı planlanan 2017 yılında; 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük, 2034 yılında ise söz konusu proje hattı üzerinde 3 milyon yolcu ve yaklaşık 17 milyon yük taşıma kapasitesi olacağı tahmin edilmektedir. Hattın gerçekleştirilmesi ile bu bölgeye gerek istihdam, gerekse ticari açıdan büyük bir canlılık getireceği rakamlardan net olarak anlaşılmaktadır. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hizmete girdiğinde, orta vadede yıllık 3 milyon ton yük taşınması hedeflenmektedir.

Bakü-Tiflis-Ceyhan ve Bakü-Tiflis-Erzurum Projelerinden sonra her üç ülkenin gerçekleştirdiği üçüncü büyük proje olan bu proje, yukarıda da belirtildiği üzere, üç ülkenin tarihten gelen dostluklarını daha da pekiştirecek, bölge halkına barış ve refah getirecektir. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi’nin hayata geçirilmesi ve inşası bitmiş olan ve kullanıma açılan Boğaz Tüp Geçişinin (Marmaray Projesi) ile ayrıca bu projeleri destekleyen diğer demiryolu projelerinin inşasıyla; Asya’dan

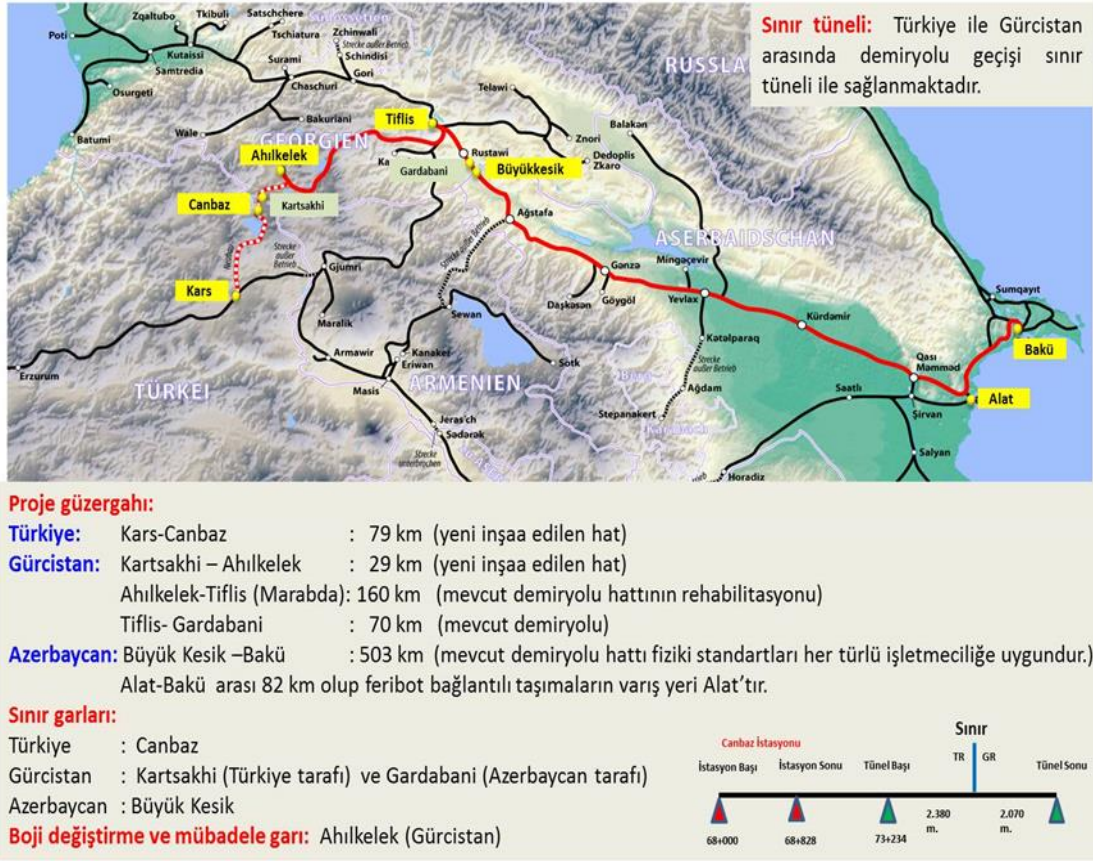
Avrupa'ya, Avrupa'dan Asya'ya çok büyük hacimde taşınabilecek yüklerin önemli bir bölümü Türkiye'de kalacak, böylece Türkiye uzun vadede milyarlarca dolar taşıma geliri elde edebilecektir.(Şekil:11)



Şekil:11 Çin-Avrupa Demiryolu Güzergahı

Türkiye-Azerbaycan arası demiryolu projesi tamamlandığında taşıma maliyetleri oldukça düşecek, karayolu taşımacılığının yaratmış olduğu maliyetler ve riskler azaltılmış olacaktır. İstanbul'dan Bakü'ye yük ve personel taşımacılığı daha emniyetli ve güvenli olarak sağlanacaktır. İhtiyaç duyulduğunda tırlar ve kamyonlar trenlere yükleriyle beraber bindirilerek demiryolu taşımacılığıyla, ihtiyaç duyulan noktaya kadar götürülüp daha sonra dağıtım noktalarına karayoluyla götürülerek, ulaşım ve taşıma ücretleri daha az maliyetle sağlanabilecektir.

Ayrıca Türkiye ile Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) Ülkeleri demiryolu hat açıklıklarının farklı olması nedeniyle Ahılkelek'te (Gürcistan) vagonların bojilerinin (tekerlek takımı) değiştirilmesi ya da yüklerin aktarılması planlanmıştır. Ülkemizden BDT Ülkelerine yapılacak taşımalarda Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) vagonu kullanılması halinde, TCDD vagonlarının bojilerinin değişmemesi nedeniyle yüklerin Gürcistan istasyonunda BDT vagonlarına aktarılması gerekmektedir. BDT Ülkelerinden Türkiye'ye gelecek olan vagonların ise bojilerinin Ahılkelek'te değiştirilerek Türkiye'ye girmesi planlanmıştır. (Şekil.12)



Şekil:12 Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Proje Detayı

Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu ile İran üzerinden geçen mevcut doğu-batı koridoruna alternatif bir güzergahın oluşturulması; Orta Asya'nın Hazar üzerinden Türkiye'ye bağlanması; Türkiye üzerinden Marmaray Projesi ile de Avrupa - Orta Asya arasında daha kısa ve daha güvenli bir yol üzerinden ulaşımın sağlanması; Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan üzerinden geçen "Demiryolu-Denizyolu Kombine Taşımacılığı" ile Orta Asya'nın Akdeniz'e bağlanması ve Orta Asya ile yapılan transit taşımacılıkta Türkiye'nin önemli bir konuma gelmesi beklenilmektedir.

Proje tamamlandığında genel itibariyle Türkiye'ye taşınacak yükler: tahıl, pamuk, bakliyat, motorin, hurda malzeme (bakır, demir, kağıt), kereste, kömür, elektronik eşya, tekstil, oyuncaktır. Türkiye'den gidecek yükler ise inşaat malzemesi, tekstil, temizlik malzemeleri, gıda maddeleri, otomotiv ürünleri, elektronik eşya, beyaz eşya, mermer, granit, seramik, cevher olarak değerlendirilmektedir. (TCDD Verileri, 2016)

Türkiye'den Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerine ve bu ülkelerinden Türkiye'ye demiryolu ile yük taşımacılığı üç şekilde sağlanmaktadır. Bu taşımaların gerçekleştirilmesinde ülkemiz ile BDT Ülkeleri arasında tarife birliği bulunmadığından, göndericiler tarafından; Romanya, Bulgaristan veya İran'da acente aracılığıyla işlem yapılması gerekmektedir. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu faaliyete başladığında Gürcistan'da bu ülkelere dahil olacaktır. (TCDD Verileri, 2016)

Duisburg Kalkınma Ajansı Genel Müdürü Ralf Meurer, 30 Haziran 2014 Tarihinde yaptığı konuşmasında; Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonlar A.Ş.(BALO) hattının Çin hattı ile birleştirilmesinin yanı sıra Türkiye üzerinden Çin'e gidebilecekleri yeni bir demiryolu hattı oluşturmak istediklerini belirtmiştir. Şu anda Çin'e Rusya üzerinden demiryoluyla taşıma yaptıklarını ifade eden Meurer, "Rusya'yı by-pass edebileceğimiz alternatif bir hatla Çin'e ulaşmak istiyoruz. Bu hatta bir sorun çıktığında alternatif bir hattın olması önemli. Bunu da Türkiye üzerinden Çin'e ulaşacak bir hatla yapabileceğimizi düşünüyoruz" demiştir. Türkiye'nin bu projeye büyük bir transit ülke olacağı, yeni iş alanları ve yabancı sermaye girişi sağlayacağı, Türkiye'ye büyük katma değer katacağı görülmektedir. Türk, Azeri, Gürcü ekonomileri bu proje ile çok daha hızlı büyüyeceklerdir.

04 Temmuz 2016 tarihinde Ulaştırma Bakanlığı'nda Azerbaycan ve Gürcistan heyetlerinin katılımıyla Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Projesi'nin Koordinasyon Konseyi'nin 25. toplantısı yapılmıştır. Azerbaycan Ulaştırma Bakanı Sayın Ziya Memmedov, Gürcistan Başbakan Yardımcısı, Ekonomi ve Dayanıklı Kalkınma Bakanı Sayın Dimitri Kumisişvili'nin yönetimi ile yapılan görüşmede BTK'nın Marabda-Kartsaxi bölümünün inşası ve yeniden inşasına yönelik, aynı zamanda uluslararası önemli bu projenin inşaatı ile ilgili mevcut durum, Konsey'in 24 üncü toplantısında onaylanan kararların icrası ve diğer konular etrafında geniş görüş alışverişi yapılarak projenin hızlandırılması sağlanmıştır.(Azerbaycan Cumhuriyeti Nakliyat (Ulaştırma) Bakanlığı Verileri, 2016)

Yapımına devam edilen Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi herhangi bir aksaklık olmaz ise 2016 yıl sonu itibariyle faaliyetlerine başlayacağı, proje yöneticileri tarafından belirtilmiştir.

Ayrıca proje ile ilgili bir fiyat analizi yapmak gerekirse bir 40' konteynerin Çin'den Almanya'ya taşınmasının maliyeti ortalama aşağıdaki gibidir:

Denizyolu	Demiryolu (Rusya üzeri)	Hava Kargo
3000 Dolar	8000 Dolar	37000 Dolar

Türkiye'den benzer taşıma henüz yapılmadığı için, henüz bir fiyat bilgisi yoktur. Fakat bazı bilgileri birleştirecek sonuca ulaşabiliriz. Bu yıl içerisinde Çin'den Gürcistan'a deneme taşımaları yapıldı ve hattın düzenli çalışması halinde fiyatın 6500 dolar civarında olması beklenmektedir. Türkiye'nin Avrupa yakasından Orta Almanya'ya çalışan konteyner servislerinin terminalden terminale fiyatı en az 1300 dolardır. TCDD'nin 40' konteyner için Kars'tan Avrupa yakasına taşıma fiyatı yaklaşık 1000 dolardır. Bu durum düzenli bir blok tren için farklı olacaktır. Toplamda 8800 dolar yapmaktadır. Rusya hattıyla rekabet edebilmesi için en az %10'luk bir indirim gerekmektedir. Bu konuda proje kapsamında değerlendirilmeli, çözümler aranmalıdır.

