

TÜRK DEVLETLERİ TEŞKİLATI'NIN ORTA KORİDOR'DAKİ STRATEJİK ROLÜ: FIRSATLAR VE JEOPOLİTİK YANSIMALAR

Eylül 2026 Sayı: 82



TÜRK DEVLETLERİ TEŞKİLATI'NIN ORTA KORİDOR'DAKİ STRATEJİK ROLÜ: FIRSATLAR VE JEOPOLİTİK YANSIMALAR

Orta Asya coğrafyası, Uzak Doğu ile Avrupa arasında doğal bir bağlantı noktası olarak büyük bir stratejik önem arz etmektedir. Sovyetler Birliği'nin 1991 yılından sonra dağılmasıyla, bölgedeki güç dengeleri yeniden şekillenmiştir. Bu bağlamda, Orta Asya'daki Türk toplulukları bağımsız devletler kurmuş ve bölgeye yeni aktörler dahil olmuştur. Türk toplulukları hem aralarındaki kültürel iş birliğini artırmak amacıyla hem de bölgede güçlü bir stratejik aktör olarak konumlanmak adına 2009 yılında Nahçıvan Anlaşması ile Türk Dili Konuşan Ülkeler Konseyi'ni ya da diğer adıyla Türk Konseyi'ni kurmuştur. O zamandan beri üye ülkeler, aralarındaki kurumsal ve ekonomik ilişkileri artırarak bakanlar ve devlet başkanları seviyesinde çeşitli zirveler düzenlemiş ve birçok anlaşma imzalamıştır. Bu sürecin devamında, 2021 yılında İstanbul'da düzenlenen Devlet Başkanları Konseyi'nde organizasyonun adı Türk Devletleri Teşkilatı (TDT) olarak değiştirilmiş ve ülkeler arasındaki kurumsal ilişkiler bir üst seviyeye taşınmıştır.

Türk Devletleri Teşkilatı ülkeleri; siyaset, göç, çevre, ekonomi, eğitim, sağlık ve enerji gibi birçok sektörde iş birliği yaparak aralarındaki ilişkileri derinleştirmiştir. Bu kapsamda özellikle ulaştırma alanında geliştirilen koordinasyon, stratejik bir önem taşımaktadır. TDT üyesi devletlerin ulaştırma alanındaki iş birliği, büyük ölçüde Orta Koridor projesi üzerine yoğunlaşmıştır. Orta Koridor veya resmi adıyla Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası, Çin'de başlayıp Kazakistan'a oradan Hazar Denizi üzerinden Güney Kafkasya ve Türkiye'ye uzanan ve ardından Avrupa'ya ulaşan çok modlu bir kara ve deniz taşımacılığı güzergâhıdır. Bu çerçevede Orta Koridor, tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasını öngörerek Doğu ile Batı arasında bağlantısallığın geliştirilmesini hedeflemektedir.

Genel olarak değerlendirildiğinde, Orta Koridor, Çin'in 2013 yılında ilan ettiği Kuşak ve Yol Girişimi projesi kapsamındaki diğer koridorlara (Kuzey ve Güney Koridor) kıyasla mesafe ve süre açısından daha avantajlı bir rota olarak kabul edilmiştir.

Özellikle, Rusya-Ukrayna savaşının, Kızıldeniz'de yaşanan güvenlik sorunlarının ve Orta Doğu'daki İsrail/ABD ve İran savaşının siyasi konjonktürde yarattığı etkilerle, Orta Koridor, mevcut deniz yolu rotasına, Kuzey Koridoru'na ve Güney Koridoru'na alternatif bir güzergâh olarak önem kazanmaya başlamıştır. Bu kapsamda, Çin ve Avrupa Birliği gibi uluslararası paydaşlar, Orta Asya ve Kafkasya ülkeleriyle olan ilişkilerini geliştirmiş ve Orta Koridor ile bağlantılı

altyapı projelerine yatırımlar yapmışlardır. Bu doğrultuda, Orta Koridor projesi, ekonomik boyutunu aşarak, Orta Asya ülkeleri ve küresel aktörler nezdinde siyasi bir olguya dönüşmeye başlamıştır.

Bu çerçevede çalışma, Orta Koridor'un stratejik boyutlarını çözümleyerek TDT'nin bu kapsamda yaptığı iş birliğini değerlendirecek ve Orta Koridor'un TDT ülkelerine yarattığı stratejik fırsatları ve jeopolitik riskleri analiz edecektir. Son olarak, bu bilgilerin ışığında, Orta Koridor projesinin, TDT bünyesinde bir entegrasyon çabası mı yoksa stratejik bir denge unsuru mu olduğunu tartışacaktır.

Orta Koridor'un Jeopolitik Boyutu

Bu bölüm, Orta Koridor projesinin jeopolitik boyutunu açıklamaya çalışacaktır. Bu bağlamda, Orta Koridor'un mevcut olan diğer hatlarla (Kuzey Koridor, Güney Koridor ve Deniz Yolu Rotası) yapılacak karşılaştırılması, projenin bölge aktörleri için taşıdığı hayati önemi anlamak adına kritiktir. Ayrıca, Orta Koridor projesinde, TDT ülkelerinin iş birliğinin neden bir tercih değil de stratejik bir gereksinim olduğu görülebilecektir.

Geçen zaman içinde Orta Koridor projesi, sadece ekonomik bir proje olarak değil aynı zamanda Avrasya'nın dönüşümünde kilit bir jeopolitik araç olarak öne çıkmıştır. Türkiye'den başlayıp Gürcistan ve Azerbaycan üzerinden Kafkasya, Hazar Denizi ve Türkistan'a uzanan Trans-Hazar Doğu-Batı Orta Koridor Girişimi, tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için kritik bir önem teşkil etmektedir. Orta Koridor, Çin Halk Cumhuriyeti lideri Xi Jinping'in Çin Rüyası kapsamında ilan ettiği Kuşak Yol Girişimi projesinin, Kuzey ve Güney koridorlarıyla beraber önemli bir ayağını temsil etmektedir. Orta Koridor projesinin yükselen jeopolitik önemi ise, alternatif yollar üzerindeki değişen siyasi konjonktür ile açıklanabilir.

2022 yılında başlayan Rusya-Ukrayna savaşıyla beraber Avrupa Birliği (AB), Rusya Federasyonu'na çeşitli yaptırımlar uygulamıştır. Bu yaptırımlar kapsamında, AB, Rusya'ya olan enerji bağımlılığını azaltmayı arzularken aynı zamanda Çin ile ticaretinde Rusya'ya olan coğrafi bağımlılığını da azaltmayı hedeflemiştir. Bu çerçevede, yaptırımlarla beraber bölgede yaşanan siyasi istikrarsızlıklar, Kuzey rotası üzerinden yapılan transit aktiviteyi %40 azaltmıştır. Ayrıca, Orta Koridor, Kuzey

Koridoru'na kıyasla 3.000 km daha kısa olması nedeniyle daha verimli bir ulaşım rotası olarak değerlendirilmektedir.

Çin ile Avrupa ticaretinde diğer bir alternatif rota olarak görülen Güney Koridor; Türkiye'ye ulaşmadan önce Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan ve İran'dan geçmektedir. Yıllardır İran'a uygulanan ambargolar sebebiyle bu rota hiçbir zaman Avrupa Birliği ve Çin tarafından, Kuşak Yol Girişimi projesinin ana güzergahı olarak görülmemiştir. Özellikle 28 Şubat 2026'da başlayan İsrail/ABD ve İran arasındaki savaş dikkate alındığında, Orta Koridor, güvenlik açısından Güney Koridor'a kıyasla daha güvenli ve istikrarlı bir alternatif olarak öne çıkmaktadır.

