

Ovit ve Zigana Tünellerinin Bölgesel ve Küresel Açından Jeopolitik Analizi

Geopolitical Analysis of Ovit and Zigana Tunnels from Regional and Global Perspectives

Müberra KOÇYİĞİT TÜRK 

Doktora Öğrencisi, Fırat Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Coğrafya Bölümü
Elâzığ, Türkiye



Geliş Tarihi/Received 19.05.2024
Kabul Tarihi/Accepted 13.06.2024
Yayın Tarihi/Publication Date 14.06.2024

Sorumlu Yazar/Corresponding author:
Müberra KOÇYİĞİT TÜRK

E-mail: muberrakocyyigit@gmail.com

Atf: Koçyiğit Türk, M. (2024). Ovit ve Zigana Tünellerinin Bölgesel ve Küresel Açından Jeopolitik Analizi. *Dünya Coğrafyası ve Kalkınma Perspektifi Dergisi*, (5), 61-70.

Cite this article: Koçyiğit Türk, M. (2024). Geopolitical Analysis of Ovit and Zigana Tunnels from Regional and Global Perspectives. *Journal of World Geography and Development Perspectives*, (5), 61-70.



Content of this journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

ÖZ

Ovit ve Zigana tünelleri, buldukları konum itibarı ile ulusal ve uluslararası öneme sahip ulaşım ağlarının merkezlerinden biridir. Bu iki tünel, bölgesel ve küresel iletişim ağlarının da devamıdır. Türkiye’de İpek Yolu’nun dayanak noktalarından olan Ovit ve Zigana tünelleri; jeoekonomik ve jeokültürel aktarım aracı olarak Türkiye’nin ulusal ve uluslararası misyonları arasında yer almaktadır. Ovit ve Zigana tünelleri; BTK, TRACECA, TENT, KEİT ile Karadeniz ve çevresindeki karayolu koridorlarının bağlantı noktalarını oluşturmakta ve transit bölge olma niteliği göstermektedir. Uluslararası açıdan mekânsal bağlantı noktaları olarak bu iki tünel, Avrasya’ya açılan koridorlardır. Tünellerin açılması ile ulaşım doğu-batı, kuzey-güney yönlü olarak gelişme imkânı elde edecek ve Doğu Karadeniz’de zaman ve enerji tasarrufu sağlanarak topografik engeller aşılanacaktır. Bu nedenle Türkiye, Ovit ve Zigana tünellerinin hem kuzey-güney yönlü hem de doğu-batı yönlü ulaşım ağlarına bağlanacak konumda yer almasını değerlendirmelidir. Ovit Tüneli’ni Türkiye’nin Kafkasya ve Orta Asya’ya bağlanan çift yönlü iletişim hattı olarak görmesi, bu bölgelerle sağlanacak ticari, kültürel ilişkilerde bölgenin kavşak noktası haline gelmesini sağlayacak ve bu bölgelere erişim açısından ulaşım koridorunu jeostratejik açıdan ön plana çıkaracaktır. Zigana Tüneli ise Avrupa’ya açılacak olan bir koridor olarak, İpek Yolu’nun devamı ve dolayısı ile Türkiye için Asya-Avrupa bağlantı noktalarından biridir. Aynı şekilde Ovit Tüneli’nin bir ucunun Avrupa’ya bir ucunun Asya’ya açılan bir koridor niteliği taşıması, bu tüneli hem Kafkasya ve Orta Asya ile hem de Avrupa ile iletişim kurmasını sağlayan iki yönlü jeostratejik merkeze dönüştürmektedir. Bu çalışma, Karadeniz Havzası’nda bulunan Ovit ve Zigana tünellerinin ulusal ve uluslararası jeopolitik açıdan Türkiye’nin kazançlarını incelemeyi amaçlamaktadır. Çalışma, progressif ve somut mekan yaklaşımlarıyla ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Türkiye, Karadeniz, Jeoekonomi

ABSTRACT

Ovit and Zigana Tunnels are one of the centers of transportation networks of national and international importance due to their location. These two tunnels are the continuation of regional and global communication networks. Ovit and Zigana Tunnels, one of the mainstays of the Silk Road in Turkey; It is among Turkey's national and international missions as a means of geoeconomic and geocultural transfer. Ovit and Zigana Tunnels; It constitutes the connection points of BTK, TRACECA, TENT, BSEC and the highway corridors in and around the Black Sea and is a transit zone. As international spatial connection points, these two tunnels are corridors opening to Eurasia. With the opening of the tunnels, transportation will have the opportunity to develop in the east-west and north-south directions, and topographic obstacles will be overcome by saving time and energy in the Eastern Black Sea. For this reason, Turkey should consider locating the Ovit and Zigana tunnels in a position to connect to both north-south and east-west transportation networks. Turkey's perception of the Ovit Tunnel as a two-way communication line connecting the Caucasus and Central Asia will enable the region to become a crossroads in commercial and cultural relations with these regions, and will bring the transportation corridor to the fore from a geostrategic perspective in terms of access to these regions. Zigana Tunnel, as a corridor to open to Europe, is the continuation of the Silk Road and therefore one of the Asia-Europe connection points for Turkey. Likewise, the fact that one end of the Ovit Tunnel is a corridor opening to Europe and the other to Asia turns this tunnel into a two-way geostrategic center that allows communication with both the Caucasus and Central Asia, as well as with Europe. This study aims to examine Turkey's gains from the Ovit and Zigana tunnels in the Black Sea Basin in terms of national and international geopolitics. The study was handled with progressive and concrete space approaches.

Keywords: Turkey, Black Sea, Geoeconomiscs.

Giriş

Napoleon Bonaparte “her devlet kendi coğrafyasının siyasetini yapar” ifadesi ile mekan siyaseti üreten jeopolitik kavramının önemini belirtmiştir. Bu bağlamda jeopolitik kavramı ile eş düzeyde Siyasi Coğrafya; bir mekanın kendine has niteliklerinden yola çıkarak, buna uygun bir politika üretimini ifade etmektedir. Bu açıdan Barrows, Coğrafyanın asıl konusunun insanın çevreye verdiği tepkilerin ölçülmesi- incelenmesi olarak görmüştür. Bu da ulaşım gibi bir dizi çevresel düzenlemeleri beraberinde getirmiştir.

Bir ülkenin siyasi duruşunun belirlenmesinde beşeri unsurlar kadar topografyasında dikkate alınması gerekmektedir. Dağlık topografyalar, kimi zaman savunmaya elverişli olsada ulaşım gibi engelleri de beraberinde getirmekte veya savunma-çatışma anında ulaşım-iletişim kanallarının gerekliliğine ihtiyaç duyabilmektedir. Bu bağlamda ulaşım-jeopolitika birbiri ile yakından ilişkili konulardır.

Ülke kaynakları zengin olsa da pazar noktalarına erişim sağlanamıyorsa bunun bir önemi olmayacaktır. Ayrıca fikir-bilgi-enerji-mal-iletişim de ulaşım vasıtası ile sağlanabilen unsurlardır. Bu nedenle ülkede bütünlüğün idamesi için en uzak bölgelerde dahi ulaşımın sağlanması gereklidir (Akengin, 2019). Globalleşmenin ve gelişmenin ortaya çıkmasındaki en önemli unsurlardan biri ulaşım ağlarıdır. Mekânları birbirine bağlayan ulaşım faaliyetleridir. Ulaşım, coğrafi açıdan olduğu kadar jeopolitik açıdan da mekânın siyasal biçimlenmesi şeklinde ele alınmaktadır. Ulaşım; mekânın değişiminde rol oynayan iletişim, erişim faaliyetleri arasında yer alarak Coğrafyanın konusunu ilgilendirirken, bir ülkenin güçlenerek gelişmesindeki en önemli unsurlardan biri olarak jeoekonomik ve jeopolitik boyutunu ilgilendirmektedir. Jeopolitik hat; mekanın yapılanması olarak kabul görmekte ve kara-demir-deniz ulaşım hatları, malların-hammaddelerin, nakil yollarını ve iletişimi birleştirici jeostratejik koridorlarını kapsamaktadır (Hasanov, 2012).

