

ZENGEZUR KORİDORU'NUN AZERBAYCAN'IN DIŞ TİCARET VE LOJİSTİK FAALİYETLERİNE OLASI ETKİLERİNİN SWOT ANALİZİ¹

SWOT ANALYSIS OF THE POTENTIAL IMPACTS OF THE ZENGEZUR CORRIDOR ON AZERBAIJAN'S FOREIGN TRADE AND LOGISTICS ACTIVITIES

Tukazban Gasimova², Melis Erçin Yurcu³

¹Bu çalışma Kütahya Dumlupınar Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsünde Dr. Öğr. Üyesi Melis ERÇİN YURCU danışmanlığında hazırlanan "Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan ve Bölge Ülkelerin Dış Ticaretine Olası Etkilerinin Değerlendirilmesi" başlıklı yüksek lisans tezi temel alınarak hazırlanmıştır.

²Yüksek Lisans Öğrencisi, Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Uluslararası Ticaret ve Finansman Tezli Yüksek Lisans Programı, tukazbangasimova97@gmail.com, Orcid Id: 0000-0002-6020-2910

³Dr. Öğr. Üyesi, Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, Uluslararası Ticaret ve Finansman Bölümü, melis.ercin@dpu.edu.tr, Orcid Id:0000-0002-0494-5883

MAKALEBİLGİSİ

Anahtar Kelimeler

Lojistik, Ulaşım, Zengezur Koridoru, Bir Kuşak Bir Yol

Jel Kodları: B17, F14, F49

Makale Geçmişi:

Başvuru Tarihi: 05 Haziran 2023
Düzeltilme Tarihi: 20 Temmuz 2023
Kabul Tarihi: 08 Ağustos 2023

ÖZET

2020 senesinde İkinci Karabağ Savaşı'nın en dikkat çekici sonuçlarından biri olan Zengezur Koridoru, yerel, bölgesel ve kıtalararası olmak üzere üç boyutta önem taşımaktadır. Koridorun geçtiği bölgeler üzerindeki ülkelerde yerel ekonomik kalkınmayı teşvik edici rolü temel yerel etkisidir. Nitekim Koridor, Türkiye, Azerbaycan ve Ermenistan'ın az gelişmiş bölgelerinden geçmesiyle ekonomik etki oluşturmaktadır. Bölgesel anlamda ise Koridor'un, Azerbaycan'ın uzun süredir işgal altında olan güneybatı bölgelerine bağlanmasını sağlaması beklenirken; aynı zamanda Türkiye'nin de terörle mücadele eden doğu bölgelerine ekonomik büyüme sağlaması öngörülmektedir. Ayrıca Zengezur Koridoru Dünyanın en doğusu ile batısını birbirine bağlayan, muadillerine kıyasla daha güvenilir ve kısa ticaret yolu olması bakımından kıtalararası bir önem taşımaktadır. Bu çalışma, Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan'ın dış ticaret ve lojistik sektörü üzerinde olası etkilerini araştırmayı hedeflemektedir. Lojistik sektörüne odaklanan çalışmada, koridorun güçlü ve zayıf yönleri ile ortaya çıkaracağı fırsatlar ve tehditler değerlendirilmiştir. Çalışmada SWOT analizi kullanılmıştır. Araştırma sonucunda, Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan'ın dış ticaret ve lojistik sektöründe olumlu bir etki yaratacağı ve aynı zamanda toplumlar arasında barışa katkı sağlayacağı sonucuna varılmıştır. Koridor, Asya ile Avrupa arasında transit ulaşım projeleri için Azerbaycan üzerinden önemli bir fırsat sunmaktadır ve Azerbaycan Avrasya'da ulaşım ve lojistik merkezi olarak güçlenecektir. Ancak, koridor çalışmalarının net bir plana sahip olmaması ve bölgedeki güvenlik sorunlarının devam etmesi, Azerbaycan ve Ermenistan arasındaki sınırların belirlenmemesi gibi zayıf yönler bulunmaktadır. Ayrıca, ABD ve Avrupa'da etkili Ermeni lobileri de koridorun açılmasına karşı önemli bir tehdit oluşturmaktadır.



ARTICLE INFO

Keywords

Logistics, Transportation, Zangezur Corridor, One Belt One Road

Jel Codes: B17, F14, F49

Article History:

Received: 05 June 2023

Received in revised form:

20 July 2023

Accepted: 08 August 2023

ABSTRACT

The Zangezur corridor, one of the most striking results of the Second Karabakh War in 2020, is important in three dimensions: local, regional and intercontinental. Its main local influence is its role in promoting local economic development in the countries on which the corridor passes. As a matter of fact, the Corridor creates an economic impact as it passes through the underdeveloped regions of Turkey, Azerbaijan and Armenia. In regional terms, the Corridor is expected to connect the long-occupied southwest regions of Azerbaijan; At the same time, it is foreseen that Turkey will provide economic growth to the eastern regions fighting against terrorism. In addition, the Zangezur Corridor is of intercontinental importance as it is a more reliable and shorter trade route than its counterparts, connecting the easternmost and westernmost parts of the world. This study aims to investigate the possible effects of the Zangezur Corridor on the foreign trade and logistics sector of Azerbaijan. In the study, which focuses on the logistics sector, the strengths and weaknesses of the corridor and the opportunities and threats it will reveal were evaluated. SWOT analysis was used in the study. As a result of the research, it has been concluded that the Zangezur Corridor will have a positive impact on Azerbaijan's foreign trade and logistics sector and will also contribute to peace between societies. The corridor provides an important opportunity for transit transportation projects between Asia and Europe through Azerbaijan and Azerbaijan will be strengthened as a transportation and logistics center in Eurasia. However, there are weaknesses such as the lack of a clear plan for the corridor studies, the continuation of security problems in the region, and the lack of delineation of the borders between Azerbaijan and Armenia. In addition, effective Armenian lobbies in the USA and Europe pose a significant threat to the opening of the corridor.

Atf vermek için / To cite: Tukazban Gasımova, T. & Erçin Yurcu, M. (2023). Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan'ın dış ticaret ve lojistik faaliyetlerine olası etkilerinin SWOT analizi. *Dumlupınar Üniversitesi İİBF Dergisi*, 12, 1-15. DOI: 10.58627/dpuibf.1172010

İkinci Karabağ Savaşı'nın sonucunda Ermenistan, Rusya, Azerbaycan arasında bir ateşkes antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşmayla çatışmalar sona ermiş ve bölgede bir dönüm noktası olmuştur. Aynı zamanda, Azerbaycan'la Türkiye Şuşa Beyannamesi imzalanmıştır. Bu beyanname, Şuşa'nın Türkiye'yle Azerbaycan'ın arasında stratejik işbirliğini vurgulamaktadır. Sonrasında, 10 Kasım 2020'de Azerbaycan, Rusya ve Ermenistan arasında Üçlü Deklarasyon imzalanmıştır. Deklarasyon'un 9. maddesi, Azerbaycan ile Nahcivan arasındaki doğrudan ilişkilerin yeniden düzenlenmesini içermektedir. Bu düzenleme, hem Nahcivan Özerk Cumhuriyeti'nin trafik ablukasından kurtulmak, hem de Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryoluna alternatif olan Azerbaycan-Nahcivan-Türkiye (ANT) demiryolunun Zengezur Koridoru'nun restorasyonu ile inşa edilmesi anlamına gelmektedir. Azerbaycan, stratejik konumu nedeniyle tarih boyunca önemli ticaret yollarının kesişim noktasında bulunmuştur. Bu durum, Azerbaycan'ın lojistik sektörünün gelişmesine katkıda bulunmuştur. Ancak, Sovyetler Birliği'nin çöküşüyle birlikte yaşanan ekonomik, sosyal ve siyasi sorunlar, Azerbaycan'ın lojistik sektörünü de etkilemiştir. Yani sıra Azerbaycan'la Ermenistan'ın savaşı, bölgedeki devletlerin lojistik sektörü üzerinde önemli olumsuz etkilere yol açmıştır. Özellikle Zengezur bölgesinin batı kısımlarının Ermenistan'a dâhil edilmesi sonucunda Azerbaycan'ın Nahcivan Bölgesi ile olan kara bağlantısının kaybedilmesi Nahcivan'ın Azerbaycan'a bağlı olmasına rağmen kara yoluyla bağlantısının olmaması uzun yıllar boyunca özellikle lojistik sektörü başta olmak üzere çeşitli zorluklara sebep olmuştur. Bu anlamda Zengezur Koridoru kıtalararası öneme sahip yeni bir ticaret ağı oluşturma ve kalkınmayı yeniden destekleme potansiyeline sahiptir.

Koridor çeşitli yönlerde alternatifler sunması bakımından bölgesel düzeyde önemi etkilere sahiptir.

Bu etkilerden ilki ve en önemlisi, Türkiye ile Orta Asya arasında yeni bir lojistik rotanın ortaya çıkmasıdır. Türkiye, bölgesel rakibi İran'a olan bağımlılığını azaltmak ve daha olumlu diplomatik ilişkilere sahip ülkelerin toprakları üzerinden Orta Asya ile bağlantılar kurmakla ilgilenmektedir. Ülke bu amacını kuzey yönünde Gürcistan ve Azerbaycan üzerinden gerçekleştirmekte ve benzer bir senaryoyu güneyde Ermenistan-Azerbaycan güzergâhı üzerinden gerçekleştirmeyi hedeflemektedir. Zengezur Koridorunun bu amaca hizmet edebileceği öngörülmektedir. Nitekim Zengezur Koridoru Türkiye'nin Orta Asya ülkelerine alternatif ulaşım imkânları sunmasını da sağlayabilecektir. Yani sıra Koridorun Güney Kafkaslarda olan tıkanıklığa son vereceği ve yüzyıllardır insani ve ticari olan hareketliliğin bölgeye yeni ivme

kazandırabileceği öngörülmektedir. Böylece Çin'den Avrupa ve Amerika kıtasına uzanan yeni bir rota üzerinden mal ve hizmet ticareti ile yük ve yolcu taşımacılığı ile turistik seyahatler düzenlenebilecektir.

Ayrıca Korona virüs salgınından ekonomik olarak olumsuz şekilde etkilenen bölge ülkeleri, Zengezur Koridoru sayesinde yeni işbirliği fırsatlarına sahip olabilecektir. Koridor aynı zamanda Kuzey-Güney rotasıyla Orta Koridorun kesintisiz ve daha ekonomik bir şekilde çalışmasına katkı sağlayarak küresel ticaret için önemli bir potansiyele sahiptir.

