

# TÜRK DEVLETLERİ AÇISINDAN ZENGEZUR KORİDORU'NUN ÖNEMİ\*

Mehmet YÜCE\* 

Gulnara AZIZOVA\* 

## Özet

İkinci Karabağ Savaşından sonra toprak bütünlüğünü sağlayan Azerbaycan için Zengezur Koridorunun önemi artmıştır. Asya ile Avrupa Kıtası arasında en güvenli ve en kısa ticaret yolu olması nedeniyle büyük bir potansiyele sahip olan Orta Koridor 'un kilit ülkeleri olan Azerbaycan ve Türkiye, bir taraftan Orta Koridor 'un Bakü-Tiflis -Kars Güzergâhını daha etkin kullanımı üzerinde çalışırken, diğer taraftan da Türk Yolu olarak da adlandırılan Bakü-Nahçıvan- Kars Güzergâhını işlerlik kazandıracak Zengezur Koridorunun açılmasına yoğunlaşmış bulunmaktadır. Bu güzergâhın açılması Azerbaycan'ı hem yük-insan nakliyatı açısından hem de enerji transferi alanında kaynak ve transfer ülkesi olarak Avrasya 'nın lojistik üssü haline getirecektir. Ayrıca tarihi İpek yolu yeniden canlanacak, bu tarihi yol güzergâhı üzerinde yer alan Türk Devletleri için yeni ekonomik fırsatlar doğacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Zengezur, Orta Koridor, Türk Dünyası, İpek yolu, Avrasya.

## THE IMPORTANCE OF THE ZANGEZUR CORRIDOR FOR TURKISH STATES

### Abstract

After the Second Karabakh War, the status of the Zangezur Corridor has become increasingly significant for Azerbaijan, which achieved territorial integrity. Azerbaijan and Turkey, key countries in the Middle Corridor with great potential as the safest and shortest trade route between Asia and the European continent, are actively working on optimizing the use of the Baku-Tbilisi-Kars route on one hand, and on the other hand, focusing on the operationalization of the Zangezur Corridor; also known as the Turkic Road, which encompasses the Baku-Nakhchivan-Kars route. The opening of this corridor will transform Azerbaijan into a logistical hub of Eurasia as a source and transfer country in terms of both cargo and passenger transportation, as well as energy transfer. Additionally, the historical Silk Road will be revitalized, bringing forth new economic opportunities for the Turkic States located along this historic route.

**Keywords:** Zangezur, Middle Corridor, Turkic World, Silk Road, Eurasia.

\* Zəngəzur 2023 (müasir geosiyasi şəraitdə beynəlxalq münasibətlərin humanitar aspektləri) adlı kongreye sunulmuş təbliğin düzətilmiş və genişlətilmiş halidir.

\* Prof. Dr. Bursa Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Maliye Bölümü, Mali Hukuk Anabilim Dalı, myuce@uludag.edu.tr.

\* İ.e.n. Dosent, Azərbaycan Devlet İktisat Universiteti, azizova.gulnara1973@gmail.com.

## **GİRİŞ**

SSCB döneminde Türk Devletlerinin birbirine yabancılaştırılması politikası çerçevesinde, Azerbaycan-Türkiye ve Türkiye-Orta Asya Türkleri arasındaki ilişkilerin kopartılması amacıyla, Türk Devletleri arasındaki iletişim ve ulaşımın kesintiye uğratılması projesi uygulanmıştır. Bu çerçevede harekete geçen SSCB, öncelikli olarak kadim Azerbaycan topraklarında kurulan Ermenistan'ı Türkiye ile Azerbaycan arasındaki karasal ulaşımı kesintiye uğratacak şekilde konumlandırmıştır. Bu konumlandırma kapsamında da Azerbaycan'ın Türk yolu üzerindeki stratejik topraklarını Ermenistan'a verilmiş, bu topraklarda Ermeni etnisiteyi egemen hale getirmek için de bu bölgede yaşayan Türk ahaliyi katliama maruz bıraktırmak üzere zorlanmıştır. Böylece hem Azerbaycan'ın toprak bütünlüğünü bozarak, bölgedeki etkinliğini azaltmış, hem de Türkiye ile kara ulaşımını kesilmiştir. Ayrıca bu uygulama çerçevesinde Azerbaycan ile Nahçıvan arasında kara sınırını da kesilerek Nahçıvan'a yeni bir statü verilmeyi hedeflenmiştir.

SSCB dönemi süresince Türkiye ile Nahçıvan arasında da kara ulaşım kesintiye uğramıştır. Bu dönem hem Azerbaycan hem de Ermenistan, SSCB ittifakı içinde yer aldığından Azerbaycan ile Nahçıvan arasındaki kara ulaşımında ciddi sorunlar yaşanmamıştır. SSCB'nin dağılma sürecine girmesi ve 1990'ların başında patlak veren Birinci Karabağ Savaşı'nda Azerbaycan topraklarının %20'sine yakınının (Asker, Özpınar, 2021:86; Mustafayev, 2013: 287) Ermenistan'ın işgali altında kalmasıyla SSCB döneminde Azerbaycan ile Nahçıvan arasında kurulan ulaşım yolları da kullanıma kapanmıştır. Böylece 30 yıldan bu yana Azerbaycan'ın kendi öz toprakları olan Nahçıvan'la doğrudan kara ulaşımı kesilmiştir. Azerbaycan'ın kendi toprakları olan Nahçıvan'a ancak üçüncü bir ülke (İran) üzerinden kara ya da hava yolu ile ulaşımı sağlanması zorunda bırakılmıştır.

Azerbaycan ile Nahçıvan arasındaki karasal ulaşımın kesilmesi sadece Azerbaycan'la ilişkin bir sorun olmaktan öte bölgesel ve küresel bir sorun teşkil etmektedir. Orta Asya ile Türkiye ve Avrupa arasındaki en kısa ve en az maliyetli kara ulaşımını sağlayacak olan bu güzergâhın SSCB döneminde Ermenistan'a terk edilen kadim Azerbaycan toprağı Zengezur Koridorunun kapalı tutulması, Türkiye ile çoğu Türk soylu olan Orta Asya ülkeleri arasında karasal ulaşımın sağlanması önünde büyük engel oluşturmuştur. Suni bir şekilde oluşturulan bu engel aynı zamanda Çin'den Avrupa'ya uzanan büyük ticaret hacmi açısından da (özellikle zaman ve maliyet yönünden) önemli bir dezavantaj oluşturmaktadır. Bu engelin aşılması halinde bölgede *Çağdaş İpek Yolu* yeniden hayat bulacaktır. Bu da doğal olarak bölgenin sosyo-ekonomik anlamda canlanmasına neden olacaktır. Ancak tüm bu gelişmeler Ermenistan'ın

aşılmaz tutumundan vazgeçerek üçlü deklarasyonda taahhüt ettiği Zengezur Koridoru'nu açmasına bağlıdır.

Bu çalışmada Orta Koridor 'un önemli arterlerinden biri olan Zengezur Koridoru eksenli alternatif güzergâh konusu farklı boyutlarıyla ele alınacaktır. Bu çerçevede öncelikle Orta Koridor ve Zengezur 'un stratejik önemi üzerinde durulacak, akabinde Zengezur Koridorunun açılmasının başta Azerbaycan ve Türkiye olmak üzere bölge ülkeleri, Türk Dünyası ve küresel açıdan muhtemel etkileri tartışılacaktır. Çalışma literatür araştırmasına dayalı olarak gerçekleştirilmiştir. Ancak bu konu yeni olduğu için alana yönelik yeterli bir literatür oluşmamıştır. Bu çalışmada Türk Devletleri Teşkilatının (TDT) yol haritası hükmünde olan Türk Dünyası 2040 Vizyonu Belgesi ve TDT tarafından her yıl gerçekleştirilen Zirvelerde ele alınan hatta TDT'nin somut projesine haline gelen Orta Koridora işlerlik kazandırılmasında Zengezur Koridorunun sahip olduğu stratejik önemin farklı yönleriyle tartışılmak istenmektedir.

