

AZERBAYCAN CUMHURİYETİ EĞİTİM BAKANLIĞI
AZERBAYCAN DEVLET İKTİSAT ÜNİVERSİTESİ
TÜRK DÜNYASI İKTİSAT FAKÜLTESİ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER

LİSANS BİTİRME TEZİ

ULUSLARARASI ENTEGRASYON TEORİLERİ
ÇERÇEVESİNDE:
BAKÜ ELET LİMANI SERBEST TİCARET BÖLGESİ

HAZIRLAYAN
Nezrin BABAYEVA
1517.02068

BAKÜ 2019

AZERBAYCAN CUMHURİYETİ EĞİTİM BAKANLIĞI
AZERBAYCAN DEVLET İKTİSAT ÜNİVERSİTESİ
TÜRK DÜNYASI İKTİSAT FAKÜLTESİ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER

LİSANS BİTİRME TEZİ

ULUSLARARASI ENTEGRASYON TEORİLERİ
ÇERÇEVESİNDE:
BAKÜ ELET LİMANI SERBEST TİCARET BÖLGESİ

HAZIRLAYAN
Nezrin BABAYEVA
1517.02068

Danışman
Öğr.Gör. Ziyadhan HASANOV

BAKÜ 2019

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ

Kafedra “İqtisadiyyat və İşlətmə”

TƏSDİQ EDİRƏM

“ ____ ” _____ 2019

BURAXILIŞ İŞİ ÜZRƏ VERİLMİŞ TAPŞIRIQ

“Türk Dünyası İqtisad” fakültəsinin Beynəlxalq Münasibətlər
(Uluslararası İlişkiler) ixtisası üzrə

təhsil alan tələbəsi

Nəzrin Babayeva Seymur
(adı, soyadı, atasının adı)

Diplom işinin rəhbəri

Ögr. Gör Ziyadxan Həsənov Əli
(adı, soyadı, atasının adı, elmi adı və
dərəcəsi)

1. İşin mövzusu Uluslararası Entegrasyon Teorileri Çərçəvesinde:
Bakü-Alat Serbest Ticaret Bölgesi

Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti tərəfindən təsdiqlənsin

“ ____ ” _____ 2019 il **No**

2. Tələbənin sona yetirdiyi işin kafedraya təhvil müddəti: 7 ay

3. İşin məzmunu və həcmi (izahı, hesabı və eksperimental hissəsi, yeni təhlilə ehtiyacı olan müəssisələr) Özet, Giriş, Birinci bölüm, İkinci bölüm, Üçüncü bölüm, Sonuç, Kaynakça

4. Buraxılış işi üçün lazımi materiallar

EĞİLMEZ, Dr.Mahfi ve KUMCU, Dr. Ercan(2017), Ekonomi Politikası, Remzi Kitabevi, İstanbul.

KÖYLÜ, Meltem Keskin(2015), Uluslararası Bankacılık Ve Finans Sistemi, Astana Yayınları, Ankara.

NƏSRULLAYEVA, Şəfəq (2016), İxrac-İstehsal Zonalarının Fəaliyyət Prinsipləri Və Xüsusiyyətləri, Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti, Yüksək Lisans Tezi, Bakü.

TASHİN, Emine (2007), Ekonomik Entegrasyon Teorisi Çerçevesinde AB ve Latin Amerika Entegrasyonlarının Karşılaştırması, T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.

TOPRAK, Elif (2007), Neo Fonksiyonalizmden Yapısalcılığa Entegrasyon Kuramları Işığında Türkiye-Avrupa Birliği Uyumu, Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi S.7, 73.

5. Qrafik materiallarının siyahısı dəqiq göstəricilərlə (vacib cədvəl, çertyojlar, yaxud qrafiklər, nümunələr və s.)

6. Buraxılış işi üzrə məsləhətçinin soyadı, adı, atasının adı, elmi adı və dərəcəsi (diplom işinin ona aid olan hissəsini göstərməklə)

Dr. Aqil Məmmədov Arif

7. Buraxılış işinin təqdimi üzrə təqvim planı:

Sıra No	İşin hissələrinin adı yerinə yetirilməsi müddəti	Qurtarma faizi (yerinə yetirilmə)	İşin
Plan faktiki üzrə			

1. Bölüm (Kasım-Aralık 2018)
2. Bölüm (Aralık 2018)
3. Bölüm (Şubat-Mart 2019)

Buraxılış işinin rəhbəri _____

İmza

Məsləhətçi _____

İmza

Tapşırığı imza üçün qəbul etdim _____

(tələbənin imzası)

Tapşırığın qaytarılması tarixi “____” _____ **2019-ci il**

Qeyd 1. Buraxılış işi üzrə verilmiş tapşırıq 2 nüsxədən ibarətdir.

Nüsxənin biri tələbəyə verilir, ikincisi kafedrada qalır.

2. Hazırlanmış buraxılış işini tapşırıqla birlikdə tələbə DAK təqdim edir.

BURAXILIŞ İŞİNİN PLANI

ÖZET

GİRİŞ

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI ENTEGRASYON TEORİLERİ

1.1. ENTEGRASYON TANIMI

1.2. ENTEGRASYONUN AMAÇLARI, ARAÇLARI, KOŞULLARI

1.3. ENTEGRASYONUN ÇEŞİTLERİ

1.3.1. Siyasal Entegrasyon

1.3.2. Sosial Entegrasyon

1.3.3. Ekonomik Entegrasyon

1.4. EKONOMİK ENTEGRASYONUN ŞEKİLLERİ

İKİNCİ BÖLÜM

EKONOMİK BİRLEŞMELER

2.1. DÜNYA EKONOMİSİNDEKİ BİRLEŞMELER

2.2. BÖLGESEL EKONOMİK BİRLEŞMELER

2.3. BÖLGESEL EKONOMİK BİRLEŞME ÇEŞİTLERİ

2.3.1. Serbest Ticaret Bölgesi

2.3.2. Gümrük Birliği

2.3.3. Ortak Pazar

2.3.4. Ekonomik Birlik ve Parasal Birlik

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BAKÜ-ALAT SERBEST TİCARET BÖLGESİ

3.1. LİMAN HAKKINDA

3.2. ALAT'DA YENİ LİMAN

3.3. TERMİNALLER

3.3.1. Ana Yük Terminali

3.3.2. Petrol Terminali

3.3.3. Feribot Terminali

3.4. GERÇEKLER VE RAKAMLAR

3.5. LİMAN YÖNETİMİ

3.6. MAKSAT VE HEDEFLER

3.7. STRATEJİ VE İŞLETME GELİŞİMİ

3.8. ULUSLARARASI İŞBİRLİĞİ

3.9. ORTAKLAR

3.10. KURUMSAL SOSYAL SORUMLULUK

3.11. SAĞLIK, GÜVENLİK VE ÇEVRE POLİTİKASI

3.12. SERBEST TİCARET BÖLGESİ

3.13. YEŞİL LİMAN

3.14. ANLAŖMALAR
SONUÇ VE ÖNERİLER
KAYNAKÇA

ÖZET

Modern dünyada, diğer gelişmiş ülkelerle ekonomik ilişkilere girmeden kendi kültürel ve teknik gelişimini sağlayabilecek hiçbir ülke yoktur. Çok geniş alanlara ve doğal ekonomik kaynaklara sahip en büyük devletler bile böyle modern bir dünyada kendi gelişimlerini sağlayamazlar. Bu yüzden ülkeler ekonomik birleşme yoluna gitmekle, kendi aralarında gümrük tarifeleri oluşturarak, serbest ticaret bölgelerinin yaranması için önemli etken olmaktadır. Bu çalışmada Azerbaycan`da son yıllarda serbest ticaret bölgelerinin yaratılmasına verilen önem sonucu oluşturulan Bakü-Alat serbest ticaret bölgesi araştırılmıştır. Petrol dışı sektörlerin gelişimi, diğer ülkelerle iktisadi ilişkilerin artması bakımından değerlendirildiğinde çalışmanın önemi daha da artırmaktadır .

İÇİNDEKİLER

TUTANAK	i
ÖZET.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR VE SİMGELER.....	viii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI ENTEGRASYON TEORİLERİ

1.1. ENTEGRASYON TANIMI.....	2
1.2. ENTEGRASYON AMAÇLARI, ARAÇLARI, KOŞULLARI.....	5
1.3. ENTEGRASYON ÇEŞİTLERİ	6
1.3.1. Siyasal Entegrasyon.....	7
1.3.2. Sosyal Entegrasyon.....	7
1.3.3. Ekonomik Entegrasyon.....	8
1.4. EKONOMİK ENTEGRASYONUN ŞEKİLLERİ.....	9

İKİNCİ BÖLÜM

EKONOMİK BİRLEŞMELER

2.1. DÜNYA EKONOMİSİNDEKİ BİRLEŞMELER.....	10
2.2. BÖLGESEL EKONOMİK BİRLEŞMELER.....	11
2.3. BÖLGESEL EKONOMİK BİRLEŞME ÇEŞİTLERİ.....	14
2.3.1. Serbest Ticaret Bölgesi.....	14
2.3.2. Gümrük Birliği.....	21
2.3.3. Ortak Pazar.....	22
2.3.4. Ekonomik Birlik ve Parasal Birlik.....	22

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BAKÜ-ALAT SERBEST TİCARET BÖLGESİ

3.1. LİMAN HAKKINDA.....	24
3.2. ALAT'DA YENİ LİMAN.....	25
3.3. TERMİNALLER.....	27
3.3.1. Ana Yük Terminalleri	27
3.3.2. Petrol Terminali.....	28
3.3.3. Feribot Terminali.....	28
3.4. GERÇEKLER VE RAKAMLAR.....	30
3.5. LİMAN YÖNETİMİ.....	30
3.6. MAKSATLAR VE HEDEFLER.....	31
3.7. STRATEJİ VE İŞLETME GELİŞİMİ.....	32
3.8. ULUSLARARASI İŞBİRLİĞİ.....	33
3.9. ORTAKLAR.....	35
3.10. KURUMSAL SOSYAL SORUMLULUK.....	35
3.11. SAĞLIK, GÜVENLİK VE ÇEVRE POLİTİKASI.....	36
3.12. SERBEST TİCARET BÖLGESİ.....	38
3.13. YEŞİL LİMAN.....	39
3.14. ANLAŞMALAR.....	40

SONUÇ.....	39
KAYNAKÇA.....	40

KISALTMALAR VE SİMGELER

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ASEAN	Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği
ZOPFAN	Barış, Özgürlük Ve Tarafsızlık Bildirgesi
AB	Avrupa Birliği
TAS	Dostluk Ve İşbirliği Anlaşması
GSYH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
SEÇ	Sağlık Emniyet Çevre Ve Güvenlik
NAFTA	Kuzey Amerika Serbest Ticaret
BLA	Uluslararası Limanlar Birliği
BM	Birleşmiş Milletler
TBNM	TransCaspian Uluslararası Taşımacılık Rotası
UNESCAP	Birleşmiş Milletler Asya Ve Pasifik Ekonomik Ve Sosyal Komisyonu
BLA	Uluslararası Limanlar Birliği

GİRİŞ

İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle, soğuk savaş , kutuplaşma gibi etkenler ülkeler arasında ciddi bir entegrasyon sürecinin başlamasına sebep oldu. Sovyetler Birliği'nin çöküşüyle birlikte, dünya ülkelerinin ekonomik, politik ve kültürel entegrasyonu hızlandı. Devletlerarası ekonomik alanda diplomatik ilişkiler oluşması, ekonominin birçok alanında aralarında işbirliğinin kurulmasına neden olmuştur. Bu durum özellikle, uluslararası politikayla ilgilenenler açısından entegrasyonu değerli kılmıştır. Bu çalışmada da entegrasyonun uluslararası ekonomi açısından önemi, devamında getirdiği ekonomik birleşmeler araştırılmıştır. Bu çerçevede, ekonomik birleşmelerden doğan serbest ticaret bölgeleri ve Bakü-Alat serbest ticaret bölgesi incelenmiştir. Serbest ticaret bölgeleri ticaretde sadece gümrük tarifeleri kısıtlamalarını değil, onların tamamen aradan kaldırılmasını öngörmektedir. Temelde üç bölümden oluşan bu çalışmada birinci bölümde, uluslararası entegrasyon teorileri, siyasal, sosyal, ekonomik entegrasyonlar, entegrasyonun amaçları, araçları, koşulları ve entegrasyon şekilleri açıklanmıştır. İkinci bölümde, ekonomik birleşmeler, dünya ekonomisindeki birleşmeler, bölgesel ekonomik birleşmeler ve ekonomik birleşme çeşitleri ele alınmıştır. Üçüncü bölümde Bakü-Alat serbest ticaret bölgesi, liman hakkında temel bilgiler, liman yönetimi, yeşil liman, limanla ilgili yapılan anlaşmalar belirtilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI ENTEGRASYON TEORİLERİ

1.1. ENTEGRASYONUN TANIMI

Çok sayıda uluslararası ve uluslarüstü örgütlenme bulunması ve günden güne yenilerinin eklenmesi entegrasyonu uluslararası politika ile ilgilenenler için önemli kılmıştır. Bundan başka, ulusal devletlerin kendi milletlerine karşı başta sağlık ve güvenlik sorumluluklarının bir çoğunu sağlamada kifayetsiz kalmaları bu tür küresel yapıların ve üst kurumlaşmaların bu hedeflerin yapılmasındaki rolunu artırmıştır (<http://www.yazbuz.com/entegrasyon/>).