Tüm bu potansiyel olumlu etkilerin yanı sıra birtakım problematik konular da söz konusudur. Söz gelimi Koridor'un transit ticareti desteklemesi bakımından Ermenistan ve İran gibi ülkeler için jeopolitik birtakım dezavantajlar sunacağı düşünülmektedir. Ayrıca koridorun etkin biçimde faaliyet gösterebilmesi açısından alt yapı yetersizlikleri ve planlama sorunları da mevcuttur. Ancak yapılan literatür taraması ve web kaynakları incelemeleri göstermiştir ki Zengezur koridoru kıtalararası öneme sahip ve güncel bir dış ticaret meselesi olmasına karşın, Azerbaycan ve bölge ülkeler açısından durum tespiti yapmayı sağlayacak stratejik karar almaya yardımcı olacak düzeyde araştırılmamıştır. Ayrıca koridorun sahip olduğu güçlü ve zayıf yönler ve dış çevre kaynaklı fırsat ve tehditler araştırılmamıştır.

Bu kapsamda Zengezur Koridorunun açılmasının devletler için yarattığı etkilerin boyutlarını anlamaya çalışan bir çalışmanın eksikliği söz konusu olmaktadır. Bu çerçevede bu çalışmanın amacı Zengezur Koridorunun açılmasının Azerbaycan ve çevre ülkelere yaratacağı olası dış ticaret ve lojistik etkilerinin incelenmesidir.

Lojistik faaliyetlerin ülkelerin uluslararası ticaretine ve ekonomisine olumlu katkıları dikkate alındığında, tam kapasite faaliyete geçirilmesi planlanan Zengezur Koridoru'nun araştırılmasının teorik ve uygulama yönlü önemli katkıları olacağı öngörülmektedir. Mevcut araştırmanın evrenini Zengezur Koridoru'nun açılmasının Azerbaycan'ın dış ticaretine olası etkileri oluşturmaktadır. Çalışmada Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan'ın ulaşımına ve ülke ekonomisine olan katkısına ilişkin detaylı araştırma sonuçlarına değinilmektedir. Bu koridor, BTK demiryoluna alternatif olan Azerbaycan Nahcivan-Türkiye demiryolu hattının yapımında önemli rol oynayacaktır.

Taşımacılık sektörünün bütün dünyada oynadığı önemli rol göz önünde bulundurularak, Azerbaycan'da da bu alanın yaygınlaşması ile ilgili birçok projenin hayata geçirildiği, yatırımların çekildiği bilinmektedir. Ayrıca Koridor'un tam kapasite ile faaliyet göstermesi çevre ülkeler için de önem arz etmektedir. Öyle ki son yıllarda, koridorun doğrudan etkileyeceği düşünülen ülkeler tarafından konu ile ilgili çeşitli araştırma ve çalışmalar yapılmaktadır. En yakın örneklerden biri 2022 yılında Türkiye'de Zengezur Koridoru'nun Bölgesel Kalkınma ve Ekonomik Büyümedeki Stratejik Öneminin üzerine düzenlenen çalıştıdır. Çalıştıyda söz konusu koridorun iki ülke arasındaki yeni bir ticaret anlaşmasına konu olması ve iki ülke için stratejik önemine vurgu yapılmaktadır. Benzer şekilde Rusya ve Çin için de dünyanın birçok noktasına transit geçişi sağlama potansiyeli olması bakımından koridor önemli bir küresel konumdadır. Diğer taraftan koridorun Ermenistan yönünde kabul görmediği bilinmektedir. Ermenistan Parlamentosunun dışişleri daimi komitesi başkanı Eduard Aghajanyan 2022 düzenlediği bir basın toplantısında Ermenistan'ın başından beri Zengezur Koridoru'nu tartışmaya kapalı olduğunu vurgulamıştır. Ermenistan gibi İran için de transit geçiş opsiyonu sunması bakımından Koridor ticari bir bariyer niteliğinde değerlendirilmektedir.

Çalışmanın ilk bölümlerinde Karabağ Topraklarında Ulaşım Sistemi ve Zengezur Koridorunun Azerbaycan'daki ticaret ve lojistik altyapısına etkisine ilişkin literatür incelenmiş, ardından uygulama kısmına geçilmiştir. Çalışmanın amacına uygun olarak Zengezur Koridoru ikincil kaynaklardan yararlanılarak detaylı bir şekilde incelenmiştir. Uygulama kısmında araştırmanın yöntemi ele alınmakta ve araştırma bulgularına yer verilmektedir. Bu çalışma, bulgulara ilişkin değerlendirmelerin ve tartışmaların yer aldığı bölüm ile çeşitli öneriler sunulmaktadır.

Alana ilişkin literatür dikkate alındığında bu çalışmanın orijinal yönü ve önemini Zengezur Koridoru'nun açılmasının, Azerbaycan'ın uluslararası pazardaki ticaret faaliyetlerine ve lojistik etkilerine odaklanarak güçlü ve zayıf yönler ile fırsat ve tehditler ekseninde etkilerini ortaya koymak oluşturmaktadır. Bu motivasyon çerçevesinde hazırlanan çalışma, literatürde mevcut olan diğer çalışmalardan ampirik yönü ve konuyu kapsamlı ele alınması bakımından ayrılarca özgün bir değere sahip olmaktadır. Ayrıca literatürdeki araştırma boşluklarını tamamlayıcı ve ileride yapılacak olanlar için ise aydınlatıcı niteliğe sahiptir. Yanı sıra çalışma, uluslararası ticaretle uğraşan çok uluslu firmalara ve Asya-Kafkasya-Avrupa ekseninde ticaret hacmini genişletme politikası olan ülkelerin plan ve proje geliştirici mercilerine SWOT analizi aracılığı ile yol haritası çizen bir öncü çalışmadır. Dolayısıyla teori ve uygulamaya katkı sunması beklenmektedir.

1. KARABAĞ'DA ULAŞIM SİSTEMİ

Karabağ Savaşı'ndan kurtarılan bölgelerin restorasyonu için atılan ilk adımlar otoyolların inşası olmuştur. Karabağ'ın restorasyonuna öncülük eden "Büyük Dönüş" programında ilk aşama, işgal altındaki topraklarda yeni yol ve ulaşım altyapısının inşasıdır. Bu, Karabağ'a kuzeyden, güneyden ve doğudan ulaşım projelerini mümkün kılacaktır. Uygulanan ilk projelerden biri Terter bölgesindeki Sugovuşan ve Talış köylerine giden yolların yeniden inşasıdır. Sonraki etapta Çaylı köyünden Talış köyüne 8 kilometrelik yol yapılmış ve Talış köyünden Naftalan şehrine 22 kilometre uzunluğunda yeni bir yol yapılması planlanmıştır. Bu yolların Terter şehri ile bağlantısı sonucunda lojistik ulaşım ve turizm gezilerine katılanlar alternatif olarak Naftalan'dan

Talış ve Sugovuşan'a gidebilecektir. Sugovuşan Talış, Toganalı-Kelbecer, Ehmedbeyli-Fuzuli-Şuşa otoyolları bu projeler kapsamındadır (ikisahil.az, 2022).

Ayrıca bahsedilen alanlarda yabancı yatırımcıların yanı sıra turizm sektörüne yönelik geniş fırsatlar da odak noktasındadır. Bu nedenle buralarda sadece karayolu ve demiryolu projeleri değil, hava ulaşımı projeleri de onaylanmıştır. Kısa sürede inşa edilen Fuzuli Uluslararası Havalimanı şimdiden tamamen kullanıma açılmıştır. Fuzuli Uluslararası Havalimanı oldukça modern biçimde inşa edilmiştir (Aydın ve Üste, 2022). Havalimanı her türlü uçağı kabul edebilecek kapasitededir. Havalimanının modern altyapı ile donatılmış terminali, saatte en az 200 yolcunun kalkışına imkân vermektedir. Burada yapılan tüm çalışmalar uluslararası norm ve standartlara uygun olarak gerçekleştirilmiştir. Yeni liman sayesinde yabancı ziyaretçiler veya turistler Fuzuli-Şuşa yolu üzerindeki Şuşa şehrine ve işgalden kurtulan diğer şehirlere kolay ve hızlı bir şekilde gidebilmektedir. Böyle bir altyapının oluşturulması, ülke ekonomisine doğrudan katkı anlamına gelmektedir. İşgalden kurtulmuş topraklar yüksek potansiyele sahiptir ve bu topraklardaki doğal kaynakların ve üretilecek ürünlerin taşınması için ulaşım önemli bir faktördür (unec.edu.az, 2022).

Restorasyon sürecinde otoyollar ve hava ulaşımının yanı sıra demiryolları da tasarlanmakta ve yeniden inşa edilmektedir. Karabağ'a gidilmesine imkân tanıyan Barda-Ağdam demiryolu örneklerden biridir. Barda-Ağdam demiryolu hattı Ermeni işgalinden önce de kullanılmaktadır. Bu yol 104 km uzunluğundaki Yevlax-Hankendi demiryolunun bir parçası sayılmaktadır. Şu anda yolun Barda'dan başlayarak Ağdam ilçesine kadar uzanan 45 kilometrelik bölümü yeniden tasarlanmış ve inşaatına başlanmıştır. Coğrafi olarak elverişli bu bölgelerde demiryolu hattının restorasyonunun önemli sonuçlar doğuracağı tahmin edilmektedir. Özellikle 100 km uzunluğundaki Horadiz-Ağbent demiryolu hattı büyük önem taşımaktadır (Pikəxanım ve Aslanov, 2022). Aynı zamanda yeni yapılan Bakü-Nahcivan-Türkiye demiryolu hattının bölgeden geçmesi, ülkenin Doğu-Batı ve Kuzey-Güney koridorlarının kesiştiği noktada bulunması, tarihi İpek Yolu'nun restorasyonu önemli bir lojistik ve ticaret merkezi olma imkanı yaratacaktır (unec.edu.az, 2022).

