ZENGEZUR KORİDORU'NUN ULUSAL, BÖLGESEL VE KÜRESEL ETKİLERİ

(CİLT 1)

EDİTÖRLER
DOÇ. DR. ALPASLAN ALPASLANOĞLU
DR. ÖĞR. ÜYESİ POLAD ALİYEV

EĞİTİM
yayınevi

ZENGEZUR KORİDORU'NUN ULUSAL, BÖLGESEL VE KÜRESEL ETKİLERİ (CİLT 1)

Editörler: Doç. Dr. Alpaslan Alpaslanoğlu, Dr. Öğr. Üyesi Polad Aliyev

Yayınevi Grubu Genel Başkanı: Yusuf Ziya Aydoğan (yza@egitimyayinevi.com)
Genel Yayın Yönetmeni: Yusuf Yavuz (yusufyavuz@egitimyayinevi.com)
Sayfa Tasarımı: Kübra Konca Nam
Kapak Tasarımı: Eğitim Yayınevi Tasarım Birimi

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı
Yayıncı Sertifika No: 76780

E-ISBN: 978-625-8824-44-5
1. Baskı, Haziran 2026

Kütüphane Kimlik Kartı
ZENGEZUR KORİDORU'NUN ULUSAL, BÖLGESEL VE KÜRESEL ETKİLERİ (CİLT 1)
Editörler: Doç. Dr. Alpaslan Alpaslanoğlu, Dr. Öğr. Üyesi Polad Aliyev
E-ISBN: 978-625-8824-44-5
V+231 s., 210x297 mm
Kaynakça var, dizin yok.

Copyright © Bu kitabın Türkiye'deki her türlü yayın hakkı Eğitim Yayınevi'ne aittir. Bütün hakları saklıdır. Kitabın tamamı veya bir kısmı 5846 sayılı yasanın hükümlerine göre kitabı yayımlayan firmanın ve yazarlarının önceden izni olmadan elektronik/mekanik yolla, fotokopi yoluyla ya da herhangi bir kayıt sistemi ile çoğaltılamaz, yayımlanamaz.

EĞİTİM yayınevi

Yayınevi Türkiye Ofis:
Konya: Eğitim Yayınevi Tic. Ltd. Şti., Fevzi Çakmak Mah. 10721 Sok. B Blok, No: 16/B, Safakent, Karatay, Konya, Türkiye
İstanbul: Salon Yayınları, Atakent mah., Yasemen sok., No: 4/B, Ümraniye, İstanbul, Türkiye
Santral: +90 332 351 92 85
Editör hatları: +90 533 151 50 42, +90 507 151 50 43
bilgi@egitimyayinevi.com

Yayınevi Amerika Ofis: New York: Egitim Publishing Group, Inc.
P.O. Box 768/Armonk, New York, 10504-0768, United States of America
americaoffice@egitimyayinevi.com

Lojistik ve Sevkiyat Merkezi: Kitapmatik Lojistik ve Sevkiyat Merkezi, Fevzi Çakmak Mah. 10721 Sok. B Blok, No: 16/B, Safakent, Karatay, Konya, Türkiye
İnternet Satış: www.kitapmatik.com.tr
Whatsapp hattı: +90 553 950 50 37
bilgi@kitapmatik.com.tr

Kitabevi Şubesi: Eğitim Kitabevi, Şükran mah. Rampalı 121, Meram, Konya, Türkiye
Whatsapp hattı: +90 501 651 92 85
bilgi@egitimkitabevi.com

EĞİTİM YAYINEVİ GRUBU

EĞİTİM yayınevi · SALON yayınları · Kitapmatik yayınları · kitapmatik · EĞİTİM kitabevi

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ IV

ZENGEZUR ULAŞTIRMA KORİDORUNA HAVADAN BİR BAKIŞ..... 1

Sibel Bilkay

AZERBAYCAN'IN ULAŞIM SİSTEMİNDE ZENGEZUR'UN YERİ VE ROLÜ 28

Mehdi Bağırov, Polad Aliyev

ZENGEZUR KORİDORU'NUN AZERBAYCAN AÇISINDAN STRATEJİK ANALİZİ: JEOPOLİTİK, EKONOMİK VE GÜVENLİK BOYUTLARI 54

Elnur Hasan Mikail, Hakan Çora

ZENGEZUR KORİDORU ÜZERİNDE TURİZM: MEVCUT DURUM VE POTANSİYEL İMKÂNLAR 73

Ali Cabbarov

ZENGEZUR KORİDORUNUN KAMU MALİYESİ BAĞLAMINDA İNCELENMESİ VE BU KORİDORUN TÜRKİYE AÇISINDAN POTANSİYEL VERGİSEL SONUÇLARI 97

Özlem Sökmen Gürçam

ZENGEZUR KORİDORU: GÜNEY KAFKASYA'DA DÖNÜŞEN GÜÇ DENGELERİ, BÖLGESEL ENTEGRASYON VE AVRASYA JEOPOLİTİĞİNİN YENİ EKSENİ 119

Aslıhan Iğdır Akaras, Emrah Konuralp

BİR GEÇİDİN JEOPOLİTİĞİ: ZENGEZUR KORİDORU VE ENERJİ GÜVENLİĞİ.....149

Güven Korkut

ULAŞTIRMA AĞLARININ ÇEVRE ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: ZENGEZUR KORİDORU ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME 177

Selçuk Gürçam

İPEK YOLU ORTA KORİDORUNDA YENİ BİR AKTÖR: IĞDIR-BAKÜ KORİDORU 204

Alpaslan Alpaslanoğlu

ÖNSÖZ

Azerbaycan'ın 28 yıl işgal altında kalan ve toplam yüzölçümünün yaklaşık %20'sine tekabül eden Karabağ topraklarının Ermeni işgalinden 44 günlük bir zaferle kurtarılması askeri literatür açısından çok büyük bir zaferdir. Bu zaferin etkisi Karabağ'ın alınmasından sonra da iktisadi, sosyal, siyasi, askeri, coğrafi, uluslararası ilişkiler ve kültürel gibi alanlarda devam edecektir. 2020 yılındaki Karabağ Zaferinin kalkınma ve istikrar açısından en önemli etki doğuracak sonuçlarından birisi "Zengezur Koridoru"nun açılması olacaktır. Çünkü bu koridorun açılması, sadece Türkiye-Azerbaycan sosyo-ekonomik ilişkilerini değil, aynı zamanda Rusya, Orta Asya Türk Cumhuriyetleri, İran, Çin, Gürcistan, Ermenistan ve Avrupa ülkelerini etkileyecektir.

Zengezur Koridoru'nun açılması, yapımı devam eden Kars-Iğdır-Nahcivan Demiryolu (KIND) hattının etkinliğini artırarak Türkiye ile Azerbaycan arasındaki 7-8 milyar dolarlık dış ticaret hacminin 15-20 milyar dolarlara çıkmasına sebep olacaktır. Diğer taraftan koridorun açılma süreci ile bağlantılı olarak Türkiye-Ermenistan sınır kapılarının açılması mümkün olacaktır ki, bu doğrultudaki gelişmeler bölge ve dünya açısından pek çok olumlu sonuçlar doğuracaktır.

Zengezur Koridoru'nun önemli bir yönü ise Azerbaycan'a ait olan ancak Azerbaycan'dan ayrı düşen kara bağlantısı olmayan Nahcivan'ı bir anlamda yol ile Azerbaycan'a bağlayacak olmasıdır. Aslında koridorun geçeceği toprakların da geçmişte Azerbaycan toprağı olduğu bilinmektedir. Ancak SSCB döneminde bölgeye yönelik yanlış politikalar yüzünden Azerbaycan ve Nahcivan'ın arasına Ermeniler konuşlandırılmıştır.

Zengezur Koridoru, Kars-Iğdır-Nahcivan-Bakü ve Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu ile birlikte Kars bağlantılı "İki Kollu Demirden İpek Yolu"nun Türkiye-Azerbaycan bağlantılı olarak tarihi İpek Yolunun çağın gereğine uygun şekilde tamamlanması anlamını taşımaktadır. Zengezur Koridoru ile Kars-Iğdır-Nahcivan-Bakü Demiryolu'nun avantajı ise; Nahcivan'ı içermesi, biraz daha yakın olması ve doğrudan Türkiye-Azerbaycan bağlantılı olmasıdır.

Koridorun açılması ile Kars-Iğdır-Nahcivan-Bakü demiryolu bağlantısı genelde Türkiye için yerelde de Iğdır için sağlık turizmi fırsatını da ortaya çıkaracaktır. Bunun için Iğdır ilinde "Sağlık Serbest Bölgesi" açılabilirse, hem Türkiye'nin sağlık turizmi geliri artacak hem de Iğdır ve bölgede yaşanan sağlık sorunları büyük ölçüde çözülebilecektir. Ayrıca, sağlık serbest bölgesi diğer Türk Cumhuriyetleri, İran, Gürcistan ve hatta Ermenistan için önemli bir hizmet merkezi ve sağlık alanındaki ilişkilerin geliştirilmesi alanına dönüştürülebilir.

Kısacası, koridor ile bağlantılı olarak Doğu Anadolu Bölgesinde bulunan Sarıkamış ve Palandöken kayak merkezleri, Ağrı Dağı, Ani Ören Yeri, İshak Paşa Sarayı, Balıklı Göl, Tuzluca

Tuz Terapi Merkezi, Güzeldere Testere Vadisi, Gökkuşağı Tepeleri, Akdamar Adası ve Van gölü, Ahlat Selçuklu Mezarları, Tortum Şelalesi gibi bölgenin potansiyelleri Nahcivan ve Karabağ potansiyellerinin birlikte değerlendirileceği turizm destinasyonları gibi pek çok uygulama ortaya çıkacaktır. Yine bölgesel demiryolu ağlarının çoğalması ve bu bağlantıya eklemlenmesi mümkün olacaktır. Örneğin, uzun dönemde Trabzon-Erzurum-Tebriz ve Culfa-Van gibi demiryolu bağlantıları gündeme gelebilecektir.

Tüm bu gelişmeler başta Türkiye, Azerbaycan ve Ermenistan olmak üzere tüm bölge ülkelerini ve bölge ile bağlantılı olarak ticaret yapan tüm dünya ülkelerini her açıdan etkileyecektir. İşte bu çerçevede, editörlüğü Doç. Dr. Alpaslan Alpaslanoğlu ve Dr. Öğr. Üyesi Polad Aliyev tarafından yapılan ve "Zengezur Koridoru'nun Ulusal, Bölgesel ve Küresel Etkileri (Cilt 1)" başlığı ile ele alınan bu eser, okuyucuların cevap aradığı birçok konuda yanıt bulabilecekleri özelliktedir.

Donanımlı akademisyenler tarafından akıcı anlatımlarla kaleme alınan kitabın bölümleri; Zengezur Ulaştırma Koridoruna Havadan Bir Bakış, Azerbaycan'ın Ulaşım Sisteminde Zengezur'un Yeri ve Rolü, Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan Açısından Stratejik Analizi: Jeopolitik, Ekonomik ve Güvenlik Boyutları, Zengezur Koridoru'nda Turizm: Mevcut Durum ve Potansiyel İmkanlar, Zengezur Koridorunun Kamu Maliyesi Bağlamında İncelenmesi Ve Bu Koridorun Türkiye Açısından Potansiyel Vergisel Sonuçları, Zengezur Koridoru: Güney Kafkasya'da Değişen Güç Dengeleri ve Avrasya Jeopolitiğinin Yeni Ekseni, Ulaştırma Ağlarının Çevre Üzerindeki Etkisi: Zengezur Koridoru Üzerine Bir Değerlendirme, İpek Yolu Orta Koridorunda Yeni Bir Aktör: Iğdır-Bakü Koridoru başlıklarından oluşmaktadır.

Bölüm başlıklarından da anlaşılacağı gibi kitabın kapsamı alandaki önemli konuları içermektedir. Kitabın bir diğer önemli özelliği ise Türk ve Azerbaycanlı bilim insanlarının araştırmalarını aynı eserde birleştirmesidir. Bu yönüyle uluslararası bilimsel araştırma niteliğindedir.

Kitabın içerdiği konular itibarıyla öncelikle bu alan ile ilgili bilimsel araştırma yapanlara, kamu ve özel sektör yöneticilerine, siyasetçilere, ticaret erbaplarına, uluslararası sosyo-ekonomik ilişkilere ilgi duyanlara, öğrencilere ve konuya ilgi duyan herkese önemli katkılar sağlayacağı kanaatindeyim.

Başta kitabın editörleri olmak üzere tüm bölüm yazarlarını ve emeği geçenleri kutluyor, konunun diğer ciltlerle devamını diliyor, kaleminiz kavi olsun diyorum.

Haziran 2026
Prof. Dr. Kerem KARABULUT

ZENGEZUR ULAŞTIRMA KORİDORUNA HAVADAN BİR BAKIŞ

Sibel Bilkay*

1. Giriş

Dünya siyasi tarihi doğu ile batı arasındaki savaş ve barış şemsiyesi altındaki hikâyelerle şekillenmiştir. Tarihin bir bölümünde savaşmış, diğer kalan döneminde de ticari bağlarla başlayan kültürel bir etkileşime sahne olmuştur. Bu ticari hattın ilk filizleri milattan yüzyıllar önce Mısırlıların ve Romalıların Uzak Doğu ve Çin'den ipek almasıyla başladığı için, bu tarihi ticari hattın ismi "İpek Yolu" olarak isimlendirilmiştir. İpek Yolu'nda sadece ipek değil, baharat, porselen ve değerli taşlar kervanlarla Avrupa'ya ulaştırıldığı için, oluşan bu devasa ağ, kültürel ve dini etkileşimi de kıtalararası transfer edilmesini sağlamıştır. Zaman içerisinde Batı'daki teknolojik, ekonomik ve siyasi gelişmeler, Avrupa'nın Uzak Doğu'ya duyduğu ihtiyacı minimize etmiş ve İpek Yolu'nun eski cazibesini kaybetmesine neden olmuştur.

21. yüzyıldaki Çin'in ekonomik ve tarihi sıçrayışı, dünya güç dengelerini yeniden yeniden değiştirmiş, Uzak Doğu'dan ipek, baharat, değerli taş ve porselen gibi ürünlerin ticaretinin yerini, ucuz ve ileri teknoloji ürünleri almıştır. 2025 yılı itibariyle 19.53 trilyon dolarlık ihracat hacmine ulaşan Çin, dünyanın en önemli pazarlarından biri olan Avrupa'ya erişiminde etkili olan lojistik ağlar stratejik öneme sahip olmuştur. İpek Yolu'nun Avrupa'ya uzanan önemli bir kısmını oluşturan Zengezur Koridoru, Hazar Denizi üzerinden Bakü ve Anadolu'ya oradan da Avrupa'ya bağlanan yollardan ulaşan kritik bir lojistik hattıdır.

Zengezur Koridoru, lojistik rotalarda mesafeleri ve dolayısıyla maliyetleri minimize eden yapısıyla dikkat çekmektedir. Mevcut durumda kuzey ve güney kapılarından Bakü'ye ulaşım 760-950 km arasındayken, koridorun açılmasıyla 224 km'ye düşmektedir. Yıllık 15 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahip olması beklenen bu hat, sadece ekonomik bir kaldıraç değil, aynı zamanda Türkiye ile başta Azerbaycan olmak üzere Türki Cumhuriyetlerle kara bağlantısını sağlayan jeostratejik bir köprüdür. Mustafa Kemal Atatürk'ün "Türk Kapısı" olarak

* Doç. Dr., Malatya Turgut Özal Üniversitesi-Sivil Havacılık B.

nitelendirdiği Nahcivan Özerk Bölgesi üzerinden geçen bu hat, bölge ülkeleri arasındaki siyasi, ticari ve kültürel ilişkileri güçlendirecek, yeni bir Türk Birliği kurma yolunda önemli bir derin adımların atılmasını sağlayacaktır.

2. İpek Yolu ve Zengezur Geçidi



Şekil 1: İpek Yolu
Kaynak: https://kulturveyasam.com/8-madde-ile-tarihte-ticarete-yon-veren-ipek-yolu/

Dünyanın en doğusundan en batısına milattan yüzyıllar önce başlayan ticari faaliyetler ilk olarak Mısırlıların, daha sonra Romalıların Çin'den ipek almak için oluşan "İpek Yolu"dur. Uzak Doğu'dan sağlanan ipek ve baharat, kervanlarla Batı'ya Çin/Şian'dan Özbekistan/Kaşgar'a gelir, buradan ya Afganistan ovalarından Hazar'a, ya da Karakum Dağlarını aşarak İran üzerinden Anadolu'ya, oradan da Avrupa'ya ulaşırdı. Anadolu'dan hem karayolu, hem de denizyolu ile Avrupa'ya uzanan bir ticaret ağı kurulmuştu. İpek ticareti ile başlayan bu ticari faaliyetlere zamanla kâğıt, porselen, baharat, değerli taşlar gibi malların yanı sıra kıtalararası kültürel ve dini etkileşimler de meydana gelmiştir.

Zaman içerisinde damıtma gibi süreçlerin yanı sıra kâğıt üretimi, matbaa ve teknolojik gelişmelerin de transferini de mümkün kılan İpek Yolu, dünya tarihinde ticari, politik, diplomatik, dini ve siyasi etkileşimleri de barındırmıştır.

2000'li yıllardan itibaren Çin'in yapmış olduğu teknolojik ve ekonomik sıçrayış, Soğuk Savaş sonrasındaki iki kutuplu dünyayı çok kutuplu bir hale getirmiştir. Dünya siyasetinde askeri kuvvetlerin yanında ekonomik güç, dünya güç dengelerini değiştirmiştir. Teknoloji üreticilerinin fabrikalarını Çin'de konumlandırması, kırsalda teknolojik yatırımların yapılması ve petrol ihracatı gibi atılımlar sonrasında Çin, 2025 yılı itibariyle 19,53 Trilyon Dolar ihracat hacmi ile dünyanın ikinci büyük ekonomisi olmuştur (Chakraborty, 2025). Dolayısıyla, Çin orijininde lojistik ağları yeni bir konumdadır.

Dünyanın en önemli pazarlarından biri olan Avrupa pazarı, Çin endüstrisi açısından da önemlidir. Çin'de konumlanan pek çok ileri teknolojik ürün, deniz, hava, demir ve karayollarının sağladığı lojistik hizmet ile tüm dünyaya iletilmektedir.

Araştırmanın ana konusu olan Zengezur Koridoru, tarihi İpek Yolu'nın Hazar Denizi üzerinden Bakü ve Anadolu, oradan da Avrupa'ya uzanan bir lojistik hattını ifade etmektedir (Şekil 2). Toplamda 224 km'ye inen bu yolculuk, lojistik rotasında meydana getirdiği avantaj ile süre, zaman ve maliyet unsurlarını azami ölçüde azaltacağı, yıllık 5 milyon yolcu ve 15 milyon tonluk taşıma kapasitesi ile dünyanın en önemli lojistik koridoru olacağı değerlendirilmektedir (BBC, 2025).



Şekil 2: Zengezur Geçidi
Kaynak: https://www.bbc.com/turkce/articles/c5yp2kw3142o

Nahcivan Özerk Bölgesi, güney Kafkasya'da küçük bir alana sahiptir. Ancak, bulunduğu coğrafi konum, Türkiye'nin Azerbaycan ile olan tek kara bağlantısıdır. Bu jeostratejik konum, enerji nakil hatlarının da bölge üzerinden transferini mümkün kılmaktadır. Ekonomisi tarımsal üretim ve ticaretine dayanmaktadır. Genel olarak tarım ürünleri ihraç edip, sanayi ve mamul ürünleri ihraç etmektedir.

9 Kasım 2020 itibariyle Azerbaycan ve Ermenistan arasındaki savaşın sona ermesiyle Çin ve Azerbaycan tarafından büyük lojistik yatırımların yapıldığı Zengezur Koridoru, 8 Ağustos 2025 tarihinde Ermenistan ve Azerbaycan devlet başkanlarının katılımı ile Amerika'da imzalanan bir anlaşma ile Zengezur Koridoru "Uluslararası Barış ve Refah İçin Trump Yolu" olarak isimlendirilmiştir. İşletim hakkının 99 yıllığına ABD'ye verilen geçit, Hazar Denizi'ni Akdeniz ve Basra Körfezi'ne bağlayacak, Gürcistan, İran, Azerbaycan ve Ermenistan arasındaki ulaşım, ticaret ve iletişim altyapısı sayesinde lojistik alanında yeni bir milat olacaktır. Zengezur, sadece Türkiye ve Azerbaycan açısından değil, bölge ülkeleri açısından da önemlidir. Azerbaycan ile Ermenistan arasındaki siyasi ilişkileri düzeltici bir etkisinin olacağının değerlendirilmesinin yanı sıra Nahcivan'dan başlayarak Türkiye'ye ve oradan da Avrupa'ya ulaşımı sağlayan karayollarının yanı sıra, demiryolu, enerjinin hatlarının iletimini sağlayan boru hattı ve sona eren Karabağ Savaşı sebebiyle açılan hava sahasından gerçekleşecek olan havacılık faaliyetleriyle böyle ekonomisinin hareketleneceği değerlendirilmektedir. Türkiye- Nahcivan-Azerbaycan arasındaki karasal bağ, Zengezur Geçidi ile yeniden kurulacak, etkin bir enerji/lojistik hattının açılmasını mümkün kılacaktır (Memmedov & Hasanoğlu, 2023). Geçidin açılması maliyet ve zaman unsurlarını minimize ederek, bölge ticareti açısından bir kaldıraç etkisi yaratacaktır. Mevcut sistemde kuzey bölgelerinden Bakü'ye Sarp Türkgözü kapısından 950 km, güneyden Gürbudak sınır kapısına 760 km mesafe bulunmaktadır. Geçidin açılmasıyla bu mesafe 224 km'ye düşmektedir.

Aynı zamanda, 2014 Şubat'tan bu yana Ukrayna-Rusya arasında devam eden savaş, Karadeniz üzerindeki ticareti durma noktasına getirmiş ve bölgedeki sevkiyatlar kara yolu üzerinden gerçekleştiğinden, lojistik süre ve maliyetlerin artmasına neden olmaktadır. Türkmenistan-İran hattı üzerinde yaşanan sorunlar nedeniyle geçişler kuzeyden gerçekleşmektedir. Bu geçidin açılmasının iki ülke arasındaki sorunların çözümüne de katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

İlk olarak 1996 yılında planlanan, Türkmenistan'dan Azerbaycan'a uzanan Trans Hazar Boru Hattı Projesi, Avrupa'nın enerji ihtiyacını karşılayacak niteliktedir. Bölgedeki siyasal zorluklar

nedeniyle aradan geçen bunca zamana rağmen günümüzde hayata geçirilememiştir. Yakın gelecekte bölgedeki siyasi istikrarın sağlanabilmesi yönünde Amerika'nın çabalarını görmek olasıdır. Yeni bir anlaşma ile başına "Trump" eklenen bir enerji koridorunun inşası beklenmektedir.

Zengezur Koridoru'nun Türki Cumhuriyetler arasındaki ticari faaliyetleri güçlendirmesinin yanı sıra sosyal ve kültürel bağları güçlendireceği de değerlendirilmektedir. Türk Dünyası'nın iki önemli temsilcisi Azerbaycan ve Türkiye, tarihten gelen bağları ticari ağlarla da güçlendirecektir. Türk Dünyası'ndan bahsederken, askeri ve stratejik dehası tüm dünya tarafından kabul eden Mustafa Kemal Atatürk, 1920 yılında Türk diplomasinin önemli isimlerinin yoğun çabalarıyla Nahcivan'ın özerk bir ülke olarak Azerbaycan'a bağlanabilmesi için gösterdikleri çaba, Türkiye ile Azerbaycan'ın kara sınırının tahsisini sağlamıştır. Atatürk'ün "Türk Kapısı" olarak nitelendirdiği sınır, 16 Mart 1921 tarihli Moskova, 13 Ekim 1921 tarihli Kars Anlaşmasıyla pozisyonu teyit edilmiş ve 1991 yılında Azerbaycan'ın bağımsızlığını ilan etmesiyle Azerbaycan'a bağlı "Özerk Cumhuriyet" olarak varlığını sürdürmektedir (Nahcivan Başkonsolosluğu, 2025).

3. Dünya Ticareti Genel Durumu

Koridorun ticari olarak havacılıktaki etkisini değerlendirmeden önce, koridordan gönderim sağlayacak olan ülkelerin dünya genelindeki konumunu değerlendirmek gerekmektedir. 20. yüzyılın başlarına kadar ekonominin dolayısıyla siyasetin kalbinin Batı Bloğu ülkeleri (Kuzey Amerika, Kanada ve Birleşik Krallık) iken, 20. yy. ortalarından itibaren bu bloğa Avrupa Birliği (AB) eklenmiştir. Ancak 21. yy.'da Orta Asya özellikle Çin'in büyük teknolojik ve ekonomik atılımları yön vereceğe benzemektedir. Bu durum da güç odağındaki değişimlere işaret etmektedir.

Günümüzün ileri teknolojik ürünlerini geliştirmek konusunda dünyada öncü olmaya aday olan ülke, her geçen gün yapay zeka ve yeni teknolojik atılımlarla dünyaya şaşırtmaya devam etmektedir. Öyle ki, 2026 yılındaki "Ateş Atı Yeni Kutlamaları"nda, Çin'in geleneksel sporu olan kung-fu figürlerinin en kıvrak hareketlerini yeni geliştirdikleri robotlara yaptırmış olması, dünyayı şaşkına çevirmiş, adeta ileri teknolojide gelmiş olduğu nokta ile meydan okumuştur (a.a., 2026). Çin'in insansı robotlarının geleceği şekillendirecek en önemli teknolojilerden biri olacağı değerlendirilmektedir.

Tablo 1. GSMH'ye Göre Dünyanın En Büyük Ekonomileri (Son 5 Yıl)

Sıra No	2021		2022		2023		2024		2025	
	Ülke	Nominal GSYİH (USD) Trilyon	Ülke	Nominal GSYİH (USD) Trilyon	Ülke	Nominal GSYİH (USD) Trilyon	Ülke	Nominal GSYİH (USD) Trilyon	Ülke	Nominal GSYİH (USD) Trilyon
1	ABD	$22.996	ABD	$25.035	ABD	$27.721	ABD	$29.168	ABD	$30.615
2	Çin	$17.745	Çin	$18.321	Çin	$17.758	Çin	$18.274	Çin	$19.398
3	Almanya	$4.933	Japonya	$4.301	Almanya	$4.527	Almanya	$4.710	Almanya	$5.013
4	İngiltere	$3.188	Almanya	$4.031	Japonya	$4.220	Japonya	$4.070	Japonya	$4.279
5	Hindistan	$3.176	Hindistan	$3.469	Hindistan	$3.567	Hindistan	$3.889	Hindistan	$4.125
6	Fransa	$2.957	İngiltere	$3.198	İngiltere	$3.382	İngiltere	$3.588	İngiltere	$3.958
7	İtalya	$2.101	Fransa	$2.778	Fransa	$3.053	Fransa	$3.174	Fransa	$3.361
8	Kanada	$1.988	Kanada	$2.200	İtalya	$2.302	İtalya	$2.377	İtalya	$2.543
9	G.Kore	$1.811	Rusya	$2.133	Brezilya	$2.174	Kanada	$2.215	Rusya	$2.540
10	Rusya	$1.779	İtalya	$1.997	Kanada	$2.143	Brezilya	$2.185	Kanada	$2.283

Kaynak: IMF verilerinden yazar tarafından derlenmiştir.

Tablo 1'de IMF'in son 5 yılda en büyük 10 ekonomisine ait veriler bulunmaktadır. Buna göre, son 5 yıllık periyotta ABD ve Çin ilk iki sırayı paylaşırken, Almanya, Japonya, Hindistan ve İngiltere farklı yıllarda sıralamada dünyanın ilk 5 büyük ekonomisini oluşturmaktadır. Tablo aynı zamanda dünyanın güç odaklarını da göstermektedir. Buradaki veriler Çin'in durdurulamaz yükselişini istikrarlı bir şekilde sürdürmekte olacağını göstermektedir. Çin'deki Gayri Safi Milli Hasıla'nın bu denli yüksek oluşunun en önemli sebebi yıllar içerisinde yapmış olduğu teknoloji atağını güçlü lojistik alt yapısı ile desteklemesidir. Üretim ve ham madde gönderiminin koridor sayesinde zaman ve maliyet avantajı sağlayacağı yadsınamaz bir gerçektir. Çin mallarının lojistik maliyetlerinin bir nebze düşecek olması, dünya ticaretindeki rekabet unsurlarının yeniden şekilleneceği gözükmektedir.

Çin'in teknolojik atılımı özellikle Amerika Birleşik Devletleri'nin son zamanlarda Çin'i siyasi kadrajına almasına sebep olmuştur. 2016 yılında ABD'ye başkan seçilen Donald Trump'ın Yönetiminin uygulamaları, 2018 yılı itibariyle ABD ve Çin aranda ticaret savaşını başlatmıştır (Çetinkaya & Muratoglu, 2019). Bu uygulamalar, Çin mallarına kota koyulması ve Çin'in teknoloji hırsızlığı ile suçlanarak ek gümrük vergileri alınması şeklinde başlamış olsa da günümüzde teknolojik ve jeopolitik bir güç mücadelesine dönüşen ekonomik bir çatışmayı başlatmıştır.

ABD ve Çin arasında başlayan ticaret savaşının en önemli sebebi ABD'nin her yıl yüzbinlerce milyar dolar ticaret açığı vermesidir. Söz konusu ticari açık, ABD'nin teknoloji şirketlerinin üretimini Çin'e kaydırmasıyla oluşan teknoloji transferi nedeniyle geleceğin teknolojilerinde kimin öncü olacağı sorunsalı ortaya çıkmıştır. Yapay zeka, 5G teknolojileri ve yarı iletkenler (çipler) gibi ileri teknoloji ürünlerinin yarattığı pazarda en büyük üreticinin Çin olması, ABD'yi rahatsız etmiştir. ABD bugün için önlem için kullandığı ek gümrük tarifeleri, kara liste ve

yasaklarını çip üretim makinalarının Çin'e satılmasını yasaklayan bir takım önlemler takip etse de, Çin'deki teknolojik gelişmeyi yavaşlatma hedefini yakalayamamıştır. Bu sebeple ABD, stratejik ve kritik bir hamle atarak tüm jeopolitik dengeler üzerinde etkili bir adım atmıştır. ABD ve Çin arasındaki ticaret savaşına rağmen, "Trump Yolu (Zengezur Koridoru)'nun açılması, ABD'nin stratejik çıkarlarıyla ile doğrudan ilişkilidir. Zengezur Koridoru'nun işletim hakkını 99 yıllığına alan ABD, bölgedeki lojistik ve ticari akışını doğrudan kontrol etme arzusunun sonucudur.

4. Çin, Türkiye ve Azerbaycan Ticaret Hacmi

Dünya Bankasının WITS-Ticaret Veri Bankası verilerine göre Azarbaycan, Türkiye ve Çin'in 2023 yılındaki ihracat ve ithalat verileri Tablo 2'de verilmiştir. Buna göre her üç ülkenin de en çok ithalat ve ihracat yaptığı bölge Avrupa ve Orta Asya bölgesidir.

En güncel olarak 2023 yılının verilerinin yer aldığı WITS'ın resmi web sitesinde 2023 yılında Azerbaycan 30.182.645,65 milyar dolar ihracat ve 10.649.650,29 Milyar dolar ithalat; Türkiye 155.659.401,69 milyar dolar ihracat ve 193.344.490,36 milyar dolar ithalat ve Çin 1.202.065.232,24 trilyon dolar ihracat ve 1.016.322.023,06 trilyon dolar ithalat yaptığı görülmektedir. Azerbaycan, Türkiye ve Çin'in en yoğun olarak Avrupa ve Orta Asya pazarıyla ihracat ve ithalat gerçekleştirdiği, bu pazarın her üç ülke için de ne denli önemli olduğunu göz önüne sermektedir.

Tablo 2: Bölgelere Göre İthalat ve İhracat Verileri (2023)

	Azerbaycan		**Türkiye**		**Çin**	
Bölgeler	**İhracat (Bin USD)**	**İthalat (Bin USD)**	**İhracat (Bin USD)**	**İthalat (Bin USD)**	**İhracat (Bin USD)**	**İthalat (Bin USD)**
Avrupa ve Orta Asya	30.182.645,65	10.649.650,29	155.659.401,69	193.344.490,36	1.202.065.232,24	1.016.322.023,06
Orta Doğu, Kuzey Afrika, Afganistan ve Pakistan	1.669.376,23	661.437,65	56.141.597,13	30.383.742,77	812.087.283,77	530.649.333,30
Doğu Asya ve Pasifik	786.192,41	4.322.357,66	6.891.916,36	2.927.455,88	546.374.011,98	209.077.120,01
Kuzey Amerika	17.434,99	915.050,83	10.063.191,29	73.965.663,71	223.065.557,44	231.902.490,18
Sahra Altı Afrika	1.946,16	18.501,50	16.512.550,94	17.084.607,39	243.775.975,78	242.665.266,53
Güney Asya	1.236.691,72	288.315,45	5.291.867,51	8.656.574,01	146.971.436,42	19.960.644,40
Latin Amerika ve Karayipler	1.761,76	392.133,73	2.270.230,12	8.714.322,10	131.041.140,42	103.102.702,12
Tüm Dünya	**33.898.554,86**	**17.278.236,45**	**255.627.429,01**	**361.966.912,77**	**3.379.747.834,59**	**25.567.630.118,59**

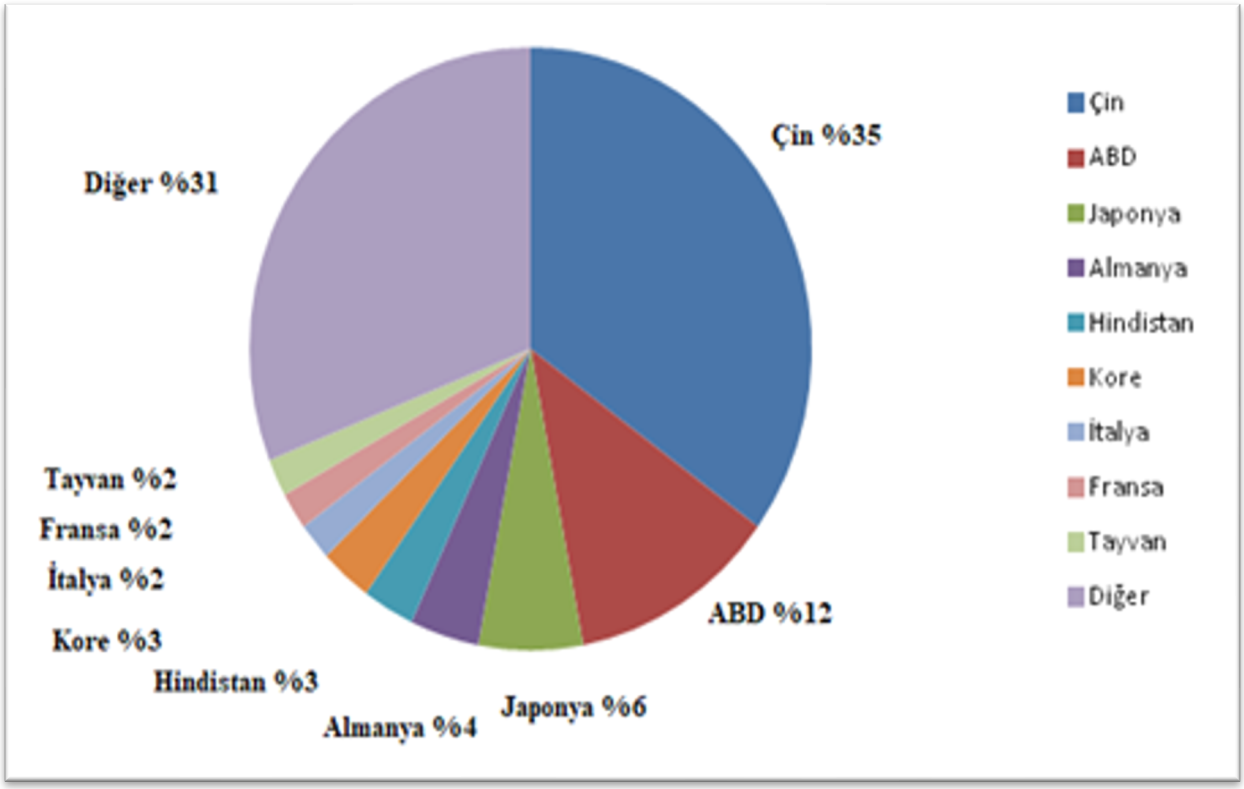
Kaynak: WIT's verilerine göre Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 2'deki en çarpıcı veriler Çin'e aittir. Çin'in toplam ihracat rakamı olan 3,38 trilyon dolar, küresel ticaretteki hâkimiyetini kanıtlar niteliktedir. Çin, "Avrupa ve Orta Asya" ile "Orta Doğu ve Kuzey Afrika" bölgelerine yaptığı devasa ihracatla (sırasıyla yaklaşık 1,2 trilyon dolar ve 812 milyar dolar) ile bu pazarların ana tedarikçisi konumundadır. Çin hemen hemen her bölgeyle olan ticaretinde büyük miktarda dış ticaret fazlası vermektedir. Özellikle Güney Asya'ya yaptığı 146 milyar dolarlık ihracata karşılık sadece 19,9 milyar dolarlık ithalat yapması dikkat çekicidir.

Türkiye'nin verileri, ekonomisinin yönünü ve karşılaştığı zorlukları net bir şekilde ortaya koymaktadır. Türkiye'nin Orta Asya Bağımlılığı Tablo 2'de açıkça görülmektedir. Türkiye'nin toplam ihracatının yaklaşık %60'ı (155,6 milyar dolar) bu bölgeye yapılmaktadır. Ancak aynı bölgeden yapılan 193,3 milyar dolarlık ithalat, Türkiye'nin bu bölgeye karşı bir ticaret açığı verdiğini göstermektedir. Türkiye'nin dünya genelindeki toplam ihracatı 255,6 milyar dolar iken ithalatı 361,9 milyar dolardır. Bu durum, Türkiye'nin net ithalatçı bir ülke pozisyonunda olduğunu ve yaklaşık 106 milyar dolarlık bir dış ticaret açığı ile karşı karşıya olduğunu doğrulamaktadır.

Azerbaycan ise, tabloda ihracatı ithalatından belirgin şekilde fazla olan tek ülke olarak öne çıkmaktadır. Azerbaycan yaklaşık 33,9 milyar dolarlık ihracatına karşılık sadece 17,2 milyar dolarlık ithalat yapmaktadır. Bu durum, ülkenin yaklaşık %50 oranında bir ticaret fazlası verdiğini gösterir ki bu genellikle enerji (petrol/doğalgaz) ihracatına dayalı ekonomilerde görülen bir tablodur. Azerbaycan'ın ihracatının neredeyse tamamına yakını (30,1 milyar dolar) "Avrupa ve Orta Asya" bölgesine yöneliktir.

Veriler bir bütün olarak incelendiğinde, Çin'in Avrupa ve Orta Asya'ya yönelttiği 1,2 trilyon dolarlık ihracat trafiği, Zengezur Koridoru gibi projelerin neden bu kadar kritik olduğunu açıklamaktadır. Bu hacmin küçük bir kısmının bile bu koridora kayması, bölge ekonomileri için devasa bir kazançtır. Türkiye, Çin ve Azerbaycan'ın en büyük pazarı olan Avrupa'ya geçiş güzergahında yer almaktadır. Türkiye'nin dış ticaret açığını kapatabilmesi için bu transit ticaretten alacağı pay büyük önem taşımaktadır. Azerbaycan'ın Avrupa odaklı ihracat yapısı ile Çin'in batıya yönelen ticaret akışı, Orta Koridor ve Zengezur gibi projelerde bu iki ülkeyi doğal birer stratejik ortak haline getirmektedir.



Şekil 3: Dünyanın En Büyük Üretim Ekonomileri
Kaynak: (OECD, 2026)

Diğer yandan 2023 OECD-TİVA veri tabanı verilerine göre, dünyanın üretim ekonomileri içerisinde Çin %35 ile birinci sırada bulunurken, en yakın rakibi olan Amerika Birleşik Devletleri'nin bu pastada payı sadece %12'dir. Çin, her geçen gün yapmış olduğu yeni ileri teknolojik hamleler ile gelecek yıllarda payını daha da artacağı öngörülmektedir (Şekil 3).

Çin endüstrisinin bu denli gelişimi Çin'in lojistik alanında yapmakta olduğu yeni yatırımlar da izlemektedir. Bu sebeple Koridorun Bakü üzerinden sağlanacak olan tren ve havayolu entegrasyonu bu gelişmenin batıya ve dünyanın diğer noklarına daha da kısa bir zaman içerisinde gerçekmesini sağlayacaktır.

Elbette ki, yüksek kalemler üzerine yapmış olduğumuz değerlendirme, değerli kargolar, özel kargolar ve sağlık alanında kullanılan ve soğuk zincirin etkin olduğu malzemelerin de iletimini kapsamaktadır. Bölgedeki lojistik altyapının sağlanması ve çok yönlü bir lojistik entegrasyon, birim fiyatlarda meydana gelebilecek olası düşüşe neden olacağından, dünya pazarında Çin'in üretim açısından payını daha da arttırıcı bir ivme kazanmasını sağlayacaktır. Tüm bu gelişmelerin ışığında, ara malların üretiminde Çin tarafından diğer ülkelere yaptırılacak montaj, yedek parça… gibi destek endüstrisinin bu hat üzerinde planlanması diğer bir ifade ile, diğer ülkelere

yapılan yatırımlarla yeni üretim merkezlerinin kurulması, dünya ticareti açısından çığır açan bir adım olarak görülebilir.

Örneğin ileri teknoloji gerektiren bir makinanın parçalarını lojistik ağ üzerinde bulunan üretim noktalarında gerçekleştirebilir. Böylece son teslimat noktasında malzeme bir bütün halinde son alıcıya ulaşabilir. Aradaki devasa lojistik giderini de minimize etmiş olur. Araba, dev sanayi malzemeleri, türbin gibi sektörlerdeki üretim hattını bu şekilde planlayabilir. Hatta belki de son noktada gümrük vergisi ödemesine gerek olmadan teslimat yapmış olduğu ülkede teslimatını gerçekleştirebilir. Ülkelere göre değişen ve Türkiye'deki gibi %200'lere varan gümrük vergisinden muaf olacağı için, malını daha ucuza satabildiği ve yerli üreticilerle çok daha avantajlı rekabet edebileceği bir üretimve dağıtım ağı kurgulamış olur.

Tablo 3: Azerbaycan, Türkiye ve Çin'in İthalat ve İhracat Malları Tablosu (2023)

	Azerbaycan		Türkiye		Çin	
Ürünler	**İhracat (Bin USD)**	**İthalat (Bin USD)**	**İhracat (Bin USD)**	**İthalat (Bin USD)**	**İhracat (Bin USD)**	**İthalat (Bin USD)**
Sermaye malları	155.631,28	4.123.203,43	55.879.446,01	87.938.400,07	1.483.073.295,23	828.494.874,40
Tüketim malları	14.735.766,73	7.308.081,14	115.024.550,33	82.004.580,10	1.198.091.689,28	351.924.432,96
Ara mallar	1.830.252,75	3.135.717,14	61.295.193,64	121.192.695,37	581.185.611,37	517.160.030,29
Hammadde	17.174.204,44	2.048.004,95	17.695.476,65	31.219.728,28	47.940.219,82	847.376.762,02
Canlı hayvan	29.339,39	426.321,98	3.372.845,95	2.063.277,20	13.967.525,93	53.379.876,52
Kimyasallar	247.754,19	1.540.730,79	12.814.769,35	28.667.464,88	202.947.229,86	174.721.393,24
Yiyecek	173.061,20	1.133.847,30	11.990.855,15	7.155.026,48	42.244.108,02	38.553.187,45
Ayakkabı	698,47	150.684,45	1.386.495,80	1.559.079,93	72.603.225,06	7.823.109,30
Yakıt	31.017.150,74	1.985.674,93	16.389.206,84	69.113.810,55	61.092.825,86	515.914.205,16
Deri ve post	8.466,06	45.753,69	848.689,55	989.650,83	40.638.693,26	10.224.551,04
Makine ve elektrik malz.	135.857,94	3.460.261,99	40.727.099,08	68.907.631,85	1.408.365.482,69	745.814.010,22
Metal	350.779,22	1.419.810,84	29.208.531,48	44.137.772,66	268.110.136,49	142.839.168,15
Mineral	95.147,64	36.119,09	5.268.810,17	1.846.469,06	7.198.218,48	259.492.669,45
Çeşitli	28.087,63	1.277.938,56	11.993.335,16	9.669.667,81	381.003.713,96	101.258.222,87
Plastik ve Kauçuk	462.136,21	738.883,52	14.496.834,44	20.424.570,02	167.528.920,69	84.518.423,86
Taş ve cam	195.724,19	352.653,85	18.602.419,47	36.674.746,84	95.692.436,40	123.484.413,24
Tekstil ve giyim	195.455,97	730.667,65	32.869.822,03	12.232.712,95	290.777.395,87	29.880.869,80
Ulaşım	183.264,35	2.218.496,73	34.333.938,18	37.701.765,95	241.120.978,95	83.048.299,46
Sebze	767.264,39	1.016.409,11	15.682.461,40	15.064.609,91	32.468.363,60	134.572.623,61
Odun	8.367,26	743.981,98	5.641.314,96	5.758.655,83	53.988.579,76	51.237.995,23

Kaynak: WIT's verilerine göre Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Azerbaycan, Türkiye ve Çin'in ithalat ve ihracat yapmış olduğu mallara ait veriler Tablo 3'te verilmiştir. Buna göre, Çin'in ihracatındaki en büyük kalemler sermaye malları (yaklaşık 1,48 trilyon dolar) ve tüketim mallarıdır (1,19 trilyon dolar). Bu, Çin'in sadece basit ürünler değil, makineler, elektronik cihazlar ve yüksek teknolojili ekipmanlar ihraç eden bir sanayi devi olduğunu gösterir. Çin'in en dikkat çekici verisi, 847 milyar dolarlık devasa hammadde ithalatıdır. Kendi hammadde kaynakları yetmediği için dünyadan yoğun şekilde kaynak çekmekte, bunları işleyip mamul madde olarak geri satmaktadır.

Türkiye'nin ihracatında en güçlü olduğu alan 115 milyar dolar ile tüketim mallarıdır. Tekstil, gıda ve beyaz eşya gibi sektörlerin bu rakamdaki payı yüksektir. Türkiye'nin ara malı ithalatı (121 milyar dolar), ihracatından (61 milyar dolar) oldukça fazladır. Bu durum, Türkiye'nin ihracat yapabilmek için dışarıdan hammadde ve yarı işlenmiş ürün almaya ihtiyaç duyduğunu (montaj veya işleme ağırlıklı üretim yapısı) kanıtlar. Sermaye mallarında (teknolojik makine ve ekipman) 32 milyar dolarlık bir ticaret açığı görülmektedir.

Azerbaycan'ın hammaddeye dayalı ihracat yapısı, ihracatının yarısından fazlasının (17,1 milyar dolar) hammadde kategorisinde olmasını sağlamıştır. Bu veri, ülkenin petrol ve doğalgaz odaklı ekonomik yapısını doğrudan yansıtmaktadır. İhracatında 14,7 milyar dolarlık tüketim malı kalemi görünse de, diğer kalemlerdeki (sermaye ve ara malı) üretim kapasitesinin oldukça sınırlı olduğu anlaşılmaktadır.

Genel olarak Türkiye ve Azerbaycan'ın "Sermaye Malları" ithalatının yüksek olması, teknolojik dönüşüm için hala dışarıya bağımlı olduklarını göstermektedir. Çin'in ihraç ettiği 1,48 trilyon dolarlık sermaye malının (makine, aksam vb.) en hızlı şekilde batıya ulaşması için Zengezur Koridoru hayati bir damar işlevi görecektir. Çünkü Çin'in hammadde açlığı ile Azerbaycan'ın hammadde fazlalığı; Türkiye'nin ara malı ihtiyacı ile Çin'in ara malı arzı birbirini tamamlamaktadır. Zengezur Koridoru (veya dökümandaki adıyla Trump Yolu), bu ürün gruplarının değişimini hızlandırarak maliyetleri düşürecek stratejik bir hamledir.

Tablo 4: Azerbaycan, Türkiye ve Çin'in Avrupa ve Orta Asya İthalat ve İhracat Malları Tablosu (2023)

	Azerbaycan/EU		Türkiye/EU		Çin/EU	
	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat
Ürünler	(Bin USD)	(Bin USD)	(Bin USD)	(Bin USD)	(Bin USD)	(Bin USD)
Sermaye malları	126.891,99	1.972.851,45	40.059.047,23	43.942.271,01	**363.276.030,87**	**134.663.918,22**
Tüketim malları	14.577.212,44	4.597.326,35	**72.085.975,07**	54.469.373,55	313.568.003,38	143.230.281,85
Ara mallar	1.691.735,70	1.994.814,76	32.080.387,23	**62.259.790,29**	108.608.112,51	133.243.260,57
Hammadde	13.784.439,93	1.827.973,91	9.480.093,58	17.873.723,49	8.509.107,12	118.947.273,75
Canlı hayvan	24.039,33	299.705,88	1.514.281,00	1.019.921,97	2.884.198,76	10.879.788,17
Kimyasallar	216.576,06	1.155.906,87	6.670.246,03	14.550.573,93	47.592.047,46	63.848.413,14
Yiyecek	152.309,52	844.680,43	4.688.407,40	4.177.083,37	5.736.927,27	13.006.920,91
Ayakkabı	683,12	51.269,26	936.310,07	348.421,71	21.714.431,85	1.807.219,03
Yakıt	**27.525.930,05**	**1.963.891,90**	11.165.405,40	36.811.990,14	5.413.392,21	114.142.435,61
Deri ve post	7.519,90	13.166,71	581.706,93	607.307,97	11.362.447,30	5.730.287,63
Makine ve elektrik malz.	117.908,31	1.461.167,78	28.070.805,94	30.573.750,43	345.183.088,31	96.717.840,40
Metal	319.931,78	967.888,60	18.409.695,29	24.708.792,40	51.078.151,40	27.450.976,75
Mineral	93.113,77	24.809,27	1.688.567,50	713.226,11	573.693,04	15.396.248,24
Çeşitli	22.360,35	575.405,34	5.757.727,04	4.794.207,08	96.753.786,72	32.606.281,47
Plastik ve Kauçuk	431.052,61	351.826,70	9.656.495,99	9.726.339,85	35.232.875,00	14.991.271,90
Taş ve cam	194.674,84	207.064,19	5.022.221,56	21.261.534,11	14.433.759,75	50.660.059,29
Tekstil ve giyim	185.877,03	390.362,76	23.573.840,26	3.925.175,38	72.009.412,42	8.106.781,32
Ulaşım	130.701,26	978.795,66	28.061.187,47	27.518.113,56	85.128.908,44	49.965.947,26
Sebze	751.882,84	679.581,53	7.058.907,75	8.867.547,37	5.969.054,49	12.096.352,37
Odun	8.084,87	684.127,40	2.803.596,06	3.740.504,98	11.021.109,38	13.242.509,80

Kaynak: WIT's verilerine göre Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 4'te yer alan bilgilere göre, Azerbaycan'ın 2023 yılında Avrupa ve Orta Asya bölgesine yapmış olduğu ihracatın 27.525.930,05 milyar dolarının yakıt olduğu görülmektedir. Hammadde ihracatı ve tüketim malzemeleri en çok ihraç edilen 2. ve 3. ürünü oluşturmaktadır. Türkiye'nin ihracattaki en önemli kalemi 72.085.975,09 milyar dolar tüketim malları, sırasıyla 40.059.047,23 milyar dolar sermaye malları ve 32.080.387,23 milyar dolar ile ara mallardır. Çin'de aynı bölge için ihracatta özellikle 363.276.030,87 milyar dolar sermaye malları, 345.183.088,31 milyar dolar makine ve elektrik malzemeleri ile 313.568.003,38 milyar dolar tüketim malları ihraç etmiştir (WITS, 2026).

Dünya Bankası'nın en güncel verileri 2023 yılına ait olduğu için, araştırmanın yapıldığı tarihteki veriler tablolaştırılmıştır. Birbirine yakın kalemlerin ihracat ve ithalatını yapan bu ülkelerin, dünya ticaret hacmi içerisindeki payı azımsanamayacak durumdadır. Günümüz dünyasında bu durum öyle bir hal aldı ki, Amerika Birleşik Devletleri ile Çin Halk Cumhuriyeti

arasında ticaret savaşını başlatmıştır. ABD'nin dış ticaret açığının Amerikan teknolojisinin Çin'e kayması gerekçesiyle başlayan bu savaş, dönemsel olarak iki ülkenin dünya piyasalarını etkileyebilecek seviyelerde politik ve finansal hamleler yapmalarına neden olmaktadır.

Üretilen malların dünya pazarına yayılmasını sağlayabilecek lojistiğin sağlanması Çin açısından oldukça önemlidir. Önemli bir ihracat ülkesi olan Çin'in dünya lojistik merkezindeki payı 2025 yılı itibariyle 1.31 Trilyon dolar olarak gerçekleşmiş ve 2030 yılı itibariyle yıllık bütünleşik %6,27'lık büyüme oranı ile 1,78 trilyon dolara yükseleceği tahmin edilmektedir (Morder Intellegence, 2026).

Türkiye, Azerbaycan ve Çin'in Avrupa Birliği özelindeki ticari verilerin analizi yapıldığında, Çin, Avrupa'ya 363 milyar dolarlık sermaye malı ve 313 milyar dolarlık tüketim malı ihraç etmektedir. Bu rakamlar, Avrupa sanayisinin ve tüketicisinin Çin ürünlerine olan devasa bağımlılığını göstermektedir. Çin'in Avrupa ile olan ticaretinde, özellikle tüketim ve sermaye mallarında çok büyük bir ticaret fazlası verdiği görülmektedir (Örneğin sermaye mallarında 363 milyar dolar ihracata karşı 134 milyar dolar ithalat).

Öte yandan Avrupa'nın bölgesel üretim üssü konumundaki Türkiye, Avrupa'ya yaptığı 72 milyar dolarlık tüketim malı ihracatı, Çin'in ardından bölgenin en önemli tedarikçilerinden biri olduğunu kanıtlamaktadır. Türkiye, Avrupa'dan 43,9 milyar dolarlık sermaye malı alırken, karşılığında 40 milyar dolarlık ihracat yapmaktadır. Bu durum, Türkiye'nin Avrupa sanayi zincirine derinlemesine entegre bir pozisyonda ve karşılıklı bir teknoloji/makine alışverişi olduğunu gösterir. Yanı sıra Avrupa'dan yapılan 62 milyar dolarlık ara malı ithalatı, Türkiye'nin üretim sürecinde Avrupa menşeli parçalara olan ihtiyacını yansıtmaktadır.

Tablo 4'teki verilere göre, Azerbaycan, Avrupa'nın hammadde ve enerji kaynağıdır. Azerbaycan'ın Avrupa'ya yaptığı toplam ihracatın yaklaşık 13,7 milyar doları hammadde (enerji dahil) kategorisindedir. Azerbaycan, Avrupa'dan yüksek miktarda sermaye malı (1,9 milyar $) ve tüketim malı (4,5 milyar $) ithal ederken, bu alanlarda Avrupa'ya ihracatı oldukça düşüktür. Bu, klasik bir "enerji ihraç eden, teknoloji ithal eden" ülke tablosudur.

5. Zengezur Geçidinin Lojistik Değerlendirmesi

Zengezur Geçidi'nin ticaret hacmi değerlendirildiğinde, başta Çin olmak üzere, Kazakistan, İran, Azerbaycan, Türkiye, Almanya, Fransa, İtalya ve diğer Avrupa ülkelerini kapsamaktadır. Koridorun Ortadoğu'nun üretim merkezlerinden Avrupa Pazarı'na ulaşımın en aktif ve kestirme yolu olacağı, koridor üzerinde bulunan lojistik HUB merkezlerinin cazibesini arttıracağı

öngörülmektedir. Koridorda başlıca en ana merkez hiç şüphesiz ki Haydar Aliyev Uluslararası Havalimanı'na yapılan yatırımlarla, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nun tamamlanması, Alat Limanının kapasitesinin arttırılması ve havalimanındaki soğuk hava deposunun modernizasyonu ve kapasite arttırılması gibi yatırımlarla, lojistik alanında sadece bölgenin değil, dünyanın sayılı entegre ulaşım HUB merkezi haline gelmesini sağlamıştır. Öyle ki Hazar Denizi kıyısına inşa edilen Alat Limanı, demiryolu ve karayolu ulaşımının kesişme noktasında yer aldığı için kuzey-güney ve doğu-batı yönlü olarak çok modlu bir transit geçiş noktası haline gelmiştir. Aynı anda 52 vagon taşıyabilen demiryolu feribotuna da ev sahipliği yapan merkez, 60 hektarlık Uluslararası Serbest Ekonomik Bölgesi'ne komşudur (STAT, 2025).



Şekil 4: Zengezur Koridoru Lojistik Bağlantıları
Kaynak: https://www.trtavaz.com.tr/haber/tur/turkistandan/zengezur-koridoru-2029-2030da-aktif-kullanima-aciliyor/692812d6b43bf9f978f55d18

2029 itibariyle açılması planlanan koridor üzerinde hâlihazırda yapımı devam eden projeler bulunmaktadır. Yüklerin Hazar Denizi üzerinden Bakü, daha sonra Tiflis ve Türkiye'ye taşınmasını sağlayan ve İpek Yolu'nun orta koridoruna alternatif anlamına gelen Zengezur Koridoru, Kars-Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ne 224 km.'lik mesafe ile bağlantı kurmaktadır.



Şekil 5: Pekin/Londra Hattı
Kaynak: (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2026)

Şekil 5'te görüldüğü üzere Pekin-Bakü-Tiflis-Kars-İstanbul(Halkalı)-Londra arasındaki Demir İpek Yolu, 2029 itibariyle karayolunun yükünü demiryolu ulaşımına yöneleceği anlamını taşımaktadır.

5.1. Zengezur Koridoruna Yapılan Lojistik Yatırımlar

Bu koridor, Azerbaycan'ın batı bölgeleri ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ni Ermenistan toprakları üzerinden birbirine bağlaması planlanan stratejik olarak büyük bir öneme sahiptir. Bu güzergâh, her ne kadar kara ve demiryolu projeleriyle anılsa da havacılık sektörü, hava sahası yönetimi ve multimodel taşımacılık açısından öneme sahiptir.

Havacılık sektörü açısından değerlendirildiğinde, jeopolitik ve ekonomik açıdan Orta Koridor'un (Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı) kritik öneme sahiptir. Koridorun açılması sadece kara ve demiryolu değil, havacılık sektörünü de operasyonel, stratejik ve mali açıdan pozitif ve doğrudan etkilemesine sebep olacaktır. Örneğin Azerbaycan'dan Nahçivan bölgesine yapılan uçuşlar, Ermenistan hava sahasının kapalı olması sebebiyle İran veya daha uzun rotalar üzerinden gerçekleşmekteydi. Koridorun tam kapasite ile çalışmaya başlaması ve istikrarlı bir şekilde işlemesi, Ermenistan hava sahasının sivil uçuşlara herhangi bir kısıtlama olmaksızın uçuşlara açılması anlamına gelmektedir. Koridorun açılması, Ermenistan ve Azerbaycan hava sahası kısıtlamalarının (NOTAM ve askeri yasaklar) kalmasına, hem Bakü-Nahçivan hem de Bakü-Türkiye uçuş sürelerini önemli ölçüde azaltacaktır. Kısalan rotalar sebebiyle uçuş süreleri, daha az yakıt kullanımı, uçuş maliyetlerindeki diğer kalemler de eklenince uçak fiyatlarında düşme ve daha düşük karbon emisyonu olarak pozitif bir etkiye sahip

olacaktır. Yanı sıra, slot yönetimi açısından da öneme haizdir. Dünya hava sahasında yoğun olan Kuzey (Rusya) ve Güney (İran) hava koridorlarına alternatif bir güzergâh olarak rota oluşacağından, hava trafiği yönetiminde esneklik sağlayacaktır.

Bir diğer avantaj, koridorun sadece geçiş yolu değil, aynı zamanda yeni bir lojistik ekosistemi yaratacağıdır. 21 Ekim 2021'te Fuzuli, 22 Ekim 2022'te Zingalan ve 28 Mayıs 2025'te Laçin havalimanlarının açılışları Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev ve Türkiye Başkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından gerçekleştirilmiştir.



Şekil 6: Fuzuli Havalimanı
Kaynak: Anadolu Ajansı, 2021

Fuzuli Havalimanı, Azerbaycan'ın Dağlık Karabağ Cumhuriyeti'ne yaptığı ilk havalimanı olup, tüm inşaatı 8 ayda tamamlanmıştır. 3 bin metre uzunluk ve 60 metre genişliğe sahip pisti ile, büyük kargo uçakları dahil tüm geniş gövdeli hizmet verebilecek alt yapıya sahip olup, uluslararası sivil havacılık ve standartlarına uygun olarak Ağustos 2021 tarihi itibariyle hizmete girmiştir (Anadolu Ajansı, 2021).



Şekil 7: Zengilan Havalimanı Açılış Töreni
Kaynak: (Yeniasır, 2022)

Zengilan Havalimanı (Şekil 6), Zengezur Koridorunun tam üzerinde yer alan ve stratejik öneme sahip bir yerdir. Azerbaycan tarafından işgalden kurtarılan koridora 1,5 yıl gibi kısa bir sürede inşa edilen ve uluslararası statüde hizmet veren havalimanı, Zengezur Koridorunun "hava kargo" ayağını oluşturmakta ve Orta Koridorun önemli bir aktarma noktasındadır. Bölgesel lojistik açısından değerlendirildiğinde, bölgenin Kargo HUB (Merkez) Üssü olma potansiyeline sahiptir (Yeniasır, 2022).



Şekil 8: Laçin Havalimanı ve Açılış Töreni
Kaynak: CNNTürk, 2025

28 Mayıs 2025 tarihinde açılışı gerçekleştirilen Laçin Havalimanı, deniz seviyesinden 1700 metre yükseklikte konumlanmış bir bölgede olup, 3000 metre uzunluğu ve 60 metre genişliğinde

piste sahiptir. ICAO standartlarına göre tüm uçak tiplerine hizmet verebilecek özelliklere sahip bu pist, özellikle hava-kargo sistematiğinde önemli bir adım olarak değerlendirilmektedir. Yanı sıra, terminal binası 5000 metrekarelik alana sahip ve saatte 200 yolcuya hizmet verebilecek kapasiteye sahiptir. Bu özellikleriyle havalimanı IATA'nın LHL, ICAO tarafından da UBBF kodu ile uluslararası alanda kodu verilmiştir.

Koridorun zaman içinde sahip olduğu yoğunluk, bölgedeki havacılık altyapısına olan talebi arttıracak ve bölgedeki tüm ülkeler açısından yabancı sermayenin doğrudan yatırım (FDI) yapmalarını sağlayacaktır. Trafik akışına paralel olarak yolcu sayısı, uçuş sayısı ve yeni havayollarının mevcut sektöre eklendiğinde yeni uçak bakım tesislerinin kurulmasına, koridor boyunca kurulacak olan dijital gümrükleme sistemlerinin havacılık sektörünün veri sistemleriyle entegrasyonun sağlanmasına (SITA, IATA), "akıllı lojistik" gibi GPRS ya da yeni yapay zeka entegrasyon programlarının işlevsellik kazanmasına ve bölgenin elektronik altyapısının da güçlenmesine sebep olacaktır.

Zengezur koridorunun bölgesel lojistik HUB merkezi olarak dönüşümü, bölgenin gelecekte önemli bir ticaret merkezi olacağı beklentisini de arttırmaktadır. Azerbaycan'ın Nahçıvan bölgesi ile arasında doğrudan kurulacak olan bağlantı, multimodal taşımacılığı (hava+kara+demiryolu) güçlendirecektir. Artması öngörülen hava kargo taşımacılığı, özellikle yeni inşa edilen Fuzuli, Zengilan ve Laçin Havalimanlarında yoğunlaşacaktır. Son dönemde özellikle Azerbaycan'ın yapmış olduğu bu devasa lojistik yatırım atağı, karayolu ve demiryolu ile gelen yüklerin, bu merkezi havalimanlarından Avrupa ve Asya içlerine dağıtılması "Sea-to-air" ve "Land-to-air" benzeri taşıma modellerinin gelişmesini sağlayacaktır.

5.2. Havacılık Açısından Değerlendirilmesi

Hava kargo taşımacılığının kargo taşımacılık türleri içerisinde en pahalı yöntem olması dezavantajına rağmen, zaman açısından en avantajlısıdır. Bu sebeple, beher bedeli yüksek olan malların hava kargo ile taşınması en çok tercih edilen yöntemdir. Özellikle yüksek teknoloji ürünleri olan çipler, değerli kargolar (altın, pırlanta, değerli evrak), özel şartlarda transferi gereken ilaçlar, yüksek bedele sahip gıda malzemeleri, deniz ürünleri, tehlikeli maddeler gibi malların transferinde en çok tercih edilen yöntemdir.

Zengezur koridorunun açılmasıyla birlikte, havacılık alanında baş aktör olabilecek THY (Türk Hava Yolları A.O.) ve AZAL (Azerbaycan Havayolları) odağında gerçekleşecek stratejik dönüşüm ve verimlilik, pazar payı perspektifinden değerlendirildiğinde sivil havacılık sadece yolcu taşıma aracı değil, "ekonomik koridor tamamlayıcısı" haline getirecektir. Türk Hava

Yolları A.O. açısından böylesi bir ortaklık stratatejik bir takım avantajlar sağlayabileceği değerlendirilmektedir. Bunlar:

i. THY A.O. halihazırda dünyada en çok destinasyona uçan havayolu olması sebebiyle, ortaasyada yeni destinasyonlar için AZAL ile ortaasya uçuşları için "Feeding" (Besleme) operasyonları yürütebilir. Yanı sıra, Zengezur üzerinden geçecek karayolu ve demiryolu hatlarıyla entegre çalışarak, Orta Asya'daki ikincil şehirlerden gelen yük ve yolcuları Türkiye üzerinden Batı'ya bağlayabilir.

İGA'nın, dünyanın en büyük aktarma merkezlerinden biri olma vizyonu Zengezur Koridoru ile bir üst seviyeye taşınabilir. Havalimanının "HUB-and-Spoke" (Merkez ve Dağıtım) modeline uygun yapısı, karayolu veya demiryolu ile Çin'den Zengilan (Azerbaycan) veya Iğdır (Türkiye)'ye gelen malların, buradan direk havayolu kargo ile IGA üzerinden 3 saat içerisinde Avrupa'ya ulaşması sağlanabilir. Uluslararası rakabet gözönüne alınınca Dubai (DXB) ve Doha (DOH) gibi rakiplerine karşı Orta Asya trafiğinde mutlak üstünlük sağlayacaktır. Yanı sıra, doğu-batı köprüsü kurarak, Orta Asya'daki "ikincil şehirleri" (Semerkant, Buhara, Gence, Türkistan vb.) doğrudan İGA'ya bağlayan daha kısa rotalar sunar. Öte yandan, kısalan rotalar neticesinde sayesinde yıllık binlerce tondan daha az CO_2 salınımı gerçekleşecektir. Sonuç olarak, yıllık yolcu trafiğinin de yıllık bazda %10-15 oranında artması öngörülebilir.

Kısalan rotalardan ötürü operasyonel maliyetler azalabilir. Havacılıkta kargo maliyetleri temel olarak mesafe (d), yakıt tüketimi (f) ve operasyonel giderlerden (C) oluşur. Zengezur Koridoru'nun doğrudan hava rotalarını açması durumunda maliyet düşüşünü basit bir formülle modelleyebiliriz:

Operasyonel Tasarruf Formülü

Bir uçuşun toplam maliyetini TC olarak tanımlarsak:

$$TC=(P_f \cdot F_h \cdot T)+C_{fixed}$$

Pf: Yakıt fiyatı (/kg)

Fh: Saatlik yakıt tüketimi (kg/saat)

T: Uçuş süresi (saat)

C_{fixed}: Havaalanı vergileri, personel ve bakım giderleri.

Koridor Etkisi: Zengezur Koridoru sayesinde rotanın kısalması, T (uçuş süresi) değerini azaltır. Eğer rota %15 kısalırsa ($T_{yeni}=0.85 \cdot T_{eski}$), sadece yakıt maliyetinde değil, aynı zamanda motor saatlik bakım giderlerinde de doğrudan tasarruf sağlanır.

Örnek Senaryo: Bakü - İstanbul kargo uçuşunda mevcut rota Gürcistan üzerinden ~1.800 km'dir. Zengezur Hava koridorundaki doğrudan gerçekleşecek rotada ~1.500 km'dir. Meydana gelen 300 km kısalma, yaklaşık 30-40 dakikalık uçuş süresi ve geniş gövdeli bir kargo uçağı için uçuş başına yaklaşık 4.000 - 7.000 USD yakıt tasarrufu demektir.

ii. Türkiye'de Iğdır, Kars, Erzurum, Rize, Artvin ve Van illerinin ve havalimanlarının Zengezur'a olan coğrafi yakınlığı nedeniyle bu şehirler kargo toplama merkezleri haline dönüşebilir.

Koridorun pazar payı tahminini yapacak olursak, iki model üzernde durmamız gerekir: Gravite Modeli (Çekim Modeli) ve Logit Analizidir. Bu iki modelde de koridor ile hedef Pazar arasındaki ticaret hacmi arasındaki mesafenin karesi ile ters orantılı olduğundan, Zengezur Koridoru bu mesafeyi hem fiziksel hem de maliyet olarak azaltacağı için çekim gücü olacaktır. THY A.O. ve Türki Cumhuriyetlerindeki lojistik işletmeleri, Orta Asya'dan Avrupa/Amerika yönüne giden transit trafiğin %30-35'ini domine etmektedir. Rotaların kısalması sebebiyle bilet fiyatlarında %5-8'lik indirim, destinasyonlarda artan frekanslar ve IGA üzerinde de bekleme sürelerinde optimizasyon olacağı tahmin edilmektedir. Yanı sıra, e-ticaret entegrasyonu, e-ticaret devlerinin (Alibaba, Temu vb.) lojistik merkezlerini İGA veya Bakü'ye taşımasıyla, Turkish Cargo'nun bölgedeki tonaj bazlı pazar payının %60'lara ulaşması mümkündür.

iii. Bölgede devam eden Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle kuzey rotasının kısıtlandığı bu dönemde, Zengezur üzerinden açılacak olan güvenli hava rotaları –mesafeye bağlı olarak değişebilir-, uçuş başına 15.000-30.000 USD arasında yakıt tasarrufu sağlayabilir.

iv. AZAL ve THY A.O., yolcu taşıma operasyonlarının yanı sıra, yeni bir kargo vizyonu geliştirebilir. Zengezur sayesinde Çin'den gelen karayolu yüklerini Bakü veya işgalden kurtarılan bölgelerdeki (Zengilan, Laçin.. gibi) havalimanlarında uçağa bindirerek Avrupa ülkelerine "ekspres" teslimat gerçekleştirebilir.

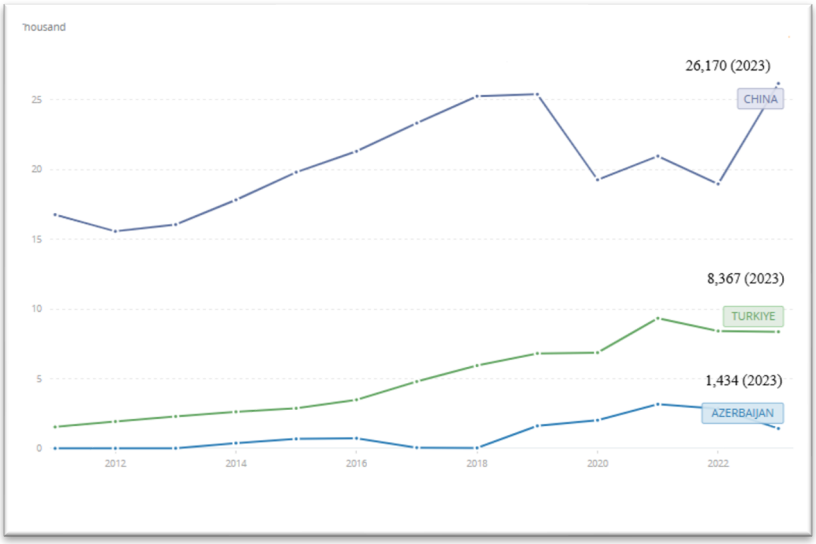
v. Koridorun tam kapasite ile çalışmasıyla Güney/kuzeyde doğrudan rotalarda %15 azalmaya neden olacağı ve operasyonel verimlilikte artışa neden olacağı beklenebilir.

vi. Multimodal taşıma modellerinin lojistik maliyetlerinde ortalama %20 azalma meydana getireceği öngörülebilir.

Özellikle Azerbaycan, Zengezur koridoru için önemli yatırımlar yapmaya devam etmektedir. Bunlardan belki de en önemlisi Zengilan Havalimanının akıllı havalimanı konsepti ile tamamen lojistik odaklı bir serbest bölge olarak kurgulanmasıdır. Azerbaycan ile Türkiye'nin hava kargo ve demiryolu faaliyetleri değerlendirildiğinde, bölge hareketlendiğinde ve multitaşıma entegrasyonu sağlandığında bölgenin potansiyeli oldukça artacağı öngörülmektedir. Bölgenin en büyük ihracat yapan ülkesi olan Çin mallarının koridor boyunca taşınarak Avrupa'ya daha kısa zamanda ve düşük maliyetle gerçekleşecektir.

Dünya Ticaret Örgütü verilerine göre, Çin, Türkiye ve Azerbaycan'ın 2023 yılında gerçekleşen hava kargo trafiği 35,971 (ton-mil)'dir (Tablo 5).

Tablo 5: Hava Kargo Taşımacılığı (milyon ton-km)



Kaynak: (https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.GOOD.MT.K1?end=2023&locations=AZ-TR-CN&start=2011&view=chart)

5.3. Zengezur Hava Koridorunun Türk Dünyası Açısından Değerlendirmesi

"Bir millet iki devlet" şiarı ile dış politik etmenlere duruşu olan Türkiye ve Azerbaycan'ın bu sayede ticari ilişkileri de güçlenerek büyüyecektir. Bu nedenle Zengezur Koridoru iki ülke açısından sadece bir geçiş yolu değil, aynı zamanda lojistik bir ekosistemdir. Yanı sıra, Türk dünyası arasındaki fiziksel engelleri kaldırarak, ortak sivil hava sahası kurulmasını sağlayacaktır. Bu vizyon, uzun yıllardır Türk dünyasının ihtiyaç duyduğu birlik için büyük bir adımdır. Gelişen lojistik ağ, ticari ilişkileri de güçlendirecektir. Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri (Kazakistan, Türkmenistan, Tacikistan, Özbekistan, Kırgızistan…) arasındaki uçuş sayılarını ve destinasyon

çeşitliliğini arttıracaktır. Lojistik maliyetlerinin düşmesi, bölge havayollarının bu alanda faaliyet gösteren küresel rakiplerine karşı rekabet gücünü arttıracaktır.

Olası etkileri değerlendirildiğinde, operasyonel olarak uçuş süresi ve mesafelerin azalması, rota optimizasyonu ve hava sahası liberalizasyonunu da beraberinde getirecektir. Sivil havacılıkta libaralizasyon, destinasyon, kapasite, sıklık ve tarifelerin aşamalı olarak kaldırılması sürecini kapsamakta, serbest piyasa mekanizmasında etkin bir hava taşımacılığı sağlamaktadır (Akar, Manga, & Bal, 2019; Grančay, 2010). Ekonomik anlamda uçuş süre ve mesafelerin azalması, Türki Cumhuriyetler ile ticareti de geliştirecektir. Elde edilen yakıt tasarrufu, ölçek ekonomisindeki kapasite hacminde genişleme ve birim fiyatlarda düşüşe sebep olacağı için, küresel rekabette ürün bazında da rekabeti arttıracağı öngörülmektedir. Stratejik anlamda yeni bağlantı HUB merkezlerinin varlığı multimodel taşımacılık ağlarının entegrasyonunu sağlayacağından, bölgenin güçlenmesini sağlayacaktır. Çevresel bağlamda ise, karbon salınımında azalma olacağı beklendiğinden, sürdürülebilir havacılık hedefleriyle uyum gösteren bir durum olarak karşımıza çıkacaktır.

Zengezur koridorunun havacılık alanında tek başına bir ulaşım modu açısından değil, entegre bir lojistik zincirinin hızlandırıcı unsuru olarak konumlandıracaktır. Çelik ve Canbay (2025), Türk Devletleri Teşkilatı üyesi ülkeler olan Türkiye, Azerbaycan, Kırgızistan, Özbekistan ve Kazakistan'ın 2007-2020 tarihleri arasındaki havayolu yük taşımacılığı ve iktisadi büyüme arasındaki ilişkiyi inceledikleri araştırmasında, sadece Türkiye'de havayolu yük taşımacılığı ile iktisadi büyümesi arasında çift yönlü bir nedensellik bulgulamışlardır (Çelik & Canbay, 2026). Çünkü bu ülkeler arasında hava trafiği en yoğun ülke Türkiye olduğu için, bu bulgu gelecek ile ilgili bir öngörü ve tahmin yürütmek için önemli bir gösterge olarak değerlendirilmektedir. Zaman içersinde artması öngörülen hava trafiğinin bölgedeki ülkelerin iktisadi büyümeye etkisi olacağı beklentisini güçlendirmektedir.

Milli havayolu misyonu ile faaliyetlerini yürüten THY A.O. açısındansadece türki cumhuriyetlerinin üye olduğu yeni bir ittifak oluşabilir. Şirketin halihazırda üyesi olduğu Star Allience Grubuna "Bölgesel Havayolu İttifakı" statüsüyle entegre edilebilir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün 2024-2028 Stratejik Planı'nda yer alan, ilk olarak 2021 yılındaki Ulaştırma ve Haberleşme Şurası Sektör Raporları'nda belirtilen ve aynı şuranın sektör hedefleri başlığı altındaki "Orta Vadeli Hedefler" alt başlığında bulunan "**Ülkemize özgü havacılık kurallarının oluşturularak bölgesel olarak (EASA gibi) kabulünün sağlanması**", Zengezur Koridoru boyunca bulunan Türki Cumhuriyetlerin kuracağı ve kendi kurallarını belirleyebileceği

bir ittifak ve ülkelerin milli havayolu şirketleriyle "Orta Asya ve Kafkasya" da besleyici (feeder) gerçekleştirilebilir. Böylesi bir adım şüphesiz ki "Bölgesel Entegrasyon ve Stratejik Bloklaşma" adına devrim niteliğindedir.

EASA ya da EUROCONTROL gibi kurumsal yapılanmalar, tıpkı Avrupa Birliği'ndeki benzer bir yapının havacılık alanında ilk adım olarak değerlendirilebilir. Gökyüzündeki sınırlar kalkar ve bölge üzerinde mutlak bir hakimiyet sağlanır.

Bölgesel bir feeder ittifak kurulmasının da ortak uçuşlar yapmaya (Code-Share Aggrement), üye ülkelerin şehirler arasında kesintisiz ve tek biletle seyahatine imkan sağlar. İttifak üyesi havayolu yolcuları ortak bir sadakat programı ile daimi müşteri olur ve hizmette bir standart olmasını sağlar. Yanı sıra, teknik bakım açısından da maliyetlerin en az %20 oranında düşürülmesi sözkonusu olabilir. THY A.O. çatısı altında bulunan Turkish Technic ve özel sektör tarafından kurulan Mytechnic benzeri uçak bakım-onarım merkezleri kurulabilir. Tabi bunların yanı sıra, handling, ikram, uçak yakıt firmaları ve bunlara benzer destek birimi niteliğinde yeni iştirakler faaliyete geçirilebilir.

6. Zengezur Koridorunun Havacılık Ekosistemine Etkileri ve Gelecek Projeksiyonu

Zengezur Koridoru, Avrasya jeopolitiğinde sadece bir kara ve demiryolu güzergahı değil, aynı zamanda "Hava İpekyolu"nun temel unsurlarından biridir. Koridorun açılmasıyla ve tam kapasite ile faaliyet göstermesinin sivil havacılık sektöründe yaratacağı yapısal dönüşümleri zaman içerisinde politik bir takım unsurlar da takip edeceğinden, Türk Birliği yolunda atılan büyük bir adımı temsil etmektedir.

Hava koridorunun faaliyete geçmesiyle, doğu-batı hattındaki uçuş rotalarının doğrudan Zengezur üzerinden re-organize edilmesi ile uçuş sürelerinde ortalama %10-15 tasarruf potansiyeline işaret ederken, uçuş başına operasyonel maliyetlerde (yakıt ve bakım) tahmini 5.000-30.000 USD azalma olacağı öngörülmektedir. İGA (İstanbul Havalimanı) ve GYD (Haydar Aliyev) Uluslararası Havalimanlarının Orta Asya'daki ikincil şehirlerle küresel ağlara bağlanması sağlanacağından, iki havalimanı da yüksek kapasiteli birer HUB merkezine dönüşmesiyle birlikte transit yolcu yük-kargo trafiğinde %12-15 oranında büyüme ivmesine sahip olacaktır.

İstanbul Havalimanı, Haydar Aliyev, Zengilan, Fuzuli gibi havalimanlarından gelecek olan yükleri Avrupa ve dünyanın diğer noktalarına taşıyacaktır. Zengilan ve Fuzuli gibi yeni nesil

akıllı havalimanları sayesinde karayolu yüklerini hava kargoya bağlayan "Air-Bridge" modeli hayata geçecektir.

Günümüz dünyasındaki politik konjoktör, tekil kutuplardan ziyade çoklu güç birliklerinin birlikteliğini zaruri kılmaktadır. NATO, Shangay Beşlisi, OECD… gibi güç odakları dünya ticareti ve siyaseti üzerinde etkilidir. Bu birlikler ya NATO gibi ortak bir düşman için, ya da NATO'ya karşı oluşturulan Shangay Beşlisi'nin NATO'ya karşı duruşu sergileyen, ya da petrol üreten ülkeleri bir araya getiren OECD gibi, tarihsel birliği olmayan ama ortak menfaat ya da beklentiler içerisindeki ülkeleri bir araya getiren birliklerdir. Örneğin Avrupa Birliği bile, hem semadaki hem de karadaki tüm sınırları kaldıran mini bir Amerika Birleşik Devletleri modeli olsa dahi bu ülkeler daha 100 sene önce 1. ve 2. Dünya 2. Dünya Savaşı'nda birbirirne karşı savaşan ülkelerden oluşmaktadır. Tarih daima tekerrürden ibarettir ve bu sebeple ortak yasalar, para birimi, kurallar ve prosedürlerle oluşturulan bu ütopya, 100.yılını doldurmadan yine eski halini alacak ve bıçaklar çekilecektir. İngiltere kısa bir zaman içerisinde bu birlikte olmadığını ilan etmiştir. Kısa bir zaman sonra, Avrupa Birliği'nin neredeyse bütün mali yükünü karşılayan Almanya'da bunu yapacaktır.

Nesiller boyunca anlatılan bir kıssadan hisse vardır. Bir akrep ve kurbağa dereden karşıya geçmek istemektedir. Akrep, kurbağaya gidip bir anlaşma önerir ve der ki:

- "Eğer beni karşıya geçirirsen çok mutlu olurum kurbağa kardeş."
- "Geçiririm ama sen akrepsin, ya beni sokarsan?".
- "Seni sokarsam ben de boğulurum. Ben yüzme bilmem ki"
- "Peki" der kurbağa ve akrebi sırtına alır.

Birlikte derenin karşısına geçerler. Tam derenin bittiği ve akrebin kurbağanın sırtından ineceği vakitte akrep kurbağayı sokar. Acı içerisinde kıvranan kurbağa:

-"Söz verdin. Seni karşıya kaşıya geçirdim. Neden beni soktun?"

Akrebin vermiş olduğu cevap herkese ve her konuya tokat niteliğindedir:

- "Doğamda var".

İşte AB bünyesindeki ülkelerin doğasında var olan diğer Avrupa Devletleriyle olan savaşma isteği de olan kısa bir zaman içerisinde yeniden tecelli edecektir. Çünkü her biri ayrı milletten oluşan, sadece ortak bir kara parçasında yaşıyor olmalarından dolayı meydana getirmiş oldukları birliğin yüzyıllar içerisinde olgunlaşabilecek "ortak kültür", "ortak dil" ve ortak ırk"tan yoksun olmalarının, AB açısından en büyük parçalayıcı güç olacağı öngörüsündeyim.

Oysa, Orta Asya'da meydana gelebilecek olası bir Türk Birliği, tüm bu uluslararası güç odaklarından çok daha güçlü bir yapı ortaya koyacaktır çünkü bu devletlerin hepsi ortak karakteristiğe sahip, farklı lehçelerde de olsa aynı lisanı kullanan ve en önemlisi aynı ırktan gelen farklı devletlere sahip tek bir millettir. Ortak tarih, orta inanış, onlar kültür ve ortak yapıya sahip tüm bu Türki Cumhuriyetler, Zengezur Koridoru gibi kanallarla birbirine bağlanıp, önce ticari, sonra siyasi ve güçlü yapılarla birbirine bağlanırsa, dünyadan NATO'dan ve hatta Birleşmiş Milletler'den çok daha güçlü bir yapı ortaya koyabilirler.

Sonuç itibariyle, havacılık ekseninde değerlendirecek olursak, gerek THY A.O., gerekse AZAL ve diğer stratejik bölgesel ortaklarlarının Orta Asya transit pazarındaki toplam payının %35'ten %50'nin üzerine çıkacağı öngörülmektedir. Bunun gerçekleşebilmesinde "Maliyet Liderliği" ve "Doğrudan Rota Avantajı"nın birincil faktörler olacağı değerlendirilmektedir.

Bölgesel rekabet gücünü maksimize etmek adına, THY A.O., AZAL, Air Astana gibi bayrak taşıyıcı havayollarının katılımıyla bölgesel havacılık ittifakı kurulması önerilmektedir. Ortak slot yönetimi, birleşik sadakat programları, teknik bakım merkezleri (MRO), ikram ve handling işletmelerinin kurulması gibi atılımların yaratacağı sinerji bölgedeki hareketliliği ve rekabet gücünü arttıracaktır. Elbette kurulan bu yeni yapı tüm dünyada etkin olan One-World, Star Allience ve Skyteam gibi global anlamda faaliyette olan havacılık ittifaklarına rakip olarak değil, bu ittifakları bölgesel anlamda besleyen "Stratejik Alt Blok" olarak entegre edilmelidir.

Sengezur Koridoru, bölgesel ülkeler açısından değerlendirildiğinde, havacılık sektörü açısından da ulaşım modu olmaktan çok "Ekonomik Katalizör" seviyesine yükselme potansiyeli sahip büyük bir fırsattır. Bu fırsatı yaptığı altyapı yatırımlarıyla taçlandıran Azeybaycan'ı Türkiye ve bölgedeki diğer ülkeler de takip etmelidir. Bölge devletlerinin "Açık Semalar (Open Skies)" ilkelerini kademeli olarak hayata geçirmesi ve havacılık altyapısını dijital koridorlarla (Blockchain tabanlı kargo takibi vb.) desteklemesi, ütopik görünen "Turan Dünyası"nı gökyüzünde kuracaktır.

KAYNAKÇA

a.a. (2026, 2 18). Anadolu Ajansı: https://www.aa.com.tr/tr/bilim-teknoloji/cinde-insansi-robotlar-bahar-bayrami-galasinda-kungfu-gosterisi-yapti/3831786 adresinden alındı

Akar, P. G., Manga, M., & Bal, H. (2019). Havayolu taşımacılığında liberalizasyon ve ekonomik büyüme arasında nedensellik ilişkisi: Türkiye örneği. *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 18*(3), 1160-1174.

Anadolu Ajansı. (2021, 20 21). https://www.aa.com.tr/tr/dunya/erdogan-ve-aliyevin-acilisini-yapacagi-fuzuli-havalimani-8-ayda-insa-edildi/2401875 adresinden alındı

BBC. (2025, 12 29). *Zengezur Koridoru hakkında neler biliniyor?* https://www.bbc.com/turkce/articles/c5yp2kw3142o adresinden alındı

Chakraborty, M. (2025). *Worlds Largest Economies*. 12 29, 2025 tarihinde https://www.jagranjosh.com/general-knowledge/worlds-largest-economies-1694256013-1 adresinden alındı

Çelik, A. H., & Canbay, Ş. (2026). Türk Devletleri Teşkilatı Üyesi Ülkelerde Yük Taşımacılığı ile İktisadi Büyüme Arasındaki İlişkilerin Analizi. *Bilig, 116*, 59-87.

Çetinkaya, M., & Muratoglu, G. D. (2019). Ticaret ve Kur Savaşları. M. Ed.Çetinkaya, & G. D. Muratoglu içinde, *21. Yüzyılda Küresel Ticaret Savaşları.* Ankara: Gazi Kitapevi.

Eurstat. (2026, 2 15). https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ext_st_eu27_2020sitc__custom_20113100/default/table?lang=en adresinden alındı

Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı. (1981). *Askeri Yönüyle Atatürk.* Ankara: GATA Basımevi.

Grančay, M. (2010). The economic impacts of air transport liberalization. Zagreb. *International Review of Economics & Business , 13*(2), 73-88.

Khaje, B. H. (2019). 1918'den Günümüze Azerbaycan. *Türk Kültür Havzasında Azerbaycan Ekokültürünün Sosyolojik ve Politik Sorunu* (s. 155-166). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, Türk Dünyası Uygulama ve Araştırma Merkezi (TÜDAM), Türk İşbirliği ve Koordinasyon Merkezi (TİKA), Azerbaycan İnsan Sermayesi Geliştirme Merkezi (INDEX).

Mackinder, H. J. (1996). *The Geographical Pivot of History, Democratic Ideals and Realit.* Washington DC: National Defence University Press.

Memmedov, A., & Hasanoğlu, M. (2023). Hazar Denizi'nden Akdeniz'e Zengezur Koridoru. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi, 6*(2), 334-344.

Morder Intellegence. (2026, 2 15). https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/china-freight-and-logistics-market adresinden alındı

Nahcivan Başkonsolosluğu. (2025, 12 31). https://nahcivan-bk.mfa.gov.tr/Mission/ShowInfoNote/208580 adresinden alındı

OECD. (2026, 2 18). https://cepr.org/voxeu/columns/china-worlds-sole-manufacturing-superpower-line-sketch-rise adresinden alındı

Schuman, F. (1942). Current History. S. Brodney içinde, *Let Us Learn Our Geopolitics* (Cilt 2). California: Current History.

STAT. (2025, 12 31). *Ulaşım*. https://www.stat.gov.az/source/transport/?lang=en adresinden alındı

Tradeatlas. (2026, 2 15). https://www.marisglobal.com/cinin-ithal-ettigi-mallar/ adresinden alındı

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2026, 2 12). Halkalı Kapıkule Demir Yolu Hattı Çerkezköy-Kapıkule Kesimi İnşası Projesi: https://ipa.uab.gov.tr/halkali-kapikule-demiryolu-hatti-cerkezkoy-kapikule-kesimi-insasi-projesi adresinden alındı

Yeniasır. (2022, 10 20). https://www.yeniasir.com.tr/gundem/2022/10/20/zengilan-uluslararasi-havalimani-tamamlandi-baskan-erdogan-ve-aliyev-acilisini-yapacak adresinden alındı

Yılmaz, S. (2015). Jeopolitik ve jeostrateji. Ü. Özdağ içinde, *Milli Güvenlik Teorisi* (s. 201-248). Ankara: Kripto Basın Yayın.

AZERBAYCAN'IN ULAŞIM SİSTEMİNDE ZENGEZUR'UN YERİ VE ROLÜ

Mehdi Bağırov[*], Polad Aliyev[**]

1. Giriş

2020 yılının Eylül ayında başlayan 44 günlük Vatan Savaşı (II. Karabağ Savaşı), 8 Kasım 2020 tarihinde Ermenistan'ın yenilgiyi kabul etmesi ve kapitülasyon niteliğinde anlaşmayı imzalamasıyla arzu edilen sonuçlara ulaşmıştır.

Azerbaycan, Ermenistan tarafından yıkılan Karabağ bölgesinde geniş çaplı yeniden imar ve inşa faaliyetlerini esas alan bir politika uygulamaktadır. Uzun yıllar süren işgal ve komşular tarafından işgal edilmiş topraklarda yürütülen sistematik ve amaçlı yıkım politikası, Azerbaycan'a milyarlarca dolarlık zarar vermiş, aynı zamanda işgal süresince elde edilebilecek ekonomik kazançlardan mahrum kalınmasına neden olmuştur.