Entegrasyon, bir “siyasal topluluğu” veya “bütünleşmiş toplumu” ifade eden, mübadele ile ilgili bir kavramdır. Entegrasyonlar, öğeleri arasında şiddet faktörlerinin yerini karşılıklı bağımlılık, müşterek fayda ve işbirliği kavramlarının aldığı yapılardır (Emine Tashın, 2007, 8-9).

Entegrasyon, Deutsch’a göre, genel anlamda aralarında karşılıklı bağımlılık bulunduğu birimlerin tek başınlarına sahip olmadıkları özelliklere sahip yeni bir sistem oluşturmaya yönelik ilişkilerdir. Bazen entegrasyon kavramı yerine entegrasyon süreci kavramı kullanılır ki, bu da bu ilişkinin henüz bitmediğini ifade etmek içindir. Deutsch, entegrasyonu güç kavramıyla karşılaştırmıştır. Deutsch’a göre, kapsam ve alan bakımından benzerlik bulunan bu faktörler bütünleşmiş farklı siyasal toplulukları birbirinden ayırmaya yarayacak kriterleri oluşturuyor (Dedeoğlu, 2004: 8-11).

Ernst Haas entegrasyonu, kurumlar vasıtasıyla siyasal aktörlerin sadakatlerini, siyasal eylemlerini ve gözlemlerini üye devletler üzerinde yetkilere sahip olabilecek yeni bir merkeze kaydırma mevzusunda inandırma süreci olarak tanımlamaktadır (Çağrı Ulu, 2014: 12).

Amitai Etzioni'ye göre, entegrasyon için önemli kriterlerden biri zorlama araçlarını kullanabilme yetkisine sahip siyasal bir topluluk yaratmaktır. Yaratılacak olan bu siyasal topluluk aynı zamanda ödül ve kaynakların dağıtılmasında karar verme merkezine sahip ve bu topluluğun vatandaşları için siyasal kimlik oluşturacak bir topluluktur. Etzioni'ye göre entegrasyon oluşturma süreci bir siyasal birleşmedir (political unification). Daha üst bir sistem kurmayı amaçlayan ülkeler arasındaki bağları güçlendiren bir birlik (union) ve birleşme (unification) söz konusudur.

Haas'ın tanımından da esinlenerek, Leon N. Lindberg Avrupa Birliği üzerine yaptığı çalışmada entegrasyonu, devletlerin önemli iç ve dış politikalarını diğer devletlerden bağımsız yönetme yetenekleri ve isteklerinden vazgeçerek kararlar almayı ve/veya bu karar alma yetkisini merkezi bir organa devretmeyi tercih etmeleri olarak tanımlar. Ayrıca, entegrasyon siyasal aktörlerin çeşitli düzeyde siyasal eylemlerini ve beklentilerini bir merkeze iletme mevzusunda kandırma süreci olarak tanımlanır (Gül, 2011: 11-12).

Charles Pentland ise uluslararası siyasal entegrasyonu, modern devletlerin egemenlik yetkilerinin azaltılması veya ortadan kaldırılması süreci olarak tanımlamaktadır.

Philip E. Jacop siyasal entegrasyonu, bireylerin oluşturduğu aynı siyasal varlık içindeki topluluk ilişkisi olarak tanımlar. Yani, aralarında karşılıklı hassasiyet ve ortak kimliğin bir takım bağlarla gelişmiş olduğu bir topluluktur.

Johan K. De Vree, entegrasyonu, birimler ve siyasal aktörler için gerekli olan bazı değerlerin otoriter dağılımını yapacak bir üst kurumu oluşturma ve geliştirme süreci olarak tanımlar. Kısacası iki veya daha fazla devlet arasındaki siyasal sürecin kurumsallaştırılması uluslararası alanda entegrasyon olarak kavramlaştırılabilir.

James Caporase ve Alan L. Pelowski'ye göre öncekinden daha kapsamlı yeni bir sistem seviyyesinde yeni fonksiyonlar ve yeni yapılar geliştirme anlamına gelmektedir. Entegrasyon eskiler de şamil olmakla beraber tamamıyla onların yerini de almayan yeni yapıların oluşturulmasıdır.

Birçoklarına göre entegrasyon, bir bütün oluşturmak için parçaların bir araya gelmesi anlamına gelse de, Galtung'a göre yeni bir aktör oluşturma sürecidir.

Entegrasyonun bazı bilim adamlarınca bir süreç, bazılarınca bir koşul, bazılarınca ise her ikisi yani, hem bir süreç hem de bütünleşmenin koşulu olarak görüldüğüne dikkat çeken Keohane ve Nye, entegrasyon ile karşılıklı bağımlılık arasında doğrudan bir ilişki kurarak bunların birbirlerini teşvik eden süreçler olduğunu vurgulamaktadırlar. Keohane ve Nye Entegrasyon ve karşılıklı bağımlılık ile barışın korunması arasındaki ilişkiye de değinmiş, bunlar arasında sürekli geçerli olacak bir ilişki kurmanın zorluğuna ve ne karşılıklı bağımlılığın ne de entegrasyonun savaş olasılığını bütünüyle ortadan kaldırmadığına dikkat

çekmektedir. Çünkü savaş ve çatışma olgusunun görüldüğü durumlarda bile hem entegrasyon hem de karşılıklı bağımlılığın olması durumu söz konusu olmuştur. Bununla birlikte, yine şüphesiz ki, özellikle entegrasyonun ve karşılıklı bağımlılığın barışı ve işbirliği geliştiren ve teşvik eden bir özelliğe sahip olduğunu vurgulamak gerektiğine inanmaktadırlar.

1.2. ENTEGRASYONUN AMAÇLARI, ARAÇLARI VE KOŞULLARI

Karl Deutsch entegrasyonu 4 başlıkta ele almıştır:

a) Barışı sağlamak; b) geniş kapasitelere ulaşmak; c) varolan özellikli görevleri yapmak; ve d) kimlik ve imaj kazanmak. Bunların hepsi de sınanabilecek türden savlar veya varsayımlardır. Örgüt aracılığıyla belli görevlerin yerine getirilip getirilmediği veya örgüte üye olan ülkelerin yeni bir kimlik ya da yeni imaj değişikliği kazanma amaçlarının gerçekleşip gerçekleşmediği belli verilerden hareket edilerek belirlenebilir. Aynı zamanda barışın korunmasının sağlanıp sağlanmadığı belirleneceği gibi örgüte üye ülkelerin kapasitelerinde bir genişleme (milli gelirlerinde ya da diğer kaynaklarında) olup olmadığı da gözlemlenebilir (Olkaç, 2008, 21-22).

Başka bir açıdan Deutsch'a entegrasyonun muhtemel amaçları gerçekleştirip gerçekleştirmediği bu faktörlere bağlı bulunmaktadır: a) Birimlerin birbirlerine yakınlık duygusu; b) ortak kazanımlarda veya değerlerde uyum yakalanması; c) karşılıklı duyarlılık; ve d) belirli ölçüde ortak kimlik ve sadakate sahip olmaları. Deutsch'a göre bu varsayımların da yine herbirini doğrulama olanağı bulunmakta ve bunlar ölçülebilir

olup, verilerle sınanmaları olanaklıdır. Ülkeler arasındaki ticaret hacmine, seyahat miktarına, posta ve diğer iletişim araçları vasıtasıyla kumlan ilişkisinin boyutlarına bakılarak karşılıklı yakınlığın olup olmadığı anlaşılabilir. Ortak kazanımların varlığına ise bir üye ülkenin kazanımının diğer üye ülke için de geçerli olup olmadığına bakılarak karar verilebilir. Bunun başka, bir ortak sadakatin varlığı, paralel beklentiler ele alınarak ve ortak çıkarların algılanışına bakılarak anlaşılabilir.

Diğer taraftan ise, Deutsch tarafından entegrasyonun gerçekleştirilebilmesinin süreç ve araçları dört başlık altında ele alınmıştır. Bunlar da 1) değer üretimi, 2) değer tahsisatı, 3) zorlama ve 4) tanımlamadır. Değer üretimi ve tahsisatı, üretilen mal ve hizmetlerin ve ilişkilerin üyelere tahsisidir. Zorlama, askeri veya siyasi meşru zorlama yöntemlerini kullanmak; tanımlama ise sürecin teşvik edilmesi, üye ülkeler arasında karşılıklı ilişkilerin geliştirilmesi ve sadakat duygusunun artırılmasıdır (Arı, 2006: 452-453).

1.3. ENTEGRASYONUN ÇEŞİTLERİ

Entegrasyonun çeşitleri, onun faktörleri, belirli hedefleri, ortak işbirliğinin yoğunluğu, bağımlılığın derecesi, fayda bölüşümü derecesi ve işbirliği yapan birimlerin sosyal ve siyasi homojenlik derecesine göre ölçülmektedir. Ancak temel olarak entegrasyon, iktisadi entegrasyon, siyasi entegrasyon, sosyal entegrasyon olarak ayrılmaktadır.

1.3.1. SİYASAL ENTEGRASYON

Siyasal entegrasyon, enterasyonun çeşitleri arasında iknaedici tanıma varmada en zor olan türüdür. Siyasal entegrasyon, kişilerin aynı siyasal varlık içinde oluşturdukları topluluk ilişkisiyle açıklanabilir. Bu topluluk ilişkisi çeşitli bağlarla bireylerin bir araya gelmesi için gerekli olan ortak bilinç ve kimlik duygusunu vermektedir. Karşılıklı çıkarları sağlama amacı güden kolektif bir eylem siyasal entegrasyonun temelini oluşturmaktadır (Yapıcı, 2017: 134-135).

Leon Lindberg siyasi entegrasyonu bir süreç olarak ele alır ve bu tür bir entegrasyonun sistemli karar almanın ve ortak katılımın söz konusu olduğu, farklı toplumsal grupların oluşturduğu kolektif karar verme sistemine sahip bir uluslararası sistemi oluşturma amacının parçası olarak görmektedir (Toprak, 2007: 73).

Karl W. Deutsch'a göre, bir grup insanın belli bir toprak parçası üzerinde uzun bir süre için barışçıl düzeni sağlamak için gerekli olan topluluk ve kurumlar üzerinde ortak bir kanıya varmalarını sağlayacak olan süreç siyasi entegrasyondur (Olkaç, 2008: 20-21).

1.3.2. SOSYAL ENTEGRASYON

Bu entegrasyon, bilinçli olarak karşılıklı bağımlılığın farkında olmanın ya da karşılıklı kabullenmenin zorunlu olmadığı bireysel iletişim ya da mübadeleleri içermektedir. Bu tür iletişimlere veya mübadelelere posta, telefon, öğrenci değişimleri, turizm, ticaret ve başka örnekler gösterilebilir (Yapıcı, 2007: 134).

Sosyal entegrasyon kavramı sosyal bütünleşme olarak ifade edilebilmek ve çeşitli şekillerde tanımlanabilmektedir. Bazılarına göre entegrasyon tüm insanlar için aynı haklar ve eşit fırsatlar anlamına gelmekte, bazılarına göre ise yaşam standartlarının geliştirilmesinde daha entegre edilmiş yaşam anlamına gelmektedir. Sosyal entegrasyon kimilerine göre olumlu ya da olumsuz olarak nitelendirilse de belirli bir toplumda birey ilişkilerinin kurulu desenini şekillendirmektedir. Sosyal entegrasyon barışçıl toplumsal ilişkileri sağlamak ve onları sürdürmek için toplumsal katılımında olduğu dinamik bir süreçtir (Karaca, 2014: 1-2).

Sosyal entegrasyona halk kitlelerinin entegrasyonu ve elit kesimin entegrasyonu diye ikili ayrım yapmak mümkündür. Özel grup ve elitler arasındaki ayrımı anlamak için o bölgede ve de o bölge dışındaki üniversitelerde öğrenci sayısı ya da uçak yolculuklarının pahalı olduğu için o bölge ve dışında bölgedeki sefer sayısına bakılabilir (Yapıcı, 2007:134).

1.3.3. EKONOMİK ENTEGRASYON

Belirli bir grup ülkenin aralarındaki ticareti serbestleştirmek amaçlı siyasetler yürüterek ekonomik birlikler oluşturmaları ekonomik entegrasyon olarak tanımlanır (Öztürk, 2016: 3).

Kesin ve ortak bir tanımlaması olmayan ekonomik entegrasyon genel olarak bakılacak olursa, ülkelerin kendi aralarında ulusal çıkarları maksimize etme yönünde birlikler kurmalarıdır.

C.P.Kindleberger ekonomik entegrasyonu “ üretim faktörleri fiyatının eşitlenmesi olarak tanımlar. Entegrasyon hakkında başka bir tanımsa Jan Tinbergen’e aittir. Tinbergen entegrasyonu, ülkeler arasındaki uluslararası

işbirliğinin en üst düzeye çıkarılması olarak tanımlamakta ve negatif ve pozitif entegrasyon ayrımı da yapmaktadır.