Ayrıca gelecekte inşa edilmesi planlanan Zengezur koridoru Azerbaycan ve Nahcivan ile bağlantı için imkânlar oluşturacaktır. Aynı zamanda işgalden kurtulan Azerbaycan topraklarında Horadiz-Fuzuli ve Fuzuli-Şuşa demiryolu hatlarının yapılması planlanmaktadır. Şuşa, Karabağ'ın başlıca kültür ve turizm merkezlerinden biri olduğundan, karayolu ile birlikte Şuşa'ya demiryolu hattı yapılacaktır. Planlanan bir diğer demiryolu projesi de Horadiz-Ağbent demiryolunun yeniden hizmete açılmasıdır. Bu yol, Ermenistan topraklarından geçerek Nahcivan'a giden Zengezur Koridoru'nun ana bileşenlerinden biridir (Cabbarova ve İsgəndərov, 2022).

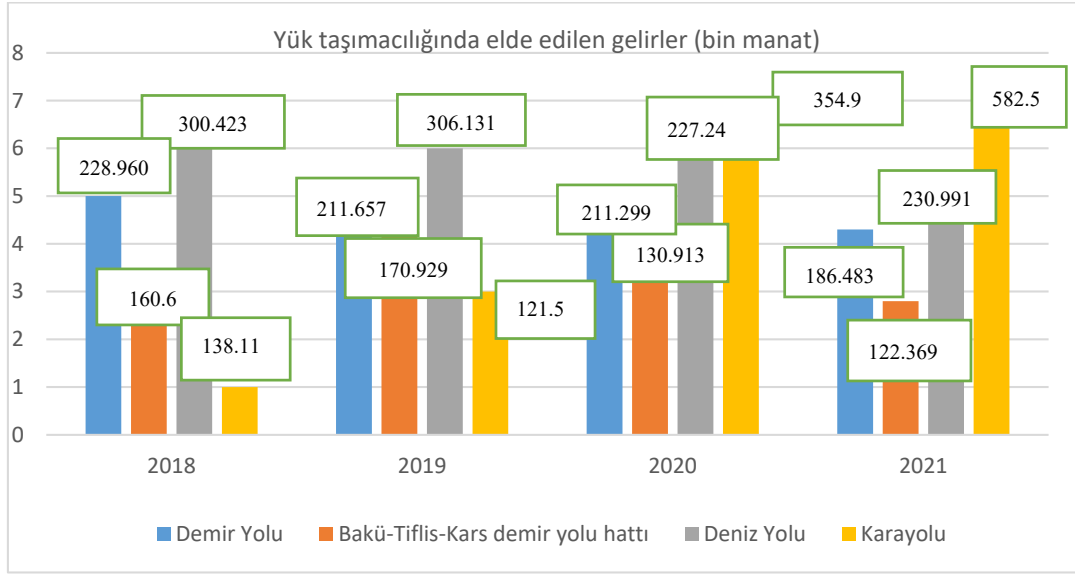
2. AZERBAJCAN'DA ULAŞIM SİSTEMİ VE ZENGEZUR KORİDORU

Azerbaycan Cumhuriyeti'nde lojistik sektörü her yıl gelişme kaydetmektedir. Hem kamu hem de özel sektör, bu alanda önemli çalışmalar yapmakta ve birçok projeyi hayata geçirmektedir (ARDSK, 2023). Azerbaycan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı tarafından onaylanan "Azerbaycan Cumhuriyeti'nde Lojistik ve Ticaretin Geliştirilmesine Yönelik Stratejik Yol Haritası", bu gelişmelerin somut bir örneğidir (Strateji Yol Xəritəsi, 2022).

2018 yılında Aliyev tarafından yapılan çalışmada, Azerbaycan'ın karayla çevrili olmasına rağmen stratejik bir konuma sahip olduğu ifade edilmiştir. Ülke, Asya'dan Avrupa'ya giden iki önemli ticaret yolunu, Kuzey-Güney ve Doğu-Batı (TRACECA) ulaşım koridorlarını üzerinde bulundurmaktadır. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ve Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı gibi projelerle ulaşım koridorlarına katkı sağlanmaktadır. Ayrıca Aliyev'e (2018) göre bu sayede Azerbaycan, Orta Asya'yı Batı ile Güney Asya'yı ise Kuzey ile birbirine bağlayan önemli bir ulaşım merkezi haline gelmiştir. Uluslararası projelerde yer alarak siyasi açıdan da önem kazanılmıştır. Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı, Bakü-Tiflis-Erzurum doğalgaz boru hattı gibi projelerden elde edilen gelirlerle uluslararası düzeyde lojistik merkezlerin oluşturulması ve geliştirilmesi öncelikli gündem maddeleri arasında yer almaktadır (A.g.e).

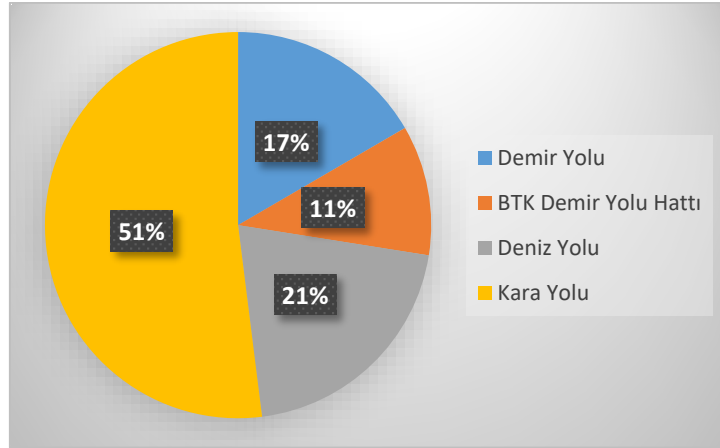
Azerbaycan uluslararası projelere katılarak siyasi açıdan da öncelikler kazanmaktadır. Bakü Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı, Bakü-Tiflis-Erzurum doğalgaz boru hattı ve bu türden dünya çapındaki diğer projelerden elde edilen gelirlerle Uluslararası düzeyde Lojistik merkezlerin oluşturulması ve geliştirilmesi bugünün gündemini oluşturmaktadır (Guliyev, 2021).

Ülkenin ulaşımından elde ettiği gelir hakkında istatistiksel veriler ve bu alanda yapılan araştırmalar da ileriki dönemler için olumlu tahminlerde bulunmak için bir sebep oluşturmaktadır. Örneğin, Avrupa Birliği TACIS (Bağımsız Devletler Topluluğu'na Teknik Yardım Programı) çerçevesinde TRASEKA (Avrupa-Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru) ve BTK (Bakü-Tiflis-Kars) demiryolu projesinin Azerbaycan'a ait göstergeleri aşağıdaki grafik yardımıyla sunulmaktadır:

Grafik 1: Yük Taşımacılığında Elde Edilen Gelirler

Kaynak: [ARDSK](#), 2022

Yukardaki grafikte ulaşım koridorundaki demiryolu, deniz ve karayolu ulaşım modlarını kullanarak yük taşımacılığında elde edilen gelirler gösterilmektedir. Yük taşımalarından elde edilen gelire ve gelirin büyüme hızına bakıldığında hemen her yıl bu hızın artarak devam ettiği görülmektedir. Ayrıca karayolu taşımacılığının bu koridordan gelen toplam gelirin en büyük bölümünü oluşturduğu görülmektedir.

Grafik 2: 2021 Yılı İçin Yük Taşımacılığı Verilerinin Yüzdelerle Gösterimi

Kaynak: [ARDSK](#), 2022

Buradaki pasta grafikte ise 2021 yılına ait yük taşımacılığında elde edilen gelirlerin Azerbaycan ulusal demir yolu, BTK demir yolu, deniz yolu ve kara yolu cinsinden yüzdelerle dağılımları verilmektedir. Ulaşılabilen son güncel verilerin sunulduğu grafiğe bakıldığında kara yolunun önemli bir pay aldığı görülmektedir. aşağıdaki grafikte ise Azerbaycan'ın yolcu taşımacılığında elde ettiği gelirler gösterilmektedir.

Grafik 3 incelendiğinde Avrupa-Kafkasya-Asya ulaşım koridorunun ulaştırma faaliyetlerinden elde edilen gelir açısından ülke bütçesi için büyük önem taşıdığı görülmektedir. Gelir göstergeleri son yıllarda neredeyse yükselen bir çizgi yönünde gelişmiştir (Əliyev, 2018). Gelecekte Karabağ bölgesinde bu tür koridorlarla çok geniş ulaştırma faaliyetlerinin yürütüleceği ve ülke bütçesine büyük olumlu etkisi olacağı tahmin edilmektedir. Sadece 2020 yılından itibaren hem yük hem de yolcu taşımacılığında olan düşüş, COVID-19 pandemisinin etkisinden kaynaklanmaktadır. Pandemi sürecinde tüm ülkelerde karantina rejimi uygulanmış, ulaşım faaliyetleri kısıtlanmıştır. Buna rağmen Azerbaycan, ulaştırma sektörü ve yolcu taşımacılığında yükselen bir seyir izlemektedir.

Boğazlar üzerinden Avrupa'ya ulaştırılmasını sağlamak istemektedir (azerbaijan-news.az, 2022). Bu anlamda Zengezur Koridoru'nun tam işlevsel halinin dünya ticaret arenasında önemli konuma geleceği öngörülebilmektedir.

Bunların yanında Zengezur Koridoru, Azerbaycan'a ekonomik kazanımların yanı sıra siyasi kazanımlar da getirebilecektir. Birincisi, Azerbaycan-Nahcivan güzergâhının BTK demiryolu güzergâhından 344 km daha kısadır. Bu faktör, uluslararası ticaretin ana verimlilik göstergelerinden biri olarak kabul edilen devir süresi göstergesini önemli ölçüde azaltmaktadır. Dolaşım süresinin kısılması, malların yolda kısa süre kalması nedeniyle dolaşım maliyetlerini azaltmakta, bu da hem göndericilere hem de alıcılara büyük fayda sağlamaktadır (Bayramoğlu, 2022). Bir diğer önemli faktör ise uluslararası taşımacılıkta büyük önem taşıyan alternatif güzergâhların mevcudiyetidir. Alternatifi çok olan taşıma yolları daha güvenilir kabul edildiğinden BTK güzergâhının herhangi bir nedenle hizmet dışı kalması durumunda Azerbaycan-Nahcivan-Türkiye güzergâhı üzerinden Çin'den Avrupa'ya taşımacılık yapılabilmektedir. Azerbaycan demiryollarında ulaşımın önemli ölçüde artmasında Rusya-Ukrayna savaşının da etkisi olduğunu belirtmek gerekir. Azerbaycan Demiryolları A.Ş.'nin verilerine göre, 2021 yılının 4. ayına göre 2022 Ocak-Nisan aylarında 636.000 ton ek yük taşınmış olup, bunun büyük bir kısmı transit modda taşınmıştır (report.az, 2022).

