

# **Türk-Ermeni Sınırının Açılmasının Ülke Ekonomileri Üzerindeki Olası Etkileri Üzerine Bir Araştırma**

Ersan Bocutoğlu, Karadeniz Technical University  
Emre Bulut, Karadeniz Technical University

## **Abstract**

### **An Investigation of Potential Effects of Opening of Turkish-Armenian Border on the Turkish and Armenian Economies**

Turkish-Armenian border has been closed due to Nagorno-Karabagh question since 1993. The fact that the 20% of Azerbaijan territory is under Armenian invasion has prevented investigation of potential economic effects of Turkish-Armenian border on related parties so far from being a research agenda. In this study a descriptive approach is adopted since statistical data in hand is inappropriate for an econometric investigation. Long run advantages that an open border brings to Turkey are alternative highway, railway and pipeline routes to Caspian Sea basin and Central Asia while short run advantages are economic gains to Turkish border provinces and port cities connected with Armenia. The long run and short run benefits are vital for Armenia whose economy is agrarian, dependant heavily on foreign trade and foreign aids, experienced high transportation costs, unstable, poor and loosing population although the population data does not reflect the real situation. For Armenia, an open border means a direct territorial connection to European Union (EU), new employment opportunities, up to 23% fall in transportation costs, trans-border pipeline benefits, a flourished foreign trade, and increasing material well being. Consequently the opening of Turkish-Armenian border is strongly advised for it is beneficial to the related parties under the assumption that a resolution on Azeri-Armenian conflicts is reached.

**JEL Codes:** A10, R41, F02

## **1 Giriş**

Türkiye-Ermenistan sınırının açılması son dönemde gerek Avrupa Birliği (AB) ve Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) gerekse taraflar arasında gündeme getirilen bir konu olmuştur. 10 Ekim 2009 tarihinde Zürih'te, "Türkiye Cumhuriyeti ve Ermenistan Cumhuriyeti Arasında Diplomatik İlişkilerin Geliştirilmesine Dair Protokol"de vurgulanan hususlardan biri de ortak sınırın açılması olmuştur. İki ülke arasındaki sınırın açılması siyasi, kültürel ve ekonomik alanlara etki edebilecektir. Türkiye ve Ermenistan arasındaki sınırların kapatılmasından sonra, iki ülke arasındaki ilişkilerin siyasi boyutu üzerine çok sayıda çalışma yapılmış bu nedenle ilişkilerin ekonomik yönü daima ikinci planda kalmıştır. Bu çalışma, konunun ekonomik boyutu üzerinde durmaktadır.

Bildiride, Türkiye-Ermenistan sınırının açılmasının iki ülkenin ulaştırma, transit taşımacılık, demiryolları, bölgesel kalkınma, turizm, dış ticaret ve sınır ticareti üzerine olası etkilerine değinilmiştir.

## **2 Türkiye-Ermenistan Sınırın Açılmasının Ulaştırma, Transit Taşımacılık ve Demiryollarına Etkisi**

Türk-Ermeni sınırı, doğu-batı bağlantısında en verimli güzergâh durumundadır. Türkiye-Ermenistan-Azerbaycan demiryolu ve karayolu sistemi bağlantıları, Hazar havzası ve dünya pazarları arasındaki en uygun doğu-batı ulaşım güzergâhını sağlamaktadır. (European Parliament, 2007). Bu bağlamda sınırın açılması daha uygun maliyetle ulaşım ve ticaret yapılmasına olanak sağlayabilecektir.

