

# TRANS-HAZAR İŞBİRLİĞİ: GÜNEY KAFKASYA'DA DEĞİŞEN STRATEJİK DENGELER

Bekir Caner ŞAFAK

Misafir Araştırmacı

Analiz No : 2025 / 2

05.02.2025

Çini Orta Asya, Hazar Denizi ve Güney Kafkasya üzerinden çoklu taşımacılık güzergahları ile Avrupaya bağlayan ve Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Hattı (*The Trans-Caspian International Transport Route*) şeklinde de adlandırılan Hazar Geçişli Doğu-Batı Orta Koridorun stratejik önemi; Rusya-Ukrayna Savaşı sonrasında artmıştır. Şubat 2022 tarihine kadar Çinden Avrupaya karayoluyla gerçekleştirilen yük taşımacılığının büyük kısmı, Kazakistan ve Moğolistandan geçen kollar ile Rusya içinden demiryolu vasıtasıyla devam eden Kuzey Koridoru (*the Northern Corridor*) güzergahı üzerinden gerçekleşmekteydi. Rusya-Ukrayna Savaşı sonrasında ise Rusyaya uygulanan yaptırımlarla beraber bu güzergah kesintiye uğradığından yerine Çin ile Avrupa Birliği (AB) arasında potansiyel alternatif karayolları, özellikle de Orta Koridor öne çıkmıştır.[1]

Rusya-Ukrayna Savaşı ve bunun sonucunda ortaya çıkan yaptırımlar, bölge lojistiğini etkilemiş ve Rusya Federasyonunun konteyner nakliyesini ciddi ölçüde sınırlandırmıştır. Dünya Bankası raporuna göre bu durum, Avrupa ile Doğu Asya arasında daha uzun rotalar ile daha yüksek taşımacılık fiyatlarıyla sonuçlanmıştır. Küresel ve bölgesel tedarik zincirlerindeki kesintiler, girdi darlıklarına ve fiyat artışlarına sebep olmuştur.[2] Orta Koridor, Rusya ve/veya İran üzerinden geçmediğinden herhangi bir yaptırım sebepli kısıtlamaya tabi değildir. Savaşın başlamasından bu yana Çinden Avrupaya Kazakistan, Rusya ve Belarustan geçerek ulaşan Yeni Avrasya Kara Köprüsü (*The New Eurasian Land Bridge*) güzergahındaki sevkiyatlarda yüzde 40lık bir düşüş gözlemlenmiştir. Mevcut kapasitesi sebebiyle bu oranın tamamının kaydırılması mümkün olmasa da Orta Koridora yönelik katlanarak artan bir talep söz konusudur.[3]

Dünya Bankasının gerçekleştirdiği çalışmadaki modele göre, Orta Koridor üzerinden gerçekleştirilen ticaret hacimlerinin 2030 yılına kadar üç katına çıkması beklenmektedir. Orta Koridor, Orta Asya ve Güney Kafkasyaya ticaret yollarını ve ortaklarını çeşitlendirmesi için bir fırsat sunmaktadır. Bu durum Avrupaya gerçekleştirilen ihracattaki payın artmasına ve potansiyel yeni pazarlara yönelik ihracat yapma girişimlerinin doğmasına

katkıda bulunacaktır. Orta vade için büyük yatırımlara ihtiyaç olsa da verimlilik iyileştirmeleri sayesinde nakliye süresinin kısaltılmasıyla önemli kazanımlar elde edilebilecektir.[4]

Ankaranın Orta Asya Türk cumhuriyetleri ile olan yakın tarihi ve kültürel bağları ile bu cumhuriyetlerin dış ilişkilerini (Moskova ve Pekin ile sınırlandırmayarak) çeşitlendirme isteği, Türkiyeye bölgede etkinlik sağlamaktadır. Avrasya bağlantısallığının sağlamlaştırılması, bir yandan Avrupanın tedarik zincirlerinin dayanaklılığını arttırması ve enerji arzını çeşitlendirmesi bakımından Türkiyenin yanısıra ABnin de menfaatini güçlendirirken diğer yandan da Rusya, Çin ve İranın Orta Asya üzerindeki nüfuzlarını dengelemektedir. Orta Koridor, Ankara açısından Avrasyaya doğrudan bir bağlantı sağlamasının yanısıra Türk devletlerinin çevre güçlere olan bağımlılıklarını azaltmaları açısından da cazip bir ticaret güzergahıdır.[5]