Deniz yolu güzergahının transit süresinin uzun olması sebebiyle diğer koridorlara göre daha az tercih edilmektedir. Bu kapsamda, Kuzey rotası ortalama 14-18 gün, Orta Koridor 16-20 gün transit süresi sunarken deniz yolu rotası, 28-40 gün arasında bir transit süresine sahiptir. Ayrıca, Kızıldeniz'de yaşanan güvenlik sorunlarının yarattığı etkilerle, 2023 yılının sonunda Kızıldeniz üzerinden yapılan deniz taşımacılığı kapasitesinin %20 azaldığı tahmin edilmektedir. Bu bağlamda değerlendirildiğinde, Orta Koridor hem taşımacılık süresi hem de güvenlik açısından deniz rotasına kıyasla daha cazip bir alternatif olarak öne çıkmaktadır.

Genel itibarıyla, Rusya-Ukrayna savaşı, Kızıldeniz'deki yaşanan güvenlik sorunları ve Orta Doğu'da yaşanan son çatışmaların Çin ile AB arasındaki ticaret ağının daha istikrarlı bir rota üzerinden geçmesini zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda hem Rusya'yı hem de İran'ı içermeyerek Azerbaycan üzerinden Bakü-Tiflis-Kars

Demiryolu (BTK) ile Gürcistan ve Türkiye'yi içine alan Orta Koridor projesi hem güvenlik boyutuyla hem de transit süresi açısından Kuşak Yol Girişimi kapsamındaki diğer rotalara (Kuzey ve Güney Koridorlarına) ve deniz yoluna alternatif olarak öne çıkmış ve jeopolitik açıdan bu rotalardan daha önemli hale gelmiştir.

Türk Devletleri Teşkilatı'nın Orta Koridor Üzerindeki Mevcut Mekanizmaları ve Orta Koridor'un Enerji ve Dijital Bağlantısallık Boyutu

Bu bölüm, Türk Devletleri Teşkilatı'nın Orta Koridor üzerinde mevcut olarak geliştirdiği iş birliği mekanizmalarını açıklayacak ve Orta Koridor projesinin, enerji ve dijital boyutunu inceleyecektir. Türk Devletleri Teşkilatı'nın tarihi sürecini anlamak TDT ülkelerinin, Orta Koridor projesi kapsamında yaptığı iş birliğini değerlendirmek adına son derecede önemlidir.

Türk devletleri, aralarında kurumsal ilişkiler kurmaya 1992 yılında başlasa da bünyelerinde bir birlik kurmaları ancak 2009 yılında mümkün olmuştur. Bu bağlamda, 2009 Nahçıvan Anlaşması ile beraber Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi kurulmuştur. Daha sonra, bu konsey 2021 yılında İstanbul Zirvesi'nde Türk Devletleri Teşkilatı adını almıştır. Teşkilatın kurucu üyeleri; Azerbaycan, Kırgızistan, Kazakistan ve Türkiye'dir. Geçen zaman içinde, Özbekistan daimî üye olmuş, Türkmenistan, Macaristan ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti de teşkilatın gözlemci üyeleri olmuştur. Bu gelişmelerin doğrultusunda, TDT, Türk dili konuşan ülkeler arasındaki iş birliği mekanizmalarının üst örgütü olarak konumlanmıştır. Bu kapsamda, TURKSOY, TURKPA, Türk İş Konseyi, Türk Akademisi ve Türk Kültür ve Miras Vakfı gibi kurumlar,

Türk dünyasının kurumsal koordinasyon ağının önemli bileşenlerinden olmuştur.

Geçen zaman içinde, Orta Asya bölgesinin artan jeopolitik ve jeostratejik önemi, TDT devletlerinin entegrasyonu için önemli bir mesele haline gelmiştir. Bu kapsamda, Orta Koridor'un avantajları ve coğrafi kapsamı, Türk Devletleri Teşkilatı'nın, Avrasya içerisinde ana ulaşım arteri olarak hizmet etmesine olanak tanımaktadır.

Süreç boyunca, Türk Devletleri Teşkilatı ülkeleri, arasındaki ulaşım koridorlarının geliştirilmesine yönelik kararlı bir tutum takınmış ve Trans-Hazar Uluslararası Doğu-Batı Orta Koridoru boyunca kesintisiz ulaşımın sağlanması adına gerekli projelerin geliştirilmesi ve engellerin kaldırılması adına ortak çalışmalar yürütmüştür. Bu bağlamda Orta Koridor projesinde, TDT bünyesinde yapılan iş birliğinin somut örneklerinden birini Türk Dünyası Vizyonu-2040 bildirisi oluşturmaktadır. Bildiride Hazar Geçişli Uluslararası Doğu-Batı Orta Koridorunu Doğu ile Batı arasındaki en kısa ve en güvenli ulaşım bağlantısı haline getirilmesi amacıyla çeşitli önlemler vurgulanmakta ve üye devletlerin arasında ekonomik iş birliğinin derinleştirilmesi hedeflenmektedir. Bu bağlamda, ulusal ekonomik politikaların uyumlaştırılması, ticaret tamamlayıcılığının artırılması ve ticaret engellerinin kaldırılması yoluyla ticaret hacminin artırılması ve Hazar Geçişli Uluslararası Doğu-Batı Orta Koridoru (TITR) boyunca çok modlu bağlantısallığın geliştirilmesi gibi önlemler yer almaktadır.

Unutulmamalıdır ki Orta Koridor, Kuzey Koridoru gibi tek bir demiryolu hattından oluşmamaktadır. Proje, demiryollarını içerdiği gibi aynı zamanda deniz yollarını ve karayollarını da içermektedir. TDT ülkeleri ise bu alanların hepsinde kapsamlı iş

birliğine girerek projenin geliştirilmesine katkı sunmuştur.

Genel olarak değerlendirildiğinde, TDT bünyesindeki ülkelerin Orta Koridor projesindeki temel amacı, Azerbaycan'ın Bakü, Türkmenistan'ın Türkmenbaşı ve Kazakistan'ın Aktau limanlarını deniz taşımacılığı için kullanmak olmuştur. Aynı zamanda, Azerbaycan'ın Alat limanı ve Kazakistan'ın Kuryk limanının geliştirilmesi de ana hedefler arasında yer almıştır. Bu bağlamda, 2013 yılında Kardeş Limanlar ilişkisi ve İşbirliği Mutabakat Zaptı, üye ülkeler tarafından imzalanmıştır. Bu anlaşmayla beraber, TDT üye devletlerindeki deniz ve kuru limanlar arasındaki iş birliği güçlendirilmiştir. Özellikle, Orta Koridor projesi için önem teşkil eden Bakü ve Aktau limanları da bu anlaşmanın içinde yer almıştır. Ayrıca, TDT devletleri, Gürcistan ile de ortak projeler geliştirilerek Orta Koridor, Poti ve Batum limanlarıyla Karadeniz'e açılarak Asya'nın Avrupa ile bağlantısı sağlanmıştır. Bu bağlamda, TDT, Orta Koridor'un kara ve demiryolu transit ağına sunduğu çeşitlilik dolayısıyla bahsi geçen koridor, alternatif rotalara göre avantajlı bir konum elde etmiştir.

