



**T.C. SANAYİ VE  
TEKNOLOJİ BAKANLIĞI**



# ZENGEZUR KORİDORU'NUN

**BÖLGESEL KALKINMA VE  
EKONOMİK BÜYÜMEDE  
STRATEJİK ÖNEMİ  
ÇALIŞTAY RAPORU**

**2022**



**KALKINMA AJANSLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ,  
SERHAT KALKINMA AJANSI ve IĞDIR ÜNİVERSİTESİ**

**ZENGEZUR KORİDORU'NUN BÖLGESEL KALKINMA VE  
EKONOMİK BÜYÜMEDE STRATEJİK ÖNEMİ ÇALIŞTAY RAPORU**

**Editör**

Doç. Dr. Emrah KONURALP

**Düzenleme Kurulu**

Ramazan Mutlu DOĞANER (Başkan)  
Doç. Dr. Emrah KONURALP (Üye)  
Doç. Dr. Mehmet GÜNEŞ (Üye)  
Doç. Dr. Oğuz ŞİMŞEK (Üye)  
Dr. Öğr. Üyesi Aslıhan IĞDIR AKARAS (Üye)  
Dr. Öğr. Üyesi Özlem SÖKMEN GÜRCAM (Üye)  
Dr. Öğr. Üyesi Polad ALİYEV (Üye)  
Dr. Öğr. Üyesi Suna ALTAN (Üye)  
Dr. Öğr. Üyesi Süleyman TEMİZ (Üye)  
Öğr. Gör. Arslantürk AKYILDIZ (Üye)

**Basım Tarihi ve Yeri**

Aralık 2022  
ISBN: 978-605-70780-3-2  
Sayfa Sayısı: 50

**T.C. SERHAT KALKINMA AJANSI**

Ortakapı Mah. Atatürk Cad. No: 69 KARS - TÜRKİYE  
**Tel:** +90 474 212 52 00 **Fax:** +90 474 212 52 04  
**e-mail:** info@serka.gov.tr web: www.serka.gov.tr

**Grafik Tasarım ve Baskıya Hazırlık**

Zafer Medya Grup  
Yeni Kapı Cad. Kadioğlu Sok.  
No: 1 Yakutiye/Erzurum  
0 (442) 234 22 85  
zafergrafikofset@gmail.com

Bu raporun her türlü yayın hakkı Serhat Kalkınma Ajansı ve Iğdır Üniversitesi'ne aittir. Ajansın ve üniversitenin yazılı izni olmadan, tanıtım amaçlı toplam bir sayfayı geçmeyecek alıntılar hariç olmak üzere, hiçbir şekilde raporun tümü veya bir kısmı herhangi bir ortamda yayımlanamaz ve çoğaltılamaz.



# ZENGİZUR KORİDORU'NUN

## BÖLGESEL KALKINMA VE EKONOMİK BÜYÜMEDE STRATEJİK ÖNEMİ ÇALIŞTAY RAPORU

---

2022





## TEŞEKKÜR

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü, Serhat Kalkınma Ajansı ve Iğdır Üniversitesi iş birliği ile düzenlenen çalıştayda koordinasyonu sağlayan SERKA Iğdır Yatırım Destek Ofisine, Iğdır Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi ve Kafkasya Çalışmaları Uygulama ve Araştırma Merkezine, çalıştay oturumlarına raportörlük yaparak destek veren Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı ile Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansına ve çalıştaya katılım sağlayarak görüşleri ile katkı sunan kamu kurum ve kuruluşları, sivil toplum kuruluşları, meslek örgütleri ve özel sektör temsilcilerine, ayrıca programın yerelden ulusal boyuta taşınmasında destek veren Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğüne teşekkür ederiz.

**Serhat Kalkınma Ajansı**  
**Genel Sekreterliği**



## İÇİNDEKİLER

|                                                                                                                                                        |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. GİRİŞ.....</b>                                                                                                                                   | <b>9</b>  |
| <b>2. ÇALIŞTAYIN YÖNTEMİ .....</b>                                                                                                                     | <b>11</b> |
| 2.1. Bölgesel Kalkınma ve Ekonomik Büyümede Zengezur Koridoru<br>Potansiyeli Bağlamında Dış Ekonomik İş Birliği Potansiyelinin<br>Geliştirilmesi ..... | 12        |
| 2.2. Zengezur Koridoru Çerçevesinde Bölgenin Ulaştırma ve<br>Lojistik Altyapısı ile Fırsatlar ve Gereksinimler .....                                   | 19        |
| 2.3. Zengezur Koridoru'nun Uluslararası Ticaretin Gelişimine Etkisi...26                                                                               |           |
| 2.4. Kültür, Turizm ve Toplumsal İlişkiler Bağlamında<br>Zengezur Koridoru.....                                                                        | 32        |
| 2.5. Azerbaycan ve Nahçıvan ile Mevcut Ticari İlişkiler, Sorunlar ve<br>Fırsatlar .....                                                                | 39        |
| 2.6. Tercihli Ticaret Anlaşması'nın Avantajları, Serbest Bölge İmkânı<br>Başta Olmak Üzere Potansiyel Alanlar .....                                    | 43        |
| <b>3. ZENGİZUR KORİDORU'NUN BÖLGESEL KALKINMA VE EKONOMİK<br/>BÜYÜMEDE STRATEJİK ÖNEMİ ÇALIŞTAYI SONUÇ BİLDİRİSİ .....</b>                             | <b>46</b> |
| 3.1. Ulaştırma ve Lojistik Altyapısı.....                                                                                                              | 47        |
| 3.2. Uluslararası Ticaret .....                                                                                                                        | 48        |
| 3.3. Kültür, Turizm ve Toplumsal İlişkiler.....                                                                                                        | 48        |
| <b>EK 1- ÇALIŞTAY PROGRAMI.....</b>                                                                                                                    | <b>50</b> |

## ŞEKİLLER LİSTESİ

|                                         |    |
|-----------------------------------------|----|
| Şekil 1. Zengezur Koridoru Rotası ..... | 10 |
|-----------------------------------------|----|

## TABLolar LİSTESİ

|                                                                                                                                                                                                          |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Tablo 1.</b> Bölgesel Kalkınma ve Ekonomik Büyümede Zengezur Koridoru Potansiyeli Bağlamında Dış Ekonomik İş Birliği Potansiyelinin Geliştirilmesi Başlıklı Oturumda Yapılan Tespit ve Öneriler ..... | 19 |
| <b>Tablo 2.</b> Zengezur Koridoru Çerçevesinde Bölgenin Ulaştırma ve Lojistik Altyapısı, Fırsatlar ve Gereksinimler Başlıklı Oturumda Yapılan Tespit Ve Öneriler .....                                   | 25 |
| <b>Tablo 3.</b> Zengezur Koridoru Çerçevesinde Bölgenin Ulaştırma ve Lojistik Altyapısı, Fırsatlar ve Gereksinimler Başlıklı Oturumda Yapılan Tespit ve Öneriler.....                                    | 31 |
| <b>Tablo 4.</b> Kültür, Turizm ve Toplumsal İlişkiler Bağlamında Zengezur Koridoru Başlıklı Oturumda Yapılan Tespit ve Öneriler.....                                                                     | 38 |
| <b>Tablo 5.</b> Azerbaycan ve Nahçıvan ile Mevcut Ticari İlişkiler, Sorunlar ve Fırsatlar Başlıklı Oturumda Yapılan Tespit ve Öneriler .....                                                             | 42 |
| <b>Tablo 6.</b> Tercihli Ticaret Anlaşması'nın Avantajları, Serbest Bölge İmkânı Başta Olmak Üzere Potansiyel Alanlar Başlıklı Oturumda Yapılan Tespit ve Öneriler.....                                  | 45 |



## 1. GİRİŞ

11. Kalkınma Planı ve Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi ile Bölge Planları, Türkiye ile komşu ülkeler arasındaki işbirliklerinin geliştirilmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Bu bağlamda Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü koordinasyonunda Ajanslar tarafından bölgesel kalkınma alanında sınır ötesi iş birliği çalışmaları yürütülmektedir. Bu çerçevede Serhat, Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu Kalkınma Ajansları ile birlikte Türkiye-Azerbaycan-Nahçıvan bölgesi için bölgesel kalkınma alanında iş birliği tesis edilmesi adına çeşitli faaliyetler söz konusudur.

Serhat Kalkınma Ajansı'nın (SERKA) faaliyet alanında bulunan ve aynı zamanda sınır illeri olan Ağrı, Ardahan, Iğdır ve Kars'ın komşu ülkelerle sosyoekonomik ilişkilerinin geliştirilmesi hem bölge hem de ülke ekonomisine büyük bir katma değer sağlayacaktır. Ulusal düzeyde Türkiye-Azerbaycan, bölgesel düzeyde de sınır illeri başta olmak üzere Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında güçlü kültürel ve ekonomik ilişkiler bulunmaktadır. 2020 yılından itibaren Türkiye ve Azerbaycan arasında Tercihli Ticaret Anlaşması (TTA) ve Vize Muafiyeti Anlaşması'nın yanı sıra çeşitli alanlarda iş birliği sağlayacak önemli anlaşmalar imzalanmıştır. Bu anlaşmalarla iki ülke arasındaki kültürel bağların ve ekonomik ilişkilerin eş güdümlü şekilde güçlendirildiği görülmektedir.

Türkiye-Azerbaycan arasındaki ekonomik ilişkilerin daha da geliştirilmesi ve dış ticarete ivme kazandırılması amacıyla yeni bir gelişme daha yaşanmaktadır. Zengezur Koridoru veya Nahçıvan Koridoru olarak bilinen kara ve demiryolu hattının ulaşımına açılması durumunda yaklaşık 40 kilometrelik uzunluğa sahip olacak olan koridorun Azerbaycan ve Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasındaki doğrudan ulaşımı sağlaması beklenmektedir. Bu kapsamda, Iğdır il sınırlarından geçerek Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti üzerinden Azerbaycan'a kara ve/veya demiryolu ile ulaşım imkânı sağlayacak olan Zengezur Koridoru önemli bir potansiyele sahiptir (Şekil 1).

Şekil 1. Zengezur Koridoru Rotası<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Rehimov, R. (2021). "Zengezur koridoru Türkiye ile Azerbaycan arasında yeni bağlantı sağlayacak". Anadolu Ajansı. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/zengezur-koridoru-turkiye-ile-azerbaycan-arasında-yeni-baglan-ti-saglayacak/2259193> adresinden 28.02.2022 tarihinde erişilmiştir.

Bu çalıştay ile Koridor ekseninde ulaştırma ve lojistik, uluslararası ticaretin gelişimi yanı sıra kültür, turizm ve toplumsal ilişkiler irdelenerek iş birliği alanları tespit edilmeye çalışılmıştır. Ayrıca Türkiye ve Azerbaycan arasında imzalanan Tercihli Ticaret Anlaşması'nın avantajları başta olmak üzere potansiyel alanlar değerlendirilerek Azerbaycan ve Nahçıvan ile mevcut ticari ilişkiler, sorunlar ve fırsatlar irdelenmiştir. Çalıştay raporunun ortaya konulmasının akabinde sınır ötesi işbirlikleri ve sürdürülebilir kalkınma modeline yönelik eylem planları oluşturulması planlanmaktadır.

Söz konusu fırsatların bölgesel kalkınmaya katkı sağlayacak şekilde kazanıma çevrilmesi, dış ticaret hacmindeki ürün miktarı ve çeşitinin artırılması, sınır ticaretinin canlandırılması, gelecekteki projelerle bölge illerinin lojistik merkezi rolünü üstlenmesi ve enerji/ürün/insan transferinde önemli bir konuma gelmesi beklenmektedir. Dolayısıyla çalıştay kapsamında çalışma grupları ile yapılan değerlendirmelerin projeksiyon sunması amaçlanmaktadır.

## 2. ÇALIŞTAYIN YÖNTEMİ

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü, Serhat Kalkınma Ajansı (SERKA) ve İğdır Üniversitesi iş birliğiyle 16-17 Mayıs 2022 tarihleri arasında düzenlenen “Zengezur Koridoru’nun Bölgesel Kalkınma ve Ekonomik Büyümede Stratejik Önemi Çalıştayı” İğdir ilinde gerçekleştirilmiştir.

Çalıştayın ilk gününde; “Bölgesel Kalkınma ve Ekonomik Büyümede Zengezur Koridoru Potansiyeli” konulu panel ve “Zengezur Koridoru Çerçevesinde Bölgenin Ulaştırma ve Lojistik Altyapısı, Fırsatlar ve İhtiyaçlar”, “Zengezur Koridoru’nun Uluslararası Ticaretin Gelişimine Etkisi”, “Toplumsal ve Kültürel İlişkiler Bağlamında Zengezur Koridoru” konularında odak grup toplantıları gerçekleştirilmiştir. İkinci günde ise “Bölgesel Dış Ekonomik İş Birliği Potansiyelinin Geliştirilmesi” konulu panel ve “Azerbaycan ve Nahçıvan İle Mevcut Ticari İlişkiler Sorunlar ve Fırsatlar”, “Tercihli Ticaret Anlaşmasının Avantajları, Serbest Bölge İmkânı Başta Olmak Üzere Potansiyel Alanlar”, “Kültür, Turizm ve Toplumsal İlişkiler Bağlamında Zengezur Koridoru” konularında odak grup toplantıları gerçekleştirilmiştir.

Çalıştaya; kamu, özel sektör, üniversite, meslek örgütleri, sivil toplum kuruluşları ile Azerbaycan ve Nahçıvan’dan paydaşlar katılım sağlamıştır. Konu başlıkları bağlamında katılımcıların uzmanlıklarına göre çalışma grupları teşkil edilmiştir. Odak grup toplantılarında sayı kısıtı göz önünde bulundurularak oturumların katılımcı yelpazesinin optimum seviyede oluşturulmasına özen gösterilmiştir. İlgili alan özelinde literatür taraması yapılarak ve uzmanlara danışılarak oluşturulan soru setlerinin bilimsel araştırma ve yayın etiği açısından uygunluğu, İğdir Üniversitesi Bilimsel Araştırma ve Yayın Etik Kurulunun 11 Mayıs 2022 tarih ve 2022/7 sayılı toplantısında alınan kararla tescil edilmiştir. Belirlenen soru setleri üzerinden hareket edilerek odak grup toplantıları şeklinde oturumların moderasyonu sağlanmıştır. Tüm katılımcılara hitap eden konular olduğu gibi kurum ve kuruluşlara yönelik spesifik sorular da bulunmaktadır. Böylece ilgili konular birçok açıdan ele alın-

maya çalışılmıştır. Her oturuma Azerbaycan veya Nahçıvan'dan en az bir temsilcinin katılım sağlamasına yönelik planlama yapılmıştır.

Çalıştay boyunca panel ve oturumlardaki moderatörlükler Serhat Kalkınma Ajansı personelleri ve İğdır Üniversitesi öğretim üyeleri tarafından yürütülmüştür. Ayrıca oturumlarda Ajans ve Üniversitenin yanı sıra Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı ve Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı personelleri tarafından raportörlük yapılarak çalışmaya katkı sağlanmıştır.

## **2.1. Bölgesel Kalkınma Ve Ekonomik Büyümede Zengezur Koridoru Potansiyeli Bağlamında Dış Ekonomik İş Birliği Potansiyelinin Geliştirilmesi**

Oturum süresince Zengezur Koridoru, tarihsel süreç içerisinde değerlendirilmiş olup koridorun barışçıl ve kazançlı bir proje olarak uluslararası kamuoyuna ve iş dünyasına tanıtımı için yapılması gerekenler ele alınmıştır. Buna ek olarak Zengezur Koridoru, birçok oturumda olduğu gibi lojistik ve ulaştırma sektörü ile TRA2 Bölgesi açısından masaya yatırılmıştır. Bu bölümde, oturumda öne çıkan değerlendirmeler ile yapılan tespit ve öneriler yer almaktadır.

Zengezur Koridoru'nun "Barışçıl ve Kazançlı Bir Proje" olarak uluslararası kamuoyuna ve iş dünyasına tanıtımı için nelerin yapılabileceğine bakmak gerekmektedir. Bu anlamda, Koridor'un tarihsel serüvenine ve önemine değinerek değerlendirmeye başlamak yerinde olacaktır.

Oturumda, Koridor'un tarihsel arka planına yönelik olarak konuşmacılar tarafından yapılan değerlendirmede; Zengezur Koridoru denildiğinde genellikle 30 yıllık bir sürecin akla geldiği fakat Koridor'un insanlık tarihi boyunca bu bölgede var olan bir ticaret yolu niteliğine sahip olduğu vurgulanmıştır. Diğer taraftan, Türk tarihi açısından bakıldığında ise bu yolun kuzey, güney ve orta yolundaki en önemli lokasyonlardan biri olduğu; İslam tarihi açısından da bu bölgenin İslam uygarlığının Türk kültürüyle kesiştiği ve Avrupa'yı besleyen bir bölge olduğu belirtilmiştir.

Geçmişte bu denli öneme sahip olan bölgenin kamuoyuna ve iş dünyasına tanıtımında doğal bir sürecin ürünü olduğunu bilerek hareket etmek gerekmektedir. Doğal süreç, uygarlıklar var olduğu andan itibaren gelişmiş süreç anlamına gelmektedir. Şehirler, kasabalar, köyler doğal bir şekilde oluşmuş ve Çin'den başlayarak Türk-İslam medeniyetine ve Balkanlara ulaşmış bir yoldur. Burada ekonomik, siyasi ve stratejik bir bakış açısı yerine insani bir bakış açısıyla bakmak gerekmektedir. Çünkü bahsi geçen insanların kendi yaşam biçimleri ile eğitim, ticaret ve iletişim gibi birçok unsurdan oluşan sosyolojik tavırları bulunmakta olup bu hususlar doğal yolu oluşturmaktadır. Bahsi geçen bu büyük yol, Türkmenistan'dan Anadolu'ya akan doğal bir yoldur.

Demografik yapı ve yaşam biçimi süreklilik arz etmektedir. Dolayısıyla olağan olarak doğal sürecin var olup olmadığına, devam edip etmediğine bakmak gerekmektedir. Zengezur Koridoru, demografik yapısını ve doğal seyrini kaybetmiştir.



Çünkü 1813-1829 yılları arasında köylere ve kasabalara bakıldığı zaman Azerbaycan Türkleri'nin o bölgelerde öldürüldüğü ve yerlerine başka insanların yerleştirildiği görülmektedir. Bugün ise bölgenin kültürünü, irfan geleneğini ve huzurunu bilen, çatışma kültürü olmayan, dostluk kültürü ve aile bağı olan, devletleri birbirine yakınlaştıran bir yaklaşım benimsenmek zorundadır. İnsancıl projeler yerine çatışma kültürüne dayalı yaklaşımın tercih edilmesi, beraberinde başarısızlığı getirecek; kalıcı barış tesis edilmeyecektir. Dolayısıyla her şeyin eski, doğal seyrine dönmesi gerekmektedir.