Çağımızda teknolojik açıdan ilerlemeler kaydedilmesine rağmen doğal çevresel koşullar etkisini sürdürmektedir (Tümertekin ve Özgüç, 2012). Karayolu ve demiryolu ulaşımında fiziki engeller, topografik unsurlar, ulaşımın hala en belirleyicileri arasında yer almaktadır. Öte yandan iklim koşulları (buz tutması, atmosferik hareketler, sağnak yağmurlar, rüzgâr, sis, çığ vb) ulaşımı belirleyen diğer unsurlardır. Topografik unsurlar ve iklimatik şartların olumsuzluğu, ulaşım yollarını ve ağları üzerinde değiştirme, inşa etme veya bulunduğu tabii coğrafyaya uyum sağlama ile kendi sürecini başlatır. Bununla beraber ulaşım teknolojisindeki gelişim ve değişimler, jeoekonomik ve jeokültürel büyümeleri de beraberinde getirmektedir. Gelişmekte olan ülkeler hareket zorluluğu yaşamaktadır ve

bilhassa kırsal alanların ulaşım altyapısına bağlantısı zordur (Santos vd., 2010).

Coğrafyanın ulaşımı belirleyiciliğinden yola çıkan çalışma; Zigana ve Ovit Tünellerinin açılması ile beraber ortaya çıkan ve çıkacak olan ulaşım, iletişim, ekonomi, zaman ve enerji tasarruflarını jeopolitik açıdan incelemeyi amaçlamaktadır. Ulaşım üzerine çok sayıda çalışma olmasına rağmen, Ovit ve Zigana tünelleri üzerine jeopolitik konulu çalışma bulunmamaktadır. Bu tünellerin doğal afetler ile kapanması ile ortaya çıkacak olası ticari-insan akışındaki aksaklıklar, bölgesel ve küresel etkileri analiz edilmeye çalışılmıştır. Çalışma, Ovit Zigana tünellerinin ulusal ve uluslararası bağlantı noktalarını incelerken, bu tünellerin açılmasıyla ortaya çıkan jeoekonomik ve jeokültürel iletişim kanallarını da ele almaktadır.

Yöntem

Ulaşım, iletişim, siyasal olayların getirdiği olgular; zihinlerde değişen jeopolitik algılar oluşturmaktadır. Bu çalışmada, Ovit ve Zigana tünellerinin tarihi önemini inceleyerek, bu tünellerin geçmişte, günümüzde ulaşım-iletişim ve jeopolitik ilişkilere nasıl yön verdiği ve gelecekte stratejik açıdan nasıl bir öneme sahip olacağı yorumlanmıştır.

Siyasi Coğrafyada kullanılan somut mekan yöntemi; jeopolitik, jeostratejik, jeoekonomik ilişkileri, ulusal ve uluslararası olayları mekan karakterine göre, ülke çıkarlarının global ve bölgesel sonuçlarının incelenmesinden faydalanarak yapmaktadır (Hasanov, 2012). Çalışma; Ovit ve Zigana tünellerinin ulusal ve uluslararası jeopolitik, jeoekonomik, ve jeokültürel önemini analiz etmek için somut mekan yönteminden yararlanmıştır. Ayrıca sürekli değişimi esas alan ve geçmişe dönük tarihsel analizler yaparak, konunun geçmişte nasıl şekillendiği, günümüzde nasıl devam ettiğine bakarak, geçmişi, günümüzü ve geleceği ele alan progressif yaklaşımdan faydalanan çalışma, Ovit ve Zigana tünellerinin jeopolitik analizini yapmaktadır. Çalışma için Ovit ve Zigana tünellerinin ulusal ve uluslararası önemini belirlemek amacıyla ArcGIS 10.4 yazılımı esas alınarak haritalar çizilerek gösterilmiştir.

Bulgular

Asırlık Hayal: Ovit Tüneli

Yüksek ve engebeli bir ülke olması nedeniyle Türkiye’de çok sayıda geçit bulunmaktadır. Karadeniz bölgesinde çok sayıda geçit bulunması, bölgenin ne kadar engebeli ve yüksek olduğunu göstermektedir. Ovit Dağı, Türkiye’de Erzurum-İspir, Rize-İkizdere arasında yer alan ve Doğu Anadolu ile Doğu Karadeniz’i birbirinden ayıran bloktur.

Ovit Dağı, 2640 rakımlı olup, sis, çığ ve yoğun kar nedeni ile yılın 7-8 ayını kapalı geçiren tehlikeli bir yolu

oluşturmaktadır. Buna rağmen tarihi süreç içinde kervanların göç yolu üzerinde yer alması nedeniyle stratejik öneme sahip olmuştur. Ovit Dağı ile ilgili en büyük sorun yılın yarısını ulaşıma kapalı vaziyette geçirmesiydi. Ovit Tüneli'nin açılması ile bu sorun büyük ölçüde giderilmiştir. Fakat bu tünelin, ulusal ve uluslararası stratejik ulaşım ağlarına bağlanabilecek kavşak olma niteliği ile jeopolitik öneminin ön plana çıkarılarak farkındalık yaratması gerekmektedir. Ovit Tüneli bölgenin jeokültürel ve jeoekonomik açıdan zenginliklerinin ortaya çıkarılmasında ön ayak olacak niteliğe sahiptir. Bu bağlamda Ovit Tüneli'nin bir taraftan Kafkasya ve Orta Asya hinterlandına bir taraftan Avrupa hinterlandına bağlanan bir koridor niteliği taşıdığını ve bu yönde Türkiye'nin hedeflerini bu koridor aracılığı ile gerçekleştirebileceğini ortaya koymak gerekmektedir.

Ovit Dağı için ilk tünel açma fikri 1800' de II. Abdülhamit tarafından proje olarak düşünülmüş fakat gerçekleştirilememiştir. Ovit Geçidi, İkizdere ilçesinin Sivrikaya köyünde yer almakta olup, Türkiye'nin Yeni Zigana Tüneli'nden sonra 2. en uzun, dünyanın ise 4. en uzun çift tüplü tüneli olma özelliğine sahiptir. Tünelin temelleri 13 Mayıs 2012'de atılmış, tünel için yaklaşık 15 km uzunluğunda 2 tüp açılmıştır. 22 Kasım 2017 de ilk geçiş olmuş, resmi anlamda 13 Haziran 2018'de açılışı gerçekleştirilmiştir. Tünel yaklaşık 14.300 km uzunluğa sahip ve ortalama 2000 m rakımlı çift tüpten oluşmaktadır (Fotoğraf 1).



Fotoğraf 1. Ovit Tüneli

Kaynak: [https:// www. haberler.com.tr](https://www.haberler.com.tr) (Erişim Tarihi: 10.11.2023).

Ovit Tüneli'nin açılması ile coğrafi açıdan iki temel nokta ortaya çıkmıştır:

- Ovit Tüneli'nin özel konumundan doğan ulusal bağlamli tarihsel, stratejik, jeoekonomik ve jeokültürel açıdan ulaşım ve ulaşım ağlarına kattığı önem.
- Ovit Tüneli'nin coğrafi yakınlığı nedeni ile bölgesel

anlamda ve uluslararası açıdan jeoekonomik, jeokültürel, stratejik ve ekolojik önemi.