Sınırın açılmasıyla ve 1992 yılına kadar faaliyette bulunan Bakü-Gümrü-Kars demiryolu sisteminin yeniden faaliyete geçirilmesiyle, Ermeni demiryolu sistemi, Akyaka-Gümrü bağlantısıyla, Türkiye'yi Kafkasya, Rusya Federasyonu ve Orta Asya'ya geçiş sağlayarak Rus demiryolu ağıyla birleştirecektir. Kars ile İstanbul'u bağlayan demiryolunun son durağı olan Akyaka, Trans-Kafkasya demiryolu sistemine geçiş sağlayan Gümrü'ye bağlanmaktadır. Gümrü, Nahçıvan içinden geçen ve Ermenistan-İran sınırı boyunca uzanan Erivan-Culfa-Bakü ve Erivan-Sevan-Dilian-Gazakh-Bakü hatlarını içeren, diğer demiryolları ile bağlantılıdır. Öte yandan, Karadeniz-Akdeniz limanlarının ve demiryollarının birleştirilmesi sonucu oluşturulan güzergâh, Anadolu ve Hazar havzasını bağlayan en uygun maliyetli güzergâh konumundadır (Gültekin, 2004).

Sınırın kapalı olması, Ermenistan'ın kuzey-güney (Rusya-İran-Türkiye) ve doğu-batı (Türkiye-Azerbaycan-Orta Asya) eksenini boyunca uzanan transit güzergâhların merkezi olmasından elde edebileceği avantajlardan faydalanamayacağı anlamına gelmektedir (European Parliament, 2007).

Türkiye, Gürcistan ve İran güzergâhlarını kullanarak Azerbaycan ve Orta Asya'ya ulaşmaktadır. Hâlbuki Türkiye-Ermenistan ve Ermenistan-Azerbaycan sınırlarının açık olması durumunda en kısa güzergâhı sunan Ermenistan, transit ülke olarak kullanılacaktır. Aynı şekilde Ermenistan, doğu ve batı sınırları kapalı olduğundan dolayı dünyanın geri kalan kısmına ulaşımında uzun güzergâhları kullanmaktadır. Ermenistan için Orta Asya'ya ulaşımında en kısa güzergâh Azerbaycan'dır. AB'ne ulaşım da ise en kısa güzergâh Türkiye'nin transit ülke olarak kullanılmasıdır. Aynı zamanda yüksek liman maliyetlerinden ötürü Gürcü limanlarının değil de Karadeniz limanlarının kullanılması Ermenistan için daha avantajlı olabilecektir.

Türkiye-Ermenistan sınırın açılmasıyla, iki ülke arasındaki bağlantılar, Iğdır'da bulunan Alican sınır kapısı ve Kars'ta bulunan Doğu Kapı (Akyaka) sınır kapısı aracılığıyla gerçekleştirilecektir. Alican sınır kapısı sadece karayolu geçişlerine olanak sağlarken, Doğu Kapı sınır kapısı karayoluna ek olarak demiryolu geçişlerine de olanak sağlamaktadır.

Sınırın kapalı kalması ve açılması durumundaki söz konusu bu güzergâhlardan, Trabzon, Iğdır, Kars ve Ardahan ile Erivan arasındaki mesafeler Tablo 1'de gösterilmektedir.

Şehirler	Sınırın Kapalı Kalması Durumu			Sınırın Açık Olması Durumu
	Sarp Sınır Kapısı (Artvin)	Türkgözü Sınır Kapısı (Ardahan)	Aktaş Sınır Kapısı (Ardahan)	Akyaka Sınır Kapısı (Kars)
Trabzon	843,8	870,7	596,9	564
Iğdır	1.023,5	753,3	483,6	280
Kars	895,6	606,7	326,6	207,9
Ardahan	789,5	562,4	289,1	273,2

*Tablo 1: Türkiye-Ermenistan Sınırın Kapalı ve Açık Olması Durumlarında Türkiye'nin Bazı Şehirleri ve Erivan Arasındaki Mesafeler (Km)*

Burada Tablo 1 ve aşağıdaki bilgilerin yardımıyla, Türkiye-Ermenistan sınırın kapalı ve açık olması durumlarına göre iki ülke arasında yapılan dış ticaretteki taşıma maliyetleri ve sınırın açılmasıyla sağlanan maliyet avantajları hesaplanmaktadır.