## **1. ZENGEZUR KORİDORU'NUN MUHTEMEL ETKİLERİ**

### **1.1. Stratejik Önemi**

Zengezur Koridoru, Ermenistan'ın bilinçli bir politika sonucu, Azerbaycan ile Türkiye arasındaki karasal bağlantıyı kesecek şekilde yerleştirilmiş olması nedeniyle hem iki ülke arasında hem de Azerbaycan-Nahçıvan arasında *geçiş kapısı* haline gelmiştir. SSCB döneminde Nahçıvan üzerinden Türkiye'ye geçişe kapalı olduğu için, Türkiye'ye geçiş amaçlı bu kapıya ihtiyaç duyulmamıştır. Azerbaycan ile Nahçıvan arasında ise geçişlerde bir sıkıntı yaşanmamıştır. SSCB'nin dağılması ve Birinci Karabağ Savaşı'nın sonucunda Ermeniler tarafından Karabağ Bölgesi'nin işgal edilmesinin ardından bu geçişin kapatılmasıyla bu sorun gerçek anlamıyla kendisini göstermeye başlamıştır. O nedenle **Vatan Muharebesi**'nin Zaferle kazanılması sonucunda Rusya'nın arabuluculuğunda yapılan anlaşma metnine, özelde Azerbaycan ve Nahçıvan genelde ise Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile Türkiye arasında kesintisiz kara ulaşımına sağlama imkânı verecek olan Zengezur Koridorunun açılması konusunda hüküm konulmuştur (Azərbaycan Respublikası Xarici İşlər Nazirliyi, No:406/20).

Türkiye ile Türk Dünyasını birbirine bağlayan Tarihi İpek Yolu güzergahı üzerinde yer alan ve Birinci Karabağ Savaşı'ndan bu yana kapalı olan Zengezur Koridorunun *Vatan Muharebesi* sonrası Rusya arabuluculuğunda imzalanan üçlü deklarasyon sonrası yeniden

açılmasının gündeme gelmesi başta Türkiye ve Azerbaycan olmak üzere bölgede ciddi bir heyecan uyandırdı. Bölgesel ve küresel ölçekte Zengezur Koridorunun stratejik önemine ilişkin etkinlikler gerçekleştirildi. Üçlü deklarasyonda üzerinde mutabakata varılan Zengezur Koridorunun açılması halinde bölgede yeni bir jeostratejik durum oluşacaktır. Başka bir deyişle Zengezur Koridoru lojistik öneme sahip olduğu kadar bölgesel denge ve siyasi açıdan da büyük öneme haizdir. Başka bir ifadeyle bu koridorun açılması bölgede jeostratejik bir dönüşüme neden olacaktır. O nedenle bu koridorun açılması sadece Azerbaycan ve Türkiye için değil, başta bölge ülkeleri olmak üzere küresel düzeyde önem arz etmektedir. Dolayısıyla bölgenin siyasi, ekonomik ve güvenlik dinamiklerinde önemli bir rol oynama potansiyeline sahip olan Zengezur Koridorunun açılması ya da açılmaması konusunda bölgesel ve küresel düzeyde ciddi bir mücadelenin yaşandığını söylemek mümkündür (Memmedov, Hasanoğlu, 2023: 338). Bu projenin Türk Birliğine neden olacağından endişe duyan aynı zamanda ekonomik yönden kayıplara uğrayacağını hesaplayan İran, Güney Kafkasya Bölgesi'nde Ermenistan üzerinden çıkar sağlamak politikası güden Fransa, Zengezur Koridorunun açılmasına doğrudan karşı çıkarken, aynı endişeyle Orta Asya ve Kafkasya'yı arka bahçesi olarak gören Rusya'nın ise dolaylı olarak bu projenin gerçekleşmesini engellemek çabasında olduğunu söylemek mümkündür.

Zengezur Bölgesi sadece bir koridordan ibaret olmayıp, aynı zamanda Orta Asya Türkleri ile Anadolu Türklerini birleştiren stratejik bir kapıdır. O nedenle, bu güzergâhı denetim altında bulunduran gücün, Orta Asya, Kafkasya ve Avrupa Türkleri arasındaki ilişki üzerinde de kısmi de olsa kontrol sahibi olabileceğini söylemek mümkündür. Rus Çarlığı ve SSCB işgali döneminde Azerbaycan'ın sınırı içinde yer alan Zengezur Bölgesi'nin haksız ve bilinçli olarak Ermenistan'a verilmesiyle Nahçıvan uzun yıllar Ermeni ablukası altına alınmış, Azerbaycan'ın ana kısmı ile bağlantısı kesilmiş, özellikle doğu-batı eksenli ulaşım ağı fonksiyonu pasif hale getirilmiştir. Bu durum İkinci Karabağ Zaferi'ne kadar sürmüştür. Vatan Muharebesi'nin Zaferle sonuçlanmasıyla bu durum değişmeye başlamış, Azerbaycan'ın öncülüğü ve Türkiye'nin destekleriyle bölgeye yönelik önemli projeler uygulama imkânı bulmuştur. Bu durum bölgesel stratejileri dönüştürmüş, uluslararası ilişkilerde yeni süreçler başlatmış, güç dengelerinin yeniden kurulmasına neden olmuştur. Bu değişimi gerçekleştirebilecek projelerden biri de Zengezur Koridorunun açılması projesidir. Zengezur Koridorunun tam olarak hayata geçmesi ve bu koridordan etkin bir şekilde yararlanılması, bölgesel kalkınma ve istikrarın sağlanmasında kilit rol oynayacaktır (Memmedov, Hasanoğlu, 2023: 338).

Zengezur Koridoru, Orta Koridor'un önemli bir hattını oluşturmaktadır. Orta Koridor ise diğer alternatiflere (Kuzey Koridor ve Güney Koridor) göre hem daha güvenli hem de daha kısa ve daha uygun maliyetli bir güzergâhtır. Çin'den deniz yoluyla Avrupa'ya gönderilen malların Avrupa'ya ulaşması 36 gün sürerken, Trans-Sibirya rotası boyunca nakliye 20 gün sürmektedir. Buna karşın Orta Koridor, Çin mallarının aynı varış noktasına ulaşması için 12 günlük bir süre sunmaktadır. Azerbaycan'ın "Ələt Beynəlxalq Limanı"na yaptığı yatırım sayesinde bu sürenin 10 güne düşmesi beklenmektedir. Diğer taraftan Rusya – Ukrayna Savaşı'nın başlamasıyla birlikte Kuzey Koridor Güzergâhında taşımacılık risklerinin artmasıyla, Orta Koridor'un stratejik önemi daha da artmıştır. Orta Koridor, ekonomik açıdan çekici olmasının yanı sıra, bu koridordaki ülkelerin hem coğrafi olarak hem de diğer ülkelerle olan istikrarlı ilişkileri dolayısıyla daha güvenli bir alternatif güzergâh oluşturmaktadır. Diğer taraftan bu koridor, Çin'in ihracatını çeşitlendirmesine, Kuzey Koridorunun önemli bir oyuncusu olan Rusya'ya bağımlılığını azaltmasına ve ürünlerini ABD yaptırımındaki İran üzerinden Güney Koridoru'nu kullanmadan Avrupa'ya güvenli bir şekilde göndermesine imkân tanıdığı için siyasi açıdan da Çin'e stratejik bir tercih sunmaktadır (Politicon, 2020, 23.09.2023).

Bilindiği üzere Orta Koridor iki eksen üzerinden şekillendirilmektedir. *Birinci eksen*, Bakü- Tiflis – Kars Demir Yolu Hattı'nın da yer aldığı Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye güzergâhıdır. Bu güzergâh doğuda Hazar Denizi üzerinden Aktau (Kazakistan) ile Çin arasında inşa edilecek yeni demiryolu hattıyla birleşerek, batıda ise Avrupa demiryolu ağı ile birleşerek Asya ile Avrupa arasında kıtalararası bir demiryolu projesine dönüşmüştür. Bu proje sonucu inşa edilecek "*Demir İpek Yolu*" güzergâhı ile yük ve yolcu taşımacılığı alanında, Avrupa'dan Çin'e kadar uzanan hızlı, güvenilir, çağdaş bir ulaştırma koridoru hayata geçirilecektir. *İkinci eksen* ise, Zengezur Koridoru üzerinde güneye doğru yeni bir kara ve demiryolu hattının inşa edilerek Bakü - Zengezur - Nahçıvan - Iğdır - Kars üzerinden Türkiye ulaşım sistemine entegre edilecektir. Bu nedenle bahsi geçen güzergâh tamamen Türk topraklarından geçmektedir. Bu güzergâhın hayata geçmesi ile birlikte Azerbaycan ile Türkiye'nin Doğu Anadolu Bölgesi'ni, Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ni, Akdeniz Bölgesi'ni, Hazar ile Akdeniz Havzası'nı birleştirecek yeni ulaşım hattı işlerlik kazanacaktır. Bu iki eksenin birbirine rakip gibi görünse de aslında birbirlerini tamamlayıcı projeler olduğu konusunda genel bir kanı oluşmuştur. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı'nın Kars Lojistik Merkezi ile bütünleştiği ve uzun vadede planlanan Kars-Iğdır-Dilucu Demiryolu ile bir bütün oluşturduğu söylenebilecektir. Bu iki