Yeni Zigana Tüneli

Yeni Zigana Tüneli, Trabzon-Gümüşhane karayolu üzerinde yer almakta olup, Türkiye'nin ve Avrupa'nın en uzun karayolu tüneli özelliğini göstermektedir. 14.5 m uzunluğu ile Yeni Zigana Tüneli; Dünya'da üçüncü, Avrupa'da en uzun çift tüp karayolu tüneli olma özelliğini göstermektedir. Gümüşhane'nin Torul İlçesindeki Köstere köyü ile Trabzon'un Maçka ilçesine bağlı Başar köyü arasında bulunmaktadır (Harita 1). Bu tünel 03.05.2023 tarihinde açılmış olup, tünelin zorlu geçiş güzergahını rahatlatması, zaman ve enerji tasarrufu yapması beklenmektedir. Ayrıca, halihazırda Zigana Tüneli'ne nispeten 800 m daha aşağıdan tünel giriş sağlanmakta olup, kış mevsiminde yoğun yağışa trafik süresine ve diğer engelleyici şartlara karşı kolaylık oluşturacak, bunun yıllık 200 milyon lira tasarruf ile karbon salınımını azaltacak çevreci bir tünel olması beklenmektedir (Aşık, 2023). Yeni teknikler kullanılarak inşa edilen tünel, doğal hava şartlarından muhafaza edilecek şekilde inşa edilmiştir. Buna göre yağmur ve rüzgârdan etkilenmeyen iklimik bir sistemle oluşturulmuştur. Bilhassa kış mevsiminde yağış ile kar yoğunluğu nedeni ile keskin virajların ve rampaların bu geçit ile ortadan kalkması beklenmektedir.



Harita 1. Ovit Tüneli ve Zigana Tüneli

Doğu Karadeniz ile Kafkasya'yı, Ortadoğu ile İran'ı birbirine bağlayan Trabzon- Gümüşhane karayolu üzerindeki İpek Yolu güzergahında bulunan Yeni Zigana Tüneli'nin, 1,5 saat süren Trabzon-Gümüşhane arasındaki mesafeyi 30 dk azaltması ön görülmektedir. Böylece yakıt ve zaman tasarrufu sağlayacaktır. Ayrıca bu tünel ile Gümüşhane Trabzon Limanı'na yakınlaşacak ve 100 km olan yol 10 km kısalarak 90 km'ye düşecektir (Fotoğraf 2).



Fotoğraf 2. Zigana Tüneli

Kaynak: <https://www.iha.com.tr/> (Erişim Tarihi: 10.11.2023).

Ovit ve Zigana Tünellerinin Ulusal Önemi

Türkiye’de II. Dünya Savaşı’nın ardından bilinçli olarak karayolu gelişimi benimsenmiştir (Ayhan, 2023). Ovit ve Zigana tünelleride karayolu ulaşımının parçalarıdır. Doğu Karadeniz bölgesi, kıyı ile iç bölgeler arasındaki ulaşımı sağlayan en kilit noktaları ve geçitleri oluşturmaktadır. Bekdemir ve Coşkun’a göre (2010) Ovit Tüneli iki açıdan stratejiktir: birincisi, konumu itibari ile bu tünelin kıyı ile iç kesimleri birbirine bağlayan ve Doğu Karadeniz Dağları’nın önemli geçit noktalarından biri olması, diğeri ise, Karadeniz ve Doğu Anadolu bölgelerini en kısa mesafede topografik engeli aşarak birbirine bağlamasıdır. Aynı işlevi Gümüşhane ve Trabzon arasındaki Zigana Tüneli de sağlamakta olup, iç bölgeleri dağlık topografyanın engelleyici etkisinden kurtararak, iç bölgeler ile kıyı bölgeleri arasında ulaşım ve iletişimi sağlamaktadır. Bu tüneller Doğu Karadeniz Bölgesi’nin en kısa güzergâhını oluşturmaktadır. Bu bağlamda; Erzurum ve Rize arasında yapılmış olan Ovit Geçidi ve Trabzon-Gümüşhane arasındaki Zigana Geçidi, ulusal jeopolitik anlamda kara ve denizi birleştiren bir kıstakta yer alması ve mesafeyi kısaltıcı özellik taşıması nedeniyle jeostratejiktir.

Karayolu tünellerinde yol güvenliği ön plandadır (Aydın, Çoruh ve Kalkan, 2020). Dağlık bölgelerin ortak niteliği, geçitler vasıtası ile ulaşımın sağlanabilmesidir. Coğrafi konuma bağlı ulaşım avantaj veya dezavantaj sunabilmektedir. Ovit Tüneli, bağlantı yolları ile beraber 17 km’den oluşan, kış mevsimlerinde çığ ve kar tehlikesini asgariye indirerek yaklaşık 250 km’lik Rize-Erzurum arasındaki mesafeyi 50 km kısaltmıştır. Bu yönüyle Ovit Tüneli dezavantaja sahip konumunu avantaja çevirmiştir. Dolayısı ile Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu bölgesini birbirine bağlayan en kısa yol olmuştur.

Ovit Tüneli’nin açılmasıyla birlikte İkizdere-İspir arasındaki mevki, yılın tamamında açık hale gelerek

Türkiye’nin, Osmanlı padişahı II. Abdülhamid’den bu yana hayali kurulan 138 yıllık proje gerçekleşmiştir. Bu bağlamda Ovit Tüneli, tarihi açıdan değerli bir geçittir. Ovit Tüneli, aynı zamanda bölgenin jeoekonomik yapısını güçlendirecek bir lokasyonda yer alması nedeniyle stratejik öneme sahiptir. Yıl boyunca açık olması jeoekonomik açıdan mal ve hizmetlerin sunulmasını destekleyecek bir husus taşır. Jeoekonomi; ulusal ve uluslararası ekonomik ilişkilerin mekansal niteliklerin göz önünde bulundurulmak sureti ile yapılan ekonomik faaliyetlerdir ki ulaşım bu açıdan devreye giren önemli bir unsurdur. Bu durum hem rekabeti hem de işbirliğini ulaşım üzerinden ortaya çıkarmaktadır.

Ovit Tüneli, Doğu Karadeniz bölgesinin turizm potansiyelini ön plana çıkararak bölge jeoekonomisine katkı sunacaktır. Bilhassa Türkiye’nin 6 ay ile en uzun süreli kar altında kalan bölgesi Rize’nin İkizdere ilçesinde, kent merkezine 91 km, ilçe merkezine 34 km mesafede yer alan 2640 metre rakımlı Ovit Dağı ve çevresi, 2008 de Kış Turizm Merkezi ilan edilmiştir. Bu bağlamda Ovit, Türkiye’nin sayılı kış turizmine aday olacak jeoekonomik potansiyele sahiptir. Ovit Tüneli’nin açılması hem bu kış turizm merkezine erişimi kolaylaştıracak hem de kış turizm potansiyeline sahip bu bölge ulaşım engeline takılmayarak 6 ay süren kış turizmini halka sunmuş olacaktır.

Yeni Zigana Tüneli ile Trabzon-Maçka, Gümüşhane, Bayburt, Erzurum ile Doğu Anadolu’ya, Trabzon- Maçka, Gümüşhane Torul ile İç Anadolu’ya bağlanmıştır. Yeni Zigana Tüneli’nin diğer Zigana Tüneli ile Gümüşhane turizminin de gelişmesi beklenmektedir. Tünelin, Gümüşhane ile yakın çevresinde turistik alanlara ulaşımı kolaylaştıracak, iş hacminin artması ile ekonomik gelişime ve turizm istihdamı sağlayacaktır (Yakut, 2023). Ovit Yaylası, Rize’nin İkizdere ilçesinde yer alan ve bu bölgenin yayla turizminin bir parçasını oluşturmaktadır. Ovit Tüneli yayla turizmine Rize’de yakın bölgelerde ve Türkiye’nin farklı lokasyonlarından gelecek olan turistlere daha fazla erişim imkânı sunacak stratejik bir konumda yer almaktadır. Bu anlamda Ovit Tüneli Ovit Yaylası’na erişim ve iletişimi sağlayan jeoekonomik nitelik taşımaktadır.

Ovit Yaylası’nın, bulunduğu konum itibari ile Avrasya’ya yakın olması bölgeyi önemli kılan diğer özelliğidir. Nitekim Rize; Gürcistan ve GAP Bölgesi’ne en yakın liman şehridir (Can, 2023).

Karadeniz’in en derin limanı olarak Rize Limanı, Osmanlı Devleti döneminde kullanılmış olup, 1997’de özelleşmiş bir liman özelliği kazanmıştır. Rize İyidere’nin lojistik merkez olarak seçilmesi, Rize Limanı’nı Ovit Tüneli ile beraber daha aktif hale getirecektir. Rize limanında yük potansiyeli artacak, Ovit Tüneli ile Güney Doğu Anadolu bölgesine nakliye çok daha kısa sürede, çok daha kolay ve ucuz sağlanacaktır. Bu durum iki coğrafi bölgenin de jeoekonomik anlamda kalkınması anlamını taşımaktadır.