TDT ülkeleri, demiryollarının geliştirilmesi adına da büyük çalışmalar yapmıştır. Bu bağlamda, üyeler 2022 yılından itibaren Demiryolu İdareleri Başkanları toplantıları düzenlemeye başlamıştır. Bilhassa, Orta Koridor projesi kapsamındaki demiryollarının geliştirilmesi ve potansiyelinin artırılması için çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. Ayrıca, Fergana'da düzenlenen "Türk Devletlerinin Demiryolu Bağlantısı: Fergana Vadisi-Anadolu" başlıklı Forum ve İstanbul'da 2023 yılında düzenlenen Uluslararası Çokmodlu Taşımacılık Forumu, Türk

coğrafyasından birçok lojistik şirketini, işletmeleri ve ortakları, kamu sektörünün önemli isimleriyle bir araya getirmiş ve gruplar, ulaştırma alanında ortak projeler geliştirmiştir. Bu çerçevede, TDT bünyesindeki geliştirilen ortak demiryolu projelerinin en önemlisi ise Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu projesi olmuştur. BTK demiryolu hattı projesi, TDT üyeleri olan Türkiye, Azerbaycan ve TDT üyesi olmayan Gürcistan'ın ortak çabalarıyla gerçekleştirilmiştir. Ermenistan ile yaşanan politik sorunlar sebebiyle üç ülke Orta Koridor projesinin Gürcistan deniz güzergahına alternatif bir rota aramıştır. Yapılan diplomatik görüşmeler sonucunda, BTK'nın inşası 2007 yılında onaylanmış ve yaklaşık 838 km uzunluğundaki BTK hattı, 2017'de açılarak Asya ve Avrupa arasında kesintisiz bağlantı sağlamıştır. BTK hattı ve Boğaz'ı geçen Marmaray Demiryolu Projesi ile birlikte, Orta Koridor projesinin son ayağı tamamlamıştır. Tüm bunların ışığında, BTK'nın inşasıyla Orta Koridor, alternatiflerine nazaran, Avrasya ticareti için daha cazip ve rekabetçi bir rota haline gelmiştir. Bu bağlamda, bahsedilmesi gereken bir diğer demiryolu projesi ise Orta Koridor'un önemli geçişlerinden birini oluşturan Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan-Afganistan transit taşımacılık koridoru veya diğer adıyla Lapis Lazuli hattıdır. Bu taşımacılık koridoru ile birlikte, Orta Koridor projesinin rotaları çeşitlendirilmiş ve projeye TDT gözlemci üyesi olan Türkmenistan'da dahil edilerek TDT ülkelerinin Orta Koridor kapsamındaki bağlantısallığı güçlendirilmiştir. Aynı zamanda, projenin Afganistan'ı da içermesi, TDT ülkelerinin bölgesel istikrarı açısından büyük bir önem taşımaktadır.

Orta Koridor projesi, sadece bir lojistik ticaret güzergâhı olmanın ötesinde, enerji arz güvenliği açısından kritik bir önem teşkil

etmektedir. TDT bünyesinde Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan bu hammaddelerin önemli üreticileri ve ihracatçıları olarak öne çıkarken, Türkiye ve Macaristan bu hammaddeleri Avrupa pazarlarına taşıyan transit ülkeler olarak önemli bir işlev görmektedir. Bu bağlamda, TDT ülkelerinin girişimleriyle, Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP), Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Petrol Boru Hattı, Güney Kafkasya Boru Hattı (SCP) ve planlanan Trans-Hazar Doğalgaz Boru Hattı gibi projeler Orta Koridor'un içine entegre edilerek bu yapı, bir ticaret yolu olmanın ötesine geçerek stratejik bir boyut kazanmıştır. Özellikle, AB'nin enerji kaynaklarını çeşitlendirmeye çalıştığı bu dönemlerde, Orta Koridor, sahip olduğu boru hatları sayesinde Avrupa Birliği'ne alternatif enerji tedarik kaynağı olarak öne çıkmakta ve enerji arz güvenliği açısından kritik bir rol üstlenmektedir.

TDT ülkeleri, Orta Koridor çevresinde ulaştırma ağının kolaylaştırılması adına çeşitli projeler yürütmüştür. Bu projelerin büyük bir ayağını da Orta Koridor'un dijitalleşme süreci oluşturmuştur. Bu kapsamda, TDT bünyesindeki, E-Permit ve E-CMR uygulamaları öne çıkmaktadır. Türkiye ve Özbekistan, 28 Ekim 2022'de Taşkent'te düzenlenen TDT 6. Ulaştırma Bakanları toplantısında e-Permit projesini başlatmış ve iki ülke aralarındaki taşımacılık operasyonlarını kolaylaştırmayı, fiziksel izinlerle ilgili maliyetleri azaltmayı ve izinlerin kaybolması veya kötüye kullanılması gibi sorunları ortadan kaldırmayı hedeflemiştir. Bu projenin diğer üye ülkelerde uygulanması için süren çalışmalar ise hala devam etmektedir. Bir diğer dijitalleşme projesi de e-CMR'dir. E-CMR, kâğıt üzerinde kullanılan Sevk Mektubunun dijitalleşmiş halidir. Ülkeler e-CMR aracılığı ile bir bulut sistemi üzerinden tüm tarafların (gönderici, şoför, gümrük

memuru ve alıcı) bilgilerine anlık olarak takip edebilmekte ve yönetebilmektedir. TDT ülkeleri e-CMR projesini desteklemiş ve bu konuda bir Alt Çalışma Grubu oluşturma kararı almıştır. Projenin TDT kapsamında uygulanabilirliği için çalışmalar sürdürülmektedir.

Tüm bu gelişmeler ışığında, Orta Koridor, TDT bünyesinde sadece bir taşımacılık projesi olarak değil aynı zamanda Türk Devletleri Teşkilatı ülkeleri arasındaki ekonomik ve siyasi entegrasyonu güçlendiren önemli bir proje olarak görülmelidir.

Orta Koridor Projesinin TDT Ülkeleri Açısından Stratejik Fırsatları, Jeopolitik Riskleri ve Yapısal Sınırlamaları

Bu bölüm, şimdiye kadar anlatılan bilgilerin ışığında, Orta Koridor projesinin TDT ülkelerine ne gibi fırsatlar ve riskler yarattığını analiz edecek ve bununla beraber, projenin yapısal sınırlamalarını inceleyecektir. Projenin ülkelere sunduğu fırsatları ve riskleri anlamak, Orta Koridor projesinin TDT çerçevesinde bir entegrasyon projesi mi yoksa bölgesel denge unsuru mu olduğu sorusunu analiz etmek amacıyla kritik bir öneme sahiptir.

a) Türkiye

Türkiye, Orta Koridor projesinin TDT bünyesindeki en değerli üyelerinden biri olarak görülebilir. Türkiye, Çin'in başlattığı Kuşak Yol Girişimi ile Orta Koridor projesini birbirinden ayırmak yerine entegre etmeyi hedefleyerek projeyi, tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırması olarak yorumlamış ve bu kapsamda, Çin Halk Cumhuriyeti ile kazan-kazan ilişkisi kurarak projeye büyük bir destek vermiştir. Bu bağlamda Orta Koridor Projesi, Türkiye'nin Asya ile Avrupa arasındaki en kısa, güvenli ve etkin ticaret

hattını oluşturma hedefinin bir parçası olarak yorumlanabilir.