eksen mevcut projelerle birlikte uyumlaştırıldığında Orta Koridoru güçlendirecek ve ihtiyaçlar doğrultusunda esneklik sağlayabilecek planlamalar için avantaj sağlayacaktır. Bu uyumun sağlanmasıyla da sadece Türkiye'nin, Güney Kafkasya ve Orta Asya ile daha güçlü ekonomik bağlar kurması sağlanmakla kalmayacak aynı zamanda hem Türkiye'nin hem de Azerbaycan'ın stratejik konumunu güçlendirerek söz konusu ülkeleri Avrasya Bölgesi'nde güçlü birer aktör haline getirecektir (Rzayev, 2019: 1-9). Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan, Türkmenistan ve Afganistan arasındaki Lapis- Lazuli Transit Taşımacılık Koridoru, Orta Koridor geçişlerinden biri olarak önem arz etmektedir. Özellikle denize çıkışı olmayan Afganistan için kritik bir öneme sahip olan bu projenin hayata geçirilmesi, bölgesel entegrasyon ve bağlantısallığın artırılmasına, ekonomik çeşitliliğin ve büyümenin teşvik edilmesine, ayrıca bölgesel istikrar ve refahın sağlanmasına önemli katkılar sunacaktır. Bu proje, aynı zamanda Afganistan'ın bölgeye entegrasyonunu kolaylaştırarak, bölge barışını tehdit eden unsurların azaltılmasına katkıda bulunacaktır.

Azerbaycan açısından Orta Koridor, ülkenin bölgesel geçiş merkezi konumunu güçlendirmekte ve Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye Stratejik Üçgeninin daha da derinleşmesine katkıda bulunmaktadır. Azerbaycan'ın bu koridordaki belirleyici rolü sadece Azerbaycan-Çin açısından değil, aynı zamanda Azerbaycan'ın Avrupa ve bölge ülkeleri açısından da stratejik önemini artırmaktadır. Azerbaycan'ın Doğu-Batı koridorunda daha büyük bir rol alması, ülkenin Kuzey-Güney koridoru boyunca çekiciliğini artırmakta, başta İran ve Rusya olmak üzere komşu ülkeleri Azerbaycan'la işbirliğini derinleştirmeye teşvik etmektedir. Ayrıca Orta Koridor'un, Azerbaycan'ın ulusal ekonomisini çeşitlendirmesine ve petrole olan bağımlılığını azaltmasına da yardımcı olması beklenmektedir. Azerbaycan-Çin ilişkilerinin gelişmesi aynı zamanda daha fazla Çin yatırımının bölgeye çekilmesini ve iş ortamını geliştirmesini sağlayacaktır. Bu durum bölgeyi ülkenin uluslararası tedarik ağının ayrılmaz bir parçası haline getirecek ve bölgenin bir ulaşım merkezi olma potansiyelini artıracaktır. Siyasi açıdan Çin'in bölgede artan etkisi, Rusya'nın dengelenmesine, Azerbaycan'ın siyasi arenada manevra kabiliyetinin artmasına ve Çin'in öncü rol oynadığı uluslararası kuruluşlarla (örneğin Asya Altyapı Yatırım Bankası) ilişkilerinin geliştirilmesine yardımcı olabilir (Politicon, 2020, 23.09.2023).

Sonuç olarak Zengezur Koridorunun açılması bölgede jeo-stratejik dönüşüme neden olacağından güç dengelerinin yeniden kurulmasına yol açacaktır. Bölgedeki güç dengelerinin değişmesi ihtimali ise, mevcut güç sahiplerinde ciddi bir rahatsızlığa sebebiyet vermektedir. Bu da bölge ile ilişkisi olan ya da ilgi duyan güçlerin bu dönüşüme karşı pozisyon almalarına neden

olmuştur. Türkiye ve Azerbaycan'ın hatta Orta Asya Türk Devletleri'nin koridorun açılması konusunda kararlı tutum ve işbirlikleri yanında başta İran ve Fransa olmak üzere bazı devletlerin aksi tutum sergiledikleri görülmektedir. Bu güçler perde arkasında Ermenistan'ı desteklemektedirler. Ermenistan ise üçlü deklarasyonda altına imza atmasına rağmen koridorun açılması konusundaki yükümlülüklerini yerine getirmekten kaçınmaktadır. Bu durum doğal olarak bu projeye yönelik yatırımların gecikmesine neden olmaktadır. Bu gecikme, dolaylı olarak bölgesel ekonomik dinamiklerin canlanmasına engel teşkil etmektedir. Orta Koridor'un en önemli eksenini teşkil eden Zengezur Koridorunun açılması halinde bazı alt bölgelerin (Örneğin, Güney Kafkasya, Hazar Havzası, Doğu Akdeniz vs.) ulaşım ağını birleştirmesi, ulaşım entegrasyonunun sağlanmasına, lojistik, ticaret ve yatırım alanında bölgesel işbirliği imkânının doğmasına neden olacaktır. Bu durum hem Ermenistan'ın da dâhil olduğu bölge devletlerinin ilişkilerinin gelişmesine, hem de devletlerarasında güveni artırarak, bölge devletlerin refah düzeyini yükseltmeye katkı verecektir (Memmedov, Hasanoglu, 2023: 342).

## **1.2. Siyasi ve Kültürel Etkileri**

Güney Kafkasya Bölgesi'nin stratejik geçiş güzergâhlarından biri olan Zengezur Koridoru Nahçıvan'ı Azerbaycan'a karasal anlamda bağlayarak Azerbaycan'ın toprak bütünlüğünün temin etmesini sağladığı için Azerbaycan'ın bölgesel gücünü artırmasına katkı sağlayacaktır. Böylece sahip olduğu enerji kaynakları dolayısıyla bölgenin en stratejik ülkesi olan Azerbaycan, lojistik açıdan da bölgenin merkez ülkesi konumuna gelecektir. Zengezur Koridorunun açılması sonucu bölgede kurulacak lojistik merkezi zengin enerji ve hammadde kaynaklarına sahip olmayan Ermenistan ekonomisine de katkı sağlayacaktır. Bu durum aynı zamanda Ermenistan'ın bölgeye entegrasyonunu sağlayarak bölgede yıllardır süregelen Ermenistan kaynaklı güvenlik tehdidini de ortadan kaldıracaktır.

Türkiye ve Nahçıvan'ı, Azerbaycan ve Hazar Denizi üzerinden Orta Asya'ya bağlayacak olan Zengezur Koridorunun açılmasının sağlayacağı çok yönlü sosyo-politik sonuçlardan birisi de SSCB döneminde yapılan toplum mühendisliği sonucu Türk Devletleri ile Türkiye arasında kesintiye uğratılan kara yoluyla bağlantının yeniden sağlanmasıdır. Türk Devletleri arasında önemli ölçüde siyasi gerekçeye dayanarak kesintiye uğratılan kara yolu bağlantısının yeniden tesisi ise sembolik anlamda SSCB izlerinin silindiği ve yeni bir dönemin başladığı anlamına gelmektedir. Bu durum ise Berlin duvarının yıkılmasının oluşturduğu

sinerjinin bir benzerinin de Avrasya'da oluşmasına neden olabileceği beklentisini beraberinde getirmektedir.

Bilindiği üzere Atatürk'ün "Türk Kapısı" olarak adlandırdığı "Nahçıvan" bölgesi Türkiye'nin garantörlüğünde Azerbaycan'a bağlanmıştır. Ancak Sovyetler döneminde bilinçli bir şekilde Ermenistan'a tahsis edilen ve Zengezur Bölgesi'nin de içinde bulunduğu alan, Azerbaycan'ın toprak bütünlüğünü bozmuş ve Azerbaycan ile Nahçıvan'ın dolayısıyla Azerbaycan ile Türkiye'nin karasal bağlantısı kesilmiştir. Bunun temelinde yatan esas faktör ise Nahçıvan'ın Azerbaycan'dan kopartılması düşüncesi idi. SSCB'nin bu yöndeki büyük isteğine rağmen Nahçıvan'ın statüsünü değiştirmeyi başaramadı. Burada Kars Anlaşması'nın hükümleri de etkili olmuştur. Bununla birlikte SSCB döneminde Türkiye'nin Azerbaycan ve Nahçıvan ile kara yolu bağlantıları kesilmiştir. 1920'lerde %70'sinden fazlası Türklerden oluşmakta olan Zengezur Bölgesi katliam ve göç sonucu Türk nüfusu azınlık hale getirilerek Ermenileştirilmiş ve akabinde Ermenistan topraklarına katılmıştır. Böylece Azerbaycan ile Nahçıvan arasında kara yolu bağlantısı kesilmesi yoluyla Türk Devletleri ile Türkiye arasındaki karasal bağlantı da kesilmiştir (Özçubukçu, 2024: 42-43; Mustafayev, 2013a:56).

