

Hilmi Demir¹

Ortadoğu ve Orta Asya Araştırmaları Enstitüsü Direktörü

DEĞERLENDİRME NOTU

ZENGEZUR KORİDORU'NUN STRATEJİK MİMARİSİ

Zengezur Koridoru, Güney Kafkasya'nın savaş sonrası normalleşme bağlamında öne çıkan en önemli altyapı gündemlerinden biridir. Koridorun özünde, Azerbaycan'ın batı bölgeleri ile Nahçıvan arasında güvenli ve sürdürülebilir bir ulaşım-enerji bağlantısı kurmak ve bunu Türkiye üzerinden Avrupa'ya, Hazar'ın doğusundan Orta Asya ve Çin'e taşımak yatıyor. Bu yazıda,

- (i) Koridorun neden önemli olduğunu,
- (ii) Beklenen ekonomik, siyasi ve turizm etkilerini,
- (iii) Azerbaycan–Ermenistan–Türkiye ilişkilerindeki yerini ve
- (iv) İran'ın bölgesel nüfuzuna karşı “jeoekonomik dengeleme” kapasitesini tartışılmaktadır.

Zengezur, sadece fiziksel bir altyapı projesi değil; gümrük süreçleri, dijitalleşme ve standart uyumunu içeren ‘yumuşak altyapı’ reformlarıyla birlikte ele alındığında, Orta Koridor'da refah sağlayıcı ve tedarik zinciri çeşitlendirici bir fırsat kapısıdır. Koridor, İran'a karşı askerî bir “set” işlevi görmekten ziyade, geçiş güzergâhlarını çeşitlendirip jeoekonomik kaldıraçları dengeleyerek yumuşak altyapı, çok-taraflı şeffaflık ve kademeli güven artırıcı bir etki sağlayabilecektir.

1. Washington Mutabakatı: Zengezur'u Koridordan Mimariye Taşıyan Hamle

Ağustos 2025'te ABD arabuluculuğunda Washington'da imzalanan Azerbaycan-Ermenistan barış bildirisi, tarafların egemenlik, toprak bütünlüğü ve sınırların dokunulmazlığını teyit ederek sınırların tanınması ve ulaştırma hatlarının açılması yönünde ilke mutabakatını kayıt altına alırken Zengezur üzerinden Azerbaycan'ı Nahçıvan'a bağlayacak hattı “Trump Route for International Peace and Prosperity

¹<https://www.tepav.org.tr/tr/ekibimiz/s/1366>

Bu çalışmada ifade edilen bulgular, yorumlar, sonuçlar, öneriler ve görüşler tamamen yazarına aittir. TEPAV'ın resmi görüşü değildir. © TEPAV, aksi belirtilmedikçe her hakkı saklıdır.

(TRIPP)” adıyla kesintisiz bir bağlantının kurulmasını ekonomik-lojistik bir projeye dönüştürmüştür. Ermenistan Parlamentosu ise Ekim 2025’te Washington metnine destek beyanı yayımlamıştır. Böylece Zengezur/Nahçıvan hattı, jeopolitik tartışma düzleminden uygulama mimarisine taşınmış ve siyasi meşruiyeti güçlenmiştir. Düzenek; demiryolu-karayolu yanında enerji ve dijital altyapıyı da kapsayacak, **Ermenistan’ın egemenliğine saygı** ilkesiyle özel işletme modeline dayalı ve ABD’nin işletme/garantör rolünü öngören bir çerçeveye bağlanmıştır. Saha uygulamasında başarının belirleyicileri “yumuşak altyapı” ile uyumluluk olacaktır. Dünya Bankası’nın 2023 tarihli tanımlama çalışması, Orta Koridor performansını sınırlayan temel kısıtların sınır geçişleri, aktarma ve operasyonel koordinasyon eksikleri olduğunu; tek pencere, dijital beyan ve veri paylaşımı gibi süreç reformlarıyla seyir sürelerinin yarıya indirilebileceğini ve 2030’a dek hacmin üçe katlanabileceğini göstermiştir. TRIPP, bu bulgularla uyumlu şekilde, fiziki kısaltma etkisini kurumsal ve dijital kolaylaştırma ile birleştirdiğinde kalıcı rekabetçilik yaratabilecektir. Böylece hat, Orta Koridor’un (Avrupa-Kafkasya-Orta Asya) süre ve maliyet avantajını artırıp Türkiye-Azerbaycan kara sürekliliğini güçlendirirken İran ve Rusya’ya olan transit bağımlılığını görece azaltan bir **jeoekonomik dengeleme** işlevi görecektir. Sürecin siyasi getirisi, Türkiye-Ermenistan sınırının açılması ve bölgesel normalleşmenin somut ekonomik projelerle desteklenmesi ihtimalinin yükselmesidir. Buna karşın, ABD’nin “yolun işletmesi ve güvenliği”ne üstlenici-garantör olarak dâhil olması, projenin hayata geçme olasılığını yükseltip Zengezur’u bir rekabet hattından çok **bağlantısallık mimarisine** yaklaştırmaktadır.