Proje kapsamında, Türkiye'nin dört temel amacının olduğu söylenebilir: Batı ve Doğu'yu bağlayan köprü olmak, Orta Asya Türk Devletleri ile olan kültürel ve ticari bağlarını geliştirmek, ülkeye yabancı sermaye çekmek, kendi ulaşım altyapı kapasitesini geliştirmek. Genel itibarıyla değerlendirildiğinde, Türkiye yukarıda sıralanan hedeflere büyük bir ölçüde ulaşmıştır. Türkiye, Doğu-Batı arasında köprü olma rolünü güçlendirmek için Orta Koridor projesi kapsamında, ülkedeki ulaşım altyapısına milyarlarca dolarlık yatırımlar yapmıştır. Bunlar arasında, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Avrasya Tüneli, Çanakkale Köprüsü ve İstanbul Havalimanı gibi projeler yer almaktadır. Bu projelerle birlikte Türkiye, lojistik kapasitesini önemli derecede artırmıştır. Özellikle, BTK demiryolu projesi Türkiye'yi sadece bölgesel değil küresel ticarete de önemli bir aktör olarak konumlandırmıştır. Hattın uzunluğu ve çok modlu entegrasyonu, Türkiye'yi Doğu-Batı taşımacılığında kritik bir aktör haline getirmiş ve Türkiye'nin Orta Asya ülkeleriyle olan ticaret ilişkilerini önemli derecede geliştirmiştir. Bu projelerin tamamlanmasıyla birlikte Türkiye, ülkeye milyarlarca dolar tutarında dış yatırım çekmiştir. Örneğin, Çin 2005-2018 yılları arasında Türkiye'ye ulaşım, enerji ve altyapı alanlarında yaklaşık 15 milyar dolar yatırım yapmıştır. Türkiye, sağlanan bu yatırımlarla beraber Orta Koridor'daki stratejik konumunu pekiştirmiş ve ülkenin küresel yatırımcılar nezdindeki güvenilirliğini artırmıştır. Bütün bu gelişmelerin ışığında Türkiye, Doğu-Batı arasında köprü rolünü güçlendirmeye çalışırken köprü işlevini aşmış ve Asya-

Avrupa ticaretinde kritik bir merkez haline gelmiştir.

Türkiye, hem Orta Asya devletleriyle olan ilişkilerini geliştirmek hem de stratejik konumunu güçlendirmek adına birçok boru hattı projesini dahil olmuştur. Bunların arasında: TANAP, BTC, SCP gibi projeleri yer almaktadır. Türkiye, bu boru hattı projelerini Orta Koridor bağlamında değerlendirerek, Orta Asya devletlerinin enerji ihracatlarını Avrupa pazarlarına taşıyan kritik bir transit ülke konumuna gelmiş, böylece stratejik etkisini güçlendirmenin yanı sıra Orta Asya ülkeleriyle olan ekonomik ve diplomatik ilişkilerini de derinleştirmiştir.

Ayrıca, Orta Koridor projesi kapsamında, Türkiye, TDT üye ülkelere büyük yatırımlar yapmıştır. Bu bağlamda, son yıllarda, Türk şirketlerinin yatırım hacmi ve payları özellikle Azerbaycan ve Kazakistan'da önemli ölçüde artış göstermiştir. Aynı zamanda Türkiye, TDT çerçevesinde gümrük prosedürlerinin uyumlaştırılması ve lojistik standartların belirlenmesinde liderlik rolünü üstlenerek organizasyon içerisindeki stratejik konumunu pekiştirmiştir. Bu durum, Türkiye'nin bölgesel politikada karar alma süreçlerindeki etkisini önemli derecede artırmıştır.

Orta Koridor projesi Türkiye'ye stratejik avantajlar sağlarken aynı zamanda, içerisinde çeşitli riskler de barındırmaktadır. Örneğin proje, Türkiye ile Türk Devletleri Teşkilatı üyeleri arasındaki ticari ilişkileri geliştirmiş olsa da son on yılda Türkiye'nin Orta Asya devletlerine olan ihracat rakamları göz önüne alındığında, istenilen hedeflerin gerçekleşmediği görülmektedir. Aynı zamanda, Türkiye her ne kadar istikrarlı bir

ülke olarak değerlendirilse de özellikle Orta Doğu'da henüz yeni sona eren Suriye İç Savaşı, Irak'ta devam eden bölgesel huzursuzluklar ve bölgedeki terör örgütlerinin aktif varlığı Türkiye'nin içinde bulunduğu bölgeyi güvensizleştirmektedir. Bu bağlamda, Çin'in Orta Doğu bağlantılarını genellikle İran ve Körfez ülkelerinden şekillendirmesi de göz önüne alındığında, Türkiye'nin Orta Koridor üzerinde rolü jeopolitik risklerle karşı karşıya kalmaktadır. Bu kapsamda, 28 Şubat'ta başlayan İsrail/Amerika-İran savaşı değerlendirildiğinde ise durum daha karmaşık bir hal almaktadır. Bu bağlamda İran'ın ve Körfez ülkelerinin transit ülke konumu, Çin nazarında kayda değer bir ölçüde etkilense de bu durum, Türkiye lehine bir tablo yaratmaktan da uzak kalmaktadır. Bölgedeki krizin yarattığı şartlar ele alındığında, bu kriz, Türkiye yerine Gürcistan'daki Poti ve Batum limanları üzerinden geçen hattın ve deniz yolunun yoğunluğunu artırması daha muhtemel görülmektedir. Ayrıca, BTK demiryolunun kapasitesi ve Marmaray hattı taşımacılığının sadece gece kullanılabilmesi de Türkiye için proje kapsamında ciddi lojistik sınırlamalar yaratmaktadır. Her ne kadar son yıllarda BTK demiryolunun kapasitesi milyarlarca dolar yatırımla artırılmaya çalışılsa da söz konusu hat, alternatifi olan Kuzey Koridor'a kıyasla taşıma kapasitesi açısından hâlâ çok geride kalmaktadır. Ek olarak, Orta Koridor projesi Çin ile Türkiye'nin büyük bir koordinasyonunu gerektirdiği için, iki ülke arasında çıkacak herhangi bir diplomatik problem, tüm hattın işlevini olumsuz bir şekilde etkileyebilir.

b) Azerbaycan

Orta Koridor projesinin TDT bünyesindeki bir diğer önemli ayağını Azerbaycan oluşturmaktadır. Azerbaycan, Avrupa ile

Asya'nın kesişim noktasındaki stratejik konumu, önemli enerji kaynakları ve kapsamlı altyapı gelişimiyle birlikte, Avrupa Birliği ile Çin'in bölgedeki çıkarlarını birbirine bağlayan kilit bir aktör olarak konumlanmaktadır. Azerbaycan, Çin'in başlattığı Kuşak Yol Girişimi projesine desteğini vererek hem TDT bünyesinde hem başka platformlarla Orta Koridor projesine büyük bir önem atfetmiştir. Azerbaycan'ın kuzeyde Rusya ve güneyde İran'la komşu olması Azerbaycan'ı Avrupa ile Çin arasındaki kara güzergâhında zorunlu bir geçiş noktası hâline getirmektedir. Bu sebeple, Çin, Azerbaycan'ı kritik bir lojistik merkez olarak görmüş ve özellikle Bakü ve Alat limanlarının modernizasyonu için Azerbaycan'a büyük destekler vermiştir. Bu desteğin somut örneği, Azerbaycan Ekonomi Bakanı Mikayıl Cabbarov'un 4 Eylül 2023'te Çin'e yaptığı ziyaret sırasında imzalanan "Azerbaycan Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı ile Çin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu Arasındaki Çerçeve Anlaşması" da görülebilir. Bu anlaşma ile birlikte, iki ülke arasındaki yatırım iş birliği güçlenmiş ve üretim kapasitelerinin artırılması yönünde ortak bir hedef belirlenmiştir. Böylelikle, Azerbaycan'ın Çin ile olan ortaklığı, Azerbaycan'ın Orta Koridor projesinde kilit bir transit aktör olma rolünü güçlendirmiş ve ülkenin ticari gelirlerini önemli derecede artırmıştır.

