Срединный коридор в стратегии безопасности Турции на Южном Кавказе: геоэкономическая связность и региональный порядок

Атабай Эюб Ибрахим
соискатель, Институт международных отношений и мировой истории, Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского, eyupibrahim@mail.ru

В статье анализируется роль Срединного коридора в стратегии безопасности Турции на Южном Кавказе. Исходная гипотеза состоит в том, что данный маршрут не сводится к транспортно-логистической инфраструктуре, а выступает геоэкономическим инструментом формирования безопасности, влияния и регионального порядка. Теоретико-методологическая рамка исследования основана на теории регионального комплекса безопасности, геоэкономическом подходе, концептах дипломатии связанности и политики коридоров. В статье показано, что с 1990-х гг. политика Турции в регионе развивалась через азербайджаноцентричную парадигму, грузинское транзитное направление и энерготранспортную архитектуру. После 2020 г. эта линия приобрела более институционализированный и ориентированный на безопасность характер благодаря союзу с Азербайджаном, контролируемой нормализации с Арменией, формату «3+3» и актуализации Срединного коридора. Особое внимание уделяется трём функциям коридора: обеспечению стратегического доступа к Центральной Азии, производству региональной стабильности через экономическую взаимозависимость и геоэкономическому балансированию в отношении России и Ирана при сохранении осторожного взаимодействия с Китаем. Делается вывод, что стратегическая ценность коридора зависит от преодоления инфраструктурных, институциональных и операционных ограничений.
Ключевые слова: Срединный коридор, Турция, Южный Кавказ, региональный комплекс безопасности, геоэкономика, дипломатия связанности, политика коридоров, Азербайджан, Зангезурский коридор, региональный порядок.

Введение

В стратегии безопасности Турции в отношении Южного Кавказа Средний коридор не является проектом, ограничивающимся исключительно транспортной инфраструктурой. Для Анкары данный маршрут выступает инструментом безопасности, расширяющим геоэкономический доступ, усиливающим региональное влияние и придающим стратегическую глубину союзническим отношениям. В официальном дискурсе Турции Южный Кавказ рассматривается как пространство стабильности и процветания, тогда как проходящий через Каспийское море Восточно-Западный Средний коридор формирует измерение связанности данной визии. Поэтому для Турции безопасность коридора и безопасность Южного Кавказа не могут рассматриваться как два независимых друг от друга вопроса.

Первым измерением этой взаимосвязи является стратегический доступ. Турция рассматривает Южный Кавказ как сухопутный мост, открывающий выход в Центральную Азию и, в более широком смысле, в тюркский мир. Такой подход имеет более широкий смысл, чем простое увеличение объёмов торговли. В дискурсе Анкары относительно региона транспортные связи рассматриваются в неразрывной связи с институционализацией политических и культурных связей. Следовательно, Средний коридор в восточноориентированной стратегической политике Турции приобретает характер не только экономического, но также дипломатического и институционального инструмента.

Второе измерение заключается в поддержании безопасности посредством экономической взаимозависимости. Во внешней политике Турции устойчивый мир на Южном Кавказе, нормализация отношений с Арменией, мирный процесс между Азербайджаном и Арменией, а также региональное процветание рассматриваются в рамках единого подхода. В основе этого подхода лежит следующая логика: по мере формирования связей, способных сделать мир возможным, коридор будет становиться функциональным, а функционирующий коридор, создавая взаимозависимость между сторонами, будет способствовать большей устойчивости мира.

Третье измерение связано с расширением пространства для манёвра перед лицом конкурирующих маршрутов и соперничающих сил. После специальной военной операции России на Украине Средний коридор стал более заметной альтернативой Северному коридору, проходящему через Россию и Беларусь. Культурные и институциональные связи Турции с центральноазиатскими республиками в новых условиях создали потенциал для усиления региональной активности Анкары. В связи с этим Средний коридор является не только торговой возможностью, но и геоэкономическим инструментом, который снижает транзитную зависимость от России, расширяет пространство манёвра по отношению к Ирану и укрепляет переговорные позиции Турции.

