



# Asya Studies

Akademik Sosyal Araştırmalar / Academic Social Studies  
Year: 8, Number: 29, p. 143-156, Autumn 2024

## Azerbaycan'ın Ulaşım Hatları Politikası ve Zengezur Koridoru *Azerbaijan's Transport Lines Policy and Zangezur Corridor*

ISSN: 2602-2877 / E-ISSN: 2602-263X

Araştırma Makalesi  
Research Article

Makale Geliş Tarihi  
Article Arrival Date  
30/07/2024

Makale Kabul Tarihi  
Article Accepted Date  
23/09/2024

Makale Yayım Tarihi  
Article Publication Date  
30/09/2024

## Asya Studies

Dr. Öğr. Üyesi Bahar Özsoy  
Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi  
Uluslararası İlişkiler Bölümü  
b.ozsoy@hbv.edu.tr  
ORCID: 0000-0002-6667-6789

### Öz

1994 yılında Azeri-Çirak-Güneşli petrol yataklarının işletilmesini ve ihraç edilmesini öngören Asrın Anlaşması'nın imzalanması ile Azerbaycan, dış politika stratejisini belirleyerek uluslararası sisteme entegre olmanın ilk adımını atmıştır. Enerji diplomasisinden elde edilen başarı ile Azerbaycan yumuşak ve sert güç unsurlarına yatırım yapmıştır. Elde edilen gelirle Bakü yönetimi ülke refahını artırmış, sanatsal ve kültürel organizasyonlara dahil olarak uluslararası imajını iyileştirmiş ve askeri olanak ve imkânlarını genişletmiştir. Uygulanan politikanın sağladığı avantajla 28 Eylül 2020 tarihinde başlayan ve 44 gün devam eden Vatan Muharebesi ile Azerbaycan 26 yıl aradan sonra kendi topraklarına geri dönmüştür. İkinci Karabağ Savaşı'nın ardından Azerbaycan yönetimi hızlı bir şekilde "Böyük Qayıdış" adı verilen dönuş programını başlatarak işgalden kurtarılan bölgelerde yenileme ve imar çalışmalarına hız vermiştir. 10 Kasım 2020 tarihinde imzalanan üçlü mutabakatın maddelerinden biri olan ulaşım ve ticaret bağlantılarının oluşturulmasını öngören karar Azerbaycan yönetiminin savaş sonrasındaki öncelikli konu başlıklarındandır. Doğu-Batı ve Kuzey-Güney koridorlarındaki stratejik önemi nedeniyle Azerbaycan, demiryolu ve karayolu altyapısının yanı sıra liman ve lojistik merkezlerin geliştirilmesine yönelik bir politika izlemektedir. Özellikle Rusya-Ukrayna Savaşı'nın ardından Azerbaycan'ın içinde bulunduğu Orta Koridor'un artan önemi Azerbaycan'a yeni fırsatlar sunmaktadır. Bu çalışma ulaşım ve ticaret bağlantılarının sağlanmasında Azerbaycan'ın stratejik önemini ortaya koymayı amaçlamaktadır. Bu kapsamda çalışmada Türk Dünyası açısından Sovyet sonrası dönemin en büyük bütünleşme adımını oluşturacak olan Zengezur Koridoru bağlamında Azerbaycan'ın ulaşım hatları politikası ve jeopolitik önemi incelenmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Zengezur Koridoru, Kuşak ve Yol Girişimi, Orta Koridor, Azerbaycan

### Abstract

In 1994, with the signing of the Contract of the Century, which envisaged the exploitation and export of the Azeri-Chirag-Guneshli oil fields, Azerbaijan took the first step to integrate into the international system by determining its foreign policy strategy. The success of energy diplomacy has led Azerbaijan to focus on soft and hard power elements. Thanks to the income obtained, the Baku administration has increased the country's welfare, improved its international image by participating in artistic and cultural organisations and expanded its military capabilities. As a result of the advantage provided by the policy pursued, Azerbaijan regained its territories after 26 years following the Patriotic War, launched on 28 September 2020 and lasted for 44 days. After the Second Karabakh War, the Azerbaijani government initiated the return programme called 'Böyük Qayıdış' and accelerated restoration and reconstruction works in the regions liberated from occupation. One of the priorities of the Azerbaijani government in the post-war period is the decision to restore transport and trade links, which was among the articles of the trilateral agreement signed on 10 November 2020. Due to its strategic importance in the East-West and North-South corridors, Azerbaijan follows a policy towards the development of railway and road infrastructure as well as ports and logistics centres. Especially following the Russian-Ukrainian War, the growing importance of the Central Corridor, in which Azerbaijan is located, has provided new opportunities to Azerbaijan. This study aims to determine the strategic importance of Azerbaijan in ensuring transport and trade connections. In this context, the study examines Azerbaijan's transport line policy and geopolitical role in the context of the Zangezur Corridor, which will constitute the major integration step of the post-Soviet period for the Turkic World.

**Keywords:** Zangezur Corridor, Belt and Road Initiative, Central Corridor, Azerbaijan

### Atf Bilgisi / Citation Information

Özsoy, B. (2024). Azerbaycan'ın ulaşım hatları politikası ve Zengezur koridoru. *Asya Studies*, 8(29), 143-156.  
<https://doi.org/10.31455/asya.152455>

## GİRİŞ

Sanayi ve teknolojideki gelişimin küreselleşme üzerindeki etkisi 20. yüzyıldan itibaren ulaşım ve ticaret bağlantılarının geliştirilmesine olanak tanımıştır. Tarihsel süreçte jeopolitik açıdan büyük önem taşıyan Kafkasya ve Orta Asya’da Sovyetlerin dağılmasının ardından yaşanan siyasi, ekonomik ve güvenliğe ilişkin sorunlar ticari ve ulaşım bağlantılarının birçoğunun kesilmesine yol açmıştır. Bununla birlikte 1990’lı yıllarda Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru (TRACECA), 2000’li yıllarda ise Kuşak ve Yol Girişimi (BRI) ile tarihi İpek Yolu’nun yeniden canlandırılmasına yönelik projeler Türkiye ve Azerbaycan gibi bölge ülkelerinin iş birliği çabalarını artırmıştır.

Eylül 2020’de başlayan ve 44 gün süren İkinci Karabağ Savaşı’nda Azerbaycan’ın topraklarını işgalden kurtarması ile 10 Kasım’da imzalanan üçlü mutabakatta öne çıkan konulardan biri bölgedeki ulaşım hatlarının canlandırılması olmuştur. Bakü yönetimi, mutabakatın 9. maddesine dayanarak Azerbaycan’ı Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti’ne, Türkiye’yi Orta Asya’ya, Ermenistan ve İran’ı Rusya’ya, Çin’i ise Batı’ya bağlayacak olan Zengezur Koridoru’nu hayata geçirmeye çalışmaktadır. Görüşmeler devam ederken 2022 yılında Rusya’nın Ukrayna’ya bir saldırı savaşı başlatmasının ardından Doğu-Batı ticaretinde önemli bir yeri olan Kuzey Koridoru kırılğan hâle gelmiştir. Aynı süreçte Azerbaycan’ın parçası olduğu Hazar Geçişli Doğu-Batı Orta Koridor (Orta Koridor) güzergâhına ise AB ve Çin’in yanı sıra bölge ülkelerinin ilgisi artmıştır. Öyle ki, Rusya-Ukrayna Savaşı’nın etkilerinin en fazla hissedildiği Orta Asya’da Orta Koridor hattı Türk devletleri arasındaki bütünleşme çabalarına katkı sağlamanın yanında siyasi ve ekonomik kazanımlar açısından da daha cazip hâle gelmiştir.

Bu çalışma küresel projelerde jeopolitik ve jeoekonomik önemini öne çıkarmasını sağlayacak bir proje olan Zengezur Koridoruna Azerbaycan dış politikası bağlamında odaklanmaktadır. Çalışmada ilk olarak BRI çerçevesinde ulaşım hatlarının artan önemi üzerinde durulmuştur. Ardından Azerbaycan’ın dahil olduğu ulaşım hatlarına yer verilmiştir. Son olarak Zengezur Koridoru Azerbaycan dış politikası kapsamında ele alınmıştır.

## Ulaşım Hatlarının Önemi ve Kuşak-Yol Girişimi

Ulaşım koridorları, farklı bölgeler veya ülkeler arasında kargo, insan ve hizmetlerin hareketini kolaylaştıran, belirlenmiş bir rota veya yollardan meydana gelir. Bu koridorlarda demiryolları, havaalanları, limanlar ve iç su yolları gibi çeşitli ulaşım modları bulunabilmektedir (Ports Europe, 2023). Yüzyıllar boyunca İpek Yolu üzerindeki şehirler doğu ile batı arasında mücevher, baharat, züccaciye, ilaç, parfüm ve kaliteli kumaşlar gibi malların ticaretini yapmış, zamanla diplomatik ilişkiler için kullanılan bir kervan yolu sistemi olan Büyük İpek Yolu ortaya çıkmıştır. Antik İpek Yolu, Doğu ile Batı arasında önemli bir ticaret bağlantısı olmasına rağmen teknolojik değişiklikler ve ulaşım maliyetlerindeki düşüşler, ticaretin karadan denize veya havaya kaymasıyla bu yolu kullanılmaz hâle getirmiştir (Gigauri & Damenia, 2019: 174).