2020 yılında Azerbaycan'ın zaferi sonucunda Karabağ topraklarının işgalden kurtarılması Avrasya'nın jeo-ekonomik haritasına yeni fırsatlar sunmuş ve Azerbaycan'ın konumunu daha da güçlendirmiştir. Zengezur koridoru BTK demiryoluna alternatif olarak kullanılarak Bakü-Culfa-İğdir hattının açılması için zemin hazırlanmaktadır (Cabbarova ve İskenderov, 2022). Bu, Çin'den Avrupa'ya Orta Asya rotası üzerinden mal taşıma potansiyelini artıracak ve ülkenin bölgesel bir ticaret ve lojistik merkezi haline gelmesine zemin hazırlayacaktır. Kurtarılan topraklarda iki ticaret ve lojistik merkezinin daha kurulması uygun görülmektedir (Pikəxanım ve Aslanov, 2022):

1. İşgalden kurtulan Fuzuli veya Zengilan ekonomik bölgesi – Zengezur Koridoru'nun açılmasıyla birlikte burada çeşitli ulaşım altyapılarının devreye girmesi - Fuzuli Uluslararası Havalimanı, Zengilan ve Laçin'de yapımı devam eden havalimanları, Azerbaycan-Nahcivan-Türkiye demiryolu, Karabağ ve Doğu Zengezur'da 700 km uzunluğunda 10 otoyolun inşası işletmeye alınması, bu bölgenin kalkınmasında yatırım akışının güçlendirilmesi, bu bölgenin gelecekte bir lojistik merkez olarak şekillenmesinde önemli olacaktır. Orta Asya-Azerbaycan-Türkiye-Avrupa, İran-Rusya, Rusya-Türkiye, Rusya-Ermenistan yolları ana ulaşım yolları olarak kabul edilmektedir.
2. Nahcivan'ın Culfa ilçesi veya Sederek yerleşimi -Zengezur Koridoru Nahcivan'ın bu bölgelerinin gelişimini hızlandıracaktır. Ana güzergâhlar Orta Asya-Azerbaycan-Türkiye-Avrupa, Rusya-Türkiye'dir. Tüm bunlar Azerbaycan'ın hem bölgede hem de dünyada alternatif ulaşım yollarına sahip ve güvenilir bir ülke olarak büyük bir üne sahip olduğunu göstermektedir.

3. LİTERATÜR TARAMASI

Zengezur Koridoru'na ilişkin literatür taramasına göre konunun uluslararası literatürde kavramsal düzeyde yeni temellendiği görülmektedir. Koridorun etkilerinin ampirik olmayan çalışmalarda ağırlıklı olarak Azerbaycan dilinde ve Türkçe yayımlandığı; sınırlı kaynakta evrensel dil olan İngilizce'ye başvurulduğu ve uluslararası yayın yapıldığı tespit edilmiştir (Örneğin Alaca, 2021; Bayramova, 2021; Gawliczek ve Iskandarov, 2023; Michael, 2023; Poghosyan, 2021). Ulaşılan çalışmalara ilişkin özetle aşağıda verilmektedir:

Atıfçızı Ş. (2015) "*Uluslararası ulaşım koridorlarında lojistik operasyonlar*" adlı çalışmasında modern dönemde ülkelerin transit potansiyellerinin jeopolitik ve jeoekonomik yönleri, ulusal ekonominin ana sektörlerinden biri olan ulaştırma altyapısının fizibilite çalışması ve transit potansiyelinin uluslararası konumunun değerlendirilmesi, uluslararası ulaştırma koridorları sisteminde işbirliği ve rekabetin gerçekleştirilmesi, uluslararası ulaştırma projelerinin uygulanması istikametinde ekonomik faydaları ve gelecekteki beklentileri incelemiştir.

Quliyev (2018) tarafından yazılan "*Taşıma ve Lojistik Alanındaki Sorunlar ve Analiz Çözümleri*" adlı çalışmada Azerbaycan Cumhuriyeti ulaştırma ve lojistik alanında işbirliği sorunlarına değinilmiş, çözüm yolları tartışılmıştır.

Abdulloğlu (2018) tarafından yazılan "*Azerbaycan'da Nakliye ve Lojistik Sisteminin Etkinliğinin İyileştirilmesi*" çalışmasında Azerbaycan'ın lojistik ve ulaşım sisteminin verimliliğini artırma yolları incelenmiş ve Stratejik Yol Haritası uyarınca, Azerbaycan'ın transit potansiyelini daha verimli kullanmak için taşıma ve lojistik hizmetlerde rekabet gücünü artırma yolları belirlenmiştir.

Xudiyeva ve Aslanov (2022) tarafından yazılan "*İşgalden Kurtulmuş Topraklarda Ulaşım Sistemi ve Ulusal Ekonomiye Katkısı*" adlı çalışmada Azerbaycan Cumhuriyeti'ndeki modern ulaşım durumunun analizi verilmiş ve aynı zamanda 2. Karabağ Savaşı sırasında işgalden kurtulan Azerbaycan topraklarının ülke ulaşımına ve ülke ekonomisine katkıları incelenmiş, detaylı araştırma sonuçları not edilmiştir. Azerbaycan ekonomisinde önemli bir yer tutan ulaştırma sektörünün gelişme dinamikleri incelenmiş ve istatistiksel göstergelerle analiz edilmiştir. Karabağ'da yer alan ulaşım türlerinin sınıflandırılması verilmiş ve ekonomiye etkileri incelenmiştir. Taşımacılık sektörünün tüm alanlarda oynadığı önemli rol göz önünde bulundurularak, tüm dünyada olduğu gibi Azerbaycan'da da bu alanın yaygınlaşması ile ilgili birçok projenin ortaya konulduğu, tedbirler alındığı ve yatırımların çekildiği vurgulanmış, ağırlıklı olarak otomobil taşımacılığı alanında çok yönlü çalışmaların yapıldığına dikkat çekilmiştir.

Keleş (2020) tarafından yazılan “*Modern İpek Yolu Projesi (Tek Kuşak Tek Yol) kapsamında Orta Koridor: Türkiye yatırımları ve etkileri*” adlı çalışmada Modern İpek Yolu projesi, projenin Türkiye’nin turizmine etkileri, bilişim, teknolojik ve ulaşım noktalarında SWOT ve PEST yöntemleri kullanılarak analizleri yapılmıştır.

İsayeva (2022) tarafından yazılan “*Zengezur’un Coğrafi Konumu ve Türkiye Azerbaycan İçin Jeopolitikalar*” adlı çalışmada Zengezur Koridoru’nun, yerel, bölgesel ve kıtalararası olmak üzere üç boyutta önem taşıdığı, yerel düzeydeki önemi, geçeceği topraklar üzerinden ülkelerdeki yerel ekonomik kalkınmaya teşvik edici katkısından bahsedilmiştir. Ülkeler arasında ekonomik ve ticari bağların genişletilmesi, tüm bölgenin gelişimini destekleyeceği ile alakalı çıkarımlarda bulunulmuştur.

Hamzatlı (2022) tarafından yazılan “*Zengezur Koridoru’nun Azerbaycan ve Türkiye’nin dış ticaretine olası etkileri*” adlı çalışmada Zengezur Koridoru’nun Azerbaycan’la Türkiye’nin dış ticaretine olası etkilerinin incelenmesi amaçlanmıştır. Azerbaycan ve Türkiye’nin ekonomik, jeopolitik incelemeleri, fırsat ve risk analizleri yapılmış ve bu analizler doğrultusunda bu iki ülkenin spesifik konularda incelemeleri yapılmıştır. İki ülke tarafında yapılan analizlerde bilgi, ulaştırma, teknoloji alanları bir başlık altında incelenmiştir ve bu alanlarda yapılması gereken çalışmalar ele alınmıştır. Bu koridorun Azerbaycan ve Türkiye’nin turizmine pozitif etkileri, lojistik alanında yapılan çalışmalarla birlikte gelecekte yapılması gereken çalışmalar ele alınmıştır. Çalışmada SWOT ve PEST analizleri yapılmıştır.

Bayramoğlu (2022) tarafından kaleme alınan “*Türkiye’nin Uluslararası Ticareti ve Azerbaycan Uygulaması*” isimli çalışmada, Türkiye ve Azerbaycan arasındaki ilişkilerin ekonomik, askeri, sosyal kültürel ve ulaşım alanlarındaki ortaklıklarının bölgesel etkileri incelenmiştir. Ayrıca, lojistik ve ulaşım konularında yapılan çalışmalar ve geleceğe dair öngörüler de değerlendirilmiştir.

Gawliczek ve Iskandarov (2023), “*The Zangezur corridor as part of the global transport route (against the backdrop of power games in the South Caucasus region)*” isimli çalışmalarında Kuzey-Güney ve Doğu-Batı ulaşım yollarının kesiştiği noktada yer alan Azerbaycan’ın, şu anda Zengezur Koridoru nedeniyle daha da önemli bir ulaşım ve lojistik merkezi olarak kabul edildiğini vurgulamıştır. Ayrıca Koridorun açılmasına ilişkin birtakım senaryolar verilmiştir. En gerçekçi senaryonun Koridorun açılması ve bunun Azerbaycan hükümeti için avantajlı ancak mevcut Ermenistan hükümetinin itibarını zedeleyecek bir durum olduğu vurgulanmıştır. İran cephesinden bakıldığında ise Koridorun açılmasıyla Azerbaycan’ın İran’a transit geçiş ücreti ödemeyecek duruma gelmesi ve bu durumun İran hükümetini huzursuz ettiği ifade edilmektedir. Ayrıca bu koridor vasıtasıyla Azerbaycan’dan Türkiye’ye çekilecek doğrudan doğalgaz hattının İran’ın Türkiye’ye doğalgaz ihracatını bölgeye uğratacağı ve haliyle bunun İran’ın çıkarlarına ters düşeceği bilinmektedir. Yanı sıra İran’dan Ermenistan’a giden doğalgaz hattının öneminin de azalacağı ifade edilmektedir.