5.3.1 Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu SWOT Analizi

Güçlü Yönler:

1. İran'dan geçen mevcut doğu-batı demiryolu koridoruna alternatif bir güzergahın oluşturulması, ülkelere ve taşıma şirketlerine güzergah alternatifleri sunacaktır.
2. Orta Asya'nın Hazar üzerinden BTK demiryolu ile Türkiye'ye bağlanması, Türkiye ekonomisini büyütecektir.
3. Türkiye üzerinden Marmaray Projesi ile birleşince, Avrupa-Orta Asya arasında daha kısa ve daha güvenli bir yol üzerinden ulaşım sağlanacaktır.
4. Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan güzergahından geçen "Demiryolu-Denizyolu Kombine Taşımacılığı" ile Orta Asya'nın Akdeniz'e bağlanması ve Orta Asya ile yapılan transit taşımacılıkta Türkiye'nin önemli bir konuma getirilmesini sağlayacaktır.
5. Gürcistan için de önem taşıyan proje ile bugüne kadar ülkeye giremeyen ve Poti Limanına getirilmeyen yeni yükleri taşıma fırsatı doğacaktır.

Zayıf Yönler:

1. Bölgenin dağlık ve sarp araziden oluşması nedeniyle taşıma güvenliği konusunda sıkıntılar yaşanabilir.
2. Ahılkelek'te tren boji değişimi ve yük aktarımı yapılacak olması, zaman ve maddi kayıplara neden olacaktır.

Fırsatlar:

1. Azerbaycan, Nahçıvan ve Türkiye'yi birleştirecek hem de Asya ile Avrupa arasında ulaşım koridoru rolünü üslenecektir.
2. Doğu-batı koridoruna alternatif bir güzergahın oluşturulması nedeniyle taşıma maliyetlerini azaltma imkanı sağlayacaktır ve taşımacılıkta güzergahta bulunan ülkelerin keyfi uygulamalarını kısıtlayacaktır.
3. Türkiye, BTK Demiryolu'nun Marmaray Tüplü Geçiş sistemi ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nde yapılması planlanan demiryolu ile birleşmesi sonucunda, Avrupa-Asya arasındaki demiryolu ağının tam ortasında ve kritik bir noktada olacak, geçişlerden büyük katma değer sağlayacaktır.

Tehditler:

1. Avrupa-Çin arasındaki demiryolu ulaşımı mevcut durumda Rusya üzerinden yapılmaktadır. BTK Demiryolu ile Rusya'ya bağımlılık azalacak ve alternatif bir demiryolu güzergahı oluşacaktır. Bu durum Rusya'nın siyasi ve ekonomik baskı uygulamasına neden olabilecektir.
2. Terör örgütleri tarafından Türkiye'yi zor durumda bırakmak maksadıyla taşıma güzergahındaki demiryolunda terör eylemleri gerçekleştirilmesi olasılığı söz konusudur. Bu tarz eylemlere karşı gerekli emniyet tedbirleri alınmalıdır.

5.4 Havayolu Taşımacılığı

Dünya dış ticaretindeki konteynerlaşma dışındaki bir diğer “mega-trend” de lojistikte havayolunun payının artmasıdır. 2013 yılında ithalatımızın %13'ü, ihracatımızın %8.5'i havayolu ile taşınmıştır. Yine 2003-2013 yılları arasında

Türkiye'nin, yolcu ve yük taşımacılığında havayolu alternatifinin altyapısında önemli adımlar attığı görülmektedir. Sonuç olarak 2003-2013 yılları arasında , dış hatlarda uçan yolcu sayısı %190 artışla 25.3 milyondan 73.3 milyona; iç hatlarda taşınan yolcu sayısı da daha çarpıcı biçimde %732 artışla 9.1 milyon yolcudan 76.1 milyon yolcuya ulaşmıştır. (Türkiye'nin Lojistik Görünümü, 2013)

Havacılık sektörünün bu denli hızlı büyümesiyle Türkiye-Azerbaycan arasındaki insan ve yük taşımacılığı da giderek artmaktadır. Özellikle THY (Türk Hava Yolları) ve AZAL (Azerbaycan Havayolları) şirketleri insan taşımacılığında ön plana çıkmaktadır. Türk Hava Yolları, İstanbul'da Sabiha Gökçen ve Atatürk'ten gün aşırı günde iki sefer düzenlerken, Ankara'dan haftada 3, Trabzon'dan haftada 1 sefer düzenlemektedir. Azerbaycan Hava Yolları, İstanbul Atatürk Havaalanı'ndan haftada 4 ve Ankara Esenboğa'dan haftada 2 sefer düzenlemektedir. Sefer sayıları güncel ihtiyaç durumlarına göre değişiklik gösterebilmektedir. Azerbaycan'da beş havaalanı mevcuttur: Bunlar Bakü Haydar Aliyev Uluslararası Havaalanı, Gence, Nahçıvan, Yevlah, Zerdab havaalanlarıdır. Azerbaycan'dan 30 ülkeye aktarmasız uçuş yapılmaktadır. Ulusal havayolları "AZAL" ise 20 istikamete doğrudan uçmaktadır.

Türkiye'de kargo taşımacılığının en önemli projelerinden birisi olan Mersin'in Tarsus ilçesinde inşaatına devam edilen Çukurova Uluslararası Bölgesel Havalimanı Projesi'dir. Bu proje Türkiye ekonomisine ve bölgeye büyük katma değer sağlayacaktır. Sadece yolcu değil kargo taşımacılığını da destekleyecek özellikte olması ve uluslararası uçuşlarda transit geçiş noktası olarak kullanılabilir, ülkeye ciddi bir sermaye girişi sağlayacaktır. Havalimanı, Türkiye'de taze sebze-meyvenin deposu sayılan Akdeniz bölgesinde yer almaktadır. Suudi Arabistan, İran, Irak ve Rusya'ya kara yoluyla bir haftada yapılan ihracat, hava kargoyla bir güne inecektir. Yolcu ve kargo taşımacılığı konusunda Avrupa-Asya arasında uğrak noktası olacak olması Türkiye-Azerbaycan havayolu taşımacılığında önemli bir ticari etkileşime neden olacaktır.

Turizm alanında da olanakların sadece Antalya çevresinde kalmayıp Mersin bölgesinde gelişmesine katkı sağlanacak olması diğer önemli bir konudur. Havalimanında Türkiye'nin hava tarafındaki ilk serbest bölgesi kurularak tarım ve diğer ihrac ürünleri antrepolarda saklama imkanı da yaratılmıştır. Bu da yaş sebze-

meyve taşımacılığında havayolu taşımacılığını alternatifler arasına sokmaktadır. Karayolu ile birlikte demiryolu hattı da projenin kapsamı içerisinde. Böylece ülkeler demiryolu ve karayoluyla havalimanına ulaştırdıkları kargolarını rahatlıkla havayolu taşımacılığı ile ilgili noktalara hızlı ve emniyetli bir şekilde ulaştırabileceklerdir. Bunun yanı sıra yolcular demiryolu ile terminal binasının içine inerek uçaklarına geçebilecekler. Proje, bu avantajıyla hava, kara ve demiryollarının birleştiği önemli bir proje haline dönüşmüştür. Bu proje tamamlandığında Azerbaycan, ihraç etmiş olduğu ürünleri Türkiye üzerinden havayolu kargo taşımacılığıyla Afrika ve Avrupa ülkelerine daha hızlı ve güvenli bir şekilde gönderebilecektir. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi tamamlandığında Bakü'den hareket eden mallar bağlantı noktaları inşa edilerek Çukurova Uluslararası Bölgesel Havalimanı'na, oradan da havayolu ile ilgili ülkeye taşıma imkanı olacaktır. Ayrıca Bakü'den karayolu vasıtasıyla, İran üzerinden Çukurova Uluslararası Bölgesel Havalimanı'na ulaşım yine ilgili ülkeye hızlı ve emniyetli bir şekilde havayolu taşımacılığı ile ulaşım imkanı olacaktır.

Havayolu taşımacılığının hızlı ve güvenilir olması avantajdır. Bunun yanında bu taşımacılık modu maliyet açısından çok yüksektir. Türkiye ve Azerbaycan'da faaliyet yürüten ihracat-ithalat firmaları ve lojistik firmaları iki ülke arasında genellikle havayolu taşımacılığını; taşınacak malların çok değerli olması, acil durumlarda hizmet ihtiyacının olması veya malların çok kısa sürede ilgili noktaya teslim edilmesi gerektiği durumlarda ise havayolu taşımacılık modunu kullanmaktadırlar.

5.5 Denizyolu Taşımacılığı

Azerbaycan-Türkiye arasındaki denizyolu taşımacılığında en önemli proje Don-Volga Kanal Projesi'dir. Hazar Denizi'ne kıyısı olan Orta Asya ülkeleri de dahil olmak üzere 4 ülkenin (Türkmenistan, İran, Kazakistan, Azerbaycan) Akdeniz'e açılması sağlanacaktır. Bunun dışında Karadeniz'e kıyısı olan diğer yedi ülkenin ticari deniz yolu rahatlığı sağlanmış olacaktır. (Rusya, Ukrayna, Gürcistan, Azerbaycan, Moldova, Romanya, Bulgaristan). (Şekil.13)



Şekil.13: Hazar Denizi-Akdeniz Denizyolu Taşımacılık Güzergahı

Türkiye-Azerbaycan arasındaki denizyolu taşımacılık güzergahı; Karadeniz Limanlarından çıkan veya diğer denizlerden Karadeniz'e gelen deniz-nehir tipi gemiler, Azak Denizi'ni geçerek Rostov şehrine yaklaşık 4-5 günde varmaktadır. Rostov'dan hareketle Don-Volga Nehri yaklaşık 6-7 gün süreyle geçilerek Astrakan Limanı'na gidilir. Astrakan Limanı'ndan Bakü'ye hareket edilerek yaklaşık 1-2 günlük süreyle Bakü'ye ulaşılır. Azerbaycan'dan Türkiye'ye denizyolu taşımacılığı yapılacaksa yine aynı güzergah ters istikamette kullanılır. İki ülke arasındaki denizyolu ulaşımı yaklaşık 15-16 gün sürmektedir. Bu güzergahın dezavantajı ulaşım süresinin uzun olması ve Don-Volga Nehri'nin kış aylarında donması ihtimali sebebiyle sadece nisan-kasım ayları arasında navigasyon yapılmasıdır. Kış aylarında taşımacılık yapılamaması da iki ülke denizyolu taşımacılığını olumsuz yönde etkilemektedir.

Bu dezavantajı ortada kaldırmak için iki ülke lojistik firmaları ve ihracat-ithalat firmaları, Karadeniz-Batum-Poti (Gürcistan) istikametini 12 ay boyunca kullanmaktadırlar. Karadeniz'den hareket eden veya diğer denizlerden Karadeniz'e gelen gemiler Batum-Poti istikametinde Poti Limanı'nda yüklerini indirip, demiryolu veya karayoluyla Tiflis'e oradan da Azerbaycan'a götürebilmektedirler. İntermodel veya kombine taşımacılık modlarına imkan sağlayacaktır. Poti-Bakü arası demiryolu ile yaklaşık 6-7 gün, karayoluyla yaklaşık 2-3 gün sürmektedir.

