

## Hazar Denizi'nden Akdeniz'e Zengezur Koridoru

*Zangezur Corridor from the Caspian Sea to the Mediterranean*

**Asim MEMMEDOV**

*Doç. Dr., Mingeçevir Devlet Üniversitesi,  
Mingeçevir (Azerbaycan), asim\_gdu@yahoo.com  
<https://orcid.org/0000-0001-9517-5214>*

Makale Başvuru Tarihi: 28.05.2023

Makale Kabul Tarihi: 05.07.2023

Makale Türü: Araştırma Makalesi

**Murteza HASANOĞLU**

*Doç. Dr., The Academy of Public Administration  
under the President of the Republic of Azerbaijan,  
m\_hasanoglu@yahoo.com.tr  
<https://orcid.org/0000-0003-3734-4045>*

### ÖZET

27 Eylül 2020'de başlayan Azerbaycan – Ermenistan Savaşı'nın 10 Kasım'da Azerbaycan'ın kesin zaferi ile sonuçlanması ve otuz yıl süren Ermeni işgalinin son bulması, sadece Azerbaycan için değil, Güney Kafkasya bölgesi, Rusya, Türkiye, Irak, Suriye, İsrail'e kadar uzanan geniş bir coğrafyada yeni fırsatlar ve işbirliği olanakları doğurmuştur. Her ne kadar Ermenistan, savaştan kesin yenilgiyle çıktığını kabul eden ateşkes anlaşmasını imzalasa da, arkasına yaslandığı güçlerin desteğine güvenerek halen anlaşmanın hükümlerinden doğan yükümlülüklerini yerine getirmemektedir. Zengezur Koridoru Azerbaycan – Nahçıvan ulaşım hatlarının açılmasına ve garanti altına alınmasına neden olacağı kadar, bölgesel ve küresel ölçekte ulaşım ağının gelişmesi için de büyük olanaklar sağlayacaktır. Bakü – Tiflis – Kars demiryolu Azerbaycan'la Türkiye'nin Doğu, Karadeniz, İç Anadolu ve Marmara bölgelerini birbirine bağladığı halde, Zengezur Koridoru Azerbaycan'ı ve Azerbaycan'ın bir parçası olan Nahçıvan'ı Türkiye'nin Güney Doğu ve Akdeniz bölgelerine bağlayabilir. Zengezur Koridoru Güneydoğu Anadolu'da çekilecek yeni demiryolu hattı aracılığıyla sadece Türkiye ve Azerbaycan için değil, Ermenistan'ın yanı sıra, Akdeniz'e kıyısı bulunan Suriye, Ürdün, İsrail, hatta Irak gibi devletlerin de demiryolu ulaşım ağına entegre olmalarına neden olabilecektir. Zengezur Koridoru aracılığı ile Azerbaycan'ın demiryolu ağı, Güney Doğu Anadolu'da inşa edilecek yeni demiryolu hattının bir kolu ilerde İskenderun üzerinden Suriye ve İsrail'e kadar uzanan geniş bir coğrafyayı kapsayacak ve Asya-Orta Doğu, Rusya-Orta Doğu, Azerbaycan-İsrail ticaret ilişkilerinin gelişmesine, taşımacılık maliyetlerinin düşmesine ve geniş bir coğrafyada ulaşım ağlarının etnegresine neden olacaktır.

### ABSTRACT

The Azerbaijan-Armenia War, which started on September 27, 2020, ended with the decisive victory of Azerbaijan on November 10 and the end of the Armenian occupation that lasted for 30 years. It has created new opportunities and cooperation in a vast geography for Azerbaijan and the South Caucasus region, Russia, Iraq, Syria, and Israel, extending to Turkey. Although Armenia has signed the ceasefire agreement, which acknowledges that it has come out of the war with a decisive defeat, it still refuses to fulfill its obligations arising from the agreement's provisions, relying on the support of the powers behind it. The Zangezur Corridor will provide excellent opportunities for developing the transportation network on a regional and global scale and opening and guaranteeing the Azerbaijan-Nakhichevan transportation lines. While the Baku-Tbilisi-Kars railway connects Azerbaijan with the Eastern, Black Sea, Central Anatolia and Marmara regions of Turkey, the Zangezur Corridor can connect Azerbaijan and Nakhchivan, which is a part of Azerbaijan, to the Southeastern and Mediterranean regions of Turkey. The Zangezur Corridor through the new railway line to be built in Southeastern Anatolia will not only cause Turkey and Azerbaijan but also countries such as Syria, Jordan, Israel, and even Iraq, which have a coast to the Mediterranean, to be integrated into the railway transportation network, as well as Armenia. Azerbaijan's railway network through the Zangezur Corridor, a branch of the new railway line to be built in South East Anatolia, will cover a wide geography extending from Iskenderun to Syria and Israel and will cover Asia-Middle East, Russia-Middle East, Azerbaijan-Israel. It will lead to the development of trade relations, the reduction of transportation costs and the integration of transportation networks in a vast geography.

### Anahtar Kelimeler:

Zengezur Koridoru,  
Hazar Havzası,  
Akdeniz Bölgesi,  
Bakü-Zengezur-  
Nahçıvan-Akdeniz  
Demiryolu Hattı,

### Keywords:

Zangezur Corridor,  
Caspian Basin,  
The Mediterranean  
Region,  
Baku-Zangezur-  
Nakhchivan-  
Mediterranean Railway  
Line,

**Önerilen Alıntı (Suggested Citation):** MEMMEDOV, Asim ve HASANOĞLU, Murteza (2023), “*Hazar Denizi`nden Akdeniz`e Zengezur Koridoru*”, **Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi**, S.6(2), ss.334-344, Doi: <https://doi.org/10.33712/mana.1305013>

## 1. GİRİŞ

Yüzölçümü, nüfuzu, jeopolitik konumu, ekonomik kalkınma düzeyi ve doğal kaynakları itibarile Güney Kafkasya`ın en büyük devleti olan Azerbaycan Cumhuriyeti 27 Eylül 2020 tarihinde başlayan ve 44 gün devam eden İkinci Karabağ Savaşı`nda Ermenistan üzerinde kesin zafer kazanarak otuz yıldır işgal altında kalan topraklarını kurtarmış ve askeri açıdan da bölgenin en güçlü devleti olduğu kanıtlamıştır.

Azerbaycan`ın güneybatısında bulunan Dağlık Karabağ olarak adlandırılan bölge 1991 yılında Rusya destekli Ermeni güçlerince işgal edilerek sözde bağımsızlık ilan edilmiş, hiçbir hukuki geçerliliği olmayan bu işgali haliyle hiçbir ülke resmi olarak tanımamıştır. Böylelikle uluslararası hukuk açısından bu coğrafya Azerbaycan`ın bir parçası olarak kabul edilmeye devam edilmiştir (Mecek, 2018:53). Ancak bazı devletlerin gayri resmi destekleri nedeniyle Ermenistan 30 yıla yakın bu işgalini devam ettirmiştir.

Ermenistan, işgalin boyutunu artırmak amacıyla zaman zaman saldırı alanını genişletmeye çalışmıştır. Bu bağlamda 2020 yılında yeni alanları işgal sahasına katmak amacıyla saldırı başlatmıştır. Türkiye destekli Azerbaycan ordusu bu saldırılara geçit vermemiş ve Ermenistan güçlerini saldırının en başından durdurmuştur. Ordu, sadece saldırıyı durdurmakla yetinmemiş, işgal altındaki topraklarını geri almak için karşı saldırı düzenlemiştir. Her geçen zaman diliminde Azerbaycan, Ermenistan ordusunu daha çok tahrip ederek topraklarından uzaklaştırmayı başarmıştır. Çok fazla kayıplar veren işgalci Ermenistan ordusu anlaşma imzalamak zorunda kalmıştır. Azerbaycan`ın söz konusu zaferi sonrasında bölgedeki güç dengeleri değişmiş, sosyo-ekonomik parametrelerde ciddi değişim ve dönüşümler yaşanmaya başlamıştır. Zafer ile birlikte bölgesel aktörlerin konumu, önemi, beklentileri ve ilişkileri yeniden şekillenmeye başlamıştır.