Azerbaycan ile Avrupa Birliği arasındaki ilişkiler özellikle Rusya-Ukrayna savaşı sona erme kazanımıyla birlikte ivme kazanmıştır. Avrupa Birliği'nin Rusya'ya olan yaptırımları kapsamında, Avrupa Birliği enerji ihtiyacını çeşitlendirmek istemiş ve gözünü Orta Asya ve Kafkas ülkelerine çevirmiştir. Bu bağlamda, AB'nin enerji çeşitlendirme politikası açısından en önemli ülkelerden biri Azerbaycan olmuştur. Temmuz 2022'den bu yana Azerbaycan ile AB

arasında 2027'ye kadar Azerbaycan gaz ihracatının 20 milyar metreküpe çıkarılmasını ve Güney Gaz Koridoru'nun Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası (EBRD) ile genişletilmesini öngören bir Mutabakat Zaptı imzalanmıştır. Anlaşmaya varıldığında, Avrupa Komisyonu Başkanı Ursula von der Leyen, AB'nin Azerbaycan ile kalıcı ortaklığını vurgulamış ve ülkeyi "güvenilir bir ortak" olarak nitelendirmiştir. Ayrıca, AB, kendisine olan gaz ihracatını ve ticaret akışını daha verimli hale getirmek için Orta Koridor projesine büyük yatırımlar yapmıştır. Bu kapsamda, Azerbaycan'ın altyapının modernleşmesi ve genişletilmesi hedeflenmiş ve Alat ve Bakü gibi limanlarının taşıma kapasiteni arttırmak için ortak çalışmalar yapılmıştır. Sonuç olarak, Azerbaycan zengin doğal kaynaklarıyla ve coğrafi konumu itibarıyla AB'nin yoğun ilgisini çekmiştir. Böylelikle, Azerbaycan, yapılan yatırımlar sayesinde kendi altyapı ağını önemli ölçüde geliştirmiş ve Orta Koridor projesi üzerindeki jeopolitik etkisini artırarak Kafkasya'daki stratejik konumunu güçlendirmiştir.

Azerbaycan için Zengezur Koridoru, Orta Koridor projesi açısından büyük bir önem taşımaktadır. Bu koridor sayesinde Azerbaycan, Nahçıvan bölgesiyle kara bağlantısına sahip olacak ve Azerbaycan'dan Türkiye'ye doğrudan bir kara yolu ulaşımı sağlanacaktır. Özellikle İkinci Karabağ savaşı sonrası Azerbaycan, koridorun inşasına büyük bir önem vermiştir. Bu koridoru hem Azerbaycan hem de Türkiye, Orta Koridor projesinin ayrılmaz bir parçası olarak yorumlamıştır. Projenin başarıyla tamamlanması halinde, Orta Koridor'un TDT bağlamındaki stratejik bütünlüğü daha sağlam hale gelecektir. Böylelikle, Azerbaycan, Türkiye ile olan kurumsal

ilişkileri bir üst boyuta taşıırken aynı zamanda, Orta Koridor projesinin hatlarını çeşitlendirerek projenin küresel boyuttaki önemini de artırmıştır.

Azerbaycan'ın Orta Koridor projesi için yaptığı bir başka girişim ise Azerbaycan, Kazakistan ve Gürcistan arasında imzalanan üçlü anlaşmadır. Bu kapsamda, anlaşma, ülkeler arasında ortak bir lojistik şirketinin kurulmasını amaçlamaktadır. Bu girişim, Orta Koridor üzerindeki ticarete tarifeleri standartlaştırmayı, yük düzenlemelerini kolaylaştırmayı ve gümrük prosedürlerini basitleştirmeyi hedeflemektedir. Böylelikle, bu güzergâh boyunca mal akışını engelleyen birçok operasyonel sınırlamalar ortadan kaldırılabilir. Bu durum, Azerbaycan'ın Orta Koridor projesindeki transit ülke konumunu güçlendirirken aynı zamanda ülkenin Orta Koridor üzerindeki lojistik merkez rolünü de pekiştirmektedir.

Orta Koridor projesi Azerbaycan açısından stratejik birçok fayda sağlamakla birlikte bazı dezavantajları da içinde barındırmaktadır. Projenin yarattığı dezavantajlar ve içerdiği sınırlamalar üç başlıkta toplanabilir: Büyük güçlerin rekabet alanında kalma riski, Güney Kafkasya'daki siyasi kırılmalıklar, altyapı ve taşıma kapasitesi sınırlamaları.

Avrupa Birliği ve Çin'in Orta Koridoru, Kuşak Yol Girişimi kapsamındaki diğer rotalara alternatif olarak görmesi Azerbaycan'a çeşitli faydalar sağlasa da bu durum aynı zamanda koridoru jeopolitik bir rekabet alanına çevirmiştir. Bu bağlamda, özellikle Rusya ve İran'ın, Azerbaycan'a yönelik olan siyasi baskıları projeye büyük engeller teşkil etmektedir. Ayrıca, her ne kadar Çin ve Avrupa Birliği bu projede genel olarak ortak tutumlar sergilese de

aralarındaki sistematik rekabet projeye yönelik ilgi ve yatırımı azaltabilir.

Güney Kafkasya bölgesindeki jeopolitik kırılmalar da Azerbaycan için çeşitli riskler içermektedir. Bu kapsamda, Zengezur Koridoru her ne kadar Türkiye ve TDT ülkeleri tarafından desteklense de Ermenistan, Rusya ve İran gibi ülkeler projeye sıcak bakmamaktadır. Azerbaycan, Zengezur Koridoru'nun gümrüksüz ve kesintisiz bir geçit olmasını isterken, Ermenistan yol üzerinde egemenlik haklarının korunmasını talep etmektedir. Bu durum bağlamında, Ermenistan'ın yakın partneri olan Rusya da Ermenistan'a politik destek sağlamaktadır. Ayrıca, Zengezur Koridoru'nun açılması Türkiye-Azerbaycan eksenini kuvvetlendirip Güney Koridoru'nu zayıflatacağı için İran, zaman zaman proje hakkında sert açıklamalar yapmıştır. Tüm bu gelişmeler, Azerbaycan'ın uluslararası arenadaki manevra kabiliyetini olumsuz bir şekilde etkilemektedir.

Son olarak, Orta Koridor'un Azerbaycan ayağında yer alan Alat Limanı'nın ve Bakü Limanı'nın mevcut taşıma kapasiteleri de Azerbaycan için çeşitli lojistik sınırlamalar yaratmaktadır. Her ne kadar Alat Limanı'nın ve Bakü Limanı'nın taşıma kapasitesi, Avrupa Birliği, Çin ve TDT ülkelerinin yatırımlarıyla artırılmaya çalışılsa da istenilen hedeflere henüz ulaşılmamıştır. Bu durum, koridor üzerindeki yük akışının hızını ve verimliliğini kısıtlayarak Azerbaycan'ın transit rolünü negatif bir şekilde etkilemiştir. Bu kapsamda, Orta Koridor'a alternatif bir güzergâh olan Kuzey Koridoru, taşıma kapasitesi açısından Orta Koridor'a kıyasla çok daha gelişmiş bir altyapıya sahiptir.

c) Kazakistan

Kazakistan ülkesi, coğrafi konumu, zengin doğal gaz yatakları ve kritik mineral kaynaklarıyla, Çin'in Kuşak Yol Girişimi projesinin en önemli ayaklarından birini oluşturmaktadır. Bu kapsamda, Kazakistan, Çin'den Avrupa'ya taşınan yüklerin, Kuşak Yol Girişimi bünyesindeki Kuzey Koridoru, Güney Koridoru ve Orta Koridoru'nun ana kara transit ülkesi konumundadır. Bu durum, Kazakistan'ın jeopolitik etkisini sadece bölgesel boyutta değil küresel anlamda da güçlendirmiştir.