Trabzon'da faaliyette bulunan N1 Uluslararası Nakliyat Şirketi'nden alınan bilgilere göre 22 Ocak 2010 tarihi itibarıyla mazotun litresi Türkiye'de 2,9 TL, Batum'da 1,3 TL ve Tiflis'te 1,2 TL'dir. Türkiye'den Erivan'a gidilirken Batum'a, Batum'dan da Tiflis'e yetecek kadar mazot alınır. Tiflis'ten ise Erivan'a gidilip, aynı güzergâhtan Trabzon'a dönmeye yetecek kadar mazot alınır. Erivan mazotu diğer şehirlere nazaran daha ucuz olmasına rağmen kalitesi düşük olduğundan tercih edilmemektedir. N1 şirketin tırları 100 km'de ortalama olarak 30 litre mazot

harcamaktadır. Öte yandan, tırlara her 50.000 km'de bir motor bakımı yaptırılmakta ve ortalama 500 TL ödenmektedir. Lastik bakımı ise her 250.000 km'de bir yaptırılmakta ve 9.120 TL ödemektedir. Bir tırın değeri yaklaşık olarak 195.000 TL olup 1 milyon km kullanılabilir. Şirket, şoförlerine 700 TL maaş vermektedir ve bu şoförler ayda ortalama 10.000 km mesafe kat etmektedirler. Şoförlere seyahatleri sırasında kişisel ihtiyaçları ve tırların masrafları için aylık yaklaşık olarak 6.720 TL harçlık verilmektedir. Gürcistan sınırından Ermenistan'a girerken karayolu geçiş ücreti olarak ortalama 521,5 TL ödemektedirler. Ayrıca tırlar, araç başına ücret, pasaport kontrolü, vb. maliyetleri içeren ve ortalama 74,5 TL'ye tekabül eden bir masrafa da katlanmaktadırlar.

Bu bilgilere göre, sınırın kapalı ve açık olması durumlarına göre Trabzon ve Erivan arasında yapılan ticarete yakıt ve gümrük maliyetleri Tablo 2'de gösterilmektedir.

	Kapalı Sınır		
	Harcanan Mazot Miktarı (Litre)	Mazotun Litre Fiyatı (TL)	Toplam Maliyet (TL)
<b>Trabzon-Batum Arası</b>	59,91	2,9	173,73
<b>Batum-Tiflis Arası</b>	115,11	1,3	149,64
<b>Tiflis-Erivan Arası</b>	78,12	1,2	93,74
<b>Karayolu Geçiş Ücreti (TL)</b>			521,5
<b>Gümrük Maliyetleri (TL)</b>			74,5
<b>Toplam Maliyet (TL)</b>			1013,11

*Tablo 2: Sınırın Kapalı ve Açık olması Durumlarına Göre Trabzon ve Erivan Arasında Yapılan Ticarete Yakıt ve Gümrük Maliyetleri*

Tablo 2'de görüldüğü üzere kapalı sınır söz konusuysen, Erivan'a toplam yakıt maliyeti 417,11 TL olmaktadır. Dönüş yolu da hesaplandığında, Erivan'dan Trabzon'a yakıt maliyeti 303,78 TL olmaktadır. Karayolu geçiş ücreti ve gümrük içerisindeki masraflar da hesaplanıldığında, kapalı sınır durumunda Trabzon-Erivan arasında yapılan ticarete 1.316,89 TL maliyet söz konusudur. Açık sınır söz konusu olduğunda Trabzon-Erivan arasında, maliyet unsuru olarak sadece harcanan yakıt söz konusu olacağından dönüş yolu ile birlikte toplam maliyet 981,36 TL olacaktır.

Öte yandan, Trabzon-Erivan arasında yapılan ticarete ortaya çıkacak olan diğer maliyet unsurları Tablo 3'te gösterilmektedir.