XX. yüzyılın sonları ile XXI. yüzyılın başlarında Azerbaycan'da gerçekleştirilen ekonomik ve sosyal reformlar, ülkenin yapısal özelliklerinde kapsamlı değişimlere yol açmıştır. 1994 yılından itibaren uygulamaya başlatılan çok sayıda uluslararası petrol ve doğal gaz projesi ülkedeki sosyal-iktisadi gelişmeler üzerinde olumlu etkisini göstermiştir. Mevcut ve geleceğe yönelik dönemleri kapsayan bu faaliyetler; finansal kaynakların artırılması, yapısal dönüşümlerin tamamlanması ve uluslararası deneyimlerin ülkeye aktarılması açısından önemli rol oynamış, ülkenin yakın tarihinin en önemli başarı sayfalarından biri olarak değerlendirilmektedir.

Zengezur Koridoru Orta doğu, Doğu Asya ve Avrupa'ya birbirine en kısa ve hızlı bir biçimde bağlama potansiyeline sahip bir proje olması özelliğiyle, sosyal, ekonomik, jeopolitik ve jeostratejik açıdan da yüksek önem içeren bir koridor olarak görülmektedir. Bu şekilde Rusya, Türkistan, Azerbaycan, Türkiye, Ermenistan ve İran arasındaki demiryolu hattının genişletilerek bu ülkelerdeki ticaret hacmini yükseltecek birçok ticaret yollarının verimliliğini artıracaktır. Azerbaycan'ın bir Avrasya ulaşım merkezine dönüşmesiyle birlikte, Kafkasya bölgesindeki

[*] Azerbaycan Devlet Petrol ve Sanayi Üniversitesi-İktisat B., mehdi.bagirov@asoiu.edu.az, Orcid: 0009-0000-4111-8978
[**] Iğdır Üniversitesi-İktisat Bölümü, poladali81@gmail.com, Orcid: 0000-0003-0998-7211

karayolları ve demiryolları, bölgenin transit güvenliğini artırarak yeni rekabet ve yeni fırsatlar yaratacaktır (Altınsoy, 2023, s.107).

Zengezur dehlizinin esas aspektlerindən biri onun bölgesel güvenlik dinamiklerini değiştirme potansiyelidir. Sürekli çatışmalara sahne olan Güney Kafkasya, bu koridorun ya barış ve işbirliği için bir katalizör rolü oynayabileceği ya da yeniden gerilim için bir odak noktasına dönüşebileceği bir yol ayrımında durmaktadır. Rusya, Türkiye ve İran gibi dış aktörlerin etkisi altında bulunan bölgedeki hassas güç dengesi, koridorun gelişimine daha fazla karmaşıklık katmaktadır. Uluslararası toplumun Zengezur koridoruna tepkisi de dikkat çekicidir. Küresel güçlerin Güney Kafkasya'da farklı çıkarları vardır ve bu da onların koridorla ilişkisine etki edebilir. Örneğin, koridorun yeni ticaret yolları açma potansiyeli Avrupa veya Asya ülkelerinden yatırımları çekebilir, aynı zamanda başkaları için stratejik sorunlar yaratabilir. Koridorun güvenli ve tarafsız işleyişinin sağlanmasında uluslararası örgütlerin ve potansiyel barış gücü ya da izleme mekanizmalarının rolü dikkate alınması gereken diğer önemli bir boyuttur (Hasanova, 2024: 47).

2. Azerbaycan'ın Küresel Ekonomik Sistemde yeri

XXI. yüzyılın Azerbaycan'ı, ekonomik temeller açısından oldukça gelişmiş bir yaşam alanı olarak değerlendirilmektedir. Azerbaycan Cumhuriyeti'nin Devlet Programlarında aşağıdaki alanlara özel önem verilmiştir:

- Cumhuriyetin kalkınma yönünün belirlenmesi ve bu doğrultuda geleceğe yönelik perspektiflerin yeniden gözden geçirilmesi,
- Ülkenin stratejik hedeflerinin netleştirilmesi ve savunma gücünün planlı ve amaçlı bir şekilde artırılması,
- Azerbaycan'ın "finansal donör" rolünün sürdürülebilir biçimde korunması ve geliştirilmesi,
- Uluslararası projelerde bireysel ve çok yönlü katılımın sağlanması,
- Faaliyet alanlarının ülke sınırları dışındaki uygulamaları da kapsayacak şekilde genişletilmesi,
- Hukuki ve normatif çerçevenin sürekli olarak iyileştirilmesi,
- Reform süreçlerine geniş ölçekte başvurulması,
- Ekonomik sistemin sektörlerinin hem bireysel hem de karşılıklı etkileşim içinde (eş zamanlı veya ardışık biçimde) faaliyet göstermesinin sağlanması,
- Çevresel korunma amacıyla "yeşil" enerji, finans, yönetim, bankacılık ve benzeri alanlarda uygulamaların hayata geçirilmesi,

- Sektörel düzeyde ileri uygulamaların ekonomik birimler aracılığıyla etkin biçimde uygulanması (örneğin; sanayi parkları, kümelenmeler, sanayi bölgeleri, teknoparklar vb.),
- Dijitalleşme, yapay zekâ ve kapsayıcı temellere dayalı faaliyetlerin geliştirilmesi,
- Ülke ekonomisinin dijitalleştirilmesi kapsamında çeşitli politikaların uygulanması,
- Gerileme eğiliminde olan sektörlerin ve ekonomik birimlerin durumunun sistematik olarak değerlendirilmesi, karşılaştırmalı analizlerinin yapılması ve gerekli durumlarda yeniden yapılandırma (iyileştirme) tedbirlerinin uygulanması vb. (Bağırov, 2026).

Söz konusu sınıflandırma unsurlarının her biri, herhangi bir gelişmiş ülkenin ekonomik ve sosyal sisteminin gelişimi üzerinde önemli etkilere sahiptir. Bu bağlamda ele alınan hususlar, reel ekonomik ortamın ve unsurlarının varlığı, "aktörlerin" birbirine uyum sağlaması ve birbirini tamamlaması sayesinde yeni faaliyet yapılarına geçişi mümkün kılmaktadır.

"Uluslararası ilişkiler → uluslararası ekonomik ilişkiler → uluslararası ekonomik projeler → uluslararası ulaşım-lojistik operasyonları" şeklindeki süreç, bu alandaki uygulamaların "genelden özele doğru" ilerleyen bir hareketliliği ifade ettiğini göstermektedir.

Aşağıdaki faktörler doğrultusunda doğru değerlendirme ve analiz çalışmalarının yürütülmesi, neden-sonuç ilişkileri çerçevesinde çok sayıda sonucun ortaya çıkmasına zemin hazırlamaktadır:

1. Azerbaycan'ın ekonomik kapasitesinin istikrarlı biçimde artması,

2. Uluslararası platformlarda Azerbaycan'ın güvenilir bir ortak ülke olarak kabul edilmesi,

3. Kredi alan bir ülkeden donör ülkeye dönüşmesi,

4. Uluslararası mali hesaplaşmaların kurumsal yöntem ve araçlarının mevcut olması,

5. Başta maddi üretim ve öncü hizmet sektörleri olmak üzere gerekli faaliyetlerin ve bunların altyapısının (aynı zamanda uygulama unsurlarının) oluşturulması,

6. Bölgesel ve daha geniş ölçekli projelerde ülkeye olan ihtiyacın artması,

7. Katılımcı ve paydaşların ülkemiz açısından elverişli bir işleyiş içinde faaliyet göstermesi,

8. Uygun uluslararası projelerde yer alma deneyiminin bulunması,

9. Benzer nitelikteki projelerin, devlet programlarının ve diğer çalışmaların ülke hükümeti tarafından uygulanabilir olması,

10. Gerekli yatırım kaynaklarının yönlendirilmesinde ortak olma isteğinin bulunması,

11. Nitelikli insan kaynağı, potansiyel, doğal kaynaklar ve diğer unsurların varlığı vb. (Bağırov, 2026 b).

Yukarıda belirtilen sınıflandırma unsurlarının bir bütün olarak ele alınması, Azerbaycan Cumhuriyeti'nin hem ülke içinde hem de uluslararası ölçekteki önemine yeniden dikkat çekmektedir.

Bilindiği üzere, her gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkenin ekonomik projelere tam anlamıyla katılımı, onun kalkınma yönelimi ile doğrudan ilişkilidir. Gerekli yönetim, organizasyon ve planlama faaliyetlerinin bütünü, devletin kalkınma stratejisi hakkında genel bir çerçeve sunmaktadır. Bu sürecin; amaçlı, kurallı, sistemli ve bütüncül bir yaklaşımla, dönemin gereklilikleri dikkate alınarak oluşturulması, ülkenin imkânlarının istikrarlı biçimde artmasına ve faaliyet alanlarının çeşitlenerek genişlemesine yol açmaktadır.

Söz konusu yaklaşımlar aynı zamanda maddi üretim, sosyo-kültürel ve diğer alanlarda ulaşım-lojistik altyapılarının oluşturulmasına da hizmet etmektedir. Örneğin; gerekli bakım-onarım, teknik servis ve diğer destek birimlerinin kurulması, bu tür profesyonel hizmetlerin büyük ölçekli projelerin yürütüldüğü güzergâhlar boyunca kaliteli, verimli ve ekonomik biçimde sunulmasını sağlamaktadır.

Projeler kapsamında sağlık hizmetlerinin sunulması ise çalışanların (proje katılımcılarının) sağlıklarının belirlenen standartlara uygun şekilde korunmasını amaçlamaktadır. Güzergâhların (boru hatları, demiryolları vb.) geçtiği bölgelerde belirli mesafeler gözetilerek genel ve uzmanlaşmış sağlık birimlerinin kurulması, bu alandaki gerekliliklere uygunluk açısından önem taşımaktadır.

Aynı yaklaşım, eğitim alanında yürütülen faaliyetler için de geçerlidir. Azerbaycan'da XX. yüzyılın başlarında kurulan ilk eğitim kurumları (günümüzdeki Bakü Devlet Üniversitesi (1919), Azerbaycan Devlet Petrol ve Sanayi Üniversitesi (1920), Azerbaycan Devlet İktisat Üniversitesi (1930)) ekonomik ve mühendislik alanlarındaki yönetim-organizasyon, teknik-teknolojik, danışmanlık, test-uygulama ve diğer yönleri sistematik ve bütüncül bir bakış açısıyla ele almanın ilk kıvılcımları olarak değerlendirilmektedir.

Öte yandan, büyük ölçekli ulaşım-lojistik projelerinin organizasyonunda yetkin yöneticiler ve mühendislerin varlığı, uygulama sürecinde önemli bir rol oynamaktadır.

Belirlenmiş stratejik hedefler arasında çok sayıda faktöre bağlı olan ekonomik hedefler ön plana çıkmaktadır. Öte yandan, Azerbaycan Cumhuriyeti'nin uluslararası projelerde temsil edilmesi hem doğrudan hem de dolaylı nedenlerle ortaya çıkmaktadır. Azerbaycan, herhangi bir ekonomik projede üstlendiği görevleri sistemli ve istikrarlı bir şekilde yerine getirmenin yanı sıra

paydaşlarının ihtiyaçlarını da göz ardı etmemiş, gerektiğinde maddi, finansal ve diğer türden destek sağlamıştır.

1994 yılından itibaren uluslararası projelere ve ortaklıklara adım atılması, bu projelerden elde edilen kaynakların kullanımına dair planlama ve değerlendirme ihtiyacını doğurmuştur. 30'dan fazla petrol ve doğal gaz temelli uluslararası projeden sağlanan mali kaynakların merkezi bir yapıda – ülkenin Petrol Fonu'nda – toplanması, Azerbaycan'ın sermaye kaynaklarının (yatırım fonlarının) korunmasına ve etkin kullanımına imkân tanımıştır. 2025 yılı itibarıyla toplam hacmi 70 milyar doları aşan bu fon, ülkenin mali güvenliğinin temel kaynaklarından biri olarak değerlendirilmektedir.

Farklı ülkelerde Azerbaycan sermayesiyle işletme birimlerinin kurulması, ülkenin son dönemde yürüttüğü faaliyetlerin önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Bu kapsamda petrol ve gaz kuyularının işlenmesi ve özel tedarik ile lojistik hizmetlerinin yürütülmesi gibi ekonomik girişimler öne çıkmaktadır.

Azerbaycan'ın Uluslararası projeler yönünde yürüttüğü faaliyetleri arasında, hukuki ve normatif çerçevelerin hazırlanması önemli bir unsur olarak değerlendirilmektedir. Uluslararası projeleri kapsayan çok sayıda yasanın ilk kez hazırlanması, bunların mevcut koşullara uygun şekilde iyileştirilmesi ve dönüştürülmesi, onaylanması süreçlerini bekleyen ekonomik projeler ve özgün uygulama mekanizmalarını içeren iş ve aşamalar, Azerbaycan'ın bağımsızlık döneminde yürütme, yasama ve yargı organlarının aktif işleyişine tanıklık eden adımlardır.

Uluslararası ekonomik faaliyetler – buna bağlı reformlar tandemi, her zaman olduğu gibi önemini korumaktadır. Ülkenin çok sayıda üretim projesine ek olarak, uluslararası ulaşım ve lojistik faaliyet ve süreçlerine katılımı, kendine özgü temeller oluşturmuştur. Bu durum, genellikle çok sayıda iç yapı ile uluslararası paydaşların katılımını zorunlu kılmaktadır.

Azerbaycan Cumhuriyeti, genellikle bu tür konularda gerekli deneyimi toplamış ve olgunlaşma süreçlerinden geçmiştir. Bu doğrultuda, Bakü–Tiflis–Ceyhan (BTC) güzergahından başlayan hareketlilik, uzun yıllar boyunca ülkemizin ekonomisine çeşitlendirilmiş faydalar sağlamaktadır. Bir yandan Azerbaycan petrolünün Ceyhan Limanı aracılığıyla tüketicilere ulaştırılmasının sağlanması, diğer yandan bu petrol ürününün ilgili boru hattı üzerinden taşınmasının organize edilmesi, ülkemiz için çok sayıda kazanç ve avantaj elde edilmesine imkân tanımaktadır.

İstanbul'da gerçekleştirilen Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı'nın (AGİT) 8 Kasım 1999 tarihli uygulaması kapsamında üç ülke tarafından imzalanan anlaşmaya uygun olarak başlayan

çalışmalar, 28 Mayıs 2006'da somut sonuçlarını vermiş ve 10 milyon varil kapasiteli boru hattının doldurulması tamamlanmıştır (ilk tanker yüklemesi ve sevkiyatı: 04.06.2006). Böylelikle, Eylül 1994'te "Yüzyılın Anlaşması" adlı hukuki-normatif akt ile başlayan ve dünyanın 11 önde gelen petrol şirketini tek bir müzakere masası etrafında birleştiren zorlu süreç, kendine özgü getirilerini ve dolayısıyla ülkemiz için sağladığı faydaları sunmaya başlamıştır.

Toplam uzunluğu 1768 km olan söz konusu lojistik hattın temel amacı, Azerbaycan'ın ham petrolünün Azeri–Çırak–Güneşli ve Şahdeniz sahalarından çıkarılarak Ceyhan Limanı'na ulaştırılması olarak belirlenmiştir. Bir sonraki aşamada ise bu ürünün Akdeniz üzerinden Avrupa pazarlarına sevk edilmesi öngörülmüştür. Bu durum, alınan kararın günümüz jeopolitik koşullarında ne derece isabetli ve rasyonel olduğunu göstermektedir.

Ülkenin sahip olduğu ve uluslararası emtia piyasalarında doğal gaz önemli bir yer tutmaktadır. Bu potansiyelin uygulamaya geçirilmesi, ilgili pazarlama faaliyetlerinin yürütülmesi, ülke ihtiyaçlarının ve finansman mekanizmalarının netleştirilmesi, yeni bir uluslararası ulaşım-lojistik projesine duyulan ihtiyacı ortaya koymuştur.

Ayrıca belirtmek gerekir ki, Azerbaycan 2013 yılından itibaren bir transit ülke rolünü de üstlenmiştir. Nitekim aynı yılın Ekim ayından itibaren ilgili boru hattı üzerinden Kazakistan petrolünün de (Tengiz sahası kapsamında) bir kısmının Avrupa'ya taşınması sorumluluğu üstlenilmiştir. Rusya'nın bu doğrultuda çeşitli ihracat girişimleri ise sonuçsuz kalmıştır.

Azerbaycan'ın uluslararası emtia ticareti ve ulaşım-lojistik tarihindeki ikinci büyük adım ise Bakü–Tiflis–Erzurum doğalgaz boru hattının devreye alınmasıdır. İlk aşamada, Azerbaycan'ın Şahdeniz sahasından çıkarılan doğal gazın Gürcistan ve Türkiye'ye ihraç edilmesi planlanmıştır (03.07.2007). Daha sonra meydana gelen olumsuz olayların (04.10.2012) yol açtığı zararların büyüklüğü nedeniyle onarım ve yeniden yapılandırma süreci uzun sürmüş; nihayetinde hattın tam kapasiteyle yeniden faaliyete geçmesi 03 Eylül 2015 tarihinde sağlanmıştır. Toplam uzunluğu 980 km olan bu boru hattının taşıma kapasitesi günümüzde yaklaşık 20 milyar m^3 olarak belirlenmiştir.

Sonraki aşamada TANAP (Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı) ve TAP (Trans Adriyatik Boru Hattı) projelerinin devreye alınması, Azerbaycan gazının ulaştığı tüketici kitlesini daha da genişletmiştir. Bu durum, petrol ihracatında olduğu gibi, hem ürün satışından hem de taşınmasından elde edilen gelirler sayesinde ülkemize yönelen finansal kaynakların ve bunların verimlilik düzeylerinin arttığını göstermektedir.

Ayrıca, Azerbaycan ile Avrupa Birliği arasında 2022 yılında imzalanan Enerji Alanında Stratejik Ortaklığa İlişkin Mutabakat Zaptı, Güney Gaz Koridoru'nun 2027 yılına kadar iki kat genişletilmesini öngörmektedir.

Uluslararası faaliyetlerin kapsamını artırmak amacıyla Azerbaycan'ın uygulamaya koyduğu, bir diğer önemli ulaşım-lojistik projesi de daha sonra Alat Serbest (Özel) Ekonomik Bölgesi (AFEZ) olarak adlandırılacak olan Alat Limanı'nın inşası olmuştur. Bakü bölgesinin Karadağ ilçesinde yer alan bu serbest ekonomik bölge, başlangıçta 850 hektarlık (8,5 km²) bir alanı kapsamakta iken, sonraki süreçte alan genişlemesiyle birlikte toplam alanı 6500 hektara (65 km²) kadar artırılmıştır.

Planlama, organizasyon ve sistemli yönetim süreçleri, AFEZ'in kuruluş aşamalarını net biçimde gözler önüne sermektedir. Mevcut veriler, bölgenin gelişim sürecinin; hukuki ve normatif altyapının oluşturulması (2017–2021), başlangıç faaliyetleri (2022–2023), sistemli gelişim dönemi (2023–2026) ve ileri düzey uygulama aşaması (2027 ve sonrası) şeklinde kademeli olarak ilerlediğini ortaya koymaktadır.

Sonuç olarak, Azerbaycan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı'nın 3 Haziran 2021 tarihli kararnamesi ile kurulan Alat Serbest Ekonomik Bölgesi'nin uluslararası bir merkez haline gelme süreci büyük ölçüde tamamlanmak üzeredir.

Alat Serbest Ekonomik Bölgesi'nin (AFEZ) faaliyetleri, Azerbaycan Cumhuriyeti'nin "Serbest Ekonomik Bölgeler Hakkında" Kanunu ile düzenlenmekte ve özel bir yönetim otoritesi tarafından yönetilmektedir. Öte yandan, Doğu ve Batı'nın kesişme noktasında önemli katkılar sağlayan bu bölgenin operasyonel kapasitesini daha da genişletme çabaları devam etmektedir. Bu bağlamda, 2026 yılının dördüncü çeyreğinin sonuna kadar AFEZ içinde bir kargo havaalanının hizmete alınması planlanmaktadır.

Bölgedeki faaliyetler, önde gelen ülkelerin ve uluslararası kuruluşların ilgisini çekmiştir. Örneğin, 12 Mart 2026'da Çin Halk Cumhuriyeti'nin başkenti Pekin'de düzenlenen ve Alat Serbest Ekonomik Bölgesi'ndeki finansman fırsatlarının değerlendirilmesine odaklanan toplantı, bu ilginin somut bir göstergesidir. Görüşmeler sonucunda, etkinliğe katılan 200'den fazla Çinli şirketin değerlendirmeleri sistematik olarak derlenerek Alat Serbest Ekonomik Bölgesi yönetimine sunulmuştur. Sonuç olarak, AFEZ yetkilileri ile CODA (Çin Yurtdışı Kalkınma Birliği) arasında çeşitli anlaşmalar sağlanmıştır.

Azerbaycan'ın coğrafi konumu, onu Doğu ve Batı'nın, Kuzey ve Güney'in kesiştiği merkezi bir nokta haline getiriyor. 21. yüzyılın başlarından itibaren ülkede önemli ulaşım ve lojistik

altyapılarının kurulması, Azerbaycan'ı sadece potansiyel değil, aynı zamanda bağlantı ve ticaret için fiili bir merkez haline getiriyor. Bu yönde uygulanan çeşitli çeşitlendirme ve tercih politikaları, verimlilik, optimumluk ve uyum gibi kavramlara benzersiz bir anlam kazandırıyor.

Azerbaycan'ın ev sahipliği yaptığı önemli uluslararası projelerden biri de Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattıdır. Zaman içinde bir ulaşım-lojistik merkezine dönüşme sürecinde gerçekleştirilen bu proje, 'Doğu-Batı' koridorunun önemli bir parçası olarak Türkiye ve Azerbaycan'ı yük taşımacılığı açısından birbirine bağlıyor.

Konunun ilk sınıflandırmasında belirtilen ilke—'ekonomik sistemin sektörlerinin hem bireysel (yerel) hem de karşılıklı etkileşim içinde (eş zamanlı veya ardışık) çalışmasını sağlamak'—sadece maddi üretim alanı için değil, hizmet sektörü için de önemlidir. Bu bağlamda, ulaşım-lojistik sistemi de analizlerin dışında tutulmamaktadır. Bu yaklaşım, bir yandan demiryolu güzergahı boyunca ülkeler arasındaki ticaret hacmini artırır veya taraflardan birinin üçüncü ülkelerle bağlantı kurmasını sağlar; diğer yandan, transit özelliklerine sahip bu hat, sınır ötesi üreticiler ve tüketiciler arasında ekonomik etkileşimi mümkün kılar.

30 Ekim 2017'de resmi olarak hizmete açılan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattı, Çin'den yüklenen malları Birleşik Krallık'ın başkenti Londra'ya 15-17 gün içinde taşımayı hedefliyor. Başlangıçta 3 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahip olan hattın, 2025 ile 2030 yılları arasında 17-20 milyon tona çıkarılması planlanıyor. 'Üretici ve tüketici', 'mal, iş ve hizmetler' ve 'gerekli bilimsel-uygulamalı araştırma ve pratik uygulamalar' arasındaki uzmanlaşma alanlarının netleştirilmesi de makroekonomik düzeyde ortaya çıkabilecek faaliyet çeşitliliğine işaret ediyor.

Bu demiryolu projesinin hayata geçirilmesi bazı önemli özellikler de beraberinde getirdi. Bunlardan ikisi özellikle dikkat çekicidir:

a) Petrol ürünlerinin demiryolu ile taşınması, mücbir sebep durumunda alternatif ve çeşitlendirme aracı olarak değerlendirilmektedir.

b) Elde edilen ek gelirler, ülkemizin 'ekonomik bağışçı' kapasitesini de güçlendirmiştir. Nitekim, bu süreçte Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa Birliği, sınırlı mali kaynaklara sahip bir ülke olan Gürcistan'ın projeye yaptığı yatırım payını finanse etmekten kaçınmıştır. Bu durumda, söz konusu ülkenin yaklaşık 220 milyon dolarlık yatırım ihtiyacı, Azerbaycan tarafından 25 yıl vadeli ve %1 faiz oranlı bir kredi ile karşılanmıştır.

Bakü-Tiflis-Akalkalaki-Kars demiryolu hattı kapsamında yürütülen faaliyetler de kendine özgü özellikleriyle öne çıkmaktadır. Bu kapsamda, söz konusu güzergahın 76 km'si Türkiye

sınırları içinde, 29 km'si ise Gürcistan sınırları içinde yer almaktadır. Ayrıca, Kars ile Akalkalaki arasında 105 km uzunluğunda yeni bir demiryolu hattı inşa edilmiştir. Dahası, hattın toplam uzunluğunun 826 km olduğu göz önüne alındığında, kalan bölümlerde genişletme ve modernizasyon çalışmaları yapıldığı görülmektedir.

Hattın ikinci önemli özelliği, ilk aşamada (2027 yılına kadar) yaklaşık 1 milyon yolcu kapasitesi öngörülmesidir. Ancak bu seçenek alternatif bir kullanım şekli olarak değerlendirilmekte olup, uygulanması mevcut koşullara bağlı olarak şekillenecektir.

Bakü-Tiflis-Kars hattının öncelikle yük taşımacılığı için hizmete sokulmasının yanı sıra, üretim ve tüketim potansiyeli artan ülkeler tarafından bu hattın yoğun kullanımı, finansal getirilerin yanı sıra bazı sorunların da ortaya çıkmasına yol açmaktadır. Bu bağlamda, alternatif güzergahlar geliştirerek hacim, çeşitlilik ve kapsam açısından 'Doğu-Batı' taşımacılığını (gerektiğinde yolcu taşımacılığını da içerecek şekilde) genişletmek önemli çözümlerden biri olarak kabul edilmektedir.

Öte yandan, 'Doğu-Batı' ulaşım koridorunun yanı sıra, 'Kuzey-Güney' ulaşım projesi de önemini korumaktadır. Bu proje, mevcut potansiyelin çeşitlendirilmesini ve kapsamının genişletilmesini gerektirmektedir. 'Rusya-İran' güzergahı üzerinden transit taşımacılık sağlayan bu demiryolu hattı, farklı yönleriyle dikkat çekmektedir. Bunlardan ilki, Rusya ve Belarus gibi ülkelerden başlayan demiryolu taşımacılığının Azerbaycan (Astara bölgesi üzerinden) üzerinden kuzey İran'a ve oradan da Basra Körfezi ve Hindistan'a uzanmasıdır. İkinci hat ise şu şekilde işlemektedir: İran'ın Astara bölgesinden geçtikten sonra, yük Azerbaycan'ın Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ndeki Culfa'ya yönlendirilmekte ve oradan da Kars demiryolu hattı üzerinden 'Doğu-Batı' koridoruna entegre edilmektedir.

Projelerde ana yük taşımacılığı yöntemi olarak demiryolu dikkate alınsa da, paralel olarak karayolu altyapısının da etkinleştirilmesi öngörülmektedir. Bu bağlamda dikkat çekici bir diğer nokta ise, Astara (Azerbaycan) – Astara (İran) – Reşt (İran) – Nahçıvan (Azerbaycan) – Iğdır ve Kars (Türkiye) demiryolu hattının farklı ulaşım modları için alternatif bir hat olarak değerlendirilmesidir.

İran İslam Cumhuriyeti ile gerçekleştirilebilecek ulaşım-lojistik projeleri arasında, çoklu uygulama seçenekleriyle öne çıkan Aras Koridoru da kendine özgü nitelikleriyle dikkat çekmektedir. Bu proje de demiryolu ve karayolu sistemlerinden oluşmaktadır. Zengezur hattındaki yük yoğunluğunu azaltmak amacıyla, 11 Ekim 2022 tarihinde Azerbaycan Cumhuriyeti ile İran İslam Cumhuriyeti arasında gerçekleştirilen 15. Hükümetlerarası

Toplantı'da (Ticari ve İnsani Alanlarda İşbirliği Devlet Komisyonu toplantısı), İran topraklarından geçecek yeni bir ulaşım bağlantısının kurulmasına ilişkin bir mutabakat anlaşması imzalanmıştır.

Bu çerçevede, Azerbaycan'ın Ağbend noktasından İran topraklarına geçişi sağlayacak demiryolu ve karayolu altyapılarının (her biri çift hatlı olacak şekilde) inşa edilmesi planlanmaktadır. Ayrıca, günlük yaklaşık 500 ağır tonajlı aracın Ağbend–İran–Culfa güzergâhı üzerinden giriş-çıkış yapması (toplamda 1000 hareket) öngörülmektedir. Yolcu taşımacılığı ise taraflar arasındaki anlaşmalar doğrultusunda düzenlenecektir.

Son yıllarda yaşanan savaşlar ("Rusya–Ukrayna" savaşı – yaklaşık 4 yıldır devam etmekte olup, "ABD ve İsrail–İran" gerilimi ise kısa süreli olmakla birlikte) söz konusu "Kuzey–Güney" koridoru üzerindeki taşımacılık faaliyetlerinin düzenli işleyişini olumsuz etkilemiştir. Bununla birlikte, taraflar arasındaki gerilimlerin kısa sürede çözüleceğine dair beklentiler devam etmektedir.

Bahsi geçen ulaşım-lojistik projeleri ayrıca aşağıdaki unsurlarla karşılıklı etkileşim içinde çalışmalıdır:

➢ Uygulandıkları (veya geçtikleri veya kapsadıkları) bölgelerin ekolojik durumuna olumlu katkıda bulunmalıdırlar,

➢ 'Yeşil enerji' kullanımını desteklemelidirler,

➢ Gerekli finansal ve bankacılık hizmetlerinin sağlanmasını mümkün kılmalıdırlar,

➢ Yerel ve bölgesel yönetim yapıları, farklı kurumsal yapılanmalar ve hiyerarşik düzenlemelerin kurulmasını öngörmelidirler, vb.

Bu sınıflandırmada yer alan unsurlar ve ele alınan konular, ağırlıklı olarak organizasyonel nitelik taşımakta ve bütüncül bir sistemin bileşenlerini temsil etmektedir. Diğer taraftan, ülkenin ekonomik sisteminin öncü sektörlerinde çağın gerekliliklerine uygun modern yapıların oluşturulması, uluslararası ticarette aktif katılımın sürdürülmesi açısından büyük önem taşımaktadır.

Bu bağlamda aşağıdaki örnekler dikkat çekmektedir:

a) Sanayi sektöründe nispeten yeni kabul edilen organize sanayi bölgeleri, sanayi kümelenmeleri ve endüstri parkları,

b) Tarım sektöründe agroleasing (tarımsal kiralama) yapıları, genel ve araştırma-gözlem amaçlı merkezler ile yeşil enerji kullanan teknoparklar,

c) Ticaret, hizmet ve sağlık gibi alanlarda hızlı müdahale birimleri vb.

Büyük ölçekli ve uluslararası standartlara uygun yük taşımacılığı projelerinde teknik ve teknolojik ilerlemelerin varlığı, bu projelerin sürekli olarak iyileştirme ve dönüşüm süreçlerinden geçtiğini göstermektedir. Bu bağlamda önemli bir bileşen olan dijitalleşme (aynı zamanda hem katı hem de esnek becerilerle ilişkili bir süreç olarak), katılımcı tarafların belirli ve net "adreslere" sahip olmasını sağlamaktadır. Bu temel üzerinde; nesnelerin interneti (IoT) ve cihazlar arası elektronik iletişim, otomasyon ve yetkilendirme (autorizasyon), "dijital ikiz" teknolojileri, bunları destekleyen teknik altyapıların uygulanması, akıllı çalışma yöntemlerinin hayata geçirilmesi ve ilgili mekanizmaların kurulması gibi birçok uygulamanın gerçekleştirilmesi mümkün olmuştur.

Büyük ölçekli ve tek bir ülkenin sınırlarıyla sınırlı olmayan faaliyetler, özellikle uluslararası ulaşım-lojistik projelerinin hayata geçirilmesi, aynı zamanda kapsayıcılık (inklüzyon) ilkelerinin gözetilmesini de gerektirmektedir. Sosyal ve ekonomik ortamların yanı sıra ekolojik unsurları da bütüncül bir yapı içinde değerlendiren ve kapsayıcılık parametrelerini içeren bu yaklaşım, insan yaşamının sağlıklı ve anlamlı bir şekilde sürdürülebilmesini hedeflemektedir. Bu çerçevede yürütülen faaliyetlerde çevresel unsurlara zarar verilmemesi, kapsayıcılık temelli yaklaşımların temel gerekliliklerinden biri olarak kabul edilmektedir.

Modern iş yapma biçimleri, ekonomik faaliyetlerde dijitalleşmenin payının artmasını zorunlu kılmaktadır. Günümüzde dijitalleşmenin en yaygın uygulama alanları şu şekilde öne çıkmaktadır:

1. Kişisel deneyimlerin yanı sıra kamu ve özel sektördeki tüzel ve gerçek kişilerin faaliyetlerinden elde edilen verilerin, fiziksel (basılı) formatların yanı sıra dijital ortamda da sunulması,

2. Dijitalleşme imkânlarının genişlemesiyle birlikte nesnelerin interneti (IoT) uygulamalarının yaygınlaşması; cihazlar arası ve süreçler arası entegrasyonun sağlanması; sensörler ve yazılımlar aracılığıyla makine ve ekipmanların gerekli işlevlerinin (eş zamanlılık ve ardışıklık ilkeleri dikkate alınarak) teknik yetkinlikler temelinde yapılandırılması vb. (Bağırov 2003, 98).

Büyük ölçekli ulaşım-lojistik projelerinin uzun vadeli sürdürülebilirliği; çok sayıda faktörün etkin kullanımı, çok boyutlu değerlendirme ve analiz süreçlerinin düzenli olarak uygulanması, gözlem, anket ve izleme (monitoring) faaliyetlerinin yürütülmesi ile mümkün olmaktadır. Bu süreçlerin bütüncül bir yaklaşımla ele alınması ve her birinin kendine özgü özelliklerinin dikkate

alınması, sonuç olarak ulaşım-lojistik projelerinde gerekli yenileme (rejenerasyon) faaliyetlerinin gerçekleştirilmesine olanak sağlamaktadır.

Rejenerasyon kavramı kapsamında, projelerde yapılan inceleme ve gözlemler sonucunda ortaya çıkabilecek aksama veya gerileme noktalarının tespit edilmesi; bu doğrultuda söz konusu unsurların ya tamamen ortadan kaldırılması ya da iyileştirme ve dönüşüm süreçlerine tabi tutulması anlaşılmaktadır.

Herhangi bir ulaşım-lojistik projesinde, zaman içerisinde bu tür yenileme ihtiyaçlarının ortaya çıkması kaçınılmazdır. Bu kapsamda başlıca odak alanları şu şekilde sıralanabilir:

- Projede yer alan taraflar ve bu tarafların çıkarlarının temsil edilmesi ve korunması,
- Yürütülen faaliyetlerin daha gelişmiş aşamalara taşınmasının sağlanması,
- Depolama yöntemlerinin ve biçimlerinin, depo (lojistik merkez) kapasitesinin izlenmesi, değerlendirilmesi ve analiz edilmesi,
- "Yükleme–taşıma–teslim" süreçlerinde tarafların sorumluluklarını yerine getirme kapasitelerinin ve özelliklerinin dikkate alınması,
- "Başvuran–yararlanıcı (aplikant–benefisiar)" ilişkilerinde şeffaflık ve güvenilirliğin sağlanması,
- Gerekli veri toplama faaliyetleri temelinde iş süreçlerinin hem aşamalar bazında hem de genel olarak değerlendirilmesi,
- Veri havuzları (data setleri) aracılığıyla gelecekte ortaya çıkabilecek benzer durumların analiz edilmesi,
- Mevcut uygulamalar temelinde iyileştirici ve dolayısıyla yenileyici (rejeneratif) faaliyetlerin hayata geçirilmesi vb. (Bağırov 2026 c)

Azerbaycan'ın, genel olarak Kafkasya bölgesinin ve uluslararası ölçekteki projelerin ekonomik deneyiminde, bir diğer önemli coğrafi ve faaliyet alanı olarak Zengezur bölgesi öne çıkmaktadır. Bu bölgenin niceliksel ve niteliksel özelliklerine dikkat edilmesi, büyük ölçekli bir başka ulaşım-lojistik projenin hayata geçirilme imkânlarına yönelme açısından önemli bir zemin sağlamaktadır.

3. Zengezur Koridoru: Azerbaycan Ekonomisi ve Türk Dünyasında Entegrasyon Açısından Analizi

Azerbaycan Cumhuriyeti, bağımsızlığını kazandıktan sonra, çeşitli stratejik hedeflerin gerçekleştirilmesine yönelik amaçlı ve sistemli çalışmalar yürütmüştür. Ülke genelinde kesintisiz hareketliliğin sağlanması için ulaştırma ve lojistik altyapısının modern gereksinimlerle uyumlu

hale getirilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu bağlamda, özellikle Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti ile demir ve karayolu bağlantılarının kesintisiz şekilde tesis edilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte, doğal ve yapay etkenlerden kaynaklanan çeşitli kesintiler, faaliyetlerin uyumlu yürütülmesini etkileyerek projelerin etkin uygulanmasına ek zorluklar getirmektedir.

Zengezur Koridoru'nun açılması, bölgesel ulaşım mimarisine ve bölge ülkeleri arasında ekonomik işbirliğine önemli etkiler gösterecektir. Yeni koridorun bölge ülkeleri için avantajı, onun Güney Kafkasya ülkeleri üzerindeki ekonomik etkisi, bu ölkələrin komşu devletlerle ilişkileri ve Güney Kafkasya'nın bir ulaşım merkezi kimi konumlanması, ayrıca Türk Devletleri Teşkilatı'na (TDT) üye ülkeler arasında hem ekonomik hem de siyasi ilişkilerin daha da gelişmesi ilə bağlıdır. Belirtilenlerle birlikte, doğal olarak Zengezur Koridoru'nun hizmete açılması Azerbaycan'ın ekonomik ve bölgesel gelişimi için önemli bir meseledir (Mammadova, 2023, s. 252).

Karabağ'ın işgalden kurtarılması şüphesiz turizm sektörü için yeni fırsatlar doğurmaktadır. Günümüzde bu alana yapılacak yatırımların ülke ekonomisine gelecekte büyük katkılar sağlayacağı öngörülmektedir. Bölgenin elverişli coğrafi konumu turizm açısından önemli olduğu gibi, aynı zamanda tarihi anıtlarla zengin olması turist akışının yoğun olacağını düşündürmektedir. Konunun araştırılması ve analizi, bölgenin turizm sektörünün geliştirilmesinde ve bu alana çekilebilecek potansiyel yatırım projelerinin incelenmesi ile mükemmelleştirilmesinde kullanılabilir (Musayev 2022, s. 59).

Aslında bu proje yalnızca Nahçıvan ile Azerbaycan'ın diğer bölgeleri arasında bir ulaşım köprüsü değil, aynı zamanda Çin ve Orta Asya ülkelerini Azerbaycan-Türkiye üzerinden Avrupa'nın transit-ulaşım hattına bağlamaktadır. Azerbaycan açısından ise Zengezur koridoru ülkemizi Doğu ve Batı'nın önemli ekonomik ortağına çevirir, bununla yanaşı ülkemizin ayrılmaz parçası olan Nahçıvan Muhtar Cumhuriyeti'ni fiilen ulaşım-iletişim ablukasından çıkarır. Bu nedenle İlham Aliyev'in ifadesiyle, Ermenistan bunu istese de istemese de Zengezur koridoru hayata geçirilecek, inşa edilip tamamlanacaktır. Azerbaycan halkı yıllar önce elinden alınmış Zengezur'a sahip çıkma şansı elde edecektir. Zengezur koridoru büyük Turan yolunun bir parçası olacaktır (Aliyeva 2023).

Zengezur, antik dönemlerden modern tarihe kadar gerçekleşen olaylara tanıklık etmiş ve çok sayıda edebi, kayıt ve diğer kaynakların inceleme konusu olmuştur. Coğrafi konumlarının değerlendirilmesi, söz konusu iletişim bağlantısının herhangi bir zaman diliminde kesilmesinin mümkün olabileceği yönünde bir fikir ortaya koymaktadır.

Nitekim Sovyetler Birliği döneminde Bakü ile Erivan arasında, Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ni de kapsayan bir demiryolu bağlantısı mevcut bulunmaktaydı. Ancak söz konusu hat, 1992 yılında tahrip edilerek ulaştırma bağlantısı kesintiye uğramıştır.

Günümüzde dünyada meydana gelen gelişmeler, özellikle Rusya-Ukrayna ilişkilerinin gerginleşmesi, Orta Asya ve Çin'e yönelik çıkarların kesişmesi ve ayrıca teknolojik faktörler zemininde (Süveyş Kanalı'nda yaşanan gemi kazası sonucunda) Avrupa-Asya hattında geleneksel güzergâhlara kıyasla yeni alternatif bir transit koridorunun oluşturulması bir zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır. Daha ileri bir perspektiften bakıldığında, Zengezur koridorunun XXI. yüzyılda yeni jeopolitik ilişkiler şekillendireceğini, dünya enerji ve teknoloji piyasasında yeni etkileşimlerin oluşacağını söylemek mümkündür. Koridorun faaliyete başlamasıyla ortaya çıkacak yeni bölgesel işbirliklerinin daha da gelişerek gelecekte güvenlik alanında yeni işbirliği formatlarına dönüşmesi beklenebilir ki, bu da küresel barışa önemli bir katkı sağlayacaktır (Jabbarov vd. 2022, s. 46).

Zengezur üzerinden geçmesi planlanan ve ulaştırma-lojistik nitelik taşıyan demiryolu projesine olan ihtiyacın yeniden gündeme gelmesi, 2015–2018 yıllarına rastlamaktadır. Bu dönemde mevcut Bakü–Tiflis–Kars (BTK) demiryolu hattının kapasitesinin yaklaşık %75–80 oranında kullanılması, demiryolu altyapısının genişletilmesine yönelik yeni ve planlı adımların atılmasını gerekli kılmıştır. Söz konusu gereklilik aşağıdaki hususlarla da desteklenmektedir:

1. Nahçıvan'ı da kapsayan demiryolu dolaşımının daha kısa ve verimli bir güzergâh oluşturması,

2. Ekonomik ve sosyal faktörler dikkate alınarak güzergâhın çeşitlendirilmesi (diversifikasyonu) imkânlarının değerlendirilmesi; bununla birlikte siyasi ve güvenlik boyutlarının da göz ardı edilmemesi,

3. Güzergâhın Nahçıvan'dan geçmesinin, uzun yıllar blokaj altında kalan bölgelerin ekonomik dolaşıma dâhil edilmesine, istihdam sorunlarının azaltılmasına ve nüfusun merkez bölgelere göçünün önlenmesine katkı sağlaması,

4. Proje kapsamında sunulan alternatiflerin iki farklı güzergâh üzerinden şekillenmesi; bu çerçevede, demiryolu hattının mevcut eski güzergâh (42 km) üzerinden yeniden inşa edilmesi veya Şahbuz ilçesine bağlanacak şekilde (37 km) yeni bir hat olarak kurulması seçenekleri değerlendirilmiş, nihayetinde geleneksel güzergâhın tercih edilmesi.

Bazı kaynaklarda koridor uzunluğunun 32 km olarak ifade edilmesi, toplam uzunluğun (42 km) yaklaşık 10 km'lik kısmının tartışmalı alan olarak değerlendirilmesinden kaynaklanmaktadır.

Diğer taraftan, uzun yıllara dayanan faaliyetler; insan kaynağı, teknik-teknolojik altyapı ve operasyonel deneyim açısından (her ne kadar zamanla kısmen zayıflamış olsa da) önemli bir birikimin varlığını ortaya koymaktadır. "Orta koridor" olarak adlandırılan güzergâhın mevcut olması, BTK hattı ile İran üzerinden geçerek Culfa bağlantısı aracılığıyla Nahçıvan demiryolu sistemine entegre edilebilecek alternatiflerin geliştirilmesine imkân tanımakta ve gelecekteki yük taşımacılığı perspektifinin yeniden yapılandırılmasına zemin hazırlamaktadır.

Teknik ve teknolojik fizibilite çalışmaları kapsamında mühendislik ve bilgi temelli analizler aşağıdaki sonuçları ortaya koymaktadır:

- Horadiz–Zengilan–Ağbend demiryolu hattı üzerinden yürütülen çalışmalar, ana ulaşım koridorunun teknik kapasitesine (yük taşıma kapasitesi, gönderme-kabul yöntemleri, mesafeler ve operasyonel mekanizmalar) dikkat çekmektedir,
- Toplam uzunluğu 110,4 km ve 8 istasyondan oluşan Horadiz–Zengilan–Ağbend demiryolu hattının yakın dönemde faaliyete geçirilmesiyle, Zengezur demiryolu bağlantısına doğrudan geçiş sağlanması öngörülmektedir,
- Söz konusu hattın işletmeye alınmasının ardından yıllık gelir potansiyelinin yaklaşık 3 milyar ABD doları düzeyinde olacağı tahmin edilmektedir,
- Ayrıca, bu demiryolu hattına paralel olarak Horadiz–Cebrayıl–Zengilan–Ağbend karayolunun da hizmete açılması planlanmaktadır.

Bakü–Nahçıvan yolcu taşımacılığı günümüzde ağırlıklı olarak hava yolu ile gerçekleştirilmektedir. Bu çerçevede, mevcut yapıdan en fazla fayda sağlayan aktörün tekel konumundaki AZAL havayolu şirketi olduğu görülmektedir. Zira hava yolu ile gerçekleştirilen bir gidiş-dönüş yolculuğunun maliyetiyle, demiryolu üzerinden birden fazla seyahat mümkün olabilmekte; karayolu taşımacılığı ise daha da yüksek düzeyde maliyet etkinliği, tasarruf ve aynı zamanda kültürel-sosyal açıdan daha zengin seyahat imkânları sunabilmektedir. Öte yandan, hava yolu ile yük taşımacılığı genellikle zorunlu ve istisnai durumlarla sınırlı kalmakta olup, özel operasyonları kapsayan ve en yüksek maliyetli taşıma türlerinden biri olarak değerlendirilmektedir.

Öte yandan, Zangezur Koridoru kapsamında yürütülen faaliyetler, teknik-teknolojik, idari-örgütsel ve sosyo-politik boyutlarıyla çok yönlü bir yapı sergilemektedir. Örgütsel ve yönetimsel boyut, bu koridor (Orta Koridor) çerçevesinde gerçekleşen süreçlerin ekonomik düzlemde nasıl

yürütüleceğini belirleyen yöntemleri ve sırayı belirleyen uygulamaları içermektedir. 'Uluslararası Barış ve Refah için Trump Rotası' (TRIPP) olarak da adlandırılan Zangezur Koridoru, çok sayıda yönetim ve pazarlama unsurunu bünyesinde barındırmaktadır. Bu bağlamda, genel yönetim, planlama, finansman ve düzenleme gibi temel işlevlere ek olarak, izleme, kayıt ve denetim mekanizmaları da sistemin ayrılmaz parçaları olarak öne çıkmaktadır.

Konunun tarihsel gelişimini incelerken, aşağıdaki noktalar dikkat çekmektedir:

a) Hukuki açıdan, Zangezur bölgesi şu anda Ermenistan sınırları içinde kabul edilmektedir ve bu topraklar üzerinden Azerbaycan'a verilen zararların tazmini konusu, ulusal ve uluslararası hukuk düzeyinde henüz netleştirilmemiştir.

b) Taraflar arasında varılan anlaşmalar çerçevesinde, çatışmanın sona ermesi, ulaşım ve lojistik bağlantılarının yeniden kurulmasını öngörmektedir; bu bağlamda, gelecekte doğrudan, transit ve yeniden ihracat taşımacılığı faaliyetlerinin geliştirilmesi hedeflenmektedir.

c) Güzergah planlamasında alternatifler, mevsimsel koşullar ve coğrafi özellikler dikkate alınmaktadır. Örneğin, dağlık bölgelerden geçen bazı ulaşım güzergahları (örneğin, Gürcistan Askeri Yolu) kış aylarında uzun süreli kapanmalarla karşılaşabilir.

d) Koridorun açılması süreçlerinde, bölgesel aktörlerin (örneğin Rusya ve İran) çıkarlarının yanı sıra, daha güçlü küresel aktörlerin (örneğin ABD) potansiyel etkileri de projenin seyrini etkileyen faktörler arasındadır.

e) Zangezur Koridoru'nun çok taraflı güvenliğini sağlamak için alternatif güvenlik mekanizmalarının ve paydaş yapılarının geliştirilmesi, hattın kesintisiz ve güvenli işletimi için önemlidir.

f) Koridor güzergahı boyunca yer alan ülkelerin yasama organlarında gerekli yasal ve düzenleyici çerçevenin oluşturulması, projenin sürdürülebilirliği için temel gereksinimlerden biri olarak kabul edilmektedir (Ahmethanlı, 2021).

Belirtmek gerekir ki, Ermenistan'ın uzun süre Rusya'nın etki alanında bulunması, ülkenin bağımsız hareket kabiliyetini önemli ölçüde sınırlandırmıştır. Ancak son dönemde söz konusu ülkenin Batı yönelimli politikalara ağırlık vermesi, yönetim anlayışı ve dış politika perspektifinde köklü değişimlere yol açmıştır. Bu gelişmelerin bir sonucu olarak, 10 Temmuz 2025 tarihinde Abu Dabi'de taraflar arasında sağlanan mutabakat temelinde, 8 Ağustos 2025 tarihinde Washington'da Azerbaycan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Amerika Birleşik Devletleri Başkanı Donald Trump ve Ermenistan Cumhuriyeti Başbakanı Nikol

Paşinyan arasında üçlü bir zirve gerçekleştirilmiş ve görüşmeler sonucunda ortak bir bildiri imzalanmıştır. Söz konusu belge, Kafkasya bölgesinde XXI. yüzyılda hayata geçirilmesi öngörülen önemli projelerden biri olarak değerlendirilmektedir.

Bildiride, Azerbaycan'ın Nahçıvan ile kesintisiz bağlantısının sağlanmasına yönelik olarak Zengezur Koridoru'na ilişkin somut düzenlemelere de yer verilmiştir:

1. Azerbaycan'ın ana karası ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında kesintisiz bağlantının sağlanması desteklenmektedir.

2. Ermenistan'ın, kendi toprakları üzerinden geçecek "Uluslararası Barış ve Refah İçin Trump Rotası" (TRIPP) projesi kapsamında, çerçevenin oluşturulması amacıyla ABD ve karşılıklı belirlenen üçüncü taraflarla iş birliği yapacağı ifade edilmektedir (burada üçüncü taraf Azerbaycan'dır).

3. Bu anlaşma doğrultusunda Zengezur Koridoru'nun açılması öngörülmektedir. Washington mutabakatına göre, Azerbaycan'ın ana karası ile Nahçıvan arasında kesintisiz ulaşımı sağlayacak hat TRIPP olarak adlandırılmakta olup, bu hattın fiilen Zengezur Koridoru'nu ifade ettiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, isimlendirme farklı olsa da temel işlev değişmemekte; her iki durumda da Nahçıvan ile kesintisiz bağlantı sağlanması hedeflenmektedir (Bakşeliyev, 2022).

Diğer taraftan, söz konusu alternatif güzergâh ve onun temel bileşeni olan Zengezur Koridoru, çok sayıda ülkenin ekonomik çıkarlarının kesiştiği çok boyutlu bir platform niteliği taşımaktadır. Azerbaycan ve Ermenistan'ın yanı sıra Rusya ve İran, ABD ve Çin, Türkiye ile birlikte Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan ve Kırgızistan gibi Orta Asya ülkeleri ile Birleşik Krallık ve Avrupa Birliği ülkelerinin ekonomik ve ticari çıkarları bu hat üzerinde farklı biçimlerde etkileşim göstermektedir.

Zengezur Koridoru, büyük ölçekli bir ulaşım-lojistik projesinin parçası olmasının yanı sıra, sahip olduğu çok sayıda teknik ve teknolojik parametre ile de dikkat çekmektedir. Bu parametreler, projeye ilişkin faaliyetlerin planlanması ve uygulanması süreçlerinde dikkate alınması gereken temel unsurları ortaya koymaktadır.

Teknik şartlar çerçevesinde işlerin aşamalı olarak yürütülmesi, faaliyetlerin ardışık ya da paralel biçimde gerçekleştirilmesi, organizasyon sürecinde kullanılan makine ve ekipmanlar ile güvenliğin sağlanması gibi hususlar doğrultusunda aşağıdaki bileşenlere dikkat edilmesi gerekmektedir:

- Azerbaycan tarafının sorumluluğunda bulunan proje, Horadiz–Zengilan–Ağbend demiryolu hattının inşasını kapsamaktadır,
- Söz konusu hattın, Azerbaycan üzerinden geçerek Güney Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan uluslararası bir ulaşım projesine dönüştürülmesi öngörülmektedir,
- Koridor güzergâhı boyunca yaklaşık 5 kilometrelik bir güvenlik (koruma) bandının oluşturulması planlanmaktadır,
- Zengezur bölgesinden geçen demiryolu hattının, bir Amerikan şirketi tarafından 99 yıllığına Ermenistan hükümetinden kiralanması öngörülmektedir,
- Kiracı şirket, güzergâh boyunca temizlik, restorasyon, modernizasyon ve iyileştirme çalışmalarının yanı sıra gerekli ticari altyapının oluşturulmasını da üstlenmektedir,
- Azerbaycan tarafından yürütülen demiryolu inşaatının ise aşağıdaki aşamalar halinde gerçekleştirilmesi planlanmıştır:

a) Birinci aşama: Horadiz, Merdcanlı ve Mahmudlu istasyonlarını kapsayan 30 km'lik bölüm,

b) İkinci aşama: Soltanlı ve Kumlak istasyonlarını kapsayan 55 km'lik bölüm,

c) Üçüncü aşama: Mincivan, Bartaz ve Ağbend istasyonlarını kapsayan 25,4 km'lik bölüm.

- Proje kapsamında toplamda 8 istasyon, 3 tünel, 41 köprü, 3 galeri, 4 üstgeçit ve yaklaşık 300 adet mühendislik yapısının inşa edilmesi planlanmaktadır,
- Demiryolu projesi çerçevesinde yaklaşık 2800 yerli nitelikli ve niteliksiz iş gücüne istihdam sağlanmıştır,
- Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti sınırları içerisindeki mevcut 188 km uzunluğundaki demiryolu altyapısının, yeniden inşa edilen Zengezur Koridoru'nun gerekliliklerine uygun hale getirilmesi öngörülmektedir,
- Horadiz–Ağbend ve Culfa–Kilit (Nahçıvan) demiryolu hatlarının devamı niteliğinde, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde Kars–Iğdır–Aralık–Dilucu demiryolu hattının inşası hızla sürdürülmektedir. Bu hattın 2028 yılı sonuna kadar tamamlanması planlanmakta olup, yıllık yaklaşık 15 milyon ton yük ve 5,5 milyon yolcu taşıma kapasitesine ulaşması beklenmektedir,
- "Doğu–Batı" ulaşım koridoru kapsamında yıllık toplam yük taşıma kapasitesinin 200 milyon ton olarak planlanması ve bunun %10–15'lik kısmının Zengezur Koridoru

üzerinden gerçekleştirilmesi, potansiyel yük hacmi ve ekonomik faydaların niceliksel olarak belirlenmesini gerekli kılmaktadır,

- Uzun vadede, hattın kapasitesinin artırılması amacıyla akıllı ulaşım ve yönetim sistemlerinin uygulanmasıyla taşıma kapasitesinin en az 25 milyon ton seviyesine çıkarılması hedeflenmektedir (Yolcuyev 2025).

Azerbaycan'ın Zengezur Koridoru'nun işlevselliğini sağlamaya yönelik faaliyetleri aşağıdaki aşamalar ve mesafeler dikkate alınarak yürütülmektedir:

- Alat–Osmanlı hattı: Demiryolu çift hatlı ve elektriksizdir. Güzergah uzunluğu 60 kilometredir. İnşaat ve montaj çalışmaları 2024 yılında başlamış olup 2027 yılında tamamlanması planlanmaktadır. Şu anda çalışmaların yaklaşık %30'u tamamlanmıştır. Yıllık taşıma kapasitesi 40 milyon ton olarak öngörülmektedir.
- Osmanlı–Horadiz hattı: Demiryolu tek hatlı, elektriksiz ve modern otomasyon sistemleriyle donatılmamıştır. Güzergah uzunluğu 143 kilometredir. İnşaat çalışmalarının 2025 ile 2028 yılları arasında yapılması planlanmaktadır. İlk aşamada yıllık taşıma kapasitesinin 15 milyon ton olması beklenmektedir.
- Horadiz–Ağbənd hattı: Demiryolu tek hatlı, elektriksiz olup otomasyon altyapısında çeşitli eksiklikler bulunmaktadır. Güzergahın uzunluğu 110,4 kilometredir. İnşaat çalışmalarının 2021 ile 2026 yılları arasında tamamlanması planlanmaktadır. Şu anda çalışmaların yaklaşık %68'i tamamlanmıştır. Yıllık taşıma kapasitesi 15 milyon ton olarak öngörülmektedir.
- Nahçıvan (Selammelilik-Sadarak) hattı: Demiryolu tek hatlıdır; elektrifikasyon ve otomasyon sistemlerinin kurulumunda hala önemli eksiklikler bulunmaktadır. Güzergahın uzunluğu 188 kilometredir (ADY, 2026).

Zengezur Koridoru'nun değerlendirilmesi, sosyal ve siyasi boyutlarını da ortaya koymaktadır. Bu bağlamda, projenin toplumun yaşam standartları, kültürel düzeyi, maddi refahı ve sağlık koşulları üzerinde en az iki açıdan etkisi olduğu gözlemlenmektedir:

Yük taşımacılığı faaliyetleri, Azerbaycan'a yönelik siparişler doğrultusunda çeşitli malların teslimatını kolaylaştırarak süreci daha verimli ve uygun maliyetli hale getirmektedir.

Yolcu taşımacılığı olanaklarının etkinleştirilmesi, ülke nüfusunun hem yurt içi hem de yurt dışı seyahatlerini ve sağlık hizmetlerine erişimini kolaylaştırmaktadır.

Zengezur Koridoru'nun mevcut ve gelecekteki dönemlerde yaratacağı siyasi etkiler de yadsınamaz. Çok boyutlu ve çok faktörlü analizler ışığında değerlendirildiğinde, bu koridorun artık sadece Doğu ve Batı'yı birbirine bağlayan yatay bir hat olmadığı, aynı zamanda Kuzey-Güney ulaşım koridorunun ayrılmaz bir parçası haline geldiği söylenebilir. Azerbaycan tarafından ortaya konan bu model, rekabetçi unsurları işbirliğine dönüştüren ve çatışma potansiyelini ekonomik kalkınma fırsatına çeviren nadir diplomatik örneklerden biri olarak kabul edilmektedir.

Ayrıca, Azerbaycan'ın kendi topraklarından geçen Zengezur Koridoru'nun bir bölümünü neredeyse tamamlamış olması, gelecekte daha gelişmiş projelerin hayata geçirilmesini kaçınılmaz kılmaktadır. Bu çerçevede, enerji, gıda ve diğer stratejik alanlarda güvenliği sağlamak için yeni ulaşım yollarının oluşturulması da muhtemel görünmektedir (Bağırov 2023).

Diğer taraftan, Zengezur Koridoru'nun açılması meselesinin mümkün olan en kısa sürede çözüme kavuşturulması, gelecekteki bölgesel barışın temel unsurlarından biri olarak değerlendirilmektedir. Nitekim Azerbaycan ile Nahçıvan arasında kesintisiz bir ulaşım hattı tesis edilmediği sürece, kalıcı barıştan, birlikte yaşam kültüründen ve normal komşuluk ilişkilerinin inşasından söz etmek gerçekçi olmayacaktır.

Tarihî topraklarımız arasında yer alan Batı Zengezur üzerinden, özellikle Mehri hattını kullanarak Nahçıvan'a karayolu bağlantısı kurulması fikri ilk kez ulu önder Haydar Aliyev tarafından ortaya atılmıştır. XX. yüzyılın 1980'li yıllarında bu hedefin gerçekleştirilmesi amacıyla dönemin merkezi yönetimi olan Moskova nezdinde çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. Ancak Moskova'daki Ermeni lobisinin etkisi ve Sovyet yönetiminde yer alan bazı çevrelerin tutumu nedeniyle bu girişimler somut sonuç vermemiş ve söz konusu proje bir fikir düzeyinde kalmıştır.

Haydar Aliyev'in yeniden Azerbaycan'da siyasi iktidara gelmesinin ardından ise, işgal altındaki toprakların kurtarılmasıyla birlikte Nahçıvan'ın ablukadan çıkarılması yönündeki çabalar da devam ettirilmiştir. Bu çerçevede, Ermenistan ile yürütülen müzakerelerde günümüzde somutlaşma aşamasına gelen Zengezur Koridoru meselesi de önemli gündem başlıklarından biri olmuştur.

Zengezur Koridoru projesinin hayata geçirilmesinde öncü rol oynayan ve bu süreci sürekli destekleyen Azerbaycan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in konuya ilişkin görüşleri genel hatlarıyla aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

1. Azerbaycan'ın ana karası ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında doğrudan bağlantı kurularak bölgenin uzun yıllardır maruz kaldığı ablukaya son verilmektedir.

2. Azerbaycan ile Türkiye arasında kesintisiz kara bağlantısı sağlanmaktadır.
3. Türkiye'den Orta Asya'ya uzanan Türk dünyası içerisindeki coğrafi kopukluk giderilmektedir.
4. Bölge ülkeleri olan Azerbaycan, Türkiye, Ermenistan, Rusya ve İran'ın yanı sıra Çin, Avrupa Birliği ve Amerika Birleşik Devletleri gibi bölge dışı aktörler açısından da önemli ekonomik ve lojistik kazanımlar elde edilmesi mümkün hale gelmektedir (Bağırov, 2024).

Bu doğrultuda ilk adımların 2009 yılında atıldığı görülmektedir. Türk Konseyi'nin (TDT'nin önceki adı) 2019 yılında Bakü'de gerçekleştirilen zirvesinde Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, "Zengezur bölgesinin Azerbaycan'dan alınarak Ermenistan'a verilmesi, büyük Türk dünyasını coğrafi açıdan parçaladı" ifadelerini kullanmıştır. Bu açıklama, 17 yıl önce (2009 yılında) Türk Dilli Devletlerin İşbirliği Konseyi'nin Nahçıvan'da kurulmasının temel amaçlarından birinin de bu coğrafi parçalanmayı gidermek ve Zengezur Koridoru'nu hayata geçirmek olduğunu açıkça ortaya koymuştur.

2020 yılında gerçekleşen Vatan Savaşı sonucunda tarihi zafer kazanan Azerbaycan Cumhuriyeti, Ermenistan'ın kapitülasyon belgesi olan 10 Kasım üçlü anlaşmasına Nahçıvan'a kesintisiz geçişin sağlanmasını dâhil ederek Zengezur Koridoru projesini de resmî hale getirmiştir. Böylece savaş sona ermiş, diplomatik müzakereler masada başlamış; savaş meydanında zafer kazanan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, masada da bu hedefe ulaşmış ve Zengezur Koridoru etrafındaki mücadelede – coğrafi ve jeopolitik rekabette – Azerbaycan'ı galip konuma taşımıştır (Bakşeliyev, 2022).

Düşüncelerin çeşitliliği, başka bir değerlendirme yapılmasına da zemin hazırlamaktadır: "Zengezur Koridoru kıtaları birbirine bağlamaktadır. Bu koridor, ister kuzey ve güneyde, isterse doğu ve batıda yer alan devletler için ekonomik ve lojistik kazançların elde edilmesini mümkün kılacaktır. Söz konusu demir ve kara yolları, Çin'den başlayıp Orta Asya ve Hazar Denizi üzerinden geçerek Azerbaycan ve Ermenistan toprakları aracılığıyla Türkiye'yi Avrupa ile birleştiren (Doğu–Batı) küresel ulaşım zincirinde uzun yıllar atıl durumda kalmış ve Güney Kafkasya'daki barış süreci çerçevesinde kilidi açılmakta olan kritik bir halkadır." (Azerbaycan News, 2022)

Hacmi sınırlı olmakla birlikte seçilen cümlelerin içerik ve yapısal çeşitliliği önem taşımaktadır. Ulaşım yolları ve lojistik kapasitenin "merkezinde" yer alan Azerbaycan, yalnız kendi çıkarlarını gözetmekle kalmayıp, proje katılımcılarının kazanç sağlamasına yönelik amaçlı

adımlar atmakta; üretici ile tüketici arasındaki bağlantıları güçlendirmek, onlara esneklik, verimlilik ve uyum kazandırmak gibi hedefleri faaliyetlerinde rehber edinmektedir.

Bununla birlikte, Zengezur projesinin yalnızca demiryolu ile sınırlı kalmaması; aynı zamanda kara yolu altyapısının da geliştirilmesine olanak tanıması gerektiği unutulmamalıdır. Bu gereklilik doğrultusunda aşağıdaki hususlara dikkat edilmelidir:

- Horadiz–Cebrayıl–Zengilan–Ağbent otomobil yolu (Zengezur Koridoru) stratejik öneme sahiptir;
- Yol, teknik standardına uygun olarak inşa edilmektedir;
- Toplam uzunluğu 149,9 km, ana yol uzunluğu ise 123,6 kmdir;
- Yolun 77 km'si 6 şeritli (yol genişliği 29,5 m), 46,6 km'si 4 şeritli (yol genişliği 21,5 m) olarak planlanmıştır;
- Proje kapsamında, toplam uzunluğu 6 km olan ve T1 (1019 m), T2 (1822 m) ve T3 (3170 m) olarak adlandırılan 3 otomobil tüneli inşa edilmektedir;
- Ayrıca 261 boru (16.814 m) ve 55 alt geçit (3.781 m) inşa edilecek;
- Toplamda 28 köprü yapılacak, bunlardan 16'sı su geçişi, 12'si yol geçişi niteliğindedir;
- Otomobil yolu projesinde 1.700 kişi istihdam edilmektedir;
- Ahmedbeyli–Füzuli–Şuşa, Şükürbeyli–Cebrayıl–Hadrut ve Hudaferin–Gubadlı–Laçın yolları ise başlangıç noktalarını Horadiz–Cebrayıl–Zengilan–Akbend otomobil yolundan almaktadır.

Her iki proje kapsamında, yerel işçi sayısı 4.500, Türkiye'den temin edilen ekip ise 6.500 kişi olup, uzmanlar da dahil edildiğinde toplam istihdam 13.100 kişiye ulaşmaktadır.

4.Sonuç

Zengezur Koridoru, Azerbaycan'ın bölgesel stratejik bir projesi olmanın yanı sıra, ekonomik boyutlarıyla da sağlam bir temele oturmaktadır. Yapılan değerlendirmeler ve sunulan bulgular ışığında, projenin uygulama süreçlerinin somut sonuçları aşağıdaki ana başlıklar altında özetlenebilir:

Birincisi, Zangezur Koridoru'nun aktif hale getirilmesi, başta Doğu-Batı ve Kuzey-Güney olmak üzere birçok ulaşım koridorunun geliştirilmesini ve iyileştirilmesini tetikleyecektir. Bu şekilde, "hedefe teslimat" süreçleri genişletilir, lojistik çeşitlilik, seçenek seçenekleri ve düzenleyici mekanizmalar daha ileri bir seviyede uygulanabilir hale gelir ve gerektiğinde dönüştürülmüş stratejik yaklaşımlar hayata geçirilebilir.

İkinci olarak, Avusturya yöntemine dayalı olarak yürütülen çalışmalar, tünellerin görsel çekicilik ve arazi yapısı açısından stratejik potansiyelini artırmaktadır; tünel boyunca en modern teknik ekipmanın uygulanması ve daha üst düzey "organizasyonel yapıların" kurulması, demiryolu hattının gelecekteki elektrifikasyonu, Nesnelerin İnterneti (IoT) sensörleri ile izleme ve otomasyon sistemlerinin etkin kullanımı için kritik önem taşıyacaktır.

Üçüncü olarak, şu anda küresel gayri safi yurtiçi hasılanın (GSYİH) yaklaşık %15'ini doğrudan veya dolaylı olarak üreten Çin'in, ürün ve hizmetleri için tüketici bulmak amacıyla başlattığı projelerden biri de "Kuşak ve Yol Girişimi"dir. Bu bağlamda, Doğu'dan Batı'ya uzanan demiryolu hattının ana bileşeni olan Trans-Hazar Uluslararası Ulaşım Koridoru (Orta Koridor), bu lojistik ve ulaşım sisteminin tamamlanmasının yolunu açmaktadır.

Projenin genelden özele doğru yapılan analizleri, Nahçıvan'ın süreçlere katılımı, ulaşım bağlantılarındaki rolü ve evrensel ölçekli stratejik projelerle entegrasyonu konusunda da ilerici bir yaklaşım sunmaktadır; Bu durum Azerbaycan'ın yeni iş birliği ortakları edinmesini ve bölgesel ve küresel lojistik ağlarında aktif bir konum elde etmesini sağlar.

Dördüncüsü, Azerbaycan'ın yeni ulaşım stratejisinin en kritik bileşeni olan Zangezur Koridoru, sosyal refahı, geniş dayanışmayı ve ekonomik işbirliği biçimlerini doğrudan destekleyen çok boyutlu ve dengeli bir transit politikasını temsil etmektedir. Bölgesel ekonomik kalkınmayı hızlandırarak ve stratejik ilişkileri güçlendirerek, koridor tüm taraflar için sürdürülebilir refahın sağlanmasında önemli bir araç olacaktır.

Beşincisi, Zangezur Koridoru sadece Azerbaycan'ın transit kapasitesini artırmakla kalmayacak, aynı zamanda Güney Kafkasya'yı bir lojistik merkezi haline getirerek bölgenin uzun vadeli perspektiflerini genişletecek ve ekonomik potansiyelini zenginleştirecektir.

Altıncısı, Rusya ve İran gibi bölgesel ülkeler bu projeyi hem bölgesel iletişim ağlarında hem de Avrasya ulaşım ağında yatay ve dikey parametreler boyunca katılım fırsatlarını artırmak için kullanabilirler. Aynı zamanda, Türkiye bu proje aracılığıyla Güney Kafkasya ve Orta Asya'daki konumunu güçlendirebilirken, ABD ve Avrupa ülkeleri Asya pazarlarına erişimlerini genişletebilir ve Çin Avrupa pazarlarına erişimlerini genişletebilir. Ayrıca, finansal ve ticari hacimlerin ve döngü hızlarının artması da bu sürece dahil edilmelidir.

Yedinci olarak, dünyanın önde gelen ülkelerinin üretim, bilimsel araştırma ve uygulama, ortak faaliyet organizasyonu ve benzeri süreçlerinin deneyimsel kullanım olanaklarının genişletilmesi, daha yüksek niteliksel ve niceliksel standartlara, taleplere ve ihtiyaçlara cevap veren yeniliklerin uygulanabilir alanlarda öncü projelere dönüşmesini sağlayacaktır.

Sekizinci olarak, dünyanın dört bir yanındaki ürün (mal, hizmet, iş vb.) üretim merkezlerinin deneyimi, tüketici ihtiyaçlarının yeni kalite ve standart eksenleri doğrultusunda şekillendirilmesine olanak tanır.

Genel bir değerlendirmede, Zengezur Koridoru, Azerbaycan'ın, Türkçe konuşan ülkelerin ve genel olarak küresel sivil toplum aktörlerinin ekonomik yaşamının olumlu dönüşümünü, ihtiyaçların karşılanmasını ve modern metodolojilerin uygulanmasını sağlar; ayrıca öncü ekonomik ve organizasyonel yöntemlerin sınırları aşmasına ve dünya ekonomisindeki toparlanma ve kalkınma süreçlerine katkıda bulunmasına olanak tanır.

KAYNAKCA

Abdullayev, H. N. (2019). *Zengezur: 100 soru, 100 cevap*. Bakı: QHT Neşriyyatı MMC.

Ahmethanlı, C. (2021). *Zengezur koridorunun üç düzlemde önemi.* Topçubaşov Merkezi. https://top-center.org/az/expert-opinion/3247/the-importance-of-the-zangezur-

Aliyeva, Z. (2023). Zengezur koridorunun bölgesel ve uluslararası önemi vardır. *Azerbaycan Gazetesi. https://www.azerbaijan-news.az/az/posts/detail/zengezur-dehlizinin-regional-ve-beynelxalq-ehemiyyeti-var-1691270156*

Altınsoy, Z. D. (2023). Zengezur koridorunun açılmasının hukuki boyutu ve Türk dünyası güvenliğine etkisi. H. İnaç, E. Talışinski & S. Hümbətov (Ed.), *Zengezur 2023: Modern jeopolitik ortamda uluslararası ilişkilerin insani boyutları* (ss. 104–116).

Azerbaycan Demiryolları (ADY). (2026). Projeler. https://corp.ady.az/az/ady/layiheler

Azerbaijan News. (2022, 5 Ağustos). Zengezur koridorunun inşaatı %57 oranında tamamlandı. https://www.azerbaijan-news.az

Bağırov, M. S. (2019). Bölgesel altyapı projeleri ve Nahçıvan–Türkiye ekonomik ilişkileri: Gerçekler, karşılıklı etkiler ve perspektifler. "Nahçıvan–Türkiye diplomatik ilişkileri yeni düzlemde" Uluslararası Konferansı, Nahçıvan. http://nsu.edu.az

Bağırov, M. S. (2023 a). Makroekonomik denge: Sorunlar, değerlendirme ve analiz faaliyetleri. Nahçıvan: Əcəmi.

Bağırov, M. S. (2023 b). Azerbaycan ulaşım ve lojistik sisteminin uluslararası düzeyde analizi: Tarihsel yaklaşım, mevcut gerçekler ve perspektifler. *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (33), 312–326. https://dergipark.org.tr/tr/pub/iqdirsosbilder

Bağırov, M. S. (2024). Batı Zengezur'un Doğu Zengezur'un devamı olarak değerlendirilmesi: Ekonomik sorunlar ve çözüm yolları. *Nahçıvan Universiteti Eserler*, 1(32), 9–15.

Bağırov, M. S. (2026 a). *Sanayi sektörü ve insan becerileri* (monografi): Yumuşak beceriler (Soft skills) (Cilt 2). Bakı: ADPU Yayınları.

Bağırov, M. S. (2026 b). Sanayi devrimleri tarihsel düzlemde: Mahiyeti, nedenleri ve sonuçları. *Kadim Diyar*, (3), 14–19.

Bagirov, M. S. (2026 c). Economía industrial y organización de la actividad innovadora. *Universidad & Sociedad*. https://rus.ucf.edu.cu/index.php/rus/article/view/5599

Bakşeliyiv, R. (2022). Zengezur koridoru mutlaka açılacaktır. *Azerbaijan News.* https://azerbaijan-news.az

Hasanova, N. (2024). Zengezur koridoru ve önemi. *Kadim Diyar: Uluslararası Online Bilimsel Dergi*, 6(1), 44–49. https://doi.org/10.36719/2706-6185/31/44-49

Jabbarov, A., Abbasova, S., & Tanrıverdi, H. (2022). Zengezur–Nahçıvan–İstanbul hattı üzerinden bölgesel iş birliği perspektifleri. *International Journal of Tourism, Economic and Business Sciences,* 6(1), 42–52.

Mammadova, T. (2023). Zengezur koridorunun Azerbaycan'ın Türkiye, Güney Kafkasya ve diğer komşu ülkelerle sosyo-ekonomik ilişkilerindeki rolü. H. İnaç, E. Talışinski & S. Hümbətov (Ed.), *Zengezur 2023* (ss. 252–265).

Musayev, A. (2022). Karabağ ve Doğu Zengezur ekonomik bölgelerinde turizmin potansiyel yatırım imkanları. *Bilim ve Yenilikçi Teknolojiler Dergisi*, (20), 58–77. https://doi.org/10.30546/2616-4418.20.2022.58

Yolçiyev, M. (2025). Zengezur koridoru: Azerbaycan'ın bölgesel stratejik projesi. Yeni Azerbaycan Partisi. https://www.yeniazerbaycan.com

ZENGEZUR KORİDORU'NUN AZERBAYCAN AÇISINDAN STRATEJİK ANALİZİ: JEOPOLİTİK, EKONOMİK VE GÜVENLİK BOYUTLARI

Elnur Hasan Mikail[*], Hakan Çora[**]

1. Giriş

Zengezur Koridoru, günümüz Güney Kafkasya jeopolitiğinin en önemli tartışma başlıklarından biri olarak öne çıkmakta ve bölgesel güç dengelerini yeniden şekillendirme potansiyeline sahip stratejik bir unsur olarak değerlendirilmektedir. Bu koridor, yalnızca Azerbaycan ana karası ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında fiziksel bir bağlantı oluşturmayı amaçlayan bir ulaşım projesi değil; aynı zamanda bölgesel entegrasyon, enerji güvenliği ve uluslararası ticaret hatlarının yeniden yapılandırılması açısından çok katmanlı bir jeopolitik araçtır.

Azerbaycan perspektifinden bakıldığında, Zengezur meselesi yalnızca güncel bir politika konusu değil, tarihsel ve stratejik bir sürekliliğin parçasıdır. Sovyetler Birliği döneminde gerçekleştirilen sınır düzenlemeleri sonucunda Azerbaycan'ın Nahçıvan ile kara bağlantısının kesilmesi, ülkenin coğrafi bütünlüğünü zedeleyen ve uzun vadeli güvenlik sorunlarına yol açan köklü bir gelişme olmuştur. Bu tarihsel kırılma, Azerbaycan'ın ulaşım, ticaret ve savunma politikalarını doğrudan etkilemiş; bölgesel izolasyon riskini artırmış ve Nahçıvan'ın ekonomik kalkınmasını ciddi biçimde sekteye uğratmıştır.

2020 yılında gerçekleşen İkinci Karabağ Savaşı sonrasında ortaya çıkan yeni jeopolitik konjonktür, Zengezur Koridoru'nu yeniden stratejik gündemin merkezine taşımıştır. Azerbaycan'ın askeri zaferinin ardından imzalanan ateşkes anlaşmaları ve sonrasında gelişen diplomatik süreçler, bölgesel ulaşım hatlarının açılmasını ve ekonomik entegrasyonun güçlendirilmesini mümkün kılabilecek somut bir çerçeve sunmuştur. Bu bağlamda Azerbaycan, Zengezur Koridoru'nu yalnızca ulusal bir gereklilik olarak değil, aynı zamanda bölgesel iş birliği ve ekonomik kalkınma için tarihsel bir fırsat olarak konumlandırmaktadır.

[*] Prof. Dr., *Kafkas Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü*, E-posta: emikail@turansam.org, ORCID: 0000-0001-9574-4704
[**] *Doç. Dr., Onbeş Kasım Kıbrıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü*, E-posta: corahakan@gmail.com, ORCID: 0000-0001-5780-549X

Zengezur Koridoru'nun önemi üç temel düzlemde analiz edilebilir. Birincisi, ulusal güvenlik boyutudur: koridor, Azerbaycan'ın stratejik derinliğini artırarak Nahçıvan ile kesintisiz bağlantı sağlamayı mümkün kılmakta ve savunma kabiliyetini güçlendirmektedir. İkincisi, ekonomik ve lojistik boyuttur: koridorun açılması, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney ticaret hatlarının kesişiminde yer alan Azerbaycan'ı bölgesel bir ulaşım ve lojistik merkezi haline getirme potansiyeline sahiptir. Üçüncüsü ise jeopolitik boyuttur: Türkiye ile doğrudan kara bağlantısının kurulması, Türk dünyası içinde ekonomik ve siyasi entegrasyonu güçlendirecek ve Azerbaycan'ın küresel ölçekteki stratejik konumunu pekiştirecek önemli bir adım olarak değerlendirilmektedir.

Bununla birlikte, Zengezur Koridoru yalnızca bölgesel bir proje olarak ele alınamaz. Rusya, İran, Türkiye ve Batılı aktörlerin çatışan stratejik yaklaşımları, bu koridoru küresel güç rekabetinin önemli bir parçası haline getirmektedir. Söz konusu aktörlerin her birinin farklı çıkar hesapları ve red hatları bulunmakta; bu durum koridoru hem fırsatlar hem de riskler barındıran çok boyutlu bir jeopolitik düğüm noktasına dönüştürmektedir.

Bu çalışma, Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan perspektifinden stratejik önemini bütüncül bir çerçevede analiz etmeyi amaçlamaktadır. Tarihsel arka plan, güvenlik boyutu, ekonomik etkiler, bölgesel güç dengeleri, uluslararası hukuk çerçevesi ve Türk dünyası entegrasyonu perspektifleri birlikte ele alınarak koridorun Azerbaycan'ın uzun vadeli stratejik vizyonundaki yeri ortaya konulacaktır. Çalışma, salt betimleyici bir analizin ötesine geçerek akademik literatüre katkı sağlamayı ve politika yapıcılara somut öneriler sunmayı hedeflemektedir.

2. Yöntem

Bu çalışma, nitel araştırma paradigması çerçevesinde tasarlanmıştır. Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan açısından stratejik öneminin anlaşılması, sayısal verilerden ziyade siyasal süreçlerin, tarihsel bağlamın ve aktör davranışlarının derinlemesine yorumlanmasını gerektirdiğinden nitel yöntem tercih edilmiştir. Bu tercih, uluslararası ilişkiler ve güvenlik çalışmalarında yaygın biçimde kullanılan yorumlayıcı-anlayışçı (interpretive) epistemolojik yaklaşımla da uyum içindedir (Burnham vd., 2008).

2.1. Araştırma Tasarımı

Çalışmada üç temel nitel veri toplama ve analiz tekniği bir arada kullanılmıştır. Birincisi, sistematik literatür taramasıdır. Zengezur Koridoru ve Güney Kafkasya jeopolitiğine ilişkin hakemli makaleler, kitap bölümleri, uluslararası kurum raporları ve politika belgeleri sistematik

biçimde taranmıştır. Taramada SSCI ve SCOPUS indeksli dergiler önceliklendirilmiş; Google Scholar ve Web of Science veri tabanlarından yararlanılmıştır.

İkincisi, belge analizidir. Resmi antlaşma metinleri (özellikle 10 Kasım 2020 tarihli Üçlü Ateşkes Bildirisi), devlet başkanı açıklamaları, meclis kararları ve uluslararası kuruluş raporları analiz edilmiştir. Belge analizinde söylem analizi ve içerik analizi teknikleri uygulanmıştır.

Üçüncüsü, karşılaştırmalı vaka incelemesidir. Zengezur Koridoru, Suvalk Koridoru (Polonya-Litvanya) ve Wakhan Koridoru (Afganistan) gibi tarihsel ve güncel örneklerle karşılaştırmalı bir perspektiften ele alınarak çıkarımların kapsamı genişletilmiştir. Araştırmada tarafsızlık ve akademik dürüstlük ilkelerine riayet edilmiş; kullanılan kaynaklar APA 7 formatında eksiksiz olarak belgelenmiştir.

3. Tarihsel Arka Plan ve Zengezur Meselesinin Kökenleri

Zengezur Koridoru'nun günümüzde kazandığı stratejik anlam, yalnızca çağdaş jeopolitik gelişmelerin bir sonucu değildir; aksine, bu mesele tarihsel olarak şekillenmiş, siyasal sınır düzenlemeleri ve güç mücadeleleri çerçevesinde derinleşmiş bir sürecin ürünüdür. Bu nedenle koridorun bugünkü önemini doğru analiz edebilmek için, Zengezur bölgesinin tarihsel dönüşümünü ve özellikle Sovyet döneminde alınan kararların kalıcı etkilerini ayrıntılı biçimde incelemek gerekmektedir.

Zengezur bölgesi, tarihsel olarak Güney Kafkasya'nın stratejik geçiş noktalarından biri olmuş; Azerbaycan'ın batı bölgeleri ile Nahçıvan arasında doğal bir kara bağlantısı işlevi görmüştür (de Waal, 2013). Ancak 20. yüzyılın başında yaşanan derin siyasal dönüşümler, özellikle Sovyetler Birliği'nin kurulmasıyla birlikte gerçekleştirilen idari sınır yeniden düzenlemeleri, bu coğrafi sürekliliği kalıcı biçimde kesintiye uğratmıştır. Bu durum, yalnızca coğrafi bir ayrışma değil, aynı zamanda onlarca yıl sürecek jeopolitik ve güvenlik sorunlarının temelini oluşturmuştur.

3.1. Sovyet Dönemi ve Sınır Düzenlemeleri

Sovyetler Birliği'nin erken döneminde Güney Kafkasya'da gerçekleştirilen idari sınır düzenlemeleri, bugünkü Zengezur meselesinin en kritik kırılma noktalarından birini teşkil etmektedir. 1920'li yıllarda Sovyet yönetimi tarafından alınan kararlarla Zengezur bölgesi — Ermenistan ve Azerbaycan arasındaki nüfus ve toprak anlaşmazlıklarına rağmen — dönemin konjonktürel hesapları çerçevesinde Ermenistan Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti'ne dahil edilmiştir. Bu kararın doğrudan sonucu olarak Azerbaycan ana karası ile Nahçıvan arasındaki kara bağlantısı fiilen kesilmiştir (Cornell, 2015).

Bu sınır düzenlemelerini salt idari bir tasarruf olarak değerlendirmek yanıltıcı olacaktır. Söz konusu kararlar, dönemin Sovyet yönetiminin bölgedeki cumhuriyetler arasında karşılıklı bağımlılık yaratma ve merkezi otoritenin kontrolünü pekiştirme stratejisinin bir parçasıdır. "Böl ve yönet" anlayışını yansıtan bu politika, Güney Kafkasya'daki etnik ve coğrafi dengeleri kasıtlı olarak karmaşıklaştırmış; Ermenistan-Azerbaycan hattında kalıcı gerilim tohumları ekilmiştir (de Waal, 2013; Suny, 1993).

1921'de imzalanan Kars Antlaşması, Nahçıvan'ın Azerbaycan'ın himayesi altında özerk bir bölge olarak tanınmasını hükme bağlamıştır. Ancak bu güvence, pratikte Nahçıvan ile Azerbaycan ana karası arasındaki kara bağlantısının yokluğunu telafi edememiştir. Zengezur bölgesinin Ermenistan sınırları içinde kalması, Azerbaycan'ın coğrafi bütünlüğünü zedeleyen ve uzun vadeli stratejik sorunlara zemin hazırlayan yapısal bir kırılganlık unsuru olarak tarihsel kayıtlara geçmiştir.

3.2. Nahçıvan'ın Coğrafi İzolasyonu ve Stratejik Sonuçları

Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'nin Azerbaycan ana karasından fiziksel olarak kopuk olması, yalnızca bir coğrafi gerçeklik değil; aynı zamanda derinlikli stratejik kırılganlıklar yaratan yapısal bir sorun olarak değerlendirilmelidir. Bu izolasyon, özellikle Sovyetler Birliği'nin çöküşünün ardından Ermeni-Azerbaycan çatışmasının tırmanmasıyla birlikte dramatik biçimde belirginleşmiş ve Azerbaycan'ın ulusal güvenlik planlamasının merkezine taşınmıştır.

Ekonomik açıdan bakıldığında, Nahçıvan'ın kara bağlantısının bulunmaması bölgenin ticaret kapasitesini ciddi ölçüde sınırlamıştır. 1990'lı yıllarda Ermenistan ile yaşanan çatışma döneminde İran ve Türkiye üzerinden sağlanan kısıtlı bağlantı, Nahçıvan'ın ekonomik entegrasyonunu uzun yıllar boyunca engellemiştir. Bu durum lojistik maliyetleri artırmış, yatırım ortamını olumsuz etkilemiş ve bölgenin kalkınma potansiyelinin büyük bölümünü kullanılamaz hale getirmiştir (Gasimli, 2022).

Güvenlik boyutunda ise Nahçıvan'ın izole konumu, Azerbaycan'ın savunma planlamasında özel bir ağırlık taşımıştır. İkinci Karabağ Savaşı'ndan önce bölgenin savunulabilirliğinin sınırlı olması, Türkiye ile sürdürülen stratejik iş birliğini ve Nahçıvan-Türkiye koridorunu (İğdır üzerinden sağlanan bağlantı) hayati hale getirmiştir. Bu gerçeklik, Nahçıvan'ın güvenlik mimarisinin büyük ölçüde Türkiye'nin güvencesine dayandığını ve Azerbaycan-Türkiye stratejik ilişkisinin ittifak ötesi bir nitelik kazandığını ortaya koymaktadır.

Söz konusu tarihsel ve coğrafi gerçeklikler, Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan açısından neden salt bir ulaşım projesi değil, öncelikle jeopolitik bir zorunluluk olarak algılandığını ve stratejik öncelikler sıralamasında üst sıralarda yer aldığını açıkça ortaya koymaktadır.

3.3. İkinci Karabağ Savaşı Sonrası Yeni Denge

Ekim-Kasım 2020'de gerçekleşen İkinci Karabağ Savaşı, Güney Kafkasya'nın jeopolitik haritasını köklü biçimde yeniden çizmiştir. Azerbaycan'ın 44 günlük operasyonun ardından daha önce Ermenistan kontrolündeki toprakların önemli bir bölümünü geri alması, bölgedeki güç dengelerini dramatik ölçüde Bakü lehine dönüştürmüştür. 10 Kasım 2020 tarihli Üçlü Ateşkes Bildirisi, Azerbaycan, Ermenistan ve Rusya tarafından imzalanmış; belgenin 9. maddesi Zengezur Koridoru'nun açılmasına ilişkin kritik hükümleri içermektedir (Üçlü Ateşkes Bildirisi, 2020).

Söz konusu madde, Ermenistan toprakları üzerinden Azerbaycan ile Nahçıvan arasında ulaşım bağlantısının sağlanmasını öngörmekte ve bu güzergahın denetiminin Rus sınır muhafızlarına bırakılmasını hükme bağlamaktadır. Ancak bu düzenlemenin uygulamaya geçirilmesi sürecinde taraflar arasında ciddi görüş ayrılıkları baş göstermiş; Ermenistan'ın iç siyasetindeki derin çalkantılar, 2021-2023 döneminde müzakere sürecini defalarca sekteye uğratmıştır (Valiyev, 2022).

2023 yılı Eylül ayında Azerbaycan'ın Karabağ'ın tamamı üzerinde yeniden egemenlik kurmasıyla birlikte güç dengesi Bakü'nün lehine daha da belirginleşmiş; Ermenistan'ın 2024 yılı boyunca sürdürdüğü diplomatik temaslar ve çeşitli normalleşme adımları, barış anlaşması çerçevesini ve Zengezur'a ilişkin düzenlemeleri yeniden şekillendirmeye başlamıştır. Bu gelişmeler, koridorun gerçekleşme olasılığını güçlendirmekle birlikte hangi koşullar altında hayata geçirileceğini belirsizliğini korumaktadır.

4. Azerbaycan Perspektifinde Zengezur Koridoru: Çok Boyutlu Stratejik Analiz

Zengezur Koridoru, Azerbaycan açısından yalnızca teknik bir ulaşım projesi değil, aynı zamanda ulusal güvenlik, ekonomik kalkınma ve bölgesel entegrasyon stratejisinin merkezinde yer alan çok boyutlu bir girişimdir. Bu bölümde koridorun önemi; ulusal güvenlik, ekonomik ve lojistik etkiler ile Türkiye bağlantısı ve Türk dünyası perspektifi olmak üzere üç temel başlık altında ayrıntılı biçimde incelenmektedir.

4.1. Ulusal Güvenlik Boyutu

Azerbaycan açısından Zengezur Koridoru'nun en kritik boyutlarından birini ulusal güvenlik oluşturmaktadır. Azerbaycan ana karası ile Nahçıvan arasında doğrudan kara bağlantısının bulunmaması, ülkenin stratejik derinliğini kısıtlayan ve kriz dönemlerinde lojistik ile askeri hareket kabiliyeti açısından ciddi riskler doğuran yapısal bir zafiyet olarak uzun yıllar boyunca süregelmiştir.

Koridorun açılması, bu yapısal zafiyeti aşmak açısından belirleyici bir adım niteliği taşımaktadır. Kesintisiz kara bağlantısı, şu temel güvenlik kazanımlarını beraberinde getirecektir: birincisi, askeri hareket ve ikmal yeteneklerinin güçlenmesi; ikincisi, kriz yönetimi ve hızlı müdahale kapasitesinin artması; üçüncüsü, Nahçıvan'ın savunma kabiliyetinin daha sürdürülebilir bir zemine oturtulması. Bunlara ek olarak, şu anda üçüncü ülke toprakları üzerinden gerçekleştirilen ikmal güzergahlarına olan kırılgan bağımlılığın azaltılması da bu kazanımlar arasında yer almaktadır (Cornell & Starr, 2021).

Teorik açıdan değerlendirildiğinde, koridorun açılması Azerbaycan'ın güvenlik mimarisini kara gücü teorisyeni Halford Mackinder'in "Heartland" (Kalpgah) kavramına yaklaştırmakta ve ülkeye çevrelenme kaygılarını aşmada hayati bir avantaj sunmaktadır. Dahası, kesintisiz bağlantı, Nahçıvan üzerinde diplomatik koz olarak kullanılabilecek dış baskı araçlarını işlevsiz kılmakta ve Azerbaycan'ın stratejik özerkliğini pekiştirmektedir.