Цель статьи состоит в объяснении роли Среднего коридора — торгово-транспортной сети, включающей морские, железнодорожные и автомобильные связи, соединяющие Китай через Центральную Азию и Каспийское море с Турцией, а оттуда с Европой, — в стратегии безопасности Турции на Южном Кавказе. Исследование опирается на четыре основные оси: региональный комплекс без-

опасности, геоэкономику, дипломатию связанности и политику коридоров. При совместном рассмотрении этих понятий Средний коридор анализируется как стратегический инструмент, производящий безопасность, формирующий пространство влияния и создающий материальную основу для поиска регионального порядка.

Методы исследовния

Теоретико-методологическая рамка исследования основана на теории регионального комплекса безопасности, геоэкономическом подходе, концептах дипломатии связанности и политики коридоров. Теория регионального комплекса безопасности позволяет рассматривать Южный Кавказ как пространство, где географическая близость, взаимозависимость угроз, совпадение и столкновение геостратегических интересов, а также внешнее влияние формируют единую систему безопасности. В этом смысле безопасность региона не сводится к военному потенциалу: транзитные линии, энергетические маршруты, союзнические сети, внешние вмешательства и общественно-политические процессы становятся взаимосвязанными элементами одной региональной конфигурации. Ранее предложенные для Южного Кавказа модели сотрудничества — кавказская модель, формулы 3+3+2, 3+2 и 3+1 — также показывают, что устойчивость региона невозможна как результат исключительно двусторонних договорённостей, поскольку она требует многосторонней координации между внутрирегиональными и внешними акторами.

Геоэкономика в данной статье понимается как способность государства производить стратегическое влияние через торговлю, транзит, энергетику, инфраструктуру и инвестиционные сети. В турецком подходе Южный Кавказ оценивается не только через экономическую выгоду, но и как транзитное пространство, связывающее Турцию с Азербайджаном, Центральной Азией и более широким тюркским миром [1, с. 268].

Дипломатия связанности обозначает использование транспортных, энергетических и логистических сетей в соответствии с внешнеполитическими целями. На Южном Кавказе каждый маршрут одновременно является предметом переговоров о суверенитете, контроле, пограничных режимах и распределении влияния. Поэтому Срединный коридор для Анкары выступает инструментом внешней политики, который должен поддерживать стабильность и усиливать её роль в принятии региональных решений [2, с. 5]. Политика коридоров, в свою очередь, превращает транспортную линию в объект конкуренции за суверенитет, влияние и региональную иерархию [3]. В этом смысле Срединный коридор связан с санкционными условиями, поиском альтернативных маршрутов, Организацией тюркских государств и проблемами тарифной, логистической и институциональной координации [4]; [5, с. 27].

1. Подход Турции к Южному Кавказу с 1990-х гг. до 2020 г.

После распада СССР Южный Кавказ превратился для Турции из периферийного пространства в непосредственную часть внешнеполитической и безопасностной повестки. Анкара признала независимость Азербайджана, Армении и Грузии, поддержала их суверенитет и евроатлантическую ориентацию, однако её региональная линия с самого начала была связана не только с культурной близостью, но и с необходимостью занять выгодное положение в постсоветском вакууме силы [6, с. 43].

С середины 1990-х гг. турецкая политика всё более явно приобрела азербайджаноцентричный характер. Закрытие границы с Арменией после оккупации Кельбаджара в 1993 г. ограничило турецко-армянское направление и одновременно повысило значение Грузии как обязательного транзитного звена на линии Турция–Азербайджан–Центральная Азия. В результате ось Азербайджан–Грузия–Турция стала основным восточно-западным маршрутом вне России и Ирана [7, с. 121].

С конца 1990-х гг. эта линия получила институциональное содержание через энергетические и транспортные проекты. Баку–Тбилиси–Джейхан и Баку–Тбилиси–Эрзурум обеспечили Турции не только экономическую выгоду, но и инструменты стратегической автономии, позволяющие выводить каспийские ресурсы на мировые рынки в обход России и Ирана [8, с. 114]. В 2000-е гг. активизм ПСР был дополнен дискурсом регионального сотрудничества, однако попытки Турции выступать нейтральным посредником, включая Платформу стабильности и сотрудничества на Кавказе после войны 2008 г., были ограничены восприятием Анкары как актора, близкого к Азербайджану [9, с. 71].