Türkiye'nin Azerbaycan-Nahçıvan ve diğer Türk Cumhuriyetleriyle ilişkileri ile uluslararası siyaset bağlamında Zengezur Koridoru'nun stratejik önemi ve koridorun beraberinde getirmesi olası gelişmelere bakıldığında aşağıda belirtilen hususlar dikkat çekmektedir:

Koridor değerlendirilirken sadece Türk devletleri açısından koridorun sahip olduğu öneme atıf yapılmaktadır. Ancak bölgesel kalkınmanın hedeflendiği bir durumda Ermenistan ve İran gibi komşu ülkelerin de bu koridora dâhil edilmesi gerekmekte ve lider diplomasisinin yürütülmesi önem arz etmektedir. Ayrıştıran bir konu olarak görülen bu konu ile Soğuk Savaş Döneminde Türkiye, Batı Bloğu ülkeleri arasında yer almasından dolayı serhat illeri olarak bilinen TRA2 Bölgesi illerinin o dönemler Doğu Bloğu içerisinde yer alan Sovyetler Birliği ile ilişkileri yok denecek kadar az seyretmiştir. Soğuk Savaş'ın sonrasında 1. Karabağ Savaşı sürecinde bu koridor kullanılarak sadece Türkiye ile Türk dünyası veya Azerbaycan ile Türkiye arasında değil bölge barışına da engel oluşturulmuştur. Özellikle Azerbaycan toprakla-

rının yüzde 20'sinin işgal edilmesi ile ilişkilere kilit vurulmuş ve bu kilidin başına da "Minsk Grubu" ülkeleri (Amerika Birleşik Devletleri, Fransa ve Rusya) oturtulmuştur. Azerbaycan, Türkiye'nin de desteğiyle 44 gün süren savaşta bu kilidi çözmüştür. Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, "Biz sadece savaşı kazanmadık, biz aynı zamanda 30 yıldır hiçbir şey yapmayan devletleri de emekli ettik" diyerek bahsi geçen durumu özetlemiştir. Dolayısıyla benzer süreçlerin tekrar yaşanmaması adına bu koridorun hızlı bir şekilde hayata geçirilmesi gerekmektedir.

Bununla birlikte, koridorun faaliyete geçmesinin gecikmesi, taraf ülkeler açısından riskli bir durum teşkil etmektedir. Mevcut konjonktürde Koridor bölgesinde bulunan İran, Türkiye, Azerbaycan ve Ermenistan gibi devletlerde güçlü iradeler bir arada bulunmaktadır. Bu sebeple, Koridor'un bir an önce hayata geçirilmesi bölge açısından büyük bir önem arz etmektedir. Bölgesel barışın kalıcı hale gelmesi için hızlı bir şekilde hareket edilerek, ilgili tüm devletlerin bu amaca ortak edilmesi gerekmektedir. Bu süreçte özellikle bahsi geçen hedeflere ulaşabilmek için 3+3 tanışması hızlandırılmalı veya Türkiye-Ermenistan ve Azerbaycan-Ermenistan arasındaki barış süreci sağlanmalıdır.

Türkiye-Azerbaycan-Nahçıvan mevcut dış ticaret ilişkileri ve potansiyeli açısından Zengezur Koridoru'nun sağlayacağı avantajlara bakıldığında panel konuşmacıları tarafından aşağıda belirtildiği gibi bir değerlendirme yapılmıştır:

2019 yılının sonlarında başlayan pandemi süreci, ülkeler arasında yapılan ticareti de etkilemiş, 2019 yılında Azerbaycan'ın ticaret hacmi 33,3 milyar dolar iken 2020 yılında 24,5 milyara düşmüş ve 2021 yılında yine pandemi devam etmesine rağmen 33,9 milyara çıkmıştır.

Türkiye ile Azerbaycan arasındaki toplam dış ticaret hacmine bakıldığında 2019 yılında 4,5 milyar dolar olan dış ticaret hacminin 2020 yılında, pandeminin başlarında, 4 milyar 160 milyon dolara düştüğü ancak 2021 yılında 4 milyar 661 milyon dolara çıktığı görülmektedir. Ancak Azerbaycan'ın dış ticaret hacmine bakıp Türkiye'nin Azerbaycan ile olan dış ticareti değerlendirildiğinde 2020 yılında Azerbaycan'ın dış ticaret hacminin yüzde 30 oranında olumsuz yönde etkilendiği, Türkiye'nin Azerbaycan'la yapmış olduğu dış ticaret hacminin ise yüzde 10 civarında azaldığı görülmektedir. Bu durum, koşullara rağmen Türkiye'nin Azerbaycan ile olan ekonomik ilişkilerinin güçlü olduğunu göstermektedir. Türkiye'nin Azerbaycan ticaret hacmine bakıldığı zaman bunun, pandemi dönemi de dâhil olmak üzere yıllara sâri olarak artarak devam ettiği görülmektedir. Türkiye, Azerbaycan ticaretinde 2019 yılında yüzde 12'lik bir hacme sahipken 2020 yılında yüzde 14,5, 2021 yılında yüzde 15,75 ve 2022 yılı ilk çeyreğinde ise yaklaşık yüzde 16,5 düzeyinde ticaret hacmine sahip olmuştur. İki kardeş ülke arasında gerçekleşen ticaret hacmi yeterli görülmemekle beraber iki ülkenin Cumhurbaşkanlarının 2023 yılı için koymuş olduğu hedef, 15 milyar dolardır. Bu hedefe ulaşabilmek için ilk etapta iki ülke arasındaki ticaretin önündeki engellerin kaldırılması gerekmektedir.

Öncelikli olarak Bağımsız Devletler Topluluğuna üye olan Azerbaycan ile serbest ticaret anlaşması yapılamadığından 1 Mart 2021 tarihinde Türkiye’de yürürlüğe giren Tercihli Ticaret Anlaşması yapılmıştır. Tercihli Ticaret Anlaşması dâhilinde belirlenen kotaların sıfırlanması önemli görülmektedir. Çünkü Azerbaycan, Bağımsız Devletler Topluluğu’na üye olduğundan dokuz ülke<sup>2</sup> ile gümrük vergisi alınmadan ticaret yapabilmektedir. Türkiye ürünlerinin bu topluluğa üye devletler tarafından ihraç edilen ürünlerle yarışabilmesi ve rekabet güçlerinin arttırılabilmesi için yüzde 15 olan ve bileşik KDV ile birlikte yüzde 36’ya varan gümrük vergisinin azaltılması gerekmektedir. Yine mevcuttaki ticaret anlaşması 15 ürünü kapsamakta ve bu ürünler ağırlıklı olarak tarımsal nitelik arz etmektedir. Azerbaycan ile Türkiye tarafından yapılan çalışmalarla bahsi geçen ürün sayısının artırılması için girişimlerde bulunmaktadır.

İki ülke arasındaki mevcut ticari ilişkilere ek olarak koridorun açılmasının sonrasında oluşabilecek fırsatlar değerlendirildiğinde Karabağ Zaferi akabinde bu bölgenin yeniden inşası noktasında Türk şirketlerin aktif rol alacağı öngörülmektedir. Yine Zengezur Koridoru sayesinde İran ve Gürcistan gibi ülkelerden geçen hatların kullanımına gerek kalmadan doğrudan Azerbaycan’a mal sevkiyatı yapılabilecek, Hazar geçişi kullanılarak Orta Asya’ya yapılan taşımaların daha kısa sürede ve daha az maliyetle gerçekleşmesi sağlanacak, Hazar Denizi üzerindeki sefer sayısının artması vesilesiyle limanların da işlevselliği arttırılacaktır.

Zengezur Koridoru, sadece Azerbaycan ve Türkiye’ye komşu ülkeler için değil, bu koridorun dışında kalan ülkeler için de çok önemli görülmektedir. Ülkeler arası ticarete kaydedilen mesafe, koridor açıldıktan sonra katlanarak artacaktır.

Bunlara ek olarak bir bölgede sınırın kapalı olması halinde sınırın bir tarafında kalan halkın yüzünü Batı’ya diğer tarafında kalan kısmının ise doğuya çevirdiği görülmektedir. Bu şekilde olan şehirlerde genç nüfusa gelir sunacak iş imkânlarının oluşmadığı ve göçlerin yaşandığı açıktır. Dolayısıyla siyaset bilimcileri tarafından “Modern İpek Yolu” olarak görülen Zengezur Koridoru’nun açılması, genç nüfusu yerelde tutabilecek ve bu alanda gelir elde etmelerine katkı sunabilecek nitelikte bir konu olduğundan TRA2 Bölgesi illerinin kalkınması açısından da önemli görülmektedir.

Açılması planlanan koridorun ulaştırma ve lojistik avantajları ile Türkiye ve Azerbaycan açısından sağlayacağı kazanımlar ve koridorun planlanmasına yönelik çalışmalarda dikkat edilecek hususların ise şunlar olduğuna dikkat çekilmiştir:

Türkiye ihracatla kalkınmayı hedefleyen ve önemli güzergâhlara sahip olan bir ülke olmasına karşın çevresindeki çoğu ülke istikrarsızlık yaşamaktadır. Bu bağlamda Zengezur Koridoru, ekonomik ilişkilerin güçlendirilmesi bağlamında kazan-kazan yaklaşımı ile tarafların kazanımlarının olacağı bir konsept içerisinde kurgulandığında bölgesel bir projeye dönüşebilme potansiyeline sahiptir. Ancak koridorun yolunun yapılması, işlerlik kazanması için yeterli olmayıp farklı gereksi-

<sup>2</sup> Bağımsız Devletler Topluluğu’na üye ülkeler; Azerbaycan, Belarus, Ermenistan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Rusya, Tacikistan ve Özbekistan’dır.

nimler ortaya çıkmaktadır. Özellikle önünde uzun kuyrukların oluştuğu Sarp Sınır Kapısı'ndan Koridor'a yönelen bir nakliyecinin Azerbaycan'a ulaşmaya çalışırken arada iki istasyonla karşılaşma ihtimalinin netleştirilmesi gerekmektedir. Nahçıvan'a giriş yaptıktan sonra oradan ulaşım sağlanarak direkt Azerbaycan'a mı giriş yapılacağı yoksa burada bir geçiş uygulamasından sonra Zengezur Koridoru'ndan geçilirken de ayrı bir geçiş tarifesinin uygulanıp uygulanmaması hususunun, ulaşım avantajı sağlayacak şekilde kurgulanmasının yararlı olacağı değerlendirilmektedir.

Zengezur Koridoru, çok uzun bir zincirden oluşmakta, zincirin halkaları için kaldıraç etkisi tesis etmesi öngörülmekte ve bütünsel bir bakış açısıyla hareket etmeyi gerektirmektedir. Bu durum bir örnek ile açıklanacak olursa, Pakistan'ın Karaçi şehrinden Türkiye'ye taşıma yapan bir tır dokuz günde Türkiye'ye gelmekte ve İran gümrüğünde iki gün beklemektedir. Bahsi geçen noktadan deniz yolu ile ulaşım sağlanması halinde ise söz konusu ulaşım 26 gün sürmekte ve karayolu ile ulaşım sağlanması halinde 5.500 dolar, deniz yolu ile ulaşım sağlanması halinde ise 6.500 dolar ödenmektedir. Bu yolla Pakistan ürünlerinin Türk pazarına, Hindistan ürünlerinden daha hızlı ulaşması ve Pakistan ekonomisine de katkı sunulması hedeflenmektedir. Dolayısıyla açılan herhangi bir koridorun, bütünsel bir bakış açısı ile değerlendirildiğinde birçok ülke için kaldıraç etkisi oluşturduğu görülmektedir. Zengezur Koridoru'nun da ulaştırma ve lojistik avantajları sayesinde böyle bir tesir oluşturması beklenmektedir.

Koridorun planlanmasında bütünsel bir bakış açısı ile hareket edilmesi ve ortak uygulamalar geliştirilmesi ve maliyetlerin minimize edilmesi, koridorun etkinliğini koruması açısından da önem arz etmektedir. Çünkü Türkiye ile tüm Avrupa'da 40 ton olan tonaj sınırının Azerbaycan'da 38 ton olduğu ve 40 ton yükleme yapan tırların Azerbaycan'da para cezalarıyla karşı karşıya kaldığı görülmektedir. Yine diğer ülkelerde yük taşımacılığında taşınan yükün niteliğinden ziyade şoförün ve aracın sahip olması gereken nitelikler kontrol edilmekte ve bu doğrultuda geçişlere müsaade edilmektedir. Ancak Azerbaycan uygulamasında, "az tehlikeli" grubundaki ürünler için 80 dolar, "orta tehlikeli" grubundaki ürünler için 160 dolar, "çok tehlikeli" grubundaki ürünler için de 320 dolar talep edilmektedir. Normalde tehlikeli ürünler taşıyan bir araçtan bahsedilen ücretlerin alınması, araca eşlik edecek itfaie benzeri bir hizmetin verilmesinden kaynaklanmaktadır. Ancak Azerbaycan'dan geçişlerde bu tarz bir hizmet de verilmemektedir. Bahsi geçen ücretlerden bazıları Ruslar ve Gürcülerden alınmamakta ve Türkiye'den çıkan Gürcü plakalı iki araç Bakü'ye vardığında Türk plakalı iki araçtan 700 dolar daha az maliyet oluşturmaktadır. Dolayısıyla uygulamalarda bütünsellik sağlanması gerekmektedir.





Orta Koridor son yıllarda artışa geçen bir talep ile karşı karşıyadır. Özellikle kuzey bölümdeki aksamalar ile güney deniz koridorundan gelen ürünlerin geçişinde tıkanıklıkların ve fiyat artışlarının yaşanması, milyonlarca ton malın tıpkı eski çağlarda olduğu gibi Afrika çevresinden dolaştırılarak ulaştırılmasına ve ciddi gecikmelerin yaşanmasına sebep olmaktadır. Bu gecikmeler, özellikle bozulabilir ürünlerin taşınmasını ve müşteriye ulaştırılmasını anlamsız kılmaktadır. Hazar Denizi'ndeki performans bu noktada kilit rol üstlenmektedir. Bu noktada, Türkmenistan ile Türkmenbaşı gibi bölgelerden Bakü'ye geçiş yapan hatlarda kapasite artışına ve tıkanıkların minimize edilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Benzer şekilde gemilerde düzenli bir sefer çizelgesinin oluşturulması gerekmektedir. Çünkü gemilerin hareket/ varış bilgileri net olmadığı takdirde bahsi geçen durum zincirleme halinde birçok aksamaya sebep olmaktadır. Yine 2020 yılından itibaren sınır kapılarını kapalı tutan Türkmenistan, araç aktarımlarında da kendi şoförleri ile Özbekistan sınır noktasına aktarım yapmaktadır. Ancak, Orta Asya'dan Güney Koridor'a sadece Türkmenistan üzerinden ulaşılmakta ve yukarıda sıralanan şoför değişimi gibi problemler, büyük bir sorun teşkil etmektedir. Dolayısıyla Koridor dışında kalan alanlarda görülen bu tarz problemlerin giderilmesi, Zengezur Koridoru'nun etkinliğini artıracaktır.

Zengezur Koridoru'nun beraberinde getireceği açılım ve gelişmelere örnek olarak şöyle bir karşılaştırmadan hareket etmek ufuk açıcıdır:

2002 yılında Türkiye'nin ihracatı 36 milyar dolar olarak gerçekleşmiş olup yapılan bu ihracatın sadece yüzde 5'i komşuları ile gerçekleşmiştir. Bu durum Türkiye'nin komşuları ile olan ilişkisinin zayıf olduğunu göstermektedir. Mevcut durumda ise ihracat rakamlarının yaklaşık 213 milyar dolar civarında gerçekleştiği görülmektedir. Dünyada tedarik zincirlerinin kırıldığı, navlun fiyatlarının arttığı bu süreçte Hindistan'dan İtalya'ya kadar olan coğrafyada üretim çeşitliliği açısından Türkiye gibi bir ülkenin olmadığı görülmektedir.

Karabağ Savaşı'nın akabinde güzergâhtaki tüm evlerin ve binaların yok edildiği, taşların dahi satıldığı görülmektedir. Çünkü çatışma beraberinde her zaman yıkım getirmektedir. Bahsi geçen coğrafyada gerçekleşen 30 yıllık çatışmada en çok zarar gören ülkelerin başında Ermenistan olduğu bilinmekte ve koridorun açılması halinde bu Koridor'dan en fazla fayda gören ülkelere birisinin de yine Ermenistan olacağı öngörülmektedir.

Zengezur Koridoru, elbette Türkiye için de çok ciddi gelişmeler sağlayacaktır. Türkiye'den Arap dünyasına Musul üzerinden bir koridorun açılması planlandığı gibi Orta Asya'ya açılacak olan bir koridora da hayati bir önem atfedilmektedir. Türk dış politikasına son dönemde bakıldığı zaman sadece strateji ve güvenlik odaklı bir yaklaşımın değil, aynı zamanda iş insanlarının önünü açan bir politika benimsendiği görülmektedir. Bu politika İngiliz tarzı bir politika olup İran tarzı bir politika değildir. Çünkü İran tarzında olduğu gibi sadece strateji ve güvenlik odaklı olan politikalarda ilerleme sağlanamamaktadır. Dolayısıyla yapılan politikalarda dahi öncelikli olarak ticaretin ön planda tutulması ve Zengezur Koridoru'nda da bu yaklaşımın sergilenmesi, Türkiye için önemli fırsatlardan faydalanılabilesine katkı sunacaktır.

Zengezur Koridoru'nun Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Hattı ile eşgüdümü, iki projenin birbirine etkileri, Bölgeye ve Zengezur Koridoru'na ilişkin projeler açısından şöyle bir değerlendirme ön plana çıkmıştır: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı'nın Kars Lojistik Merkezi ve devamında uzun dönemde planlanan Kars- Iğdır-Dilucu Demiryolu ile bütünlük oluşturması planlanmaktadır. Bahsi geçen projeler, birbirine rakip gibi görünse de aslında birbirleriyle tamamlayıcı projelerdir. Zengezur Koridoru bu projeler arasında küçük bir arter olarak konumlanmaktadır. Bahsi geçen projeler gibi uzun dönemde yapılan yatırımlarda ve planlamalarda bütünsel bir yaklaşım sergilenmelidir. Bu süreçte mevcut projelerle birlikte Orta Koridor'u güçlendirecek ve ihtiyaçlar doğrultusunda esneklik sağlayabilecek planlamalar mevcuttur.

Bu değerlendirmeler çerçevesinde saptanan bulgular veya yapılan tespitler ile bu bulgu ve tespitlerden yola çıkılarak geliştirilebilecek öneriler, Tablo 1'de özetlenmiştir.