Ayrıca Mersin Limanı, Azerbaycan'la olan deniz taşımacılığında önemli bir avandajdır. Azerbaycan'ın diğer ülkelere ihraç ettiği mallar Bakü'den karayoluyla hareketle İran üzerinden Türkiye'ye giriş yaparak Mersin Limanı'nda gemilere yüklenip Avrupa'ya, Amerika'ya denizyolu taşımacılığıyla götürülebilmektedir. İthal ettiği mallar ise ters güzergahı takip ederek Mersin Limanı'nda mallar indirilip, karayolu taşıtlarına yüklenerek İran-Azerbaycan istikametinde taşınabilme imkanı vardır.

Batum-Poti ve Mersin Limanı, Azerbaycan'la yapılan ticarete önemli yer tutmaktadır. Türkiye için transit ülke olmasını, istihdamı, sermaye girişini sağlarken Azerbaycan içinse ürettiği malları daha az maliyetle diğer ülkelere taşıma fırsatı sağlamaktadır.

6 TÜRKİYE AZERBAYCAN İLİŞKİLERİNİN GELECEĞİ

6.1 Türkiye Azerbaycan İlişkilerinin Geleceği

Türkiye ve Azerbaycan arasındaki yakın ilişkiler, ortak tarihimize ve köklerimize dayanmaktadır. Kardeşlik ilişkilerinin doğal bir sonucu olarak Türkiye Cumhuriyeti 1991 yılında, tam 71 yıl sonra bağımsızlığını yeniden tesis eden Azerbaycan Cumhuriyeti'ni 9 Kasım 1991 tarihinde tanıyan ilk ülke olmuştur. Azerbaycan Cumhurbaşkanı Sayın İlham Aliyev “...Azerbaycan-Türkiye ilişkilerine gölge düşürmek isteyenler her daim başarısız olacaklardır. Hiç kuşumuz yok ki, Azerbaycan her zaman Türkiye'nin çıkarlarını kendi çıkarı gibi korurken, Türkiye de Azerbaycan'ın ulusal çıkarlarını kendi çıkarları gibi muhafaza edecektir. Yolumuz, hedeflerimiz birdir.” (Veliyev, Resullu & Aslanlı, 2012) Sözleriyle bütün alanlarda iki ülke arasında işbirliği olacağına vurgu yapmıştır.

Globalleşen dünyada, en uygun ayakta kalma yolu, bölgesel işbirliğinin artırılması, karşılıklı yararlılık prensibi temelinde yeni politik ve ekonomik ilişkilerin kurulmasıdır. Azerbaycan ve Türkiye arasındaki ilişkilerin gelişim eğilimi bunun en iyi göstergesidir. 2015 yılı TÜİK verilerine göre, iki kardeş ülke arasındaki toplam ticari devriye yaklaşık 2 milyar dolar olmuştur. Yıl bazında, Türk işadamlarının Azerbaycan ekonomisine yaptığı yatırımlar, 2 milyar dolar civarındadır. SOCAR'ın Türkiye'ye, 2018'e kadar yatırım miktarı 20 milyar dolar civarında olması hedeflenmektedir. Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi (ARDNŞ) Türkiye ekonomisinin çeşitli sektörlerine yatırım yapmakta ve kendi faaliyet alanlarını genişletmektedir.

Bugün çok sayıdaki Azerbaycanlı öğrenci Türkiye Cumhuriyeti'nin çeşitli eğitim kurumlarında öğrenim görmektedir. Türkiye'ye eğitim maksatlı gelen öğrenci sayısı her geçen yıl artmaktadır. Eğitim alanında ilişkilerin genişlemesi, her iki ülkenin gençleri arasındaki sıkı ve yararlı ilişkilerin gelişmesini sağlamaktadır. Birbiriyle

sürekli irtibatla olan gençlerin gelecekte her iki ülke hayatında yönetici güce dönüşeceği göz önünde bulundurulduğunda, bu ilişkilerin Azerbaycan-Türkiye işbirliğinin geleceği için umut vaad etmektedir.

Küreselleşen dünyada artan enerji talebinin karşılanması açısından bölge ülkelerinin hem kaynak hem de transit ülkeler olarak öne çıkmaları, ayrıca bölgenin stratejik ulaştırma hatlarının kesiştiği bir noktada bulunması, Güney Kafkasya'ya uluslararası ilişkilerde atfedilen önemi daha da artırmıştır. Coğrafi konumları gereği iki ülkede, dünyanın doğal kaynakların merkezinde ve bu kaynakların transferinde en kritik noktadadırlar. İlerleyen yıllarda iki ülke arasındaki sıkı işbirliği ile bu avantajlı durum hem Türkiye'ye hem de Azerbaycan'a basamak atlatacaktır.

Özel gümrük kolaylıklarının sanayi ürünlerinin listesinin hazırlanması ve özellikle de Türkiye'den ithaline son dönemler ara verilen ürünlerin ithalinin teşviki ve her iki ülkenin gümrük temsilcilerinin işadamları ile mütemedi görüşerek mevcut durumu müzakere etmeleri önemlidir. Gümrük vergilerinin yanı sıra, gümrük resmileştirmesi, gümrük rejimlerinin seçimi ve gümrük depolanmasında kolaylıkların sağlanması konularında çalışmalar devam etmektedir. Azerbaycan-Türkiye İş Konseyi'nin toplantılarının devamlı olarak yılda bir defa yapılması amacıyla her iki ülkenin ilgili kurumları teşvik edilecek, Azerbaycan'da ve Türkiye'de organize edilen uluslararası sergilerde her iki ülkenin firmalarının etkin katılımı desteklenecek, yılda bir defa ticaret heyetleri arasında karşılıklı etkinliklerin organizasyonu temin edilecektir. (Veliyev vd., 2012)

Nahçıvan-Iğdır sınır bölgesinde Serbest Ticaret Bölgesi'nin oluşturulması yönünde iki ülkenin ilgili kurumları arasında diyalog başlatılmalıdır. Bu, Nahçıvan'ın gelişiminin yanı sıra, Türkiye'nin depresif ekonomik bölgeleri olarak bilinen Kars ve Iğdır şehirlerinin de gelişimine katkı sağlayacaktır. Bu arada, Ermenistan'la sınırların açılmasının taraftarı olanların temel argümanlarından birisi, "Türkiye ile Ermenistan arasında sınırların açılması Türkiye'nin doğu illerinin gelişimine büyük katkı sağlayacaktır" görüşüdür. Bu bakımdan Ermenistan'la sınırda bulunan Türkiye'nin Kars ve Iğdır şehirlerinin ekonomik sorunlarının çözümünde Azerbaycan, Türkiye'ye destek vermelidir. BTK Demiryolu Projesi bu sıkıntıyı biraz olsun azaltacaktır ama yeterli değildir.

Tarım sektöründe işbirliğinin gelişimi yönünde ise çalışmalar Azerbaycan-Türkiye Tarım İcra Komitesi'nin faaliyetleri kapsamında gerçekleştirilecek, mevcut anlaşma ve protokollerde öngörülen işbirliği alanlarının yanı sıra, yeni işbirliği alanlarının belirlenmesi ile ilgili fikir alışverişi yapılacaktır.

2016 yılını turizm yılı ilan eden Azerbaycan, turistik ziyaretleri artırmak için gayretler göstermekte, Türkiye de bu konuda destek sağlamaktadır. İki ülkenin turizm potansiyelinin vatandaşlara yüksek düzeyde tanıtılması amacıyla işbirliği devam ettirilecek, her iki ülkenin devlet kurumları ve özel şirketleri arasında ilişkiler genişletilecek, Azerbaycan'daki turizm altyapısının yenilenmesi veya gelişimi yönündeki çalışmalarda işbirliği olanakları görülecektir.

6.2 Siyasi Alanda İşbirlikteliği ve Geleceği

Geçen zaman içerisinde Türkiye ve Azerbaycan siyasi, askeri, iktisadi, kültürel, sosyal ilişkiler başta olmak üzere tüm sahalarda ortak adımlar atmışlar ve önemli projeler gerçekleştirmişlerdir.

Siyasi alanda işbirlikteliğinde; Azerbaycan Cumhuriyeti 1991 yılında kurulduğunda ilk tanıyan ülke Türkiye olmuştur ve dünya ülkelerini de bu konuda teşvik edip Azerbaycan'ın siyasi anlamda tanınmasına destek sağlamıştır. Türkiye ve Azerbaycan'ın dış politikalarında beraber hareket etme, dayanışma içerisinde olma ilkesi her zaman yol gösterici bir nitelik taşımıştır. Türkiye Azerbaycan'ın topraklarının Ermenistan tarafından işgal edilmesine tepki olarak Ermenistan'la sınır kapısını kapatmıştır. İkili ilişkiler bakımından bir devletin başka bir devlet için üçüncü bir ülkeyle olan sınırını kapatması dünya üzerinde görülmemiş bir örnektir.

Bağımsızlığın ilk yıllarında Azerbaycan'ın jeopolitik olarak çok önemli bir konumda olması ve İran, Rusya ve Ermenistan gibi devletlerin Azerbaycan'dan çıkar peşinde olmaları, Türkiye Azerbaycan arasındaki ikili ilişkilerin gelişmesini sekteye uğratmıştır. Geliştirilen projeler ve ikili anlaşmalar ile bu eksiklikte giderilmeye başlanmıştır.

İki ülkenin yakın işbirliği yürüttüğü temel konulardan birisi Yukarı Karabağ sorunudur. Türkiye, Azerbaycan'ın bağımsızlığı sonrasında karşı karşıya kaldığı Yukarı Karabağ sorununun da en başından beri yakın takipçisi olmuş, Azerbaycan'ın haklı tutumunu uluslararası alanda ve ikili görüşmelerde gündeme getirmeye gayret göstermiştir.

2010 yılında geleneksel ortaklığın, dayanışma azim ve kararlılığının doğal bir yansıması olacak şekilde dönemin Türkiye Cumhurbaşkanı Sayın Abdullah Gül'ün Azerbaycan'ı ziyaretleri sırasında 16 Ağustos 2010 tarihinde Stratejik Ortaklık ve Karşılıklı Yardım Anlaşması imzalanmıştır. 23 Ekim 2011 tarihinde Van ve çevresinde meydana gelen depremde Azerbaycan hükümeti ve halkı Türkiye'nin acısını fazlasıyla paylaşmış yardım konusunda her türlü imkanlarını seferber etmiştir. Uluslararası alanda, Türkiye ile Azerbaycan arasında uluslararası ve bölgesel platformlarda mevcut olan yapıcı işbirliği ve dayanışma çerçevesinde hemen her konuda Türkiye Azerbaycan'ı, Azerbaycan'da Türkiye'yi desteklemektedir. (Veliyev vd., 2012)

Türkiye'nin 2009-2010 yılları arasında Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi geçici üyeliğini yürütmesinden sonra Azerbaycan'ın da 2012-2013 yılları için bu görevi üstlenmesi her iki ülkenin uluslararası planda elde ettikleri prestijde göstermektedir.