Bella Balassa ekonomik entegrasyonu bir “ süreç ve bir “durum olarak ikili şekilde tanımlamıştır. Ballasa’ya göre entegrasyon ve işbirliği arasındaki fark bu tanımlamaları yorumlarken ortaya konması gereken önemli kavramdır (Yardımcı, 2014: 18-19).

1.4. EKONOMİK ENTEGRASYONUN ŞEKİLLERİ

1) Serbest Ticaret Bölgesi – Taraf ülkeler aralarındaki bütün gümrük vergilerini ve nicel kotaları kaldırmaktadırlar. Bununla birlikte, üçüncü ülke ülkeleri ithal edilen mallara karşı serbestçe gümrük tarifeleri uygulama hakkına sahiptir.

2) Gümrük Birliği - Taraflar, gümrük tarifelerinin kaldırılması ve nicel kotaların yanı sıra, üçüncü ülkelere karşı ortak gümrük politikaları koymayı taahhüt eder.

3) Ortak Pazar - Taraflar, gümrük birliğinde kabul edilen malların serbest dolaşımı da dahil olmak üzere, üretim faktörlerinin (emek, sermaye) serbest dolaşımına izin vermeyi taahhüt ederler.

4) Ekonomik Birliği ve Para Birliği - Ortak piyasa unsurlarının benimsenmesine ek olarak, taraflar ülkelerin finansal ve para politikalarının entegrasyonunu, ortak finansal ve para politikalarının uygulanmasını kabul eder

(<https://banker.az/iqtisadi-integrasiya-formalari/>).

İKİNCİ BÖLÜM

EKONOMİK BİRLEŞMELER

2.1. DÜNYA EKONOMİSİNDEKİ BİRLEŞMELER

İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle, soğuk savaş , kutuplaşma gibi etkenler ülkeler arasında giderek yakınlaşmaların yaranmasına sebep oldu. Sovyetler Birliği'nin çöküşüyle birlikte, dünya ülkelerinin ekonomik, politik ve kültürel entegrasyonu hızlandı. Devletlerarası ekonomik alanda diplomatik ilişkiler oluşması, ekonominin birçok alanında aralarında işbirliğinin kurulmasına neden olmuştur.

Dünya ekonomisindeki etkinliklere bakılacak olursa küreselleşmeye bir alternatif olmamakla beraber, bölgeselleşme hareketleri de 1990'lı yıllarda artan etkinlik göstermişler. NAFTA Kuzey Amerika kıtasında, Avrupa Birliği ise Avrupa'da önemli gelişmeler göstermişlerdir. Amerika Serbest Ticaret Alanı (FTTA) Amerika kıtasının tümünü kapsayacak çok önemli bir girişimdir. Dünya ekonomisinin bölgeselleşme aracılığıyla küreselleştirildiğinin bir göstergesi Amerika, Uzakdoğu ve Okyanusya ülkelerini kapsayan APEC'in başarılarıdır. Ekonomik ilişkiler bölgeler arasında artmaya başlayınca küreselleşme için gerekli olan doğal bir ortam yaratılmaktadır. Tüm bu bölgeselleşme hareketleri ve küreselleşme uluslararası ekonomik kuruluşların ve kuşkusuz Dünya Ticaret Örgütü'nün çerçevesini çizdikleri kurallar içinde olmaktadır.

2.2. BÖLGESEL EKONOMİK BİRLEŞMELER

Bölgeselleşme başka bir ifadeyle, “kutuplaşma”, “bloklaşma” veya “bölgesel birleşme”, iktisadi, siyasi, askeri ve sosyal nitelikli olabilir. Uygulamada bazı anlaşmalar vardır ki, bölgesel birleşmeye geçilmesini kolaylaştıracak niteliktedir. Mal veya sektörel anlaşmalar bunlara örnek olabilir. Belli ülkeler ve üye ülkelerin izin verdiği ürün çeşitleri veya motorlu araçlar gibi sektörlerde ticareti kolaylaştıran ortak üretime izin veren anlaşmalar imzalanabilir. Kanada ile ABD arasındaki araç anlaşmasında ve Amerika Birleşik Devletleri ile Latin Amerika arasındaki özel anlaşmalarda bu durum görülmektedir (Karluk,241).

Uluslararası ticareti serbestleştirme çabaları sonucunda uluslararası ekonomik varlıklar, mallar ve hizmetler serbest bırakılmış ve ticari kısıtlamaları ortadan kaldırarak ve genel ekonomik entegrasyon sağlayarak ortak bir pazar oluşturma çabaları gösterilmiştir. Buna en iyi örnek, Avrupa Ekonomik Topluluğu. Ticaret entegrasyonu çeşitli anlaşmalar yoluyla sağlanabilir (Köylü, 2015: 150).

Bölge anlaşmasına taraf olan ülkeler, ihracat kısıtlamalarını birbirine düşürürlerse, daha yüksek iç fiyatlı malları, üye devletlerden ithal edecekleri daha düşük maliyetli mallarla değiştirebilirler. Sonuç olarak, yurt içi kaynaklar ihracata yönelik üretim içi serbest bırakılabilir. Bölgedeki bölgesel ticaret, ihracat fırsatlarının artmasıyla birlikte bölgede ilk sırada artacaktır ve dış ticaretin diğer bölgelerle serbestleştirilmesiyle bölgedışı ticaret artımı sağlanabilir. Antlaşmadan önceki ülkeler arasındaki entegrasyon ne kadar düşükse ve birbirlerine olan ticaret engelleri ne kadar yüksek olursa, ticaret arttırıcı etki o kadar büyük olur.

Bölgesel ekonomik birliklerin yarattığı rekabetin artması nedeniyle sektörler arası kaynaklar yeniden düzenlenir. Geçiş dönemi üyeler, üçüncü ülkelere koruyucu bir politika uygulayabilir. Ayrıca, bölgesel birleşmenin bir sonucu olarak gümrük vergilerinde bir düşüş, bu kaynaktan elde edilen vergi gelirlerinde bir düşüş sağlar. Bu durumu düzeltmek için, üyelerin üçüncü ülkelere uygulayabilecekleri gelir politikası şartları ağırlaştırılabilir.

Ekonomik birleşmelerin bir sonucu olarak, blok dışı ülkelerden yapılan ithalat azalmakta ve ticaret artmaktadır. Ticaretteki bu değişimle, sermaye bloksuz ülkelerden üye ülkelere akmaktadır. Sonuca bakılacak olursa, engellenmeyen ülkeler, ihracatlarındaki düşüşü ortadan kaldırmak ve sendikadaki üretimini gerçekleştirmek için doğrudan yabancı yatırımlara başvurabilirler. Kaynakların dış pazarlara aktarıldığı dönemde, sermaye birliği, sendika üyeleri lehine dış pazarlara yönlendirildiği ölçüde, sermaye birliği üyelerinin yararına yapılır. Ek olarak, birleşme sonucunda üye ülkeler arasındaki sermaye akışları hızlanmaktadır. Birleşmeden önce, müttefik olmayan ülkelerde sermaye yatırımı pazar genişlemesiyle birleştirilebilir.

Birlik dışındaki ülkeler, taraflar arasındaki ticaretin dinamik etkilerinden bazı yararlar sağlayabilir. Bölgesel entegrasyon derneğinin ekonomik büyümesini hızlandırır, kaynakların daha verimli kullanılmasını sağlar ve talep artışını teşvik ederek pazarın büyümesine yol açar. Böylece, müttefik olmayan ülkeler erişilebilir pazarların birleşiminden faydalanırlar. Bu, üçüncü ülkelerin, ölçeklenen ekonomilerden faydalanmalarını sağlar.

Bölgesel uyumun bir sonucu olarak, genişleyen pazarda yaratılan dış ortaklıklarda yerel girişimlerle aynı avantajlara sahiptirler (Karluk, 2003: 242).

Serbest ekonomik bölgelerin yaratılmasındaki temel amaç ülkelerin uluslararası iş bölümündeki gelişim süreçlerine aktif olarak katılmalarıdır. Burada, ihracat için rekabetçi ürünlerin üretimini ve dolayısıyla döviz girişlerinin büyümesini genişletmekten bahsedilir. Bu mantık tamamen basittir. Ülke herhangi bir nedenden ötürü doğrudan yabancı sermaye için açık bir ekonomi sağlayamıyorsa, bunu serbest ekonomik bölgeler çerçevesinde uygulayabilir

(Aktan ve Vural, 2006: 84-85).

Serbest ekonomik bölgeler ulusal ve yabancı bilimsel ve teknik projelerin üretimini içerir ve sonuçları gelecekte ülkenin ulusal ekonomisinin tüm alanlarında kullanılmaktadır.

Serbest ekonomik bölgeler yaratma amacı bu veya diğer ülkenin ekonomik, sosyal ve hatta politik ortamlarından kaynaklanarak çeşitlilik göstermektedir. Gelişmiş kapitalist ülkelerde, serbest ekonomik bölgeler genellikle işsizlik sorunu olan ve zayıf altyapıya sahip bölgelerde yaratılmaktadır. Bu bölgelerdeki ülkelerin hükümetleri, mevcut üretimin gelişmesini teşvik etmek ve bu tür alanlarda dış yatırım yapmak yerine ek iş yerleri sağlamak gibi hedeflerin peşinde koşuyorlar. Asya'nın Yeni Sanayi Bölgesi'nde, zona politikası endüstrinin kilit unsurlarından biri olarak hareket eder ve ekonomik büyümenin sektörel yerleşim bölgelerinin (çoğunlukla ihracat ve bilimsel-teknik bölgeler) oluşturulmasına odaklanır. Gelişmekte olan ülkelerde asıl amaç, yabancı sermaye, ileri teknoloji ve yönetim deneyimini ülkeye çekmek, ihracatı

teşvik etmek, yapısını iyileştirmek, istihdamı artırmak ve arsaların ve diğer tesislerin, ticari alanların, vb. kiralanması yoluyla ek kar alımı, satın alınması hizmetleri vermektir (Nəsrullayeva, 2016: 9-10).

2.3. BÖLGESEL EKONOMİK BİRLEŞME ÇEŞİTLERİ

Dünya pratiğinde farklı uluslararası ekonomik birleşme şekilleri vardır. Uluslararası ekonomik birleşme şekilleri 4 şekilde gösterilebilir.

2.3.1. Serbest Ticaret Bölgesi

Serbest ticaret bölgeleri- Amerika Birleşik Devletleri'nde daha yaygın olarak kullanılmaktadır. Onların yaratılması, 1934 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nde yürürlükte olan özel bir yasa ile başladı. Bunun amacı ticareti hızlandırmak, ticaret işlemlerini teşvik etmek, ticari maliyetleri düşürmektir. Yasa, her resmi limanda en az bir serbest ticaret bölgesi oluşturulabileceğini belirtiyor. Serbest ticaret bölgelerinin örnekleri, dev uluslararası havaalanlarında oluşturulan “Duty free” adlı özel dükkanları içerir. Finansal açıdan Serbest ticaret bölgeleri eyalet sınırının dışında bir bölge olarak kabul edilir. Serbest ticaret bölgeleri, imtiyazlı bir ticaret rejimine sahip geleneksel serbest limanları da içermektedir. Şu anda dünyada 600'den fazla serbest liman ve 4.000'e kadar serbest ticaret bölgesi bulunmaktadır (Nəsrullayeva, 2016: 12).

Entegrasyon, bu aşamada üye devletlerde ticaretle ilgili gümrük vergilerini ve niceliksel kısıtlamaları ortadan kaldırır ve tarifelerini sendika dışı ülkelere uygular. Başka bir deyişle, bu alana adapte edilecek yabancı bir tarife sistemi yoktur (Ergin, 2).

Serbest Ticaret Bölgeleri Gümrük bölgesi dışındaki herhangi bir ülkenin sınırları içinde ve herhangi bir ticari ve mali düzenlemeye tabi tutulmayan, bağımsız bir yerdir. Temel amaç istihdamı artırmak, dünya

ticaretini yönlendirmek, ülkelerin ekonomik standartlarını yükseltmek ve ekonomik istikrarı arttırmaktır. Birlik, Üye Devletler arasında serbest ticaret kurarken etik ve adil rekabet yaratmak için kendi işlevlerini yerine getirir. Ekonomik entegrasyon özgürlüğün en liberal olduğu bölgedir (Köylü, 2015: 151).

Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği ASEAN

Yeni bölgeselleşme döneminin belirleyicilerinden biri Asya'da oluşan örgütlerdir. 1990'lardan sonra Asya'daki bölgeselleşme hareketleri çok taraflı, dış işbirliği anlaşmalarının ve ekonomik entegrasyonun gelişmesine dikkat çekti.

Sovyetler Birliği'nin çöküşünden sonra (1990'lar) güvenlik, politika ve ekonomi bölgedeki başlıca gündem konularıydı. Böylece, Doğu Bloku adlı kutup ve onu temsil eden siyasi ve ekonomik kurumları işlevlerini yitirdi (Yardımcı, 2014: 95).