**Tablo 1. Bölgesel Kalkınma ve Ekonomik Büyümede Zengezur Koridoru Potansiyeli Bağlamında Dış Ekonomik İş Birliği Potansiyelinin Geliştirilmesi Başlıklı Oturumda Yapılan Tespit ve Öneriler**

| Tespit                                                                                                                                                                                              | Öneri                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zengezur Koridoru denildiği zaman sadece Türk devletleri açısından sahip olduğu öneme atıfta bulunmaktadır.                                                                                         | Bölgesel kalkınmanın hedeflendiği bir durumda Ermenistan ve İran gibi komşu ülkelerin de bu koridora dâhil edilmesi gerekmektedir. Koridor, oldukça uzun bir zinciri teşkil etmekte olup bu zincirin bir bütün olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Zincirin son halkası Azerbaycan değil, Pekin olarak görülmelidir. Koridor kullanımının etkin bir şekilde temin edilebilmesi için bu güzergâhtaki devletlerden oluşan bir komisyonun kurulması gündeme gelmelidir.                                                             |
| Ülkeler arasındaki sınır kapılarının kapalı olması halinde sınırın bir tarafında doğuya diğer tarafında ise batıya yönelim ağırlaşmakta ve bu bölgelere yoğun bir iş gücü akışı gerçekleşmektedir.  | Bölgesel kalkınmanın sağlanabilmesi için nüfusu yerelde tutabilecek politikalara ihtiyaç duyulmakta ve sınır kapılarının açık kalması, bahsi geçen kesimin bu alanda istihdam edilmesine katkı sunabilecek nitelikte görülmektedir.                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Zengezur Koridoru’nun etkin biçimde kullanılması için öncelikle bölgedeki sanayi altyapısının güçlendirilmesi ve ticari olarak katma değere sahip olan ürünlerin üretimi büyük önem arz etmektedir. | Bu anlamda, serhat şehirlerine yatırım çekilmesi üretime önemli katkı sunacak olup mal ticaretinin yanında hizmet ticaretiyle ilgili çalışmaların da yapılmasına gereksinim duyulmaktadır. Koridor ile ilgili planlamaların bu kapsamda yapılması gerekmektedir.                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Son zamanlarda ticarete, karayollarında ortaya çıkan problemler sebebiyle, demiryollarının daha sık tercih edildiği görülmektedir.                                                                  | Zengezur Koridoru planlaması mutlaka BTK Demiryolu Hattı gözetilerek yapılmalı ve hayata geçirilmelidir. Zengezur Koridoru’nun daha iyi çalışabilmesi için Hazar Denizi, büyük bir önem arz etmektedir. Bu sebeple, buradaki seferlerin artırılması gerekmektedir. Orta Koridor’un performansını Orta Asya bölümünde bulunan devletlere ilişkin problemler etkileyebilmektedir. Bu anlamda, koridordan en etkin şekilde yararlanabilmek için bu problemlerin koridorda bulunan ülkeler tarafından çözülmesi büyük önem taşımaktadır. |

## 2.2. Zengezur Koridoru Çerçevesinde Bölgenin Ulaştırma ve Lojistik Altyapısı ile Fırsatlar ve Gereksinimler

Zengezur Koridoru’nun lojistik boyutuyla değerlendirildiği bu oturumda öne çıkan konular ve değerlendirmeler şunlardır:

Büyük bir kısmı kullanılabilir durumda olmayan Zengezur Koridoru’nun işlerlik kazanması, Türkiye ve Azerbaycan için olası etkilere sahiptir. Ulaşımın, demiryolunun yanı sıra kara yoluyla desteklenmesi planlanmaktadır. Çoğu kullanılamaz halde olan demiryolunun etkin hale gelmesi bölgesel, kıtasal hatta küresel etkileri olması nedeniyle önem arz etmektedir.

Bu koridorun açılması bölgedeki ülkelerin ticaret yoluyla uluslararası pazara açılma kabiliyetlerini etkileyecektir. Azerbaycan’ın da enerji koridorunu buraya alma

yönünde çalışmaları mevcuttur. Hâlihazırda Azerbaycan'ın Bakü ve Horadiz kentleri arasındaki bağlantı işler durumdayken Horadiz ile Nahçıvan'ın Ordubad kenti arasında bir işlerlik bulunmamaktadır.

Azerbaycan'ın dış ticaret rotaları ve ülkelere göre dağılımı ele alındığında, koridor 9,3 milyar dolar kapasitede ürün taşınmasına hizmet etmektedir. Bütün ülkelerin bu koridordan fayda sağlayacağı öngörülmektedir. Bu proje küresel açıdan kuzey-güney ekseninin ve "Bir Kuşak Bir Yol Projesi"nin bir parçası olabilecek potansiyele sahiptir. Koridor teknik bir ulaştırma projesi dışında bölgesel, küresel ve kıtasal açılardan da önemlidir.

Türkiye'nin Batı ile ilişkilerinden hareketle, Zengezur Koridoru'nun açılması, TRA2 Bölgesi, diğer bir ifadeyle yerel paydaşlar açısından değerlendirildiğinde şu noktalar dikkat çekmektedir: Projenin, Avrupa Birliği (AB)-Türkiye ilişkileri bağlamında; Türkiye'nin standartlarını dünya standartlarına taşıdığı ve özellikle lojistik sektörünün gelişimine önemli katkılar sunduğu değerlendirilmektedir. Türkiye-AB ilişkilerinin güçlenmesiyle birlikte, en hazır başlıklardan biri olan ulaştırma başlığında önemli adımlar atıldığı görülmektedir. Türkiye, Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ), AB ve diğer uluslararası standartların geliştirilmesi açısından Kafkasya ülkelerine örnek teşkil etmektedir. Türkiye lojistik sektöründe önemli bir yol kat etmiştir. Bu tecrübeler Kafkasya ülkeleri için önem arz etmektedir. Avrasya'nın gözü konumunda olan TRA2 Bölgesi açısından daha fazla çalışılması gerekmektedir. Türkiye'nin doğu bölgesi olan bu bölgede bavl ticareti dışında ticaretin daha farklı boyutlarda geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Pandemi gibi güvenlik açısından tehdit oluşturabilecek hususlar, demiryolu ulaşımının önemini tekrar gündeme getirmiştir. Bu nedenle, bölgedeki kesintisiz ticari hayatın devam etmesi açısından koridorun önemli bir yere sahip olduğu değerlendirilmektedir.

Bölgesel ölçekte; 3+3 şeklinde adlandırılan Türkiye, Rusya, İran ile Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan bölgesel güçleri mevcuttur. Türkiye ve Azerbaycan arasındaki kara ve demiryolu bağlantısı Gürcistan'da istihdam, turizm vb. alanlarda önemli katkılar sağlamıştır. TRA2 Bölgesi'nin de hâlihazırda bu sektörlerde potansiyele sahip olduğu açıktır. Özellikle eğitim, istihdam ve kadın kooperatifleri anlamında projenin sosyal katkılarının olması beklenmektedir.

Bölgesel ve yerel olanaklar dışında, Zengezur Koridoru Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'nun bir parçası haline gelebilme potansiyeline de sahiptir. Zira Koridor; ticari kabiliyetlerin artırılması konusunda büyük bir potansiyele sahiptir. Bu potansiyeli üç yönden ele almak mümkündür:

Birincisi, yerel açıdan önem teşkil etmektedir. Başta Türkiye, Azerbaycan ve Ermenistan açısından olmak üzere TRA2 Bölgesi'nin gelişmesi için önemli görülmektedir.

İkincisi, bölgesel anlamda; Türkiye açısından merkezi Asya'ya açılma imkânı tanımaktadır. 1,2 trilyon dolar ticaret potansiyeline sahip Türki cumhuriyetlere erişme imkânı sunmaktadır. Kültürel benzerliklerin yaşatılması ve geliştirilmesi açı-



sından da toplumlar arasında bir etkileşim imkânı teşkil etmektedir. Azerbaycan ve Türkiye arasındaki mesafenin 400 km kısalması, lojistik harcamaların azaltılması açısından önem teşkil etmektedir.

Üçüncüsü, Zengezur Koridoru'nun açılmasına kıtalararası açıdan bakıldığında; Rusya ve Ukrayna arasındaki durum, Avrupa ve Çin arasındaki ilişkileri etkilemiş ve Rusya'ya uygulanan yaptırımlar neticesinde faizler yüzde 65 oranında artmıştır. Bu durum da bu koridorun önemini ve gerekliliğini tekrar gün yüzüne çıkarmıştır. Bir Kuşak Bir Yol Projesi'ne sahip Çin açısından da Zengezur Koridoru stratejik bir konumdadır. Türkiye ve merkezi Asya arasında 6 milyar dolarlık ticari ilişki ve Aşka-bat mukavelesi de Zengezur Koridoru'nun açılması yönünde eğilimlerin olduğunu göstermektedir. TRA2 ve Nahçıvan bölgelerinde, zanaat dallarının geliştirilmesinin de hane halklarına önemli katkılar sağlayacağı öngörülmektedir.



Azerbaycan, Rusya ve Ermenistan arasında imzalanan Dağlık Karabağ Antlaşması'nın 9. maddesine göre; bölgenin ekonomik ve ulaşım bağlantılarında engeller kaldırılacaktır. Ermenistan; vatandaşların, araçların ve yük araçlarının iki yönde hareketini organize etmek amacıyla Azerbaycan'ın batısındaki bölgeler ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında ulaşım iletişimini sağlayacaktır. Ulaşım iletişiminin kontrolü, Rusya Sınır Güvenlik Servisi kurumları tarafından da sağlanacaktır. Tarafların anlaşmaya varması durumunda, Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti ve Azerbaycan'ın batı bölgeleri arasında ulaşım ağları inşa edilecektir.

Türkiye'yi Asya'ya, Nahçıvan'ı Azerbaycan'a bağlayan bir koridor konumunda olacak olan Zengezur Koridoru, BTK'ya kıyasla daha kısa bir mesafede (340 km) iki

ülkeyi birbirine bağlamaktadır. Doğrudan Nahçıvan üzerinden kesintisiz bir bağlantı imkânı sağlayacaktır. Azerbaycan gazının mevcut durumda metre-küp fiyatı 490 dolar olup açılacak Zengezur koridoru ile bu fiyat, 335 dolara düşecektir. Bu durumda, Türkiye'nin İran gazına ihtiyacının azalacağı tahmin edilmektedir. Bu koridorun açılması, İpekyolu'na can verecektir.

Hâlihazırda, dünyada üç koridor mevcut olup bunlar; Kuzey, Güney ve Orta Koridor olarak adlandırılmaktadır. Kuzey koridoru; Çin'i Rusya üzerinden Avrupa'ya bağlamakta olup ortalama 20 günlük mesafede kat edilmektedir. Bu koridorda iklim koşulları nedeniyle soğuktan kaynaklı donma olayları sebebiyle ambalajlama ve ürün kaybı maliyetleri ortaya çıkmaktadır. Orta koridor; Çin'den başlayarak Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşan yol olarak karşımıza çıkmaktadır. Ortalama 12 günlük sürede kat edilen bu koridor; diğer yollara kıyasla en iyi alternatif olarak görülmektedir. Güney Koridoru yine Çin'den başlayarak deniz yoluyla Avrupa'ya ulaşmakta ve yaklaşık olarak 30 gün sürmektedir. Tüm bu nedenlerle Zengezur Koridoru'nun açılması kaçınılmaz görünmektedir. Üç ülke ile sınırı olması hasebiyle jeopolitik açıdan önemli konumda olan İğdır'da, lojistik başta olmak üzere diğer yatırımların artması beklenmektedir.

Türk Hava Yolları (THY), Pegasus ve Ermenistan havayolu şirketlerinin İstanbul'dan Erivan'a olan trafiği de olumlu siyasi yaklaşımlar sayesinde artmaktadır. Koridorun açılması ile Kars, Erzurum, İğdır ve Trabzon üzerinden tüm dünyaya ulaşım kolaylıkla sağlanabilir hale gelecektir. Bölgenin turizm potansiyeli de bu durumu destekleyecektir.

Zengezur Koridoru'nun Bir Kuşak Bir Yol/Kuşak-Yol Projesi'nin bir parçası olup olamayacağına ve uluslararası yük trafiğinin Türkiye üzerinden geçmesine ne derecede yardımcı olabileceğine dair şu değerlendirme yapılmıştır:

Ulaştırma yatırımları açısından çeşitli projeksiyonlar ve yatırımlar planlanmaktadır. Kuzey koridoru ve Güney koridorundan geçişler hem süre hem de diğer nedenlerden dolayı sınırlı kalmakta ve Orta Koridor gibi alternatif yolların geliştirilmesi ve güçlendirilmesi gerekliliği vurgulanmaktadır. Bölgenin potansiyelini ortaya koyan önemli ulaşım altyapılardan biri olan Bakü-Tiflis Kars Demiryolu Hattı ve 2021 yılında faaliyete geçen Kars Lojistik Merkezi gibi çalışmalar da orta yolun güçlendirilmesi gerekliliğini desteklemektedir. Kars-İğdır-Aralık-Dilucu ulaşımına yönelik karayolları ve demiryolları üzerinde çalışmalar devam etmektedir.

Tüm altyapı projeleri ve planları 2022 yılı Nisan ayında yayımlanmıştır. Türkiye'nin Orta Koridor'da önemli bir paya sahip olması planlar dâhilindedir. Kars-İğdır-Aralık-Dilucu Demiryolu Hattı çalışması da Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından 2022 Yılı Yatırım Programı'na alınmıştır. İhale çalışmaları ardından yatırıma başlanacaktır. İpekyolu'nun demiryolu ile tesis edilmesi açısından Zengezur Koridoru önem arz etmektedir. Dilucu'ndan Kapıkule'ye kadar tesis edilecek demiryolu hattıyla ulaşım koridoru, Zengezur koridorunu ve dolayısıyla Orta Koridor'u destekleyecektir.

Konteyner taşımacılığı da son dönemlerde Orta Koridor'da üç kat artmış olup altyapı açısından Orta Koridor'un bu olası ticaret hacmine hazırlıklı olması gerek-



mektedir. Kars Lojistik Merkezi de demiryolu hatları açısından Bölgenin önemini artıracaktır. Lojistik firmalarının bölgede yatırım yapması teşvik edilecektir. Zengezur Koridoru'nun açılması durumunda; Iğdır-Dilucu sınır kapısı yolu ve diğer yollar ile Bölgenin ulaşım altyapısı desteklenecektir.

Ayrıca, Horadiz-Cebrail-Zangilan-Ağbend yolunun açılması yolunda Türkiye ve Azerbaycan Cumhurbaşkanları nezdinde atılan adımlar ile bölgenin altyapısı desteklenmektedir.

Ancak Nahçıvan-Kars arasındaki demiryollarında altyapı farklılıkları mevcuttur. 1 milyar dolar değerinde modernizasyona ihtiyaç duyulmaktadır. Şimdilik demir yolları arasındaki farklılık konteyner transferi (kombine taşımacılık) ile çözülmüştür. Modernizasyon ve uyum çalışmaları bütçesi yaklaşık olarak 1,18 milyar dolara tekabül etmektedir. Demir yolunun mevcut olmadığı Dilucu-Sederek'e kadar olan alanda 10 km mesafede altyapı yapılması gerekmektedir. Koridorun açılması durumunda Türkiye ve Azerbaycan arasındaki demiryollarının hızlı bir şekilde modernizasyonu yapıp, entegrasyonu sağlanabilecektir. Buna ek olarak, Türkiye'nin doğudan batıya tüm demiryolu planları yapılmıştır. Diğer otoyol bağlantıları tamamlandıktan sonra Zengezur ile birlikte Orta Koridor desteklenmiş olacaktır. Yolcu ve yük taşımacılığında, Zengezur Koridoru ile Bakü'den Ankara'ya ulaşımın daha da kolaylaşacağı değerlendirilmektedir. Kuzey ve güney koridorlarına göre Orta Koridor, altyapısı değiştirilmese dahi daha avantajlı konumda bulunmaktadır.

Yine diğer ulaşım ağlarıyla bütünleşme açısından Zengezur Koridoru sonrasında bölgenin Karadeniz limanlarına bağlantısının nasıl sağlanabileceği konusu gündeme gelmektedir. Limanlara bağlantı, Iğdır-Erzincan-Trabzon, Ankara-Yozgat-Mersin üzerinden sağlanacaktır. Bu koridorların demiryoluyla ve limanlarla bağlantısı Türkiye, Avrasya ve Azerbaycan açısından önemlidir. Yapılan saha çalışmalarında, Türkiye'deki demiryolu hatları açısından 2053'e kadar gerçekleştirilecek projelerin toplam 70 milyar dolar tutarında olması beklenmektedir. Türkiye'nin projeksiyonlarına göre yük taşımacılığı da 2053 yılında 23 kat artacaktır. Dolayısıyla, farklı bir ulaştırma dönemine girilmektedir.

Zengezur Koridoru'nun yapımında ulaştırma ve altyapı açılarından karşılaşılabilecek güçlükler noktasında Karabağ'ın altyapı eksikliklerine dikkat çekilmiştir: Atılan her adımın riski olsa da Karabağ bölgesinde altyapının yeniden tesis edilmesi gerekmektedir. Bu, aynı zamanda Zengezur Koridoru'nun hayata geçirilmesine de hizmet edecektir. Riskin azaltılması anlamında, Karabağ'ın altyapısının inşası Zengezur Koridoru'nu besleyecektir.

Zengezur Koridoru'nun Türkiye açısından alternatiflerinin neler olduğu ve koridorun bunları nasıl etkiyeceği noktasında şu hususlara gönderme yapılmıştır: Rusya ile İran bu projeyi siyasi ve jeopolitik olarak algılamaktadır. Bu durum, Hazar Denizi'nde de mevcuttur. Rusya ve İran Hazar'daki kaynakların sınırlı olması nedeniyle Hürmüz Boğazı gibi daha çok kaynağın olduğu bölgelerle ilgilenmektedir. Çin, bölgedeki bu projeyi olumlu karşılamaktadır. Çin, bu bölge ile etnik ve kültürel bir bağlantısı olmamasından dolayı bölgedeki projeye ekonomik açıdan olumlu bakmaktadır. Çin'in jeo-ekonomik çıkarlarının peşinde olduğu değerlendirilmektedir.

Aynı durum AB için de geçerlidir. Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP) projesinde AB'nin desteği görülmektedir. Bu koridorun açılması ile Trans-Hazar'a ulaşım potansiyeli artacak ve ulaşım kolaylaşacaktır. Uluslararası örgütlerden devletlerin ayrılması vb. durumlar uluslararası ilişkiler açısından önemli bir konjonktürde olduğumuzu ve projenin ivediliğini işaret etmektedir ve bu fırsattan yararlanılması gerekmektedir.

Zengezur Koridoru çerçevesinde bölgenin ulaştırma ve lojistik altyapısı değerlendirildiğinde ortaya çıkan fırsat ve gereksinimler şunlardır:

Birincisi Iğdır odaklı olarak durum ele alınacak olursa, Zengezur Koridoru'nun çok ortaklı ve çok yönlü yarar sağlayacağı, küresel ticarete önemli bir yol olacağı öngörülmektedir. Iğdır, Azerbaycan ile son zamanlarda imzalanan Tercihli Ticaret Anlaşması açısından önemli olup dünyada üç ülkeye sınırı olan nadir şehirlerden biridir. Bu avantajlı yönler düşünüldüğünde şehrin potansiyelini kullanamadığı görülmektedir. İlde lojistik sektörü ilerlemiştir ancak lojistik merkezi bulunmamaktadır. Lojistik merkezinin kurulması şehir ve proje açısından önemlidir. Bölgede tek tır karnesi sağlayan yer Iğdır'dır. Demiryolu ile birlikte karayolları ve lojistik merkezinin kurulması ile Iğdır'ın önemli bir ilerleme kaydedeceği değerlendirilmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı Planlama Dairesi de mevcutta 12 olan lojistik merkezi sayısını 26'ya çıkarmak istemektedir. Bakanlığın lojistik model ve planlarına göre, Iğdır'da yakın zamanda bir lojistik merkezi kurulması planlanmamaktadır. İleriye dönük ihtiyaçlar ve Zengezur Koridoru'nun açılması, bu planların ihtiyaçlara cevap verecek şekilde geliştirilmesini sağlayacaktır. Zira Zengezur koridorunun açılması, maliyetlerin ve sürelerin azalmasını sağlayacak, ayrıca çevreci olması yönüyle de iklim değişikliği mücadelesinde daha az karbon salınımına ve Türkiye'nin 2053 karbon-nötr hedeflerine katkı sağlayacaktır. Bölgede var olan Organize Sanayi Bölgesi (OSB) ve diğer altyapı tesisleri ile istihdam artırılarak sosyal alanda da gelişmeler sağlanabilecektir.

Her ne kadar teknik açıdan koridorun açılması rahat olsa da projenin hayata geçmesi, siyasi ve diplomatik açıdan alınacak kararlara bağlıdır. Bu noktada, bazı zayıf yönlerle değinmek gerekmektedir. Karabağ sorununun yeni çözülmüş olması sebebiyle, Ermenistan ile iş yapılması konusunda bir önyargı mevcuttur. Ayrıca Koridor'un İran ilişkilerinde sorunlara sebebiyet verme potansiyeli söz konusudur. Koridor'un, İran ile olan ilişkileri çıkmaza sokabilme ihtimali mevcuttur. Gürcistan'ın da ekonomik çıkarlarına ters düşmesi nedeniyle projeyi istememe ihtimali bulunmaktadır.