Azerbaycan ile Nahçıvan arasında Sovyet döneminde kurulan ulaşım yolları ise 1990'ların başındaki Birinci Karabağ Savaşı'ndan bu yana yaklaşık 30 yıldır kullanılmamaktadır. Hali hazırda Azerbaycan ile Nahçıvan arasında doğrudan kara yolu ve demir yolu bulunmamaktadır. Azerbaycan'dan Nahçıvan'a ulaşım İran üzerinden karayolu ve hava yolu ile sağlanabilmektedir. Ekonomik açıdan maliyetli olan bu ulaşım şekli aynı zamanda Azerbaycan'ın egemenliği ve toprak bütünlüğü açısından da önemli sakıncalar doğurmaktadır. Dolayısıyla Azerbaycan ile Nahçıvan arasında kurulacak doğrudan bir ulaşım güzergâhı, bölgede güvenlik ve iş birliğinin önünü açabileceği gibi bölgedeki ekonomik yapıyı yeniden canlandıracaktır. Bu da Zengezur Koridorunun ulaşımına açılmasıyla mümkün olabilecektir. Ermenistan topraklarında bulunan Zengezur Koridorunun açılması projesi İkinci Karabağ Savaşı'nın en önemli ve global sonuçlarından birini oluşturmaktadır.

Zengezur Koridorunun açılmasının önemli etkilerinden biri de Türkiye ile Orta Asya arasında yeni bir lojistik rotasının ortaya çıkmasıdır. Söz konusu rota hem Türkiye'nin İran'a olan bağımlılığını azaltmakta hem de Türkiye'nin olumlu diplomatik ilişkilere sahip ülkelerin hatta müttefikliği bulunan Türk Devletleri'nin toprakları üzerinden Orta Asya ile bağlantı sağlamaktadır. Böylece hali hazırda Türkiye ile Orta Asya arasında kuzey yönünde Gürcistan ve Azerbaycan üzerinden gerçekleştirmekte olan lojistik rotaya alternatif güneyde Ermenistan-Azerbaycan'ın içinde bulunduğu bir güzergâh gerçekleşecektir. Türkiye'nin Orta Asya



ülkelerine alternatif ulaşım imkânları sunan Zengezur Koridoru'nun, aynı zamanda Güney Kafkaslarda olan tıkanıklığa son vererek insani ve ticari olan hareketliliğin oluşmasına yardımcı olacak şekilde bir potansiyeli taşıdığı öngörülmektedir. Bu sayede Çin'den Avrupa ve Amerika kıtasına uzanan yeni bir rota üzerinden mal ve hizmet ticareti, yük ve yolcu taşımacılığı ile turistik seyahatler düzenlenebilecektir (Gasımova, Erçin Yurcu, 2023:2-3). Bu durum da beraberinde sosyo-kültürel dinamiklere ivme kazandıracaktır.

### **1.3. Ekonomik Etkileri**

Zengezur Koridorunun açılmasıyla Orta Koridor'un hem taşıma kapasitesi hem de kendi içinde alternatif taşıma hatları söz konusu olacağından güvenlik, siyasi ve ekonomik açıdan yük taşımada riskler azalacaktır. Bu da doğal olarak transit taşımacılık yönünde Orta Koridor'u diğer alternatif koridorlara göre daha öncelikli konuma getirerek, bölge ekonomisinin gelişmesine katkı sağlayacaktır. Bilindiği üzere Zengezur Koridorunun açılmasıyla inşa edilecek karayolu ve demir yolu sadece Azerbaycan ile Türkiye arasında karasal ulaşım ağını temin etmekle kalmayacak aynı zamanda bölgesel ve küresel ölçekte de ulaşım ağının gelişmesine imkân sağlayarak, dünya lojistik sisteminde alternatif bir alan oluşturacaktır. Zengezur Koridoru sadece Türkiye ile Azerbaycan arasında inşa edilecek bir kara ya da demir yolundan ibaret olmayıp, Asya ve Kafkasya ulaşım hatlarını Türkiye'nin demir ve kara yol hatlarıyla entegre edecek özellik taşımaktadır. Bu özelliğiyle Orta Koridor, Türkiye üzerinden farklı kıta ya da bölgelerle (mesela Asya-Orta Doğu, Orta Asya – Akdeniz Ülkeleri, Rusya-Orta Doğu, Orta Asya-Avrupa) entegrasyonu sağlayacak bir proje olma vasfındadır. Söz konusu entegrasyonun sağlanması, bir taraftan kıtalar arası taşımacılık maliyetlerinin düşmesine neden olacak ve kıtalararası ticaret hacminin gelişmesine katkı sağlayacak, diğer taraftan ise güvenli bir taşıma güzergâhının oluşmasına zemin oluşturacaktır. Bu yapının tamamlanmasıyla Avrasya'da transit ulaşım üssüne dönüşmesi beklenen Azerbaycan, aynı zamanda Avrupa ve Asya arasında önemli bir lojistik merkezi haline de gelecektir. Diğer taraftan Kafkasya Bölgesi'ndeki karayolları ve demiryollarının Türkiye'nin gelişmiş ulaşım hatlarıyla entegre olması bölgenin transit güvenliğini artırarak yeni rekabet ve fırsatları meydana getirecektir.

Bilindiği üzere Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması, Türkiye'nin Orta Asya'ya yönelik dış politikası öncelikleri arasında yer almaktadır. Türkiye, bu projenin hayata geçmesine yönelik olarak çeşitli projeler geliştirmeye devam etmektedir. Bu çerçevede, Türkiye "Orta Koridor" bağlamında gümrükler arası işbirliğine yönelik "Kervansaray

*Projesi*”nin yanısıra, Asya ve Avrupa’yı birbirine bağlayan “*Marmaray*”, “*Yavuz Sultan Selim Köprüsü*”, “*Avrasya Tüp Geçit*”i, “*İstanbul Havalimanı ve Çanakkale Boğazı Köprüsü*”nü, hayata geçirmiş “*3 Katlı Tüp Geçit Projesi*”, “*Filyos (Zonguldak), Çandarlı (İzmir) ve Mersin Limanları İnşası*” ve Asya ile Avrupa’yı birbirine bağlayacak olan “*Edirne – Kars Hızlı Tren ve Bağlantıları Demiryolu Projesi*”ne yönelik çalışmalar ise halen sürdürülmektedir (Türkiye Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı, 23.09.2023). Bu projeler de yakın zamanda hayata geçecektir. Dolayısıyla Türkiye ulaşım ağı ve lojistik destek itibarıyla Orta Koridor üzerinde kendisine bağlanacak ulaşım ağını farklı kıtalara sevk edebilecek bir alt yapı kurmuş durumundadır. Bu yapıyla Türkiye, sınırlı bir coğrafi konumda olan, Çin ile Rusya arasında sıkışan Orta Asya Türk Devletlerini, başta Avrupa olmak üzere farklı kıtalara erişimini sağlayacaktır. Böylece Türkiye ve Azerbaycan bölgesel ekonomik entegrasyonda aktif bir rol üstleneceklerdir.