Rusya uçağının Türk uçakları tarafından düşürülmesi olayından sonra Azerbaycan Cumhurbaşkanı Sayın İlham Aliyev ve Kazakistan Devlet Başkanı Nursultan Nazarbayev, Rusya ve Türkiye arasındaki ilişkinin yeniden başlaması, aradaki buzların erimesi için büyük gayretler göstermişlerdir. Bu sayede Türkiye-Rusya arasında ilk adımlar yeniden atılmaya başlanmış, karşılıklı siyasi ziyaretler devam ettirilmiştir. Rusya uygulamakta olduğu ambargoları kaldırmış ve hem Rusya'nın hemde Türkiye'nin ekonomik hayatı yeniden rayına oturmaya başlamıştır. 15 Temmuz darbe girişiminden sonra Azerbaycan 100.000 dolar şehit ailelerine yardımda bulunmuş olup, geçmiş olsun dileklerini sunmuştur. İki ülke de siyasi alanda zor durumlarda birbirlerine destek çıktıklarını geçmişte yaptıklarıyla göstermişlerdir. Gelecekte de bu birlik ve beraberlik siyasi alanda devam edecektir.

6.3 Ekonomik Alanda İşbirlikteliği ve Geleceği

Ekonomik alanda gün geçtikçe daha fazla gelişme sağlayan ve güçlenen ikili ilişkiler Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı ve Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı projeleriyle farklı bir boyuta ulaşmıştır. 2016 yılında hizmete girmesi hedeflenen Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, daha fazla yatırımla Avrasya çapında önemli bir ulaştırma ağı olacaktır. En son düzenlenen YDSK'nın I. Toplantısı'nda imzalanan doğal gaz anlaşmaları, Türkiye-Azerbaycan ortaklığının, bölgesel çapta oynayabileceği rolü görülmüş, Azerbaycan/Hazar gazının Türkiye üzerinden Avrupa pazarlarına ulaştıracak Güney Gaz Koridoru'nun önünü açmıştır.

Yakın gelecekte Azerbaycan gazı Türkiye üzerinden Avrupa pazarına ulaşacaktır. İki ülkenin karşılıklı yatırımları önemli rakamlara ulaşmıştır. Türkiye'nin Azerbaycan'daki yatırımları yaklaşık 9 milyar dolar seviyesindedir. Azerbaycan'ın Türkiye'deki yatırım miktarı 2020 yılı hedefi 20 milyar dolardır. 25 Ekim 2011 tarihinde İzmir-Aliğa'da Petkim'de SOCAR'ın 5 milyar dolar civarında büyük bir yatırımı gerçekleşmiş; yeni bir rafinerinin temeli atılmıştır.

Azerbaycan ve Türkiye hükümetleri tarafından imzalanan İzmir Transit Anlaşması ile Güney Doğal Gaz Koridoru'nun gerçekleşmesi için son engel olan transit sorununu çözüme büyük ilerleme sağlanmıştır. Anlaşmaya göre, Azerbaycan "Şahdeniz" doğal gaz yatağının ikinci aşamasında, 2017 yılından itibaren denilebilir, elde ettiği yıllık 6,6 milyar m³ doğal gazı Türkiye'ye ve yılda 10 milyar m³ doğal gazı Türkiye üzerinden Avrupa'ya ihraç edecektir. İki ülke arasında Transit Anlaşması'nın imzalanması Azerbaycan, Türkiye ve Avrupa enerji ilişkilerinde yeni bir aşamayı başlatmıştır. Doğal gaz ihtiyacının %60'ına yakını tek bir kaynaktan, Rusya'dan alarak Rusya'ya bağımlı durumda olan Güney Doğu Avrupa ülkeleri ve Balkan ülkeleri, Şahdeniz yatağının 2. aşamasından sonra enerji güvenliği açısından daha iyi durumda olacaktır. Güney Doğu Avrupa ülkeleri ve Balkan bölgesi için enerji güvenliği çok önemlidir. Çünkü bir ülkeye bağımlı olmak ülkelerin milli güvenliği için tehdit unsuru olabilmektedir. Bu bakımdan, yeni bir kaynaktan, Hazar'dan batı yönüne, doğal gazın nakli çok önemlidir ve Avrupa da Azerbaycan doğal gazının batı yönünde nakline çok fazla ilgi göstermektedir. Gelecekte Şahdeniz'in 2. aşamasından başka, yeni bulunmuş olan ve mevcut yataklardan (Abşeron, Ümit, Babek, Zafer,

Meşale, Nahçıvan gibi) çıkarılan doğal gazın da Türkiye üzerinden Avrupa piyasalarına nakledilmesi planlanmaktadır. Her biri 200 milyar m³ 'ten 400 milyar m³'e kadar doğal gaz kaynağına sahip olan Ümit, Babek ve Abşeron yataklarından ilave 10 milyar m³ doğal gazın ihracı 2020 yılından sonra mümkün olacaktır. Başka bir deyişle, Azerbaycan 2020 yılından sonra Avrupa piyasalarına doğal gaz ihracatı hacmini 20 milyar m³'e çıkarma gücüne sahiptir. (“Azerbaycan’la Tarihi Anlaşma”, 2011)

Enerji taşıyıcılarının ihracı sektöründe işbirliği Azerbaycan ve Türkiye arasında 25 yıllık ekonomik işbirliğinde enerji sektörü özel bir yer tutmaktadır. Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı ve Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı’nda Türkiye, hem transit ülke, hem de proje katılımcısı olarak yer almaktadır. Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı, Şahdeniz doğal gaz yatağından çıkarılan doğal gazın bir kısmını (7,7 milyar m³) Bakü’den Türkiye’nin Erzurum şehrine nakletmek için inşa edilmiştir. Uzunluğu 970 km olan, kapasitesi yılda 30 milyar m³ olan boru hattı, BTC’ye paralel inşaa edilmiştir. Yapılan anlaşmalar gereği Türkiye 15 yıl zarfında 91 milyar m³ doğal gaz alacaktır. Söz konusu boru hattı Erzurum şehrinden Türkiye’nin dahili doğal gaz kemerleri şebekesine bağlanma çalışmaları devam etmektedir, bu da Azerbaycan doğal gazının Türkiye’nin batısına nakledilerek Güney Avrupa ülkelerine ulaşmasına olanak sağlayacaktır. Böylece, Azerbaycan doğal gazını yalnız Türkiye’ye değil, aynı zamanda Türkiye üzerinden Yunanistan’a, İtalya’ya ve başka Avrupa ülkelerine ihraç etmekte mümkün olacaktır.

Bu plan çerçevesinde TANAP inşası devam etmekte en kısa sürede tamamlanmaya çalışılmaktadır. TANAP’la beraber Türkiye boru hattı taşımacılığında doğu-batı arası tam bir transit ülke olacaktır. Kazan-kazan ilkesi gereği Türkiye gaz geçisinden kazanacak, Azerbaycan’da bölgesindeki gazı Avrupa’ya ulaştırma fırsatı yakalayacaktır. ARDNŞ Orta Doğu piyasasına da Türkiye aracılığıyla çıkmak amacındadır. Azerbaycan doğal gazının Suriye’ye nakli 65 km'lik Türkiye-Suriye (Kilis-Halep) boru hattı inşaa edildikten sonra mümkün olacaktır. Fakat Suriye’deki politik istikrarsızlık projenin tamamlanma süresini olumsuz yönde etkilemiştir. Türkiye’nin BOTAŞ şirketi söz konusu hattı tamamlamayı planlamaktadır. Fakat Suriye’deki mevcut iç savaştan dolayı bu planını ertelemek zorunda kalmıştır. Söz konusu boru hattı ilerleyen yıllarda hayata geçirilebilirse Türkiye’yi Halep ile birleştirecek ve ARDNŞ’nin doğal gazını Ürdün ve İsrail’e satma imkanı olacaktır.

Türkiye ve Azerbaycan'ın işbirliği yapabileceği bir sonraki proje "Nabucco" projesidir. Bu proje Rusya'nın özellikle politik çıkarları gereği gerçekleştirilmemiştir. AB ülkelerinde konu üzerinde durmamaktadırlar. Eğer proje tekrar hayata dönerse Türkiye Azerbaycan ticareti çok daha farklı bir boyuta ulaşacak, iki ülke de kazanacaktır.

Diğer bir proje olan Trans Adriyatik Doğal Gaz Boru Hattı projesi planlandığı gibi devam etmekte, Azerbaycan'dan gelecek gazın TANAP ile Yunanistan'da bağlantı kurulup Avrupa'ya gitmesini sağlayacak projedir. Türkiye ve Azerbaycan ekonomilerini büyütecek bir projedir. Türkiye ilerleyen yıllarda Azeri gazının Avrupa'ya aktarılmasında transit ülke rolü olmada daha da önemli hale gelecek, büyük kazançlar elde edecektir.

Türkiye, Azerbaycan ile sürdürdüğü enerji işbirliği ile hem önemli bir enerji koridoru olma hedefine yaklaşacak hem de ihtiyaç duyduğu enerjiyi daha ucuza alabilecektir. Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu enerjinin %70'ine yakını ithal ettiğini düşündüğümüzde Azerbaycan ile yürütülen enerji işbirliğinin ehemmiyeti daha net ortaya çıkmaktadır. Sadece 2014'te enerji ithalatına 54 milyar dolar harcayan Türkiye'nin bu yükü azaltması da daha kararlı ve istikrarlı bir enerji diplomasisi yürütmesine bağlıdır. Buna ek olarak doğal gazda dışarıya bağımlılık oranının %98'lere kadar vardığı ve bu oranın %65'e yakınının Rusya'dan karşılandığı düşünüldüğünde, 2018'de TANAP'ın devreye girmesiyle Rusya'ya olan bağımlılık azalacaktır. İthalatta Azerbaycan doğal gazının payının artması ile Rusya'nın son günlerde uçak düşürülmesi krizinde yaşandığı gibi Türkiye'yi doğal gaz konusunda köşeye sıkıştırma stratejisini de sekteye uğratacaktır. Bu nedenle Azerbaycan ile yapılan anlaşmalar neticesinde daha ucuza doğal gaz ithalatının yapılması dış ticaret açığının azaltılmasını da sağlayacaktır. Bunlara ek olarak, Rusya, Norveç ve Cezayir'den sonra Avrupa'nın dördüncü doğal gaz arteri olma hedefi olan Türkiye, özellikle TAP'ın devreye girmesi ile Batı'ya karşı 'enerji kozunu' kullanma imkanına da kavuşacaktır. ("Türkiye'nin Enerji Stratejisi", 2009)

Aynı zamanda elektrik enerjisi sektöründe işbirliği, özellikle Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan'ın elektrik nakil hatlarının birleştirilmesi, hatta Türkiye'ye elektrik enerjisi ihracı da gündemdedir. Enerji sektöründe iki ülke arasında uzun

süreden beri müzakere konusu olan doğal gazın nakli fiyatlarında yeni formül hususunda da anlaşmaya varılmıştır. Bu bağlamda hem “Şahdeniz” yatağı ile ilgili ilk safhada Türkiye’ye satılmış doğal gazın yeni fiyatlarının belirlenmesinden sonra söz konusu ülkenin doğal gaz borcu sorunu, aynı zamanda 2. safha ile ilgili yeni nakil hacmi ve fiyatı sorunu kısmen çözüme kavuşmuştur. 2010’un Aralık ayı sonunda Türkiye “Şahdeniz” hissedarlarına doğal gaz borcunu da ödemeye başlamıştır. Haziran 2010’da Bakü ve Ankara, Türkiye piyasasındaki doğal gazın fiyatı ve “Şahdeniz 2” projesi kapsamında Azerbaycan doğal gazının hacmi hususunda anlaşmaya varmışlardır.

Azerbaycan ve Türkiye arasında doğal gaz alımına ve Azerbaycan doğal gazının Türkiye sınırlarından Avrupa’ya transitine olanak sağlayan bir sürü önemli ‘Doğal Gaz İhracı’ anlaşması imzalanmıştır. İki ülkede teahhütlerini yerine getirmekte ve gelecekteki işbirliklerini artırmaktadırlar.