Ovit Tüneli ulaşım alt yapısı olarak Rize Limanını (RİPORT)'nin yanı sıra Rize ilini kalkındıracak ve Doğu Anadolu Bölgesi, Güneydoğu Anadolu Bölgesi taşımacılık, jeoekonomik irtibatını sağlayacaktır. Ona eşlik eden Zigana Tüneli, Trabzon Limanını Gümüşhane'ye yakınlatacak ve Doğu Karadeniz ile iç bölgeler arasında iletişim, taşımacılık ve ekonomiyi geliştirecektir.

Bölgedeki doğal ve kültürel değerler ile Rize Limanı önemli bir kruvaziyer limanı olmaya adaydır. Ovit Tüneli sadece Rize Limanı için değil bölgedeki diğer limanlarında jeoekonomik kapasitesini artıracak potansiyeldedir. Türkiye'nin önemli limanlarından Trabzon Limanı Ovit Tüneli ile Doğu Anadolu Bölgesi, Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve GAP ile irtibatı güçlendirecektir (Temelli, 2016). Ovit Tüneli Trabzon Limanı'nın yük trafiğini artırarak, mesafeyi de kısaltarak jeoekonomik kazançlar sağlayacaktır. Dolayısı ile Ovit ve Zigana tünelleri Türkiye'nin Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgeleri arasında jeoekonomik gelişimin hızlanmasını destekleyerek zamansal tasarruf sağlayacaktır.

Lokasyon açısından Ovit ve Zigana tünelleri, Giresun ve Artvin arasında yer alması, bu iki kent ve çevresinde ulaşım ağını güçlendiren bir nitelik kazandıracaktır.

Güneydoğuyu Karadeniz'e yakınlatacak stratejik öneme sahip Ovit Tüneli ülke içi diğer stratejik yollara bağlanabilecektir. Nitekim Yeni Zigana Tüneli'nin Ovit Tüneli'nden sonra açılması Ovit Tüneli'nin Zigana ile beraber Doğu Karadeniz'i İç Anadolu ve Doğu Anadolu'ya kısa sürede bağlayarak güney bölgelerine yakınlatacaktır.

Rize-Mardin otoyolu (bu yol, Rize, Erzurum, Bingöl, Muş, Diyarbakır, Batman, Mardin, Bitlis, Siirt, Şırnak, Iğdır, Ağrı, Van, Hakkâri'yi kapsayan bir proje olup, Doğu Karadeniz sahili ile Doğu ve Güneydoğu arasındaki mesafeyi önemli ölçüde kısaltmaktadır) önündeki en büyük engel Ovit Dağı idi. Ovit Tüneli'nin yapılması ile bu sorunda çözümlenerek kuzey- güney yönlü ulaşım ağlarına bir yenisi eklenmiş oldu. 2023 yılında bitirilmesi beklenen Mardin-Rize otoyolu kuzey-güney hatlı olarak yolları birbirine bağlayacak bu hattı en kısa geçiş noktası olan Ovit Tüneli vasıtası ile hem mesafe kısalması olacak hem de bölgenin jeoekonomik, açıdan Doğu Anadolu, Güneydoğu Anadolu, Doğu Karadeniz bölgesinin kalkınması desteklenmiş olacaktır. Çünkü bu koridor, enerji ve doğalgaz rezervlerinin yeni koridorunu oluşturacak ve bu proje ile kuzey-güney hattı birbirine bağlanmış olacaktır. Ayrıca bu ulaşım koridoruna vesile olacak olan Ovit tüneli kuzey ve güney bölgelerini yakınlatacaktır. Bu nedendir ki bu yola Rize-Mardin sevgi yolu denilmiştir. Bu durum Rize- Mardin hattı üzerinde yer alacak olan 15 ilin jeokültürel ve jeoekonomik açıdan gelişerek yakınlaması anlamına gelmektedir. Rize-Mardin otoyolunun stratejik noktası Ovit tüneli aynı zamanda Rize

Limanını da katkı sunacaktır.

Türkiye'deki limanların gelişimi konularından ziyade iç bölgeler ile ulaşım rahatlığına bağlıdır (Darkot, 1958). Böylece Yeni Zigana Tüneli, Trabzon'u Gümüşhane üzerinden Bayburt ile Erzurum ile Doğu Anadolu, Trabzon-Gümüşhane üzerinden Sivas ile İç Anadolu'ya kısa sürede bağlayacak ve bu bölgelerin ulaşım- ekonomi- iletişim ağlarını güçlendirecektir.

Doğu Karadeniz Projesi (DOKAP) kapsamında projenin önemli gelişim ayaklarından biri olan Rize, ulaşım ve ulaşım sisteminden doğan kentsel gelişim, jeoekonomi (turizm, ticaret, lojistik vb), jeokültür, ekoloji gelişim alanlarını içermektedir. KUDAKA ve GAP irtibatını sağlayacak koridor Ovit Tüneli DOKAP'ın en önemli aracı olacaktır.

Ovit ve Zigana Tünellerinin Uluslararası Önemi

Ratzel'e göre jeopolitik; bir ülkenin konumu gereği komşular ile coğrafi ortam arasındaki etkileşimle ortaya çıkan problemleri çözümlenmeyi hedeflemektedir (Hasanov, 2012). Ulaşım, ülkeler arasında iletişim ve ticari ilişkilerin kurulması ve devamlılığı için büyük öneme sahiptir. Bu bağlamda Ovit ve Zigana tünellerinin uluslararası açıdan iki önemi söz konusudur. Birincisi, karayolu vasıtası ile uluslararası açıdan, diğeri ise uluslararası denizel ulaşım vasıtalı jeostratejik anlamıdır. Jeostratejik bölge; coğrafi-ticari-kültürel-ideolojik açıdan iletişim kuran çok uluslu mekanları ifade etmektedir. Jeopolitik bölge de, jeostratejik bölgenin parçası biçiminde özel mekan ölçümü verir (Hasanov, 2012). Ovit ve Zigana tünelleri, coğrafi nitelikleri çok uluslu mekanlara açılabilen ulaşım noktalarıdır. Anadolu üzerinden Avrupa-Kafkasya-Ortadoğu'ya açılmaktadır. Bu bağlamda Ovit ve Zigana tünellerinin uluslararası jeopolitik önemi şu şekilde sıralanabilir:

Türkiye; Avrasya'yı sıcak denizlere ve Afrika kıtasına bağlayan, Balkanlar ve Kafkasya'yı içine alan kara geçiş bölgesi, aynı zamanda boğazlar vasıtası ile deniz geçiş bölgesi olarak kilit noktası olup, enerji bölgeleri olan Hazar ve Ortadoğu bölgesine koridor oluşturmaktadır. Doğu-batı hattı olarak da Avrasya'nın parçası olan Anadolu, stratejik önem arz etmektedir (Davutoğlu, 2016). Bu nitelikler geçmişten günümüze Anadolu'nun ulaşım ağlarının kavşak noktası olmasına vesile olmuştur. Avrupa ve Ortadoğu'ya, Kafkasya ve Orta Asya'ya açılan Türkiye'nin önemli kilit noktalarından biri, ulaşım ağlarının nirengi noktalarını oluşturan tünellerdir. Ovit ve Zigana tünelleri, bu anlamda Türkiye'nin Asya ve Avrupa'ya açılımını destekleyen iki koridor rolü üstlenmektedir.

Türkiye, Transit ülke olarak uluslararası ulaşım kavşağında yer alan bir ülkedir. Bu transit özelliğinin bir parçası da Kuzeydoğu Anadolu Bölgesidir. Kuzeydoğu Anadolu bölgesi; kuzey-güney, doğu-batı doğrultulu ulaşım ağlarının düğüm noktasında yer almaktadır. (Harita 2).