Sanayi Devrimi ile hız kazanan teknolojik ilerleme ulaşım sektörünün gelişmesine katkı sağlamıştır. Özellikle ulaşımda kullanılan enerji kaynaklarının çeşitlenmesi, hız ve kapasiteyi artırmış insanların ve sermayenin taşınmasını kolaylaştırarak devletler ve halklar üzerinde kimi etkiler bırakmıştır. Örneğin 19. yüzyılın sonlarında Rusya’da oluşturulan demiryolu ağı bölgenin sosyoekonomik kalkınmasını sağlayarak ekonomik izolasyonun ortadan kaldırılmasına ve halklar arasındaki ilişkilerin güçlendirilmesine olanak tanımıştır. Doğal kaynakların ticaretine öncelik veren bu ağ İngiltere, İsveç, Almanya, Belçika, Fransa gibi ülkelere bölgeye sermaye akışını hızlandırmıştır (Can, 2022: 40).

20. yüzyılda yaşanan iki dünya savaşının ardından küresel sistem Rusya ve ABD’nin rekabetine göre şekillenmiştir. Silah sınırlama anlaşmalarının etkisi ile 1970’li yıllardan itibaren başlayan yumuşama döneminde ise Çin, reformlar yoluyla dışa açılma politikasını uygulamaya başlamıştır. Böylece 21. yüzyıla gelindiğinde Çin’in ekonomik yükselişine tanıklık edilmiştir. 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü’ne üye olan Pekin, kısa süre zarfında küresel ticareti yönlendirebilme başarısına erişmiştir. 2003 yılında Avrupa Birliği (AB)’nin stratejik ortağına dönüşen Çin’i 2008 yılında yaşanan küresel kriz, ekonomik büyümesini devam ettirebilmesi için yeni bir politika oluşturmaya sevk etmiştir. Bu kapsamda, 2012 yılında Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ile ilişkileri derinleştirmeyi amaçlayan günümüzdeki adı ile 14+1 Platformunu bir yıl sonra BRI izlemiştir. BRI ile Çin, günümüzden 2000 yıl önce Han Hanedanlığı döneminde kurulan İpek Yolu’nu yeniden canlandırarak Avrupa ve Afrika pazarlarına daha güçlü şekilde entegre olmayı istemektedir. Bu amaçla çoğunluğu gelişmekte olan ülkelere krediler verilerek elektrik santralleri, yollar, havaalanları, telekomünikasyon ağları ve diğer altyapılar inşa edilmektedir. Öyle ki, 2011 yılından önce Çin ile AB arasında demiryolu taşımacılığının oldukça az olmasından hareketle bu

ağın oluşturulmasına yönelik bir çaba sarf edilmiştir (Keuper, 2022). 2013 yılındaki Kazakistan ziyareti sırasında Çin devlet başkanı Şi Cinping tarafından duyurulan Girişim, dünya çapında bağlantıyı teşvik etmeyi amaçlayan en iddialı altyapı projesidir (Tekir, 2023: 100).

Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 100. yılı olması nedeniyle 2049'da tamamlanması planlanan BRI, *İpek Yolu Ekonomik Kuşağı* ve *Deniz İpek Yolu* olmak üzere başlıca iki bölümden oluşmaktadır. *Deniz İpek Yolu*, Çin kıyılarından başlayarak Vietnam, Endonezya, Singapur, Malezya, Malakka Boğazı'ndan geçerek Sri Lanka ve Maldivler'e, Hint Okyanusu'nu katedip Afrika kıyılarında Kenya ve Cibuti'ye, Kızıl Deniz'i ve Süveyş Kanalı'nı geçerek Akdeniz'e açılır. Burada güzergâhın Avrupa bağlantıları için dağıtım noktası olarak Yunanistan'ın Pire Limanı ve İtalya'nın Trieste Limanı öne çıkmaktadır (Aytekin, 2023). *İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ile Çin*, Orta Asya, Rusya ve Avrupa'yı (Baltık) bir araya getirmeye; Çin'i Orta Asya ve Batı Asya üzerinden Basra Körfezi ve Akdeniz'e bağlamaya ve Çin'i Güneydoğu Asya, Güney Asya ve Hint Okyanusu'na bağlamaya odaklanmaktadır. 2023 yılı sonu itibarıyla toplam 149 ülke BRI'ya katılmıştır (Nepodil Wang, 2024: 8). Girişim altı uluslararası ekonomik koridoru içermektedir. Bunlar (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2015):

- Trans-Sibirya demiryolunun kullanıldığı *Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC)*
- Çin, Kazakistan, Rusya, Beyaz Rusya, Polonya üzerinden Avrupa'ya uzanan demiryolu hattının kullanıldığı *Yeni Avrasya Kara Köprüsü (NEBL)*
- Çin'den başlayarak Güney Kafkasya'yı Hazar Denizi üzerinden geçerek Türkiye ve Avrupa'ya ulaştıran *Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC)*
- Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru (CICPEC)
- Pakistan üzerinden Gwadar limanına kadar karayolu ve demiryolu bağlantılarının inşaa edilmesini içeren *Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)*
- *Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC)*'dur.

Girişim kapsamında Çin, Afrika dahil olmak üzere dünyanın dört bir yanındaki altyapı ve diğer projelere son on yılda yaklaşık 1 trilyon dolar yatırım yapmıştır (Zhang, 2024). Altyapı yatırımlarını finanse etmek için kurulan en önemli kuruluşlar arasında Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) ve İpek Yolu Fonu bulunmaktadır. Tarihsel olarak Avrupa-Çin arasındaki ticaretin çoğu deniz yoluyla gerçekleştirilmiştir (tüm AB-Çin ticaret hacimlerinin yaklaşık yüzde 80-85'i olduğu tahmin edilmektedir). Kara tabanlı ulaşım modları ve hava taşımacılığında ise oranlar her biri için yaklaşık % 10'a tekabül etmektedir (European Bank, 2023: 11).

*Kuzey Rotası*, Trans-Sibirya Demiryolu ve Yeni Avrasya Kara Köprüsü olmak üzere iki ana karayolu demiryolu güzergâhından oluşan ulaşım koridorudur. Kuzey-Güney ulaşım koridoru Hindistan ve Basra Körfezi bölgesinden Rusya, Batı Avrupa, Baltık ve İskandinav ülkelerine mal teslimatı için tasarlanmıştır. Bu koridorun en büyük avantajı mesafesinin deniz ulaşımına nazaran kısa olmasıdır. 45-60 günlük süreler bu güzergâhla 20-25 güne düşmektedir. Çin ile AB'yi birbirine bağlayan ana kara yolunu temsil etmekte ve toplam Çin-Avrupa konteyner ticaretinin yaklaşık %3'ünü kapsamaktadır. 1916 yılında tamamlanan Trans-Sibirya Demiryolu, Vladivostok'tan AB'ye uzanan, Rusya Pasifik limanlarına ve Çin'in Kuzey-Doğu bölgesine erişimi olan 9.200 km uzunluğunda bir hatır. Bu hat yılda 200 bin TEU'ya kadar konteynerle uluslararası transit yük taşıma kapasitesine sahiptir. Rotanın güney kısmı olan Yeni Avrasya Kara Köprüsü ise Rusya'ya geçip AB'ye ulaşmadan önce Çin ve Kazakistan'dan geçmektedir (OECD, 2023: 17). Kuzey Koridoru, Çin'den geçerek Kazakistan, Rusya, Beyaz Rusya ve Polonya üzerinden AB'ye ulaşmaktadır. Trenler Moğolistan'dan veya Trans-Sibirya demiryolu üzerinden doğrudan Rusya'dan geçmektedir. Bu güzergâh yaklaşık 10 bin km uzunluğunda olup, transit süresinin ortalama 14 gün olduğu bildirilmektedir (European Bank, 2023: 11). 2022 yılından önce Kuzey Koridoru, Avrupa ile Uzak Doğu arasındaki demiryolu kargolarının %90'ından fazlasını taşımaktaydı (Genevieve, 2023). Ancak Rusya'nın Ukrayna'ya Şubat 2022'de başlatmış olduğu saldırı savaşı rotaların güvenilirliğini olumsuz etkilemiştir. AB ticaretinde önemli bir rolü bulunan Çin, Rusya-Ukrayna savaşında Rusya'ya yönelik ambargolara katılmamış olsa da 2022 yılının ilk yarısında Çin'in Rusya'daki Kuşak ve Yol yatırımlarının sifira gerilemesi dikkat çekicidir. Dahası, son on yılda yatırımların 200 kat arttığı Belarus da değişen konjonktürden etkilenmiştir (Tekir, 2023: 104). OECD (2023: 16) verilerine göre, Rusya üzerinden AB ile Çin arasındaki konteyner taşımacılığının en az % 35 oranında azaldığı tahmin edilmektedir.

BRI güncel gelişmelerden etkilense de Pekin yönetimi ekonomik ve stratejik genişlemesini sürdürmektedir. Geline nokta, AB'nin Çin'den yapmış olduğu ithalat 2002'de %7,8'den 2023'te %20,5'e yükselerek Çin'i ithalatın ana ortağı haline getirmiştir. Özellikle 2020 yılından itibaren ticaret hacminin ivme kazandığı görülmektedir (Eurostat, 2024). Çin, Orta Asya ülkelerinin de en büyük ticaret ortağı durumundadır. Kırgızistan ve Tacikistan'daki en büyük yabancı yatırımcı olan Pekin'in Orta Asya devletleriyle olan toplam dış ticaret hacmi, bölgenin Rusya ile olan mevcut dış ticaret hacminin iki katından daha fazladır. Çin'in Orta Asya ile ticaret hacmi 1992 yılında 460 milyon dolar seviyesinde iken 2022'de 70,2 milyar dolardan %27 artarak 2023'te 89,4 milyar dolara yükselmiştir (China International Import Expo, 2023; Piedra, 2024). Pekin, aynı zamanda bölgenin en büyük kredi kaynağını teşkil etmektedir. Örnek olarak, Türkmenistan'ın Çin'e 34 milyar dolar civarında kredi borcu bulunmaktadır (Buyar, 2024).