Unutulmamalıdır ki Kazakistan, Çin'in Kuşak Yol Girişimi kapsamında tek bir güzergâha bağlı kalmamıştır. Bu bağlamda, ülke, Orta Koridor gibi alternatif rotalara önem vererek transit konumunu kuvvetlendirmiştir. Bu çerçevede, ABD, AB, Çin ve TDT üyeleri başta olmak üzere çeşitli aktörler Kazakistan'ın Orta Koridor'daki altyapısını güçlendirmek adına ülkeye büyük yatırımlar yapmışlardır. Ayrıca, Kazakistan, kendi kaynaklarıyla da demiryollarının geliştirilmesine büyük önem vermiş ve son on yılda, ulaştırma ve lojistik sektörüne yaklaşık 30 milyar ABD doları yatırım yapılmıştır. Bu bağlamda, 2.500 km'den fazla yeni demiryolu hattı inşa edilmiştir. Böylelikle Kazakistan, Orta Koridor projesinde ülkesini kilit bir lojistik merkez haline getirmeyi hedeflemiş ve coğrafi konumu sayesinde projeden büyük ekonomik kazançlar elde etmiştir.

Kazakistan, Orta Koridor projesi kapsamında, Avrupa Birliği ile güçlü ortaklıklar kurmuştur. Avrupa Birliği, Orta Koridor projesini desteklemek adına Kazakistan'a büyük destekler vermiştir. Bu kapsamda, Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası, 2022 yılında Kazakistan'ın demiryolu şirketi olan Kazakhstan Temir Zholy'nin yerel tahvil

ihracına yaklaşık 100 milyon ABD dolarını yatırım yapmıştır. Yatırımlara ek olarak, Avrupa Ülkelerinin çeşitli liderleri Kazakistan'a ziyaretler düzenleyerek ikili ilişkileri güçlendirmeyi hedeflemiştir. Bu çerçevede, 1 Kasım 2023'te Emmanuel Macron, Kazakistan'a bir ziyaret düzenlemiş ve ülkenin Asya-Avrupa ticaretindeki kritik önemini vurgulamıştır. Ek olarak, Orta Asya'daki bölgesel bağlantısallığın artırılması amacıyla düzenlenen "Ready4Trade Central Asia" projesi kapsamında, Kazakistan ile birlikte diğer Orta Asya devletleri, AB'den yaklaşık 16 milyon avroluk bir yatırım almıştır. Bunların ışığında, Avrupa Birliği'nin Kazakistan'a yönelik yaptığı yatırımlar ve düzenlediği projeler Orta Koridor projesinin bağlantısallığının güçlendirerek Kazakistan'ın bölgedeki stratejik konumunu kuvvetlendirmiştir. Ayrıca, Kazakistan, AB ile olan güçlü ortaklığını, Rusya ve Çin gibi aktörlerle olan ilişkilerinde bir denge unsuru olarak konumlandırarak küresel anlamda stratejik özerkliğini artırmıştır.

Orta Koridor projesinde Kazakistan'ın bir diğer önemli ortağı ise Çin Halk Cumhuriyeti'dir. İki ülke arasındaki koordinasyon Çin'in Kuşak Yol Girişimi çerçevesinde gelişmiştir. Çin, Kuşak Yol Girişimi'ni güçlendirmek adına, ana kara transit ülkesi olan Kazakistan'a büyük altyapı yatırımları yapmıştır. 2024 yılında Astana'da düzenlenen 12. Kazak-Çin Koordinasyonu Komitesi tarafından açıklanan bilgilere göre, ülkeler arasında 100 ortak yatırım projesinin yürütüldüğünü ve bunların değerinin 14,5 milyar dolar seviyesine ulaştığı söylenmiştir. Ayrıca, Kazakistan ve Çin, 2027'ye kadar Orta Koridor üzerinden taşınan yük miktarını 1.000 konteyner trenine, 2029'un sonunda ise 2.000 konteyner trenine ulaştırmayı

hedeflemektedir. Bunlara ek olarak, Orta Koridor projesi kapsamında üçüncü bir demiryolu hattı olan Ayagöz-Taçeng hattının inşası da ülkeler tarafından 21 Aralık 2023 tarihinde başlatılmıştır. Söz konusu hat, Orta Koridor'un ana ulaşım hatları üzerindeki darboğazlarında üstesinden gelerek Orta Koridor'un esnekliğini ve kapasitesini artırmayı amaçlamaktadır. Sonuç olarak, Kazakistan, Çin'in ülkesine yaptığı yatırımlar sayesinde, hem ülke içindeki ulaşım ağını geliştirmiş hem de Kuşak Yol Girişimi kapsamında merkezi aktör olma rolünü pekiştirmiştir.

Kazakistan, Orta Koridor projesi bünyesinde, Çin ve AB gibi küresel aktörlerin yanında Güney Kafkasya ülkeleriyle de yoğun bir iş birliği gerçekleştirmektedir. İş birliğinin somut örneği, 2022 yılında düzenlenmiş olan Trans-Hazar Bağlantısallık etkinliğinde görülebilmektedir. Bu bağlamda, Gürcistan, Türkiye ve Azerbaycan yetkilileri Kazakistan'da bir araya gelerek 2022-2027 dönemi için Orta Koridor projesindeki darboğazların eş zamanlı olarak ortadan kaldırılması hedeflemiş ve ülkeler arasında, Orta Koridor'un geliştirilmesi için bir "Yol Haritası" imzalamıştır. Buna ek olarak, Kazakistan ile Azerbaycan, Orta Koridor projesi çerçevesinde 300 milyon dolarlık ortak bir yatırım fonu kurmuşlardır. Bu fonun temel amacı, Kazakistan'daki Aktau ve Kuryk limanları ile Azerbaycan'daki Bakü ve Alat limanlarının kapasitesini artırmak olarak belirlenmiştir. Böylelikle söz konusu fon, iki ülke arasındaki ilişkileri geliştirmekle sınırlı kalmamış aynı zamanda, Kazakistan ve iş birliği yaptığı ülkeler için uzun vadeli ekonomik faydaları garanti altına almış ve Orta Asya'daki ticaret ağlarının gelişimine önemli katkılar sağlamıştır.

Orta Koridor projesi her ne kadar Kazakistan'a stratejik avantajlar sağlasa da aynı zamanda, önemli riskleri ve sınırlamaları da beraberinde getirmektedir. Bu riskler ve sınırlamalar üç ana başlık altında incelenebilir: Jeopolitik tehditler, ekonomik ve finansal belirsizlikler, lojistik ve yapısal kısıtlamalar.

Orta Koridor projesinin yarattığı jeopolitik risklerin en başında, Kazakistan'ın Rusya ile kurduğu güçlü ekonomik ve siyasi bağlar gelmektedir. Her iki ülke de Kolektif Güvenlik Anlaşması Örgütü, Şanghay İşbirliği Örgütü, Bağımsız Devletler Topluluğu ve Avrasya Ekonomik Birliği gibi oluşumların üyesidir. Bu çerçevede, Rusya'nın Kuzey Koridoru üzerindeki ana transit rolü ve Orta Koridor projesi hakkındaki genel tutumu dikkate alındığında, Kazakistan, proje kapsamında çeşitli problemlerle karşılaşmaktadır. Kazakistan'ın güvenlik ve savunma sektörlerinde Rusya ile kurduğu derin bağlar, ülkenin petrol ihracatında küresel pazarlara erişiminde Rusya'ya olan yüksek bağımlılığı ile birleştiğinde; Rusya'nın Kazakistan'a yönelik uyguladığı siyasi baskılar, Orta Koridor projesinin gelişim sürecini ve Kazakistan'ın projedeki manevra kabiliyetini sınırlamaktadır.