27 Eylül 2020`de başlayıp, 8 Kasım`da Azerbaycan`ın Ermenistan üzerinde kesin zaferiyle sonuçlanan 44 günlük savaş bölgede yeni gelişmelere yol açtı. Yeni gerçeklik, sadece otuz yıldır Azerbaycan`ın Ermenistan tarafından işgal altında sağladığı %20`lik topraklarını büyük bir kısmını işgaldan kurtarması anlamına gelmemektedir. Aynı zamanda iki ülke ve Güney Kafkasya, Hazar Havzası, Karadeniz gibi alt bölgeler ve bu bölgelerde bulunan devletler ve siyasi yapılanmalar için de yeni gerçeklikler oluşturmuş, söz konusu gerçeklikler ekseninde yeni olanaklar ve fırsatlar sağlamıştır. Fakat yeni jeopolitik gerçekler ışığında oluşan manzarada bölge devletlerinin ve aynı zamanda bölgeye ilgi duyan üçüncü güçlerin kazançlı çıkabilmeleri, Ermenistan`ın üzerine düşen yükümlülüklerini yerine getirmesine bağlı olduğu görülmektedir. Çünkü aksi bir durum bölgede yeni gerginliklere neden olacağı için, savaş halinin geri gelmesine neden olabilecektir. Bu durum hem iki ülkenin ekonomisine, hem de bölge devletlerin sosyo-ekonomik faaliyetlerine zarar verecektir. Bu nedenle de taraflar arasında 10 Kasım 2020`de imzalanan Üçlü Mütabakat`ın gereklerinden biri olarak Zengezur Koridoru`nun açılması açısından Ermenistan`ın üzerine düşen yükümlülüklerine sadık kalması gerekmektedir.

Zengezur bölgesi, Sovyetlerin Azerbaycan ile Türkiye arasındaki koridoru kesme projesinin bileşenlerinden birisidir. Nahçıvan`ın Azerbaycan`dan kopartılması, bu kapsamda Ermeni yurdu haline getirilmesi ya da en azından Azerbaycan`dan ayrı bir devlet yapılmak istenmesi bu tampon bölge oluşturulması hedefindeki en önemli argümanlardan birisidir. 1900`lü yılların başında Çarlık Rusyası ile başlayan bu süreç SSCB tarafından da devam ettirilmiştir. Günümüzde Rusya`da aynı yaklaşımı devam ettirmektedir. Karabağ`ın demografik yapısının değiştirilmesi, Ermeniler aracılığı ile işgal etilmesi bu hedefler doğrultusunda atılmış adımlardır. Bölgede yaşanan bu süreç ve dönüşüm çabası doğal olarak zengezurda da kendisini göstermiştir.

Zengezur bölgesi 40-45 kilometre genişliğinde ve Azerbaycan ile Nahçıvan`ı birbirinden ayıran stratejik konumdaki bir coğrafi bölgedir. 1920 yılında Zengezur`da yaşayan 224.197 kişilik nüfusun %70`i Türklerden oluşmaktaydı. Ancak Ruslar bu bölgeye Ermenileri yerleştirerek coğrafyanın demografik yapısını değiştirmiştir. Örneğin Türklerin bu bölgede yaşadığı köy sayısı 1931 yılında 87`ye, 1986 yılında ise 40`a inmiştir. Türk nüfusun yaşam alanlarının azalmasındandaki en önemli nedenler katliam ve göçe zorlama olaylarıdır (Seferli, 2014:1-7).

Zengezur`un tarihine ve özüne aykırı bir şekilde Ruslarca Ermenilere verilmesi, esasen onlarca arzu edilen tampon bölgenin oluşmasına ve hedeflenen unsurların hayata geçirilmesini de sağlamıştır. 1987 yılında fitili ateşlenen, 1992`de bağımsızlığın ilanı ile başlayan ve 1994`te son bulan Birinci Karabağ savaşı, Rusya desteği

ile Ermenistan'ın bölgeyi işgal etmesiyle neticelenmiştir. Bu işgalin ve çatışmanın temelleri de söz konusu iskân politikaları ile atılmıştır. Diğer bir ifadeyle bölgenin değişen demografisi ve Karabağ'da artan Ermeni nüfusu, Ermeni halkının Karabağ'da hak iddialarını da beraberinde getirmiş ve çatışmalara zemin hazırlamıştır (Pirinççi ve Güler, 2020:38). Ancak bölgenin gerçek sahibi olan Azerbaycan halkı kendilerine ait yurtları savunmuşlar, fakat muhafaza etmekte başarılı olamamışlardır. Yaklaşık 30 yıl boyunca da başta Rusya olmak üzere İran, Fransa vd. ülkelerin desteği ile bu işgal Ermenilerce uluslararası hukuka aykırı bir şekilde devam ettirilmiştir.

Zengezur (Nahçıvan) koridoru, 1900'lü yıllarından başından beridir Azerbaycan ve Nahçıvan Bölgesi arasında gerçekleştirilememiş olan karasal bağlantının kurulmasını sağlayacaktır. Dar açıdan Türkiye'den başlayıp Orta Asya'ya kadar uzanan kesintisiz kara ulaşımını gerçekleştirecektir. Bu nedenle de koridora aynı zamanda "Turan Koridoru" adı verilmektedir (Hamzatlı ve Büber, 2022:2). Geniş bir perspektifte ise İngiltere'den Çine, Rusya'dan Suriye ve Irak'a geniş bir ulaşım ağının hayata geçmesini sağlayacaktır.

Bu çalışmada, Zengezur Koridoru'nun önemi, koridorun açılması için taraflar arasında yürütülen görüşmelerde gelinen son durum değerlendirilmiş, koridorun gerçekleşmesine karşı çıkan üçüncü devletlerin tutumları, Türkiye ile Azerbaycan'ı Zengezur üzerinden birleştirecek koridorun açılmasının Hazar havzası ve Akdeniz bölgesi ülkeleri bağlamında taraf devletler, bölge ülkeleri ve uluslararası düzeyde önemi araştırılmıştır. Bu amaçla, konuya ait temel kaynaklar (*ikili ve çoktaraflı uluslararası antlaşmalar, siyasilere görüşleri, taraflar arasında sorunların görüşen komisyonların çalışmalarının yer aldığı raporlar, konuya dair süreli yayınlar, süreli yayınlar, internet kaynakları*) incelenmiştir. Çalışmanın bilimsel önemini, Zengezur Koridoru'nun açılmasının Hazar bölgesi ile Akdeniz bölgesini birleştirecek "Bakü – Tiflis - Kars demiryolu hattı" benzeri "Bakü-Zengezur-Nahçıvan-Akdeniz kara ve demiryolu hattı" olması açısından ilk kez değerlendirilmesi oluşturmaktadır. Çalışmada Bakü-Zengezur-Nahçıvan-Akdeniz kara ve demiryolu hattının sadece bölge ülkelerinin işbirliğine ve ekonomik gelişimine katkı sağlaması açısından değerlendirilmeyecek, bu hattın taraf devletlerin bölgesel kalkınmasına da katkı sağlayacak olması açısından analiz edilecektir. Burada, Azerbaycan'ın işgalden kurtulan bölgeleri-Karabağ, Doğu Zengezur bölgeleri ve hattın geçeceği Nahçıvan, Zengezur bölgeleri, Türkiye'nin Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgeleri, Akdeniz bölgesi ve ilerde demiryolunun Hatay İli üzerinden güneye doğru uzaması halinde hattın geçeceği ülkelerin bölgesel kalkınmasına sağlayacağı katkıların belirlenmesi oluşturmaktadır.