Diğer taraftan temelde ekonomik saiklere dayanan BRI siyasi ve stratejik hedefler de taşımaktadır. Örneğin, kimi Afrika ülkelerinde Huawei tarafından telekomünikasyon ağları kurulması karşılığında Çin hükümeti, tarım ürünleri veya minerallerin Çin'e ihracatını kolaylaştırarak Huawei'in projelerinin maliyetini karşılamalarını sağlamıştır. Dahası son yıllarda BRI'nın azalan proje finansman desteğine karşın Vietnam gibi ülkelerin altyapı ve demiryolları için finansman ayrılması Çin'in uzun vadeli siyasi yatırımı olarak görülmektedir (Zhang, 2024). Bunun yanında Çin, güzergâh ülkelerindeki siyasi nüfuzunu artırmaya çalışmaktadır. Örneğin, Mayıs 2023'te Çin, Orta Asya ülkeleri liderleriyle C+C5 adıyla bir girişim başlatmıştır. Mart 2024'te Genel Sekreterlik tesis edilmesi ile kurumsallaştırılan girişimin ikinci Zirvesi'nin 2025'te Kazakistan'da yapılması kararlaştırılmıştır (Buyar, 2024).

Son olarak projenin önemli katkılarının yanında birtakım zorlukları da barındırdığını belirtmek gerekir. Buna göre demiryolları, otoyollar ve enerji santralleri gibi altyapı projeleri için devlet desteği gerekmektedir. Pakistan ve Myanmar gibi ülkelerdeki siyasi krizler; Kırgızistan, Tacikistan gibi ülkelerdeki ekonomik ve bürokratik sorunlar da projenin uzun dönemli sürdürülebilirliği açısından soru işaretleri barındırmaktadır. Proje kapsamındaki ülkelerin birçoğu şeffaf ve etkin bir yargı sisteminden yoksundur ve yasal ve düzenleyici sistemleri yabancı yatırımları idare edebilecek kapsayıcılıktan uzaktır. Dahası onlarca farklı siyasi, sosyal ve ekonomik sisteme sahip ülkelerin aynı projeye dâhil edilmesi koordinasyon açısından oldukça zordur (Madani, 2022: 54-58).

### **Azerbaycan'ın Dâhil Olduğu Ulaşım Koridorları**

Dış politikada Haydar Aliyev'in çerçevesini çizdiği bir anlayışı benimseyen İlham Aliyev, Batı ile ilişkilerini Rusya'yı karşısına almadan sürdürmektedir. Bu kapsamda 1990'lı yıllarda başlayan enerji diplomasisine kazandırılan ivme ülke refahını artırmış, qaçqın (mülteci) ve mecburi köçkün (zorla yerinden edilmiş) adı verilen göçmen nüfusun ihtiyaçları karşılanmış, yumuşak ve sert güç faaliyetleri ile Azerbaycan bölgenin önemli aktörlerinden birine dönüşmüştür. 1990'lı yıllarda AB tarafından oluşturulan TRACECA'nın parçası olan Azerbaycan, günümüzde jeopolitik avantajlarını kullanarak Orta Koridor başta olmak üzere birçok projede merkezi rol oynamaktadır.

Sovyetlerin dağılmasının ardından bölgede oluşan jeopolitik boşluğu değerlendiren AB, Doğu-Batı bağlantısını sağlamak amacıyla önemli bir adım atmıştır. 1993 yılında AB tarafından Orta Asya ve Kafkasya ülkelerinin Ticaret ve Ulaştırma Bakanlıklarının katılımıyla Brüksel'de başlatılan *TRACECA*, eski İpek Yolunu canlandırmak üzere Orta Asya'yı Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlamayı hedefleyen çok modlu bir ulaşım sistemidir. Bölge içinde ticareti ve taşımacılığı iyileştirmeyi ve geliştirmeyi amaçlayan projeleri uygulamak için 15 milyon euro tahsis edilmiştir. Projeye 1996-1998 yıllarında Ukrayna ve Moldova; iki yıl sonra da Bulgaristan, Romanya ve Türkiye dahil olmuştur. Son olarak adı geçen oluşuma 2009 yılında İran tam, Litvanya ise gözlemci üye olarak katılmıştır (*TRACECA*, t.y.).

Haydar Aliyev'in diplomatik çabalarıyla Eylül 1998'de Bakü'de 32 ülke ve 13 uluslararası kuruluşun temsilcilerinin katıldığı uluslararası bir konferans düzenlenmiş, konferansta, 'TRACECA Koridorunun Geliştirilmesi İçin Çok Taraflı Temel Anlaşma (MLA)' imzalanmış ve Bakü Beyannamesi kabul edilmiştir (Həsənov, 2005: 172)<sup>1</sup>. Anlaşma ile proje Hükümetlerarası Komisyon statüsü kazanırken

<sup>1</sup>MLA Avrupa, Karadeniz ve Hazar Denizi, Kafkasya ve Asya bölgelerinde ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve ulaştırma iletişiminin geliştirilmesi, uluslararası mal ve yolcu taşımacılığının yanı sıra hidrokarbonların uluslararası taşımacılığının sağlanması, trafik güvenliğinin, kargo emniyetinin ve çevrenin korunmasının sağlanması, dünya kara, hava ve demir yolu taşımacılığı pazarına erişimin sağlanması ve ticari navigasyon, ulaştırma operasyonları için eşit rekabet koşullarının yaratılması gibi hedefler taşımaktadır (*TRACECA*, 2020: 2).

Türkmenistan bu anlaşmaya taraf olmamıştır<sup>2</sup>. TRACECA Hükümetlerarası Komisyonu dönüşümlü olarak her yıl en az bir toplantı düzenlemektedir. 2000 yılından önce katılımcı devletlerin temsilcilerinin olduğu dört sektörel çalışma grubu (Ticaret Kolaylaştırma, Karayolu, Demiryolu ve Deniz Taşımacılığı) oluşturulmuştur. Bu sürede katılımcı ülkeler, ticaretin kolaylaştırılması, bakım ve işletme, rehabilitasyon ve modernizasyon gibi eylem gerektiren alanlarda tavsiyelerde bulunularak belirli bir güzergâh üzerinde ortak mutabakat sağlamışlardır (TRACECA, t.y.). Azerbaycan'da Bakü limanı, Tiflis-Bakü kara ve demiryolu hattı, Erivan-Bakü kara ve demiryolu hattı TRACECA kapsamına alınmıştır. Bu çerçevede alt ve üst yapının restorasyonundan, yenilerinin inşasına, ulaştırma sektöründeki personelin eğitiminden, sınır geçişlerinin kolaylaştırılması kadar bir dizi yatırım ve teknik yardım projeleri hayata geçirilmektedir (Ovalı, 2008: 159-160). Hâlihazırda Daimî Sekreteryaya ulaşımda dijital çözümler sunmayı amaçlayan girişimler üzerinde çalışmaktadır. TRACECA programı çerçevesinde AB, uluslararası ulaşım koridorlarının inşası ve modern altyapının oluşturulması amacıyla Azerbaycan'a yaklaşık 20 milyon avro tutarında destek sağlarken Bakü yönetimi de uluslararası finans kuruluşlarından 255 milyon dolar kredi kullanmıştır (Abdullayev, 2023).

*Kuzey-Güney* (INSTC) uluslararası ulaştırma koridorunun kurulmasına ilişkin anlaşma 12 Eylül 2000'de Rusya, İran ve Hindistan hükümetleri arasında imzalanmıştır (ADY, t.y.). Azerbaycan Cumhuriyeti bu anlaşmaya 20 Eylül 2005 tarihinde 984-IIQ sayılı "*Şimal-Cənub*" *Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi haqqında*" *Sazişə qoşulmaq barəsində Azərbaycan Respublikasının Qanunu* ile katılmıştır (<https://e-qanun.az/framework/10740>). Kuzey-Güney uluslararası ulaşım koridoru çerçevesinde Azerbaycan ve İran demiryollarının birbirine bağlanması için çalışmalar yapılmaktadır. Bu kapsamda, Azerbaycan'daki Astara istasyonundan İran'ın Astara şehrine giden demiryolu inşa edilirken, sonraki aşamada İran ve Azerbaycan demiryollarının komple bağlantısı için eksik olan 167 km uzunluğundaki Astara-Raşt demiryolunun inşaatı gerçekleştirilecektir (ADY, t.y.). İran, Türk coğrafyası açısından stratejik değerini azaltmak istememektedir. Bu kapsamda Kuzey-Güney Koridoru çerçevesinde yapılan anlaşmaları hayata geçirmek için çaba gösteren Tahran yönetimi Zengezur Koridoru'na karşı bu güzergâhı savunmaktadır (Veliyev, 2022). Bununla birlikte, Batı yatırımlarına en fazla maruz kalan iki ülkenin (Rusya ve İran) varlığı nedeniyle INSTC bir nevi "yatırımlar koridoru"na dönüşmüş durumdadır (Kaya, 2024: 18).