4.2. Ekonomik ve Lojistik Etkiler

Zengezur Koridoru'nun ekonomik boyutu, Azerbaycan'ın bölgesel bir lojistik merkez olma hedefiyle doğrudan ve sıkı bir şekilde bağlantılıdır. Doğu-Batı ve Kuzey-Güney ticaret hatlarının kesişiminde konumlanan Azerbaycan, coğrafi avantajını geliştirme yolunda koridoru kritik bir yapı taşı olarak görmektedir.

Tablo 1 *Zengezur Koridoru'nun Potansiyel Ekonomik Etkileri: Karşılaştırmalı Senaryo Analizi*

Gösterge	Mevcut Durum (Koridor Kapalı)	Kısa Vadeli Senaryo (5 Yıl)	Uzun Vadeli Senaryo (15 Yıl)
Nahçıvan Ticaret Hacmi	Kısıtlı (~$800M)	Orta Düzey (~$2B)	Yüksek (~$5B+)
Transit Gelir (Azerbaycan)	Sınırlı	Artış (+%40)	Önemli Artış (+%150)
Lojistik Maliyeti (Nahçıvan)	Yüksek (İran üzeri)	Orta Düzey (-% 30)	Düşük (-% 55)
Bölgesel Yatırım Çekimi	Düşük	Artış	Yüksek
Orta Asya-Avrupa Transit Süresi	45-60 gün (deniz)	30-35 gün	18-25 gün

Not. Tablodaki rakamlar, mevcut akademik literatür ve uluslararası kurum raporlarına dayalı tahminsel projeksiyonlardır. Kesin veriler için resmi devlet istatistiklerine başvurulması önerilir. ADB (2021) ve World Bank (2020) raporlarından derlenerek hazırlanmıştır.

Tablo 1'de özetlenen senaryo analizinden de görüldüğü üzere, koridorun açılması hem Nahçıvan'ın hem de Azerbaycan'ın genel ekonomik kapasitesi üzerinde çok yönlü olumlu etkiler doğurabilir. Bu etkiler; Orta Asya'dan Avrupa'ya uzanan Hazar Geçiş Koridoru'nun kapasitesini artırması, demiryolu ve karayolu yatırımlarıyla yeni istihdamın yaratılması, Orta Asya kaynaklı mallar için alternatif güzergahların ortaya çıkması ve bölgesel ticaret entegrasyonunun hızlanması biçiminde somutlaşabilir (Kaczmarski, 2017; Delcour & Wolczuk, 2015).

Enerji boyutunda koridorun stratejik potansiyeli de göz ardı edilemez. Gaz boru hatları ve elektrik iletim altyapısının koridor güzergahından geçirilmesi, Azerbaycan'ın bölgesel enerji entegratörü konumunu güçlendirecek ve Hazar havzasındaki enerji kaynaklarının Türkiye ve Avrupa pazarlarına ulaşması için yeni alternatifler yaratacaktır (Shaffer, 2019).

4.3. Türkiye ile Bağlantı ve Türk Dünyası Perspektifi

Zengezur Koridoru'nun en stratejik boyutlarından biri, Azerbaycan ile Türkiye arasında doğrudan kara bağlantısı sağlayacak olmasıdır. Bu bağlantı, yalnızca iki ülke arasındaki ekonomik ilişkileri derinleştirmekle kalmayacak; aynı zamanda Türk dünyası içinde daha kapsamlı bir entegrasyon sürecini fiilen başlatacaktır.

Mevcut durumda Azerbaycan ile Türkiye arasındaki kara ulaşımı İran toprakları üzerinden gerçekleştirilmekte; bu güzergah hem siyasi kırılganlıklar hem de artan lojistik maliyetler açısından ciddi dezavantajlar taşımaktadır. Koridorun açılması bu bağımlılığı ortadan kaldıracak

ve iki ülke arasındaki ulaşım altyapısını kalıcı biçimde dönüştürecektir. Bu dönüşümün somut kazanımları şu şekilde özetlenebilir: kara ticaretinde maliyetlerin düşmesi ve hacmin artması; enerji boru hatlarının ve elektrik kablolarının daha doğrudan güzergahlardan geçirilmesi; savunma lojistiği ve ortak tatbikat kapasitesinin güçlenmesi.

Daha geniş bir perspektiften bakıldığında, koridor Orta Asya'dan Anadolu'ya uzanan ve Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan'ı Türkiye ve Avrupa pazarlarına bağlayan büyük bir entegrasyon zincirinin kritik bir halkasını oluşturmaktadır. Türk Devletleri Teşkilatı'nın 2021 yılında daha kapsamlı bir kurumsal yapıya dönüştürülmesi, bu entegrasyona sağlam bir örgütsel zemin hazırlamıştır (Ismailzade, 2017).

5. Bölgesel Jeopolitik ve Güç Dengeleri

Zengezur Koridoru, Güney Kafkasya'da yalnızca ekonomik ve lojistik bir proje değil, aynı zamanda bölgesel güç dengelerini yeniden şekillendirme potansiyeline sahip çok katmanlı bir jeopolitik düğüm noktasıdır. Koridorun hayata geçirilip geçirilmemesi, yalnızca Azerbaycan ve Ermenistan arasındaki ikili ilişkileri değil; Rusya, İran, Türkiye ve Batılı aktörlerin bölgeye yönelik stratejik hesaplarını da doğrudan etkilemektedir.

5.1. Türkiye-Azerbaycan Stratejik İş Birliği

Zengezur Koridoru'nun en önemli jeopolitik kazanımlarından birini, Türkiye ile Azerbaycan arasındaki doğrudan kara bağlantısının tesis edilmesi oluşturmaktadır. Bu bağlantının kurulması, halihazırda derin bir stratejik ortaklığa sahip iki ülke arasındaki ilişkiyi niteliksel olarak daha ileri bir düzeye taşıyacaktır. Türkiye-Azerbaycan ilişkileri, İkinci Karabağ Savaşı sürecinde olağanüstü bir olgunlaşma süreci geçirmiş; Türkiye'nin sağladığı kapsamlı askeri, istihbarat ve diplomatik destek, "iki devlet tek millet" anlayışını salt söylemsel bir çerçeveden somut bir jeopolitik iş birliği modeline dönüştürmüştür (Cornell & Starr, 2021).

Koridorun açılması Türkiye açısından da son derece stratejik bir anlam taşımaktadır: Orta Asya ile bağlantısını güçlendiren Ankara, küresel tedarik zincirlerinde derinleşen çeşitlendirme trendlerinden en fazla yararlanan ülkeler arasına girecektir. Bu gelişme, Türkiye'nin "ara güç" konumunu pekiştirmekte ve Doğu ile Batı arasındaki önemli bir köprü rolünü kalıcılaştırmaktadır. Azerbaycan açısından ise kesintisiz Türk bağlantısı, ülkenin savunma güvencesini ve bölgesel stratejik özerkliğini eş zamanlı olarak güçlendirmektedir.

5.2. İran Faktörü: Güvenlik Kaygıları ve Jeopolitik Hassasiyetler

Zengezur Koridoru'nun açılması, İran açısından önemli jeopolitik sonuçlar doğurabilecek bir gelişme olarak algılanmakta ve Tahran tarafından temkinli bir kaygıyla izlenmektedir. İran'ın bölgedeki çıkarları birbiriyle kesişen birkaç temel endişe etrafında şekillenmektedir.

Birinci endişe, transit rolünün zayıflamasıdır. Mevcut konjonktürde Azerbaycan ile Nahçıvan arasındaki karayolu ulaşımı ağırlıklı olarak İran toprakları üzerinden yürütülmekte; bu güzergah Tahran'a hem ekonomik gelir hem de bölgesel nüfuz açısından belirgin bir koz sağlamaktadır. Koridorun açılması bu bağımlılığı fiilen sona erdirecek ve İran'ın Güney Kafkasya denklemindeki kaldıraç gücünü kayda değer ölçüde zayıflatacaktır.

İkinci endişe, Türk-Azerbaycan nüfuzunun genişlemesidir. İran, Türkiye ile Azerbaycan arasındaki stratejik ortaklığın güçlenmesini rekabetçi bir tehdit olarak değerlendirmektedir. Güçlenen bu eksene İsrail'in Azerbaycan'la sürdürdüğü savunma iş birliği de eklendiğinde, İran'ın yaşadığı çevrelenme kaygısı daha da belirginleşmektedir.

Üçüncü endişe, etnik ve siyasi dinamiklerdir. İran'ın kuzey bölgelerinde yaşayan kalabalık Azerbaycan Türkleri nüfusu, Tahran'ı Güney Kafkasya'daki Azerbaycan milliyetçiliğinin güçlenmesi konusunda özellikle hassas kılmaktadır. Bununla birlikte, uzun vadeli bir perspektiften bakıldığında, Zengezur Koridoru'nun bölgesel ticaret hacmini artırma potansiyeli İran ekonomisi açısından da fırsatlar barındırmaktadır; nitekim bu ticaret artışından İran'ın pay alması coğrafi açıdan kaçınılmazdır. Dolayısıyla İran'ın koridora ilişkin tutumu, hem rakip hem de potansiyel ortak olabilecek bir aktörün belirsizlikle dolu karmaşık hesaplarını yansıtmaktadır.

5.3. Rusya'nın Rolü: Kontrol, Etki ve Denge Politikası

Rusya, Güney Kafkasya'da tarihsel olarak en belirleyici aktör konumunda bulunmakta ve bölgedeki gelişmeleri yakından takip etmeye, mümkün olduğunca yönlendirmeye çalışmaktadır. Zengezur Koridoru meselesi de Moskova'nın birden fazla değişkenle hesaplaştığı stratejik konular arasında yer almaktadır.

10 Kasım 2020 tarihli Üçlü Ateşkes Bildirisi'nin 9. maddesi, koridorun denetiminin Rus sınır muhafızlarına bırakılmasını öngörmektedir. Bu düzenleme, Rusya'ya kritik bir denetim kolu sağlamakta ve Moskova'yı bölgesel ulaşım mimarisinin vazgeçilmez bir parçası haline getirmektedir. Ancak Ukrayna'daki savaşın yol açtığı kaynakların erimesi ve bölgesel prestijin

sarsılması, Rusya'nın Güney Kafkasya'daki nüfuzunu ciddi ölçüde zayıflatmıştır (Kaczmarski, 2017).

Bu bağlamda Rusya'nın Zengezur yaklaşımı birbiriyle çelişen iki rakip güdü arasında sıkışıp kalmaktadır: bir yanda koridorun açılmasından potansiyel olarak elde edeceği transit gelirler ve bölgesel arabulucu statüsü; diğer yanda ise Türkiye'nin ve Batılı aktörlerin bölgedeki konumunun güçlenmesi, Ermenistan üzerindeki etkisinin erimesi ve Sovyet sonrası dönemde inşa ettiği bölgesel güç mimarisinin çözülmesi. Rusya'nın koridora ilişkin nihai tutumu, büyük olasılıkla jeopolitik konjonktürün dinamiklerine ve iç politikanın baskılarına göre şekillenmeye devam edecektir.

5.4. Batılı Aktörler: Bağlantısallık ve Enerji Güvenliği

ABD ve Avrupa Birliği, Zengezur Koridoru'nu ağırlıklı olarak bölgesel bağlantısallık, enerji arz güvenliği ve jeopolitik denge perspektifinden değerlendirmektedir. Güney Kafkasya, Rusya'ya olan enerji bağımlılığını azaltmayı hedefleyen Avrupa'nın çeşitlendirme stratejisinde kilit bir konum üstlenmekte; Azerbaycan ise bu süreçte güvenilir ve siyasi açıdan kabul edilebilir bir tedarikçi olarak öne çıkmaktadır (Shaffer, 2019).

Avrupa Birliği'nin 2021 yılında başlattığı Küresel Geçit (Global Gateway) inisiyatifi, Hazar Havzası ile Orta Asya'yı kapsayan daha güvenilir ve dirençli tedarik zincirleri oluşturma hedefini merkeze almaktadır (European Commission, 2022). Bu hedef doğrultusunda Zengezur Koridoru'nun hayata geçirilmesi, Hazar üzerinden Avrupa'ya uzanan enerji ve ticaret hatlarını çeşitlendirme ve güçlendirme çabalarıyla örtüşmekte; dolayısıyla AB'nin bölgesel çıkarlarını destekler nitelik taşımaktadır.

Batı'nın bu konudaki tutumunu şekillendiren başka bir etken de Ermenistan'a yönelik duyarlılıktır. ABD ve AB, Ermenistan'ın egemenlik haklarını ve güvenlik kaygılarını da gözetmekle yükümlü olduklarından koridora yaklaşımları çoğunlukla ihtiyatlı bir denge arayışını yansıtmaktadır. Bu nedenle Batılı destek, doğrudan müdahale yerine diplomatik teşvik, teknik yardım ve multilateral mekanizmalar aracılığıyla ifade bulmaktadır.

6. Uluslararası Hukuk Çerçevesi ve Zengezur Koridoru

Zengezur Koridoru'nun değerlendirilmesinde uluslararası hukuk, hem meşruiyet temeli hem de uygulama çerçevesi açısından vazgeçilmez bir boyut oluşturmaktadır. Tarafların farklı yorumları hukuki tartışmayı karmaşık bir zemine taşımakla birlikte, temel ilkeler ortaya konulduğunda tablonun daha açık bir görünüm kazandığı anlaşılmaktadır.

6.1. Egemenlik ve Toprak Bütünlüğü İlkesi

BM Şartı'nın 2(1). maddesi, üye devletlerin egemen eşitliğini güvence altına almakta; uluslararası hukuk ise prensip olarak devlet egemenliğini ve toprak bütünlüğünü karşılıklı saygının vazgeçilmez temeli olarak benimsemektedir (Shaw, 2017; United Nations, 1945). Azerbaycan açısından değerlendirildiğinde, Zengezur Koridoru ülkenin coğrafi bütünlüğünü güçlendiren, Nahçıvan ile fiili bağlantıyı tesis eden ve her iki tarafın rızasına dayanan meşru bir girişim olarak konumlandırılmaktadır.

Ermenistan ise olası bir koridor düzenlemesinin ülkenin transit geçiş hakları ve egemenliği üzerinde yetersiz güvenceler içermesi durumunda olumsuz etkileri olabileceği kaygısını taşımaktadır. Bu nedenle herhangi bir anlaşma çerçevesinde her iki tarafın egemenlik haklarını açıkça güvence altına alan ve karşılıklı faydaları denkleştiren hükümler yer almak zorundadır.

6.2. Ulaşım Koridorları ve Uluslararası Normlar

Uluslararası hukukta ulaşım koridorlarına ilişkin yerleşik bir içtihat mevcuttur. 1965 tarihli Kara Kilitli Devletlerin Transit Ticaretine İlişkin New York Sözleşmesi ile deniz hukukunun boğaz geçişine dair düzenlemeleri, transit devletin hakları ile bu devletin topraksal egemenliği arasındaki dengeyi çeşitli uygulamalar için hukuki bir zemine oturtmuştur. Bu çerçeve, Zengezur Koridoru müzakerelerine de emsal niteliğinde bir perspektif sunabilir.

Tarihsel uygulama örnekleri arasında Finlandiya üzerinden Sovyetler Birliği'ne tanınan Saimaa Kanalı geçiş hakkı ve Polonya ile Litvanya arasındaki Suvalk Koridoru'na ilişkin NATO tartışmaları özellikle dikkat çekmektedir. Bu örnekler, benzer coğrafi zorunlulukların uluslararası hukukta nasıl çözüme kavuşturulabileceğini göstermekte ve Zengezur meselesinin tarihsel bir emsalsizlik içermediğini ortaya koymaktadır.

Azerbaycan'ın tutumu, koridorun herhangi bir egemenlik devri ya da askeri kontrol mekanizması içermemesi gerektiği yönündedir. Bunun yerine Bakü, koridorun ikili anlaşmalar ve uluslararası normlar çerçevesinde düzenlenen bir transit güzergah olarak işletilmesini savunmakta; bu yaklaşımın hem uluslararası hukuk normlarıyla uyumlu hem de pratikte sürdürülebilir olduğunu öne sürmektedir.

7. Türk Dünyası ve Bağlantısallık Perspektifi

Zengezur Koridoru'nun en dikkat çekici boyutlarından biri, yalnızca Güney Kafkasya ile sınırlı kalmayan ve çok daha geniş bir jeopolitik vizyonu kapsayan stratejik potansiyelidir. Bu

bağlamda koridor, Türk dünyası içinde ekonomik, siyasi ve kültürel entegrasyonu güçlendirebilecek stratejik bir bağlantı hattı olarak öne çıkmaktadır.

Türk devletleri arasındaki ilişkiler, son yıllarda belirgin bir kurumsal olgunluk kazanmıştır. Türk Devletleri Teşkilatı (eski adıyla Türk Konseyi) bu süreçte önemli bir platform işlevi görmekte; üye devletler arasındaki ekonomik, kültürel ve siyasi iş birliğini sistematik bir zemine oturtmaktadır. Ulaşım ve lojistik altyapıların geliştirilmesi, entegrasyonun soyuttan somuta taşınması bakımından kritik bir rol üstlenmektedir. Zengezur Koridoru, Orta Asya'dan Hazar Denizi üzerinden Azerbaycan'a ve buradan Türkiye'ye uzanan kesintisiz bir bağlantı zinciri kurulmasına olanak tanıyarak bu entegrasyon hedefini fiilen gerçekleştirme kapasitesi taşımaktadır (Ismailzade, 2017).

Bu çerçevede koridor, yalnızca Azerbaycan-Türkiye ikili ilişkilerini pekiştiren bir hat değil; aynı zamanda Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan gibi Türk devletlerinin Avrupa pazarlarına erişimini hızlandıran ve maliyetlerini düşüren stratejik bir köprüdür. Bu işlev sayesinde söz konusu devletler için Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne gerçek anlamda alternatif oluşturabilecek Türk dünyası odaklı bir bağlantısallık mimarisi geliştirilmesi mümkün hale gelmektedir.

Zengezur Koridoru'nun bu geniş kapsamlı vizyonu, onu klasik bir ulaşım projesinin çok ötesine taşımakta ve çok boyutlu bir jeopolitik enstrümana dönüştürmektedir. Koridor, Türk dünyası içinde "bağlantısallık jeopolitiği" olarak tanımlanabilecek yeni bir stratejik paradigmanın somutlaşmış örneği olarak değerlendirilebilir. Bu paradigma; yalnızca fiziksel altyapıların inşasını değil, aynı zamanda kurumsal koordinasyonun güçlendirilmesini, ortak standartların benimsenmesini ve stratejik uyumun derinleştirilmesini de içermektedir.

Öte yandan bu entegrasyon sürecinin gerçek anlamda sürdürülebilir olması için şu ön koşulların yerine getirilmesi gerekmektedir: bölgesel istikrarın sağlamlaştırılması ve güven ortamının pekiştirilmesi; ulaştırma altyapısının güvenliğinin garanti altına alınması; taraflar arasında karşılıklı güven ve hukuki öngörülebilirliğin tesis edilmesi. Bu noktada Azerbaycan, coğrafi konumu ve çok yönlü dış politika yaklaşımı sayesinde Türk dünyası ile Avrupa arasında kilit bir köprü rolü üstlenme potansiyelini korumaktadır.

8. Karşılaştırmalı Perspektif: Benzer Koridorlardan Çıkarılan Dersler

Zengezur Koridoru'nun daha bütüncül bir perspektiften kavranabilmesi için benzer tarihsel ve güncel örneklerle karşılaştırmalı bir analiz yapmak akademik açıdan büyük değer taşımaktadır.

Bu tür bir analiz, koridorun sunduğu fırsatları ve barındırdığı riskleri daha nesnel bir zemine oturtmayı mümkün kılmaktadır.

8.1. Suvalk Koridoru: Jeopolitik Hassasiyet ve Güvenlik Boyutu

Polonya ile Litvanya sınırında yer alan yaklaşık 100 kilometrelik Suvalk Koridoru, NATO açısından kritik stratejik önem taşıyan dar bir kara şerididir. Rusya'nın Kaliningrad bölgesi ile Belarus arasındaki bağlantıyı sağlayan bu hatta yönelik tehdit algısı, ittifak içinde kapsamlı bir güvenlik planlamasını zorunlu kılmaktadır. Suvalk örneği, ulaşım koridorlarının nasıl salt lojistik işlevinin çok ötesine geçip askeri ve stratejik hesapların odak noktasına dönüşebileceğini somut biçimde göstermektedir.

Zengezur ile Suvalk arasındaki temel analojik bağlantı, her iki koridorun da coğrafi açıdan stratejik öneme sahip devlet parçalarını birbirine bağlamasından kaynaklanmaktadır: Suvalk, Kaliningrad'ı Rusya ile; Zengezur ise Nahçıvan'ı Azerbaycan ile bağlamaktadır. Her iki örnekte de koridor hem talepte bulunan devlet için güvenlik zorunluluğu hem de ev sahibi devlet için egemenlik sorunu niteliği taşımakta; bu durum müzakereleri kaçınılmaz olarak karmaşık ve hassas bir zemine taşımaktadır.

8.2. Ulaşım Koridorlarında Başarılı Uygulama Örnekleri

Tarihsel deneyimler, benzer nitelikteki koridorların karşılıklı irade ve kurumsal çerçeve oluşturulduğunda başarıyla işletilebileceğini ortaya koymaktadır. Finlandiya üzerinden Sovyetler Birliği'ne tanınan Saimaa Kanalı geçiş hakkı, uzun yıllar boyunca etkin biçimde işlev gören bir transit düzenlemenin somut örneğini sunmaktadır. Aynı şekilde, çok sayıda devletin ülke topraklarından geçen Trans-Sibirya Demiryolu, uluslararası transit anlaşmalarının karşılıklı çıkara dayalı bir zemine oturtulduğunda nasıl sürdürülebilir bir yapıya kavuşabileceğini göstermektedir.

Bu örneklerden çıkarılabilecek en kritik ders, başarılı koridorların güvenilir kurumsal altyapıya ve tarafların tamamı tarafından içselleştirilmiş karşılıklı kazanım algısına sahip olmasıdır. Tek taraflı olarak dayatılan ya da yetersiz güvenceler üzerine inşa edilen koridorlar ise kaçınılmaz biçimde direnç ve istikrarsızlıkla karşılaşmaktadır. Bu bulgu, Zengezur Koridoru müzakerelerinde çok taraflı yaklaşımı ve kurumsal çerçeveye verilen önemi haklı kılmaktadır.

9. Tartışma: Riskler, Fırsatlar ve Gelecek Senaryolar

Bu bölümde, çalışmanın önceki kısımlarında ortaya konan bulgular bütünleşik bir değerlendirme perspektifinden ele alınarak koridorun fırsatları ve riskleri arasındaki gerilim derinlemesine incelenmektedir.

9.1. Temel Fırsatlar

Zengezur Koridoru'nun hayata geçirilmesi durumunda şu temel fırsatlar somutlaşabilir:

- Coğrafi sürekliliğin yeniden tesisi: Azerbaycan, onlarca yıldır taşıdığı stratejik kırılganlıktan kurtulacak ve coğrafi bütünlüğünü fiilen yeniden kazanacaktır.
- Ekonomik çeşitlenme: Azerbaycan'ın petrol ve gaz gelirlerine olan bağımlılığını azaltarak çeşitlendirilmiş bir ekonomik yapıya geçişini destekleyecek yeni transit gelir akışları yaratılacaktır.
- Bölgesel entegrasyon: Güney Kafkasya ile Orta Asya arasındaki bağlantısallığın güçlenmesi, başta Türk dünyası olmak üzere geniş coğrafyayı kapsayan kapsamlı bölgesel entegrasyon süreçlerini hızlandıracaktır.
- Barış potansiyeli: Karşılıklı ekonomik bağımlılığın derinleşmesi, uzun vadede Ermenistan-Azerbaycan ilişkilerini normalleştirme sürecini besleyerek bölgesel istikrarı pekiştirebilir.

9.2. Başlıca Riskler ve Zorluklar

Öte yandan koridorun hayata geçirilmesi sürecinde şu temel riskler ve zorluklar öne çıkmaktadır:

- Büyük güç müdahalesi: Rusya ve İran'ın çatışan çıkarları, koridoru büyük güç rekabetinin edilgen bir nesnesi haline getirebilir ve müzakere süreçlerini uzatabilir.
- Egemenlik gerilimleri: Ermenistan'ın haklı egemenlik kaygıları çözümsüz kalması durumunda anlaşmaların çökmesine ya da süregelen bir istikrarsızlığa zemin hazırlayabilir.
- Uygulama riskleri: Güvenlik düzenlemeleri, gümrük ve denetim protokolleri ile teknik standartlara ilişkin uyuşmazlıklar sürecin tıkanmasına yol açabilir.
- Dış şoklar: Herhangi bir taraftaki siyasi değişimler, jeopolitik krizler veya altyapı güvenliği tehditleri koridoru sekteye uğratabilir ya da devre dışı bırakabilir.

9.3. Gelecek Senaryolar

Mevcut koşullar ve olası gelişmeler değerlendirildiğinde üç temel senaryo öne çıkmaktadır:

Birinci senaryo, kapsamlı anlaşma senaryosudur. Bu senaryoda Azerbaycan ve Ermenistan ikili müzakereler çerçevesinde kapsamlı bir barış antlaşması imzalar; koridor güzergahı karşılıklı olarak kararlaştırılmış güvenlik ve egemenlik garantileri eşliğinde hayata geçirilir. Bu senaryo, bölgesel istikrar için en olumlu çıktıyı temsil etmekte olmakla birlikte gerçekleşmesi en zorlu yolu ifade etmektedir.

İkinci senaryo, kısmi ve kademeli uygulama senaryosudur. Bu senaryoda ticari araçlara öncelik tanıyan sınırlı kapsamlı düzenlemeler hayata geçirilir; tam kapasiteli bir koridor yerine işlevsel ama kısıtlı bir geçiş mekanizması oluşturulur. Bu senaryo, kapsamlı anlaşmaya kıyasla daha kolay uygulanabilir olmakla birlikte tarafların tamamı açısından yalnızca sınırlı bir fayda sağlayacaktır.

Üçüncü senaryo ise çözümsüzlüğün sürmesi senaryosudur. Bu senaryoda aktörler arasındaki stratejik hesapların uzlaşamaması nedeniyle statüko korunur; Azerbaycan ise bu süreçte İran güzergahından bağımsızlığını artıracak alternatif lojistik çözümler geliştirmeye yönelir. Bu senaryo, istikrarsızlığın normalleşmesi ve bölgesel entegrasyonun ertelenmesi açısından en olumsuz çıktıyı temsil etmektedir.

10. Sonuç ve Politika Önerileri

Zengezur Koridoru, Güney Kafkasya'da şekillenen yeni jeopolitik düzenin en kritik ve belirleyici unsurlarından biri olarak öne çıkmaktadır. Bu çalışma, koridorun Azerbaycan perspektifinden yalnızca bir ulaşım projesi değil; aynı zamanda ulusal güvenlik, ekonomik kalkınma ve bölgesel entegrasyon stratejisinin ayrılmaz bir parçası olduğunu kapsamlı bir analizle ortaya koymuştur.

Çalışma boyunca yürütülen analizler, Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan için üç temel düzlemde kritik önem taşıdığını açıkça göstermektedir. Ulusal güvenlik boyutunda koridor, Azerbaycan'ın coğrafi sürekliliğini yeniden tesis ederek Nahçıvan ile kesintisiz bağlantıyı mümkün kılmaktadır; bu durum ülkenin stratejik derinliğini artırmakta, savunma planlamasını güçlendirmekte ve dışarıdan gelebilecek diplomatik baskılara karşı direncini yükseltmektedir. Ekonomik boyutta koridor, Azerbaycan'ı bölgesel bir lojistik merkeze dönüştürme kapasitesi taşımakta ve uluslararası ticaret hatlarının çeşitlenmesine anlamlı katkılar sağlamaktadır. Jeopolitik boyutta ise Türkiye ile doğrudan bağlantının kurulması ve Türk dünyası içinde

entegrasyonun güçlenmesi, Azerbaycan'ın bölgesel ve küresel ölçekteki konumunu daha da sağlamlaştırmaktadır.

Bu fırsatlarla birlikte koridorun barındırdığı riskler ve zorluklar da göz ardı edilemez. Bölgedeki büyük güç rekabeti, İran'ın güvenlik kaygıları, Rusya'nın etki alanını koruma refleksi ve Batılı aktörlerin çoğunlukla dolaylı olan müdahaleleri, bu sürecin titizlikle yönetilmesini zorunlu kılmaktadır. Koridorun geleceği yalnızca teknik ve ekonomik faktörlere değil; aynı zamanda diplomatik dengeye, güven inşasına ve stratejik akıl yürütmeye bağlıdır.

Bu bütüncül değerlendirme çerçevesinde aşağıdaki politika önerileri öne çıkmaktadır:

1. Çok taraflı diplomasi güçlendirilmelidir. Azerbaycan, koridorun açılması sürecini yalnızca ikili kanallar üzerinden değil; BM, AGİT ve AB gibi çok taraflı mekanizmalar aracılığıyla da etkin biçimde yürütmelidir. Bu yaklaşım, uluslararası meşruiyeti pekiştirecek ve büyük güç müdahalesine karşı daha sağlam bir tampon oluşturacaktır.
2. Uluslararası hukuk çerçevesi güvence altına alınmalıdır. Herhangi bir koridor anlaşması, her iki tarafın egemenliğini açıkça güvence altına almalı, transit geçiş kurallarını belirgin biçimde tanımlamalı ve uyuşmazlıkların çözümüne yönelik bağlayıcı hukuki mekanizmalar içermelidir.
3. Ekonomik entegrasyon projeleri hızlandırılmalıdır. Ulaşım, enerji ve ticaret altyapıları eş zamanlı olarak geliştirilmeli; elde edilecek ekonomik faydaların tüm taraflarca görünür hale gelmesi sağlanmalıdır. Bu, söz konusu tarafların koridora olan karşıtlık ya da çekingenliğini azaltabilir.
4. Bölgesel aktörlerle dengeli ilişkiler sürdürülmelidir. İran ve Rusya gibi aktörlerin güvenlik kaygıları ciddiye alınmalı ve bu ülkeleri sürece dahil eden mekanizmalar oluşturulmalıdır; ancak bu hassasiyetler, ulusal çıkarların gözetilmesini asla gölgelememelidir.
5. Türk dünyası entegrasyonu kurumsallaştırılmalıdır. Zengezur Koridoru, Türk Devletleri Teşkilatı çerçevesinde bağlayıcı taahhütler içeren stratejik bir proje olarak somut biçimde ele alınmalıdır.
6. Barış sürecine yatırım yapılmalıdır. Uzun vadeli çözüm yalnızca altyapının inşasına değil, toplumlar arası diyalog, tarihsel uzlaşma ve ekonomik karşılıklı bağımlılık süreçlerine yapılacak kararlı yatırımlara bağlıdır.

Sonuç olarak, Zengezur Koridoru salt bir ulaşım hattı değil; Azerbaycan'ın uzun vadeli jeopolitik vizyonunun temel bileşenlerinden biridir. Bu koridor, doğru stratejik planlama ve dengeli bir diplomasi anlayışıyla yönetildiği takdirde yalnızca Azerbaycan için değil, tüm Güney Kafkasya bölgesi için barış, istikrar ve ekonomik kalkınma açısından tarihi fırsatlar sunabilir. Bu nedenle Zengezur Koridoru, 21. yüzyıl Güney Kafkasya jeopolitiğinin en belirleyici dinamiklerinden biri olmaya aday olup söz konusu sürecin nasıl yönetileceği, bölgenin geleceğini derinden şekillendirecektir.

KAYNAKÇA

Kitaplar ve Kitap Bölümleri

Burnham, P., Lutz, K. G., Grant, W., & Layton-Henry, Z. (2008). Research methods in politics (2nd ed.). Palgrave Macmillan.

Cornell, S. E. (2015). The international politics of the Armenian-Azerbaijani conflict: The original "frozen conflict" and European security. Palgrave Macmillan.

Cornell, S. E., & Starr, S. F. (2021). The new geopolitics of the South Caucasus: Prospects for regional cooperation. Central Asia-Caucasus Institute.

de Waal, T. (2013). Black garden: Armenia and Azerbaijan through peace and war (Rev. ed.). New York University Press.

Gasimli, V. (2022). Economic diplomacy of Azerbaijan: Energy, connectivity and regional cooperation. Center for Analysis of Economic Reforms and Communication.

Shaw, M. N. (2017). International law (8th ed.). Cambridge University Press.

Suny, R. G. (1993). Looking toward Ararat: Armenia in modern history. Indiana University Press.

Hakemli Makaleler

Delcour, L., & Wolczuk, K. (2015). Eurasian economic integration and the EU: The case of transportation corridors. Journal of Common Market Studies, 53(3), 564-580. https://doi.org/10.1111/jcms.12220

Ismailzade, F. (2017). Azerbaijan and the South Caucasus: Geopolitics and regional integration. Caucasus International, 7(2), 45-60. https://doi.org/10.1080/00905992.2017.1282698

Kaczmarski, M. (2017). Non-western visions of regionalism: Transport and logistics projects in Eurasia. Europe-Asia Studies, 69(5), 783-803. https://doi.org/10.1080/09668136.2017.1320922

Shaffer, B. (2019). Azerbaijan's role in regional energy security. Energy Policy, 133, 110902. https://doi.org/10.1016/j.enpol.2019.110902

Valiyev, A. (2022). The post-war situation in the South Caucasus: New realities and regional implications. Caucasus Analytical Digest, 130, 2-6. https://doi.org/10.3929/ethz-b-000553284

Broers, L. (2016). From "frozen conflict" to enduring rivalry: Reassessing the Nagorno-Karabakh conflict. Nationalities Papers, 44(1), 1-19. https://doi.org/10.1080/00905992.2015.1082996

Mehdiyev, E. (2021). Azerbaijan's balanced foreign policy and the 2020 Karabakh war. Caucasus Survey, 9(2), 133-148. https://doi.org/10.1080/23761199.2021.1893688

Ohanyan, A. (2022). Russia's role in the South Caucasus: Continuity and change after the 2020 war. Post-Soviet Affairs, 38(1-2), 44-60. https://doi.org/10.1080/1060586X.2021.1994920

Uluslararası Kurum Raporları ve Resmi Belgeler

Asian Development Bank. (2021). Central Asia regional economic cooperation corridor performance measurement and monitoring report. ADB.

European Commission. (2022). Global gateway strategy: Building sustainable connections worldwide. European Union.

International Energy Agency. (2021). Azerbaijan energy profile. IEA.

United Nations. (1945). Charter of the United Nations. United Nations.

Üçlü Ateşkes Bildirisi. (2020, 10 Kasım). Azerbaycan Cumhurbaşkanı, Ermenistan Başbakanı ve Rusya Federasyonu Cumhurbaşkanı arasında imzalanan bildiri. Kremlin.ru. https://kremlin.ru/events/president/news/64384

World Bank. (2020). Connecting to compete 2020: Trade logistics in the global economy. World Bank.

UN Convention on Transit Trade of Land-Locked Countries. (1965). New York Convention on Transit Trade of Land-Locked Countries. United Nations Treaty Series, 597, 42.

Politika Analizi ve Düşünce Kuruluşu Yayınları

Kucera, J. (2023). The Zangezur corridor: What is it and why does it matter? Eurasianet. https://eurasianet.org/the-zangezur-corridor-what-is-it-and-why-does-it-matter

Welt, C. (2021). Armenia-Azerbaijan conflict: Context and implications for U.S. interests. Congressional Research Service.

International Crisis Group. (2021). Post-war prospects for Nagorno-Karabakh (Europe Report No. 264). ICG.

ZENGEZUR KORİDORU ÜZERİNDE TURİZM: MEVCUT DURUM VE POTANSİYEL İMKÂNLAR

Ali Cabbarov*

1. Giriş

Günümüz dünyasında ülkeler ve halklar arasında ekonomik-kültürel ilişkilerin ve insani gelişimin en etkili araçlarından biri olarak öne çıkan turizm, sahip olduğu önemli ekonomik ve insani işlevleriyle gerek uluslararası alanda gerekse ülkelerin kendi iç dinamiklerinde mevcut sorunların çözümünde en uygun yollardan biri kabul edilmektedir. Bu bağlamda, 1988 yılında Ermenistan'ın Azerbaycan'a yönelik saldırılarıyla başlayan ve Karabağ'ın işgaliyle sonuçlanan çatışmanın, 2020 sonbaharında Azerbaycan Ordusu'nun parlak zaferiyle tamamen adil bir biçimde çözümlenerek tarihî Azerbaycan topraklarının özgürlüğüne kavuşturulmasından sonra ortaya çıkan yeni jeostratejik durum, yalnızca Güney Kafkasya bölgesinde değil, aynı zamanda Doğu-Batı ve Kuzey-Güney koridorlarında da yeni ekonomik-kültürel işbirliklerinin, özellikle turizm ilişkilerinin kurulmasına elverişli fırsatlar yaratmaktadır.

Bu çerçevede, Azerbaycan, Ermenistan ve arabulucu olarak Rusya tarafından imzalanan "10 Kasım 2020 tarihli Üçlü Bildiri"nin (Aliyev vd., 2020) ardından bölgede 1992 yılına kadar mevcut olmuş tüm iletişim hatlarının yeniden açılması ve bölgede kalıcı barışın sağlanması yönünde Azerbaycan'ın girişimleri ile Türkiye Cumhuriyeti'nin desteğiyle yürütülen tüm siyasi ve diplomatik faaliyetler, Zengezur Koridoru projesinin hayata geçirilmesine de önemli katkılar sunmaktadır.

Bu koridorun açılmasıyla ortaya çıkan yeni fırsatlar arasında, hiç kuşkusuz, Azerbaycan'ın ana gövdesi ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti ve bölge ülkeleri arasındaki turizm ilişkileri, hem bölge halklarının refahı hem de küresel barış adına sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmada önemli bir mekanizma olarak değerlendirilmektedir.

* Nahçıvan Devlet Üniversitesi. ORCID: 0000-0001-9777-3664. alijabbarov@ndu.edu.az

2. Turizmin Siyasi ve İnsani Fonksiyonları

Turizm, sahip olduğu önemli işlevleriyle, özellikle küresel ölçekte ülkeler arasında insani-kültürel ilişkilerin kurulmasındaki etkisi nedeniyle yalnızca XX. yüzyılın bir fenomeni (Cabbarov, 2015) değil, aynı zamanda bölgesel çatışmaların daha yoğun yaşandığı XXI. yüzyılda da önemli bir siyasi yakınlaşma ve ekonomik kalkınma aracı olarak varlığını sürdürmektedir.

Yakın geçmişte diplomatların (Arslanlı, 2015), gazetecilerin, sporcuların ve sivil toplum kuruluşu üyelerinin ülkeler arasındaki turistik seyahatlerinin, daha sonra bazı devletler arasındaki soğuk ve hatta düşmanca ilişkilerin ortadan kaldırılmasında ne denli faydalı olduğunu dikkate aldığımızda, bu bağlamda turizmin küresel arenada salt ticari bir faaliyet değil, aynı zamanda barış misyonu; turistlerin ise barış elçileri olduğunu söylemek mümkündür. Bu nedenle, Orta Koridor üzerindeki Zengezur hattının turizm açısından önemi konusunda bilimsel araştırmalar ve pratik incelemeler yürütülmesi, karşıda duran önemli bir görevdir. Özellikle koridor üzerinde çıkarları bulunan ülkelerde faaliyet gösteren akademik ve eğitim çevrelerinin; ekonomik kalkınma, uluslararası ilişkiler, turizm, lojistik, sosyo-insani ilişkiler ve güvenlik meseleleri üzerine çalışan uzmanların ciddi ilgisini çekmektedir.

Yukarıda belirtilen hususların önemini dikkate alarak, "Zengezur Koridoru'nun Bölgesel, Ulusal ve Küresel Etkileri" adlı kitapta, koridor üzerinde yer alan ülkeler, özellikle Azerbaycan ve Türkiye arasında turizmin gelişim meselelerinin de ele alınması; mevcut durumun tarihsel deneyim perspektifinden analiz edilmesi ve geleceğe yönelik perspektiflerin araştırılması, bilimsel sonuçlar bakımından faydalı görülmektedir.

Kardeş Türkiye üniversitelerinde görev yapan değerli bilim insanlarının ve araştırmacıların girişimiyle hazırlanacak bu kitapta, yazar olarak kaleme aldığım bu bölümdeki görüşlerimin, analizlerimin ve bana ait fotoğrafların öğrencilere, alan araştırmacılarına ve tüm okuyuculara yararlı olacağına inanıyor; öneri ve eleştirileri içtenlikle kabul ediyorum.

2.1. Zengezur Koridoru ve Turizm

Zengezur, Azerbaycan Cumhuriyeti'nin güneybatısında, Aras Nehri'nin sol kıyısında ve tarihî İpek Yolu üzerinde yer almaktadır. Yaklaşık iki yüz yıl önce, Aras henüz Rus İmparatorluğu ile İran arasında sınır nehri olmadan önce, Kuzey Azerbaycan'ın Nahçıvan ile Karabağ bölgeleri arasında bulunan Zengezur sancağı, Avrupa'dan Hindistan'a, oradan da Çin'e doğru uzanan ticaret yolları üzerinde stratejik öneme sahip bir bölge olarak tanınmaktaydı.

Doğal koşullarının son derece elverişli olması, ikliminin, su ve toprak kaynaklarının zenginliği Zengezur'a olan ilgiyi artırmıştır. Bunun sonucunda XIX. yüzyılın ilk yarısında Rusya ile İran arasındaki savaşların ardından 1828'de imzalanan Türkmençay Antlaşması uyarınca diğer Azerbaycan toprakları gibi Zengezur sancağı da Rusya'nın hâkimiyetine geçmiştir. Sonraki dönemde tüm Güney Kafkasya'da Rus işgalinden kaynaklanan süreçler, özellikle İran'dan ve Doğu Anadolu'dan Ermenilerin bu topraklara göç ettirilmesiyle sonuçlanan gelişmeler, Zengezur bölgesinin sosyo-demografik yapısını ciddi biçimde etkilemiş; buradaki yerleşim birimlerinin etnik kompozisyonunu derinden sarsmış (Asadov, S. (Der.) 1998) ve yüzyıl sonrasındaki çatışmalar için zemin hazırlamıştır.



Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti dövrü. 1918-1920

O dönemin arazi bölünmeleri ise Çarlık Rusyası, Azerbaycan Halk Cumhuriyeti (1918-1920) (Şekil 1) ve Sovyet dönemine ait yayımlanmış haritalarda (Şekil 1) ve tarihî belgelerde açık biçimde yansıtılmıştır (Cumhurbaşkanlığı Kütüphanesi, t.y.).

2.2. Tarihî Kaynaklarda Zengezur

Tarihî kaynaklara bakıldığında (Budaqov, 1998) görülmektedir ki Zengezur eski dönemlerden itibaren Azerbaycan coğrafyasının ayrılmaz bir parçası olmuş; burada yerleşmiş insanların yaşadığı şehir ve köyler, ticaret yolları ve kültürel ilişkiler tüm bölgenin sosyo-ekonomik gelişiminde önemli rol oynamıştır. Aras Nehri havzasının mühim bir bölümünü oluşturan Zengezur sancağı, tarih boyunca Doğu ile Batı arasındaki ilişkileri sağlayan kadim iletişim hatları üzerinde bulunmuş ve uzun süre bölgesel ticaret ve ulaşım sisteminin temel halkalarından biri olarak işlev görmüştür.

Antik çağda ve erken Orta Çağlarda bugünkü Zengezur bölgesi, Med Krallığı'nın, İskit İmparatorluğu'nun ve Sünik (Sisakan) adıyla bilinen Atropatena devletinin, ayrıca Azerbaycan Albaniyası'nın sınırları içinde yer almıştır. Eski kaynaklarda bu bölge **Sisakan** veya **Sünik**, Arap kaynaklarında ise **Siajan** adıyla anılmıştır. Araştırmacılar, Sisakan toponiminin bu bölgelerde yaşamış eski Türk boylarından olan Sakların adıyla bağlantılı olduğunu belirtmektedirler. Yazılı toponomi kaynaklarında "Zengezur" ismine, XIV. yüzyıldan itibaren rastlanmakta ve bu adın bölgede yaşamış Zengi boylarının adıyla ilişkili olduğu ifade edilmektedir (Budaqov, 1998).

XIII-XIV. yüzyıllarda Zengezur toprakları coğrafi açıdan Azerbaycan vilayetinin Nahçıvan sancağına ve Arran bölgesine dâhil idi. XVIII. yüzyılın ikinci yarısından sonra ise Zengezur bölgesi, Pənahəli Han tarafından kurulan Karabağ Hanlığı'nın sınırlarına katılmıştır. Gülüstan Antlaşması (1813) uyarınca bu topraklar Rusya İmparatorluğu'nun hâkimiyetine geçmiştir (Budaqov, 1998).

Azerbaycan Halk Cumhuriyeti döneminde Zengezur kazası, Gence guberniyasının ayrılmaz bir parçası olarak kabul edilmekteydi. 1918-1920 yıllarında Zengezur'un büyük bir bölümü Ermeni silahlı birlikleri tarafından işgal edilmiştir. 1921 yılında ise Moskova'nın baskısıyla, tarihî Zengezur'un batı kesimi Ermenistan'ın idari sınırlarına dâhil edilerek Zengezur bölgesi oluşturulmuştur.

Zengezur'un günümüzde koridor olarak şekillenmesinin tarihî kökeni yaklaşık yüz yıl öncesine dayanmaktadır. XX. yüzyılın başlarında Rusya'da devrimin gerçekleşmesi ve Sovyet iktidarının kurulmasıyla eşzamanlı olarak Ermenilerin Azerbaycan'a yönelik toprak iddialarının artması, Güney Kafkasya haritasında ciddi idarî ve siyasî değişikliklere yol açmıştır. Bu bağlamda, Zengezur'un batı kesiminin (Mehri, Gorus, Kapan ve Karakilise – günümüzde Sisian – ilçelerinin) Azerbaycan'dan koparılması sonucunda Nahçıvan, Azerbaycan'ın ana topraklarından coğrafi olarak tecrit edilmiştir.

Bu gelişme bölgenin jeostratejik durumuna ciddi etkiler yapmış; sonraki süreçlerde özellikle Ermenilerin burada yaşayan Azerbaycanlı nüfusa karşı gerçekleştirdiği soykırım ve etnik temizlik eylemlerine zemin hazırlamıştır. Zengezur'un batı ilçelerinin Azerbaycan'dan koparılması, bölgenin genel ekonomik kalkınma sürecine ve ulaşım sistemine de uzun vadeli etkiler bırakmış, Güney Kafkasya'nın jeopolitik dengelerinde yeni gerçeklikler yaratmıştır.

Sovyet iktidarı yıllarında Nahçıvan ile Bakü arasındaki ulaşım-iletişim bağlantıları Ermenistan toprakları üzerinden sağlanmış; Karabağ çatışması başladıktan sonra bu yol kapatıldığından Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti blokaj durumuna düşmüştür. Oysa Sovyet döneminde Nahçıvan Demiryolu aracılığıyla taşınan yüklerin %80-85'i doğrudan Ermenistan'a yönlendirilmekteydi (Cabbarov vd., 2022).

Günümüzde Zengezur Koridoru üzerinde temel iletişim aracı olacak demiryolu hattı, daha doğrusu Azerbaycan Demiryolları'nın Nahçıvan bölümünün önemli bir kısmını oluşturan Uluxanlı-Culfa demiryolu hattı, henüz 1903 yılında Çarlık Rusyası döneminde inşa edilmiştir. Merkezden binlerce kilometre uzakta demiryolu yapılması, o dönemde Rus İmparatorluğu'nun uzak bölgelerini kalkındırma amacıyla değil, İran ve Türkiye'den gelebilecek muhtemel askerî tehditlerin önünü almak için planlanmıştı. Demiryolu raylarının genişliğinin farklı olması da aynı şekilde, yabancı askerî trenlerin ülke topraklarına girmesini engelleme amacını taşımaktaydı.

Mevcut Zengezur Koridoru boyunca Sovyet döneminde de kapitalist ülkelerle sınırdaş olunması nedeniyle yolcu seyahatlerine kısıtlamalar getirilmiş, yabancı turistlerin seyahatleri ise neredeyse hiç gerçekleşmemiştir.

Zengezur Koridoru'nun uluslararası önemi, II. Dünya Savaşı yıllarında belirginleşmeye başlamıştır. 1941'de Nahçıvan Demiryolu'nun en kritik bölümü olan Culfa-Minjivan hattı hizmete açılmış ve bu hat üzerinden ABD'den deniz yoluyla SSCB'ye gönderilen yükler İran üzerinden geçerek buradan hedef adreslerine ulaştırılmıştır. Savaşın başlamasıyla birlikte Sovyet hükümeti, cephe gerisinin güçlendirilmesi ve İran ile ulaşım bağlantılarının genişletilmesi için bu hattı hızla faaliyete geçirmiştir.

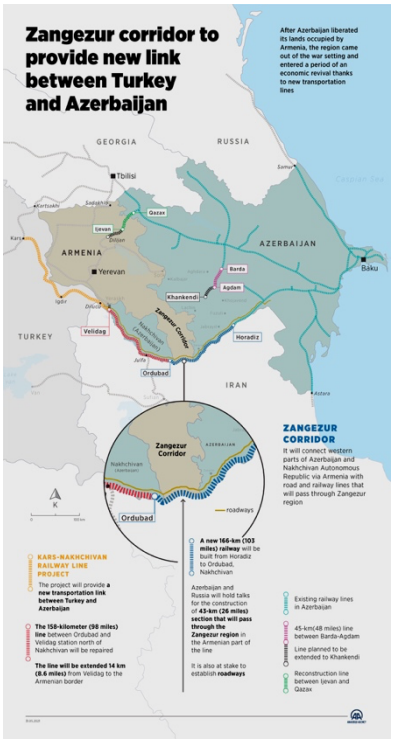
Sonraki dönemlerde bu hat aracılığıyla bölgenin temel yük ve yolcu taşımacılığı gerçekleştirilmiştir. 1988 yılına kadar, yani Karabağ'da Ermenilerin ayrılıkçı hareketlerinin başlamasına ve tüm Ermenistan topraklarında yaşayan yaklaşık 240 bin (Budagov, 1998) Azerbaycanlının buradan sürgün edilmesine dek geçen süreçte, Nahçıvan üzerinden her gün yaklaşık 25 çift tren işletilmiş; her birinde ortalama 20-30 vagon bulunmaktaydı. Bu trenlerle yılda yaklaşık 22-25 milyon ton brüt yük, günlük olarak ise binlerce yolcu taşınmıştır.

Yolcu trenlerinin güzergâhlarına bakıldığında, bunlar günlük olarak Bakü-Şerur-Bakü, Bakü-Erivan-Bakü, Erivan-Kapan-Erivan hatlarında çalışmış; ayrıca her gün bir yolcu vagonu da Moskova-Bakü-Culfa-Tahran hattında işletilen trenlerden birine eklenmiştir (Cabbarov vd., 2022).

Zengezur Koridoru üzerinden ve dolayısıyla Nahçıvan'dan geçerek Erivan'dan Batı Zengezur'un en büyük şehri, idarî ve sanayi merkezi olan Kapan'a ulaşan demiryolu hattı, Sovyet iktidarı yıllarında Ermenistan'ın bu bölgesiyle ulaşım bağlantılarının sağlanmasında büyük önem taşımıştır. Bu bölgenin bulunduğu coğrafi yapı öyle bir özellik göstermektedir ki, Erivan'dan Batı Zengezur'a büyük hacimli yüklerin taşınması yalnızca Aras Nehri boyunca mevcut demiryolu hattı üzerinden veya Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'nin Şahbuz ilçesindeki Biçenek geçidinden geçmek suretiyle mümkün olmuştur. Nitekim 1988 yılına kadar Nahçıvan Demiryolu İstasyonu'ndan boşaltılan yüklerin yaklaşık %85'i bu hat üzerinden Ermenistan'a taşınmak üzere planlanmıştı (Cabbarov vd., 2022).

Dolayısıyla bu hat yalnızca Nahçıvan'ın veya Batı Zengezur'un gelişiminde değil, tüm Güney Kafkasya'nın ekonomik ve kültürel yaşamında önemli bir rol oynamış; üzerinde oluşturulan altyapı koşulları (lokomotif ve depo tesisleri, istasyonlar, yol üzerindeki okullar, hastaneler, çocuk yuvaları, ticaret ağı vb.) ile bütün diğer gerekli alanları kendinde birleştiren bütüncül bir ekonomik sistem işlevi görmüştür. Kaynaklara göre, o dönemde Azerbaycan Demiryolu'nun Nahçıvan bölümünde 4-5 bin kişinin çalıştığı belirtilmektedir. Bu hattın daha sonra, 1980'lerin ortalarından itibaren Ordubad'dan Zengilan'a çekilmiş olan karayolu ile entegre edilerek daha da genişletilmesi planlanmıştır.

Zengezur Koridoru'nun turizm potansiyelini incelerken, güzergâhın en önemli parçasını oluşturan ve tarihî Zengezur sancağının yedi bölgesinden dördünün bulunduğu Batı Zengezur'un doğal-iklim koşullarını, buradaki doğal ve tarihî-kültürel turizm kaynaklarını, ayrıca mevcut turizm rotalarını ve bunların lojistiğini araştırmak gerekmektedir.



Ermenistan'da "Sunik" olarak adlandırılan bu bölge, güneyde 42 kilometre boyunca İran ile, doğuda Doğu Zengezur (Zengilan, Kubadlı ve Laçın ilçeleri) ile, batıda ise aynı adı taşıyan Zengezur sıradağlarıyla (en yüksek zirvesi Kapıcıq Dağı – 3904 m.) çevrelenmiş olup Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti ile sınır komşusudur (Şekil 2). Kuzeyde ise nüfusunun büyük kısmını Azerbaycanlıların oluşturduğu Dərələyəz bölgesiyle komşu olan Batı Zengezur (Sunik) sancağı, 4506 km² yüzölçümüyle günümüzde Ermenistan'ın 11 guberniyasından en büyüğünü teşkil etmekte (Ermenistan topraklarının yaklaşık %15'i) ve buradaki Karakilise (Sisian) ilçesi de Ermenistan'daki 33 ilçenin en geniş yüzölçümüne sahip olanıdır (Velihanlı, N., 2022). Oysa XIX. yüzyılın sonunda, yani Batı Zengezur Ermenistan'a verilmeden önce Zengezur kazasının yüzölçümü yaklaşık 7,83 bin km² idi (Azerbaycan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Kütüphanesi, t.y.).

Bölgenin coğrafi yapısı esasen dağlık ve yarı dağlık manzaralardan oluştuğundan, burada doğal kaynakların ve peyzaj çeşitliliğinin yüksek düzeyde olduğu görülmektedir. Resmî Ermeni kaynaklarına göre, günümüzde vilayetin nüfusu yaklaşık 135 bin kişidir (Eurasian Economic Commission, t.y.). Batı Zengezur, Ermenistan ekonomisinde önemli rol oynayan bölgelerden biridir. Vilayetin ekonomik yapısında sanayi, özellikle madencilik sektörü ön plandadır. Madencilik, metalürji, gıda sanayi, inşaat malzemeleri üretimi ve enerji alanları nispeten gelişmiştir. Bölgenin dağlık peyzajı, zengin doğal kaynakları ve tarihî-kültürel anıtları, turizmin gelişimi için belirli potansiyel imkânlar yaratmaktadır.

Zengezur ulaştırma koridoru projesi, bu bölgenin uluslararası lojistik güzergâhlar açısından önemini daha da artırmıştır. Bu bağlamda Zengezur bölgesinin tarihî-coğrafi özelliklerinin, jeostratejik konumunun ve çağdaş gelişim perspektiflerinin incelenmesi, Güney Kafkasya'nın ekonomik ve turizm potansiyelinin değerlendirilmesi açısından önemli bilimsel değer taşımaktadır. Özellikle Avrasya coğrafyasında yeni ulaşım güzergâhlarının oluşması, Çin ile Avrupa arasındaki kuzey ve güney koridorlarının artık tehlikeli ve düşük verimli hâle gelmesi,

ayrıca Güney Kafkasya'da tesis edilen barış ortamının (Chedia, 2024) etkisiyle bölgesel entegrasyon süreçlerinin güçlenmesi fonunda Zengezur bölgesi yalnızca jeopolitik değil, aynı zamanda ekonomik ve turizm açısından da yeni gelişim imkânlarıyla dikkat çekmektedir.

Tarihî Zengezur topraklarında mevcut turizm kaynaklarını incelediğimizde burada hem doğal, hem tarihî-kültürel hem de etnik turizm kaynaklarının bulunduğunu söylemek mümkündür. Nitekim XX. yüzyılın başlarında bütün Zengezur sancağındaki yedi ilçede (Laçın, Kubadlı, Zengilan, Mehri, Kapan, Gorus ve Karakilise) **240 Azerbaycanlı köyü** bulunmaktaydı ki, bu sayı Ermenilerin yaşadığı yerleşim birimlerinin sayısından üç kat fazlaydı (Budaqov, 1998).

Bölgenin turizm kaynakları arasında kuşkusuz turistler için en ilgi çekici unsur, Zengezur'un Nahçıvan ile Azerbaycan'ın ana gövdesi arasındaki jeostratejik konumudur. Bu bağlamda, güzergâh üzerindeki Mehri ilçesi, Əlidərə, Əmrah Daşı, Maralzəmi, Mülkü, Nüvədi gibi eski Türk yurtlarına ev sahipliği yapmaktadır. Yaklaşık 660 km² yüzölçümüne sahip bu ilçe, yüksek dağlık peyzaja sahiptir ve Aras Nehri boyunca önemli iletişim hatları geçmektedir. Buradaki Mehri Kalesi, Nüvədi köyü yakınındaki Qarqadaş Dağı'nda Göktürk kaya resimlerini hatırlatan petroglifler turistler için cazip birer obje niteliğindedir.

Nüvədi köyü ise, Azerbaycanlıların Ermenistan'dan sürgün edilmesine karşı direnişin bir sembolü olarak turistlere sunulabilir. Zira 1988 yılı sonuna doğru tüm Ermenistan'dan 250 bin soydaşımız sürgün edilmişken, Nüvədi köyü bu ülkedeki Azerbaycanlıların "son kale" statüsünü korumuş; yalnızca 1991 yılının Ağustos ayında Rus askerlerinin desteğine dayanan Ermeniler tarafından işgal edilmiş ve köyün yaklaşık 2 bin sakini mülteci durumuna düşmüştür (Budaqov, 1998).

Qafan, Zengezur'un büyük ilçelerinden biri olup güneyde Kubadlı ve Zengilan, doğuda Sisian ve Gorus, güneybatıda ise Mehri ilçeleriyle sınır komşusudur. Yüzölçümü 1345 km² olan bölge esasen dağlık bir araziye sahiptir; en yüksek zirveleri Ordubad ile sınırda bulunan Kapıcıq ve Xusdub dağlarıdır. Qafan, Bakü ve Erivan şehirlerinden yaklaşık eşit uzaklıktadır. 1988 yılına kadar Qafan'da yaklaşık 40 köyde yalnızca Azerbaycanlılar yaşamaktaydı (Budaqov, 1998).

"Qafan" adı, Azerbaycan'daki mevcut bir efsaneye göre Qaf Dağı ile ilişkilendirilmekte ve Kapıcıq'a en yakın büyük şehir olmasıyla açıklanmaktadır. Turistlerin ilgisini çeken hususlar arasında, Qafan'ın Oxçuçay'ın orta akışında güneydoğudan Bərgüşad, güneyden Mehri dağ silsilesi, batıdan Xusdub zirvesiyle çevrelenmiş olması; ilçenin eşsiz doğası ve florası; Zengezur'un orman zenginliği; Oxçuçay havzasının üst kısmındaki ünlü Turşsu mineral kaynakları; ayrıca Qazangöl ve Yaşılgöl göllerinin bulunması sayılabilir.

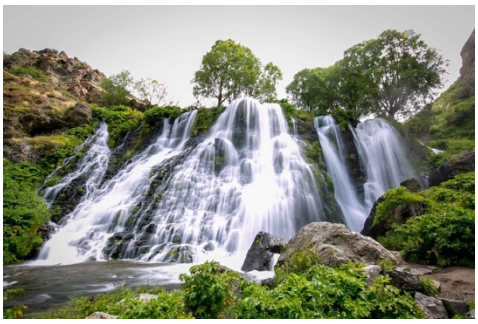
Bu ilçedeki Ördəkli yurdu, Darbərə yaylası, Qaraçılar yurdu, Qoşa Nov yaylası, Xankəndi yaylası, Bəsitçay gibi alanlar; Qazançı, Ağkənd, Mahmudlu, Daşbaşı, Kürkənd, Çiriş, Şəhərçik gibi çok sayıda Türk toponimli yerleşim birimleri etnik turizm açısından ilgi uyandırmaktadır. Qafan aynı zamanda doğal kaynaklar bakımından yalnızca Zengezur'un değil, tüm Ermenistan'ın en zengin bölgelerinden biridir. Renkli metal cevherleriyle zengin olan bu bölgeye "Ermenistan'ın Uralı" adı verilmiş ve ülke gelirinin önemli bir kısmını sağlamıştır.

Turizm kaynaklarına gelince, Qafan bölgesinde Oxçuçay vadisinin benzersiz manzarası, bol sulu akarsular, Göygöl gölü, Oxtar çayı, fauna ve flora; ayrıca Qafan Kalesi, Qazan Han'ın yerleşim kurduğu alanla bağlantılı Qazan Düşən adlı yer; Babek hareketiyle ilişkili Darvaz Kalesi; Govurqala; halk kahramanı Babek'in hocası Cavidan'ın adıyla bağlantılı Pircavidan Türbesi; Kığı Çayı kıyısında bulunan Hacat köyündeki anıtlar, Qafan'ın görülmeye değer turistik mekânları arasında yer almaktadır (Cabbarov, 2022).

Eşsiz doğal güzelliklere sahip olan **Gorus**, Çarlık Rusyası döneminde Zengezur'un merkezi olmuştur. Bu şehir, Biçenek (Nahçıvan)-Laçın-Karabağ yolunun kesişme noktasında bulunarak önemli bir transit konuma sahipti. Çevresindeki peyzajı itibarıyla oldukça cazip bir görünüme sahiptir. Zengezur'un en güzel ve en büyük su havzası sayılan Qara Göl'ün büyük bir bölümü Gorus ilçesinin sınırları içerisindedir. Gorus yalnızca Zengezur'un değil, tüm Batı Azerbaycan'ın en yağışlı bölgelerinden biridir.

Turizm kaynaklarına gelince, Gorus şehrinin çevresindeki Taş Ormanı güçlü bir cazibe merkezidir. Volkanik süreçler sonucunda oluşmuş siyah ve kahverengi taş sütunlar, fotoğrafçılık meraklıları için ilgi çekici bir mekândır. Buradaki Xınzirək köyü taş mağaralarıyla da dikkat çekmektedir. Etnik açıdan, Türk kökenli Gorus boyunun adıyla bağlantılı olduğu bilinen "Gorus" toponimi ayrıca önem taşır. Bölgede çok sayıda diğer Türk kökenli toponimlere de rastlanmaktadır. Nitekim 1918 yılına kadar Gorus bölgesinde 45 Azerbaycanlı köyü bulunmaktaydı (Budaqov, 1998).

Gorus'taki turizm cazibe unsurlarından en önemlisi ise şüphesiz bazalt kayalıklar üzerinde inşa edilmiş Tatev Alban Kilisesidir. Gorus'a 30 km mesafede bulunan bu eşsiz mimari eser IX. yüzyıldan bilinmektedir ve Alban mabedlerine aittir. Benzer örnekler yalnızca Zengezur'da değil, tüm Karabağ'da ve Azerbaycan'ın diğer bölgelerinde de mevcuttur. Örneğin, Bərdə, Şəki, Qəbələ gibi ilçelerle birlikte, XIII. yüzyıl Xudavəng mimarlık kompleksi (Kəlbəcər), IX. yüzyıl Ağoğlan mabedi (Laçın, Kosalar köyü), IV. yüzyıl Amaras manastırı (Xocavənd, Sos köyü) ve X. yüzyıl Qırmızı mabed (Tuğ köyü) Alban mimarlığının günümüze ulaşmış en güzel örneklerindendir (Cabbarov, 2022).



Zengezur'un 4505 km² yüzölçümünün üçte birinden fazlası Qarakilise (Sisian) ilçesine aittir (Cabbarov, 2022). Bu ilçe yüzölçümü bakımından tüm Ermenistan'ın en büyük ilçesidir. Qarakilise, güneydoğuda Gorus, güneyde Qafan, kuzeybatıda Dərələyəz'in en yüksek zirvesi olan Kükü Dağı ile sınır komşusudur; Zengezur ve Bərgüşad silsileleriyle çevrelenmiştir. Göyçə Gölü'nden başlayan ve Zengezur'un en bol sulu nehri olan Bazarçay, bu ilçeden geçmektedir. Bazarçay akışı boyunca dar vadilerden geçerek çeşitli noktalarda güzel şelaleler meydana getirir. Bunlardan biri, Güney Kafkasya'nın en güzel şelalelerinden sayılan, 18 metre yükseklikten dökülen Şəki Şelalesi, Qarakilise ilçesinde bulunmaktadır (Şekil 3).

Diğer turizm cazibe unsurlarına gelince, Qarakilise'de Babek'in Araplara karşı son savaşlarını yürüttüğü Urud Kalesi ve halk kahramanının yakalanarak hilafete teslim edildiği Şəki Kalesi de bu ilçenin sınırları içindedir (Budaqov, 1998). Kale, Bazarçay kıyısında, Darvaztəpə Dağı'nın zirvesinde yer almaktadır. Şəki Kalesi, Azerbaycan'da MÖ VII-V yüzyıllarda yaşamış Saka adlı Türk boyunun adını günümüze kadar taşımaktadır. Ayrıca Şəki Kalesi, Qızıl Arslan ile Nizami Gencevi'nin buluşma yeri olarak da turistlerde ilgi uyandırabilir.

XIX. yüzyılın başlarında Qarakilise'nin 58 yerleşim biriminin 53'ünde Azerbaycanlılar yaşamaktaydı. Ancak sonraki dönemlerde soydaşlarımız burada baskılara maruz kalmış, sonuçta 1988 yılına kadar Qarakilise'nin yalnızca 11 yerleşim biriminde Azerbaycanlılar kalmıştır. Qızılcıq, Sofulu, Murğuz, Şıxlar, Ağüdü, Bağüdü, Urud, Ərəfsə, Comərdli, Dəstəgird, Şəki köyleri, burada bin yıllar boyunca yaşamış Azerbaycanlıların son yurtları olmuştur (Budaqov, 1998).

Toponimler açısından turistler için en cazip köylerden biri Comərdli'dir. Çünkü Comərdli köyü, Azerbaycan halkının ulusal lideri Heydər Əliyev'in ata yurdudur (Cabbarov, 2022). Comərdli, Qarakilise'nin dağ köylerinden biridir; buradan geçen Xırda Çayı, Qarakilise'nin Ərəfsə köyünden geçen Dəli Çayına, oradan da Bazarçaya dökülmektedir. Bu köyde 1988 yılına kadar 800'den fazla sakin yaşamıştır. Aynı yılın Aralık ayında, çok sayıda tanınmış bilim ve toplum insanının memleketi olan Comərdli köyü Ermeniler tarafından işgal edilip talan edilmiştir.

Qarakilise'nin Şəki köyü ise Zengezur'un en eski ve en büyük Azerbaycanlı köylerinden biridir. Köy, özellikle pınarlarıyla tanınmaktadır. Köyün iki bin yıldan fazla bir geçmişe sahip olduğu tahmin edilmektedir.



Turizm açısından Qarakilise'de mevcut en önemli tanıtım unsurlarından biri buradaki Qoşundaş Anıtıdır. Neolitik döneme ait olduğu düşünülen bu anıt, yere dikilmiş ve dik duran 200'den fazla dev taşlardan oluşmaktadır. Daire biçiminde dizilmiş taşların yüksekliği yaklaşık 1,5-2,2 m, genişliği 60-80 cm'dir. Bazı taşların ağırlığı 10 tona kadar ulaşmaktadır. Genel olarak Qarakilise'de kayaüstü resimler ve taş koç heykelleri de yaygın olup, ilçenin köylerinde sıkça rastlanmaktadır (Şekil 4). Batı Zengezur'un mevcut turizm potansiyelinden yararlanmanın, gelecekte Azerbaycan ile Ermenistan arasında iletişim hatlarının açılmasıyla ortaya çıkacak entegrasyon sonucunda daha da artması beklenmektedir. Bu, hem Zengilan-Mehri-Ordubad-Nahçıvan-Iğdır-Kars güzergâhında (Cabbarov, 2025), hem de Nahçıvan-Şahbuz-Biçenek Geçidi-Gorus-Laçın yönündeki rotalar üzerinden gerçekleştirilebilir. Füzuli, Zengilan ve Laçın şehirlerinde uluslararası havaalanlarının hizmete açılmasıyla mevcut lojistik hatlardaki yeni imkânlar da bu perspektifleri güçlendiren unsurlar arasındadır.

Zengezur Koridoru üzerinde Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'nin konumu ve burada mevcut turizm kaynakları, Azerbaycan'ın bağımsızlık yıllarında, özellikle 2016'dan sonra dünya petrol fiyatlarının düşmesi ve Azerbaycan manatının devalüe olmasıyla turizmin öneminin artması ve gelen turizme ilginin çoğalması fonunda bölgeye turist akışının hızlanmasıyla gerçekleşmeye başlamıştır. Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti, turizm kaynakları, altyapısı ve potansiyeliyle Azerbaycan'ın en özgün bölgelerinden biri olup, ülkemize gelen yabancı turistlerin ilgiyle ziyaret ettiği destinasyonlardan sayılmaktadır. Bu ilginin başlıca sebeplerinden biri, Sovyet döneminde Nahçıvan'ın kapitalist ülkelerle (İran ve Türkiye) sınırdaş bir bölge olması nedeniyle yabancı turistlerin seyahatlerine kapalı tutulmasıyla açıklanabilir. Nitekim 1988 yılı verilerine göre Azerbaycan'a gelen yaklaşık 50 bin yabancı turistin çoğunlukla Bakü, Xaçmaz, Şeki, Gence, Karabağ ve diğer bölgelere seyahat ettiği görülmektedir (Cabbarov, 2015). Sonuç olarak, Nahçıvan gibi sınır bölgelerinin turizm kaynaklarından yararlanılmamış, gerekli altyapı ve insan kaynağı oluşturulmamış, turizm kaynaklarının sürdürülebilir kullanım ilkelerine uyulmamış; doğal turizm kaynakları çoğunlukla tarım ve madencilik için kullanılmış, tarihî-kültürel kaynaklar ise korunmamıştır.



Günümüzde Nahçıvan'da mevcut turizm kaynakları ve güzergâhlarından yararlanılarak Zengezur Koridoru'nun Ordubad-Mehri sınırından başlayarak Araz Nehri boyunca Sederek'e kadar ve Nahçıvan şehir merkezinden başlayarak Əlincə Kalesi, Gəmiqaya, Göygöl, Ashabı-Kəhf, Batabat, Qarabağlar, Duzdağ yönlerinde turların düzenlenmesi mümkündür. Koridor üzerinde turistlerin ilk ilgi odağı, Mehri'den Nahçıvan'a giriş kapısı olan üç ülkenin sınır noktası, buradaki Kotam köyü boyunca manzara (Şekil 5), ayrıca Ordubad şehri ve onun görülmeye değer yerleri ile misafirperverlik unsurlarıdır.



Ordubad'da devlet tarafından resmî koruma altına alınmış tarihî meydanlar ve sokaklar (President of the Republic of Azerbaijan, 2024), halk gelenekleri ve millî mutfak örnekleri yerli ve yabancı turistler için cazip unsurlardır. Şehrin merkezindeki Şah Abbas Camii ve XVII. yüzyıla ait, 3500'den fazla eseri barındıran Qeysəriyyə Müzesi (Şekil 6), dünyada yalnızca üç örneği bulunan müzelerden biridir (diğerleri Tebriz ve Semerkand'da) ve turistler için başlıca cazibe merkezlerinden sayılmaktadır (Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti Kültür Bakanlığı, t.y.).

Şehirde turistler için restoranlar ve diğer sosyo-kültürel imkânlardan yararlanmak mümkündür. Ordubad'da turistik otel bulunmasa da çevre köylerdeki lüks köy evlerinde küçük gruplar için konaklama imkânı sunulabilir. Yaklaşık 70 köyü bulunan ilçede bu tür evler, özellikle Vənənd Çayı havzasında oldukça fazladır.



Ordubad'dan Nahçıvan şehri yönünde Araz Nehri boyunca yapılan seyahat sırasında turistlerin ziyaret edeceği bir sonraki cazibe noktası, Ordubad ilçesinin Dəstə köyünün güneybatısında, Araz'ın sol kıyısında, nehir yatağından yaklaşık 15 metre yükseklikte yer alan Baba Yaqub Türbesidir. Türbe, yerel halk için mezarın ziyareti açısından önemli olduğu kadar, Azerbaycan'ın diğer bölgelerinden gelen ve İran'a ilgi duyan fakat bu ülkeye seyahat edemeyen yabancı turistler için de oldukça ilginç bir mekândır. Aynı zamanda etnik ve nostalji turizmi motivasyonlarıyla seyahat edenler için de cazip bir noktadır. Araz Nehri'nin sınır nehri olması ve Azerbaycan'ı ikiye bölmesiyle ilgili bilgiler, ziyaretçilerde derin bir etki bırakmaktadır (Şekil 7). Türbede turistlere

sunulan çay ve diğer hizmetler, Ordubad'dan Nahçıvan'a otobüs veya otomobille seyahat edenler için gerekli bir mola noktasıdır.



Ordubad'dan Nahçıvan yönünde turistler için diğer önemli cazibe unsuru, Culfa şehrinden 8-9 km kuzeydoğuda, Darıdağ'ın sarp yamaçları arasında, deniz seviyesinden 800-900 metre yükseklikte bulunan mineral sudur. Yaklaşık bin metre derinlikten çıktığı bilinen bu suyun üzerine 1978'de Darıdağ Arsenli Su Tedavi Merkezi kurulmuştur. Bölgenin volkanik kökenli peyzajı ve mineral suyun yeraltından çıkış manzarası turistler için ilgi çekicidir (Şekil 8). Buradaki mineral suyun debisi oldukça yüksek olup, bu özelliğiyle Güney Kafkasya'nın en güçlü kaynaklarından biridir. Genel olarak Darıdağ'a seyahat eden turistler için Nahçıvan'da 240'dan fazla mineral su kaynağının bulunduğunu belirtmek ilginç bir bilgidir.

Darıdağ'dan sonra Nahçıvan'a doğru ister kara yolu ister demiryolu ile seyahat eden turistler için Culfa şehri, yakın geçmişte demiryolu kavşağı ve lokomotif deposu olarak taşıdığı önem, ayrıca günümüzde İran ile transit geçiş sağlayan ve 24 saat çalışan gümrük altyapısıyla dikkat çekmektedir. Culfa yoluna varmadan önce ilçenin büyük yerleşimlerinden Yaycı köyü (yaklaşık 8 bin nüfus) hakkında bilgi verilirken, 1918'de Ermenilerin Azerbaycan halkına karşı gerçekleştirdiği soykırım sırasında burada yaşanan trajedi, o yılın Mayıs ayında katledilen 2500'den fazla Yaycı sakininin (Salmanlı, 2024) acı kaderi ve Araz'a atılan, Hudaferin'e kadar sürüklenen cesetler turistlere aktarılmalıdır.



Gülüstan Türbesi, Culfa ilçesinin Gülüstan köyünden yaklaşık bir kilometre doğuda, Araz Nehri'nin sol kıyısında inşa edilmiştir. Orta çağ (XIII yüzyıl) Nahçıvanlı mimarların eseri olan bu türbe, özgünlüğü, inşa tekniği, üzerindeki süslemeleri ve dış görünüşüyle nadir bir sanat şaheseri olarak dikkat çekmektedir. Türbenin Araz Nehri kıyısına ve İran sınırına yakın konumu, yabancı turistlerde derin bir etki bırakmaktadır (Şekil 9).



Nahçıvan şehri yönünde Alınca Çayı vadisinden geçerken turistler için cazibe unsurlarından biri, Nahçıvan'ın simgesi ve Türkiye'nin Ağrı Dağı'nın küçük kardeşi sayılan, Nuh Tufanı ile ilişkilendirilen Haçadağ'ın görüntüsüdür (Şekil 10). Şehre varmadan önce turistlere Nahçıvan'a en yakın ve en büyük yerleşim birimi olan Nahçıvan kasabası ve Nahçıvan Uluslararası Havalimanı hakkında bilgi verilebilir. Nehram kasabasının Nuh Peygamber toponomiyle bağlantısı ve 1990'ların başında ulusal lider Haydar Aliyev ile köy halkının yakın temasları da turistlere hatırlatılmaktadır.

Nahçıvan Uluslararası Havalimanı, bölgenin en önemli ulaşım-iletişim ve lojistik merkezlerinden biridir. Buradan Bakü'ye her gün yaklaşık 12 uçuş, ayrıca Gence, İstanbul ve Moskova'ya haftalık düzenli seferler gerçekleştirilmektedir (AZAL, 2026). Turistler biletlerini çevrimiçi olarak veya şehirdeki ve havalimanındaki gişelerden satın alabilirler.

Zengezur Koridoru üzerindeki en büyük ve en önemli yerleşim birimi Nahçıvan şehri olup, yaklaşık 100 bin nüfusuyla bölgenin ekonomik-kültürel merkezi ve turizm açısından ilgi uyandıran doğal ve tarihî-kültürel kaynaklara sahiptir. Araz Nehri ve tarihî İpek Yolu üzerindeki Nahçıvan'da (Rzayev & İsayev, 2012) oluşmuş ilk şehir kültürü unsurları, buradaki halkın yaşamına büyük etki göstermiştir.

Nahçıvan şehri hakkında yazılı kaynaklardaki ilk bilgiyi tarihçi İosif Flaviy ve Yunan coğrafyacı Klavdi Ptolemaios, "Coğrafya" adlı eserinde vermiştir (İsayev, 2012). Daha sonraki dönemlerde Atabeyler Devleti'nin başlıca ticaret ve zanaat merkezi olan Nahçıvan, XII. yüzyılın 30'larının sonundan 1175 yılına kadar bu devletin başkenti olmuştur. Şehir, 1747'de Nahçıvan Hanlığı'nın başkentine dönüşmüş, 1827'de ise Çarlık Rusyası orduları tarafından işgal edilmiştir. Rusya-İran savaşlarının sonucunda Azerbaycan'ın ikiye bölünmesiyle 1828'de imzalanan Türkmençay Antlaşması uyarınca Nahçıvan da Rusya İmparatorluğu'nun hâkimiyetinde kalmıştır.

Günümüzdeki Zengezur Koridoru'nun oluşumu, başka bir ifadeyle Nahçıvan'ın Bakü ile doğrudan kara bağlantısının kesilmesi, XX. yüzyılın başlarında yaşanan gergin siyasî durumun sonucudur. Nahçıvan'a ilk kez seyahat eden yabancı turistler, özellikle Nahçıvan'ın Azerbaycan'ın ana gövdesinden neden ayrı düştüğünü merakla dinlemektedirler. Bunun yanı sıra, 1918'de Ermenilerin Azerbaycanlılara karşı gerçekleştirdiği soykırım sırasında Nahçıvan'da da kitlesel katliamların yaşanması; aynı yıl Araz Türk Cumhuriyeti'nin kurulması;

1919 başlarında İngilizlerin Nahçıvan'ı işgal etmesiyle bu cumhuriyetin çöküşü; 1920'de Sovyet iktidarının ilan edilmesi; 1921 Ocak ayında yapılan referandumda halkın %90'ının muhtariyet statüsüyle Azerbaycan içinde kalmaya oy vermesi gibi yakın geçmişteki olaylar, Nahçıvan'ın Azerbaycan'ın ana gövdesinden nasıl ayrıldığını gösteren tarihî gerçekler olarak turistlere aktarılmaktadır.

16 Mart 1921 tarihli Moskova Antlaşması ve 13 Ekim 1921 tarihli Kars Antlaşması ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'nin statüsünün temeli atılmış; 9 Şubat 1924'te Nahçıvan MSSR kurulmuş ve Nahçıvan şehri başkent olmuştur. Bu tarihî süreç, özellikle tarih meraklısı turistler tarafından ilgiyle karşılanmaktadır.



Nahçıvan şehri, Azerbaycan halkının ulusal lideri Haydar Aliyev, mimar Acami Abubakr oğlu Nahçıvani, şair Hüseyin Cavid, ressam Bahruz Kangarli ve askerî şahsiyet Cemşid Nahçıvanski gibi tarihî kişiliklerin vatanıdır. Şehirdeki Haydar Aliyev Müzesi, Açık Hava Müzesi, XII. yüzyılda Memar Acami tarafından inşa edilen Mümine Hatun Türbesi (Şekil 11), Han Sarayı, Devlet Bayrağı Meydanı başlıca turistik cazibe merkezlerindendir. Şehirde bulunan Koroğlu ve Babek'in atlı heykelleri, ardından "Nahçıvanqala" Tarih-Mimarlık Müze Kompleksi ve Nuh Peygamber'in türbesi ziyaretçilere kadim şehir kültürü hakkında zengin izlenimler sunmaktadır. Halk kahramanı Babek'in atlı heykeli ve 100 yılı aşkın geçmişe sahip Nahçıvan Demiryolu istasyonu binası, hem Zengezur Koridoru hem de eski mimari tarzlara ilgi duyan Batı Avrupalı turistler için cazip unsurlardır (Şekil 12).



Azerbaycan'da ilk kez turizm hizmetleri alanında uzman kadroların yetiştirildiği Nahçıvan Devlet Üniversitesi, ayrıca şehirdeki beş büyük otel (Təbriz, Saat Meydanı, Nahçıvan Palace, Duzdağ, Avtovağzal) ve çok sayıda turistik restoran, bölgedeki turizm endüstrisinin ve altyapısının önemli unsurları olarak hizmet vermektedir.

Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti zengin doğal ve tedavi amaçlı turizm kaynaklarına sahiptir. Şehre yalnızca 11 km mesafedeki Duzdağ, tanınmış bir sağlık ve tanıtım turizmi merkezidir (Cabbarov & Zulfuqarov, 2015). Duz, Nahçıvan'ın eşsiz doğal kaynaklarından biri ve Azerbaycan'ın millî servetidir. Mutfak ve sanayideki öneminin yanı sıra, tedavi edici özellikleri ve tuz mağaralarıyla tanıtım açısından da dikkat çekmektedir.



Dünyada Meksika, Romanya, Polonya, Ukrayna, Özbekistan gibi ülkelerde tuz mağaraları bilinmektedir. Ancak Nahçıvan Duzdağı, 2000 yıllık tuz çıkarma tarihine sahip olup, girişten 300 metre içeride ve 110 metre yerin altında konumlanmış, oldukça konforlu bir yapıya sahiptir. 1979'dan beri faaliyet gösteren Fizyoterapi Merkezi yıl boyunca sabit 18°C sıcaklığa sahiptir ve deniz seviyesinden yaklaşık 1000 metre yükseklikte yer almaktadır. Duzdağ'da tedavi amaçlı kullanılan işlenmiş galerilerin toplam uzunluğu 1,5 km'dir. Buradaki mağara tedavisi (speloterapiya) iyileştirici etkisiyle diğerlerinden tamamen farklıdır. Özellikle astım hastalarının tedavisinde neredeyse tam iyileşme gözlenmektedir. Tanıtım açısından ise Duzdağ'da yaklaşık 90 milyon tonluk tuz rezervi bulunduğu tahmin edilmekte ve bu durum Nuh Tufanı efsanesinin Nahçıvan'la ilişkilendirilmesini turistler için ilginç bir unsur hâline getirmektedir. Tuz galerilerindeki doğal tuz mozaikleri de turistler tarafından ilgiyle izlenmektedir (Şekil 13).

Zengezur Koridoru'nun açılması, Nahçıvan'ın transit imkânlarını artırarak buradaki diğer turizm güzergâhlarının daha verimli çalışmasına ve altyapının gelişmesine katkı sağlayacaktır. Nahçıvan-Şahbuz-Batabat turizm rotası, ekoturizm içerikli turlar için hâlen popüler olsa da gelecekte Biçenek Geçidi-Gorus-Laçın-Şuşa yönünde seyahat eden turistler için ek perspektifler açacaktır. 10 Kasım Bildirisi'nde de belirtildiği üzere, Zengezur Koridoru'nun açılmasıyla 30 yıl boyunca kapalı kalmış diğer iletişim hatlarının da açılması, bu güzergâhın transit olarak işletilmesi açısından yeni fırsatlar yaratmaktadır.



Cazibe unsurlarına gelince, bu rotada seyahat eden turistler Nahçıvan'dan başlayarak Batabat'a kadar yaklaşık 65 km boyunca Haçadağ'ın panoramik manzarasını, Şahbuz ilçesinin Ermenistan sınırındaki Zengezur sıradağları fonunda Heydər Əliyev Barajı'nın görüntüsünü izleyebilirler (Şekil 14). Batabat'a varmadan önce buradaki Ağbulaq Dinlenme Merkezi turistlere yiyecek ve diğer hizmetler sunmaktadır. Ermenistan sınırındaki Batabat yaylasında ise turistlere ekoturizm, kampçılık, trekking ve eğlence hizmetleri sunulabilir. Başlıca cazibe unsurları temiz hava, Batabat göllerindeki Yüzen



Ada, Zor pınarı, bölgedeki şifalı bitkiler ve açık havalarda görülen muhteşem panoramik manzaradır (Şekil 15)



Nahçıvan'ın turizm kaynakları arasında kutsal Ashabı-Kəhf Ziyaretgâhı özel bir yere sahiptir. Günümüzde Nahçıvan'a gelen turistlerin seyahat programında ilk sırada yer alan bu mekân, Nahçıvan Uluslararası Havalimanı'na yalnızca 20 km mesafede bulunması ve kutsal kabul edilmesi nedeniyle büyük ilgi görmektedir. Her yıl on binlerce hacı ve turist bu bölgeyi ziyaret etmektedir. Ziyaretgâh, coğrafi yapısıyla da dikkat çekmektedir. Ashabı-Kəhf ile ilgili halk arasında yaygın rivayet, zulümden kaçarak mağaraya sığınan ve İslam'dan önce tek tanrılı inanca sahip insanların hikâyesini yansıtır. Rivayete göre, bu kişiler İlahi mucize sonucu uzun süre uyuduktan sonra kaybolmuşlardır. Olayın ana motifi, semavi dinlerden önce de mevcut olan tek tanrılı inanç ve zulme karşı manevi direniş fikridir. Rivayetin farklı varyantları bulunsa da temel kaynak olarak Kur'an-ı Kerim'in "Kehf" suresine dayanır. Kur'an'da tasvir edilen mağaranın yön özelliklerinin Nahçıvan'daki Ashabı-Kəhf ile örtüşmesi, bu mekâna özel bir önem kazandırmaktadır. Ziyaretgâh alanında dini unsurlar ve kutsal izler turistlere sunularak ilgi artırılmaktadır. Tüm bu faktörler Ashabı-Kəhf'i hem dini turizm hem de kültürel miras açısından Nahçıvan'ın en önemli merkezlerinden birine dönüştürmektedir. Günlük yüzlerce ziyaretçi için gerekli sosyal-kültürel ve İslami imkânlar mevcuttur (Şekil 16).



Əlincəqala, Nahçıvan şehrinden yaklaşık 30 km kuzeydoğuda yer almakta olup, bir günlük gezi için oldukça elverişli tarihî bir anıttır. Bu yönde düzenlenen yürüyüş, turistler için hem fiziksel bir sınav (kaleye çıkan yol yaklaşık 500 m yükseklik ve 1600 basamaktır) hem de kahramanlık ve tarihî hafızayla ilgili duygusal bir deneyim sunar (Şekil 17). Güzergâh boyunca turistlere Nahçıvan'ın tarihi, coğrafi konumu ve Azerbaycan'ın ayrılmaz bir parçası olduğu anlatılmalıdır. Bu süreç aynı zamanda kültürlerarası diyaloğu güçlendiren önemli bir araçtır.

Tarihî İpek Yolu üzerinde bulunan Nahçıvan'ın kadim şehir kültürü ve savunma gelenekleri, Əlincəqala örneğinde açıkça görülmektedir. Kale uzun süre boyunca alınmaz bir istihkâm olarak tanınmış; hatta Emir Timur'un orduları tarafından 14 yıl (1399-1413) kuşatma altında tutulmasına rağmen fethedilememiştir. Əlincəqala geçmişte yalnızca askerî bir istihkâm değil, aynı zamanda devletçilik, ekonomi ve kültürün simgesi olmuştur. Atabeyler döneminde burada büyük bir hazinenin saklanması ve stratejik merkez olarak kullanılması, önemini daha da artırmıştır.

Kalenin tarihi MS V-VI yüzyıllara kadar uzanmakta olup, "Kitabi-Dədə Qorqud" gibi kaynaklarda da adı geçmektedir. Günümüzde restore edilerek müzeye dönüştürülen Əlincəqala, Nahçıvan'ın geçmişi ile bugünü arasında önemli bir köprü işlevi görmektedir. Kaleye çıkan turistler, ona Azerbaycan'ın "Machu-Picchu"su adını (Cabbarov & Zulfuqarov, 2019) vererek hem doğal peyzajın ihtişamını hem de eski savunma sistemlerinin — su havuzları, kanallar ve yerleşim alanlarının — işlevselliğini gözlemlemektedirler. Kale içinde bulunan maddi kültür örnekleri, sikkeler ve günlük eşyalar burada gelişmiş bir yaşamın varlığını kanıtlamaktadır. Əlincəqala bugün hem Azerbaycan'ın millî serveti hem de dünya kültürel mirasının önemli bir örneği olarak turistlere tarihî hafıza ve manevi zenginlik kazandıran başlıca turizm mekânıdır.

Əlincəqala tarih boyunca bölgelerarası ilişkilerin ve stratejik denetimin simgesi olmuştur. Gelecekte Zengezur Koridoru üzerinde Əlincə'ye yapılacak seyahatler, yalnızca tarihî mirasın tanıtımı değil, aynı zamanda uluslararası turizm ve lojistik akışlarının önemli bir parçası olarak değerlendirilecektir. Zengezur Koridoru'nun açılmasıyla bölgeye artacak turist akını, Əlincəqala gibi mekânların daha geniş ölçekte tanıtılmasına ve turizm döngüsüne dâhil edilmesine imkân sağlayacaktır. Böylece Əlincəqala, geçmişin kahramanlık ve direniş sembolü olmanın yanı sıra, geleceğin ekonomik ve kültürel entegrasyon modelinin de önemli bir unsuru olarak değerlendirilebilir.



Qarabağlar köyü, bölgeye seyahat eden turistler için cazip turizm destinasyonlarından biridir. Köyün başlıca cazibe noktası, XII-XIV yüzyıllara ait Qarabağlar Türbe Kompleksidir (Şekil 18). Bu yapı, Azerbaycan mimarlık okulunun nadir örneklerinden biri olarak kabul edilmektedir. Kompleks, yüzyıllar boyunca seyyahların ilgisini çekmiş ve bölgenin kültürel ihtişamını yansıtan önemli bir anıt olarak tanınmıştır. Tarihî kaynaklara göre Qarabağlar XVII. yüzyılda büyük bir şehir olmuş, binlerce

ev, cami ve sosyal yapılarıyla yaklaşık 60 bin nüfuslu gelişmiş bir merkez olarak bilinmiştir. Arkeolojik buluntular, büyük bir depremle yıkılan bu alanın Roma, Bizans ve Doğu kültür merkezleriyle ilişkilerini doğrulamaktadır. Qarabağlar Türbe Kompleksi, Acami Nahçıvani mimarlık okulunun devamı niteliğinde olup, aynı zamanda İlhanlılar döneminin ekonomik ve kültürel gücünü yansıtmaktadır. Kadın himayeciliği geleneğini de gösteren bu anıt, Qudi Hatun'un girişimiyle inşa edilmiştir. Zengezur Koridoru'nun oluşturduğu yeni bölgesel ulaşım ve ekonomik gerçeklikler bağlamında, gelecekte Nahçıvan'ın uluslararası transit hatlarına entegrasyonu, Qarabağlar Türbe Kompleksi gibi yüksek kültürel miras potansiyeline sahip mekânların da uluslararası turizm rotalarına dâhil edilmesi anlamına gelmektedir.