Koridorun temel paydaşları olan Azerbaycan ve Türkiye’de yapılan çalışmaların yanı sıra dünya olaylarının stratejik analizini sağlayan uluslararası bir danışmanlık firması olan Oxford Analytica (2023) uluslararası bir dergide yayınlanan çalışmada İran’ın, son üç yılda değişen jeopolitik ilişkilerin bir sonucu olarak Güney Kafkasya’da yalnızlaştığını algıladığını belirtmektedir. İsrail varlığını artırırken, Rusya, Ermenistan ve İran arasındaki geleneksel bağlar zayıflamış, Türkiye-Azerbaycan ilişkileri ise bu koridor vesilesiyle güçlenmiştir. Bu incelemeleri doğrultusunda Oxford Analytica (2023) İran’ın önümüzdeki süreçte Güney Kafkasya’daki bağları geliştirmek için çalışacağını öngörmektedir.

Literatür incelemesinde ulaşılan bir diğer sonuç ise konunun henüz Zengezur Koridoru paydaşı ülkelerde yeterince bilimsel araştırma konusu edilmemesidir. Örneğin Gürcistan, Ermenistan ve İran için gazete yazıları ve basın açıklamaları mevcutken (örneğin armenpress.am, 2023–çalışmanın devamında sunulmaktadır-) sınırlı sayıda uluslararası bilimsel araştırmaya rastlanmaktadır. Bunlardan Ermenistan’da yapılan ve Ermenice yayınlanan bir çalışmada çevre ülkelerin Zengezur Koridoru projesine dâhil olmaları Azerbaycan için çok önemli olduğu için Ermenistan üzerinde baskı oluşturduğu açıklanmaktadır. Bölgeler arası projelerin Ermenistan’a ne ölçüde ekonomik fayda sağlayacağını, Ermenistan’ın Kuzey-Güney karayolu koridorunun inşaatını tamamlayabilmesine bağlı olduğu ifade edilmektedir (Michael, 2023). Konuya Ermenistan bakış açısı sunan bir diğer çalışmada ise (Poghosyan, 2021) Ermenistan’ın, Azerbaycan Cumhuriyeti’nin batı bölgeleri ile Nahcivan Özerk Cumhuriyeti arasındaki ulaşım bağlantılarının güvenliğini garanti etmesi gerektiği ifade edilmektedir. Ancak, Syunik (Sünik) bölgesindeki son gerilimlerin bu gelişmelerin başarısını etkilemesinin muhtemel olduğu öngörülmektedir.

Özetlemek gerekirse, ilgili literatürde ağırlıklı olarak Azerbaycan’ın lojistik sektörünü ele alan, Zengezur Koridorunun yerel, bölgesel, ekonomik ve jeopolitik önemini araştıran çalışmalar ancak ampirik olmayan çalışmalar söz konusudur. Bu çalışmaların aynı zamanda Koridor’un tarafları olan İran, Ermenistan, Gürcistan ve Rusya literatüründe sınırlı incelendiği ve aynı şekilde sınırlı sayıda İngilizce yayına ulaşılabildiği görülmüştür.

4. UYGULAMA

4.1. Araştırmanın Amacı

Yapılan araştırmanın temel amacı Zengezur Koridoru’nun Azerbaycan’a olası ticari ve lojistik etkilerinin değerlendirilmesidir. Azerbaycan’ın devlet sınırları içinde kara ulaşımını sağlayacak olan Zengezur Koridoru’nun Azerbaycan’a olası ticari ve lojistik etkilerinin incelenmesi, gelecekte yapılacak akademik çalışmalarda değerlendirilebilecek bir kaynak olması nedeniyle büyük bir öneme sahiptir. Bu amaçla, aşağıdaki araştırma soruları yanıtlanmayı hedeflemektedir:

- ✓ A.S.1: Koridorun açılmasının Azerbaycan’ın dış ticaretini olumsuz etkileyen zayıf yönleri nelerdir?
- ✓ A.S.2: Koridorun açılmasının Azerbaycan’ın dış ticaretini olumlu etkileyen güçlü yönleri nelerdir?

- ✓ **A.S.3:**Koridorun açılması ile ilgili olarak Azerbaycan'ın dış ticaretini olumsuz etkileyecek ülke içi veya ülke dışından kaynaklanan tehditler nelerdir?
- ✓ **A.S.4:**Koridorun açılması ile ilgili olarak Azerbaycan'ın dış ticaretini olumlu etkileyecek ülke içi veya ülke dışından kaynaklanan fırsatlar nelerdir?

Bu çalışmada elde edilen verilerle Zengezur Koridoru'nun en büyük paydaş ülke olan Azerbaycan açısından güçlü yönlerini ortaya çıkartmak, ayrıca zayıf yönlerini geliştirme yollarını ortaya koymak hedeflenmektedir. Dış kaynaklı fırsat ve tehditlerin de güçlü ve zayıf yönlerle birlikte değerlendirilmesi ve bulguları sentezlenmesi sonucunda ileriye dönül bir eylem planı niteliğinde önerilerde bulunulacaktır. Çalışma bu şekilde fırsatları en iyi formada değerlendirebilme ve olası tehditler karşısında önlem almayı kolaylaştırıcı bir yol haritası olmayı hedeflemektedir.

4.2.Araştırma Yöntemi

Bu çalışmada Google Scholar ortamında Zengezur Koridoru ile ilgili literatür taraması gerçekleştirilmiştir. Taramalar Zengezur Koridoru'nun doğrudan ilgili olduğu Azerbaycan ve Türkiye dilleri ve evrensel dil olan İngilizce üzerinden yapılmıştır. Böylece taramada kullanılan anahtar kelimeler olarak "Zangezur Corridor", "Zengezur Koridoru" ve "Zəngəzur dəhlizi" olarak belirlenmiştir. Zengezur Koridoru, Orta İpek Yolu ve bölgede genel durumlara yönelik kapsamlı bir çalışma yapılmış. Dâhil etme kriterleri arasında kitaplar, dergiler ve internet aracılığıyla ikincil kaynaklar yer almaktadır. Bu doğrultuda konuyla ilgili güncel literatüre ve resmi kaynaklı internet verilerine ulaşılmıştır. Literatür taraması sonucunda 30 makale, 10 adet haber metni ve 1 bildiri metni elde edilmiştir. Ayrıca makaleler tek tek incelendiğinde konuyla ilgili 19 çalışma değerlendirilmiştir. Kullanılan kaynaklara ulaşım tarihi Ocak-Temmuz 2023 tarih aralığını kapsamaktadır.

Literatür taraması doğrultusunda Zengezur koridoru hakkında veri toplanabilecek kaynaklara gidilerek ikincil veri toplanmıştır. Veri toplama tekniği olarak veri doküman analizi ele alınmış, web kaynaklarından toplanan ikincil veriler doküman analiziyle incelenmiştir. Belge incelemesi, belgenin detaylı olarak taranması ve bu bilgilerin yeni bir bütünlüğünün oluşturulması olarak tanımlanır. Bu araştırma yöntemi, hemen hemen tüm çalışmalarda sıklıkla kullanılmaktadır (Baltacı,2019). Analizler sonucu elde edilen bulgular sentezlenerek SWOT analizi çerçevesinde ele alınmıştır. Çalışmada olası etkiler incelenmektedir ve bununla ilgi olarak SWOT analizinin yapılmasına karar verilmiştir.

SWOT analizi, "Strengths", "Weaknesses", "Opportunities" ve "Threats" kelimelerinin baş harflerinden oluşan bir tekniktir. Bu analiz, bir projenin veya girişimin geleceği için önemli olan fırsatları tespit etmeyi, girişime karşı tehdit olabilecek faaliyetleri fark etmeyi ve buna karşı önlem almayı, girişimin güçlü yönlerini ortaya çıkararak bunları hangi durumlarda kullanabileceğini belirlemeyi ve girişimin zayıf yönlerini bulup buna karşı önlem almayı içermektedir (Aghayev, 2008).

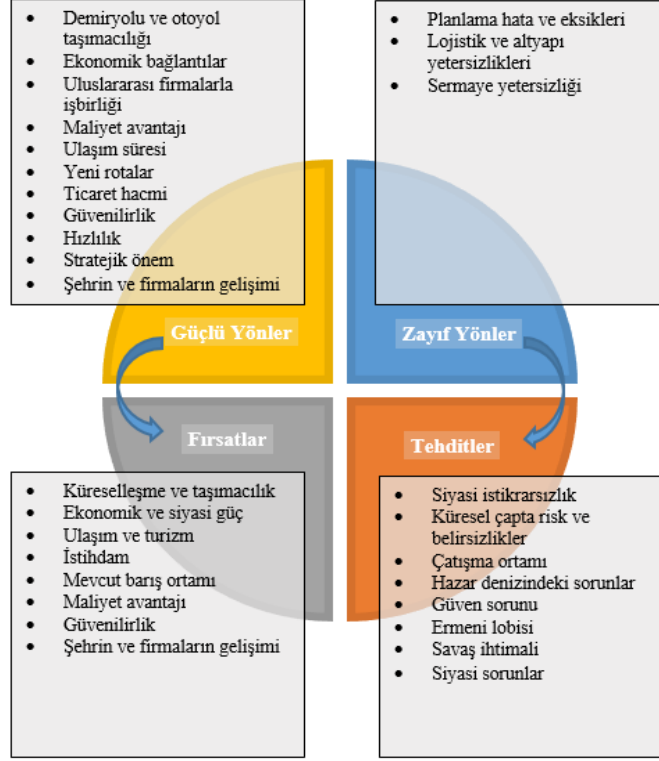
Birçok işletme ve kurum, kendi stratejilerini oluşturmak ve potansiyellerini ortaya çıkarmak için SWOT analizi tekniğinden faydalanmaktadır. Başlıklara göre açıklarsak, "S" harfi güçlü yanları, "W" harfi zayıf yanları, "O" harfi fırsatları ve "T" harfi tehditleri temsil etmektedir. Bu aşamaların her biri bir zincirin parçasını oluşturur ve bir girişim düşünülürken, bu sıralama ile bir harita çıkarmak mümkün olur (Kanbur ve Karakavuz, 2017, s. 78).

Zengezur Koridoru'nun mevcut durumunu ortaya koymak ve geleceğe yönelik bir perspektif sunmak adına yürütülen SWOT analizine ilişkin bulgulara aşağıda yer verilmektedir.