Zengezur Koridoru projesinden önce İran ile Ermenistan arasında 3,5 milyar dolarlık demiryolu projesi mevcuttu. Pandemiden önce; Ermenistan turizminin çoğunluğunu eğlence turizmi teşkil etmekte olup buraya turistlerin çoğu İran'dan gelmekteydi. Ancak Zengezur Koridoru'nun açılması durumunda, bu demiryolu projesi önemini yitirecektir. Diğer taraftan, İran, Rusya-Ukrayna krizinden faydalanaarak nükleer alanlarda anlaşmalarını tamamlamak istediğinden koridor konusunda pürüz çıkarmayabilecektir. Aslında, Koridor İran açısından ekonomik bir kayıp oluşturacağı için İran bu koridorun açılmasını istememektedir. Rusya ve İran'ın iç

ekonomik koşulları, bu koridor konusunda iki devletin duruma olumlu yaklaşmasına neden olabilecektir. Siyasi olarak bu konuda çekinceleri olan Rusya, özellikle yaptırımlar nedeniyle sıkışmış olan ekonomisini ve ticaretini bu yolla geliştireceğini düşündüğünden projeyi desteklemeye hazırdır.

Dahası, BTK projesi gerçekleşmiş olup projeye ilişkin Gürcistan'ın borcunu Azerbaycan kredi olarak ödemiştir. Bu projede de Azerbaycan devleti olarak her türlü sermaye ve yatırımlarla destek sağlanacaktır. Ayrıca, BTK Demiryolu Hattı'nın medya içerik analizi yapılmıştır. Yapılan analizlere göre bu konu en çok Azerbaycan'da haber olarak yayınlanmıştır. Projeyi Gürcistan ekonomik, Türkiye ve Azerbaycan ise siyasi ve önemli bir güç olarak değerlendirmektedir. Rusya ve İran en çok itiraz eden devletler olmasına rağmen bu projeden her ikisi de yararlanmıştır.

Bu değerlendirmeler çerçevesinde saptanan bulguları veya yapılan tespitleri ve bu bulgu ve tespitlerden yola çıkılarak geliştirilebilecek öneriler, Tablo 2'de özetlenmiştir.

**Tablo 2. Zengezur Koridoru Çerçevesinde Bölgenin Ulaştırma ve Lojistik Altyapısı, Fırsatlar ve Gereksinimler Başlıklı Oturumda Yapılan Tespit Ve Öneriler**

| Tespit                                                                                                                                                                                                                                      | Öneri                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bölgede güçlü girişimci grubu eksiktir.                                                                                                                                                                                                     | Girişimci gruplarına teşvikler yeterli seviyedir. Temel sorun girişimci grubunun uygun bir alan bulup bu alanda uzun süreli bir yatırım yapmaları hususunu kabul etmeleridir. Arazi payları, KDV vb. gibi bir dizi destekle girişimciler desteklenmektedir. Girişimcilerin bir potansiyel görmesi ve o alanda yatırım yapması durumu beklenmektedir. Girişimci kamu sektörü de olabilir.                          |
| Ermenistan ile olan ilişkiler, beklenen düzeyde değildir.                                                                                                                                                                                   | Eş zamanlı olarak yürütülmesi gereken bir süreç söz konusudur. Ermenistan'la ticaretin geliştirilmesi herkesin kazanabileceği bir ortam oluşturulması bakımından önemli olup bu durumun iki ülke ilişkilerine olumlu yönde katkı sağlayacağı öngörülmektedir. İleriye dönük yapılacak faaliyetler, açılan uçuşlar ve karşılıklı yatırımcı ziyaretleri vb. ile birebir ticari ilişkilerin gelişmesi söz konusudur. |
| Serbest bölgenin önündeki en büyük engel altyapının hazır olmamasıdır.                                                                                                                                                                      | Fizibilite, tanıtım ve altyapı çalışmalarının planlı ve programlı bir şekilde yürütülerek güçlü yatırımcıların bölgeye çekilmesi gerekmektedir. Serbest Ticaret Bölgelerinin kurulmasında güçlü girişimci grubuna ihtiyaç duyulmaktadır.                                                                                                                                                                          |
| Doğu Anadolu ihracatçıları Birliği'ne kayıtlı 300'e yakın firma mevcuttur. Sürekli ihracat yapma potansiyeline sahip 100 yatırımcı vardır. İhracatçı firma sayısı bölge içerisinde gittikçe artmaktadır. Ancak genelde sınırlı kalmaktadır. | İhracatçıların üretim odaklı bir yapılanmaya geçmesi teşvik edilmeli ve bu konuda bilgilendirme sağlanmalıdır.                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Tercihli Ticaret Anlaşması'nın kapsayıcılığı sınırlıdır.                                                                                                                                                                                    | Tercihli Ticaret Anlaşması kapsamındaki ürün grubu sınırlıdır. Bunun artırılması için üst düzey girişimlerde bulunulması gerekmektedir.                                                                                                                                                                                                                                                                           |

### 2.3. Zengezur Koridoru'nun Uluslararası Ticaretin Gelişimine Etkisi

Bu oturumda koridorun Türkiye ile Azerbaycan arasındaki ticari ilişkilere etkisi, uluslararası ticaretin gelişimine sunabileceği katkı, bahsi geçen katkıyı temin etmek üzere Türkiye ve Azerbaycan'ın üstlenmesi gereken roller, koridorun yapımında ulaştırma ve altyapı açısından karşılaşılabilecek güçlükler ile uygulanacak tarifelerin olası etkileri üzerinde durulmuştur.

Öncelikle, Zengezur Koridoru'nun açılmasının Türkiye ve Azerbaycan arasındaki ticari ilişkilere çok önemli etkileri olacaktır. Koridor henüz açılmadan İstanbul-Karaçi Tren Hattı'nın faaliyete geçeceğinin duyulması beklentileri artırmıştır. Sonrasında bu proje belli bir süre rafa kaldırılsa da tekrardan gündeme gelmiş ve Kars-Iğdır-Aralık-Dilucu Demiryolu Hattı'nın Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından 2022 yılı Yatırım Programı'na alınması büyük bir yankı uyandırmıştır. Mevcut durumda Iğdır üzerinden yapılan ihracatın yaklaşık olarak yüzde 85'i Dilucu ve Gürbulak Sınır Kapıları üzerinden Azerbaycan'a yapılmaktadır. Bahsi geçen durum somut verilerle de desteklenecek olursa, Iğdır 2008 yılında 136 milyon dolar, 2021 yılında da 124 milyon dolar ihracat gerçekleştirmiştir. Bahsi geçen ihracatta 1992 yılından beri açık olan sınır kapısı etkili olmuştur. Dolayısıyla Nahçıvan ve Azerbaycan'a ihracatı kolaylaştıran her bir hamle dış ticaretin gelişimine önemli katkılar sunacaktır.

Buna ek olarak, koridorun açılması, süre ve maliyet gibi hususların minimize edilmesine katkı sunacaktır. Çünkü mevcut durumda Bakü'ye iki yoldan ulaşım sağlanabilmektedir. İlk güzergah olan "Kuzey Koridoru" olarak adlandırılan Sarp-Türk-gözü Sınır Kapıları yaklaşık 950 km uzunluğundadır. İkinci olarak Gürbulak Sınır Kapısı kullanılarak İran üzerinden ulaşım sağlandığı takdirde ise bu güzergâh 760 km uzunluğundadır. Dolayısıyla Zengezur Koridoru'nun altyapısı uygun bir şekilde tasarlanıp hayata geçirilmesi halinde mesafe kısılacak, süre ve maliyet açısından avantajlı bir durum ortaya çıkacaktır.

Koridor, mevcut durumda bir kaldıraç etkisi oluşturacaktır. Çünkü hâlihazır-daki sistemde Türkmenistan-İran Hattı kapalı olduğu için geçişler kuzey hattından sağlanmakta ve Azerbaycan'a geçişlerin sağlanması sırasında hem Gürcistan'ın tarife dışı engellerine maruz kalınmakta hem de olumsuz kış şartları, kapının aylarca kapalı kalmasına sebep olmaktadır. Yeni bir hattın açılması, bu ekonomik olumsuzlukları bertaraf edecek, hatta Gürcistan'ı mevcut sistemini daha düzgün ve işler hale getirmesi için teşvik edecektir.

Zengezur Koridoru'nun açılması halinde koridor transiti bu alana kayacağı için öncelikle Orta Asya ülkelerine yapılan ticaretin hem depolama hem de üretim merkezi Iğdır ve civarına kayabilecektir. Aynı şekilde Iğdır'daki gümrük idaresinin de daha aktif ve büyüme odaklı bir yaklaşım sergilemesi beklenecektir. Çünkü hâlihazırda Iğdır Gümrük Müdürlüğü'nün sınırlı sayıda işlem hacmi bulunmakta ve koridorun devreye girmesiyle beraber sınır kapısı gümrük idaresi ile iç gümrük idaresi arasındaki etki farkının da ortaya çıkması beklenmektedir. Dolayısıyla bu süreçte Iğdır Gümrük Müdürlüğü'nün mevcudunu en az 6-7 kat büyütmesi gerekmektedir. Bu da öncelikle Müdürlüğün kendisine ait bir sahada gümrük binası ve yerleşkesi



oluşturmasını gerektirmektedir. Aynı şekilde koridorun açılması ile birlikte Gürbulak Sınır Kapısı üzerinden gerçekleşen İran trafiği azalıp söz konusu akış Dilucu Sınır Kapısı'na kayacağı için Dilucu Sınır Kapısı'nın mevcut kapasitesinin de genişletilmesi gerekecektir. Bu yüzden burada depo, antrepo, tüm analizlerin yapıldığı laboratuvar, sosyal tesis, tır parkı veya lojistik merkezi kurulması gerekebilecektir. Daha ilerleyen süreçte belki de serbest bölge kurulması gerekecektir. Ancak gümrük sistemi antrepoculukla yürütülmekte ve bu işi özel sektörün kendisi yapmaktadır. Dolayısıyla iş kapasitesi arttıkça antrepoculuk gelişecek ve bu gelişmeye paralel olarak Gümrük Müdürlüğü kendisini revize edip kapasite artışı yoluna gidecektir.

Bununla beraber antrepo rejimi, Iğdır ilinde normal bir rejim haline gelip talep görecektir. Bu da uluslararası tedarik zincirinde olan birçok ara malın buradaki antrepolarda birleştirilip montajlanıp diğer ülkelere pazarlanmasının yolunu açacaktır. Burada aslında sadece üretim değil demonte/montaj alanı da geliştirilebilecektir. Çünkü Orta Asya ülkelerinden Avrupa'ya ve kuzey ülkelere transit buradan başlayabilecektir. Dolayısıyla Zengezur Koridoru'nun açılması, gümrük faaliyetlerinde de ciddi artışların ortaya çıkmasını sağlayacaktır.



Zengezur Koridoru, lojistik maliyetlerinin azaltılması için de büyük bir avantajdır. Çünkü bu koridor sayesinde deniz yolu ile 45 gün olan bir navlunun geliş süresi 15 güne düşebilecektir. Ancak bu avantajın elde edilmesi gümrüklerde hâlihazırda var olan ve gelecekte oluşabilecek sorunların ortadan kaldırılmasına bağlıdır. Bahsi geçen durum bir örnekle açıklanacak olursa, Rusya ile Ukrayna arasındaki savaştan ötürü deniz ticareti durmuş olup ürün sevkiyatının tamamı kara yoluna



kaymıştır. Bu olumsuz durum Sarp Gümrük Kapısı'nda 4,5 kilometre uzunluğunda tır kuyruğunun oluşmasına sebebiyet vermiştir. Bu durum sadece Gürcistan'a giden mallar için değil, Rusya'ya giden mallar için de geçerlidir. Normalde İğdir'dan ve Erzurum'dan çıkış yapan ürün, ertesi gün Gürcistan'a ulaşır ve Azerbaycan'a geçebiliyorken şu dönemde üç gün Sarp Sınır Kapısı'nda beklemektedir. Bu sebeple Koridor'dan geçişlerin sorunsuz bir şekilde sağlanması için gerekli tedbirlerin alınması önem arz etmektedir.

Zengezur Koridoru'nun iki ülke arasındaki ticari ilişkilere etkisi Azerbaycan cephesinden incelendiğinde birkaç husus dikkat çekmektedir. Öncelikle Nahçıvan'da faaliyet göstermekte olan işletmeler göz önünde bulundurulduğunda bunların yüzde 30-40 kapasite ile çalıştıkları görülmekte, dolayısıyla söz konusu firmaların tam kapasite ile çalışabilmesi için yeni pazarlara ihtiyaç duyulmaktadır. Zengezur Koridoru, firmaların yeni pazarlara ulaşabilmesi noktasında önemli görülmektedir. İkinci bir husus olarak Türkiye ve Nahçıvan tarafından ihraç edilen gıda ve inşaat ürünleri gibi kalemler daha çok kuzey pazarına hitap etmektedir. Nahçıvan'dan Bakü'ye İran üzerinden gönderilen ürünlerin nakliye masrafları artmakta ve bu durum, rekabet gücünü azaltmaktadır. Koridorun açılması bu tarz giderleri ortadan kaldıracak bir girişim olarak görülmektedir. Ancak koridorun açılması fiziki anlamda tüm sorunları bertaraf edemeyeceğinden bu istikamette sürekli çalışmalara devam edilmesi gerekmektedir.

Yine mevcut durumda Türkiye ile Nahçıvan arasında yapılan ticaret beklenen düzeyde değildir. Bunda gümrük sisteminin de etkisi görülmektedir. Bu durum bir örnek ile açıklanacak olursa Nahçıvan'dan İğdir'a hareket eden gıda yüklü bir tır Erzurum'daki gibi ihtisaslaşmış bir gümrüğe gitmekte ve ürünler burada çeşitli analizlere tabi tutulup çeşitli ödemeler yapıldıktan sonra tekrardan İğdir'a yönelmektedir. Bu durum Nahçıvan'dan İğdir'a olan gıda ürünleri ihracatını güçleştirdiğinden ihracat miktarı, beklenen düzeyde gerçekleşmemektedir. Dolayısıyla koridorun açılması fiziki anlamda görülen sorunları çözmeyecek olup bu alanda çeşitli tedbirlerin geliştirilmesini gerekli kılmaktadır. Koridorun açılması durumunda, etkin sonuç alınabilmesi için, öncelikle gümrük işleyişi ile ilgili mevcut sorunların düzeltilmesi gerekmektedir.

Koridorun her iki ülke arasındaki ticari ilişkilerin gelişimine etkisi değerlendirilirken manat ve liranın değeri göz önünde bulundurulmalıdır. Çünkü Türk Lirasının değerinin düşük olması, Nahçıvan ve Azerbaycan'da üretilen ürünlerin rekabet gücünü azaltmakta, Türkiye'de üretilen ürünler ile aynı kalitede olan Nahçıvan menşeli ürünler daha pahalı hale geldiği için Türk ürünleri ile rekabet edememektedir. Sonuç itibari ile TL'nin değeri düşük seviyelerde seyrettiği müddetçe Koridor açılırsa bile beklenen düzeyde ihracatın gerçekleşmesini engelleyebilecek bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır.

Yine iki ülke arasındaki ticari ilişkilerin güçlendirilmesi için Sınır Ticaret Merkezleri önemli görülmektedir. Sınır Ticaret Merkezi'nde ithalatına veya ihracatına izin verilen ürünler listesi belli bir seviyededir ancak ihtisas gümrüğü olmadığı için

bu ürünler, Nahçıvan gümrüğünde işlem görmeyip Gürbulak Sınır Kapısı ve Sarısu Sınır Ticaret Merkezi'nin işlem yükünü artırmaktadır. Söz konusu ticaret kapsamındaki ürünleri de genellikle tarım ürünleri oluşturmaktadır. Bu kapsamda hem il sayısı hem de ürün sayısı anlamında iki taraflı olarak artışların gündeme gelmesi Koridorun etkinliğini artırma açısından önemli görülmektedir.

Her iki ülke arasındaki ticari ilişkilerin güçlü bir şekilde ilerleyebilmesi için Koridor açılmadan önce tarafların, hukuki ve fiziki altyapıyı uygun hale getirmesi önem arz etmektedir. 2021 yılında, Türkiye Ticaret Bakan Yardımcısı Nahçıvan'a ziyarette bulunmuş ve Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti Yüksek Meclisi Başkanı ile görüşüp yol vergisi, tehlikeli maddelere ilişkin vergi gibi birçok kalemden oluşan geçiş ücretlerinin tek bir kalemde toplanarak sabit bir fiyata çekilmesi konusunda talepte bulunulmuştur. Nahçıvan yetkilileri ilgili talebin Azerbaycan yetkililerine iletiliğini dile getirmiş ve bu durum Türkiye Bakü Müşavirliği tarafından da doğrulanarak Bakü Meclisi'nde gündemde olduğu teyit edilmiştir.

Zengezur Koridoru'nun yapımında ulaştırma ve altyapı açısından karşılaşılabilecek güçlüklerin ve yüksek tarifelerin Zengezur Koridoru'ndan beklenen faydaların elde edilmesine olan etkisi büyük bir öneme sahiptir. Dilucu Sınır Kapısı hâlihazırda günlük 300-500 araca hizmet verebilecek altyapıya sahip olmasına karşın; Gürbulak Sınır Kapısı'nın yeniden modernize edilmesi sürecinde inşaat sahasının geniş tutulmasıyla beraber araç trafiğinin bir kısmı Dilucu'na kayacağından ulaştırma ve altyapı açısından karşılaşılabilecek güçlükleri koridordan önce sınır kapısında çözmek gerekmektedir.

Koridorun karayolu ve demiryolu bağlantıları ile ilgili değerlendirmelerde bulunulduğunda mevcut demiryolunun yıllardır kullanılmadığı bilinmekte ve hattın bugün açılmasının gündeme gelmesi halinde bir ya da iki yıl ne tır ne de demiryolu taşıması yapacak durumda olduğu görülmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Kars'tan Dilucu'na kadarki bölge için altyapı çalışmaları bulunmaktadır. Devamında da yine uluslararası koridorda da çeşitli projeler gündemdedir. Koridor boyunca sürecektir hattın hem iyileştirilmesine hem de baştan yapılacak inşaat çalışmalarına ihtiyacı vardır. Ancak Koridor'dan geçişte 44 km'lik bir Ermenistan hattı bulunmakta ve bu hattaki geçişin nasıl sağlanacağı muallak olan hususlardan birisini teşkil etmektedir. Koridorun açılması halinde 44 km'lik Ermenistan hattında Ermenilerle ve Ruslarla nasıl bir iletişimin kurulacağı net değildir. Çünkü Ermenistan demiryolunun kontrolü Rus şirketlerinin hâkimiyetindedir.

Yine BTK Demiryolu'nda da yaşanan hat açıklığı problemi bu alanda da yaşanabilecektir. BTK'da aktarma istasyonları vasıtasıyla yükler aktarılmakta, dolayısıyla çok ciddi problemler yaşanmaktadır. Burada da hat değiştirme istasyonlarının nerelere kurulacağı ve aktarımın ne kadar süreceği, belirlenen güzergâhın demiryolu zafiyetlerinden birisini teşkil edebilecektir. Dolayısıyla bu anlamda tedbirlerin alınmasına ve ciddi düzeyde altyapı yatırımlarının yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Türkiye tarafında ise Kars'tan Dilucu'na kadar olan bölümün ciddi maliyetleri bulunmakta ve bahsi geçen hattın da hızlı tren hattı şeklinde yapılması planlanmak-

tadır. Ancak bölgenin oldukça dağlık olması ve altyapı uyumu gerektirmesi, yüksek düzeyde maliyetler oluşturan uzun süreli projelerin hayata geçmesini gerektirecektir. Karayolu anlamında değerlendirme yapıldığında, Koridor boyunca tırların geçişine uygun olan bir karayolu bulunmadığı görülmektedir. Mevcutta demiryolu ile paralellik gösteren bir karayolu hattı bulunmakta ancak buradan da sadece askeri araçlar faydalanabilmekte ve köy yolu olarak kullanılabilir. Uluslararası tır ulaşımına uygun altyapı yatırımlarının hayata geçirilmesi gerekmektedir.