## 2. TÜRKİYE-AZERBAYCAN DEMİRYOLU ULAŞIMINDA BAKÜ – TİFLİS - KARS HATTI

Türkiye ve Azerbaycan Türk dünyası içerisinde çok önemli rollere sahip iki ülkedir. Diğer ülkelerin Arupa ile bağlantılarını daha etkin bir şekilde sağlama, onların dünya ile daha iyi eklenilebilmelerine katkı sağlayabilme konumundadırlar. Dolayısıyla Türkiye, Azerbaycan ve diğer Türk devletleri ile bölgedeki ülkelerin yakın sosyo-ekonomik ilişkiler kurması, yeni enerji ve lojistik hatları kurmaları bölgenin stratejik önemini daha da çok artıracak, sosyo-kültürel yapısını zenginleştirecek, ekonomik güçlerini artıracak ve bölge barışının sağlanmasına önemli katkı sağlayacaktır. Azerbaycan – Nahçıvan – Türkiye arasındaki kara parçasındaki kopukluk bu enerji ve lojistik hattın bölünmesine neden olmaktadır. Zengezur geçitiyle birlikte bu önemli kopma giderilerek, kalıcı ve etkin bir enerji/lojistik hattı tesis edilmiş olacaktır.

Kamuoyunda "21. Yüzyılın Projesi" olarak ifade edilen "Bakü – Tiflis - Ceyhan (BTC) Petrol Boru Hattı" ile hayata geçirilen "Bakü – Tiflis - Erzurum Doğalgaz (BTE) Projesi", enerji sektöründe dünyada örnek olarak gösterilen bölgesel işbirliği çalışmalarıdır. BTC ve BTE enerji projelerine ek olarak bölgenin mevcut dinamizminden en üst düzeyde yararlanılması sağlayacak ulaştırma ve lojistik hattı projelerine de ihtiyaç duyulmuştur. Bu konuda da taraf ülkelerce yeni projeler hayata geçirilmeye başlanmıştır. Bunun en somut örneği de "Kars – Tiflis - Bakü Demiryolu (KTB) Projesi" olarak karşımıza çıkmaktadır. Proje kapsamında, 2004 yılında Türkiye – Gürcistan - Azerbaycan arasında üst düzey görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bu görüşmeler sonucunda daimi bir çalışma grubu kurulmasına karar verilmiştir. 2005 yılı Mayıs ayında taraf üç ülkenin Devlet Başkanları söz konusu projenin sonuçlandırılması konusunda ortak iradelerini teyit eden bir bildiri yayınlamışlardır. Bu kapsamda 2007 yılında Tiflis'te KTB'nin hukuki temelini teşkil eden bir hükümetlerarası anlaşma imzalanmıştır. 2006 yılında Kazakistan ve Çin de projeye dahil olmak istemiştir. Bu kapsamda, Astana şehrinde Kazakistan devletinin evsahipliğinde düzenlediği ve Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan ulaştırma bakanları toplantısı daha büyük önem taşımıştır. Bu toplantıda alınan kararlarla, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı'nın sadece bu ülkeyi birleştiren bir bölgesel ulaşım hattı olmaktan çok daha büyük çaplı projeye dönüşerek, Hazar Denizi üzerinden Aktau (Kazakistan) ile Çin arasında inşa edilecek yeni demiryolu hattına birleşerek, Batı'da ise Avrupa demiryolu ağı ile birleşerek Asya ile Avrupa arasında kıtalararası bir demiryolu projesine dönüşmüştür. Avrasya – Kafkasya – Asya'yı birbirine bağlayan Tarihi İpek

Yolu'nun yeniden canlandırılması anlamına gelen “*Demir İpek Yolu*”, konteyner ve yolcu taşımacılığı alanında, Avrupa'dan Çin'e kadar uzanan hızlı, güvenilir, çağdaş bir ulaştırma koridoru işlevi görmeye başlamıştır (Sümer, [tarihsiz]).

**Harita 1.** Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı



Kaynak: Anonim.

Türkiye, bu ulaşım ağının merkezinde yer almakta, söz konusu ulaşım ağlarını birbirine bağlamaktadır. Özellikle Asya ve Avrupa kıtasını birleştirmektedir. Yine Balkan ve diğer Avrupa ülkelerinin yanı sıra bir yandan güneye (Irak, Suriye vd.), diğer yandan da kuzeye (Gürcistan, Rusya vd.) açılan ulaşım hatları Türkiye üzerinden bu hat ile birleşmektedir. Daha detaylı bir şekilde ortaya konulacak olursa, Türkiye'nin demiryolu ağı aşağıda belirtilen sınır geçişleri ile uluslararası demiryolu ağlarına birleşmektedir;

- Kapıkule sınır bağlantısı, Bulgaristan'a ve Bulgaristan üzerinden diğer Avrupa ülkelerine,
- Uzunköprü üzerinden, Yunanistan'a ve Yunanistan ilerisindeki ülkelere,
- Kapı köy sınır bağlantısı, İran'a ve İran ilerisindeki Orta Asya ülkelerine,
- İslahiye sınır bağlantısı ile Suriye'ye ve Suriye üzerinden Irak'a,
- Nusaybin sınır bağlantısı ile yine Suriye'ye ve Suriye üzerinden Irak'a,
- Sarp sınır bağlantısı ile Gürcistan üzerinden Azerbaycan ve Rusya'ya.

**Harita 2.** Türkiye'nin Demiryolu Ağı: 17-2003 TCDD Konvansiyonel Demiryolu Haritası



Kaynak: Rail Turkey, 2013.

Bakü - Tiflis - Kars Demiryolu Hattı'nın devreye girmesiyle Türkiye'yi Gürcistan üzerinden Azerbaycan'a birleştiren yeni ulaşım hattı devreye girmiş oldu (harita 2). Bu hattın özelliği sadece bu üç ülkenin demiryolu

hattı aracılığıyla yeni ulaşım ağı oluşturmalarından öte, Türkiye üzerinden Avrupa ile Hazar üzerinden Asya'yı birleştirmesi olanağı sağlamasıdır (Azertac, 2022). Dolayısıyla Çin'in en doğusundan Avrupa'nın en Batısına, hatta Manş tuneli aracılığıyla İngiltere'ye kadar uzanan bir demiryolu ulaşımı sağlanmıştır ki, bu durum dünya ticaretinin gelişimi açısından son derece önemlidir.

Bakü – Tiflis - Kars Demiryolu Hattı İran ve Rusya üzerinden Doğu-Batı bağlantısına alternatif bir Orta Koridor olanağı sunmuştur ki, Rusya-Ukrayna Savaşı bağlamında bu hattın ne kadar önemli olduğu bir kez daha ortaya çıkmıştır. Ayrıca İran'ın Batı ile ilişkilerinin normalleşmemesi ve bu ülkede yaşanan iç gelişmeler Bakü – Tiflis - Kars hattının dünya taşımacılık sektöründe önemini daha da artırmaktadır.

### 3. ZENGEZUR KORİDORUNUN SUNACAĞI YENİ ULAŞIM OLANAKLARI

Ermenistan, savaşın kaybedeni olması nedeniyle 10 Kasım 2020 tarihli üçlü ateşkes antlaşmasına imza atmıştır. Anlaşma gereği olarak da bazı yükümlülükleri yerine getirme zorunluluğu bulunmaktadır. Bu yükümlülüklerden biri de otuz yıldır ablukada olan Nahçıvan'ı Azerbaycan'ın ana karasına bağlayacak, Azerbaycan'ı Nahçıvan üzerinden doğrudan Türkiye'ye bağlayacak, Türkiye'yi Azerbaycan üzerinden Hazar Denizi aracılığı ile Orta Asya'ya bağlayacak olan Zengezur Koridoru ile ilgilidir. Ancak Ermenistan birçok yükümlülüğünü yerine getirmekten kaçındığı gibi, bu konudaki yükümlülüklerini yerine getirmekten de kaçınmaktadır.