Kazakistan için bir diğer önemli sıkıntı ise Orta Koridor projesinin yüksek maliyetinin oluşturduğu yükümlülüklerdir. Özellikle planlanan altyapı projelerin büyük meblağlar içermesi, Kazakistan'ı önemli derecede zorlamaktadır. Kazakistan her ne kadar proje bağlamında Çin, AB ve TDT ülkelerinden milyonlarca dolar yatırım almış olsa da proje hâlâ bazı finansal ve ekonomik risklerle karşı karşıyadır. Örneğin, Kazakistan'ın Orta Koridor'un kapasitesini artırmaya yönelik olan Bakhty-Ayagöz demiryolu hattı projesinin yaklaşık 1,2 milyar USD seviyesinde yatırım

gerektirdiği ön görülmüştür. Bu gibi, yüksek maliyetli altyapı projeleri, Kazakistan'ın Orta Koridor kapsamındaki ekonomik ve stratejik etkisini olumsuz bir yönde etkilemektedir.

Son olarak, Kazakistan, Orta Koridor projesi sürecinde, lojistik problemler ile karşı karşıya kalmaktadır. Hazar Denizi'ndeki olumsuz hava ve deniz koşulları, Aktau ve Kuryk limanları ile Bakü/Alat limanları arasındaki feribot ve Ro-Ro taşımacılığının hızını olumsuz bir şekilde etkilemektedir. Aynı zamanda, limanların taşıma kapasiteleri, yapılan yatırımlara rağmen hala istenilen seviyelere çıkartılamamıştır. Bu sebeple, hat üzerindeki talebin karşılanmasında çeşitli problemler yaşamaktadır. Bu durum ise, Kazakistan'ın Orta Asya'daki lojistik merkezi olması hedefine zarar vermekte ve Orta Koridor projesinin işlevini de sınırlamaktadır.

Özetle, Türkiye, Azerbaycan ve Kazakistan, Orta Koridor projesi sayesinde hem bölgesel hem de küresel ticarete stratejik bir aktör olarak konumlarını kuvvetlendirmişlerdir. Fakat her ülke, bölgedeki jeopolitik belirsizliklerden, altyapı ve kapasite sınırlamalarından ve projenin ekonomik maliyetlerinden dolayı belirli risklerle ve sınırlamalarla karşılaşmışlardır. Bu bağlamda, Orta Koridor projesi ülkelere büyük avantajlar sağlasa da projenin başarısı, bölgenin siyasi istikrarına, uluslararası aktörlerle olan iş birliğine ve ülkeler arasındaki yoğun koordinasyona bağlı olarak şekillenmektedir.

Orta Koridor Projesi: TDT için Bölgesel Entegrasyon mu, Jeopolitik Bir Denge Unsuru mu?

Bu bölüm, diğer bölümlerde anlatılan bilgilerin ışığında, Orta Koridor projesinin,

TDT ülkeleri için bir bölgesel entegrasyon projesi mi yoksa jeopolitik bir denge unsuru mu olduğunu analiz etmektedir.

Sorunun tam anlamıyla cevaplanması için, Orta Koridor projesinin, TDT içerisindeki entegrasyona olan olumlu ve olumsuz etkilerinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, Orta Koridor projesinin TDT ülkelerinin entegrasyonunu hem siyasi hem de ekonomik olarak açıkça desteklediği görülmektedir. Bu çerçevede, analizin önceki bölümlerinde detaylı olarak ele alınan ortak projeler, TDT ülkeleri arasındaki entegrasyonun somut örneklerini oluşturmaktadır. Örneğin, Orta Koridor'un dijitalleşmesini artırmaya yönelik olarak TDT bünyesinde geliştirilen E-CMR ve E-Permit uygulamaları, bunun yanı sıra, Orta Koridor'a entegre edilen TANAP, Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı, Güney Kafkasya Boru Hattı ve planlanan Trans-Hazar Doğalgaz Boru Hattı gibi projeler, TDT ülkeleri arasındaki ekonomik ve siyasi iş birliğini önemli ölçüde artırarak ülkeler arasındaki entegrasyonu güçlendirmiştir.

TDT bünyesinde düzenlenen Ulaştırma Bakanları Toplantı'sında alınan kararlarla birlikte imzalanan Kardeş Limanlar İlişkisi ve İşbirliği Mutabakat Zaptı, BTK ve Lapis Lazuli gibi demiryolu projeleri, "Türk Devletlerinin Demiryolu Bağlantısı: Fergana Vadisi – Anadolu" başlıklı forumu ile İstanbul'da düzenlenen Uluslararası Çokmodlu Taşımacılık Forumu gibi önemli platformlar ve projeler, TDT ülkeleri arasındaki bağlantısallığı ve siyasi diyalogu önemli ölçüde geliştirmiştir. Bu çerçevede, Orta Koridor projesi, TDT içerisindeki entegrasyonu desteklemiş olarak görülsede bu süreçte, TDT ülkeleri, belirli sınırlamalar ile de karşı karşıya kalmıştır.

Öncelikle, Orta Koridor projesinin tüm TDT üyelerini içermemesi, TDT'nin bütün bir şekilde entegrasyonu açısından bir sorun teşkil etmektedir. Orta Koridor projesi genel itibarıyla Kazakistan, Azerbaycan ve Türkiye üzerinde şekillenmiştir. Bu süreçte Kırgızistan, Türkmenistan, Özbekistan ve Macaristan gibi aktörlerin proje üzerindeki rolleri oldukça sınırlı kalmaktadır. Her ne kadar Kuşak Yol Girişimi kapsamında, Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demiryolu'nun inşası süreci devam ediyor olsa da proje, finansman ve altyapı sorunları nedeniyle yavaş ilerlemektedir. Ayrıca, sözü geçen demiryolunun Türkmenistan'a uzatılarak Hazar Denizi'ne uzatılma fikri, Kazakistan ile projedeki diğer TDT üyeleri arasında ciddi siyasi problemler yaratmaktadır. Bu bağlamda, proje, Türkmenistan, Kırgızistan ve Özbekistan'ı Asya-Avrupa ticaretinde, Türkiye ve Azerbaycan ile yakın bir koordinasyon içine sokmayı hedeflerken aynı zamanda Kazakistan'ı dışarıda tutması, TDT içerisindeki entegrasyon sürecini olumsuz bir şekilde etkilemektedir.

Bu gelişmeler doğrultusunda, Orta Koridor projesi, TDT ülkelerinin arasındaki bazı sorunlara ve yapısal sınırlamalara rağmen, birçok sektörde kapsamlı bir entegrasyonu beraberinde getirmiş ve üyeler arasındaki koordinasyonu önemli ölçüde artırmıştır. Fakat, Orta Koridor projesinin sadece TDT bünyesinde bir entegrasyon süreci olarak yorumlamak projenin, TDT ülkeleri tarafından siyasi bir denge unsuru olarak kullanıldığı gerçeğinin gözden kaçırılmasına yol açabilir. Bu bağlamda, Orta Koridor, sadece TDT içindeki entegrasyonu desteklemekle kalmamış aynı zamanda TDT ülkelerine stratejik bir denge mekanizması olarak uluslararası arenada manevra kabiliyeti kazandırmıştır.

Orta Koridor projesinin, ülkeler tarafından nasıl siyasi bir denge unsuru olarak kullanıldığını anlamının özü projenin ne amaçlarla başlatıldığının anlaşılmasından geçmektedir. Bu bağlamda, projenin somut bir şekilde 2017’de faaliyete geçtiği andan günümüze kadar yaşanan gelişmeler göz önüne alındığında, projenin, siyasi konjonktürün etkisiyle beraber başlatıldığını ve geliştirildiğini açık bir şekilde ortaya koymaktadır.