Orta Koridor, Çin’den Avrupa’ya uzanan çok önemli bir ticaret yolu olma potansiyelini taşımaktadır. Yıllık olarak Çin’den Avrupa’ya taşınan 10 milyon konteynırın %96’sı denizyoluyla, yalnızca %4’ü ise Kuzey Koridoru olarak bilinen Trans-Sibirya Demiryolu Hattı üzerinden sevk edilmektedir. Buna karşılık, Orta Koridor, Avrupa ile Asya arasında bir ticaret yolu olarak Kuzey Koridoruna kıyasla daha hızlı, ekonomik ve 2.000 km daha kısa olup, iklim koşulları açısından da daha elverişlidir. Bu rota, deniz yoluna göre ulaşım süresini üçte bir oranında (15 gün) kısaltmaktadır. Ayrıca, Orta Koridor, Türkiye'nin liman bağlantıları sayesinde Asya'daki yük trafiğinin Ortadoğu, Kuzey Afrika ve Akdeniz bölgesine ulaşması için önemli fırsatlar sunmaktadır. Orta Koridor rotasının etkin kullanımı, mevcut yıllık 600 milyar ABD doları tutarındaki Avrupa-Çin ticaret trafiğinden Orta Asya ülkelerinin ekonomik fırsatlar elde etmesine olanak tanıyacaktır. Özellikle Türkmenistan, Kazakistan ve Azerbaycan limanlarında lojistik merkezlerin ve serbest ticaret bölgelerinin kurulması, Trans Hazar işbirliğinin gelişimine ve derinleşmesine katkıda bulunacaktır (Türkiye Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı, 23.09.2023). Burada belirtmek gerekir ki bu güzergâh sadece Çin mallarını Avrupa’ya taşıyan bir transit olmayacaktır. Aynı zamanda Orta Asya ve Güney Asya ülkelerinin mallarının da Avrupa pazarlarına ulaşımını sağlayacak, bölgesel ticaretin artmasına ve ekonomik büyümenin teşvik edilmesine katkı sağlayacak bir projedir. Ayrıca burada diğer yönden gelecek olan ticari hareketliliğin ya da akışın da göz ardı edilmemesi gerekir. Zira Orta Asya ve Güney Asya ülkeleri Avrupa’nın önemli pazarları konumundadır. O nedenle bu güzergâh aynı zamanda Avrupa mallarını da Orta Asya ve Güney Asya ülkelere düşük maliyetle ve güvenli olarak taşıma imkânı verecektir.

Zengezur Koridorunun, uzun bir tedarik zinciri oluşturarak, zincirin halkaları üzerinde yaratacağı kaldıraç etkisi sonucu geniş bir bölgede ekonomik katma değer sağlayacağı belirtilmelidir. Örneğin, Pakistan'ın Karaçi şehrinden Türkiye'ye ulaşan bir tır dokuz gün içerisinde varmakta ve İran Gümrüğü'nde iki gün beklemektedir. Aynı noktadan deniz yolu ile ulaşım ise 26 gün sürmektedir. Karayolu ile yapılan bu taşıma 5.500 dolara mal olurken, deniz yolu ile taşınması 6.500 dolara mal olmaktadır. Bu koridor sayesinde Pakistan ürünlerinin Türk pazarına Hindistan ürünlerinden daha hızlı ulaşması, Pakistan ekonomisine önemli katkılar sağlayacaktır. Bu bağlamda, açılan her koridorun bütünsel bir perspektifle değerlendirildiğinde birçok ülke için kaldıraç etkisi oluşturduğu görülmektedir. Benzer şekilde, Zengezur Koridorunun açılması ile bölgedeki ulaştırma ve lojistik avantajlar sayesinde kaldıraç etkisi yaratması beklenmektedir (Serhat Kalkınma Ajansı, 2020: 16).

Zengezur Koridoru sadece yük ve insan taşımacılığı açısından değil aynı zamanda enerji nakil hatları açısından da önem arz etmektedir. Özbekistan, Türkmenistan, Kazakistan ve Azerbaycan enerji rezervlerinin bu koridorda taşınarak Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştırılması alternatifini ortaya çıkmaktadır. Bu projenin gerçekleşmesi halinde oluşacak alternatif enerji nakil hatlarıyla Orta Asya ülkelerine sahip oldukları zengin enerji kaynaklarını Batıya pazarlama imkânı sağlanırken, Batı'ya da enerji kaynaklarını çeşitlendirmesi ve enerji arz güvenliğini sağlama imkânı verilecektir. Bu durum bölgesel kalkınma için ciddi avantaj sağlayacaktır.

Belirtilenlere ek olarak, bir bölgedeki sınırların kapalı olması, sınırın bir tarafındaki halkın Batı'ya, diğer tarafındaki halkın ise Doğu'ya yönelmesine neden olmaktadır. Bu durum, genç nüfusa gelir sağlayacak iş imkânlarının oluşmaması sonucunda yoğun göçlere yol açmaktadır. Dolayısıyla, siyaset bilimciler tarafından “Modern İpek Yolu” olarak değerlendirilen Zengezur Koridorunun açılması, genç nüfusu yerel bölgelerde tutarak gelir elde etmelerine katkı sağlama potansiyeline sahip olduğundan, TRA2 Bölgesi'ndeki (Ağrı, Ardahan, Iğdır ve Kars) illerin kalkınması açısından büyük önem arz etmektedir (Serhat Kalkınma Ajansı, 2020: 15).

## **2. TÜRK DEVLETLERİ TEŞKİLATI'NIN ZENGEZUR KORİDORU'NA İLİŞKİN FAALİYETLERİ**

SSCB'nin dağılmasıyla birlikte Türk Dünyası ailesine Türkiye Cumhuriyeti dışında beş Türk Devleti daha katılmış ve bu durum uluslararası arenada “Türk Asrı” yorumlarına neden

olmuştur. Türkiye, bir taraftan genç Türk Devletleri'nin uluslararası düzene entegrasyonunu sağlamak konusunda çaba sarf ederken diğer taraftan da aynı tarihi kökene ve medeniyete sahip kardeş ülkeler ile işbirliği geliştirmenin yoluna gitmiştir. Dönemin Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Turgut Özal'ın ev sahipliğinde, Azerbaycan Devlet Başkanı Ebulfezl Elçibey, Kazakistan Devlet Başkanı Nursultan Nazarbayev, Kırgız Cumhuriyeti Devlet Başkanı Askar Akayev, Özbekistan Devlet Başkanı İslam Kerimov ve Türkmenistan Devlet Başkanı Saparmurad Niyazov'un katılımıyla Ankara'da gerçekleştirilen Birinci Türk Dili Konuşan Ülkeler Devlet Başkanları Zirvesi, Türk devletleri arasında işbirliğinin tesis edilmesi için üst düzey bir platform oluşturmuştur. Bu zirveler, ilerleyen yıllarda da devam etmiş (on zirve gerçekleşmiştir) ve 2009 yılında Nahçıvan'da yapılan 9. Zirvede Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan ve Kırgızistan katılımıyla “*Nahçıvan Anlaşması*” imzalanmıştır. İmzalanan bu anlaşma ile zirve toplantıları “Türk Konseyi” (Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi) adı altında kurumsallaştırılarak yeni bir yapı oluşturulmuştur. 2010 yılında İstanbul'da gerçekleşen zirvede Türk Konseyi resmen teşkilatlandırılarak gerekli alt yapı oluşturulmuştur. Böylece SSCB'nin dağılmasıyla bağımsızlıklarını kazanan Türk Devletleri ile Türkiye'nin katılımıyla 1992 yılında Ankara'da başlayan Devlet Başkanları Zirveler Süreci, Türk Konseyi Sekreteryasının kurulduğu 2010 yılına kadar devam etmiştir. Bu süreçten sonra ise Türk Konseyi Zirveleri başlamıştır. Türk Konseyi'nin ilk zirvesi 20-21 Ekim 2011 tarihlerinde “Ekonomik ve Ticari İşbirliği” temasıyla Almatı'da gerçekleştirilmiştir. Azerbaycan'da gerçekleşen 7. zirvede Özbekistan tam üye olarak katılım sağlamış, Karabağ Zaferi sonrasında 12 Kasım 2021'de İstanbul'da “Dijital Çağda Yeşil Teknolojiler ve Akıllı Şehirler” temasıyla toplanan Türk Devletlerinin Bağımsızlığının 30. Yıldönümüyle örtüşen 8. zirvede “Türk Konseyi”nin ismi “Türk Devletleri Teşkilatı” olarak değiştirilmiştir. Ayrıca bu zirvede Türkmenistan, Teşkilata gözlemci üye olarak katılmış ve Teşkilat'ın yol rehberi niteliğinde “Türk Dünyası 2040 Vizyon Belgesi” onaylanmıştır. Böylece bu zirvede Türk Devletleri resmi anlamda kendilerini ilk kez “*Türk Devletleri*” olarak ifade etmiş ve “*Türk Dünyası*” kavramı ilk kez resmî belgede yer almıştır (Türk Devletleri Teşkilatı, 2020, 23.09.2023).