Zengezur Koridoru'nun açılmasının mevcut kanallar olan Gürcistan ve İran ile uluslararası ticaret üzerinde oluşturacağı etkiye bakıldığında, bu kanallarda görülen mesafenin azalmasına katkı sunacağından Koridor daha fazla tercih edilebilir bir konuma yükselecektir. Ancak bu tercihte koridorun cazibesinin korunması kritik bir hususu teşkil etmektedir. Çünkü Gürcistan'ı kullanan bir nakliyecinin ticaretini Zengezur Koridoru'na kaydırabilmesi için geçiş ücretleri ile bürokratik işlemlerin mümkün mertebe az olması gerekmektedir. Bunun dışında Koridor, uluslararası ticarete, Orta Asya ile olan ticarete ve tarihi İpekyolu'nun canlanmasına katkılar sunacaktır.

Zengezur Koridoru'nun mevcut kanallar üzerinde oluşturacağı etki İran basınında da gündeme gelmiş ve bunlar altı başlıkta değerlendirilmiştir. Yapılan değerlendirmelere göre, Azerbaycan, Nahçıvan'a İran üzerinden gönderdiği gazın yüzde 15'ini İran'a komisyon olarak vermekte, İran-Türkiye arasında 1996 yılında imzalanan gaz satışı anlaşması nedeniyle Türkiye yıllardır İran'dan gaz almaktadır. Türkiye, İran'a 1 m<sup>3</sup> başına 490 lira öderken Azerbaycan gazını 335 liraya alabilecektir. Gelecekte bu Koridor üzerinden Türkiye'ye bir gaz hattı döşenirse, İran'ın gaz kaybı büyük olacaktır. Yine Türkmenistan'dan başlayıp İran üzerinden Türkiye'ye gitmesi planlanan boru hattı projesi 2017 yılında maddi anlaşmazlıklar nedeniyle durdurulmuştur. Ancak koridorun hayata geçmesi ile Türkmenistan, Azerbaycan üzerinden de Türkiye'ye ulaştırabilecektir. Bu Koridor ile ayrıca İran'ın, Ermenistan'a yönelik boru hattının da önemi azalacaktır. Bunlara ek olarak ABD destekli Trans Hazar Boru Hattı Projesi'nin tekrar gündeme gelmesi ihtimaller dâhilinde olup bu projenin hayata geçmesi ile birlikte Türkmenistan'dan Azerbaycan'a uzanacak olan boru hattı, Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye arasındaki mevcut boru hatları üzerinden Avrupa'ya ulaştırılabilecektir. Son olarak da İran'dan Avrupa'ya gaz taşınması planlanan boru hattı projesinin önünde de daha fazla engel oluşacaktır. Sonuç itibarıyla İran basınında yapılan bu değerlendirmeye göre Türkiye ile Orta Asya arasındaki ticaretin rotası, Zengezur Koridoru ile değişebilecektir.

Tüm bunlara ek olarak koridorun uluslararası ticaret üzerinde beklenen düzeyde bir etki oluşturabilmesi için sadece güzergâhta hayata geçmesi planlanan yatırımların değil, koridorun dışında kalan güzergâhların da kapasiteyi karşılayacak düzeye getirilmesi gerekmektedir.

Çin ve AB gibi uluslararası ticarete büyük olan aktörler, kendi ithalat ve ihracat kanallarını genişletmeye yönelik sürekli olarak stratejiler geliştirmektedir. Özellikle ülkeler arasında yaşanan savaş ve çatışma ortamı, kanallarda oluşan teknik

problemler gibi gerekçeler, alternatif kanal arayışını her zaman canlı tutmaktadır. Türkiye'nin de kendisine katma değer sağlayacak ve rekabet üstünlüğü sağlayacak kanallara ihtiyacı olmakla birlikte Zengezur Koridoru, bu hedeflerin gerçekleşmesine katkı sunabilecek nitelikte bir araç olarak görülmektedir. Çünkü ülkeler arasındaki demiryolu birleşince önemli bir cazibe merkezi oluşmakta ve Çin gibi dünya üretim devlerinin Avrupa'ya ulaşabilmesi kolaylaşmaktadır. AB'deki birçok ülkede Çin ve Rus mallarına karşı ambargolar uygulanmaya başladığı için mallar, alternatif kanallar sayesinde Türkiye'ye ulaştırılmakta ve buradaki Türk partnerler vasıtasıyla Avrupa'ya ulaştırılmaktadır. Dolayısıyla uluslararası ticaret anlamda büyük fırsatların oluşmasına olanak sağlayabilecek bu koridorun bir an önce işlerlik kazanması önem arz etmektedir.

Bunlara ek olarak Bağımsız Devletler Topluluğu'na üye olan Azerbaycan'dan gümrük vergisi alınmadığı için Türk ürünleri Azerbaycan üzerinden re-export yoluyla Rusya'ya ihraç edilebilecektir.

Koridorun açılması sürecinde Türkiye ve Azerbaycan'a şu roller düşmektedir: Her iki ülke arasındaki ürün akışını kolaylaştıran tedbirler alınmalıdır. Özellikle ürün kontrol laboratuvarına gönderilen ürün sayısının azaltılması veya Iğdır'da laboratuvar altyapısının oluşturulması gerekmektedir. Yine tarife dışı giderler lider diplomasisi ile ortadan kaldırılmalıdır. Çünkü Nahçıvan'dan Türkiye'ye gelen bir vatandaşın herhangi bir ücret talep edilmeyen Türkiye'den Nahçıvan'a gitmek isteyen bir vatandaşın cebinden yurt dışı çıkış harcı kapsamında 150 TL çıkmaktadır.

Bu değerlendirmeler çerçevesinde saptanan bulguları veya yapılan tespitleri ve bu bulgu ve tespitlerden yola çıkılarak geliştirilebilecek öneriler, Tablo 3'te özetlenmiştir.

**Tablo 3. Zengezur Koridoru Çerçevesinde Bölgenin Ulaştırma ve Lojistik Altyapısı, Fırsatlar ve Gereksinimler Başlıklı Oturumda Yapılan Tespit ve Öneriler**

| Tespit                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Öneri                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Iğdır 2008 yılında 136 milyon dolar, 2021 yılında da 124 milyon dolar ihracat gerçekleştirmiştir. Bahsi geçen ihracatta 1992 yılından beri açık olan Dilucu Sınır Kapısı etkili olmuştur. Bahsi geçen olumlu gelişmelerin yanında son 12 yılda ihracat rakamlarının düştüğü görülmektedir. | İhracat rakamlarının düşüş göstermesinde Azerbaycan ve Nahçıvan'da orta ölçekli fabrikaların zamanla çoğalması ve Türkiye'den tedarik edilen gıda ve inşaat malzemesi gibi ürünlerde Azerbaycan'ın zamanla kendi kendine yetebilmesi etkili olmuştur. İhracat rakamlarında görülen düşüş göz önünde bulundurularak ihracat potansiyeli olan ürünlerin ihraç edilmesinin sağlanması için harekete geçilmelidir. |
| Türkiye'den Azerbaycan'a geçişlerde çeşitli kalemlerde yüksek ücretler talep edilmektedir. Zengezur Koridoru'nun açılması ile girişte verilen ücretlerin Koridor kısmında da verilmesi halinde koridordan beklenen verim elde edilemeyecektir.                                             | Geçiş ücretlerinin belli bir düzene oturtulması ve minimize edilmesi gerekmektedir. Ücretler mümkün olduğunca tek kalemde toplanmalıdır.                                                                                                                                                                                                                                                                       |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Koridordan geçişte 44 km'lik bir Ermenistan hattı bulunmakta ve bu hattaki geçişin nasıl sağlanacağı muallak olan hususlardan birisini teşkil etmektedir.                                                                                                                                                                    | Bu alanda bir gümrük noktasının olup olmayacağı netleştirilmelidir. Aksi takdirde Gürcistan ile yaşanan sıkıntıların benzeri bu alanda da yaşanabilecek ve koridorun etkinliği azalabilmektedir.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Zengezur Koridoru, bölgesel bir hamle olduğu için İran ile olan ilişkiler bu noktada önem kazanmaktadır. Bugün İran-Türkmenistan sınır kapıları kapalıdır ancak önümüzdeki süreçte nasıl bir gelişmenin sağlanacağı belirsizdir.                                                                                             | Bu kapıların açılması halinde her iki hattın kullanımında nasıl bir yoğunluğun yaşanacağı ve koridorun etkinliğinin azalma ihtimali göz önünde bulundurulmalı ve yine buna yönelik tedbirler geliştirilmelidir.                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Zengezur Koridoru'nun açılması ile birlikte Orta Asya ülkelerine yapılan ihracatın hem depo hem de üretim merkezi Iğdır'a kayabilecektir. Iğdır'ın bu şekilde bir ivme yakalaması ile Iğdır ilinde bulunan gümrük idaresinin de daha aktif ve yüksek kapasitede hizmet veren bir yapı haline gelmesine ihtiyaç duyulacaktır. | Dilucu Gümrük İdaresinin kapasitesinin artırılması için koridor açılmadan önce çalışmalara başlanmalıdır.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Koridor, 45 günlük süre ile gelebilen bir navlunun geliş süresini 15 gün azaltabilecektir ancak aradaki gümrüklerde yaşanan sorunlar azaltılabilirse bahsi geçen olumlu etki ortaya çıkabilecektir.                                                                                                                          | Koridorda sorunsuz bir şekilde geçişin yaşanması, prosedürlerin azaltılmasına bağlıdır. Bahsi geçen durum bir örnek ile ifade edilecek olursa, transit bir geçişle Türkmenistan'a geçebilmek için İran'dan geçiş gerekmekte ancak Nahçıvan'da standart depo uygulaması olduğu ve İran'dan da yakıt alınamadığı için araçların yakıt ihtiyacı ciddi bir sorun teşkil etmekteydi. Dolayısıyla ülkeler arası mevzuatın detaylı bir şekilde yeniden değerlendirilmesi ve hukuki altyapının oluşturulması gerekmektedir. |
| Nahçıvan, İran, Ermenistan ve Türkiye benzer alanlarda üretim yapmaktadır.                                                                                                                                                                                                                                                   | Aynı ürünlerin dört ülke arasında ihracatını hedeflemek yerine bahsi geçen ürünlerin birleştirilerek Avrupa'ya satılması hedeflenmelidir. Bu durum dört ülke arasındaki iş Birliğinin güçlenmesine de katkı sunabilecektir.                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Sınır Ticaret Merkezlerinde ticarete konu olan ürün listesi oldukça sınırlıdır.                                                                                                                                                                                                                                              | Ürün listesinin kapsamının genişletilmesi için üst düzey girişimlerde bulunulmalıdır.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

## 2.4. Kültür, Turizm ve Toplumsal İlişkiler Bağlamında Zengezur Koridoru

Bu konuda iki paralel oturum gerçekleştirilmiştir. Zengezur Koridoru'nun açılmasına yönelik kültür, turizm ve toplumsal ilişkiler bağlamında ülkelere sunacağı fırsatlara yönelik, tarihsel gelişmelerin de dikkate alındığı değerlendirmeler yapılmıştır. Konu, oturumların ilk bölümünde odak grup görüşmesine katılan uzmanların konuyla ilgili sorulara verdikleri yanıtlar çerçevesinde ele alınmış; ikinci bölümde ise Zengezur Koridoru projesinin güçlü ve zayıf yönleri, yaratacağı fırsatlar ve ortaya çıkabilecek tehditler üzerinde durulmuştur.

Oturum başladığında ilk olarak, Zengezur Koridoru'nun açılması sürecine ve bölgedeki normalleşme gereksinimine Türkiye'nin dış politikası çerçevesinde baktığında her ne kadar Azerbaycan tarafı galibiyeti ele almış olsa bile, bu galibiyetle Ermenistan tarafının gerçekten toplumsal ve siyasal olarak barışmasına nail olunmadığı sürece burada kalkınmadan, birtakım projelerden, bölgenin gelişmesini



hedefleyen projelerin gerçekleştirilmesinden çok söz edilemeyeceğine gönderme yapılarak şöyle bir değerlendirme yapılmıştır: 30 yıllık işgal döneminde bile Türkiye sorunların her zaman barış yoluyla halledilmesinden yana olmuş ve diplomasisini de bu yönde geliştirmiştir. Türkiye her ne kadar Minsk Grubu'nda yer almasa bile "Dağlık Karabağ" sorununun, mutlaka barış yoluyla çözülmesinden yana olmuştur. Bu anlamda gerek mekik diplomasisi gerekse klasik diplomasinin diğer yöntemlerini başarıyla kullanmıştır. Savaşın Azerbaycan tarafının galibiyetiyle sonuçlanması konjonktüründe Türkiye bu sefer Ermenistan ile bir normalleşme sürecini doğal olarak hedeflemektedir. Çünkü Ermenistan tarafı eğer gerçekten durumu konjonktürel olarak rasyonel bir şekilde kabullenir ise, buradaki ekonomik sonuçların kendi yararına olacağını düşünürse ve bütün siyasi iradesiyle bunu kabul ederse o zaman "Zengezur Koridoru" sağlıklı bir biçimde bütün tarafların ekonomik anlamda faydalanacağı şekilde değerlendirilebilecektir.



Bilindiği üzere, Birleşmiş Milletler (BM) Antlaşması'nda halkların kendi kaderini belirleme hakkı vardır ama Ermenistan devleti her ne kadar siyasi kurumlarını kurmuş ve bir devlete sahip ülke olsa bile halen Ermenistan'ın bir devlet olarak kendi yararını ekonomik ve siyasi açıdan değerlendirememesi, değerlendirse bile bunu gerçekleştirememesi sorunu vardır. Yani kendisi için bölgedeki çıkarları doğru şekilde değerlendirip bunu gerçekleştiremeyecek kadar özgürlük sorunu bulunmaktadır. Bazı bölgesel aktörler ve faktörler yüzünden Ermenistan'ın bugünkü durumda Zengezur Koridoru'nun açılması, ülkenin kalkınması ve ekonomik büyümesi açısından çok yararlı olmasına rağmen bunu değerlendirmekte yeterli kararlılığa sahip olup olmadığı, önemli bir konudur. Dolayısıyla öncelikle Ermenistan tarafının klasik diplomatik yöntemlerle, gerekirse kamu diplomasisi yöntemleriyle ikna edilmesi ve birtakım çalışmalarla toplumuyla güven ilişkisinin tesis edilmesi gerekmektedir.

Barışın sürdürülebilirliği açısından karşılıklı rıza olmadan hiçbir barış, hiçbir ekonomik kalkınma sürdürülebilir olamayacaktır. Bu anlamda Türkiye'nin; TİKA, Yurtdışı Türkler Başkanlığı, AFAD ve diğer başarılı kamu diplomasi kuruluşlarıyla etkin çalışmalar yürütmesi önem kazanmaktadır.

Diğer taraftan, savaş sonrasında statüko değişikliğinin bölge ülkelerinin tutumlarına tesir eden boyutları olmuştur. Türkiye, Azerbaycan ve Rusya'nın, özellikle bu üç devletin, son derecede olumlu ve barış talep eden bir dış politika söylemi ortaya koyduklarını söylemek mümkündür. Ancak, ateşkes anlaşmasına müteakip bir barış antlaşması henüz imzalanmış değildir. Bu mevcut ateşkes anlaşmasının hükümleri içerisinde iki hüküm çok genişçe yer almıştır. Bu hükümlerden biri Lâçin ile diğeri ise Zengezur'la ilgilidir. Ancak Lâçin koridor olarak hem "Lâçin" adıyla hem "koridor" adıyla bu ateşkes anlaşmasında yer almaktadır. Fakat; Zengezur Koridoru, ne "Zengezur" ifadesiyle ne de "koridor" ifadesiyle 9. maddede yer almaktadır. Lâçin Koridoru ayrıca 5 kilometre genişliğinde tanzim edilmiştir. Zengezur koridoru ise bu şekilde anılmamakta olup yalnızca Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti ile Azerbaycan'ın güney vilayetleri arasındaki bağlantının sağlanması şeklinde yer almaktadır. Dolayısıyla Nahçıvan, uluslararası hukuk açısından bir eksklav örneğidir.

Zengezur olarak ifade edilen bölge aslında Azerbaycan'ın güneybatı topraklarında da devamı olan bir bölgedir. Nitekim Aliyev savaştan sonra bölgedeki idari taksimatı yeniden değiştirmiş ve buraya "Şarki Zengezur", yani "Doğu Zengezur Zonası", adı verilmiştir. Zengezur kelime olarak, doğusu olan yerin batısının da mevcut olduğu anlamına gelmektedir.

Bununla birlikte, Karabağ işgali bittikten sonra üç tarafın anlaşması üzerinden konunun irdelenmesi gerekmektedir. Zengezur, önceleri Azerbaycan'a bağlı bir arazi olmakla birlikte, tartışmalı bir niteliğe sahipti. Şimdiye kadar 42 kilometrelik bir mesafede Sovyet döneminde direkt demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. İşgal sürecinden önce bu kısa ve rahat olan bağlantı yolu kesilmiştir. Bu demiryolları o dönem Azerbaycan'a bağlıydı. Ermenistan arazisinden geçse de orada çalışan Ermenilerin de maaşı Azerbaycan demiryolları tarafından temin ediliyordu. Bu tür bir sistemin bugün dünyada da örnekleri bulunmaktadır. Örneğin Rusya'nın itirazı söz konusu olması durumunda, hemen önüne Kaleningrad meselesi getirilebilir ki, aynı şekilde üç Baltık Cumhuriyeti'nin arazisinden geçilerek Kaliningrad bölgesine serbest bir demiryolu veya ulaşım hattı ile varılmaktadır. Bu, gümrüksüz ve direkt ulaşım niteliğindedir. Ancak Ermeni tarafının isteği: Koridor'un açılması ile birlikte bu güzergâhın gümrük ile sınır muamelesine tabi tutulmasıdır. Böyle bir durumun oluşması çok da yararlı sonuçlar ortaya çıkarmayacaktır.

Nitekim zamanında BTK Demiryolu Hattı inşa edilmiştir. Gürcistan; Azerbaycan ve Ermenistan arasında yaşanan sorundan sonraki dönemde hem ulaşım hem enerji nakillerini düşünmekteydi. Rusya'nın kışkırtması ile gerçekleşen savaş bu güzergâhı değiştirmiş ve maliyetleri artırmıştır. Bunun sebebi; Azerbaycan'ın, Gürcistan üzerinden enerji naklini yapmak için bile bu ülkeye 1 milyar dolar hibe etmesinden kaynaklanmaktadır. Bu durum da çok ciddi bir maliyet oluşturmuştur. Fakat

bazı meseleler, özellikle enerji meselesi, bu bölgede jeopolitik olup bu meselelerin sadece ekonomi üzerinden değerlendirilmemesi gerekmektedir. Örneğin, Azerbaycan'ın o dönemde Bakü petrol hattı ile birlikte Nahçıvan hattı da mevcut idi. Günümüzde gecikmeli olsa da bu durum tekrardan gerçekleşmiştir. Bugün Türkiye, Tiflis üzerinden de Bakü'ye bir demiryolu hattına sahiptir. Bu anlamda, bu süreçte turizmi de ayırmak olanaklı değildir. Çünkü konunun önemli boyutu, yolcu taşımacılığı ile ilişkilidir. Yani ulaşımın kolaylaşması, mesafelerin küçülmesi, daha hızlı taşımacılık, turizmi de etkileyecektir. Uluslararası ilişkiler tarihinde, uluslararası zenginliklerin deniz yollarıyla, ulusal zenginliklerin demiryollarıyla geliştiği bilinmektedir. 18. yüzyıldan itibaren, 19. Yüzyıl ve bilhassa 20. yüzyıl bunun dünya tarihindeki örnekleriyle doludur.