2010-е гг. стали периодом институционализации и углубления трёхсторонних форматов в политике Турции в отношении Южного Кавказа. В турецко-азербайджанских отношениях был создан Совет стратегического сотрудничества высокого уровня, а механизм Турция–Грузия–Азербайджан укрепился посредством регулярных саммитов и встреч министров иностранных дел. Трабзонская декларация 2012 г., подчёркивая, что Южный Кавказ находится на пересечении энергетических, транспортных и коммуникационных коридоров, определила конфликты, вытекающие из существующих оккупаций, как основное препятствие на пути к миру и стабильности. В тот же период БТД, БТЭ, БТК и ТАНАП стали конкретными опорами регионального процветания и сотрудничества [10].

Ещё одной особенностью данного периода стало то, что отношения с Азербайджаном и Грузией вышли за пределы экономической сферы и приобрели измерение безопасности и обороны. Совместные учения, оборонные саммиты и усилия по сближению со стандартами НАТО показали, что роль Турции в регионе поддерживается не только энергетикой и транспортом, но и строительством потенциала и оборонным сотрудничеством. К 2020 г. Турция заняла на Южном Кавказе более заметное положение не только как партнёр, но и как актор, способный обеспечивать безопасность [11].

Этот период можно обобщить через четыре элемента: поддержку независимости и суверенитета государств региона, ограниченность отношений с Арменией вследствие карабахского конфликта, формирование энергетической и транзитной архитектуры через Грузию и постепенное дополнение этой геоэкономической линии сотрудничеством в сфере безопасности. В этом отношении Карабахская война 2020 г. стала не новым началом, а более жёстким проявлением линии, сложившейся с 1990-х гг.: азербайджаноцентричной, зависимой от Грузии и основанной на связке транзита и безопасности [12, с. 169–170].

2. Региональный порядок после 2020 г. и Турция

Вторая карабахская война 2020 г. открыла новый период в политике Турции на Южном Кавказе, однако не означала полного разрыва с прежней стратегической линией. Сформировавшийся с 1990-х гг. азербайджаноцентричный подход после 2020 г. приобрёл более зримый, институционализированный и ориентированный на безопасность характер. В то время как прекращение оккупации в Карабахе представлялось Анкарой как историческая возможность для мира и процветания, определение Южного Кавказа как ворот в Центральную Азию выявило измерение связанности данной трансформации. Вторая карабахская война укрепила территориальную целостность Азербайджана и вывела турецко-азербайджанские отношения

на новый уровень в военной, технологической и стратегической сферах; поэтому Анкара стала не только наблюдателем, но и одним из акторов, участвующих в формировании послевоенного регионального порядка [10].

Ключевым документом этого этапа стала Шушинская декларация от 15 июня 2021 г., закрепившая союзнический характер отношений Анкары и Баку. Она показала, что турецко-азербайджанская связка после 2020 г. строится не только на риторике братства, но и на языке союзничества, совместимости, сдерживания и общей региональной стратегии [13, с. 13]. Контроль Азербайджана над всей территорией Карабаха после 2023 г. усилил позиции Баку за переговорным столом и одновременно повысил чувствительность Ирана к новой конфигурации сил.

Одновременно Турция попыталась вести контролируемую нормализацию с Арменией. Назначение специальных представителей, возобновление авиарейсов, договорённости об открытии сухопутной границы для граждан третьих стран и воздушной грузовой торговле показали, что нормализация не осталась полностью символической. Однако Анкара фактически увязала открытие границы с азербайджано-армянским мирным процессом и не отделяет отношения с Ереваном от приоритетов Баку [14, с. 13].

Многосторонним выражением послевоенного подхода стала платформа «3+3», в рамках которой подчёркиваются суверенитет, территориальная целостность, неприкосновенность границ, мирное урегулирование и сотрудничество в транспорте, торговле, энергетике и инвестициях. Через этот формат Турция стремится перевести конфликтную повестку в логику регионального присвоения ответственности и экономической связанности [9, с. 73].

Однако связность не всегда производит согласие; в ряде случаев она также усиливает конкуренцию. Зангезурский вопрос является одним из наиболее очевидных примеров этого. В то время как Азербайджан стремится к такому режиму прохода, который предполагал бы минимально возможный армянский контроль, Армения выступает против формул, способных подорвать её суверенитет. Стремление России взять на себя роль в обеспечении безопасности на данном маршруте вызывает обеспокоенность со стороны Запада и Армении. После войны 2020 г. и событий 2023 г. турецко-иранская конкуренция также стала более заметной. Тегеран рассматривает вероятность формирования в регионе ситуации «меньше России, больше влияния Турции» как риск для собственных позиций. Поэтому порядок на Южном Кавказе после 2020 г. является одновременно архитектурой сотрудничества и пространством борьбы за транзит, суверенитет и влияние [15, с. 188].