Zengezur Koridoru hem siyasi hem de ekonomik açıdan Türk Devletleri'ni ilgilendirmektedir. Siyasi açıdan bakıldığında Zengezur Koridorunun açılması Birinci Karabağ Savaşı'ndan bu yana 30 yılı aşkın bir süredir kapalı olan Azerbaycan ve Nahçıvan Bölgesi arasında olan karasal bağlantının kurulmasını sağlayacaktır. Bu durum sadece Azerbaycan ile ilgili olmayıp aynı zamanda Orta Asya Türk Devletleri'nin de Azerbaycan üzerinden Türkiye ile karasal bağlantı sağlayacağı bir durumdur. Başka bir ifadeyle Zengezur Koridorunun açılmış

olmasıyla birlikte Türkiye'den başlayıp Orta Asya'ya kadar uzanan kesintisiz kara ulaşımı gerçekleşmiş olacaktır. Bu nedenle de koridora aynı zamanda "Turan Koridoru" adı verilmektedir (Hamzatlı ve Büber, 2022: 2). Ekonomik açıdan bakıldığında ise Zengezur Koridoru'nun açılması Orta Koridor'u daha işlek hale getirecektir. Bu durumun meydana getireceği çarpan etkisi doğal olarak Orta Koridor güzergâhında yer alan Türk Devletleri'nin ekonomileri üzerinde olumlu katkı sağlayacaktır.

Bu başlık altında baştan Türk Devletleri'nin yol haritası niteliğinde olan Türk Dünyası 2040 Vizyon Belgesi ile Teşkilat'ın Semerkant ve Astana Zirvelerinde yayınladıkları bildirilerde Zengezur'la ilgili kararlar ele alınacaktır.

### **2.1. Türk Dünyası 2040 Vizyon Belgesi'nde Zengezur'la İlgili Karar**

Türk Devletleri arasında çoklu işbirliği alanları ile ilgili önemli bir belge olan Türk Dünyası 2040 Vizyon Belgesi'nde Türk Devletleri'nin ticaret hacimlerini geliştirmeleri ve Orta Koridor alanında işbirliği alanları üzerinde özellikle durulmuştur. Üye ülkelerin liderleri belgenin "Nakliye ve Gümrük" alt başlığı altında Orta Koridor ve Zengezur konusunda işbirliği hususunda iradelerini ortaya koymuşlardır. Söz konusu belgede işbirliği şu şekilde ifade edilmiştir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2020, 23.09.2023):

*"- Hazar Geçişli Uluslararası Doğu-Batı Orta Koridorunu Doğu ile Batı arasındaki en kısa ve en güvenli ulaşım bağlantısı haline getirme ve Üye Devletleri bu Koridor üzerinden bölgesel ve küresel tedarik ve üretim zincirlerine dâhil etme,*

*- Üye Devletlerin sınır geçişi için gümrük ve transit prosedürlerini sadeleştirme ve uyumlu hale getirme, Üye Devletler arasında iyi gelişmiş ve birbirine bağlı sert ve yumuşak taşımacılık, altyapı projeleriyle bölge içi bağlantısallığı sağlamaya yönelik yatırımları artırma,*

*- Hazar Geçişli Uluslararası Doğu-Batı Orta Koridoru için taşımacılık politikalarını ve yük ile ilgili teknik standartları uyumlu hale getirme,*

*- Üye Devletler tarafından ulaştırma alanındaki uluslararası sözleşmelerin etkin bir şekilde uygulanmasını sağlamak için yakın işbirliği yürütme,*

*-Çeşitli uluslararası ekonomi platformlarında Zengezur Koridorunun ortaklaşa tanıtımını yapma"*

TDT'nin İstanbul'da gerçekleşen 8. Zirvesi'nde Devlet Başkanlarının üye ülkeler arasında ulaştırma koridorlarının ve gümrük sınır kontrol noktalarının kesintisiz çalışmasının sağlanması yönünde aldıkları karar gereğince TDT Sekreteryası gümrük prosedürlerinin kolaylaştırılması ve basitleştirilmesine yönelik çalışmalar başlatmış ve üye ülkelere oluşturulan komisyonlar arasında görüşmeler başlatılmıştır. TDT Üye Ülkelerin sınır ötesi ticaretini hızlandırması ve bir Türk Dünyası projesine dönüşen Trans-Hazar Uluslararası Doğu-Batı Orta Koridorunun rekabet gücünün artırılması amacıyla TDT bünyesinde başlatılan Kervansaray Projesi (dijital gümrük) kapsamında üye ülkelerin kara sınır geçiş noktalarının altyapısının iyileştirilerek uluslararası standartlara uygun hale getirilmesi, gümrük süreçlerinin otomasyonu ve dijitalleştirilmesi ile transit işlemleri için ortak çevrimiçi sistemin oluşturulmasının üzerinde çalışmalar yapılmaktadır. Bu kapsamda TDT Üye Devletleri Hükümetleri tarafından 11 Kasım 2022 tarihinde Semerkant'ta imzalanan *“Türk Devletleri Teşkilatı Hükümetleri Arasında Basitleştirilmiş Gümrük Koridoru Kurulmasına İlişkin Anlaşma”* büyük önem arz etmektedir. Söz konusu Anlaşma 9 Mayıs 2023 tarihli Resmi Gazete'de yer alan 7237 sayılı Karar ile Türk Devletleri Teşkilatı Hükümetleri Arasında Basitleştirilmiş Gümrük Hattı Kurulmasına İlişkin anlaşma Türkiye tarafından onaylanmıştır.

## **2.2. Semerkant Bildirisi'nde Zengezur'la İlgili Karar**

Türk Devletleri Teşkilatı(TDT)'nin ilk zirvesi niteliğinde Semerkant'ta yapılan 9. Zirve sonunda ilan edilen bildiri metninde Orta Koridor alanında üye ülkelerin işbirliği yapmaları hususunda önemli kararlar alındığı görülmektedir. Türk Devletleri Teşkilatı Dokuzuncu Zirvesi Semerkant Bildirisi'nin *“Siyaset, Dış Politika ve Güvenlik Konularında İş Birliği”* alt başlığında *“Hazar Geçişli Uluslararası Doğu-Batı-Orta Koridorunun potansiyelinden istifade ederek bölgesel bağlantıyı güçlendirmek, ticari ilişkileri geliştirmek ve bölgesel ve uluslararası konularda mevcut işbirliğini arttırmak amacıyla 27 Haziran 2022'de Bakü'de düzenlenen Azerbaycan-Kazakistan-Türkiye Dışişleri ve Ulaştırma Bakanları Birinci Üçlü Toplantısı'nda ve 2 Ağustos 2022'de Taşkent'te düzenlenen Azerbaycan-Türkiye-Özbekistan Dışişleri, Ticaret/Ekonomi ve Ulaştırma Bakanları Toplantısı'nda sağlanan başarıları memnuniyetle karşıladıklarını”* belirtmişlerdir. Yine Bildiri'nin *“Ekonomik ve Sektörel İş Birliği”* alt başlığında ise Orta Koridor ve Zengezur konusunda (Türk Devletleri Teşkilatı, 2022: 25.09.2023);

*“Hazar Geçişli Uluslararası Doğu-Batı Orta Koridoru boyunca taşımacılık faaliyetlerini kolaylaştırmak ve Üye ve Gözlemci Ülkeler arasında ulaştırma iş birliğini güçlendirmek için önemli bir adım olarak, “TDT Üye Ülkeleri Arasında Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı*

Anlaşması”nın imzalanmasını ve “Ulaştırma Bağlantılılık Programı”nın kabul edilmesini takdir ettiklerini;

- Hazar Geçişli Doğu-Batı Orta Koridoru boyunca altyapının artırılması için iş birliğinin daha da geliştirilmesinin yanı sıra, güzergahın transit potansiyelini artırmak ve bölgesel ve uluslararası ulaşım sistemlerine entegre etmek için ulaşım, sınır ve gümrük prosedürlerinin dijitalleştirilmesinin önemini kaydettiklerini;

- Üye Ülkelerin, Zengezur Koridorunun en yakın zamanda açılması, "Bakü-Tiflis-Kars" Demiryolu Hattı'nın kapasitesinin artırılması, Avrupa ile Asya arasındaki ulaşım hatlarının daha iyi bağlantılandırılması ve çeşitlendirilmesine katkıda bulunan, "Özbekistan-Kırgızistan-Çin" ve "Tirmiz-Mezar-ı Şerif-Kabil-Peşaver" Demiryolu Hatlarının inşası için gösterdikleri çabaları desteklediklerini;

- 27 Ekim 2022 tarihinde Taşkent'te gerçekleştirilen TDT Üye Devletlerinin Demiryolu İdareleri Başkanları İlk Toplantısı ve TDT Kardeş Limanlarının Beşinci Toplantısı'nın sonuçlarını takdir ettiklerini; demiryollarının transit potansiyelinin daha da geliştirilmesi, ulaştırma operasyonlarının dijitalleştirilmesi ve demiryolu idareleri, deniz ve kara limanları ve lojistik merkezleri arasındaki ağın genişletilmesi konularında yakın işbirliğini teşvik ettiklerini;” aldıkları kararlarda belirtmişlerdir.