**Güney Kafkasyada Yalnızlaşan Ermenistan**

Ermenistan basınında 21 Ocak 2025 tarihinde çıkan bir haberde, Ermenistanın Güney Kafkasyadaki lojistik projelerden dışlandığı iddia edilmekte ve Orta Koridorun kapasitesinin artırılacağı belirtilirken bunun Türkiye ve Azerbaycanın menfaatine olduğu vurgulanmaktadır. Yazıda Ermenistanın Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun bir parçası olması gerektiği ancak Paşinyan ve ekibinin Rusya Federasyonu ve Avrasya Ekonomik Birliği ile ilişkileri kötüleştirirken ABD ve AB ile Ermenistana hiçbir şey vaadetmeyen anlaşmalar imzaladığı yorumu yapılmaktadır. Yazının devamında Kuzey-Güney ulaştırma projesinin hayata geçirilmediği gibi Barış Kavşağı (*the Crossroads of Peace*) projesinin de kağıt üzerinde kalacağı çıkarsanmaktadır. Ayrıca Ermenistanın geleneksel müttefikleri olan Rusya ve İran ile bağlarını zayıflattığı gibi Batıdan da kayda değer bir kazanım elde edemediği tespiti yapılırken Azerbaycanın Gürcistan, İran, Rusya, Orta Asya cumhuriyetleri ve Türkiye ile enerji ve ulaştırma alanlarındaki bağlarını güçlendirdiği vurgulanmaktadır.[6]

Azerbaycan Cumhurbaşkanı Aliyev, Ermenistanın Azerbaycanın batı illerini Nahçıvana bağlayacak Zengezur Koridoru konusunda dört yıldan fazla süredir yapıcı olmayan bir tutum sergileyerek yükümlülüklerini yerine getirmediğini ifade ederken Paşinyanın Barış Kavşağı projesinin de Azerbaycan olmadan hayata geçirilemeyeceğini ve kağıt üzerinde kalacağını eklemiştir.[7] Buradan hareketle bölgede transit ülke olma arzusunda olan Ermenistanın yapıcı olmayan ve işbirliğine yanaşmayan tutumundan dolayı bölgede kendisini yalnızlaştırdığı yorumu yapılabilir.

**Orta Koridorun Sunduğu Faydalar ve Geleceği**

Küresel ticaretin son dönemdeki dönüşümü kapsamında devletler, jeopolitik kaygılar nedeniyle ve çeşitliliği artırmaya giderek daha çok önem verdikleri için alternatif ulaşım güzergahları aramaktadırlar. Asya ile Avrupayı birbirine bağlayan temelde üç güzergah mevcuttur: Rusyadan geçen Kuzey Koridoru, İrandan geçen Güney Koridoru ve Orta Asya

ile Güney Kafkasyadan geçen Orta Koridor. Ukraynada devam eden askeri çatışma ile Rusyaya uygulanan yaptırımlar ve Orta Doğudaki istikrarsızlık ile İrana uygulanan yaptırımlar; Avrasya bağlantısallığı için Orta Koridorun önemini artırmaktadır. Türkiyenin ulaştırma altyapısına yaptığı yatırımlar ile diğer Orta Koridor ülkeleri ile olan tarihi ve kültürel bağları, girişimin başarı olasılığını artırmaktadır.[8] Türkiye, Rusyaya alternatif tek geçiş noktası olarak girişimde yer alan diğer ülkelerden de farklı bir konumda bulunmaktadır.[9]