Maliyetler	Kapalı Sınır		Açık Sınır
	Km Başına Maliyet (TL)	Toplam Maliyet (TL)	Km Başına Maliyet (TL)
Motor Bakımı Masrafı	0,01	16,87	0,01
Lastik Bakımı Masrafı	0,03	50,62	0,03
Yıpranma Payı	0,19	320,64	0,19
Şoför Maaşı	0,07	118,13	0,07
Şoför Harçlığı	0,67	1.130,69	0,67
<b>Toplam (TL)</b>	<b>0,97</b>	<b>1.636,95</b>	<b>0,97</b>

*Tablo 3: Sınırın Kapalı ve Açık olması Durumlarına Göre Trabzon ve Erivan Arasında Yapılan Ticarete Diğer Maliyetler*

Tablo 3'teki, km başına maliyetlerin nasıl hesaplandığına ayrı ayrı değinilirse; motor bakımı masrafı için 500 TL / 50.000 km; lastik bakımı masrafı için 9.120 TL / 250.000 km; yıpranma payı için 195.000 TL / 1.000.000 km; şoför maaşı için 700 TL / 10.000 km; şoför harçlığı için 6.720 TL / 10.000 km gibi bir hesaplama söz konusudur. Toplam maliyet

hesaplamaları ise bulunan km başına maliyetlerin, Türkiye-Ermenistan sınırın kapalı ve açık olması durumlarında gidiş-dönüş yolu göz önünde bulundurularak Trabzon-Erivan arasındaki mesafelerle (kapalı sınır söz konusuysa mesafe 1.687,6 km, açık sınır söz konusuysa mesafe 1.128 km'dir) çarpılmasıyla elde edilmiştir.

Tablo 2 ve Tablo 3'deki veriler bir arada değerlendirildiğinde, Türkiye-Ermenistan sınırın kapalı kalması durumunda yapılan ticarete toplam 2.953,84 TL'lik bir maliyet söz konusu iken, sınırın açılması durumunda yapılacak olan ticarete toplam maliyet 2.075,52 TL'ye düşebilecektir. Bu durumda, birim fiyatı 10 TL olan 100 birim mal Trabzon'dan Erivan'a ihraç edilirse, kapalı sınır söz konusu iken birim başına maliyet 29,5 TL, toplam maliyet ise 39,5 TL olmaktadır. Öte yandan, sınırın açılması durumunda ise birim başına maliyet 20,75 TL, toplam maliyet ise 30,75 TL olacaktır. Yani sınırın açılması durumunda yapılacak olan maliyet tasarrufu yaklaşık olarak % 23 olacaktır (Bulut, 2010).

### 3 Türkiye-Ermenistan Sınırın Açılmasının Bölgesel Kalkınmaya Etkisi

Ermenistan, doğu ve batı sınırların kapalı olmasından dolayı ulaşım güzergâhlarının ve enerji koridorlarının bir parçası olamamaktadır ve gerek bölgesel (Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı ve Bakü-Tiflis-Erzurum doğalgaz boru hattı) gerekse de uluslararası projelerin (TRACECA) dışında kalmaktadır. Erivan, söz konusu projelerde Tiflis'in yerini alabileceken, sınırların kapalı olmasından dolayı bu avantajdan yararlanamamaktadır. Söz konusu projeler, hem Türkiye'nin bölge üzerindeki etkisini artıracaktır hem de barış ve istikrarın bölgeye gelmesini sağlayacaktır (Laçiner, 2002).

Ermenistan, sınırların açılmasının etkisiyle, enerji ve taşımacılık altyapısını geliştirerek, AB, Güney Kafkasya, Türkiye, Karadeniz, Rusya ve İran arasındaki projelerde birlikte çalışma imkânı elde edecektir ve bu durumdan önemli avantajlar sağlayabilecektir. Benzer durumlar başta Kars ve Iğdır olmak üzere Türkiye'nin doğu şehirleri için de geçerlidir. Sınır açıldığında Ermenistan'da yaşanacak hareketlilik, Türkiye'nin batıdaki şehirlerine nazaran geri kalmış olan bu sınır şehirlerini de bölgesel anlamda olumlu yönde etkileyebilecektir.

Ayrıca, Anadolu ve Ermenistan arasında direkt bir bağlantının sağlanması, Trabzon limanını geliştirecek, Trabzon-Erzurum-Iğdır-Erivan karayolu ekseninin, Trabzon'u bölgesel bir transit liman haline dönüştürme potansiyeli nedeniyle, Trabzon'un Poti ve Batum gibi demiryolu bağlantısı bulunan ve önemli yatırımları çeken Gürcü limanlarıyla rekabet etme olanağı sağlayabilecektir. (European Parliament, 2007).