Amerika’nın anlaşmaya taraf olması sürece dört açıdan somut katkı sağlamıştır:

- Meşruiyet ve garantörlük: Washington’da ilan edilen metnin siyasi ağırlığı ve ABD’nin “tanık/garantör” rolü, tarafların geri adım atma maliyetini artırmıştır.
- Uygulama mimarisi: TRIPP çerçevesiyle koridorun işletme ve finansman modeli, ABD destekli özel bir işletici üzerinden Ermenistan’ın egemenliğine zarar vermeden kurgulanmıştır. Güvenlik ve lojistik yönetimi ortak protokollerle netleştirilmiştir.
- Jeopolitik dengeleme: Türkiye–Azerbaycan kara sürekliliği işlerlik kazanmakta, Rusya ve İran güzergâhlarına bağımlılık azalmakta ve Orta Koridor’un cazibesi artmaktadır. Bölgesel denge, askeri değil sivil-ekonomik araçlarla dönüştürülerek olası siyasi-askeri gerilimler minimize edilmektedir.
- Yatırım ve koordinasyon kapasitesi: Altyapı, enerji ve dijital hatlar birlikte planlanmakta; sigorta ve risk primleri düşmekte, üçüncü taraf fonlar çekilmektedir.

Bu bileşenler bir arada, Zengezur üzerinden açılacak hattın egemenlik-kontrol tartışmalarını yumuşatırken projenin **süreklilik ve güvenlik** çıpasını güçlendirdi ve uygulamaya geçiş için takvimsel ivme yaratmıştır.

2. Jeoekonomi, Yumuşak Altyapı ve Karşılıklı Bağımlılık

Zengezur Koridoru, yalnızca bir ulaştırma hattı değil; Güney Kafkasya’da egemenlik, bağlantısallık ve bölgesel güç dengeleri konusunda anlam üretme kapasitesine sahip bir jeopolitik mimaridir. 2020 savaşı sonrası Azerbaycan’ın Karabağ’da yürüttüğü yeniden inşa dalgası; altyapıyı “hız” (dromos), “biriktirme” ve “gösteri” mantığı ile birleştiren “Pax Logistica” kavramsallaştırması altında, otoriter çatışma yönetiminin mekânsal bir aracına dönüşmüştür. Bu çerçeve, Karabağ’ın Azerbaycan’a fiziksel ve simgesel olarak yeniden bağlanmasını, yollar-havalimanları-demiryolları ve nihayet bölgesel ölçekli Zengezur projesi üzerinden okumaktadır. OECD, 2022 sonrası Orta Koridor’a yönelen artan ilgiyi ve çok-sınır geçişli

yapının tek bir koordinasyon kurumu bulunmamasını vurgulayarak yönetim ihtiyacını öne çıkarmaktadır. Bu durum, Zengezur'un "altyapıdan öte bir mimari" niteliğini desteklemektedir.

Jeoekonomik yaklaşım, ulaştırma ve enerji ağlarının devletler arası güç dağılımını doğrudan etkilediğini varsayar. Bu etki üç değişkene indirgenebilir: **Maliyet, süre ve risk**. Maliyet ve süre, firmaların rotalar arası ikamesini belirlerken risk, hattın kesintiye uğrama olasılığı, hukuki-idari belirsizlikler ve güvenlik tehditleriyle ilgilidir. Tek güzergâha bağımlılık, riski konsantre eder ve "geçiş ülkesi"nin siyasi kaldıraçlarını büyütür. Zengezur gibi alternatif hatlar, riskleri dağıtarak aktörlerin stratejik manevra alanını genişletir.