Tarihi süreç içinde Sibirya'dan başlayıp Kafkaslar ve oradan Kuzeydoğu Anadolu üzerinden giriş yapmakta olan Kürk Yolu mevcut idi. Aynı şekilde İpek Yolu Çin, Türkistan, İran üzerinden Kuzeydoğu Anadolu'ya girerken, Hindistan, İran'dan Baharat Yolu bu güzergâhtan geçmekteydi.



Harita 2. Kuzeydoğu Anadolu Bölgesinin Bağlantı Yolları

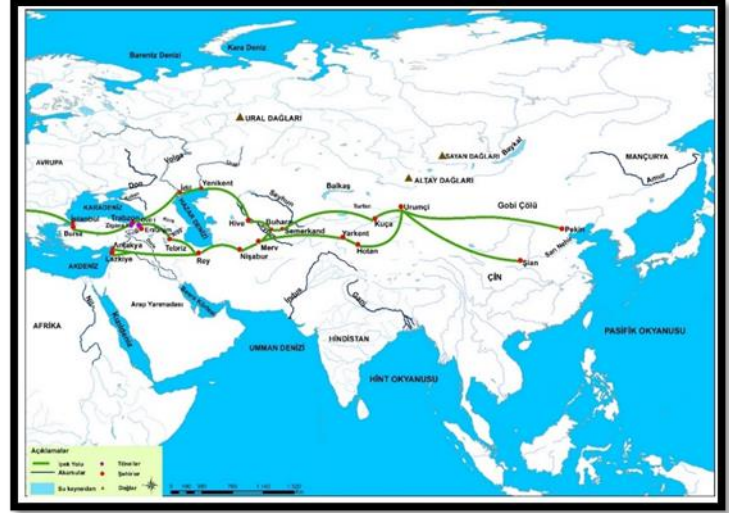
Edirne'den başlayarak İstanbul, Ankara, Sivas, Erzurum, Kars, Tiflis ve Bakü'ye ulaşan ve Erzincan-Trabzon-Batum üzerinden Ufa'ya ve Trans-Sibirya hattı ile Vladivostok'a ulaşan Trans-Anadolu Demiryolu Koridoru Projesi de bölgenin önemini artırmaktadır (KUDAKA, 2013).

Ovit Dağı geçmiş dönemlerde de kervanların göç yolu üzerinde yer alması bakımından önemini kaybetmemiştir. Jeostratejik öneme sahip olan Kuzeydoğu Anadolu bölgesine, yakın dönemlerde ulaşım ağları eklenen bu bölge daha fazla önem kazanmıştır. Bunlardan bazıları; Erzurum-Bayburt-Gümüşhane-Trabzon karayolu üzerinde yapımına başlanan Kop Dağı Tüneli ile beraber ulusal anlamda önemli jeoekonomik kazanç sahalarından biri haline gelecek olan Ovit ve Zigana tünelleri, uluslararası bağlamda Erzurum üzerinden Kafkasya'ya açılan jeoekonomi koridorunun da bir parçası olacaktır. Öte yandan bu koridor, Doğu Anadolu'yu Karadeniz'e bağlaması nedeniyle Avrupa'ya açılacak olan jeoekonomi koridorunun da devamı niteliğini taşımaktadır.

Ovit Tüneli, ulaşım'ın jeopolitik boyutunu oluşturan uluslararası özellikler taşır. Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan konuşmasında "Ovit Geçidi herhangi bir tünel değil, aynı zamanda bu geçit Avrupa ve Orta Asya'ya açılan Kafkasya koridoru üzerinde bulunması sebebiyle stratejik öneme sahip" diyerek Ovit Tüneli'nin bölgesel ve uluslararası jeostratejik önemini vurgulamıştır.

İpek Yolu hattında karayolu taşımacılığı açısından en stratejik ülke olarak Türkiye, Orta Asya ve Kafkasya ülkelerinin de Avrupa'ya bağlanma noktasıdır. Bu bağlanmayı sağlayacak nirengi noktalarından biri de Ovit ve Zigana tünelleridir.

BKBY (Bir Kuşak Bir Yol) İpek yolunun Pekin'den başlayarak Kafkasya'da Gümrü- Kars üzerinden jeoekonomi koridorunun bir parçası olan Erzurum, güney ucunu oluşturan alt bölge iken, Rize ve Trabzon bu koridorun kuzey ucunu oluşturan üst bölgedir. Bu bağlamda bölge için ve Kafkasya'nın Avrupa'ya açılması açısından önemli güzergâhlardan biri olarak jeoekonomik ve jeostratejik önem taşımaktadır. Bu bağlamda İpek yolunu canlandırması açısından önemli roller üstlenecektir (Harita 3).



Harita 3. İpek Yolu güzergâhı ve Ovit-Zigana Tünelleri

BKBY projesinin önemli bir parçası olan BTK, jeokültürel aktarımlı, Türk dünyası ile bağ kuran, Kafkasya üzerinden Erzurum ve Rize-Trabzon vasıtalı Ovit ve Zigana'yı da kapsamaktadır. Bu anlamda jeokültürel kaynaşmayı destekleyecek bir kanallardan biri Ovit ve Zigana tünelleridir. BTK (Bakü-Tiflis-Kars) İpek demiryolu siyasal, jeoekonomik, jeokültürel iş birliği ve etkileşimi sunması nedeni ile küresel ve bölgesel anlamda stratejiktir. Bu anlamda Bakü-Tiflis-Kars demir-yolu hattının Doğu Karadeniz limanları üzerine jeoekonomik katkı sağlayacağı aşikârdır.

BTK hattı aracılığı ile Ovit üzerinden Rize Limanı da büyük anlam kazanacaktır. Öyle ki bu liman barış dönemlerinde Kafkasya ve Avrupa bağlantılı bir jeoekonomi koridorunun parçası iken, çatışma ve savaş dönemlerinde askeri lojistik açıdan stratejik önem taşıyacaktır.

BTK, İpek demiryolunun ikinci bir kol üzerinden denizyoluyla bağlantı sağlanması planlanmıştır. Bu bağlantı yeri ise Trabzon Limanıdır (Ovalı, 2015: 160). Bu liman, Rize yede açılan stratejik bir hattır. Bu anlamda Rize Limanı hem Karadeniz kıyı şeridiyle bağlantı kuran hem de Ovit aracılığı ile Erzurum üzerinden Kafkasya'ya açılan bir hat özelliğini kazanmaktadır.

Karaismailoğlu, Trabzon-Gümüşhane-Erzurum'u içeren Zigana Geçidi'nin stratejik önemini vurgulamak adına tünelin İran, Irak ve Ortadoğu ülkelerinin, Karadeniz'e erişim kolaylığını ifade etmiş, Yeni İpek Yolu olarak

adlandırılan Basra Körfezi'nden Türkiye'ye uzanan kara-demiryolu ulaşım koridorunun kalkınma yolu olduğunu söylemiştir. Böylece bu yol, 1200 km demiryolu ile otoyolunu kapsayan Kalkınma Yolu Projesi olup, Basra Körfezi'nden Faw Limanı'na bağlanacaktır. Orta Koridor'a yeni anlam getirecek Kalkınma Yolu'nun Avrupa'dan Körfez ülkelerine değin büyük bir bölgeyi etkisi altına alacak ve Trabzon'dan başlayarak Habur'a uzanan kuzey-güney ulaşım koridoru, Basra Körfezi'ne ulaşarak yeni ticaret koridoru oluşturacaktır (DHA, 2023).

TRACECA diğer adıyla Modern İpek Yolu Projesi Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru olarak tanımlanmaktadır (Akbulut, 2010). İpekyolu'nun devamı olan TRACECA Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridorudur. Bu ulaştırma koridorları, jeoekonomik, jeokültürel ve jeostratejik vasıtaları olarak Erzurum-Rize-Trabzonu da kapsamaktadır. TRACECA (Avrupa- Kafkasya- Asya Ulaştırma Ko-ridoru) koridoruna yakın olmasına rağmen Türkiye Karadeniz'de yer alan limanlarından istediği ölçüde yararlanamamakta ve çoğunlukla Ukrayna ve Romanya limanları, Gürcistan limanları vasıtası ile İran ve Hindistan'a ulaşmaktadır. Ovit Tüneli hem bölgesel Türk limanlarını ulaşım koridorlarında kullanılması açısından hem de İran transit alanında avantaj kazandırması açısından destek olacaktır (Ateş, Esmir ve Çillioğlu, 2013). Yeni Zigana Tüneli ara yolla TRACECA'ya bağlanacaktır (Harita 4).