Nahçıvan'a seyahat eden turistler için Haçadağ, bölgenin simgesi olarak doğal güzelliğini ve eşsiz peyzajını yansıtan önemli bir doğa anıtıdır. Dağ, uzaktan bile dikkat çeken görkemli görünümüyle turistleri karşılamakta ve bölgenin görsel simgesi olarak öne çıkmaktadır. Hatta Nahçıvan'a gelen turistler bu manzarayla ilk kez uçaktan inerken tanışmaktadırlar. Culfa ilçesi sınırlarında yer alan Haçadağ volkanik kökenli olup, 2415 m yüksekliğe sahiptir. Dağın adı ve şekliyle ilgili çeşitli efsaneler vardır. Rivayetlerden birine göre, Nuh Peygamber'in gemisiyle ilgili olay sonucunda dağ ikiye bölünmüştür. Dağın sisli zirveleri, gün doğumu ve gün batımı manzaraları fotoğraf meraklıları için özel bir cazibe unsurudur. Haçadağ günümüzde ekoturizm, dağcılık ve ekstrem yürüyüş turizmi için umut vadeden bir destinasyondur. Özellikle ilkbaharda düzenlenen yürüyüşler hem doğanın korunması hem de sürdürülebilir turizm ilkelerine uygunluğu ile dikkat çekmektedir. Her yıl 26 Şubat Hocalı Soykırımı günü öncesinde Türk ve Azerbaycanlı dağcıların Haçadağ zirvesine yürüyüşleri organize edilmektedir.

Sederek, Türkiye ile sınırda yer almakta olup Azerbaycan'ın en batı noktasında bulunmaktadır. İlçe, İran, Türkiye ve Ermenistan ile sınırdaş olup Nahçıvan şehrinden 90 km, Iğdır'dan ise 80 km uzaklıktadır. Sederek, stratejik konumu, kahramanlık tarihi ve Şehitler Hiyabanı gibi önemli anıtsal mekânlarıyla özel bir öneme sahiptir. Aynı zamanda Ağrı Dağı'nın buradan ve Nahçıvan şehrinden görülen eşsiz manzaraları (Şekil 19), fotoğrafçılık meraklıları için cazip unsurlar oluşturmakta; Şərur ve Sederek yönünde bölgenin tanıtım turizmi potansiyelini artırmaktadır. Sederek, hem transit hem de tarihî hafıza açısından Nahçıvan'ın en cazip turizm destinasyonlarından biri ve Zengezur Koridoru üzerinde şekillenen turizm-lojistik sisteminin temel bileşenlerinden biridir.




Zengezur Koridoru üzerindeki turizmin gelecekteki perspektifleri, mevcut turizm lojistiğinin analiziyle öngörülebilir. Günümüzde bölgeye seyahat eden turistler için ulaşımda esas olarak Bakü'den hava yolu kullanılmaktadır. Turizm sezonunda günlük olarak 12'ye kadar uçuş gerçekleştirilmektedir. Ekonomi sınıfı bilet fiyatları Azerbaycan vatandaşı turistler için 60 AZN (1500 TL), yabancı turistler için ise yaklaşık 90 AZN (2300 TL)'dir. Buna göre, yerli turistlerin Nahçıvan'da bir günlük turlarının (yemek, ulaşım, gezi) ortalama maliyeti kişi başı 195 AZN (5000 TL) olup, bunun 120 AZN (3000 TL)'si yalnızca Bakü-Nahçıvan uçuşlarına harcanmaktadır. Bu durum turların verimliliğini azaltan bir faktördür.

Ayrıca, sert iklim koşulları nedeniyle (yazın +40°C, kışın -30°C) Nahçıvan'da turizm sezonu Nisan-Haziran ve Eylül-Kasım aylarıyla sınırlıdır. Bu da otellerin doluluk oranlarının mevsime göre keskin şekilde değişmesine ve fiyat dalgalanmalarına yol açmaktadır. Günümüzde Nahçıvan'daki otellerde gecelik konaklama ücretleri 60-120 AZN (1500-3000 TL), turistik restoranlarda öğle yemeği fiyatları ise kişi başı 17-40 AZN (450-1000 TL) arasında değişmektedir.

Nahçıvan içindeki gezilerde fiyatlar, kullanılan ulaşım aracının tipi, markası ve modeli ile mesafeye bağlı olarak farklılık göstermektedir. Örneğin, 17 kişilik Mercedes Sprinter minibüsü için günlük ücretler:

- Nahçıvan-Batabat (65 km), Nahçıvan-Ordubad (70 km), Nahçıvan-Sederek-Dilucu gümrük kapısı (90 km) yönlerinde 200 AZN (5200 TL),
- Nahçıvan-Ashabı Kəhf (25 km), Nahçıvan-Əlincə (30 km), Nahçıvan-Qarabağlar (40 km) yönlerinde ise 120 AZN (3000 TL) civarındadır.

Nahçıvan'dan yalnızca 11 km mesafede bulunan Duzdağ'a ise taksiyle 10 AZN (250 TL) karşılığında gidip dönmek mümkündür.

Nahçıvan'daki popüler turizm merkezlerinin yanı sıra, gelecekte yüksek potansiyele sahip fakat ekstrem yol koşulları nedeniyle lojistik açıdan karmaşık ve maliyetli güzergâhlar da bulunmaktadır. Bunlardan ikisi — Ordubad'ın Göygöl ve Gəmiqaya yönleri — Zengezur Koridoru'nun açılmasından sonra daha fazla ilgi görecek destinasyonlardandır. Zengezur dağlarının zirveye yakın bölgelerinde yer alan bu mekânlar, doğa ve tarih bütünlüğü içinde tam bir cazibe merkezidir.

Göygöl, doğal peyzaj çeşitliliği ve dağlık arazinin sunduğu eşsiz ekoturizm imkânlarıyla öne çıkar. Nahçıvan'dan yaklaşık 110 km uzaklıkta, deniz seviyesinden 3000 m yükseklikte bulunan Göygöl'e ulaşım zorlu dağ yollarıyla gerçekleşse de, bu durum turistler için macera ve trekking açısından özel bir cazibe yaratmaktadır. Güzergâh boyunca yüksek dağ köylerinden geçiş, hem kültürel hem de etnografik deneyim sunar. Göygöl'de yüksek dağlık alanda Mayıs-Ağustos aylarında "bir günde dört mevsim yaşanması" etkisi en önemli unsurdur (Şekil 20). Bölge, zengin biyolojik çeşitlilik, buzul kökenli su kaynakları ve 360 derecelik panoramik manzaralarıyla foto-turizm ve aktif dinlenme için uygundur. Sürdürülebilirlik açısından güzergâh, yerel toplulukların ekonomik faaliyetlerine katkı sağlayarak kırsal turizmin gelişmesine ortam yaratır. Göygöl yönü, bilimsel araştırmalar açısından da gerekli ve perspektifli turizm rotalarından biridir.



Gəmiqaya, Azerbaycan halkının gerçek "taş hafızası"dır. Bu güzergâh boyunca turistler Xarabagilan bölgesi, Sumbatan yerleşimi, Dəlmə Kalesi ve "Oğlan-qız kayası" gibi önemli tarihî ve doğal anıtlarla tanışma imkânı bulurlar. Gilançay vadisi boyunca yer alan köyler ve eski altyapı örnekleri (köprüler, su değirmenleri) marşruta etnografik ve kültürel değer katar. Gəmiqaya'nın ana cazibe merkezi olan Qaranquş yaylasında, deniz seviyesinden 3000-3500 m yükseklikte binlerce kayaüstü resim (Şekil 21) bulunur. Bu petroglifler, eski insanların dünya görüşünü, inançlarını ve yaşam tarzını yansıtan eşsiz bir açık hava müzesi olarak tanınmaktadır. Ayrıca, Nuh Tufanı ile ilgili mitolojik tasavvurları yaşatan binlerce kayaüstü çizim, turistlerde özel ilgi uyandırmaktadır.



Yüksek dağlık bölgede yer alan bu mekânlar, hem panoramik manzaraları hem de biyolojik çeşitliliğiyle ekoturizm ve aktif dinlenme için uygundur. Gəmiqaya güzergâhı, kültürel mirasın korunması ve bilimsel araştırmalar açısından özel öneme sahip kompleks bir turizm yönüdür. Göygöl ve Gəmiqaya'ya düzenlenen bir günlük geziler sabah saat 6'da başlayıp, Nahçıvan'dan yaklaşık 100 km mesafede (80 km asfalt + 20 km dağ yolu) gerçekleşmektedir. Turun yalnızca ulaşım maliyeti 250 AZN (6500 TL) civarındadır

Zengezur Koridoru'nun gerçekleşmesi, XXI. yüzyılın bir gerçeği olup, Güney Kafkasya'da yüz yıl önce meydana gelen jeostratejik değişikliklerin sonucunda Azerbaycan haritasının ikiye

bölünmesinden sonra hayata geçirilecek en adil barış projesidir. Bu proje kapsamında enerji, temiz enerji transferleri ve ticaretle birlikte turizmin gelişmesi de ülkeler arasında güvenilir işbirliğine ve sürdürülebilir barışa vesile olacaktır.

Bu bağlamda birçok araştırmacı (Gaffarlı ve diğerleri, 2026) Zengezur Koridoru'nun geleceğini TRIPP koridoru gibi görse de günümüzde yaşanan önemli olaylar (örneğin Rusya-Ukrayna savaşı) turizmin sürdürülebilir barışın oluşturulması açısından en güvenilir bağ olabileceğini göstermektedir. Koridor üzerindeki ülkelerin turizm kaynaklarının bu proje çerçevesinde ortak çıkarlarla kullanılması ve turizm lojistiğinin geliştirilmesi, uzun yılların izolasyonundan çıkmak için en iyi fırsat olabilir.

Bölgenin ulaşım koridorlarının ve lojistik altyapısının modern küresel ekonomik sisteme entegrasyonu için turizm aynı zamanda bir katalizör rolü oynayabilir. Bu koridor, Azerbaycan Cumhuriyeti, Ermenistan ve Türkiye arasında turizm ilişkilerinin genişlemesine katkı sağladıkça, barış inşası için soft power olarak yeni imkânlar yaratabilir (Cabbarov & Zulfuqarov, 2015). Özellikle, koridor üzerinde Kars-Iğdır-Nahçıvan demiryolunun da kullanılması (Cabbarov, 2025) açısından Zengezur Koridoru, bölgede yeni turizm-lojistik kümelerinin oluşmasına zemin hazırlayabilir.

3. Sonuç

Sonuç olarak, Zengezur Koridoru üzerindeki turizm imkânlarını değerlendirmek için yapılan SWOT analizi aşağıdaki tabloyu ortaya koymaktadır:

Tablo 1. Zengezur Koridoru Üzerinde Turizm İmkânlarının SWOT Analizi

Güçlü Yönler (Strengths)	Zayıf Yönler (Weaknesses)
• Zengin doğal ve tarihî-kültürel turizm kaynakları	• Kara bağlantılarının uzun süre kapalı olması
• Mevcut turizm altyapısı (havaalanı, yollar, oteller)	• Mevsimsel turizm (sert iklim koşulları)
• Multidisipliner turizm imkânları (eko, dini, sağlık, etno)	• Zor arazi yapısı nedeniyle bazı rotalara erişimin sınırlı olması
• Bölgedeki komşu ülkeler için turizmin "soft power" ve barış inşası işlevi	• Uluslararası tanıtım ve pazarlamanın zayıflığı

Tablo 2. Fırsatlar ve Tehditler

Fırsatlar (Opportunities)	**Tehditler (Threats)**
• Zengezur Koridoru'nun açılmasıyla yeni turizm akışları	• Jeopolitik riskler ve bölgesel gerginlikler
• Transmilli rotaların oluşması (Bakü–Nahçıvan–Kars)	• Güvenlik ve istikrar faktörleri
• Yeni multimodal lojistik imkânları	• Ekolojik riskler ve doğal kaynakların aşırı yüklenmesi
• Bölgesel işbirliği ve barış inşası	• Kültürel mirasın ticarileştirilmesi riski
• Turizm türlerinin çeşitlendirilmesi	• Bölgesel koordinasyon eksiklikleri

Yapılan SWOT analizine baktığımızda, Zengezur Koridoru üzerinde turizmin gelişimi için hem doğal-coğrafi hem de tarihî-kültürel açıdan güçlü bir potansiyelin mevcut olduğunu görürüz. Özellikle Nahçıvan'ın zengin turizm kaynakları ve bölgenin jeostratejik konumu, bu alanı gelecekte uluslararası turizm-lojistik sisteminin önemli bir halkasına dönüştürebilir. Bununla birlikte, yüksek ulaşım maliyetleri, mevsimsellik faktörü ve lojistik sınırlamalar bu potansiyelin tam anlamıyla gerçekleşmesine engel olan başlıca unsurlardır. Ayrıca, jeopolitik riskler ve bölgesel istikrarsızlık, turizmin sürdürülebilir gelişimini belirleyen dış faktörler olarak önemini korumaktadır.

Ancak Zengezur Koridoru'na turizm açısından yalnızca ekonomik bir proje olarak değil, aynı zamanda bölgesel entegrasyon ve barış inşasının önemli bir aracı olarak bakıldığında, gelecekteki perspektiflerinin bu koridor üzerindeki tüm taraflar için oldukça geniş olduğunu söylemek mümkündür.

KAYNAKCA

Aliyev, I. (2023, October 17). İlham Əliyev "Füzuli şəhəri günü"ndə Füzuli şəhərinə köçmüş sakinlər və rayon ictimaiyyətinin nümayəndələri ilə görüşüb. President of the Republic of Azerbaijan. https://president.az/az/articles/view/61643

Arslanlı, A. (2015). *Karabağ sorunu ve Türkiye-Ermenistan ilişkileri*. Ankara. https://www.academia.edu/42627951/Karaba%C4%9F_Sorunu_ve_T%C3%BCrkiye_Ermenistan_%C4%B0li%C5%9Fkileri

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin İşlər İdarəsinin Prezident Kitabxanası. (n.d.). *Zəngəzur: Xəritələr*. https://files.preslib.az/projects/zangazur/az/a9.pdf

AZAL. (2026). https://www.azal.az "Azerbaijan Airlines"

Əliyev, İ., Paşinyan, N., & Putin, V. (2020, November 10). *Azərbaycan Respublikasının Prezidenti, Ermənistan Respublikasının baş naziri və Rusiya Federasiyasının Prezidentinin bəyanatı*. https://president.az/articles/view/45923

Budaqov, B. (Ed.). (1998). *Историческая география Западного Азербайджана* [Historical geography of Western Azerbaijan]. Bakı: Azərbaycan nəşriyyatı. http://web2.anl.az:81/read/page.php?bibid=29126&pno=3

Cabbarov, A., Abbasova, S., & Tanrıverdi, H. (2022). Zəngəzur-Naxcıvan-Istanbul marşrutu üzrə regional əməkdaşlıq prespektivləri. International Journal of Tourism, Economics and Business Sciences (IJTEBS), 6(1), 42–52.

Cabbarov, Ə. X. (2015). *Turizmin iqtisadi əsasları*. ADPU nəşriyyatı. https://kitabxana.net/files/books/file/1511415584.pdf

Cabbarov, Ə. X. (2022). Nahçıvan Muxtar Respublikasının turizm marşrutları. Acami Nəşriyyatı. http://web2.anl.az:81/read/page.php?bibid=vtls000856562

Chedia, A. R. (2024). Zangezur corridor: Economic potential and political constraints. Journal of Global Affairs, 22(1), 194–216. https://doi.org/10.31278/1810-6374-2024-22-1-194-216

Eurasian Economic Commission. (n.d.). Syunikskaya oblast Respubliki Armeniya [Syunik Province of the Republic of Armenia]. https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/262/Syunikskaya-oblast-Respubliki-Armeniya.pdf

Gaffarli, S., Mammadov, A., Mammadli, Y., Huseynov, F., & Nesirov, I. (2026). TRIPP: Zangezur corridor—Strategic link for trade, transit, and regional growth. Center of Analysis of International Relations (AIR Center). https://aircenter.az/uploads/l9OsqVEPJB8H.pdf

Gawliczek, P., & Iskandarov, K. (2023). The Zangezur corridor as part of the global transport route. Security and Defence Quarterly. https://securityanddefence.pl/pdf-161993-89152

Gulahmadov, M., & Huseyn, R. (2023). The Zangazur corridor as the new haulage hub for integration and cooperation in the South Caucasus. Business & IT, 1, 1–8.

Guliyev, V. (2022, October 18). The rising significance of the Middle Corridor. Baku Dialogues. https://bakudialogues.ada.edu.az/articles/the-rising-significance-of-the-middle-corridor-18-10-2022

Guliyev, N., Guliyev, V., Safarli, S., Mammadov, A., Mammadli, Y., Huseynov, F., & Nesirov, I. (2026). *Zangezur corridor: Strategic link for trade, transit, and regional growth*. Baku: AIR Center. https://aircenter.az/uploads/l9OsqVEPJB8H.pdf

Hashimov, E., Talibov, A., & Iskandarov, K. (2025). The socioeconomic impact of the Zangezur corridor. Social Development and Security, 15(4). https://doi.org/10.33445/sds.2025.15.4.1

Ismailzade, F., & Babayev, B. (2021, May 25). The economic importance of the South Caucasus Zangazur corridor. Munich Personal RePEc Archive (MPRA). https://mpra.ub.uni-muenchen.de/121335

Ismayilova, A. (2023, February 10). Why the Zangezur corridor matters for Eurasian interconnectivity. Institute for Development and Diplomacy. https://idd.az/media/old/2023/02/10/idd_policy_brief_-_ismayilova_-_10_february.pdf

İsayev, E. (2012). Böyük İpək yolu və Nahçıvan. Bakı: Elm və Təhsil. http://anl.az/el/emb/Naxchivan/Kitablar/az/532525.pdf

İşçi, O. (2026). From Karabakh to connectivity. Baku Dialogues, 9(2). https://doi.org/10.60119/OLCI8261

Jabbarov, A., Abbasova, S., & Tanrıverdi, H. (2020). Erməni işğalı sonrası Qarabağda turizmin inkişafı məsələləri. *International Journal of Tourism, Economic and Business Sciences, 4*(2), 33–44. https://ijtebs.org/index.php/ijtebs/article/download/486/413/1943

Jabbarov, A., & Zulfuqarov, Z. (2015). Social tourism in Duzdag. American Journal of Tourism Management, 4(1), 1–6. https://doi.org/10.5923/j.tourism.20150401.01

Jabbarov, A., & Zulfuqarov, Z. (2015). *Tourism in XXI century: The powerful peacemaker against "great nation" threat*. Tourism & Hospitality, 4(4). https://doi.org/10.4172/2167-0269.1000169

Jabbarov, A., & Zulfuqarov, Z. (2019). *The castle of Alinja: Machu Picchu of Azerbaijan. Roof tourism in Nakhchivan*. International Journal of Tourism & Hotel Business Management, 1(3), 153–162. https://www.scitcentral.com/documents/070d336091e87d3df9eec062790542f0.pdf

Jabbarov, A. (2025). New tourism and green logistic possibilities of perspective Kars–Igdir–Nakhchivan (Türkiye and Azerbaijan) railway line. In *Proceedings of the XIX International Scientific and Practical Conference "Current questions of modern science"* (pp. xx–xx). World of Conferences. https://doi.org/10.5281/zenodo.15256300

Jabbarova, L. (2023). The assessment of potential passenger transportation through East Zangezur–Nakhchivan tourism route (Master's thesis, Azerbaijan Technical University). http://openaccess.aztu.edu.az/xmlui/bitstream/handle/123456789/112/THE%20ASSESSMENT%20OF%20POTENTIAL%20PASSENGER%20TRANSPORTATION%20THROUGH%20EAST%20ZANGEZUR-NAKHCHIVAN%20TOURISM%20ROUTE.pdf

Ministry of Culture of the Republic of Nakhchivan Autonomous Republic (Azerbaijan). (n.d.). *Ordubad District History and Local Lore Museum*. https://nculture.gov.az/ordubad-rayon-tarix-diyarsunasliq-muzeyi

President of the Republic of Azerbaijan. (2024, February 21). *On the establishment of the "Ordubad" State Historical and Cultural Reserve*. https://president.az/articles/view/64421

Presidential Library of the Republic of Azerbaijan. (n.d.). Istoricheskaya geografiya Zangezura. https://files.preslib.az/projects/zangazur/ru/a1.pdf

Rzayev, M., & İsayev, E. (2012). Türk halklarının ekonomik-kültürel ilişkilerinde tarihi ipek yolunun rolü. Turan-Sam Dergisi, 4(14), 21–27. https://makale.isam.org.tr/server/api/core/bitstreams/b9d11a96-c49b-43a2-81a0-ede60b39e338/content

Rzayev, M., & Jabbarov, A. *(*2012*).* The unique nature and biodiversity in the Nakhchivan Autonomous Republic: Watching tourism in Azerbaijan*. In* Proceedings of the 1st Winter Summit at the Anatolian Summit (WISAS): Collaborative Projects on Tourism, Sports, Bio-Diversity and Global Changes*.* Atatürk University. 171-181. http://esruc.atauni.edu.tr/ingilizce.pdf

Saçan, A. B. (2025). Geostrategic analysis of the Zangezur corridor. Center for Economic and Social Development (CESD). https://cesd.az/y_panel/uploads/10764279256-CESDPaperGeostrategicAnalysisofZangezurCorridor.pdf

Salmanlı, R. (2024, March 31). Ermənilərin Nahçıvanda törətdikləri soyqırımları. Azərbaycan qəzeti. https://www.azerbaijan-news.az/az/posts/detail/ermenilerin-naxcivanda-toretdikleri-soyqirimlari-1711840570

Velihanlı, N. (2022). Some of the historiographical problems of Zangezur's history. Review of Armenian Studies, 45, 107–126.

ZENGEZUR KORİDORUNUN KAMU MALİYESİ BAĞLAMINDA İNCELENMESİ VE BU KORİDORUN TÜRKİYE AÇISINDAN POTANSİYEL VERGİSEL SONUÇLARI

Özlem Sökmen Gürçam*

1. Giriş

Son yıllarda uluslararası ticaret ağlarının önem kazanmasıyla birlikte ulaşım ve transit koridorlar sadece lojistik bağlantı sağlayan araçlar olarak kabul edilmemekte aynı zamanda ülkelerin finansal kapasitesini arttıran ekonomik araçlar olarak da kabul edilmektedir. Özellikle de Avrasya ticaret ağı üzerinde farklı farklı rota arayışlarının hız kazanmasıyla, Türkiye'nin "jeostratejik" konumu kamu maliyesi teorisi açısından da önemli bir konu olarak kabul edilmektedir. Bu yönüyle düşünüldüğüne Orta Asya ve Kafkasya ile doğrudan bağlantıları güçlendirecek olan Zengezur Koridoru, Türkiye özelinde çok önemli bir koridor konumundadır. Çünkü Zengezur Koridoru ile Türkiye "transit ticaret, lojistik hizmetler, sınır geçiş prosedürleri ve gümrük faaliyetleri" gibi uygulamalarla yeni vergisel avantajlar sağlayabilecek önemli bir bağlantı noktası elde etmiş olacaktır. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) tarafından hazırlanan "Orta Koridor" raporunda transit rotaların ülkelerin bölgesel işbirliklerini güçlendirerek ticaret hacimlerini arttırdığı vurgulanmaktadır. Bu durum dolaylı ama önemli bir vergi tabanı oluşturmaktadır. Ticaret hacminin artışı sadece ülkelerin işbirliğini güçlendirmekle kalmamakta aynı zamanda ülkelerin ekonomilerine de önemli faydalar sağlamaktadır.

Kamu maliyesi bağlamında Zengezur Koridoru incelendiğinde ise bu koridor ile sağlanacak vergi gelirleri sadece gümrük gelirleri ile sınırlı kalmamakta aynı zamanda transit taşımacılık faaliyetlerini, lojistik merkezlerin gelişmesini, depolama ve dağıtım hizmetlerinin artmasını, akaryakıt tüketimini, sınır ticaretini ve buna bağlı olarak yerel ekonomik canlanmayı sağlayarak katma değer vergisi, gelir vergisi, kurumlar vergisi ve farklı türde harç gelirleri üzerinde genişletici bir etki oluşturmaktadır. Vergisel kapasitenin fiili kamu gelirine dönüşmesi; söz konusu koridorun jeopolitik sürdürülebilirliği, alternatif güzergahlarla rekabet gücü, gümrük işlemlerinin dijitalleşme düzeyi ve sınır ötesi kurumlarla iş birliği gibi değişkenlere bağlıdır. OECD tarafından hazırlanmış olan raporda transit geçiş süreçlerinde dijital belge entegrasyonu,

* Doç. Dr., Iğdır Üniversitesi, İktisat Bölümü, mail: ozlem.gurcam@igdir.edu.tr, ORCID ID: 0000-0002-2372-7355

veri paylaşımı ve gümrük idareleri arasındaki koordinasyonun güçlendirilmesinin işlem maliyetleri düşürdüğü ve aynı zamanda tahsil verimliliğini güçlendirdiği de vurgulanmaktadır.

Bunlara ek olarak Zengezur Koridorunun vergisel açıdan katkısı tüm ülkeyi kapsamalıdır. Ancak bu katkı tüm ülkeyi kapsamadığında kamu maliyesi bağlamında farklı bir tartışmaya sebep olmaktadır. Özellikle de koridora yakın bulunan sınır illerde ve lojistik merkezlerde yapılmakta olan transit ticaret, bu sınır illere ve lojistik merkezlerine yakın olan şehirlerde vergi tabanını genişletmekte; ancak ülke geneline bakıldığında ise yatay eşitsizliği arttırabilmektedir. Bu nedenle de bölgesel yatay eşitsizliğin giderilmesi için hükümet kamu harcamalarını yeniden yapılandırmalı ve mali dengeleme uygulamaları ile ülke politikalarının güçlendirilmesi gerekir. Bu önlemler alınmadığı takdirde ülkede yatay eşitsizlik sorununa önemli bir çözüm bulunamaz ve yatay eşitsizlik ülke genelinde ön plana çıkabilir. Yatay eşitsizlik konusunda yapılan çalışmalar incelendiğinde, bu çalışmalarda belirli bölgelerde elde edilen gelirin artması ve gelir kapasitesinin de o bölgelerde yoğun olması durumunda bunun transfer yöntemiyle farklı bölgelere aktarılarak dengelenmesi gerektiği vurgulanmaktadır.

Bu çalışmada, kamu maliyesi bağlamında Zengezur Koridorunun Türkiye açısından oluşacak vergi etkileri teorik olarak incelenmektedir. Bu yönüyle düşünüldüğünde bu çalışmanın amacı koridorun vergi kapasitesini arttırma, koridorda vergi gelirleri elde edilirken oluşabilecek riskleri, sınırlamaları ve bu durumun sürdürülebilirliği gibi konuları incelemektir. Bu bağlamda, çalışma, kamu gelirleri, vergi tahsilat kapasitesi, bölgesel mali denge ve sürdürülebilir vergi kapasitesine odaklanarak, jeopolitik ve lojistik odaklı mevcut Zengezur literatürüne özgün bir katkı sunmayı amaçlamaktadır. Yapılan bu çalışma ile Zengezur Koridorunun Türkiye'de ki etkisi sadece lojistik, ticaret veya politika ile sınırlı kalmamakta aynı zamanda Türkiye'nin kamu harcamaları, kamu gelirleri gibi konularını da içeren kamu maliyesi literatürünü de kapsamaktadır.

2. Kuramsal Çerçeve: Dışa Açık Bir Ekonomide Vergileme Ve Mali Devlet

Geçmişten günümüze bakıldığında hükümetler, vatandaşlarının refahlarını sağlamak ve üst düzeye çıkarmak, ülke altyapısını inşa etmek, bünyesinde çalışan memurların maaşlarını ödemek, kanunları uygulamak ve yargıyı korumak ve yargı kararlarını uygulamak ve yapılması gereken hizmetleri finanse etmek için vergi toplamıştır. Genel olarak, eski zamanlardaki vergiler daha doğrudan ve dini nitelikteydi. Orta Çağ'da, bir kişinin veya topluluğun varlıklarına dayalı doğrudan vergiler ve gelir veya servetine bakılmaksızın her kişiden alınan kafa vergisi de dahil olmak üzere çeşitli vergiler uygulanıyordu; ayrıca üretim, tüketim ve malların

ithalatı/ihracatı/taşınmasına dayalı dolaylı vergiler veya "gümrük vergileri" de vardı. Henüz madeni para basmamış eski uygarlıklar için vergiler buğday, mısır ve diğer ürünlerle ödeniyordu. O dönemlerde bir vergi türü, hane halklarının hükümete çeşitli türde emek hizmetleri sağlamasını gerektiriyordu; buna askere alma da dahildi. Orta Çağ' da yaygın vergiler arasında satış, arazi, kafa ve miras vergileri yer alıyordu. Vergilerin toplanması genellikle verimsiz ve imparatorluğun veya cumhuriyetin mali ihtiyaçlarını karşılamak için yetersiz olsa da bu dönemde düzenli vergilendirme sabit hale geldi. Vergi türlerinin karışımı, her toplumun kültürü ve doğası (örneğin göçebe, tarımsal, endüstriyel) ve ekonominin karmaşıklığı (nakit olmayan veya para birimi) tarafından etkileniyordu. Modern zamanlarda ise Britanya İmparatorluğu (anayasal monarşi), Amerika Birleşik Devletleri (anayasal federal cumhuriyet) ve Avustralya Milletler Topluluğu gibi temsili hükümetler kuruldu. Bu zamanda vergilendirme çok karmaşık ve kapsamlı hale geldi. Yaygın vergiler arasında gümrük vergileri, emlak vergisi, gelir vergisi, harçlar, özel tüketim vergisi, sermaye kazanç vergisi, miras (ölüm) vergisi ve katma değer vergisi yer almaktadır. Bu yönüyle de düşünüldüğünde vergi, geçmişten günümüze kadar devletlerin varlığını sürdürebilmesi için en önemli gelir kaynaklarından biri olmaktadır. Uygulanan vergiler yalnızca dönemin ekonomik koşullarını yansıtmakla kalmamış aynı zamanda günümüz modern dönemin ekonomi ve mali politikalarının temelini oluşturmuştur (Kerr vd, 2025; Çelik, 2025).

Kavramsal olarak vergi, kamusal hizmetlerin gerektirdiği harcamaları gidermek için devletin egemenlik gücüne dayanarak yasal, karşılıksız ve cebri olarak gerçek ve/veya tüzel kişilerden alınan parasal ödemelerdir (Akdoğan, 2013). Verilen tanımdan yola çıkılarak verginin yasal, karşılıksız ve cebri özellikleri bulunmaktadır.

Günümüz devletlerin mali yapılarına bakıldığında büyük ölçüde vergilendirme yetkisine dayandığı görülmektedir. Vergi koyma gücü, egemenliğin asli unsurlarından biri olarak siyasal otoritenin ekonomik alandaki kurumsallaşmış bir tezahürüdür. Güncel kamu maliyesi literatüründe vergiler yalnızca kamu harcamalarının finansman aracı olarak değil; aynı zamanda kaynak tahsisinde etkinliği sağlamaya yönelik, gelir dağılımını yeniden düzenleyen ve makroekonomik istikrarı destekleyen temel politika araçları olarak değerlendirilmektedir. Bir ülkede makroekonomik dinamiklerin istenilen şekilde düzenlenebilmesi, ülkede iyi yönetilen bir vergilendirme süreciyle ilgili olmaktadır (Tresch, 2022; Pirdal, 2018). Bu açıdan vergilendirme, kamu maliyesi literatürü çerçevesinde toplumsal refahın arttırılması konusunda önemli bir kamu politikası uygulaması olarak kabul edilmektedir. Bu bağlamda mali devletin temelini vergiler oluşturmaktadır. Devletin "vergi koyma" gücü, sadece kamu hizmetlerinin finansmanını

sağlamakla kalmamakta aynı zamanda devlet ve toplum arasında var olan siyasi ve hukuki ilişkinin belirleyicisi de olmaktadır.

Mali devlet, kamu kesiminin gelir elde etme kapasitesi ile kamu hizmetlerinin üretilmesi ve bunların dağıtımı fonksiyonları arasındaki bağlantı olarak tanımlanmaktadır. Bu yönüyle bakıldığında vergiler, bütçe kaynağı olarak görülmenin dışında iktisadi kaynak dağılımını yönlendirmek, gelir dağılımını düzenleyerek makroekonomik istikrarın sağlanması gibi kamusal hedeflere ulaşılmada kullanılan önemli politika araçları olarak kabul edilmektedir. Kamu maliyesi literatüründe yer alan çağdaş yaklaşımda mali devletin varlığını sürdürebilmesi için verimli, adil ve hesap verilebilir bir vergi sisteminin olması gerektiğine vurgu yapılmaktadır (Tresch, 2022; Moore, 2004). Buna ek olarak mali devletin etkinliği, vergilendirme kapasitesiyle yapılan kamu hizmetlerinin finansmanı arasındaki ilişki ile ortaya çıkmaktadır. Dışa açık ekonomilerde uluslararası sermeye akışı, yabancı yatırımlar ve serbest ticaretin yapılması gibi faktörlerle oluşan rekabet bu ilişkinin yeniden tanımlanmasını sağlamaktadır. Küreselleşme ile birlikte, sermayenin ve yüksek gelirli faaliyetlerin artan hareketliliği, ulusal vergi tabanını korumayı zorlaştırır ve bu nedenle devletler, sermaye gelirleri üzerindeki vergi oranlarını düşürmek ve dolaylı vergileri artırmak gibi politikalar geliştirir. Bu süreçte ülkelerin vergilendirme uygulamaları hem ulusal kalkınma hedeflerini desteklemek hem de uluslararası vergi rekabeti ile başa çıkmak durumundadır (Rodrik, 1998; Karaş & Hayrullahoğlu, 2023).

Dışa açık bir ekonomi; sermaye, mal ve hizmet akımlarının uluslararası boyutta artmasıyla birlikte vergi politikalarının tasarımını ve mali devletin işleyişini önemli ölçüde etkilemektedir. Bu yönüyle uygulanan vergi politikaları ile sadece gelir toplama fonksiyonu yerine getirilmemekte aynı zamanda uluslararası rekabete uyum, yabancı yatırımcının ülkeye çekilmesi ve çifte vergilendirmeye ilişkin kuralları düzenleyen politikalar olarak da kullanılmaktadır. Uluslararası çifte vergilendirmeyi önleme anlaşmaları ile devletler arasındaki ekonomik faaliyetler vergilendirilirken kaynakların etkin bir şekilde tahsisi ve yatırımların önünde bulunan vergi engelleri azaltılmaktadır. Çifte vergilendirmeyi önleme anlaşmaları ile mali devletlerin vergilendirme uygulamaları tasarlanmakta ve aynı zamanda ulusal geliri korumak ve küresel ekonomik entegrasyonun gerekleri dengelenmek durumundadır. Çifte vergilendirme anlaşmalarının hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde yatırım kararları ve vergi gelirleri üzerinde belirleyici etkileri olduğunu gösteren birçok araştırma bulunmaktadır (Rodrik, 1998; Braun & Zagler, 2014). Bu nedenle dışa açıklık, mali devletin vergi politikalarını yönlendiren ve kamu harcamalarının finansman yapısını doğrudan etkileyen önemli bir faktördür.

Dışa açık ekonomiler, üretim faktörlerinin ve ticaretin ulusal sınırları aşabildiği bir ekonomik yapıyı ifade etmektedir. Küreselleşme ile birlikte sermaye hareketliliğinin arttığı ve bu durumun ulusal vergi sistemleri üzerinde belirgin kısıtlar oluşturduğu görülmektedir. Gordon (1985) tarafından yapılmış olan çalışmada dışa açık olan ekonomilerin sermaye gelirlerinde vergilendirile yapılması yatırımcıların yatırım kararlarını doğrudan etkileyebileceği ve yüksek oranda vergilendirmenin sermaye kaçışlarına yol açılabileceği belirtilmiştir. Zodrow ve Mieszkowski (1986) tarafından yapılan başka bir çalışmada da bir "vergi rekabeti modeli" üzerinde durulmuştur. Bu modelde, yerel yöneticiler mobil sermayeyi kendilerine çekebilmek için vergi oranlarını düşürme amaçlandığında bu durum kamusal gelirlerde azalma oluşturabileceği vurgulanmaktadır. Ayrıca dışa açık ekonomilerde vergi oranlarının yalnızca içsel mali ihtiyaçlara göre belirlenmemesi gerektiği aynı zamanda uluslararası rekabet koşullarına göre de belirlenmesi gerektiğini ifade eden çalışmalar da mevcuttur. Bu yönüyle dışa açık ekonomilerde vergileme hem mali kapasite konusu olmakta hem de ekonomik politika oluşturma meselesi de olmaktadır. Dışa açık ekonomiler için temel sorun, vergi matrahının uluslararası hareketliliği konusudur. Sermaye ve yüksek gelirli emek faktörleri, vergi farklılıklarına duyarlı bir biçimde hareket sağlayabilmektedirler. Bu, dolaysız vergiler üzerinde büyük ve hissedilebilir bir baskı oluştururken dolaylı vergiler açısından ise dolaysız vergilere göre daha istikrarlı bir gelir kaynağı oluşturmaktadır.

Diamond ve Mirrles (1971) tarafından hazırlanmış olan çalışmada optimal verileme ile üretim verimliliğinin korunması gerekliliği vurgulanmıştır. Ancak sermaye hareketliliği serbest olan ekonomilerde bu yaklaşım bir karmaşık bir duruma sebebiyet vermektedir. Üretim faktörlerinin sınır ötesi hareketliliği, optimal vergi oranlarının belirlenmesi konusunda güçlüklere sebebiyet vermektedir. Optimal vergileme, belirli bir kamu geliri hedefinin en düşük refah kaybıyla nasıl sağlanabileceğini analiz etmektedir (Atkinson &Stiglitz, 1976). Dışa kapalı ekonomilerde vergi oranları ülke içindeki ulusal kamu harcamalarının finanse edilmesi, iç talebin dengelenmesi ve gelirin yeniden dağıtımı gibi hedeflere göre belirlenebilirken; sermaye hareketliliği olan ekonomilerde uluslararası bir hareketlilik yani mobilitenin olmasından dolayı vergi oranlarındaki denge bozulabilmektedir. Sermaye gelirleri üzerinde var olan yüksek vergiler yatırımların başka yerlere kaymasına sebep olabilirken, tüketim üzerinden alınan harcama vergileri daha az mobil bir tabana dayandığı için mali sürdürülebilirlik yönünden daha güvenli kabul edilmektedir. Birçok ülkede dolaylı vergilerin toplam vergi gelirleri içerisindeki payının arttığı görülmektedir (OECD, 2023). Bu durum optimal vergileme açısından önemli olan etkinlik-adalet dengesinin tekrar değerlendirilmesini zorunlu hale getirmektedir. Dolaylı vergilerin payının artması mali

istikrar getirebilir. Ancak bu vergilerin artışı, düşük gelirli kesimler üzerinde oransal olarak daha ağır bir yük oluşturması nedeniyle gelir dağılımı üzerinde olumsuz sonuçlar doğurabilir. Bu konu açısından önemli olan bir diğer kavram ise vergi rekabetidir. Vergi rekabeti, ülkelerin sermaye, yatırım ve nitelikli iş gücünü çekmek amacıyla vergi oranlarını ve vergi düzenlemelerini diğer ülkelerle veya bölgelerle karşılaştırmalı olarak stratejik biçimde ayarlaması durumunu ifade etmektedir. Bu olgu, özellikle mobil vergi tabanlarının var olduğu koşullarda öne çıkmaktadır. Çünkü sermaye ve çok uluslu şirketler, daha düşük efektif vergi oranı sunan bölgelere veya ülkelere yönelme eğilimindedir. Bunun sonucunda ülkelerin mali egemenliği sınırlanabilir ve yüksek vergi uygulamayı tercih etmek isteyen ülkeler, vergi tabanlarının daha düşük vergi oranı uygulayan ülkelere kayması riski ile karşılaşabilirler. Akademik çalışmalar, vergi rekabetinin hem ekonomik etkinliği artırıcı hem de kamu gelirleri ve yeniden dağıtım kapasitesi üzerinde kısıtlayıcı etkiler yaratabileceğini göstermektedir (Blöchliger & Pinero Campos, 2011; Devereux & Griffith, 1998; OECD, 2021).

Bu yönüyle vergi rekabeti yalnızca bir büyüme aracı olmamakta aynı zamanda ulusal vergi politikalarının oluşturulmasında dış ekonomik uyum ve iç dinamikler arasında denge sağlanmasını gerekli kılmaktadır. Base Erosion and Profit Shifting-Matrah Aşınması ve Kar Aktarımı (BEPS) uygulaması ve küresel asgari kurumlar vergisi gibi uygulamalar, ülkelerin mali egemenliğinin korunması için ortaya konulmuş araçlar olarak önem kazanmaktadır. Bu bağlamda vergi rekabetinin yatırım çekme ve etkinlik sağlama potansiyeli taşımaktadır. Bununla birlikte vergi rekabeti aynı zamanda mali egemenlik ve gelir dağılımı üzerinde de yapısal bir bakı oluşturmaktadır. Bu durum modern vergi politikası üzerindeki zorlukları belirlemektedir (OECD, 2021).

Vergileme, günümüzde mali devletin gelir elde etmesinde en temel araçlarından biridir ve devletin kamu hizmetlerini finanse etme kapasitesini doğrudan belirler. Mali devlet ise vergiler aracılığıyla ekonomik kaynakları toplayarak hem yeniden dağıtım politikalarını uygulayabilir hem de altyapı ve sosyal hizmet yatırımlarını sürdürebilir (Musgrave, 1959; Stiglitz & Rosengard, 2015).

Dış ticaretin ve küreselleşmenin hız kazanması ile ülkelerin vergi toplama sistemlerini de yönetmeleri zorlaşmaktadır. Burada transit ticaret ve uluslararası lojistik ağlar ülkelerin vergi gelirlerini önemli derecede etkilemektedir. Bu durum Zengezur Koridoru gibi stratejik öneme sahip transit güzergahlar, Türkiye'nin transit ticaret potansiyelini arttırmakla birlikte ülkenin vergi sisteminin ve gümrük prosedürlerinin tekrar düzenlenmesini zorunlu kılmaktadır (Ticaret Bakanlığı,m 2023; Anadolu Ajansı, 2025). Transit sistemle taşınan mallar üzerinden vergi

alınmaması yani bunların vergiden muaf tutulmasına karşılık lojistik ve transit hizmetlerden elde edien gelirler ülkelerin mali kapasitesine dolaylı bir katkı oluşturmaktadır. Sonuç olarak mali devletin vergi toplama fonksiyonu ile transit ticaret ekonomilerinin gereksinimleri arasındaki denge, Zengezur Koridorunun ekonomik etkilerinin değerlendirilmesinde belirleyici bir unsur olmaktadır.

3. Transit Ekonomi Bağlamında Zengezur Koridoru ve Türkiye'nin Vergi Yapısı

Zengezur Koridoru, Güney Kafkasya ve Orta Asya arasından yeni bir kara ve demiryolu bağlantısı kurma potansiyeli taşımaktadır. Bu özelliğiyle bu koridor sadece jeopolitik yönüyle değil aynı zamanda mali ve iktisadi yönüyle de önemli sonuçlar doğurduğu için stratejik bir hat olarak kabul edilmektedir.

Bu yönüyle Zengezur Koridoru, Azerbaycan'ın Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti üzerinden Türkiye'ye uzanan ve Trans-Hazar Orta Koridorunun bir parçası olan önemli bir transit ticaret hattıdır. Koridor, Avrupa ve Asya ticaret yollarını kısaltma özelliği ile yük taşımacılığını hızlandırma potansiyeli vardır. Bu koridor ile Türkiye'nin transit ticaretteki rolü de güçlenecektir (World Bank, 2022). Söz konusu koridorun işlerlik kazanması ile Türkiye'nin Orta Koridor içerisindeki lojistik merkez rolü güçlenecektir. Bununla birlikte Türkiye'nin transit taşımacılık gelirleri, gümrük hizmetlerinden elde edilen dolaylı kamu gelirleri ve sınır kapılarındaki ticaret hacmi de artacaktır. OECD (2023a) tarafından hazırlanan "Orta Koridor Raporu", Türkiye'nin lojistik performansının bölgede bulunan diğer rakip ülkelere göre daha güçlü olduğunu vurgulamaktadır. Ancak rapor, Türkiye'de gümrük süreçlerinin iyileştirilmesi gerekliliğine de yer vermektedir. Bu çerçevede Zengezur Koridoru, Türkiye'nin vergi yapısı üzerinde özellikle "KDV, gümrük vergileri, taşıma hizmetlerinden alınan harçlar ve lojistik sektöründen doğan kurumlar vergisi gelirleri" üzerinden dönüştürücü etkiler sağlayabilir (OECD, 2023a). Bu bağlamda düşünüldüğünde Türkiye, lojistik ve taşımacılık altyapısını daha da güçlendirerek Orta Koridor üzerindeki transit faaliyetlerinden dolaylı vergi gelirleri elde edebilir. Bununla birlikte Türkiye, bölgesel ekonomik entegrasyon konusunda merkezi bir aktör hâline gelebilir.

Koridorun tam anlamıyla faaliyete geçmesiyle yük taşımacılığı hacminin ve ilgili transit gelirlerin artacağı, bunun da Türkiye gibi bölge ülkelerinin küresel tedarik zincirlerine daha fazla entegre olmasını sağlayacağı öngörülmektedir. Örneğin Dünya Bankası (2023) projeksiyonlarına göre orta koridor üzerindeki ticari hacimler 2030'a kadar ciddi şekilde artabilir ve Türkiye'nin doğu illerinde ekonomik büyümeye katkı sağlayabilir. Bu tür geniş ölçekli transit faaliyetler, malların tarifelerden muaf şekilde taşınmasını sağlayan Ortak Transit Sistemi gibi uluslararası rejimler çerçevesinde yürütülmektedir ve bu rejimler Türkiye'nin ticaret vergi yapısını doğrudan

etkileyen unsurlar olarak rol oynamaktadır (Ticaret Bakanlığı, 2023). Zengezur Koridorunun bölgesel ticaret ağlarını genişletme düşüncesi, transit ekonomi ile ilgili mevzuatın ve vergisel uygulamaların yeniden düzenlenmesi ve önceki yapılarla uyumlaştırılması gerekli olmaktadır.

Transit ekonomi, bir ülkenin kendi iç piyasasından bağımsız bir şekilde coğrafi konumunun ekonomik değere dönüştürülme süreci olarak ifade edilebilir. Burada kamu maliyesi açısından önemli olan doğrudan mal ithalatından ya da ihracatından farklı olarak transit geçişleri sonucu oluşan hizmet bazlı vergilendirme kapasitesidir. Türkiye açısından Zengezur Koridorunun aktif hale gelmesi; lojistik depolama, antrepo hizmetleri, sigorta, taşıma, liman bağlantıları ve gümrük müşavirliği gibi alanlarda vergi matrahını genişletebilir. Özellikle hizmet sektörünün KDV üretme kapasitesi ile lojistik firmalarının kurumlar vergisi yükümlülükleri dikkate alındığında, transit koridorların klasik gümrük gelirlerinden daha geniş bir mali taban oluşturduğu görülmektedir. OECD verileri, ulaştırma ve depolama hizmetlerinin Türkiye GSYH'si içinde yaklaşık %9 paya sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Bu oran transit koridor yatırımlarının vergi gelirlerine dolaylı katkısını açıklamaktadır (OECD, 2023a). Türkiye'nin mevcut vergi yapısında dolaylı vergilerin yüksek payı, transit ticaret güzergâhlarının kamu gelirleri üzerindeki etkisini daha görünür hale getirmektedir. Zengezur Koridorunun devreye girmesiyle birlikte sınır ticaret merkezleri, lojistik üsler ve serbest bölgeler etrafında oluşacak ekonomik faaliyetler; başta KDV olmak üzere damga vergisi, harçlar ve gümrük işlem gelirleri üzerinde genişletici etki yaratacaktır. Özellikle Nahçıvan üzerinden Türk dünyasına kesintisiz kara bağlantısının kurulması, taşıma sürelerini ve maliyetleri düşürerek ticaret hacmini artırabilecektir. Son dönem ampirik çalışmalar, koridorun Türkiye'nin özellikle Azerbaycan, Türkmenistan ve Orta Asya ülkeleriyle ticaret hacminde belirgin artış yaratma potansiyeline sahip olduğunu göstermektedir. Artan ticaret hacmi ise vergi gelirlerinde hem miktar hem de çeşitlilik açısından genişleme sağlayacaktır (Ateş, 2025).

Transit ticaret, malların bir ülke üzerinden geçerken gümrük vergileri ve katma değer vergisi (KDV) gibi vergilerden muaf tutulduğu özel bir rejim altında yürütülen ticari faaliyettir. Türkiye'de transit ticaret, Ortak Transit Sistemi ve NCTS (Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi) ile düzenlenmekte olup, lojistik maliyetlerini düşürerek Türkiye'yi uluslararası ticarette daha rekabetçi bir konuma taşımaktadır (Ticaret Bakanlığı, 2023).

Tablo 1, Türkiye'de transit rejimi kapsamında vergi uygulamalarını göstermektedir. Tablodan da anlaşılacağı üzere transit ticaret rejimi, malların bir ülke gümrük bölgesinden geçişi sırasında klasik ithalat vergilerine tabi tutulmaması esasına dayanmaktadır. Türkiye'nin taraf olduğu Ortak Transit Sistemi çerçevesinde transit mallar gümrük vergisinden muaf tutulmakta; aynı şekilde

Katma Değer Vergisi (KDV) de nihai ithalat gerçekleşinceye kadar uygulanmamaktadır (Ticaret Bakanlığı, 2023). Bununla birlikte sistem tamamen vergisiz bir yapı anlamına gelmemektedir. Transit sürecinde ortaya çıkabilecek mali risklere karşı teminat uygulamaları öngörülmekte ve bu teminatlar kamu alacağının güvence altına alınmasını sağlamaktadır. Ayrıca transit malların taşınması ve depolanması sırasında sunulan lojistik hizmetler, doğrudan gümrük vergisi yaratmasa da hizmet sunumu üzerinden dolaylı vergi gelirleri doğurmaktadır. Nitekim lojistik sektörünün ticaret hacmi ile paralel biçimde kamu gelirlerine katkı sağladığı uluslararası raporlarda da vurgulanmaktadır (OECD, 2021).

Tablo 1. Türkiye'de Transit Rejimi Kapsamında Vergi Uygulamaları

Unsur	Açıklama	Vergi Durumu
Transit mallar	Ülke içinden geçiş	Gümrük vergisi yok
Katma Değer Vergisi (KDV)	Mallar transit aşamada	Muaf
Teminat uygulamaları	Transit sürecinde güvence	Zorunlu olabilir
Lojistik hizmetleri	Taşıma ve depolama	Dolaylı vergi geliri sağlar

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2023; OECD, 2021 verilerinden derlenerek yazar tarafından hazırlanmıştır.

Zengezur Koridoru üzerinden gerçekleşecek transit ticaretin sürdürülebilirliği, Türkiye'nin vergi yapısı ile transit ekonomik gereksinimler arasındaki dengenin sağlanmasına bağlıdır. Transit ticaret, doğrudan vergiden muaf tutulsa da lojistik gelirler ve gümrük işlemlerinin etkin yönetimi, devletin mali kapasitesini artıracak ve ekonomik etkilerin doğru şekilde ölçülmesini sağlayacaktır (World Bank, 2022).

Tablo 2, transit ticaretin Türkiye'nin mali kapasitesine dolaylı katkılarını göstermektedir. Tablo incelendiğinde transit ticaret işlemleri doğrudan gümrük vergisi katkısı sağlamasa da lojistik hizmetler, taşıma faaliyetleri, depolama süreçleri ve transit firmalarının kurumsal kazançları üzerinden Türkiye'nin mali kapasitesine dolaylı katkı sağlamaktadır. Örneğin herhangi bir transit taşımacılık firması Türkiye üzerinden bir mal taşıdığı zaman kullanılan depolar ve lojistik hizmetler Katma Değer Vergisi (KDV)'ni arttırır. Ayrıca nakliye, gümrük müşavirliği ve dağıtım şirketleri tarafından elde edilen kazançlar üzerinden gelir ve kurumlar vergisi alınır. Ticaret üzerinden alınan bu vergiler, ülke ekonomisine dolaylı bir mali katkı sağlamaktadır. Ayrıca Ortak Transit Sistemi ve NCTS altyapısı sayesinde teminatların elektronik izlenebilirliği artmaktadır. Bu durum kamu gelirlerinin güvence altına alınması ve mali kontrol

kapasitesinin güçlenmesi açısından önemlidir. Teminat sistemleri ile oluşabilecek vergi kayıpları önlenmekte ve devletin mali denetim kapasite durumu da güçlenmektedir (Ticaret Bakanlığı, 2023; World Bank, 2022).

Tablo 2. Transit Ticaretin Türkiye'nin Mali Kapasitesine Dolaylı Katkıları

Gelir Kaynağı	Açıklama	Mali Etki
Lojistik hizmet gelirleri	Depolama, taşıma, sigorta ve aktarma hizmetlerinden elde edilen gelirler	KDV, hizmet vergileri ve bağlantılı dolaylı vergi gelirlerinde artış
Transit firmalarının faaliyetleri	Nakliye, gümrük müşavirliği, antrepo ve dağıtım şirketlerinin kazançları	Kurumlar vergisi, gelir vergisi ve istihdam kaynaklı mali kapasite artışı
Gümrük prosedürleri	Transit teminatlar, kapsamlı garanti sistemi ve NCTS süreçleri	Mali kontrol, vergi güvenliği ve kamu gelirlerinin tahsil güvenliği

Kaynak: OECD, 2021; World Bank, 2022; Ticaret Bakanlığı, 2023 verilerinden derlenerek yazar tarafından hazırlanmıştır.

Kısa bir özet olarak transit ticaret sistemi; Türkiye açısından doğrudan vergi geliri oluşturmasa da lojistik, kurumsal kazanç ve gümrük teminatları aracılığıyla mali kapasiteyi artıracak dolaylı mekanizmalar oluşturduğunu söylemek mümkündür.

Zengezur Koridorunun faaliyette olması Türkiye'ye sadece dış ticaret ve lojistik avantajlar sağlamayacak aynı zamanda kamu maliyesi yönünden de önemli bir gelir sağlama potansiyeli sağlayacaktır. Türkiye'nin dolaylı vergiler üzerinden daha fazla gelir elde ettiği göz önünde tutulduğunda transit taşımacılık faaliyetleri sonucunda taşıma, aktarma ve depolama hizmetleri ve bu hizmetlerin sunumundan elde edilen dolaylı vergiler (özellikle de KDV) ülkenin kamu gelirlerinde artış sağlayacak bir alan oluşturmaktadır. Aynı zamanda koridor boyunca faaliyette bulunacak lojistik işletmeleri, gümrük müşavirlikleri ve taşıma firmalarının kurumsal kazançları dolayısıyla gelir vergisi, kurumlar vergisi ve istihdam üzerinden alınan mali yükümlülükler yoluyla vergi tabanı genişlemesine katkı sağlanacaktır.

Tablo 3'te Zengezur Koridorunun Türkiye'nin vergi kapasitesine potansiyel etkileri gösterilmektedir. Tablo 3 incelendiğinde Zengezur Koridorunun Türkiye'nin mali kapasitesi üzerinde çok boyutlu ve kademeli bir gelir etkisi oluşturma potansiyeline sahip olduğu

görülmektedir. Tabloda yer almakta olan bir diğer önemli unsur ise transit geçişlerde uygulanacak gümrük teminatları ve prosedürel kontrollerin mali güvenlik boyutu konusudur. Türkiye gümrük teminatları ve kontrolleri sayesinde yalnızca kamu gelirlerini artırmayacak aynı zamanda vergi kayıp ve kaçaklarının önlenmesi bakımından da mali idarenin etkinliğini güçlendirebilecektir. Bununla birlikte lojistik altyapı, antrepo ve depolama yatırımlarının artması yatırım temelli ekonomik canlanmayı destekleyerek hem bölgesel kalkınmaya hem de dolaylı vergi gelirlerine pozitif bir etki sağlanacaktır. Bunun sonucunda koridorun ticaret hacmini artırıcı etkisi, ithalat ve ihracat bağlantılı vergi kalemlerinde süreklilik arz eden bir gelir artışı oluşturarak Türkiye'nin hem orta vadeli hem de uzun vadeli mali sürdürülebilirliğine stratejik katkı oluşturabilecek nitelik sağlayacaktır.

Tablo 3: Zengezur Koridorunun Türkiye'nin Vergi Kapasitesine Potansiyel Etkileri

Potansiyel Gelir Kaynağı	Açıklama	Mali Etki
Transit taşımacılık gelirleri	Zengezur Koridoru üzerinden Türkiye'ye giriş/çıkış yapan malların taşıma ve aktarma hizmetlerinden elde edilen gelirler	KDV ve hizmet vergisi artışı, dolaylı vergi geliri
Transit firmalarının Türkiye'de faaliyetleri	Koridor üzerinden çalışan taşımacılık ve gümrük müşavirliği firmalarının kazançları	Kurumlar ve gelir vergisi, istihdam üzerinden dolaylı vergi geliri
Gümrük teminatları ve prosedürleri	Koridor transit geçişleri için alınacak teminatlar ve uygulanacak gümrük kontrolleri	Mali kontrol, vergi güvenliği, kamu gelirlerinde artış
Lojistik altyapı ve antrepo yatırımları	Koridor boyunca depolama, aktarma ve liman altyapısı geliştirme yatırımları	Dolaylı vergi artışı, istihdam ve yatırım gelirleri
İthalat-ihraç vergilerinin dolaylı artışı	Koridor sayesinde artan ticaret hacmi üzerinden alınacak vergiler	Gümrük vergisi, ithalat/ihracat vergilerinde artış

Kaynak: OECD, 2023a; World Bank, 2023; Ticaret Bakanlığı, 2024; TÜİK, 2024 verilerinden derlenerek yazar tarafından hazırlanmıştır.

Kamu maliyesi perspektifinden düşünüldüğünde Zengezur koridorunun aktif hale gelmesi, Türkiye açısından sadece dış ticaret avantajı sağlayacak bir ulaşım hattı olmakla kalmayacak aynı zamanda vergi tabanını genişletecek stratejik bir mali alt yapı yatırımı olacaktır. Zengezur koridorunun açılması, transit taşımacılığı hızlandıracak ve bununla birlikte lojistik şirketlerin karlılığı, depolama ve sigorta sektörlerinin büyüklüğü, sınır kapılarında oluşacak işlemler artacak ve bununla birlikte dolaylı vergilerde de bir artış olacaktır. Bu bağlamda düşünüldüğünde koridor

açıldığı takdirde Türkiye, koridorun mali getirilerini arttırmak amacıyla gümrük dijitalleşmesi, sınır geçişlerindeki sürelerin azaltılması ve aynı zamanda transit vergilendirme mevzuatının tekrar gözden geçirilmesi gibi konularda yeniden düzenlemeler sağlamak için çalışmalarda bulunmalıdır. Bu yeni düzenlemeler sayesinde Türkiye, vergi yapısında verimliliği artırarak kayıt dışılığı azaltacak, transit ekonominin sürdürülebilir kamu geliri üretme kapasitesini de güçlendirmiş olacaktır.

4. Zengezur Koridoru Bağlamında Kamu Maliyesi Açısından Riskler, Sınırlılıklar ve Vergi Kapasitesinin Sürdürülebilirliği

Türkiye özelinde Zengezur koridorunun potansiyel vergi gelirlerini ve mali kapasiteyi arttıracağı yönünde oluşan beklentiler, kamu maliyesi perspektifinde önemli bir konu olmaktadır. Çünkü transit koridorlarının mali etkileri, sadece ticaret hacmindeki artışla değil aynı zamanda ticaret güzergahının sürekliliği, yapılan lojistik hizmetlerin kurumsal kapasitesi ve sınır yönetiminde sağlanan koordinasyonun düzeyi ile belirlenmektedir. OECD (2023), "Orta Koridor" üzerine hazırlamış olduğu kapsamlı raporda bölgesel lojistik hizmetlerinin yetersizliği, yüksek taşıma maliyetleri ve sınır geçişlerinde var olan çok sayıdaki prosedürler gibi konuların koridorların rekabet gücünü zayıflattığını vurgulamaktadır. Bu çerçevede Zengezur koridoru üzerinden öngörülmekte olan transit gelirlerinin her koşulda gerçekleşme durumu garanti altında olmamaktadır. Dolayısıyla da bu durum, kamu gelir tahminleri üzerinde bir belirsizliğin de olabileceğini göstermektedir. Bu bağlamda çalışma ele alındığında Zengezur koridorunun kamu maliyesi perspektifinden riskler ve sınırlılıklar ve vergi kapasitesinin sürdürülebilirliği olarak iki farklı başlıkta incelenebilir.

- ***Kamu Maliyesi Yönünden Oluşturulan Riskler ve Sınırlılıklar:*** Zengezur koridorunun kamu maliyesi açısından düşünüldüğünde birçok risk ve sınırlılık oluşturduğunu söylemek mümkündür. Örneğin Zengezur koridorunun alternatifi olan transit güzergahları maliyet olarak daha avantajlı duruma gelirse ya da herhangi bir siyasi gerilim olur ve bu gerilim derinleşirse öngörülmekte olan vergi gelirlerinin artışı beklenen düzeyden daha az olabilir. Kamu maliyesi yönünden önemli olan bir diğer risk ise koridor üzerinden elde edilen mali kazançların bölgesel olarak dengesiz dağılımı konusu ile ilgilidir. Transit ticaretin sınır şehirlerinde ve lojistik merkez sayılan yerlerde daha fazla olması durumunda bu yerlerde yerel vergi tabanı genişlerken ülke genelinde ise homojen bir vergi gelir genişlemesi olmayabilir. Bu durum bölgeler arasındaki mali kapasite farklılığını derinleştirebilir ve yatay eşitsizlik sorunu daha da görünür bir duruma gelebilir.

Kamu maliyesi kuramı çerçevesinde vergi kapasitesinin belirli coğrafi alanlarda daha yoğun olması durumunda gelir kapasitesi farklılığı ve buna bağlı olarak mali dengesizlik oluşabilir. Bu durumda da idarelerin yatay eşitsizliği çözmek amacıyla mali denkleştirme yöntemlerine başvurması gerekmektedir (Karagöz, 2019). Bu bağlamda düşünüldüğünde Zengezur koridoru üzerinden elde edilen mali getirilerin sadece toplam gelir etkisi yönünden değil aynı zamanda bölgelerarası gelir dağılımı ve mali denge üzerindeki sonuçları üzerinden de değerlendirilmesi önemli olmaktadır. OECD raporunda üzerinde durulan bir diğer önemli konu ise Orta Koridor üzerindeki ekonomik hareketliliğin önemli bir kısmının belirli lojistik noktalarda toplanmış olduğu ve bu yoğunluğun altyapı yatırımlarını da etkilediği konusudur (OECD, 2023). Bu durum Zengezur koridorunun Türkiye'de oluşturacağı vergisel katkının mekânsal yönde dağılımı konusu açısından da önemli bir konu olmaktadır. Çünkü bu konu, kamu harcamaları politikası çerçevesinde bölgesel adalet açısından politika yapıcıları tarafından tekrar bir düzenleme gerektirebilir. Bir başka risk durumu ise transit ticaret hacminin artmasıyla birlikte kayıt dışılığın ve vergi güvenliği riskinin artabilmesidir. OECD raporunda, sınır kapılarındaki gümrük koordinasyonun yeterli düzeyde sağlanamaması, kontrol süreçlerinin uzaması ve dijital uyumsuzluklar gibi konuların olması transit geçişlerde gecikmelere ve buna bağlı olarak denetimlerde sıkıntılara neden olduğu durumlara da yer verilmektedir. Bu tür sıkıntılar, kamu maliyesi literatürü açısından düşünüldüğünde mükelleflerin eksik beyanda bulunmalarına, sınırlarda usulsüz geçişlere ve vergi kayıp ve kaçaklarının artabilmesine sebep olmaktadır. Zengezur koridorunun vergi kapasitesinin etkin bir şekilde kamu gelirlerine aktarılabilmesi sadece ticaret hacmindeki genişleme ile değil; aynı zamanda dijital gümrükleşme konusunun da geliştirilmesine, sınır ötesi veri entegrasyonunun sağlanmasına, ortak transit belge standartlarının oluşturulmasına ve denetim kapasitesinin güçlendirilmesine bağlı olmaktadır.

Tablo 4'te Zengezur koridoru bağlamında kamu maliyesi açısından riskler ve sınırlılıklar gösterilmektedir. Bu tablo, koridorun kamu maliyesi açısından gelir artırıcı yönü olduğu kadar yapısal risk ve sınırlılıkları da içerdiğini göstermektedir. Tablo incelendiğinde Zengezur Koridoru'nun kamu maliyesi üzerindeki etkileri yalnızca gelir artırıcı yönüyle değil, aynı zamanda yapısal riskler ve kurumsal sınırlılıklar çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiği görülmektedir. Özellikle jeopolitik kırılganlık, alternatif güzergâh rekabeti ve kurumsal kapasite

eksikliği, koridorun uzun dönemli vergi potansiyelinin gerçekleşme düzeyi üzerinde belirleyici rol oynamaktadır.

Tablo 4: Zengezur Koridoru Bağlamında Kamu Maliyesi Açısından Riskler ve Sınırlılıklar

Boyut	Risk / Sınırlılık	Kamu Maliyesine Olası Etki	Literatüre Katkı
Jeopolitik kırılganlık	Bölgesel siyasi gerilimler ve sınır güvenliği sorunları	Transit gelirlerde dalgalanma, bütçe öngörü hatası	Jeopolitik riskin mali analizlere entegrasyonu
Alternatif güzergâh rekabeti	İran, Gürcistan ve diğer koridorların maliyet avantajı	Beklenen vergi artışının sınırlı kalması	Rekabetçi transit rota yaklaşımı
Kurumsal kapasite eksikliği	Gümrük koordinasyonu, veri paylaşımı, lojistik yönetim zayıflığı	Tahsil verimliliğinin düşmesi	Vergi idaresi–lojistik yönetişim ilişkisi
Kayıt dışılık riski	Sınır ticaretinde informal işlemler	Vergi kaybı ve denetim maliyet artışı	Dijital denetim literatürüne katkı
Bölgesel asimetri	Gelirin belirli sınır illerinde yoğunlaşması	Yatay mali eşitsizlik	Mali denkleştirme ihtiyacı

Kaynak: OECD, 2023; World Bank, 2023a verilerinden derlenerek yazar tarafından oluşturulmuştur.

- ***Kamu Maliyesi Yönünden Vergi Kapasitesinin Sürdürülebilirliği:*** Zengezur koridorunun kamu maliyesi yönünden vergi kapasitesinin sürdürülebilirliği konusu incelenirken alt yapı yatırım maliyetleri ile beklenen gelirler arasındaki dengeye dikkat edilmesi gerekir. Demiryolu bağlantıları, lojistik üsler, antrepolar, sınır kapılarının yenilenmesi ve güvenlik açısından yapılan yatırımlar kamu bütçesinde maliyetlere yol açabilir. Dünya Bankası tarafından hazırlanan "Orta Ticaret ve Taşıma Koridoru" Raporuna göre koridorların etkin faaliyet gösterebilmesi için büyük ölçekli altyapı yatırımları zorunlu olmaktadır (World Bank, 2023a). Bu yönüyle düşünüldüğünde Zengezur koridorunun kısa vadede mali yük; orta ve uzun vadede ise mali getiri sağlama potansiyeli taşıdığını söylemek mümkündür. Kamu maliyesi teorisi bağlamında koridorun başarısı sadece vergi gelirlerine göre değil, aynı zamanda net sosyal fayda ve mali sürdürülebilirlik kriterlerine göre incelenmelidir.

  Tablo 5'de Zengezur koridoru bağlamında vergi kapasitesinin sürdürülebilirliği boyutu gösterilmektedir. Tabloda yer alan sürdürülebilirlik boyutları, Zengezur Koridoru'nun potansiyel vergi kapasitesinin uzun dönemde istikrarlı kamu gelirine dönüşebilmesi için gerekli yapısal koşulları göstermektedir.

İlk olarak gelir istikrarı boyutu, transit ticaret hacminin sürekliliği ve güzergâhın kesintisiz işleyişi ile doğrudan ilişkilidir. Koridorun jeopolitik veya lojistik kesintilere maruz kalmaması, vergi gelirlerinin öngörülebilirliğini artırarak bütçe projeksiyonlarının güvenilirliğini güçlendirecektir. İkinci olarak tahsil verimliliği, dijital gümrükleşme, ortak transit belge kullanımı ve sınır ötesi veri paylaşım mekanizmalarının etkinliğine bağlıdır. OECD'nin dijital dönüşüm yaklaşımı, vergi idarelerinde veri temelli izleme ve süreç entegrasyonunun kayıp-kaçak riskini azaltarak fiili tahsilat oranını yükselttiğini ortaya koymaktadır (OECD, 2021). Kurumsal sürdürülebilirlik boyutu ise gümrük idaresi, vergi yönetimi ve lojistik kurumlar arasında kalıcı bir eşgüdüm kapasitesinin oluşturulmasını ifade etmektedir. Bu kurumsal koordinasyon, yalnızca kısa dönemli gelir artışını değil, aynı zamanda uzun dönemli vergi kapasitesinin korunmasını sağlayan temel yönetişim unsurudur. Bölgesel mali denge açısından ise koridor gelirlerinin belirli sınır illerinde yoğunlaşması, ülke genelinde mali kapasite farklarını artırabileceğinden, yatay mali denkleştirme mekanizmalarının önemini artırmaktadır. Bu yaklaşım, bölgeler arası mali kapasite farklılıklarının transfer sistemleriyle dengelenmesini öneren teorik literatürle uyumludur (OECD, 2023b). Son olarak şok dayanıklılığı ve yönetişim–uyum kapasitesi, vergi kapasitesinin sürdürülebilirliğini dinamik hale getiren iki kritik unsurdur. OECD'nin dijital dayanıklılık yaklaşımına göre, kriz dönemlerinde vergi idarelerinin teknolojik esneklik, veri sürekliliği ve risk esaslı denetim kapasitesi geliştirmesi, gelir tabanının ani daralmasını sınırlamaktadır (OECD, 2021). Bu çerçevede Zengezur Koridoru'nun vergisel potansiyelinin kalıcı kamu gelirine dönüşmesi, yalnızca transit ticaret hacmindeki büyümeye değil; aynı zamanda dijital altyapı, veri standartları, kurumsal koordinasyon ve krizlere karşı mali dayanıklılık kapasitesinin birlikte güçlendirilmesine bağlıdır.

Yukarıdaki açıklamalardan hareketle Zengezur Koridoru'nun vergisel potansiyelinin sürdürülebilir bir kamu gelirine dönüşebilmesinin yalnızca ticaret hacmindeki artışa bağlı olmadığını; aynı zamanda tahsil verimliliği, kurumsal koordinasyon, bölgesel mali denge ve dışsal şoklara karşı dayanıklılık gibi çok boyutlu unsurlara dayandığını söylemek mümkündür. Bu yönüyle tablo, vergi kapasitesini statik değil dinamik bir sürdürülebilirlik çerçevesinde ele almaktadır.

Tablo 5: Zengezur Koridoru Bağlamında Vergi Kapasitesinin Sürdürülebilirliği

Sürdürülebilirlik Boyutu	Temel Açıklama	Vergi Kapasitesi Üzerindeki Olası Etki	Politika ve Literatüre Özgün Katkı
Gelir istikrarı	Transit ticaret hacminin süreklilik göstermesi ve güzergâhın kesintisiz işlemesi	Vergi gelirlerinde düzenli ve öngörülebilir artış	Vergi kapasitesinin jeopolitik süreklilik ile ilişkilendirilmesi
Tahsil verimliliği	Dijital gümrükleşme, ortak transit belgeleri ve sınır ötesi veri paylaşımı	Kayıp-kaçak riskinin azalması ve fiili tahsilat oranının yükselmesi	Dijital vergi yönetimi ile lojistik entegrasyon modelinin geliştirilmesi
Kurumsal sürdürülebilirlik	Gümrük idaresi, vergi yönetimi ve lojistik kurumlar arasında eşgüdüm	Uzun dönemli vergi tahsil kapasitesinin güçlenmesi	Vergi idaresi–lojistik yönetişim ilişkisinin kurumsal modellemesi
Bölgesel mali denge	Vergisel katkının ülke genelinde dengeli dağılımı	Mali kapasite farklılıklarının sınırlanması	Bölgesel mali denkleştirme literatürüne koridor etkisinin eklenmesi
Şok dayanıklılığı	Jeopolitik krizler, alternatif rota baskısı ve ekonomik dalgalanmalara direnç	Vergi tabanının ani daralmasının önlenmesi	Vergi kapasitesinin dayanıklılık temelli dinamik modelle ele alınması
Yönetişim ve uyum kapasitesi	Ortak standartlar, belge harmonizasyonu ve risk esaslı denetim	Vergi güvenliğinin artması ve uyum maliyetlerinin azalması	Tax Administration 3.0 yaklaşımının transit koridorlara uygulanması

Kaynak: OECD, 2021; OECD, 2023b verilerinden derlenerek yazar tarafından hazırlanmıştır.

Şekil 1, Zengezur koridoru çerçevesinde mali riskler ve vergi kapasitesinin sürdürülebilirliği modelini göstermektedir. Modelde Zengezur Koridoru bağlamında kamu maliyesi açısından ortaya çıkan risklerin vergi kapasitesinin sürdürülebilirliği üzerindeki etkisi çok aşamalı bir nedensellik zinciri içinde gösterilmektedir.

- Modelin ilk aşaması; jeopolitik riskler, kurumsal sınırlılıklar, alternatif rota rekabeti ve bölgesel dengesizlikler gibi unsurlardan oluşmaktadır. Bu unsurlar transit ticaret hacmi ile vergi tabanı üzerinde doğrudan belirleyici etki özelliği taşımaktadır. OECD'nin Orta Koridor analizinde de transit süreçlerin özellikle sınır prosedürlerindeki uyumsuzluk, kurumsal koordinasyon eksikliği ve alternatif güzergâh rekabeti nedeniyle kırılganlaştığı vurgulanmaktadır. Bu kırılganlık, transit gelirlerin istikrarını ve dolayısıyla kamu gelir projeksiyonlarının güvenilirliğini etkileyebilmektedir (OECD, 2023a).

- Modelin ikinci aşamasında transit ticaret hacmi ve vergi tabanı üzerindeki etkinin, vergi tahsil kapasitesi ile gelir istikrarına dönüştüğü varsayılmaktadır. Bu aşama, dijital gümrükleme, veri paylaşımı ve risk esaslı denetim kapasitesi gibi yönetişim unsurlarının fiili tahsilat performansı üzerindeki rolünü yansıtmaktadır. OECD'nin vergi idaresi literatürü, özellikle dijital sistemlerin ve kurumlar arası veri entegrasyonunun kayıp-kaçak riskini azaltarak gelir istikrarını güçlendirdiğini göstermektedir (OECD, 2023b).
- Son aşamada ise kamu maliyesinin sürdürülebilirliği, mali dengeleme mekanizmaları, dijital gümrük denetimi ve risk odaklı gelir stratejileriyle desteklenmektedir. Özellikle bölgesel dengesizlikler nedeniyle sınır illerinde yoğunlaşabilecek vergi kapasitesi artışlarının ülke geneline dengeli biçimde yansıtılabilmesi için yatay mali denkleştirme araçlarının önemi artmaktadır. Bu yaklaşım, bölgeler arası mali kapasite farklarının transfer sistemleriyle dengelenmesini savunan mali federalizm ve yatay eşitsizlik literatürüyle uyumludur (Moisio ve Vidal-Bover, 2023).

Şekil 1: Zengezur Koridoru Çerçevesinde Mali Riskler ve Vergi Kapasitesinin Sürdürülebilirliği Modeli



Kaynak: OECD, 2021; OECD, 2023a; OECD, 2023b verilerinden yararlanarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Daha kısa bir ifadeyle şekil 1, Zengezur Koridoru kaynaklı risk ve sınırlılıkların transit ticaret, vergi tahsil kapasitesi ve gelir istikrarı üzerinden kamu maliyesinin özellikle de vergilendirme konusunun sürdürülebilirliğine nasıl yansıdığını göstermektedir. Ayrıca şekil 1'de mali dengeleme, dijital denetim ve risk odaklı gelir stratejilerinin sürdürülebilir vergi kapasitesi açısından tamamlayıcı politika araçları olduğuna da vurgu yapılmaktadır.

5. Sonuç ve Öneri

"Zengezur Koridorunun Kamu Maliyesi Bağlamında İncelenmesi ve Bu Koridorun Türkiye Açısından Potansiyel Vergisel Sonuçları" başlıklı bu çalışma ile Zengezur koridorunun Türkiye özelinde ortaya koyabileceği olası vergisel sonuçları kamu maliyesi yönüyle teorik olarak incelenmiştir. Elde edilen kavramsal çerçeve, koridorun yalnızca transit ticaret hacmini artıran bir lojistik güzergâh olarak değil, aynı zamanda kamu gelirleri, vergi tabanı genişlemesi ve mali kapasite üzerinde dönüştürücü etkiler yaratabilecek stratejik bir ekonomik unsur olarak değerlendirilmesi gerekliliğini vurgulamaktadır. Bu bağlamda kamu maliyesi açısından da Zengezur koridorunun çok önemli olduğunu söylemek mümkündür. Özellikle gümrük gelirleri, lojistik hizmetlerden doğan katma değer vergisi, akaryakıt tüketimi üzerinden alınan dolaylı vergiler, sınır ticaretine bağlı yerel ekonomik canlılık ve kurumsal faaliyet artışı gibi durumların olmasıyla birlikte Zengezur koridorunun Türkiye'nin vergi yapısında yeni gelir alanları sağlanabileceğine vurgu yapılmaktadır.

Ayrıca bu çalışma, söz konusu vergisel potansiyelin otomatik ve doğrusal biçimde kamu gelirine dönüşmeyeceğini de ortaya koymaktadır. Koridorun jeopolitik sürekliliği, alternatif güzergâhların maliyet avantajı, sınır kapılarındaki işlem süreleri, dijital gümrükleşme düzeyi ve ülkeler arası kurumsal koordinasyon kapasitesi, bu potansiyelin gerçekleşme derecesini belirleyen temel değişkenler olmaktadır. Özellikle OECD'nin vurguladığı belge harmonizasyonu, veri paylaşımı ve ortak sınır prosedürleri gibi unsurların eksikliği, transit geçiş sürelerini uzatarak hem koridorun cazibesini azaltmakta hem de vergi tahsil kapasitesini de düşürmektedir. Bu nedenle kamu maliyesi açısından temel sonuç, koridorun vergisel etkisi sadece ticaret hacmine bağlı değildir, aynı zamanda kurumsal yönetişim kalitesine de bağlı olduğudur.

Çalışmada yer alan önemli sonuçlardan biri de vergisel katkının bölgesel düzeyde dengeli bir dağılım sergilemeyebileceği konusu üzerinedir. Transit faaliyetlerin özellikle sınır illeri, gümrük kapıları ve lojistik merkezlerde yoğunlaşması, belirli bölgelerde vergi tabanını genişletirken ülke

genelinde eşit düzeyde bir gelir etkisi sağlamayabilir. Bu durum, yatay mali eşitsizlikleri artırarak merkezi bütçe transferleri ve mali denkleştirme mekanizmalarının önemini güçlendirebilir. Bu bağlamda yerel mali kapasite literatürü, coğrafi olarak yoğunlaşan gelir kapasitesinin transfer sistemleriyle dengelenmesi gerektiğine vurgu yapmaktadır. Dolayısıyla Zengezur Koridoru'nun kamu maliyesine katkısı, yalnızca toplam gelir artışı bakımından değil, aynı zamanda bölgeler arası mali adalet ve kaynak tahsisi açısından da değerlendirilmelidir.

Bu bakış açısıyla incelendiğinde, dört önemli politika önerisi sunulabilir. Bunlar şunlardır:

1. Olası çözümlerden biri, ülkenin ***dijital gümrük alt yapısını güçlendirmektir***. Dijital gümrükleşme altyapısının güçlendirilmesi önerisi bu öneriler içerisinde çok önemli bir öneri olarak görülebilir. Dijital gümrükleşme alt yapısı ile ülkenin ortak transit belgeleri, elektronik veri paylaşımı, risk odaklı denetim mekanizmaları, vergi kayıp-kaçak riskini azaltarak fiili tahsilat oranını arttıracaktır.
2. Ülkede ***jeopolitik ve alternatif rota risklerine karşı mali dayanıklılık stratejileri*** oluşturularak geliştirilmelidir. Zengezur koridoru gelirlerinin sürekli bir kamu geliri kalemi varsayılması yerine, farklı gelir kalemlerine dayalı daha esnek gelir kalemlerinin olabileceği modeller oluşturulmalıdır. Bu sayede bütçe tahmini hataları azaltılarak orta vadeli mali planlama güçlendirilecektir.
3. Bir diğer öneri ise ülke yönetimi tarafından ***bölgesel mali denkleştirme mekanizmalarının yeniden tasarlanması*** konusundadır. Bölgesel mali denkleştirme mekanizmaları yeniden tasarlandığında özellikle sınır illerinde yoğunlaşabilecek vergisel kapasite artışları düzenlenerek bölgesel adaletin sağlanması açısından ülke genelinde denge sağlanabilecektir. Bu durum kamu harcamalarının etkinliğinin sağlanması yönünden de önem taşımaktadır. bu yönüyle incelendiğinde lojistik merkezlerin geliştiği bölgeler üzerinde elde edilen vergi kapasitesinin birazının kalkınma açısından gerekli görülen bölgelere yönlendirilmesi, ülkenin mali sürdürülebilirliği ve sosyal adaleti arasında denge sağlayabilir.
4. Sonuncu öneri ise ülkede ***kurumsal koordinasyon ve çok taraflı yönetişim kapasitesinin arttırılması*** yönündedir. Ülkede kurumsal koordinasyon ve çok taraflı yönetişim kapasitesinin arttırılırsa ülke Zengezur koridoru üzerinden uzun dönemli vergisel bir başarı elde edecektir. Uzun dönemli vergisel başarı yalnızca Türkiye'nin iç mali ve gümrük düzenlemelerine değil; aynı zamanda Azerbaycan, Nahçıvan ve bölgesel transit ağlarıyla uyumlu ortak standartların geliştirilmesine bağlıdır.

Sonuç olarak Zengezur Koridoru, Türkiye açısından yalnızca jeostratejik ve lojistik alanda fırsatlar sunmamakta, aynı zamanda kamu gelirleri, vergi tahsil kapasitesi, bölgesel mali denge ve sürdürülebilir vergi kapasitesi bakımından da önemli fırsatlar sunmaktadır. Ancak bu fırsatların kalıcı bir kamu gelirine dönüşebilmesi için risklerin doğru yönetilmesi, dijital mali altyapının güçlendirilmesi ve bölgesel iş birliğinin kurumsallaştırılması gerekir. Bu yönüyle çalışma, Zengezur literatürüne kamu maliyesi eksenli teorik bir değerlendirme ve politika çerçevesi sunmaktadır.

KAYNAKÇA

Akdoğan, A. (2013). Kamu Maliyesi. Gazi Kitabevi. 15. Baskı. Ankara

Anadolu Ajansı (2025). Türkiye, Zengezur Koridoru'nun açılmasıyla küresel tedarik zincirlerinde merkez olabilir. https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiye-zengezur-koridorunun-acilmasiyla-kuresel-tedarik-zincirlerinde-merkez-olabilir. (Erişim: 15.01.2026).

Ateş, E. (2025). The potential effects of the Zangezur Corridor on Türkiye's foreign trade. Gazi İktisat ve İşletme Dergisi, 11(2), 148–161. https://doi.org/10.30855/gjeb.2025.11.2.004

Atkinson, A. B., & Stiglitz, J. E. (1976). The design of tax structure: Direct versus indirect taxation. Journal of Public Economics, 6(1–2), 55–75.

Blöchliger, H., & Pinero Campos, P. (2011). *Tax Competition Between Sub-Central Governments*. OECD Working Papers on Fiscal Federalism, No. 9.

Braun, J., & Zagler, M. (2014). An economic perspective on double tax treaties within developing countries. *World Tax Journal, 6*(3).

Çelik, S. (2025). Devlet Vergi İsyan. Sarmal Kitabevi. 1. Baskı. İstanbul.

Devereux, M. P., & Griffith, R. (1998). "Taxes and the Location of Production: Evidence from a Panel of US Multinationals." *Journal of Public Economics*, 68(3), 335–367.

Diamond, P. A., & Mirrlees, J. A. (1971). Optimal taxation and public production I–II. American Economic Review, 61(1), 8–27; 261–278.

Gordon, R. H. (1985). Taxation of investment and savings in a world economy. American Economic Review, 76(5), 1086–1102.

Karagöz, B. (2019). "Yerel Yönetimler Ekonomisinde Yatay Eşitsizlik Sorununa ve Çözümüne Dair Teorik Bir İnceleme", International Journal of Public Finance, 4(2), 250-269.

Karaş, E., & Hayrullahoğlu, B. (2023). Küreselleşme sürecinin vergileme üzerindeki etkisi: Emek ve sermaye gelirlerinin vergilendirilmesi açısından bir değerlendirme. International Journal of Social Inquiry, 16(1), 391–409. https://doi.org/10.37093/ijsi.1272042

Kerr, D.; Lassila, D.; T. Smith, K. & M. Smith, K. (2025). Historical Development of Taxation From Ancient Times to Modern Day: Implications for the Future. Journal of Accounting and Finance, *25*(1). https://doi.org/10.33423/jaf.v25i1.7510

Moisiso, A. Vidal-Bover, M. (2023). Fiscal equalisation and regional development policies: Is there a case for enhanced synergies? OECD Regional Development Papers. https://www.oecd.org/en/publications/fiscal-equalisation-and-regional-development-policies_0d28a879-en.html. (Erişim: 15.02.2026).

Moore, M. (2004). Revenues, state formation, and the quality of governance in developing countries. *International Political Science Review, 25*(3), 297–319.

Musgrave, R. A. (1959). *The Theory of Public Finance: A Study in Public Economy*. New York: McGraw-Hill.

OECD (2021). *Statement on a Two-Pillar Solution to Address the Tax Challenges Arising from the Digitalisation of the Economy*. OECD Publishing.

OECD (2023). Revenue Statistics 2023. OECD Publishing.

OECD (2023a). Realising the Potential of the Middle Corridor, OECD Publishing, Paris, https://doi.org/10.1787/635ad854-en (Erişim: 15.02.2026).

OECD (2023b). Tax Administration 2023: Comparative information on OECD and other advanced and emerging economies. *OECD Publishing.* https://doi.org/10.1787/900b6382-en. (Erişim: 15.02.2026).

Pirdal, B. (2018). Vergileme ve Mali Yönetişim Arasındaki Bağlantı. Maliye Araştırmaları Dergisi, 4(2), 77-87. https://dergipark.org.tr/tr/pub/finance/article/917898

Rodrik, D. (1998). Why do more open economies have bigger governments? *Journal of Political Economy, 106*(5), 997–1032.

Stiglitz, J. E. & JRosengard, J. K. (2015). *Economics of the Public Sector* (4th edition). W. W. Norton & Company.

Ticaret Bakanlığı (2023). Transit Rejimi Nedir?, https://ticaret.gov.tr/. (Erişim: 15.01.2026)

Ticaret Bakanlığı. (2024). Ortak transit rejimi ve NCTS uygulamaları, https://ticaret.gov.tr/. (Erişim: 15.01.2026)

Tresch, R. W. (2022). *Public finance: A normative theory* (4th ed.). Academic Press.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2024). Dış ticaret istatistikleri. https://www.tuik.gov.tr/, (Erişim: 15.01.2026).

Zodrow, G. R., & Mieszkowski, P. (1986). Pigou, Tiebout, property taxation and the underprovision of local public goods. Journal of Urban Economics, 19(3), 356–370.

World Bank (2022). Trade and Transport Facilitation in the Middle Corridor: Azerbaijan–Turkey Transit Potential. Washington, DC: World Bank.

World Bank. (2023). *Logistics Performance Index 2023*.Connecting to Compete 2023 Trade Logistics in an Uncertain Global Economy. World Bank. https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf. (Erişim: 15.02.2026).

World Bank. (2023a). The Middle Trade and Transport Corridor: Policies and investments to triple freight volumes and halve travel time by 2030. World Bank. https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor. (Erişim: 15.02.2026).

ZENGEZUR KORİDORU: GÜNEY KAFKASYA'DA DÖNÜŞEN GÜÇ DENGELERİ, BÖLGESEL ENTEGRASYON VE AVRASYA JEOPOLİTİĞİNİN YENİ EKSENİ

Aslıhan Iğdır Akaras*, Emrah Konuralp**

1. Giriş

Zengezur Koridoru kısa bir güzergah olsa da taşıdığı işlevle öne çıkarak Orta Asya ve Hazar Havzası'nı, Azerbaycan üzerinden ve Ermenistan topraklarından geçerek Türkiye'ye bağlama potansiyeli taşımaktadır. Koridorun sosyoekonomik ve jeostratejik ağırlığı da buradan gelmektedir. 2020'deki İkinci Karabağ Savaşı'nın ardından yeniden gündeme gelen koridorun, Azerbaycan anakarasını güney Ermenistan üzerinden Nahçıvan'a bağlaması öngörülmekte ve bu da onu bölgesel güç dengelerinin yeniden kurulduğu bir eşiğe yerleştirmektedir.

Bu bölüm, Güney Kafkasya'da önerilen Zengezur Koridoru bağlamında aktörler arasındaki rekabetin jeopolitik sonuçlarını incelemektedir. Çalışma, Bölgesel Güvenlik Kompleksi Teorisi (BGKT) çerçevesinde başlıca aktörlerin stratejik çıkarlarını, olası güç kaymalarını ve bunların uluslararası ilişkilere daha geniş etkilerini ele almaktadır. Temel sav, koridor anlaşmazlığının bölgesel güvenlik komplekslerini hem yansıttığı hem de yeniden şekillendirdiği; rekabet ile iş birliğinin bu süreçte iç içe geçtiğidir. Çalışma ayrıca koridoru Sovyet sonrası alanda değişen jeopolitik gerçekliklerin bir yansıması olarak okur ve onun bölgesel entegrasyon, enerji politikaları ve büyük güç rekabeti açısından önemli sonuçlar doğurduğunu savunmaktadır. Bu amaçla paydaşların konum ve çıkarları karşılaştırmalı biçimde incelenmiş; akademik çalışmalar, politika belgeleri ve haberler taranmıştır. Elde edilen bulgular ışığında olası senaryolar ve politika önerileri geliştirilmiştir.

Çalışma, yorumsamacı bir doküman ve söylem çözümlemesine dayanmaktadır. İncelenen birincil malzeme, sürecin dönüm noktalarını belgeleyen metinlerden oluşmaktadır. Bunlar, 10 Kasım 2020 tarihli Üçlü Bildiri, 2021 Şuşa Beyannamesi ve 2025 Washington Zirvesi ile TRIPP'e ilişkin resmi açıklamalardır. Bu metinler, hakemli literatür ve düşünce kuruluşu

* Dr. Öğr.Üyesi Aslıhan IĞDIR AKARAS, Iğdır Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, aslihanigdir@gmail.com, ORCID: 0000-0002-3211-696X.

** Doç. Dr. Emrah KONURALP, Iğdır Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, emrah.konuralp@metu.edu.tr, ORCID: 0000-0003-3667-8107.

raporlarıyla birlikte okunmuştur. Zengezur Koridoru, savaş sonrası bölgesel güvenlik düzenindeki dönüşümü görünür kıldığı için "açıklayıcı" bir örnek olarak seçilmiştir. Amaç istatistiksel genelleme değil, kuramsal kavramların tek bir kritik vaka üzerinden işletilmesidir. Yöntemin başlıca sınırı, Ermenice ve Rusça birincil kaynaklara doğrudan erişimin sınırlı oluşu ve sürecin hala gelişmekte olmasıdır. Bu nedenle çıkarımlar kesin sonuçlar olarak değil, eğilim okumaları olarak değerlendirilmelidir.

Koridorun güzergahı ve taşıdığı potansiyel düşünüldüğünde, geniş bir coğrafyadaki ülkeler arasında ekonomik ve ticari ilişkileri derinleştirebileceği, bölgesel kalkınmayı ileri bir aşamaya taşıyabileceği görülmektedir.

Azerbaycan'ın Doğu-Batı ulaşım hattını kurma ve işlevsel kılma yönündeki etkin rolü bölgesel iş birliğine iyi bir örnektir. Bakü, koridorun verimliliğini artırmak için çok taraflı iş birliği mekanizmalarına yaslanan, bütünleşmeyi teşvik eden bir politika izlemektedir.

Ayrıca Blank (2022), Ukrayna Savaşı bağlamında Ermenistan'ın Avrupa ile Asya arasında önemli bir bağlantı hattı olan Zengezur Koridoru'nun inşasını daha fazla erteleyemeyeceğini ileri sürmektedir. Bu da koridorun artan jeopolitik önemine işaret etmektedir. Benzer biçimde de Waal (2021), İkinci Karabağ Savaşı'nın sonucunun bölgede bir nesil sonra ilk kez yeni ticari ilişkiler ve ekonomik iş birliği imkanlarına zemin hazırladığını belirtmektedir.