Türk Hava Yolları ve Azerbaycan Hava Yolları tarafından İstanbul-Bakü, İstanbul-Gence, İstanbul-Nahçıvan ve Ankara-Bakü güzergahında ihtiyaca göre değişkenlik göstermekle beraber, karşılıklı seferler düzenlenmektedir.

Bunların yanında tarım alanında, turizmde, eğitim alanında, kültürel alanlarda, işbirliği, kamu kurumları arasında deneyim paylaşımı ve gittikçe artan sayıda öğrencinin her iki ülkede eğitim görmesi iki ülkeyi ve halkları arasındaki ilişkileri pekiştirmektedir.

Taşımacılıkla alakalı olarak, Kars-Tiflis-Kars Demiryolu 2016 yılı sonunda tamamlanması hedeflenmektedir. Türkiye ile Azerbaycan arasında Bakü-Ankara’yı birleştirecek olan bu önemli proje, İstanbul Boğazı’nda Marmaray Projesi’yle birleştirilip, Avrupa’dan Çin’e demiryoluyla kesintisiz yük taşınması mümkün hale getirecektir. Böylece Avrupa ile Orta Asya arasındaki yük taşımalarının tamamının demiryoluna kaydırılması mümkün olacaktır. Türkiye bu proje sayesinde hem transit taşımacılıktan büyük gelirler elde edecek hemde kendi ihracat-ithalatında taşıma maliyetlerini en aza indirgeyecektir. Asrın projeleri arasında yer almaktadır.

2015 yılı itibariyle Türkiye ile Azerbaycan arasındaki dış ticaret hacminin bavul ve sınır ticareti dahil olmak üzere yaklaşık 4 milyar dolar civarındadır. Bu rakamın iki ülke içinde potansiyelin altında olduğu açıkça görülmektedir. İki ülkenin dış ticaret hacmini 2017 yılında 10 milyar dolara çıkarma hedefleri vardır. Bu doğrultuda BTK Demiryolu Projesi, Tanap, Çukurova Bölgesel Havaalanı Projeleri tamamlandığında, Mersin ve Poti Limanları'nın işlerliği artırıldığında, SOCAR gibi büyük bir devin Türkiye'deki faaliyetleri genişlediğinde Türkiye ve Azerbaycan ekonomileri gelecekte çok daha fazla kazanacaktır.

6.3.1 Para ve Maliye Sektöründe İşbirliği

Azerbaycan'da Türk sermayeli ya da ortaklı bankalar da faaliyet göstermekte ve bilgi birikimi ve tecrübeleriyle ülke ekonomisine hizmet etmektedirler. Bu bankalar Ziraat Bankası ortaklığı ile kurulan Azer-Türk Bank, Yapı Kredi Bankası (Koçbank) ve Azerbaycan Sanayi Bankası (Azersun Holdinge Bağlı) dır. Ayrıca Ziraat Bankası'nın Azerbaycan'daki diğer iştiraki Ziraat Bank Azerbaycan ASC 2015 yılında faaliyete başlamıştır.

Azerbaycan'da ikinci piyasalar gelişmemiştir. Bono, poliçe ve çek gibi kambiyo senetleriyle ilgili yasal düzenlemeler bulunmamaktadır. Bu durum ödemelerin nakit olarak yapılmasına sebebiyet vermektedir. Ekonominin kaydi para mekanizmasını sağlayacak yasa, sistem veya ödeme araçlarından yoksun olması, kayıt dışı ekonomiyi teşvik etmekte ve ticari hayatta çeşitli risk ve sorunların meydana gelmesine yol açmaktadır. Karşılıklı müzakerelerle gelecekte bu sorunlar da aşılacak ticari hayat daha da kolay hale gelecektir.

Ülkede dış ticaret süreçlerinde mal bedeli gelmeden ihracatın gerçekleştirilebilmesi ancak, akreditif yoluyla mümkün olmakla birlikte, yüksek komisyon oranları maliyeti yükselttiğinden, firmalar için bu yol cazip olmamaktadır. (T.C.Ekonomi Bakanlığı Verileri, 2016)

“Azerbaycan Cumhuriyeti ve Türkiye Cumhuriyeti arasında Uzun Vadeli Ekonomik İşbirliği Programı ve İcra Planı”na göre, Azerbaycan ve Türkiye bankaları arasındaki ilişkilerin daha da geliştirilmesi amacıyla işbirliği devam ettirilmektedir.

Azerbaycan’da para piyasası ve borsaların geliştirilmesi amacıyla işbirliği yapılacak, bu alanda Azerbaycan’ın ihtiyaç duyduğu teknik yardım ve uzman personel imkanlara göre Türkiye’den temin edilecektir. (Veliyev vd., 2012)

Azerbaycan’ın Türkiye ile karşılıklı ticaret faaliyetlerinin hesaplanmasında üçüncü ülke parasını kullanmadan Manat-Lira bazında gerçekleştirilmesi ticareti daha kolay hale getirecektir. Çünkü karşılıklı ticaret devriyesi arttıkça anlaşma ve değiş tokuş giderlerini azaltmak için üçüncü ülke parasını kullanmadan ödemelerin doğrudan Manat-Lira bazında yapılması gereksinimi de artmaktadır. (Veliyev vd., 2012)

6.4 Askeri Alanda İşbirlikteliği ve Güvenlik

Türkiye ve Azerbaycan arasındaki resmi olarak askeri alanda işbirliği konusu ilk kez 25 Ocak 1992’de Ankara’ya gelen Azerbaycan Devlet Başkanı Ayaz Mütellibov’un basın toplantısında “...Acilen Azerbaycan’ı savunmak üzere ordu kurmaları gerektiğini, bu konuda Türk yetkililerle görüştüğünü ve Türkiye’nin bu konuda yardımcı olacağını...” belirtmesiyle başlamıştır. (Veliyev vd., 2012)

Askeri ilişkiler uzun süre Azerbaycan subaylarının Türk askeri okullarında eğitimi, Azerbaycan askeri okullarında Türk uzmanların eğitim vermeleri ve Kosova’daki Barış Gücü’nde görev yapan Azerbaycan taburunun finanse edilmesi ile sınırlı kalmıştır.

İkili ilişkilerdeki askeri boyut konusunda 1999 yılının başlarından itibaren yeni bir dönemece girilmiş bulunmaktadır. Bu süreç Azerbaycan Devlet Başkanı’nın Dış Politika Danışmanı Vefa Guluzade’nin “Azerbaycan’ın kendi güvenliğini sağlayabilmesi için Batı ile askeri işbirliği yapması gerektiğini ve bu kapsamda Türkiye’deki İncirlik NATO Üssü’nü Abşeron Yarımadası’na taşıması” önerisinin ardından ivme kazanmıştır. Her iki ülkenin yetkilileri Rusya faktörü nedeniyle bu öneriye ilk başta mesafeli tavır sergileseler de, Ocak 2000’den itibaren giderek daha fazla üst düzey yetkili bu olasılığa dikkat çekmeye başlamıştır. (Veliyev vd., 2012)

17 Haziran 2000’de Azerbaycan Savunma Bakanı Sefer Ebiyev’in daveti ile Bakü’de temaslarda bulunan Türkiye Kara Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Atilla Ateş, Azerbaycan Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev ve Sefer Ebiyev’le bir arayla gelerek Azerbaycan Silahlı Kuvvetleri’nin gelişmesine yönelik projeler üzerinde fikir alışverişinde bulunmuştur. (Babayeva, 2013)

1999’dan itibaren ikili askeri ilişkilerde Türkiye’nin Azerbaycan’a karşılıksız yardımlarına ilişkin çok sayıda anlaşma ve protokolün imzalanması dikkat çekmiştir. 2000’de Türkiye’nin Azerbaycan’a TCG AB-34 (P-134) tipi iki askeri hücum botunu hibe etmesine ilişkin protokol imzalanmış ve botlar kısa sürede Azerbaycan’a teslim edilmiştir. İki devlet arasında askeri alanda işbirliği için görüşmeler sonucu “Azerbaycan Hükümeti ile Türkiye Hükümeti Arasında Karşılıksız Askeri Yardım” anlaşması ve “Azerbaycan Savunma Bakanlığı ile Türkiye Genelkurmay Başkanlığı Arasında Mali Yardım” protokolü imzalanmıştır. Bu anlaşmalar, Türkiye’nin Azerbaycan Silahlı Kuvvetleri’ne 3 milyon dolar tutarında yardım yapmasını düzenlemiştir.

Karşılıklı görüşmeler sonucunda Azerbaycan ve Türkiye Silahlı Kuvvetleri arasındaki işbirliğinin perspektifleri ele alınmış, yapılan açıklamalarda karşılıklı destek ifade edilmiş, ayrıca toplam 14 anlaşma imzalanmıştır. Anlaşmaların 3’ü iki ülkenin Sahil Güvenlik Komutanlığı, 3’ü Jandarma Genel Komutanlığı ve 8’i de Kara Kuvvetleri Komutanlıkları arasında imzalanmıştır. Özellikle son üç ziyaretin Ermenistan’ın Azerbaycan’a saldırılarını yoğunlaştırdığı ve İran’dan Azerbaycan’a yönelik sözlü saldırıların ve askeri tehditlerin arttığı dönemde gerçekleşmesi Azerbaycan basınında Türkiye’nin desteği olarak yorumlanmıştır. (Veliyev vd., 2012)

Son yıllarda ilişkilere savunma sanayi boyutunun eklenmesi ve askeri vurgulara da sahip olan Stratejik İşbirliği Anlaşması’nın imzalanması Azerbaycan-Türkiye askeri ilişkilerindeki eksiklikleri gidermede fayda sağlamıştır. 26 Mart 2011’de Türkiye’nin Azerbaycan’ı modern piyade tüfeği projesine davet ettiğine, 29 Mart’ta Azerbaycan’ın Türkiye’nin HAVELSAN şirketinden askeri gemiler için kontrol sistemi, 30 Mart’ta ise Fırtına zırhlı araçlarının alımı için görüşmeler yaptığına ilişkin açıklamalar yapılmıştır. Daha sonra ise 2010 yılında Türk Savunma Sanayi

sektöründen iki şirketin (Roketsan ve Otokar) Azerbaycan'a yaklaşık 270 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirdikleri açıklanmıştır.