ASEAN (ASEAN - Assosiation of South-East Asian Nations) Endonezya, Tayland, Malezya, Singapur ve Filipin devletleri tarafından 8 Ağustos 1967'de Bangkok'ta kuruldu. 1984'te Brunei ve Darüsselam, 1995'te Vietnam, 1997'de ise Laos ve Myanmar kuruluşu katıldı. Birliğin faaliyeti, ekonomik kalkınmayı, sosyal kalkınmayı ve kültürel ilerlemeyi hızlandırmanın yanı sıra bölgede barış ve istikrarı sağlamayı amaçlamaktadır. İşbirliği alanları - politika, güvenlik, ekonomi, iç ve dış ilişkilerdir. ASEAN'ın ana siyasi girişimleri arasında 1971 Barış, Özgürlük ve Tarafsızlık Bildirgesi (ZOPFAN) bölgeleri, 1976 Güneydoğu Asya'da Dostluk ve İşbirliği Anlaşması (TAS) ve 1995 Güney Doğu Asya Güneydoğu Bölgesi sözleşmesi önemli yerdedir. 1994

yılında kurulan ASEAN Bölgesel Forumu, Asya-Pasifik bölgesinde siyasi diyalog ve güvenlik sağlamayı amaçlamaktadır.

Siyasi istikrar, barış, bölge geneli endüstriyel tesisler, ticaretin serbestleştirilmesi ve ekonomik ve finansal işbirliği birliğin ana görevleri içerisinde yer almaktadır. Asya krizinin 2001'deki etkilerini önlemek için, Japonya ve Gore de dahil olmak üzere çok taraflı bir ticaret anlaşması olan ASEAN + 3 imzalandı. Asıl amaç gelecekte ASEAN para alanı oluşturmaktır. Önemli bir entegrasyon hareketi olmasına rağmen, rekabetçi bir ekonomi yaratan bir sendikadır. Ayrıca, ASEAN üyeleri arasındaki en önemli sorun sınır anlaşmazlıklarıdır (Öztürk, 2016: 62).

Ekonomik İşbirliği Bölgesi ticaret ve yatırım; sanayi; gıda ürünleri; tarım ve ormancılık; finansal ve bankacılık hizmetleri; ulaşım ve iletişim; maden kaynakları ve elektrik ve özel sektörü kendisinde barındırır. ASEAN, 1992 yılında kendisinin bağımsız bir ekonomik bölgesi için tarife oranlarını 2000 yılına kadar tamamen 0-5 derece düşürmeye çalışan, 2003 yılına kadar ise tamamen iptal etmeye çalışan ayrıcalıklı tarif sistemine katıldı. İşlenmiş ve tarımsal ürünlerin işlenmesi kullanılmamış tüm endüstriyel ürünler de dahil olmak üzere , Ortak Tercih Edilen Tarife Sistemine dahil edilmiştir. ASEAN ayrıca tarife prosedürlerini ve değerlerini belirleyerek, tarife nomenklatürüne katılarak ve tarife dışı kısıtlamaları ortadan kaldırarak ticaret için uygun koşullar yaratmaya çalışır. Derneğin diğer faaliyetleri arasında bilim ve teknoloji işbirliği, çevre koruma, kültür ve bilgi, sosyal gelişim, uyuşturucu kontrolü bulunmaktadır. ASEAN'ın en büyük hizmeti 1995 yılında Mekong Nehri Havzası Geliştirme Şirketi'ni havza ülkelerine, özellikle Kamboçya, Laos ve Myanmar'a yardımcı olacak şekilde düzenlemektir. İşbirliği alanı altyapı, ticaret ve yatırım, tarım, ormancılık,

maden kaynakları, sanayi, turizm, iş gücü kaynakları, bilim ve teknolojiyi; işçi uzman grupları oluşturuldu - finansal analiz, teknik yardım, kira sermayesinin ve borçların ekonomik analizi, Singapur ve Çin'in Kunming Şehri arasındaki demiryolu grubu (değerlendirme sürecinde). ASEAN'ın dış bağlantıları iki organizasyonda toplanmıştır.

ASEAN Bölgesel Forumu

ASEAN Bölgede Güvenliği Artırma Bölgesel Forumu (ARF), 1992 yılında yabancı bir diyalog geliştirmek ve Pasifik bölgesinde devam etmekte olan güvenlik diyalogunu tamamlamak üzere düzenlenmiştir. Papua Yeni Gine gözlemci statüsündedir, Diyalog ortakları Avrupa Birliği, Hindistan, Kanada, Çin, Rusya, ABD ve Japonya'dır. Forum, Ortaklık ve İşbirliği Anlaşması'nın ilkelerini ve hedeflerini desteklemekte ve bunu bölgesel ülkeler arasında bir davranış kuralları olarak benimsemektedir; Asya'nın Pasifik bölgesini daha fazla dikkate alır ve yapıcı ilişkiler kurmak için devletler arasında güven tesisine odaklanır, ayrıca önleyici diplomasiye odaklanır ve çatışma çözme mekanizmasını dikkate alır.

Asya-Avrupa Toplantısı, ASEAN tarafından Avrupa ile Asya arasında bir "bağlantı" olarak tasarlandı. İlk Asya-Avrupa toplantısı, devlet ve hükümet liderlerinin katılımıyla 1-2 Mart 1996 tarihinde Bangkok'ta gerçekleşti. Bu, Asya ve Avrupalı liderlerin ilk toplantısıydı. Konferansın katılımcıları, Asya-Avrupa toplantılarının açık ve evrimsel olması ve oturumlar sırasında organizasyon içinde harekete geçmesi gerektiği konusunda anlaştılar. Varlığı sırasında, Asya-Avrupa toplantıları ekonomi, çevre, bilim ve teknoloji, politika, kültür ve iki ülke arasındaki işbirliğinin gelişimi ile ilgili onlarca proje sundu. Bu proje programları farklı seviyelerde uygulanmaktadır ve Üniversite Asya-

Avrupa değişim programına, Singapur ile Kunming arasındaki Transasia Demiryolu'na katılmaktadır. Asya-Avrupa toplantılarının üyeleri Çin, Kore Cumhuriyeti, Japonya, Avrupa Birliği'nin on beş üye ülkesi ve Avrupa Komisyonu Başkanı ile ASEAN üyeleridir.

ASEAN'ın Organizasyon Yapısı

Hükümet başkanlarının kongresi, ASEAN'ın kararlarını benimseyen en yüksek otorite ve dışişleri bakanlarının ve ekonomik bakanların yıllık toplantıları da dahil olmak üzere belirli alanlarda toplanan on üç bakanlıktan oluşmaktadır

(<https://kayzen.az/blog/diplomatiya/9763/beyn%C9%99lxalq-t%C9%99%C5%9Fkilatlar.html>).

Örgütün en yüksek organı dışişleri bakanları konseyidir. Bazı konularda uzmanlar oluşan komiteler çeşitli alanlarda çalışmaktadır. Dışişleri bakanları yıllık toplanır

(https://www.academia.edu/5914563/C%C6%8FNUB-%C5%9E%C6%8FRQ_AS%C4%B0YA_D%C3%96VL%C6%8FTL%C6%8FR%C4%B0_B%C4%B0RL%C4%B0Y%C4%B0_ASEAN_T%C6%8F%C5%9EK%C4%B0LATI).

Asean`In Temelleri Ve Kuruluş Amaçları

Anlaşma, Birliğin üye ülkelerinin tarımsal ve endüstriyel malların üretimindeki ihtiyaçlarını karşılamayı, büyük çaplı bir tesis kurmayı, üçüncü ülkelere karşı ortak eylemi, ortak enerji politikasını izlemeyi ve uluslararası ekonomik konularda işbirliği yapmayı hedefliyor. Organizasyon, hareketi birleştirecek, esrar kaçakçılığıyla mücadele, bilimsel araştırma, öğrenci değişimi, yiyecek, turizm programları, ticaret ve gümrük mevzuatı ve sanatçı değişikliği gibi faaliyetler gösteriyor.

Ortak olarak, sektörde, özellikle petrokimya, kauçuk, kimyasal gübre, kağıt hamuru, otomotiv endüstrilerinde büyük ölçekli şirketler kurmayı hedefler

(https://www.academia.edu/5914563/C%C6%8FNUB-%C5%9E%C6%8FRQ_AS%C4%B0YA_D%C3%96VL%C6%8FTL%C6%8FR%C4%B0_B%C4%B0RL%C4%B0Y%C4%B0_ASEAN_T%C6%8F%C5%9EK%C4%B0LATI).

ASEAN'ın öncelikleri arasında, bölgesel ekonomik büyüme, sosyal ve kültürel kalkınma, bölgede barış ve istikrarın teşviki gibi etkenler önem taşımaktadır

(https://az.wikipedia.org/wiki/C%C9%99nub-%C5%9E%C9%99rq_i_Asiya_%C3%96lk%C9%99l%C9%99ri_Assosiasiyas%C4%B1).

Asean – Japonya

Japon hükümeti, birçok durumda, bu örgütünün üyelerine ekonomik yardımda bulunur ve ülkelerinin çıkarlarını göz önünde bulundurarak, bu ülkelerdeki yeni işletmelerin ve yatırımların açılmasında aktif rol almıştır.

21. yüzyılın başında, Japonya'nın dış politikasının ana yönlerinden biri, bölgenin önemli sorunlarının bölgedeki ülkelerin kaynakları aracılığıyla çözülmesini sağlamaktır. Bu amaçla bir dizi bölgesel forum oluşturuldu, maddi kaynaklar düzenlendi. 2006 yılında Japonya-ASEAN Entegrasyon Fonu kuruldu. Japonya, 70 milyon dolarlık fon sağladı. Fon bölgedeki en önemli sorunların üstesinden gelmek için kuruldu. Bu fonun kurulmasıyla birlikte Japonya, Batı ülkelerinin bölgesel sorunları çözme konusundaki katılımlarını zayıflatmaya çalıştı.

Japonya-ASEAN ilişkileri şu anda aşağıdaki ilkeler üzerinde gelişmektedir:

Eşit haklar ve karşılıklı saygı sağlanmalıdır; uluslararası hukuk normlarına saygı gösterilmeli ve korunmalı, iç ilişkilere müdahale etmeme ilkesine saygı gösterilmeli ve uluslararası kabul görmüş normların ve insan haklarının yaygın şekilde ihlal edilmesi durumunda tavsiye, yargılama ve eleştirilere uyulmalıdır; bu ilişkiler üçüncü bir tarafa (ülke) tehdit oluşturmamalı ve diğer ülkelere karşı döndürülmemelidir; bu ilişkiler Doğu Asya çerçevesinde daha geniş bir işbirliğine ve inşaat işine, barışa ve ilerlemeye hizmet etmelidir; bu ilişkiler, ASEAN topluluğunu zayıflatıp eritmek yerine daha da güçlendirilmeli ve genişletilmeli

(https://az.wikipedia.org/wiki/ASEAN%E2%80%93Yaponiya_%C9%99laq%C9%99ri).

Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi

NAFTA (NAFTA - Kuzey Amerika Serbest Ticaret) 1992 yılında Kanada, Meksika ve Amerika Birleşik Devletleri arasında kurulmuştur. Temel amacı, endüstriyel ve tarımsal ürünler için tarifelerin ortadan kaldırılması yoluyla 10 yıl boyunca (tarım ve nakliye araçları için on beş yıl) serbest bir ticaret bölgesi oluşturmak ve hizmet alanlarında hizmet özgürlüğü sağlamaktır (Keys, 2018: 418)

Amaçları:

Özel dostluk bağları ve milletleri arasındaki işbirliğini güçlendirmek; uyumlu kalkınmaya ve dünya ticaretinin genişlemesine ve uluslararası işbirliğinin büyümesine yardım; Üye devletlerde üretilen genişletilmiş ve güvenli bir mal ve hizmet pazarının oluşturulması; ticaret engellerinin kaldırılması; ticareti yönetmek için açık ve karşılıklı yarar sağlayacak kuralları belirlemek; iş planlama ve büyük harf kullanımı için ticari çerçeveler oluşturma; Dünya Ticaret Örgütü'nün ve diğer çok taraflı ve

iki taraflı işbirliğı organlarının sorumluluklarına saygı göstererek, yasaları ve ilkeleri göz önünde bulundurarak; küresel pazardaki rekabet güçlerini güçlendirmek; yaratıcılık ve yenilikçiliğe yardımcı olmak; fikri mülkiyet yasasının konusu olduğu düşünülen mal ve hizmetlerle ticareti geliştirmek; ilgili alanlarda yeni işler düzenlemek, yaşam ve çalışma koşullarını ve yaşam alanlarını iyileştirmek; bu hedeflerin her birine çevrenin korunmasını ve korunmasını sağlayarak ulaşmak; devletlerde esnek ve güvenli bir kamu refah sistemi sağlanması; sürdürülebilir kalkınma; Çevre ile ilgili yasaların güçlendirilmesi; işçilerin temel haklarının korunması ve güçlendirilmesi

(https://www.academia.edu/6885522/B%C4%B0M-d%C9%99_beyn%C9%99_lxalq_inteqrasiya_prosesl%C9%99ri?email_work_card=title).

2.3.2. Gümrük Birliğı

Gümrük Birliğı: İki veya daha fazla yükün ekonomik verimliliğini artırmak için gümrük vergisi veya iade edilmeyen ürünler için serbest ticaret kanonudur (<https://www.haksozhaber.net/okul/entegrasyon-surecinde-gumruk-birligi-908yy.htm>).