İkinci Karabağ Savaşı'nın ardından Azerbaycan, Rusya ve Ermenistan arasında imzalanan 10 Kasım 2020 tarihli Üçlü Bildiri ile yeniden gündeme gelen Zengezur Koridoru, yaklaşık 44 kilometrelik kısa bir güzergaha sahip olsa da jeopolitik açıdan son derece kritiktir. Koridor, son yıllarda bölgesel ulaşım ve iletişim altyapısının yeniden yapılandırılmasında belirleyici bir etki taşımaktadır. Bu önem yeni de değildir. Öyle ki, 2020'deki Ermenistan-Azerbaycan çatışması tırmanmadan önce dahi uluslararası stratejik çevrelerin gündeminde ve kamuoyunda tartışmalı bir proje olarak yer etmiştir (BBC News, 2025). Örneğin ABD merkezli istihbarat ve analiz kuruluşu Stratfor, 27 Haziran 2012 tarihli raporunda koridoru denetim altında tutan aktörün Anadolu'daki Türk nüfuz alanına, Kafkasya'daki Rus nüfuz alanına ve doğrudan İran'ın çekirdek topraklarına güç yansıtabileceğini belirtmişti.

2. Kuramsal Çerçeve: Bölgesel Güvenlik Kompleksi Teorisi

Zengezur Koridoru'nun bölgesel ve küresel aktörler nezdinde yarattığı rekabet ve iş birliği dinamiklerini çözümlemek için bu çalışma, Barry Buzan ve Ole Wæver tarafından geliştirilen Bölgesel Güvenlik Kompleksi Teorisi'ni analitik çerçeve olarak benimsemektedir. Kopenhag Okulu geleneği içinde şekillenen bu yaklaşım, güvenliğin ne yalnızca devlet düzeyinde ne de

küresel sistem düzeyinde, asıl olarak bölgesel düzeyde anlaşılabileceğini ileri sürer. Buzan ve Wæver'a (2003) göre coğrafi yakınlık güvenlik etkileşimini yoğunlaştırdığından, devletlerin güvenlik kaygıları birbirinden ayrılamayacak ölçüde iç içe geçer. Bu da güvenlik etkileşiminin belirgin ve istikrarlı örüntüleri olarak tanımlanan bölgesel güvenlik komplekslerini oluşturur.

Kuramın bu çalışma açısından üç temel kavramı öne çıkar. Birincisi, dostluk ve düşmanlık örüntüleridir (*patterns of amity and enmity*): Bir kompleks içindeki ittifaklar, husumetler ve güç dengeleri, dışarıdan gelen etkilerden çok bölgenin kendi tarihsel ve coğrafi dinamikleri tarafından belirlenir. İkincisi, yalıtkan devlet (*insulator*) kavramıdır: İki ayrı güvenlik kompleksinin temas noktasında yer alan, ancak her ikisinin dinamiklerini de tam olarak üstlenmeyen, bir tür güvenlik tamponu işlevi gören aktördür. Üçüncüsü, örtü (*overlay*) kavramıdır: Bölge dışı bir büyük gücün bölgeye nüfuz ederek yerel güvenlik dinamiklerini bastırması ve bölgesel aktörlerin özerk hareket alanını sınırlamasıdır (Buzan ve Wæver, 2003).

Bu kavram seti, Güney Kafkasya'nın İkinci Karabağ Savaşı sonrası dönüşümünü çözümlemek için elverişli bir zemin sunar. Bununla birlikte bu çalışmada kuram, Buzan ve Wæver'in kompleks betimlemesini durağan bir yapı olarak değil, içeriden dönüşebilen bir süreç olarak okur. Acharya'nın (2007) bu kurama yönelttiği eleştiri bu açıdan yol göstericidir. Buna göre bölgeler salt büyük güçlerin inşa ettiği nesneler değildir; yerel aktörlerin güce karşı geliştirdiği direnç, dışlama ve sosyalleştirme stratejileri, bölgesel düzenin biçimlenmesinde en az dış güçler kadar belirleyicidir. Bu içeriden-dışarıya bakış, aşağıda savunulan "hiyerarşisi henüz oturmamış geçiş hali" savının kuramsal dayanağıdır. Buzan ve Wæver, Sovyet sonrası alanı Rusya'nın kurucu merkez olduğu, tek kutuplu-merkezîleşmiş bir bölgesel güvenlik kompleksi olarak tanımlar. Burada Rusya bölge dışı bir aktör değil, kompleksin belirleyici hegemonik gücüdür. Soğuk Savaş sonrası Güney Kafkasya da büyük ölçüde bu çerçeveye uymuştur. Rusya; Ermenistan'la ittifakı, Azerbaycan'la dengeli ilişkisi ve bölgedeki askerî varlığı aracılığıyla güvenlik dinamiklerinin başlıca düzenleyicisi olmuştur. Türkiye ise bu yapıda, Avrupa, Orta Doğu ve Sovyet sonrası alan komplekslerinin kesişiminde yer alan klasik bir yalıtkan devlet olarak konumlanmıştır (krş. Dumlu ve Şahin, 2024).

Bu çalışmanın temel savı, Zengezur Koridoru tartışmasının bu yerleşik yapıyı üç düzeyde dönüştürdüğüdür. İlk olarak Türkiye, İkinci Karabağ Savaşı ve sonrasındaki süreçte Azerbaycan'la kurduğu stratejik ittifak aracılığıyla yalıtkan konumundan çıkarak Güney Kafkasya güvenlik kompleksinin doğrudan bir aktörü haline gelmektedir. Bu sav uluslararası yazında da karşılık bulur: Sukiasyan ve Davtyan (2025), 2020 Savaşı sonrasında Güney Kafkasya'nın, tek kutuplu ve Rusya merkezli post-Sovyet güvenlik kompleksi içindeki bir alt-

kompleksten, Türkiye'nin Rusya'yla eşit bir bölgesel kutup olarak katıldığı ayrı ve iki kutuplu bir komplekse dönüştüğünü ileri sürer. İkinci olarak Rusya'nın kompleksin merkezindeki hegemonik konumu, Ukrayna Savaşı'nın yarattığı stratejik yük ve değişen güç dengeleriyle aşınmakta, kompleks tek kutuplu yapısından uzaklaşmaktadır. Üçüncü olarak Amerika Birleşik Devletleri'nin, 8 Ağustos 2025 tarihli Washington Zirvesi'nde ilan edilen ve Azerbaycan ile Nahçıvan'ı Ermenistan'ın Meğri bölgesinden geçecek bir hatla bağlamayı öngören "Uluslararası Barış ve Refah İçin Trump Rotası" (*Trump Route for International Peace and Prosperity*, TRIPP) girişimiyle sürece doğrudan dahil olması, bölge dışı bir süper gücün komplekse eklemlenmesi anlamına gelir. Burada "örtü" kavramını ihtiyatla kullanmak gerekir. Buzan ve Wæver'da örtü, dış gücün yerel güvenlik dinamiklerini bastırdığı güçlü bir durumu anlatır oysa ABD'nin rızaya dayalı ve ekonomik nitelikli katılımı, kuramın "nüfuz" (*penetration*) kategorisine daha yakındır. Bu nedenle TRIPP'i tam bir örtüden çok, örtüye doğru evrilme eğilimi taşıyan bir dış güç nüfuzu olarak okumak daha tutarlıdır. Böylece Zengezur Koridoru, bir ulaşım ve bağlantısallık projesi olmanın yanında, Güney Kafkasya güvenlik kompleksinin iç hiyerarşisinin ve dış sınırlarının yeniden çizildiği bir kırılma noktası olarak değerlendirilmektedir. İzleyen bölümlerde alt bölgesel ve küresel aktörlerin stratejik pozisyonları bu çerçeve ışığında çözümlenmektedir.

3. Güney Kafkasya'nın Tarihsel Önemi ve Zengezur'un Tarihsel Süreci

Güney Kafkasya, tarih boyunca Doğu ile Batı arasında bir köprü işlevi üstlenerek farklı uygarlıkların, imparatorlukların ve kültürlerin kesişim noktası olmuştur. Bu coğrafi konum bölgeye özgün bir stratejik önem kazandırmış ve Osmanlı, İran ve Rus imparatorlukları arasındaki rekabet alanı olmasının yanı sıra günümüz uluslararası ilişkilerinde de kritik bir jeopolitik kavşak olma niteliğini sürdürmüştür (Kantarcı, 2022, s. 55). 2020 yılının Eylül ayı sonunda patlak veren ve Azerbaycan'ın askerî tarihinde "Vatan Muharebesi" ya da "Demir Yumruk Operasyonu" olarak anılan İkinci Karabağ Savaşı, Güney Kafkasya için yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur.[1]

Güney Kafkasya'daki devletler, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin (SSCB) dağılmasının ardından farklı yönelimler benimsemiş olsalar da karşılıklı bağımlılıkları nedeniyle kaderleri birbirine sıkı biçimde bağlıdır. Bu nedenle bölgedeki güvenlik tehditleri mevcut koşullardan bağımsız değerlendirilemez. Geniş Güney Kafkasya-Hazar bölgesinden geçen mevcut ve potansiyel ulaştırma koridorları, çok sayıda ülke açısından önemli ekonomik getiriler

[1] Çalışma boyunca "işgal" ve "kurtarma" gibi tartışmalı terimler, tarafların kendi anlatılarına ve BM Güvenlik Konseyinin (BMGK), Ermenistan'ın Azerbaycan topraklarını işgaline son verilmesini sağlamak amacıyla 1993 yılında kabul ettiği 822, 853, 874 ve 884 sayılı dört bağlayıcı karara atıfla kullanılmakta, çözümleme bu nitelemeleri tarafsız bir mesafeyle ele almaktadır (BMGK Kararları 822, 1993; 853, 1993; 874, 1993; 884, 1993).

sağlamaktadır. Çin'den başlayarak Orta Asya, Hazar Denizi, Güney Kafkasya ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanan ulaşım hattı, Doğu ile Batı'yı birbirine bağlayan en kısa, en güvenli ve en istikrarlı güzergahlardan biri olarak öne çıkmaktadır (Gawliczek ve Iskandarov, 2023, s. 38).

Yaklaşık otuz yıl boyunca uluslararası örgütlerce büyük ölçüde ihmal edilen Dağlık Karabağ ihtilafı, 2020 Eylül'ünün sonunda yeniden alevlenmiş ve uluslararası gündeme dönmüştür. Uzun süre barışçıl yöntemlere bağlı kalan Azerbaycan, ne var ki Mayıs 1994 ateşkesinin ardından yürütülen müzakereler somut sonuç vermeyince, müzakereler tıkanırsa askerî seçeneğin masaya gelebileceğini de sık sık dile getirmiştir. Cephe hattındaki provokasyonun ardından Azerbaycan, 27 Eylül 2020'de "Demir Yumruk Operasyonu" adıyla karşı taarruza geçerek statükoyu dönüştürmüştür.

Savaşın 2020 yılında başlaması, Azerbaycan'ın sonuçları belirsiz bir çatışmaya girmeme yönündeki stratejik yaklaşımıyla ilişkilendirilmektedir. Azerbaycan, yalnızca Ermenistan'ın askerî kapasitesini değil, dış destek unsurlarını da dikkate alarak hazırlık sürecini şekillendirmiştir (Iskandarov ve Gawliczek, 2021, s. 30).

Dağlık Karabağ sorununun kökeni, 1917 Bolşevik Devrimi sonrasında Karabağ'ın Transkafkasya Demokratik Federatif Cumhuriyeti içinde yer almasına ve kısa süre sonra Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan'ın bağımsızlıklarını ilan etmeleriyle bölgede yaşanan çatışmalara dayanır. Bu süreçte SSCB, Türkiye ile ilişkilerini dengeleme ve bölgede ideolojik nüfuzunu genişletme amacıyla Zengezur'un Ermenistan'a, Nahçıvan ve Karabağ'ın ise Azerbaycan'a bırakılmasını öngören bir düzenlemeye gitmiş ve 7 Temmuz 1923'te Azerbaycan SSC bünyesinde Dağlık Karabağ Özerk Oblastı'nı kurmuştur. 1990'ların başında etnik çatışmaların yoğunlaşmasıyla Ermenistan ile Azerbaycan arasında patlak veren savaş 1993'te Azerbaycan'ın aleyhine sonuçlanmış, 1994'te imzalanan ateşkes anlaşmasıyla Karabağ fiilen Ermenistan'ın denetimine girmiştir (İşbilen, 2025, s. 1331; Kurt ve Tüysüzoğlu, 2022, s. 147).

Dağlık Karabağ Özerk Bölgesi'nin Ermeni nüfus yoğunluğu gözetilerek oluşturulması, bölgenin Ermenistan'a bağlanmasına yönelik beklentileri artırmış, ancak 1936 Sovyet Anayasası mevcut statünün korunacağını teyit etmiştir. Sovyetler Birliği'nin bölgedeki politikası, taraflar arasındaki gerilimi sürdürerek Güney Kafkasya'da belirleyici aktör konumunu korumaya yönelmiştir. 1987'den itibaren Dağlık Karabağ'ın Ermenistan'la birleşme talepleri siyasal düzleme taşınmış; 1988'de alınan kararlar ve karşılıklı tepkiler etnik temelli şiddet olaylarını ve kitlesel göçleri tetiklemiştir. SSCB'nin ayrılma taleplerini reddetmesine karşın süreç giderek tırmanmış ve 1991 sonrasında iki taraf arasında savaşa dönüşmüştür. 1994'e kadar süren

çatışmalar sonucunda Azerbaycan topraklarının yaklaşık yüzde 20'si işgal edilmiş ve bir milyondan fazla kişi yerinden edilmiştir (İğdeli ve Asal, 2022, s. 21).

2020 Karabağ Savaşı'na giden süreçte, 1994 ateşkesinden itibaren Ermenistan'ın ateşkesi ihlal eden eylemleri, Azerbaycan'ın sivil yerleşim yerlerine yönelik saldırılar ve bu sorunların çözümsüz kalması belirleyici etkenler arasında yer almıştır (Ertuğrul, 2022, s. 58). Bu süreçte Ermenistan'ın izlediği politikaların, bölgesel istikrarsızlığı derinleştirerek Kafkasya ve Orta Asya'nın uluslararası sistemle bütünleşmesini olumsuz etkilediği değerlendirilmektedir (İşbilen, 2025, s. 1332).

4. 2020 İkinci Karabağ Savaşı ve Üçlü Ateşkes Bildirisi

Azerbaycan'ın kırk dört gün süren İkinci Karabağ Savaşı sonrasında elde ettiği sonuç, Kafkasya'daki jeopolitik dengelerin yeniden yapılandığı bir süreci beraberinde getirmiştir. Bu gelişme bölgesel iş birliği imkanlarını artırmış ve yeni ulaşım koridorları ile bağlantı hatlarının oluşumuna zemin hazırlamıştır. Aynı zamanda Kafkasya ve Hazar bölgesinde istikrar ve güven ortamının tesisinin önemi daha belirgin hale gelmiştir. Bu bağlamda, Azerbaycan'ı Ermenistan üzerinden Nahçıvan'a bağlamayı öngören Zengezur Koridoru'nun açılması, diplomatik alanda öne çıkan başlıca kazanımlardan biri sayılmaktadır. Koridorun, Orta Asya, Hazar bölgesi ve Azerbaycan'ı Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlayarak Asya ile Avrupa arasında bütünleşik bir ulaşım hattı oluşturması, bölgesel ticaret açısından önemli sosyoekonomik ve jeostratejik sonuçlar doğurabilecek potansiyele sahiptir (İşbilen, 2025, s. 1332; Gulahmadov ve Hajiyeva, 2023, s. 48).

27 Eylül 2020'de başlayan ve kırk dört gün süren İkinci Karabağ Savaşı'nda Azerbaycan, Türkiye'nin sağladığı askeri destekle başta insansız hava araçları olmak üzere ileri teknoloji donanıma dayanan bir savaş anlayışı ortaya koymuş ve sahada belirgin bir stratejik üstünlük elde etmiştir. Bu savaş, muharebe alanında insansız hava araçlarının kitlesel kullanımının çatışmanın sonucunu doğrudan belirlediği ilk devletlerarası silahlı çatışma olarak askerî tarih literatüründe özgün bir yere sahiptir (Iskandarov ve Gawliczek, 2021, s. 33). Savaşın seyrini belirleyen kritik dönüm noktası, stratejik açıdan kilit öneme sahip Şuşa kentinin Azerbaycan kuvvetlerince ele geçirilmesi olmuştur. Şuşa'nın düşmesi Ermenistan'ı askerî olarak sürdürülemez bir konuma iterek ateşkes masasına oturmaya mecbur bırakmıştır. Ermenistan savaştan ağır bir yenilgiyle çıkmış, Erivan yönetiminin yalnızca Karabağ çevresindeki yedi bölge üzerindeki değil, bölgenin tarihi ve kültürel merkezi Şuşa üzerindeki denetimi de sona ermiştir. Azerbaycan'ın resmi anlatısında "kurtarma" olarak adlandırılan harekatla, Azerbaycan ordusu Şuşa'ya ek olarak

Fuzuli, Cebrayıl, Kubadlı ve Zengilan ile çevresindeki bazı bölgelerin denetimini de ele geçirmiştir (Ataman ve Pirinççi, 2021, s. 33).

İkinci Karabağ Savaşı, 10 Kasım 2020'de Rusya'nın arabuluculuğunda imzalanan "Üçlü Bildiri" ile sona ermiştir. Ermenistan Başbakanı Nikol Paşinyan'ın da belirttiği üzere, Ataman ve Pirinççi'ye (2021, s. 32) göre Azerbaycan'ın kesin zafer elde ettiği bu savaşta Ermenistan'ın yenilgiyi kabul etmekten başka seçeneği kalmamıştır. Erivan yönetimi söz konusu belgeyi imzalamak zorunda kalmış ve çatışma resmen sona ermiştir. Üçlü Bildiri'ye göre taraflar mevcut mevzilerinde ateşkese uymuş, Ermenistan daha önce işgal ettiği bölgelerden önceden belirlenmiş bir takvime uygun şekilde çekilmiştir. Bu kapsamda Ermeni güçleri Kelbecer, Laçın ve Ağdam'dan çekilmiş ve buraların kontrolü Azerbaycan'a bırakılmıştır. Böylece Azerbaycan, işgal altındaki topraklarının önemli bir kısmını geri almıştır. Anlaşma, işgal nedeniyle yurtlarından göç etmek zorunda kalan yaklaşık bir milyon Azerbaycanlının Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği koordinasyonunda geri dönüşüne imkan tanımıştır.

Üçlü Bildiri tüm düşmanlıkların sona erdirilmesini hükme bağlamıştır. Bildiri; Azerbaycan'ın 1990'lardan bu yana işgal altında bulunan Ağdam, Kelbecer ve Laçın bölgelerinde egemenliğini yeniden tesis etmesini, Laçın Koridoru boyunca yaklaşık 1.960 kişilik Rus barış gücünün konuşlandırılmasını ve savaş esirlerinin karşılıklı iadesini öngörmektedir. Böylece bildiri yalnızca askerî bir ateşkes belgesi olmanın ötesine geçerek savaş sonrası dönemin siyasal ve toprak düzenlemelerini belirleyen kapsamlı bir çerçeve metin işlevi görmüştür. Bildirinin 9. maddesi bölgedeki tüm ekonomik ve ulaşım bağlantılarının açılmasını hükme bağlayarak, sonraki dönemde Zengezur Koridoru tartışmasının hukuksal ve siyasal zeminini oluşturmuştur (Smbatyan ve Isayev, 2022; Rácz, 2021; Miklašová, 2020).

Bildirinin 9. maddesinin tam metni şöyledir: "Bölgedeki tüm ekonomik ve ulaşım bağlantıları açılacaktır. Ermenistan Cumhuriyeti, her iki yönde yurttaşların, araçların ve yüklerin engelsiz geçişini düzenlemek amacıyla Azerbaycan Cumhuriyeti'nin batı bölgeleri ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasındaki ulaşım bağlantılarının güvenliğini sağlayacaktır. Ulaşım bağlantılarının kontrolü Rusya Federal Güvenlik Servisi Sınır Koruma Birimi tarafından gerçekleştirilecektir" (Rusya Federasyonu Başkanlığı, 2020). Bu madde, Zengezur Koridoru kavramının hukuksal ve siyasal temelini oluşturmuş, ancak metnin yorumlanması taraflar arasında derin görüş ayrılıklarına yol açmıştır. Ermenistan, Üçlü Bildiri kapsamında üstlendiği yükümlülükleri doğrudan reddetmek yerine, süreci egemenlik temelli bir tartışma çerçevesine taşımayı tercih etmiştir. Bu doğrultuda "Barış Kavşağı" (*Crossroads of Peace*) projesini gündeme getirerek ulaşım hatlarının kendi denetiminde şekillendiği alternatif güzergahlar önermiştir (Ermenistan

Cumhuriyeti Başbakanlığı, 2023). İran ise Zengezur'a alternatif olarak Aras Koridoru seçeneğini öne çıkarmış ve bölgedeki jeopolitik dönüşümlere koşulsuz onay vermeyeceğini vurgulamıştır. Bu da İran'ın süreçte dikkate alınması gereken önemli bir aktör olduğunu göstermektedir. Tüm bu gelişmeler, meselenin yalnızca iki taraf arasında değil, birden fazla aktörün dahil olduğu daha geniş bir jeopolitik rekabet çerçevesinde ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır (Dumlu ve Şahin, 2024, s. 178).

Rusya'nın bu süreçteki rolü çok katmanlıdır. 11 Ocak 2021'de Moskova'da gerçekleştirilen zirvede, Putin'in girişimiyle bölgedeki tüm ekonomik ve ulaşım bağlantılarının açılması amacıyla üç ülkenin başbakan yardımcılarından oluşan Üçlü Çalışma Grubu kurulmuştur. Grubun görevleri arasında, uluslararası ulaşımın düzenlenmesi için gerekli ulaşım altyapı tesislerinin onarımı ve inşası yer almaktadır (Chedia, 2024; Yılmaz, 2024, s. 6). Rusya Dışişleri Bakanlığı, Çalışma Grubu'nun sekiz toplantısı sonucunda somut demiryolu ve karayolu güzergahlarını içeren bir rapor hazırlandığını açıklamış ve yeni ulaşım hatlarının, geçiş güzergahındaki ülkelerin egemenlik ve toprak bütünlüğüne saygı temelinde işleyeceğini vurgulamıştır (Ogtay, 2021).

Sonuç olarak 11 Ocak 2021 tarihli düzenlemeyle kurulan üçlü çalışma mekanizması, bölgesel ekonomik ve ulaşım bağlantılarının yeniden tesisine yönelik önemli bir kurumsal çerçeve sunmuş olsa da taraflar arasındaki derin görüş ayrılıkları sürecin etkin biçimde ilerlemesini engellemiştir. Azerbaycan yönetimi, "Zengezur Koridoru" söylemi çerçevesinde ulaşım hatlarının açılmasını stratejik bir gereklilik sayarken, Ermenistan bu yaklaşımı egemenlik ve toprak bütünlüğüne yönelik bir tehdit olarak algılamış ve alternatif öncelikler ortaya koymuştur. Taraflar arasındaki siyasal ve güvenlik odaklı görüş ayrılıkları, Güney Kafkasya'da ulaşım ve ekonomik entegrasyon hedeflerinin uygulanmasını zorlaştırmış; ayrıca Üçlü Çalışma Grubu'nun etkinliğini sınırlayarak somut projelerin hayata geçmesini geciktirmiştir (Smbatyan ve Isayev, 2022).

5. Kafkasya'nın Yeni Bileşeni: Zengezur Koridoru

Ulaşım güzergahları yalnızca lojistik bağlantılar değil, aynı zamanda jeopolitik hedeflerin ve küresel güç dengelerinin somut yansımalarıdır. Zengezur Koridoru da günümüz siyasal ve ekonomik düzenini etkileyen stratejik bir hattır. Koridor etrafında kesişen çıkarlar, sadece devletlerarası rekabeti değil, küresel sistemdeki dönüşümleri ve farklı düzeylerdeki etkileşimleri de yansıtır. Koridorun "Kuşak ve Yol" gibi küresel girişimlerle uyumlu bir yapı sergilemesi, onun bölgesel sınırları aşan bir öneme sahip olduğunu gösterir. Doğu-Batı ulaştırma hattının önemli bir parçası olan Zengezur Koridoru; Güney Kafkasya, Orta Asya ve Avrupa arasında karşılıklı bağımlılığa dayalı yeni bağlantı biçimlerini destekler. Özellikle Çin'den Orta Asya üzerinden

karayolu taşımacılığının güçlenmesi ve deniz yollarına alternatif güzergahların öne çıkması, küresel ticaret ağlarının yeniden şekillendiğine işaret eder. Bu nedenle koridor, hayata geçtiğinde yalnızca fiziksel bir ulaşım altyapısı olmakla kalmayıp ekonomik ve kurumsal iş birliği ağlarının gelişmesini de mümkün kılan bir entegrasyon platformu işlevi görebilecektir (Jabrailov, 2025, s. 528).

Zengezur Koridoru üzerinde çok sayıda aktörün farklı çıkar alanları bulunur ve bu menfaatler kimi zaman örtüşmez. Yine de koridorun hayata geçmesi, bölge ülkeleri arasındaki bağlantısallığı güçlendirerek diğer coğrafyalarla entegrasyonu kolaylaştıracaktır. Ticaret ve lojistik ağlarının gelişmesine paralel olarak ekonomik refahın artması, mevcut gerilimlerin yerini daha yoğun iş birliğine bırakmasına zemin hazırlayabilecektir. Trans-Hazar Ulaşım Güzergahı (CTN) ile Uluslararası Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru'nun (INSTC) geliştirilmesi, Avrasya'nın tedarik zincirleri üzerindeki etkinliğini ve transit merkez olma kapasitesini artırmaktadır. Bu kazanımların azamiye çıkarılması, tüm bölge ülkelerinin ortak faydalarını öne çıkaran kapsayıcı bir söylemi gerektirir. Hiçbir bölgesel aktörü dışlamayan ve ortak akla dayalı bir yaklaşım, ticari ve siyasal ilişkilerin güçlenmesine katkı sağlayarak yeni politika önerilerinin ve çözüm mekanizmalarının geliştirilmesine imkan tanır (Ketenci, 2022). Bu eğilim, Zengezur Koridoru'nu daha geniş bir Avrasya bağlantısallık dönüşümünün parçası kılmaktadır. Nitekim Eldem (2022), Ukrayna Savaşı'nın ardından Orta Koridor'un (Trans-Hazar güzergahı) yalnızca Avrupa ile Çin arasında Rusya'yı baypas eden cazip bir rota olarak değil, Orta Asya, Kafkasya ve Türkiye'yi kapsayan bir bölgesel ekonomik bölge olarak da canlandığını; bu güzergah boyunca derinleşen entegrasyonun uzun vadede Rusya'nın aleyhine güç kazanacağını ve bölgede Rus, Çin ve İran etkisini dengeleyici bir işlev göreceğini ileri sürer.

Zengezur Koridoru'nun kıtalararası önemi, yalnızca Çin'in "Kuşak ve Yol" girişimine katkısıyla sınırlı değildir. Koridor aynı zamanda küresel ulaşım ve enerji akışlarının yeniden şekillenmesine yön veren başlıca jeopolitik unsurlardan biridir (Gulahmadov ve Hajiyeva, 2023, s. 49). Bu yönüyle koridor, büyük güçlerin stratejik çıkarlarının kesiştiği kritik bir arterdir (Jabrailov, 2025, s. 528).

Zengezur Koridoru'nun açılması, Azerbaycan'ı Nahçıvan ve Türkiye'ye doğrudan bağlayarak bölgedeki ulaşım ve ticareti büyük ölçüde geliştirecek stratejik bir adımdır. Koridor, Türkiye üzerinden Batı'ya açılan yeni bir ekonomik yol sağlayarak Avrupa ve ABD gibi aktörlerin bölgeye ilgisini artıracaktır. Batı'nın kurumsal yapısı, Orta Asya devletleriyle artıracağı etkileşim sayesinde zamanla geniş bir dönüşümü başlatabilecektir (İşbilen, 2025, s. 1328).

Zengezur Koridoru, 21. yüzyıl küresel ilişkiler sistemi içinde bir lojistik hat olmanın ötesinde, büyük güç rekabetinin yoğunlaştığı ve jeopolitik nüfuz alanlarının yeniden tanımlandığı stratejik bir alandır. Bu denklemde koridor; Rusya, İran ve Hindistan gibi aktörlerin çıkarları ile Amerika Birleşik Devletleri, Fransa ve Avrupa Birliği gibi Batılı güçlerin çıkarlarının kesiştiği bir jeoekonomik kavşak işlevi görür. Batılı aktörler açısından koridor, enerji güvenliğini çeşitlendiren alternatif bir kaynak ve güzergah olarak değerlendirilirken, bazı bölgesel güçler açısından geleneksel etki alanlarının aşınması riskini barındıran bir gelişme olarak algılanmaktadır da (Jabrailov, 2025, s. 534; Badawi, 2026, s. 91).

İkinci Karabağ Savaşı'ndan sonra Kafkasya'daki jeopolitik denklem yeniden şekillenmiştir. Azerbaycan'ın zaferi; bölgesel iş birliğinin, yeni koridorların ve bağlantı noktalarının oluşması için yeni alanlar açmıştır. Bu kazanım, Kafkasya ve Hazar bölgesinde bölgesel iş birliğinin, istikrarın ve güven ortamının tesisinin önemini de öne çıkarmıştır. Azerbaycan'ı Ermenistan aracılığıyla Nahçıvan'a bağlayan Zengezur Koridoru'nun açılması maddesi, diplomatik alandaki en önemli kazanımlardan biridir. Koridor; Orta Asya'yı, Hazar bölgesini ve Azerbaycan'ı önce Türkiye'ye, oradan da Avrupa'ya bağlayacaktır. Böylece Asya ve Avrupa'yı Azerbaycan üzerinden birbirine bağlayarak bölgesel ticarete katkı sağlayacak sosyoekonomik ve jeostratejik özellikler taşır (İşbilen, 2025, s. 1332; Gawliczek ve Iskandarov, 2023, s. 38).

Zengezur Koridoru, bölge ülkeleri üzerinde çeşitli siyasi ve ekonomik etkiler yaratma potansiyeli taşımaktadır. Özellikle Azerbaycan açısından önemli kazanımlar sunmaktadır. Koridorun faaliyete geçmesiyle Nahçıvan ile doğrudan karayolu bağlantısı sağlanacak, halihazırda havayolu taşımacılığının devlet bütçesine yüklediği yüksek maliyetler önemli ölçüde azalacaktır. Buna paralel olarak ulaşım ve iletişim giderlerinde düşüş beklenirken, Nahçıvan'ın sınır bölgesi olarak ekonomik potansiyeli daha etkin değerlendirilebilecektir. Azerbaycan'ın uluslararası ulaşım ve iletişim ağlarının çeşitlenmesi, ülkenin riskleri öngörme ve olası tehditlere karşı önlem alma kapasitesini de güçlendirecektir. Türkiye ile ticari ilişkilerin derinleşmesi ve Azerbaycan ürünlerinin hem doğu hem batı pazarlarına daha kolay erişimi de bu sürecin önemli çıktıları arasındadır. Koridorun hayata geçmesi; Azerbaycan, Türkiye, Rusya, Ermenistan ve İran arasında demiryolu ağlarının gelişimini destekleyecek, Asya-Pasifik'ten Türkiye'ye uzanan ticaret hatlarını canlandırarak Orta Asya, Hazar Havzası ve Güney Kafkasya arasında daha güçlü bağlantılar kuracaktır. Bu gelişmeler, Doğu-Batı Koridoru ile Kuzey-Güney Uluslararası Ulaşım Koridoru ve Hazar ulaşım ağının etkinliğini artırırken, Hazar-Avrupa enerji hatlarının daha verimli işletilmesine de katkı sağlayacaktır. Ayrıca koridorun açılması; Avrupa Birliği, Amerika Birleşik Devletleri, Rusya ve Çin'in enerji tedarik hatlarında kritik öneme sahip bölgenin transit

kapasitesini artırarak küresel ölçekte stratejik bir rol üstlenmesine katkıda bulunacaktır (Aliyev, 2024, s. 34; Gulahmadov ve Hajiyeva, 2023, s. 50).

6. Bölgesel Aktörlerin Stratejik Pozisyonları

Zengezur Koridoru, Güney Kafkasya'nın jeopolitik haritasını yeniden çizme potansiyeliyle bölgesel aktörlerin stratejik hesaplarını köklü biçimde etkilemektedir. Üçlü Bildiri ile gündeme gelen koridor kavramı, başta Azerbaycan, Türkiye, Ermenistan, İran ve Gürcistan olmak üzere bölge devletlerinin dış politika önceliklerini ve güvenlik stratejilerini doğrudan etkileyen çok boyutlu bir mesele haline gelmiştir (Gawliczek ve Iskandarov, 2023). Aktörlerin koridora yönelik tutumları; tarihsel kaygılar, ekonomik çıkarlar ve jeopolitik hesapların birleşiminden oluşan karmaşık bir yapıyı yansıtır. İzleyen alt bölümlerde bölgesel aktörlerin Zengezur Koridoru'na ilişkin yaklaşımları, tarihsel arka plan ve gelecek öngörüleri doğrultusunda ele alınmaktadır.

İkinci Karabağ Savaşı'nın ardından hem Zengezur Koridoru'nun gündeme gelmesi hem de Şuşa Beyannamesi'nin imzalanması, özellikle Türkiye ve Azerbaycan açısından önemli sonuçlar doğurmuştur. Türkiye ile Azerbaycan arasındaki ilişkiler sıklıkla "tek millet, iki devlet" anlayışıyla ifade edilmiştir.[2] SSCB'nin dağılmasının ardından Karabağ'da uzun süre devam eden çatışmalar sürecinde Türkiye, sorunun çözümüne yönelik girişimlerde bulunmuştur. Karabağ'ın işgali sonrasında Türkiye'nin Ermenistan ile sınır kapılarını kapatması, Azerbaycan'a verdiği desteğin somut bir göstergesi olmuştur. İki ülke arasındaki yakın ilişkilerin oluşumunda ortak tarih ve kültürün yanı sıra siyasal ve ekonomik faaliyetler de belirleyici rol oynamıştır. Savaş sonrası gelişmeler ve üretilen politikalar, iki ülke açısından da jeopolitik, stratejik ve jeoekonomik avantajlar doğurmuştur (Akıncı ve Kaba, 2023, s. 94).

6.1. Türkiye'nin Jeopolitik ve Stratejik Rolü

Türkiye, BGKT'ye göre "yalıtkan devlet" olarak tanımlansa da özellikle İkinci Karabağ Savaşı süreci ve sonrasında Güney Kafkasya'da yaşanan kırılma, bu rolü sorgulanır hale getirmiştir (Dumlu ve Şahin, 2024, s. 175). Türkiye, hem Orta Asya hem de Kafkasya'da etkili bir aktör olarak iş birliği projelerinin gerçekleşmesinde itici güçtür. Bakü-Tiflis-Ceyhan ham petrol boru hattı, Bakü-Tiflis-Erzurum doğal gaz boru hattı, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, TANAP ve TAP gibi projeler bu iş birliğinin kilometre taşlarıdır (Gawliczek ve Iskandarov, 2023, s. 38).

[2] "İki devlet, tek millet" (Azerbaycan Türkçesiyle: "Bir millət, iki dövlət") söylemi, günümüzde genellikle Azerbaycan'ın merhum Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev ile özdeşleştirilip devletin resmi dış politika doktrini olarak kabul edilse de ilişkilerin bu temelde şekillenmesinin tarihsel ve edebi bir arka planı bulunmaktadır (Özsoy, 2024, s. 764). Bu vecizenin edebi kökeni, Azerbaycanlı şair ve düşünür Bahtiyar Vahapzade'nin kaleme aldığı "Azerbaycan-Türkiye" adlı şiirindeki *Bir milletik, iki devlet / Aynı arzu, aynı istek / Her iki Cumhuriyet / Azerbaycan – Türkiye* dizelerine dayanmaktadır (Habibbeyli, 2010, s. 113). Vahapzade'nin ortaya koyduğu bu edebi vizyon, bağımsızlık sonrası dönemde Azerbaycan'ın ikinci Cumhurbaşkanı Ebulfez Elçibey'in Türkiye ile bütünleşme adımlarında siyasal bir yankı bulmuş, ardından Haydar Aliyev döneminde kurumsallaştırılarak iki ülke arasındaki stratejik ilişkilerin temel şiarı haline getirilmiştir.

Bu enerji ve ulaşım altyapısı, kuramsal açıdan salt ekonomik bağlantısallık göstergesi olmanın ötesinde anlam taşır: bu projeler aracılığıyla Türkiye, iki güvenlik kompleksi arasında pasif bir tampon işlevi gören yalıtkan konumdan, bölgenin enerji akışlarını ve güç dengelerini bizzat biçimlendiren aktif bir aktör konumuna geçmektedir. Azerbaycan'la kurulacak müttefiklik sayesinde Türkiye, Güney Kafkasya'da yalıtkan devletten çıkmış ve bölgesel büyük güç olma yoluna girmiştir (Dumlu ve Şahin, 2024, s. 190; krş. Sukiasyan ve Davtyan, 2025). Bu dönüşümün altyapısı, ani bir ittifak kararından çok uzun soluklu bir askerî yardım sürecine dayanır: Türkiye, 1990'lardan itibaren subay eğitimi, NATO standartlarına uyum, askerî finansman ve silah satışları yoluyla Azerbaycan ordusunun kapasitesini kademeli olarak inşa etmiş; bu sürecin Azerbaycan'ın 2020'deki zaferinde belirleyici bir etken olduğu süreç-izleme yöntemiyle ortaya konmuştur (Ateş ve Kılıç, 2025). Bu da Türkiye'nin yalıtkan konumdan aktif aktöre geçişinin söylem düzeyinde kalmayıp somut bir kapasite aktarımına dayandığını göstermektedir.

Zengezur Koridoru, Türkiye'nin bölgesel büyük güç olması bakımından önemli bir işleve sahiptir. Koridor aracılığıyla Türkiye, bölge ülkeleri karşısında stratejik üstünlük elde edebilir ve yalnızca Azerbaycan'a değil, Türk dünyasına da doğrudan erişim sağlayabilecektir (Dumlu ve Şahin, 2024, s. 175; Shokri, 2024). Azerbaycan ile 2021'de imzalanan Şuşa Beyannamesi, iki ülke arasındaki ilişkileri stratejik ortaklık düzeyinden müttefiklik düzeyine taşıyarak Türkiye'nin bölgedeki gücünü pekiştirmiş; ateşkes anlaşmasının tarafları arasında yer almamasına karşın Zengezur Koridoru'nun açılması talebine meşruiyet kazandırmıştır (Dumlu ve Şahin, 2024, s. 178; Ismayilov, 2025, s. 931).

Türkiye'nin "Tek Millet, İki Devlet" anlayışı çerçevesinde Azerbaycan ile derinleştirdiği stratejik ortaklık ve Azerbaycan'ın Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne entegrasyon potansiyeli, Zengezur Koridoru'nu yalnızca ekonomik değil, jeopolitik bir araca da dönüştürebilecektir (Jabrailov, 2025, s. 528). Dolayısıyla koridor, Azerbaycan-Nahçıvan bağlantısının ötesinde, Orta Asya'dan Avrupa'ya uzanan geniş ölçekli bir ulaşım ve ticaret ağının bileşeni olarak bölgesel ve küresel ölçekte stratejik bir potansiyel taşır (Aliyev, 2024, s. 34) ve bu potansiyelin en önemli jeostratejik boyutlarından biri, Türkiye ile Orta Asya arasında doğrudan kara bağlantısı kurma olanağıdır. Koridorun hayata geçmesi, Türkiye'ye yalnızca Azerbaycan ile değil Türk dünyasıyla da kesintisiz bir ulaşım hattı oluşturma fırsatı sunarak onu Kafkasya'da merkezi bir aktör konumuna yükseltebilecektir (Özdemir ve Kantar, 2023, s. 740). Dahası, Şuşa Beyannamesi çerçevesindeki gelişmeler ve koridora ilişkin beklentiler birlikte düşünüldüğünde, sürecin yalnızca Türkiye-Azerbaycan ilişkilerini değil, daha geniş bir coğrafyada stratejik sonuçları

etkileyeceği görülmektedir. Koridorun açılması, Edirne'den başlayarak Orta Asya'ya ve hatta Çin sınırına kadar uzanan yeni bir ulaşım ağını mümkün kılabilecek ve böyle bir durumda Türkiye, doğu-batı eksenli ticaret yollarında kilit bir transit ülke konumuna gelebilecektir (Özdemir ve Kantar, 2023, s. 740). Zengezur Koridoru'nun Orta Koridor (*Middle Corridor*) ile entegrasyonunu, Türkiye'nin küresel ticaret yolları içindeki konumunu daha da pekiştirecektir (Aliyev, 2024, s. 36).

6.2. Azerbaycan'ın Güçlenen Rolü

İkinci Karabağ Savaşı'nda elde ettiği başarı, Azerbaycan'ın stratejik rolünü önemli ölçüde etkilemiş ve onu bölgesel dengenin başlıca aktörlerinden biri haline getirmiştir. BGKT açısından bu dönüşüm, Azerbaycan'ın kompleks içindeki dostluk ve düşmanlık örüntülerini kendi lehine yeniden tanımlaması ve Türkiye'yle kurduğu ittifak aracılığıyla Rusya merkezli hiyerarşinin aşınmasına katkıda bulunan bir konuma yükselmesi anlamına gelir. Savaş esnasında ve sonrasında sergilediği kararlı tutum, Azerbaycan'a bölgede ve uluslararası politikada yükselen bir güç imajı kazandırmıştır. Zengezur Koridoru'nun gündeme gelmesi Azerbaycan için yalnızca siyasal ve ekonomik değil, tarihsel ve kültürel bakımdan da önemlidir; koridor ekonomik getirilerin ötesinde bir anlam taşır.

Azerbaycan'ın Doğu ile Batı'yı ve Kuzey ile Güney'i birbirine bağlayan ulaşım ve ticaret ağlarının kesişim noktası haline gelerek bir lojistik merkezine dönüşmesi, ekonomik getirilerin ötesine geçer. Bu dönüşüm aynı zamanda Azerbaycan'ın jeopolitik statüsünü yükseltir. Bölgesel güç dengesi içindeki konumunu güçlendirir ve onu uluslararası aktörler için stratejik bir ortak haline getirir. Ülkenin coğrafi konumu artık yalnızca mekansal bir avantaj değil, giderek yapılandırılmış bir jeoekonomik mimarinin aktif bir unsurudur. Böylece Azerbaycan, bir geçiş bölgesi olmanın ötesine geçerek ticaret, enerji ve bilgi akışlarını düzenleyen ve yönlendiren bölgesel bir merkeze; küresel rekabet sisteminde pasif bir gözlemciden aktif bir aktöre dönüşmektedir (Jabrailov, 2025, s. 527; Gulahmadov ve Hajiyeva, 2023, s. 51).

Azerbaycan'ın güneybatısındaki Fuzuli, Cebrayıl, Kubadlı, Zengilan ve Laçın gibi bölgeler yeni ulaşım koridorunun geçeceği yerlerdir ve 1990'lardan 2020'deki İkinci Karabağ Savaşı'na kadar Bakü'nün yalnızca kısmen denetimindeydi. Bu durum, bu bölgelerin ekonomik kalkınmasını ciddi biçimde yavaşlatmıştır. 44 günlük çatışmaların sona ermesinden bu yana Azerbaycanlı yetkililer, ülkenin güneybatısının hızlı bir ekonomik toparlanmaya ihtiyaç duyduğunu defalarca vurgulamış; Zengezur Koridoru'nun bu bölgelere güçlü bir ivme kazandıracağını belirtmiştir. Bu bölgelerin tamamı Temmuz 2021'de Doğu Zengezur ve Karabağ ekonomik bölgelerinin parçası haline gelmiştir. Ekim 2021'de Azerbaycan ve Türkiye tarafından

Horadiz-Cebrayıl-Zengilan-Ağbend karayolunun temeli atılmıştır. Bu, yeni ulaşım girişiminin hayata geçirilmesine yönelik ilk adımlardan biri olmuştur. Plana göre söz konusu yolun, Zengezur Koridoru'nun doğu segmenti olarak Ermenistan-Azerbaycan sınırına kadar uzanması öngörülmektedir. Buna koşut olarak bir demiryolu hattının inşası da sürmektedir (Chedia, 2024).

1920'de SSCB'nin kurulmasıyla Türkiye'nin Azerbaycan ve Nahçıvan ile kara bağlantıları kesilmiştir. Sovyet döneminde Azerbaycan ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında tesis edilen ulaşım hatları ise 1990'ların başında patlak veren Ermenistan-Azerbaycan çatışmasıyla işlevsiz hale gelmiş ve yaklaşık otuz yıl kullanılamamıştır. Bu süreçte Azerbaycan, Nahçıvan ile doğrudan kara bağlantısını kaybetmiş; bağlantıyı Gürcistan, İran ve Türkiye üzerinden dolaylı biçimde sağlamak zorunda kalmıştır. Günümüzde de Azerbaycan'dan Nahçıvan'a ulaşım büyük ölçüde İran üzerinden karayolu ve havayolu ile gerçekleşmektedir (Avrasya Araştırma Enstitüsü, 2021).

Bu doğrultuda Azerbaycan'ın batı bölgeleri ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında doğrudan kara ve demiryolu bağlantısı kurmayı amaçlayan Zengezur Koridoru, projenin temel unsurlarından biridir. Ermenistan toprakları üzerinden geçmesi öngörülen koridor kapsamında Azerbaycan yönetimi, Nahçıvan ile ulaşım ve demiryolu bağlantılarını yeniden kurma konusunda kararlıdır. Koridorun hayata geçmesiyle Anadolu'nun Nahçıvan, Azerbaycan ve Hazar Denizi üzerinden Orta Asya'ya bağlanması mümkün olacaktır. Koridor ayrıca mesafeyi kısaltarak gümrük işlemlerini kolaylaştıracak, bölge ülkeleri arasındaki iletişimi olumlu etkileyerek Türkiye ile Azerbaycan arasındaki karayolu mesafesini yaklaşık 400 kilometreye kadar düşürecektir. Aynı zamanda bölgesel güvenlik ve iş birliği olanaklarını artırırken altyapının yeniden canlandırılmasına da katkı sağlayacaktır (Chedia, 2024). Bu somut adımlar, BGKT açısından, otuz yıl boyunca düşmanlık örüntüleri tarafından kesintiye uğratılmış ulaşım bağlantılarının yeniden tesisi anlamına gelir. Böylece Azerbaycan, kompleks içindeki dostluk ve düşmanlık örüntülerini Türkiye'yle kurduğu ittifak ekseninde kendi lehine yeniden tanımlayan ve coğrafi konumunu jeoekonomik bir kaldıraca dönüştüren bir aktöre yükselebilecektir. Azerbaycan'ın bu yükselişinin askerî temeli de göz ardı edilmemelidir: Ülkenin İkinci Karabağ Savaşı'ndaki başarısı ve buna bağlı stratejik ağırlık kazanımı, büyük ölçüde Türkiye'nin yıllar içinde sağladığı eğitim, teçhizat ve operasyonel iş birliğinin ürünüdür (Ateş ve Kılıç, 2025).

Azerbaycan'ın işgalden kurtarılan Zengilan, Fuzuli gibi bölgelerde yaşama geçirdiği "Akıllı Köy" projeleri, yalnızca merkezi bir devlet stratejisi değil, aynı zamanda yerel yaşamın yeniden inşası sürecinde bölge halkının ekonomik beklentileriyle örtüşen bir "yerel adaptasyon" arayışıdır. Bu bölgelerde yeniden iskan edilen nüfusun, Zengezur Koridoru ile kurulacak ulaşım

ağları üzerinden tarımsal ticaret ve hareketlilik beklentisi, yerel aktörlerin merkezi stratejiyle nasıl hizalandığını ve devletin "Büyük Dönüş" vizyonunu nasıl sahiplendiğini göstermektedir.

6.3. Ermenistan'ın Savaş Sonrası Egemenlik Tedirginlikleri ve Geçmiş Algısı

Savaş sonrası gelişmelere Ermenistan açısından bakıldığında, memnun olmadığı sonuçlar söz konusu olsa da Azerbaycan ile anlaşmazlıkların çözülmesi ve barışın sağlanması için bir fırsat ortaya çıkmıştır. BGKT açısından Ermenistan, kompleks içindeki konumu en köklü biçimde sarsılan aktördür. Güvenliğini uzun süre dayandırdığı Rusya merkezli hiyerarşinin aşınması, ülkeyi hem yeni bir güvenlik arayışına hem de koridor tartışmasında egemenlik eksenli bir savunma hattına itmiştir.

İkinci Karabağ Savaşı'ndaki yenilginin ardından Ermenistan'da yeni ulaşım koridorlarının açılması ve entegrasyon politikalarına yönelik yaklaşım ikircikli olmuştur. Ermeni radikal milliyetçi çevreler süreci coğrafi bir "intihar" olarak tanımlarken, entegrasyon yanlısı kesimler ülkenin sosyoekonomik ve jeostratejik bir güç haline gelebileceğini ileri sürmüştür. Ermenistan, Zengezur Koridoru'na alternatif bir çerçeve oluşturmak için Barış Kavşağı Projesi'ni ortaya koymuştur. Paşinyan, yaklaşık otuz yıldır kapalı olan eski ulaşım hatlarının yeniden açılmasının yanı sıra Azerbaycan ile Türkiye arasındaki bağlantıyı sağlayacak yeni güzergahların inşasını da öngörmüştür. Ulaşım hatları üzerindeki egemenlik ve denetim yetkilerinin, güzergahların geçtiği devletlere ait olması gerektiğini vurgulayan Paşinyan, bu yaklaşımla Zengezur Koridoru'nun doğurduğu egemenlik tartışmasını Ermenistan lehine sonuçlandırmayı amaçlamıştır (Dumlu ve Şahin, 2024, s. 180; Paylan, 2024). Barış Kavşağı söyleminin yalnızca dışa dönük bir egemenlik savunması değil, aynı zamanda bir iç-politika işlevi gördüğü de ileri sürülebilir. Projenin, savaş yenilgisinin ardından baskı altındaki Paşinyan hükümetine, radikal milliyetçi ve popülist muhalefetin "teslimiyet" eleştirisini göğüsleyebileceği, egemenlik vurgusu yüksek bir alternatif sunduğu ileri sürülmektedir (krş. Paylan, 2024).

Ermenistan'ın "Barış Kavşağı" söylemi, merkezî hükümetin dış politika aracı olmanın ötesinde, özellikle Syunik bölgesi gibi sınır bölgelerindeki yerel üreticilerin ve yerel yönetimlerin kapalı sınırların getirdiği ekonomik durgunluğa karşı duyduğu haklı rahatsızlıkla da etkileşim halindedir. Bu yerel aktörlerin ekonomik refah arayışı, devletin güvenlik merkezli egemenlik kaygıları arasında süregelen bir gerilim alanı oluşturmakta, "yerel katılımın" devlet politikasıyla nasıl müzakere edildiğini ve merkezi güvenlikleştirme söyleminin yerel düzeyde nasıl pragmatik taleplere dönüştüğünü ortaya koymaktadır

Ermenistan'ın koridor kavramına yönelik egemenlik temelli çekincelerinin, Üçlü Bildiri'nin imzalandığı ana kadar uzandığı anlaşılmaktadır. Paşinyan, 2020 ateşkes belgesinin müzakere aşamasında Ermenistan'ın iki maddeyi reddettiğini; bunlardan birinin enklavlara, diğerinin ise "Ermenistan toprağından geçen bir koridora" ilişkin olduğunu sonradan açıklamıştır (Armenpress, 2023). Bu açıklama, Ermenistan'ın "koridor" söylemine direnişinin sonradan ortaya çıkan bir tutum değil, belgenin imzalandığı andan itibaren var olan bir egemenlik kaygısı olduğunu gösterir.

Yenilgiye karşın Ermenistan'ın yeni süreçte jeopolitik avantajlar elde edebileceği de iddia edilmektedir. Yapılan literatür incelemelerinde, sınırlı sayıda retorik nitelikli değerlendirmenin dışında Zengezur Koridoru'nun Ermenistan açısından "olumsuz yönlerini" sistematik biçimde ortaya koyan kapsamlı bir çalışmaya rastlanmamıştır. Bununla birlikte koridorun Ermenistan açısından yalnızca fırsat değil, risk de barındırdığı ileri sürülmektedir. Güzergah üzerindeki denetim yetkilerinin dış aktörlere devrinin, egemenlik erozyonu algısını ve Azerbaycan-Türkiye eksenine asimetrik bağımlılığı besleyebileceği ifade edilmektedir (krş. Smolnik, 2023; Ahmadzada, 2025).

Ermenistan'ın Azerbaycan topraklarını işgali ve Türkiye ile Gürcistan ile yaşadığı sorunlar, ülkenin yalıtılmasına yol açmış ve siyasal manevra kapasitesini önemli ölçüde sınırlamıştır. Buna karşılık İkinci Karabağ Savaşı'nın sonuçları, Ermenistan açısından iç ve dış politikada yeni fırsatlar da doğurmuştur. Bu perspektiften Zengezur Koridoru, Ermenistan için jeopolitik kuşatmadan çıkış yolu olarak değerlendirilmektedir. Koridor, Türkiye ve Azerbaycan ile ilişkilerin iyileştirilmesi yoluyla Güney Kafkasya'daki yeni süreçlerden yararlanma olanağı sunarken Ermenistan'ın göreli ekonomik refahını, güvenliğini ve Batı ile ilişkilerini geliştirmesine katkı sağlayabileceği gibi, işsizlik ve yoksulluğun azaltılması yoluyla göçün önlenmesine de yardımcı olabilecektir. Ermenistan tarafından da ulaşım hatlarının açılmasının ülkeyi "Kafkasya'nın kapısı" haline getirecektir. Türkiye ve Azerbaycan ile sınırların kapalı olması, Ermenistan'ın başlıca ekonomik ortağı olan Rusya'ya güvenli ve istikrarlı bir kara bağlantısı kurmasını engellemiştir. Çatışmanın başlamasıyla Ermenistan ile Rusya arasındaki demiryolu hattı kapanmış; bugün ülkenin en önemli kara bağlantısı, coğrafi zorluklar ve olumsuz hava koşulları nedeniyle sıklıkla kesintiye uğrayan Gürcistan güzergahıyla sınırlı kalmıştır (Aliyev, 2024, s. 36; de Waal, 2021).

Sonuç olarak, savaş sonrasındaki yeni koşullara karşın Ermenistan açısından sorunun tamamen çözüldüğünü ve Ermenistan'ın Karabağ'a yönelik tüm iddialarından vazgeçtiğini ileri sürmek; tarihsel eğilimler, uluslararası güç dengeleri ve mevcut jeopolitik ortam dikkate

alındığında aşırı iyimser bir değerlendirme olur (İsmayılov, 2021, s. 60). Ancak ulusal çıkarları açısından bakıldığında Ermenistan, koridoru kendi lehine değerlendirdiğinde, yıllardır içinde bulunduğu kapalı ve büyük güçlere güdümlü siyasal ve ekonomik sistemini değiştirme ve dünyaya aracısız açılma fırsatı bulabilecektir. Nitekim Haziran 2026'daki seçim sonuçlarının gösterdiği gibi, Ermenistan halkı yüzde 50 dolayında oy vererek Paşinyan yönetiminin "Barış Kavşağı" söylemine desteğini sürdürmüştür.

6.4. Rusya'nın Bölgesel Nüfuz Politikaları ve Değişen Konjonktür

Rusya'nın Zengezur Koridoru'na yaklaşımı, Güney Kafkasya'daki çok boyutlu çıkarlarını yansıtan karmaşık bir denge siyaseti ile belirlenir. BGKT açısından Rusya, Sovyet sonrası alanda kompleksin kurucu hegemonik gücü olma konumunu korumaya çalışmıştır; ancak Ukrayna Savaşı'nın yarattığı stratejik yük ve bölgeye yeni aktörlerin eklemlenmesi, bu merkezî konumu giderek aşındırmıştır. Koridor, Rusya açısından başta Türkiye ve İran olmak üzere diğer bölgesel aktörlerin etkisini yönetme fırsatı sunmuştu. Moskova'nın temkinli desteği, bir yandan bölgede artan Türkiye etkisini dengelemeye yararken, diğer yandan İran'ın bölgesel hedeflerini sınırlamaya hizmet edebilecekti. Koridor müzakerelerine katılımı, Moskova'nın hem Ermenistan hem de Azerbaycan üzerinde kaldıraç gücünü sürdürmesine, böylece daha geniş bölgesel meselelerde nüfuz kullanabilmesine ve stratejik öneme sahip diğer konularda taviz elde edebilmesine imkan tanımıştı. Rusya, Güney Kafkasya'yı geleneksel etki alanının parçası olarak görür; bu nedenle koridora katılımı, kısmen bölgede başat güç aracısı olma konumunu sürdürme isteğinden kaynaklanır. Kendisini arabulucu ve bölgesel anlaşmaların garantörü olarak konumlandıran Rusya, bu yolla stratejik önemini korumayı hedeflemişti (Badawi, 2026, s. 91).

Rusya'nın bu konumlanışını kendi resmî söyleminde de izleyebilmek mümkündür. Üçlü Bildiri'nin birinci yıldönümünde Rusya Dışişleri Bakanlığı, Ermenistan ve Azerbaycan'la iletişimde "tekel iddia etmediğini" belirtmiş; "Zengezur Koridoru" çerçevesindeki tartışmanın medyada abartıldığını ileri sürerek, üçlü çalışma grubunda kararlaştırılan ulaşım hatlarının ilgili devletlerin egemenlik ve toprak bütünlüğüne saygı temelinde işleyeceğini vurgulamıştır (Armenpress, 2021). Bu söylem, Moskova'nın kendisini sürecin düzenleyici ve garantör gücü olarak meşrulaştırma çabasını yansıtır.

10 Kasım 2020 tarihli üçlü ateşkes bildirisi uyarınca Rusya Federal Güvenlik Servisi'nin sınır hizmetleri birimleri, Azerbaycan'ın batı bölgeleri ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasındaki ulaşım bağlantılarını denetleme yetkisine sahipti. Ancak yeni bir ulaşım güzergahının oluşturulması, ABD'nin devreye girmesi ve hala süren Ukrayna Savaşı'nın yarattığı kaotik

ortam, fiilen Rusya'nın Güney Kafkasya'daki rol ve konumunun yeniden gözden geçirilmesi anlamına gelmektedir (Chedia, 2024).

Zengezur Koridoru bağlamında Rusya'nın konumu, bölgesel bağlantısallığı aşan ve denetim mekanizmaları üzerinden işleyen yapısal bir nüfuz stratejisi olarak okunabilir. Bu strateji, Rusya'nın "eşik bekçisi" (*gatekeeper*; bölgeye giriş ve çıkış akışlarını denetleyen geçiş denetleyicisi) rolünü yansıtır. Belirtmek gerekir ki "eşik bekçisi," Buzan ve Wæver'ın özgün kavram dağarcığında yer alan bir terim değildir; ancak bu çalışmanın, Rusya'nın hegemonik merkezden işlevsel bir denetim aktörüne gerileyişini betimlemek için benimsediği analitik bir nitelemedir. Bu gerileme uluslararası yazında da geniş biçimde saptanır. Sirbiladze (2024), Ukrayna Savaşı'nın Rusya'nın zaaflarını açığa çıkararak Moskova'nın bölgedeki "tek kutuplu anını" sona erdirdiğini ileri sürer. Benzer biçimde Melvin (2024), Rusya'nın esas olarak güvenlik çıkarlarını bölgenin uzun süreli çatışmalarıyla birbirine bağlamaya dayanan üstünlüğünü yitirdiğini ve Türkiye, İran ve Çin gibi aktörlerin artan rolüyle yükselen çok kutupluluğun bu kaldıracı aşındırdığını vurgular. Bu çözümlemeler, çalışmanın Rusya'yı kompleksin kurucu hegemonundan işlevsel bir "eşik bekçisi" konumuna gerileyen aktör olarak okuyan savını destekler.

6.5. İran'ın Bölgesel Kaygıları ve Aras Koridoru Alternatifi

İran, BGKT çerçevesinde Güney Kafkasya güvenlik kompleksiyle Orta Doğu kompleksi arasında konumlanan ve koridor tartışmasında çıkarları doğrudan etkilenen bir bölgesel aktördür. Tahran açısından Zengezur Koridoru; hem Ermenistan'la paylaştığı sınırın ve dolayısıyla kuzeye açılan kara bağlantısının Azerbaycan-Türkiye ekseni tarafından kesintiye uğratılması riski, hem de Türk dünyasının kesintisiz birleşmesinin yaratacağı jeopolitik dengesizlik nedeniyle bir tehdit olarak algılanır. İran'ın bu tehdit algısı konjonktürel bir tepkiden çok, Sovyet sonrası dönemde dış politikasını belirleyen yerleşik bir kuşatılma kaygısının uzantısıdır. Hunter'ın (2010) ortaya koyduğu üzere Tahran, post-Sovyet alanda kuzey sınırı boyunca kendisini dışlayabilecek aktör eksenlerinin oluşmasını, kendi güvenlik rasyonalitesi içinde varoluşsal bir kuşatılma riski olarak okur ve bölgesel dengeyi bu eksen mantığıyla değerlendirir.

Bu kaygı doğrultusunda İran, Zengezur Koridoru'na alternatif olarak kendi toprakları üzerinden geçecek Aras Koridoru'nu öne çıkarmış ve bölgedeki jeopolitik dönüşümlere koşulsuz onay vermeyeceğini açıkça ifade etmiştir (Dumlu ve Şahin, 2024, s. 178; Shokri, 2024). Aras Koridoru, Azerbaycan ile Nahçıvan arasındaki bağlantıyı Ermenistan'ı baypas ederek İran toprakları üzerinden sağlamayı öngörür. Böylece hem Tahran'ın transit gelirini ve bölgesel

ağırlığını koruması hem de Ermenistan'ın egemenlik kaygılarını gidermesi mümkün olabilecektir.

İran'ın bu tutumu, Ermenistan ile yakınlaşmasını da besler. Zolyan'ın (2025) belirttiği gibi İran, Ermenistan açısından Azerbaycan'ın artan gücünü ve Türkiye'nin nüfuzunu dengeleyen önemli bir ortak olmayı sürdürür; ancak Erivan, Tahran'ı güvenlik müttefiki olarak Rusya'nın yerine koymaz. Azerbaycan açısından ise İran, ilişkilerin son yıllarda görece iyileşmesine karşın stratejik bir tehdit olarak algılanmaya devam eder.

Genel olarak İran, özellikle muhafazakar kanadıyla, TRIPP girişiminden ve ABD'nin bölgeye eklemlenmesinden rahatsızdır. Bununla birlikte İran'ın, çıkarlarının tümüyle göz ardı edilmemesi ve özellikle Aras Koridoru üzerinden transit rolünü kısmen koruyarak sürece dahil olabilmesi, yani bir "yüz kurtarma" (*face-saving*) imkanı tanınması halinde, yeni bölgesel düzeni açıkça reddetmek yerine kabullenebileceği değerlendirilir. İran'ın Batı'yla yaşadığı gerginlik, ABD ve İsrail'in bu ülkeye karşı 2026'da başlattığı savaş, zayıflayan ekonomisi ve iç sorunlarla meşguliyeti, Kafkasya'da belirleyici biçimde hareket etme kapasitesini sınırlar (Zolyan, 2025).

7. Bölgesel ve Küresel Değişiklikler

Rusya savaş sonrası ortamı tasarlayıp denetleyici olarak konumlansa da zamanla bölgedeki gelişmeler dengeleri değiştirmiştir. Üçlü Bildiri sonrası gündeme gelen Zengezur Koridoru fikri, proje hayata geçmese bile gerek Türkiye gerek Azerbaycan gerekse Orta Asya cumhuriyetlerinde büyük heyecan yaratmıştır. Yalnızca söylem olarak ortaya atılması bile önemli gelişmeleri beraberinde getirmiştir. Bugün birçok bölge ülkesinde hem koridora hazırlık için altyapı çalışmaları sürmekte hem de siyasal ve ekonomik politikalar üretilmektedir. İkinci Karabağ Savaşı'nın ardından Türkiye-Azerbaycan ilişkilerini daha da derinleştirmek ve bölgesel barış ile entegrasyonu sağlamak için iki ülke arasında Şuşa Beyannamesi imzalanmış; böylece ilişkiler müttefiklik boyutuna ulaşmıştır.

Koridorun anlamı, devletlerarası bir ulaşım hattının ötesine geçer. Siyasi sosyoloji açısından güzergah, sınır rejimlerini, demografik hareketliliği ve sınır-ötesi toplumsal etkileşimi yeniden biçimlendirme potansiyeli taşır. Ne var ki bağlantısallık kendiliğinden bir bütünleşme aracı değildir. Güç ilişkileriyle iç içe geçtiği ve kapsayıcı bir toplumsal zemine oturmadığı ölçüde mevcut ayrım çizgilerini pekiştirebilir (Smolnik, 2023). Ermenistan-Azerbaycan rekabetinin toplumsal ve kimliksel olarak kökleşmiş yapısı (Broers, 2019), altyapı bütünleşmesinin tek başına uzlaşma üretmeyeceğini; kalıcı entegrasyonun ancak tabandan gelen pratiklerin ve yerel mağduriyetlerin merkeze alınmasıyla mümkün olacağını gösterir (Richter ve Tripathi, 2025).

Zengezur Koridoru etrafında şekillenen denklemdeki en kritik küresel gelişme ise ABD'nin sürece doğrudan dahil olmasıdır.

7.1. Şuşa Beyannamesi

Şuşa Beyannamesi, Türkiye ve Azerbaycan arasındaki kardeşliğin güçlü biçimde mühürlenmesi ve uluslararası kamuoyuna ilanı olarak ifade edilir (Pirinççi, 2021). 15 Haziran 2021'de, işgalden yeni kurtarılmış ve eskiden Türk dünyasının kültür beşiği olması nedeniyle simgesel bir öneme sahip Şuşa kentinde imzalanan Beyanname ile iki ülke arasındaki "stratejik ortaklık" düzeyindeki ilişkiler "müttefiklik" boyutuna taşınmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022). Beyanname; siyasal, ekonomik, toplumsal ve kültürel alanların tamamını kapsayan hükümler içermesi ve tüm Kafkasya'ya etki etme potansiyeli taşıması bakımından önemlidir. Zengezur Koridoru'nun açılması, Şuşa Beyannamesi'nin de işlerlik kazanmasını sağlayacaktır.

Şuşa Beyannamesi, Türk dünyasını da içeren hükümleri nedeniyle Türkiye ile Azerbaycan arasındaki ikili ilişkilerin ötesine geçen bir anlam taşır (Özdemir ve Kantar, 2023, s. 738). Aslında bu, iki ülke arasındaki ilk iş birliği anlaşması değildir. Ocak 1992'de imzalanan Dostluk, İşbirliği ve İyi Komşuluk Anlaşması ile aynı yılın Kasım ayındaki İşbirliği ve Dayanışma Anlaşması, ardından 1994 tarihli Dostluğun ve Çok Yönlü İşbirliğinin Geliştirilmesine İlişkin Anlaşma ve 1997'de kabul edilen Stratejik Ortaklığın Derinleştirilmesine İlişkin Deklarasyon gibi düzenlemeler yürürlüğe girmiştir. 2010'da imzalanan Stratejik Ortaklık ve Karşılıklı Yardım Anlaşması ise ikili ilişkilerin ulaştığı seviyeyi yansıtan kritik bir eşik sayılır. Bu anlaşma temelinde şekillenen askerî, siyasal ve güvenlik iş birliğinin yanı sıra ekonomik ve insani alanlardaki etkileşim, somut sonuçlarını özellikle 2020'de ortaya koymuştur. Ermenistan'ın 12 Temmuz 2020'de, işgal altındaki bölgeler dışında yer alan Tovuz'a yönelik saldırısının ardından Türkiye ile Azerbaycan arasındaki askerî eşgüdüm ve Türkiye'nin desteğiyle İkinci Karabağ Savaşı'nda elde edilen zafer, ilişkileri daha ileri bir seviyeye taşımıştır (Pirinççi, 2021).

Şuşa Beyannamesi, iki ülke ilişkileri açısından belirleyici bir dönüm noktasıdır. Beyannamenin içeriği üç temel düzlemde yapılanır: ikili ilişkilere yönelik hükümler, bölgesel ilişkilere dair hükümler ve Türk dünyasına yönelik hükümler. Böylece belge, çok katmanlı bir etki alanı yaratacak biçimde kurgulanmıştır.

Şuşa Beyannamesi; askerî, siyasal ve ekonomik boyutlarıyla Türkiye ile Azerbaycan ilişkilerini ileri bir aşamaya taşıyan ve geleceğe yönelik stratejik bir çerçeve sunan temel bir belgedir. Bu yönüyle yalnızca ikili ilişkileri değil, Türk dünyasının kurumsal bütünleşmesine yönelik potansiyel katkılarıyla da önemlidir. Belge, İkinci Karabağ Savaşı sonrasında oluşan

statükoyu pekiştirerek Ermenistan'ın olası revizyonist girişimlerini sınırlayan bir yapı oluşturur ve kalıcı barışın tesisine katkı sağlar. Ayrıca Zengezur Koridoru başta olmak üzere yeni ulaşım hatlarının oluşturulmasına yönelik hedefler içermesi, bölgesel entegrasyon açısından dikkat çekicidir. Güvenlikten savunma sanayiine, kaçakçılıkla mücadeleden ekonomik iş birliğine kadar geniş bir alanı düzenleyerek kapsamlı bir ortaklık modeli ortaya koyar. Beyannamedeki karşılıklı güvenlik taahhütleri kolektif savunmayı çağrıştırmakla birlikte, Türkiye-Azerbaycan iş birliğinin üçüncü ülkelere karşı değil, bölgesel ve küresel istikrara katkı amacı taşıdığı vurgulanır. Son olarak; ekonomik çeşitlilik, enerji iş birliği, ulaşım koridorlarının geliştirilmesi ve bölgesel bağlantıların güçlendirilmesi gibi hedefler doğrultusunda şekillenen bildiri, Türk dünyasında dayanışmayı artırmayı amaçlayan ve diğer Türk devletleri için örnek teşkil edebilecek bir iş birliği modeli sunar (Shiraliyev, 2022).

7.2. ABD Müdahalesi: Uluslararası Barış ve Refah İçin Trump Rotası

İkinci Karabağ Savaşı'yla Güney Kafkasya'da dengelerin değişmesi, Azerbaycan'ın savaştan zaferle çıkması, Rusya'nın Üçlü Bildiri ile denetleyici devlet konumuna gelmesi ve Türkiye'nin bölgede barış ve güvenliğin sağlanmasındaki artan önemi, ABD'nin bölgeye yönelmesini hızlandırmıştır. Bölgesel girişimlerin, özellikle Zengezur Koridoru'nun açılmasına ilişkin söylemlerin güç kazanması, ABD'nin sürecin dışında kalmasını zorlaştırmıştır. Orta Doğu ve Avrasya'ya müdahalenin bir devlet geleneği haline geldiği ABD, bu gelişmeler karşısında inisiyatif almak için harekete geçmiştir.

8 Ağustos 2025'te Washington'da ABD Başkanı Donald Trump, Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev ve Ermenistan Başbakanı Nikol Paşinyan'ın katılımıyla bir anlaşma imzalanmış ve Zengezur Koridoru "Trump Yolu" olarak yeniden adlandırılmıştır.

Düzenlemeye göre güzergah Ermenistan'ın egemen toprağı olarak kalmakta ve Ermenistan hukukuna tabi işletilmektedir. ABD'ye ise bölgeyi geliştirme yönünde 99 yıllık münhasır bir hak tanınmakta, ABD bu hakkı bir konsorsiyuma devredebilmektedir (Ukşal, 2025, s. 120; ABD Dışişleri Bakanlığı, 2026). Dolayısıyla bu, bir egemenlik devri değil dış bir gücün koridorun geliştirilmesi ve işletilmesinde belirleyici aktör haline gelmesidir.

TRIPP'in hayata geçmesinin önündeki temel engel, Sovyet döneminde sökülen demiryolu altyapısının Ermenistan tarafında yeniden inşa edilmesi gerekliliğidir. Yaklaşık 42 kilometrelik bu güzergahın, dağlık araziye karşın tahminen yarım milyar doların altında bir yatırımla ve birkaç yıl içinde işler hale getirilmesinin teknik açıdan mümkün olduğu değerlendirilir (Ahmadzada, 2025). Nitekim Ekim 2025'te Azerbaycan, 1989'dan bu yana ilk kez Ermenistan'a yönelik kargo

transit kısıtlamalarını kaldırmış; ilk etapta Gürcistan üzerinden de olsa Kazak buğdayı ve Rus demiryolu operatörlerinin taşımacılığı fiilen başlamıştır. Koridorun Orta Koridor ile bütünleşmesi halinde Azerbaycan'ın transit seçeneklerini çeşitlendireceği, Ermenistan'a ise ekonomik yalıtımdan çıkış imkanı sunacağı ileri sürülür (Ahmadzada, 2025; Zolyan, 2025).

Bununla birlikte ABD'nin sürece dahil olması, koridor meselesinin güvenlikleştirilmiş niteliğini ortadan kaldırmaz; yalnızca bu güvenlikleştirmenin merkezini değiştirir. İkinci Karabağ Savaşı'nın, dondurulmuş bir çatışmanın güvenlikleştirme süreçleriyle yeniden tırmanmasının sonucu olarak okunabileceği ileri sürülmüştür (Kurt ve Tüysüzoğlu, 2022). Bu çerçeveden bakıldığında Zengezur Koridoru'nun art arda Rusya (Üçlü Bildiri) ve ardından ABD (TRIPP) tarafından bir denetim ve garantörlük nesnesi olarak çerçevelenmesi, meselenin ekonomik bağlantısallık söyleminin ötesinde, bölgesel güvenlik kompleksinin denetimine ilişkin bir rekabet olarak sürdüğünü göstermektedir.

8. Sonuç

Koridorun açılması, çoğu değerlendirmede bölgenin jeopolitik ve ekonomik dengelerini kökten değiştirecek bir adım sayılmaktadır. Beklenti açıktır: Yeni ticaret ve bağlantı olanakları, ilgili devletlerin küresel konumunu da güçlendirecektir.

İkinci Karabağ Savaşı sonrasında kurulan denklem, Güney Kafkasya'yı enerji, ulaşım ve ticaret hatlarının kesiştiği çok katmanlı bir rekabet alanına çevirmiş ve bölgenin küresel ağırlığını artırmıştır. Hem bölgesel aktörler hem de küresel güçler, politikalarını bu yeni zemine göre yeniden tanımlamak zorunda kalmıştır.

Rekabet ve iş birliğinin iç içe geçtiği bu süreçte her aktör kendi çıkarını azamiye çıkarmaya çalışmaktadır. Bu çabaların toplamı yeni bir bölgesel hiyerarşi üretmektedir. Aktörlerin BGKT içindeki konumlanışı, karşılaştırmalı olarak Tablo 1'de özetlenmiştir.

Tablo 1. Güney Kafkasya Bölgesel Güvenlik Kompleksinde Aktörlerin Konumlanışı ve Zengezur Koridoru Stratejileri

Aktör	Temel Stratejik Hedef ve Çıkar	Sahadaki Jeopolitik Araç / Söylem	Kuramsal Karşılığı (BGKT Konumu)
Türkiye	Kafkasya'da kilit transit ülke olmak ve Türk dünyasıyla kesintisiz karayolu bağlantısı kurmak.	Şuşa Beyannamesi, "Tek Millet, İki Devlet" stratejisi.	Klasik yalıtkan devlet konumundan, kompleksin dinamiklerini belirleyen aktif aktöre dönüşüm.
Azerbaycan	Nahçıvan ile doğrudan kara/demiryolu bağlantısı sağlamak, Doğu-Batı hattında lojistik merkeze dönüşmek.	İkinci Karabağ Savaşı zaferi ("Demir Yumruk"), Zengezur Koridoru inşası.	Dostluk/düşmanlık örüntülerini ittifaklar yoluyla lehine çeviren, komplekste gücünü pekiştiren yükselen aktör.
Rusya	Sınır güvenliği ve ulaşım altyapısı üzerindeki operasyonel denetimi elinde tutarak bölgedeki nüfuzunu korumak.	10 Kasım 2020 Üçlü Bildirisi (9. Madde) ve FSB Sınır Koruma Birlikleri.	Kompleksin kurucu hegemon konumundan, altyapı ve tarife odaklı işlevsel "eşik bekçisi" rolüne gerileme.
Ermenistan	Ulaşım hatlarında egemenlik haklarını korumak ve jeopolitik yalıtılmışlıktan çıkmak.	"Barış Kavşağı" projesi ve alternatif egemenlik temelli güzergah önerileri.	Eski güvenlik mimarisi sarsılan ve dış tehdit (düşmanlık) algılarına karşı yeni bir savunma hattı inşa eden aktör.
İran	Ermenistan sınırının kesilmesini engellemek ve bölgesel transit geçiş gelirlerini korumak.	Zengezur'a alternatif olarak öne sürülen "Aras Koridoru" projesi.	Orta Doğu ile Güney Kafkasya kompleksleri arasında konumlanan ve dışlanma/kuşatılma riski yaşayan komşu güç.
ABD	Bölgedeki bağlantısallık süreçlerinin denetimini ele almak ve Rusya/Çin etkisini sınırlandırmak.	2025 Washington Zirvesi ve TRIPP (Trump Rotası) Anlaşması.	Bölgeye dışarıdan eklemlenerek yerel dinamikleri bastırma potansiyeli taşıyan yeni bir "örtü" adayı.

Dönüşümü, çalışmanın başında ortaya konan üç düzeyli sav ışığında okuyabiliriz. İlk düzeyde Türkiye'nin, Avrupa, Orta Doğu ve Sovyet sonrası alan kompleksleri arasındaki klasik yalıtkan konumundan uzaklaştığı görülür. Azerbaycan'la İkinci Karabağ Savaşı sürecinde ve Şuşa Beyannamesi'yle kurumsallaşan stratejik ittifak, Türkiye'yi bölgenin güvenlik dinamiklerini dışarıdan tamponlayan bir aktör olmaktan çıkarıp kompleks içindeki örüntüleri doğrudan biçimlendiren bir tarafa dönüştürmüştür (Dumlu ve Şahin, 2024, s. 190). Yine de bu geçiş

tamamlanmış değildir ve sürmekte olan ve koridorun fiilen işlerlik kazanmasına bağlı kısmi bir dönüşümdür.

İkinci düzeyde, kompleksin kurucu hegemonik gücü Rusya'nın merkezî konumu aşınmaktadır; ancak bu aşınmanın derecesi dikkatli bir okumayı gerektirir. Ukrayna Savaşı'nın yarattığı yük ve bölgeye yeni aktörlerin girmesi, Moskova'nın tek başına düzenleyici konumunu zayıflatmıştır. Yine de Rusya; altyapı modernizasyonu, tarife politikaları ve sınır gözetimi gibi operasyonel kaldıraçlar üzerinden bir "eşik bekçisi" işlevini sürdürmektedir. Bu da onun kompleksten tümüyle dışlanmadığını, daha çok hegemonik konumdan işlevsel bir nüfuz aktörü konumuna gerilediğini gösterir (Badawi, 2026, s. 91; Novruz, 2026). Dolayısıyla kompleks, tek kutuplu yapısından uzaklaşmakta; ancak yerini netleşmiş çok kutuplu bir düzene değil, hiyerarşisi henüz oturmamış bir geçiş haline bırakmaktadır. Bu aşınmanın erken bir göstergesi, 2020 savaşı sırasında ne Rusya'nın ne de Kolektif Güvenlik Antlaşması Örgütü'nün Ermenistan lehine doğrudan müdahalede bulunmamasıdır. Moskova'nın bu bilinçli askerî çekingenliği, Türkiye'ye Azerbaycan'a operasyonel destek sağlama ve savaş sonrası güvenlik mimarisinde daha belirgin bir rol üstlenme alanı açmıştır (Ateş ve Kılıç, 2025).

Üçüncü düzeyde, Amerika Birleşik Devletleri'nin TRIPP girişimiyle sürece dahil olması, kuramda bölge dışı bir süper gücün yerel güvenlik dinamiklerini bastırması olarak tanımlanan örtü dinamiğini akla getirir. Ne var ki bu nüfuzun tam bir örtü mü yoksa daha sınırlı bir dış güç nüfuzu mu olduğu açık değildir. Çalışmanın bulgusu ikincisine daha yakındır. Zira gerçek bir örtü yerel güvenlikleştirmeyi bastırırken, bölgede kimlik temelli güvenlikleştirme açıkça sürmektedir. Bu nedenle TRIPP'i, kalıcı ve istikrarlı bir örtü olarak değil, örtüye doğru evrilme eğilimi taşıyan rıza temelli bir nüfuz olarak okumak daha tutarlıdır. Koridorun art arda Rusya ve ardından ABD tarafından bir denetim ve garantörlük nesnesi olarak çerçevelenmesi, meselenin ekonomik bağlantısallık söyleminin ötesinde, esasen kompleksin denetimine ilişkin bir rekabet olarak sürdüğünü ortaya koyar. Savaş sonrası dönemde bölgenin dostluk ve düşmanlık örüntüleri çözülmüş değildir ve koridor güzergahı ve denetimi ekseninde yeniden dizilmiştir. Husumet hatları ortadan kalkmak yerine ekonomik ve kurumsal bir kılığa bürünerek varlığını sürdürmüştür. Minsk Grubu müzakerelerinin başarısızlığının sorunu güvenlik-dışılaştırmadan yeniden güvenlikleştirmeye taşıdığı ve 2020 Savaşı'nı tetiklediği yönündeki çözümleme (Kurt ve Tüysüzoğlu, 2022), husumet örüntülerinin neden kalıcı biçimde çözülemediğini açıklar: Ekonomik bağlantısallık söylemi, altta yatan kimlik temelli güvenlikleştirmeyi ortadan kaldırmamakta, yalnızca ifade biçimini dönüştürmektedir.

Bu noktada, çalışmanın kuramsal çerçevesini oluşturan Buzan ve Wæver'in (2003) "örtü" kavramını, bölgedeki güncel dış güç etkisi bağlamında yeniden değerlendirmek elzemdir. "Örtü," dış güçlerin yerel güvenlik dinamiklerini büyük ölçüde bastırdığı ve bölgesel aktörlerin özerkliğini askıya aldığı total bir durumu ifade ederken, 2025 tarihli TRIPP girişimi ile somutlaşan ABD etkisi, bölgenin kimlik temelli güvenlikleştirme örüntülerini bastıran bir "örtü" olmaktan ziyade, mevcut yapıya eklemlenen bir "nüfuz" niteliğindedir. Azerbaycan, Ermenistan, Türkiye gibi yerel aktörlerin stratejik ajansı ve bölgedeki tarihsel düşmanlık örüntüleri, dış müdahaleye karşın varlığını sürdürmektedir. Dolayısıyla bölgedeki dış güç varlığını tam bir "örtü" olarak nitelendirmek, bölgenin kendi iç dinamiklerini ve yerel aktörlerin bu müdahaleye verdikleri tepkileri göz ardı etme riski taşır. TRIPP, bir örtüden ziyade, bölgesel denkleme rıza temelli eklemlenen, ancak yerel güvenlik kompleksini tam olarak ikame edemeyen sınırlı ve "geçişken" bir nüfuz aracı olarak okunmalıdır.

Türkiye, coğrafi konumu, çok boyutlu dış politikası ve Azerbaycan ile kurduğu stratejik ittifak sayesinde bu dönüşümün en belirleyici aktörlerinden biri haline gelmiştir. Koridorun hayata geçmesi, Türkiye'yi bir transit ülke olmaktan çıkarıp Orta Asya ile doğrudan bağlantı kuran ve Türk dünyasıyla bütünleşmesini hızlandıran bir konuma taşıyabilir. Şuşa Beyannamesi'yle kurumsallaşan Türkiye-Azerbaycan müttefikliği de bu yeni düzenin temel eksenlerinden biridir. Yine de bu rol, koridorun fiilen işlerlik kazanmasına ve bölgesel rekabetin seyrine bağlı bir potansiyeldir. Mevcut aşamada Türkiye'nin bölgesel ağırlığı, kesinleşmiş bir sonuçtan çok, sürmekte olan bir dönüşümün parçasıdır.

Orta ve uzun vadede Güney Kafkasya, çatışma ekseninden uzaklaşıp barış ve refah temelli bir düzene evrilebilir. Ulaşım koridorlarının canlanması, enerji arz güvenliğinin çeşitlenmesi ve ekonomik karşılıklı bağımlılığın derinleşmesi; çatışma olasılığını azaltan ve bölgeyi küresel ekonomiyle bütünleştiren yapısal unsurlardır. Ancak bu potansiyelin gerçekleşmesi, iş birliği odaklı politikaların sürdürülmesine ve aktörlerin ortak çıkarlar etrafında buluşmasına bağlıdır. Aksi halde aynı bağlantısallık altyapısı, yukarıda çözümlenen güç rekabetinin yeni bir aracına dönüşebilir.

Yine de bu iyimser senaryo oldukça kırılgandır. Washington Zirvesi sonrasında ortaya çıkan tablo, kimi çatışma çözümü uzmanlarınca "dar barış" (*narrow peace*) olarak nitelendirilmiştir: askerî çatışmanın durduğu ama gerçek iş birliğinin henüz başlamadığı bir ara durum (Zolyan, 2025). Avrupa merkezli enstitülerin Güney Kafkasya çözümlemeleri, ulaşım bağlantısallığının apolitik ya da salt teknik bir müdahale olmadığını; tersine güç ilişkileriyle iç içe geçtiğini ve kapsayıcı, şeffaf süreçlerden yoksun bırakıldığında mesafeyi aşmak yerine mevcut ayrım

çizgilerini pekiştirebileceğini vurgular (Smolnik, 2023). Ekonomik bağlantısallık kendiliğinden uzlaşma getirmez; insani güvenlik boyutundan yoksun kaldığında asimetrik bağımlılıkları ya da yeni mağduriyet algılarını besleyebilir (Ahmadzada, 2025). Her iki toplumda da yerinden edilme, travma ve "rekabetçi mağduriyet" (*competitive victimhood*) gibi olgular, imzalanan belgelerin ötesinde çözülmeden durmaktadır. Bu kırılganlığın kökeninde, Broers'in (2019) ortaya koyduğu üzere, Ermenistan-Azerbaycan rekabetinin tek bir yenilgi ya da mutabakat metniyle sönümlenmeyen, tarihsel ve toprak temelli yapısal direnci yatar. Bu durum, Barış ve Çatışma Çalışmaları yazınında sıklıkla eleştirilen "Kuzey-merkezli liberal barış" modellerinin yapısal sınırlarını da gösterir. Richter ve Tripathi'nin (2025, s. 3-4) vurguladığı üzere, yerel dinamikleri ve tabandan gelen "gündelik pratikleri" dışlayan, tepeden inme ve kriz çözme odaklı barış inşası tasarımları, çatışmaların kökenindeki yapısal eşitsizlikleri görünmez kılma eğilimindedir. Kurumsal bağlantısallık ve Batılı/küresel aktörlerin, TRIPP örneğinde olduğu gibi müdahalesi yeni fırsatlar sunsa da egemen devletlerin jeopolitik güç matrisine dayalı tekil/evrensel barış tanımları, yerel mağduriyetleri iyileştirmekte yetersiz kalır (Richter ve Tripathi, 2025, s. 3). Kalıcı barış, ancak bu toplumsal ve kimliksel katmanlar ele alınırsa ve barış inşası süreçlerinde "yerel dönüş" (*local turn*) merkeze yerleştirilirse mümkün olacaktır (Becermen vd., 2025; krş. Richter ve Tripathi, 2025, s. 4). Bu yüzden koridorun açtığı ekonomik ve jeopolitik ufku, getirdiği yapısal kırılganlıklardan ayrı düşünmemek gerekir.

Çalışmanın metodolojik çerçevesini oluşturan Acharya'nın "içeriden-dışarıya bakış" yaklaşımı ışığında değerlendirildiğinde, Zengezur Koridoru'nun müzakeresinde STK'lar, yerel ticaret odaları, belediyeler gibi yerel aktörlerin karar alma süreçlerine katılımının oldukça sınırlı olduğu gözlemlenmiştir. Bu durum, Acharya'nın vurguladığı "yerel katılımın" bölgede henüz kurumsallaşamadığını ve güvenlik mimarisinin büyük ölçüde devlet-güvenlik aygıtları tarafından domine edildiğini doğrulamaktadır. Yerel aktörlerin sesinin duyulmadığı bu süreç, güvenlikleştirme örüntülerinin ekonomik bir kılıfla dahi olsa, tepeden inme bir şekilde sürdürüldüğünün en önemli göstergesidir.

KAYNAKÇA

ABD Dışişleri Bakanlığı. (2026, 13 Ocak). *Joint statement on the publication of the U.S.–Armenia implementation framework for the Trump Route for International Peace and Prosperity (TRIPP)* [*ABD–Ermenistan TRIPP uygulama çerçevesinin yayımlanmasına ilişkin ortak açıklama*].

Acharya, A. (2007). The emerging regional architecture of world politics: A review essay. *World Politics, 59*(4), 629–652.

Ahmadzada, S. (2025). From "economies of rivalry" to "economies of peace:" How to (re)connect Armenia and Azerbaijan? *Caucasus Edition: Journal of Conflict Transformation*, Special Edition 2025/26, 65–69.

Akıncı, A., & Kaba, S. G. (2023). Kafkasya'nın jeopolitik önemi: Dağlık Karabağ ve Zengezur Koridoru örneği. *Ekonomi İşletme Siyaset ve Uluslararası İlişkiler Dergisi, 9*(1), 88–106. https://izlik.org/JA78AL76AX

Aliyev, Z. (2024). Zangezur Corridor: A new landscape in the geopolitical conjuncture of the world. *Universidad y Sociedad, 16*(3), 33–38.

Armenpress. (2021, 6 Kasım). *Russian Foreign Ministry issues statement on anniversary of Nagorno-Karabakh ceasefire agreement* [TASS aktarımı]. https://armenpress.am/en/article/1067481

Armenpress. (2023, 22 Mayıs). *Pashinyan reveals parts of 2020 trilateral statement which Armenia rejected during drafting*. https://armenpress.am/en/article/1111476

Ataman, M., & Pirinççi, F. (Ed.). (2021). *Karabakh: From conflict to resolution*. SETA Publications.

Ateş, A., & Kılıç, H. (2025). Military assistance and alliance deepening in the Nagorno-Karabakh wars: The Türkiye-Azerbaijan case. *Lectio Socialis, 9*(1), 27–50. https://doi.org/10.47478/lectio.1780215

Avrasya Araştırma Enstitüsü [Eurasian Research Institute]. (2021). *Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan ve bölge için önemi*. https://www.eurasian-research.org/publication/zengezur-koridorunun-azerbaycan-ve-bolge-icin-onemi/?lang=tr

Badawi, H. (2026). The Zangezur Corridor: Geopolitical rivalries, regional integration, and the Iranian-Russian power struggle in the South Caucasus. *Romanian Review of Political Sciences and International Relations, 23*(1).

BBC News. (2025, 9 Ocak). *Zengezur Koridoru: Azerbaycan ile Ermenistan arasında tartışma yaratan proje hakkında neler biliniyor?* https://www.bbc.com/turkce/articles/cd0e0p2zj7do

Becermen, B., Bekaryan, A., & De Moor, K. (2025). Acknowledging trauma and displacement: Towards inclusive, trauma-informed approaches for conflict-affected communities in Armenia and Azerbaijan. *Caucasus Edition: Journal of Conflict Transformation*, Special Edition 2025/26, 36–42.

Blank, S. (2022, 20 Eylül). Armenia must build the Zangezur Corridor. *The National Interest*. https://nationalinterest.org/blog/buzz/armenia-must-build-zangezur-corridor-204894

BMGK. (1993a). *Karar 822 (S/RES/822)*. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi.

BMGK. (1993b). *Karar 853 (S/RES/853)*. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi.

BMGK. (1993c). *Karar 874 (S/RES/874)*. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi.

BMGK. (1993d). *Karar 884 (S/RES/884)*. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi.

Broers, L. (2019). *Armenia and Azerbaijan: Anatomy of a rivalry*. Edinburgh University Press.

Buzan, B., & Wæver, O. (2003). *Regions and powers: The structure of international security*. Cambridge University Press.