Harita 3. Zengezur Koridoru



Kaynak: Anonim.

Aslında Zengezur Koridoru Ermenistan için tarihi bir fırsat sunmaktadır. Çünkü Ermenistan Azerbaycan'dan başlayan ve Azerbaycan'dan geçen tüm ulaşım projelerinden zaten kenarda kalmış durumda. Buna neden Ermenistan'ın Azerbaycan topraklarının yüzde 20'sini işgal etmesi ve bir türle işgalcilik eylemlerinden vazgeçmemesi ve sürekli ateşkesi bozması olmuştur. Dolayısıyla Zengezur Koridoru Ermenistan için adeta bir solunum hattı, yaşam koridoru işlevi görecektir. Bu hattın açılmasından en fazla fayda sağlayacak ülke belki de Ermenistan olacaktır (Hasanoğlu ve Memmedov, 2020:527).

Ermeni kamuoyu ve siyasiler halen bu gerçeği görmezden gelmektedirler. Bu olası olumlu gelişmeler ile ülkelerinin refah seviyesini artırma yoluna gitmek yerine Rusya ve İran kışkırtmalarına kapılıp gerçek olmayan iddialar ile hem kendilerinin, hem de bölge halkının gelişmesine engel olmaktadır. Ermenistanı Azerbaycan karşısına çıkararak Rusya, İran ve diğer ülkeler bu gelişmeler ile emellerine ulaşırken, Ermenistan sürekli olarak kaybedeb taraf olmaktadır. Ancak yine de yanlış politika ve uygulamalarından uzaklaşmamakta, bölgesel – küresel güçlerin kendine yüklediği rolü oynamaya devam etmektedirler. Bu nedenle de zengezur koridoru konusunda üzerine düşen yükümlülükleri yerine getirmekten kaçınmaktadır.

Zengezur koridoru, uzun yıllardır Rusya destekli Ermeni işgali nedeniyle abluka altına alınmış, Azerbaycan'ın ana kısmı ile bağlantısı kesilmiş, özellikle doğu-batı eksenli ulaşım ağı fonksiyonu pasif hale getirilmişti. Karabağ zaferi ile bu durum tersi yönde değişmeye başlamış ve önemli projeler uygulanmaya başlamıştır. Bu durum bölgesel stratejileri dönüştürmüş, uluslararası ilişkilerde yeni süreçler başlatmış, güç dengelerinin yeniden kurulmasına neden olmuştur. Zengezur koridorunun tam olarak hayata geçirilmesi ve etkin bir şekilde kullanılması bu önem ve etkileri daha da çok artıracığı görülmektedir.

Zengezur Koridoru'nun, yüzyıllar boyunca insani ve ticari hareketliliğin kesişme noktasında bulunan Güney Kafkaslardaki tikanıklığı gidereceği beklenmektedir (Üste ve Sanılı Aydın, 2022:272). Orta Doğu ülkelerini de içine alacak şekilde Hazar'dan Akdeniz'e tüm bölgeyi kapsayacak yeni bir ulaşım ağının kelimenin tam anlamında kilit konumunda bulunan söz konusu koridor, sadece Azerbaycan'ın ana karası ile Nahçıvan'ı ve Türkiye ile Azerbaycanı birleştirecek bir işlevle sınırla kalmayacak. Burada bir hususu belirtmek gerekir ki, yukarıda kaydedilen işlevler, aslında Zengezur Koridoru'na karşı çıkan güçleri tedirgin eden temel husustur. Fakat günümüz uluslararası ilişkilerinde devletler bu tür projelere daha çok kendi kazanımları açısından değerlendirmekteler. Bu bağlamda Zengezur Koridoru, aynen Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattında olduğu gibi, yeni bir “*demir ipek yolu*” işlevi görerek, bölgesel işbirliği ve kalkınmaya katkı sağlayacak küresel ölçekli projenin önemli bağlantı noktasını oluşturacaktır. Başka bir ifade ile desek, Zengezur Koridoru mevcut ulaşım ağlarını genişletecek, rahatlatıcı ve bölge ülkelerinin kalkınmasına ve rifahına fayda sağlayacaktır. Türkiye açısından baktığımızda Bakü – Tiflis - Kars demiryolu günümüzde sadece Türkiye ile Gürcistan ve Azerbaycan'ı birbirine bağlamanın yanı sıra, Marmaray üzerinden devam eden demiryolu hattı ile Doğu ile Batı'yı, Avrupa ile Asya'yı birleştirmektedir. Bu ise Türkiye'nin transit konumunu daha da güçlendirmektedir (Süleymanov vd., 2018:3-4).

Zengezur Koridoru ise yönü Güney'e doğru olan yeni bir demiryolu hattının gerçekleşmesi önünde en ciddi engel gibi gözükmektedir. Bu sorunun giderilmesi Azerbaycan ile Türkiye'nin Güneydoğu Anadolu bölgesini, Akdeniz bölgesini, Hazar ile Akdeniz havzasını birleştirecek yeni ulaşım hattının gerçekleşerek bölgesel işbirliği, barış ve kalkınmaya katkı sağlaması ile sonuçlanacaktır. Zengezur Koridoru'nun açılması Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin üretim kapasitesine, ihracatına, ulaşım altyapısının gelişimine büyük katkı sağlayacağı gibi, Akdeniz bölgesinin turizm kapasitesinin gelişimine, tuzim marşrutlarının çeşitlenmesine de ciddi etki yapacaktır.

Rusya ile Azerbaycan'ı birleştiren demiryolu hattı bugün iki ülke arasında hem yolcu taşımacılığı hem de yük taşımacılığında kullanılmaktadır. Kuzey - Güney Ulaştırma Koridoru'nun güzergahında bulunan ülkelerden biri olan Azerbaycan üzerinden Rusya - İran ve İran-Rusya yönlerinde hem yolcu, hem de yüklerin taşınması mümkün olacaktır. Hatta bu koridorun Suveyş Kanalı'na ciddi rakip olacağı bile öne sürülmektedir (Independent, 2022). Zengezur Koridoru'nun gerçekleşmesi, bu konuda benzer, hatta daha büyük etki doğurabilir. Çünkü Rusiya-Azerbaycan, Türkiye demiryolu ağlarının birleşmesi, ileride Suriye, Irak, Ürdün, Lübnan, İsrail gibi devletlerin demiryolu ağlarının birleşmesi ile bölgelerarası geniş makyaslı yeni bir ulaşım ağının oluşmasına neden olacaktır. Dolayısıyla, Türkiye'nin Iğdır, Van, Muş, Diyarbakır, Şanlıurfa, Kahramanmaraş, Gaziantep gibi şehirlerden geçerek hem Türkiye'nin Akdeniz'e kıyısı bulunan kentlerine, hem de Akdeniz'e kıyısı bulunan Arap Yarımadası devletlerine uzanacak yeni bir demiryolu hattı ismi kaydedilen şehir, bölge ve ülkelerin ekonomik kalkınmasına büyük katkı sağlayacaktır.

Bu tür bir ulaşım hattı bölgesel kalkınma, bölgesel işbirliği, bölge devletleri arasında karşılıklı itimadın oluşması, toplumlararası iletişim, turizm marşrutlarının çeşitlenmesi ve taşımacılık maliyetlerinin hem yolcu hem de yük taşımalarında aşağı inmesi gibi pekçok olumlu getirilere sahip olacaktır. Dolayısıyla, Zengezur Koridoru'nun bu bağlamda düşünülmesi ve gerçekleşmesinin daha büyük bir projenin önayağı olarak görülmesinde büyük fayda vardır. Rusiya-Türkiye, Rusiya-Arap Yarımadası, Orta Asya-Türkiye, Azerbaycan - İsrail arasında taşımacılığın gelişimine, uluslararası ticaret hacminin artmasına, taşımacılık maliyetlerinin düşmesine ve geniş bir coğrafyada ulaşım ağlarının etnegresine neden olacaktır. Bir hususu da belirtmek gerekir ki, Ro-Ro taşımacılığı ile Türkiye'nin Akdeniz kıyılarına ulaşan yükler, inşa edilecek yeni demiryolu hattı ile Güney Kafkasya, Rusya ve Orta Asya'ya kadar ulaşabilecektir.