Kuzey Rotasındaki kargo trafiğinin yavaşlaması ise daha önce Orta Koridor'a yeterince ilgi göstermeyen Çin'in tutumunu değiştirmesini sağlamıştır. Enerji alanındaki başarılı yükselişini ulaşım sektörü ile entegre etmeye çalışan Azerbaycan 2014 yılında demiryolu, denizyolu ve karayollarından oluşan çok modlu Orta Koridor'a dahil olmuştur. Bilindiği üzere, 2017 yılında Gürcistan, Azerbaycan ve Türkiye Bakü-Tiflis-Kars (BTK) inşaatını tamamlamıştır. BTK, Avrupa ile Asya arasındaki en kısa demiryolu bağlantısıdır ve yük taşımacılığını Hazar Denizi'nden Türkiye'nin Akdeniz'deki Mersin limanı üzerinden uluslararası pazarlara bağlamaktadır. BTK, 2019 yılında İstanbul Marmaray Tüneli'nin yük trenlerine açılmasından bu yana, Boğaz ve Karadeniz feribotlarını geçerek Avrupa ile Hazar Denizi arasında kesintisiz yük treni trafiğine olanak tanımaktadır (OECD, 2023: 92). Orta Koridor üzerinden taşınan yükler Avrupa'ya biri Gürcistan'ın Poti ve Batum limanları üzerinden, diğeri ise BTK demiryolu hattı üzerinden olmak üzere iki yönden taşınmaktadır (ADY, t.y.). Orta Koridor, Kuşak Yol projesinin segmentlerinden biri olan Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC) ile paralel bir hattır. Nitekim, Koridor üzerindeki ülkelerin Çin ile ilişkilerinin son yıllarda derinleştiği görülmektedir. Örneğin, 14 Kasım 2015 tarihinde "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası", Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in Aralık 2015'te Çin'e yaptığı resmi ziyaret sırasında da "Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın kurulmasının ortak teşvikine ilişkin Mutabakat Zaptı" imzalanmıştır (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, t.y.; Abdullayev, 2023). Çin'den yola çıkan ilk yük treni, 6 Kasım 2019 tarihinde Ankara'dan geçerek toplamda 18 günde Prag'a ulaşmıştır (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, t.y.). Yine, yakın dönemde Azerbaycan, Çin ile stratejik ortaklık kurulmasına ilişkin Ortak Deklarasyonu imzalamıştır. Deklarasyonun 2.7. maddesine göre Çin, Orta Koridor'un inşasına ve kullanımına aktif olarak katılmaya ve Çin-Avrupa yük trenleri için güney koridorunun kesintisiz işleyişini ve hızlandırılmış gelişimini ortaklaşa kolaylaştırmak amacıyla Azerbaycan ve güzergâh üzerindeki diğer ülkelerle daha yakın çalışmaya hazırdır. Bunun yanında ters

<sup>2</sup>Türkmenistan Kasım 2023'te "Avrupa-Kafkasya-Asya Uluslararası Taşımacılık Koridoru'nun Geliştirilmesine İlişkin Temel Çok Taraflı Anlaşma"nın tarafı olmuştur.

yönde, bölgesel iş birliğinin derinleştirilmesi için elverişli ön koşullar yaratılacağı, üretim ve tedarik zincirlerinin güvenliğinin ve istikrarının ortaklaşa sağlanacağı ifade edilmiştir (Azərbaycan Respublikasının Prezidenti, 2024).

Daha önce belirtildiği gibi Rusya'nın Ukrayna'ya saldırısından sonra Orta Koridor'un önemi daha da artmıştır. Örneğin, savaşın ardından Hollandalı lojistik şirketi Rail Bridge Cargo, Kuzey Rotasındaki faaliyetlerini Orta Koridora kaydırmıştır. Azerbaycan Demiryolları'nın yan kuruluşu olan Adi Container ile birlikte Çinli operatörler de bu koridoru kullanmaya başlamıştır (Keuper, 2022: 3). Yine, 2022 yılında Kuzey Koridoru'ndaki istikrarsızlık nedeniyle dünyanın en eski lojistik şirketlerinden Gebrüder Weiss, Türkiye'deki varlığını genişletme kararı almıştır. Benzer şekilde Finlandiyalı lojistik şirketi Norminen Logistik ile Kazakistan Demiryolları arasında Orta Koridor'un ticarileştirilmesine yönelik yeni bir sözleşme imzalanmıştır (Tahlilbazaar, 2022). Böylece, 2020'de güzergâhtan taşınan 350 bin ton kargo 2022'de 3,2 milyon tona yükselmiştir (Genevieve, 2023). Yapılan araştırmalara göre Orta Koridor, Kuzey Koridoru'na kıyasla 6 günlük geçiş süresi kesintisi ile Çin ile Balkanlar arasındaki malların transit geçişinde rekabet avantajı sunmaktadır. Gürcistan ve Türkiye limanlarından Akdeniz'e erişim göz önüne alındığında Çin veya Orta Asya'dan Kuzey Afrika'ya en kısa ticaret yoludur. Bunun yanında Koridor'un geliştirilmesi potansiyel olarak nakliye maliyetlerini azaltacak ve geçtiği ülkeler arasındaki ticareti artıracaktır (OECD, 2023: 20). Bununla birlikte, Orta Koridor'un Rusya'nın hâkim olduğu Kuzey Rotası üzerinden taşınan toplam kargonun % 10'undan daha azını temsil etmesinin yanında Güney Rotası'nın taşıması beklenen kargonun yanında oldukça mütevazı bir kapasiteye de sahip olduğu belirtilmelidir (Genevieve, 2023). Örneğin, Orta Koridor 2021 yılında 29 bin TEU taşıırken, Yeni Avrasya Kara Köprüsü 1,46 milyon TEU taşımıştır. Bu kapsamda Kuzey Koridoru'nun etkin kullanılmaması nedeniyle oluşan boşluğu hâlihazırda Orta Koridor'un absorbe etmesinin mümkün olmadığı görülmektedir (Keuper, 2022: 4). Nitekim, Dünya Bankası tarafından 2023 yılında hazırlanan Rapor, Koridor'un önemini altını çizmekle birlikte güzergâhın zorluklarını da ortaya koymaktadır. Rapor'a göre, özellikle özel sektör açısından Orta Koridor henüz yeterince çekici değildir. Bu nedenle güzergâh üzerindeki ülkeler çeşitli reform ve düzenlemeler yapmaktadır. Buna rağmen sınırlı trafik, büyük ölçüde Orta Asya ve Kafkasya'dan gelen mallara yönelik talebin yetersizliğinin yanı sıra bu ülkelere gelen nispeten düşük düzeydeki ara ithalat talebi, karmaşık ve uyumsuz ticaret prosedürleri, tekelleşmelerin varlığı, farklı standartlardaki demiryolları hatları, yetersiz sınır gümrük kapasitesi ve güzergâh boyunca gümrük kurumları arasındaki koordinasyon eksikliği nedeniyle tekrarlanan denetimlerin yol açtığı gecikmeler Koridor'un çekiciliğini sınırlamaktadır. Raporda ayrıca, konteyner ve gemi filosu kapasitesinin demiryolu yük hacimleriyle uyumlu olmaması, Hazar Denizi çevresinde düşük seviyedeki liman altyapısı otomasyonunun olması ve feribot yolculukları için birden fazla yükleme ve boşaltmayı önleyecek çok modlu altyapının bulunmaması nedeniyle gecikmeler yaşandığı belirtilmiştir (OECD, 2023).

2017 yılında BTK demiryollarının açılmasıyla hayata geçen *Kuzey-Batı Koridoru*, esas olarak Bakü-Tiflis-Kars demiryolu üzerinden Türkiye ile Rusya arasındaki yük operasyonlarının artırılması için tasarlanmıştır. Hat, özellikle Rusya'nın ürettiği kömür ve tahıl yüklerinin Bakü-Tiflis-Kars demiryolu aracılığıyla Türkiye'ye taşınmasına olanak sağlamaktadır (ADY, t.y.).

*Güney-Batı Ulaşım Koridoru*, Basra Körfezi/Hindistan-İran-Azerbaycan-Gürcistan-Ukrayna-Avrupa (veya Türkiye-Avrupa) coğrafi rotası boyunca faaliyet göstermektedir. Koridor, ADY CJSC'nin girişimiyle oluşturulmuştur. Güzergâhın tanıtımı 12 Ocak 2016 tarihinde Bakü'de yapılmış ve aynı etkinlikte Azerbaycan, Gürcistan, İran, Ukrayna'nın demiryolları ve liman işletmeleri arasında görüşmeler gerçekleşmiş ve bunun sonucunda Güzergâh'ın Geliştirilmesine İlişkin Protokol imzalanmıştır. Bu belgeye göre söz konusu koridorun tam adı "Basra Körfezi-İran Astara ve Hazar Denizi-Karadeniz-Avrupa" olarak sunulmaktadır. Güney Batı Koridoru'nun Süveyş Kanalı üzerinden geçen deniz rotasına göre en büyük avantajı, geçiş mesafesinin ve süresinin yaklaşık üç kat daha az olmasıdır. Güney-Batı Koridoru'nun kalkınma perspektifi, İran'ın dış ticaret cirosunu artırma fırsatları yaratmaktadır. İran'ın Basra Körfezi'ndeki Bandar-Abbas limanına ek olarak Umman Körfezi kıyısındaki yeni Çabahar limanının da bu Koridora ilave yük çekmek için fırsatlar sunacağı öngörülmektedir. Azerbaycan'ın "ADY Express" şirketi bu taşıma koridoru üzerinden kargo taşımacılığına başlamıştır (ADY, t.y.).