Сформировавшийся после 2020 г. порядок не является завершённой архитектурой мира. Он сложился в пользу Азербайджана, однако всё ещё представляет собой переходный порядок, не завершивший институционализацию. Условия, выдвигаемые для подписания соглашения, требования Азербайджана по Зангезурскому коридору, конституционные дискуссии и региональные опасения в сфере безопасности показывают хрупкость процесса. Дискурс, связанный с Карабахом в Конституции Армении, воспринимается Азербайджаном как территориальная претензия; при этом Армения подчёркивает, что конституционный вопрос является её внутренним делом. Поэтому видение Турции в отношении Южного Кавказа после 2020 г. ещё не трансформировалось в завершённый мирный порядок, а регион продолжает балансировать между безопасностью, суверенитетом и связанностью [1, с. 271]. Устойчивость турецкой роли зависит от способности согласовать координацию с Баку с нормализацией отношений с Ереваном и развитием коридорной связанности [16, с. 839].

3. Функция Срединного коридора в стратегии безопасности

Срединный коридор является одной из геоэкономических опор турецкой стратегии безопасности. Он связывает Китай, Центральную Азию, Каспийское море, Азербайджан, Грузию, Турцию и Европу, а в официальном турецком дискурсе соединяется с энергетической безопасностью, мультимодальными перевозками и стремлением Турции стать региональным логистическим центром [13, с. 13].

Первая функция коридора заключается в обеспечении стратегической глубины в направлении Центральной Азии. Срединный коридор образует транспортное измерение политики Турции в тюркском мире и позволяет Анкаре превращать культурные и институциональные связи в материальный режим доступа. В литературе он описывается как транспортный блок, объединяющий государственные и связанные с государствами портовые, логистические и транспортные структуры постсоветского пространства, направленный на формирование макрорегиона между ЕС и Китаем [16, с. 841]. Для Турции этот режим опирается на треугольник Турция–Азербайджан–Грузия и превращает Южный Кавказ в ключевой порог евразийской связанности [3].

Вторая функция состоит в поддержке региональной стабильности через экономическую взаимозависимость. В постконфликтных регионах транспортная инфраструктура способна не только наращивать торговые потоки, но и создавать предсказуемость, общие интересы и стимулы к сотрудничеству [17]. Однако такая взаимозависимость не возникает автоматически: для неё необходимы рост объёмов перевозок, устранение инфраструктурных дефицитов, упрощение границ и сокращение каспийских узких мест [18, с. 9]. Поэтому для Турции региональная стабильность является практикой геоэкономической безопасности, зависящей от технической способности и институциональной координации [19, с. 28]. С точки зрения цепочек поставок коридор также повышает гибкость маршрутов Китай–Центральная Азия–Турция–Европа и увеличивает цену конфликта [5, с. 29].

Третья функция связана с балансированием в отношении России и Ирана и повышением транзитной устойчивости. После российской военной операции на Украине привлекательность Северного коридора через Россию и Беларусь снизилась, что повысило значение Срединного коридора как альтернативы между Европой и Азией [18, с. 11]. Для Турции это означает снижение зависимости от транзитного порядка, ориентированного на Россию, и рост собственной геостратегической ценности. В отношении Ирана балансирование проявляется через конкуренцию вокруг влияния Турции, Азербайджана и Зангезурского сообщения: логистика здесь становится не только экономической, но и политической сферой, создающей автономию и манёвренность [19, с. 41]. В отношении Китая речь идёт не об исключающем балансировании, а о более осторожном сопряжении Срединного коридора с китайскими проектами связанности. Следовательно, коридор становится материальной основой безопасности, стабильности и влияния, но его потенциал зависит от инфраструктуры, таможенной гармонизации, цифровизации и региональной координации.

4. Структурные ограничения: напряжение между геополитической претензией и операционной мощностью

Для корректной оценки места Срединного коридора в стратегии безопасности Турции недостаточно рассматривать его лишь как геополитическое видение. Коридор является транспортно-экономическим режимом, зависящим от инфраструктуры, эксплуатационной мощности, пограничного управления, технической совместимости и межгосударственной координации. Его реальная ценность определяется не расположением на карте, а предсказуемостью сроков, эффективностью мультимодальных переходов, портовой и флотской мощностью, таможенными процедурами и согласованностью участников. В этом смысле геополитическая претензия Турции напрямую зависит от операционной способности коридора [20].