Gümrük birliğinin ekonomi üzerindeki etkisi, ekonomik kaynakların dağılımında ortaya çıkmaktadır. GB'nin dinamik etkilerinde, uzun vadede GSYİH'nın büyüme oranını etkileyen faktörler ön plana çıkmaktadır. Bunlar; Artan rekabetin etkisi, yatırımcılığın, üreticilerin büyük ölçekli piyasalar üzerindeki üretim etkisi, üretim maliyetlerinin üretim tekniklerinin geliştirilmesi ile birlikte etkisi ve belirli bölgelerde aynı cins ürünlerin satışı gibi belirli pazarların yaratılması

(Köylü, 2015: 151).

2.3.3. Ortak Pazar

Genel Pazar: Ülkeleri, üretim kapasitelerini mobilize etmek için maliyetleri azaltarak ve müzakereler yoluyla etkinliği artırarak harekete geçirmek büyük bir pazar oluşturmak için büyük bir fırsattır: Uzak Doğu ülkelerinde ticaret konusunda kısıtlama olmamıştır ve üye ülkeler arasında göç serbestleşmiştir. Ayrıca, üye ülkelerin yatırım transferleri ücretsizdir. Bu koşullar altında işgücü sermayesi ve teknolojisi verimli bir şekilde kullanılmaktadır. Üye ülkeler, üye olmayan ülkeler için ortak politikalar uygulamaktadır (Köylü, 2015: 151).

2.3.4. Ekonomik Birlik Ve Parasal Birlik

Ekonomik ve Parasal Birlik: Bir grup ülke ulusal para birimlerini döviz kuru ile birbirine bağlar ve sendika dışındaki ülkelerin paralarının serbest şekilde dalgalandığı bir sistemdir. Dördüncü bir entegre sütuna sahip ortak bir pazardan sonra tek para biriminin kullanılması ekonomik bir gerekliliktir. AB üye ülkeleri tek bir para politikası uygulamakta ve tek bir para birimi-euro kullanmaktadırlar. Bu politikalar ortak amaç ve taahhütlerle formüle edilmiştir

(http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:qd5YzK8sPpUJ:abs.cu.edu.tr/Dokumanlar/2016/PF%2520434/69287746_n.o.2.hafta_mehmet_aykal.pptx+&cd=15&hl=az&ct=clnk&gl=az&client=opera).

Bir para politikası aşamasının tamamlanmasıyla birlikte ekonomik entegrasyon tamamen gerçekleşmiştir.

Döviz kurundaki değişim, para birimlerindeki döviz ve yatırım üzerindeki olumsuz etkilerin üstesinden gelmek için kullanılan bir yöntemdir. Bununla birlikte, ekonomik birimler parasal birimlerden

nispeten daha kapsamlıdır. Bunlar ekonomik, finansal, parasal ve sosyal politikalar

(Köylü, 2015: 152).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BAKÜ-ALAT SERBEST TİCARET BÖLGESİ

3.1. LİMAN HAKKINDA

Dünyanın en büyük limanlarından başka, Orta Avrasya'nın en büyük ticari şehirleri tarihsel olarak kıyıda kesişmiştir. Antik çağda, İpek Yolu tüccarlarının Avrupa ve Asya'ya seyahat etmek için aylarca, hatta yıllar geçirmesi gerekiyordu. O dönemde, Orta Avrasya düğümleri önemli bölgesel lojistik ve dağıtım merkezleri olarak görev yapıyordu. Her birinde, insanların buluştuğu ve fikir alışverişinde bulunduğu, alışveriş yaptığı, halkların ve kültürlerin buluştuğu ve iç içe geçtiği çok sayıda kervansaray vardı. Bu alışveriş merkezlerinin Avrasya ve Orta Doğu'daki geniş koridor ağları aracılığıyla diğer bölgesel kavşaklara ve büyük şehirlere bağlantıları vardı. Yüzyıllar boyunca, İpek Yolu, Orta Avrasya'da birçok ülke için ekonomik bir gelişme kaynağı olarak rol oynadı.

İpek Yolu üzerindeki ticaret için önemli bir yol olan Orta Avrasya, doğu ve batı, kuzey ve güney arasındaki ticari köprü olarak tarihsel rolünü yeniden kazanmak niyetindedir. Belli başlı Avrasya toprakları ve hava taşımacılığı koridorlarının kesişme noktasında (eğer uygun şekilde kullanılırsa uzun vadeli bir başarının esasını oluşturacak olan etken) bulunan Azerbaycan, yalnızca Avrupa ile Asya arasındaki ticari bir köprü değil, aynı zamanda Avrasya'daki büyük bir dağıtım bölümü olarak da hizmet verebilir. Bölgedeki kilit ticari ve ulaştırma merkezlerinden birine dönüşme potansiyeli, doğal kaynakların mevcudiyeti ve dinamik genç kuşak bölgesel dönüşüme katkı sağlayacaktır (<http://portofbaku.com/az/about-port-of-baku/>).

3.2. ELET`TE YENİ LİMAN

Alat'taki yeni liman, ülkeyi batı (Türkiye ve AB), güney (İran ve Hindistan) ve kuzeyle (Rusya) birleştiren bir ulaşım merkezidir. Azerbaycan bölgelerinin yakınında bulunan, uygun bir kavşak olarak, limanın bölgelerle temas kurma kapasitesini artırır, böylece aktarma hacmini artırır. Ayrıca, yeni limanın bulunduğu bölge, ülkenin iç bölgelerini birbirine bağlayan mevcut otomobiller ve demiryolları ile kesişmektedir.

Azerbaycan'ı geçen üç uluslararası demiryolu hattı Alat'ı geçiyor:

- Bakü'den Rusya'ya ve kuzey batıya giden demiryolu hattı
- Gürcistan, Karadeniz kıyıları ve Türkiye'den batıya doğru uzanan demiryolu hattı.
- İran sınırına kadar güneye uzanan demiryolu hattı.

İlk Aşama

Yeni liman, 10.000 ton kapasiteye sahip 150 ila 160 metre arasında feribot ve Hazar Denizi'ne hizmet veren diğer gemilerde bulunuyor. Kargo devri arttığında, yer, limanın tüm kargo segmentleri (demiryolu feribotları, genel kargo, konteyner ve blok) için çok çeşitli modüller sunmasını sağlar.

Alat'ta liman kompleksi inşaatının ilk aşaması; vapur iskelesi, genel kargo köprüsü, Ro-Ro köprüsü, servis köprüsü, demiryolu hatları, çeşitli idari binalar, gümrük noktaları, açık depolama alanları, depolar,

konteyner sahası, demiryolu ve köprülere giden yol yolları, bir yolcu servis binası, ağır bir kargo alanı ve bir otopark alanını kapsar.

İlk aşama için projenin bitiş tarihi üç aşamaya ayrılmıştır. İlk aşama - feribot terminalinin inşaatı Eylül 2014'te tamamlandı; İkinci aşama - Ro-Ro köprüsünün inşaatı Aralık 2017'de tamamlandı.

Köprülerin uzunluğu aşağıdaki gibidir:

- Toplam yük köprüsü - 650 m (4 köprü)
- Ro-Ro Köprüsü - 300 m (1 köprü)
- Servis köprüsü - 450 m (çok sayıda köprü)

Köprülerin tarama işleri Hazar Denizi seviyesinden -7 m'ye kadar yapılmıştır.

Feribot Terminali, Azerbaycan ile Avrupa veya Orta Asya (Çin ve Asya'daki diğer ülkeler) arasında doğrudan transit demiryolu taşımacılığı yapmaktadır. Şu anda, konteynerler demiryolu platformuna gönderilecek adrese teslim edildiğinde (bir konteyner gemisine boşaltılmadan ve yüklenmeden) ve yeni limanın Feribot terminali kullanıldığında, konteynerler doğrudan demiryolu platformuna gönderilir. Konteynerler demiryolu platformundan boşaltılıp bir konteyner gemisine yüklendiğinde, bu gemiler Bakü merkezinde bulunan eski limanda bulunuyor. İlk etabın tamamlanmasıyla birlikte farklı tiplerde tüm işlemler yeni Alat limanından yapılacaktır.

İlk etabın tamamlanmasıyla birlikte, Yeni Alat Limanı'nın toplam kapasitesi 15 milyon tona ve 100.000 TEU konteynerine yükselecek.

İkinci ve Üçüncü aşama

Yeni Liman alanının genişlemesi, kargodaki potansiyel artış ve çeşitli iş alanlarının gelişim hızı ile ilgilidir. Başka bir deyişle, inşaat işine ikinci ve üçüncü aşamada başlama kararı yük hacimlerine bağlıdır. Genel olarak, bu sonraki adımlar ortaklıklar (kamu-özel ortaklıklar) veya özel şirkete yatırım yapan, kuran ve sömüren (Tik-İşlet-Ötür) ortaklık modeline uygundur.

Üç faz için tahminler aşağıdaki gibidir:

İlk aşama: 15 milyon ton yük + 100.000 TEU konteyneri;

İkinci aşama: 20 milyon ton yük + 250.000 TEU konteyneri;

Üçüncü aşama: 25 milyon ton kargo + 1 milyon TEU konteyneri (<http://portofbaku.com/az/The-New-Port-in-Alat/>).

3.3. TERMİNALLAR

3.3.1. Ana Yük Terminali

Bakü Limanı'nın mevcut Ana Yük Terminali Bakü merkezinde bulunmaktadır. Toplam uzunluğu 545 metre olan üç rıhtım vardır. Bu rıhtımlardan biri düzenli olarak Bakü ve Türkmenistan arasında yolcu ve araba taşıyan Ro-Ro gemilerle çalışmak için kullanılabilir. Kıyı derinliği Hazar Denizi seviyesinden 7 metre yüksektir. Rıhtımlar kaldırma yetenekleri, 40 tona kadar olan on dört adet vinçle donatılmıştır. Genel ve konteyner yükleri için 1.5 ila 10 ton kapasiteli konteyner yükleme kitleri ve otuz sekiz ton kapasiteli konteyner yükleme kitleri etkin bir şekilde kullanılmaktadır. Terminal, 2013-2014 yıllarında çimento,

klinker ve donatı dahil olmak üzere bir milyondan genel, yığın ve konteynırın işlenmesini her zaman mümkün kılmıştır. Günde sadece 150 vagon ve 100 araç kapasiteli üç gemi ile aynı anda çalışmak mümkündür. Demiryolunun toplam uzunluğu, limana 400 kilometre uzunluğundaki bir erişim ile sekiz metredir. Demiryolu vagonlarına erişerek yüklerin sorunsuz bir şekilde yüklenmesini ve boşaltılmasını sağlar. Bot iki adet dizel lokomotif işletiyor. Terminal, limana kolayca ulaştırılabilen demiryolları ve araç ağırlığı ile donatılmıştır. Açık ocağın toplam alanı yaklaşık 19.000 m², korunan depo alanı ise 6.000 m² civarındadır (<http://portofbaku.com/az/Main-Cargo-Terminal/>).

3.3.2. Petrol Terminali

Dubendi Petrol Terminali, Bakü limanında ticaretin% 35'ini gerçekleştiriyor. Bu terminal, Absheron Yarımadası'ndaki en büyük petrol terminali olmakla birlikte 8 milyon ton ham petrol taşıyabilir. Terminalde aynı anda 5.000 ila 13.000 DWT kapasiteli tankerlere izin veren 2 adet iskele bulunmaktadır. Neredeyse tüm kargo gemileri ham petrolü Kazakistan ve Türkmenistan'dan aktarmaktadır (2010'da% 97). 2010 yılında, tonlarca Gazakh (% 37) ve 1,2 milyon ton Türkmen petrolü (% 60) dahil olmak üzere 2 milyon ton ham petrol terminale taşınmıştır. Petrol Terminalinde, 2018'in ilk 9 ayında ve Ocak-Eylül 2018'de 389,5 bin ton ham petrol ve petrol ürünü devrildi (<http://portofbaku.com/az/Oil-Terminal/>).

3.3.3. Feribot Terminali

Feribot Terminali, Yeni Liman'ın batısında, liman girişinin güney kısmında yer almaktadır. Feribot Terminali, her iki tarafta da yamaçlara sahip merkezi bir sürgülü köprü içeren çift taraflı köprülerden

oluşmaktadır. Tren arabaları ve kamyonlar demirden geçitler vasıtasıyla taşınır ve her çift köprüde tasarlanan üst köprü, yolcuların gemilere ulaşmasını sağlar. Feribotlar daha çok tren vagonlarını, kamyonları ve arabaları taşımak için kullanılır. Trenler için bekleme şeritleri, köprü çiftinin kıyısında, kamyon ve otomobiller için bekleme şeritleri ise demiryolu izinin her iki tarafında bulunur. Mevcut iki katlı tren vapuru, feribotlara hizmet etmek için her çatı köprüsü için dört feribot hattı bulunacakve toplam 364 metre uzunluğa sahip yirmi altı vagon kapasitesine sahip olacak. Nominal feribot bekleme alanı 400 metre uzunluğundadır.

Azerbaycan Hazar Deniz Gemileri Feribot Terminali'ne ait 13 feribot var (<http://portofbaku.com/az/Ferry-Terminal/>).

2018 yılında Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı, " Alat" ve " Silk Way" olmak üzere iki yedek gemiyi kullanıma verdi.