#### 4. ZENGEZUR KORİDORUNA KARŞI ÇIKAN DEVLETLERİN AÇIK VE GİZLİ ARGÜMANLARI

Dünyanın jeopolitik merkezine hakim olmak için dünya güçleri arasında başlayan yeni gizli savaşta Zengezur koridoru kilit noktalardan birini oluşturmaktadır. Zengezur koridoru, stratejik olarak Süveyş kanalı ve Panama kanalı kadar dünyanın yeniden şekillenmesinde, özellikle Heartland'a hakim olma amacına ulaşmak için önemli mihenk taşlarından birini oluşturmaktadır. Dolayısıyla Zengezur koridorunu sadece Azerbaycan-Ermenistan, Türkiye-Ermenistan, Türkiye-İran, Türkiye-Rusya, Azerbaycan-İran, hatta daha da ileriye giderek Türk Dünyası bağlamında değerlendirmek eksik kalacaktır. Bu mesele bölgesel güçleri, bölge devletlerini, dünya güçlerini ve dünyanın ulaşım haritasının yeniden belirlenmesi sürecini ilgilendiren büyük bir “*Gordion Düğümü*”dür.

Başta Azerbaycan ve Türkiye olmakla birlikte koridorun açılması ile Avrasyanın jeopolitik haritasında önemli değişikliklere yol açacak bu gelişmeden kazançlı çıkacak devletlerin yanı sıra, hattın gerçekleşmesine karşı çıkan bölge devletleri, bölgesel güçler ve bölgeye ilgi duyan diğer siyasi aktörler de az değildir. Dolayısıyla,

yukarıda da kaydedildiği gibi Zengezur koridoru her anlamda taraf devletlere ilişkilerinin gelişimine katkı sağlayacak bir bağlantı noktası olmaktan çıkarılarak, bölgede ve dünyada kendi siyasi çıkarlarına alet eden devletlerin tutumu yüzünden gerçekleşmesi güç bir sürece girmiş durumdadır.

Zengezur koridorunun gerçekleşmesine karşı çıkan bazı devletlerin tutumlarına daha yakından bakmak, zengezur koridorunun öneminin daha iyi anlaşılmasına ve tarihsel süreçte yaşanan olayların nedenlerinin çok daha iyi değerlendirilmesine katkılar sağlayacaktır. Rusya desteği ile bu bölgeyi istila eden işgalci Ermenistan dışında, başta Rusya ile İran olmak üzere Fransa ve birçok ülke Azerbaycan'ın zengezur koridoruna hakim olmasına karşı çıkmaktadır.

1900'lü yılların başında net bir şekilde Azerbaycan toprağı olan bu bölgeyi öncelikle Rusya (Sovyetler), Azerbaycan'ın elinden alarak Ermenilere teslim etmiştir. Bölgeyi fiziksel ve demografik açıdan Azerbaycan Türklerinden arındırıp bir Ermeni yerleşkesi haline getirme politikası gütmüştür. Bunun temel nedeni Sovyetler Birliği (SSCB) içinde işgal ettiği Türk yurtlarının birleşerek tekrardan bağımsızlık birer devlet olmalarını engellemektir. Özellikle Türkiye ile olan bağlarını kesmek ve başta Azerbaycan olmak üzere Türk Devletlerini yalnızlaştırmak istemişlerdir. Bu nedenle de bu coğrafyadayeri olmayan Ermeniler Ruslar tarafından kullanılmış ve bu coğrafyada iskan ettirilmeye başlanmıştır.

Rusya her ne kadar görünürde Zengezur koridorunun açılmasının yasal dayanağını oluşturan 10 Kasım Mutabakatı'na taraf olsa da bu koridorun açılmasına sıcak bakmamaktadır. Dolayısıyla da Ermenilerin koridor için yükümlülüklerini yerine getirmemeleri konusundaki en büyük destekleyici güç olma rolündedir. Rusya, böyle bir hattın açılmasından en karlı çıkacak ülkelerin başında gelse de, Türkiye'nin Azerbaycan ve Hazar geçişli Orta Asya bağlantısının kesintisiz sağlanacağından, ablukadan çıkacak ve ekonomik anlamda gelişecek Ermenistan'ın bağımsız dış politika izlemesini istemediği için Zengezur koridorunun açılmasına karşı tutum sergilemektedir.

Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev 10 Kasım Mutabakatı'nda "*Zengezur Koridoru*"ndan bahsedildiğini belirterek bunun "*tarihi başarı*" olduğunu vurgulamaktadır. Nikol Paşinyan ise bu belgede herhangi "*Zengezur Koridoru*" ibaresinin olmadığını, sadece bölgenin ablukadan çıkarılmasının yer aldığı söylemektedir (BBC, 2021). Sürecin tıkanması nedeniyle söylemlerini her geçen gün daha da sertleştiren Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, aslında "*verdiği sözlere sadık kalmayan*" Ermenistan'a ve Rusya'ya mesaj vermektedir. Ermenistan ise, Azerbaycan-Rusya, Rusya-Türkiye ilişkilerinde yaşanan soğukluk nedeniyle Zengezur Koridoru meselesinin çözümü için ağırdan almaktadır.

İkinci Karabağ savaşında yenilgi ile çıkan Ermenistan'da halk bunun suçlusu olarak sadece Paşinyan hükümetini görmemekte, Rusya'yı da yenilginin baş sorumlularından biri olarak kabul etmektedirler. Bunun temel nedeni olarak Rusya'nın kendilerine yeterli düzeyde askeri-siyasi desteği vermemelerini ileri sürmektedirler. Dolayısıyla Rusya, zaten Ermenilerin gözünde itibarını daha da kaybetmek istememektedir. Ayrıca Paşinyan hükümeti Rusya karşıtı dış politika izlemekte ve Batı'ya her geçen gün daha da çok yaklaşmaktadır. Dolayısıyla Ermenistan'da dayanaklarını her geçen gün kaybeden Rusya, Güney Kafkasya bölgesinde mevcudluğunu tehlike altına atmış durumdadır. Zengezur koridoru bu süreci daha da hızlandırabilir.

Ermenistan'ın bağımsız dış politika izlemesi için dünyaya açılması ve ekonomik çıkarlarının bölge ülkeleri ile barış içinde ticari ilişkiler kapsamında geliştirmesi, Erivan'ın Moskova'nın direktivleriyle hareket etmesini önleyebilir. Dolayısıyla, bölgede münakaşa ocaklarının ortadan kalkması Rusya'nın işin gelmemekte ve elinden geldiği kadar Güney Kafkasya'da çatışma ortamının devam etmesini arzulamaktadır. Rusya, bir yandan Ermenileri kışkırtıp, Azerbaycan'ın önünü kesmeye çalışırken diğer yandan da Avrupa ülkelerine yaklaşmaya çalışan Ermenileri cezalandırmak istemektedir. Kafkasya'da kendince Azerbaycan aleyhine bir denge politikası uygulamaya çalışmaktadır.

Zengezur Koridoru'nun gerçekleşmesine karşı çıkan bir diğer bölge ülkesi İran'dır. Tarihinde daha çok dindaşlarıyla, özellikle de Türkler ile savaşmayı tercih eden İran, zengezur koridorunun yönetilmesinde doğrudan Ermenistan tarafında yer almaktadır. İran'ın bu politikayı benimsemesinde iki temel neden vardır. Bunlardan ilki, Rusya ile benzerdir. Dar anlamda Nahçıvan ve Azerbaycan; geniş anlamda ise Türkiye ve Türk dünyası arasındaki ilişkiyi kesmektir. İkincisi ise Türk yurdu olan ve güney Azerbaycan olarak da adlandırılan ülkesinin bazı kısımlarını kaybetme korkusudur.