Azerbaycan-Türkiye askeri ilişkileri, direkt ikili ilişkilerin dışında uluslararası örgütler ve faaliyetler çerçevesinde de gelişme kaydetmiştir. Azerbaycan, NATO'nun önderlik ettiği BM Güvenlik Konseyi'nin kararları ile onaylanmış barışı sağlama operasyonlarına da katkı sağlamış ve bu çerçevede 1999-2008 yıllarında NATO'nun Kosova'daki barış gücü operasyonunda (KFOR- Kosovo Force) yer almıştır. Ayrıca NATO'nun Afganistan'da yürüttüğü NATO Uluslararası Güvenliğe Yardım Kuvvetleri (ISAF-International Security Assistance Force) operasyonlarında da aktif görev üstlenmiştir. Her iki faaliyetinde de Azerbaycan askeri birlikleri sürece Türk bölümü çerçevesinde katılmıştır. (Veliyev vd., 2012)

Azerbaycan ile NATO arasındaki ilişkilerin gelişmesi açısından önemli bir süreç olan Barış İçin Ortaklık Programı çerçevesinde NATO tarafından ortak ülkelere eğitimler de Türk ordusu tarafından verilmektedir. Bu arada zaman zaman Türkiye'nin NATO üyeliğinin ikili askeri ilişkilerin gelişmesi, ya da Azerbaycan ile Türkiye arasında askeri ittifak anlaşmasının imzalanması açısından engel teşkil ettiğine ilişkin değerlendirmeler de yapılmaktadır. Fakat çeşitli örneklerden de görüldüğü üzere NATO üyesi devletler, NATO üyesi olmayan ülkelerle önemli askeri anlaşmalar imzalayabilmekte ve NATO dışındaki müttefikleri için askeri kapasitelerini sonuna kadar seferber edebilmektedirler. (Veliyev vd., 2012)

SONUÇ

Türkiye ve Azerbaycan arasındaki dış ticaret hacmi yaklaşık yıllık 2.5 milyar dolar civarındadır. 2017 yılında bu oranın iki katına çıkarılması hedeflenmiştir. Bu amaçla iki ülke arasında karşılıklı yatırımlar ve ithalat-ihracat faaliyetleri son yıllarda giderek artmaktadır. Gerek Türkiye'nin gerekse Azerbaycan'ın ticaret potansiyellerinin altında kaldıkları açıkça ortadadır.

İki ülke son yıllara büyük projelere imza atmıştır. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı ile başta Azeri petrolü olmak üzere, Hazar Bölgesi'nde üretilecek petrolün emniyetli, ekonomik ve çevresel açıdan uygun bir boru hattı sistemi aracılığıyla Azerbaycan, Gürcistan üzerinden Ceyhan'a taşınması ve buradan da tankerlerle dünya pazarlarına ulaştırılmaktadır. Nitekim geline nokta 2016 tarihi itibariyle yaklaşık olarak 2 milyar 377 milyon varil petrol 3128 tanker vasıtasıyla dünya pazarlarına taşınmıştır. İlerleyen süreçte daha da artarak devam edecektir.

Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı ile hedef, Şahdeniz sahasında üretilen doğal gazın Türkiye ve dünya piyasasına çıkartılmasıdır. Hat uzunluğu 970 km olup, maksimum 20 milyar m³ kapasiteli bir boru hattıdır. İki ülke arasında gerek transit taşımacılık gerekse Türkiye'nin doğal gaz ihtiyacının bir bölümünün karşılanması için çok önemlidir.

Bir diğer büyük proje TANAP, doğal gaz ticaretinde hem Türkiye'ye hemde Azerbaycan'a büyük katma değerler yaratacaktır. Bunun yanında Türkiye her yıl ortalama 50 milyar dolar enerji ithalatına kaynak aktarmaktadır. Ülke olarak kendi kaynaklarımızı yaratmamız, dışa bağımlılığımızı aza indirmemiz gereklidir. Daha çok projelerde yer alınıp, kaynaklar iyi kullanılıp, ülke ekonomisi daha çok canlandırılmalıdır.

Demiryolu taşımacılığı olarak Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye büyük bir yatırıma imza atmışlardır. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi 2016 yıl sonu itibariyle açılması planlanmaktadır. Bu projeye, Çin ve Avrupa'nın Rusya demiryolu bağlantısına alternatif oluşturulup, daha az maliyetle taşıma yapıp, Rusya'ya olan bağımlılık azaltılmış olacaktır. Avrupa ile Orta Asya arasındaki yük taşımalarının

tamamının demiryoluna kaydırılması planlanmaktadır. Dünya demiryolu ulaşımı için çok önemli olan bu proje Türkiye ve Azerbaycan için istihdamı artıracak, sermaye girişi sağlayacak, iki ülke arasındaki ticaret hacmine katkı sağlayacak, daha güvenli ve düşük maliyetle taşıma imkanı sunacaktır. Ayrıca Türkiye-Azerbaycan arasında lojistik firmaları ve ithalat-ihracat firmaları demiryolu projesiyle gerek taşıma araçlarını trenlere yükleyerek gerekse mallarını vagonlara yükleyerek Bakü'ye kadar emniyetli ve düşük maliyetle götürebileceklerdir. Buradaki tek sorun olarak Türkiye ile Bağımsız Devletler Topluluğu Ülkeleri demiryolu hat açıklıklarının farklı olması nedeniyle Ahılkelek'te (Gürcistan) vagonların bojilerinin (tekerlek takımı) değiştirilmesi ya da yüklerin aktarılmasıdır. Bu işlem Gürcistan'a katkı sağlayacak fakat diğer ülkelere ise zaman kaybı ve ilave maliyetler doğuracaktır. Türkiye projeyi planlama konusunda, Ahılkelek'te yapılacak bu işlemi kendi sınırları içerisinde çekebilseydi, ülke ekonomisine daha çok fayda-değer katabilirdi.

Karadeniz-Batum-Poti (Gürcistan) güzergahı kullanılarak deniz taşımacılığında iki ülke ticareti artırılmaya çalışılmaktadır. Poti Limanı'nda inen mallar demiryolu ile yaklaşık 6-7 günde, karayolu ile yaklaşık 2-3 günde Bakü'ye ulaştırılmaktadır. Burada Gürcistan ön plana çıkmaktadır. Ticarete konu olan malların elleçlenmesi, aktarılması gibi faaliyetlerle, Poti Limanı'nda istihdamın artmasına ve Gürcistan ekonomisine değer katmasına neden olacaktır. Gürcistan ve Çin yaptığı Serbest Ticaret Anlaşması kapsamında inşasına karar verilen ve 3 yılda tamamlanarak yıllık 100 milyon ton yük taşınması öngörülen Gürcistan'ın Anaklia Limanı'nın, Çin ve Avrupa arasında önemli bir kargo taşımacılık terminali olmasının planladığı, ortaya çıkacak bu potansiyelden Türkiye'nin pay alabilmesi için Orta Doğu ülkelerine yönelik transit taşımacılıkta kullanılan Trabzon Limanı'nın, Batum demiryoluna bağlantı verilmesi gereklidir.

Havayolu taşımacılığında Mersin bölgesinde inşaa edilen Çukurova Uluslararası Bölgesel Havalimanı, Türkiye-Azerbaycan arası insan ve kargo taşımacılığında ticaret ve ekonomik anlamda önemli yerdedir. Azerbaycan uzak ülkelere mallarını bu limanı kullanarak gönderebilecek ve Türkiye ekonomisine büyük katkı sağlayacaktır. Mersin Limanı Azerbaycan için büyük bir transit limandır. Mallarını karayoluyla İran üzerinden Mersin Limanı'na getirip gemilere yükleyerek uzak ülkelere ithalat ve ihracatını yapabilmektedir.

Bahsettiğimiz konular iki ülke ekonomileri için güzel gelişmelerdir fakat yeterli değildir. İki ülke ticaretinde sıkıntılar devam etmektedir. Türk araçlarının Azerbaycan'ı transit geçişlerinde yaşadığı sorunlar iletilerek “Azerbaycan Cumhuriyeti Transit Yük Taşımaları Koordinasyon Şurası” Azerbaycan Cumhurbaşkanı Sayın İlham Aliyev'in talimatı ile 21 Ekim 2015 tarihinde kurulmuştur. Azerbaycan Hükümeti Hazar güzergahının canlandırılması yönündeki Ortak Teknik Komite'nin taleplerini değerlendirerek 1 Aralık 2015 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere;

Türk araçlarının Azerbaycan'ı transit geçişlerinde ödenen muhtelif giderler kaldırılmıştır. Bu gelişme ile Türk araçlarının Azerbaycan üzerinden transit geçiş maliyetleri %56 oranında azalmıştır. Türk araçlarının, gerek Türkmenbaşı gerekse Aktau'ya geçmek üzere Bakü Limanı'nda ödedikleri muhtelif giderler kaldırılmıştır. Bu gelişme ile Bakü-Aktau ve Aktau-Bakü gemi biletlerinin gidiş-dönüş olarak Bakü'den satın alınması halinde %37 oranında maliyet avantajı ve Bakü-Türkmenbaşı güzergahında da %24 oranında maliyet avantajı sağlanmıştır. Türk araçlarının Azerbaycan'a ikili taşımalarında ödenen muhtelif giderler kaldırılmıştır. Azerbaycan'a giriş gümrüklerinde dingil tartılan araçlar, yol boyu denetim istasyonlarında da sürekli olarak tartılmakta ve cezai işlemler uygulanmaktaydı. Yol boyu tartım işlemleri de şu an için yapılmamaktadır. 1 Ocak 2016 tarihinden itibaren Yeşilkart Sigortası Azerbaycan'da geçerli hale gelmiştir. 2016 Yılı Mart ayı sonunda gemi fiyatlarında %20 oranında indirim yapılmıştır.

Bu gelişmeler, iki ülke ticareti için büyük önem arz etmektedir. Ancak, Hazar güzergahının talep edilen ölçüde tercih edilebilir bir güzergah haline gelebilmesi için başta gemi fiyatları olmak üzere Azerbaycan'da henüz gelişme sağlanamayan konularda düzenlemeler yapılması büyük önem taşımaktadır.

Bundan dolayı, Azerbaycan'dan Türkiye'nin talepleri arasında yer alan ve henüz gelişme sağlanamayan konular; Azerbaycan ile Türkiye arasında geçiş belgesi kotası olarak belirlenen belge sayıları ikili/transit taşımalar için 35.000 ve 3.ülke taşımaları için 2.000 adettir. Türk plakalı araçların kullanmakta olduğu ikili/transit belge kotası hali hazırda sadece ikili taşımaların kullanımına yetmektedir. Mevcut durumda 5.000 adet olan Hazar geçiş sayısının 25.000 adete çıkarılması

hedeflendiğinden Türk araçlarının kullanımı için ilave 25.000 adet transit geçiş belgesi kotasına ihtiyaç duyulmaktadır.

8 Aralık 2015 tarihinde yapılan toplantıda 3. ülke belge kotasında herhangi bir artış sağlanamamış olup belge kotası 2.000 adet olarak kalmıştır. Bu sayının da Azerbaycan'ın bölgesinde bir lojistik merkez olabilmesi için 5.000 adete çıkartılmasının faydalı olacağı öngörülmektedir. 35.000 ikili/transit belge kotasına ilaveten sadece transit taşımaları karşılamak üzere 25.000 adet transit belge kotası tahsis edilmesi önemlidir. İki ülke arasındaki iyi ilişkiler de göz önüne alınarak, ikili ve transit belge kotalarının tamamen kaldırılarak taşımaların serbest hale getirilmesi veya bu gelişme sağlanıncaya kadar Azerbaycan'ı transit geçecek araçların kullanımı için 25.000 adet transit belge kotası temin edilmesi Türk taşımacılık sektörü açısından büyük bir kazanım olacaktır.