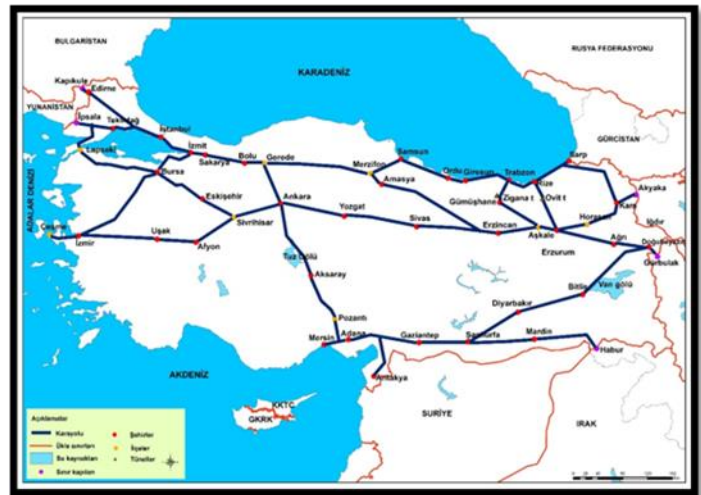


Harita 4. TRACECA ve Zigana-Ovit Tünelleri

Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları ile Türkiye ve Avrupa Birliği ülkeleri arasında kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımının kolaylaştırılması için iyi bir ulaştırma altyapısı oluşturularak bunun Trans-Avrupa ulaştırma ağlarına eklenmesini sağlamayı amaçlayan, Türkiye'nin hızlı, güvenilir ulaştırma altyapısının oluşturulmasına ve Karadeniz, Asya, Orta Doğu ve Akdeniz bölgeleri ile Avrupa arasında gerekli ulaştırma bağlantılarının sağlanmasına yönelik jeostratejik bir uluslararası ulaşım hattı TEN-T tir. Türkiye TEN-T (Türkiye Trans Avrupa Karayolu Ağı)'nda

Erzurum'u Rize'ye ve Trabzon'u Gümüşhane'ye bağlayacak kısa hatlar Ovit ve Zigana tünelleri olacaktır. Böylece Rize hem Karadeniz kıyısından Artvin, Rize-Trabzon hattı dışında Ovit tüneli ile karayolu vasıtalı Erzurum'a bağlanacaktır. Bu bağlamda Rize- Erzurum hattı ve Trabzon- Gümüşhane hattı TENT-T uluslararası ulaşım ağının iki güzergâhtan Avrupa'ya ulaşımı söz konusu olacaktır.

Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu Karayolu Ağı (ESCAP), Türkiye'yi İran üzerinden Orta Asya ve Avrupa'ya bağlayan koridordur. Bu koridorun ana niteliği uluslararası bağlamı ticaret ve turizmi geliştirmek olup, Türkiye de bir hattı Ağrı Erzurum üzerinden devam ederken bir hattı da Sarp-Trabzon vasıtalı sürmektedir. Bu ulaşım ağına Ovit Tüneli tali yolu eklenerek Rize'yi Erzurum'a bağlamış olacaktır. (Harita 5). Böylece ana amacı Turizm ve ticaret olan bu yol, Ovit Dağı'nı uluslararası turizme açarak jeoekonomik kazançlar sunacaktır.



Harita 5. Türkiye-Asya Yolu ve Ovit-Zigana Tünelleri

Bu özellikleri ile Ovit ve Zigana tünelleri, Karadeniz Havzası'na açılan jeostratejik bir koridordur. Daha önce İran'ın Avrupa'dan ihracatı Doğu Karadeniz'deki limanlar üzerinden yapılmakta idi. Nitekim İran sanayisinde epay sahibi Tebriz'in dış pazardaki en yakın limanı Rize limanıdır (Can, 2023). İran'ın uyguladığı yasak nedeniyle bu durum engellenmiştir. Artık, İran-Türkiye üzerinden ihracatı serbest bıraktığı için İran-Karadeniz arasındaki jeoekonomik koridorun en kısa yolu Ovit Tüneli'nden geçecektir.

Karadeniz Kafkasya ve Orta Asya'ya açılan bir deniz yolu olarak bu deniz yolunun güney ucu Rize limanından Ovit Tüneli'ne, kuzey ucu Kırım üzerinden Don-Volga aksı ile Kafkasya ve Orta Asya'ya erişim yoludur.

Karadeniz Havzası'nın jeoekonomik penceresi Karadeniz Ekonomik İş Birliği Teşkilatıdır. Arnavutluk, Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, Romanya, Rusya, Türkiye, Ukrayna ve Yunanistan arasında Karadeniz Ekonomik İş Birliği (KEİ) teşkilatı kurulmuştur. Bu teşkilat hem Kafkasya hem de Avrupa ülkelerinden bir kısmını

içermesi nedeniyle bölgesel ekonomik kalkınma ve iş birliğini içermektedir. (Harita 6). Çevre, turizm, enerji akışını hedefleyerek, üye ülkelerin karayolları üzerindeki taşımacılığını kolaylaştırılmasını amaçlayan Karadeniz Ekonomik İş Birliği Teşkilatı Karayolu Ağı (BSEC) na bağlayan en yakın hatlar Ovit ve Zigana'dır. Ovit ve Zigana tünelleri kara ve denizi yakınlaştıran bölgenin jeoekonomik yükünü taşıması açısından KEİ teşkilatının ana parçasıdır.



Harita 6. Türkiye Karadeniz Çevre Karayolu Koridoru ve KEİT Ülkeleri

Doğu Karadeniz Bölge Kalkınma Planı içinde Rize-Ovit tüneli; Rize-İspir-Erzurum-GAP yer almaktadır. Lojistik merkezi (Endüstriyel gelişme Bölgesi), olarak seçilen Rize İyidere, Ovit Tüneli'ne yakın bir konuma sahiptir. Bu anlamda Türkiye-Azerbaycan koridorunun Rize'de yapılacak lojistik merkezinin önemini artıracaktır. Lojistik konusunda iyi bir pozisyonda olan Türkiye için Rize lojistik merkezi Doğu Karadeniz'in çıkış kapısıdır. Asya ve Avrupa'ya uzanan bu lojistik merkezini uluslararası önemli pozisyona ulaştıran kilit nokta Ovit Tünelidir.

Yük taşımacılığının en ucuz yolu olarak denizyolu değerli ulaşım ağları ile birbirlerine bağlanan jeostratejik ve jeoekonomik noktalara yakınlık limanlara önem kazandırabilmektedir. Rize Gürcistan, İran'a coğrafi yakın olma niteliğine sahip GAP'ın Kafkasya'ya, Tuna Nehri ile Avrupa'ya, Avrupa'nın da Tuna vasıtası ile Kafkasya'ya ve Hazar Havzası'na ulaşma aracıdır (Birben, 2013).

Karadeniz'in en derin limanı olarak Rize Limanı Ovit Tüneli vasıtası ile bölgesel ve uluslararası önem kazanabilecek bir liman olacaktır.

Bölge'nin ihracatı üzerinde %74 lük payı olan Rize Limanı (RİPORT), Ovit Tüneliyle beraber hem Rize'nin hem de İran'a kadar uzanan bir hinterlant alanının mühim bir limanı olacaktır. (Ateş, Esmer ve Çiloğlu, 2013).

İran'a varan transit yük Poti ve Batum limanlarından İran'ın Culfa kentine tren yolu bağlantısının olması nedeniyle Gürcistan üzerinden yapılmaktadır. Bu durumda

Ovit Tüneli'nin kullanılması bölgedeki Türk limanlarını ön plana çıkararak Poti ve Batum Limanlarına karşı rekabeti doğuracaktır (Ateş, Esmer ve Çillioğlu, 2013).