Gemiler Türkiye`nin "Loyd Shipyard" Şirketi tarafından hazırlanmıştır .

Teknik özellikleri, zorlu hava koşullarında gemilerin yelken operasyonlarına yardımcı olmalarını sağlar. Bu gemilerin yakıtı, içme suyla donatımı ve diğer teknik özellikleri, çalışmalarında onları kesintisiz kılar. Aynı zamanda, teknelere monte edilmiş olan modern gemi inşa ekipmanı, yangının liman bölgesinde ilk müdahalesine izin verir.

"Alat" gemisinin uzunluğu 14.90 metre, genişliği 5.90 metre, toplam kapasitesi 56 ton ve geminin hızı 10 kilometredir (saatte 18.5 kilometre). "Silk Way" gemisinin uzunluğu 17 metre, genişliği 6.80 metre, toplam kapasitesi 82 ton, hızı "Alat" gemisi ile aynıdır

(<http://portofbaku.com/az/news/172-Baki-Beyn-lxalq-D-niz-Ticar-t-Limani-l-t-v-SilkWay/>).

3.4. GERÇEKLER VE RAKAMLAR

2017 yılının ilk yarısında Bakü Liman'ında her yöne uygun artım dikkata alınmıştır. Toplam sevkiyat hacmi (petrol ürünleri hariç) geçen yılın aynı dönemine göre% 43,5 oranında artarak 1900 tona ulaştı. Gönderilerin % 89'u transit kargoya düştü.

Alat yerleşiminde bulunan Feribot Terminali'ndeki vagonlar% 35,2 oranında artarak 21775 adede ulaştı. 10041 (% 46,1), Bakü-Türkmenbaşı-Bakü yönünde, 5773 vagon (% 26,5) Bakü-Aktau-Bakü, Bakü-Kurik-Bakü yönünde, 5961 vagon (% 27,4) ise cari yılın mart ayında kullanıma verilmiş Kurik limanından, başka bir ifadeyle Bakü-Kurik-Bakü yönünde harekete geçti. Her iki yöndeki yolcu taşımacılığı (Türkmenistan, Kazakistan), geçen yılın aynı dönemine göre % 50 oranında artarak 14478 kişiye ulaştı.

Aynı zamanda, tekerlekli taşıtlarda, özellikle de büyük ölçekli taşıtların (TIR) devrilmesinde önemli bir büyüme gözlenmiştir. Geçen yılın aynı dönemine göre, Bakü limanını kullanan bu tür araç sayısı % 53,7 oranında artarak 16.204 adet büyük hacimli ve diğer araçları kapsamıştır. Bunların yaklaşık 10154'ü (% 62,7) Bakü-Türkmenbaşı-Bakü'de, 6050'si (% 37,3) Bakü-Aktau-Bakü yönünde faaliyet göstermektedir (<http://portofbaku.com/az/Facts-and-Figures/>).

3.5. LİMAN YÖNETİMİ

Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı Kapalı Anonim Şirketi Bakü limanının ana yönetim organı olup, liman ve terminallerin günlük operasyonlarında önemli rol oynamaktadır. Limanı Azerbaycan'ın ana

İpek Yolu'nun ana ve multimodal geçiş kavşakı olarak geliştirmek amacıyla 18 Mart 2015 tarihli Azerbaycan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in emriyle Kapalı Anonim şirket'i kuruldu. Bakü limanı, Azerbaycan'ın stratejik denizcilik faaliyetlerini güçlendirmek ve korumak amacıyla Liman Yönetimi, Liman Planlama Kurumu ve Ulusal Liman Temsilciliği rolünü üstlenerek Azerbaycan'ın liman ve lojistik gelişiminin ana itici gücü olarak hareket etmektedir. Bakü Limanı, Büyükşehir Bakü'nün deniz sınırı üzerindeki güvenlik, koruma ve çevre koruma önlemlerini güçlendirmek, liman operasyonlarına ve gelişim önlemlerine yardımcı olmak için bu alandaki bazı kurumlar ve diğer kurumlarla işbirliği yapmaktadır (<http://portofbaku.com/az/port-authority/>)

3.6. MAKSAT VE HEDEFLER

Misyon

Bakü limanında dünya standartlarında bir lojistik merkezin inşası ile Azerbaycan ekonomisinin sürekli gelişmesi ve çeşitlenmesi.

Perspektif Hedef

Avrasya'nın merkezinde çok taşınmalı bir dağıtım noktası olarak hizmet veren Bakü Limanı'nın hedefi, Hazar Denizi'ndeki en büyük sanayi ve lojistik bölgesi olmak, sakinlerine ve uluslararası müşterilerine kapsamlı hizmetler sunmak ve Azerbaycan'ın petrol dışı ekonomisinin sürdürülebilir kalkınmasına katkıda bulunmaktır

(<http://portofbaku.com/az/mission-and-vision/>).

3.7. STRATEJİ VE İŞLETME GELİŞİMİ

Perspektif Hedef

Bakü Limanı, büyük merkeze çevrilmek amacına deniz limanı, havaalanı, lojistik merkezleri, petrokimya endüstrisi ve özel hukuk rejimi çatısı altında diğer portatif taşımacılığı ve projeleri birbirine bağlayacak entegre bir geliştirme modeli içermektedir.

Azerbaycan'ın dönüşüm stratejisinin çerçevesi, yatırımcıları ve tasarımcıları petrol dışı sektöre yatırım yapmak üzere Azerbaycan'a getirecek çekici ve rekabetçi bir iş ortamı yaratmaktır. Bu ancak hükümetin gerekli teknik ve düzenleyici özellikleri ile birlikte projeye üst düzey siyasi destek sağlayarak hükümetin politik ve ekonomik istikrarı ile sağlanabilir.

Yeni Alat Limanı, Hazar Denizi'ndeki en büyük "endüstriyel / lojistik bölge" olacak ve sakinlerine ve uluslararası müşterilerine kapsamlı lojistik hizmetler sunacak ve önemli bir bölgesel çok taşımali dağıtım merkezi olarak hizmet verecek.

Bu alandaki liman genişlemesinin amacı, yeni bölgelerden daha fazla kargo sağlamak, onlara önemli bir ithalat ve tranzit geçiş noktası sağlamaktır.

İş Stratejisi

Projenin ilk aşaması Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti tarafından finanse edilecektir. Projenin sonraki aşamaları, alternatif veya ek bir finansman kaynağı olarak özel sektöre başvurarak Hükümetin benimseyeceği Hükümet-Özel Ortaklık modeline dayanarak finanse

edilebilir. Hükümet –Özel Ortaklık modellerini kullanmak, büyük uluslararası şirketlerle ortak girişimler oluşturarak, yerel limanlarda ve lojistikte özel sektör becerilerini geliştirmenin bir yoludur. Bu şekilde, liman ve lojistik bölgesindeki ticari faaliyetleri kolaylaştırarak ekonomiyi daha rekabetçi hale getirerek çeşitlendirme sağlanabilir. Ayrıca, bu, konteyner sevkiyatı ve konteyner servisi, konteynırlanmış ve tek yükleme, kargo vagonu hizmetleri, boş konteyner depolama, nakliye, tedarik zinciri yönetimi, depolama ve dağıtım hizmetleri gibi yardımcı liman hizmetleri de sağlayacaktır (<http://portofbaku.com/az/Strategy-and-Business-Development/>).

3.8. ULUSLARARASI İŞBİRLİĞİ

Avrasya için bölgesel bir ulaşım ve lojistik merkezi haline gelen uluslararası bir liman olan Bakü Limanı, çeşitli uluslararası kuruluşlar ve yabancı liman yetkilileri ile aktif olarak işbirliği yapıyor. İpek Yolu projesinin bir parçası olarak, Çin'den ve Avrupa'yadek arasında modern İpek Yolu üzerinde bulunan ülkeler ile daha yakın bir işbirliğine ulaşmak için çeşitli uluslararası etkinlik ve konferanslara katılıyoruz. Bakü limanı, 22 Nisan 2010'dan bu yana Uluslararası Limanlar Birliği (BLA) üyesidir. Orta vadeli liman ve uluslararası liman konferanslarında aktif olarak yer alıyoruz ve BLA'nın orta vadeli liman konferansını Azerbaycan Cumhuriyeti, Bakü'de gerçekleştirmeyi hedefliyoruz.

Bakü Limanı, Aktau Limanı, Batum Deniz Limanı ve Antwerp Limanı gibi çeşitli limanlar ile Mutabakat Muhtırası imzalamıştır. 24 Temmuz 2015 tarihinde, TransCaspian Uluslararası Taşımacılık Rotası (TBNM) Koordinasyon Komitesi'ni kurmak ve TransCaspian Ulaştırma Koridoru'ndan ilave kargo akışı sağlamak üzere Bakü, Batum Deniz

Limanı ve Aktau Limanı arasında üçlü bir Mutabakat Zaptı imzalandı. Bu Mutabakat Muhtırası neticesinde Bakü Limanı, Kasım 2015'te Chongqing, Kiev, İstanbul ve Vilnius'ta düzenlenen TBNM karayolu fuarında yer aldı ve Hazar Denizi kıyı devletlerinin bölgesel işbirliğine aktif olarak katıldı.

Bakü limanı, Avrupa limanları ile ortaklığa aktif katılım göstermiştir. 15 Temmuz 2015 tarihinde, Bakü Limanı, Avrupa'nın en büyük limanlarından biri olan Antwerp Limanı ile Mutabakat Zaptı imzaladı. Her ikisi de limanlar arasında karşılıklı yarar sağlayan işbirliğinin genişletilmesi, yasal çerçevenin iyileştirilmesi, nakliye ve lojistik işlemlerinin karlılığının artırılması ve Avrupa liman yönetim standartlarını karşılayacak yeni yönetim yapılarının uygulanması konusunda hemfikirdi. Taraflar, liman tesislerinin enerji verimliliğini arttırma ve Yeşil Liman Konseptinde Bakü limanında yenilenebilir enerji kaynakları kullanma konusunda da işbirliği yapmayı kabul etti.

Bakü Limanı ayrıca, Azerbaycan Cumhuriyeti'ne akredite edilmiş yabancı ülkelerin elçilikleriyle de aktif olarak işbirliği yapıyor. Sadece 2015 yılında, Alat'da Alat limanı, İtalya, Litvanya, Romanya, Ukrayna, Çin ve Türkiye, Avrupa Birliği ve ABD Ticaret Odası ve diğer yetkililerden oluşan delegasyonlar da dahil olmak üzere, çeşitli Avrupa ve Asya ülkelerinin elçiliklerinin kırka yakınına ev sahipliği yaptı.

Azerbaycan, çeşitli BM hükümetlerarası komitelerinin çalışmalarına aktif olarak katılmaktadır. Azerbaycan Cumhuriyeti'nin liman endüstrisindeki resmi temsilcisi olan Bakü limanı, UNESCAP Kara Limanları Çalışma Grubu üyesidir. Bu Çalışma Grubunun amacı, kara liman tesislerini iyileştirmek ve kara limanlarına daha fazla yatırıma

teşvik konusunda çalışmalar yapmak (<http://portofbaku.com/az/International-Cooperation/>).

3.9. ORTAKLAR

Ortaklarımızla yakın işbirliği bizim için önemlidir. Bakü Limanı, transit yolların gelişmesini sağlamak ve Azerbaycan'ın bölgesel bir merkez olarak kapasitesini artırmak için çeşitli konularda işbirliği içinde çalışmaktadır. Bakü'de limanın ticaretini arttırma ve rekabet gücünü arttırma ve özel şirketlerle işbirliği yapma prosedürlerini sürekli olarak geliştirmek için bakanlık ve devlet kurumları ile ortaklıkların sürekli olarak geliştirilmesi dahildir (<http://portofbaku.com/az/Partners/>).

3.10. KURUMSAL SOSYAL SORUMLULUK

İş başarısının tek örgütsel başarı olmadığını fark eden Bakü Limanı, kuruluşunun toplum katılımı ve çevresel sürdürülebilirlik üzerindeki olumlu etkisine de önem veriyor. Bakü limanında, meslektaşlarımızı ve ortaklarımızı sosyal sorunların farkında olmaları için teşvik ediyoruz ve topluluk projeleri ve etkinlikleri yaparak katılmaya teşvik ediyoruz. Eğitim ve topluma katkı, kurumsal sosyal sorumluluk politikamızın temel dayanaklarından biridir. Bunu dikkate alarak, 2015 yılında staj programımıza başladık, genç ve yetenekli öğrencilere liman hakkında daha fazla bilgi edinme ve bilgi ve becerilerini arttırma fırsatı sağladık. Liman yönetimi, lojistik ve tedarik zinciri yönetimi konularında profesyonelleri yetiştirmek için Azerbaycan'ın önde gelen üniversitelerinden biri olan ADA Üniversitesi ile ortaklık yaptık. Ayrıca, Bakü Limanı çeşitli yarışmalar düzenleyerek toplumla düzenli bir etkileşim içindedir. Çevresel sürdürülebilirlik, kurumsal sosyal

sorumluluk politikamızın bir diğ er önemli ayağıdır. Bakü limanını en son yenilikçi  evre uygulamalarını kullanarak dünya standartlarında bir Yeşil Liman ve lojistik merkezine dönüştürmeyi planlıyoruz. Bu gelişmeler aşağıdaki önemli alanları kapsayacaktır: enerji, atık yönetimi, su ve hava kalitesi ve sürdürülebilir i  uygulamaları (<http://portofbaku.com/az/Corporate-Social-Responsibility/>).