Türkiye, Orta Koridoru geliştirmeye yönelik pek çok girişimde bulunmaktadır. Haziran 2022de Türkiyenin önerisi ile Türkiye, Azerbaycan ve Kazakistan Dışişleri ve Ulaştırma Bakanları Üçlü Toplantısı ile bir çalışma grubu oluşturulmuş ve kapasitesi ile verimliliğinin artırılmasına yönelik bir protokol imzalanmıştır.[10] 29 Ocak 2025 tarihinde de Ankarada Türkiye, Azerbaycan ve Özbekistan Dışişleri, Ulaştırma ve Ticaret Bakanları arasında üçlü bir toplantı gerçekleştirilmiş ve Orta Koridorun Asya ile Avrupa arasındaki en güvenilir ve ekonomik güzergah olduğu vurgulanmıştır.[11] Toplantıda kararların hayata geçirilmesine yönelik yol haritası ve eylem planı üzerinde mutabakata varılmış ve bu üç ülke arasındaki giderek artan bağların stratejik önemine değinilmiştir.[12] Orta Koridor ülkeleri arasındaki bakanlıklar arası ve hükümetler arası işbirliğinin yanı sıra Türk Devletleri Teşkilatı da dahil olmak üzere yeni çoktaraflı ve ortak girişimlerin oluşturulması, ulaştırma ve lojistiğin geliştirimesine yönelik potansiyeli ifade etmektedir.

Ayrıca Zengezur Koridornun hayata geçirilerek Orta Koridora entegre edilmesinin bölgesel ekonomik kalkınmayı geliştireceğine de kuşku yoktur.[13]

Orta Koridor güzergahında Kuzey Koridoruna kıyasla daha fazla kara ve deniz sınırı geçişi bulunmaktadır. Bu durum çeşitli düzenlemeleri ve yoğun bir işbirliğini gerektirmektedir. Türkiyenin buna yönelik olarak hem Orta Koridor ülkeleriyle hem de Çin ve AB ile işbirliğini geliştirmesi ve güzergah üzerinde altyapı yatırımlarına devam etmesi önem taşımaktadır.

Bu doğrultuda Türkiyenin jeopolitik avantajlarını ekonomik avantajlara dönüştürme potansiyelinin yüksek olduğu çıkarımı yapılabilir. Potansiyel riskler ve fırsat maliyetleri ışığında Türkiyenin girişim bağlamında krizleri yönetme biçiminin, Avrasya ticaretinin temel kolaylaştırıcısı statüsünü güçlendirmeye hizmet edebileceği açıktır. Orta Koridor, hem Kuzey hem de Güney ticaret koridorlarına bir alternatif teşkil ederek varlığını sürdürmektedir. Türkiyenin stratejik vizyonu ve yatırımları Orta Koridorun hedeflerini güçlendirmektedir.

Orta Koridor Girişimi, Avrasya bağlantısallığının gelişmesi için önemli bir fırsattır. Girişim, tarihi olarak Avrupa ile Asya arasında bir bağlantı olma misyonuna sahip olan Türkiyeyi merkezi bir yere konumlandırmaktadır. Sonuç olarak mevcut durumda hala bazı kısıtlamalar bulunmasına rağmen, Orta Koridorun uzun vadede bölgesel ve kıtalararası ticaret için rekabetçi bir potansiyele sahip olduğu açıktır.

**Görsel: T.C. Dışişleri Bakanlığı*

[1] OECD (2023), *Realising the Potential of the Middle Corridor*, OECD Publishing, Paris, https://doi.org/10.1787/635ad854-en.

[2] Ruta,Michele; World Bank. The Impact of the War in Ukraine on Global Trade and Investment (English). Equitable Growth, Finance and Institutions Insight Washington, D.C. : World Bank Group. http://documents.worldbank.org/curated/en/099750104252216595/IDU0008eed66007300452c0beb20

[3] Markus Keuper, The Implications of the Russian Invasion of Ukraine on the Future of Sino-European Overland Connectivity, *Austria Institut für Europa- und Sicherheitspolitik*, Haziran 2022, https://www.aies.at/download/2022/AIES-Fokus-2022-06.pdf.

[4] Средний Торговотранспортный Коридор: Политика И Инвестиции Для Увеличения Объёма Грузоперевозок В Три Р аза И Сокращения Времени В Пути Вдвое К 2030 Году, The World Bank, Kasım 2023, https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor.

[5] Tuba Eldem, Russias War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity, *Stiftung Wissenschaft und Politik*, 28 Ekim 2022, doi:10.18449/2022C64.

[6] Newspaper: Why is Armenia being excluded from logistics projects in South Caucasus?, Armenian News, 21 Ocak 2025, https://news.am/eng/news/862518.html#google_vignette.