Türkmenistan’da 14 Aralık'ta gerçekleşen Türkiye, Türkmenistan ve Azerbaycan Devlet Başkanları Birinci Zirvesi’nin akabinde yayımlanan 25 maddelik ortak bildiri de tarafların Orta Koridora yönelik işbirliğine;

“- Taraflar, üç ülkenin ulaştırma, lojistik ve transit alanındaki büyük potansiyelini göz önünde bulundurarak, ulaştırma alanındaki işbirliğinin geliştirilmesine özel önem atfederler.

- Taraflar, Büyük İpek Yolu'nu Türkiye, Türkmenistan ve Azerbaycan'dan geçen tarihi güzergâhı boyunca canlandırma amacıyla Lapis- Lazuli Transit, Ticaret ve Ulaşım Rotası ile Hazar Geçişli Doğu-Batı Orta Koridorunun önemine vurgu yapmışlardır.”,

şeklinde iki madde ile Zengezur Koridoru hususuna önem atfetmişlerdir.

### **2.3. Astana Bildirisi’nde Zengezur’la İlgili Karar**

3 Kasım 2023 tarihinde Kazakistan’ın Astana kentinde “Türk Devri” temasıyla toplanan Türk Devletleri Teşkilatı Devlet Başkanları Konseyi’nin toplantı sonrası ilan ettikleri bildirinin

“Ekonomik ve Sektörel İş Birliği” alt başlığında liderlerin gümrüklerin basitleştirilmesi ve Zengezur Koridoru hakkında somut adım atılması konusunda görüş birliğine vardıkları anlaşılmaktadır. Astana Bildirisi’nde bu konuya ilişkin alınan karar şöyledir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2023: 28.01.2024):

“Üye Devletlerin ilgili makamlarını, “Türk Devletleri Teşkilatına Üye Ülkelerin Hükümetleri Arasında Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşması” ve “Türk Devletleri Teşkilatı Hükümetleri Arasında Basitleştirilmiş Gümrük Hattı Kurulmasına İlişkin Anlaşmanın” yürürlüğe girmesi için gerekli iç prosedürlerin tamamlanmasını hızlandırmaya çağırıldıklarını;

Özellikle Orta Koridora odaklanarak, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı’nın yanı sıra, Doğu Zengezur Ekonomik Bölgesi ile Azerbaycan Cumhuriyeti Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti’ni birbirine bağlayan ve Çin-Kırgızistan-Özbekistan, Kazakistan – Türkmenistan – İran ve Tirmiz - Mezar-ı Şerif - Kabil - Peşaver Demiryolu Hatlarının önemi dikkate alınarak çok modlu ulaşım yollarının geliştirilmesinde ortaya çıkan fırsatlardan yararlanma gereğini vurguladıklarını;”

Sonuç olarak Orta Koridor ve Zengezur Güzergâhının Türkiye ve Azerbaycan öncülüğünde Türk Devletleri Teşkilatı projesine dönüştüğünü söylemek mümkündür. Bu projenin hayata geçmesinin bölgede doğuracağı ekonomik canlanma ile Türk Devletleri arasında siyasi açıdan da entegrasyonun hız kazanacağı öngörülmektedir. Türkiye’nin son dönemlerde Türk Devletleri’ne yönelik yeniden şekillenen dış politikasının da bu sürece olumlu katkı sağlayacağını söylemek mümkündür.

Türkiye’nin, Türk Devletleri’ne yönelik izlediği politikada, enerji ve kültürel alanlardaki iş birliği gibi klasik alanların yanı sıra, yeni iş birliği ortamlarının oluşturulması ve bölgenin uluslararası toplumla bütünleşmesinin hızlandırılması hususlarının ön plana çıktığı görülmektedir. Bununla birlikte Türkiye bölgede önemli etki alanına sahip Rusya ve Çin Halk Cumhuriyeti’ni de Orta Asya’da gerçekleştirmeye çalıştığı iş birliği girişimlerine kontrollü olarak dâhil etmeye çalışmaktadır. Zira bölgeye yönelik büyük projelerin gerçekleştirilmesinde Çin ve Rusya katkısı söz konusu projelerin Türk Devletleri’ne olan ekonomik anlamda maliyetini düşüreceği gibi bu projelerin etkinliğini de artıracaktır. Öte yandan, bölgedeki siyasi ve ekonomik dengeler konusunda oldukça hassas olan Rusya ve bu hassasiyeti giderek daha fazla paylaşan Çin’in, Türkiye’nin girişimlerine dâhil edilmesi, bu iki devletin bölge dışı girişimlere yönelik yaklaşımlarında olumlu değişimlere yol açacaktır. Türkiye’nin temel dış



politika hedefleri arasında yer alan 'çok taraflı ulaştırma politikası,' Türkiye'nin bölgeye yönelik dış politikasının değişen dinamiklerini incelemek açısından büyük önem taşımaktadır (Toprak, 2020: 22-23).

## SONUÇ

Azerbaycan'ın İkinci Karabağ Savaşı'ndan zaferle çıkması üzerine, Rusya'nın arabuluculuğunda imzalanan üçlü deklarasyonda yer alan Zengezur Koridorunun açılmasıyla ilgili hüküm dünya kamuoyunun kadim İpek Yolu'nun yeniden hayat bulabileceği konusuna odaklanmasına yol açmıştır. Büyük bir ticaret hacmi güzergâhı üzerinde bulunan ve alternatiflerine göre daha avantaj sağladığına ilişkin yorumların yapıldığı Orta Koridor ile ilgili çalışmaların devam ettiği bir dönemde bu koridorun en avantajlı güzergâhını teşkil edecek olan Zengezur'un gündeme gelmesi başta bölge ülkeleri olmak üzere küresel aktörleri de hareketlendirmiştir. Rusya- Ukrayna Savaşı'nın ardından, Kuzey Koridorunun riskli hale gelmesiyle de Orta Koridora yatırım yapan ülkeler için yeni bir fırsat doğurmuştur. Bir taraftan bu fırsatları değerlendirmek isteyen ülkeler bu koridorun potansiyel kazançlarından daha çok pay almaya çalışırken, diğer taraftan ise bu koridorun oluşturacağı yeni dengeden yeterli pay alamayacaklarını ya da mevcut imkânlarından mahrum kalacaklarını hesaplayan ülkeler ise aksi yönde faaliyetler içine girmişlerdir. Bu da bölgede yeni bir jeopolitik dengenin oluşmasına yol açmıştır.

Asya ile Avrupa Kıtası arasında en güvenli ve en kısa ticaret yolu olması konusunda büyük bir potansiyele sahip Orta Koridor'un kilit ülkeleri olan Azerbaycan ve Türkiye ise bir taraftan Orta Koridor'un Bakü-Tiflis -Kars Güzergâhını daha etkin kullanımı üzerinde çalışırken, diğer taraftan da Türk Yolu olarak da adlandırılan Bakü-Nahçıvan-Kars Güzergâhını işlerlik kazandıracak Zengezur Koridoru'nun açılmasına yoğunlaşmış bulunmaktadır. Bu güzergâhın açılması Azerbaycan'ı hem yük-insan nakliyatı açısından hem de enerji transferi alanında kaynak ve transfer ülkesi olarak Avrasya'nın lojistik üssü haline getirecektir.

Asya'yı Hazar Denizi üzerinden Türkiye ve Avrupa ile birleştirmesine imkânı sağlayan Orta Koridor Projesi'ni Türkiye'nin temel dış politika konuları arasında yer alan çok taraflı ulaştırma politikasının bir bileşimi olarak görmek mümkündür. Bununla birlikte Türkiye açısından Orta Koridoru diğer alternatif güzergâhlardan farklı yapan özellikleri ise bu güzergâh Türkiye'yi Türk dünyası ile bağlayan ve önemli kısmı Türk topraklarında geçen bir güzergâhtır.