İran'da toplam nüfus içinde Türklerin Farslardan daha çok olduğunu da dikkate alırsak, İran rejimi bu yoğun nüfusun birgün ayrı bağımsız bir devlet olmasından ya da Azerbaycan ile birleşmesinden endişe duymaktadır. Bu nedenle de bu konuda başta Ermenistan olmak üzere Rusya ve diğer devletler ile açıkça ilişkiler kurmaktadır. 2. Karabağ savaşında açıkça Ermenistan'a destek veren İran, Türkiye faktörü olmasa fiilen de

ordusunu Ermenilerin yanında savaşa katacak bir kararlılıktadır. Bu nedenle de Azerbaycan kontrolündeki bir zengezur koridoruna da karşı çıkmaktadır. Kaldiki bu koridor nedeniyle İran, Türkiye ve Azerbaycan aleyhine uyguladığı ulaşım ve taşımacılık uygulamalarında etkisiz hale gelecek, elindeki ulaşım koridoru silahını kaybedecektir.

Türkiye ve Türk dünyasında olumlu anlamda gelişen olaylara ve uygulamalara karşıtlığını kesin bir şekilde ortaya koyan İran, son aylarda bu itirazını fiili eylemlere de dökmeye başlamıştır. Açıkça Azerbaycan'ı tehdit eden İran'ın "*Molla Rejimi*"nin açık ve gizli argümanları ise oldukça fazladır. Rusya'dan farklı olarak İran, sadece bölgesel çıkarlarının zedelenmesi ve bölgeden dışlanması tehdidi ile karşı karşıya olmaktan ziyade, parçalanma ve iki yüz yıldır esarete sağladığı 40 milyon Azerbaycan Türkünün özgürlüğüne kavuşması ve Güney Azerbaycan'ın bağımsızlığına kavuşarak Azerbaycan Cumhuriyeti ile birleşmesi korkusundan hareket etmektedir. Oysa açıkça ileri sürdüğü argümanların başında Zengezur koridorunun Ermenistan'ın sınırlarının ihlal edilmesi ve Ermenistan - İran bağlantısının ortadan kalkacağı gelmektedir. Gerçekte ise Türkiye ile Zengezur Koridoru üzerinden Türk dünyasının ilk defa üçüncü bir ülkenin toprağından geçmeden ulaşım hatları aracılığıyla bağlantısının kurulması İran'ı kendi geleceği açısından ciddi bir endişeye süreklemektedir. Bu nedenle de karşıtlığının ve saldırılarının dozunu artırmaktadır.

Son aylarda Ermenistan'ın Zengezur gölgesinde alelacele konsolosluk açması, okullar yaptırması, başta insansız hava araçları olmak üzere çok sayıda ölümcül silahla bu ülkeyi silahlandırması ve askerilerini eğitmesi, bunun sonucu olarak da Ermenistan - Azerbaycan sınırında Ermeni ordusunun saldırılarının artması ve bu saldırılarda İran silahlarından yararlanması, İran'ın Zengezur Koridoru'nu engellemek için giderek daha aktif dış politika izlediğini göstermektedir (Aliyeva, 2023).

İran, bir yandan Azerbaycan'ın Nahçıvan ile diğer yandan da Türkiye'nin Azerbaycan ve ileri devletlerle doğrudan kara bağlantısı kurmasını engellemek istemektedir. Bağirov'un da (2023:323) ifade ettiği gibi bir yandan İran'ın suni engeller oluşturması, diğer yandan yüksek gümrük vergileri ve esas olmayan gümrük cezaları uygulaması, malların transit değerini önemli ölçüde artırmaktadır. Bu da rekabet ve diğer ekonomik göstergelerde muhtelif sorunların ortaya çıkmasına neden olmaktadır (Bağirov, 2023:323). İran'ın kasıtlı olarak yaptığı bu vb. uygulamalar Türk dünyasının ve bölge devletlerinin sosyo-ekonomik gelişimine önemli bir engel oluşturmaktadır. Zengezur koridoru ile İran doğrudan by-pass edilerek ulaşım ve taşımacılıktaki önemi ciddi ölçüde ortadan kaldırılmış olacaktır. Dolayısıyla bölge ülkelerine olan olumsuz etkilerinin azaltılması yönünde önemli bir adım atılmıştır.

Türkiye'nin güçlenmesi ve Türk dünyası ile ulaşım hatları aracılığıyla bağlantılarını artırması ilerde bu ülkenin dünyanın en güçlü devletlerinden birine dönüşmesi ihtimalini artırmaktadır. Türkiye'nin bu potansiyelinin altından yatan temel nedenlerden biri büyük bir Türk coğrafyasının bulunmasıdır. Nitekim, Amerikalı ünlü strateji uzmanı G.Friedman da "*Gelecek Yüzyıl*" eserinde Türkiye'nin dünyanın güçlü devletlerinden birine dönüşeceği yönünde esaslandırılmış öngörülerde bulunmuştur ki, bu öngörülerde Türk dünyasının birliğini sağlayan Türkiye'ye vurgu yapılmaktadır (Friedman, 2017).

Bütün bu gelişmeler, uygulanan yaptırımlarla ve ülkede yaşanan iç gelişmelerle zaten iyice köşeye sıkışmış "*Molla rejimi*"ni daha daha kaygılandırmaktadır ve İran'ın sadece rejim olarak yıkılması korkusunu değil, bir devlet olarak parçalanması korkusunu yaşamamasına neden olmaktadır. Fakat yükselişe geçen ve gücünü giderek artıran Türkiye ile Azerbaycan'la, bunun tam tersi giderek zayıflayan İran'ın mücadele edebilmesi ve amacına ulaşması mümkün görülmemektedir. Bu nedenle yaşanan bu süreçte İran'ın mevcut politikalarından vazgeçerek, yapıcı politikalar uygulaması, Ermenistan'a olan gerginliği tirmandırıcı desteklerini ortadan kaldırması, Türk dünyasına olan karşıt tavırlarına son vermesi, barışçıl politikaların uygulanmasına katkı sağlaması ve bu nedenlerle de yeni açılacak ulaşım koridorlarının bir parçası olması çok daha isabetli olacaktır.

Azerbaycan'ın Türkiye ile müttefik olması günümüzde bölgede yaşanan dengesizliklerin giderilmesine önemli katkılar sağlamıştır. Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'la 20 Ekim 2022'de Cebrayıl'da basına verdiği açıklamada belirttiği gibi, "*Türkiye-Azerbaycan birliği bölgede çok önemli bir faktördür. Bu faktör, barış, huzur faktörüdür. Fakat, aynı ölçüde, şayet her hangi bir devlet bize karşı adaletsiz hareket etmek cesaretinde bulunursa, elbette, bu faktörü ciddi bir biçimde dikkate almak zorundadır*" (Azadi, 2022).

Bölgeye ilgi duyan, aslında bu ilgisinin arkasında yatan gizli argümanlardan hareket eden, görünürde ise Ermenistan'ın dostu olan devletlerden biri de Fransa ve onun hayalperest lideri Macron'dur. Fransız yetkililer, genel olarak bölgedeki ulaşım hatlarının açılmasına olumlu yaklaştığını belirtirken, bu ülkenin Erivan'daki görev süresini tamamlamış büyükelçisi Jonathan Lacotte buna rağmen, Azerbaycan'ın ana karası ile Nahçıvan'ı birleştirecek Zengezur Koridoru'nu "*koridor*" olarak tanımlanmasına karşı çıkmıştır (İsmayılov, 2021). Bu



tutum, sadece bireysel olmayıp, aynı zamanda Fransa'nın genel yaklaşımını da ortaya koymaktadır. Fransa'nın bu tutumu aslında Ermenistan'a destek olmaktan ziyade, yeniden dünya gücü olma hayali kurmaya başlaması ve bu yolda Türkiye ile çıkarlarının çatışmasının sonucunda başlattığı mücadelenin bir uzantısıdır. Dolayısıyla, Fransa'nın Zengezur Koridoru'na karşı tutumunun altında yatan neden Türkiye'nin yeniden dünyanın lider devletlerinden birine çevrilmesi korkusudur.