Chedia, A. R. (2024). Zangezur Corridor: Economic potential and political constraints. *Russia in Global Affairs, 22*(1), 194–216. https://doi.org/10.31278/1810-6374-2024-22-1-194-216

de Waal, T. (2021). *In the South Caucasus, can new trade routes help overcome a history of conflict?* Carnegie Endowment for International Peace. https://carnegieendowment.org/files/de_Waal_South_Caucasus_Connectivity.pdf

Dumlu, H., & Şahin, G. (2024). Zengezur Koridoru ve alternatif çözümler: Türkiye için riskler, tehditler ve fırsatlar. *Avrasya İncelemeleri Dergisi, 13*(2), 169–194. https://doi.org/10.26650/jes.2024.1488591

Eldem, T. (2022). *Russia's war on Ukraine and the rise of the Middle Corridor as a third vector of Eurasian connectivity* (SWP Comment 2022/C 64). Stiftung Wissenschaft und Politik. https://doi.org/10.18449/2022C64

Ermenistan Cumhuriyeti Başbakanlığı. (2023). *The crossroads of peace*. https://www.primeminister.am/u_files/file/documents/The%20Crossroad%20of%20Peace-Brochure.pdf

Ertuğrul, Ü. E. (2022). 2020 Azerbaycan-Ermenistan ateşkesine göre yerinden edilenlerin Dağlık Karabağ'a geri dönüşü. *Bilig*, (101), 57–86.

Gawliczek, P., & Iskandarov, K. (2023). The Zangezur corridor as part of the global transport route (against the backdrop of power games in the South Caucasus region). *Security and Defence Quarterly, 41*(1), 36–53. https://doi.org/10.35467/sdq/161993

Gulahmadov, M., & Hajiyeva, N. (2023). The geopolitical implication of the Zangazur Corridor: A driver for regional advancement and linkage. *Agora International Journal of Economical Sciences, 17*(2), 47–53. https://doi.org/10.15837/aijes.v17i2.6441

Habibbeyli, İ. (2010). Millî istiklal şairi Bahtiyar Vahapzade. *Erdem*, (57), 101–114.

Hunter, S. T. (2010). *Iran's foreign policy in the post-Soviet era: Resisting the new international order*. Praeger.

Iskandarov, K., & Gawliczek, P. (2021). Characteristic features of the second Karabakh war. *Social Development and Security, 11*(3), 30–40. https://doi.org/10.33445/sds.2021.11.3.3

Ismayilov, S. (2025). Reconfiguring the South Caucasus: The 44-day war and the strategic consolidation of Azerbaijan–Turkey relations. *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi, 12*(4), 929–935.

İğdeli, E., & Asal, U. Y. (2022). Dağlık Karabağ sorunu: 1994–2020. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Working Paper Series, 3*(4), 19–29.

İsmayılov, M. (2021). Karabakh's significance to Armenia. M. Ataman & F. Pirinççi (Ed.), *Karabakh: From conflict to resolution* içinde. SETA Publications.

İşbilen, S. (2025). Possible impacts of the Zangezur Corridor on the development of Central Asian states. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi, 15*(2), 1314–1341. https://doi.org/10.48146/odusobiad.1425610

Jabrailov, M. (2025). The Zangezur Corridor and neoimperial confrontations: Azerbaijan's balancing role. *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi, 12*(3), 527–535. https://doi.org/10.46868/atdd.2025.949

Kantarcı, H. (2022). Güney Kafkasya'daki istikrarsızlığın ve çatışmaların bölgenin güvenliğine yansımaları. *İstanbul Esenyurt Üniversitesi İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi, 2*(2), 49–90.

Ketenci, A. (2022). *3 soruda Zengezur Koridoru'nun önemi*. Anadolu Ajansı. https://www.aa.com.tr/tr/analiz/3-soruda-zengezur-koridorunun-onemi/2767969

Kurt, S., & Tüysüzoğlu, G. (2022). Another perspective regarding the 2020 war in Karabakh: The relationship between a frozen conflict and securitization. *Journal of Eurasian Studies, 13*(2), 145–155. https://doi.org/10.1177/18793665221096689

Melvin, N. (2024). *Retying the Caucasian knot: Russia's evolving approach to the South Caucasus* (RUSI Occasional Paper). Royal United Services Institute. https://www.rusi.org/explore-our-research/publications/occasional-papers/retying-caucasian-knot-russias-evolving-approach-south-caucasus

Miklašová, J. (2020, 9 Aralık). *The recent ceasefire in Nagorno-Karabakh: Territorial control, peacekeepers and unanswered question of status*. EJIL: Talk! https://www.ejiltalk.org/the-recent-ceasefire-in-nagorno-karabakh-territorial-control-peacekeepers-and-unanswered-question-of-status/

Novruz, A. (2026, 25 Şubat). *Russia's railway grip casts long shadow over Zangezur Corridor*. AzerNews. https://www.azernews.az/analysis/254907.html

Ogtay, N. (2021, 9 Kasım). *Russian Foreign Ministry: Agreements of trilateral statement on Karabakh generally being implemented*. Report Information Agency. https://report.az/en/karabakh/russian-foreign-ministry-agreements-of-trilateral-statement-on-karabakh-generally-being-implemented

Özdemir, D. M., & Kantar, G. (2023). Şuşa Beyannamesi'nin önemi ve olası etkileri. *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi, 12*(2), 733–744. https://doi.org/10.33206/mjss.1221730

Özsoy, B. (2024). Birinci Dağlık Karabağ Savaşı ve Azerbaycan-Türkiye siyasi ilişkileri. *Abant Sosyal Bilimler Dergisi, 24*(2), 762–779. https://doi.org/10.11616/asbi.1455248

Paylan, S. (2024, 7 Ağustos). *How Armenia's 'Crossroads for Peace' plan could transform the South Caucasus*. Atlantic Council. https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/how-armenias-crossroads-for-peace-plan-could-transform-the-south-caucasus/

Pirinççi, F. (2021, 1 Temmuz). Kardeşliğin mührü "Şuşa Beyannamesi." *Kriter Dergi*, (59). https://kriterdergi.com/dis-politika/kardesligin-muhru-susa-beyannamesi

Rácz, A. (2021). *In Russia's hands: Nagorno-Karabakh after the ceasefire agreement* (EU Institute for Security Studies Brief No. 2021/04). https://www.iss.europa.eu/publications/briefs/russias-hands

Richter, S., & Tripathi, S. (2025). Introduction: Advancing Peace and Conflict Studies with the Global South: Building bridges and creating solidarities. S. Tripathi & S. Richter (Ed.), *The Rowman & Littlefield handbook of peace and conflict studies: Perspectives from the Global South* içinde (s. 1–19). Bloomsbury Academic. https://doi.org/10.5040/9798881842390

Rusya Federasyonu Başkanlığı. (2020, 10 Kasım). *Statement by President of the Republic of Azerbaijan, Prime Minister of the Republic of Armenia and President of the Russian Federation*. http://en.kremlin.ru/events/president/news/64384

Shiraliyev, M. (2022). *Uluslararası hukuk açısından Şuşa Beyannamesi ve önemi*. SDE Akademi. https://www.sdeakademi.org/uluslararasi-hukuk-acisindan-susa-beyannamesi-ve-onemi_4-273

Shokri, U. (2024, 13 Ekim). *Geopolitical rivalries in the South Caucasus: Evaluating the Aras Corridor as an alternative to Zangezur*. TRENDS Research & Advisory. https://trendsresearch.org/insight/geopolitical-rivalries-in-the-south-caucasus-evaluating-the-aras-corridor-as-an-alternative-to-zangezur/

Sirbiladze, I. (2024, 29 Ağustos). *The end of Russia's "unipolar moment" in the South Caucasus*. German Marshall Fund of the United States. https://www.gmfus.org/news/end-russias-unipolar-moment-south-caucasus

Smbatyan, H., & Isayev, H. (2022). An analysis of the November 9 ceasefire agreement and its implementation. *Caucasus Edition: Journal of Conflict Transformation*. https://caucasusedition.net/an-analysis-of-the-november-9-ceasefire-agreement-and-its-implementation/

Smolnik, F. (2023). *Dis/connectivity in the South Caucasus: Imaginaries, the effects of power, ambivalences* (SWP Research Paper 9/2023). Stiftung Wissenschaft und Politik. https://doi.org/10.18449/2023RP09

Stratfor. (2012, 27 Haziran). *The Caucasus' Zangezur Corridor*. https://worldview.stratfor.com/article/caucasus-zangezur-corridor

Sukiasyan, N., & Davtyan, E. (2025). The South Caucasus reconstructed: Polarity and regional security order after the Nagorno-Karabakh war in 2020. *The International Spectator, 60*(4), 120–137. https://doi.org/10.1080/03932729.2025.2500407

T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2022). *Türkiye-Azerbaycan siyasi ilişkileri*. https://www.mfa.gov.tr/turkiye-azerbaycan-siyasi-iliskileri.tr.mfa

Ukşal, O. (2025). Rusya ve Avrupa Birliği arasında sıkışan bir dış politika: Ermenistan örneği. *Ermeni Araştırmaları*, (78), 97–130.

Yılmaz, S. (2024). Unraveling the Nagorno-Karabakh conundrum: Deciphering Russia's Southern Caucasus strategy. *Lectio Socialis, 8*(1), 1–16. https://doi.org/10.47478/lectio.1347923

Zolyan, M. (2025). Post-Washington South Caucasus: Can Armenia and Azerbaijan resist the geo-politization of the peace process? *Caucasus Edition: Journal of Conflict Transformation*, Special Edition 2025/26, 52–55.

BİR GEÇİDİN JEOPOLİTİĞİ: ZENGEZUR KORİDORU VE ENERJİ GÜVENLİĞİ

Güven Korkut*

1. Giriş

Enerji güvenliği uzun yıllar petrol arzının sürekliliği ve fiyatların yönetilebilirliği ekseninde tartışıldı. Bugün ise güvenliği yalnızca kaynakların varlığıyla açıklamak yetmiyor. Enerjinin hangi güzergahlardan taşındığı ve kritik altyapıların dayanıklılığı en az kaynak miktarı kadar belirleyici. Yergin'in vurguladığı gibi güvenli arz, arz zincirini koruyabilmeye ve alternatifleri canlı tutabilmeye dayanır (Yergin, 2006, ss. 69-70). Bu genişlemeyi hızlandıran etken, enerji piyasalarının küreselleşmesi ve altyapıların çatışma, yaptırım ve siber riskler karşısında giderek kırılganlaşmasıdır. Sovacool ve Brown, güvenliği karşılanabilirlik, verimlilik ve çevresel sürdürülebilirlik boyutlarıyla ele alır (Sovacool & Brown, 2010, ss. 77-80). Cherp ve Jewell ise güvenliğin kimin için ve hangi tehditlere karşı arandığının sorulmasını ister (Cherp & Jewell, 2014, ss. 415-416). Koridor tam da bu tartışmada noktasına bir örnek olarak ortaya çıkmaktadır. Petrol ya da gaz taşımıyor ama Azerbaycan ana karası ile Nahçıvan arasında Ermenistan'ın Sünik bölgesi üzerinden kurulması öngörülen bağlantı, Güney Kafkasya'daki ulaştırma mimarisini ve güç dengelerini etkileyebilir. Gawliczek ve Iskandarov'a göre Zengezur, Çin'den Avrupa'ya uzanan Avrasya taşımacılık ağının bir parçası olarak okunabilir (Gawliczek & Iskandarov, 2023, ss. 36-38) yani mesele Azerbaycan-Ermenistan ilişkileriyle sınırlı değil. Koridorun önemi, taşıyacağı enerji hacminden değil, güzergahların işlediği jeopolitik çevreyi değiştirme ihtimalinden geliyor. AB'nin Hazar bölgesine ilgisi de Rusya merkezli hatlara alternatif arayışıyla bağlantılı. Abbasov bunu çok boyutlu bir dış enerji yönetişimi (Abbasov, 2014, ss. 27-28), Siddi ise Rusya'yı bypass eden jeopolitik bir enerji politikası olarak okur (Siddi, 2019, ss. 124-126).

Buradan şu soru doğuyor: Zengezur Koridoru doğrudan enerji taşımadığı halde neden stratejik bir enerji güvenliği konusu sayılıyor? Yanıt, enerji güvenliğinin yalnızca üretim ve ulaştırmayla değil, akışların gerçekleştiği coğrafyanın istikrarı ve alternatif güzergahların varlığıyla da ilgili olmasında yatıyor. Çalışmanın amacı, koridorun dolaylı stratejik anlamını, Güney Kafkasya, Orta Koridor, Güney Gaz Koridoru ve Avrupa'nın çeşitlendirme politikaları bağlamında

* Dr., İstanbul Yeni Yüzyıl Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, ORCID: 0009-0007-3338-2518

çözümlemektir. Temel araştırma sorusu: Zengezur Koridorunun, Güney Kafkasya'daki enerji güvenliği mimarisini, Avrupa'nın çeşitlendirme stratejilerini ve Türkiye-Azerbaycan bağlantısallığını nasıl etkilediğidir. Bu soruyu birkaç alt başlıkta açıklanmıştır: koridorun neden salt bir ulaşım projesi olmadığı, Orta Koridor içindeki işlevi, Azerbaycan'ın üretici-transit rolü, Türkiye'nin hub hedefi, Avrupa'nın Rusya dışı arayışları ve Ermenistan, İran ile Rusya'nın güvenlik kaygıları. Burada koridoru tek yönlü bir okumaya hapsetmekten kaçınmak amaçlanmaktadır.

Ana argüman ise, koridorun öneminin enerji taşımasından değil, Güney Kafkasya, Hazar, Türkiye ve Avrupa arasında alternatif bağlantı seçeneklerini güçlendirme ihtimalinden geldiğidir. Açılması Orta Koridor'un kapasitesini artırabilir, Avrupa'nın Rusya dışı arayışına dolaylı destek verebilir. Ne var ki bu potansiyel kendiliğinden gerçekleşmiyor. Ermenistan'ın egemenlik hassasiyetleri, İran'ın dışlanma algısı, Rusya'nın nüfuz kaybı endişesi ve kritik altyapı sorunları katkıyı sınırlıyor. Argüman iki yaklaşımı birleştiriyor. İlki enerji güvenliğini arz sürekliliği, kaynak çeşitlendirmesi ve güzergah güvenliği üzerinden açıklar. İkincisi enerji sistemlerinin kırılganlığına ve dayanıklılığına bakar. Zengezur bu ikisinin kesiştiği yerde duruyor: arz yaratmıyor ama akışların gerçekleştiği bölgesel ortamın esnekliğini ve kırılganlığını etkileyebiliyor (Yergin, 2006, ss. 69-72; Cherp & Jewell, 2014, ss. 416-418). Çalışmanın özgün katkısı ise bu ilişkiyi "dolaylı stratejik etki" kavramıyla adlandırmasıdır. Koridor enerji üretmese bile güvenlikten kopuk değil, çünkü güvenlik sadece boru hatlarından geçen hacimle ölçülmez. Lojistik ağlar, transit seçenekleri ve alternatif hatlar da hesaba katılır. Bu yüzden çalışmada, enerji taşımayan koridorların analize girmesi gerektiğini savunulmaktadır.

Bu bakışın bugünün uluslararası ilişkileri açısından ayrı bir önemi var. Son yıllarda enerji, ticaret ve güvenlik iç içe geçti, devletler arasındaki bağlantısallık hem iş birliğinin hem rekabetin aracı oldu. Bağımlılık ilişkilerinin silaha dönüşebildiği bir dönemde, bir ulaştırma koridorunun kim tarafından, hangi koşullarda ve hangi hukuki rejim altında işletildiği, taşıdığı yük kadar stratejik bir meseledir. Zengezur da bunun somut örneği olarak kabul edilebilir. Koridorun açılıp açılmaması yalnızca bölgesel ticareti değil, büyük güçlerin Güney Kafkasya'daki konumlanmasını da etkileyen bir kaldıraç işlevi görüyor. Bu yüzden onu salt teknik bir altyapı projesi olarak değil, çağdaş jeoekonomik rekabetin bir düğüm noktası olarak okumak gerekiyor.

2. Enerji Güvenliği Ve Jeopolitik Bağlantısallık: Kavramsal Çerçeve

2.1. Enerji Güvenliği Kavramının Dönüşümü

Enerji güvenliği, devletlerin ekonomik sürekliliği ve dış politika kapasitesiyle yakından ilişkilidir. Klasik yaklaşım, enerji güvenliğini uygun maliyetli ve kesintisiz enerji arzı çerçevesinde tanımlamaktadır. Bununla birlikte, söz konusu yaklaşım günümüz enerji piyasalarının giderek artan karmaşıklığını açıklamakta yetersiz kalmaktadır. Yergin'e göre güvenli enerji arzı, kaynakların, tedarik zincirlerinin ve güzergahların çeşitlendirilmesine dayanmaktadır (Yergin, 2006, ss. 69-70), başka bir ifadeyle güvenlik, üretim kapasitesinin yeterliliği kadar sistemin dayanıklılığıyla da ilişkilidir. Yirminci yüzyılda enerji güvenliği tartışmaları büyük ölçüde petrol arzı ve Orta Doğu'daki istikrarsızlıklar ekseninde şekillenmiştir. Ancak doğal gaz ticaretinin yaygınlaşması, LNG piyasalarının büyümesi ve enerji dönüşümü süreçleri bu çerçevenin kapsamını genişletmiştir. Sovacool ve Brown, enerji güvenliğinin maliyet, verimlilik, çevresel sürdürülebilirlik ve altyapı güvenliği boyutları dikkate alınarak değerlendirilmesi gerektiğini ileri sürmektedir (Sovacool & Brown, 2010, ss. 77-80). Bu doğrultuda kavram, çok katmanlı bir nitelik kazanmıştır. Cherp ve Jewell ise daha eleştirel bir perspektif ortaya koyarak enerji güvenliğinin "kimin için?", "hangi değerlerin?" ve "hangi tehditlere karşı?" sorularına yanıt vermesi gerektiğini belirtmektedir (Cherp & Jewell, 2014, ss. 415-416). Bu bağlamda aynı proje, üretici açısından ihracat güvenliği, tüketici açısından arz güvenliği, transit ülke açısından ekonomik gelir ve yerel toplum açısından egemenlik riski anlamına gelebilmektedir. Dolayısıyla enerji güvenliği, aktörlerin algılarına göre farklılaşan ve aktörler arası etkileşimlerle şekillenen bir kavram niteliği taşımaktadır. Zengezur Koridoru da bu genişletilmiş analitik çerçeve içerisinde değerlendirilmektedir; doğrudan enerji taşımamakla birlikte bölgesel bağlantısallığı ve Hazar kaynaklarının Avrupa açısından taşıdığı jeopolitik değeri etkileyebilme potansiyeline sahiptir.

2.2. Arz Güvenliği, Güzergah Çeşitlendirmesi ve Transit Güvenliği

Arz güvenliği sadece miktarla ilgili değil enerjinin hangi kaynaklardan ve hangi güzergahlardan geldiğiyle de ilgilidir. Yergin için çeşitlendirme temel ilkedir, çünkü kaynak ve güzergah çeşitliliği arz kesintileri karşısında dayanıklılığı artırır (Yergin, 2006, ss. 70-72). Tek bir tedarikçiye aşırı bağımlılık ise stratejik bir hassaslık yaratır. Avrupa örneği bunu iyi gösteriyor: AB'nin Rus gazına bağımlılığı 2006 ve 2009 krizlerinde ve 2022 sonrasında ciddi bir güvenlik sorunu olarak görüldü. Siddi bunu Rusya'yı bypass etme arayışı (Siddi, 2019, ss. 124-126), Abbasov ise çok katmanlı bir yönetişim stratejisi olarak ele alır (Abbasov, 2014, ss. 27-29).

Her iki okuma da güzergah çeşitlendirmesinin neden merkezî olduğunu ortaya koyar. Transit güvenliği ise enerjinin geçtiği ülkelerdeki siyasi, askeri ve hukuki risklerle ilgilidir. Bir transit ülkede savaş, kriz, yaptırım ya da sabotaj akışları doğrudan etkileyebilir. Zengezur burada dolaylı bir öneme sahip. Bir gaz boru hattı değil ve Güney Gaz Koridoru'nun yerini almıyor ancak bölgedeki ulaştırma mimarisini dönüştürerek, enerji altyapılarını çevreleyen lojistik-jeopolitik ortamı etkileyebilir.

Güzergah çeşitlendirmesiyle transit güvenliği çoğu zaman birbirini tamamlar,ama kimi durumda gerilim de yaratır. Çeşitlendirme alternatif güzergahların varlığını ister, oysa her yeni güzergah kendi transit risklerini de yanında getirir. Bir hattın güvenliği geçtiği coğrafyanın siyasi istikrarına, hukuki rejiminin öngörülebilirliğine ve altyapısının korunabilirliğine bağlıdır. Yani çeşitlendirme, güzergah sayısını çoğaltmaktan ibaret değil her birinin ayrı ayrı güvenilir olmasını da gerektirir. Zengezur bu gerilimi açıkça gösteriyor. Koridor teorik olarak Avrupa'nın güzergah seçeneklerini çoğaltma potansiyeli taşırken, hukuki statüsünün belirsizliği ve bölgesel aktörlerin muhalefeti, eklediği güzergahın transit güvenliğini en baştan tartışmalı kılıyor. Sonuçta çeşitlendirme niceliksel değil, niteliksel bir mesele: yeni bir hat ancak güvenilir olduğunda gerçek bir çeşitlendirme sayılır.

2.3. Kritik Altyapı, Kırılganlık ve Koridor Siyaseti

Çağdaş yorumda kritik altyapı kavramı merkezde yer alır: boru hatları, limanlar, elektrik şebekeleri ve ulaştırma ağları saldırı, sabotaj ve siber tehditlere karşı korunmalıdır. Cherp ve Jewell'in güvenliği "hayati enerji sistemlerinin düşük hassaslığı" olarak tanımlaması da bunu yansıtır (Cherp & Jewell, 2014, ss. 416-418). Bir enerji hattının güvenli işlemesi, yalnızca borunun korunmasına değil, bakım ekipmanlarının taşınmasına ve bölgesel istikrara da bağlıdır. Ulaştırma koridorları güvenliğin dolaylı ama önemli bileşenleridir. Üstelik bağlantısallık salt teknik bir kavram değildir. Demiryolları, limanlar, boru hatları ve dijital ağlar aynı zamanda stratejik bağımlılıklar ve nüfuz alanları üretir, böylece jeopolitik rekabetin araçlarından birine dönüşür. Gawliczek ve Iskandarov Zengezur'u Avrasya ölçeğinde doğu-batı bağlantısının parçası sayar (Gawliczek & Iskandarov, 2023, ss. 47-53). Gafarlı ise koridorun Trans-Hazar güzergahı için tamamlayıcı rol oynayabileceğini öne sürer (Gafarlı, 2025, ss. 148-173). Bu çalışmada koridorun etkisini doğrudan değil, dolaylı ve çok aşamalı bir ilişki olarak modellenmektedir. Zincir bir bağlantısallık etkisiyle başlıyor: koridorun açılması Azerbaycan, Nahçıvan, Türkiye ve Orta Koridor arasındaki bağı güçlendirir. Bu bağ ikinci halkada Hazar altyapılarının lojistik desteğini, Türkiye-Azerbaycan bütünleşmesini ve Avrupa'nın Rusya dışı arayışını besleyen bir

enerji güvenliği etkisine dönüşür. Akış kendiliğinden tamamlanmıyor: Ermenistan'ın egemenlik kaygıları, İran'ın dışlanma algısı, Rusya'nın nüfuz kaybı ve kritik altyapı riskleri her halkada devreye girebilen sınırlayıcılar.

Kritik altyapı kavramının öne çıkması, enerjiyle ulaştırma arasındaki sınırı giderek belirsizleştirdi. Bir boru hattı, ona eşlik eden fiber-optik kablolar, denetim sistemleri ve bakım lojistiğiyle birlikte bütünleşik bir sistem oluşturur. Bu sistemin tek bir bileşenindeki kırılganlık tümünü etkiler. Son yıllarda Avrupa'da görülen deniz altı boru hattı ve kablo sabotajı vakaları, kritik altyapının fiziki güvenliğinin artık enerji güvenliğinin ayrılmaz parçası olduğunu gösterdi. Zengezur gibi çok bileşenli bir koridor düşünüldüğünde mesele daha da belirginleşiyor. Demiryolu, boru hattı, elektrik ve fiber-optik bağlantılarını bir arada barındırması öngörülen böyle bir altyapının güvenliği yalnızca fiziki korumayla sağlanamaz, siber dayanıklılık ve kurumsal denetim rejimi de gerekir. Bu çok katmanlı yapı koridoru aynı anda hem stratejik bir varlık hem de yoğunlaşmış bir hassaslık noktası haline getiriyor.

2.4. Bir Kavramsal Katkı Olarak "Dolaylı Stratejik Etki"

Bu modeli yalnızca betimleyici bir araç olarak değil, enerji güvenliği yazınına kavramsal bir katkı olarak önerilmektedir. Literatür altyapıları çoğunlukla doğrudan enerji nakleden unsurlar üzerinden ele alıyor, enerji taşımayan ulaştırma altyapılarının etkisi ise büyük ölçüde teorize edilmemiş durumda. "Dolaylı stratejik etki" kavramı işte bu boşluğu dolduruyor. Kavramı şöyle tanımlanmaktadır. Bir altyapının, kendisi enerji taşımadığı halde, enerji akışlarının gerçekleştiği lojistik, kurumsal ve jeopolitik çevreyi dönüştürerek enerji güvenliği sonuçları üretebilme kapasitesi. Kavram üç teorik damarı bir araya getiriyor. Birincisi Cherp ve Jewell'in (2014) hassaslık-dayanıklılık yaklaşımı, burada dayanıklılığın, sistemi çevreleyen ulaştırma ve tedarik ağlarından da beslendiği ileri sürülmektedir. İkincisi koridor siyaseti yazını, buradan bağlantısallığın etkisinin aracılı (mediated) olduğu fikrini alıyorum. Üçüncüsü çok aktörlü yaklaşım, aynı etkinin farklı aktörler için zıt sonuçlar doğurabileceğini öngörüyor. Kavramın asıl gücü ölçütsel olmasında, bir altyapının değerini, taşıdığı hidrokarbon hacmiyle değil, ortamı ne ölçüde dönüştürdüğüyle ölçülmektedir. Bunu üç göstergeye indirgenmektedir. Güzergah seçeneklerindeki artış, transit esnekliği ve kesinti halinde devreye girebilecek yedek kapasite. Bu göstergeler aktörlerde zıt tepkiler uyandırabildiği için aktörler arası bir matriste okunmalı. Zengezur, enerji taşımadığı halde tartışmaların merkezinde durduğundan kavramı sınamak için elverişli bir vaka ama kavramı Zengezur'a özgü değil, genellenebilir bir çerçeve olarak önerilmektedir.

Haklı bir itiraz gelebilir: bağlantısallık ve koridor siyaseti yazını ulaştırma altyapılarının stratejik sonuçlarını zaten ele almıyor mu? Yanıtım şu: "dolaylı stratejik etki", üç yazından her birinin bıraktığı boşluğu kapatıyor. Bağlantısallık yazını (ör. Gawliczek & Iskandarov, 2023) jeopolitik-ticari sonuçları güçlü çözümler ama bunları enerji güvenliğinin yerleşik ölçütlerine pek bağlamaz. Enerji dayanıklılığı yazını (ör. Cherp & Jewell, 2014; Sovacool & Brown, 2010) hassaslığı titizlikle kavramsallaştırır, fakat analiz birimi neredeyse her zaman enerji sisteminin kendisidir. Klasik arz güvenliği yazını (ör. Yergin, 2006) çeşitlendirmeyi merkeze koyar ama onu taşıyan koridorları bağımsız bir değişken olarak görmez. Kavramın özgünlüğü tam burada: enerji taşımayan bir altyapıyı yerleşik ölçütlerle ve aktörler arası bir mercekle incelenebilir kılan ortak bir köprü kuruyor. Böylece bir nedensel mekanizmayı —ulaştırma bağlantısallığı, lojistik-jeopolitik çevrenin dönüşümü ve enerji güvenliği sonucu zincirini— görünür ve sınanabilir hale getirilmektedir.

3. Güney Kafkasya'nın Enerji Jeopolitiği ve Mevcut Altyapı

3.1. Hazar Kaynakları ve Azerbaycan'ın Üretici-Transit Rolü

Koridorun anlamı, içine yerleştiği Güney Kafkasya enerji jeopolitiği kavranınca açılır. Bölgenin merkezî aktörü Azerbaycan. Hazar'daki rezervler ülkeyi hem üretici hem transit konumuna yerleştirdi. Hasanov vd. (2020) Azerbaycan gazının AB için önemini ortaya koyuyor: gaz, hacimsel olarak arz açığını kapatmasa da Rusya dışı çeşitlendirme stratejisinde tamamlayıcı ve stratejik bir kaynak. Bu konum Azerbaycan'ı her bağlantısallık tartışmasının ortasına yerleştiriyor. Ülke sadece üretici değil Orta Asya kaynaklarının batıya taşınmasında olası bir transit düğümü. Bu çifte rol, koridorun Azerbaycan'ın hem üretici hem transit kimliğini pekiştiren bir altyapı bütününün parçası olduğunu gösteriyor.

Azerbaycan'ın üretici-transit kimliğinin enerji güvenliği açısından önemi, kendi rezervlerinin büyüklüğünden çok bu rezervleri taşıyan altyapının coğrafi konumundan geliyor. Şah Deniz sahasının üretimi belirli bir tavana yaklaşırken, ülkenin stratejik ağırlığı giderek Orta Asya kaynaklarını batıya aktarabilecek bir köprü olma kapasitesinde toplanıyor. Bakü'nün son yıllardaki enerji diplomasisi de bunu yansıtıyor: yalnızca kendi gazını ihraç etmeye değil, Türkmen ve Kazak kaynaklarının Trans-Hazar bağlantısı üzerinden Güney Gaz Koridoru'na erişmesini sağlayacak kurumsal ve altyapısal çerçeveler kurmaya yöneliyor. Bu yönelim, ülkenin transit kimliğini üretici kimliğinin önüne geçirme potansiyeli taşıyor ve koridorun stratejik anlamını doğrudan etkiliyor. Zengezur'u bu açıdan, Azerbaycan'ın transit köprü işlevini coğrafi olarak tamamlayan bir halka olarak okumak mümkün.

Bu çifte kimliğin bir başka boyutu Azerbaycan'ın bölgesel pazarlık gücüyle ilgili. Üretici-transit konumu ülkeye hem Avrupa hem de Orta Asya cumhuriyetleriyle ilişkilerinde manevra alanı veriyor. Aynı konum, tek bir transit hatta fazla yaslanıldığında kırılganlık da üretiyor. Bugün Azerbaycan gazının Avrupa'ya ulaşımı büyük ölçüde Gürcistan üzerinden geçen tek bir koridora bağlı. Bu tekil bağımlılık, Yergin'in (2006, ss. 70-72) çeşitlendirme ilkesinin yalnızca alıcı için değil, transit ülke için de geçerli olduğunu hatırlatıyor: arz güvenliği transit ülkenin de güzergah çeşitliliğini gerektiriyor. Zengezur'un bu çerçevedeki anlamı, Azerbaycan'a Gürcistan'a paralel ikinci bir kara bağlantısı sağlayarak transit yapısının dayanıklılığını artırma ihtimali.

3.2. Boru Hattı Mimarisi: BTC, Güney Kafkasya Boru Hattı, TANAP ve TAP

Bölgenin enerji altyapısının omurgasını, Hazar kaynaklarını Rusya ve İran'ı bypass ederek batıya taşıyan boru hatları kuruyor. BTC ham petrol hattı Azerbaycan petrolünü Ceyhan'a ulaştırıyor, doğal gaz tarafında bunu Güney Kafkasya Boru Hattı (BTE) tamamlıyor. Bu hatların mantığı Rusya'dan bağımsız bir doğu-batı ekseni kurmak ve bu da Türkiye'yi kilit bir transit aktör haline getiriyor (Yorucu & Mehmet, 2018). Mimari son on yılda Güney Gaz Koridoru'nun tamamlanmasıyla güçlendi: TANAP Şah Deniz gazını Türkiye boyunca taşıyor, TAP bu gazı İtalya üzerinden Avrupa pazarına bağlıyor. Hazar gazı böylece ilk kez Rusya'dan bağımsız bir hatla Avrupa'ya akmaya başladı. Tablo 1'de görüldüğü gibi TANAP'ın 16 bcm'lik kapasitesi 31 bcm'e, TAP'ın 10 bcm'lik kapasitesi 20 bcm'e çıkarılabilir. Bu genişleme piyasa talebine ve yatırımlara bağlı.

Tablo 1

Güney Gaz Koridoru Boru Hattı Kapasiteleri ve Azerbaycan-AB Gaz Hacimleri

Altyapı / gösterge	**Mevcut kapasite**	**Hedeflenen / genişleme**
Güney Kafkasya Boru Hattı (BTE)	~20 bcm/yıl	Ek kompresör istasyonlarıyla artış
TANAP	16 bcm/yıl	31 bcm/yıl'a kadar
TAP	10 bcm/yıl	20 bcm/yıl'a kadar
Azerbaycan'dan AB'ye gaz ihracatı	~8,1 bcm (2021); ~12,9 bcm (2024)	≥20 bcm hedefi (2027)

Not. bcm = milyar metreküp. Genişleme rakamları taahhüt edilen hedefleri yansıtır ve nihai yatırım kararlarına bağlıdır. Kaynak: European Commission (2022a), TAP-AG ve Rzayeva & Lambert (2023) verilerinden uyarlanmıştır.

Bu altyapı, Zengezur tartışmasının enerji boyutuna zemin oluşturuyor. Koridor bu hatların yerine geçmiyor ama onları çevreleyen lojistik-jeopolitik ortamı dönüştürebilir. Tablo 1'de görüldüğü gibi Azerbaycan'ın AB'ye gaz ihracatı 2021-2024 arasında yaklaşık %60 arttı (8,1'den 12,9 bcm'e). Hacimsel sınırlılığına karşın bu artış 2022 sonrasında siyasi bir ağırlık kazandı ve gazın stratejik anlamı metreküp hesabının ötesine geçti.

3.3. Güney Gaz Koridoru ve Avrupa Enerji Güvenliği

Güney Gaz Koridoru, Avrupa için salt bir ek gaz kaynağından fazlası, jeopolitik enerji politikası mantığı (Siddi, 2019; Abbasov, 2014) bu hatta vücut buluyor. Koridorun değeri hacimsel katkısının ötesinde: Avrupa'nın Hazar Havzası'yla kurduğu stratejik özerklik bağının fiziksel teminatı niteliğinde. AB'nin ilgisini biçimlendiren de gazın miktarı değil, hangi aktöre bağımlı kalınmadan taşındığı sorusu. Zengezur'un Avrupa enerji güvenliğiyle dolaylı bağı tam buradan geçiyor. Koridor Güney Gaz Koridoru'nun parçası değil ama Hazar merkezli jeopolitiğin çevresel bağlantısallığını etkileyerek mevcut hatların lojistik dayanıklılığına katkı sunabilir. Bu nedenle onu bir "çevre altyapısı" olarak adlandırılmaktadır. Enerjiyi kendisi taşımıyor, ama taşındığı coğrafyanın bağlantısallık imkanını biçimlendiriyor.

Bu "çevre altyapısı" fikri, Güney Gaz Koridoru ile Zengezur arasındaki ilişkiyi anlamanın anahtarı. Güney Gaz Koridoru, Şah Deniz gazını Avrupa'ya taşıyan somut bir boru hattı sistemi. Zengezur ise bu sistemin geçtiği coğrafyanın istikrarını, bölgesel entegrasyonunu ve lojistik dayanıklılığını etkileyebilecek bir bağlantısallık katmanı. Aralarındaki ilişki ikame değil, tamamlayıcılık. Zengezur ne Güney Gaz Koridoru'nun yerini alıyor ne de kapasitesini doğrudan artırıyor sadece hattın işlediği bölgesel ortamın güvenliğine ve öngörülebilirliğine katkı yapabiliyor. Bu da enerji altyapılarını yalnızca kendi fiziki sınırlarıyla değil, içine yerleştikleri daha geniş lojistik-jeopolitik ekosistemle birlikte değerlendirmek gerektiğini gösteriyor. Bir boru hattının dayanıklılığını, onu çevreleyen ulaştırma ağlarının, bölgesel ilişkilerin ve kurumsal düzenlemelerin sağlamlığından ayrı düşünemeyiz.

4. Zengezur Koridoru'nun Ortaya Çıkışı ve Jeopolitik Arka Planı

Enerji güvenliği boyutuna geçmeden, koridorun nasıl ortaya çıktığını ve hangi jeopolitik gerilimler içinde biçimlendiğini görmek gerekiyor. Çünkü koridorun enerji güvenliğine etkisini sınırlayan etkenlerin çoğu bu jeopolitik arka plandan doğuyor.

4.1. 2020 Karabağ Savaşı Sonrası Bölgesel Düzen ve 9. Madde

Koridorun hukuki zemini, 2020 İkinci Karabağ Savaşı'nı bitiren 10 Kasım 2020 tarihli üçlü ateşkes bildirisi. Bildirinin 9. maddesi tüm ulaşım bağlantılarının açılmasını öngördü. Azerbaycan'ın batı bölgeleriyle Nahçıvan arasındaki ulaşımın güvenliğini Ermenistan'a, denetimini ise Rusya Federal Güvenlik Servisi'ne (FSB) bıraktı (Chedia, 2024, s. 197). Düzenleme açılmayı ilkesel olarak kabul ediyordu ama uygulama biçimini belirsiz bıraktı, sonraki tartışmaların tohumunu da burada ekti. Bu belirsizlik önemli, çünkü altyapı güvenliği büyük ölçüde hukuki öngörülebilirliğe yaslanır. 9. maddenin uygulanışına dair anlaşmazlık, koridorun yalnızca inşa edilip edilmeyeceğini değil, hangi güvenlik rejiminde işleyeceğini de belirsiz hale getirdi. Katkısının neden baştan koşullu olduğunu da bu açıklıyor: hukuki statüsü tartışmalı bir altyapı, dayanıklılık yerine belirsizlik üretir.

9. maddenin bıraktığı boşluk, sonraki yıllarda koridorun statüsü etrafındaki tartışmaların asıl kaynağı oldu. Bildiri ulaşımın "güvenliğini" Ermenistan'a, "denetimini" FSB'ye bırakırken bu iki kavram arasındaki ilişkiyi ve fiili uygulamanın nasıl işleyeceğini açıkta bıraktı. Denetim yetkisinin bir dış aktöre devredilmesi Ermenistan'da egemenlik kaybı endişesini besledi, Azerbaycan'da ise denetimsiz geçiş beklentisini güçlendirdi. Bu yapısal muğlaklık, koridoru yıllar içinde bir uzlaşı zemini değil, sürekli yeniden müzakere edilen bir gerilim alanı haline getirdi. Enerji güvenliği açısından buradan çıkan ders açık: bir altyapının stratejik değeri, fiziki inşasından önce onu çevreleyen hukuki çerçevenin netliğine bağlı. Belirsiz bir hukuki zemine kurulan altyapı, yatırımcı ve transit aktör için güven yerine risk üretir.

4.2. Bir Terminoloji Sorunu: "Koridor" mu, Egemen Geçiş mi?

Anlaşmazlığın özünde terimlerin kendisi yatıyor. Smolnik'in gösterdiği gibi Bakü, hattı bir "Zengezur Koridoru" olarak adlandırıyor ve Ermeni gümrük denetimi olmadan çalışan bir modele yaklaştırıyor (Smolnik, 2023). Erivan ise yalnızca kendi egemen yargı yetkisi altında işleyen bir güzergahı kabul ediyor, "koridor" sözcüğünün egemenlik kaybını ima ettiğini söyleyerek vizyonunu "Barış Kavşağı" diye sunuyor. Tartışma böylece bir altyapı meselesi olmaktan çıkıp egemenlik ve uluslararası hukuk düzlemine taşınıyor. Bu terminoloji savaşının enerji güvenliği açısından doğrudan bir sonucu var. Bir transit altyapısının enerji güvenliğine katkı yapabilmesi için fiziki varlığı yetmez, hangi hukuki rejim altında, kimin denetiminde işleyeceği de bilinmelidir. Denetimsiz geçişle egemen denetim arasındaki çözülmemiş gerilim, koridorun transit güvenliği boyutunu en baştan hassaslaştırıyor. Geriye yanıtsız kurumsal sorular kalıyor: kim denetler, hangi tarifeler uygulanır, anlaşmazlıkta hangi hukuk geçerli olur? Bu

sorular cevapsız kaldıkça inşa edilmiş bir hat bile "dayanıklılık varlığı" değil "belirsizlik kaynağı" olarak kalır. Egemenlik-işlevsellik gerilimi çözülmedikçe koridorun transit güvenliğine katkısı potansiyel düzeyde takılı kalıyor.

4.3. İran ve Rusya'nın Güvenlik Kaygıları

En kararlı muhalefet İran'dan geliyor. Azizi ve Isachenko, koridorun İran'ı iki avantajından edebileceğini gösteriyor: Nahçıvan-Bakü erişimini tek başına sağlama konumu ve Ermenistan'a doğrudan kara bağlantısı (Azizi & Isachenko, 2023). Ermenistan üzerinden uzanan dar sınır şeridi İran'ın Güney Kafkasya'ya açılan doğal kapısı, kapanması Tahran'ı bölgeden tecrit ederek güç dengesini aleyhine çevirebilir (Koolaee & Rashidi, 2024, ss. 3-4). İran'ın kaygısı enerji jeopolitiğiyle de bağlantılı. Tahran, INSTC'de (Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru) kilit bir transit ülke ve Zengezur'un güçlendireceği doğu-batı ekseni bu hattın önemini azaltabilir. Koridor İran için hem jeopolitik hem ekonomik bir tehdit anlamına geliyor. Rusya açısından ise koridor, başlangıçta FSB gözetimine bırakılmış olsa da Moskova'nın bölgesel nüfuzunun erimesini yansıtıyor. Azizi ve Isachenko'nun andığı "daha az Rusya, daha çok Türkiye" dinamiği hem Moskova'yı hem Tahran'ı tedirgin etti (Azizi & Isachenko, 2023).

İran'ın muhalefetinin çoğu kez gözden kaçan bir enerji güvenliği katmanı var. Tahran'ın INSTC üzerinden kuzey-güney ekseninde kurduğu transit konumu, yaptırım koşullarında bile ülkeyi bölgesel bir aktör olarak ayakta tutan stratejik bir varlık. Zengezur'un güçlendireceği doğu-batı ekseni, yükleri ve olası enerji bağlantılarını İran topraklarını bypass ederek hareket ettirebildiği ölçüde bu kuzey-güney eksenini değersizleştiriyor. İran'ın tepkisi bu yüzden salt güvenlik kaygısı değil bölgesel transit gelirleri ve jeoekonomik konum üzerine kurulu bir hesabın ürünü. Tahran'ın Aras Koridoru'nu öne çıkarması da bu hesabın somut karşılığı: kendi toprakları üzerinden geçecek alternatif bir güzergah kurarak hem dışlanmayı önlemek hem de bölgesel bağlantısallıkta söz sahibi kalmak istiyor (Kaleji, 2022).

Rusya'nın konumu zaman içinde değişti. 2020 ateşkes bildirisinde koridorun denetimi FSB'ye bırakıldığında Moskova kendisini bölgesel ulaşım mimarisinin hakemi olarak konumlandırmıştı. Ne var ki 2022 sonrasında Ukrayna'daki savaş Rusya'nın dikkatini ve kaynaklarını başka yöne çekince Güney Kafkasya'daki nüfuzu aşındı. 2025 Washington çerçevesinin koridoru ABD öncülüğündeki bir konsorsiyuma bağlama önerisi, Rusya'nın hakemlik rolünü fiilen denklem dışına itiyor. Bunun enerji güvenliği açısından çift yönlü bir sonucu var. Bir yandan Rusya'nın bölgesel kaldıraçlarının zayıflaması Avrupa'nın Rusya dışı çeşitlendirme hedefiyle örtüşüyor. Öte yandan dışlanmış bir aktör olarak Rusya'nın bölgesel istikrarı bozma kapasitesi, koridorun

güvenli işleyişine yönelik kalıcı bir risk barındırıyor. Yani Rusya'nın nüfuz kaybı, koridorun katkısını hem mümkün kılan hem sınırlayan paradoksal bir değişken.

4.4. ABD ve AB'nin Devreye Girişi

Jeopolitik denklem 2025'te köklü biçimde değişti. Ağustos 2025'te Washington'da imzalanan çerçeveyle koridor TRIPP adıyla yeniden tanımlandı. KAS'ın ülke raporuna göre model, yaklaşık 40 kilometrelik şeridin geliştirilmesine dair münhasır hakların uzun süreli olarak ABD öncülüğündeki bir konsorsiyuma verilmesini, atıl demiryolunun onarımını, yeni boru hatları ve fiber-optik kabloların döşenmesini öngörüyor, resmî egemenlik Ermenistan'da kalıyor, güvenliği özel şirketler sağlıyor (KAS, 2025). Düzenleme henüz yeni, tartışmalı ve uygulaması belirsiz olduğu için bunu kesin bir sonuç değil, 2025 itibarıyla önerilen bir model olarak ele alınmaktadır. Mesele enerji güvenliğini doğrudan ilgilendiriyor, çünkü TRIPP çerçevesinde koridor olası boru hatları ve fiber-optik altyapı boyutlarıyla da tartışılıyor (KAS, 2025). AB ise koridoru Global Gateway çerçevesinde, Orta Koridor'un güvenliği ve enerji-ticaret yollarının çeşitlendirilmesi açısından değerlendiriyor ve sınırda bir gümrük-lojistik merkezi kurulmasını desteklemeyi planlıyor (GTAI, 2025). Bu ilgi AB'nin Ermenistan'la derinleşen ortaklığıyla da örtüşüyor (EPRS, 2025). Koridor böylece yerel bir altyapı meselesi olmaktan çıkıp Avrupa'nın çeşitlendirme ve komşuluk stratejisiyle kesişen küresel bir konu hline geliyor.

5. Zengezur Koridoru, Orta Koridor ve Enerji Güvenliği İlişkisi

5.1. Orta Koridor'un Stratejik Yükselişi

Koridorun enerji güvenliğiyle en güçlü bağı Orta Koridor (Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergahı) üzerinden kuruluyor. Bu güzergah Çin ve Orta Asya'dan Hazar, Güney Kafkasya ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanan çok modlu bir hat. OECD, Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin ardından Kuzey Koridoru'nun yaptırımlarla zorlaşmasıyla Orta Koridor'a ilginin belirgin biçimde arttığını gösteriyor (OECD, 2023, ss. 11-13). Koridor böylece Avrupa-Asya bağlantısında stratejik bir alternatife dönüştü. Bu yükseliş enerji güvenliğiyle de örtüşüyor: Orta Koridor güçlendikçe ticari yükler kadar enerji ekipmanları da Rusya'dan bağımsız bir eksende hareket edebiliyor. Dünya Bankası'na göre uygun yatırımlarla Hazar üzerinden geçen yük hacmi 2030'a kadar üçe katlanıp ~11 milyon tona ulaşabilir, transit süreleri yarıya inebilir (World Bank, 2023, ss. 1-3). Bu da güvenliğin tedarik zinciri dayanıklılığı boyutuna doğrudan katkı sağlıyor.

Orta Koridor'un enerji güvenliğiyle ilişkisini salt bir taşımacılık meselesine indirgeyemeyiz. Enerji altyapılarının inşası, bakımı ve genişletilmesi büyük ölçüde lojistik ağların işleyişine bağlı. Bir boru hattının döşenmesi, kompresör istasyonlarının kurulması ya da elektrik iletim hatlarının onarımı, ağır ekipmanların ve teknik personelin güvenle taşınmasını gerektirir. Kuzey Koridoru'nun yaptırımlarla işlevsizleşmesi, bu lojistik desteğin Rusya üzerinden sağlanmasını riskli hale getirdi. Orta Koridor böylece yalnızca ticari malların değil, enerji altyapısını ayakta tutan tedarik zincirinin de alternatif ekseni oldu. Bu yüzden Orta Koridor'un dayanıklılığı, kendisi enerji taşımasa bile Avrupa'nın Hazar merkezli enerji projelerinin sürdürülebilirliğini etkileyen bir değişken.

Yine de Orta Koridor'un potansiyeli koşullu ve yapısal kısıtlarla çevrili. Güzergah çok sayıda sınır geçişi, farklı demiryolu açıklıkları, çoklu gümrük rejimi ve Hazar'da deniz aşırı aktarma gibi teknik darboğazlar barındırıyor. OECD'nin belirttiği gibi bu darboğazlar hattın teorik kapasitesiyle fiili işleyişi arasında belirgin bir fark yaratıyor (OECD, 2023, ss. 11-13). Dünya Bankası'nın öngördüğü hacim artışı da otomatik değil eşgüdümlü yatırımlara, dijital gümrük sistemlerine ve bölgesel kurumsal uyuma bağlı (World Bank, 2023, ss. 1-3). Yani Orta Koridor'un enerji güvenliğine katkısı fiziki altyapının ötesinde bölgesel yönetişim kapasitesinin bir fonksiyonu. Bu da Zengezur gibi tamamlayıcı hatların değerinin neden tek başına değil, bütünsel bir entegrasyon süreci içinde belirlendiğini açıklıyor.

Orta Koridor'un yükselişinin bir başka sonucu, tedarik zinciri kavramının enerji analizine girmesi. Geleneksel enerji güvenliği yaklaşımları esas olarak hidrokarbonların kaynaktan tüketiciye akışına bakar, çağdaş yaklaşımlar ise enerji sistemlerini ayakta tutan daha geniş malzeme ve ekipman akışlarını da hesaba katıyor. Bir enerji altyapısının kurulması ve sürdürülmesi türbinler, borular, kompresörler, transformatörler ve yenilenebilir enerji bileşenleri gibi sanayi ürünlerinin güvenle taşınmasına dayanıyor. Yenilenebilir enerji geçişinin hızlanması bu malzeme akışlarının, rüzgar türbini kanatları, güneş panelleri, batarya bileşenleri gibi önemini daha da artırdı. Orta Koridor bu sanayi ve enerji ekipmanlarını Avrupa ile Asya arasında Rusya'dan bağımsız bir eksende taşıyabildiği ölçüde enerji dönüşümünün lojistik altyapısının parçası oluyor. Zengezur'un buradaki olası katkısı, yalnızca bugünkü ticari yüklerin değil, geleceğin temiz enerji tedarik zincirlerinin de dayanıklılığını destekleme ihtimali.

5.2. Zengezur'un Orta Koridor İçindeki Muhtemel İşlevi

Koridorun Orta Koridor içindeki işlevi üç katmanda beliriyor. Coğrafi düzeyde Nahçıvan üzerinden Azerbaycan-Türkiye arasına alternatif bir hat ekliyor. Lojistik düzeyde çoklu

güzergah, herhangi birindeki kesintiye karşı esnekliği artırıyor. Sembolik düzeyde ise açılışı, Orta Koridor'a yapılan yatırımların ve Güney Kafkasya'nın transit öneminin tescili anlamına geliyor. Ama bu işlevler koşullu. OECD'nin belirttiği gibi Orta Koridor'un darboğazları yalnızca altyapı eksikliği değil sınır geçişlerinin çokluğu, gümrük uyumsuzluğu ve bölgesel entegrasyonun zayıflığı da var (OECD, 2023, ss. 11-13). Zengezur bu yapısal sorunları tek başına çözemez ancak bunların çözüldüğü bir ortamda katkı sağlayabilir. Yani değeri fiziki varlığından çok bölgesel entegrasyon sürecinin başarısına bağlı. Üç düzey de ancak birlikte anlam kazanıyor. Coğrafi kısalmanın zaman-maliyet avantajı gümrük uyumsuzlukları giderilmedikçe teoride kalır, ek güzergahın dayanıklılığı ise ancak hukuki statü istikrarlı olduğunda gerçek bir yedeklilik üretir. Üstelik Zengezur-Gürcistan ilişkisi kısmen rekabetçi: yüklerin yeni hatta kayması Gürcistan'ın transit gelirlerini etkileyebilir. Bu yüzden koridorun işlevini, mevcut güzergahlarla kurduğu tamamlayıcılık-rekabet dengesi içinde okumak gerekiyor. Çünkü dayanıklılık, hatların kapasitesinden çok aralarındaki ikame edilebilirliğe dayanır.

5.3. Türkiye'nin Enerji Merkezi Hedefi ve Koridorun Tamamlayıcı İşlevi

Koridorun Orta Koridor içindeki işlevi, Türkiye'nin uzun süredir izlediği enerji merkezi (hub) hedefiyle birlikte düşünülünce ayrı bir anlam kazanıyor. Türkiye, coğrafi konumu sayesinde Hazar, Orta Doğu ve Doğu Akdeniz kaynaklarını Avrupa pazarlarına bağlayan bir geçiş ülkesi. Ama hedefi bundan fazlası: kaynakların toplandığı, fiyatlandığı ve yeniden dağıtıldığı bir merkez olmak. BTC, Güney Kafkasya Boru Hattı, TANAP ve TAP hatlarının kurduğu mevcut mimari bu iddianın fiziki temelini sağlıyor (Yorucu & Mehmet, 2018). Zengezur'un bu tabloya katkısı, Türkiye'nin eriştiği kaynak coğrafyasını Nahçıvan üzerinden doğrudan bir kara köprüsüyle Hazar'ın doğusuna genişletme ihtimali. Ülke böylece yalnızca mevcut hatların transit ülkesi değil, Orta Asya kaynaklarına açılan bir kapı işlevi de görebilir.

Türkiye'nin hub hedefi de koşullu ve koridorun karşılaştığı sınırlamalardan payını alıyor. Hub konumunun gerçekleşmesi yalnızca fiziki bağlantıların kurulmasına değil, istikrarlı bir bölgesel düzene, öngörülebilir tarifelere ve Türkiye'nin hem üretici hem tüketici ülkelerle güven ilişkisi kurabilmesine bağlı. Koridorun açılmaması ya da İran'ın Aras alternatifini güçlendirmesi bu kara köprüsü vizyonunu zayıflatabilir çünkü hub işlevi çoklu ve güvenilir bağlantıların aynı anda var olmasını gerektirir. Zengezur bu yüzden Türkiye'nin enerji merkezi hedefi açısından tek başına belirleyici değil mevcut hatları tamamlayan ve hub vizyonunun coğrafi derinliğini artıran bir unsur. Türkiye-Azerbaycan bütünleşmesinin derinleşmesi bu vizyonun en somut dayanağı ve koridor da o bütünleşmeyi pekiştiren bir halka işlevi görüyor.

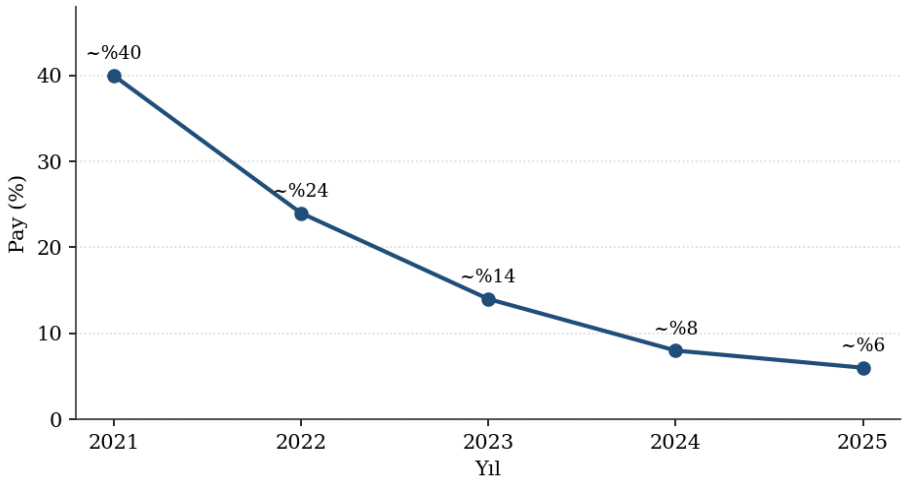
6. Avrupa'nın Enerji Çeşitlendirme Politikaları Açısından Zengezur Koridoru

6.1. Ukrayna Savaşı Sonrası Avrupa Enerji Güvenliği

2022 sonrası dönem Avrupa enerji güvenliğinde bir kırılma noktası oldu. Rusya'nın Ukrayna'yı işgali ve yaptırımlar, AB'yi Rus enerjisine bağımlılığını hızla azaltmaya zorladı. Güvenlik artık soyut bir hedef değil, acil bir stratejik öncelik haline geldi. Siddi'nin 2019'da işaret ettiği jeopolitik enerji politikası mantığı (Siddi, 2019, ss. 124-126) bugün gündemin tam ortasında. Dönüşümün boyutu rakamlarda görünüyor: Rusya'nın AB boru hattı gazı ithalatındaki payı 2021'de ~%40 iken 2025'te ~%6'ya geriledi (Şekil 1).

Şekil 1

Rusya'nın AB boru hattı gazı ithalatındaki payının gelişimi (2021–2025)



Not. 2025 itibarıyla boru hattı ve LNG birlikte ele alındığında Rusya'nın toplam payı yaklaşık %12'dir. Kaynak: Council of the European Union (2025) ve Eurostat (2025) verilerinden uyarlanmıştır.

Bu bağlamda Hazar bölgesi ve onu Avrupa'ya bağlayan güzergahlar ek bir stratejik değer kazandı. Çeşitlendirme arayışı Güney Kafkasya'daki her bağlantısallık projesini AB'nin enerji hesaplarının dolaylı parçası haline getirdi. Yine de Siddi'nin uyardığı gibi Güney Gaz Koridoru'nun mevcut hacmi bu ihtiyacı tek başına karşılayamaz (Siddi, 2019, ss. 124-126), Zengezur da daha geniş bir çeşitlendirme ekosisteminin parçası haline geliyor.

2022 sonrasının bir başka belirleyici boyutu, çeşitlendirmenin yalnızca arz kaynaklarını değil taşıma biçimlerini de kapsamasıydı. AB, Rus boru hattı gazından kopuşu büyük ölçüde LNG ithalatını artırarak telafi etti. Bunun bedeli ise deniz aşırı tedarikçilere ve küresel LNG piyasasının fiyat dalgalanmalarına bağımlılık oldu. Kara temelli, uzun vadeli sözleşmelere dayalı

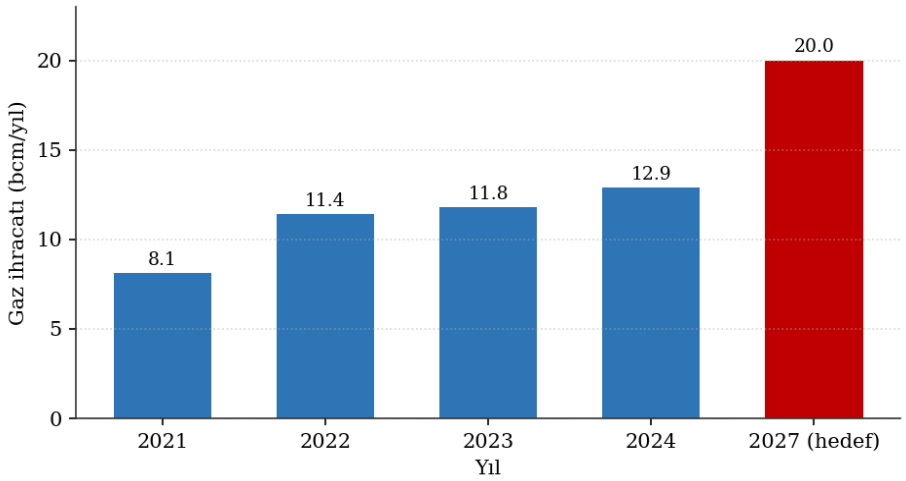
boru hattı gazı bu yüzden LNG'den farklı bir güvenlik profili sunuyor ve çeşitlendirme portföyünde dengeleyici bir rol oynuyor. Güney Gaz Koridoru üzerinden gelen Azerbaycan gazının stratejik değeri de tam burada: hacmi sınırlı olsa bile taşıma biçimi ve sözleşme yapısı LNG'ye alternatif bir güvenlik katmanı ekliyor. Zengezur'un dolaylı değeri ise bu boru hattı temelli güzergahın çevresel dayanıklılığını destekleme potansiyelinde. Koridoru, Avrupa'nın taşıma biçimi çeşitlendirmesinin coğrafi zeminini güçlendiren bir unsur olarak okunabilir.

6.2. Azerbaycan Gazının Artan Önemi ve Güney Gaz Koridoru'nun Genişlemesi

Çeşitlendirme arayışında Azerbaycan gazının ayrı bir yeri var Hasanov vd. (2020) bunun hem kaynak hem güzergah çeşitlendirmesi açısından önemini ortaya koyuyor. 2022 sonrasında AB hacmi artırma yönünde mutabakatlar geliştirdi, TAP'ın kapasite artırımı yeniden gündeme geldi. Azerbaycan'ın AB'ye ihracatı 2021'de ~8,1 bcm'den 2024'te ~12,9 bcm'e çıktı, 2027 için hedef 20 bcm (Şekil 2). Genişlemenin sınırları da var. Rzayeva ve Lambert'in belirttiği gibi gaz mevcut olsa bile kapasite artışı piyasa talebi taahhütlerine ve TAP'a bağlayıcı rezervasyonlara bağlı (Rzayeva & Lambert, 2023), Avrupa Sayıştayı ise arzın karşılanabilirliğinin temel bir zorluk olarak sürdüğünü gösteriyor (European Court of Auditors, 2024).

Şekil 2

Azerbaycan'ın AB'ye doğal gaz ihracatı (2021–2024) ve 2027 hedefi



Not. Değerler yaklaşıktır ve bcm (milyar metreküp) cinsindendir, 2027 değeri taahhüt edilen hedeftir. Kaynak: European Commission (2022a) ve Ministry of Energy of the Republic of Azerbaijan (2026) verilerinden uyarlanmıştır.

Zengezur'un dolaylı değeri işte tam bu noktada beliriyor. Koridor gaz hacmini doğrudan artırmıyor ama Hazar ve Orta Asya kaynaklarının, özellikle Trans-Hazar bağlantısıyla Türkmen

gazının, Güney Gaz Koridoru'na erişimini kolaylaştıracak daha geniş bir bağlantısallık ortamını besleyebilir.

6.3. Zengezur'un AB Açısından Dolaylı Stratejik Değeri

AB için koridorun değeri doğrudan bir enerji kazanımından çok stratejik bir bağlantısallık unsuru olmasından geliyor. Birlik, koridoru Global Gateway çerçevesinde Orta Koridor'un güvenliğini artırabilecek tamamlayıcı bir hat olarak görüyor (GTAI, 2025), bu da AB'nin sahada askeri garantör değil, finansman üzerinden etki kuran bir aktör olduğunu yansıtıyor. İlgi temkinli. Koridorun dolaylı stratejik değeri ancak bölgesel barış ve hukuki öngörülebilirlik sağlandığında gerçekleşebilir. Çatışmanın yeniden alevlenmesi ya da koridorun bir baskı aracına dönüşmesi, çeşitlendirme hedeflerine katkı yerine yeni bir hassaslık ekleyebilir. Zengezur bu yüzden AB için yalnızca istikrarlı bir bölgesel düzende değer taşıyan koşullu bir fırsat.

6. 4. Almanya Açısından Zengezur Koridoru: Rusya Sonrası Gaz Güvenliği, Azerbaycan Gazı ve Stratejik Çeşitlendirme

Bu çeşitlendirme tablosu en somut halini Almanya örneğinde buluyor. Almanya, 2022 öncesinde gaz ithalatının yarısından fazlasını Rusya'dan karşılayan, Rus boru hattı gazına en bağımlı AB ekonomilerinden biriydi. Zengezur bu ülke için gaz arzını doğrudan artıran bir hat değil "tek tedarikçiye bağımlılıktan kaçınma" ve "çoklu kaynak, çoklu güzergah" ilkeleri çerçevesinde tamamlayıcı bir bağlantısallık unsuru olarak anlam taşıyor. Almanya'nın gaz tedarik yapısı köklü biçimde değişti. Bundesnetzagentur'a göre en büyük tedarikçiler artık Norveç (~%44), Hollanda (%24) ve Belçika (%21); LNG terminalleri ithalatın ~%10,3'ünü oluşturuyor (Bundesnetzagentur, 2026). Bu dönüşüm ABD kaynaklı LNG'ye artan bir bağımlılık da getirdi. SWP'ye göre Rus gazından kopuş arz risklerini ortadan kaldırmadı, yalnızca yerini değiştirdi. ABD'ye bağımlılık fiyat dalgalanmaları ve siyasi araçsallaştırma bakımından yeni riskler taşıyor (SWP, 2025).

Bu dönüşümün belkemiğini hızla kurulan LNG ithalat altyapısı oluşturdu. Berlin, Mayıs 2022'de çıkardığı LNG Hızlandırma Yasası'yla yüzer gazlaştırma ünitelerini (FSRU) aylar içinde devreye aldı. Wilhelmshaven, Brunsbüttel ve Lubmin terminalleri rekor sürede faaliyete geçti. Bu "acil çeşitlendirme" LNG erişimini güvence altına aldı, ama ABD ve Katar gibi denizaşırı tedarikçilere bağımlı, fiyat dalgalanmalarına açık bir mimari de yarattı. Güney Gaz Koridoru üzerinden gelen Azerbaycan gazı ise LNG'den farklı: kara temelli ve uzun vadeli sözleşmelere dayalı. Almanya'nın portföyünde LNG'ye aşırı bağımlılığı dengeleyen çeşitlendirici bir tamamlayıcı işlevi görüyor.

Azerbaycan gazı bu noktada Almanya için hacimsel olarak küçük ama jeopolitik olarak anlamlı bir seçenek. Haziran 2025'te devlet kontrolündeki SEFE ile Azerbaycan'ın SOCAR'ı arasında on yıllık bir gaz alım anlaşması imzalandı, tedarikin kademeli olarak 15 TWh'ye (~1,5 bcm) çıkarılması ve gazın Güney Gaz Koridoru ile TAP üzerinden ulaştırılması öngörüldü (SEFE, 2025). SOCAR'a göre Ocak 2026 itibarıyla gaz TAP üzerinden Almanya ve Avusturya'ya fiziki olarak ulaşmaya başladı (SOCAR, 2026), bu da Güney Gaz Koridoru'nun artık Orta Avrupa arz güvenliğine de yöneldiğini gösteriyor. Anlaşmanın ölçeği, Zengezur'u Almanya açısından neden "dolaylı stratejik etki" kavramıyla okumak gerektiğini ortaya koyuyor. ~1,5 bcm'lik hacim toplam tüketimin küçük bir bölümü ve tek başına Rus gazının yerini dolduramaz. Azerbaycan gazının girişi bir "ana kaynak" ikamesi değil tedarikçi-güzergah portföyünü genişleten tamamlayıcı bir unsur. Zengezur da bu denklemde Almanya'ya gaz taşıyan bir hat değil, Hazar-Orta Koridor-Güney Gaz Koridoru mimarisinin jeopolitik dayanıklılığını güçlendirebilecek bir bağlantısallık katmanı. Koridor, Güney Kafkasya'daki transit ortamının istikrarına katkı yaptığı ölçüde, SEFE-SOCAR anlaşmasıyla somutlaşan Azerbaycan-Almanya bağlantısının uzun vadeli güvenilirliğini dolaylı biçimde destekleyen tamamlayıcı ve koşullu bir opsiyon.

Almanya'nın gaz güvenliği bağlamını ve Azerbaycan gazının konumunu Tablo 2 özetliyor. Bu konumlanma ülkenin sanayi yapısıyla da bağlantılı: kimya, çelik, cam ve gübre gibi enerji-yoğun sektörler gazı bir sanayi hammaddesi olarak kullandığından arzın sürekliliği rekabet gücünü doğrudan belirliyor. Nord Stream bağımlılığının 2022'deki şoku, tek tedarikçiye aşırı bağımlılığın birinci dereceden bir ekonomik güvenlik sorunu olduğunu gösterdi, SEFE-SOCAR gibi sözleşmeler de bu yüzden ABD LNG'sine bağımlılığı dengeleyen bir sigorta işlevi görüyor. Konu Almanya'nın enerji dönüşümü (Energiewende) stratejisiyle de iç içe. Doğal gaz, kömürden çıkışla yenilenebilir sisteme geçiş arasında bir "köprü yakıt" olarak konumlandırılmıştı. Rusya sonrası politika ise kısa vadede LNG ve boru hattı gazıyla çeşitlendirmeyi, uzun vadede yeşil hidrojen ithalatını birleştiren ikili bir mantığa dayanıyor. Aynı koridorun uzun vadede Hazar kaynaklı yeşil hidrojen taşıma potansiyeli Energiewende'nin geç aşamalarıyla örtüştüğü için, Zengezur'un önemi güncel gaz tedariğiyle sınırlı kalmıyor.

Hidrojen boyutu, koridoru "dolaylı stratejik etki" kavramıyla okumayı gelecek perspektifinden de güçlendiriyor. Almanya'nın uzun vadeli enerji stratejisi yeşil ve düşük karbonlu hidrojenin önemli bir ithalat kalemine dönüşmesini öngörüyor, bu kapsamda Hazar ve Güney Kafkasya bölgesi, yenilenebilir kaynak potansiyeli ve mevcut boru hattı altyapısının hidrojen taşımacılığına uyarlanabilirliği nedeniyle olası bir tedarik coğrafyası olarak görülüyor. Azerbaycan ve komşularının rüzgar ve güneş potansiyelinin elektrik ya da hidrojen biçiminde

Avrupa'ya aktarılması fikri, Güney Gaz Koridoru'nun fiziki güzergahının zamanla çok amaçlı bir enerji koridoruna dönüşebileceğini düşündürüyor. Böyle bir senaryoda Zengezur, yalnızca bugünkü gaz akışlarının değil, geleceğin temiz enerji bağlantılarının da lojistik-jeopolitik ortamını biçimlendiren bir altyapıya dönüşür. Koridorun stratejik değerini bu yüzden statik bir gaz hesabıyla değil, enerji dönüşümünün dinamik ufkuyla birlikte değerlendirmek gerekiyor.

Tablo 2

Rusya Sonrası Almanya'nın Gaz Tedarik Yapısı ve Azerbaycan Gazının Konumu

Boyut	**Rusya öncesi (2021 öncesi)**	**Rusya sonrası (2025-2026)**
Başlıca tedarikçiler	Rusya boru hattı gazı (yarısından fazla)	Norveç (~%44), Hollanda (~%24), Belçika (~%21)
LNG'nin payı	Yok (doğrudan terminal yok)	LNG terminalleri toplam ithalatın ~%10,3'ü
Azerbaycan gazı	Yok / önemsiz	SEFE-SOCAR: yıllık, kademeli ~15 TWh (~1,5 bcm), TAP üzerinden
Stratejik mantık	Tek büyük tedarikçiye bağımlılık	Çoklu kaynak / çoklu güzergah; jeopolitik dayanıklılık
Zengezur'un rolü	İlgisiz	Doğrudan hat değil; Hazar-Orta Koridor mimarisinde tamamlayıcı bağlantısallık

Not. TWh = teravatsaat; bcm = milyar metreküp. Kaynak: Bundesnetzagentur (2026) 2025 yılı verileri ile SEFE (2025) anlaşması verilerinden uyarlanmıştır.

Almanya örneğindeki bu mantık, AB-Türkiye-Azerbaycan arasında işleyen daha geniş bir enerji üçgenine işaret ediyor: Avrupa'nın çeşitlendirme talebi, Azerbaycan'ın üretici-transit kapasitesi ve Türkiye'nin hub konumu birbirini tamamlıyor. Bu üçgen, Zengezur'un dolaylı stratejik değerinin bölgesel ölçekte nasıl somutlaştığını gösteriyor. AB'nin koşullu ilgisi sahadaki araç setiyle de bağlantılı. Birlik bölgede askeri garantör değil finansman, düzenleyici çerçeveler ve bağlantısallık girişimleri üzerinden etki kuran normatif-ekonomik bir aktör. Güvenlik rejimini tek başına garanti edemediğinden katkısı da bölgesel barışın dolayımından geçiyor. Üstelik

Azerbaycan'la enerji ortaklığı Birlik içinde insan hakları temelinde eleştirilere konu oluyor, bu iç gerilim desteğin tek sesli olmadığını ortaya koyuyor.

Bu üçgenin sürdürülebilirliği, üç aktörün çıkarlarının ne kadar uyumlu kalabileceğine bağlı. Avrupa'nın talebi öngörülebilir ve uzun vadeli kaldıkça, Azerbaycan'ın üretici-transit kapasitesi yatırımla beslendikçe ve Türkiye'nin hub konumu istikrarlı bir düzenleyici çerçeveye oturdukça üçgen birbirini güçlendiren bir döngüye dönüşüyor. Ne var ki bu uyum kırılgan. Talep tarafındaki dalgalanmalar, üretim kapasitesindeki sınırlar ya da transit ülkelerin iç ve dış politikalarındaki belirsizlikler döngüyü zayıflatabilir. Zengezur üçgenin coğrafi derinliğini artırabilir ama kendisi de aynı kırılganlıklara açık ve katkısı üçgenin genel istikrarıyla birlikte değişiyor. Almanya örneğinde somutlaşan çeşitlendirme mantığı bu yüzden tek tek anlaşmaların ötesinde, bölgesel bir enerji düzeninin sürdürülebilirliğine dayanıyor, koridoru da bu düzenin bir bileşeni olarak okumak gerekiyor.

7. Riskler ve Sınırlılıklar: Aktörlerin Güvenlik Kaygıları

Koridorun enerji güvenliğine etkisini, bölgesel aktörlerin güvenlik kaygıları önemli ölçüde sınırlıyor. Bu kaygılar, koridorun neden tek yönlü bir fırsat olarak okunamayacağını ve enerji güvenliğine katkısının neden koşullu olduğunu anlamamızı sağlıyor.

7.1. Ermenistan'ın Egemenlik Kaygıları

Ermenistan için koridor ikircikli bir mesele. Bir yandan ulaşım ablukasından çıkış ve bölgesel ticarete entegrasyon fırsatı sunuyor öte yandan Bakü'nün dayattığı denetimsiz "koridor" modeli egemenlik kaybı ve Sünik'in ana topraktan kopması endişesi yaratıyor. Smolnik'in belirttiği gibi Erivan yalnızca kendi yargı yetkisinde işleyen bir geçişi kabul ediyor (Smolnik, 2023). Bu kaygının doğrudan bir sonucu var, statüsü tartışmalı bir transit altyapısı hukuki öngörülebilirlik üretemez, dolayısıyla güvenilir bir enerji-lojistik hattına da dönüşemez.

Ermenistan'ın konumu enerji güvenliği boyutunda özellikle belirleyici, çünkü koridorun fiziki güzergahı Ermenistan topraklarından geçiyor. Bu da Erivan'ı koridorun işleyişinde vazgeçilmez bir aktör yapıyor. Ermenistan'ın asgari güvenlik ve egemenlik kaygıları karşılanmadan hiçbir transit düzenleme uzun ömürlü olamaz. Erivan'ın "Barış Kavşağı" adıyla sunduğu vizyon, kendi egemen yargı yetkisi altında işleyen, gümrük ve sınır denetimini elinde tutan bir geçiş modelini öngörüyor bu da Bakü'nün denetimsiz "koridor" beklentisiyle doğrudan çelişiyor. Çelişki çözülmedikçe koridorun hukuki rejimi belirsiz kalıyor ve belirsiz bir rejim, üzerine güvenle enerji ya da lojistik yatırımı yapılabilecek bir zemin sunmuyor. Ermenistan'ın egemenlik

kaygıları bu yüzden koridorun enerji güvenliğine katkısını sınırlayan en yapısal etkenlerden biri. Bu kaygıların giderilmesi, koridorun "belirsizlik kaynağı" olmaktan çıkıp "dayanıklılık varlığına" dönüşmesinin ön koşulu.

7.2. İran'ın Jeopolitik Dışlanma Algısı

İran koridoru neredeyse varoluşsal bir tehdit olarak okuyor. SWP araştırmacısı Azizi, Amerikan yönetim önerisinin İran'ı denetlenen bir güzergahın insafına bırakacağı ve Güney Kafkasya'ya doğal kara erişiminden edeceği uyarısını yapmış, koridoru "tabuttaki son çivi" diye nitelemişti (Sharifi, 2025). İran'ın yanıtı iki yönlü. Bir yandan kendi toprakları üzerinden geçecek Aras Koridoru'nu öne çıkararak konumunu korumaya çalışıyor öte yandan sınırda tatbikatlar ve sert açıklamalarla caydırıcılık sergiliyor. Azerbaycan ile İran, Aras güzergahında yol, demiryolu ve köprü bağlantıları için iş birliği geliştirdi (Kaleji, 2022). İran'ın muhalefeti çift yönlü bir sınırlama getiriyor. Birincisi, Aras Koridoru'nu desteklediği ölçüde Zengezur'un bölgesel mimarideki tekel konumunu zayıflatıyor. İkincisi, askeri caydırıcılığı koridorun fiziki güvenliğini ve enerji-lojistik hattı olarak güvenilirliğini sorgulanır kılıyor. İran böylece koridorun potansiyelini hem rekabetçi bir alternatifle hem de güvenlik riski üreterek sınırlıyor.

İran'ın Aras Koridoru'nu öne çıkarması bölgesel bağlantısallık tartışmasına önemli bir boyut ekliyor. Alternatif güzergahların varlığı bir yandan Zengezur'un tekel konumunu zayıflatırken, öte yandan bölgesel çeşitlendirmeyi artırabiliyor. Aras güzergahı, Azerbaycan ana karasıyla Nahçıvan arasındaki bağlantıyı İran toprakları üzerinden sağlayarak Zengezur'a coğrafi bir alternatif sunuyor. Buradan paradoksal bir sonuç çıkıyor. Avrupa'nın Rusya ve İran'ı bypass etme hedefi açısından Aras güzergahının güçlenmesi kısmen istenmeyen bir gelişme, çünkü transit İran'a bağımlı hale geliyor. Oysa salt bağlantısallık ve bölgesel istikrar açısından birden çok güzergahın varlığı sistemin genel dayanıklılığını artırıyor. Bu gerilim, enerji güvenliğinin farklı hedefleri arasındaki çatışmayı somutlaştırıyor, güzergah çeşitliliği ile belirli aktörlerden bağımsızlık her zaman aynı yöne işlemiyor. İran'ın stratejisi de bu çatışmayı kendi lehine kullanarak bölgesel bağlantısallıkta vazgeçilmez bir aktör olarak kalmayı hedefliyor.

7.3. Koridor Çatışma mı, İş Birliği mi Üretir?

Egemenlik kaygıları, İran'ın muhalefeti ve kritik altyapı kırılganlıkları bir araya gelince temel bir soru beliriyor: koridor iş birliği mi yoksa yeni bir çatışma ekseni mi üretecek? Gawliczek ve Iskandarov, açılmanın reddinin kalıcı barışı zedeleyebileceği uyarısını yapıyor (Gawliczek & Iskandarov, 2023, s. 48). Dinamik çift yönlü, açılması da açılmaması da çatışma riski

barındırıyor. Koridor, ancak tüm tarafların asgari güvenlik kaygılarını gözeten ve kimseyi dışlamayan bir çerçevede sürdürülebilir oluyor. Bu risklerin göreli ağırlığını karşılaştırmak için her riskin gerçekleşme olasılığını ve etkisini nitel bir olasılık-etki değerlendirmesiyle derecelendirilmiştir. Tablo 3, başlıca jeopolitik ve altyapısal riskleri bu iki eksende topluyor, değerlendirme nicel bir ölçüm değil, aktör analizine dayalı yorumsal bir sınıflandırma.

Tablo 3

Koridora İlişkin Başlıca Risklerin Olasılık-Etki Değerlendirmesi

Risk	**Olasılık**	**Etki**	**Açıklama**
İran'ın muhalefeti ve caydırıcılığı	Yüksek	Orta	Aras alternatifi ve sınır tatbikatları; koridorun tekel konumunu zayıflatır.
Rusya'nın nüfuz kaybına tepkisi	Orta	Yüksek	Dışlanmış aktör olarak bölgesel istikrarı bozma potansiyeli.
Ermenistan'ın egemenlik kaygıları	Yüksek	Yüksek	Hukuki statü belirsizliği; "koridor" modeline direnç, transit güvenliğini koşullar.
Kritik altyapı sabotajı / siber tehdit	Düşük	Çok yüksek	Boru hattı ve fiber-optik varlıkların fiziki ve siber saldırıya açıklığı.
Hukuki statü ve TRIPP belirsizliği	Orta	Yüksek	Uygulama, güvenlik rejimi ve bölgesel kabulün netleşmemesi.
Finansman ve kapasite kısıtları	Orta	Orta	Güney Gaz Koridoru / TAP genişlemesinin yatırım ve talep taahhütlerine bağlılığı.

Not. Olasılık ve etki dereceleri (Düşük/Orta/Yüksek/Çok yüksek) nicel ölçüm değil, aktör analizi ve kaynaklara dayalı nitel değerlendirmelerdir. Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

Bu hassaslıklar yalnızca güncel hidrokarbon akışlarıyla sınırlı değil. Hukuki öngörülebilirlik, egemenlik ve kritik altyapı güvenliğine dair aynı kaygılar, koridorun ileride taşıyabileceği yeşil enerji, elektrik ve hidrojen bağlantıları için de geçerli olacak. Koridorun değerini bu yüzden hem güncel hem de gelecekteki enerji dönüşümü boyutlarıyla birlikte düşünmek gerekiyor.

8. Tartışma: Fırsat mı, Jeopolitik Kırılganlık mı?

Bu bölümün çözümlemesi, Zengezur Koridoru'nun enerji güvenliği açısından ne salt bir fırsat ne de salt bir hassaslık olduğunu gösteriyor. Koridor, aktörlere ve koşullara göre değişen, aktörler arası bir mesele. Cherp ve Jewell'in "kimin için güvenlik?" sorusu (Cherp & Jewell, 2014, ss. 415-416) bu ikircikliğin analitik anahtarı. Fırsat boyutunda koridor Azerbaycan için üretici-transit kimliğini pekiştiriyor, Türkiye için hub hedefini tamamlıyor, Avrupa için Rusya dışı çeşitlendirmeyi dolaylı destekliyor, enerji güvenliğini güzergah çeşitlendirmesi, transit esnekliği ve lojistik dayanıklılık yoluyla güçlendirebiliyor. Risk boyutunda ise İran için jeopolitik kuşatılma, Ermenistan için egemenlik kaybı, Rusya için nüfuz erozyonu anlamına gelmektedir, bu aktörler için denklemi aleyhlerine çeviren bir tehdit. İki boyutun aynı altyapıda buluşması, enerji güvenliğinin aktörler arası niteliğini açıkça ortaya koyuyor, bir aktör için güvenliği artıran proje, bir başkası için kaygı üretiyor. Net katkı da fiziki kapasiteden çok aktörler arasında üretilebilecek uzlaşı düzeyine bağlı. Başarılı bir model hukuki öngörülebilirliği, egemenliğe saygıyı, dışlayıcı olmayan bir güvenlik rejimini ve bölgesel entegrasyonu birlikte gerektiriyor. Bu koşullar karşılanmazsa koridor yeni bir jeopolitik hassaslık ekleme riski taşıyor. Aktörlerin koridordan beklentilerini, temel kaygılarını, elde edebilecekleri stratejik kazancı ve karşılaştıkları sınırlılıkları Tablo 4 karşılaştırmalı biçimde topluyor. Bu matris, koridorun neden aynı anda hem fırsat hem tehdit olarak algılandığını tek bakışta görünür kılıyor.

Bu aktörler arası okuma, enerji güvenliği kuramı açısından önemli bir çıkarım sunuyor, bir altyapının güvenlik değeri mutlak değil, ilişkisel. Geleneksel arz güvenliği yaklaşımları bir projenin "güvenliği artırıp artırmadığını" genellikle tek bir perspektiften sorar. Oysa Zengezur örneği, aynı altyapının farklı aktörler için aynı anda hem güvenlik üretici hem güvenlik tüketici olabileceğini gösteriyor. Azerbaycan ve Türkiye için bir bağlantısallık kazanımı olan koridor, İran için kuşatılma, Ermenistan için egemenlik riski, Rusya için nüfuz kaybı anlamına geliyor. Bu zıtlık, enerji güvenliğinin Cherp ve Jewell'in (2014) işaret ettiği "kimin için?" sorusu olmadan çözümlenemeyeceğini doğruluyor ve "dolaylı stratejik etki" kavramını neden aktörler arası bir matriste okumak gerektiğini açıklıyor.

İkinci çıkarım koridorun değerinin zaman boyutuyla ilgili. Şu an Zengezur fiilen işlemeyen, hukuki statüsü tartışmalı bir proje, dolayısıyla bugünkü katkısı büyük ölçüde potansiyel düzeyinde. Ama potansiyelin kendisi stratejik bir değişken: aktörlerin bugünkü davranışları, koridorun gelecekte alabileceği biçime dair beklentileriyle şekilleniyor. İran'ın caydırıcılığı, Azerbaycan'ın altyapı hazırlığı, AB'nin finansman taahhütleri, hepsi henüz gerçekleşmemiş bir altyapının olası sonuçlarına yönelik stratejik konumlanmalar. Bu da koridoru çözümlerken statik

bir fayda-maliyet hesabının yetmediğini, bunun yerine beklenti, belirsizlik ve senaryo temelli bir yaklaşımın gerektiğini gösteriyor. Tablo 5'teki senaryo çözümlemesini de tam bu yüzden kesin öngörüler olarak değil, farklı gelecek yollarının enerji güvenliği sonuçlarını karşılaştıran analitik bir araç olarak tasarlanmıştır.

Tablo 4

Zengezur Koridoru Karşısında Aktörlerin Konumları: Beklenti, Kaygı ve Stratejik Sonuç

Aktör	Beklenti	Temel kaygı / risk	Stratejik sonuç ve sınırlılık
Azerbaycan	Nahçıvan'la doğrudan bağlantı; üretici-transit kimliğinin pekişmesi	Ermenistan'ın denetim talebi; güzergahın tek hatta bağımlı kalması	Kazanç: bütünleşme ve transit gücü. Sınırlılık: Aras alternatifine yönelme ihtiyacı
Türkiye	Hazar-Orta Asya'ya kara köprüsü; enerji hub hedefinin tamamlanması	Bölgesel istikrarsızlık; koridorun açılmaması	Kazanç: hub vizyonunun coğrafi derinleşmesi. Sınırlılık: üçüncü taraf onayına bağımlılık
Avrupa Birliği	Rusya dışı çeşitlendirme; Orta Koridor güvenliği; Global Gateway	Çatışmanın yeniden alevlenmesi; koridorun silah olarak kullanılması	Kazanç: dolaylı çeşitlendirme desteği. Sınırlılık: koşullu ve istikrara bağlı fırsat
Almanya	Rusya sonrası tedarik çeşitlendirmesi; Azerbaycan gazı (SEFE-SOCAR)	LNG'ye aşırı bağımlılık; arz risklerinin yer değiştirmesi	Kazanç: tamamlayıcı kaynak/güzergah. Sınırlılık: hacmin sınırlı, etkinin dolaylı olması
Ermenistan	Ulaşım ablukasından çıkış; bölgesel ticarete entegrasyon	Egemenlik kaybı; Sünik'in ana topraktan kopması	Kazanç: "Barış Kavşağı" modeliyle açılım. Sınırlılık: denetimsiz "koridor" modelini reddi
İran	Aras Koridoru üzerinden transit konumunu koruma	Ermenistan üzerinden kara erişiminin kapanması; jeopolitik kuşatılma	Sonuç: tehdit algısı. Sınırlılık: askeri caydırıcılık ve alternatif rota arayışı
Rusya	Başlangıçta FSB denetimi yoluyla bölgesel nüfuz	TRIPP'le denklemin dışına itilme; hakemlik rolünün aşınması	Sonuç: nüfuz erozyonu. Sınırlılık: dışlanmış aktör olarak istikrar riski üretmesi

Not. Tablo, yedi aktörün koridordan beklentilerini, temel kaygılarını ve karşılaştıkları stratejik sonuç ile sınırlılıkları karşılaştırmalı biçimde özetlemektedir. Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

Bu aktörler arası tablo, koridorun geleceğinin farklı senaryolarda Avrupa enerji güvenliği açısından nasıl sonuçlar doğurabileceğini de düşünmeyi gerektiriyor. Tablo 5, dört olası senaryoyu ve bunların muhtemel enerji güvenliği sonuçlarını şematik biçimde topluyor.

Tablo 5

Koridorun Geleceğine İlişkin Senaryolar ve Avrupa Enerji Güvenliği Açısından Olası Sonuçlar

Senaryo	**Avrupa enerji güvenliği açısından olası sonuç**
Koridor açılır (kapsayıcı modelle)	Orta Koridor'un Güney Kafkasya ayağı güçlenir; güzergah çeşitliliği ve lojistik dayanıklılık artar; Hazar-Avrupa bağlantısallığı pekişir.
Koridor açılmaz	Mevcut Gürcistan güzergahına bağımlılık sürer; çeşitlendirme dolaylı kazançtan yoksun kalır; bölgesel gerilim olasılığı korunur.
Aras alternatifi güçlenir	Transit İran üzerinden işler; Avrupa açısından Rusya/İran'ı bypass etme hedefiyle kısmen çelişir; jeopolitik bağımlılık deseni değişir.
TRIPP uygulanır (ABD öncülüğünde)	Boru hattı ve fiber-optik altyapı potansiyeli gündeme gelir. Ama hukuki statü, güvenlik rejimi ve bölgesel kabul belirsizliği riski sürer.

Not. Senaryolar şematik ve olasılıksaldır, koridorun fiilen işlememesi nedeniyle kesin sonuçlar değil, çerçeveye dayalı öngörüler olarak okunmalıdır. Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

9. Sonuç

Bu bölüme, doğrudan petrol veya gaz taşımayan Zengezur Koridoru'nun neden bir uluslararası enerji güvenliği meselesi sayıldığı sorusuyla başladım. Çözümleme, enerji güvenliğini yalnızca arz ve fiyatla değil, güzergah çeşitlendirmesi, transit güvenliği, kritik altyapı dayanıklılığı ve jeopolitik bağlantı ağıyla birlikte düşünmek gerektiğini gösterdi. Bu genişletilmiş çerçevede koridoru, doğrudan bir enerji altyapısı olarak değil, enerji akışlarının lojistik-jeopolitik ortamını etkileyen bir "dolaylı stratejik etki" unsuru olarak kavramsallaştırılmıştır.

Araştırma sorusunun yanıtı şu şekildedir. Koridor, Güney Kafkasya'daki enerji güvenliği mimarisini, Avrupa'nın çeşitlendirme stratejilerini ve Türkiye-Azerbaycan bağlantısallığını

doğrudan değil, dolaylı ve koşullu biçimde etkiliyor. Orta Koridor'un lojistik imkanını güçlendirme, Hazar merkezli projelerin stratejik çevresini destekleme, Türkiye-Azerbaycan bütünleşmesini derinleştirme ve Avrupa'nın Rusya dışı arayışını besleme potansiyeli taşıyor. Ne var ki bu potansiyel, Ermenistan'ın egemenlik kaygıları, İran'ın kuşatılma algısı, Rusya'nın nüfuz hesapları ve kritik altyapı riskleri yüzünden hassas bir zemine oturuyor.

Bu yanıt, girişteki altı alt sorunun bulgularla karşılanmasında belirginleşiyor. Birincisi, enerji güvenliğinin güzergah çeşitlendirmesini, transit güvenliğini ve kritik altyapı dayanıklılığını kapsayacak biçimde genişlemesi (Cherp & Jewell, 2014, ss. 415-416; Yergin, 2006, ss. 69-72), enerji taşımayan bir altyapının bile analize girmesini gerektiriyor, koridor enerji akışlarının lojistik-jeopolitik ortamını biçimlendiriyor. İkincisi, Zengezur Gürcistan'a paralel ikinci bir kara bağlantısıyla güzergah esnekliğini artırabilir ama bu, koridorun tek başına çözemeyeceği yapısal darboğazlara (gümrük uyumu, sınır geçişleri, entegrasyon) bağlı (OECD, 2023, ss. 11-13; Gafarlı, 2025, ss. 148-150). Üçüncüsü, koridor Azerbaycan'ın hem üretici hem transit kimliğini pekiştiriyor, yine de Bakü Aras alternatifine yönelme esnekliğini koruyor (Chedia, 2024, s. 211). Dördüncü alt soru Türkiye'nin hub hedefiyle ilgiliydi, koridorun Nahçıvan üzerinden doğrudan bir kara köprüsü kurarak ülkenin eriştiği kaynak coğrafyasını Hazar'ın doğusuna genişlettiği ve hub vizyonunu derinleştirdiği görüldü (Rzayeva & Lambert, 2023; Yorucu & Mehmet, 2018). Beşinci alt soru Avrupa'nın çeşitlendirme politikaları açısından koridorun dolaylı değeriyle ilgiliydi. Bulgular koridorun Güney Gaz Koridoru mimarisinin dayanıklılığını desteklediğini ve özellikle Almanya'da SEFE-SOCAR anlaşmasıyla somutlaşan çeşitlendirmenin coğrafi zeminini güçlendirdiğini gösterdi (SEFE, 2025; SWP, 2025; GTAI, 2025). Altıncısı, risk matrisi (Tablo 3) ve aktör çözümlemesi, Ermenistan'ın egemenlik kaygılarının hukuki öngörülebilirliği zayıflattığını, İran'ın hem Aras alternatifiyle hem caydırıcılıkla risk ürettiğini, Rusya'nın ise dışlanmış aktör olarak istikrarsızlık kaynağı olabileceğini ortaya koydu (Smolnik, 2023; Azizi & Isachenko, 2023; Koolaee & Rashidi, 2024, ss. 3-4). Bütün bunlar, koridorun katkısının neden "gerçek ama koşullu" olduğunu açıklıyor.