Karadeniz'e açılacak iki koridordan diğeri olan Gümüşhane'nin iç bölge bağlantısını Zigana Tüneli ile Trabzon ile sağlaması, Trabzon Limanı'na ulaşım ve iletişim ivmesi kazandıracaktır. Bu minvalde Zigana Tüneli Ovit Tüneli'nin tamamlayıcı ve bağlantı noktalarından biridir.

Lojistik ve ticari açıdan bölgesel bütünlüğü sağlaması açısından Hopa Limanı hem bölgesel ulaşımın bir parçası olarak hem de Rize limanı ve Ovit Tüneli ulaşım ağının tamamlayıcısı olarak önem taşımaktadır. Rize, Trabzon, Hopa Limanlarının arka plana düşmesinde Asya ve Avrupa'ya yönelik lojistik aktivitelerin büyük oranda Romanya-Köstence, Bulgaristan-Varna ve Gürcistan'ın sınırına yakın olan Batum, Poti Limanları üzerinden yapılmasıdır (Tatar, Özer, Kartal, 2019). Bu anlamda Ovit ve Zigana tünelleri stratejik açıdan bu limanlara hak ettiği önemi geri verecektir.

Rize ve Trabzon Limanları üzerinden Ovit ve Zigana tünelleri ile Doğu Karadeniz Bölgesi üzerinden yapılan İran taşımacılığı büyük oranda artacak Batı'nın kaldırdığı İran ekonomik ambargosu sayesinde İran'ın ciddi bir dış ticarete gireceği anlaşılmaktadır. İlerleyen süreçte İran ile bölgemiz üzerinden yapılacak taşımacılığın çok daha artacağını göstermektedir.

Bitmesi beklenen Mardin-Rize otoyolunun tamamlanması ile beraber bu iki kent arasındaki mesafeyi kısaltan en kritik güzergâh Ovit Tüneli olacaktır. Bu güzergâh ulusal olduğu kadar Rize üzerinden Karadeniz, Avrasya ile Mardin üzerinden Ortadoğu'ya, Erzurum üzerinden Kafkasya'ya uzanacak olan uluslararası öneme sahip jeostratejik üçgenin bir parçası haline gelerek Ovit Tüneli'ni ön plana çıkarmaktadır. Mardin-Rize otoyolu, güneydeki illeri Karadeniz'e Ovit aracılığı ile 4-5 saat yaklaştırırken bir taraftan da Türkiye'nin en önemli projelerinden biri olan GAP'ta ürünlerini pazarlama imkânı sunacaktır. Bu noktada en büyük pazar coğrafi yakınlığı ile Rusya Federasyonu olacaktır.

Kafkasya'yı Ortadoğu'ya bağlayacak olan stratejik hatlardan Mardin-Rize otoyolunun düğüm noktası Ovit Tüneli olacak ve bu hat ile Balkanlara, Avrupa'ya, Orta Asya'ya erişimi sağlayacak alternatif doğmuş olacaktır.

Ovit Tüneli İkizdere'den Rize Limanı üzerinden Karadeniz'e açılarak Kafkasya ve Orta Asya'ya, yine Ovit Tüneli İspir-Erzurum üzerinden Kafkasya ve Orta Asya'ya açılan çift yönlü jeostratejik bir tünel özelliği taşımaktadır.

Türkiye; İran-Turan, Avrupa-Sibirya ve Akdeniz Biyo-coğrafya alanında yer alması nedeniyle jeokültürel Kafkasya Ekolojik Bölgesi, Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan topraklarının tamamını içerirken, Rusya, İran ve Türkiye'nin de bir kısmını içermektedir. Doğu Karadeniz'in Karadeniz

dağları ile Çoruh ve Aras Havzaları Türkiye Kafkasya'sı olarak kabul edilmektedir. Kafkasya ekoloji koridorunun bir parçası Doğu Karadeniz dağlarıdır. Bu anlamda Ovit Tüneli bu koridorun bir devamı niteliğini taşır.

Mekan karakterinden doğan ve zamanla bölgesel ve küresel etkileşimler yaratan jeokültür; Siyasi Coğrafya'nın önemli kavramlarındandır. Kafkasya zengin jeokültürünün tarihi dönemlerde coğrafi yakınlığı nedeniyle temaslar ve Anadolu'ya göçler aracılığı ile taşınması söz konusu olmuştur. Ovit Tüneli, jeokültür açısından zengin Kafkasya jeokültüründe tamamlayıcısıdır. Öte yandan transit bir bölge olarak Anadolu'ya Balkanlar üzerinden jeokültürel etkileşimler yaşamıştır. Ovit Tüneli bu kültürel etkileşimin kuzey ucu ile Avrupa'dan, güney ucu ile Kafkasya'dan etkilenmesi söz konusu olmuştur.

Sonuç ve Öneriler

Jeopolitik, coğrafi alanda etkileşim ile bundan doğan güç mücadelesini ele almaktadır (Defay, 2005). Bu etkileşim araçlarından biri de ulaşımdır. Küresel açıdan ticaretin gelişmesi, ekonomik rekabet artışı, ulusal-uluslararası şirketleri yaygınlaşması, milli gelirin artması ile de kısa zamanda rahat biçimde hedef bölgeye erişim sağlamak, taşımacılığı ve ulaşımı önemli hale getirmiştir (Deniz, 2016).

Ovit ve Zigana tünelleri, coğrafi konumu nedeniyle hem ulusal hem de uluslararası jeopolitik öneme sahip bir ulaşım ağının merkezinde yer almaktadır. Bu tüneller sadece ulaşım ağının bir parçası değil aynı zamanda iletişim ağının da devamıdır. Bu bağlamda Ovit ve Zigana tünelleri, jeoekonomik, jeokültürel aktarım aracı olarak Türkiye'nin hem ulusal hem de uluslararası misyonları arasında yer almalıdır.

Ovit Tüneli'ni Türkiye'nin Kafkasya ve Orta Asya'ya bağlanan çift yönlü iletişim hattı olarak görmesi, bu bölgelerle sağlanacak ticari, kültürel ilişkilerde bölgenin kavşak noktası haline gelmesini sağlayacak ve bu bölgelere erişim açısından ulaşım koridorunu jeostratejik açıdan ön plana çıkaracaktır. Zigana Tüneli ise Avrupa'ya açılacak olan bir koridor olarak, İpek Yolu'nun devamı ve dolayısı ile Türkiye için Asya-Avrupa bağlantı noktalarından biridir. Aynı şekilde Ovit Tüneli'nin bir ucunun Avrupa'ya bir ucunun Asya'ya açılan bir koridor niteliği taşıması, bu tüneli hem Kafkasya ve Orta Asya ile hem de Avrupa ile iletişim kurmasını sağlayan iki yönlü jeostratejik merkeze dönüştürmektedir. Nitekim Ovit Tüneli'nin yer aldığı bölge kilit bir nokta olarak hem Türkiye açısından hem uluslararası açıdan jeoekonomik, jeokültürel, stratejik açıdan Türkiye'ye yukarıda bahsi geçen önemli niteliklerinden dolayı büyük kazançlar sağlayacaktır.

Türkiye, Ovit ve Zigana tünellerinin hem kuzey-güney yönlü ulaşım ağlarına hem de doğu-batı yönlü ulaşım ağlarına bağlanacak konumda yer almasını

değerlendirmelidir. Bunun için hem ulusal hem uluslararası öneme sahip, Rize-Mardin gibi stratejik ulaşım ağlarını bir an önce tamamlamalı ve bir taraftan da doğu batı yönlü Avrupa ve Asya'ya kısa yoldan erişmek ulusal ve uluslararası ulaşım ağlarına bu geçidi dâhil etmelidir. Öte yandan Ovit ve Zigana tünellerinin denizle kara bağlantısını sağlaması bu tünele sıradışı anlam kazandırmaktadır. Bu nedenle Türkiye deniz yolu ile Orta Asya, Kafkasya'ya ve Avrupa'ya alternatif yol olarak açılabilme şansını elde etmiştir. Bu bağlamda Ovit ve Zigana tünelleri Türkiye'nin Avrupa, Kafkasya ve Orta Asya'ya dönük jeopolitikalarının önemli bir aracı olmalıdır.