Azerbaycan 2000 yılında ADR Sözleşmesine taraf olan, bölgenin en önemli ülkelerindedir. Türkiye de ADR Konvansiyonuna taraf olan bir ülkedir. Azerbaycan'daki ilgili mevzuat hükümlerine göre, az tehlikeli yüklerin taşınmasında 80 dolar, tehlikeli yüklerin taşınmasında 160 dolar ve çok tehlikeli yüklerin taşınmasında 320 dolar vergi tahsil edilmektedir. Ancak Azerbaycan, ülkesine tehlikeli madde taşıyan Türk araçlarından az tehlikeli, tehlikeli veya çok tehlikeli sınıf ayrımını yapmaksızın 320 dolar vergi tahsil etmektedir. ADR Konvansiyonuna dahil olan taraf ülkelerin hiçbirinde böyle bir uygulama bulunmamaktadır. Diğer yandan, ADR Konvansiyonuna girmeyen ürünlerin (ateş tuğla, iplik, sabun vb.) bile ADR kapsamında değerlendirilmesi ADR Konvansiyonuna taraf olan ülkelerde görülmeyen bir diğer uygulamadır. Azerbaycan makamları bahse konu yükleri taşıyan Türk araçlarından aynı ücreti tahsil etmektedir. Bundan dolayı, ADR Konvansiyonuna taraf olan tüm ülkelerdeki uygulamalarda olduğu gibi Azerbaycan'da "tehlikeli madde geçiş ücreti" adı altında alınan verginin kaldırılması ve ADR Konvansiyonunda mevcut tehlikeli madde listesinin esas alınması önemlidir.

Azerbaycan Cumhuriyeti kanunlarına göre 5 dingilli bir nakliyat aracının toplam 38 ton taşıma kapasitesi vardır. Bu hesaba göre 5 dingilli bir aracın 2. dingiline 10 ton, 3.4. ve 5. dingillerine 7 şer ton olmak üzere son üç dingile toplamda 21 ton için müsaade verilmekte, toplam taşınabilen ağırlık ise 38 ton'a tamamlanmaktadır.

Azerbaycan Kanunlarında 38 ton olan tonaj, Türk araçlarına 37 ton olarak uygulanmakta ve 36.999 kilogramı geçen araçlarımızdan vergi katlamalı olarak 155 dolar olarak tahsil edilmektedir. Azerbaycan yasalarına göre 38 ton'a kadar bu bedel 80 dolardır ancak 37 ton ve üzerinde olan Türk araçlarından 155 dolar tahsil edilmektedir. Uygulama gerek Avrupa gerek Orta Asya ülkelerinde 40–42 ton aralığında iken Azerbaycan'da bu uygulamanın 38 ton ile sınırlı olması taşımaları kısıtlamaktadır. Bu uygulama, diğer ülkelere 10 araç ile yapılabilen taşımaların Azerbaycan'a ancak 11 araç ile yapılabilmesini mümkün kılmaktadır. Azerbaycan'daki tonaj standartlarının Avrupa Birliği ve diğer ülkelerde olduğu şekilde revize edilmesi ve söz konusu limitlerde olan araçlardan ücret alınmaması büyük önem arz etmektedir.

Kırmızı Köprü (Tovuz) Gümrüğü'nde memurların, gece 00.00 ile 08.00 saatleri arasında gidişte ve dönüşte evrak işlemlerinin yavaşlaması ve hatta durması sebebiyle sınır gümrüğünde araç yoğunlukları yaşanmaktadır. Konunun çözümü kavuşturulması amacıyla ilgili gümrüklerde mesai saatlerini etkin kullanacak memurların görevlendirilmesi önemlidir. İlave olarak Türk araçlarının İran'a alternatif, Azerbaycan güzergahını tercih etmiş oldukları dönemde de söz konusu sınır kapılarında ki yoğunluklar ve bekleme süreleri artmış, bekleme süreleri de 3-4 günü bulmuştur. Azerbaycan'ı ve dolayısıyla Hazar güzergahını hem İran'a hem de Rusya'ya alternatif güzergah olarak tercih edecek araç sayılarının giderek artacağı öngörüsüyle söz konusu bekleme sürelerine çözüm bulunması önem arz etmektedir. Azerbaycan'a giriş gümrüklerinde, ilk gelen ilk geçer kuralının son zamanlarda işletilmediği, Gürcü ve Azeri plakalı araçların sıraya uymadan sınır noktasına yöneldiği bilinmektedir. Azeri gümrüklerinde de Türk gümrüklerinde olduğu gibi "ilk gelen ilk geçer" kuralının işletilmesi gereklidir.

Türkiye'nin Gümrük Birliği Anlaşması'nı imzalamasıyla; Avrupa Birliği'nin ortak ticaret politikalarını uygulamak zorunda olması, 3. ülkelerle yapılacak ithalatta Türkiye'yi bağımsız hareket ettirmemekte ve Azerbaycan'la olan ticaretinde Avrupa Birliğinin uyguladığı otonom ve tercihli ticaret rejimini uygulamak zorunda bırakmaktadır. Bu da iki ülke ticaretini olumsuz yönde etkilemektedir. Aynı şekilde Azerbaycan'ın Rusya, Ukrayna, Moldova, Kazakistan, Gürcistan ile Azad Ticaret Sadişi imzalaması söz konusu ülkelere Azerbaycan tarafından gümrük muafiyeti

sağlamaktadır. Bu da Azerbaycan pazarına Türk firmalarının girmesinde dezavantaj sağlamaktadır. Söz konusu ülkeler Azeri pazarına %15 civarında fiyat avantajıyla girmektedirler.

Azerbaycan ile kara sınırimızın olmaması, tarifeli kargo taşımacılığının yapılamaması, demiryolu bağlantısının bulunmaması, iki ülke arasında genellikle karayolu taşımacılığına zorlamakta ve maliyetleri de artırmaktadır. Karayolu ulaşımı İran ve Gürcistan üzerinden yapılmaktadır. İran tonaj sınırlaması uygulamakta ve Gürcistan ve Azerbaycan'da da yüksek yol vergileri alınmaktadır. Bu da ilave maliyet ve zaman kaybına neden olmaktadır. Türk firmalarının pazara girme rekabetini zorlamaktadır.

Ayrıca gümrüklerdeki yetersiz depo ve antrepo miktarları, yasal olmayan ödeme talepleri, Azerbaycan'ın bazı ülkelerle yapmış olduğu serbest ticaret anlaşmaları Türk firmalarını rekabet açısından zor durumda bırakmaktadır. Azerbaycan'da Borçlar Kanunu, Ticaret Kanunu , kıymetli evrak gibi ticari hayatı düzenleyen altyapının yetersiz olması, Türk firmalarını kısa vadeli veya peşin ödemeli, güvene dayalı ticaret yapmak zorunda bırakmaktadır.

Görüldüğü üzere Azerbaycan ile uzun süreli dostluklarımız, projelerimiz, ticaretimiz mevcuttur. Bunun yanında bir o kadar da iki ülke ticaret alanlarında ve uygulamalarında sıkıntılarımız mevcuttur. Sorunların karşılıklı istişare ve anlayışla en kısa sürede çözülmesi, iki ülkeye katma-değer yaratacak, kardeşliğimizi pekiştirecektir.

Kaynakça

- Abasov, F. (2007). *Azerbaycan 'ın Petrol Sektörü ve Transit Ticaret Yollarının Dış Ticaretine Etkileri*. Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Acar, Ç. (2007). *Petrol ve Doğal Gaz*. Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi Toplum ve Bilim Merkezi.
- Akın, H. (2008). *Yeni İşimiz Dış Ticaret* (7. Basım). Türkiye: Elma Yayınevi.
- Aras, B., & İşeri, E. (2009). The Nabucco Natural Gas Pipeline : From Opera to Reality. *Seta Policy Brief*, 2009.
- Aras, O. N. (2008). *Azerbaycan'ın Hazar Ekonomisi ve Stratejisi*. İstanbul: Derin Yayınları.
- Aras, O. N., & Suleymanov, E. (2012). Azerbaycan'ın Bağımsızlığının 20 Yılında: Azerbaycan-Türkiye Ekonomik İlişkileri Ve Perspektifi (Economic Relations and Perspective between Azerbaijan and Turkey: In 20 Years of Azerbaijan's Independence). *SSRN Electronic Journal*, (August 2016). Tarihinde adresinden erişildi <http://www.ssrn.com/abstract=2182920>
- Aslanlı, A., & Hasenov, İ. (2005). *Haydar Aliyev Dönemi Azerbaycan 'ın Dış Politikası (1993– 2001)*. Ankara: Platin Yayınları.
- Ayhan, V. (2006). *İmparatorluk Yolu Petrol Savaşlarının Odağında Ortadoğu*. İstanbul: Nobel Yayın Dağıtım.
- Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Arşivi*. (2016). Bakü.
- Azerbaycan Cumhuriyeti Nakliyat(Ulaştırma) Bakanlığı Verileri. (2016) 18 Eylül 2016 Tarihinde <http://mot.gov.az/az/news/view> adresinden erişilmiştir.
- Azerbaycan İstatistik Komitesi Verileri, (2015) 21 Eylül 2016 tarihinde <http://www.stat.gov.az/> adresinde ulaşılmıştır.
- Azerbaycan Sektör Bilgileri. (2016). Tarihinde 25 Ağustos 2016, adresinden erişildi <http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/disIliskiler/ulkeler/ulke-detay/Azerbaycan>
- Azerbaycan'la Tarihi Anlaşma. (2011, Aralık 26). *Sabah Gazetesi*. İstanbul. Tarihinde adresinden erişildi <http://www.sabah.com.tr/ekonomi/2011/12/26/azeri-gazina-tarihi-imza>
- Babali, T. (2005). Implications of the Baku-Tbilisi-Ceyhan Main Oil Pipeline Project. *Perceptions*, 10(Winter), 29–59.

- Babayeva, V. (2013). *Haydar Aliyev Dönemi Türkiye – Azerbaycan İlişkileri*. T.C. İstanbul Ticaret Üniversitesi.
- Baki, B. (2004). *Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi* (1. Baskı). Trabzon: Lega Kitabevi.
- Barysch, K. (2009). Should the Nabucco pipeline project be shelved? *Centre for European Reform*, 1–12.
- Başlangıç, S. Ö. (2015). *Uluslararası Lojistik Uygulamalarında Teslim Şekilleri Ve Teslim Şekli Seçimini Etkileyen Unsurların Belirlenmesi*. T.C. Adnan Menderes Üniversitesi.
- Binark, İ. (1992). *Osmanlı Devleti İle Azerbaycan Türk Hanlıkları Arasındaki Münâsebetlere Dâir Arşiv Belgeleri I (1578-1914)*. Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı.
- Brewer, A. M., Button, K. J., & Henser, D. A. (2001). *Logistics and Supply Chain* (1st ed.). Oxford: Pergamon.
- Brezinski, Z. (2005). *Büyük Satranç Tahtası, Çev. Yelda Türedi*. İstanbul: İnkilap Kitabevi.
- Brodie, P. (1999). *Commercial Shipping Handbook* (1st ed.). London: LLP.
- Canar, B. (2006). *Soğuk Savaş Sonrasında Amerika Birleşik Devletleri ve Rusya Federasyonu'nun Güney Kafkasya politikaları (1991-2005)*. Ankara Üniversitesi.
- Coşkun, A. (2016). Ekonomik ve Ticari İlişkiler. Tarihinde 25 Ağustos 2016, adresinden erişildi
<http://www.baku.emb.mfa.gov.tr/ShowInfoNotes.aspx?ID=208789>
- Çalış, A. (2007). *İhracatta Teslim Şekilleri ve Nakliyat* (1. Baskı). Ankara: İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi Yayınları.
- Demir, V. (2008). *Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması* (2. Baskı). Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Devlet, N. (1985). *Rusya Türklerinin Milli Mücadele Tarihi (1905 -1917)*. Ankara: Türk Kültürü Araştırma Enstitüsü Yayınları.
- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulunun Tarım Alanında Türkiye-Azerbaycan İşbirliği Konferansı ve Türkiye Tarım Sektörü Heyetinin Bakü Temasları Raporu. (2014)
- Dış Ticaret Mevzuatı. (2016). Tarihinde 16 Haziran 2016, adresinden erişildi
<http://www.tdv.org.tr/dis-ticaret- mevzuati.pdf>
- Ener, M., & Ahmedov, O. (2008). Türkiye-Azerbaycan Petrol-Doğalgaz Boru Hattı