Türkiye'nin Türk dünyası ile doğrudan bağlantısını sağlayacak söz konusu ulaşım bağlantısının gerçekleşmesi, Avrasyanın "Heartland"ında en güçlü devlete çevrilmesi ve Sir Halford John Mackinder'in de dediği gibi Avrasya'yı kontrol eden güc (Rosenberg, 2018) olarak dünyanın lider devletlerinden birine çevrilmesi anlamına gelmektedir. Fransa'nın son aylarda Ermenistan'ı modern silahlarla teçhiz etmesi ve bu ülkeye askeri personelini göndermesi, Ermenistan'ın sınırda ateşkesi bozan saldırılar başlatması, bölgede konumunu güçlendirme isteğinden kaynaklanmaktadır. Fakat son derece güçlü bir askeri güce karşı zayıf Ermeni ordusuna gösterilen askeri destek hiçbir başarı sağlamamaktadır. Fransa'nın destek ve kışkırtmasıyla Ermenistan'ın yanlış tercihlerde bulunması, süreçten daha da ağır kayıplarla çıkmasına neden olacağı sonucunu ortaya koymaktadır.

Türkiye, Azerbaycan ve diğer Türk Devletlerinin bir bütünlük oluşturarak bölgesel güçlerini artırmaları başta Rusya, İran, Çin, ABD ve AB ülkeleri tarafından istenmemektedir. Bu nedenle sadece Fransa değil, diğer birçok küresel devlet de bu gücün ortaya çıkmasına karşıdır. Bu nedenle de bölgedeki terör eylemleri ile bu güce karşı oluşan birlik ve uygulamalara doğrudan ya da dolaylı olarak destek vermektedirler. Örneğin dünya genelinde sözde Ermeni soykırımı iddialarının asılsız olmasına rağmen bu kadar destek görmesinin en temel nedeni bu yaklaşımdır.

## 5. SONUÇ

Ekonomik güç, günümüz uluslararası ilişkilerini şekillendiren ve güç dengelerini oluşturan en önemli araçtır. Dolayısıyla ülkeler ekonomik güçleri doğrultusunda uluslararası arenada bir varlık gösterebilmektedirler. Bu keskin söyleme karşı çıkma düşüncesi kimi sebeplerle akıllara gelse de bu konuda ulaşılan nihai sonuç pek değişmemektedir. Dolayısıyla ülkeler milli çıkarlarını ve güçlerini şekillendirirken öncelikle ekonomik ilişkilerini esas almaktadırlar. Elbette ki tek belirleyici unsur ve tercih temelleri ekonomik güç değildir. Ancak ana unsur olması sebebiyle ülkeler bu gerçeklikten uzaklaşmadan ekonomilerine önem verirler.

Ekonomik güç, ülkelerin başarısı ile doğru orantılı olduğu için genellikle ülkeler bir yandan güçlerini arttırmak için ekonomilerini canlandıracak hamleler yaparlar. Diğer yandan da rakip olarak gördükleri ülkelerin ekonomik hamlelerini boşa çıkarma ya da etkilerini azaltma yollarına da gidebilmektedirler. Bu nedenle de ekonomik güç, bir yandan bir silah (araç) olmakla birlikte, diğer yandan da bir amaç/hedef olarak ortaya çıkmaktadır.

Zengezur geçidi başta Azerbaycan, Türkiye, Ermenistan, Rusya, İran, Gürcistan, Türk Devletleri, Çin, ABD, AB ülkeleri ve diğer ülkeler olmak üzere bu bölge ile ilişkili tüm ülkelerin ekonomik güçlerine doğrudan etki etmektedir. Taşıma maliyetleri ve zaman açısından rekabet şartlarının değişmesine neden olacakken; taşıma ve vergi gelirlerinde önemli bir artışın oluşmasına katkı sağlayacaktır. Ayrıca Jeo-startejik ve politik dönüşümlere neden olacağı için de yine önemli bir misyona sahiptir. Bu nedenle de zengezur tüm dünyanın takip ettiği önemli bir coğrafyadır.

Zengezur koridoru ile bölgedeki güç dengelerinin değişmesi söz konusu olacağı için haliyle mevcut güç sahiplerini rahatsız etmektedir. Bu nedenle de Azerbaycan – Ermenistan çatışmasının bu bölgede devam etmesi için çaba ve desteklerine devam etmektedirler. Bunun en somut örnekleri Rusya ve İran devletleridir. Ancak değişen şartlar bu desteğin ortaya koyduğu jeo-politik ve fiziksel durumun etkisinin azalmasına, hatta birçok açıdan ortadan kalkmasına neden olmuştur. Türkiye ve Azerbaycan'ın kararlı tutum ve işbirlikleri bu konudaki en temel dinamizm olarak görülmektedir. Ermenistan'ın inadına ve barışmaz tutumuna, perde arkasından kendisini yöneten güçlerin desteğine ve her türlü oyalamalara rağmen, Zengezur Koridoru, sonsuza kadar gerçekleşmeyecek bir proje olmaktan çıkmıştır. Bu bağlamda projenin tam olarak hayata geçmesi ile birlikte birkaç alt bölgenin (Örneğin, Güney Kafkasya, Hazar Havzası, Doğu Akdeniz vs.) ulaşım ağını birleştirerek, hayata geçmesi kuvvetle muhtemel bir ulaşım, entegrasyon, ticaret, bölgesel işbirliği projesinin kilit noktasını oluşturacaktır. Ulaşım hatlarının açılması, yeni ulaşım bağlantılarının hayata geçmesi ve bölge devletlerinin ilişkilerinin gelişmesi, taraf devletlere ve dünyaya fayda sağlayacak, taraf devletler arasında güveni artıracak ve halkların refah düzeyini yükseltmeye hizmet edecektir.

Zengezur Koridoru'nun Türkiye ile Azerbaycan üzerinden bölge ülkelerinin ulaşım hatlarını birbirine bağlamasının ötesinde Türkiye'nin Güneydoğu Anadolu, Akdeniz bölgeleri ile Akdenize kıyısı olan Suriye, Lübnan, Ürdün, İsrail gibi ülkelere kadar uzanacak yeni ulaşım hattının bağlantı noktasını oluşturma olanağının

bulunması son derece önemli husustur. Çünkü Bakü – Tiflis - Kars Demiryolu Hattı'nın gördüğü işlevi görmesinin yanı sıra, yeni ulaşım ağının kurulması yolu ile bölgesel entegrasyonun genişlenmesine de katkı sağlayacaktır.

Çalışmada zengezur koridorunun sadece demiryolu ağı ana hatlarıyla ele alınmıştır. Koridorun taşıdığı önem ve bölge ülkelerine sağlayacağı faydalar tren yolu taşımacılığı bağlamında kısaca değerlendirilmiştir. Yapılan inceleme yönetim bilimleri perspektifinde ve politika boyutunda ele alınmıştır. Bu nedenle de ekonomik-mali boyutlar üzerinden bir değerlendirilmeye gidilmemiştir. Bu hususlar çalışmanın kısıtını oluşturmaktadır. Dolayısıyla demiryolu ulaşımı dışındaki enerji nakil hatları, karayolu ulaşımı vd. faktörler ayrıca bir çalışma konusu yapılabilir. Yine bu faktörlerin ekonomik, mali, finans, istihdam, uluslararası ilişkiler vd. boyutları da ayrı çalışmalara konu edilebilir. Mevcut çalışmamız, ileride yapılacak olası çalışmalara bir altlık (temel) olma niteliği taşımaktadır. Olayınbütüncül yönünün ortaya konulmasını amaçlamaktadır.