İlk olarak bu yolun açılması Iğdır ve Kars bölgesiyle direkt sadece Nahçıvan'ın değil Azerbaycan'ın diğer bölgelere bağlantılarının en kısa yoldan gerçekleşmesi anlamına gelmektedir. Diğer taraftan, Bölgede Ermenilerin kendileri için kutsal saydığı mabetler de mevcut olduğu için demiryolu hattı turizm potansiyelini harekete geçirme açısından önem taşımaktadır. Karayolu da aynı potansiyele sahiptir. Çünkü karayolu vasıtasıyla Ermenistan ile Türkiye arasındaki geçişler Iğdır üzerinden daha kısadır. Dahası, demiryolları hatları ile yolcu taşımacılığında Iğdır'dan sadece Bakü'ye değil, Rusya'nın ve Orta Asya'nın istenilen bölgesine gidilebilme imkânı doğuracaktır.

Bu demiryolu, turizm açısından potansiyeli artırıcı hedefler ile birlikte ileriki dönemlerde Doğu Ekspresi veya Van Gölü Ekspresi gibi turizme daha fazla ivme kazandıracak bir yapıya dönüşebilme potansiyeline sahiptir. Bu koridor açıldığı takdirde bölge illeri hedef pazar haline gelebilecektir. Ayrıca, Doğu Anadolu Bölgesi'nde de turizm açısından birtakım artılar mevcuttur. Örneğin, Bölgede kayak tesisleri yaygın olup kış turizmi açısından bölge büyük bir öneme sahiptir. İleriki dönemlerde bölgede sağlık turizmi, alternatif turizm olarak ön plana çıkabilecektir. Nahçıvan ve Iğdır'da bulunan tuz mağaraları geliştirilip yatak kapasiteleri artırılarak turizme daha fazla katkı sağlamalarının önü açılabilecektir.

Diğer taraftan, Azerbaycan ve Türkiye arasındaki turizm fırsatları ile Nahçıvan'ın şuanki turizm potansiyeli, Türkiye açısından kıyaslanarak ortaya konulmuştur. Pandemi öncesi rakamlara bakıldığında, Nahçıvan'da yerli ve yabancı turistlerin sayısının yaklaşık yıllık 400 bin civarında olduğu görülmektedir. Bu rakamın büyük bir kısmını yabancı turistler oluşturmaktadır. Çünkü Azerbaycan'ın diğer şehirlerinde yaşayan Azerbaycanlılar Azerbaycan üzerinden hava yoluyla değil de İran üzerinden karayolu ile Nahçıvan'a geldiklerinde turist statüsü almaktadır. Oysa, normalde Azerbaycanlı olmayıp Nahçıvan'a gelen yabancı turistlerin sayısı Rus ve İranlı turistler ağırlıklı olmak üzere yıllık 50 bini aşmaktadır.

Nahçıvan turizm çeşitleri bakımından sağlık turizmi, doğa turizmi, alışveriş turizmi, eko-turizm, kültür turizmi, inanç turizmi ve etnik turizm yönünden büyük bir potansiyele sahiptir. Yerli ve yabancı turistlerin çoğunluğunu Bakü'den gelenler oluşturmaktadır. Sınırdaki karayolu ile gelen İranlılara turist çıkış vizesi uygulandığı

için İran üzerinden gelen turistler de az sayıdadır. Özellikle bayram günleri, Nevruz Bayramı'nda ve yaz tatillerinde Nahçıvan, İran'dan ziyaretçi ağırlamaktadır. Bu günler dışında İran'dan fazla sayıda ziyaretçi akışı olmamaktadır. Koridorun açılmasından sonra maliyetlerin düşmesi ile birlikte İran ve diğer bölge ülkelerinden de fazla sayıda yerli ve yabancı turist ağırlanması beklenmektedir. Özellikle alışveriş turizmi Mayıs ayı ve okulların açıldığı Eylül ayında Bakü ve Türkiye'den gelen turistlerle birlikte büyük bir potansiyele sahiptir. Tarım ürünlerinin dış ticareti kapsamında da Koridorun açılması büyük bir potansiyel oluşturacak, tüketici kaliteli ürünlere ucuz maliyetle ulaşabilecektir.

Bu olanakların yaşama geçirilmesi noktasında geçmişteki örneklerden hareketle nasıl bir yol izlenmesi gerektiğine dair değerlendirmeler yapılmıştır. Tarihsel süreçte koridorlarla ilgili sonuncusu 1992 yılında olmak üzere üç fırsatın kaçırıldığı belirtilmiştir. Karabağ Zaferi ile birlikte elde edilen kazanım ve fırsatların kaçırılmaması için ivedilikle hareket edilmesi gerektiği dile getirilmiştir. Bu tespitten hareketle, ulaşım ve lojistik hizmetleri için gerekli altyapı yatırımlarına hız verilmesi acil öneme sahiptir.

Zengezur Koridoru'nun bölge ülkeleri açısından ortaya çıkaracağı yeni durum irdelendiğinde, stratejik olarak Zengezur Koridoru'nun önemine yönelik açıklamalar yapıldıktan sonra koridorun açılmasıyla birlikte bölgedeki sosyal yapıların nasıl etkileneceği, sosyolojik bir perspektifle tartışılmıştır. Türkiye'nin Türk dünyasına daha güçlü bir bağla bağlanacağı, ulaşımın kolaylaşacağı, ulaşım süresinin kısılacağı, taşımacılık masraflarının azalacağı, bunun da Türkiye'nin Orta Asya ile olan ilişkilerini kültürel, sosyal, ekonomik ve siyasal boyutlarda güçlendireceği ifade edilmiştir. İran'ın projeye yönelik çekincelerinin ise bu ülkeye uygulanan ambargoların gevşetilmesi için ABD ile Türkiye'nin görüşerek adım atması suretiyle azaltılabileceği değerlendirilmiştir.

Ayrıca, yeniden paradigmatik değişim ve yeniden oluşum dünyasında Avrasya'da Türk Devletleri Teşkilatı'nın mümkün olduğu ölçüde siyasal birlik içerisinde hareket etmesi gerektiğine yönelik bir değerlendirme yapılarak Hazar Denizi noktasında konunun önemi vurgulanmıştır. Hazar Denizi'nin bir statü sorunu olduğu ve bunun Ağustos 2018'de Kazakistan ev sahipliğinde imzalanan Hazar Denizi'nin Hukuki Konvansiyonu ile çözüldüğü; fakat İran'ın bunu hala meclisinden geçirerek onaylamadığı belirtilmiştir. Konvansiyon sonucu deniz yetki alanları katılımcı ülkeler olan İran, Azerbaycan, Türkmenistan, Kazakistan ve Rusya arasında paylaşılmıştır. Fakat anlaşmanın içerisinde bulunan bir hükme göre Hazar'da çevreye zararlı projeler olmaması gerekmektedir. Oysa, Türkiye için Trans Hazar projeleri çok önemlidir ve Karabağ Zaferi'nin hemen ardından Türkmenistan, Azerbaycan ve Türkiye bir araya gelmiş; Türkiye'nin etkisiyle Azerbaycan ve Türkmenistan arasındaki Kepez, Serdar petrol sahasıyla ilgili uyuşmazlık çözülmüştür. Bununla birlikte burada yapılacak bir Trans Hazar projesine çevresel etkiler gerekçe gösterilerek karşı çıkılabilecektir. Dolayısıyla Rusya ve İran Zengezur Koridoru'nu istemeseler dahi böyle bir duruma rıza gösterebilecek şekilde siyasetin icra edilmesi gerekmektedir. Bu koridorun anlamlı olabilmesi Trans Hazar projelerinin kuvvetine bağlıdır. Türkmenistan dünyanın

en büyük doğalgaz rezervine sahip devletlerinden biri olmakla birlikte günümüzde bu rezervler Çin Hükümeti tarafından kullanılmaktadır.

Ermenistan ile Rusya arasındaki anlaşmalar gereği koridorun açılması durumunda güvenliği Rusya'nın sağlayacak olması, projenin yürütülmesinde bazı zayıflıkları da beraberinde getirebilecektir. Bu sebeple, Ermenilerle Türkler arasındaki iş birliğinin artırılması, projenin güvenliğinin sağlanması ile saldırı ve sabotaj ihtimallerine karşı bir güvence olabilecektir. Ancak, projenin önündeki engellerden birini teşkil eden Ermeni meselesinde diasporanın barışı istememesine, Taşnak gerçeğine ve Ermeni siyasetindeki etkin konumunu sürdüren Karabağ grubuna dikkat çekilmiştir. Ancak, Azerbaycan'ın Karabağ Zaferi'ne karşı Ermenistan'daki mevcut yönetimin seçimleri kazanması da büyük önem taşımakta olup bu durum Ermeni halkının barış istediğine dair güçlü bir gösterge olarak değerlendirilmektedir.

Konuyla ilgili karar alırken duygusallıktan uzaklaşarak akılcı davranılması, yumuşak ve akıllı gücün öne çıkarılması ve sert müdahalelere gerek kalmadan rızanın tesis edilmesi önem arz etmektedir. Bu kapsamda bölge dışı güçlerin sürece dâhil olmasının da önüne geçilmesi gerekmektedir. Projenin yürüyebilmesi için bölge ülkelerinin egemenlik hakları ve toprak bütünlüğünün tartışmaya açık olmaması gerekmektedir. İleride Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı'na Türkmen doğalgazının da eklenerek alternatif bir enerji nakil hattı özelliğinin Zengezur Koridoru'na kazandırılması, projeyi güçlendirebilecek bir başka konu olarak ortaya çıkmaktadır. Ayrıca alternatiflerin göz ardı edilmemesi, Türkiye'nin bölgeye açılımı noktasında istikrarsızlık yaşanmaması için önem arz etmektedir.

Zengezur Koridoru, bölgesel barış ve istikrar için yeni bir anlatı olabilecektir ve proje, uluslararası kamuoyuna bu yönüyle sunulabilme imkânına sahiptir. Bu da projenin en güçlü yönünü teşkil etmektedir. Diğer bir ifadeyle, Zengezur Koridoru, bölgedeki tüm ülkeler için ortak barış ve iş birliği koridoru olarak açılmalıdır. Bu bağlamda bölgenin ortak gelecek hikâyesinin oluşmasında önemli bir potansiyel taşımaktadır. Son olarak kültürel ilişkiler açısından bu koridorun, özellikle Türkiye'nin Orta Asya'ya açılımı noktasında taşıdığı değer üzerine görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Şuşa'nın 2023 Türk Dünyası Kültür Başkenti olması, kültürel etkileşimin kökleşmesi için büyük bir fırsat yaratmıştır. Musikiden, edebiyat ve sanata kadar ortak kültür mirası açısından çok büyük bir öneme sahip olan bölgede Türk dünyasının kültür hayatına çok önemli katkılar yapılabilecektir. Bunların sağlanması durumunda ayıran ve bölen değil, köprü olan ve fırsatlar yaratan bir sınır anlayışı, sosyolojik olarak ortaya çıkacaktır. Zengezur Koridoru dört ülkenin kesişiminde yer alan lğdır ilini, sınırdaki merkez bölge konumuna getirecektir. Bu girişimler, sosyal ve ekonomik sürdürülebilirliğe katkı sağlayacaktır. Bölgedeki ülkelerin bir sınır bölgesinin komşu ülkenin sınır bölgesiyle sembiyotik bir ilişki içinde olabileceği bir ekosistemin kurulması, kalıcı barış için önemli bir anahtardır. Bu sembiyotik ilişkinin sağlıklı olması için istikrarlı bir uluslararası ilişkiler politikası sayesinde sınırın her iki tarafında ikamet edenlere, yani sınır insanlarına emek ve pazara bağlı olan büyümeyi ve gelişmeyi teşvik eden elverişli bir ekonomik ve güvenli ortamın sağlanması gerekmektedir. Bunun için güvenliğin sağlanması önemlidir. Bölge toplumları arasındaki



kapsayıcı kültürel ve ekonomik iş birliği faaliyetleri, first track diplomacy'i (devletlerarası resmi diplomasiyi) besleyen second track diplomacy'nin (hükümetler dışı diplomasinin) güçlenmesini beraberinde getirecektir.

Zengezur Koridoru etrafında yeni hikâye inşasında nefret söyleminin yerini, bölge toplumları arasında diyalog ortamının alması gerekmekte; bu ortamın örgün eğitim, medya ve kamu diplomasisi yollarıyla güçlendirilmesi önem arz etmektedir. Özellikle kadınların bu diyalog sürecine dâhil edilmesi, nefret söyleminin kuşaklar arası aktarımının yerini hoşgörü anlayışının almasını sağlayacaktır. Gençler için değişim programları ve gençlik kampları organize edilmesi, kadın kooperatiflerinin kurulması ve bölgesel kadın girişimciliği projelerinin geliştirilmesi önerilmektedir. Türk dünyasının yanı sıra bölgesel iş birliği için kolektif hafızadaki acıların yerine ortak geleceğin birlikte yaratılması için gereken adımlara odaklanılması önem arz etmektedir. Bu bağlamda bölgede kalıcı barışın tesis edilmesinin yolu kültürel etkileşim ve iş birliği projelerinden geçmektedir.

Bu değerlendirmeler çerçevesinde saptanan bulgular veya yapılan tespitler ve bu bulgu ve tespitlerden yola çıkılarak geliştirilebilecek öneriler, Tablo 4'te özetlenmiştir.

**Tablo 4. Kültür, Turizm ve Toplumsal İlişkiler Bağlamında Zengezur Koridoru Başlıklı Oturumda Yapılan Tespit ve Öneriler**

| Tespit                                                                                                                                     | Öneri                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Karabağ Zaferi sonrasında Koridor projesinin hayata geçirilmesi için önemli bir fırsat doğmuştur.                                          | Doğan fırsatın kaçmaması için ivedilikle hareket edilmesi ve altyapı yatırımlarının hızlanması gerekmektedir.                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| İran'ın projeye yönelik ciddi çekinceleri söz konusudur.                                                                                   | İran'ın da bölgesel iş birliğinde paydaş olmasının sağlanabilmesi gerekmektedir.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Güvenliğin Rusya tarafından sağlanacak olması, projeyi Rus desteğine bağımlı kılmaktadır.                                                  | Rusya'ya bağımlılığın kalkması açısından Türkiye, Ermenistan ve Azerbaycan arasında çatışma çözümü alanındaki uzmanların çalışmaları doğrultusunda kalıcı barış ortamı tesis edilmelidir.                                                                                                                                                                                                                                |
| Zengezur Koridoru'nun, bölgesel barış ve istikrar için yeni bir anlatı ve proje olarak uluslararası kamuoyuna sunulması önem taşımaktadır. | Bir sınır bölgesinin komşu ülkenin sınır bölgesiyle sembiyotik bir ilişki içinde olabileceği bir ekosistemin kurulması, kalıcı barış için önemli bir anahtardır. Bu sembiyotik ilişkinin sağlıklı olması için istikrarlı bir uluslararası ilişkiler politikası sayesinde sınırın her iki tarafında ikamet edenlere büyümeyi ve gelişmeyi teşvik eden elverişli bir ekonomik ve güvenli ortamın sağlanması gerekmektedir. |

|                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Serhat Bölgesinden Bakü'ye kadar turizm destinasyonları güzergâhında ulaşım ağları yetersizdir.                                                     | Yolcu taşımacılığında demiryolu öncelikli olmak üzere karayolları taşımacılık altyapısının geliştirilmesi gerekmektedir.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Bölgede planlı turizm aktivitelerinin oluşturulamaması ve turizm tanıtım ürünlerinin yeterince oluşturulamaması ve tanıtılması önemli bir sorundur. | Bölgedeki ilgili paydaşlar ile bölgesel turizm tanıtım stratejisinin oluşturulması ve fikir birliğinin sağlanarak gelecek yabancı ve yerli turistlere bölgenin turizm potansiyelinin ve ürünlerinin sunulması gerekmektedir. Ayrıca, Zengezur Koridoru'nda ve bölgedeki diğer ülkelerde özellikle doğa turizmi, kültür turizmi, etnik turizm, inanç turizmi, macera turizmi ve sağlık turizminin geliştirilmesi amacıyla cazibe noktası olabilecek nitelikte destinasyon, aktivite ve turistik ürünlerin oluşturulması için turizm master planları hazırlanması gerekmektedir. |

## 2.5. Azerbaycan ve Nahçıvan ile Mevcut Ticari İlişkiler, Sorunlar ve Fırsatlar

"Azerbaycan ve Nahçıvan ile Mevcut Ticari İlişkiler, Sorunlar ve Fırsatlar" başlıklı oturumda özel sektör temsilcileri ile görüşülmüştür. Bu oturumda daha çok Azerbaycan, Nahçıvan ve Türkiye arasındaki mevcut ticari ilişkiler, sorunlar ve fırsatlar üzerinde yoğunlaşmıştır.

Koridorun Türkiye gibi üretici bir ülkenin ihracatına olumlu katkı sağlayacağı belirtilerek Azerbaycan'ın yasa ve vergilerinin, tahsil ettiği harçların daha yumuşak bir çerçeveye kavuşması gerektiği dile getirilmiştir. Zira Türkiye, geçişlerde sadece Azerbaycan'dan değil Kırgız ve Kazak tırlarından da ücret almamaktadır. Bu sorunun çözülmesine koşut olarak, bu koridorun da açılmasıyla, Türkiye-Azerbaycan arasındaki turizm ve dış ticaret hacminin mevcut durumun 2-3 katına çıkması beklenmektedir. Yaklaşık 4,5 milyar dolar civarında olan iki ülke dış ticaretinin 2023 yılı hedefi, iş dünyası tarafından 15 milyar dolar olarak belirlenmiştir. Bu koridorun açılması ve Karabağ'ın inşa süreci dolayısı ile en az 10 milyar dolarlık dış ticaret gerçekleştirebileceği öngörülmektedir. Projenin kıtaların yakınlaşması ve ulaşımın etkinleşmesine ilave katkı yapacağı beklenmektedir. Avrupa'dan Çin'e kesintisiz bağlantının yanında, Rusya ile bölgenin ve Türkiye'nin ticari ilişkilerinin gelişmesine de katkı yapacaktır. Karabağ'ın inşası sürecinde Türk inşaat sektörünün düşük maliyetle katkısını ve kazancını artırmasının yanında, Karabağ'daki üretimin de Türkiye üzerinden Avrupa ülkelerine ulaşmasını sağlayarak ciddi bir sinerji yaratacaktır.

Diğer taraftan, iki ülkenin ticari ilişkileri açısından daha çok Sarp Sınır Kapısı kullanılmaktadır. Bunun nedenine ve koridorun alternatif olması için yani tırların koridora yönlendirilmesi için neler yapılması gerektiğine dair şu değerlendirmeler yapılmıştır: Öncelikle Türk tırları Gürcistan'dan geçtiği zaman herhangi bir vergi talep edilmemektedir. Ama Azerbaycan'dan geçildiğinde vergiler ödenmektedir. Türk tırları şu anda Özbekistan üzerinden gitmekte ve tırlardan hiçbir ücret alınmamaktadır. Bunların ortadan kaldırılması durumunda Koridor, beklenen potansiyeli yaşama geçirebilecektir.