Tünellerin doğal afetler ile kapanması ticari-insan akışındaki aksaklıklara neden olabilir. Zigana ve Ovit tünellerinin kapanması, ulusal açıdan aksaklıklarının yanı sıra bölgesel ve küresel açıdan jeoekonomik ve yolcu ulaşımında da sorunlar yaratacaktır. Bu durum iki tünelin bu ihtiyaçları gidermesi açısından stratejik önemini göstermektedir. Bu bağlamda tünellerin karasal ve denizel havzalarla ulaşım-iletişim-ticari temas noktaları olmaları hasebiyle gereken önem verilmelidir. Ovit Tüneli yılda 15.5.milyon lira tasarruf sağlamaktadır. Bu nedenle zaman-enerji-mesafe ekonomisini sağlayan bu tünelin olası doğal afetle kapanması, ulusal ve uluslararası açıdan olumsuz olarak yansiyacaktır. Öte yandan savunma süreçlerinde de tüneller ve geçitler son derece önem arz etmektedir. Olası bir çatışma veya savunma sırasında geçitler önemli hale gelmektedir. Örneğin Kuzey Kafkasya ve Güney Kafkasya arasında ulaşım geçitlerle sağlanır ve askeri savunmalarda ön plana çıkmaktadır. Zigana ve Ovit tünelleride olası bir savunma süreci olması halinde Türkiye için Karadeniz Havzası, Anadolu, Kafkasya ve Avrupa kara havzaları arasında askeri stratejik önem kazanabilir.

Etik Komite Onayı: Bu çalışma için etik komite onayı Elazığ Üniversitesi'nden (Tarih: 4 Eylül 2021, Sayı: 01-23/08-03) alınmıştır.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar, çıkar çatışması olmadığını beyan etmiştir.

Finansal Destek: Yazar, bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Ethics Committee Approval: Ethics committee approval was received for this study from the ethics committee of Elazığ University (Date: September 4, 2021, Number: 01-23/08-03).

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The author have no conflicts of interest to declare.

Financial Disclosure: The author declared that this study has received no financial support.

Kaynaklar

- Akbulut, G. (2010). *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye Demiryolu Ulaşımı*. Ankara: Anı Yayıncılık.
- Akengin, H. (2019). *Siyasi Coğrafya İnsan ve Mekan Yönetimi*. Ankara: Pegem Akademi.
- Ateş, A., Esmer, S. & Çillioğlu, A. (2013). Rize Kalkınmasında Rize Limanının (RİPORT) Rolü. *II. Rize Kalkınma*

- Sempozyumu Çay-Lojistik-Turizm* bildiriler kitabı içinde (ss. 285-292). Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi. Maltepe Üniversitesi.
- Aydın, M.M., Çoruh, E., & Kalkan, H. (2020). Farklı Karayolu Tünellerinin Tünel Özellikleri ve Sürücü Davranışları Açısından İrdelenmesi. *El-Cezerî Fen ve Mühendislik Dergisi*. 7(3), 1258-1274.
- Ayhan, F. (2023). Kalkınma Planları Ekseninde Türkiye’de Karayolu Ulaşımında Görülen Gelişmeler (1963 – 2023). *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 34 (1), 17-34.
- Bekdemir, Ü. & Coşkun, O. (2010). Ulaşım Coğrafyası Açısından Ovit Tüneli. *International Periodical For the Languages Literature and History of Turkish or Turkic*. Volume 5/3.
- Birben, H. (2013). Karadeniz Havzasında Lojistik Merkez Olma Yolunda Rize. *II. Rize Kalkınma Sempozyumu Çay-Lojistik-Turizm* bildiriler kitabı içinde (ss. 278-284). Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi. Maltepe Üniversitesi.
- Can, M. C. (2023). Halkla İlişkiler Bağlamında Rize’nin Lojistik Merkez Potansiyelinin Swot Analizi İle Değerlendirilmesi. *Social Science Development Journal*. 8(38), 166-177. Doi Number : <http://dx.doi.org/10.31567/ssd.958>
- Darkot, B. (1958). *Türkiye İktisadi Coğrafyası*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- Davutoğlu, A. (2016). *Stratejik Derinlik*. İstanbul: Küre Yayınları.
- Defay, A. (2005). *Jeopolitik*. Ankara: Dost Yayınevi.
- Deniz, T. (2016). Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 21(36), 135-156. <https://doi.org/10.17295/dcd.79471>
- Hasanov, A. (2012). *Jeopolitik*. İstanbul: Babiali Kültür Yayıncılığı.
- Ovalı S. (2015). TRACECA Projesi ve Türkiye. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, (1). <https://doi.org/10.18092/ijeas.54016>.
- Santos, G., Behrendt, H. & Teytelboym, A. (2010). Bölüm II: Sürdürülebilir Karayolu Taşımacılığına Yönelik *Politika Araçları*. *Ulaştırma Ekonomisinde Araştırma*, 28(1). 46-91.
- Tatar, V., Özer, B. & Kartal, A. (2019). Deniz Taşımacılığı ve Limanların Ekonomik Etkileri: Hopa Limanı Analizi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)*, 6(5), 138-150.
- Temelli, F. (2016). Trabzon Limanı’nın Genel Konumu, Özellikleri ve Ticaretteki Önemi. *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 55-78.
- Tümertekin, E. & Özgüç, N. (2012). *Ekonomik Coğrafya Küreselleşme ve Kalkınma*. Çantay Kitabevi.
- Yılmaz, F, Gürbüz, G. & Toy, S. (2013). *KUDAKA (Kuzeydoğu Anadolu Kalkınma Ajansı) Erzurum Yüksek Hızlı Tren Raporu*.

İnternet Kaynakları

- <https://www.hurriyet.com.tr/seyahat/galeri-turkiyenin-yeni-kis-turizm-merkezi-ocak-ayinda-hizmete-aciliyor-41405383>.
- <https://www.yenisafak.com/yerel/ovit-tuneli-acilmasi-ile-rize-limani-aktif-hale-gelecek-320818>
- <https://www.milliyet.com.tr/yerel-haberler/rize/rizeport-ovit-tuneli-ne-hazir-11298514>.
- <https://www.haberler.com/rize-de-lojistik-merkezi-projesinde-sondaj-13804427-haberi/>
- <https://www.dunya.com/gundem/rize-mardin-otoyolu-bir-an-once-bitirilmeli-haberi-128148>.
- <http://www.olay53.com/haber/rize-mardin-arasi-kisalacak-19062.htm>.
- https://www.wwf.org.tr/ne_yapiyoruz/doga_koruma/doal_alanlar/kafkasyaekolojikkoridoru/
- Aşık, M. (2023). <https://www.ntv.com.tr/galeri/turkiye/yeni-zigana-tuneli-acilis-icin-gun-sayiyor>. (Erişim Tarihi:10.05.2023).
- Zigana Tüneli açıldı mı? (2023). <https://www.ahaber.com.tr/gundem/2023/05/03/zigana-tuneli-acildi-mi-yeni-zigana-tuneli-nerede-kac-km-guzergahi-nasil?> (Erişim Tarihi: 10.05.2023).
- Yakut, E. (2023). Yeni Zigana Tüneli ve Gümüşhane Turizmi. <https://www.haber29.com/makale/yeni-zigana-tuneli-ve-gumushane-turizmi-73>.(Erişim Tarihi:10.05.2023).
- DHA. (2023). Bakan Karaismailoğlu: Zigana Tüneli ile yıllık 272 milyon TL tasarruf sağlayacağız. <https://www.cnnturk.com/turkiye/bakan-karaismailoglu-zigana-tuneli-ile-yillik-272-milyon-tl-tasarruf-saglayacagi> (Erişim Tarihi:10.05.2023).