Первое ограничение связано с различием между скоростью и предсказуемостью. Из-за многочисленных границ и операционной неэффективности Срединный коридор часто уступает Северному коридору и в отдельных случаях приближается по времени к морским перевозкам. Для безопасности цепочек поставок важна не только абсолютная скорость, но и способность маршрута сохранять устойчивость в условиях кризисов [19, с. 56]. Поэтому политические заявления о быстром сообщении должны оцениваться через практику регулярных перевозок, а не через единичные успешные рейсы.

Второе ограничение связано с каспийским переходом. Портовая и судовая мощность на Каспии, наличие флота, пригодного для контейнерных перевозок, автоматизация портов и процессы погрузки-разгрузки прямо влияют на эффективность коридора. Низкий уровень автоматизации, нерегулярная судовая мощность и задержки, вызванные погодными условиями, превращают Каспий в наиболее уязвимый узловой пункт маршрута. Поэтому Каспий является не только географическим центром Срединного коридора, но и его критической зоной уязвимости.

Третье ограничение связано с линией Баку–Тбилиси–Карс. Несмотря на функциональное значение БТК, смена ширины железнодорожной колеи на станции Ахалкалаки создаёт естественное узкое место, а зимние эксплуатационные риски на участке Карс–Ахалкалаки снижают надёжность маршрута [19, с. 69]. Четвёртое ограничение состоит в недостатке локомотивной и вагонной мощности в Грузии и южнокавказском сегменте: построенная линия не создаёт стратегического эффекта без достаточного подвижного состава, ремонтной базы и управления оборотом вагонов [19, с. 73].

Пятое ограничение касается самой Турции. Модернизация восточных железных дорог, развитие грузовой инфраструктуры, связь с организованными промышленными зонами и конкурентоспособность турецкого участка остаются необходимым условием внешнеполитической претензии Анкары [5, с. 34]. В этом отношении внутренние инфраструктурные проекты Турции становятся частью внешнеполитической стратегии, поскольку именно они определяют способность Анкары превратить транзитный потенциал в устойчивый логистический режим [20].

Шестое ограничение связано с таможенной гармонизацией, цифровизацией и пограничным управлением. Многочисленные разрешения, недостаточная таможенная мощность и слабая координация администраций снижают привлекательность Срединного коридора для частного сектора. Следовательно, проблема коридора является не только технической, но и институциональной: без согласования процедур, цифровизации и межгосударственного управления он не сможет в полной мере выполнять функцию производства безопасности через связанность [19].

При совместной оценке эти ограничения оказываются не второстепенными, а конституирующими. Срединный коридор создаёт возможности для безопасности цепочек поставок и стратегической гибкости, однако эти возможности реализуются только при модернизации инфраструктуры, управлении рисками и повышении надёжности сроков. Зангезурская линия в этом контексте может иметь значение для доступа к Каспию и Центральной Азии, но в краткосрочной перспективе она остаётся зависимой от политических условий, региональных грузопотоков и конкуренции суверенитета, безопасности и влияния [14].

Заключение

Политика Турции на Южном Кавказе с 1990-х гг. формировалась вокруг энергетики, транзита и азербайджаноцентричной парадигмы безопасности. После Шушинской декларации, контролируемой нормализации с Арменией и продвижения формата «3+3» Турция стала одним из акторов, непосредственно вовлечённых в формирование переходного регионального порядка. Однако этот порядок сохраняет хрупкость, поскольку мирный процесс, статус транзитных маршрутов, роль Ирана и России, западное присутствие и армяно-азербайджанские противоречия остаются взаимосвязанными.

Срединный коридор для Турции является маршрутом стратегического доступа к Центральной Азии, механизмом экономической взаимозависимости и инструментом геоэкономического балансирования. Его значение не сводится к логистике: он соединяет безопасность, влияние и региональное упорядочивание. Вместе с тем его реальное значение зависит от того, сможет ли Анкара превратить политическую ценность маршрута в устойчивую инфраструктурную и институциональную способность.