3.11. SAğLIK, GÜVENLİK VE ÇEVRE POLİTİKASI

“Bakü Uluslararası Deniz Limanı Limanı” CJSC olarak asıl amacımız, yerel ve uluslararası düzenlemelere dayanarak, topluluk  yeleri, insanların sağlık ve mal, ekipman, y k ve  evre kaybı olmadan güvenli bir çalışma ortamı yaratmaktır.

Bu politika, insanların güvenliği,  evre, faaliyetlerimizin başarılı bir şekilde gelişmesi ve genişlemesi ve ortak çalışma ortaklarımızın çıkarlarına dayanmaktadır.

“Bakü Uluslararası Deniz Limanı” olarak, tüm olayların  nlendiğine ve güvenliğin tüm çalışmaların vazgeçilmez bir parçası olduğuna inanıyoruz.

Faaliyetlerimizde  evre korumanın öncelikli hedeflerimizden biri olduğuna inanıyoruz ve hedefimiz çalışanlarımızın yanı sıra limanlara da güvenli ve güvenli bir çalışma ortamı sağlamak.

Bu yaklaşım prosedürlerimiz, y nergelerimiz ve programlarımız tarafından yönetilir.

Kamu Güvenliği:

Toplumun temel amacı, etkili bir iş güvenliği kùltürü oluşturmak ve her türlü yaralanma ve çevre için zararsız bir çalışma ortamı yaratarak Avrasya bölgesinin önde gelen lojistik kavşaklarından ve önde gelen limanlarından biri olmaktır.

İş güvenliği felsefesi:

- Tüm olaylar ve yaralanmalar önlenabilir;
- Güvenliği artırmak için adımlar atmalıyız;
- Güvenli çalışmak, her işin ve herkesin sorumluluğunun sloganıdır.
- Toplum tarafından belirlenen amaç ve hedeflere ulaşmak için:

İş Sağlığı Yönetim Sisteminin geliştirilmesi ve sürekli iyileştirilmesi;

Yerel mevzuatın tüm gerekliliklerini karşılayan, uluslararası iş güvenliği ve çevre standartlarının tüm yönleriyle uyumludur;İnsanları ve çevreyi tehlikeye atabilecek ve aynı zamanda başarılı performansımızı

olumsuz yönde etkileyen kazalarla sonuçlanabilecek bir "sıfır tolerans" politikası izlemektedir.

Bu politika yılda en az bir kez gözden geçirilmelidir.

Tüm çalışanların ve yüklenicilerin aktif katılımı ve çabaları sayesinde, SEÇ politika gereksinimlerini karşılamayı taahhüt ediyoruz

(<http://portofbaku.com/az/Health-Safety-Environmental-and-Security-Policies/>).

3.12. SERBEST TİCARET BÖLGESİ

Alat'da yerleşen yeni Serbest Ekonomik Bölge uluslararası nakliye ve Avrupa-Asya lojistik zincirlerinde öncü bir rol oynayacak ve yerel üretimin tanıtımı “ Made in Azerbaijan“ brendinin dünyada tanınmasında olağanüstü bir hizmet sağlayacaktır.

Yeni Bakü limanını (Alat yerleşimi) içeren serbest ticaret bölgesi, 400 hektarlık bir başlangıç aşamasında ve ardından 1000 hektarda yer alacaktır. Katma değer yaratan üretim ve hizmetler yaratılması amaçlanmıştır. Örneğin, petrokimya, tarım, mobilya üretimi, vb. üretim alanlarının inşa edilmesi planlanmaktadır.

Genel olarak, AIZ'in Güney Kafkasya, Orta Asya, İran, Güney Rusya ve Türkiye de dahil olmak üzere bölgesel düzeyde 130 milyon kişilik bir pazara hizmet etmesi bekleniyor. 2040 yılına gelindiğinde, ülkenin GSYİH'sinin GSYİH üzerindeki kümülatif etkisinin 57 milyar dolar olduğu tahmin ediliyor.

17.03.2016 tarihinde, Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Bakü'nün Garadagh ilçesinin Alat yerleşim bölgesinde yeni Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı toprakları da dahil olmak üzere Serbest Ticaret Bölgesi gibi Özel Ekonomik Bölgesi'nin kurulması hakkında bir Sipariş imzaladı.

Bu siparişlerin ardından, 7 Eylül 2016'da Birleşik Arap Emirliklerinin önemli ve yıllık 1 milyar dolarlık geliri olan “DP World “ şirketi ile bir sözleşme imzalandı. Dünyanın dört bir yanında 78 terminali bulunan “DP World “ şirketi, Alat serbest ticaret bölgesi için bir kalkınma planı geliştirdi ve 23 Mayıs'ta hükümete sundu (<http://portofbaku.com/az/Free-Zone/>).

3.13. YEŞİL LİMAN

Bakü limanını Yeşil Liman ve lojistik merkezi olarak geliştirmek için en ileri çevresel uygulamaları kullanılmaktadır. Bu geliştirme faaliyetleri aşağıdaki kilit alanları kapsamaktadır: enerji, atık yönetimi, su ve hava kalitesi kontrolü ve sürdürülebilir iş uygulamaları. Yeşil limanlar ve lojistik merkezleri, malzeme yönetimi (depolama ve paketleme), atık yönetimi ve fiziksel dağıtım gibi çevresel ve enerji performansını düşürmeyi amaçlayan faaliyetler dahil, kargo dağıtımının yapıldığı alanlardır. Projenin avantajları arasında büyük ölçekli operasyonel ve ekonomik verimlilik sağlanması, çevresel iyileştirme (su ve sera gazı gibi hava kirleticilerin azaltılması) ve Bakü limanındaki hizmet talebinin artırılması yer alıyor.

Alat'ta inşa edilen Yeni Liman, karbon emisyonlarını azaltan çeşitli teknolojiler uygulayarak Yeşil Liman statüsünü almaya çalışıyor ve bu amaçla, yeniden kullanım, geri dönüşüm ve gübre yoluyla liman işlemlerinin israfını azaltmaya yönelik bir program uygulayacak. Liman operasyonlar sırasında ortaya çıkan tüm atıkların yönetimi, taşınması ve bertarafı için izin verecek şekilde tasarlanmıştır. Liman alanına ilgili atık bertaraf tesisleri ve ekipmanı monte edilmelidir.

Yeşil bölgeler kıyı boyunca ve limanın kuzeyindeki ve batısındaki manevra alanının etrafına yerleştirilecektir. Bu bölgeler, toprağı zenginleştirmeyi ve doğal yarı çöl manzaralarıyla sonuçlanan yerel mikro iklimi korumayı amaçlar. Ağaçların çatısında toplanan yağmur suyu, bu estetik manzaraların geliştirilmesi ve sulanmasında kullanılmaktadır.

Uzun vadeli hedefler çerçevesinde, kaynakların korunması, atıkların azaltılması ve kirliliğin önlenmesi yoluyla sürdürülebilir çevresel, sosyal

ve ekonomik faydaların sağlanması için Yeşil Liman Programı geliştirilecektir. Bu uygulama aşağıdaki bileşenleri içerecektir:

Birinci bileşen: Çevre planlama ve strateji

Bu bileşen, limanlardan ve Azerbaycan'dan geçen diğer kargo aracı türleri için etkili çevresel önlemlerin uygulanmasını belirlemek, önceliklendirmek ve planlamak için fırsatların genişletilmesine katkıda bulunacaktır. Aynı zamanda, bu bileşen nakliye, demiryolu taşımacılığı, depolar, soğutma sistemleri, paketleme, kargo taşıma ekipmanları, küçük tekneler, işçi taşımacılığı, inşaat ve güç kaynağı dahil olmak üzere ana liman ve lojistik operasyonlarını kapsar.

İkinci bileşen: düşük karbon aktivitesinin teşviki

Bu bileşen Bakü Liman İdaresi'ne liman ve lojistik operasyonlarında büyük çaplı çevresel yatırımlar da dahil olmak üzere Ekolojik Gelişim ve Lojistik Stratejisinin uygulanmasında yardımcı olacaktır. Bu bileşen ayrıca, farklı liman kullanıcıları tarafından gerçekleştirilen işlemlerin karbon emisyonlarını azaltmak için bir yol sağlar.

Üçüncü bileşen: Ulusal Çevre ve Çoğaltma Politikası

Bakü limanındaki proje faaliyetlerinden edinilen tecrübe, ülkenin diğer bölgelerinde uygulanacak ve yeniden sunulacaktır. Bu bileşen, yerel yönetimlere, ilgili yerel stratejilerin uygulanması da dahil olmak üzere politikanın hazırlanmasında ve benimsenmesinde yardımcı olacaktır (<http://portofbaku.com/az/Green-Port/>).

3.14. ANLAŞMALAR

7 Eylül 2016 Alat Serbest Ticaret Bölgesi'ne danışmanlık hizmeti vermek üzere bir anlaşma imzalandı.

Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı dahil olmak üzere Alat Serbest Ticaret Bölgesi'ne danışmanlık hizmeti vermek üzere 7 Eylül'de Bakü'de bir anlaşma imzalandı.

Ekonomi Bakanlığı, Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı CJSC ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin "DP World Group"una dahil olan "Economic Zones World FZE" şirketi arasında imzalanan anlaşmaya göre, şirketler grubunun özel ekonomik bölgelere ilişkin mevzuatı, bölgenin kuruluşunun ekonomik gerekçesini iyileştirilmesi, ekonomik bölgede uygulanacak olan altyapı ve yönetim faaliyetleri ile ilgili Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı'na danışmanlık faaliyeti gösterecektir.

Azerbaycan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı'nın 17 Mart 2016 tarihli Emriyle, Karadağ ilçesinin Alat yerleşiminde Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı bölgesi, Azerbaycan'ın lojistik ve ulaşım merkezi olarak konumunu güçlendirerek, ekonominin sürdürülebilir kalkınması ve rekabetçiliği açısından serbest ticaret bölgesi tipi özel bir ekonomik bölge oluşturulması önemlidir.

CJSC "Bakü Uluslararası Deniz Limanı" Genel Müdürü Taleh Ziyadov, limanın faaliyetlerinden bahsetti. T. Ziyadov, DP World Group'un bu projeye danışman olarak katılmasının Bakü limanının önemli lojistik ve ticaret merkezi olan Ortadoğu'nun en büyük serbest ticaret bölgesinin oluşmasına katkıda bulunacağını belirtti (<http://portofbaku.com/az/news/80-l-t-Azad-Ticar-t-Zonasina-m-sl-h-t-xidm-tinin-gos>).

İlgili devlet kurumlarının katılımıyla Bakü'de Alat Serbest Ticaret Bölgesi'nin kurulmasına ilişkin uluslararası danışman bir şirket, Birleşik

Arap Emirlikleri "DP World" şirketi tarafından 23 Mayıs 2017 tarihinde hazırlanan raporun sunumu yapıldı.

Ekonomi Bakanı Şahin Mustafayev, Azərbaycan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in özel sektörün gelişmesine büyük ilgi ve özen göstermesi nedeniyle, olumlu iş ve yatırım ortamının yaratıldığı, Azərbaycan'ın ulaştırma, transit ve lojistik kapasitelerinin artırılmasına yönelik önemli kararların alındığı, büyük altyapı projelerinin hayata geçirildiği, projeler uygulanmaktadır. Alat yerleşiminde Bakü Uluslararası Deniz Limanı Kompleksi'nin inşaatı, Bakü Tersanesi'nin başarıyla işletilmesi, Bakü-Büyük Kasık demiryolunun yeniden inşası, Kuzey-Güney koridorunun geliştirilmesine yönelik çalışmalar ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu inşaatı açık örneklerdir. Ülkemizden geçen ulaşım koridorlarını teşvik etmek ve bu koridorlara ilave kargo çekmek amacıyla Nisan ve Eylül aylarında Washington ve Viyana'da, 28 Şubat'ta Pekin'de "Trans-Doğu Doğu-Batı Ticaret ve Transit Koridoru" forumları düzenlenmiş, tanıtımlar yapılmıştır. Bu yönde önlemler alınmaktadır.

Eylül ayında imzalanan anlaşma uyarınca üç yönlendirme yapıldı. Bunlardan ilki, ATZ'nin düzenlenmiş yasal rejimidir. Birleşik bir fatura hazırlandı ve şu anda sunuluyor. İkincisi, ATZ'nin Azərbaycan ekonomisine olan katkısının ne olacağını gösteren bu bölgenin teknik gerekçesidir. Üçüncüsü, kalkınma modelinin nasıl olacağını, 5-10 yıl içinde ne şekilde büyüyeceğini gösteren Temel Çizgidir. Devlet organlarının temsilcileri her üç yönde de görüşmeler düzenliyorlar. Önümüzdeki 20 yıl için tahminlere göre, GSYİH'da toplam 57 milyar dolar bekleniyor. ATZ, yasal rejimin kabulünden sonra parlak bir geleceği olan bir projedir. Kısacası, Bakü ve Serbest Ticaret Bölgesi'nin

yeni limanı, Kuzey-Güney ve Doğu-Batı Ulaştırma Koridorlarını daha ileri bir aşamaya getirecek

(<http://portofbaku.com/az/news/97-Bakida-aidiyy-ti-dovl-t-qurumlarinin-istiraki-i.ht>).