4.3. Bulgular

Çalışmada Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan'a olan etkileri SWOT analizi ile değerlendirilmiştir. Değerlendirmeye konu birimler Zengezur Koridoru üzerine yapılmış bilimsel araştırmalar ve ikincil verileri oluşturan web kaynaklarıdır. Buna göre Koridor'un bir takım güçlü ve zayıf yönleri söz konusudur. Ayrıca tam kapasite ile etkin biçimde faaliyete geçmesinin bir takım fırsat ve tehditler içerdiği tespit edilmiştir. Tüm bunlar aşağıda yer alan SWOT Analizi Bulguları isimli şekil 1'de özetlenmektedir.

Şekil 1:SWOT Analizi Bulguları



Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

SWOT analizi yoluyla Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan'a politik, ekonomik, lojistik ve sosyal açılardan bir takım olumlu ve olumsuz etkilerinin olduğu belirlenmiştir. Temel bulgular Zengezur Koridoru'nun açılmasının Azerbaycan ekonomisine ve uluslararası lojistik ve taşımacılığına olumlu yönde etkide bulunacağını göstermektedir. Öte yandan taraf devletler açısından bir takım jeopolitik ve ekonomik dezavantajlar sunması Koridor'u olası uluslararası siyasi anlaşmazlıklar potansiyeli nedeniyle zayıflatmaktadır. Literatür taraması ve ikincil web kaynaklarının derlenmesi sonucunda elde edilen bulgulara ilişkin SWOT analizi bulguları Grafik 1'de görselleştirilmektedir. Çalışmanın devamında ise SWOT analizinin bileşenlerini oluşturan güçlü ve zayıf yönler ile fırsat ve tehditler tablolar halinde özetlenerek açıklanmaktadır.

Tablo 1: Zengezur Koridoru'nun Güçlü Yönleri

Demiryolu ve Otoyol taşımacılığı	Ulaşım sürelerini kısaltması
Ekonomik bağlantılar	Yeni rotalar
Uluslararası firmalarla işbirliği	Ticaret hacmi
Maliyet avantajı	Güvenilirlik
Stratejik önem	Hızlılık
Şehri ve firmaları geliştirme potansiyeli	

Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Zengezur Koridoru'nun açılmasıyla birlikte, demiryolu ve otoyol taşımacılığı birlikte çalışarak bölgenin ulaşımını iyileştireceği düşünülmektedir. Avrupa ve Asya arasındaki seyahat süresi önemli ölçüde azalarak sadece 12 güne inecektir. Bu durum, Güney Kafkasya ve diğer bölge ülkeleri arasında iş birliği ve ekonomik bağlantıların artmasını sağlayacaktır. Aynı zamanda, yük ve insan taşımacılığı alanında yeni şirketlere olanaklar sunarak ulaştırma sektöründe büyümeyi teşvik edecektir. Bu durum, ülkelerin küresel ekonomilere entegrasyonunu sağlayarak uluslararası ulaşım altyapısının oluşturulmasında uluslararası şirketlerle iş birliği imkânlarını da artıracaktır (Hamzatlı, 2022). Dolayısıyla şehrin gelişmesi ve yeni firmaların yatırımlara olanak sağlama potansiyeli Zengezur Koridor'unun güçlü yönleri arasındadır. Yanı sıra Koridor Çin'i Orta Asya ve Avrupa'ya bağlayan alternatiflerine kıyasla daha güvenilir bir rota sunmaktadır. Bu anlamda mal ve hizmetlerin daha sorunsuz biçimde transferinin sağlanabilme olanağı güçlü yönlerdendir.

Azerbaycan ve Türkiye'nin bu koridor üzerinde yer alması, Avrupa-Asya taşımacılığı açısından Koridor'un stratejik bir öneme sahip olmasını sağlamaktadır (Bayramoğlu, 2022). Bu koridorun dünya ticaret rotalarının üzerinde olması ve Asya'dan Avrupa'ya yönelen ticaretin orta koridora kaymasıyla ticaret hacminin artmasını sağlayacaktır. Ayrıca, karayolu ve havayolu mesafelerinin azalmasıyla maliyetler düşecek, güvenlik açısından alternatif rotalara göre daha güvenli olması, güneyden ve kuzeyden Avrupa'ya giden rotalara kıyasla daha elverişli ve hızlı olması da bu koridorun güçlü yönlerindedir. Türk Birliği'nin stratejik ortaklık seviyesine ulaşmasıyla birlikte geçişlerin kolaylıkla ve hızlı bir şekilde gerçekleşmesi sağlanacaktır.

Zengezur Koridoru'nun jeopolitik, stratejik ve lojistik üstünlüklerini bulmaktadır ancak bir takım zayıf yönleri de söz konusudur. söz konusu zayıf yönler tablo 4 ile özetlenmektedir.

Tablo 2: Zayıf Yönler

Planlama hata ve eksikleri
Lojistik ve altyapı eksikleri
Sermaye yetersizliği

Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

II. Karabağ Savaşı'nın 2020 Dağlık Karabağ Ateşkes Antlaşması ile sona ermesiyle beraber taraflar arasında bir deklarasyon imzalanmıştır. Buna rağmen Zengezur Koridoru'nun faaliyete geçmesi başta Ermenistan olmak üzere çeşitli ülkeler tarafından kabul görmemektedir. Bu nedenle etkin biçimde varlık gösteremeyen koridorun planlanma ve yürütme adımlarında hata ve eksikler bulunmaktadır. Bunun yanı sıra Projenin gerçekleştirilebilmesi için nitelikli işgücü, uzman sayı ve sermayenin yetersiz kalması, Ermenistan'dan geçecek olan 43 kilometrelik yolun yapımı için yeterli miktarda sermaye olmaması (Hamzatlı, 2022) Koridor'un zayıf yönlerini oluşturmaktadır.

Güçlü ve zayıf yönler incelenen proje veya sürecin amaca ulaşmasına hizmet eden olgularken; fırsat ve tehditler iç ve dış çevre kaynaklı faktörlerdir. Dolayısıyla Zengezur Koridoru'nun maruz kaldığı çevresel kaynaklı bir takım tehditler ve fırsatlar vardır. Bunlar Tablo 5 ve Tablo 6 ile özetlenmiştir:

Tablo 3: Fırsatlar

Küreselleşme ve taşımacılık	Mevcut barış ortamı
Ekonomik ve siyasi güç	Maliyet avantajı
Hızlılık	Güvenilirlik
Ulaşım ve turizm	Şehrin ve Firmaların gelişimi
İstihdam	

Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Khan'a göre (2021), Zengezur Koridoru'nun açılmasıyla birlikte, Hazar Denizi'nden Avrupa'ya uzanan Petrol ve Gaz Boru Hattı Sistemi (OGPS) ile birlikte "Doğu-Batı Koridoru", "Kuzey-Güney" Uluslararası Ulaşım Koridoru (ITC) ve Hazar Ulaştırma Ağı (CTN) daha da güçlenecektir. Bu hat, OGPS'nin işleyişini kolaylaştıracak ve bölgesel ekonomik işbirliğini artıracaktır. Ayrıca, Avrupa'da ortaya çıkan enerji krizinin çözümü için gelecekte önemli bir fırsat sunacaktır. Azerbaycan'ın petrol ve doğalgaz nakil hatlarında Gürcistan'a olan bağımlılığı da azalacaktır (Hamzatlı, 2022). Bu fırsatların elde edilmesinde dünyanın küresel bir köy haline gelmesi ve dolayısıyla taşımacılık faaliyetlerinin başta lojistik ve ekonomik anlamda gelişmesi önemli rol oynamaktadır.

Bunların ötesinde Bayramoğlu'na göre (2022), Zengezur Koridoru'nun açılması, Süveyş Kanalı'nın ücretleri konusundaki fazlalık ve tekel durumuna alternatif bir ulaşım rotası sağlayacaktır. Bu da taşıma maliyetlerini düşürecek ve Avrupa ve Asya arasındaki ulaşımı hızlandıracaktır. Ayrıca, Süveyş Kanalı'ndaki geçiş süreçleri ve güvenlik sorunlarına karşı da alternatif bir seçenek sunulmuş olacaktır. Bu da ticari faaliyetler için daha güvenli bir ortam oluşturabilir. Koridorun açılmasıyla birlikte, Bakü-Dilucu Sınır Kapısı arasında İran üzerinden geçen mevcut rota, %25 oranında daha kısaltılacak ve daha verimli hale gelecektir (Hamzatlı, 2022). Türkiye ile Azerbaycan arasındaki karayolu mesafesi 400 kilometreye kadar azalacaktır (Turgunov, 2022).

Koridorunun açılmasıyla, bölge ülkeleri ile Azerbaycan-Türkiye arasında güçlü bir ekonomik bağlantı oluşması ve Avrupa-Asya arasındaki ulaşımın kolaylaşması beklenmektedir. Bu sayede ticaret, turizm ve diğer ekonomik faaliyetlerde artış yaşanması öngörülmektedir. Koridorun açılmasının aynı zamanda bölge ülkelerinin uluslararası ticaretinde daha cazip hale gelmelerine katkı sağlayacağı ve bölge ekonomilerinin büyümesine yardımcı olacağı 2022 yılında Hamzatlı tarafından yazılan çalışmada ifade edilmektedir.

Yapılan çalışmalar ülkelerin lojistik altyapısını daha da güçlü hale getirecektir. Doğu bölgeleri, yeni iş fırsatlarına ve yatırımlara açık olacaktır. Bunun yanı sıra, yabancı yatırımcıların Azerbaycan'a gelmesi, teknoloji ve bilgi transferi sağlayarak, yerel firmaların gelişimine katkıda bulunabilir. Azerbaycan'ın lojistik alanında önde gelen ülkeler arasında yer alması, ülkenin ekonomik ve siyasi güç kazanmasına da yardımcı olabilir. Bu, yatırım ve iş fırsatlarına bağlı olarak gerçekleşecek bir gelişmedir. Yatırımcıların, bu koridorda bulunan ülkelerdeki fırsatları tanıması ve değerlendirmesi gerekmektedir (Bayramoğlu, 2022).