Afganistan-Türkmenistan-Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye arasında *Lapis-Lazuli (Lazurite)* güzergâhında transit ve taşımacılık iş birliğine ilişkin beşli anlaşma 15 Kasım 2017'de Aşkabat'ta imzalanmıştır. Belgede, katılımcı ülkelerin ulaştırma altyapısının (karayolu, demiryolu ve deniz)

modernizasyonunun yanı sıra gümrükleme prosedürlerinin kolaylaştırılması da öngörülmektedir. 2018 yılında Afganistan'ın Herat şehrinde Lazurite Koridoru boyunca kargo taşımacılığına başlanmıştır. Lazurite Koridoru, proje üyesi ülkelerin bölgesel ve kıtasal ticaret pazarlarına erişimini çeşitlendirmeleri için uygun koşullar yaratacaktır (ADY, t.y.).

### **İkinci Karabağ Savaşı Sonrası Gelişmeler ve Zengezur Koridoru**

28 Eylül 2020'de başlayan ve 44 gün devam eden İkinci Karabağ Savaşı'nda Azerbaycan 1990'lı yıllarda kaybetmiş olduğu toprakların büyük çoğunluğunu geri almıştır. 10 Kasım'da Rusya devlet başkanının öncülük ettiği 9 maddelik üçlü mutabakatta taraflar buldukları pozisyonlarda kalacaklarını, Kelbecer, Ağdam ve Laçın'ın Azerbaycan'a iade edileceğini; Dağlık Karabağ'daki ateşkes hattı ve Laçın koridoru boyunca Rus Barış Güçlerinin beş yıl için bölgeye yerleştirileceğini; ateşkesin izlenmesi için bir Gözlem Merkezinin kurulacağını; Birleşmiş Milletler Teşkilatının Göçmenler Komiserliği idaresinin nezareti altında zorla yerinden edilmiş kişiler (IDP) ve mültecilerin bölgeye dönebileceğini, savaş esirleri, tutsaklar, tutuklular ve cenazelerin değişiminin yapılacağını kararlaştırmışlardır (Azərbaycan Respublikasının Prezidenti, 2020). Bölgede kalıcı barışın sağlanması amacıyla ulaşım ve ticaret bağlantılarının işlevselleştirilmesi ve yenilerinin oluşturulması da anlaşmada yer alan diğer bir konudur. Bu kapsamda özellikle iki madde önemlidir. Anlaşmaya göre, Karabağ ve Ermenistan arasındaki bağlantıyı sağlayacak 5 km genişliğinde bir koridor açılacak ve koridorda Rusya Federasyonu Barışı Koruma Birliği görev alacaktır. Yine, anlaşmanın 9. maddesine göre tarafların mutabakatı ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ni Azerbaycan'ın batı bölgelerine bağlayan yeni bir ulaşım hattı kurulacaktır (Azərbaycan Respublikasının Prezidenti, 2020). Böylece Ermenistan'ın Karabağ'a erişimi Azerbaycan üzerinden sağlanırken Azerbaycan da Nahçıvan'a Ermenistan üzerinden doğrudan bağlantı elde edebilecektir.

Aradan geçen dönemde Bakü yönetimi Karabağ'da ve işgalden kurtarılan kentlerde hızlı bir şekilde imar plan ve programlarına başlamış, kimi bölgelere eski sahipleri yeniden yerleştirilmiştir. 2026 yılı sonuna kadar 140 binden fazla insanın Karabağ ve Doğu Zengezur'a dönmesi beklenirken Azerbaycan işgalden kurtarılan bölgelerin imarına üç yılda toplam 7 milyar dolar harcamıştır (Azərbaycan Respublikasının Prezidenti, 2023). Savaşın sonlanmasının ardından Rusya ve AB'nin yürüttüğü barış görüşmelerinin yanı sıra Kafkasya'da istikrarın sağlanmasına yönelik olarak Rusya, Türkiye, İran, Gürcistan, Azerbaycan ve Ermenistan'dan oluşan 3+3 formatında bir girişim başlatılmıştır. Bununla birlikte özellikle bölgede mayınların varlığı güvenliği tehdit eden en önemli konulardandır. Son olarak 19 Eylül 2023 tarihinde Ermeni yasadışı silahlı oluşumlar tarafından yerleştirilen mayınların patlaması sonucu polis ve sivillerden oluşan 6 kişinin hayatını kaybetmesi üzerine Bakü yönetimi, anayasal düzeni yeniden sağlamak ve yasadışı silahlı oluşumları etkisiz hale getirmek amacıyla anti terör harekâtı başlatmıştır. 24 saat süren harekât ile Azerbaycan bölgede egemenliği ve anayasal düzeni yeniden sağlamıştır (Azərbaycan Respublikasının Prezidenti, 2023). Yapılan askerî harekât sonrası Azerbaycan bölgedeki kontrolün tamamını ele geçirmiş, böylece Laçın Koridoru'nun anlamı kalmamıştır. Bölgede Azerbaycan tarafından egemenliğin tesis edilmesinin ardından Rus Barış Gücü Nisan 2024'te bölgeden çekilmeye başlarken Ağdam'a yerleştirilen ve Türk-Rus Ortak Merkezi de görevini tamamlamıştır. Hâlihazırda taraflar arasında devam eden barış görüşmelerinin en önemli maddelerinden birini ise ulaşım ve ticaret bağlantılarının sağlanması oluşturmaktadır.

1920 yılında Sovyet yönetimi tarafından Azerbaycan'dan alınarak Ermenistan'a verilen Zengezur, açılması planlanan Zengezur Koridoru için oldukça kritik öneme sahiptir. Bölgenin Ermenistan'a verilmesiyle Azerbaycan'ın Nahçıvan ile arasındaki kara bağlantısı tamamen koparken Bakü ile Türkiye arasında doğrudan kara bağlantısı kalmamıştır (Aslanlı, 2021). Jeopolitik açıdan bakıldığında, Zengezur Koridorunu kontrol edecek gücün Anadolu'daki Türk etki alanına, Kafkasya'daki Rus etki alanına ve doğrudan Pers çekirdek topraklarına nüfuz edebileceği değerlendirilmektedir (Stratfor, 2012). Adı geçen rotanın açılması konusu 1999-2001'de yürütülen Azerbaycan-Ermenistan müzakerelerinde de gündeme gelmiştir. De Waal (2021)'e göre, dönemin Azerbaycan Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev, Nahçıvan'a uzanan yeni bir koridorun garanti edilmesi karşılığında Dağlık Karabağ'ın egemenliğinden geçici olarak taviz vermeyi teklif etmiş ancak Koridor'un statüsü konusundaki anlaşmazlık sonuç alınmasını engellemiştir. Böylece Azerbaycan'ın Nahçıvan'la, Türkiye'nin de Azerbaycan'la doğrudan kara yolu bağlantısı sağlanamamıştır. Ancak, İkinci Karabağ Savaşı'nın Azerbaycan'ın zaferi ile sonuçlanmasının ardından imzalanan 10 Kasım 2020 tarihli üçlü mutabakat metninin 9. maddesine esasen bu koridor yeniden gündeme gelmiştir. Azerbaycan ve Türkiye ilişkileri

müttefiklik seviyesine taşıyan 15 Haziran 2021 tarihli Şuşa Beyannamesi ile, Zengezur Koridoru ismi ilk kez bir uluslararası belgede kullanılmıştır (Aslanlı, 2021). Kendi sınırları içinde hava, kara ve demiryolu bağlantılarının yapımına başlayan Azerbaycan yönetimi için Zengezur Koridoru'nun hayata geçirilmesi, savaşın kazanılmasının ardından en önemli konu başlıklarından birini oluşturmaktadır.

Diğer taraftan, uzun yıllar bölgeden izole edilen Ermenistan'ın da ticaret ve ulaşım bağlantılarına gereksiniminin bulunduğunu belirtmek gerekir. SSCB döneminde Erivan'dan Nahçıvan ve Megri üzerinden Bakü'ye ve İncevan'dan Bakü'ye yük ve yolcu trenleri işletilmiştir. Ancak Sovyetlerin dağılma sürecine girdiği dönemde yaşanan çatışmalar nedeniyle kimi istasyonlar kapatılmıştır. İthalat ve ihracatının yaklaşık % 70'ini demiryolu taşımacılığında sağlayan Ermenistan'ın denize doğrudan erişimi bulunmamaktadır (Can, 2022: 43-44). Ülkenin, Rusya ve İran ile demiryolu bağlantısının olmaması ve Azerbaycan ile yaşamış olduğu anlaşmazlık yüzünden bölgesel projelerden tecrit edilmesi siyasi ve ekonomik zorluklar yaşamasına yol açmaktadır.