Зангезурский маршрут следует рассматривать как дополнительное звено, способное ускорить и диверсифицировать существующую конфигурацию, но не как единственный определяющий элемент Срединного коридора. Основная опорная конструкция маршрута уже функционирует через Каспий, Азербайджан,

Грузию и Турцию; поэтому значение Зангезура имеет одновременно геоэкономическое и геополитическое измерение, но его операционный вклад зависит от условий регионального мира.

Таким образом, стратегическая ценность Срединного коридора зависит от превращения Южного Кавказа в мирное, предсказуемое и открытое для сотрудничества пространство. Реальное воздействие маршрута будет определяться не только политическими намерениями Анкары, но и устойчивостью азербайджано-армянского мирного процесса, грузинского направления, каспийского перехода, внутренней логистической мощности Турции и способностью региональных акторов управлять структурными ограничениями.

Литература

1. Üste N.A., Aydın Ü.S. Güney Kafkaslarda Bölgesel Güvenlik Kompleksi Teorisi Bağlamında Zenzegur Koridoru'nun Önemi // Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi. 2022. Cilt 20 (Özel Sayı). S. 261–274.

2. Eldem T. Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity. Connecting Europe and Asia via Central Asia, the Caucasus, and Turkey // SWP Comment. 2022. C. 64. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.swp-berlin.org/10.18449/2022C64/: (дата обращения: 10.03.2026).

3. Soylu R. Turkey in the South Caucasus: Implications for the EU // CATS Network Paper. 2025. No. 25. 18.07.2025. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.catsnetwork.eu/assets/cats/CATS_Network_Paper__Briefs/CATS_Network_Paper_No._25_18.07.2025.pdf: (дата обращения: 10.03.2026).

4. Кулиева Н. Треугольник Турция–Азербайджан–Грузия во внешней политике Турецкой Республики // РСМД. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/postsoviet/treugolnik-turtsiya-azerbaydzhan-gruziya-vo-vneshney-politike-turetskoy-respubliki/: (дата обращения: 12.03.2026).

5. Kaya E. Orta Koridor'un Dünya Politikasında ve Avrasya'da Artan Önemi // Türkiz. 2024. Yıl 15. Sayı 1. S. 9–35.

6. Aydın M. Turkish Policy Toward the Caucasus // Connections: The Quarterly Journal. 2022. Vol. 1. Issue 3. pp. 39–47.

7. Çelikpala M. Türkiye ve Kafkasya: Reaksiyoner Dış Politikadan Proaktif Ritmik Diplomasiye Geçiş // Uluslararası İlişkiler. 2010. Cilt 7. Sayı 25. S. 93–126.

8. Dikkaya M., Tığlı A. Güney Kafkasya Enerji Koridoru: Alternatif Projeler Kapsamında, "TANAP" // Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi. 2015. Cilt 10. Sayı 1. S. 99–117.

9. Şahin K. Güney Kafkasya'da Jeopolitik Denklemler: Bölgesel ve Küresel Güçler // Anadolu Strateji Dergisi. Cilt 7. Sayı 2. S. 65–74.

10. Turkish Foreign Policy at the Turn of the "Century of Türkiye": Challenges, Vision, Objectives, and Transformation / Commentary Hakan Fidan, Minister of Foreign Affairs, Türkiye. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.mfa.gov.tr/data/Hakan%20Fidan/Makaleler/article-by-minister-of-foreign-affairs-hakan-fidan-titled-turkish-foreign-policy-at-the-turn-of-the--century-of-turkiye---challenges--vision--objectives--and-transformation.pdf: (дата обращения: 12.03.2026).

11. Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. Türkiye Yüzyılı'nda Etkin ve Kararlı Dış Politika. Güney Kafkasya. 2025. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.mfa.gov.tr/site_media/html/turkiye_yuzyilinda_etkin_ve_kararli_dis_politika.pdf: (дата обращения: 14.03.2026).

12. Altınsuyu S.İ. Türkiye-Azerbaycan Güvenlik İşbirliğinde Zengezur Koridoru // Türkiz. 2025. Yıl 16. Sayı 2. S. 159–186.

13. Mamedov E., Adıbelli B. Güney Kafkasya'nın Jeopolitik Dönüşümü: Sedden Koridora // Asbider Akademi Sosyal Bilimler Dergisi. 2026. Cilt 13. Sayı 37. S. 1–16.