Orta Koridor’un arkasındaki en büyük motivasyonlardan birisi projenin, Güney Koridoru, Kuzey Koridoru ve deniz yoluna alternatif bir rota oluşturmaktır. Bu motivasyonun temelinde ise söz konusu koridorlardaki siyasi istikrarsızlıklar gelmektedir. Kuzey Koridoru’nu etkileyen Rusya-Ukrayna savaşı, Güney Koridoru’nu etkileyen Amerika/İsrail-İran çatışması ve diğer siyasi krizler, Kızıldeniz’deki güvenlik sorunlarıyla birleştiğinde, anlatılmak istenen tablo somut bir şekilde görülebilmektedir. Bu bağlamda, TDT ülkeleri, siyasi konjonktürü etkili bir şekilde yorumlayarak projenin geliştirilmesi için gerekli adımları atmış ve projenin, TDT ülkeleri için stratejik bir denge aracı hâline gelmesini sağlamışlardır. Örneğin, Kazakistan, her ne kadar ekonomik ve güvenlik ilişkilerini Rusya ile derinleştirmiş olsa da Orta Koridor projesi ile Avrupa Birliği’nden ve Çin’den büyük destekler alarak Orta Asya’nın lojistik merkezi haline gelmiş ve bu durum, Kazakistan’ın stratejik özerkliğini güçlendirerek ülkeye uluslararası arenada büyük bir hareket kabiliyeti kazandırmıştır.

Azerbaycan için de benzer bir durumdan bahsedilebilir. Azerbaycan da dış pazarlara erişim açısından yıllardır Rusya’ya derin bir bağlılık duymuş fakat Orta Koridor projesinin geliştirilmesiyle beraber ülke, Rusya’ya olan bağımlılığını önemli ölçüde

azaltarak küresel marketlere Türkiye ve Gürcistan aracılığı ile daha kolay bir şekilde erişebilmeye başlamıştır.

Azerbaycan’ın ve Kazakistan’ın yanında Türkiye’de projeyi sadece TDT içerisindeki bir entegrasyon süreci olarak yorumlamamış aynı zamanda projenin stratejik boyutunu, dış politikada dengeleyici bir araç olarak kullanmıştır. Bu bağlamda, enerji arzını büyük ölçüde Rusya’dan sağlayan Türkiye, Orta Koridor projesinin içine entegre edilen boru hatlarıyla beraber enerji arzını çeşitlendirmiş ve stratejik özerkliğini bu anlamda güçlendirmiştir. Aynı zamanda, Avrupa Birliği ve Çin’den aldığı yatırımlarla birlikte Türkiye’nin altyapısı kayda değer ölçüde geliştirilerek Türkiye, Asya-Avrupa ticaretinin merkezi bir kavşak noktası haline getirilmiştir. Anlatılanların ışığında, Orta Koridor projesi TDT ülkeleri tarafından hem ekonomik hem de stratejik bir araç olarak kullanılarak uluslararası politikada bir denge unsuru haline gelmiştir. TDT ülkeleri bölgesel ve küresel siyasi konjonktürü etkili bir şekilde değerlendirerek hem altyapılarını geliştirmiş hem de Asya-Avrupa ticaretinde merkezi bir rol üstlenmişlerdir.

Sonuç olarak, Orta Koridor projesinin küresel siyasi konjonktürlere cevaben TDT ülkeleri ve küresel aktörler tarafından başlatılması ve geliştirilmesi, TDT üyelerinin uluslararası politikada rolleriyle birlikte ele alındığında, Orta Koridor projesi, TDT ülkeleri için, entegrasyondan ziyade, siyasi bir denge unsuru olarak daha fazla önem taşımaktadır. Bu bağlamda, Orta Koridor, TDT ülkeleri tarafından Kuşak ve Yol Girişimi kapsamındaki diğer rotalara alternatif bir hat olarak değerlendirilmiş ve proje, Çin, Rusya ve Avrupa gibi küresel aktörlere karşı denge unsuru olarak konumlandırılmıştır. Ancak, Orta Koridor

projesinin, TDT içerisindeki entegrasyonu ve bağlantısalılığı köklü biçimde güçlendirdiği gerçeği de göz ardı edilmemelidir.

KAYNAKÇA

Wang, W. (2019). "The Potential of the New Silk Road for Europe". Executive Intelligence Review. 46 (46), 24-26.

Yılmaz, S. (2020). Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye'ye Etkisi. International Journal of Society Studies, Vol 16, No 32, 5274-5301.

Sternberg, T., Ariell Ahearn, & McConnell, F. (2017). Central Asian 'Characteristics' on China's New Silk Road: The Role of Landscape and the Politics of Infrastructure. Land, 6 (3), ss.1-16.

Senol, C., & Ucisik Erbilin, S. (2022). Analysis of the impact of the middle corridor on Türkiye in terms of geopolitics and economy in the OBOR initiative. Coğrafya Dergisi, 45, 161-180. <https://doi.org/10.26650/JGEOG2022-1159338>

ĞPEK, Selma (2025), "Türkiye'nin Orta Asya'da Türk İşbirliğinin Sağlanması Stratejisi ve Orta Koridor Girişimi", Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi, S.8(3), ss.833-845, Doi: <https://doi.org/10.33712/mana.1749075>

Tatlı, M. (2025). From the silk road to the energy corridor: The union of Turkish states and Türkiye's geostrategic role in the middle corridor. İnönü Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, (INIJOSS), 14(2), 519-537.

Kaya, E., (2024). Orta Koridor'un Dünya Politikasında ve Avrasya'da Artan Önemi. Düşünce Dünyasında Türkiz, 15(1): 9-35.

Urciuolo, L. (2024, March 29). *The Middle Corridor initiative: Where Europe and Asia meet*. European Institute for Asian Studies. <https://eias.org/publications/briefing-paper/the-middle-corridor-initiative-where-europe-and-asia-meet>

Kenderdine, Tristan; Bucsky, Péter (2021) : Middle corridor - policy development and trade potential of the Trans-Caspian International Transport Route,

ADBİ Working Paper Series, No. 1268, Asian Development Bank Institute (ADBİ), Tokyo

Tokgöz, A. F. (2025, March 29). *Türkiye ve Türk Devletleri Teşkilatı: Bölgesel iş birliği ile küresel ortaklık mümkün mü?* Dış Politika Araştırmaları Merkezi (DİPAM).

Kılınç, O. (2025). Türkiye's Central Corridor policy in the context of the Belt and Road Initiative and the Organization of Turkic States. Metin & Analiz, 1(1), 33-49.

Assylkhanov, A. (2025, August). *The Middle Corridor's impact on Kazakhstan: Foreign policy, economic development, and regional cooperation* (Research Paper No. 15). OSCE Academy in Bishkek.

Cengiz, Ö. (2023). Rusya-Ukrayna Savaşının Türkiye'den Geçen Orta Lojistik Koridora Etkileri. Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 14(27): 485-505.



DİPLOMATİK İLİŞKİLER ve POLİTİK ARAŞTIRMALAR MERKEZİ
CENTER for DIPLOMATIC AFFAIRS and POLITICAL STUDIES



+90 216 310 30 40



info@dipam.org



+90 216 310 30 50



www.dipam.org



Merdivenköy Mah. Nur Sok. Business İstanbul
A Blok Kat:12 No:115, Kadıköy/İstanbul

YAZAR HAKKINDA

Deniz Koray ATTAR, 2022 yılında Bahçeşehir Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler (İngilizce) bölümüne başlamıştır. Halen bölüm birincisi olarak lisans eğitimine devam eden Attar, DİPAM'daki staj programı kapsamında Orta Asya-Türk Dünyası ve Uluslararası Hukuk konularına odaklanmaktadır.