Bir diğer sorun ise bankacılık işlemleri sorunudur. Tıpkı vergi sistemi gibi banka sisteminin de Türkiye’den farklı olması, paranın tahsil edilmesini zorlaştırmakta ve elden ödeme almayı neredeyse zorunlu kılmaktadır. Bunun dışında gümrüklerdeki bekleme sorununun da ciddi bir maliyet oluşturduğu, gümrük sisteminin revize edilmesi, tahlil yapma hızının da artırılması gerektiği belirtilmiştir. Beklemeden dolayı taşımacılık firmalarının çok zarara uğradığı; mesai saatleri ve resmî tatiller farklı olduğu için araçların seferlerinden kaldığı aktarılmıştır. Dikkat çekilen bir diğer sorun da güvenli tır parkı oluşturulması gerekliliğidir. Nitekim Iğdır’da tır parkları olmasına karşın Koridor açıldığında o yol üzerinde yerleşim yeri olmadığından şoförler istirahat ettiğinde taşıdıkları yüke herhangi bir zarar gelmemesi için güvenli tır parklarına ihtiyaç duyulacağı öngörülmektedir.

Serbest bölgenin Türkiye için bir fırsat olmasından hareketle, bunun için nelerin yapılması gerektiği ve nelere gereksinim duyulduğuna ilişkin özel sektör temsilcileri şu noktalara değinmiştir: Bir iletim ağının bir parçası olarak Zengezur Koridoru, Kazakistan ve Çin’i kapsayacaksa ve bu iletimde ağır montanlı ürünler taşınacaksa bir demiryolu olması gerekmektedir. Hâlihazırda Nahçıvan’daki demiryolu hattı, Sederek’ten Ordubat’a kadar aktif durumdadır. Ayrıca, Türkiye’de de BTK 2017 yılından beri faaliyettedir ve yük taşımacılığı yapılmaktadır. 2021 yılı Mayıs ayından beri lojistik merkezi faaliyettedir. Bunun aktif olarak kullanılması olumlu bir gelişmedir. Zengezur Koridoru’nun açılmasını tetikleyen konulardan biri, 2020’de Türkiye ve Azerbaycan arasında yapılan 15 adet anlaşmadan birinin Kars-Iğdır-Aralık Demiryolu hattını kapsamasıdır. Bu da 2022 Yılı Yatırım Programı’na alınmış olup 2025 yılında tamamlanması planlanmaktadır. İleriki dönemlerde karayolunun yanı sıra demiryolu ile de ticaret yapılabilme ihtimali söz konusudur. TRA2 Bölgesi’ne bakıldığında en fazla lojistik firması Iğdır ilinde bulunmaktadır. İlde yaklaşık 137 adet lojistik firması mevcuttur. Ancak bunlardan 83 tanesinin tır karnesi bulunmaktadır. Ayrıca demiryolu üzerinden yük taşımacılığının başlamasının ve yakın bir istasyondan çevreye yönelik karayolu taşımacılığının entegre edilmesinin lojistik firmaları için de fırsat yaratabileceğine dikkat çekilmiştir.

3218 kanun numarası ile 06.06.1985 tarihinde kabul edilen ve 12.11.2008 tarihinde ise 5810 kanun numarası ile üzerinde değişiklikler yapılan Serbest Bölgeler Kanunu’nun birinci maddesi, “Bu Kanun; ihracata yönelik yatırım ve üretimi teşvik etmek, doğrudan yabancı yatırımları ve teknoloji girişini hızlandırmak, işletmeleri ihracata yönlendirmek ve uluslararası ticareti geliştirmek amacıyla serbest bölgelerin kurulması, yer ve sınırlarıyla faaliyet konularının belirlenmesi, yönetimi, işletilmesi, bölgelerdeki yapı ve tesislerin teşkili ile ilgili hususları kapsar” demektedir. Kanun çerçevesinde serbest bölgelerde faaliyet gösteren firmalara veya kurumlara gelir ve kurumlar vergisi istisnası, istihdam edilen personele gelir vergisi muafiyeti, damga vergisi ve harç muafiyeti gibi önemli avantajlar sağlanmaktadır. Bu durum, üretilen mal ve hizmetlerin özellikle sınır ülkeleri arasındaki uluslararası ticaretine konu olarak karşılıklı avantajlar ve kazançlar sağlamaktadır. Ayrıca, serbest bölgelerdeki faaliyetlerden elde edilen kârların serbestçe transfer edilebilmesi, yabancı ve yerli firmaların eşitlik prensibi çerçevesinde imkânlardan yararlanabilmesi, her

türlü ödemenin dövizle yapılmasına bağlı olarak gerçekçi bir enflasyon muhasebesi imkânına sahip olması, yerli ve yabancı tüm pazarlara erişim imkânı, bürokrasinin azaltılması ve dinamik işletme yönetiminin uygulanması, ucuz altyapı imkânı, tedarik zinciri imkânlarından yararlanma kolaylığı gibi avantajlar mevcuttur. Zengezur Koridoru'nun açılmasını takiben "Azerbaycan'a giriş kapısı" konumundaki Iğdır ilinde, sağlık serbest bölgesi kurulması en önemli adım olacaktır. Sağlık serbest bölgeleri kurulmasının kanuni dayanağı 3218 sayılı Kanunun 49. maddesinde yer almaktadır. Buna göre, sağlık serbest bölgelerinin kurulması ve yönetilmesine ilişkin usul ve esasların Cumhurbaşkanlığınca belirleneceği ifade edilmektedir. Sağlık serbest bölgelerindeki hastaların yüzde 85'nin yabancı, yüzde 15'inin ise yerli insanlardan oluşması öngörülmektedir. Böylece hem Iğdır ve yakın çevresindeki kentlerin sağlıkta karşılaştıkları problemler azaltılabilecek hem de karşı ve bölge ülkelerinden önemli bir sağlık turizmi geliri elde edilebilecektir. Bunun yanında, Türk dünyası ile olan ilişkilerin güçlendirilmesine de anlamlı katkılar sağlayabilecektir. Kısacası hem genel anlamda serbest bölge olma hem de sağlık gibi özel alanlar ile ilgili serbest bölge olma açısından Iğdır ili önemli bir potansiyele sahip olan bir bölgede yer almaktadır.

Zengezur Koridoru'nun barışçıl ve kazançlı bir proje olarak uluslararası kamuoyuna tanıtımı noktasında şu değerlendirmeler yapılmıştır: Bu proje hem bölge hem de uluslararası barış, huzur ve kalkınmaya katkı yapacak niteliktedir. Şöyle ki, Rusya kazançlıdır. Çünkü bu yollarla Rus ürünleri yeni pazarlara açılabilecektir. Ermenistan kazançlıdır. Çünkü Ermenistan'ın refah ve istikrarının tek yolu Türkiye-Ermenistan sınır kapılarının açılması ve hem Türkiye hem de Azerbaycan ile iyi ilişki içerisinde olmasına bağlıdır. Çin kazançlıdır. Çünkü Çin ürünlerinin Avrupa'ya, Avrupa ürünlerinin de Çin'e kesintisiz ve daha kısa sürede, daha az maliyetle ulaştırılması imkânları ortaya çıkmaktadır. Azerbaycan ve Türkiye ise ana aktörler olarak büyük sosyoekonomik kazanımları olacak konumdadırlar. Yine Türk dünyası da bu koridordan faydalanan konumdadır. İran uzun dönemde Nahçıvan-Tebriz-Aşgabat, Culfa-Hoy-Van, Tebriz-Erzurum-Trabzon gibi bağlantılar ile avantajlar yakalayabilecektir. ABD ise istikrarlı ve gelir düzeyi artmış olan bölge ülkelere kendi teknolojik ürünlerini satarak faydalanabilecek konumdadır. İşte tüm bu gelişmelerin etkili tanıtıcı faaliyetler ve diplomatik yollarla ilgili ülkelere anlatılması önem arz etmektedir. Bahsi geçen hususların, ortak uluslararası proje ve programlarla da desteklenmesi gerekmektedir.

Son olarak Tercihli Ticaret Anlaşması hakkında yapılan değerlendirmelerde şu noktalara dikkat çekilmiştir: Ülkeler arasında imzalanan Tercihli Ticaret Anlaşması'nda , ilgili ülkelerin menşeli ürünlerinde indirimli gümrük vergisi veya gümrük vergisi alınmaması gibi üçüncü ülkeler ile yapılan ve ticarete olmayan uygulamalar yer almaktadır. Bu avantajlı uygulamalar, belirli ülkelerin kendi aralarında tercihli ticaret yapma konusunda anlaşma sağlanmasından dolayı "tercihli ticaret" olarak adlandırılmakta, anlaşmaya da "tercihli ticaret anlaşması" denilmektedir. Tercihli ticaret anlaşmalarının en çok görülen şekli "Serbest Ticaret Anlaşmaları"dır (STA). STA'larda, gümrük birliğinden farklı olarak, taraf ülkeler kendi aralarındaki gümrük vergilerini kaldırmakta veya bu vergilerde indirim yapmaktadır. Ancak üçüncü ülke-

lere karşı ortak bir gümrük tarifesi uygulanamamaktadır. Tercihli Ticaret Anlaşmaları ile kurulan tercihli ticaret sisteminden yalnızca anlaşma ile belirlenen menşee kurallarını ve diğer koşulları karşılayan taraf ülkelerin menşeli ürün veya ürünleri yararlanabilmektedir. Türkiye ile Azerbaycan arasında imzalanan “Tercihli Ticaret Anlaşması”nın bir birikimin ürünü olduğu dile getirilebilmektedir. Şöyle ki; iki ülke arasında 1992 yılında “Ticaret ve Ekonomik İş Birliği Anlaşması”, 2007 yılında “Ortaklık ve İş Birliği Anlaşması” imzalanmıştır. 2020 yılında imzalanan “Tercihli Ticaret Anlaşması”, hem geçmişteki bu anlaşmaları hem de iki ülke arasındaki dostluk ve kardeşlik ruhunu, ticaretin artırılması bilincini ve iki ülkenin de kalkınmasına olumlu katkılar yapacağı beklentilerini dikkate alarak imzalanmıştır. Türkiye bu anlaşmayı imzalarken, 12 Eylül 1963 tarihinde “Türkiye Cumhuriyeti ile Avrupa Ekonomik Topluluğu Arasında Ortaklık Tesis Eden Anlaşma”ya bağlı olarak 1 Ocak 1996 yılından itibaren AB ile girdiği Gümrük Birliği kurallarını da göz önünde bulundurmıştır. 19 Ocak 2021 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan Anlaşmanın amaçları; Her iki ülkenin ekonomik kalkınmalarına olumlu katkı sağlanması, dış ticaretlerinin gelişmesi, belirlenen ürünlerde tarifelerin indirilmesi veya kaldırılması ve tarife dışı engeller ile tarife benzeri engellerin kaldırılması, iki ülke arasında elverişli ve adil rekabet koşulları oluşturulması, ticaretin sürdürülebilir büyümesi için daha öngörülebilir ve güvenli ortamın yaratılmasıdır. İki dost ve kardeş ülke arasında imzalanan bu anlaşmanın en çok katkı yapacağı ve belirtilen amaçlara hizmet edebileceği yer olarak Iğdır ili ön plana çıkmaktadır. Çünkü Karabağ Zaferi sonrası Nahçıvan-Azerbaycan Koridoru’nun açılacak olması ve Kars-Iğdır-Nahçıvan Demiryolu’nun tamamlanacak olması, Iğdır’ın Azerbaycan ile olan ticaretinde merkezi rol oynama konumunu ortaya çıkarmaktadır. Tercihli Ticaret Anlaşması’nın etkin işletilebilmesi için Türkiye ve Azerbaycan’ın ürün yelpazesini geniş tutmaları ve tüm kolaylıkları sağlamaları her iki ülkenin yararına olacaktır.

Bu değerlendirmeler ışığında bu oturumda ortaya konulan sorunlar ve dikkat çekilen fırsatlar Tablo 5’te özetlenmiştir.

**Tablo 5. Azerbaycan ve Nahçıvan ile Mevcut Ticari İlişkiler, Sorunlar ve Fırsatlar Başlıklı Oturumda Yapılan Tespit ve Öneriler**

| Tespit                                                                                                                              | Öneri                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Azerbaycan özellikle kara yolu ulaşımında yüksek vergilendirme yapmaktadır.                                                         | Bu sorun Türkiye ve Azerbaycan açısından karşılıklı görüşmelerle çözümlenmelidir.                         |
| Türk bankacılık sistemi ile Azerbaycan bankacılık sistemi arasındaki farklılıklardan kaynaklı sorunlar yaşanmaktadır.               | Bu sorunların giderilmesi için ortak çalışma başlatılmalıdır.                                             |
| Gümrük sınır kapılarında sıkıntı yaşanmaktadır. Araçların birden fazla gün bekletilmesi lojistik firmalarına maliyet yüklemektedir. | Bekleme sürelerinin kısaltılması için gümrük sistemi geliştirilmeli ve test süreleri kısaltılmalıdır.     |
| Zengezur Koridoru’nun açılması durumunda tırlar için güvenlik sorunu oluşabilecektir.                                               | Koridorun bulunduğu hatta güvenliğin sağlanması ve güvenilir tır parklarının oluşturulması gerekmektedir. |



## 2.6. Tercihli Ticaret Anlaşması'nın Avantajları, Serbest Bölge İmkânı Başta Olmak Üzere Potansiyel Alanlar

“Ticaret Anlaşması'nın Avantajları, Serbest Bölge İmkânı Başta Olmak Üzere Potansiyel Alanlar” başlıklı oturumda irdelenen konular ve yapılan değerlendirmeler şunlardır:

TTA'ya ilişkin genel bir tablo çizmek adına Azerbaycan ve Türkiye için bazı verilerden yararlanılmıştır. Azerbaycan 2021 yılı temel alındığında yaklaşık 10 milyon nüfusa ve 5.445 dolar GSYİH'ye sahiptir. Türkiye ile Azerbaycan arasında 4,5 milyar dolar ticaret hacmine sahip Serbest Ticaret Anlaşması mevcut olup Azerbaycan'ın yıllık ihracat miktarı 14 milyar dolar, ithalatı ise 11 milyar dolar tutarındadır. Makine vb. ürün alanlarında İtalya, Türkiye ve Rusya ön plana çıkmaktadır. Ticaretin gelişmesi noktasında hedef TTA'ların geliştirilmesidir. Belli grup, ürün ve kotalarda vergilerin sıfırlanışı 1 Mart 2021 yılında imzalanan anlaşma ile 15 tarım ürünüde görülmektedir. Bu anlaşma ile ticaret hacminde 110 milyon dolarlık bir artış sağlanmıştır. Türkiye'den taze ürünler (erik, ayçiçek tohumu vb.); Azerbaycan'dan eritme peyniri, tatlı, şekerleme vb. ürünler TTA kapsamındadır. Kapsamın genişletilmesi için çalışmalar devam etmektedir.

İğdir'dan Nahçıvan'a beyaz eşya, tekstil ve mobilya alanında ihracat mevcuttur. Yüzde 15 olan gümrük vergisi ile vergi oranları yüzde 36'ya kadar çıkmaktadır. Beyaz eşya, tekstil, mobilya, elektronik ve ilaç sektöründe çalışmalar yürütülmektedir. Nahçıvan menşeli 76 üründen vergi alınmamakta olup bu ürünler laboratuvar vb. test ve kalifikasyonlardan muaf tutulmuştur.

Bölge ihracatçısının yaptığı ticarete bakıldığında; tedarikinin sağlanması suretiyle satılan, bizzat üretilerek satılan ve potansiyel satışı yapılabilecek ürünler mevcuttur. İhracatçılardan, sınır ticaret merkezlerinin harekete geçirilmesine yönelik talep söz konusudur. TTA kapsamı, sınır ticareti kapsamında ithalat ve ihracat limitlerinin artırılması, Sınır Ticaret Merkezi (STM) kapsamındaki illerin kapsamının genişletilmesi anlamında talepler ve çalışmalar mevcuttur. Firmaların son dönemlerde dile getirdiği ihracata yönelik desteklerin artırılması talepleri de dikkat çekmektedir. Bu kapsamda navlun desteği talep edilmekte ancak lojistik firmaları maliyetleri artırmaktadır.

Oturumda, Serbest Bölge konusunda genel bilgiler verilmiştir ve ardından İğdir özelinde değerlendirme yapılmıştır.

Türkiye'de 18 adet Serbest Bölge mevcut olup, bir adet de İzmir'de kuruluş sürecindedir. Bu yapıların kuruluş aşaması 1985 yılında başlamış, ilk başta devlet eliyle finanse edilmiş olup 1990'lı yıllardan itibaren özel sektör eliyle kurulan bir yapı niteliğine kavuşmuştur. Bir serbest bölgenin kurulabilmesi tamamen girişimci grubuna, maliyet ve fizibilitenin sağlıklı olmasına bağlı olup bu yapılar ortalama iki yıl içerisinde kurulabilmektedir.

Ticaret politikası, vergi istisnaları sağlanarak belirli bir alanın ihracat ve ithalata uygun hale getirilmesini içermektedir. Bu politika, bölgelerin ihracata yönelik

çalışmasını amaçlayan bir modeldir. Özellikle 2000’li yılların başlarından itibaren yatırımcının talebi üzerine; üzerinde şerh bulunmayan bir alanın tespit edilerek, altyapısının yatırımcılar tarafından kullanılmasına uygun hale getirilmesini içeren bir modeldir. Bu model kapsamında 18 Serbest Bölge’de 7,1 milyar dolarlık yatırım gerçekleştirilmiştir. 10 milyar dolar ticaret hacmine sahip iki bin firma tarafından 85 bin istihdam sağlanmıştır. Modelde, Cumhurbaşkanlığı Kararı ile alanın sınırları belirlenmekte, işletmecisi firma ile ilgili bölge yönetilmektedir. Bölgede gümrük, emniyet ve muhafaza hizmetleri yürütülmektedir. Bu kapsamda özel hukuk alanında bir işletme sözleşmesi akdedilip Bölge, kamu ya da özel sektör arazisinde kurulabilmektedir. İşletme sözleşmesinin maliyeti arazinin durumuna göre değişmektedir. Bölgenin durumu, yatırımcı şirketlere ve yatırım modeline göre belirlenmektedir.

Serbest Bölgelerin avantajları şunlardır: Serbest Bölgelerde faaliyet gösteren firmalara gelir ve kurumlar vergisi istisnası sağlanmaktadır. Ruhsatlandırma süreleri, kendi binalarını yapan işletme firmalarına 45 yıla, kiralayanlar için 20 yıla kadar uzatılabilmektedir. Firmalar, yüzde 85 ve üzerinde yurtdışı satışı yapıyorlar ise; işçi stopaj desteğinden yararlanabilmektedirler. Gümrük vergileri uygulanmamaktadır. Türkiye’den dışarıya yapılacak satışlarda KDV’den, damga, resim ve harçlardan muaf bir biçimde hizmet verilmektedir. Hazır bir altyapı içerisinde firmalar faaliyetlerini sürdürmektedir. Tek bir merkezden iletişim ile problemleri çözülmektedir. Sadece üretim değil, iş yeri kiralama, bakım, onarım, transit ticaret gibi faaliyetler de gerçekleştirilmektedir. Serbest Bölgelerde yer alan firmalar; ihracat ve yatırım teşvikleri, Eximbank kredileri ve dâhilde işleme rejimi kapsamında desteklenmektedir.