## KAYNAKÇA

- ALİYEVA, Jeyla (2023), “*KİV: İran Zengezur Dehlizinin Açılmasına Karşıdır*”, **Report Informasiya Agentliyi** (E-Haber), 10 Nisan 2023, <https://report.az/xarici-siyaset/kiv-iran-zengezur-dehlizinin-acilmasina-qarsidir/> (Erişim Tarihi: 12.04.2023).
- AZADİ, Sevinç (2022), “*İran'ın 'Zengezur Dehlizi' Hofu*”, **İki Sahil Gazetesi** (Köşe Yazısı), 25 Ekim 2022, <https://ikisahil.az/post/357819-iranin-zengezur-dehlizi-xofu> (Erişim Tarihi: 13.04.2023).
- AZERTAC (2022), “*Nazir Ceyhun Bayramov: Bakü – Tiflis - Kars Demiryolu Tarihi Öneme Sahiptir*”, **Respublika** (E-Haber), 28 Nisan 2022, <https://respublika-news.az/news/nazir-ceyhun-bayramov-baki-tbilisi-qars-demir-yolu-tarixi-ehemiyete-malikdir> (Erişim Tarihi: 12.04.2023).
- BAĞIROV, Mehdi (2023), “*Azerbaycan Ulaşım ve Lojistik Sistemi Uluslararası Düzey: Tarihsel Yaklaşım, Mevcut Gerçekler ve Perspektifler*”, **İğdir Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S.12(33), ss.312-326.
- BBC (2021), “*Zengezur Dehlizi: Azerbaycan ve Ermenistan Kommunikasyonlarının Berpasında Niye Razılığa Gele Bilmirler?*”, **BBC News Azerbaycanca** (E-Haber), 24 Nisan 2021, <https://www.bbc.com/azeri/azerbaijan-56844543> (Erişim Tarihi: 12.05.2023).
- FRIEDMAN, George (2017), **Gelecek 100 Yıl. 21. Yüzyıl İçin Öngörüler** (Çev. E.Gürsel, İ Şener), Pegasus Yayınları, İstanbul.
- HAMZATLI, Mahammadnuru ve BÜBER, Hamza (2022), **Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan ve Türkiye'nin Dış Ticaretine Olası Etkileri**, Eğitim Yayınevi, Konya.
- HASANOĞLU, Murtaza ve MAMMADOV, Asim (2020), “*İkinci Karabağ Savaşı Sonrası Azerbaycan - Türkiye İlişkileri*”, **Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi**, S.3(3), ss.522-529.
- INDEPENDENT TÜRKÇE (2022), “*Yaptırımların Ardından Rusya Arayışta: 'Kuzey - Güney Koridoru, Süveyş Kanalı'na Ciddi Rakip Olabilir*”, **Independent Türkçe** (E-Haber), 29 Ekim 2022, <https://www.indyuturk.com/node/dünya/yaptırımların-ardından-rusya-arayışta-kuzey-güney-koridoru-süveyş-kanalına-ciddi> (Erişim Tarihi: 22.04.2023).
- İSMAYILOV, Vüqar (2021), “*'Zengezur Dehlizi Olmamalıdır', Fransalı Sefirden Garezi Açıklama*”, **Modern.az Informasiya Agentliyi** (E-Haber), 23 Temmuz 2021, <https://modern.az/az/news/299527/zengezur-dehlizi-olmamalidir-fransali-sefirden-qerezli-aciqlama> (Erişim Tarihi: 13.05.2023).
- MECEK, Mehmet (2018), “*Azerbaycan'ın Devlet Yapısı ve Taşra Yönetiminde Merkez – Yerel İlişkileri*”, **Bitlis Eren Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S.7(1), ss.51-77.
- PİRİNÇÇİ, Ferhat ve GÜLER, Mehmet Çağatay (2020), “*Karabağ'da Kırsal 26 Yıllık Paradigma*”, **İrs-Az Dergisi**, S.19(Kış), ss.37-45.
- RAIL TURKEY (2013), “*2017–2023 TCDD Konvansiyonel Demiryolu Haritası*”, **Rail Turkey Tr Corporate Web Page** (E-Map), 8 Temmuz 2013, <https://tr.railturkey.org/2013/07/09/demiryolu-2023-hedefler-konvansiyonel/demiryoluharitasi2023/> (Erişim Tarihi: 21.01.2023).

- ROSENBERG, Matt (2018), “*What is Mackinder's Heartland Theory?*”, **ThoughtCo** (E-Article), 10 Eylül 2018, <https://www.thoughtco.com/what-is-mackinders-heartland-theory-4068393> (Erişim Tarihi: 13.05.2023).
- SEFERLİ, Hacı Fahreddin (2014), “*Nahçıvan'ın Abluka Durumu Zengezur'un Ermenistan'a Bağlanması ile Başladı*”, **Yeni Türkiye**, S.60, ss.1-7.
- SÜLEYMANOV, Elchin, RAHMANOV, Farhad ve ALIRZAYEV, Elvin (2018), “*Bakı-Tbilisi-Kars Demiryolu Hattı'nın Azerbaycan ve Bölgenin Jeoekonomisine Etkisi*”, **Conference: Azerbaycan Beynelhalk Ulaşım Sisteminde Hedefler ve Perspektifler**, 2-5 Ekim 2018, Baku Engineering University, Baku (Azerbaycan).
- SÜMER, Artemis (tarihsiz), “*Kars - Tiflis Bakü Demiryolu (KTB) Projesi*”, **Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı Kurumsal Web Sayfası** (E-Makale), (tarihsiz), [https://www.mfa.gov.tr/kars---tiflis-baku-demiryolu-\\_ktb\\_-projesi-.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/kars---tiflis-baku-demiryolu-_ktb_-projesi-.tr.mfa) (Erişim Tarihi: 13.05.2023).
- ÜSTE, Ahmet Nazmi ve SANILI AYDIN, Ülviye (2022), “*Güney Kafkaslarda Bölgesel Güvenlik Kompleksi Teorisi Bağlamında Zengezur Koridoru'nun Önemi*”, **Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S.20(Özel Sayı), ss.261-274.

#### **YAZAR BEYANI / AUTHORS' DECLARATION:**

Bu makale Araştırma ve Yayın Etiğine uygundur. Beyan edilecek herhangi bir çıkar çatışması yoktur. Araştırmanın ortaya konulmasında herhangi bir mali destek alınmamıştır. Yazar(lar), dergiye imzalı “*Telif Devir Formu*” belgesi göndermişlerdir. Mevcut çalışma için mevzuat gereği etik izni alınmaya ihtiyaç yoktur. Bu konuda yazarlar tarafından dergiye “*Etik İznine Gerek Olmadığına Dair Beyan Formu*” gönderilmiştir. / **This paper complies with Research and Publication Ethics, has no conflict of interest to declare, and has received no financial support. The author(s) sent a signed "Copyright Transfer Form" to the journal. There is no need to obtain ethical permission for the current study as per the legislation. The "Declaration Form Regarding No Ethics Permission Required" was sent to the journal by the authors on this subject.**

#### **YAZAR KATKILARI / AUTHORS' CONTRIBUTIONS:**

Kavramsallaştırma, orijinal taslak yazma, düzenleme – **Y1** ve **Y2**, veri toplama, metodoloji, resmi analiz – **Y1** ve **Y2**, Nihai Onay ve Sorumluluk – **Y1** ve **Y2**. / **Conceptualization, writing-original draft, editing – Y1 and Y2, data collection, methodology, formal analysis – Y1 and Y2, Final Approval and Accountability – Y1 and Y2.**