Azerbaycan konumuyla ilgili olarak havayolu, deniz, otoyol ve demiryolu taşımacılıklarının her dalını kullanabilecektir. 2021 yılında Aslanlı tarafından yazılan çalışmaya göre koridorun hayata geçirilmesiyle birlikte yük ve yolcu taşımacılığının artması beklenmektedir. Bu koridor sayesinde bölge ülkeleri arasındaki ticaret hacmi artacak ve turizm sektörü de canlanacaktır. Ayrıca Nahçıvan'la Azerbaycan arasında karayolu ve demiryolu bağlantısı sağlanması, bölgedeki ulaşım ağının daha da geliştirilmesine olanak sağlayacaktır.

Koridorun bölge ülkeleri ile Azerbaycan-Türkiye arasında yaratacağı ekonomik bağlantı da önemli bir fırsat olarak değerlendirilmektedir. Güney Kafkasya'da karşılıklı bağımlılığın artması, barış ortamının artması ve ortak refah alanları oluşturulması ise bölge ülkeleri arasındaki işbirliğinin artması için önemli bir fırsat olabilir (Aslanlı, 2021).

Zengezur Koridoru için ulusal ve küresel düzeyde çok sayıda fırsatın olduğu bulunmuştur. Bununla birlikte stratejik karar almayı etkileyebilecek birtakım tehditler de söz konusudur:

Tablo 4: Tehditler

Siyasi istikrarsızlık	Güven sorunu
Küresel çapta risk ve belirsizlikler	Hazar denizindeki sorunlar
Alternatif rotalar	Siyasi sorunlar
Çatışma ortamı	Ermeni lobisi
Savaş ihtimali	

Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

En belirgin tehditlerden biri siyasi sorunlardır. Örneğin Karabağ bölgesinde Azerbaycan ve Ermenistan sınırlarının keskinleştirilmemesi önemli bir tehdit unsurudur. Ayrıca koridorun faaliyete geçmemesinin arkasında siyasi sorunlar vardır. II. Karabağ Savaşı'nın 2020 Dağlık Karabağ Ateşkes Antlaşması ile sona ermesiyle beraber taraflar arasında bir deklarasyon imzalanmıştır. Buna rağmen Zengezur Koridoru'nun faaliyete geçmesi paydaşları ekonomik ve siyasi otorite yönünden huzursuz etmektedir ve Koridorun açılması kabul edilemez olarak bildirilmektedir.

Bununla birlikte Avrupa ve özellikle ABD'nin Çin politikası, Orta Doğu'daki savaşlar ve siyasi problemler, Azerbaycan ve Ermenistan arasındaki siyasi sorunlar, Azerbaycan'ın uzun süreli sıcak ilişkileri nedeniyle Avrupa ülkeleriyle ilişkilerini yeterince ilerletmemesi ve siyasi sorunlar arasında yer alan Ermenistan'ın bu koridorun açılmasını yavaşlatması gibi politik ve askeri konular içermektedir (Bayramoğlu, 2022).

Hazar Denizi'ndeki geçişlerdeki beklentiler ve Ro-Ro gemisi eksikliği gibi sorunlar, Hazar Denizi'nden sadece iki limana sefer düzenlenmesi ve gemideki araçların uzun süreler boyunca inişini beklemesiyle sonuçlanmaktadır. Bu durumun, konteyner ve dökme yük gemilerinin ayrı limanları kullanmasından kaynaklandığı 2022 yılında Hamzatlı tarafından yazılan çalışmada ifade edilmektedir. Bu durum Koridor için çok temel bir tehdit unsurudur.

Azerbaycan'ın Nahçıvan'a ulaşmak için İran'a olan ihtiyacının azalması, İran'ın transit geçişlerden elde ettiği gelirin azalması ve stratejik öneminin azalacağı düşüncesiyle İran'ın koridora karşı çıkması önemli bir tehdit olarak değerlendirilmektedir (İsayeva, 2022). Ayrıca, Avrupa devletlerinin Çin'e yönelik bir ambargo uygulaması veya siyasi problemlerden dolayı Çin ile olan ticaretin zayıflaması ihtimali, Türk Cumhuriyetleri arasındaki ilişkilerin beklenen düzeyde olmaması ve bazı durumlarda

kopma noktasına gelmesi, Azerbaycan ve Ermenistan arasında anlaşma sağlanamaması ve bunun sonucunda oluşabilecek siyasi gerilimler, tehditler olarak değerlendirilmektedir (Bayramoğlu, 2022). Siyasi risk ve belirsizlik ortamı Koridor için bir tehdittir.

Alternatif rotalara İspanya ve Fas'ın bir köprü ile birbirine bağlanmasıyla Afrika ticaretinin bu yeni rota üzerinden daha hızlı bir şekilde Avrupa'ya ulaşması (Bayramoğlu, 2022), ayrıca Modern İpek Yolu'na ek olarak Trans-Sibirya ve Hindistan-İran hattının kullanılması gibi senaryolarda Zengezur Koridoru'nun dışarıda kalması ve avantajının zayıflaması gibi ihtimaller ileri sürülmüştür (Hamzatlı, 2022).

Aynı zamanda bölgedeki siyasi istikrarsızlık, güvensiz bir coğrafya olan Orta Doğu Bölgesi, Azerbaycan Silahlı Kuvvetleri ile Karabağ'da konuşlu Ermeni birlikleri arasında yakın zamanda ortaya çıkan çatışmalar (İsayeva, 2022), ABD ve Avrupa'da faaliyette olan Ermeni lobilerinin koridorun açılmaması için çalışmaları (Hamzatlı, 2022) da önemli diğer tehditlerdendir. Nitekim Ermenistan Parlamentosunun dışişleri daimi komitesi başkanı Eduard Aghajanyan, Ermenistan'ın "Zengezur koridoru" mantığının hiçbir şekilde kabul edilebilir olmadığını defalarca dile getirdiğini vurgulamaktadır. Ermenistan'ın en yüksek tirajlı online basın kanalı armenpress.am'da verilen habere göre Aghajanyan, Avrupa Konseyi Başkanlığı'nın Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in sözde "Zengezur koridoru" ile ilgili açıklamalarını yalanladığını hatırlatarak, "Ermenistan Başbakanı Azerbaycan Cumhurbaşkanı ile görüşmesinde böyle bir konunun görüşülmediğini kaydetti" demiştir (armenpress.am, 2023).

Uluslararası düzeyde dikkat çeken konulardan bir tanesi de Koridor'un Rusya cephesinde oluşturacağı etkidir. Ermenistan demiryollarının Rus şirketi JSC Russian Railways'e ait olduğu bilinmektedir ve Zengezur'dan geçen demiryolunun inşaatına Rus rublesi cinsinden başlanacağı Kafkaslarda yakından takip edilen bir haber ajansı tarafından duyurulmuştur (kavkazplus.com). Dış ticaret yönünden de Rusya konunun önemli bir aktörü konumundadır. Yapılan araştırmada ulaşılan bir makaleye göre Rusya'nın Zengezur Koridor'u sayesinde Ermenistan'ın büyük bölümünü kontrol altına alabileceği öngörülmektedir ayrıca Koridor Rusya ile Türkiye'nin ilk doğrudan demiryolunu oluşturması bakımından büyük bir ticari bağlantı potansiyeli sunmaktadır (Gawliczek ve Iskandarov, 2023).

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Azerbaycan karayla çevrili olmasına rağmen merkezi yollar üzerinde yer almaktadır ve Asya'dan Avrupa'ya en önemli iki ticaret yolu olan Kuzey-Güney ve Doğu-Batı (TRACECA) ulaşım koridorları üzerinde yer alan elverişli bir coğrafi konuma sahiptir. TRACECA ulaşım koridorunun ana parçası sayılan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ve Kuzey-Güney koridorunda yer alan Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı inşa edilerek kullanıma geçmiştir. Bu liman vasıtasıyla Azerbaycan Orta Asya'yı Batı ile (Avrupa birliği), Güney Asya'yı İran ve Hindistan başta olmak üzere Kuzey'le birbirine bağlayan bir ulaşım merkezi haline gelmiştir.

10 Kasım 2020 tarihinde Azerbaycan, Ermenistan ve Rusya arasında imzalanan Üçlü Deklarasyonun 9. Maddesine göre Azerbaycan ile Nahcivan arasındaki doğrudan ilişkilerin yeniden tesis edilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Zengezur Koridoru'nun yeniden inşası, BTK demiryoluna alternatif olan Azerbaycan-Nahcivan-Türkiye demiryolu hattının inşasının gerçekleştirilmesi demektir. Proje'nin 2020 yılında hayata geçirilmek üzere kabul edilmesi ve etkilerinin literatürde detaylıca ele alınmış olması bakımından Uluslararası Ticaret literatürüne önemli katkılar sağlayacağı öngörülmektedir. Buradan yola çıkarak çalışmada Zengezur Koridoru'nun açılmasının Azerbaycan için lojistik ve ticari etkilerini SWOT analizi yardımıyla ortaya koyulmasına çalışılmıştır.

Zengezur Koridoru ile ilgili mevcut literatür taramasından elde edilen bulgularla Zengezur Koridoru'nun restorasyonunun Azerbaycan'a ticari, ekonomik, lojistik kazançların yansısı siyasi kazançlar da sağlayacağı söylenebilir. Birincisi, Azerbaycan-Nahcivan güzergâhı BTK demiryolu güzergâhından 344 km daha kısadır. Bu da uluslararası ticarete önemli bir verimlilik göstergesi olarak kabul edilen ulaştırma süresini önemli ölçüde azaltmaktadır. Bir diğer önemli faktör ise alternatif yolların mevcudiyetidir. Koridorun restorasyonu ile dünya ülkelerine fayda sağlayacak ve ulaşım ağını yeniden şekillendirecek yeni bir güzergâh oluşturulmuş olacaktır.

Zengezur Koridoru'nun açılmasıyla birlikte bölgesel pozitif etkilerin ortaya çıkacağı, Azerbaycan'ın ekonomik açıdan olumlu yönde etkileneceği, bölgedeki siyasi gücünün artacağı, lojistik alanlarda olumlu etkilerin gözlemleneceği ve toplumlar arasında barışın sağlanmasına yardımcı olacağı yapılan çalışmayla anlaşılmıştır. Bu bulgular ışığında, fırsatları en iyi şekilde değerlendirmek, güçlü yönleri daha da geliştirmek, zayıf yönleri gidermek ve tehditleri ortadan kaldırmak için uygulamalara ihtiyaç olduğu açıktır. Bu bağlamda, yapılacakları aşağıdaki şekilde özetleyebiliriz:

Bu projeye etki eden en büyük etmen siyasi olaylardır. Koridor boyunca ticari, politik yeniliklerin önündeki engellerin kaldırılması, güvenliğin sağlanması gerekmektedir. Transit geçişle ilgili sorunlar ortadan kaldırılmalı, bununla alakalı olarak güzergâh ülkeleri ile görüşler yapılmalı, bölgenin önemli bir üs haline getirilmesi için çalışılmalıdır.