Zengezur Koridoru, doğu-batı ticaretine katkı sağlayacak en önemli küresel projelerden biridir. Bölge ülkelerinin iş birliğinin derinleşmesine katkı sağlayacak olan koridor, siyasi, ekonomik ve stratejik açıdan değer taşımaktadır. Bu kapsamda Rusya devlet başkanı, Ermenistan Başbakanı ve Azerbaycan Cumhurbaşkanı ateşkes anlaşmasının ardından ilk kez 11 Ocak 2021'de bir araya gelmiş ve ekonomi-ulaşım bağlantılarının yeniden işlevsel hâle getirilmesini sağlayacak ortak bir bildiri imzalamışlardır. Bildiri çerçevesinde her üç devletin başbakan yardımcılarında oluşan ortak çalışma grubu kurulmuş olsa da Erivan yönetiminin ulaşım hatlarına yönelik tutarsız söylemleri sürecin uzamasına yol açmıştır (Bayramov, 2021). 26 Kasım'da Soçi'de bir kez daha bir araya gelen üç lider Azerbaycan ile Ermenistan arasında sınırların belirlenmesi konusunun yanında ulaşım hatlarının açılmasını sağlayacak ortak mekanizmaların oluşturulması yönünde bir karar almışlardır (Rehimov, 2021).

Rusya'nın yanı sıra AB de ulaşım koridorları konusuna önem vermektedir. Zengezur Koridoru AB'yi Çin'e bağlayan en kısa yoldur (Gawliczek & İskandarov, 2023: 44). Bunun yanında Zengezur Koridoru'nun, Hazar Denizi'ndeki enerji kaynaklarının aktarımında Orta Koridor kapsamında kullanılması dünyanın jeo-enerji haritasını etkileyecektir (Koolae & Rashidi, 2024: 5). Bu kapsamda Aralık 2021'de Brüksel'de Avrupa Konseyi Başkanı Charles Michel, Ermenistan Başbakanı ve Azerbaycan Cumhurbaşkanı üçlü bir görüşme gerçekleştirmiştir. Görüşmenin ardından demir yolu hatlarının restorasyonu konusunda müttekabilyet ilkesi temelinde bir mutabakata varıldığı açıklanmıştır (Çam, 2021).

Demir yolu ve karayolu hatlarından oluşacak olan Zengezur Koridoru bölgesel entegrasyona katkı sağlayacaktır. Yıllık 10 milyon ton yük taşıma kapasitesi ile demiryolu projesi ile bölge ülkeleri arasındaki ulaşım daha entegre hale gelecektir. Hat, İran kargo limanı Bandar Abbas ve İstanbul-İslamabad demiryolu hattı üzerinden İran ve Umman Körfezlerinin yanı sıra Hint Okyanusu'na erişimi mümkün kılmaktadır. Modern tarihte ilk kez Rusya ile Türkiye'nin demiryolu bağlantısını sağlayacak olan Zengezur Koridoru Azerbaycan ile Türkiye'yi, Ermenistan ile Rusya'yı birbirine bağlayacaktır (Gawliczek & İskandarov, 2023: 40). Koridor'un Türkiye-Azerbaycan kara yolu mesafesini 400 kilometreye kadar kısaltabileceği öngörülmektedir (Turgunov, 2021). Ulaşım bağlantılarının açılmasının ardından ilk dönemde Türkiye'nin Ermenistan ticaretindeki payının %3'ten %13'e, Azerbaycan'ın payının ise %1'e yükselebileceği belirtilmektedir. Dahası söz konusu bağlantı ile Azerbaycan'ın ihracatının 1,2 milyar manat, petrol dışı GSYH'nın %2, işleme sanayinin %3 ve madencilik sanayinin %2,7 artabileceği değerlendirilmektedir (Джафаров, 2021).

Koridor, Ermenistan'a en yakın müttefiki Rusya'ya alternatif bir erişim sağlaması açısından da kritik önemdedir. Bilindiği gibi, Rusya'dan Ermenistan'a mevcut ulaşım koridoru Gürcistan üzerindedir. Ancak Moskova-Tiflis arasındaki sorunlar ve kış aylarında hattın kullanımının zorlaşması bu ulaşımı olumsuz etkilemektedir (Chedia, 2024: 206). Ayrıca hattın, Ermenistan'ın Azerbaycan ve Türkiye ile ilişkilerinin normalleşmesiyle birlikte inşa edilmesi, Ermenistan'ı Orta Koridor'da önemli bir halka haline getirebilecektir. Böyle bir durumda Ermenistan'ın İran'a olan stratejik ve jeopolitik ihtiyacı azalacağı gibi, Batı ile ilişkilerinin geliştirilmesi fırsatı da doğacaktır (Koolae & Rashidi, 2024: 4). Yine, ulaşım ve lojistik kolaylıklar nedeniyle, Doğu Asya'dan gelen ve hâlihazırda Rusya üzerinden aktarılan mal akışının belirli bir kısmının Zengezur Koridoru üzerinden yeniden yönlendirilmesi ihtimali bulunmaktadır (Chedia, 2024: 206). Blank (2022), Moskova-Tiflis ilişkileri açısından bu güzergâhın Gürcistan topraklarından geçen güzergâhtan daha güvenilir olduğunu belirtmektedir. Bu kapsamda, Rusya'nın küresel tedarik yollarını bloke ettiği bir ortamda, malların doğudan batıya taşınmasına yönelik çok az uygulanabilir çözümden biri Zengezur Koridoru'nun açılmasıdır.



Diğer taraftan Koridor'un açılmasına yönelik kimi engellemeler de bulunmaktadır. Özellikle Tahran yönetiminin İkinci Karabağ Savaşı sırasında ve sonrasında Azerbaycan'a karşı olumsuz bir takım söylem ve eylemler de bulunması dikkat çekicidir. Savaş'ın ardından zaman zaman yaşanan gerginlikler nedeni ile Azerbaycan'ın İran ile ilişkileri inişli çıkışlı olmuştur. Bu dönemde Tahran yönetiminin sınırda yapmış olduğu askeri tatbikatlar, Zengezur Koridoru'nun hayata geçirilmesi konusundaki anlaşmazlık ve İran'daki Azerbaycanlıların hak kayıpları gibi başlıklar gerginliğin temelini oluşturmaktadır. Bu kapsamda İlham Aliyev Kasım 2022'de katıldığı bir toplantıda, Tahran yönetiminin Azerbaycan sınırında geçirdiği askeri tatbikatları eleştirmiştir. Atılan adımlara karşılık verildiğini belirten Cumhurbaşkanı, İran'dakiler de dâhil olmak üzere tüm Azerbaycanlıların kalkınmasını sağlamaya yönelik çalıştıklarını ve bunun bir ülkenin iç işlerine karışmak anlamına gelmediğini ifade etmiştir. Azerbaycan'da Rusça veya Gürcüce, Gürcistan'da Azerbaycan dilinde eğitim veren okulların bulunmasına karşın İran'da Ermenice eğitim veren okulların varlığına rağmen Azerbaycan dilinde eğitim veren okulların olmaması Cumhurbaşkanı tarafından eleştirilmiştir (Azərbaycan Respublikasının Prezidenti, 2022). Zengezur konusunda ise Tahran yönetimi oldukça temkinlidir. Girişim'in İran'ın transit potansiyeline ciddi bir zarar vererek ulusal güvenlik tehdidi oluşturacağından ve bölgede Türkiye ve Azerbaycan'ın nüfuzunun artmasının aynı zamanda İsrail ve NATO etkisinin de artmasına neden olacağından kuşku duyulmaktadır. Bu kapsamda kimi çalışmalarda Kuzey-Güney ITC'nin çeşitlendirilmesini mümkün kılacağı düşünülen ve Ermenistan'ı Güney Kafkasya bağlantısına dönüştürmesi olasılığı ile Ermenistan-İran-Hindistan ulaşım koridorunun işletmeye alınması çabalarına odaklanılmaktadır (Давтян & Маргарян, 2024: 100-108).

Zengezur Koridoru'nun bölge devletleri içerisinde en fazla İran açısından olumsuz sonuçları olabilecektir. Öyle ki Azerbaycan, İran üzerinden Nahçıvan'a gönderilen 350 milyon metreküp gazın % 15'ini transit ücreti olarak İran'a ödemektedir. Koridor'un açılmasıyla İran bu kazancını kaybedebilecektir. Bunun yanı sıra Koridor üzerinden Azerbaycan'dan Türkiye'ye bir gaz boru hattı inşa edilmesi halinde İran'ın gaz gelirlerinde de bir kayıp yaşaması söz konusu olacaktır. Türkiye'den Orta Asya'ya uzanan ticaret yolu da İran'dan geçtiği için koridorun açılmasıyla bu yol önemini yitirecektir (Gawliczek & İskandarov, 2023: 41). Bununla birlikte jeopolitik ve sınır değişikliği olmadığı takdirde İran'ın Zengezur Koridoruna bakışının olumsuz olmayacağı da ifade edilmektedir (Khabaronline, 2021). Diğer bir anlatımla, İran uzun yıllardır maruz kaldığı ambargoları aşmak için temelde ulaşım koridorlarının oluşturulmasına ilgi göstermektedir. Mart 2022'de Azerbaycan ile İran arasında Azerbaycan'ın Doğu Zengezur ekonomik bölgesi ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında İran toprakları üzerinden geçecek yeni ulaştırma bağlantılarının kurulmasına ilişkin mutabakat zaptı imzalanmıştır. Mutabakat zaptına göre, Aras Nehri üzerinde dört köprü ve ulaşım ve enerji iletim altyapısının yapılması planlanmaktadır (Aslanlı, 2023). Bu kapsamda, Ekim 2023'te Azerbaycan'ı İran üzerinden Nahçıvan'a bağlayacak kara yolu köprüsünün ve sınır geçiş altyapısının temeli atılmış, aynı gün Ermenistan Başbakanı, Erivan'ın, Azerbaycan'ı Nahçıvan'a bağlaması gereken Meğri demiryolu hattını restore etmeye hazır olduğunu söylemiştir (Eurasia Daily, 2023).