Burada en önemli konu, ekonomik olarak güçlü, arazi olarak sorunu olmayan, belli bir süre geri dönüş beklemeyecek bir girişimci grubuna ihtiyaç duyulmasıdır. Çünkü yatırım yapılacak olan bölgenin; gaz, elektrik ve yol gibi konuları çözüme ulaştırıldıktan sonra bölge yatırıma hazır hale gelmektedir. Yeni kurulacak bölgelerde, yeni kurulacak firmalar için gelir ve kurumlar vergisinden muafiyet getirilmiştir. Burada önemli olan bölgenin yatırım, ihracat ve ithalat potansiyellerinin sunulduğu fizibilite çalışmalarının tamamlanması ve buna istinaden Ticaret Bakanlığına yapılan başvuruların değerlendirilmesidir. Bölgenin, bu konuda avantajlı olduğu gözlemlenmekte olup koridorun bölgede kurulması planlanan Serbest Ticaret Bölgesi’ni destekleyeceği değerlendirilmektedir.

Iğdır’ın Aralık ilçesinden Nahçıvan’a sınırı olan bölgede dört ülke için bir serbest bölge kurulmasının yaratacağı fırsatlara dikkat çekilerek, Iğdır ilinde iç gümrüğün mevcut olmasından kaynaklı olarak koridorun açılması halinde ihtiyaç duyulacak gümrük ve depolama alanları açısından Serbest Bölge fikri olumlu karşılanmıştır. Ancak bu koridorun bir lojistik merkezle desteklenmesinin gerekliliği ifade edilmiştir.

Bu bölgedeki Serbest Bölge potansiyelini örneklemek açısından Doğu Anadolu İhracatçıları Birliği’ne kayıtlı 300’e yakın firmanın mevcut olmasına, sürekli ihracat yapma potansiyeline sahip 100 yatırımcı bulunmasına ve Kars’ta altı, Ağrı’da iki aktif ihracatçı firmanın varlığına değinilmiştir. Yerel aktörler olan bu ihracatçıların, bölgenin potansiyelini ortaya çıkaracak nitelikte olduğu ve. 6. Bölge Teşvikleri ile

Tercihli Ticaret Anlaşması kapsamında karşılıklı ürünler bazında sağlanan muafiyetlerin söz konusu firmalara olumlu katkı sunacağı değerlendirilmiştir.

Serbest Bölge fikri; ilerleyen dönemlerde uygun koşulların sağlanması, teknoparkların kurulması ve serbest bölgenin altyapı ihtiyacını karşılayacak lojistik merkezlerinin oluşturulması halinde il ve bölge için potansiyel oluşturabilecektir. Dolayısıyla, Serbest Bölgelerden bahsederken tüm bu faktörlerin düşünülmesi gerekmektedir. Bu kapsamda, Iğdır ve Zengezur gibi cazibe merkezlerinin tek başına yeterli olmayacağı öngörülmekte olup ihracata yönelik üretim yapan firmaların sayısının da artırılması gerekmektedir. Türkiye genelinde, Iğdır'dan Azerbaycan'a yapılan toplam ihracatın değeri 2 milyar dolar civarındadır. Ancak Iğdır ili 124 milyon dolar ihracat payına sahip olup bu pay içerisinde Azerbaycan dışındaki ülkeler de yer almaktadır. Iğdır'da üretim payı gözle görülür seviyede olmakla birlikte yeterli olmadığı görülmektedir. Üretim teşvik edilmediği sürece Serbest Ticaret Bölgesi'nin bir anlam ifade etmeyeceği değerlendirilmektedir.

Bu değerlendirmelerden hareketle yapılan tespitler ve geliştirilen öneriler Tablo 6'da özetlenmiştir.

**Tablo 6. Tercihli Ticaret Anlaşması'nın Avantajları, Serbest Bölge İmkânı Başta Olmak Üzere Potansiyel Alanlar Başlıklı Oturumda Yapılan Tespit ve Öneriler**

| Tespit                                                                                                                | Öneri                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bölgede güçlü girişimci grubu eksikliği yaşanmaktadır.                                                                | Girişimci gruplarına verilen teşvikler yeterli seviyededir; temel sorun girişimci grubunun uygun bir alan bulup bu alanda uzun süreli bir yatırım yapmaları hususunu kabul etmeleridir. Arazi payları, KDV vb. gibi bir dizi destekle girişimciler desteklenmektedir. Girişimcilerin bir potansiyel görmesi ve o alanda yatırım yapması durumu beklenmektedir. Girişimci, kamu sektörü de olabilir. |
| Ermenistan ile olan ilişkiler beklenen düzeyde değildir.                                                              | Ermenistan ile ticaretin geliştirilmesi ve herkesin kazanabileceği bir ortamın oluşturulması durumunda ilişkilerin olumlu yönde ilerleyeceği değerlendirilmektedir. İleriye dönük yapılacak faaliyetler, açılan uçuşlar ve karşılıklı yatırımcı ziyaretleri vb. ile birebir ticari ilişkilerin gelişmesi söz konusudur.                                                                             |
| Serbest bölgenin önünde, altyapının hazır olmaması gibi engeller mevcuttur (teknopark, lojistik merkezi vb. yapılar). | Fizibilite, tanıtım ve altyapı çalışmalarının planlı ve programlı bir şekilde yürütülerek güçlü yatırımcıların bölgeye çekilmesi sağlanabilir.                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Mevcut Serbest Ticaret Bölgelerinin işlerliği ve fonksiyonelliği tartışmalıdır.                                       | İhracatçıların üretim odaklı bir yapılanmaya geçmesi teşvik edilip bu konuda bilgilendirme sağlanmalıdır.                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Tercihli Ticaret Anlaşması kapsamındaki ürün grubu sınırlıdır.                                                        | Bunun artırılması için üst düzey girişimlerde bulunması gereklidir.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

### 3. ZENGEZUR KORİDORU'NUN BÖLGESEL KALKINMA VE EKONOMİK BÜYÜMEDE STRATEJİK ÖNEMİ ÇALIŞTAYI SONUÇ BİLDİRİSİ

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü, Serhat Kalkınma Ajansı (SERKA) ve Iğdır Üniversitesi iş birliğiyle 16-17 Mayıs 2022 tarihleri arasında düzenlenen “Zengezur Koridoru’nun Bölgesel Kalkınma ve Ekonomik Büyümede Stratejik Önemi Çalıştayı” Iğdır ilinde gerçekleştirilmiştir.

Çalıştaya Iğdır Valisi H. Engin Sarıbrahim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürü Barış Yeniçeri, Iğdır Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Mehmet Hakkı Alma, Nahçıvan Devlet Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Elbrus İsayev, Azerbaycan Kars Başkonsolosu Nuru Guliyev, SERKA Genel Sekreteri Nurullah Karaca ile Türkiye’den ve Azerbaycan’dan kamu kurum ve kuruluşlarının temsilcileri ve akademisyenler katılmıştır.

Çalıştay kapsamında; Türkiye, Azerbaycan ve Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti açısından Zengezur Koridoru’nun bölgesel kalkınmada ve ekonomik büyümede stratejik önemi ele alınmıştır. Ulusal çapta Türkiye ve Azerbaycan arasında, Bölgede de özellikle Kars ve Iğdır illerinin bu ülkelerle güçlü kültürel bağları bulunmaktadır. Çalıştayda bu ülkelerin kültürel, toplumsal ve siyasi ilişkilerin yanı sıra ulaştırma ve lojistik, uluslararası ticaret ile turizm konuları irdelenmiştir. Ayrıca Tercihli Ticaret Anlaşması’nın avantajları başta olmak üzere potansiyel alanlar ile Azerbaycan ve Nahçıvan ile mevcut ticari sorunlar ve fırsatlar ele alınmıştır. Çalışma grupları ile SWOT analizi yapılmıştır.

Zengezur Koridoru veya Nahçıvan Koridoru olarak bilinen kara ve/veya demiryolu hattının ulaşım açılması durumunda yaklaşık 40 kilometrelik koridorun faaliyete geçmesi ile birlikte Azerbaycan ve bağlı Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında doğrudan ulaşım sağlanacaktır. Türkiye ile Azerbaycan arasındaki kültürel, ekonomik ve toplumsal ilişkilerin daha da geliştirilmesi ve dış ticarete ivme kazandırılması amacıyla bu husus dikkat çekmektedir. Dolayısıyla Koridorun açılması durumu ve karşılıklı olarak avantajlarının kullanılabilmesi açısından bir strateji geliştirilmesi önem ihtiva etmektedir. Bu bağlamda çalıştayın amacı; Türkiye, Azerbaycan ve Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti başta olmak üzere Zengezur Koridoru’nun bölgesel düzeyde kazanımlarını ortaya koymak ve sürdürülebilir kalkınma modeli ortaya çıkarmaya dönük altlık oluşturmaktır.

Çalıştay kapsamında 2 adet panel, 6 adet çalıştay oturumu düzenlenmiştir. Sabah programlarında “Bölgesel Kalkınma ve Ekonomik Büyümede Zengezur Koridorunun Potansiyeli” ve “Bölgesel Dış Ekonomik İş Birliği Potansiyelinin Geliştirilmesi” konu başlıklarında paneller düzenlenmiştir.

Öğleden sonraki programlarda ise Bölgenin ulaştırma ve lojistik altyapısı, Zengezur Koridorunun ulusal/uluslararası mevcut ve potansiyel ticarete etkisi, serbest bölge imkânları, toplumsal, kültürel ve turizm ilişkilerine etkisi konuları ile ilgili paralel oturumlar düzenlenmiştir.

Zengezur Koridoru’nun bölgesel kalkınma ve ekonomik büyüme bakımından

potansiyelinin değerlendirilmesi amacıyla gerçekleştirilen panel ve çalışma gruplarında ortaya konulan tespit ve öneriler başlıklar itibariyle aşağıda yer almaktadır.

### 3.1. Ulaştırma ve Lojistik Altyapısı

Karabağ Zaferiyle beraber elde edilen kazanımların ve fırsatların daha ileriye taşınması için ivedilikle hareket edilerek, bölgede ulaştırma ve lojistik hizmetleri için gerekli altyapı yatırımlarına hız verilmesi büyük önem arz etmektedir.

Zengezur Koridoru'nun uluslararası bir ulaşım ağı olması bakımından önemi görülmekle birlikte koridorun ulaşım ve altyapı ihtiyaçları doğrultusunda yatırım maliyetinin çıkarılmasına dönük fizibilite yapılması önerilmektedir.

Demiryolu sistemleri arasında altyapı ve güvenlik unsurları açısından ülkeler arasındaki farklı standartlardan kaynaklanan sorunların çözülmesi için entegrasyon çalışmalarının Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılması önemli görülmektedir.

Zengezur Koridoru'nun geçtiği Ermenistan sınırları içerisinde kalan bölgede ayrı bir gümrük noktasının kurulmaması ve transit geçişin sağlanması koridorun etkinliği açısından kritik önem taşımaktadır. Aksi takdirde koridorun alternatiflerine kıyasla avantajı azalabilecektir.

Koridorun açılmasının talebi karşılama noktasında yetersiz kalması ihtimali mevcuttur. Bu sebeple, gümrüğün fiziki ve beşeri sermaye bakımından bu kapasiteyi taşıyabilecek seviyeye getirilmesi gerekmektedir. Bu yüzden burada depo, antrepo, tüm analizlerin yapıldığı laboratuvar, sosyal tesis, tır parkı veya lojistik merkezi ihtiyaç analizinin yapılması gerekmektedir.

Türkiye firmalarının sınır ötesi ticari ilişkilerinde karşılaştığı ek vergi ve maliyetlerin karşılıklı olarak çözülebilmesi için teknik komisyonlar oluşturulmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı'nı tamamlayıcı nitelikte bulunan Kars-Iğdır-Aralık Demiryolu Hattı'nın yapımı Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından 2022 yılında Yatırım Programı'na alınmıştır. Ulaştırma ve lojistik açısından bu hattın Zengezur Koridoru ile taçlanacağı değerlendirilmektedir.

TRA2 Bölgesi'nin lojistik sektörü açısından beşeri kapasite eksikleri bulunmaktadır. Bu kapsamda özellikle Kars Lojistik Merkezi'nde istihdam edilen kalifiye iş gücünün geliştirilmesi ve hizmet içi eğitimin artırılması için Üniversite ve Ticaret ve Sanayi Odası ile birlikte çalışmalar hayata geçirilmesi gerekmektedir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın gelecek dönem yatırım projeksiyonlarına uygun olarak koridorun Karadeniz limanına bağlantısı için Iğdır-Erzincan-Trabzon aksının, Mersin Limanı'na bağlantısı için de Ankara-Yozgat-Mersin aksının güçlendirilmesi önem arz etmektedir.



### 3.2. Uluslararası Ticaret

Zengezur Koridoru'nun bölgesel kalkınma bakımından etkin olarak değerlendirilebilmesi amacıyla bölge ülkelerinin koridorla ilgili çalışmalara dâhil edilmesi önemli görülmektedir. Bu bağlamda koridorun ulaşım rotasında bulunan ülkeler tarafından uluslararası bölgesel iş birliği platformu oluşturulması faydalı olacaktır.

Koridorun ulaştırma ve lojistik avantajlarının kullanılabilmesi için bölgedeki sanayi altyapısının güçlendirilmesi ve uluslararası ticaretin artırılması için güçlü girişimci gruplarının yatırımlarının bölgeye çekilmesi sağlanmalıdır.

Üretim altyapısının iyileştirilmesi ve üretimin artması ile potansiyel teşkil eden serbest bölgeye altlık oluşturulacaktır.

İhracat potansiyeli olan ürünlerin tespiti ve firmaların ihracat kapasitesinin artırılması ile ilgili çalışmalara hız verilmelidir.

Ermenistan'la ilişkilerin gelişimine bağlı olarak ticari ilişkilerin de çok yönlü olarak geliştirilmesi için gerekli çalışmalar yapılmalıdır.

Türkiye-Azerbaycan arasında imzalanan Tercihli Ticaret Anlaşması kapsamındaki ürün gruplarının sınırlı kaldığı değerlendirilmektedir. İki ülkenin ticari platformlarında bu konunun tanıtımının yapılması önerilmektedir. Bu bağlamda ürün grubunun iki taraflı avantajlar içerecek şekilde genişletilmesi için karşılıklı teknik çalışmalar yapılmalıdır.

Yapılan karşılıklı ticari faaliyetlerde banka ödeme altyapılarının geliştirilmesi önem arz etmektedir.

Türkiye Dilucu Sınır Kapısında 2 tır ve 1 küçük araç peronu bulunmaktadır. Nahçıvan Sınır Kapısı'nda ise toplam 6 adet peron mevcuttur. Türkiye açısından koridor dikkate alınarak orta vadede bu kapının fiziki ve beşeri sermayesinin eşgüdümlü şekilde geliştirilmesine dönük planlama çalışmalarının yapılması gerekmektedir.

Ticarette standardizasyon yapan kurumların tek bir çatı altında toplanarak dış ticaret firmalarına daha hızlı ve ulaşılabilir bir hizmet sağlaması gerekli görülmektedir.

### 3.3. Kültür, Turizm ve Toplumsal İlişkiler

Zengezur Koridoru etrafında yer alan ülkeler arasında kültürel ve toplumsal ilişkilerin geliştirilmesi bakımından toplumlar arası diyalog ortamı oluşturulmalı; bu ortam örgün eğitim, medya ve kamu diplomasisi yollarıyla güçlendirilmelidir. Gençler için değişim programları ile kültürel etkileşim ve iş birliği projeleri gerçekleştirilmelidir.

Yerel yönetimler, Kalkınma Ajansı ve STK'lar vasıtasıyla Bölgenin yatırım ortamı tanıtılarak bölgeye nitelikli turizm yatırımlarının kazandırılmasının yararlı olacağı değerlendirilmektedir.

Bölgedeki ilgili paydaşlar ile bölgesel turizm tanıtım stratejisi oluşturulmalı ve fikir birliği sağlanarak gelecek yabancı ve yerli turistlere bölgenin turizm potansiyeli ve ürünleri başarıyla sunulmalıdır.

Azerbaycan, Nahçıvan, Ermenistan ve Türkiye'nin Zengezur Koridoru'nun açılmasıyla birlikte doğrudan etkilenecek bölgelerdeki turizmin geliştirilmesi kapsamında bölgede faaliyet gösteren turizm paydaşlarının eğitim ve danışmanlık faaliyetleri ile insan kaynakları kalitesinin artırılması önerilmektedir.

Zengezur koridoru ve havzasındaki ülkelerde özellikle doğa turizmi, kültür turizmi, inanç turizmi, macera turizmi ve sağlık turizminin geliştirilmesi amacıyla turistlerin zaman geçirebilecekleri cazibe noktası olma potansiyeline sahip destinasyon, aktivite ve turistik ürünlerin oluşturulması için turizm master planları hazırlanması önerilmektedir.



## EK 1- ÇALIŞTAY PROGRAMI

Çalıştay kapsamında 16-17 Mayıs 2022 tarihlerinde iki panel, altı konuda çalıştay oturumu düzenlenmiştir. İki günlük program aşağıda yer almaktadır.

### 16 Mayıs 2022 Pazartesi

09.15-09.30 Kayıt

09.30-10.45 Açılış Konuşmaları

10.45-12.30 Panel: Bölgesel Kalkınma ve Ekonomik Büyümede Zengezur Koridoru Potansiyeli

12.30-14.00 Öğle Yemeği

14.15-16.00 (Paralel Oturumlar 1. Bölüm)

1- Zengezur Koridoru Çerçevesinde Bölgenin Ulaştırma ve Lojistik Altyapısı, Fırsatlar ve İhtiyaçlar

2- Zengezur Koridoru'nun Uluslararası Ticaretin Gelişimine Etkisi

3-Toplumsal ve Kültürel İlişkiler Bağlamında Zengezur Koridoru

16.00 – 16.15 Ara

16.15 – 17.30 (Paralel Oturumlar 2. Bölüm)

1-Zengezur Koridoru Çerçevesinde Bölgenin Ulaştırma ve Lojistik Altyapısı, Fırsatlar ve İhtiyaçlar

2-Zengezur Koridoru'nun Uluslararası Ticaretin Gelişimine Etkisi

3-Toplumsal ve Kültürel İlişkiler Bağlamında Zengezur Koridoru

### 17 Mayıs 2022 Salı

9.30-10.00-10.00 Bölgesel Potansiyellerin ve Sınır Ötesi İşbirliklerinin Değerlendirilmesinde Kalkınma Ajanslarının Rolü Sunumu-Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü

10.00 – 10.15 Ara

10.15 – 12.00 - Panel : Bölgesel Dış Ekonomik İş Birliği Potansiyelinin Geliştirilmesi

12.00 – 13.30-Öğle Yemeği

13.30-15.00 (Paralel oturumlar)

1-Azerbaycan ve Nahçıvan İle Mevcut Ticari İlişkiler Sorunlar ve Fırsatlar

2-Tercihli Ticaret Anlaşmasının Avantajları, Serbest Bölge İmkânı Başta Olmak Üzere Potansiyel Alanlar

3-Kültür, Turizm ve Toplumsal İlişkiler Bağlamında Zengezur Koridoru

15.00-15.15 Ara

15.15-16.15

- Çalıştayın Genel Değerlendirmesi

- Çalıştayın Sonuç Bildirgesinin Paylaşılması





**T.C. SERHAT KALKINMA AJANSI**

Ortakapı Mah. Atatürk Cad. No: 69 KARS - TÜRKİYE

Tel: +90 474 212 52 00 Fax: +90 474 212 52 04

e-mail: [info@serka.gov.tr](mailto:info@serka.gov.tr) Web: [www.serka.gov.tr](http://www.serka.gov.tr)

Kalkınma Ajansı Yayınları bedelsizdir, satılamaz.