- Projelerinin Ülke Ekonomileri ve Avrupa Birliği Açısından Önemi. İçinde 2. *Ulusal İktisat Kongresi*. İzmir: DEU İİBF İktisat Bölümü.
- Ercan, M. (2011). Avrupa Birliği'nin Enerji Politikasında Türkiye'nin Önemi Özet. *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi*, (25), 1–11.
- Erkan, H. S., Kısacık, S., & Sevimli, D. (2015). *Türkiye'nin Komşuları Cilt - 1 15.Yüzyıldan 21. Yüzyıla Türkiye-Azerbaycan İlişkileri ve Azerbaycan'ın Sosyal, Ekonomik, Kültürel Değişimi*. İstanbul: Kanes Yayınları.
- German, T. C. (2008). Corridor of Power : The Caucasus and Energy Security. *Caucasian Review of International Affairs*, 2(2), 64–72.
- Gökçe, M. (2008). Sovyet Sonrası Dönemde Hazar Çevresinde Yaşanan Rekabet. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 1/3.
- Gürbüz, M. V. (2012). *Kafkasya 'da Siyaset, Çatışma Ortamı ve Taraf Güçler*. Ankara: Kadim Yayınları.
- Güven, Ö. (2002). *İhracat ve İthalatçının El Kitabı* (4. Baskı). İzmir: Kardeşler Basımevi.
- İhracat Mevzuatı (2016) 17 Ağustos 2016 tarihinde adresinden ulaşılmıştır. <http://www.orgtr.org.tr/ihracat-mevzuatı-2>
- Kaliağaç, K. A. (2009). Uluslararası Ticarete Mal Mukabili Ödeme. <http://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Kasım, K. (2009). *Soğuk Savaş Sonrası Kafkasya*. Ankara: USAK - Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu Web sitesi Yol tarifi.
- Kesici, A., & Bulut, Ç. (2005). ABD'nin Hazar Enerji Politikası ve Türkiye. *Siyasi Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 10(33), 2005.
- Koban, E., & Yıldırım Keser, E. (2010). *Dış Ticarete Lojistik* (3. Baskı). Bursa: Ekin Basın Yayın Dağıtım.
- Kurat, N. A. (1993). *Rusya Tarihi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Kurtaran, U. (2011). Yeni Kaynakların Işığında Sultan I. Mahmud Dönemi Osmanlı İran İlişkileri (1731- 1747). *History Studies*, (7), 177–213.
- Küçük, O. (2012). *Uluslararası Lojistik* (1. Baskı). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Kütükoğlu, B. (1993). *Osmanlı - İran Siyasi Münasebetleri (1578- 1612)*. İstanbul: İstanbul Fetih Cemiyeti Yayınları.
- Laçiner, S. (2006). Hazar Enerji Kaynakları ve Enerji-Siyaset İlişkisi. *OAKA*, 1(1), 36–66.
- Lun, Y. H. V., Lai, K. H., & Cheng, T. (2010). *Shipping and Logistics Management*

(1st ed.). London: Springer.

- Maç, M. (2016). KDV Açısından, Yurtdışı Hizmet Nedir? Hizmet İhraci Nedir? Tarihinde 18 Ağustos 2016, adresinden erişildi <http://www.vergi.tc/makaleDetay/MehmetMac/KDV-ACISINDAN-YURT-DISI-HIZMET-NEDIR--HIZMET-IHRACI-NEDIR-/16cc149c-06b2-4c79-b5c2-0079f5f8cf02>
- Meftun, M. (2004). *Politik ve Bölgesel Güç Hazar*. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- Mustafa, A. (2010). *Dış Ticarete Ödeme Şekilleri*. T.C. Trakya Üniversitesi.
- Nabucco Projesi. (2009) 24 Eylül 2016 Tarihinde www.ntv.com.tr/nabucco-projesi-nedir-ne-değildir. adresinden erişilmiştir.
- Nifti, E., Akhundzada, E., & Danış, E. E. (2014). *Azerbaycan Enerji Görünümü*. Osmaniye Ticaret ve Sanayi Odası. (2016). 27 Ağustos 2016 tarihinde adresinden erişildi <http://www.osmaniyetso.org.tr/dis-ticaret-nedir.html>
- Özalp, A. (2009). *UCP 600 'ın Kullanılması ve Akreditif* (3. Baskı). Türkmen Kitapevi Yayınları.
- Özcan, A. (2005). İslam Ansiklopedisi. *Türkiye Diyanet Vakfı Ansiklopedisi*, 32, 277.
- Özdemir, Y. (2007). *Kazakistan, Azerbaycan, Türkmenistan ve Özbekistan'ın Enerji Potansiyelleri ve Politikaları*. T.C. Atılım Üniversitesi.
- Özkan, Ö. (2012). Incoterms 2010 ile Getirilen Yenilikler. *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi*, 31, 01–15.
- Pamir, N. (2007). Nabucco projesinde her şey yolunda mı?
- Qayıbov, A. (2005). *Hazar Havzası'nın Doğal Statüsü ve Bakü - Ceyhan Petrol Boru Hattının Ekonomik Değerlendirilmesi*. Marmara Üniversitesi.
- SOCAR. (2015). *Annual Report*. Bakü. ve SOCAR. (2016) 22 Eylül 2016 Tarihinde SOCAR, 2016) <http://www.socar.com.tr/sirketler/#star-rafineri> adresinden ulaşılmıştır.
- Süleymanov, E. (2013). Azerbaycan'ın Türkiye Enerji Sektörüne Yatırımlarının Azerbaycan-Türkiye Ekonomik İlişkilerinde Rolü. İçinde *Ecoanadolu 2013*. Journal of Qafqaz University.
- Süleymanov, E., & Zeynalov, A. (2010). Azərbaycan Respublikasının Xalis İxrac Funksiyası və Xarici Ticarət Multipikatoru. İçinde *Qloballaşma Prosesində Qafqaz və Mərkəzi Asya III Beynəlxalq Konfransı* (ss. 124–125). Azərbaycan: Qafqaz Universiteti.

- Tanap Projesi Anlaşması İmzalandı. (2012). Tarihinde 25 Ağustos 2016, adresinden erişildi <http://www.haberler.com/tanap-projesianlasmasi-imzalandi-3738250-haberi/>
- TANAP Projesi Anlaşması İmzalandı. (2012). Tarihinde 25 Ağustos 2016, adresinden erişildi <http://www.radikal.com.tr/ekonomi/tanap-projesi-anlasmasi-imzalandi-1092348/>
- Tanıtım Atağı. (2016) 07 Eylül 2016 Tarihinde <http://www.turizmguancel.com/haber/azerbaycan'dan-turkiye'de-tanitim-atagi-h26850.html> adresinden ulaşılmıştır.
- Tanyaş, R., & Hazır, M. (2011). *Lojistik Temel Kavramlar* (1. Baskı). Mersin: Çağ Üniversitesi Yayınları.
- TCDD Verileri. (2016) 20 Eylül 2016 Tarihinde <http://www.tcdd.gov.tr/tasimacilik> adresinden erişilmiştir.
- The Incoterms Rules. (2014). Tarihinde 25 Ağustos 2016, adresinden erişildi <http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/the-incoterms-rules/>
- Toroslu, V. M. (1999). *Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi* (3. Baskı). İstanbul: Beta Yayınevi.
- Turan, A. (2010). Hazar Havzasında Enerji Diplomasisi. *Bilge Strateji, Jeopolitik, Ekonomi-Politik ve Sosyo-Kültürel Araştırmalar Dergisi*, 1(2).
- TÜİK. (2015) Türkiye Azerbaycan 2015 İhracat Raporu 20 Eylül 2016 Tarihinde http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046 Adresinde Erişilmiştir
- Türkiye'nin Enerji Stratejisi. (2009). Tarihinde 19 Ağustos 2016, adresinden erişildi [http://www.mfa.gov.tr/data/DISPOLITIKA/EnerjiPolitikasi/Türkiye'nin Enerji%20Stratejisi \(Ocak 2009\).pdf](http://www.mfa.gov.tr/data/DISPOLITIKA/EnerjiPolitikasi/Turkiye'ninEnerji%20Stratejisi(Ocak2009).pdf)
- Türkiye'nin Lojistik Görünümü. (2013) 09 Eylül 2016 Tarihinde <http://www.ekonomi.gov.tr/portal/content/conn/UCM/uuid/dDocName:EK-167336> adresinden erişilmiştir.
- T.C. Bakü Büyük Elçiliği Bilgi Notları. (2016) 21 Eylül 2016 Tarihinde <http://www.baku.emb.mfa.gov.tr/ShowInfoNotes.aspx?ID=208789> adresinden erişilmiştir.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı Verileri. (2016) 07 Eylül 2016 Tarihinde <http://www.mfa.gov.tr/azerbaycan-ekonomisi.tr.mfa> adresinde erişilmiştir.

- T.C.Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Verileri.(2016). Uluslararası Boru Hatları ve Boru Hattı Projeleri. 24 Eylül 2016 tarihinde <http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Uluslararası-Boru-Hatlari-ve-Boru-Hatti-Projeleri> adresinden erişilmiştir.
- T.C. Ekonomi Bakanlığı Uluslararası Doğrudan Yatırımlar 2014 Yılı Raporu. (2014) Uluslararası Öğrenci Raporu. (2015) 07 Eylül 2016 Tarihinde http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Yayinlar/Attachments/647/Uluslararası_Oğrenci_Raporu_2015.pdf.pdf adresinden erişilmiştir.
- Uluslararası Sözleşmeler. (2015) 07 Eylül 2016 Tarihinde http://www.sgk.gov.tr/wps/portal/tr/mevzuat/yururlukteki_mevzuat/uluslararası_sozlesmeler/>, Mart 2015 adresinden erişilmiştir.
- Vanlı, H. (2014, 2015). Uluslararası İktisat Ders Notları.
- Veliyev, C., Resullu, R., & Aslanlı, K. (2012). *Dostluk, Kardeşlik ve Strateji Ortaklık*. (M. Ceferli, Ed.). Ankara: Berikan Yayınevi.
- Vernon, R. (1966). *International Investment and International Trade in The Product Cycle*, 1966.
- Vural, Z. (2006). *Hazar Havzası Enerji Kaynaklarının Uluslararası Politikada Yeri ve Türkiye'ye Etkisi*. Atılım Üniversitesi.
- Walther, T. (1997). *The World Economy*. New York: John Wiley & Sons,.
- Wolfgang, F. S., & Samuelson, P. (1941). Readings in the Theory of International Trade (in H. S. E, ss. 344–346). London: George Allen and Unwin.
- Yeşilot, O. (2008). Türkmençay Antlaşması ve Sonuçları. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 14(36), 187–199.
- Yüksel, M. (2006). *Bakü - Ceyhan Petrol Boru Hattı ve Türkiye Ekonomisine Etkileri*. Abant İzzet Baysal Üniversitesi.