KAYNAKÇA

Abbasov, F. G. (2014). EU's external energy governance: A multidimensional analysis of the Southern Gas Corridor. Energy Policy, 65, 27–36. https://doi.org/10.1016/j.enpol.2013.10.007

Azizi, H., & Isachenko, D. (2023). Turkey–Iran rivalry in the changing geopolitics of the South Caucasus (SWP Comment No. 2023/C 49). Stiftung Wissenschaft und Politik. https://doi.org/10.18449/2023C49

Bundesnetzagentur. (2026). Rückblick: Gasversorgung im Jahr 2025. https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Gasversorgung/a_2025/start.html

Chedia, A. R. (2024). Zangezur Corridor: Economic potential and political constraints. Russia in Global Affairs, 22(1), 194–216. https://doi.org/10.31278/1810-6374-2024-22-1-194-216

Cherp, A., & Jewell, J. (2014). The concept of energy security: Beyond the four As. Energy Policy, 75, 415–421. https://doi.org/10.1016/j.enpol.2014.09.005

Council of the European Union. (2025). Where does the EU's gas come from? [Infographic]. https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/where-does-the-eu-s-gas-come-from/

European Commission. (2022a, July 18). EU and Azerbaijan enhance bilateral relations, including energy cooperation [News article]. https://enlargement.ec.europa.eu/news/eu-and-azerbaijan-enhance-bilateral-relations-including-energy-cooperation-2022-07-18_en

European Court of Auditors. (2024). Security of the supply of gas in the EU: The EU's framework helped member states respond to the crisis but the impact of some crisis-response measures cannot be demonstrated (Special Report No. 09/2024). Publications Office of the European Union. https://www.eca.europa.eu/en/publications/sr-2024-09

European Parliamentary Research Service [EPRS]. (2025). Armenia and Azerbaijan: Lasting peace in sight? (Briefing). European Parliament. https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI(2025)779170

Eurostat. (2025). EU imports of energy products — Recent developments [Statistics explained]. European Commission. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/

Gafarlı, T. (2025). Unlocking the potential in the South Caucasus: The Zangezur Corridor's impact on the Trans-Caspian International Transport Route (Middle Corridor). PERCEPTIONS: Journal of International Affairs, 29(2), 148–173.

Gawliczek, P., & Iskandarov, K. (2023). The Zangezur corridor as part of the global transport route (against the backdrop of power games in the South Caucasus region). Security and Defence Quarterly, 41(1), 36–53. https://doi.org/10.35467/sdq/161993

Germany Trade & Invest [GTAI]. (2025). Armenien drängt mit Großprojekten auf globale Transportachsen. https://www.gtai.de/de/trade/armenien/specials/armenien-draengt-mit-grossprojekten-auf-globale-transportachsen-1796666

Hasanov, F. J., Mahmudlu, C., Deb, K., Abilov, S., & Hasanov, O. (2020). The role of Azeri natural gas in meeting European Union energy security needs. Energy Strategy Reviews, 28, Article 100464. https://doi.org/10.1016/j.esr.2020.100464

Kaleji, V. (2022, May 5). Construction of highway and railway links between Zangilan and Nakhchivan: The views from Baku and Tehran. Eurasia Daily Monitor, 19(66). The

Jamestown Foundation. https://jamestown.org/program/construction-of-highway-and-railway-links-between-zangilan-and-nakhchivan-the-views-from-baku-and-tehran/

Konrad-Adenauer-Stiftung [KAS]. (2025). Historischer Durchbruch für Frieden im Südkaukasus? (Länderbericht). https://www.kas.de/de/laenderberichte/detail/-/content/historischer-durchbruch-fuer-frieden-im-suedkaukasus

Koolaee, E., & Rashidi, A. (2024). The Zangezur Corridor and threats to the interests of the Islamic Republic of Iran in the South Caucasus. Caucasus Analytical Digest, (136), 3–6. https://doi.org/10.3929/ethz-b-000657553

Ministry of Energy of the Republic of Azerbaijan. (2026). Natural gas production and export figures 2025. https://minenergy.gov.az/en

OECD. (2023). Realising the potential of the Middle Corridor. OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/635ad854-en

Rzayeva, G., & Lambert, M. (2023). Expansion of the Southern Gas Corridor pipelines and future supplies to Europe (OIES Paper No. NG 180). Oxford Institute for Energy Studies. https://www.oxfordenergy.org/publications/expansion-of-the-southern-gas-corridor-pipelines-and-future-supplies-to-europe/

SEFE. (2025). SEFE partners with Azerbaijan's SOCAR to import up to 15 TWh of natural gas per year [Press release]. https://www.sefe.eu/en/media/newsroom/press-releases/press-release-detail_960.html

Sharifi, K. (2025, July 22). US management of the Zangezur Corridor in the Caucasus? Iran won't like it. Radio Free Europe/Radio Liberty. https://www.rferl.org/a/us-proposal-zangezur-corridor-iran-influence-caucasus/33479973.html

Siddi, M. (2019). The EU's botched geopolitical approach to external energy policy: The case of the Southern Gas Corridor. Geopolitics, 24(1), 124–144. https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1416606

Smolnik, F. (2023). Dis-/Konnektivität im Südkaukasus: Imaginationen, machtpolitische Effekte, Ambivalenzen (SWP-Studie No. 2023/S 06). Stiftung Wissenschaft und Politik. https://doi.org/10.18449/2023S06

SOCAR. (2026). SOCAR begins supplying Azerbaijani gas to Austria and Germany [Press release]. State Oil Company of the Azerbaijan Republic. https://socar.az/en/post/socar-begins-supplying-azerbaijani-gas-to-austria-and-germany

Sovacool, B. K., & Brown, M. A. (2010). Competing dimensions of energy security: An international perspective. Annual Review of Environment and Resources, 35, 77–108. https://doi.org/10.1146/annurev-environ-042509-143035

Stiftung Wissenschaft und Politik [SWP]. (2025). Energie zwischen Markt und Geopolitik: Der Fall LNG (SWP-Studie No. 2025/S 04). https://doi.org/10.18449/2025S04

Trans Adriatic Pipeline AG [TAP-AG]. (2023). How TAP operates: Capacity and expansion. https://www.tap-ag.com/infrastructure-operation/how-tap-operates

World Bank. (2023). Middle Trade and Transport Corridor: Policies and investments to triple freight volumes and halve travel time by 2030. https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor

Yergin, D. (2006). Ensuring energy security. Foreign Affairs, 85(2), 69–82. https://doi.org/10.2307/20031912

Yorucu, V., & Mehmet, Ö. (2018). The Southern Energy Corridor: Turkey's role in European energy security. Springer.

ULAŞTIRMA AĞLARININ ÇEVRE ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: ZENGEZUR KORİDORU ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

Selçuk Gürçam*

1. Giriş

İklim değişikliğinin bir krize dönüştüğü günümüzde, ulaşım sektörü küresel emisyonların dağılımında önemli bir yer tutmaktadır. Enerjiyle ilgili sera gazı emisyonlarının yaklaşık dörtte birinden sorumlu olan ulaşım sektörü, küresel karbon ayak izine en büyük negatif etkiyi yaratan sektörlerin başında gelmektedir. Bu bağlamda, düşük karbonlu ulaşım modlarının yaygınlaştırılması, sürdürülebilir kalkınma politikalarının merkezinde yer almaktadır (Gürçam, 2025).

Ulaşım koridorları, geçtiği güzergâhlar ve ulaştıkları noktalar itibariyle çeşitli etkiler doğurmaktadır. Ekonomik refah, eşitlik ve sosyal içerme gibi daha geniş ekonomik sonuçlar açısından genellikle faydalı olmaktadır (Roberts vd., 2018). Ancak bunun yanında iyi planlanmamış bir ulaşım ağı sistemi çeşitli çevresel etkileri de beraberinde getirmektedir (Rodrigue, 2024).

Daha geniş bağlamda ele alınırsa, geniş ölçekli ulaşım altyapısının çevresel sürdürülebilirliği, politik ve akademik çalışmaların merkezinde yer edinmekle beraber, bir endişe olarak değerlendirilmektedir. Bağlantı odaklı ulaştırma projelerinin ticaret verimliliği ve gelişimi üzerinde önemli etkisinin olsa da çevresel konularının proje planlamalarına yeterince entegre edilmemesi, doğal ekosistemin parçalanmasına, biyoçeşitlilik kaybına ve karbon yoğun kalkınmaya neden olabilir. Litaratüre bakıldığında, Forman ve Alexander (1998) geniş bağlantılı ulaşım ağlarının canlıların geçiş güzergahlarını kesmesinden dolayı biyoçeşitliliğe zarar verdiğini, örneğin Hollanda'da ekolojik akışları artırmak için yol bariyerlerini delen tüneller ve üst geçitler mevcutken, Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) ise yol etkisinden dolayı canlıların yaklaşık %15-20'si etkilendiğine vurgu yapmıştır.

* Doç. Dr., T.C. Iğdır Üniversitesi, İİBF Havacılık Yönetimi Bölümü, selcuk.gurcam@igdir.edu.tr

Rehman, Islam ve Miao (2023) göre ulaşım sektörü, taşıdığı insan ve yük bakımından ekonominin ve endüstriyel büyümenin lokomotifi haline gelmiştir. Ancak sektörün önemli ölçüde fosil yakıtlara bağımlı olmasından kaynaklanan emisyonlar gerek insan yaşamı için ciddi bir tehdit gerekse önemli bir hava kirliliği kaynağıdır. Asher, Garg ve Novosad (2018), ulaşım ağlarının orman kaybı üzerindeki etkisi üzerine uzun zamandır devam eden tartışmalar olduğuna değinmiştir. Bu itibarla, Hindistan'da 100.000'den fazla köye yeni kırsal yolların inşasını ve 10.000 kilometrelik ulusal karayollarının iyileştirilmesini incelemiştir. Kırsal yolların ormansızlaşma üzerindeki etkisinin olmadığını ancak karayolu iyileştirmeleri, ulaşım koridorları boyunca artan kereste talebin ormasızlaşmayı tetiklediğine yer vermiştir. Yani, büyük koridorların genişlemesinin önemli çevresel etkileri olduğunu tespit etmiştir. Bennett, Smith ve Betts (2011) ise ulaşım koridorlarının, yaban hayatı habitatlarını, popülasyonlarını ve tüm ekosistemleri etkilediği belirtmiştir.

Çalışma kapsamında ele alınan Zengezur Koridoru, kara ve demiryolu ulaşımıyla Azerbaycan'ı doğrudan Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ne bağlamayı hedefleyen bir ulaşım projesidir (Ateş, 2025). Ya da daha geniş çerçevede Orta Asya'yı Azerbaycan ve Türkiye üzerinden Batı'ya bağlayan stratejik bir ulaşım girişimi olarak öne çıkmaktadır (Ünalmış, 2025). Litaretür daha çok koridorun jeopolitik ve ekonomik etkilerine odaklanırken, çevresel boyutlarının göz ardı edildiği görülmüştür. Çiftçi ve Bayat (2024), Zengezur koridorunun Iğdır ili ve Türkiye'deki turizm sektörü üzerindeki etkilerini incelerken, bu koridorun Iğdır ili ve Türkiye açısından önemli ekonomik getiri sağlayacağına, Ünalmış (2025) ise koridorun açılmasının bölge ülkeleri açısından olumlu etkiler yaratacağına ancak Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri arasındaki ilişkilerin güçlenmesinin bazı ülkelerce tehdit olarak algılanacağına yer vermiştir.

Memmedov ve Hasanoğlu (2023), Azerbaycan'ın Zengezur Koridoru (demiryolu) vasıtasıyla ilerleyen dönemlerde İskenderun'a oradan Suriye ve İsrail'e kadar uzanan geniş bir coğrafyaya ulaşacağından bahsetmiştir. Ayrıca bu koridorun, Asya-Orta Doğu, Rusya-Orta Doğu ve Azerbaycan-İsrail ticaret ilişkilerinin gelişmesine katkı sağlayarak geniş bir coğrafyada ulaşım ağlarını birbirine entegre edeceğini de eklemiştir. Dumlu ve Şahin (2024) ise "*Zengezur Koridoru ve alternatifleri, Türkiye'nin bölgesel büyük güç olma çabasına nasıl katkı sağlar?*" sorusuna yanıt aramıştır. Bu soru çerçevesinde gelişen çalışmada, Zengezur Koridoru ve alternatifleri Bölgesel Güvenlik Kompleksi Teorisi çerçevesinde analiz edilmiş, Türkiye'ye yönelik riskler, tehditler ve fırsatlar ele alınmıştır.

Sonuç olarak, Zengezur Koridoru ile ilgili literatür koridorun ekonomik ve siyasal boyutlarına odaklanmıştır. Bundan dolayı, koridorunun potansiyel çevresel etkilerinin (karayolu ve demiryolu kullanımı açısından) sistematik ve kavramsal olarak temellendirilmiş bir değerlendirmesi olmadığından, bu çalışmada göz ardı edilen bu boşluğun doldurulması amaçlanmaktadır. Bu amaçla da çalışma, birbiriyle bağlantılı üç çerçeveye oturtulmuştur. İlk bölümde, ulaşım ve çevre arasındaki ilişki teorik ve kavramsal olarak ele alınarak ulaşım altyapısının çevresel etkileri incelenmiştir. Sonrasında, örnek olarak büyük ölçekli ulaşım koridorlarının çevresel etkilerinin değerlendirmesi, Kuşak ve Yol Girişimi (BRI) üzerinden analiz edilmiştir. Daha sonra Koridor, stratejik yapısal özellikler açısında incelenirken, Koridorun olası çevresel etkileri kavramsal çerçeve ile ilişkisi ele alınmıştır. İkinci bölümde, Koridorun bölgesel ekosistemi ve Iğdır özelinde çevresel projeksiyonlarına yer verilirken, üçüncü bölümde politika önerilerine ve sonuç bölümünde ise genel bir değerlendirmeye yer verilmiştir.

Bu çalışmada Zengezur Koridoru'nun olası çevresel etkilerini değerlendirmek üzere nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Çalışma, ulaşım ve çevre arasındaki ilişkiye dair teorik literatürün, büyük ölçekli ulaşım koridorlarına ilişkin karşılaştırmalı bulguların ve yerel ölçekli mekânsal analizlerin birleştirilmesiyle bir öngörüde bulunmaktadır. Proje, halen planlama, geliştirme ve uygulama aşamasında olduğundan, nicel verilerin elde edilemesi mümkün değildir. Bu sebeple böyle bir yaklaşım izlenmiştir. Bu açıdan, literatürde yaygın olarak kullanılan yöntemlere uygun olarak koridorun potansiyel çevresel etkileri ve muhtemel politika sonuçları nitel veriler kullanılarak değerlendirilmiştir.

2. Ulaşım ve Çevre İlişkisi

Ulaşım altyapısı, insanları, malları ve hizmetleri hem yerel hem ulusal hem de küresel olarak birbirine bağlayan önemli bir unsurdur. Dünya, iklim krizinin etkileriyle mücadele ederken, bu kritik altyapının çevresel performansı da bir o kadar önemlidir (Fan vd., 2023). Bu sebeple, ulaşım sistemleriyle çevre arasındaki bağ hem karmaşık hem de dinamik ve çok boyutlu bir yapıya sahiptir. Örneğin Hussain vd. (2023), sağlık ve çevreyi, ülkelerin karmaşık bileşenleri olarak görmekte ve bunların özellikle ulaşım ve ekonomi olmak üzere birçok faktörden etkilendiklerini belirtmektedir.

Ataee ve Stephan (2025), ulaşım altyapısının toplum için hayati öneme sahip olduğunu, aynı zamanda önemli çevresel etkilere de yol açtığını vurgulamaktadır. Yani ulaşım altyapısı,

planlama, inşaat, işletme ve hizmet dışı bırakma aşamaları da dâhil olmak üzere, tüm yaşam döngüsü boyunca çevresel sistemleri etkilemektedir. Öyle ki ulaşımın yarattığı ekolojik yük, giderek artan küresel bir soruna dönüşmüştür. Ouni, Mrad ve Mraihi (2025), ulaşım sektörünün yıllık küresel fosil yakıt tüketiminin %30'undan fazlasını kullandığını ve bu oranın 2040 yılına kadar %60'a çıkacağını belirtmiştir. Ulaşım sektörünün bu denli yoğun fosil yakıt kullanımı, küresel karbon emisyonlarının yaklaşık %25'ini oluşturmasına neden olmaktadır (Seyidgulu vd., 2025).

Seyidgulu, Akhundov ve Hashimov (2025), ulaşımın çevresel etkilerinin yalnızca atmosfere sera gazların salınmasıyla sınırlı olmadığını, bunun yanında yakıt sızıntılarından kaynaklanan toprak ve su kirliliğini, yüksek gürültüyü, titreşim seviyelerini ve kentsel ortamlarda insan sağlığı üzerinde oluşturduğu olumsuz etkileri de sektörün çok yönlü sorunları arasında görmüştür. Başka bir söylemle, ulaşım alt yapısının her aşaması, ulaşım biçimine, coğrafik bağlama ve düzenleyici çerçeveye göre değişen farklı çevresel baskılar yaratmaktadır.

Teorik bir çerçevede değerlendirildiğinde, ulaşım alt yapısı gerek doğrudan gerekse dolaylı olarak çevresel değişime etki etmektedir. Habitat tahribatı, arazi kullanımı ve inşaat faaliyetlerinden kaynaklanan emisyonlar doğrudan etkiyi oluştururken, kentsel genişleme, ulaşım talebinde artış ve arazi kullanım modellerinde değişim yaşanması ise dolaylı etkiler olarak değerlendirilebilir. Bununla beraber, bir bölgede uzun dönemli olarak bir projenin oluşturacağı etki ise kümülatif etkiyi oluşturmaktadır (Forman & Alexander, 1998).

Amprik olarak ele alındığında ise sektör, küresel çerçevede enerjiyle alakalı karbondioksit (CO_2) emisyonlarının ortalama dörtte birini oluşturarak, küresel emisyonların önemli bir kısmına neden olmaktadır (IEA, 2009). Özellikle fosil yakıtlara aşırı bağımlılığı ile karayolu ulaşımı, nispeten düşük enerji verimliliği ile emisyon kaynağı açısından ulaşım sektörü içerisindeki en baskın alandır (Ritchie, 2020). Karayolu ile mukayese edildiğinde demiryolu taşımacılığı (ton-kilometre başına daha düşük emisyon ve daha az arazi kullanımından kaynaklı), nispeten daha çevre dostu bir ulaşım modu olarak kabul edilmektedir (López-Acevedo vd., 2024).

Karayolu ulaşımına kıyasla demiryolu kullanımı avantajlı olmasına rağmen, emisyonlar açısından nötr bir konumda değildir. Örneğin Vaccaro vd., (2024), demiryolu altyapı çalışmalarını başlı başına yoğun bir emisyon kaynağı olarak görmektedir. Özellikle de demiryolu tünellerinin inşasını içeren alt yapılar, enerji yoğun kazı süreçleri, stabilizasyon ve inşaat

kaynaklı çimento kullanımını demiryolu ulaşım alt yapısında sera gazı emisyonlarının en büyük kaynağı olarak değerlendirmektedir.

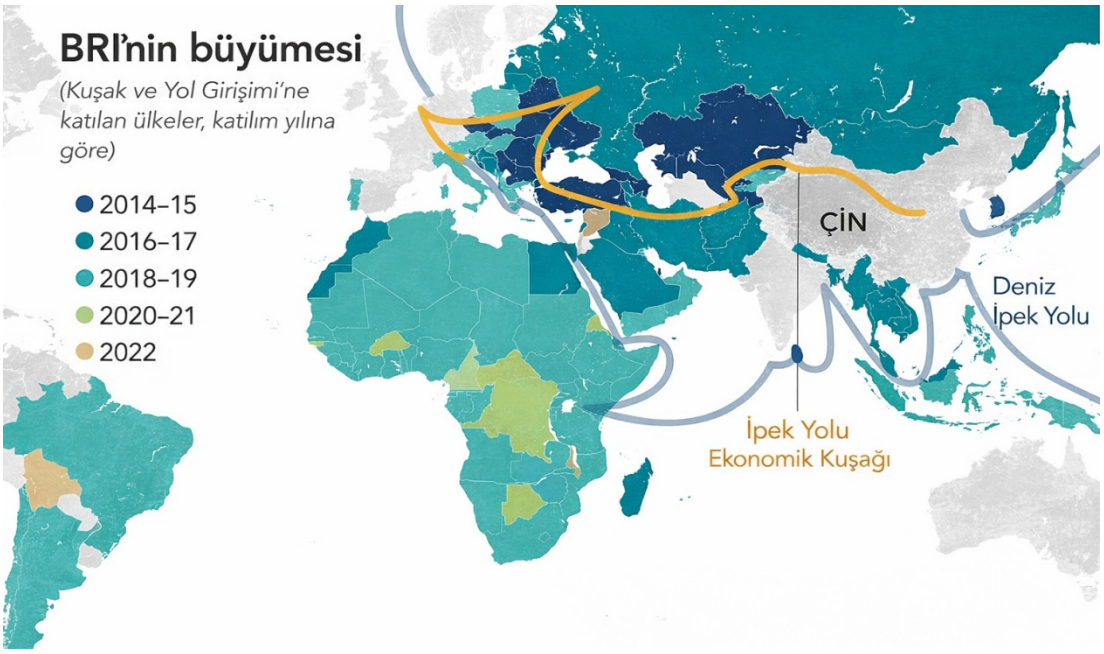
Bununla birlikte demiryolu koridorları, sürdürülebilir ve planlı bir şekilde tasarlanmadığı müddetçe doğal habitatlara zarar verebilir, hidrolojik sistemleri bozabilir ve yaban hayatının hareket akışını engelleyebilir (Krstić vd., 2025). Örneğin Barrientos ve Borda-de-Água (2017), demiryolu ağının yaban hayatının hareketini kısıtladığını, fiziksel ve davranışsal engeller oluşturabildiğini ve yakın çevredeki popülasyonu rahatsız edebileceğine yer vermiştir. Bu açıdan demiryolu taşımacılığının çevresel performansı, öncelikle kullanılan enerji kaynaklarına, altyapısal kurulum sürecinde gösterilen çevresel hassasiyete, operasyonel verimliliğe ve diğer ulaşım sistemleriyle entegrasyona bağlıdır. Genel olarak değerlendirildiğinde ise ulaşım koridorlarının çevresel sürdürülebilirliği yalnızca planlanan veya yapılan ulaşım modu seçimine değil, aynı zamanda yönetim kalitesine, planlama süreçlerine ve teknolojik standartlarla da bağlantılıdır.

2.1. Kuşak ve Yol Girişimi (BRI) ve Çevresel Açıdan Etkileri

Kuşak ve Yol Girişimi, diğer adıyla Tek Kuşak Tek Yol (OBOR) Projesi, Çin tarafından atılan önemli bir stratejik adımdır. Bu adım, MÖ 206-MS 220 yılları arasında Çin'de hüküm süren Han Hanedanlığı döneminde faaliyet gösteren geleneksel İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'ndan ilham almıştır (Casagrande & Dallago, 2025).

Çin'in 2013 yılında başlattığı bu girişim, küresel ticaret ve ekonomiyi geliştirmeyi amaçlayan önemli bir altyapı projesidir (Gong vd., 2025). Asya'dan Avrupa'ya, Afrika'dan Latin Amerika'ya (Şekil 1) kadar yaklaşık 150 ülkeyi kapsayan BRI (Tablo 1), demiryolları, karayolları, limanlar ve enerji altyapısına yapılan yatırımlar yoluyla ulaşım bağlantılarını güçlendirmeyi, ticareti geliştirmeyi ve ekonomik kalkınmayı desteklemeyi hedeflemektedir. Bu açıdan bu projenin incelenmesi, ulaşım koridorlarının çevresel etkilerini anlamak için kapsamlı bir perspektif sunmaktadır.

Şekil 1: Kuşak ve Yol Girişimi güzergâhı



Kaynak: Yazar tarafından düzenlenmiştir (The University of Melbourne, 2025).

Tablo 1: Kuşak ve Yol Girişimi'ne dâhil olan bölgeler

Bölge	Ülke Sayısı
Afrika	53
Orta Asya	6
Doğu Asya	3
Avrupa	29
Latin Amerika ve Karayipler	22
Orta Doğu	9
Pasifik	12
Güney Asya	6
Güneydoğu Asya	10

Kaynak: (FISF, 2025)

Literatüre bakıldığında, birçok çalışma doğrudan veya dolaylı olarak BRI'nin çevresel etkilerini incelemiştir. Örneğin Ascensão vd., (2018), bu girişimin elbette ticarete katkı sağlayacağına değinirken, aynı zamanda kalıcı çevresel bozulmaya da etki edebileceğine vurgu yapmıştır. Bu açıdan da küresel çerçevede çevre koruma standartlarını üst seviyeye taşıyacak, titizlikle planlanan stratejik çevresel ve sosyal değerlendirmelerin yapılması gerektiğini belirtmiştir.

Ali vd., (2022), BRI'nin ısı, hava kirliliği, gürültü kirliliği, su kirliliği ve ormansızlaşmayı artıracağına, geleneksel tarımı bozacağına, doğal afetlere maruz bırakacağına ve bulaşıcı hastalıkların yayılmasına neden olacağına değinmiştir. Gong vd., (2025), BRI'nin önemli bir bölümümünün ekolojik açıdan hassas (kurak, yarı kurak veya yarı nemli alanlarda) bölgelerden geçtiğinin ve bu sebeple, büyük ölçekli altyapı inşaatı, su kıtlığı, biyoçeşitlilik kaybı, arazi bozulması ve ekosistem direncinin azalması gibi ekolojik sorunlara neden olabileceğini belirtmiştir. Ayrıca, ticaret ve ulaşım ağlarının genişlemesinin, savunmasız ekosistemlerde biyolojik istila riskini artıracağına ve bundan dolayı, BRI'nin çevresel ve ekolojik sorunlarını incelemenin kritik önemine vurgu yapmıştır. Elish ve AboElsoud (2024) ise 2014 sonrasında BRI'ye üye olan ülkelerde ekolojik ayak izinde önemli oranda artış yaşandığını ve bu etkinin 2018 itibariyle BRI'ye katılım sağladıktan sonra Afrika ülkeleri içinde geçerli olduğu sonucuna varmıştır.

Dünya Doğayı Koruma Vakfı (WWF) (2017), BRI koridorlarının, saiga antilopları, kaplanlar ve dev pandalar da dâhil olmak üzere tehdit altındaki 265 türün yaşam alanlarından geçtiğini, buna ek olarak, 1.739 önemli kuş alanı veya kilit biyoçeşitlilik alanı ve 46 biyoçeşitlilik sıcak noktası veya küresel 200 ekolojik bölgeyle de kesiştiğini tespit etmiştir. Chiu (2022) ise Çin'in yalnızca kömür açısından bakıldığında bile, BRI vasıtasıyla gelişmekte olan ülkelerde ekonomik büyümeyi çevresel sürdürülebilirlikle takas ettiğini belirtmiştir. Özellikle son yıllarda Çin'li şirketler tarafından Gana gibi Batı Afrika ülkelerinde kömür enerji yatırımları yoğunluk kazanmıştır. Hatta BRI çerçevesinde 1600 kömüre dayalı enerji santrali planlaması yapılmıştır. Oysa Çin'in (Başkan Xi Jinping) kömürü BRI'den ayırma sözüne rağmen, bu uygulama devam etmektedir. Uzun vadede BRI proejelerine bakıldığında, projenin küresel ısınmayı yaklaşık $3^{o}C$ artıracağı ve dünya nüfusunun ortalama yarısına tekabül eden insanı da yoksullukla baş başa bırakacağı tahmin edilmektedir.

Görüleceği üzere birçok çalışma, iklim krizi, biyoçeşitlilik kaybı, ekosistem parçalanması ve büyük koridorlar boyunca artan karbon emisyonları da dâhil olmak üzere önemli çevresel risklere vurgu yapmaktadır. Bu riskler, özellikle yüksek biyoçeşitlilik oranlarına ve zayıf çevresel yönetişim çerçevelerine sahip bölgelerde daha belirgindir.

Bu çalışmaların aksine Hongyuan ve Wanf (2023), çevresel standartların titizlikle uygulanması halinde, BRI'nin sürdürülebilir kalkınmaya katkıda bulunma potansiyelini vurgu yapmıştır. Çünkü BRI'nin sürdürülebilir bir kalkınma benimsemesi, havanın, suyun, enerjinin ve gıdanın daha temiz olmasını sağlayacaktır. Böylelikle yalnızca BRI değil aynı zamanda birbirini

ile sıkı bir şekilde destekleyen yerel ve uluslararası ağların kalkınması içinde önem taşıyacaktır. Nurgozhayeva (2024) bu yaklaşımın tersine bir yaklaşımı savunmuştur. Öyle ki "Green BRI" söyleminin hala önemli bir sürdürülebilirlik etkisi yaratmadığını çünkü projenin yerel düzenlemeler çerçevesinde ilerlediği, yani ev sahibi ülke standartlarının benimsenmesinin çoğunlukla tutarsız çevresel düzenlemelere, uygulama boşluklarına ve hesap verilebilirliğin eksik olmasına yol açtığını savunmuştur. Ona göre, Çin'in gerçek bir iklim lideri olması için BRI ile ilgili düzenleyici eksiklikleri gidermesi, BRI'nin uluslararası iklim hedeflerine uyum sağlaması ve yeşil yıkamanın önüne geçmek için daha etkili çevresel güvenceler vermesi gerekmektedir.

3. Zengezur Koridoru: Stratejik Önemi ve Yapısal Özellikleri

Zengezur Bölgesi, batıda Zengezur Dağları, doğuda Dağlık Karabağ arasında kalan, batısında Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti, doğusunda Azerbaycan'ın Laçın, Kubadlı, Zengilan rayonları, kuzeyinde Ermenistan'ın Vayots Dzor Eyaleti, güneyinde ise Aras Nehri bulunan coğrafi bölgenin adıdır (Bal, 2024).

1920 yılında Kızıl Ordu tarafından işgal edilmesiyle Türk egemenliğinin tehlikeye düştüğü Zengezur bölgesi, dönemin Sovyet idaresi tarafından ikiye bölünmüş ve batı parçası Ermenistan'a verilirken doğu parçası Azerbaycan'da bırakılmıştır (Ünalmış, 2025). Bu hamle, sadece Azerbaycan ile Nahçıvan arasındaki kara bağlantısını koparmakla kalmamış, aynı zamanda Azerbaycan ile Türkiye arasındaki kara bağlantısını da koparmıştır. 10 Kasım 2020 tarihinde Azerbaycan'ın zaferi ile sonuçlanan İkinci Karabağ Savaşı mutabakat metninin 9. maddesinde bu bölge gündeme gelmiştir. Hatta Azerbaycan tarafından kendi sınırları içerisinde hava, kara ve demiryolu bağlantıları yapılmaya başlanmıştır. Bu koridorun hayata geçirilmesi Azerbaycan için savaşın kazanılmasından sonra en önemli konulardan biri olmuştur (Özsoy, 2024).

Şekil 2: Zengezur Koridoru ve Bağlantıları



Kaynak: (Cumhuriyet, 2025)

Zengezur Koridoru, Azerbaycan'ı güney Ermenistan üzerinden Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ne bağlayan ve Türkiye'nin ulaşım altyapısına entegre olan çok modlu bir ulaşım güzergâhı olarak tasarlanmıştır. Koridorun küresel bağlamda önemi ise tarihi İpek Yolu güzergâhında Doğu-Batı ticaretini canlandırmak amacıyla Çin'in başlattığı Kuşak-Yol Girişimi içerisinde yer alan ve Orta Asya üzerinden giden Orta Kordidor güzergâhını büyük ölçüde kısaltmasındandır (Ünalmış, 2025).

Zengezur Koridor'unun açılmasıyla günümüzde İran üzerinden yalnızca karayolu ve hava yolu ulaşımı bulunan Azerbaycan-Nahçıvan ulaşımı önemli ölçüde kısaltacak ve gümrük işlerinde kolaylık sağlayacaktır (ERI, 2025). Bu açıdan planlanan 43 km'lik koridor, Ermenistan'ın Syunik bölgesinden geçerek Azerbaycan'daki Horadiz ile Nahçıvan arasında önemli bir bağlantı sağlayacaktır. Koridorun Azerbaycan tarafında Horadiz-Agbend karayolu ve demiryoluna, Türkiye tarafında ise Nahçıvan-Iğdır-Kars demiryolu ve karayoluna bağlanarak Anadolu ve ötesine bağlantı sağlayacaktır (Aguiar, 2025). Bundan dolayı, Azerbaycan, koridor vasıtasıyla Nahçıvan'ın coğrafi izolasyonunun hafifletilmekle beraber, bölgesel ve ekonomik entegrasyonunun artırılmasını hedeflemektedir (Çınkara, 2025; Elbir, 2025). Türkiye tarafından ise koridorun Iğdır ilini stratejik bir lojistik ve transit merkezi haline getirmesini beklenmektedir (SERKA, 2022).

Koridor aracılığıyla lojistik altyapısının iyileşmesi, kargo hareketlerinin verimliliğini artırmakla beraber, Azerbaycan'nın transit merkezi konumunu güçlendirerek ekonomik çeşitliliğinin artmasına katkı sağlayacaktır. Bu çeşitlilik tarım, imalat ve lojistik gibi sektörlere içerisine alarak, Azerbaycan'ı enerji ihracatına bağımlı konumunu iyileştirecektir. Ayrıca Bakü ve Nahçıvan arasındaki kara bağlantısının iyileştirilmesiyle hava yolculuğuna olan bağımlılık azalacak, maliyet düşecek ve bölgesel kalkınmaya katkı sağlanacaktır (Aguiar, 2025).

Koridorun Azerbaycan'dan da öte bölgesel bağlantı bakımından da etkili olması beklenmektedir. Koridor, Çin'den Orta Asya'ya ve oradan da Avrupa'ya uzanan önemli bir ticaret rotası olan Orta Koridor girişiminin hayati unsurlarından biri olarak görülmektedir. Özellikle, Rusya-Ukrayna çatışmasının olduğu dönemde aksayan kuzey ticaret yollarına önemli bir alternatif olarak ön plana çıkmaktadır. Öyle ki koridor aracılığıyla Asya ve Avrupa bağlantısında taşınan malların güvenilir bir şekilde aktarılması sağlanarak, küresel tedarik zincirlerinde Güney Kafkasya'nın ön plana çıkarılması hedeflenmektedir (Aguiar, 2025). Hatta koridorunun enerji politikaları açısından taşıdığı önemli rol, bölge enerji kaynaklarının koridor aracılığıyla Avrupa'ya taşınmasına imkân tanıyacaktır (Jafarlı, 2023). Özellikle de Avrupa'nın Rus enerjisine olan bağımlılığının yeniden değerlendirmesine yol açan Rusya-Ukrayna krizi ortamında koridorun önemi daha da artmıştır (Elbir, 2025).

Böylelikle daha verimli bir güzergâhla Orta Asya ülkelerinin Avrupa pazarlarına daha sorunsuz açılmasını ve küresel ekonomiye dâhil olmasını sağlayacaktır. Orta Koridor'un gelişmesi Türk dünyasında yükselen iktisadi işbirliği ile uyumlu olmakla beraber, ayrıca Türkiye, Azerbaycan ve Orta Asya Cumhuriyetleri arasındaki ticareti ve yatırımları güçlendirecektir. Bu sebepler Zengezur Koridoru'nu yalnızca bölgesel bir altyapı projesi olmaktan çıkarmakla kalmamakta, aynı zamanda daha geniş bir alana yayılmış ve ekonomiler üzerinde dönüştürücü etkiye sahip bir girişim yapmaktadır (Aguiar, 2025).

Koridora Avrasya bağlamında bakıldığında ise Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ve iki kıtayı deniz altından bağlayan Marmaray aracılığıyla mevcut alt yapı projelerine entegrasyon sağlanacakken, Türkiye ve Azerbaycan'ın kuzey-güney ile doğu-batı yönündeki ticaret rotaları üzerindeki önemini ve rolünü artıracaktır. Böylesine bir entegre bağlantı, ulaşım maliyetleri başta olmak üzere teslimat sürelerini düşürecek ve bölgesel ekonomilerin rekabet güçlerini artıracaktır (Elbir, 2025).

Zengezur Koridoru'nun oluşturacağı bölgesel ekonomik entegrasyonu güçlendirme kapasitesi ile Azerbaycan, Gürcistan ve Kazakistan arasındak ticaret ilişkilerinde %28 oranında artış olması beklenmektedir. Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, koridor aracılığıyla Türkiye'nin gelecek 30 yıl içerisinde 147,6 milyar TL (3,57 milyar dolar) gelir elde edebileceği ve ortalama yıllık 15 milyon ton yük kapasitesine kavuşacağını öngörmektedir. Ayrıca bu durumun ise bölge kentleri olan Kars ve Iğdır gibi doğu illerinde ekonomik kalkınmayı artıcağı, aynı zamanda lojistik kapasitenin artışıyla küresel rekabet gücüne de güç katacağını ifade etmiştir (Elbir, 2025).

3.1. Zengezur Koridoru'nun Çevresel Etkilerinin Kavramsal Çerçeve ile İlişkilendirilmesi

Zengezur Koridoru, Ünalmış'ın (2025) ifade ettiği gibi bölgesel ticareti canlandırma ve ulaştırma maliyetlerini düşürme potansiyeliyle ekonomik bir fırsat olarak görülse de projenin ekolojik ayak izi, ulaşım ve çevre ilişkisi kapsamında da ele alınmalıdır. Bu açıdan örneğin Roberts vd. (2020) tarafından vurgulanan ulaşım koridorlarının ekonomik refah ve eşitliğe fayda sağlama eğiliminde olmasına rağmen, genellikle çevreyi olumsuz etkileme potansiyeli, Zengezur Koridoru nezdinde kümülatif çevresel etkilerle doğrudan bağlantılıdır.

Koridorun planlanan güzergâhı, biyoçeşitlilik açısından önem arz eden Zengezur ve Aras hattı boyunca uzanmaktadır. Sun vd. (2024) tarafından ulaştırma koridorlarının ekosistem kırılganlığı üzerindeki etkilerine dair yapılan çalışma, altyapı projelerinin doğal habitatları parçalayarak tür çeşitliliğini tehdit edebileceğini göstermektedir. Örneğin çalışmada ele alınan Çin tarafından inşa edilen Qinghai-Tibet Platosu'ndaki (QTP) ulaşım koridoru, sakinlerin yaşam standartlarını iyileştirmiş ve sosyoekonomik gelişimini büyük ölçüde desteklemiştir. Ancak, önemli bir ekolojik bariyer ve biyolojik çeşitlilik koruma alanı olarak, QTP, tarımsal arazi geliştirme, kentleşme ve hızla büyüyen turizm endüstrisinin yol açtığı habitat bozulması, peyzaj parçalanması ve türlerin yok olması riskleriyle karşı karşıya bırakmıştır. Bu bağlamda, Zengezur hattındaki yeni yol ve demiryolu inşaatları, bölgedeki yaban hayatı koridorlarını kesintiye uğratma riski taşımaktadır. Hatta bu konuyla ilgili Orabanlı (2026), Azerbaycan anakarasını Nahçıvan'a bağlamayı amaçlayan önerilen Zengezur Koridoru'nun habitat parçalanması yoluyla ekosistemleri ve Ermenistan'ın dağlık bölgeleriyle paylaşılan su havzalarını ve göç yollarını olumsuz etkileyebileceğini vurgulamıştır.

Koridorun demiryolu odaklı planlaması açısından, demiryolu, karayolu taşımacılığına kıyasla ton-başına karbon emisyonunu düşürebilecek bir çevresel kazanım potansiyeli sunmaktadır (López-Acevedo vd., 2024). Öyle ki demiryolu taşımacılığı yüksek enerji verimliliği ile özellikle orta ve uzun mesafeli seyahatlerde, ulaşımın çevresel etkisini azaltmanın en etkili seçeneklerinden birini temsil etmektedir (EEA, 2026). Ancak Vaccaro vd. (2024), büyük ölçekli demiryolu altyapılarının sadece işletme safhasında değil, inşaat aşamasındaki enerji yoğunluğuyla da ele alınması gerektiğini belirtmektedir. Bu açıdan Zengezur Koridoru kapsamındaki yol, tünel ve köprü inşaatları gibi çalışmalar, başlangıç aşamasında ciddi bir karbon yükü oluşturacaktır. Orabanlı'da (2026) konuyla ilgili olarak, Koridor için henüz resmi bir çevresel etki değerlendirmesinin yayınlanmadığına, bu yüzden Syunik'teki madencilik genişlemeleri gibi diğer altyapı projelerinin, toprak ve su kirliliği de dâhil olmak üzere çevresel hasara neden olduğunu, benzer şekilde Koridor'un ulaşım veya demiryolu gelişiminin de benzer baskıların ortaya çıkabileceğini ileri sürmektedir.

"Kuşak ve Yol Girişimi (BRI) ve Çevresel Açıdan Etkileri" başlığı altında belirtildiği üzere, gözlemlenen çevresel riskler, Zengezur Koridoru için de geçerli bir uyarı niteliğindedir. Bu süreçte, stratejik çevresel değerlendirmeler proje planlamasına entegre entegre edilmediği taktirde, koridorun güzergahında yer alan Iğdır veya Nahçıvan-Culfa gibi yerleşim alanlarında yerel hava kirliliği ve kentsel ekolojik bozulmalar kaçınılmaz olabilir. Bu durum, koridoru sadece ekonomik bir geçiş güzergâhı olmaktan çıkarmakta ve 'Yeşil Koridor' [3] standartlarına uygun bir sürdürülebilirlik projesi olarak tasarlanmasını zorunlu kılmaktadır.

4. Bölgesel Ekosistem ve Iğdır Özelinde Çevresel Projeksiyonlar

4.1. Koridorun Yerel Ekosistem Üzerindeki Kümülatif Etkileri

Zengezur Koridoru'nun faaliyete geçmesi, ulaştırma açısından Wu vd.'nin (2022) ifadesiyle, ulaşım altyapıları, ekonomik büyüme kapsamında bir katalizör görevi görebilir. Bununla birlikte Roberts vd. (2020) tarafından da vurgulanan ekonomik faydalar, yerel ölçekte çevresel maliyetlerle dengelenme riski taşımaktadır. Örneğin Zheng vd.'nin (2021) ifadesiyle, ulaşım hatları, sınır ötesi sakinlerinin ekonomisini ve bu bölgelere erişilebilirliği önemli orada artısa da aynı zamanda istenmeyen yerel ekolojik-çevresel sonuçlara yol açmaktadır. Bu açıdan özellikle Iğdır gibi stratejik geçiş noktalarında, koridorun yaratacağı trafik hacmi sadece bir ulaşım ve

[3]Sürdürülebilir ulaşım açısından yeşil koridorlar, çevresel etkiyi azaltmak ve insan ve mal taşımacılığının verimliliğini artırmak için tasarlanmış ulaşım güzergâhlarını ifade etmektedir (Alawsey vd., 2025).

ekonomik kazanç meselesinin yanında, kentte kronik bir sorun haline gelen kirlilik yükünü daha da artırabilir.

Sun vd. (2024) tarafından ulaştırma koridorlarının ekosistem kırılganlığı üzerindeki etkilerine dair yapılan analizler, altyapı projelerinin de Jonge vd.'nin (2022) belirttiği gibi –yol ekolojisinde yaygın olarak yol etkisi bölgesi yaratarak— doğal yaşam alanlarını parçalamaktadır. Yollar ve elektrik hatları gibi doğrusal altyapılar insani gelişim için önem arz etse de çevredeki ortama birkaç kilometreye kadar uzanan alanlarda vahşi yaşam popülasyonları üzerinde de olumsuz etkiler yaratabilmektedir (de Jonge vd., 2022). Zengezur hattı boyunca inşa edilecek olan karayolu ve demiryolu eklentileri, bölgedeki tarımsal sürekliliği ve yaban hayatı geçişlerini fiziksel olarak bölebilir.

Aras ve Kura nehirleri, kollarının uzandığı tüm ülke ve bölgelerde çok sayıda ekonomik faaliyeti destekleyen hayati su kaynaklarıdır. Bu açıdan, bölge ülkesi olan Azerbaycan'da su kaynaklarının kıtlığı ciddi bir sorun oluşturmaktadır. Bu zorluk Azerbaycan dağlık bölgelerinde doğrudan hissedilmeyebilir ancak ovalarda ve alçak bölgelerde sorunlara neden olurken, ekonomik faaliyetlerin yönlendirilmesinde de önemli bir faktördür. Akarsuların kentlerin oluşumu ve büyümesi üzerindeki doğrudan ve dolaylı etkileri yadsınamaz. Aras havzasındaki son insan faaliyetlerinin yoğun sömürüsüyle havzanın doğal kaynaklarının tahrip edildiği, yakındaki göller nedeniyle su ekosisteminin zarar gördüğü ve nehir havzasının kirlendiği iyi bilinmektedir. Sulama sistemlerinin iyileştirilmesi ve insan faaliyetlerinin bölgenin ekonomik verimliliğini ve çevresel bütünlüğünü artırmak için daha sistematik ve planlı bir yaklaşımla yürütülmesi gerekmektedir (Yeşilbaş & Kapan, 2021). Bu durum, Iğdır Ovası gibi mikroklima özelliklerine sahip tarımsal verimliliği yüksek alanlarda toprak kalitesinin bozulmasına ve biyoçeşitliliğin azalmasına da neden olabilir.

4.2. İnşaat Aşamasının Olası Etkileri

İnşaat alanlarının hızla genişlemesi, dünya çapında yaygınlaşmakta olup, yüksek kaliteli tarım arazilerinin kaybına ve ciddi toprak bozulmasına yol açmaktadır (Dai vd., 2022). İnşaat faaliyetleri (arazi temizleme, kazı ve malzeme taşıma vb. faliyetler), ormansızlaşma, özellikle dağlık ve yarı kurak bölgelerde habitat kaybına ve toprak erozyonunun artmasına ve ayrıca enerji kullanımı dolayısıyla ortaya çıkan emisyonlar çevreye zarar vermektedir (Josa & Borrion, 2025; Mustakim vd., 2025). İnşaat faaliyetleri ayrıca yüzey ve yeraltı suyu akışlarını değiştirerek sedimentasyon ve su kirliliği riskini artırabilir (Santikari & Murdoch, 2019).

İnşaat sırasında oluşan gürültü ve toz emisyonları, yerel toplulukları ve vahşi yaşamı olumsuz etkileyebilir. Bărbulescu ve Hosen' nin (2025) belirttiği gibi bu kirleticiler, hava, su ve toprak bozulmasına katkıda bulunduğu gibi, ayrıca yakın çevrede yaşayan topluluklarda solunum bozuklukları, kardiyovasküler hastalıklar ve artan ölüm oranları da dâhil olmak üzere ciddi sağlık sorunlarıyla ilişkilendirmektedir. Ayrıca, gürültü kirliliğini insanlar ve hayvanlar için önemli bir sorun olarak görmektedir.

Yol yapımı sürecinde gerçekleştirilen faaliyetler, özellikle de dizel motorlu inşaat ekipmanlarının çalıştırılması çevre ve insan sağlığını olumsuz etkilemektedir. Yol yapımında kullanılan arazi tipi dizel ekipmanlar, mobil kaynaklardan kaynaklanan toplam PM'nin %24,3'ünü oluşturarak PM emisyonlarının ikinci en büyük kaynağını oluşturmaktadır (Giunta, 2020).

Yol yapımı sürecinde yol yüzeylerinden suyollarına taşınan akıntılar, kış aylarında buz çözmek için kullanılan tuz ve çeşitli kirleticileri içerebilmektedir. Otoyolların çoğu zaman vadiler ve düz alanlar boyunca ilerlemesi, bu altyapıların akarsulara, göllere ve sulak alanlara yakın bölgelerde inşa edilmesine neden olmaktadır. Geçmişte bu hidrolojik unsurlar çoğunlukla en düşük maliyetle aşılması gereken engeller olarak görülürken, nesli tükenmekte olan türleri korumaya yönelik yasalar bu yaklaşımı değiştirmiş ve bazı durumlarda daha maliyetli güzergâh veya inşaat yöntemlerinin kullanılmasını zorunlu kılmıştır (Dobrow, 2024).

Dünya genelinde 25 milyon kilometreden fazla yeni yolun inşa edilmesinin öngörülmesi ve bunun yaklaşık %90'ının gelişmiş ülkelerde gerçekleşecek olması, yol yapımının çevresel ve sosyal etkilerine yönelik ilgiyi artırmaktadır. Ulaşım sektörü toplam sera gazı emisyonlarının yaklaşık %14'ünden sorumlu olup, bu katkının büyük bir kısmı (%72) yol yaşam döngüsüne, yani inşaat, kullanım, bakım ve rehabilitasyon süreçlerine atfedilmektedir (Giunta, 2020).

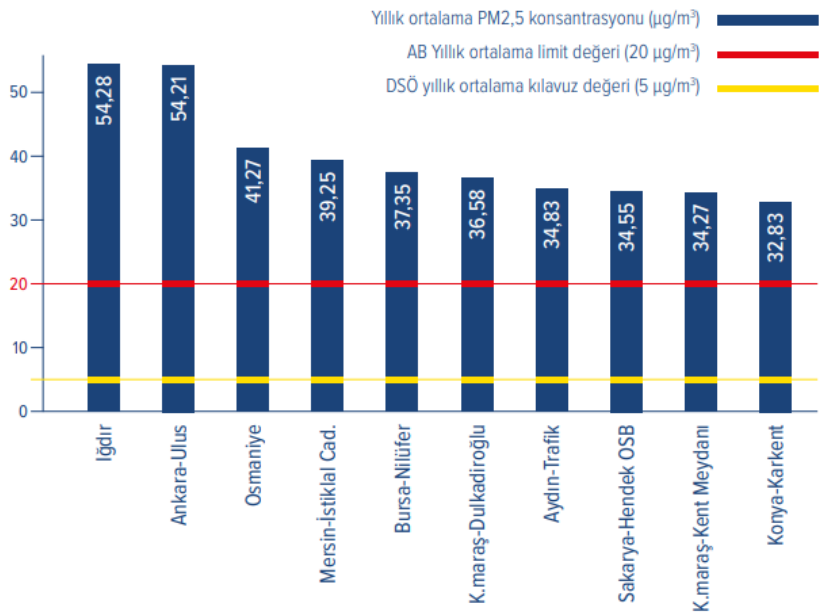
4.3. Iğdır İlinin Hassas Topografyası ve İnversiyon Riski

Araştırma sahasını oluşturan Iğdır, Doğu Anadolu Bölgesi'nin en doğusunda, Erzurum-Kars Bölümü içinde yer almakta olup, yaklaşık 39°–41° kuzey enlemleri ile 43°–45° doğu boylamları arasında bulunmaktadır. Iğdır toprakları; kuzey ve kuzeydoğuda Aras Nehri ve Ermenistan, doğu ve güneydoğuda Nahçıvan ve İran, güneyde Ağrı'nın Doğubayazıt ilçesi, batıda Ağrı merkez, kuzeyde ise Kars'ın Kağızman ilçesi ile çevrilidir. Türkiye'de üç ülkeyle (Ermenistan,

Azerbaycan, İran) sınırı sahip tek kent olan Iğdır, bu özelliğiyle önemli bir kültür kavşağı konumundadır (Doğaner & Gürçam, 2025).

Bununla birlikte Iğdır, coğrafi konumunun yanı sıra hava kalitesi açısından da dikkat çeken bir yerleşim alanıdır. Temiz Hava Hakkı Platformu 2024 Kara Raporu'na göre, 2022 yılı boyunca %90 ve üzeri veri alınabilen istasyonlar arasında yıllık PM2,5 ortalaması en yüksek il Iğdır olmuştur (Şekil 3). Bu durum, ilin partikül madde açısından yoğun ve kronik hava kirliliği yaşayan bölgelerden biri olduğunu göstermektedir. Nitekim Iğdır, Dünya Sağlık Örgütü'nün kılavuz değerlerinin dört katından fazla kirliliğin gözlendiği iller arasında yer almaktadır (Gürçam & Konuralp, 2022; Temiz Hava Hakkı Platformu, 2024).

Şekil 3: 2022 yılı boyunca %90 ve üzeri veri alınabilen ve yıllık PM2,5 ortalamaları en yüksek 10 istasyon (µg/m3)



Kaynak: (Temiz Hava Hakkı Platformu, 2024).

Iğdır'ın hava kalitesi açısından dikkat çeken bir diğer özelliği ise doğal karbon yutak alanları bakımından oldukça sınırlı imkâna sahip olmasıdır. Sera gazı azaltımında önemli bir rol oynayan orman varlığı açısından değerlendirildiğinde, Iğdır Türkiye'de hiç ormana sahip olmayan tek il olarak öne çıkmaktadır (Gürçam & Konuralp, 2022). Her ne kadar kentte ağaç seferberliği başlatılarak (Iğdır Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Ekrem Gürel öncülüğünde "30 Bin Fidan ve 20 Bin Tohum Toprakla Buluşuyor" sloganıyla yaklaşık 600 dönüm üzerinde ağaçlandırma

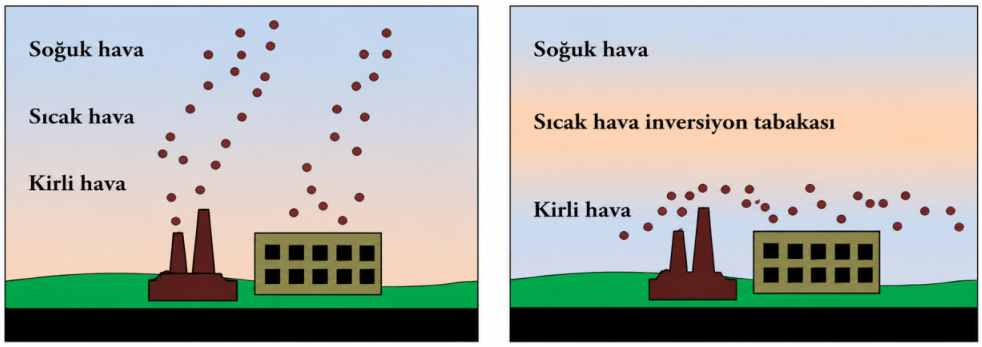
çalışmalarına başlatılmıştır (İletişim Başkanlığı, 2025)) bu kirliliğe engel olunmak istense de bu çalışmalar yeterli değildir. Bu durum, ilin atmosferdeki kirleticileri dengeleme kapasitesinin sınırlı olmasına neden olan önemli çevresel faktörlerden biri olarak değerlendirilmektedir.

Son on yıldır Türkiye genelinde havası en kirli kentler arasında yer alan Iğdır, 2022 ve 2023 yıllarında da en yüksek yıllık PM2,5 ortalamasına sahip kenti olmuştur. Iğdır'daki PM2,5 kirliliği, yıl ortalaması Dünya Sağlık Örgütü kılavuz değeri ile kıyaslandığında 2022 yılında 11 kat, 2023 yılında ise 9,5 kat daha yüksek gerçekleşmiştir. 2023 yılında Iğdır'da yaşayanlar yılın 218 günü boyunca DSÖ'nün 24 saatlik kılavuz değeri olan 15 µg/m³'ün üzerinde PM2,5 içeren kirli hava solumuştur. Aynı yılın 5 Ocak 2023 tarihinde 293,34 µg/m³ ile bu limit değerin yaklaşık 20 katına ulaşan kirlilik seviyesi ölçülmüştür. Türkiye'yi de kapsayan bölgesel değerlendirmelere göre, 2022 ve 2023 yıllarında Iğdır Avrupa'da en yüksek PM2,5 kirliliğine maruz kalan şehir olarak kaydedilmiştir. Ayrıca Avrupa'da 2023 yılında en yüksek PM2,5 değerlerinin ölçüldüğü 15 istasyondan yedisinin Türkiye'de bulunması dikkat çekicidir (Temiz Hava Hakkı Platformu, 2024).

Iğdır'daki hava kirliliği sorunu yalnızca emisyon kaynaklarıyla değil, aynı zamanda bölgenin topografik yapısı ve mikroklimatik özellikleri ile de yakından ilişkilidir. Zengezur Koridoru'nun yaratacağı potansiyel emisyon artışını analiz ederken, Iğdır'ın "çanak" şeklindeki topografik yapısı göz ardı edilmemelidir. Bölge, dağlarla çevrili çukur bir ova karakterine sahip olduğu için özellikle kış aylarında "sıcaklık terselmesi" (sıcaklık inversiyonu) olayıyla sıkça karşılaşılmaktadır.

Şekil 4 (a), kirleticilerin olması gerektiği gibi dikey atmosferik karışım yoluyla dağıldığı gösterirken, Şekil 4 (b) ise sıcaklık inversiyonu nedeniyle kirleticilerin alt atmosferde hapsolduğu ve hava kirliliği yoğunluğunun arttığı durumu göstermektedir. İnversiyon koşullarında atmosferin kararlılığı arttığından kirleticilerin seyrelmesi engellenmekte ve yer seviyesindeki kirletici konsantrasyonları önemli ölçüde yükselmektedir. Bu durum, özellikle ulaşım kaynaklı hava kirliliğinin atmosferde dağılmasını zorlaştırmakta ve kirleticilerin yüzeye yakın seviyelerde birikmesine neden olmaktadır (EEA, 2025). Iğdır'ın çanak biçimli topoğrafyası bu süreci daha da güçlendirerek kirleticilerin yüzeye yakın tabakalarda asılı kalmasına yol açmaktadır.

Şekil 4: Sıcaklık terselmesi (İnversiyon)



Kaynak: (Yin vd., 2021)

Bu bağlamda, Zengezur Koridoru üzerinden gerçekleşmesi muhtemel ağır vasıta trafiği, hâlihazırda kış aylarında kritik seviyelere ulaşan Iğdır'daki hava kirliliği yükünü daha da artırma potansiyeline sahiptir. Artan ulaşım hareketliliği ve buna bağlı emisyonlar, bölgenin topoğrafik ve meteorolojik özellikleriyle birleştiğinde yerel hava kalitesi üzerinde daha belirgin etkiler yaratabilir.

Dolayısıyla ulaşım projelerinin yalnızca ekonomik ve lojistik boyutlarıyla değil, aynı zamanda yerel mikroklima ve çevresel etkileri açısından da değerlendirilmesi önem taşımaktadır. Özellikle koridor geçişlerinde düşük emisyon standartlarının uygulanması ve modern araç teknolojilerinin teşvik edilmesi, bölgedeki hava kirliliği riskinin azaltılması açısından kritik bir rol oynayacaktır. Aksi takdirde, elde edilmesi beklenen lojistik ve ekonomik kazanımların hâlihazırda halk tarafından sürekli dile getirilen hava kirliliği de eklendiğinde (zehirli hava kirleticileri kanser, kardiyovasküler, solunum ve nörolojik hastalıklarla ilişkilidir (NIEHS, 2025)), yerel halkın karşılaşacağı sağlık maliyetleri ile dengelenmesi söz konusu olabilecektir.

5. Politika Önerileri

5.1. Akıllı Sınır Yönetimi

Zengezur Koridoru'nun çevresel etkilerini minimize etmek için hem altyapı hem de yönetimsel süreçlerin dijitalleşmesi gerekmektedir. Reyna vd. (2016) tarafından vurgulandığı üzere, sınır kapıları iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerin geliştirilmesinde hayati bir rol oynarken, trafikleri önemli çevresel ve sağlık sorunları da yaratabilmektedir. Sınır kapılarını kullananlar tarafından sıkça görüleceği gibi, çoğu zaman TV ekranlarında da hepimizin şahit olduğu uzun kuyruklar halinde bekleyen araç görüntüsüne hemen hemen herkes şahit olmaktadır.

Rölantide çalışan araçlardan (rölantide çalışma hava kirliliğine ve buna bağlı sağlık etkilerine önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır (Mendoza vd., 2022)) kaynaklanan emisyonlar sadece gümrük kapıları çevresindeki hava kalitesinin bozulmasına yol açmakla kalmaz, aynı zamanda buradan geçen araçlardan kaynaklı emisyonlar geçtiği güzergah üzerinde de ve bu güzergah üzerinde yaşayan insan sağlığı üzerinde de olumsuz etkilere neden olabilir.

Bu açıdan değerlendirildiğinde, yük taşımacılığı, gerek hava kirliliğini gerekse neden olduğu emisyonlar ile iklim krizini artırmaktadır. Bundan dolayı, Akıllı Yol (SmartWay), yük taşımacılığı sektörünün tedarik zinciri verimliliğini artırarak operasyonlarından kaynaklanan hava kirliliğini azaltmasına yardımcı olmaktadır (US EPA, 2025). Zengezur Koridoru'nun aktifleşmesiyle de Iğdır ve Nahçıvan arasındaki gümrük geçişlerinde Akıllı Yol veya Akıllı Sınır Yönetim Sistemleri kurulduğu taktirde, araçların dur-kalk sürelerini optimize edilecek ve yerel hava kalitesine olumlu katkı sağlanacaktır.

5.2. Çevresel İzleme Sistemlerinin Kurulması

Baldauf vd. (2008), büyük karayollarının yakınında yaşayan, çalışan veya okula giden bireylerde sağlık açısından olumsuz etkilerin yaşayanmasında artış görüldüğünü ileri sürmüştür. Önemli bir örnek olarak çevresel izlemenin kritik önemini kabul eden Çin, küresel sürdürülebilirlik için, berrak sular ve yemyeşil dağlar paha biçilmez varlıklar olarak tanımlarken, dağları, nehirleri, ormanları, tarım arazilerini, gölleri, otlakları, çölleri ve buzulları bir yaşam topluluğu olarak görmektedir. Onlara göre bu temel kavramlar, ekosistemlerin bütünsel ve sistematik doğasını vurgularken, insanlık ve doğa arasındaki uyumun önemini de ortaya koymaktadır. Bu yaklaşım, Çin'in genel çevre yönetimi stratejisini sadece şekillendirmekle kalmamış, aynı zamanda ekolojik çevre izlemeyi ekolojik medeniyetin temel bir unsuru olarak konumlandırmıştır. Bu amaçla da hava, su, karasal ve deniz ortamlarını kapsayan üç boyutlu (3D) bir izleme sistemi kurarak hem yerel çevre yönetimini hem de uluslararası karar alma süreçlerini önemli ölçüde etkilemiştir (D. Zhang, 2025).

Örneklerden de görüleceği üzere, Koridorun ekolojik etkilerini yönetmek için Türkiye ve Azerbaycan arasında ortak bir Çevresel İzleme Sistemi kurulması stratejik açıdan bir gerekliliktir. Koridorun geniş ekonomik fayda analizlerine paralel olarak, koridor boyunca yerleştirilecek hava kalitesi ölçüm istasyonları ve gürültü bariyerleri kümülatif etkinin anlık olarak takip edilmesini sağlayacaktır. Böylelikle, çevresel açıdan ciddi olumsuzluklar oluşmadan müdahale etme imkânı ortaya çıkacaktır.

5.3. Ulaşım Modu Tercihleri ve Hava Kalitesi İlişkisi

Koridorun çevresel karnesini belirleyecek en temel faktör, Vaccaro vd. (2024) çalışmasında tartışılan "mod değişimi" (modal shift) potansiyelidir. Eğer Zengezur Koridoru, ağırlıklı olarak demiryolu elektrifikasyonu üzerinden kurgulanırsa, karayolu taşımacılığına kıyasla sera gazı emisyonlarında belirgin bir azalma sağlanabilir. Bununla birlikte, Iğdır'ın topografik yapısı—etrafı dağlarla çevrili bir çanak benzeri yapıda olması—hava sirkülasyonunu kısıtlamaktadır (Gürçam, 2025; Gürçam vd., 2021). Bu coğrafi dezavantaj, koridorun açılmasıyla karayolu taşımacılığı bölgede ağırlık kazanırsa artacak olan ağır vasıta trafiğinden kaynaklı emisyonların bölge üzerinde asılı kalarak mevcut hava kirliliğini derinleştirebileceğini göstermektedir (K. Zhang & Batterman, 2013).

Nitekim Bunn & Herzstein (2008), kentsel alanlarda hava kirliliğinin temel nedeninin motorlu taşıt emisyonlarından ve enerji üretiminden kaynaklandığını ileri sürmüştür. Ayrıca, rüzgârla taşınan tozun hem kentsel hem de kırsal alanlarda kirliliğe önemli ölçüde katkıda bulunduğuna değinmiştir. Bu kuramsal çerçeve ile uyumlu olarak**,** Iğdır ilinde hava kirliliğinin temel nedenlerinden biri olarak görülen Aralık rüzgâr erozyonu bölgesinden kent merkezine doğru taşınan tozlar (Karaoğlu, 2018; Ulaş, 2022), bölgedeki kirlilik baskısını daha da kritik bir boyuta taşımaktadır. Hava ile taşınan farklı büyüklüklerdeki bu tozlar, solunum yoluyla akciğerlere nüfuz ederek ciddi sağlık problemlerine sebep olmaktadır (Karaoğlu, 2014).

Hem lojistik kaynaklı emisyon yükü hem de bu doğal toz taşınımı göz önünde bulundurulduğunda, sadece transit geçişin hızlanması değil, aynı zamanda Iğdır'ın yerel hava kalitesini koruyacak akıllı ulaşım sistemlerinin ve düşük emisyon bölgelerinin planlanması, projenin ve kentsel yaşamın sürdürülebilirliği açısından belirleyici olacaktır.

6. Sonuç

Ulaşım altyapıları ekonomik kalkınma, bölgesel entegrasyon ve ticaretin gelişmesi açısından önemli fırsatlar sunduğu gibi, aynı zamanda çevresel sistemler üzerinde önemli baskılar oluşturabilmektedir. Çalışmada üzerinde durulan ulaşım sistemlerinin planlanması, inşası ve işletilmesi süreçleri boyunca da ekosistemler, doğal kaynaklar ve insan sağlığı üzerinde çeşitli etkiler yaratabilmektedir. Bu bağlamda Zengezur Koridoru, bölgesel ticaretin canlandırılması ve ulaştırma maliyetlerinin azaltılması açısından önemli bir potansiyel sunsa da, projenin çevresel etkilerinin de kapsamlı biçimde değerlendirilmesi göz ardı edilmemelidir. Nitekim çalışmanın ilk bölümlerinde bahsedildiği gibi, ulaşım koridorlarının ekonomik refahı artırma potansiyeline

sahip olduğu ancak aynı zamanda çevresel sistemler üzerinde önemli baskılar yaratabildiği literatürde sıklıkla vurgulanmaktadır.

Zengezur Koridoru'nun planlanan güzergâhı biyolojik çeşitlilik açısından önem arz eden Aras hattı boyunca uzanmaktadır. Bu gibi doğrusal altyapı projeleri doğal habitatların parçalanmasına, yaban hayatına ait göç yollarının kesintiye uğramasına ve ekosistem bütünlüğünün bozulmasına da neden olabilmektedir. Özellikle dağlık ve yarı kurak bölgelerde hayata geçirilen ulaşım projeleri habitat kaybı, peyzaj parçalanması ve türlerin yok olması riskini doğurabilmektedir. Buna benzer durumların Çin'de Qinghai-Tibet Platosu'nda geliştirilen ulaşım koridorlarında da görüldüğü ve altyapı yatırımlarının sosyoekonomik gelişimi desteklerken aynı zamanda önemli çevresel baskılar oluşturduğu gözlemlenmiştir.

Zengezur Koridoru'nun olası çevresel etkileri yalnızca ekosistemler ile sınırlı olmayacaktır. Bölgenin su kaynakları ve tarımsal alanları da ulaşım altyapısı projelerinden etkilenecektir. Aras havzası, bölge ülkeleri için önemli bir su kaynağıdır. Ancak yoğun insan faaliyetleri nedeniyle hâlihazırda çevresel baskılar altındadır. Bu açıdan, havza üzerindeki ekonomik faaliyetler artacağı göz önüne alındığına, su ekosistemlerinin olumsuz etkilenmesi, toprak kalitesinin bozulması ve biyolojik çeşitliliğin azalması gibi sorunlar baş verecektir. Bu nedenle, koridorun geliştirilmesi sürecinde havza ölçeğinde çevresel yönetim yaklaşımlarının benimsenmesi önemlidir.

Zengezur Koridoru'nun çevresel etkileri proje yaşam döngüsünün farklı basamaklarında ortaya çıkabilir. Örneğin inşaat aşaması, özellikle arazi kullanımı ve doğal kaynaklar üzerinde önemli baskılar yaratabilmektedir. Altyapı projelerinde gerçekleştirilen arazi temizleme, kazı ve malzeme taşıma gibi faaliyetler ormansızlaşma, toprak erozyonu ve tarım arazilerinin kaybı ile sonuçlanabilmektedir. Ayrıca, inşaat faaliyetleri yüzey ve yeraltı su akışlarının değişmesine neden olarak sedimentasyon ve su kirliliği risklerini de artırabilmektedir. Bu durum özellikle yarı kurak ve ekolojik açıdan hassas bölgelerde çevresel bozulma riskini daha da körükleyecektir.

Koridorun çevresel performansını belirleyecek ve bu yönde olumlu olarak ilerletecek en önemli unsurlardan biri ulaşım modu tercihidir. Literatürde "modal shift" olarak adlandırılan ve yük taşımacılığının karayolundan demiryoluna aktarılmasını ifade eden bu anlayış, ulaştırma sektörünün karbon emisyonlarını azaltmada önemli bir stratejik yaklaşım olarak görülmektedir. Bu sebeple, ton başına düşen enerji tüketimi ve karbon emisyonu açısından demiryolu taşımacılığı ile karayolu taşımacılığı kıyasalandığında, demiryolu ulaşımı daha düşük çevresel

etki değerlerine sahiptir. Bundan dolayı, koridorun demiryolu ağırlıklı bir ulaştırma sistemi olarak planlanması çevresel sürdürülebilirlik açısından önemli avantajlar sağlayacaktır.

Bunun yanında koridorun özellikle bölgesel çevre koşulları üzerinde yaratabileceği etkiler, yerel coğrafi özelliklere göre değişebilecektir. Örneğin Iğdır ili, dağlarla çevrili çanak biçimli bir topoğrafyaya sahip olması nedeniyle hava sirkülasyonunun yetersiz olduğu bir bölgedir. Bu durum, artacak ağır vasıta trafiği nedeniyle ortaya çıkabilecek emisyonların atmosferde daha uzun süre kalmasına ve bölgede hâlihazırda var olan hava kirliliği sorunlarının daha da derinleşmesine neden olabilir. Dolayısıyla koridorun bölgedeki hava kalitesi üzerindeki etkilerinin dikkatli bir şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir.

Koridoru'nun sürdürülebilirliği dikkate alındığında, mevcut uluslararası ulaştırma projeleri önemli deneyimler sunmaktadır. Özellikle BRI kapsamında gerçekleştirilen projeler, büyük ölçekli ulaştırma yatırımlarında çevresel yönetimin önemini göstermektedir. Bu projelerde çevresel düzenlemelerin istenilen seviyede uygulanmaması veya kurumsal kapasite eksiklikleri önemli çevresel sorunlara yol açabilmektedir. Bu nedenle stratejik açıdan önemli olan çevresel değerlendirmelerin erken planlama aşamasında uygulanması ve uluslararası çevre standartlarının dikkate alınması ciddi önem arz etmektedir. Bununla birlikte, sınır ötesi çevresel etkilerin yönetilebilmesi için koridor güzergâhındaki ülkeler arasında kurumsal iş birliği ve koordinasyon mekanizmalarının kurulması ve geliştirilmesi başka bir önemli konudur.

Zengezur Koridoru, ekonomik entegrasyonu güçlendirme ve bölgesel ulaştırma ağlarını geliştirme açısından stratejik bir projedir. Ancak projenin uzun vadeli başarısı yalnızca ekonomik kazanımlara değil, aynı zamanda çevresel ve sosyal sürdürülebilirliğin sağlanmasına bağlıdır. Bu nedenle proje planlama ve uygulama süreçlerinde çevresel etki değerlendirmelerinin etkin bir şekilde yürütülmesi, ekosistemlerin korunması, yenilenebilir enerji destekli demiryolu ulaşım sistemlerinin teşvik edilmesi ve yerel çevresel koşulların dikkate alınması elzemdir.

Son olarak, Zengezur Koridoru'nun sürdürülebilir bir ulaşım projesi olarak hayata geçirilebilmesi için çevresel risklerin erken aşamada belirlenmesi, uluslararası çevre yönetimi standartlarının uygulanması ve bölgesel iş birliği mekanizmalarının güçlendirilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu yaklaşımla, proje yalnızca ekonomik bir ulaştırma hattı olmasının ötesine geçerek çevresel açıdan daha dengeli ve sürdürülebilir bir bölgesel kalkınma modelinin oluşmasına katkı sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

Aguiar, P. (2025). *The Zangezur Corridor: A Key Trade Link in the South Caucasus*. Geopoliticalmonitor.com. https://www.geopoliticalmonitor.com/the-zangezur-corridor-a-key-trade-link-in-the-south-caucasus/

Alawsey, W. S., Al-Dulaimi, H. A., & Hassan, W. F. (2025). Green Transportation Corridor (Designing Green, Environmentally Friendly Transportation Networks). *Architecture Image Studies*, *6*(3), 935–965. https://doi.org/10.62754/ais.v6i3.355

Ali, M., Faqir, K., Haider, B., Shahzad, K., & Nosheen, N. (2022). Belt and Road Environmental Implications for South Asia. *Frontiers in Public Health*, *10*. https://doi.org/10.3389/fpubh.2022.876606

Ascensão, F., Fahrig, L., Clevenger, A. P., Corlett, R. T., Jaeger, J. A. G., Laurance, W. F., & Pereira, H. M. (2018). Environmental challenges for the Belt and Road Initiative. *Nature Sustainability*, *1*(5), 206–209. https://doi.org/10.1038/s41893-018-0059-3

Asher, S., Garg, T., & Novosad, P. (2018). *The Ecological Impact of Transportation Infrastructure*. World Bank, Washington, DC. https://doi.org/10.1596/1813-9450-8507

Ataee, S., & Stephan, A. (2025). Life cycle assessment and material flow analysis of road and rail infrastructure assets – A critical review. *Cleaner Environmental Systems*, *16*, 100259. https://doi.org/10.1016/j.cesys.2025.100259

Ateş, E. (2025). The potential effects of the Zangezur Corridor on Turkiye's foreign trade. *Gazi Journal of Economics and Business*, *11*(2). https://doi.org/10.30855/gjeb.2025.11.2.004

Bal, S. (2024). Türk Kültürünün Uluslararası Teminatçısı Olarak Zengezur Koridoru. *International Journal of Humanities and Education*, *10*(23), 458–476.

Baldauf, R., Thoma, E., Khlystov, A., Isakov, V., Bowker, G., Long, T., & Snow, R. (2008). Impacts of noise barriers on near-road air quality. *Atmospheric Environment*, *42*(32), 7502–7507. https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2008.05.051

Bărbulescu, A., & Hosen, K. (2025). Cement Industry Pollution and Its Impact on the Environment and Population Health: A Review. *Toxics*, *13*(7), 587. https://doi.org/10.3390/toxics13070587

Barrientos, R., & Borda-de-Água, L. (2017). Railways as Barriers for Wildlife: Current Knowledge. Içinde *Railway Ecology* (ss. 43–64). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-319-57496-7_4

Bennett, V. J., Smith, W. P., & Betts, M. G. (2011). *Toward understanding the ecological impact of transportation corridors*. https://doi.org/10.2737/PNW-GTR-846

Bunn, W. B., & Herzstein, J. (2008). Environmental Issues in Travel Medicine. Içinde *Travel Medicine* (ss. 441–445). Elsevier. https://doi.org/10.1016/B978-0-323-03453-1.10045-8

Casagrande, S., & Dallago, B. (2025). Mapping China's Belt and Road Initiative in Europe: Developments and Challenges. *Economies*, *13*(10), 301. https://doi.org/10.3390/economies13100301

Chiu, E. (2022). *Environmental Implications of the Belt and Road Initiative: Geopolitics and Climate Change*. Yale University. https://yris.yira.org/column/environmental-implications-of-the-belt-and-road-initiative/

Çiftçi, K. C., & Bayat, G. (2024). Zengezur Koridoru'nun Önemi ve Iğdır Özelinde Türkiye Turizmine Etkileri. *Journal of Academic Tourism Studies*, *Cilt: 5 Sa*(Cilt: 5 Sayı: 2), 104–118. https://doi.org/10.29228/jatos.79690

Çınkara, G. (2025). *Türkiye's Orientation Toward the South Caucasus and the Rising Importance of the Zangezur Corridor*. Institute of Social Studies. https://www.toplum.org.tr/en/turkiyes-orientation-toward-the-south-caucasus-and-the-rising-importance-of-the-zangezur-corridor/

Cumhuriyet. (2025). *Zengezur Koridoru nedir, nerede? Zengezur Koridoru'nun önemi nedir?* https://www.cumhuriyet.com.tr/dunya/zengezur-koridoru-nedir-nerede-zengezur-koridoru-nun-onemi-nedir-2425176

Dai, S., Ma, Y., & Zhang, K. (2022). Land Degradation Caused by Construction Activity: Investigation, Cause and Control Measures. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *19*(23), 16046. https://doi.org/10.3390/ijerph192316046

de Jonge, M. M. J., Gallego-Zamorano, J., Huijbregts, M. A. J., Schipper, A. M., & Benítez-López, A. (2022). The impacts of linear infrastructure on terrestrial vertebrate populations: A trait-based approach. *Global Change Biology*, *28*(24), 7217–7233. https://doi.org/10.1111/gcb.16450

Dobrow, S. B. (2024). *Environmental impacts of road systems and freeways*. EBSCO. https://www.ebsco.com/research-starters/science/environmental-impacts-road-systems-and-freeways#full-article

Doğaner, R. M., & Gürçam, S. (2025). *Gençlik ve Siyaset Iğdır'da Siyasal Temsil ve Katılımın Sorunları*. Ekin Yayınevi.

Dumlu, H., & Şahin, G. (2024). Zengezur Koridoru ve Alternatif Çözümler: Türkiye İçin Riskler, Tehditler ve Fırsatlar. *Avrasya İncelemeleri Dergisi / Journal of Eurasian Inquiries*, *13*(2), 169–194. https://doi.org/10.26650/jes.2024.1488591

EEA. (2026). *Rail offers a major opportunity for Europe to cut transport emissions, as road transport still dominates*. European Environment Agency. https://www.eea.europa.eu/en/newsroom/news/rail-offers-a-major-opportunity-for-europe-to-cut-transport-emissions-as-road-transport-still-dominates

Elbir, H. Ç. (2025). *What Zangezur Corridor promises: Trade, transit and trust*. dailysabah. https://www.dailysabah.com/business/transportation/turkiye-sets-record-with-2177-daily-transit-flights-on-jan-4

Elish, E., & AboElsoud, M. E. (2024). Assessing the Belt and Road Initiative's environmental footprint: an impact evaluation analysis of African member countries. *Humanities and Social Sciences Communications*, *11*(1), 989. https://doi.org/10.1057/s41599-024-03401-x

ERI. (2025). *Zengezur Koridorunun Azerbaycan ve Bölge için Önemi*. https://www.eurasian-research.org/publication/zengezur-koridorunun-azerbaycan-ve-bolge-icin-onemi/?lang=tr

Fan, J., Mehmood, S., Hussain, I., Nazir, S., & Basit, A. (2023). Transport infrastructure environmental performance: the role of stakeholders, technological integration, government policies and lean supply chain management. *Frontiers in Environmental Science*, *11*. https://doi.org/10.3389/fenvs.2023.1322466

FISF. (2025). *Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)*. Fudan University. https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/?cookie-state-change=1767447302832

Forman, R. T. T., & Alexander, L. E. (1998). Roads and Their Major Ecological Effects. *Annual Review of Ecology and Systematics*, *29*(1), 207–231. https://doi.org/10.1146/annurev.ecolsys.29.1.207

Giunta, M. (2020). Assessment of the environmental impact of road construction: Modelling and prediction of fine particulate matter emissions. *Building and Environment*, *176*, 106865. https://doi.org/10.1016/j.buildenv.2020.106865

Gong, Y., Wang, H., Tzachor, A., Fishman, T., Ma, F., Hou, L., Wang, Y., Sun, W., Song, Y., Fang, K., Chen, W.-Q., Mazei, Y., & Tiunov, A. (2025). A decade of ecological and environmental research on the belt and road initiative: Evolution and future directions. *Resources, Conservation and Recycling*, *217*, 108217. https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2025.108217

Gürçam, S. (2025). The Impact of Individual Behavioural Change in Daily Transportation on Carbon Footprint: An Applied Study on Bicycle Use in the Case of Iğdır. *Coğrafî Bilimler Dergisi*, *23*(2), 599–626. https://doi.org/10.33688/aucbd.1716832

Gürçam, S., & Konuralp, E. (2022). Küreselden Yerele Çevresel Politika Yapımı: Iğdır İl Özel İdaresi Üzerine Bir Memorandum. *Iğdır Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, *6*, 65–84.

Gürçam, S., Konuralp, E., & Ekici, S. (2021). Determining the effect of air transportation on air pollution in the most polluted city in Turkey. *Aircraft Engineering and Aerospace Technology*, *93*(2), 354–362. https://doi.org/10.1108/AEAT-08-2020-0176

Hongyuan, Y., & Wanf, W. (2023). *Green Belt and Road Initiative: Progress, Challenges and Pathways*. China International Studies. https://en.wacs.org.cn/att/site17/20231117/1700190656165.pdf

Hussain, Z., Marcel, B., Majeed, A., & Tsimisaraka, R. S. M. (2023). Effects of transport–carbon intensity, transportation, and economic complexity on environmental and health expenditures. *Environment, Development and Sustainability*, *26*(7), 16523–16553. https://doi.org/10.1007/s10668-023-03297-8

IEA. (2009). *Transport, Energy and CO2*. https://iea.blob.core.windows.net/assets/34816408-681f-4dbb-9a1c-8bf787bf8ad3/transport2009.pdf

İletişim Başkanlığı. (2025). *Iğdır Üniversitesi geleceğe nefes oluyor: 30 bin fidan ve 20 bin tohum toprakla buluşuyor*. https://www.iletisim.gov.tr/turkce/yerel_basin/detay/igdir-universitesi-gelecege-nefes-oluyor-30-bin-fidan-ve-20-bin-tohum-toprakla-bulusuyor

Jafarlı, J. (2023). *The Importance of the Zangezur Corridor*. ANKASAM. https://www.ankasam.org/anka-analizler/the-importance-of-the-zangezur-corridor/?lang=en

Josa, I., & Borrion, A. (2025). Key indicators to assess construction supply chains from an environmental perspective: taxonomy and critical insights. *Sustainable Futures*, *10*, 100824. https://doi.org/10.1016/j.sftr.2025.100824

Karaoğlu, M. (2014). Erozyon, Rüzgâr Erozyonu ve Iğdır-Aralık Örneği. *Türk Tarım ve Doğa Bilimleri Dergisi*, *1*(2), 167–172.

Karaoğlu, M. (2018). Iğdır-Aralık'ta rüzgar erozyonu çalışmaları. *Journal of Agriculture*, *1*(2), 25–38.

Krstić, M., Tadić, S., Miglietta, P. P., & Porrini, D. (2025). Enhancing Biodiversity and Environmental Sustainability in Intermodal Transport: A GIS-Based Multi-Criteria Evaluation Framework. *Sustainability*, *17*(4), 1391. https://doi.org/10.3390/su17041391

López-Acevedo, F. J., Herrero, M. J., Escavy Fernández, J. I., & González Bravo, J. (2024). Potential Reduction in Carbon Emissions in the Transport of Aggregates by Switching from Road-Only Transport to an Intermodal Rail/Road System. *Sustainability*, *16*(22), 9871. https://doi.org/10.3390/su16229871

Memmedov, A., & Hasanoğlu, M. (2023). Hazar Denizi'nden Akdeniz'e Zengezur Koridoru. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, *6*(2), 334–344. https://doi.org/10.33712/mana.1305013

Mendoza, D. L., Benney, T. M., Bares, R., Fasoli, B., Anderson, C., Gonzales, S. A., Crosman, E. T., Bayles, M., Forrest, R. T., Contreras, J. R., & Hoch, S. (2022). Air Quality and Behavioral Impacts of Anti-Idling Campaigns in School Drop-Off Zones. *Atmosphere*, *13*(5), 706. https://doi.org/10.3390/atmos13050706

Mustakim, M., Rahman, M. A., & Toha, J. (2025). Environmental Impact of Construction Activities and Mitigation Strategies: A Global Perspective. *1st International Conference on Core Engineering & Technology (IUT-ICCET 2024)*, 880–886.

NIEHS. (2025). *Air Pollution and Your Health*. National Institute of Environmental Health Sciences. https://www.niehs.nih.gov/health/topics/agents/air-pollution

Nurgozhayeva, R. (2024). *China's Belt and Road Initiative and Sustainability: A Driving Force for Change and a Missed Opportunity?* University of Oxford. https://blogs.law.ox.ac.uk/oblb/blog-post/2024/12/chinas-belt-and-road-initiative-and-sustainability-driving-force-change-and

Orabanlı, B. (2026). *Zangezur National Park*. Mountain Guide Azerbaijan. https://mountainguide.az/en/blog/655-zangezur-national-park.html

Ouni, M., Mrad, S., & Mraihi, R. (2025). Pathways to sustainable transportation in G-20 countries: Unveiling the role of green technology, green energy, green finance and digital economy using panel data and machine learning analyses. *Research in Transportation Business & Management*, *60*, 101355. https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2025.101355

Özsoy, B. (2024). Azerbaycan'ın Ulaşım Hatları Politikası ve Zengezur Koridoru. *Asya Studies*, *8*(29), 143–156. https://doi.org/10.31455/asya.1524555

Rehman, F. U., Islam, M. M., & Miao, Q. (2023). Environmental sustainability via green transportation: A case of the top 10 energy transition nations. *Transport Policy*, *137*, 32–44. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.04.013

Reyna, J., Vadlamani, S., Chester, M., & Lou, Y. (2016). Reducing emissions at land border crossings through queue reduction and expedited security processing. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, *49*, 219–230. https://doi.org/10.1016/j.trd.2016.09.006

Ritchie, H. (2020). *Cars, planes, trains: where do CO_2 emissions from transport come from?* Our World in Data. https://ourworldindata.org/co2-emissions-from-transport

Roberts, M., Bougna, T., Xu, Y. S., & Melecky, M. (2018). *Transport Corridors and Their Wider Economic Benefits: A Critical Review of the Literature*. World Bank, Washington, DC. https://doi.org/10.1596/1813-9450-8302

Roberts, M., Melecky, M., Bougna, T., & Xu, Y. (Sarah). (2020). Transport corridors and their wider economic benefits: A quantitative review of the literature. *Journal of Regional Science*, *60*(2), 207–248. https://doi.org/10.1111/jors.12467

Rodrigue, J.-P. (2024). *The Geography of Transport Systems*. Routledge. https://doi.org/10.4324/9781003343196

Santikari, V. P., & Murdoch, L. C. (2019). Effects of construction-related land use change on streamflow and sediment yield. *Journal of Environmental Management*, *252*, 109605. https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2019.109605

SERKA. (2022). *Zengezur Koridoru'nun Bölgesel Kalkınma ve Ekonomik Büyümede Stratejik Önemi Çalıştay Raporu*.

Seyidgulu, M. E., Akhundov, R., & Hashimov, E. G. (2025). Environmental Impact of Transportation Systems: Challenges and Sustainable Solutions. *V International Scientific and Theoretical Conference*.

Sun, Y., Guo, J., Zhao, L., Jin, G., Wang, Y., & Yue, D. (2024). Impacts of transport corridor on ecosystem vulnerability in the Qinghai-Tibetan Plateau: Insights from the Sino-Nepalese transport corridor. *Journal of Cleaner Production*, *470*, 143311. https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2024.143311

Temiz Hava Hakkı Platformu. (2024). *Kara Rapor Hava Kirliliği ve Sağlık Etkileri*. https://temizhavahakki.org/wp-content/uploads/2024/12/Kara-Rapor-2024_final.pdf

The University of Melbourne. (2025). *China "Going Out" & BRI*. https://arts.unimelb.edu.au/centre-for-contemporary-chinese-studies/initiatives/global-china-knowledge-network/policy-bank/china-going-out-and-bri

Ulaş, H. (2022). Iğdır İlinde Hava Kirliliği. *Social Sciences Studies Journal*, *8*(103), 3519–3526. https://doi.org/http://dx.doi.org/10.2922 8/sssj.64967

Ünalmış, A. N. (2025). Fırsatlar ve Riskler Bağlamında Zengezur Koridoru'na Bölge Ülkelerinin Yaklaşımı. *Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi*, *17*(33), 853–867. https://doi.org/10.38155/ksbd.1730591

US EPA. (2025). *Smog, Soot, and Other Air Pollution from Transportation*. https://www.epa.gov/transportation-air-pollution-and-climate-change/smog-soot-and-other-air-pollution-transportation

Vaccaro, R., Maino, F., Zubaryeva, A., & Sparber, W. (2024). The environmental impact in terms of CO2 of a large-scale train infrastructure considering the electrification of heavy-duty road transport. *iScience*, *27*(10), 110987. https://doi.org/10.1016/j.isci.2024.110987

Wu, B., Li, W., & Chen, J. (2022). Networked Transport and Economic Growth: Does High-Speed Rail Narrow the Gap between Cities in China? *Sustainability*, *14*(10), 5937. https://doi.org/10.3390/su14105937

WWF. (2017). *WWF and Greening the Belt and Road Initiative*. https://www.wwf.org.hk/en/?19680/Feature-Story-WWF-and-Greening-the-Belt-and-Road-Initiative

Yeşilbaş, N., & Kapan, K. (2021). Kura ve Aras Nehirlerinin Azerbaycan Aran (Kür-Araz) Bölgesi Açısından Jeoekonomik Önemi. *Avrasya İncelemeleri Dergisi / Journal of Eurasian Inquiries*, *10*(1), 167–192. https://doi.org/10.26650/jes.2021.008

Yin, P.-Y., Chang, R.-I., Day, R.-F., Lin, Y.-C., & Hu, C.-Y. (2021). Improving PM2.5 Concentration Forecast with the Identification of Temperature Inversion. *Applied Sciences*, *12*(1), 71. https://doi.org/10.3390/app12010071

Zhang, D. (2025). Establishing a nation-wide eco-environment monitoring network for sustainable governance. *Environmental Science and Ecotechnology*, *26*, 100585. https://doi.org/10.1016/j.ese.2025.100585

Zhang, K., & Batterman, S. (2013). Air pollution and health risks due to vehicle traffic. *Science of The Total Environment*, *450–451*, 307–316. https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2013.01.074

Zheng, F., Huang, J., Feng, Z., & Xiao, C. (2021). Impact of the Kunming–Bangkok Highway on Land Use Changes along the Route between Laos and Thailand. *Land*, *10*(9), 991. https://doi.org/10.3390/land10090991

İPEK YOLU ORTA KORİDORUNDA YENİ BİR AKTÖR: IĞDIR-BAKÜ KORİDORU

Alpaslan Alpaslanoğlu*

1. Giriş

İnsanlık medeniyetinin en önemli projelerinin başında etkin ticari yol ağlarının geldiğini söylemek yanlış olmayacaktır (Doğan, 2014: 20). Çünkü medeniyet ulaşım altyapısı üzerinde ve ulaşım yeteneği ölçüsünde gelişebilir. Yollar ulaşım olanaklarını sağlamakla; insanların, malların, hizmetlerin, kültürlerin ve diğer tüm sanayi ve sosyal alış-verişlerin yapılabilmesine olanak vermektedir. Elbette tarih boyunca bunu en yüksek seviyede ve açık ara başarabilmiş olan Tarihi Büyük İpek Yolu, eşsiz bir örnek olarak mihenk taşı durumundadır. Ancak ekonomik, siyasi, askeri, dini, kültürel sebepler, basiretsiz ve öngörüsüz yönetimler gibi nedenlerden dolayı bu eşsiz medeniyet projesi etkinliğini yitirmiştir. Kişisel görüşüm olarak; aslında insanlık tarihini en başarılı projesi olan Tarihi Büyük İpek Yolu'nun o şaşalı günlerini hep aradığını ve o başarıyı tekrar edebilmenin arayışında olduğu söylenebilir. Uluslararası ulaştırma stratejilerinin amaç ve çabalarının da (genellikle etkin olamasalar da) her daim bu arayışın birer yansıması olduğu görülebilir. Nerdeyse tüm uluslararası ulaşım iş birlikleri ve projelerinin amaçlarında mutlaka Tarihi Büyük İpek Yolu'na atfen "Yeni İpek Yolu" vurgusunun özellikle öne çıkarılması dikkat çekicidir. Üstelik bu vurgu sadece kara yolu ulaşımı için değil boru hatları da dahil olmak üzere diğer tüm taşıma türleri için de yapılagelmektedir. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, TRACECA, OBOR, Uluslararası Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru (INSTC), Deniz İpek Yolu Girişimi (MSRI), TEN-T, TANAP vs. (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2025; Avrupa Birliği Başkanlığı, 2026; Alpaslanoğlu, 2022a), bu duruma verilebilecek örneklerdir. Ancak ne yazık ki Tarihi Büyük İpek Yolu, ikameye uygun bir projeden ziyade ancak ve ancak en az aynı niteliklerde (güzergah, kapsam, rotalar, ağ tasarımı, taşıma güvenliği, lojistik kabiliyet, verimlilik, etkinlik vs. bakımından), çağdaş bilim ve tekniklerin desteği ile yeniden oluşturulması kaçınılmaz olarak gerekiyor gibi gözükmektedir. Buna karşın yukarıda sayılmış olan nedenlerle -muhtemel ki geçici olarak- sona ermiş olan Tarihi Büyük İpek Yolu'nun etkinliği; günümüze kadar bölgesel, belirli ülkeleri merkeze koyan, sadece ve sadece küresel ulaşım ağı maksadından uzak "zorlama" ikame projeler ile sağlanmaya çalışılmıştır. Bu sonuçsuz çabaların yararsızlığı anlaşıldı mı

* Doç. Dr. T.C. Iğdır Üniversitesi, İİBF Lojistik Yönetimi. ORCID: 0000-0003-0859-984X.

bilinmez ancak tarihsel gelişim süreçleri nihayet Tarihi Büyük İpek Yolu'nun gerçekten tekrar canlanabilmesi için önemli fırsatları ortaya çıkardı. Başarısızlığın en büyük sebebi Tarihi İpek Yolu ağları içinde hem kıtaların kesişim bölgesi hem deniz yolu-kara yolu entegrasyonun pratikliği hem kuzey-güney ve doğu-batı rotalarının en uygun merkezi hem de en yoğun üretim-ticari bölgelerine erişebilirliği gibi eşsiz avantajlara sahip olan Anadolu yarımadası ile Hazar Denizi bölgesi arasındaki en kritik bağlantının (Şekil 1) uzunca zamandır etkin olarak rol üstlenmemesinden kaynaklanan tıkanma nedeniyleydi. Zaten yukarıda isimleri anılmış olunan çok uluslu ulaşım koridorlarının (Ten-T hariç), hep bu kritik bağlantıdaki tıkanmayı aşmaya çalıştıkları anlaşılmaktadır. Söz konusu bölgesel tıkanma, yüzlerce yıl küresel ve bölgesel ticaretin dolayısıyla medeniyetin daha fazla ilerlemesinin önünde yüksek bir bariyer olagelmiştir. Yine de ticaret, tarih boyunca hep kendi yolunu yapmıştır. İşte bugünler de şahit olduğumuz gelişmeler, ticaretin doğal yolunu açmasının bir örneği olabilir.