### 4 Türkiye-Ermenistan Sınırın Açılmasının Turizme Etkisi

Ermenistan'ın 2007 yılında elde ettiği turizm geliri 333 milyon ABD Dolarıdır. 2007 yılı içinde Ermenistan'a giden toplam turist sayısı ise 510.287 kişidir. Ermenistan'a giden turistler ortalama olarak 20 gün kalmakta ve kişi başına ortalama olarak 705 ABD Doları harcamaktadır. Söz konusu 510.287 kişinin yaklaşık olarak 6.120 kişisini Türkiye'den Ermenistan'a giden turistler oluşturmaktadır (Armenian Tourism Development Agency, 2008). Bu bağlamda yukarıdaki veriler kullanılarak bir hesaplama yapıldığında; Türkiye'den giden turistler Ermenistan'a yılda ortalama 4.314.600 ABD Doları (6.120 X 705) bırakmaktadırlar. Bu tutar, toplam Ermeni turizm gelirlerinin % 1,29'una, Ermenistan GSYİH'sinin ise % 0,04'üne tekabül etmektedir.

Türkiye-Ermenistan sınırın açılmasıyla Ermenistan'a geçmek isteyen Ermeni'lerin sayılarının en azından 10.000'i bulacağı varsayıldığında yukarıda hesaplanan söz konusu gelir 7.050.000 (10.000 X 705) ABD Doları olacaktır. Bu durumda Ermenistan'ın turizm gelirleri ise 335.735.400 ABD Doları olacaktır. Bu bağlamda 7.050.000 ABD Dolarlık gelir, toplam Ermeni turizm gelirlerinin % 2,09'una, Ermenistan GSYİH'sinin ise % 0,07'sine tekabül edecektir. Yani, Türkiye-Ermenistan sınırının açılması, turizm gelirlerinin % 0,8 oranında artmasına neden olarak, Ermenistan'ın GSYİH'sini % 0,03 oranında artırabilecektir (Bulut, 2010).

## 5 Türkiye-Ermenistan Sınırın Açılmasının Dış Ticarete ve Sınır Ticaretine Etkisi

Ermenistan'ın kapalı sınırları, komşularının çoğunluğu (Türkiye ve Azerbaycan) ile arasındaki ticareti ortadan kaldırmaktadır. Kapalı sınırlar, İran'daki ana merkezlerle olan en kısa güzergâhın Türkiye ve Nahcivan topraklarından geçmesinden dolayı, Ermenistan'ın Kuzeybatı İran ile olan ticaretini de ciddi şekilde sınırlandırmaktadır. Ermenistan'ın, Türkiye ve Azerbaycan ile ilişkilerini geliştirmesi ve bölgeye olan altyapı bağlantılarını iyileştirmesi halinde bölgesel ticaret sayesinde daha zengin bir hale gelmesi mümkündür. Aksi takdirde altyapısı zayıf, istikrarsız ve çevresini tehdit eden bir ülkenin uluslararası ticaretten çok fazla beklentisi olmaması gerekir (Laçiner, 2002).