Orta Asya ülkeleri için güzergâh hem Türkiye hem de Avrupa ile ticari ilişkilerin gelişmesi bağlamında önemlidir. Rusya'nın Ukrayna'ya yönelik başlattığı savaş, Kafkasya ve Orta Asya'da siyasi ve ekonomik değişikliklere yol açarken bölgede Çin'in etkisinin arttığı gözlemlenmektedir. Örneğin, 2020 yılında ABD merkezli Conti International'ın projeden çıkarılmasının ardından yakın zamanda çoğu hissesi devlete ait dünyanın en büyük inşaat şirketlerinden China Communication and Construction Company (CCCC) Ltd. ve iştiraki China Harbour'dan oluşan bir konsorsiyum Karadeniz'in Gürcistan kıyısında bulunan Anaklia'da ülkenin ilk derin su limanının inşası projesini almıştır (Ports Europe, 2024b). Petrol ihracatının yaklaşık % 80'ini Rusya üzerinden taşıyan Kazakistan savaş nedeni ile ortaya çıkan kısıtlamalardan en fazla etkilenen Orta Asya ülkesidir. Rusya'nın bakım çalışmalarını gerekçe göstererek zaman zaman Hazar Boru Hattı Konsorsiyumu (CPC) durdurması Kazak yönetiminin Orta Koridor'a olan ilgisini artırmıştır. Nitekim, 2023 yılında Batılı ülkelere yapılan uranyum ihracatının % 64'ü bu güzergâh üzerinden gerçekleştirilmiştir (Enerji Terminali, 2024). Kazak yönetimi ülkeyi Orta Koridor'un önemli bir merkezi haline getirmek için yaklaşık 40 milyar dolarlık bir proje hazırlamıştır (Ports Europe, 2024a). Bu kapsamda Zengezur Koridoru'nun açılması BTK demiryoluna bir alternatif güzergâh olması bağlamında Orta Koridor'un etkisini arttıracaktır.

## SONUÇ

Sovyetlerden bağımsızlığını kazanmasının ardından Azerbaycan yönetimi dış politikasını sahip olduğu enerji rezervlerinin katkısı ile Batı ile iş birliği üzerine kurmuştur. Yürütülen enerji diplomasisi ile Kafkasya'nın en güçlü devleti haline gelen Azerbaycan, bölgesel ve küresel projelerde jeopolitik ve jeostratejik avantajlarını da kullanabilmeyi başarmıştır. Bu kapsamda sürdürülebilir kalkınma, ekonomik refah ve uluslararası ticaretin gelişmesine katkı sağlayacak ulaşım hatlarının oluşturulmasına yönelik artan ilgisi sayesinde Azerbaycan, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney hatlarının canlandırılmasında kritik bir ülke konumundadır.

Kuşak ve Yol Girişimi'nin ilan edilmesinin ardından 2015 yılında Azerbaycan Çin ile İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın kurulmasının ortak teşvikine ilişkin bir Mutabakat Zaptı imzalamıştır. İki yıl sonra Gürcistan ve Türkiye ile birlikte Demir İpek Yolu olarak bilinen Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun ve ardından Marmaray Projesi'nin tamamlanması ile Çin'den Avrupa'ya kesintisiz demiryolu ağı sağlanmıştır. Böylece Rusya'nın etkin olduğu Kuzey Koridoru'na alternatif bir hat olan Orta Koridor öne çıkarılmıştır. 2022 yılına kadar Koridor'un etkisi sınırlı olsa da Rusya'nın Ukrayna'ya saldırısının ardından gerek bölge ülkeleri gerekse de Batı ve Çin'in Orta Koridor'a olan ilgisi artmıştır. Taşıma kapasitesi, altyapısal sorunlar, yetersiz sınır gümrük kapasitesi, koordinasyon eksikliği gibi bir sıra sorunların varlığına rağmen son dönemde güzergâh ülkeleri tarafından yapılan reform ve düzenlemeler Orta Koridor'un çekiciliğini orta ve uzun vadede arttıracaktır.

Diğer taraftan İkinci Karabağ Savaşı'nın ardından gündeme gelen ulaşım hatlarının restore edilmesi konusu Azerbaycan'ın en önemli iç ve dış politika başlıklarındandır. Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ni Azerbaycan'a bağlayacak olan Zengezur Koridoru konusunda Ermenistan yönetimin tutarsız söylem ve eylemlerine rağmen Azerbaycan sınırlarında demiryolu ve karayolu çalışmalarının yapımı sürmektedir. Bölgesel ticarete ve barışa katkı sağlaması öngörülen Koridor'un yapımına ilişkin görüşmeler devam ederken Bakü yönetimi Tahran ile kendisini İran üzerinden Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ne bağlayacak alternatif bir anlaşmayı da imzalamıştır. Böylece alternatif bir hattın oluşturulmasının yanında Erivan yönetimi bir kez daha bölgesel projelerden izole edilme ihtimali ile karşı karşıya kalarak Zengezur Koridoru konusunda anlaşma yapılabileceğini beyan etmek zorunda kalmıştır.

Gelinen noktada Azerbaycan enerji diplomasisinde elde ettiği başarıyı ulaşım ve bağlantı hatlarının oluşturulması alanında da sürdürmeye yönelik bir politika uygulamaktadır. Zengezur Koridoru'nun oluşturulması ile Azerbaycan, Türkiye-Orta Asya arasında köprü olmanın yanında Çin ve Avrupa arasındaki entegrasyon ve ticaret bağlantısında da jeostratejik önemini arttıracaktır. Böylece ekonomik kazanımların yanı sıra siyasi ve kültürel bütünleşmenin imkân ve olanaklarından faydalanılacaktır.

## Yazarlık Katkısı

Çalışma tek yazar tarafından yürütülmüştür.

## Etik Kurul Beyanı

Bu araştırma için etik kurul izni gerekmemektedir.

## KAYNAKÇA

- Abdullayev, M. (2023). *Qədim İpək yolu boyunca*. [https://www.yeniazerbaycan.com-/Iqtisadiyyat-e89706\\_az.html](https://www.yeniazerbaycan.com-/Iqtisadiyyat-e89706_az.html) adresinden 14 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.
- ADY (t.y.). *Beynəlxalq dəhlizlər*. <https://freight.ady.az/> adresinden 11 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.
- Aslanlı, A. (2021). Zengezur koridoru: Zaferin taçlanması. *Kriter*, 6(62), <https://kriterdergi.com> adresinden 18 Eylül 2024 tarihinde erişildi.
- Aslanlı, K. (2023). Zengezur koridoru mu Aras koridoru mu?. *İran Araştırmaları Merkezi*. <https://www.iramcenter.org/zengezur-koridoru-mu-aras-koridoru-mu-2395> adresinden 20 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.
- Aytekin, E. (2023). *Kuşak ve Yol Girişimi: Çin'in yükselen güç stratejisinin temel taşı*. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/kusak-ve-yol-girisimi-cinin-yukselen-guc-stratejisinin-temel-tasi/3021633#> adresinden 18 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.
- Azərbaycan Respublikasının Prezidenti (2020, 10 Kasım). *Azərbaycan Respublikasının Prezidenti, Ermənistan Respublikasının baş naziri və Rusiya Federasiyasının Prezidentinin Bəyanatı*. <https://president.az/az/articles/view/45923> adresinden 23 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.