[7] Ruslan Rehimov, Azerbaycan Cumhurbaşkanı Aliyev: Biz Zengezur'u unutmadık ve unutmayacağız, *Anadolu Ajansı*, 28 Ocak 2025, https://www.aa.com.tr/tr/dunya/azerbaycan-cumhurbaskani-aliyev-biz-zengezuru-unutmadik-ve-unutmayacagiz/3464586.

[8] Tüfekçi, Özgür, Muharrem Bayrak, and Hakan Uslu. Connectivity and Corridors: Türkiyes Middle Corridor Vision through International Trade. Perceptions: Journal of International Affairs 29, no. 2 (September 1, 2024): 120 □□□ https://research.ebsco.com/linkprocessor/plink?id=6e64b2f7-ecc2-3b74-9716-ca5cb39bb34e.

[9] Şenol, Celal, and Süheyla Üçişik Erbïlen. Analysis of the Impact of the Middle Corridor on Turkiye in Terms of Geopolitics and Economy in the OBOR Initiative. Journal of Geography / Coğrafya Dergisi, no. 45 (July 1, 2022): 161 □□□□ doi:10.26650/JGEOG2022-115933.

[10] Ayse Bocuoglu Bodur, Working group established on Trans-Caspian East-West Corridor, *Anadolu Ajansı*, 28 Haziran 2022, https://www.aa.com.tr/en/politics/working-group-established-on-trans-caspian-east-west-corridor/2624169.

[11] Can Efesoy, Middle Corridor emerges as most reliable trade route between Asia, Europe: Turkish foreign minister, *Anadolu Ajansı*, 29 Ocak 2025, https://www.aa.com.tr/en/world/-middle-corridor-emerges-as-most-reliable-trade-route-between-asia-europe-turkish-foreign-minister/3465613.

[12] Türkiye, two key powers agree on connectivity projects, *Hürriyet Daily News*, 29 Ocak 2025, https://www.hurriyetdailynews.com/turkiye-two-key-powers-agree-on-connectivity-projects-205223.

[13] Gafarli, Turan. Unlocking the Potential in the South Caucasus: The Zangezur Corridors Impact on the Trans-Caspian International Transport Route (Middle Corridor). Perceptions: Journal of International Affairs 29, no. 2 (September 1, 2024): 148 □□□□ https://research.ebsco.com/linkprocessor/plink?id=b0e39429-b81f-3823-96f3-c07daf2647e4.

Yazar Hakkında :

Bekir Caner ŞAFAK, 2022 yılında Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi (Mülkiye) Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi bölümünden mezun olmuştur. Yüksek lisans derecesini 2025 yılında Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi Bölümü'nden "Liberalizm - Demokrasi Gerilimi: Temsil Siyasetine Karşı Antagonistik ve Agonistik Siyaset" başlıklı tezi ile almıştır. Halihazırda Ankara Üniversitesi'nde Siyaset Bilimi doktora adayıdır.

Lisans öğrenimi sırasında sırasıyla AVİM (2021), T.C. İçişleri Bakanlığı (2021) ve T.C. Ankara Valiliği'nde (2022); mezun olduktan sonra da Erasmus+ programı çerçevesinde Finlandiya'nın Helsinki şehrinde özel bir şirkette olmak üzere staj faaliyetlerinde bulunmuştur.

Şafak, Aralık 2024 tarihinden bu yana AVİM Misafir Araştırmacısıdır.

Atıfta bulunmak için: ŞAFAK, Bekir Caner. 2026. "TRANS-HAZAR İŞBİRLİĞİ: GÜNEY KAFKASYA'DA DEĞİŞEN STRATEJİK DENGELER." Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM), Analiz No.2025 / 2. Şubat 05. Erişim Kasım 22, 2026. https://www.avim.org.tr/public/index.php/tr/Analiz/TRANS-HAZAR-ISBIRLIGI-GUNEY-KAFKASYA-DA-DEGISEN-STRATEJIK-DENGELER



Süleyman Nazif Sok. No: 12/B Daire 3-4 06550 Çankaya-ANKARA / TÜRKİYE
**Tel**: +90 (312) 438 50 23-24 • **Fax**: +90 (312) 438 50 26
@avimorgtr
https://www.facebook.com/avrasyaincelemelerimerkezi
**E-Posta**: info@avim.org.tr
http://avim.org.tr

*© 2009-2025 Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM) Tüm Hakları Saklıdır*