14. Connectivity in a Changing World. Turkic States and the Middle Corridor / ed. by David Biro and Zoltan Egeresi. Representation Office of the Organization of Turkic States in Hungary, 2025. P. 55.

15. Dumlu H., Şahin G. Zengezur Koridoru ve alternatif çözümler: Türkiye için riskler, tehditler ve fırsatlar // Avrasya İncelemeleri Dergisi. Cilt 13. Sayı 2. S. 169–194.

16. İpek S. Türkiye'nin Orta Asya'da Türk İşbirliğinin Sağlanması Stratejisi ve Orta Koridor Girişimi // Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi. 2025. Cilt 8. Sayı 3. S. 833–845.

17. Sharashenidze T., Cherkezishvili G. The Perspectives of the Middle Corridor in an Age of Global Confrontation and Uncertainty. Friedrich Ebert Stiftung Tbilisi Office, June 2025. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://southcaucasus.fes.de/fileadmin/Publications/2025/Middle_Corridor_ENG_2025.pdf: (дата обращения: 15.03.2026).

18. Yılmaz B. Impacts on Turkey as a Part of the Middle Corridor. Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik, 2022. SWP Working Paper 2. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.swp-berlin.org/publications/products/arbeitspapiere/WP02_22_FG7_Yilmaz_BRI_Turkey.pdf: (дата обращения: 15.03.2026).

19. Realising the Potential of the Middle Corridor. Paris: OECD Publishing, 2023. P. 63. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2023/12/realising-the-potential-of-the-middle-corridor_c458041c/635ad854-en.pdf: (дата обращения: 15.03.2026).

20. World Bank. Eastern Türkiye Middle Corridor Railway Development Project. Washington, DC: World Bank, 2025. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://documents.worldbank.org/curated/en/099111324114064334: (дата обращения: 15.03.2026).

The middle corridor in Turkey's security strategy in the South Caucasus: geoeconomic connectivity and regional order

Atabay E.I.
National Research Lobachevsky State University of Nizhny Novgorod

This article examines the role of the Middle Corridor in Turkey's security strategy toward the South Caucasus. Its central argument is that the route should not be reduced to transport and logistics infrastructure; rather, it functions as a geoeconomic instrument for producing security, influence and regional order. The study is grounded in Regional Security Complex Theory, geoeconomics, connectivity diplomacy and corridor politics. It demonstrates that since the 1990s Turkey's regional policy has evolved through an Azerbaijan-centered security paradigm, dependence on the Georgian transit axis, and an energy-transport architecture linking the South Caucasus to broader Eurasian connectivity. After 2020, this trajectory became more institutionalized and security-oriented through the alliance with Azerbaijan, controlled normalization with Armenia, the 3+3 format and the renewed strategic relevance of the Middle Corridor. The article identifies three principal functions of the corridor: securing Turkey's strategic access to Central Asia, supporting regional stability through economic interdependence, and enabling geoeconomic balancing vis-à-vis Russia and Iran while strengthening Turkey's bargaining position in relation to China and Europe. It concludes that the corridor's strategic value depends on overcoming infrastructure, institutional and operational constraints.

Keywords**:** Middle Corridor; Turkey, South Caucasus, Regional Security Complex Theory, geoeconomics, connectivity diplomacy, corridor politics, Azerbaijan, Zangezur Corridor, regional order.