Öte yandan, Ermenistan'ın gerek doğu gerekse de batı sınırının açılması, ticarete hem Türkiye hem de Azerbaycan topraklarını kullanmasına ve Akdeniz limanlarına inmesine olanak sağlayacaktır. Böylece ekstra taşıma maliyetlerinden kurtulabilecektir. Bu durumda ticaret hacmini artırabilme imkânına kavuşabilecektir. Türkiye tarafından bakıldığında ise, Sınırın açılmasıyla, başta doğu şehirleri olmak üzere, Türkiye, yeni bir ihracat pazarı kazanabilecektir. Ermenistan'la ticaretin artması Türkiye'nin dış ticareti bakımından çok önemli olmamakla birlikte, Türkiye'nin doğu şehirlerinden Ermenistan'a yapılan ihracattaki artışlar, Türkiye'nin doğusundaki yerel ekonomiler için çok önemli olabilecektir. Sınırın açılması Ermenistan için ise hayati derecede önem arz etmektedir. Sınırın açılmasıyla birlikte Ermenistan'ın, sadece Türkiye'nin doğu şehirleriyle olan ticaretinde bir artış gerçekleşmeyecek aynı zamanda üçüncü ülkelere olan transit ticaret de artabilecektir. Ermeni-Avrupa Politika ve Hukuki Danışmanlık Merkezi yöneticisi Tigran Jrbashyan'a göre, sınırın açılması durumunda kısa vadede toplam Ermeni ihracatında % 5,23'lük, toplam Ermeni ithalatında ise % 4,71'lik bir artış olabilecektir. Jrbashyan, orta vadede ise, söz konusu oranları sırasıyla % 17,73 ve % 12,95 olarak öngörmektedir (Jrbashyan ve diğerleri, 2007). Ayrıca 2009 yılında 4 milyar dolarlık ihracat gerçekleştiren Doğu Anadolu İhracatçılar Birliği, Doğu Kapı ve Alican sınır kapılarının açılmasıyla birlikte, Ermenistan üzerinden Asya'ya daha kısa ve güvenli ulaşım ile BDT ülkelerine sıfır gümrükle ihracat yapma şansı doğabileceğinden, ihracatın 6 milyar doları aşacağını öngörmektedir.

Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin 16.05.2009 tarih ve 2009/14451 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Sınır ticareti, illerin ihtiyaçlarının bir kısmının sınır komşusu ülkelerden ithalat yoluyla daha düşük maliyetle karşılanması ve bu illerden ihracatın artırılması suretiyle söz konusu illere ekonomik ve ticari canlılık kazandırılması amacıyla yapılan ticari işlemleri ifade etmektedir. Buradan hareketle, Türkiye-Ermenistan sınırın açılması ve sınır ticaretin başlaması, başta Kars olmak üzere Iğdır'a ekonomik anlamda bir hareketlilik getirecektir.

## 6 Sonuç

Ermenistan, doğu ve batı sınırları kapalı olan ve denizlere komşuluğu bulunmayan bir ülke konumunda olup, dünyanın geri kalan kısmına uzun güzergâhların kullanılmasıyla ulaşabilmektedir. Bu bağlamda, Türkiye ve Ermenistan arasındaki bağlantılar, Gürcistan ve İran topraklarının kullanılmasıyla sağlanmaktadır. Fakat bu iki güzergâh da Ermenistan'a, Türkiye topraklarının kullanılması durumunda, Türkiye'nin sunacağı avantajları sunamamaktadır. Bu güzergâhlarının kullanılması taşıma maliyetlerini yaklaşık %23 oranında arttırarak ticarete konu malların fiyatlarını yükseltmektedir.

Sınırın kapalı olması, Ermenistan'ın Türkiye'nin sınır bölgeleriyle direkt olarak ticaret yapmasını engellemektedir. Türkiye-Ermenistan sınırına ek olarak Ermenistan-Azerbaycan sınırının da kapalı olması, Ermenistan'ın komşularıyla ve çevre ülkelerle olan ticaretini önemli miktarda azaltmıştır. Bununla birlikte, Ermenistan, dış ticarete en önemli ortağı olan Rusya'ya ulaşımında, Gürcistan ve Rusya arasındaki anlaşmazlıklardan dolayı, sıkıntı çekmektedir. Bu nedenle Ermenistan, Türkiye'deki karayolu, demiryolu ve deniz yolu bağlantılarına ihtiyaç

duymaktadır.

Ermenistan, doğu ve batı sınırlarının kapalı olmasından dolayı, Trans-Kafkasya demiryolu ağının merkezinde bulunmasına rağmen, demiryolu hattını tam anlamıyla kullanamamaktadır. Bununla birlikte, Türkiye'nin Kafkasya'ya açılan tek demiryolu bağlantısının Ermenistan'da bulunması, Türkiye'nin de demiryollarından sağlayacağı avantajlardan faydalanamaması anlamına gelmektedir.