Koridorun Türkiye-Azerbaycan-Orta Asya bağlantısında hat uzunluğunu yaklaşık 150 km kısaltacağı, buna bağlı olarak taşıma maliyetlerini düşürüp ticaret hacmini artıracacağı yönündeki bulgular, maliyet iktisadi açısından oldukça kıymetlidir. Ampirik olarak 2007-2023 dönemini kapsayan ve 182 ülkeyi içeren bir yapısal çekim modelinin sonuçları, koridorun doğrudan kullanılması beklenen dokuz Asya ülkesi ile Türkiye arasındaki ticarete ihracatı artırıcı etkinin en yüksek düzeyde Ermenistan, Azerbaycan ve Türkmenistan yönünde, ithalatı artırıcı etkinin ise Azerbaycan, Ermenistan ve Özbekistan yönünde olabileceğini öngörmektedir. EIAS, Orta Koridorun kuzey hattına göre yaklaşık 3.000 km daha kısa olduğunu, 2023'ün ilk dokuz ayında transit hacminin 1,9 milyon tona ulaştığını ve kapasitenin 5,8 milyon ton civarında seyrettiğini kaydetmektedir. Bu fark, kısalma etkisinin ticaret elastikiyetine yansımaları için somut bir zemin sunmaktadır.

Azerbaycan özelinde, Karabağ'daki yoğun altyapı yatırımlarının (2022'de 4,3 milyar AZN) ülke içi lojistik ağlarını Bakü dışına yönlendirdiği; Baku-Tiflis-Kars ve Alat Serbest Bölgesi gibi düğümlere Karabağ bölgesinin eklenmesiyle 'çok düğümlü' bir ağ mimarisine geçildiği görülüyor. Bu durum, dış ticaret için Orta Koridor kapasitesini ve arz güvenliği açısından yönlendirme esnekliğini artırıyor. Ancak, çok düğümlü ağın ölçeklenmesinde yüksek başlangıç maliyetleri ve uzun geri dönüş süreleri özel sermayede çekince yaratıyor; bu da fiziksel altyapı finansmanı gereğini ve çok taraflı bankaların rolünü ön plana çıkarıyor. Koridorun stratejik değerini artıran bir diğer unsur, Orta Koridor (Trans-Hazar) mimarisinin son yıllarda jeopolitik ve lojistik nedenlerle cazibe kazanmasıdır. Kuzey hattının yaptırımlar ve güvenlik riskleri nedeniyle zayıflaması, Akdeniz ve Süveyş kaynaklı aksaklıkların taşımacılık maliyetlerine yansımaları, Uzak Doğu-Avrupa akışında "çoklu güzergâh" ihtiyacını gündemde tutmaktadır. Zengezur'un devreye girmesi, Bakü-Tiflis-Kars (BTK) hattıyla yan yana ilerleyen bir "kısaltılmış" doğu-batı aksı üreterek Orta Koridor'un verimliliğini artırabilir. Koridor, Türkiye ile Azerbaycan arasında kara sürekliliği sağlayarak TDT (Türk Devletleri Teşkilatı) uzamında ekonomik bütünleşmeye ölçek etkisi yaratır; Ermenistan içinse uzun yıllar maruz kaldığı ulaştırma izolasyonundan çıkışın ve batı-doğu yönünde daha dengeli entegrasyonun kapısını aralayabilir.

Karşılıklı bağımlılık kuramı, ekonomik etkileşim arttıkça çatışma maliyetlerinin yükseldiğini ve iş birliği teşviklerinin güçlendiğini ileri sürer. Koridor, Azerbaycan-Ermenistan-Türkiye üçgeninde tarafların kazanımlarını eşzamanlı kılabilirdiği ölçüde bir "barış altyapısı"na dönüşebilir. Ancak bu dönüşüm, güvenlik ve egemenlik parametrelerinin özenle tasarlanmasını gerektirir. Orta Koridor çoklu hukukî-düzenleyici sınırlardan geçtiğinden yoğun iş birliği ve üst-düzen eşgüdüm olmaksızın rekabetçi bir hat niteliği kazanamaz. Bu nedenle TRIPP'in sivil-özel işletme ve standartlaştırılmış protokollerle tasarımı, barış altyapısı savını güçlendirmektedir.

3. Lojistik Kümelenme ve Yerel Kalkınma

Ticaret hacmi, ulaştırma maliyetlerine duyarlıdır. Türkiye açısından, Zengezur'un Orta Asya ve Güney Kafkasya pazarlarına yönelik ihracatta zaman-maliyet esnekliği yüksek olan sektörlerde (dayanıklı tüketim, makine-teçhizat, otomotiv yan sanayi, gıda işleme) cazibeyi artırması beklenir. Azerbaycan için koridor, petrol-gaz dışı ihracatın büyümesiyle yakından ilişkilidir. Taşımacılık verimliliği, yeni sanayi kümelenmelerinin pazara erişimini kolaylaştırır. Ermenistan bakımından ise koridor, hem Rusya ve Avrasya Ekonomik Birliği'ne hem de AB pazarlarına **öngörülebilir erişim** yaratabildiği ölçüde ihracat kompozisyonunu çeşitlendirmeye katkıda bulunur. İki taraf açısından da lojistik verimlilik artışlarının sınır ötesi ticaret ve istihdamda kümülatif kazanımlar üretebileceğini; bu etkinin en hızlı makine-teçhizat ve gıda işleme gibi orta-yüksek katma değerli alt sektörlerde ortaya çıkabileceğini vurgulamak gerekir.