2. Tarihi Büyük İpek Yolu

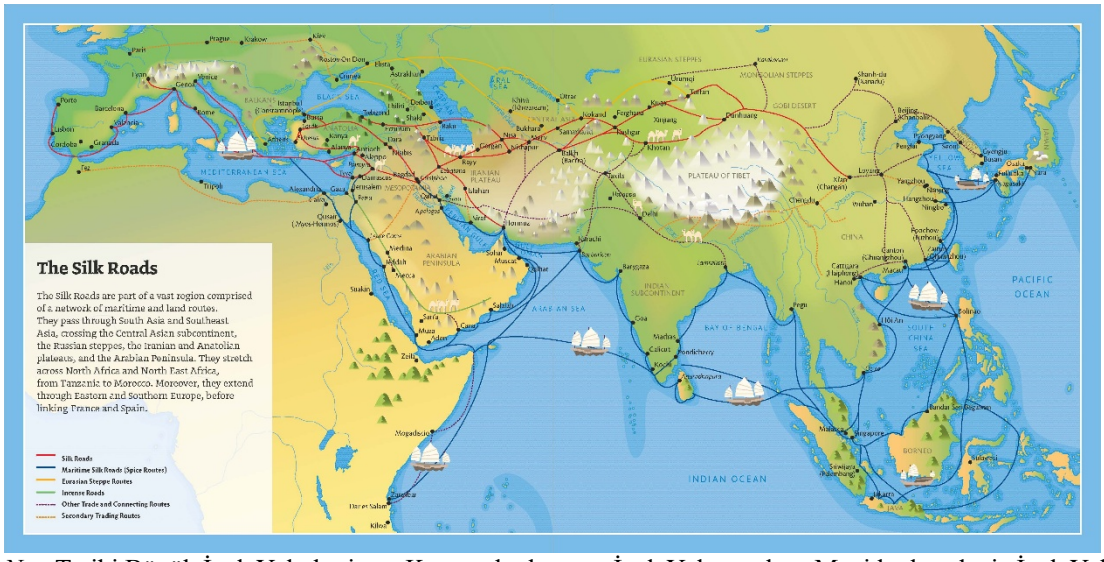
Büyük İpek Yolu veya Tarihi Büyük İpek Yolu, aslında tek bir yol veya rota olmayıp, Avrasya'yı saran ve neredeyse her şehre ulaşabilen bir ulaşım ağıydı. Ancak en büyük yoğunluğunu, Çin-Roma ulaşımının ana hatlarında (en kısa rotalar üzerinden) gerçekleştirmekteydi. Şimdilik mazisi, Miken dönemine kadar (M.Ö. 1000 veya daha eski) uzanan (Uhlig, 1986: 85) Tarihi Büyük İpek Yolu "İpek Yolu" ismini, nispeten yeni bir isimdi ve bir coğrafyacı tarafından yaklaşık yüz yıl önce taşıdığı en ünlü ürünün adına atfen verilmişti (Uhlig, 1986: 11). Tarihi Büyük İpek Yolu, sadece kara değil, deniz yolu hatlarını (baharat yolları olarak da adlandırılır) da içermekteydi ve yaklaşık iki bin yıl önce benzeri hala görülmemiş düzeydeki bir küreselleşmeyi gerçekleştirmiştir (Frankopan, 2017: 19). 19 yüzyıldan itibaren, deniz yolu taşımacılığının gelişimi ve kara rotalarının güvenlik sorunları, Tarihi Büyük İpek Yolunu eski görkemli günlerini sonlandırdı (Şekil 1).

Tarihi Büyük İpek Yolunun geniş ticaret ağları sadece ticari malları ve değerli eşyaları taşımaktan çok daha fazlasıydı; sürekli hareketlilik ve nüfus karışımı, insanlık tarihi ve medeniyeti üzerinde derin bir etkiye sahip olan bilgi, fikir, kültür ve inançların yaygın bir şekilde aktarılmasına yol açtı. İpek Yolları üzerindeki şehirler, ticaretlerinin yanında entelektüel ve kültürel alışverişle de cazip hale geldiler ve bu şehirlerin çoğu kültür ve öğrenim merkezlerine dönüştü. Bilim, sanat ve edebiyatın yanı sıra el sanatları ve teknolojiler de bu yollar boyunca toplumlar arasında paylaşıldı ve yayıldı; bu şekilde diller, dinler ve kültürler gelişti ve birbirlerini etkiledi (UNESCO, 2026; T.C. Ministry of Culture and Tourism, 2026). Tarihi Büyük İpek

Yolunun ardından; yekpare, kapsayıcı, sınır ötesi, serbest ticaret özelliklerine sahip, kara-deniz entegreli ve çok uzun rotalar içeren (Şekil 1) üstelik ticaretin yanında bilim, felsefe, kültür ve medeniyet de taşıyan böylesine etkin bir yol ağı, İnsanlık tarihinde asla bir daha yapılamamıştır. Ancak Ondan sonra İnsan medeniyeti; bir zamanlar yapabilmiş olduğu bu en büyük projesini canlandırmak üzere çok sayıda nihayetsiz girişimde bulunmuştur.

Şekil 1.

Tarihi Büyük İpek Yolu



Not. Tarihi Büyük İpek Yolu haritası. Kırmızı hatlar; ana İpek Yolu rotaları. Mavi hatlar; deniz İpek Yolu hatları (Baharat Yolu olarak da anılır). İnsanlığın en büyük ve en etkin projelerinden birisi olan Tarihi Büyük İpek Yolu, 19. Yüzyıla kadar binlerce yıl boyunca bilinen Dünyanın neredeyse her yerine etkin olarak erişlebilmiştir. Kaynak: UNESCO. (https://unescosilkroadphotocontest.org/en/about-silk-roads-map).

2.1. Orta Koridor

Tarihi Büyük İpek Yolu'nun üç ana kolunun (Kuzey, Güney ve Orta Koridorları) en kısası, en yüksek ticaret kapasitesine sahip olanı ve en önemli şehirlerden geçen başat koridoru Orta Koridordur. Orta Koridor, diğer koridorlarla beraber Xian'dan (Çin) başlayıp Taklamakan Çölünü alt veya üst sınırından geçip Kaşgar'da kesişerek Semarkant ve Merv üzerinden ya Hazar Denizini geçerek veya Antakya'ya varıp Anadolu Yarımadasına ulaştıktan sonra Akdeniz veya kara hattı ile Roma'ya ulaşmaktaydı (Uhlig, 1986: 394-395). Günümüzde de Orta Koridor, aynı işlevle ve aynı güzergahlarıyla varlığını devam ettirmektedir.

Günümüzde Orta Koridor'u canlandırma çabaları artarak devam etmektedir. "Trans-Caspian East-West-Middle Corridor Initiative- Trans-Hazar Doğu-Batı-Orta Koridoru (Orta Koridor)" adlı bu koridor; yine bir "eski İpek Yolu'nu canlandırma" iddiasıyla, Çin'i demir yolu ve kara yolu modlarından Orta Asya'ya, ardından Trans-Hazar Denizi güzergahından

Kazakistan/Türkmenistan yoluyla Türkiye'ye, daha sonra Azerbaycan ve Gürcistan'a ve son olarak da Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanmaktadır. Koridor, Hazar Transitinde çok modlu taşımacılık için Bakü/Alat (Azerbaycan), Aktau/Kuryk (Kazakistan) ve Türkmenbaşı (Türkmenistan) limanlarını kullanmaktadır. Ota Koridor, Çin'den Avrupa'ya taşınan yaklaşık 10 milyon/yıl konteynerin %96'sının deniz yoluyla taşınmasına (Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs, 2022) karşın güçlü bir alternatif olarak görülmektedir.

Çin ile Avrupa'yı, Türkiye ve Azerbaycan üzerinden birbirine bağlayan Orta Koridor, toplamda 4.256 kilometrelik demir yolunu ve 508 kilometrelik deniz yolunu içermektedir. Orta Koridor, bu mesafeyi 12 günde kat ederken, Kuzey Koridoru 20 gün ve Güney Koridoru da 14 günlük seyahat sürelerini gerektirmektedirler (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023a). Oysa aynı mesafe deniz yolu ile yaklaşık bir ay süre ile gerçekleştirilebilmektedir. Deniz yolu, Dünya üzerindeki tüm ticari malların %80'indan fazlasını taşımakta olsa da genel olarak, taşıma süresi 20-45 gün arasında değişmektedir. Çin'den Avrupa'ya yapılan bir sevkiyat 30 ila 45 gün arasında transit zamanı gerektirirken Çin'den İngiltere'ye yapılan deniz taşıma süreleri de genellikle 35 ila 45 gün sürmektedir. (Maersk, 2023). Orta Koridor'un en önemli avantajı taşıma mesafesinin kısa olması nedeni ile taşıma hızındaki rakipsizliğidir. Ancak Orta Koridorun başta olmak üzere diğer koridorlarla birlikte mevcut potansiyelini anlayabilmek için küresel, kıtalar arası ve bölgesel ticaret akışlarının incelenmesi gerekli görülmektedir.

Şekil 2.

Trans-Hazar Doğu-Batı-Orta Koridoru (Orta Koridor)



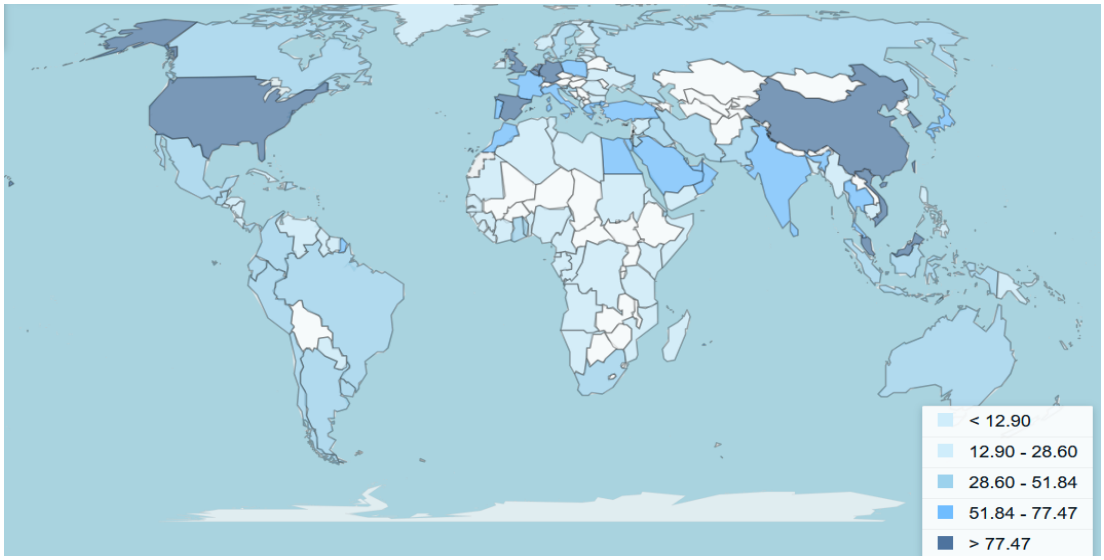
Not. Trans-Hazar Doğu-Batı-Orta Koridoru (Orta Koridor) girişimi; Pekin-Londra bağlantısını kara ve demir yolu modlarını kullanarak gerçekleştirecektir ve bu girişimin en kritik hattı Bakü-Tiflis-Kars demir yolu bağlantısıdır.

Kaynak: Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs. (https://www.mfa.gov.tr/turkiye_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa).

Liner Taşımacılığı Bağlantı Endeksi, ülkelerin küresel nakliye ağlarına ne kadar iyi bağlı olduğunu gösteren önemli bir göstergedir. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) tarafından deniz taşımacılığı sektörünün beş bileşenine dayanarak hesaplanır: Gemi sayısı, konteyner taşıma kapasitesi, maksimum gemi boyutu, hizmet sayısı ve bir ülkenin limanlarında konteyner gemisi kullanan şirket sayısı. Her bir bileşen için, bir ülkenin değeri 2004 yılındaki her bileşenin maksimum değerine bölünür, beş bileşen her ülke için ortalama alınır ve ortalama, 2004 yılındaki maksimum ortalamaya bölünür ve 100 ile çarpılır. Endeks, 2004 yılında en yüksek ortalama endekse sahip ülke için 100 değerini üretir (Wold Bank, 2026). Buna göre, 2021 yılında Çin, ABD ve batı Avrupa ülkeleri en yoğun liner bağlantısı (dolayısıyla konteyner taşımacılığı) gerçekleştiren bölgeler olarak öne çıkmaktadırlar. Özellikle 77,47 üzerinde en yüksek endekse sahip Batı Avrupa-Çin ile onlar arasında bağlantı sağlayan Orta Koridor ülkelerinin de ortalama 60 endeks değerini gerçekleştirmiş olmaları dikkat çekicidir. Bu durumda Orta Koridor hem en yüksek konteyner akışını demir yolu ve kara yolu ile gerçekleştirip hem de koridor ülkelerinden de önemli akış katkısı alabilecektir. Özellikle Türkiye ve Yunanistan bu katkıyı azami düzeyde sağlayabilecektir. Ayrıca tarih boyunca da olduğu gibi, küresel ölçekte mal akışının doğu-batı ekseninde yoğunlaşmış olduğu da görülmektedir (Şekil 3). Orta Koridorun özellikle deniz yolu taşımacılığının doğal rakibi olduğundan deniz yolunun en güçlü yönü olan taşıma maliyeti avantajına karşın koridor, en önemli avantajı olan taşıma hızı (denize göre yaklaşık yarı sürede) ile rekabet etmeye çalışacaktır. Ancak bu durumda Orta Koridordaki tüm demir yolu hatlarının aynı ekartmana sahip olması son derece önemlidir.

Şekil 3.

Liner Taşımacılığı Bağlantı Endeksi

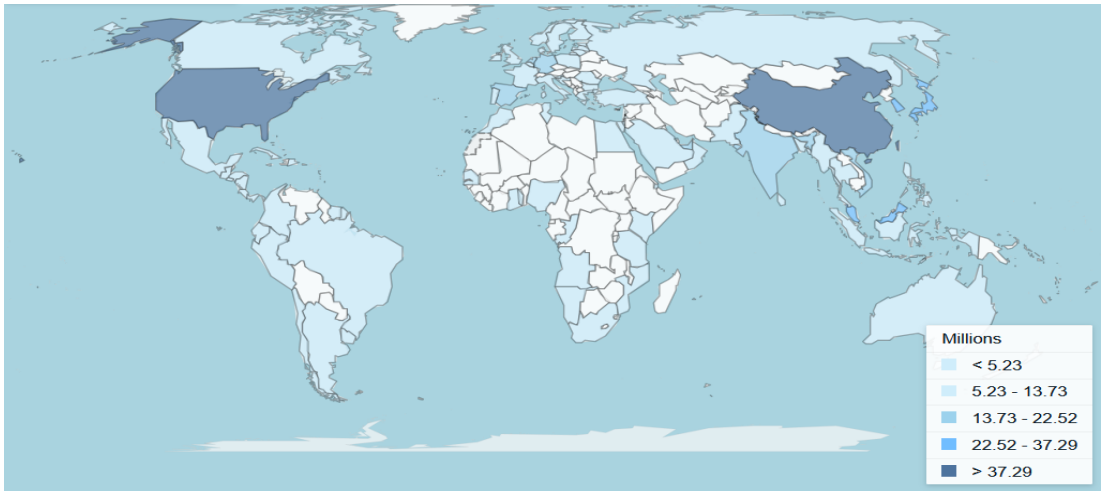


Not. Liner Taşımacılığı Bağlantı Endeksi, 2021 (2004'teki maksimum değer=100). Kaynak: Wold Bank. (https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GCNW.XQ?end=2021&name_desc=false&start=2021&view=bar).

Liner taşımacılığında ağırlıklı olarak konteyner taşımaları yapılmaktadır (Ro-Ro taşımaları da liner özelliğindendir) ve doğal olarak Liner taşımaları ile konteyner liman hareketliliği arasında doğrudan bir ilişki mevcuttur. Orta Koridor hem IBK hem de BTK güzergahlarında yük aktarmayı veya katar değişimini zorunlu kıldığından (ekartman farkı nedeniyle) koridor boyunca konteyner taşımacılığı ve konteynerizasyon, belirgin olarak önce çıkacaktır. Buradan hareketle küresel konteyner trafiğinde de Çin ve ABD'nin öncül rol almış oldukları görülmektedir ki bu durum aynı zamanda küresel konteyner ticaretinin en çok bu iki ülke arasında gerçekleşmiş olduğunu da göstermektedir. Türkiye ve Avrupa, nispeten orta sevilerde konteyner liman hareketliliğine sahiptirler (Şekil 4). Orta Koridor, demir yolu taşımaları sayesinde özellikle Çin'in OBOR gibi devasa ulaşım projeleri ile Avrupa kıtasına daha etkin olarak ulaşabilme çabalarına bir karşılık ya da bir çare olabilir. Bu durumda demir yoluna dayalı Orta Koridor, deniz yolu konteyner taşımalarına etkin bir alternatif olarak denize göre yarı sürelerle teslimatlar gerçekleştirebilir. Ayrıca Karadeniz üzerinden Tuna Nehri aracılığıyla iç Avrupa ülkelerine erişim sağlayabilir.

Şekil 4.

Konteyner Trafiği



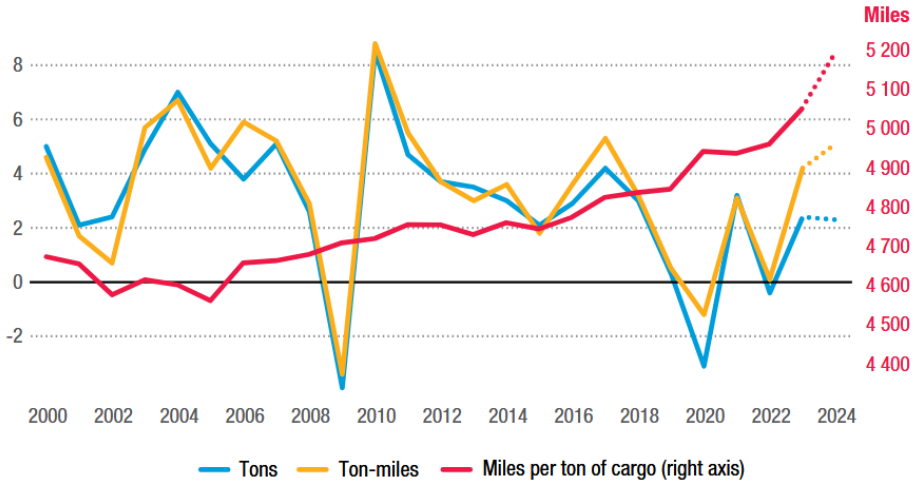
Not. Konteyner Liman Trafiği (TEU), 2022. Kaynak: Wold Bank. (https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU?view=map).

Tüm yükler düzeyinde küresel deniz yolu taşımacılığı, 2000 yılından sonra toplam taşınan ağırlık ve ton-mil değerlerinde oldukça değişken bir çizgi göstermiştir. Ancak birim mesafede taşıdığı yük miktarı (ton) istikrarlı olarak artış göstermiştir. Bu durum açıkça taşıma performansının, yük miktarındaki kısıtlı artışa rağmen taşıma mesafesindeki istikrarlı ve nispeten yüksek artışı nedeni ile oluştuğunu ortaya koymaktadır. Öte yandan 2009 ekonomik kriz ile 2020

pandemi krizinin deniz yolu taşımaları üzerindeki olumsuz etkileri bariz olarak görülmektedir. Deniz yolu taşımları küresel ticaretin çok ağırlıklı olarak esas taşıma modudur. Ancak krizlerden yüksek düzeyde olumsuz etkilenmesi de dikkat çekicidir (Şekil 5). Orta Koridor, benzeri kriz durumlarında hem küresel taşımalar için deniz yoluna bir alternatif olması hem de Avrasya bölgesi için ana ulaşım potansiyeline sahip olması bakımından önemlidir. İBK ve BTK seçeneklerine sahip olan Orta Koridorun, deniz yoluna göre bölgesel veya küresel krizlerden daha az etkilenebileceği öngörülebilir.

Şekil 5.

Deniz Yolu Ticareti, 2000-2024



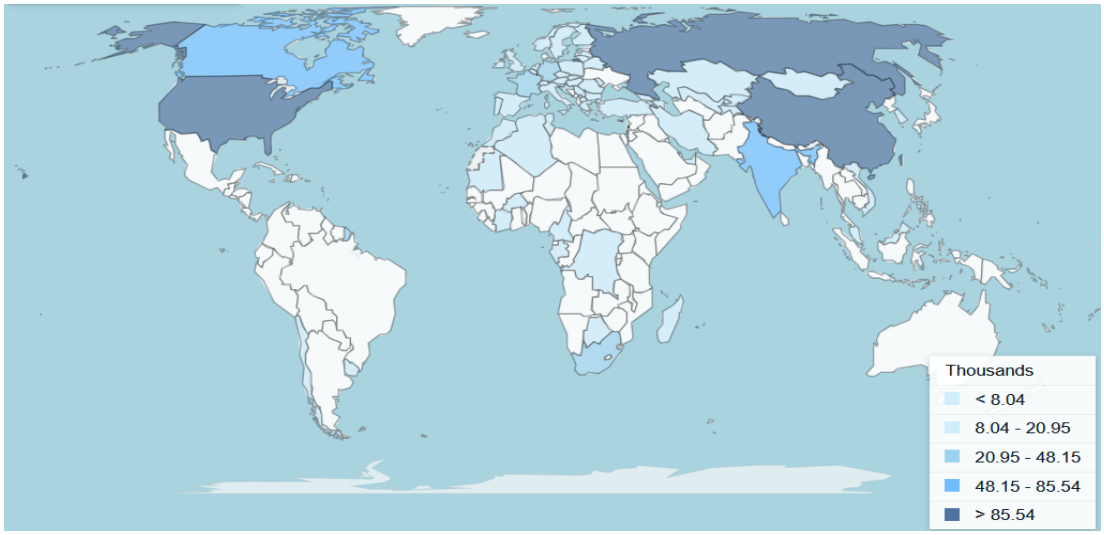
Not. Deniz yolu ticareti, 2000-2024. Deniz yoluyla yapılan ticaretin büyümesi, ton ve ton-mil cinsinden taşıma kapasitesi ve ton başına ortalama kat edilen mesafe gösterilmiştir. Deniz ticareti hacmi 2023 yılında 12.292 milyon tona ulaşarak, 2022'deki daralmanın ardından %2,4'lük bir artış göstermiş ve 2024 yıllarında daha uzun nakliye rotalarına geçişle ivme kazanmıştır. Ton-mil cinsinden deniz ticareti, "deniz taşımacılığı işini", yani bir tonluk deniz yükünün menşeinden varış noktasına ne kadar yol kat ettiğini ölçer. Kaynak: UNCTAD. (https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf).

Küresel ticaret akışında demir yolu giderek daha çok önem kazanmaktadır. Bu bakımdan Orta Koridor, 4 bin km'den fazla demir yolu ağ uzunluğuna sahip olduğundan önemli avantaja sahip durumdadır. Küresel Demir yolu hatları (Toplam güzergah-km) 2021 yılı itibari ile Çin, Rusya Federasyonu ve ABD 85 endeks değerinin üzerinde yer almakta iken Türkiye, Azerbaycan ve AB bölgesinin orta/orta üst düzeylerde yer almaktadırlar. Bu duruma göre Orta Koridor; Avrupa-Asya demir yolu bağlantısı için yeterli altyapı varlığına sahip gözükmektedir. İki ana transit ülke olan Türkiye ve Azerbaycan, Koridordan daha yüksek düzeyde katma değer sağlayabilmek için gelişmiş lojistik merkezler üzerinden deniz ve bölgesel kara bağlantılarını etkin olarak kurabilmelidirler (Şekil 6). Orta Koridor; Bakü-Tiflis ile Iğdır-Karadeniz sahili üzerinden Karadeniz'e ve Iğdır-Mersin üzerinden Akdeniz'e veya İstanbul Boğaz geçişi ile

Avrupa'ya ulaşabilecektir. Söz konusu erişim olanakları hem BTK hem de IBK üzerinden etkin ve verimli olarak gerçekleştirilebilir.

Şekil 6.

Demir Yolu Hatları

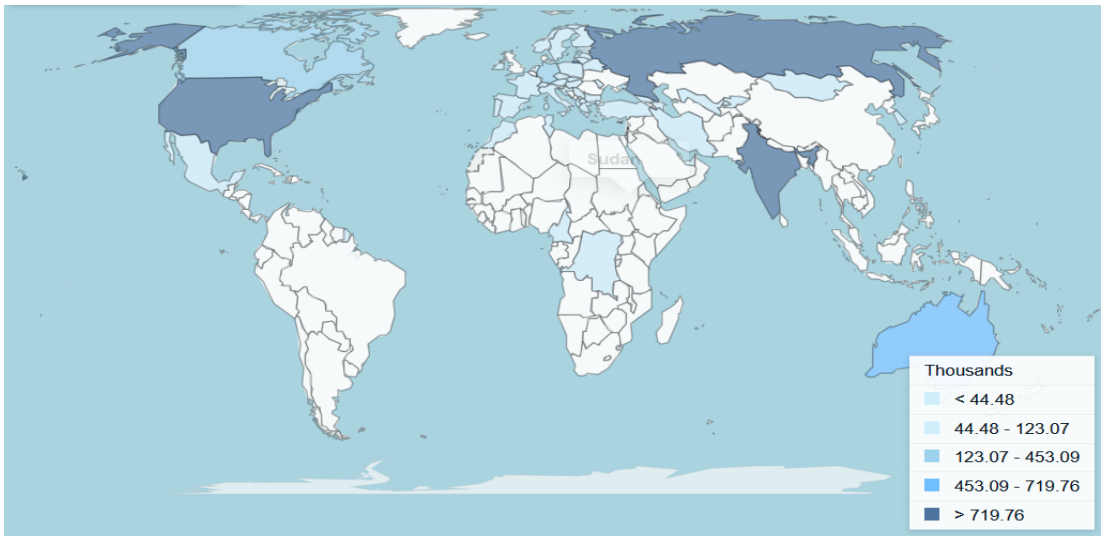


Not. Küresel Demir yolu hatları (Toplam Güzergah-km), 2021: Ülkede yolcu taşımacılığı, yük taşımacılığı veya her ikisi için işletilen toplam demir yolu hattı uzunluğu. Kaynak: Wold Bank. (https://data.worldbank.org/indicator/IS.RRS.TOTL.KM?year=2021).

Demir yolu yük taşıma performansı son derece önemli bir performans ölçütüdür ve diğer tüm taşıma modları için de hesaplanarak birbirleri ile kıyaslanabilmelerine olanak verir. Bu değer, demir yolundan taşınan yük miktarı (metrik ton) ile kat edilen mesafenin (kilometre) çarpımı ile hesaplanır (ton-km). Böylece sadece mesafe veya tonaj değil her ikisi birden ölçülür ve dikkate alınır. Orta koridor bölgesinde en yüksek demir yolu taşıma performansı Rusya Federasyonu tarafından gerçekleştirilmiştir. Türkiye ve Azerbaycan orta düzeyde demir yolu taşıma performanslarına sahiptirler. Ancak özellikle IBK'nın işlemesi ile beraber her iki ülke demir yolu taşıma performanslarında da artış görülmesi doğal bir sonuçtur. Öte yandan BTK'nın Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan demir yolu taşıma performansı üzerinde bariz bir yükselişe sebep olmadığı da söylenebilir. Avrupa kıtasında da genel olarak demir yolu taşıma performansın orta düzeylerde olduğu söylenebilir. Küresel demir yolu taşıma performansı bakımından en dikkate değer husus Çin'in son derece düşük değere sahip olmasıdır. Buna rağmen Çin, mevcut demir yolu hatları ile Orta Koridora bağlanabilmektedir (Şekil 7).

Şekil 7.

Demir Yolu Yük Taşıma Performansı

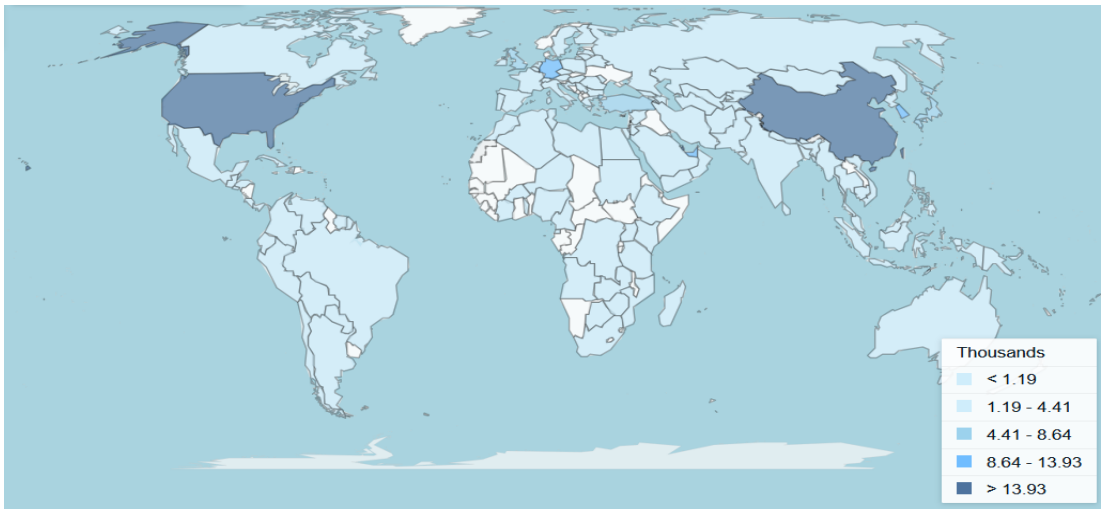


Not. Demir yolları yük taşıma performansı (milyon ton-km), 2021. Demir yolu yük taşıma performansı (demir yolundan taşınan yük miktarı (metrik ton) ile kat edilen mesafenin (kilometre) çarpımı ile hesaplanır. Kaynak: World Bank. (https://data.worldbank.org/indicator/IS.RRS.GOOD.MT.K6?view=map).

Doğu-batı ticaret akışında önemli bir taşıma modu da hava yoludur. Özellikle nispeten hafif, değerli ve ekspres taşımalarda hava yolu modu ilk hatta neredeyse tek tercih durumundadır. Orta Koridor oldukça hızlı (Çin-Londra 14 güne kadar teslim süresi) taşıma hızı sunsa da hava yolu kadar hızlı olamayacaktır. Buna rağmen bazı "tercih edilebilir" taşınmalar için uygun navlun/taşıma süresi avantajları sunabilir. Hatta eğer Orta Koridor özel ve hızlı gümrük rejimleri uygulayabilirse özellikle yakın mesafelerde (1.000 km ye kadar) demir yolu lehine avantaj oluşturulabilir. Hava yolu taşıma performansı önemli bir göstergedir ve bir uçağın kalkışından bir sonraki inişine kadar olan her uçuş aşamasında taşınan kargo, ekspres ile diplomatik yüklerin toplamı (metrik ton) ile kat edilen mesafe (kilometre) cinsinden ölçülür (ton-km). Buna göre 2023 yılı küresel hava kargo taşıma performansında, Çin ve ABD'nin öncülüğü üstelendikleri, Türkiye ve Azerbaycan'ın orta düzeylerde seyrettikleri görülmektedir (Şekil 8). Eğer her iki ülke de Orta Koridorda birer lojistik hub olma iddialarındaysalar -ki doğal hedefleri bu yönde olmalı- hava kargo taşıma performanslarını geliştirmeleri gerekmektedir. Bunun için en yüksek seviyede taşıma modları entegrasyonun sağlanması şart görülmektedir. Orta Koridor söz konusu entegrasyon için önemli fırsatlar sunabilir. Orta Koridorun kritik konumlarında yer alan Bakü ve Iğdır hava limanlarında demir yolu-hava yolu entegrasyonu sağlanarak bölgesel hava ekspres taşımaları etkin olarak gerçekleştirilebilir.

Şekil 8.

Hava Yolu Yük Taşıma Performansı



Not. Hava yolu yük taşıma performansı (milyon ton-km), 2023. Kaynak: World Bank. (https://data.worldbank.org/indicator/IS.RRS.GOOD.MT.K6?view=map).

Orta Koridor, demir yolu ve kara yolu taşıma modlarını yoğun olarak kullanan bir Avrasya ticaret yoludur ve ana hatları olan demir yolunu kara yolu aracılığıyla yaygınlaştırmaktadır. 2024 yılı küresel kara yolu taşıma performans değerlerine göre Çin oldukça zayıf bir dereceye sahipken Türkiye ve Avrupa orta düzeylerdedir. Bu verilere göre hem Türkiye hem de Avrupa kıtasında kara yolu taşımacılığının öncül olduğu anlaşılabilir (Şekil 9). Öte yandan ana taşıma modu demir yolu olan Orta Koridor için hâlihazırda hatta yeterinden fazla kara yolu ağı ve altyapısının olduğu söylenebilir. Ayrıca Çin-Avrupa bağlantısının çok hızlı ve kesintisiz bir demir yolu hattı ile entegre edilmesi durumunda aslında öngörülen taşıma hızlarının aşılabileceği sonucuna varılabilir. Ancak Orta Koridorun bu konudaki en önemli engeli Koridor üzerindeki ülkelerin farklı demir yolu hat açıklıklarına sahip olmalarıdır.

Şekil 9.

Kara Yolu Yük Taşıma Performansı



Not. Kara yolu yük taşıma performansı (milyon ton-km), 2024. Taşımanın nerede gerçekleştiğine bakılmaksızın, raporlama ülkesinde kayıtlı kara yolu yük araçlarıyla yapılan yük taşımacılığı gösterilmiştir. Kara yolu ton-kilometre: Bir ton malın bir kilometre kara yoluyla taşınmasını temsil eden mal taşımacılığı ölçü birimidir (performans, ton-km). Kaynak: UNECE. (https://w3.unece.org/SDG/en/Indicator?id=88).

2.2. Orta Koridor Hazar-Anadolu Bağlantısı

Orta Koridorun en kritik ve hassas etabı Hazar-Anadolu geçişidir. Söz konusu etap, başta siyasi ve politik çekişmeler olmak üzere türlü önemsiz hesapların döndüğü bir bölge olarak asırlar boyunca Orta Koridorun işlevselliğini ortadan kaldırmıştır. Oysa küresel ticaret akışını engellemek ve bu akışın önünde durmak mümkün olmadığı gibi bir anlama da sahip değildir. Sonunda ticaret kendi yolunu açacaktır. Günümüzde Orta Koridorunun Hazar-Anadolu bağlantısı; 2017 yılında işlerlik kazanan Bakü-Tiflis-Kars demir yolu hattı üzerinden yapılmış dolayısıyla Çin ile Londra'ya kadar Avrasya bağlantısı gerçekleştirilmiş durumdadır. Daha sonra (2025 yılında) Orta koridorun en gözde ve en etkin etabının hayata dönmesi için neredeyse tüm engeller ortadan kaldırıldı. Söz konusu hat, Azerbaycan'ı ikiye bölen, yaklaşık 40 km genişliğinde olan tartışmalı Zengezur geçişinin Ermenistan tarafından tıkanmasından meydana gelen geçiş sorunun ABD tarafından çözülmesi ile gündeme gelmiş ve tarafımca Iğdır-Bakü koridoru (IBK) olarak adlandırılmıştır. Her ne kadar sıklıkla Zengezur koridoru olarak anılsa da Zengezur geçişinin sadece 40 km uzunluğunda, taşımacılık açısından herhangi öne çıkan özelliğinin olmaması, herhangi ulaştırma bağlantısı veya entegrasyonu içermemesi nedeni ile tarihsel kökenleri sebebiyle ve koridorun başlangıcı ile bitişi olan Iğdır-Bakü lokasyonlarının koridorun tüm mesafesini kapsaması nedeniyle çok daha doğru olacağı düşünülmüştür. Sonuç olarak Tarihi Büyük İpek Yolunun en önemli küresel rotası olan Orta Koridor, Hazar-Anadolu bağlantısını iki alternatifle gerçekleştirecektir.

Orta Koridor, Doğu-Batı arasındaki ticaret akışında eşsiz bir yere ve önemli avantajlara sahip durumdadır. Günümüzde Çin'den başlayan deniz transit süreleri, hedefe bağlı olarak önemli ölçüde değişmektedir ve günümüz ticaret dünyası için artık "makul teslim sürelerinin" dışında kalmaktadır. Örneğin dökme yükler için en yaygın yöntem olan deniz taşımacılığı transit süreleri için (liman taşıma ve gümrükleme de dahil olmak üzere kapıdan kapıya teslimatı içeren tahminlerdir ve taşıyıcıya, limana ve diğer faktörlere bağlı olarak 4-9 gün değişebilir) başlıca yolculuk zamanları verilmiştir (Maskura Logistics, 2024):

- ABD ve Kanada (Batı Kıyısı): Deniz yoluyla 20-25 gün.
- ABD ve Kanada (Doğu Kıyısı): Deniz yoluyla 30-35 gün.
- Batı Avrupa (İngiltere, Almanya, Fransa): deniz yoluyla 25-30 gün.
- Kuzey Avrupa (İsveç, Danimarka): deniz yoluyla 30-35 gün.
- Güney Avrupa (İtalya, İspanya): deniz yoluyla 27-32 gün.

Yukarıda örnekleri verilmiş olan oldukça uzun ve değişken deniz yolu transit sürelerini azaltmayı amaçlayan Çinli konteyner taşımacılığı şirketi Sea Legend, birçok güçlüğüne ve riskine rağmen; Kuzey Kutbu'ndaki Kuzey Denizi Rotası (NSR) üzerinden ilk doğrudan Çin-Avrupa taşıması yapmış ve 20 günlük bir yolculuktan sonra Ningbo Zhoushan Limanı'ndan İngiltere'nin Felixstowe limanına ulaşmıştır. Bu rotanın süresi, genellikle Ümit Burnu'nu dolaşan geleneksel rotaların gerektirdiği sürenin neredeyse yarısı kadardır. Ayrıca bu rotanın karbon emisyonunun yaklaşık yüzde 50 daha az olacağı öngörülmektedir (The State Council of the People's Republic of China, 2025; Port Technology, 2025). Ancak aynı zamanda bu rotanın riskleri ve taşıma güvenliği açısından ciddi olumsuz yönleri göz önüne alındığında aslında konvansiyonel deniz yolu rotalarına alternatif arayışlarındaki kararlılığın ölçüsünün bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Dolayısıyla Orta Koridor bu arayışa çok büyük oranda karşılık verebilecektir. Çünkü Orta Koridorun en önemli avantajlarından biri, diğer geleneksel rotalara kıyasla önemli ölçüde azaltılmış geçiş süresidir. Süveyş Kanalı veya kuzey rotası üzerinden gönderilen yüklerin teslim süresi, yaklaşık 35 ila 45 gün sürebilirken, Orta Koridor, aynı mesafedeki bir taşımayı 13 ila 21 güne indirebilmektedir (Azerbaycan Ulaştırma Bakanlığı, 2026). Normal gönderilerin yanı sıra Koridor, özellikle zamana duyarlı kargolar için de tercih edilebilir ve küresel taşımacılıktan kendi hissesine düşen payına, hız ve taşıma güvenliği sunabilme potansiyeline sahiptir.

Orta Koridor'un önemi: "Çin'den Avrupa'ya doğru yola çıkan bir yük treni, Orta Koridor ve Türkiye hattını kullanması halinde 7 bin kilometreyi 12 günde kat etmektedir. Aynı trenin Rusya

Kuzey Ticaret Yolu'nu tercih etmesi halinde 10 bin kilometrelik bir mesafe ve en az 15 günlük seyir süresi söz konusu olacaktır. Güney Koridor'u tercih etmesi durumunda ise gemiyle Süveyş Kanalı üzerinden 20 bin kilometre seyrederek ancak 45 ile 60 günde Avrupa'ya ulaşabilir. Bu süreler, Orta Koridor'un küresel ticarette, Asya ve Avrupa arasında oldukça avantajlı ve güvenli olduğunu göstermektedir. Ancak, Orta koridor hem kara yolu hem de demir yolu altyapısı itibari ile ulaşım ağı, transit geçiş sorunları, tarife dışı engeller, bürokratik zorluklar, altyapı, tesis, geçiş belgesi, entegrasyon ve geçiş ücreti gibi konularda iyileştirmeler ve ilerlemeler kaydetmesi ve bu konulardaki sorunları aşması da gerekmektedir. Çünkü uluslararası ticaretin gelişebilmesi için öncelikle taşımacılıktaki geçiş ücretleri, transit geçiş ve altyapı sorunlarının çözülmesi gerekmektedir (UTİKAD, 2022). Süveyş Kanalı ve Kuzey-Güney Koridoru gibi diğer küresel transit arterlerle karşılaştırıldığında, Orta Koridor önemli avantajlar sunmaktadır. Çin ve Avrupa arasında yaklaşık 8.000 ila 10.000 kilometrelik bir mesafeyi kapsayan Orta Koridor, yaklaşık 20.000 kilometre uzanan Süveyş rotasından neredeyse iki kat daha kısadır. Orta Koridor boyunca geçiş süresi 12 ila 18 gün arasında değişirken, Süveyş Kanalı üzerinden ulaşım 30 ila 45 gün arasında ve Kuzey-Güney Koridoru yaklaşık 15 ila 25 gün sürmektedir. Dolayısıyla Orta Koridorun en önemli avantajları arasında nispeten kısa seyahat süresi, katılımcı bölgelerdeki siyasi istikrarın geliştirilmesi, modernize edilmiş ve genişletilmiş ulaşım altyapısı ve yüksek değerli, zamana duyarlı yük için uygunluğu öne çıkmaktadır. Taşıma mesafesindeki azalmanın yanında demir yolunun çevresel avantajlarının da dikkate alınması durumunda ana taşıma modu demir yolu olan Orta Koridor aynı zamana çevresel duyarlılığa da sahip olabilecektir. Bu özellikler, Orta Koridor'u sadece geleneksel rotalara alternatif olarak değil rekabetçi, sürdürülebilir ve geleceğe dönük bir küresel lojistik çözümü olarak konumlandırmaktadır. Koridorun, demir yolu bileşeni yaklaşık 4.256 kilometre uzunluğunda olup Çin, Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan'ı geçmektedir. Orta Koridorun deniz yolu kısmı -yaklaşık 508 kilometre uzunluğunda- Türkmenbaşı, Kuryk ve Aktau'nun Hazar Denizi limanlarını batı Hazar kıyısındaki en büyük lojistik merkezi olan Bakü Limanı'na bağlamaktadır (Azerbaycan Ulaştırma Bakanlığı, 2026). Orta koridor, Batı ile Doğuyu aşağıdaki rotalar üzerinden birbirine bağlamaktadır:

- Gürcistan ve Türkiye üzerinden Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demir yolu hattı aracılığıyla,
- Gürcistan'ın Karadeniz kıyı limanlarını kullanarak Poto ve Batum'un deniz yolları üzerinden Karadeniz'e,
- BTK üzerinden Karadeniz ve Akdeniz'e,
- BTK üzerinden Türkiye demir yolu şebekesi ile Londra'ya kadar tüm Avrupa'ya,

- Yukarıda sayılan dört farklı rota bağlantılarının tamamı, daha kısa mesafe kat ederek ve daha kısa sürede IBK üzerinden gerçekleştirilebilecektir.

2.3. Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demir Yolu Hattı

Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demir Yolu hattı (koridoru); Anadolu-Hazar bağlantısını, Azerbaycan-Gürcistan ve Türkiye üzerinden bir demir yolu hattı ile yaparak Avrasya entegrasyonunu sağlamaktadır. BTK Hattından önce bu bağlantı ve entegrasyon ya Türkiye-İran-Azerbaycan veya Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan rotaları üzerinden kara yolu ile yapılmaktaydı. BTK; 2004 yılında Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan öncülüğünde başlayan, 2006 yılında Kazakistan ve Çin'in dahil olması ile yaşama geçen BTK Demir yolu projesi ("Demir ipek yolu" olarak da anılmaktadır), adı anılmış olan üç öncül ülkenin bölgesel iş birliğinin ötesine geçerek; Doğu ile Batıyı bağlamak misyonunu üstlenmiştir. BTK; Hazar üzerinden Aktau (Kazakistan) ile Çin arasında yeni demir yolu hattı ve Batı'da Boğaz geçişli "Marmaray" demir yolu tüp geçidi üzerinden Avrupa demir yolu ağına erişerek Asya ile Avrupa arasında bir demir yolu projesine dönüşerek (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022) yaşama geçmiştir (bakınız Şekil 12). 30 Ekim 2017 tarihinde açılan Bakü-Tiflis-Kars Demir yolu Hattı'nda bugüne kadar konvansiyonel taşımalar da dahil olmak üzere toplam 1 milyon 470 bin ton yük taşımıştır. İlk ticari taşımasını 30 Ekim 2017 tarihinde Kazakistan-Türkiye arasında 4 bin 700 km'lik seyahatle gerçekleştirmiştir. BTK üzerinden; Rusya, Gürcistan, Azerbaycan, Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan ve Çin yük taşımacılığı gerçekleştirmektedir. BTK; Mayıs 2023 ile Mayıs 2024 arasında, Gürcistan kesitindeki altyapı çalışmaları nedeni ile yaşadığı bir yıllık aranın ardından Mayıs 2024 tarihinde yeniden işlemeye başlamıştır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024). 30 Ekim 2017 tarihinde Türkiye-Gürcistan ve Azerbaycan iş birliği ile açılan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı, bugüne kadar (Mayıs 2023 ile Mayıs 2024 arasında bakım çalışması nedeni ile kapalı kaldı) konvansiyonel taşımalar da dahil olmak üzere toplam 1 milyon 470 bin ton yük taşımıştır (5,5 yılda, yıllık ortalama 267.273 ton). Toplam 757 kilometre uzunluğundaki Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı'nın 429 kilometresi Azerbaycan, 220 kilometresi Gürcistan ve 79 kilometresi Türkiye sınırları içerisinde yer almaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024).

Öte yandan BTK, Orta Koridorda önemli bir aktör olsa da bazı dezavantajlara sahiptir. Öncelikle IBK'ya göre daha uzun mesafeyi içermekte, fazladan bir sınır geçişi gerektirmekte ve özellikle Gürcistan geçişinde teknik ve siyasi sorunlarla karşılaşılabilmektedir. Ayrıca Bakü-Tiflis arasındaki hat 1520 mm genişliğindeyken, 1435 mm standart ölçülere sahip Türkiye ve Avrupa geçişi için ya aktarma yapmak veya vagon değişimi gerekmektedir. Aynı durum yine 1435 mm standart genişliği kullanan Çin için de gerekmektedir. BTK için bir başka dezavantaj

da Bakü-Tiflis-Kars (BTK) "demir koridorunun" bazı etaplarında taşıma hızını düşüren ve altyapı modernizasyonunu gerektiren kesitlerinin olmasıdır. Örneğin, 184 km'lik Gürcistan bölümünün modernizasyonunun yapılması gerekliliği gibi. Bu kesit; dağlık ve ormanlık alanlar da dahil olmak üzere oldukça zorlu arazilerden geçmekte olup, Bakü'den Kars'a yük teslimatı genellikle 70 saatten fazla sürmekte, kış ve kar yağışları ise gecikmeleri daha da uzatmaktadır (Aze.Media, 2026a). Dolayısıyla BTK için önemli altyapı yenilemelerinin yapılması şarttır ancak daha kalıcı ve ciddi sorun "ekartman uyumsuzluğu" sorunu gibi gözükmektedir. Tüm sorunlarına rağmen demir yolu taşımacılığının kara yolu taşımacılığına göre eşsiz ve ikame edilemez üstünlükleri, Orta Koridorun en kritik Avrasya bağlantısının (Anadolu-Hazar) demir yolu, kara yolu ve diğer taşıma modları (deniz, iletim, enerji hatları) ile gerçekleştirilebilmesi gibi benzersiz olanaklar sağlayabilecektir.

2.4. Iğdır-Bakü Koridoru (IBK)

Iğdır-Bakü Koridoru (IBK), nispeten yeni, henüz altyapı çalışmaları devam eden, BTK için daha düşük mesafelerde bir alternatif ve nispeten daha modern bir koridordur. Ayrıca IBK, BTK'ya göre demir yoluna ilaveten kara yolu ve enerji nakil hatlarını da içermesi, daha az sınır geçişini gerektirmesi hatta belki ilerleyen dönemlerde karasal su taşıma olanağına da kavuşması gibi öne çıkan üstünlüklere sahiptir. Ancak nihayetinde henüz işlerlik kazanmamış durumda olup çeşitli siyasi ve politik mesellerle karşı karşıyadır.

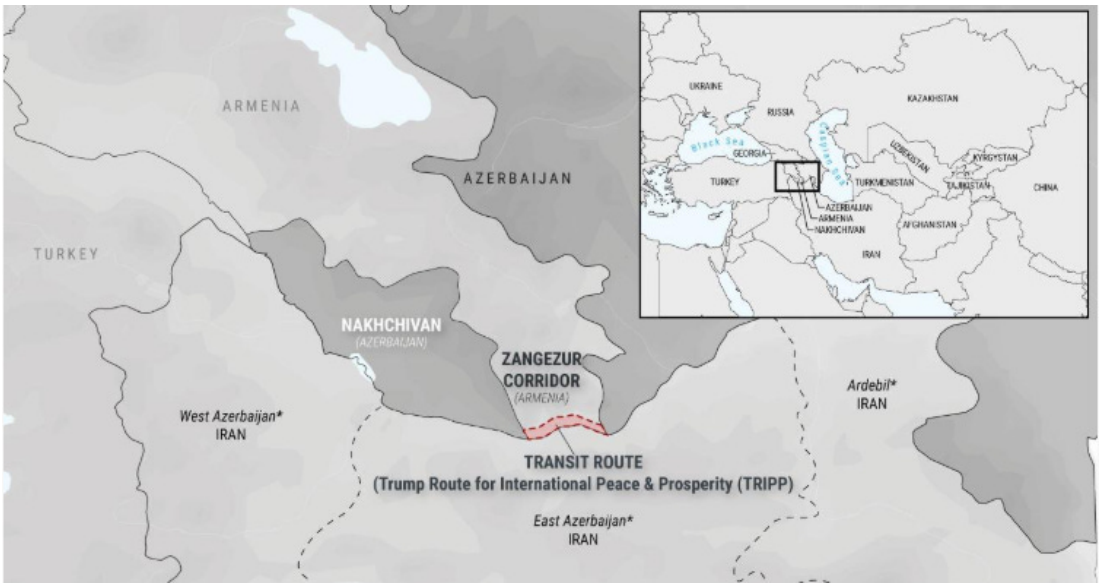
Asırlar süren engeller, anlaşmazlıklar, çekişmeler, güçlükler hatta savaşlara rağmen 2025 yılında bu kritik bölgenin, küresel ticaret ağları içindeki en önemli koltuğa oturmasının önündeki engellerin kaldırılması yolunda çok önemli bir adım atılmıştır. Ağustos 2025 yılında TRIPP (Trump Route for International Peace and Prosperity) olarak adlandırılan ve Zengezur geçişinin ulaşıma açılması üzerine yapılan bu anlaşmaya göre (USA, 2025; CEPA, 2025): Amerika Birleşik Devletleri'nin 99 yıl süreyle işletim ve denetimi altında; Zengezur bölgesi olarak adlandırılan ve yaklaşık 40 km uzunluğundaki Ermenistan topraklarını geçerek Türkiye ile Hazar Denizi'ni doğrudan bağlamayı amaçlayan, kara taşımaları (kara yolu ve demir yolu) ile deniz yolu taşımalarını (Hazar Denizi) entegre edebilen bir ulaşım koridorunun açılması için imza edilmiş olan üçlü (Azerbaycan, Ermenizden ve ABD) bir anlaşmadır. Bu koridor; hem Tarihi İpek Yolu hem de yeniden (güncel) İpek Yolu olarak daha hızlı, daha yeşil, daha güvenilir, daha verimli ve çok çok daha fazla kapasiteli olarak, entegre bir intermodal ulaştırma koridoru niteliğinde tekrar canlanmasının en kritik kesiti olarak görülmektedir. Çünkü Tarihi İpek Yolu güncel nitelik ve gerekliliklerle tekrar işler hale getirilmek isteniyorsa; doğrudan, güvenilir, çok modlu ve kesintisiz olarak Anadolu-Hazar bağlantısının sağlanması gerek-şart bir unsurdur. Bazı

dezavantajlarına rağmen TRIPP anlaşması işte bu şartı sağlamak üzere atılan en önemli adımdır. Artık, Tarihi Büyük İpek Yolu'nun tekrar aramıza döneceğini güçlü bir şekilde umut edebiliriz. Tarihi Büyük İpek Yolu'nun zorunlu ve kaçınılmaz olarak günümüzde tekrar canlandırılması istenilen modern Büyük İpek Yolu'nun can damarı niteliğindeki; Bakü-Iğdır erişiminde uzunca süren tıkanıklığın kaynağı olan Zengezur bölgesinin (geçidinin) TRIPP anlaşması ile çözülmesi halinde -ki artık bu tıkanmanın çözümü için dikkate değer başka bir engel kalmamıştır- meşhur Tarihi Büyük İpek Yolu'nun ana arteri olan Orta Koridoru tam olarak işlerlik kazanabilecektir.

TRIPP Anlaşmasına göre, Sovyet döneminden kalan Bakü-Erivan arasındaki eski demir yolu hattının tekrar işlerlik kazabilmesi için bu hattın küçük bir kesiti olan "sorunlu" Zengezur bölgesindeki siyasi anlaşmazlıkların aşılarak ulaşıma açılmasını amaçlamaktadır (Şekil 10).

Şekil 10.

TRIPP Anlaşmasına Göre Zengezur Bölgesi Haritası



Not. TRIPP rotası, Azerbaycan-Ermenistan sınırı boyunca Zengezur gölgesindeki yaklaşık 40 km uzunluğundaki ulaşıma kapalı olan "sorunlu bölgenin" ABD denetiminde ulaşıma açılması ile Bakü-Iğdır üzerinden Avrupa ile Uzak Doğu birbirine bağlanacak. Kaynak: Saratoga Foundation. (Https://www.saratoga-foundation.org/p/tripp-as-a-pathway-to-peace-how-connectivity-bea).

Orta Koridor; Zengezur bölgesi üzerinden geçen bir IBK koridoru fikri dahi oluşmadan önce de 2017 yılından beri Bakü-Tiflis- Kars (BTK) demir yolu hattı üzerinden işlemektedir. Ancak neredeyse birbirlerinin ikamesi konumunda olan iki koridordan Zengezur bölgesinden geçen hattın daha kısa mesafeye sahip olması ve BTK'ya göre bir tane daha az sınır geçişi yapması (TRIPP'e göre Zengezur Koridoru özel transit geçiş rejimine sahip olacaktır) önemli

avantajlardır. Bununla beraber, IBK; demir yolu ve kara yolu modlarının yanında enerji koridoru olarak da işlev kazanacaktır. Azerbaycan Hükümeti, Koridoru gelecekteki gaz boru hatları, elektrik iletim hatları ve fiber optik iletişim ağları için bir platform olarak kullanılmasını amaçlamaktadır (Azerbaycan Ulaştırma Bakanlığı, 2025).

Şekil 11.
Zengezur Geçidi Haritası



Not. TRIPP rotası, Azerbaycan-Ermenistan-Nahçıvan (AZ) sınır hattı boyunca Horadik-Aghband demir yolu bağlantısını sağlayarak Batı Avrupa ile Uzak Doğuyu birbirine bağlayacak. Kaynak: Azerbaycan Ulaştırma Bakanlığı. (https://transit.gov.az/en/media-en/news/zangezur-corridor).

IBK'nin yıllık 5,5 milyon yolcu ve 15 milyon ton yük kapasitesine sahip olacağı öngörülmektedir. Koridorun, Doğu-Batı ve bölgesel ulaşım rollerinin ötesinde Kuzey-Güney bağlantısına da katkı sağlayabileceği öngörülmektedir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023b). IBK'nin altyapısı yapım aşamasında olsa da hızlı bir ilerleme ile inşa edilmekte olduğu söylenebilir. Şu anda Azerbaycan içindeki 110 km'lik Horadiz-Ağbent demir yolunun inşası devam ederken Türkiye de Kars-Iğdır-Aralık-Dilucu demir yolu hattını inşa etmektedir (Azerbaycan Ulaştırma Bakanlığı, 2025). Ayrıca Ordubad'dan Nahçıvan'ın kuzeyinde bulunan Velidağ istasyonuna kadar olan 158 kilometrelik hat kapsamlı olarak tamir edilecek. Ayrıca hat, Velidağ'dan Ermenistan sınırına kadar 14 kilometre uzatılacak. Bu sayede Kars-Tiflis-Bakü üzerinden Gürcistan'a bağlanan yapıya alternatif olarak Kars-Dilucu üzerinden Nahcivan'a bağlanarak Koridora erişmek mümkün olabilecek (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023a).

IBK ayrıca enerji nakil hatlarını da içerdiğinden, bu hatların inşasına da başlanmış durumdadır; Azerbaycan-Türkiye-Avrupa elektrik koridorunun kritik bir bölümünü oluşturmak

üzere tasarlanmış, teknik olarak karmaşık bir proje olan Zangezur yüksek gerilim elektrik iletim hattının inşaatına da başlanmıştır. AzerEnergy tarafından uygulanan proje, toplam 1.000 megawatt kapasiteli iki aşamalı 330 kV'luk bir iletim hattını içermektedir. İlk aşma; Aras Nehri'ni takip ederek dağlık araziden geçen, Cebrayil'den Ağbend'e 74 kilometrelik bir hat ile Nahçıvan'dan Ordubad sınırına 105 kilometrelik bir hattı içermektedir. Sonraki aşamada ise Ağbend ve Ordubad'ı kesintisiz bir iç iletim hattına bağlamak için Zangezur koridoru boyunca 44 kilometrelik ek bir bölümün inşası ve Nahçıvan şehrinde yeni bir 330 kV trafo merkezinin kurulmasını öngörmektedir (Aze.Media, 2026b). Dolayısıyla Iğdır-Bakü Ulaştırma Koridoru (IBK), diğer tüm ulaştırma koridorlarından farklı ve yeni bir uygulama olarak "ilk defa çoklu taşıma modlarına boru hattını ve elektrik iletim hatlarını" entegre ederek ulaştırma tarihi içinde bir öncülük üstlenmiştir. Özellikle yeşil enerji üretiminin ve yaygınlığının artması ile beraber bu entegrasyonun sağlanması, küresel ve bölgesel ulaştırma koridorları için bir standart haline gelebilecektir (Şekil 12).

Türkiye, IBK'nın payına düşen kısmı olan Dilucu (Iğdır)-Kars demir yolu bağlantısını Kars-Iğdır-Aralık-Dilucu demir yolu hattı ile gerçekleştirir ve bu hat TRIPP'i Türkiye'nin demir yolu ağıyla bağlamak üzere 2,4 milyar €'ya mal olacak ve ayrıca IBK'nın dolayısıyla Orta Koridoru'nun kritik bir unsuru olup (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2025a) tam olarak 223,9 km uzunluğunda, çift hatlı, elektrifikasyonlu ve sinyalizasyonlu yapısıyla, yılda 5,5 milyon yolcu ve 15 milyon ton yük taşıma kapasitesinin yanında, hattın taşıma hızı 160 km/saat'e erişebilecektir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2025b). 2030 yılında tamamlanması planlanan Kars-Iğdır-Aralık-Dilucu demir yolu hattının, Çin'den Avrupa'ya ulaşım süresini 18 günden 14 güne indireceği (%22 daha kısa) öngörülmektedir (Jamestown, 2025). Söz konusu bu dört günlük "daha kısa süre" küresel ticaret ve taşımacılıkta dikkate değer ve çok önemli bir zaman ve maliyet kazancıdır. Dolayısıyla Iğdır-Bakü Ulaştırma Koridorunun etkinliğini ve eşsiz avantajını açıkça ortaya koymaktadır (Şekil 12).

Şekil 12.

BTK ve IBK Güzergahları



Not. Henüz inşa halinde olan Bakü-Iğdır Ulaştırma Koridoru; Zengezur bölgesi üzerinden Doğu Batı bağlantısını sağlayacak. Kars-Iğdır Demir Yolu Hattı; 224 km uzunluğunda, çift hatlı, elektrifikasyonlu ve sinyalizasyonlu, 160 km/saat hıza, yılda 5,5 milyon yolcu ve 15 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahiptir. Daha Kuzeyde BTK işler durumdadır. Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (https://eurasianet.org/turkey-breaks-ground-on-its-section-of-the-tripp-rail-corridor).

Iğdır-Bakü Koridorunun işlerlik kazanmasıyla beraber, Orta Koridorun demir yolu ve kara yolu yük taşıma kapasitesini ve taşıma hızını artırarak Pekin'den Londra'ya uzanan Doğu-Batı ticaret akışının yükselmesine olumlu katkılar sunabilecektir. Orta Koridorun etkinliğinin artmasıyla hem Azerbaycan ile Hazar Denizi üzerinde geliştirilebilecek projeler hem de Nahçıvan ve Rusya ile ulaşım ve enerji alanında sağlanabilecek iş birlikleri (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023a) ile ülkelerin hem ekonomik hem de bölgesel stratejik ilişkilerini geliştirebilecektir. Ayrıca bölgede yükselecek olan küresel ve bölgesel yük hareketliliğinin Orta Koridor üzerindeki tüm ülkelerin ekonomik olarak güçlenmesinde ve bilhassa lojistik sektörüne yönelik istihdam sayılarının artışına olumlu etkilerinin olması doğal bir beklentidir. Orta Koridor aynı zamanda bölgesel lojistik merkez rolü üstlenecek olan bölge ülkelerinin lojistik performanslarını önemli ölçüde geliştirerek, multimodal taşıma sistemlerinin gelişimine olanak verebilecektir. Özellikle Orta Koridorun yeni ve iddialı üyesi olan Zengezur geçişli Iğdır-Bakü Koridoru, Azerbaycan'ın batı bölgelerini Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ne ve nihayetinde Türkiye Cumhuriyeti ve Avrupa pazarlarına bağlayan yeni bir demir yolu, kara yolu, enerji iletim hatları altyapılarını da içerecek biçimde tasarlanarak inşasına başlanmıştır. IBK, Orta Koridorun en kritik rotası için alternatif bir bölgesel yol sunarak, yük ve yolcu taşımacılığında esnekliği

artırarak ve yük teslimatında hem zaman hem de mesafeyi azaltarak Orta Koridorun çeşitlenmesine önemli düzeyde katkıda bulunacaktır (Azerbaycan Ulaştırma Bakanlığı, 2026).

Tüm beklentileri, cazip yönleri, vadettikleri ve yüksek potansiyeline rağmen, Iğdır-Bakü Koridorunun bel kemiği durumundaki demir yolu hatları Sovyet güzergahı üzerine ve Sovyet ekartmanlarında (1520 mm) inşa edilmektedir. Örneğin, 110,4 km uzunluğundaki Horadiz-Ağbend demir yolu hattı, 1520 mm ekartmanda (hat açıklığı) ve 120 km/s tasarım hızında (Yüksel Proje, 2026) inşa edilmektedir. Dolayısıyla Iğdır-Bakü Koridorunun demir yolu altyapı özellikleri ve kapasitesi IBK'nın Dilucu-Iğdır-Kars kesitindeki 160 km/saat hızın altında taşıma hızına sahip olacaktır. Ancak dahası Türkiye, Çin ve Avrupa demir yolu ekartmanı ile Bakü-Dilucu (Iğdır) demir yolu hattı ekartmanı arasındaki farklılıktır.

Orta Koridorun Anadolu-Hazar bağlantısını sağlayan en önemli iki ana rotası olan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) ve Iğdır-Bakü Koridoru (IBK)'nun bazı temel özelliklerinin karşılaştırılması halinde en öne çıkan farklılıkların IBK tarafından sunulan üstünlükler olduğu görülmektedir (Tablo 1). Taşıma miktarı, taşıma hızı, taşıma süresinin kısa olması, çok modlu taşımacılık yetkinliği gibi öncül göstergelerin tamamında IBK öne çıkmaktadır. Özellikle demir yolu, kara yolu, enerji hattı, boru hattı, iletişim (fiber) hat gibi günümüz modern taşıma entegrasyon uygulamalarının ötesine geçen ve şimdiye kadar hiçbir ulaştırma koridorunun içermediği, enerji ve haberleşme hatlarının entegrasyonu benzersiz ve öncül bir adımdır. Ayrıca transit ülke sayısının azalmış olması da taşıma hızı ve seriliği açısından dikkate değer bir niteliktir. IBK'nın demir yolu taşıma kapasitesinin BTK'ya göre iki kattan daha fazla olmasının yanında demir yolu ile yolcu taşıyabilecek olması bir başka önemli avantajdır. Hali hazırda BTK'da demir yolu üzerinden yolcu taşınmamakta ayrıca bir kara yolu hattından da mahrum durumdadır. BTK, demir yolundan kısa vadede 1,5 milyon, orta vadede 3 milyon ve uzun vadede 6,5 milyon ton yıllık ortalama yük taşıma kapasitesine rağmen yıllık ortalama gerçekleşmesi kısa dönem hedefinin (veya kapasitesinin) yaklaşık 1/5'i kadardır. Ayrıca BTK'nın uzun vadeli azami kapasitesine nazaran IBK'nın iki kattan fazla kapasiteye sahip olduğu da görülmektedir (Tablo 1).

Tablo 1.

BTK ve IBK Koridorlarının Karşılaştırılması

Özellik	Bakü-Tiflis-Kars (BTK)	Iğdır-Bakü Koridoru (IBK)
Uzunluk (km)	757* (Bakü-Kars)	700** (Bakü-Iğdır)
Modlar	Demir yolu	Demir yolu, kara yolu, enerji hattı, boru hattı, iletişim (fiber) hattı
Yük taşıma kapasitesi (yıllık, demir yolu, ton)	Orta vadede 3 milyon ton, uzun vadede 6,5 milyon ton	15 milyon ton
Yük taşıma, gerçekleşme (yıllık, ortalama, demir yolu, ton)	267.273 (5,5 yıllık ortalama)	Faaliyete geçmedi
Yolcu taşıma kapasitesi (yıllık, demir yolu, yolcu)	1 milyon	5,5 milyon
Yolcu taşıma, gerçekleşme (yıllık, ortalama, demir yolu, yolcu)	Yok	Faaliyete geçmedi
Sınır geçiş sayısı	3 (TR-GE-AZ)	2 (TR-AZ)
Hız (km/s)	120 (demir yolu)	Azerbaycan:120; Türkiye: 160 (demir yolu)
Kombine/Intermodal	Deniz yolu + Demir yolu	Deniz yolu + Demir yolu
Başlangıç tarihi	2017	2030***
Ekartman-demir yolu hat açıklığı- (mm)	AZ ve GE: 1520; TR: 1435	AZ: 1520; TR: 1435
Yaklaşık seyir süresi (duraklamalar hariç, demir yolu)	6,3 saat	5,8 saat
Lojistik merkezler	Bakü, Kars	Bakü, Iğdır (öneri)

Not. Orta Koridorun Anadolu-Hazar bağlantısını sağlayan en önemli iki ana rotası olan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) ve Iğdır-Bakü Koridoru (IBK)'nun bazı özelliklerinin karşılaştırılması. Seyir süreleri tablodaki mesafelere ve demir yolu altyapı kapasitelerine göre hesaplanmıştır. *: Tahmini değerdir, çeşitli resmi kaynaklarca farklı mesafeler bildirilmiştir ve bunlardan minimum değer alınmıştır. **: Tahmini değerdir, resmi ve tutarlı bir değere ulaşılamamıştır ve bu mesafe tarafımca GPS esaslı harita programları aracılığı ile hesaplanmıştır. ***: Öngörülen tarih.

3. Sonuç ve Öneriler

Asırlar boyunca insanlığın en önemli projesi olan Tarihi Büyük İpek Yolu, tekrar ve tekrar birçok ülke veya girişim tarafından canlandırılmaya çalışılsa da henüz nihayete erdirilememiştir. Tarihi Büyük İpek Yolunun en önemli ana hattı olan Orta Koridor ve bu koridorun üzerindeki en önemli bağlantı olan Anadolu-Hazar hattındaki tıkanıklık silsile yoluyla tüm Büyük Yolun da işlerliğini ve önemini kaybetmesine neden olmuştu. Çünkü Tarihi Büyük İpek Yolunun en önemli ana hattı olan Orta Koridor ve onun en önemli ve kritik güzergahı olan Anadolu-Hazar bağlantısı, yaşamsal ve vazgeçilmez olduğu kadar aynı zamanda çeşitli bakımlardan 19 yüzyıldan itibaren belki de en "sorunlu bir ana taşıma güzergahı" durumuna gelmişti.

Küresel ticaretin asla ve hiçbir güç tarafından engellenemeyeceği tecrübesinin bir kez daha yaşanmakta olduğu günümüzde belki de ilk kez Tarihi Büyük İpek Yolunun tekrar canlanabileceği umutları hiç olmadığı kadar güçlü bir şekilde yeşermiştir. Bu umutları önce Bakü-Tiflis-Kars (BTK) haklı çıkartırken Iğdır-Bakü Koridoru (IBK) tam olarak güçlendirmiş

ve belki de düşünülenin ötesine uzatmıştır. Bahsedildiği gibi küresel ticaret engel tanımamış ve Anadolu-Hazar geçişindeki tıkanıklığı veya engelleri aşmış, üstelik alternatif koridorlarda geliştirmiştir. Özellikle IBK'nın işlerlik kazanması iler beraber (neredeyse tüm engeller ortadan kalkmış gibi gözükmektedir) nihayet Tarihi Büyük İpek Yolu, oluşumunda çok büyük katkısının olduğu insanlık medeniyetine tekrar dönecek ve küresel gelişime çok yönlü katkılarına devam edebilecektir.

Orta Koridorun dolayısıyla Büyük İpek Yolu'nun işlevli haline gelmesiyle, özellikle küresel ticaret akışından önemli bir pay üstlenecek, bu payın esaslı kısmını da küresel deniz yolu taşımalarının paylarından alacaktır. Çünkü Orta Koridor üzerinden yapılacak Doğu-Batı taşımaları; deniz yoluna göre yarı-yarıya kısa sürelerde teslimat yapabilecek, demir yoluna dayalı olduğundan hava koşullarından çok az düzeyde etkilenecek ve kombine/intermodal taşımalarına uygun olarak taşıma ekonomisi sağlayabilecektir. Deniz yoluna göre daha fazla siyasi ve politik istikrar, taşıma güvenliği ve sağlayabilme olanağına sahiptir. Bununla beraber Orta Koridor; çok büyük oranda kara yolu taşımalarından, nispeten daha az oranda da kısa mesafeli hava yolu taşımalarının paylarından yük alabilecektir. Dolayısıyla hem BTK hem de IBK koridorlarına sahip olan ve tam kapasitede işleyen Orta Koridor, küresel ticaret akışının tamamını büyük oranda ve köklü olarak kendi lehine değiştirebilecektir.

Orta Koridorun üst sınır konulabilmesi zor olan potansiyeline ve iki etkin alternatifli önemli güzergahı (BTH ve IBK) içermesine rağmen bazı altyapısal sorunları ve gelişim alanları olduğu da belirtilmelidir. Öncelikle hem IBK hem de BTK, farklı ekartmanlara sahip demir yolu altyapıları içermektedir. Bu durum, çok önemli ve kalıcı bir taşıma bariyeri hatta defosu durumundadır. Standart ekartmanlı demir yolu ağına sahip olan Türkiye, Çin ve tüm Avrupa ile Sovyet ekartmanlı (1520 mm) Azerbaycan, Gürcistan ve Türk Cumhuriyetleri demir yolu altyapısı olan iki farklı sistem birbirilerine bağlanmıştır. Bu durum, Çin-Azerbaycan geçişi için bir aktarma ve Azerbaycan Türkiye geçişi için bir daha aktarmayı zorunlu kılmaktadır. Taşıma altyapısı gereğince aynı yüke veya konteynere iki defa aktarma yapmak ve nihayetinde en başa dönmek, anlaşılması ve izahı zor bir durumdur. Üstelik ne yazık ki günümüzde yapım aşamasında olan IBK'nin Azerbaycan kısmında da aynı yaşamsal hata tekrar edilmektedir. 2022 yılında (Alpaslanoğlu, 2022b) tarafımca yapılmış olan bir çalışmada bu duruma özellikle dikkat çekilmiştir. Hiç değilse bile henüz inşası devam etmekte olan IBK demir yolu hattı standart ekartmanlarda (1435 mm) yapılmalıdır. Çünkü Orta Koridorun en önemli geçişi olan ve Anadolu-Hazar bağlantısını sağlayan BTK ve IBK koridorları esasen bölge ülkelerinden ziyade küresel taşımacılığın en önemli bir rotasıdır ve bu rotanın birincil rakibi küresel deniz yolu ile uluslararası

kara yolu taşımalardır. Bu nedenle herhangi ülkenin altyapı standartları yerine küresel standartlara uygun ve uyumlu olarak tesis edilmelidir. Dolayısıyla her ne kadar BTK için geç olsa da IBK için bu önemli bariyer ve yaşamsal hata, maliyet ve zaman pahasına düzeltilmeli ve Çin-Avrupa kıtası arasındaki demir yolu bağlantısı baştan sona değin standart ekarmanlı ağ ile inşa edilmelidir.

Küresel ticaretin en yoğun olarak gerçekleştiği iki kıta olan Avrupa ve Asya arasında Doğu-Batı bağlantı rotası üzerinde yer alan ve dolayısıyla küresel ticaretin en önemli rotası (Orta Koridor) üzerinde bulunan Iğdır-Bakü Koridoru, aynı zamanda küresel bir ana ulaştırma koridoru olma potansiyeline de sahip durumdadır (Alpaslanoğlu, 2022b). Ayrıca IBK, BTK'ya göre öne çıkan bazı üstünlüklere sahiptir. Bunlar; demir yolu kapasitesi, taşıma süresinin kısa olması, demir yolundan yolcu taşıyabilecek olması, enerji nakil ve iletişim hatlarını da içermesi, nispeten yeni ve modern bir altyapıya sahip olması daha az sınır geçişi içermesi bakımından öne çıkmaktadır ve küresel önemine yüksek katkılar sunabilecek niteliklere sahiptir. IBK'nın inşası özellikle Azerbaycan devletinin yüksek motivasyonu ve vizyonu doğrultusunda hızla sürdürülmektedir hatta IBK'nın Azerbaycan topraklarındaki kısmının inşası neredeyse tamamlanmak üzeredir (Anadolu Ajansı, 2025). Öte yandan Azerbaycan, özellikle Zengezur geçidi ve Iğdır-Bakü Ulaştırma Koridorunun üyesi olan kara yolu projelerinin yapımını da hızla devam ederken (AAYDA, 2026), enerji nakil hattı için de inşaat çalışmalarını planlamıştır. IBK'nın en uzun mesafesinin Azerbaycan sınırları içinde olduğu dikkate alındığında bu durum, IBK'nın faaliyete geçmesinin yakın dönemde gerçekleşebileceğini göstermektedir. Yine tarafımca yapılmış olan bir çalışmada, Anadolu-Hazar bağlantısını etkili olarak sağlayabilecek bir ulaştırma koridorunun (IBK) doğrudan paydaşı olan ülkelerin sadece kendi dış ticaretlerine başlangıçta doğrudan 100 milyar USD ile 120 milyar USD arasında bir taşıma potansiyeli ile katkı sağlayabileceği ve bölgesel ülkelerin pazarlarını genişletme olanakları ile güçlü ve birincil bir küresel taşıma koridoru olma adaylığı dikkate alındığında çok daha yüksek değerlere ulaşılabileceği (Alpaslanoğlu, 2022b) sonucu ortaya konulmuştur.

IBK'nın taşıma karakteri kombine/intermodal sistem üzerine dayanmalı ve ağırlıklı olarak konteyner taşımasının yanında Ro-La taşımacılığı da güçlendirilerek, İstanbul-Bakü arasında kara yolu taşıtlarının demir yolu ile entegre taşınması yaygın olarak gerçekleştirilmelidir. IBK, ulaşım ağ bağlantılarını, erişim yeteneğini ve yaygınlığını olabildiğince artırmalıdır. Bunun için demir yolu- deniz yolu entegrasyonunu geliştirmek üzere, Iğdır'da gelişmiş ve kapsamlı bir küresel lojistik merkez üzerinden aynı zamanda etkin bir hub özelliğine kavuşturularak, demir yolu ile Akdeniz ve Karadeniz limanlarına ulaşabilmeli bunun yanında Iğdır'da mevcut olan

havalimanının geliştirilerek uluslararası yük ve yolcu taşımacılığı hizmeti verebilecek, küresel nitelikte gelişmiş bir lojistik altyapısına kavuşturulmalıdır. IBK'nın küresel yük taşıma ve lojistik altyapısının yanı sıra mutlaka yolcu taşıma alanında da benzer niteliklerde etkin rol üstlenmelidir. Hızlı trenler için ayrı hatlar kurularak hava yolu için dikkate değer bir yolcu taşıma alternatifi oluşturulmalıdır (Londra-Paris-Berlin tren seferleri gibi).

IBK, karasal su taşımacılığı gibi son derece nadir olan bir kombine/intermodal taşıma potansiyeline de sahip durumdadır. İntermodal taşıma sisteminin çok özel ve gelişmiş bir türevi olan kombine sistem için karasal sular, ana taşıma modlarından biridir (UNECE, 2001) ve bu nedenle bir taşıma sistemi için önemlidir. Türkiye, Azerbaycan, Ermenistan ve İran sınırlarını oluşturan ve bu sayede aynı yer ve zamanda en az iki ülke için ortak bir su yolu taşıma hattı oluşturabilecek Aras Nehri, entegrasyonu artırmak ve intermodal sistemi daha fazla etkili hale getirmek üzere nehir yolu taşımacılığında etkin olarak kullanılabilir. Neredeyse her küresel yol ağında olduğu gibi burada da siyasi ve politik çekişmeler/vizyonsuzluklar önemli bariyer olabilir. Ancak bu bariyerlerin aşılması durumunda BTK, tüm konvansiyonel ve yeni taşıma modlarını içeren en etkin ve verimli bir küresel taşıma koridoru olabilir.

Nispeten düşük lojistik yeteneği olan BTK'nın aksine IBK, etkili ve güçlü bir lojistik kapasiteye sahip olabilmek için bazı ilave gelişim alanlarına ihtiyaç duyduğu belirtilmelidir. Çünkü Orta Koridor ve dolayısıyla IBK'nın etkin bir küresel ulaşım koridoru işlevine kavuşması durumunda, Türkiye (Alpaslanoğlu, 2021) ve bölge ülkeleri, tüm alanlardaki gelişimleri için benzersiz ve rakipsiz lojistik üstünlükleri birer kaldıraç olarak kullanabileceklerdir.

Türkiye'de ağırlıklı olarak demir yolu ağının referans alındığı lojistik merkezlerinin yer seçiminde eksikliklerin ortaya konulmuş olduğu bir araştırmada da (Doğan, 2018) görüleceği üzere, çevre illere nazaran en uygun lojistik merkezin Iğdır il merkezinde olması gerektiği düşünülmektedir. Iğdır ili, dış ticaret yapısının güçlü olmasının yanında hem taşımacılık Yetki Belgesi sayı ve niteliği hem taşımacılık karakteri hem de üretim ve ihracat miktarı ve hem de Azerbaycan ve İran'ı kapsayan hinterlandı ile nispeten en güçlü lojistik potansiyeline sahip olan şehirlerden birisidir. Öyle ki Iğdır ilinin Türkiye'nin en güçlü karasal lojistik kapasitelerinden birisine sahip olduğu ve bunun katbekat fazlası da lojistik potansiyele sahip olduğunu (Alpaslanoğlu, 2022c) söylemek yanlış olmayacaktır. Dolayısıyla Iğdır ili; Orta Koridorun (özellikle IBK), Türkiye'ye giriş kapısı, denizlere dağıtım ve yük işleme merkezi, kara ve hava yolu erişim noktası ile kombine/intermodal sistem odağı görevlerini yerine getirebilecek olanaklara sahip olan, bölgedeki en uygun lojistik merkez olarak değerlendirilebilir. Ayrıca hem BTK hem de IBK için söz konusu olan ekartman farklılığının kalıcı olarak çözülememesi

halinde; Bakü-Iğdır demir yolu hattının tamamı 1535 mm ekartmanda inşa edilip (Bakü-Iğdır; 1535 mm, Iğdır'dan itibaren batıya 1420 mm), Iğdır'da yapılacak kapsamlı ve gelişmiş bir lojistik merkez üzerinden aktarma ve dağıtım işlemlerine tabi tutularak, deniz ve demir yolu üzerinden Batıya, etkin bir erişim sağlanabilir. Ancak bunun için Iğdır-Erzurum arasında doğrudan ve hızlı bir modern demir yolu bağlantısının yapılması önemli avantajlar sağlayacaktır. Ancak yine de en etkin ve kalıcı çözümün, Orta Koridorun tamamının 1435 mm ekartmana sahip olması gerekliliğidir.

Son olarak, aslında tarihleri boyunca küresel taşımacılık ülkeleri olan Azerbaycan ve özellikle de Türkiye'nin ulusal ulaştırma politikalarında, konunun ve öneminin yeterince anlaşılamadığı düşünülmektedir. Günümüzde lojistik kabiliyet ve yetkinlik seviyesi, medeniyetimizdeki tüm alanlarda (kurum ve kuruluşlar, iş dünyası, devlet ve vakıf yönetimleri hatta bireysel alanlar da dahil) başarıya ulaşabilmenin gerek-şartıdır. Buna rağmen her iki ülkenin de kısa-orta-uzun vadelerinde bu vizyona ilişkin vurgular belirsizdir. Her iki ülke de küresel ulaştırma ağlarının ana damarları olan bu koridorlara rağmen çok küçük taşıma cirolarına (milyon Dolarlar dolayında) odaklanarak sadece birer "transit ülke" olma rolünü benimsenmiş hatta daha da ötesinde bunu amaç edinmişler gibi görünmektedirler. Oysa küresel ticaretin ana damarları olan her iki ülke de söz konusu koridorları olabildiğince etkin ve verimli olarak işler hale getirerek; demir yolu, nehir yolu ve su yolu taşımalarında küresel düzeyde bir taşıma sistemi, küresel lojistik merkezleri ve küresel taşımacı/lojistik işletmeleri oluşturmalıdırlar. Her iki ülkenin küresel taşıma koridorlarından elde edinmeyi planladıkları doğrudan gelir beklentileri ise en az iki haneli milyarlar mertebesini hedeflemeli, taşımacılık ve lojistik sektörleri de ülke gelirlerinin sürdürülebilir başat gelir kaynaklarından olmalıdır. Bu "hedeflere ulaşabilmenin bilinen tek yolu; -her alanda olduğu gibi- lojistik/ulaştırma alanında da ancak biliminin rehberliği ve öncülünde, nitelikli uzman karar vericilerin önderliğinde, iyi uygulayıcıların elinden gerçekleşebileceği" tarihi sosyal kanununu özümseme ve uygulayabilme düzeyinde mümkün olabilecektir.

KAYNAKLAR

AAYDA. (2026). *Projects*. http://www.aayda.gov.az/en/projects

Alpaslanoğlu, A. (2021). Avrasya lojistik merkezi olarak Türkiye lojistik yetkinliklerinin Lojistik Performans İndeksi'ne göre karşılaştırmalı irdelenmesi. *Atlas International Refereed Journal On Social Sciences*. 7(45), 2349-2370. DOI: https://dx.doi.org/10.31568/atlas. 795

Alpaslanoğlu, A. (2022a). *İnsanlık Medeniyetinin Tarihi Büyük İpek Yolu sonrası ulaşım ağları arayışı*. M. Mete ve E. Akardeniz (Ed.). İktisadi-idari bilimlerde araştırma ve değerlendirmeler-aralık 2022 içinde (s. 239-265). Ankara: Gece Kitaplığı.https://www.gecekitapligi.com/Webkontrol/uploads/Fck/iktisataralik2022v1_3.pdf

Alpaslanoğlu, A. (2022b). *Zengezur Ulaştırma Koridoru'nun bölgesel ve küresel etkileri üzerine projeksiyon*. İçinde Sosyal beşeri ve idari bilimler alanında uluslararası araştırmalar (E-Kitap) III. A. Ö. Akçay (Ed.). Eğitim Yayınevi

Alpaslanoğlu, A. (2022c). *Türkiye lojistik yetkinliklerinin lojistik bileşenler düzeyinde analizi*. M. Mete ve C. Şahin (Ed.). İktisadi ve idari bilimlerde teori ve araştırmalar-I içinde (s. 103-122). İzmir: Serüven Yayınevi

Anadolu Ajansı. (2025). Azerbaycan Cumhurbaşkanı Aliyev. https://www.aa.com.tr/tr/dunya/azerbaycan-cumhurbaskani-aliyev-zengezur-koridorunun-azerbaycan-topraklarindaki-kisminin-insasi-tamamlanmak-uzere/3745098

Avrupa Birliği Başkanlığı. (2026). *Fasıl 21: Trans-Avrupa Ağları*. https://www.ab.gov.tr/fasil-21-trans-avrupa-aglari_86.html

Aze.Media. (2026a). South *Caucasus riding the wave of logistics*. https://aze.media/south-caucasus-riding-the-wave-of-logistics/

Aze.Media. (2026b). *TRIPP and the rise of a trans-regional energy corridor in the South Caucasus*. https://aze.media/tripp-and-the-rise-of-a-trans-regional-energy-corridor-in-the-south-caucasus/

Azerbaycan Ulaştırma Bakanlığı. (2025). *Zangezur Corridor*. https://transit.gov.az/en/media-en/news/zangezur-corridor

Azerbaycan Ulaştırma Bakanlığı. (2026). *East-West Corridor*. https://transit.gov.az/en/corridors/east-west-corridor

CEPA. (2025). *Trump's Road TRIPP Delivers a Deal*. https://cepa.org/article/trumps-road-tripp-delivers-a-peace-deal/

Doğan, A. (2014). *Kara yolu yük taşımacılığı*. Beta Yayınevi.

Doğan, A. (2018). Türkiye'deki lojistik merkezlerin ulaştırma bölgeleri ve taşıma altyapılarına göre irdelenmesi. *Journal of Social And Humanities Sciences Research (JSHSR)*. 5.(27). 3144-3155. Doi Number: http://dx.doi.org/10.26450/jshsr.706

Frankopan, P. (2017). *The Silk Roads a new history of the world*. Bloomsbory

Jamestown. (2025). *Middle Corridor expands with PRC's growing role and TRIPP Agreement*. https://jamestown.org/middle-corridor-expands-with-prcs-growing-role-and-tripp-agreement/

Maersk. (2023). *A short guide on ocean freight transit times*. https://www.maersk.com/logistics-explained/transportation-and-freight/2023/09/27/sea-freight-guide

Maskura Logistics. (2024). *Transit Time From China To Other Countries: Global Shipping Guide*. https://maskuralogistics.com/transit-time-from-china-to-other-countries/

Port Technology. (2025). *Sea Legend route cuts China-Europe transit to 18 days*. https://www.porttechnology.org/sea-legend-route-cuts-china-europe-transit-to-18-days/

Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs. (2022). *Türkiye's Connectivity and Multilateral Transportation Policy*. https://www.mfa.gov.tr/turkiye_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa

T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2022). *Kars-Tiflis Bakü Demiryolu (KTB) Projesi*. https://www.mfa.gov.tr/kars---tiflis-baku-demiryolu-_ktb_-projesi-.tr.mfa

T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2025). *Türkiye'nin Bağlantısallığı ve Çok Taraflı Ulaştırma Politikası*. https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulastirma-politikasi.tr.mfa

T.C. Ministry of Culture and Tourism (2026). *Silk Road*. https://www.ktb.gov.tr/EN-99295/silk-road.html

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2023a). *Ulaştırma ve Altyapı Bakanı*. https://sgb.uab.gov.tr/haberler/ulastirma-ve-altyapi-bakani-abdulkadir-uraloglu-zengezur-koridoru-nun-hayata-gecmesi-pekin-den-londra-ya-uzanan-dogu-bati-ticaretinin-artisina-olumlu-katki-saglayacak

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2023b). *Zengezur Koridoru'nu ulusal ağımıza bağlamak*. https://www.uab.gov.tr/haberler/zengezur-koridoru-nu-ulusal-agimiza-baglamak-icin-yeni-bir-demiryolu-insa-edecegiz

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2024). *Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattı yeniden açıldı*. https://www.uab.gov.tr/haberler/bakue-tiflis-kars-demiryolu-hatti-yeniden-acildi/

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2025a). *Zengezur Koridoru 147,6 milyar lira kazandıracak*. https://www.uab.gov.tr/haberler/zengezur-koridoru-147-6-milyar-lira-kazandiracak

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2025b). *Zengezur Koridoru'nda tarihi adım*. https://www.uab.gov.tr/haberler/zengezur-koridoru-nda-tarihi-adim

The State Council of the People's Republic of China. (2025). *New express via Arctic to enhance ties with Europe*. http://english.scio.gov.cn/m/beltandroad/2025-09/26/content_118099064.html

Uhlig, H. (1986). *İpek Yolu*. Okyanus Yayınevi

UNECE. (2001). *Terminology on combined transport*. https://unece.org/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf

UNESCO. (2026). *About the Silk Roads*. https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-roads

USA. (2025). *The TRIPP implementation framework*. https://www.state.gov/wp-content/uploads/2026/01/TRIPP-Implementation-Framework.pdf

UTİKAD. (2022). *Ulaştırma ve Altyapı Bakanı*. https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/33100/turgut-erkeskin:-kuzey-koridoru-ndan-en-az-yuzde-15-pay-alabiliriz

Wold Bank. (2026). *Liner shipping connectivity index*. https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GCNW.XQ?end=2021&name_desc=false&start=2021&view=bar

Yüksel Proje. (2026). *Horadiz-Ağbend Demiryolu*. https://www.yukselproje.com.tr/tr/projeler/horadiz-agbend-demiryolu