Diğer bir konu, sınır ve sınır güvenliği araştırmalarının gerekliliğidir. Sınır geçişlerinde işlemlerin karmaşıklaşmasını en aza indirmek için tehditlerin azaltılması, güvenliğin sağlanması, personel sayısının ve sorumlulukların ayarlanması gibi unsurlar önem taşımaktadır. Ayrıca, Azerbaycan ve Ermenistan arasında anlaşma sağlandığı takdirde, "Yeşil Geçiş" hizmetinden transit geçişlerde faydalanılabilecektir. Bu sayede, koridor üzerinden geçen trenler ve tırlar beklemekten ve zaman kaybetmeden yolculuklarına devam edebileceklerdir. Yeşil geçiş hizmeti, çevre dostu ve sürdürülebilir taşımacılığı teşvik eden bir hizmet modelidir. Bu hizmet, taşıma işlemlerinin çevresel etkilerini azaltmayı, karbon ayak izini küçültmeyi ve doğal kaynakların

korunmasını hedefler. Yeşil geçiş hizmeti, çevre dostu taşıma modlarının seçilmesini, enerji verimliliği önlemlerini, yenilenebilir enerji kaynakları kullanımını ve çevresel uygulamaları içermektedir.

Azerbaycan'ın lojistik altyapısı, en güvenilir şekilde inşa edilmelidir. Çünkü Asya pazarları, küresel ekonomi üzerinde büyük bir etkiye sahiptir ve bu pazarlarda üretilen mal ve hizmetlerin Avrupa pazarına mümkün olan en kısa sürede ve en düşük maliyetle taşınması gerekmektedir. Orta İpek Yolu'nun bir parçası olan demiryolu güzergâhı için lojistik çalışmaların yapılması, yeni projelerin geliştirilmesi ve hızlı tren hatlarının kurulması önemlidir. Bu sayede, Azerbaycan, bölgenin lojistik merkezi olarak konumunu güçlendirebilir ve Asya ile Avrupa arasındaki ticareti kolaylaştırabilir.

Özetle Zengezur Koridoru Projesi'ne etki eden en büyük etmen siyasi olaylardır. Koridor boyunca ticari, politik yeniliklerin önündeki engeller kaldırılmalı, güvenlik sağlanmalıdır. Transit geçişle ilgili sorunlar ortadan kaldırılmalı, bununla alakalı olarak güzergâh ülkeleri ile görüşler yapılmalı, bölgenin önemli bir üs haline getirilmesi için çalışılmalıdır. Ülkenin lojistik altyapısı geliştirilmeli, yeni projeler hazırlanması gerekmektedir. Lojistik hizmetlerin dünya genelinde merkezi olabilmesi için doğru planlama, süreç analizleri, kurumsal kaynak planlama, risk analizleri ve öncelik sıralamasının doğru bir şekilde yapılarak uygulanması gerekmektedir. Bu sayede, lojistik operasyonlar etkin bir şekilde yönetilebilir, kaynaklar verimli kullanılabilir ve riskler minimize edilerek hizmet kalitesi artırılabilir.

Gelecek çalışmalarda Zengezur Koridoru'nun çevre ülkelerin uluslararası lojistik ve ticaret faaliyetlerine etkilerinin jeopolitik ve ekonomik bağlamda değerlendirilmesi yoluyla uluslararası ticaret teorisine ve uygulamacılara çeşitli katkılar sağlanabilir.

YAZAR BEYANI

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı: Bu çalışma bilimsel araştırma ve yayın etiği kurallarına uygun olarak hazırlanmıştır.

Etik Kurul Onayı: Bu araştırma etik kurul izni gerektiren analizleri kapsamadığından etik kurul onayı gerektirmemektedir.

Yazar Katkıları: Yazarlar çalışmaya eşit oranda katkı sağlamıştır.

Çıkar Çatışması: Yazarlar açısından ya da üçüncü taraflar açısından çalışmadan kaynaklı çıkar çatışması bulunmamaktadır.

KAYNAKÇA

- Aghayev, Z.(2008).Lojistik Yönetimi Açısından Azerbaycan Pazarının Değerlendirilmesi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- Alaca, A. İ. S. (2021). The importance of the afro eurasia region in terms of geo-economics, Prof. Dr. Uğur Özgöker. Eurasia–the territory of the future, 24, 19.
- Aliyev, X., (2018), Azərbaycan Respublikasının Logistika Potensialı, Proceedings Of The International Conference On Sustainable Development And Actual Problems Of Humanitarian Sciences.
- ARDSK (2023), <https://www.stat.gov.az/source/transport/>, (Erişim tarihi 01.06.2023).
- Aslanlı, A.(2021). Zengezur Koridoru: Zaferin Taçlanması. Kriter Aylık Siyaset Toplum ve Ekonomi Dergisi, 6(62), <https://kriterdergi.com/dosya-turk-dunyasi/zengezur-koridoru-zaferin-taclanmasi>, (Erişim tarihi: 14.01.2023).
- Atıfçızı, Ş. (2015). Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərdə lojistik əməliyyatlar.
- Baltacı, A. (2019). Nitel Araştırma Süreci: Nitel Bir Araştırma Nasıl Yapılır? Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.
- Bayramlı, P.(2017). Azerbaycan'ın Dış Ticaretinde Lojistiğin Önemi Ve Lojistik Merkez Araştırması
- Bayramoğlu, M. (2022).Türkiye'nin Uluslararası Ticareti Ve Azerbaycan Uygulaması, Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul
- Bayramov, V. (2022). Zəngəzur nəqliyyat dəhlizi Azərbaycana Avrasiyanın nəqliyyat və logistika mərkəzi kimi mövqeyini gücləndirməyə imkan verəcək. Xalqəzəti: <https://xalqazeti.com/mobile/az/news/75615> (Erişim tarihi: 28.12.2022)
- Bayramova, U. (2021). Analysis the impact of the opening of Zangezur Corridor on regional.
- Cabbarova K ve İsgəndərov A., (2022). Azərbaycanın Regional Əhəmiyyətli Ticarət Və Logistika Mərkəzlərinə Çevrilməsində Zəngəzur Dəhlizinin Rolü, Qarabağ və Şərqi Zəngəzurun İqtisadi Potensialının Sektoral Qiymətləndirilməsi.
- Gawliczek, p. ve 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.
- Hamzatli M, (2022), Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan Ve Türkiye'nin Dış Ticaretine Olası Etkileri, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Kütahya.
- <http://unec.edu.az/application/uploads/2015/02/UE2020.pdf>, (Erişim tarihi:17.12.2022)
- <https://ikisahil.az/post/men-shushaya-qelebe-yolu-ilegelmishem> (Erişim tarihi: 20.12.2022)
- <https://president.az/az/articles/view/45923> (Erişim tarihi: 19.12.2022)
- <https://report.az/infrastruktur/ady-azerbaycan-5-milyon-tondan-cox-tranzit-yukdasimalari-sifarisi-alib/> (Erişim tarihi: 15.12.2022)
- <https://www.azerbaijan-news.az/> (Erişim tarihi: 26.12.2022)
- İsayeva T, (2022), Zengezur'un Coğrafi Konumu Ve Türkiye Azerbaycan İçin Jeopolitikalar, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi , Elazığ.
- Kanbur E. ve Karakavuz H, (2017), Stratejik Yönetim Kapsamında Küresel Havayolu İşbirliklerinin SWOT Analizi, Journal of Aviation, 2017, 1 (2) 74-86.

- Keleş Ç. A., (2020), Modern İpek Yolu Projesi(Tek Kuşak Tek Yol) kapsamında Orta Koridor: Türkiye yatırımları ve etkileri, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Khan H. M., (2021), Zengezur Koridoru'nun Stratejik Önemi, Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi, <https://www.ankasam.org/zengezur-koridorunun-stratejik-onemi/>, (Erişim tarihi:13.01.2023)
- Michael, a. (2023). Armenia-Azerbaijan border crisis and trans-regional infrastructure initiatives in the south caucasus. Міжнародне співтовариство та україна в сучасних глобальних цивілізаційних процесах: актуальні економічні, політико-правові, безпекові та соціально-гуманітарні аспекти: матеріали доповідей, 19.
- Oxford Analytica (2023). Iran will work to improve ties in the south caucasus expert briefings. <https://doi.org/10.1108/oxan-db279596>
- Poghosyan, b. (2021). The Armenian view on the opening of the south caucasus after the 2020 Karabakh War. *New Eastern Europe*, 6(49), 37-42.
- Quliyev H., (2018), Nəqliyyat Və Logistika Sahəsindəki Başlıca Problemlər Onların Təhlili Həlli Yolları.
- SERKA, (2022), Zengezur Koridoru'nun Bölgesel Kalkınma ve Ekonomik Büyümede Stratejik Önemi Çalıştay Raporu, T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, T.C. Serhat Kalkınma Ajansı, s. 50.
- Strateji Yol Xəritəsi, (2022). Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"-Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı.
- Turgunov E., Zengezur Koridorunun Azərbaycan ve Bölge için önemi, Eurasian Research Institute, <https://www.eurasian-research.org/publication/zengezur-koridorunun-azerbaycan-ve-bolge-icin-onemi/?lang=tr>, (Erişim tarihi:13.01. 2023)
- Üste, N.A., Aydın S.Ü., (2022), Güney Kafkaslarda Bölgesel Güvenlik Kompleksi Teorisi Bağlamında Zengezur Koridoru'nun Önemi, Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi,20 (Özel Sayı); 261-274
- Xudiyeva P., Aslanov A., (2022), İşğaldan Azad Edilmiş Ərazilərdə Nəqliyyat Sistemi Və Onun Ölkə İqtisadiyyatına Verəcəyi Təhfələr, Qarabağ və Şərqi Zəngəzurun İqtisadi Potensialının Sektoral Qiymətləndirilmə.