Koridorların “nereden geçtiği” kadar “neye temas ettiği” de önemlidir. Zengezur'un Nahçıvan, İğdır ve Kars üçgeninde yaratacağı **erişilebilirlik artışı**, yerel lojistik ve depolama yatırımlarını tetikler. Bu yatırımlar, tarımsal ürünlerin işlenmesi, soğuk zincir altyapısı, e-ticaret lojistiği, hafif imalat ve inşaat malzemeleri gibi alanlarda ölçek ekonomileri yaratabilir. Azerbaycan'ın Zengilan ve Cebayıl çevresinde planladığı sanayi-lojistik sahaları, sınır ötesi tedarik ağlarıyla beslendikçe “yakın-coğrafi kümelenme” etkisi üretir. Ermenistan tarafında ise Meğri (Sünik) çevresinde lojistik-gümrük hizmetlerinin modernizasyonu, transit bazlı gelirlerin artmasına yol açabilir. eTIR dönüşümü ve eCMR uygulama yol haritası gibi inisiyatifler, sınır aşımı işlemlerini dijitalleştirerek bekleme sürelerini ve belgelendirme maliyetlerini düşürmeyi hedeflemekte; bu adımlar yerel depolama-soğuk zincir yatırımlarının geri dönüş süresini kısaltmaktadır. TITR'de (Trans-Caspian International Transport Route) 2024 Ocak-Kasım döneminde 4,1 milyon ton akış ve yıl sonunda 4,5 milyon ton ile 56.500 TEU gerçekleşmesi, Nahçıvan-İğdır-Kars üçgeninin çekimini arttırmak açısından kapı, depo ve dağıtım merkezleri için kapasite planlamasını öne çekmeyi gerektirmektedir.

Öte yandan turizm, ulaştırma koridorlarının en hızlı geri dönüş veren alanlarından biridir. Nahçıvan-İğdır-Kars üçgeninde **çok merkezli rotalar**, kısa konaklamalı paket turlar ve “komşuluk turizmi” için yeni fırsatlar doğar. Kars'ın kültürel mirası ve kış turizmi, İğdır'ın doğal çekim merkezleri ve Nahçıvan'ın sağlık-termal turizmi ürünleri bir araya getirildiğinde, sınır ötesi **tematik destinasyonlar** kurgulanabilir. Bu etkiyi kalıcı kılmak için vize kolaylıkları (kapıda vize/e-vize), sınır kapısı altyapısının iyileştirilmesi, ortak tanıtım ve destinasyon yönetim örgütlerinin kurulması önemlidir. Ayrıca güvenlik ve istikrar algısı, turizm talebinin sürekliliği için belirleyicidir.

4. İran ve Çin için “Set” mi, Dengeleme mi?

Zengezur'un İran'a “karşı” bir askerî hat olmadığı açıktır. Koridorun işleyiş mantığı **jeoekonomik dengeleme**dir: Türkiye-Azerbaycan arasında kara sürekliliği sağlandığında ve Nahçıvan'ın enerji-ulaşım bağımlılığı azaldığında, İran'ın **tek geçiş seçeneği** olma konumu zayıflar. Bu, Tahran'ın geçiş ve nüfuz kaldıraçlarını sınırlayabilir. Bununla birlikte İran'ın kuzeybatı ağları ve Araz üzerindeki bağlantıları, çoklu hatlar yaklaşımıyla işletildikçe, bölgesel iş birliği zemini tümüyle ortadan kalkmaz. Tebriz-Culfa hattı, Türkiye-Azerbaycan entegrasyonu sonrası da lojistik rolünü yitirmemekte; aksine, çok-hatlı bağlantılar bağlamında tamamlayıcı hâle gelmektedir. Başka bir deyişle Zengezur, **dışlama** değil **çeşitlendirme** üzerinden çalışan bir denge aracıdır. Bu nedenle, projenin tasarımı şeffaflık, üçüncü tarafların erişimine kapalı düzeneklerden kaçınma ve “kazan-kazan” yaklaşımıyla iletişimi önemlidir.