References

1. Üste N.A., Aydın Ü.S. The Importance of the Zangezur Corridor in the Context of Regional Security Complex Theory in the South Caucasus // Manisa Celal Bayar University Journal of Social Sciences. 2022. Vol. 20 (Special Issue). pp. 261–274.
2. Eldem T. Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity. Connecting Europe and Asia via Central Asia, the Caucasus, and Turkey // SWP Comment. 2022. P. 64. [Electronic resource]. Access mode: https://www.swp-berlin.org/10.18449/2022C64/: (access date: 10.03.2026).
3. Soylu R. Turkey in the South Caucasus: Implications for the EU // CATS Network Paper. 2025. No. 25. 18.07.2025. [Electronic resource]. Access mode: https://www.catsnetwork.eu/assets/cats/CATS_Network_Paper__Briefs/CATS_Network_Paper_No._25_18.07.2025.pdf: (access date: 10.03.2026).
4. Kuliyeva N. The Turkey–Azerbaijan–Georgia Triangle in the Foreign Policy of the Republic of Turkey // RIAC. [Electronic resource]. Access mode: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/postsoviet/treugolnik-turtsiya-azerbaydzhan-gruziya-vo-vneshney-politike-turetskoy-respubliki/: (access date: 12.03.2026).
5. Kaya E. The Increasing Importance of the Middle Corridor in World Politics and Eurasia // Türkiz. 2024. Year 15. No. 1. pp. 9–35.
6. Aydın M. Turkish Policy Toward the Caucasus // Connections: The Quarterly Journal. 2022. Vol. 1. No. 3. pp. 39–47.
7. Çelikpala M. Turkey and the Caucasus: From Reactionary Foreign Policy to Proactive Rhythmic Diplomacy // Uluslararası İlişkiler. 2010. Vol. 7. No. 25. pp. 93–126.
8. Dikkaya M., Tığlı A. The South Caucasus Energy Corridor: TANAP in the Context of Alternative Projects // Gaziosmanpaşa University Journal of Social Sciences Research. 2015. Vol. 10. No. 1. pp. 99–117.
9. Şahin K. Geopolitical Equations in the South Caucasus: Regional and Global Powers // Anadolu Strategy Journal. Vol. 7. No. 2. pp. 65–74.
10. Turkish Foreign Policy at the Turn of the "Century of Türkiye": Challenges, Vision, Objectives, and Transformation / Commentary Hakan Fidan, Minister of Foreign Affairs, Türkiye. [Electronic resource]. Access mode: https://www.mfa.gov.tr/data/Hakan%20Fidan/Makaleler/article-by-minister-of-foreign-affairs-hakan-fidan-titled-turkish-foreign-policy-at-the-turn-of-the--century-of-turkiye---challenges--vision--objectives--and-transformation.pdf: (access date: 12.03.2026).
11. Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Türkiye. Effective and Resolute Foreign Policy in the Century of Türkiye. South Caucasus. 2025. [Electronic resource]. Access mode: https://www.mfa.gov.tr/site_media/html/turkiye_yuzyilinda_etkin_ve_kararli_dis_politika.pdf: (access date: 14.03.2026).
12. Altınsuyu S.İ. The Zangezur Corridor in Türkiye–Azerbaijan Security Cooperation // Türkiz. 2025. Year 16. No. 2. pp. 159–186.
13. Mamedov E., Adıbelli B. Geopolitical Transformation of the South Caucasus: From Barrier to Corridor // Asbider Academy Journal of Social Sciences. 2026. Vol. 13. No. 37. pp. 1–16.

14. Connectivity in a Changing World. Turkic States and the Middle Corridor / ed. by David Biro and Zoltan Egeresi. Representation Office of the Organization of Turkic States in Hungary, 2025. P. 55.
15. Dumlu H., Şahin G. The Zangezur Corridor and Alternative Solutions: Risks, Threats and Opportunities for Turkey // Journal of Eurasian Studies. Vol. 13. No. 2. pp. 169–194.
16. İpek S. Turkey's Strategy for Ensuring Turkic Cooperation in Central Asia and the Middle Corridor Initiative // International Journal of Management Academy. 2025. Vol. 8. No. 3. pp. 833–845.
17. Sharashenidze T., Cherkezishvili G. The Perspectives of the Middle Corridor in an Age of Global Confrontation and Uncertainty. Friedrich Ebert Stiftung Tbilisi Office, June 2025. [Electronic resource]. Access mode: https://southcaucasus.fes.de/fileadmin/Publications/2025/Middle_Corridor_ENG_2025.pdf: (access date: 15.03.2026).
18. Yılmaz B. Impacts on Turkey as a Part of the Middle Corridor. Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik, 2022. SWP Working Paper 2. [Electronic resource]. Access mode: https://www.swp-berlin.org/publications/products/arbeitspapiere/WP02_22_FG7_Yilmaz_BRI_Turkey.pdf: (access date: 15.03.2026).
19. Realising the Potential of the Middle Corridor. Paris: OECD Publishing, 2023. P. 63. [Electronic resource]. Access mode: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2023/12/realising-the-potential-of-the-middle-corridor_c458041c/635ad854-en.pdf: (access date: 15.03.2026).
20. World Bank. Eastern Türkiye Middle Corridor Railway Development Project. Washington, DC: World Bank, 2025. [Electronic resource]. Access mode: http://documents.worldbank.org/curated/en/099111324114064334: (access date: 15.03.2026).