Bilindiği üzere Türkiye bu projeyi sadece ekonomik bir proje olarak görmemekte, aynı zamanda ortak tarih ve ortak medeniyetten beslenen Türk Devletleriyle bir entegrasyon projesi olarak görmektedir. SSCB'nin dağılmasından bu yana Türkiye'nin Türk Devletleri'ne yönelik dış politikası iki temel eksen üzerinden şekillenmiştir. *Birincisi* Türkiye bağımsızlıklarını ilan eden Türk Devletleri'nin toprak bütünlüğünü, siyasi ve iktisadi istikrarının sağlanmasını desteklemek ve bu yöndeki tüm girişimlere katkı sağlamaktır. *İkincisi* ise genç cumhuriyetleri uluslararası toplumla bütünleşmesini de sağlayacak şekilde gerek bölge devletlerinin kendi aralarında gerekse bölgeye komşu diğer devletlerle çoklu işbirliği ortamı oluşturacak girişimlere öncülük etmektir. Orta Koridoru Projesi'ni de bu ekseninde yorumlamak gerekmektedir.

Zengezur Koridorunun açılmasının yerel, bölgesel ve küresel düzeyde birçok etkilerinden söz etmek mümkündür. Zengezur Koridorunun açılmasıyla inşa edilecek karayolu ve demir yolunun Türkiye'nin ulaşım ağı ile entegre edilmesi bölgesel ve küresel ölçekte ulaşım ağının gelişmesine imkân sağlayarak, dünya lojistik sisteminde alternatif bir alan yaratacaktır. Böylece Çin ile Avrupa hatta diğer kıtalar arasında daha kısa ve daha az maliyetli aynı zamanda güvenli yeni bir güzergâh hayat bulacaktır. Aynı zamanda bu ulaşım güzergahının oluşturacağı sinerji ile bölgesel ticaret hacmi ve işbirliği imkanı artarak bölgede kalkınma hamlesi ve istikrarın oluşmasına katkı sağlayacaktır.

### **EXTENDED SUMMARY**

The "Zengezur Corridor" has assumed a historical mission alongside its political and economic significance. The reopening of the Zengezur Corridor, which has been closed for over 30 years, was agreed upon in the trilateral declaration signed under Russian mediation following Azerbaijan's victory in the Second Karabakh War. This development has once again drawn the attention of the international community to the region. The project to open the Zengezur Corridor, also known as the Turkish Strait, holds great importance for Turkey's relations with Azerbaijan and other Turkic Republics, signifying an increase in the weight of the Turkic world in international politics and trade.

From a strategic perspective, it is beneficial to consider the importance of the Zengezur Corridor within the framework of the "Middle Corridor." As it is known, the Middle Corridor is a route that strengthens the position of Turkic states between Asia and Europe, situated along the historic Silk Road, starting from Turkey and extending through the Caucasus region, crossing the Caspian Sea to Turkmenistan and Kazakhstan, and further on to Central Asia and

the People's Republic of China. The Caspian Trans-Eurasian Middle Corridor constitutes one of the most important components of the project to revive the historic Silk Road.

With the opening of the Zengezur Corridor, the Middle Corridor will take shape along two main axes. The first axis is the existing route that connects China and Central Asia to Turkey via Azerbaijan and Georgia. This route starts from Turkey and, through railway and road connections, leads to Georgia, Azerbaijan, and the Caspian Sea, from where it extends to China via the Turkmenistan-Uzbekistan-Kyrgyzstan or Kazakhstan route, utilizing the Caspian Crossing. In this context, the ports of Baku/Alat (Azerbaijan), Aktau/Kuryk (Kazakhstan), and Türkmenbaşy (Turkmenistan) are used for combined transportation at the Caspian Crossing. In the event of the Zengezur Corridor's opening, the second alternative route will pass through Kars, Iğdır, and the Nakhchivan Autonomous Republic, intersecting with the other route in Azerbaijan. This will result in the construction of a "Modern Silk Road" on the route of the "Historic Silk Road," offering a shorter, more cost-effective, and safer alternative for East-West transportation. An additional significance of this route is that it will establish sea access for landlocked Turkic states.

## KAYNAKLAR

- Asker, Ali, Özpınar, Zeynep Gizem (2021), “Azerbaycan’ı Zafere Götüren Büyük Taarruz: 44 Günlük Savaşın Anatomisi”, *Avrasya İncelemeleri Dergisi - Journal of Eurasian Inquiries* 10, 1 (2021): 83-106.
- Azərbaycan Respublikasının Prezidenti (2020), *Ermənistan Respublikasının Baş naziri və Rusiya Federasiyasının Prezidentinin Bəyanatı No:406/20* (9 Kasım 2020 Tarihli Ateşkes Andlaşması) < <https://www.mfa.gov.az/az/news/7026/view> > (Erişim Tarihi: 19.04.2021).
- Gasıмова, Tukazban, Erçin Yurcu, Melis (2023). “Zengezur Koridoru’nun Azerbaycan’ın Dış Ticaret ve Lojistik Faaliyetlerine Olası Etkilerinin SWOT Analizi”. *Dumlupınar Üniversitesi İİBF Dergisi*. S. 12, ss.1- 15.
- Hamzatlı, M. ve Büber. H. (2022). *Zengezur Koridoru’nun Azerbaycan ve Türkiye’nin Dış Ticaretine Olası Etkileri*. Eğitim Yayınevi. Konya.
- Memmedov, Asim, Hasanoğlu Murteza (2023). “Hazar Denizi’nden Akdeniz’e Zengezur Koridoru”. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*. C. 6. S. 2. ss.334- 344.

- Mustafayev, Beşir (2013), “Sovyetler Döneminde Rusya’nın Dağlık Karabağ Politikası”, *Karadeniz Araştırmaları*, Güz 2013, Sayı 39: 53-68
- Mustafayev, Beşir (2013a), “Karabağ’ın İşgal Süreci ve Bölgede Yaşanan Son Olaylar Çerçevesinde Çözüm Arayışları”, *A. Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi [TAED]*, Sayı: 49: 281-294.
- Özçubukçu, M. G. (2024). “Zengezur’un Dünü, Bugünü ve Yarını”. *Türkiye Azerbaycan Dergisi*. C. 20. S. 1. ss. 42- 45.
- Politicon (2020). “Azerbaijan and Belt and Road Initiative: On the way of becoming a regional transport center”. <https://politicon.co/en/analytics/33/azerbaijan-and-belt-and-road-initiative-on-the-way-of-becoming-a-regional-transport-center>. (Erişim Tarihi: 23.09.2023).
- Rzayev, Ayaz (2019). “Towards Greater Connectivity: The South Caucasus as a Railway Hub between the EU and China”. *United Nations University Institute on Comparative Regional Integration Studies*. No 1. pp. 1-9.
- Serhat Kalkınma Ajansı (2022). *Zengezur Koridoru’nun Bölgesel Kalkınma ve Ekonomik Büyümede Stratejik Önemi Çalıştay Raporu*, Ed. Emrah Konuralp, Kars: T.C. Serhat Kalkınma Ajansı Yayını.
- Toprak, Nuri Gökhan (2020). “Orta Koridor Girişimi Bağlamında Türkiye’nin Değişen Orta Asya Politikası”. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi (AEÜSBED)*. C. 6. S. 1. ss. 19- 32.
- Türk Devletleri Teşkilatı. (2020). “Türk Dünyası 2040 Vizyonu”. <https://turkicstates.org/assets/pdf/haberler/turk-dunyasi-2040-vizyonu-2396-98.pdf>. (Erişim Tarihi: 23.09.2023).
- Türk Devletleri Teşkilatı. (2022). “Türk Devletleri Teşkilatı Dokuzuncu Zirvesi Semerkant Bildirisi”. <https://www.turkicstates.org/assets/pdf/haberler/semerkant-bildirisi-2679-164.pdf>. (Erişim Tarihi: 25.09.2024).
- Türk Devletleri Teşkilatı. (2023). “Türk Dünyası 2040 Vizyonu”. [https://www.turkicstates.org/assets/pdf/temel\\_belgeler/10-zirve-bildirisi-2023-21-tr.pdf](https://www.turkicstates.org/assets/pdf/temel_belgeler/10-zirve-bildirisi-2023-21-tr.pdf).(Erişim Tarihi: 28.01.2024).
- Türkiye Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı. “Türkiye’nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası”. [https://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_nin-cok-tarafli-ulasirma-politikasi.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulasirma-politikasi.tr.mfa). (Erişim Tarihi: 23.09.2023).