Öte yandan, sınırın açılmasıyla, Ermenistan artık bölgesel ve uluslararası projeler içinde kendisine yer bulabilecek ve bölgesel anlamda kalkınabilme fırsatını yakalayabilecektir.

Sınırın açılmasından Türkiye'nin sağlayacağı uzun dönemli avantajlar; Hazar Denizi ve Orta Asya'ya kara, demiryolu ve boru hatları bağlantısında alternatif güzergâhlara kavuşması, kısa dönemli avantajlar ise başta sınır illeri olmak üzere Ermenistan bağlantılı liman kentlerinin ticari kazanımlarıdır. Ermenistan bakımından, Türkiye sınırının açılması, Avrupa Birliği'ne doğrudan ulaşım, transit ülke kazanımları, yeni istihdam imkânları, düşük ulaşım maliyetleri, boru hattı kazançları, dış ticaretin gelişmesi ve refah seviyesinin yükselmesi anlamına gelmektedir.

Bu çalışmada, Türkiye-Ermenistan sınırının açılmasının politik koşulları üzerinde durulmamış, iki ülke arasındaki kapalı bir sınırın açılmasının doğuracağı olası ekonomik etkiler konusunda ortaya çıkabilecek senaryolar gözden geçirilmiştir. Her ne kadar bilimsel araştırma, incelediği konuyu zaman, mekân ve bilimsel disiplin açısından sınırlandırarak gerçeğin sadece sınırlı bir boyutu üzerinde yoğunlaşmayı yöntem olarak benimsese de, sosyal olguların birbirinden soyutlanarak incelenmesi, ulaşılabilecek sonucun açıklayıcı gücünü sınırlandırır. Bu nedenle Türkiye-Ermenistan sınırının açılması konusu, reel uluslararası politik konjonktürden ayrıştırılıp, salt ekonomik yönleri üzerinde yoğunlaşarak ele alınamaz ve Azerbaycan'ın razı olmayacağı bir çerçevede irdelenemez.

Sınırın açılmasının Türkiye ve Ermenistan bakımından sağlayacağı avantajlar dikkate alındığında, Azerbaycan'ın desteğini almak koşulu ile Türkiye-Ermenistan sınır kapısının açılması kuvvetle önerilir. Ulusal çıkarları güvenlik bakımından Rusya'ya, medeni değerleri bakımından Avro-Atlantik dünyasına bağlı olan Ermenistan için sınırın açılması, ulusal çıkarlarındaki paradoksal yapının çözülmesine yardım edecektir. İstikrarlı bir Güney Kafkasya Bölgesi'nin, Türkiye'yi Kafkasya'daki ve Türkistan'daki Türk Cumhuriyetleri'ne yaklaştırma potansiyeli taşıdığı hususunun altının bir kere daha çizilmesinde yarar vardır.

### Kaynakça

- Armenian Tourism Development Agency, 2008. **Tourism Investment Handbook**, Erivan: ATDA Publications, p. 22-26.
- Bulut, 2010, **Türkiye-Ermenistan Sınırının Açılmasının Olası Ekonomik Etkileri Üzerine Bir Araştırma**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, p. 59-62, 80-81.
- European Parliament, 2007. **The Closed Armenia-Turkey Border: Economic and Social Effects, Including Those On The People; and Implications For The Overall Situation In The Region**, Brussels: EP Publications, p. 13, 17, 21-22.
- Gültekin, 2004. **From War Economies To Peace Economies In The South Caucasus**. International Alert Publications, London.
- Jrbashyan, vd, 2007. " Study Of The Economic Impact On The Armenian Economy From Re-Opening The Turkish-Armenian Borders. Implications for External Trade", *Proceedings Of The International Conference On The Economic and Social Consequences Of Opening The Armenia-Turkey Border*, p. 84.
- Laçiner, 2002. "Türkiye-Ermenistan İlişkilerinde Sınır Kapısı Sorunu ve Ekonomik Boyutu", *Ermeni Araştırmaları Enstitüsü*, 6, p. 57, 61.