- Azərbaycan Respublikasının Prezidenti (2022, 25 Kasım). *İlham Əliyev Bakıda keçirilən "Orta Dəhliz boyunca: geopolitika, təhlükəsizlik və iqtisadiyyat" mövzusunda beynəlxalq konfransda iştirak edib.* <https://president.az/az/articles/view/57968/videos/483> adresindən 23 Temmuz 2024 tarixində erişildi.
- Azərbaycan Respublikasının Prezidenti (2023, 3 Kasım). *Astanada Türk Dövlətləri Təşkilatının Zirvə görüşündə İlham Əliyevin nitqi.* <https://president.az/az/articles/view/62244> adresindən 23 Temmuz 2024 tarixində erişildi.
- Azərbaycan Respublikasının Prezidenti (2024, 3 Ağustos). *Astanada "Azərbaycan Respublikası ilə Çin Xalq Respublikası arasında strateji tərəfdaşlığın qurulması haqqında Birgə Bəyannamə" qəbul olunub.* <https://president.az/az/articles/view/66389> adresindən 23 Temmuz 2024 tarixində erişildi.
- Bayramov, V. (2021, 4 Mayıs). Zəngəzur nəqliyyat dəhlizi Azərbaycana Avrasiyanın nəqliyyat və logistika mərkəzi kimi mövqeyini gücləndirməyə imkân verəcək. *Xalq qazeti*, [https://www.anl.az/down/meqale/xalqqazeti/2021/may/743300\(meqale\).pdf](https://www.anl.az/down/meqale/xalqqazeti/2021/may/743300(meqale).pdf) adresindən 18 Eylül 2024 tarixində erişildi.
- Blank, S. (2022, 20 Eylül). *Armenia must build the Zangezur corridor.* <https://nationalinterest.org/blog/buzz/armenia-must-build-zangezur-corridor-204894> adresindən 12 Temmuz 2024 tarixində erişildi.
- Buyar, C. (2024). Çin, Orta Asya'daki varlığını gücləndiriyor mu? *Kriter*, 9(90), <https://kriterdergi.com/> adresindən 28 Temmuz 2024 tarixində erişildi.
- Can, R. R. (2022). Güney Kafkasya jeopolitiğinde demiryollarının rolü. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 32(1), 37-54.
- Chedia, A. R. (2024). Zangezur corridor: Economic potential and political constraints. *Russia in Global Affairs*, 1, 194-216.
- China International Import Expo (2023, 18 Mayıs). *China, Central Asian countries build up strong economic and trade ties.* <https://www.ciie.org/zbh/en/news/exhibition/focus-/20230518/37-515.html> adresindən 25 Temmuz 2024 tarixində erişildi.
- Çam, Ö. T. (2021). AB: Azərbaycan ve Ermenistan demir yolu hatları konusunda anlaşdı. *Anadolu Ajansı*. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/ab-azerbaycan-ve-ermenistan-demir-yolu-hatlari-konusunda-anlasti/2447622> adresindən 25 Temmuz 2024 tarixində erişildi.
- De Waal, T. (2021). In the South Caucasus, can new trade routes help overcome a geography of conflict?. *Carnegie Europe*. <https://carnegieendowment.org/research/2021/12/in-the-south-caucasus-can-new-trade-routes-help-overcome-a-history-of-conflict?lang=en&center=europe> adresindən 13 Temmuz 2024 tarixində erişildi.
- Eldem, T. (2022). Russia's war on Ukraine and the rise of the middle corridor as a third vector of Eurasian connectivity. *SWP Comment*, 64. <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2022C64/> adresindən 20 Temmuz 2024 tarixində erişildi.
- Enerji Terminali, (2024, 5 Şubat). *Kazakistan, 2023'te Hazar Denizi üzerinden uranyum ihracatını önemli ölçüde artırdı.* <https://www.aa.com.tr/tr/enerjiterminali/maden/kazakistan-2023te-hazar-denizi-uzerinden-uranyum-ihracatini-onemli-olcude-artirdi/40528> adresinden 5 Temmuz 2024 tarixində erişildi.
- European Bank (2023). Sustainable transport connections between Europe and Central Asia. <https://www.ebrd.com/news/publications/special-reports/sustainable-transport-connections-between-europe-and-central-asia.html> adresinden 12 Temmuz 2024 tarixində erişildi.
- Eurostat (2024). *International trade in goods by partner.* <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics> adresinden 12 Temmuz 2024 tarixində erişildi.
- Gawliczek, P., & Iskandarov, K. (2023) The Zangezur corridor as part of the global transport route (against the backdrop of power games in the South Caucasus region). *Security and Defence Quarterly*, 41(1), 36–53. <https://doi.org/10.35467/sdq/161993>
- Genevieve, D. (2023). *Beijing's interest in the Middle Corridor.* <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/beijing-s-interest-middle-corridor> adresinden 6 Temmuz 2024 tarixində erişildi.
- Gigauri, I., & Damenia, N. (2019). Economic expectations of the Belt and Road Initiative for the South Caucasus, with emphasis on Georgia. *Business and Economic Research*, 9(1), 173-199.
- Həsənov, Ə. (2005). *Müasir beynəlxalq münasibətlər və Azərbaycanın xarici siyasəti*. Dərslük. Azərbaycan nəşr.

- Kaya, E. (2024). Orta koridor'un dünya politikasında ve Avrasya'da artan önemi. *Düşünce Dünyasında Türkiz*, 15(1), 9-35.
- Keuper, M. (2022). The implications of the Russian invasion of Ukraine on the future of Sino-European overland connectivity. *AIES, Fokus*, 6.
- Khabaronline (2021). کریدور زنگزور در چه صورتی منافع ایران را تهدید می‌کند؟ <https://www.khabaronline.ir/> adresinden 6 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.
- Koolae, E., & Rashidi, A. (2024). The Zangezur corridor and threats to the interests of the Islamic republic of Iran in the South Caucasus. *Caucasus Analytical Digest*, 136, 3-6. <https://doi.org/10.3929/ethz-b-000657553>
- Madani, S. (2022). Beyond geopolitics: A geoeconomic perspective of China-Iran Belt and Road Initiative relations. *Uluslararası İlişkiler*, 19(74), 53-72. <https://doi.org/10.33458/uidergisi.1121604>
- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China (2015). *Vision and actions on jointly building silk road economic belt and 21st-century maritime silk road*. [https://www.fmprc.gov.-cn/eng/topics\\_665678/2015zt/xjpcxbayzlt2015nnh/201503/t20150328\\_705553.html](https://www.fmprc.gov.-cn/eng/topics_665678/2015zt/xjpcxbayzlt2015nnh/201503/t20150328_705553.html) adresinden 3 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.
- Nepodil Wang, C. (2024). China Belt and Road Initiative (BRI) investment report 2023. *Griffith Asia Institute, Griffith University (Brisbane) and Green Finance & Development Center, FISF Fudan University*. <https://dx.doi.org/10.25904/1912/5140>
- OECD. (2023). Realising the potential of the middle corridor. *OECD Publishing*. [https://www.oecd.org/en/publications/realising-the-potential-of-the-middle-corridor\\_635ad854-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/realising-the-potential-of-the-middle-corridor_635ad854-en.html) adresinden 20 Haziran 2024 tarihinde erişildi.
- Ovalı, S. (2015). Traceca projesi ve Türkiye. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, 1, 151-170.
- Piedra, J. M. (2024, 27 Mart). China's exports to Central Asia are booming. *Asia Times*. <https://asiatimes.com/> adresinden 22 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.
- Ports Europe (2023). *Reference-What are the advantages of transport corridors?*. <https://www.portseurope.com/reference-what-are-the-advantages-of-transport-corridors/#> adresinden 18 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.
- Ports Europe (2024a). *\$31 billion investment for Kazakhstan rail, sea, air & road transport*. <https://www.portseurope.com/31-billion-investment-for-kazakhstan-rail-sea-air-road-transport/> adresinden 18 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.
- Ports Europe (2024b). *Georgia's Anaklia port given to China*. <https://www.portseurope.com/georgias-anaklia-port-given-to-china/> adresinden 18 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.
- Rehimov, R. (2021). Azerbaycan'da 2021 diplomatik girişimler ve Karabağ'ın imarıyla geçti. *Anadolu Ajansı*. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/azerbaycanda-2021-diplomatik-girisimler-ve-karabagin-imariyla-gecti/2460170> adresinden 28 Haziran 2024 tarihinde erişildi.
- Stratfor (2012). The Caucasus' Zangezur corridor. <https://worldview.stratfor.com/article/caucasus-zangezur-corridor> adresinden 13 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.
- Tahlilbazaar (2022, 4 Temmuz). *اهمیت کریدور میانی و زنگزور برای اروپا و چین ایران کجای معادلات است؟* <https://www.tahlilbazaar.com/news/> adresinden 12 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.
- Tekir, G. (2023). The Russia-Ukraine war: Derailment in the Belt and Road Initiative. *The Russia-Ukraine War and Its Consequences on the Geopolitics of the World* (Ed. Nika Chitadze), IGI Global Publisher, 99-115.
- TRACECA. (2020). *International transport corridor Europe-the Caucasus-Asia*. [https://www.carec-program.org/uploads/TRACECA\\_CAREC-Development-Partner\\_May-2020.pdf](https://www.carec-program.org/uploads/TRACECA_CAREC-Development-Partner_May-2020.pdf) adresinden 13 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.
- TRACECA. (t.y.). *History of TRACECA*. <https://traceca-org.org/en/about-traceca/history-of-traceca/> adresinden 13 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.
- Turgunov, E. (2021). Zengezur koridorunun Azerbaycan ve bölge için önemi. *Eurasian Research Institute*. <https://www.eurasian-research.org/publication/zengezur-koridorunun-azerbaycan-ve-bolge-icin-onemi/?lang=tr> adresinden 13 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı (t.y.). Türkiye'nin çok taraflı ulaştırma politikası. [https://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_nin-cok-taraflı-ulaştırma-politikasi.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflı-ulaştırma-politikasi.tr.mfa) adresinden 23 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.

- 
- Veliyev, C. (2022, 23 Eylül). *Iran's frustrations with the Zangezur corridor*. <https://jamestown.org/program/irans-frustrations-with-the-zangezur-corridor/> adresinden 26 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.
- Zhang, J. (2024). *What is the future of China's Belt and Road Initiative?*. <https://www.gisreportsonline.com/r/what-is-the-future-of-chinas-belt-and-road-initiative/> adresinden 28 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.
- Давтян, В. & Маргарян, Н. (2024). Стратегический потенциал транспортного коридора «Армения–Иран–Индия». *Россия новые государстваЕвразии*, I(LXII), 99-112. <http://dx.doi.org/10.20542/2073-4786-2024-1-99-112>
- Джафаров, З. (2021). Открытие региональных коммуникаций Азербайджаном формирует новую экономическую архитектуру- Цаэрка. *Trends New Agency*. <https://www.trend.az/business/-economy/3363202.html> adresinden 16 Temmuz 2024 tarihinde erişildi.
-