29 Eylül 2016 yılında Bakü Limanı Bolgarista'nın Limanlar Şirketiyle anlaşma imzaladı.

Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı (Bakü Limanı) ve Bulgaristan Limanlar Altyapısı Şirketi, 29 Eylül'de Bakü'de Azerbaycan-Bulgaristan Hükümetlerarası Ekonomik İşbirliği Komisyonu çerçevesinde bir Mutabakat Zaptı imzaladı.

Bakü'nün yeni limanı, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney ulaşım koridorlarının önemli bir katılımcısıdır ve bu da Bulgaristan'ın Orta Asya'ya erişimi için ilgi çekicidir.

2015 yılında, TransCaspian Uluslararası Taşımacılık Güzergahı (TBNM) Koordinasyon Komitesi'ni kurmak ve TransCaspian Ulaştırma Koridoru'ndan ek bir yük akışı sağlamak üzere Bakü limanı, Batum Deniz Limanı ve Aktau Limanı arasında üçlü bir Mutabakat Zaptı imzalanmıştır. Ukrayna, Hazar Trans-Hazine yoluna Ocak ayında Bakü'de düzenlenen dört partili bir toplantıya katıldı.

Ayrıca son yıllarda Bakü Limanı, Anvers, Panama, Aktau ve Poti limanları ile bir Mutabakat Muhtırası imzaladı ve Katar ve Singapur limanı ile yakın işbirliği içindeydi (<https://modern.az/az/news/113080>).

8 Aralık 2016'da Bakü Limanı ve Özel Sektörün Geliştirilmesi için İslam Kurumu, bir Mutabakat Zaptı imzaladı.

İşbirliğinin temel hedeflerinden biri, Bakü ve Alat limanında yaratılan Serbest Ticaret Bölgesi'nin potansiyel fırsatlarını incelemek ve özel sektör katılımcılarının Alat'ta oluşturulan Serbest Ticaret Bölgesine girme fırsatlarını araştırmak.

Bakü limanında ve çevresinde yer alan Serbest Ticaret Bölgesi, Avrasya'da bölgesel bir merkez oluşturmak isteyen global özel şirketler için bir lojistik merkezi olarak görev yapacak. Uygun iş ortamı ve Azerbaycan'ın Rusya, İran, Türkiye ve Orta Asya gibi komşu ülkelere yakınlığı Bakü Limanı'nı potansiyel yabancı yatırımcılar için ideal bir seçenek haline getirmektedir

(<http://portofbaku.com/az/news/91-Baki-Limani-il-Oz-l-Sektorun-Inkisafi-uzr-Islam-Ko/>).

22 Kasım 2018 yılında Azerbaycan-Türkmenistan arasındaki belgeler.

22 Kasım'daki toplantı sonrasında Azerbaycan-Türkmen belgelerinin imza töreni, Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev ve Türkmenistan Cumhurbaşkanı Gurbanguly Berdimuhamedov'un katılımıyla gerçekleşti.

Bu törende imzalanan belgeler arasında iki belge Bakü limanına aitti.

Bunlardan ilki, Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı Kapalı Anonim Şirketi ile Türkmenbaşı Uluslararası Deniz Limanı arasında Otomatik Bilgi Değişimi Anlaşması ve Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı CJSC ile Türkmenistan'nın Deniz ve Çay Taşımacılığı Hizmeti arasında Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı ve Türkmenbaşı Uluslararası Deniz Limanı arasında yüktaşıma hacimlerinin artırılması hakkında anlaşma'yı kapsamaktadır (<https://president.az/articles/30828>).

SONUÇ

Devletlerarası ekonomik-diplomatik ilişkilerin kurulmasında ekonomik entegrasyonun rolü inkar edilemez. Ekonomik entegrasyon- gümrük birliği, serbest ticaret bölgesi, ortak pazar, ekonomik ve parasal birlik olarak dört başlıkta toplanmıştır. Uluslararası refah üzerinde olumlu etkisi bakımından serbest ticaret politikasından sonra ikinci bir alternatif ticaret politikası yoktur.

Bu açıdan değerlendirildiği zaman bu çalışmada, entegrasyon teorileri, amaçları, koşulları, çeşitleri incelenerek, serbest ticaret bölgeleri üzerinden “Yeni Liman” serbest ticaret bölgesi araştırılmıştır.

Çalışmada odaklanılan temel nokta, Alat'da yaratılmış serbest ticaret bölgesinin uluslararası kargo taşımacılığında ve Avrupa-Asya lojistik zincirlerinde lider bir rol oynaması, Azerbaycan'dan geçen üç uluslararası demiryolu hattının: Bakü'den Rusya'ya ve kuzeybatıya doğru uzanan demiryolu hattı, Gürcistan, Karadeniz kıyıları ve Türkiye'den batıya doğru uzanan demiryolu hattı, Güney ve İran sınırına doğru uzanan demiryolu hattı Alat'ta kesişmesi olmuştur.

Tüm bu etkenler bu limanın dünyada önemli limanlardan sayılması yolunda ilerlediğini, aynı zamanda ticaret ve lojistiğin, ekonominin, petroldışı sektörlerin gelişmesini, doğal kaynakların verimli kullanılmasını göstermektedir.

KAYNAKÇA

AKTAN, Coşkun Can ve VURAL, İstiklal Y. (2006), Çokuluslu Şirketler Global Sermaye ve Global Yatırımlar, Çizgi kitabevi, Konya.

ARI, Tayyar,(2006), Uluslararası ilişkiler Teorileri, Alfa, İstanbul.

DEDEOĞLU, Beril (2004), Yeniden Güvenlik Topluluğu: Benzerliklerin Karşılıklı Bağımlılığından Farklılıkların Birlikteliğine, Galatasary Üniversitesi, S.4, 8-11

EĞİLMEZ, Dr.Mahfi ve KUMCU, Dr. Ercan(2017), Ekonomi Politikası, Remzi Kitabevi, İstanbul.

GÜL, reyhan (2011), Avrupa Entegrasyonunun Sosyal İnşaacı Yaklaşımlarla Analizi, T.C. Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Ana Bilimler Dalı,Yüksek Lisans Tezi, Bursa.

KARACA, Nuray Gökçek (2014), Türkiye Ve Geçiş Ekonomilerinde Sosyal Entegrasyon, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.

KARLUK, Rıdvan(2003), Uluslararası Ekonomik Ve Mali Kuruluşlar, Beta, İstanbul.

KEYS, Karl E., FEYR, Ray C. Ve OSTER, Şaron M. (2018), Mikroiktisadiyyatın Əsasları, Pearson Global Neşr.

KÖYLÜ, Meltem Keskin(2015), Uluslararası Bankacılık Ve Finans Sistemi, Astana Yayınları, Ankara.

NƏSRULLAYEVA, Şəfəq (2016), İxrac-İstehsal Zonalarının Fəaliyyət Prinsipləri Və Xüsusiyyətləri, Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti, Yüksek Lisans Tezi, Bakü.

OLKAÇ, Pınar (2001), Avrupa Güvenliğinde Türkiye'nin Değişen Konumu: AGSP ve Türkiye, Başkent Üniversitesi Avrupa Birliği ve Uluslararası İlişkiler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

ÖZTÜRK, M.Büşra Engin (2016), Uluslararası Ekonomik Entegrasyonlar ve Kuruluşlar, Ekin Yayınevi, Bursa

TASHİN, Emine (2007), Ekonomik Entegrasyon Teorisi Çerçevesinde AB ve Latin Amerika Entegrasyonlarının Karşılaştırması, T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.

TOPRAK, Elif (2007), Neo Fonksiyonalizmden Yapısalcılığa Entegrasyon Kuramları Işığında Türkiye-Avrupa Birliği Uyumu, Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi S.7, 73.

ULU, Çağrı (2014), Avrupa Birliği Üyeliğinin Polonya ve Macaristan Ekonomileri Üzerindeki Etkisi, T.C. Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Aydın.

YAPICI, Merve İrem (2007), Uluslararası İlişkiler Disiplininde Entegrasyon Teorilerinin Yeri Ve Etkinliği, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Entitüsü Dergisi, S.9, 21-22.

YARDIMCI, Pınar (2014), Uluslararası Ekonomik Kuruluşlar, Detay Yayıncılık, Ankara.

İnternet Kaynakları

- 1.<http://www.yazbuz.com/entegrasyon/> (Erişim : 15 Aralık 2018)
2. <https://banker.az/iqtisadi-inteqrasiya-formalari/> (Erişim: 19 Aralık 2018)
- 3.<https://kayzen.az/blog/diplomatiya/9763/beyn%C9%99lxalq-t%C9%99%C5%9Fkilatlar.html> (Erişim : 23 Aralık 2018)
- 4.https://www.academia.edu/5914563/C%C6%8FNUB-%C5%9E%C6%8FRQ_AS%C4%B0YA_D%C3%96VL%C6%8FTL%C6%8FR%C4%B0_B%C4%B0RL%C4%B0Y%C4%B0_ASEAN_T%C6%8F%C5%9EK%C4%B0LATI (Erişim : 17 Ocak 2019)
- 5.https://az.wikipedia.org/wiki/C%C9%99nub-%C5%9E%C9%99rqi_Asiya_%C3%96lk%C9%99l%C9%99ri_Assosiasiyas%C4%B1 (Erişim : 3 Şubat 2019)
- 6.https://az.wikipedia.org/wiki/ASEAN%E2%80%93Yaponiya_%C9%99laq%C9%99l%C9%99ri (Erişim : 4 Şubat 2019)
- 7.https://www.academia.edu/6885522/B%C4%B0M-d%C9%99_beyn%C9%99_lxalq_inteqrasiya_prosesl%C9%99ri?email_work_card=title (Erişim : 4 Şubat 2019)
- 8.<https://www.haksozhaber.net/okul/entegrasyon-surecinde-gumruk-birligi-908yy.htm> (Erişim : 18 Şubat 2019)

- 9.[http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:qd5YzK8sPpUJ:abs.cu.edu.tr/Dokumanlar/2016/PF%2520434/69287746_n.o. 2.hafta_mehmet_aykal.pptx+&cd=15&hl=az&ct=clnk&gl=az&client=opera](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:qd5YzK8sPpUJ:abs.cu.edu.tr/Dokumanlar/2016/PF%2520434/69287746_n.o.2.hafta_mehmet_aykal.pptx+&cd=15&hl=az&ct=clnk&gl=az&client=opera)
(Erişim : 25 Şubat 2019)
- 10.<http://portofbaku.com/az/about-port-of-baku/> (Erişim : 5 Mart 2019)
- 11.<http://portofbaku.com/az/The-New-Port-in-Alat/> (Erişim: 5 Mart 2019)
- 12.<http://portofbaku.com/az/Main-Cargo-Terminal/> (Erişim : 5 Mart 2019)
- 13.<http://portofbaku.com/az/Oil-Terminal/> (Erişim : 7 Mart 2019)
- 14.<http://portofbaku.com/az/Ferry-Terminal/> (Erişim : 7 Mart 2019)
- 15.<http://portofbaku.com/az/news/172-Baki-Beyn-lxalq-D-niz-Ticar-t-Limani-l-t-v-SilkWay/> (Erişim : 12Mart 2019)
- 16.<http://portofbaku.com/az/Facts-and-Figures/> (Erişim : 13 Mart 2019)
- 17.<http://portofbaku.com/az/port-authority/> (Erişim : 17 Mart 2019)
- 18.<http://portofbaku.com/az/mission-and-vision/> (Erişim : 18 Mart 2019)
- 19.<http://portofbaku.com/az/Strategy-and-Business-Development/>
(Erişim : 19 Mart 2019)
- 20.<http://portofbaku.com/az/International-Cooperation/> (Erişim : 21 Mart 2019)
- 21.<http://portofbaku.com/az/Partners/> (Erişim : 26 Mart 2019)
- 22.<http://portofbaku.com/az/Corporate-Social-Responsibility/> (Erişim : 27 Mart 2019)

23. <http://portofbaku.com/az/Health-Safety-Environmental-and-Security-Policies/> (Erişim : 27 Nisan 2019)
24. <http://portofbaku.com/az/Free-Zone/> (Erişim : 3 May 2019)
25. <http://portofbaku.com/az/Green-Port/> (Erişim : 3 May 2019)
26. <http://portofbaku.com/az/news/80-l-t-Azad-Ticar-t-Zonasina-m-sl-h-t-xidm-tinin-gos.> (Erişim : 3 May 2019)
27. <http://portofbaku.com/az/news/97-Bakida-aidiyy-ti-dovl-t-qurumlarinin-istiraki-i.ht> (Erişim : 3 May 2019)
28. <https://modern.az/az/news/113080> (Erişim : 4 May 2019)
29. <http://portofbaku.com/az/news/91-Baki-Limani-il-Oz-l-Sektorun-Inkisafi-uzr-Islam-Ko/> (Erişim : 5 May 2019)
30. <https://president.az/articles/30828> (Erişim : 6 May 2019)