Anlaşma, Karadeniz-Rusya eksenli kuzey rotasına bağımlılığı azaltan **Orta Koridoru** hızlandırır. Bu da Çin-Avrupa taşımacılarında **süre ve risk çeşitlendirmesi** demektir. 2023–

2024'te Orta Koridor hacimlerindeki artış eğilimi, doğu-batı akışının bu hatta kayabileceğini gösteriyordu; ABD'nin garantör/koordinatör rolü, hattın **finansman ve sigorta maliyetlerini** düşürerek ticari cazibesini artırabilir. Öte yandan ABD'nin Güney Kafkasya'daki kurumsal varlığı, Kuşak-Yol'un Kafkasya bacağında **stratejik rekabet** boyutunu büyütür; Pekin, Hazar geçişi, KZ–AZ limanları ve BTK kapasite yatırımlarını hızlandırıp **çok-hatlı** bir BRI mimarisiyle cevap verebilir.

Sonuç

Zengezur Koridoru, **mesafe-süre kısaltması, Orta Koridor'un verimliliğine katkısı ve Türkiye–Azerbaycan kara sürekliliğini** sağlaması itibarıyla Güney Kafkasya'nın jeoekonomik haritasını yeniden ölçeklendirme potansiyeline sahiptir. Bu çerçevede Zengezur, klasik jeopolitik hat anlayışından çok, **“jeoekonomik ağ” paradigmasına** dayanmaktadır. Hazar çevresinde tarih boyunca ticari ve kültürel ağlar, devlet sınırlarını aşarak kalıcı etkileşim alanları oluşturmuştur. Azerbaycan için bu, transit merkez rolünün ve petrol-dışı sanayinin güçlenmesi; Türkiye için Orta Asya-Avrupa zincirinde hat esnekliği ve Doğu Anadolu'da kalkınma etkisi; Ermenistan için ise doğu-batı yönünde dengeli entegrasyon ve lojistik hizmet gelirlerinde artış anlamına gelir. Koridorun İran'a karşı “set” niteliği askerî değil, **jeoekonomik** düzeydedir. Transit ve enerji ağlarının çeşitlendirilmesi, tekil kaldıraçları yumuşatır. Kalıcı fayda; **güvenlik-egemenlik düzenlemeleri, yumuşak altyapı reformları, çok-terafli şeffaflık ve kademeli güven artırıcı önlemler** ile mümkündür.

Bu yazının genel sonucu, Zengezur'un ya da yeni adıyla “TRIPP/Trump Route”un doğru tasarlanması hâlinde **dışlayıcı değil kapsayıcı** bir etkileşim rejimi üretebileceğidir. “Barış altyapısı” yaklaşımı benimsendiğinde, koridor yalnızca yük ve enerji değil, **güven, refah ve kültür** de taşıyacaktır.

Kaynakça (Seçme)

- AIR Center (2025). *Zangezur Corridor vs. Crossroads of Peace* (karşılaştırmalı değerlendirme).
- Avdaliani, Emil. (2025) "Trump's Road TRIPP Delivers a Deal." *CEPA*.
- BOTAŞ (2023). *Iğdır–Nahçıvan Doğalgaz Boru Hattı* (teknik dokümanlar ve basın notları).
- Caspian Policy Center. (2024). *How to maximize the Middle Corridor: A guide to infrastructure priorities, barriers, and investments*.
- DIPAM (2025). *The Geopolitical Importance of the Zangezur Corridor: The Future of the Organization of Turkic States*.
- Friedrich-Ebert-Stiftung. (2025). *The Perspectives of the Middle Corridor in an Age of Global Confrontation And Uncertainty*.
- Government of Armenia (2020, 10 Kasım). *Trilateral Statement (Madde 9)*.
- Government of Armenia (2023). *Crossroads of Peace* (proje çerçevesi ve bilgilendirme notları).
- Gurbanov, Y. (2023). *Geopolitics and energy diplomacy in the Caspian region*.
- IJITSS (2024). *Zangezur Corridor: Realities and Perspectives for Nakhchivan's Economy*.
- Mac-Glandières, Y. (2025). *Pax Logistica? Mapping the interplay between war, peace and infrastructure in Azerbaijan after the 2nd Karabakh war (2020–2023)*. <https://doi.org/10.1080/17450101.2025.2498755>
- Misiagiewicz, J. (2024). *Geopolitics and Energy Security Policies in the Caspian Region* (Vol. 5). Brill.
- MPRA (2024/2025). *Azerbaijan's Strategic Role in the Middle Corridor* (çalışma notları ve politika özetleri).
- OECD. (2023). *Realising the potential of the Middle Corridor*. Paris. <https://doi.org/10.1787/635ad854-en>
- World Bank (2023). *Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Corridor Capacity*.