



Düşünce Dünyasında
Türkiz
ULUSAL HAKEMLİ SOSYAL BİLİMLER DERGİSİ



DÜŞÜNCE DÜNYASINDA TÜRKİZ

Ulusal Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi

Yıl/Year: 15 • Sayı/No: 1 • Nisan/April 2024
ISSN: 1309-601X

ORTA KORIDOR'UN DÜNYA POLİTİKASINDA VE AVRASYA'DA ARTAN ÖNEMİ

*The Increasing Importance of the Middle Corridor in World Politics
and Eurasia*

Emrah KAYA

Dr., Bağımsız Araştırmacı, Ankara.
dremrhkaya@gmail.com
ORCID: 0000-0001-6873-8309

Makalenin Türü: Araştırma Makalesi
Gönderim Tarihi: 25.03.2024
Kabul Tarihi: 23.04.2024
DOI: 10.59281/turkiz.1458292

Kaynak göstermek için:

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

İletişim / Contact

29 Ekim Caddesi 2654. Sokak No: 1 Gölbaşı-Ankara/Türkiye
Tel: +90 312 460 1779 • Faks: +90 312 460 1789

www.tasav.org • iletisim@tasav.org • turkiz.dergi@tasav.org

ORTA KORİDOR'UN DÜNYA POLİTİKASINDA VE AVRASYA'DA ARTAN ÖNEMİ

*The Increasing Importance of the Middle Corridor in World
Politics and Eurasia*

Emrah KAYA

Dr., Bağımsız Araştırmacı, Ankara.
dremrhkaya@gmail.com
ORCID: 0000-0001-6873-8309

Özet

Dünya siyasetinde artan gerilim, Soğuk Savaş'tan bu yana en yüksek seviyesindedir. Bu durum küresel boyutta güvensizliğe ve çeşitli bölgelerin istikrarsızlaşmasına neden olmaktadır. Bunun yanı sıra bölgesel boyutta da çeşitli dönüşümler yaşanmaktadır. Geniş Avrasya coğrafyasında yaşanan gelişmeler, dönüşüm sürecinin en önemli örnekleri arasındadır. Dünyadaki tansiyon ve Avrasya'daki dönüşüm, çeşitli ticaret ve taşımacılık güzergahlarını da etkilemektedir. Bu bağlamda çalışmada Orta Koridor ve koridorun temel özellikleri ele alınacaktır. Ayrıca küresel ve bölgesel siyasette yaşanan gelişmelerin Orta Koridor'un nasıl etkilediği incelenecektir. Aynı zamanda Avrasya'daki dönüşüm ve Orta Koridor'un yarattığı fırsatlara değinilecektir.

Anahtar Kelimeler: Orta Koridor, Asya, Avrupa, Jeopolitik, Güvenlik.

Abstract

The increasing tension in world politics is at its highest level since the Cold War. This situation causes global insecurity and destabilization of various regions. In addition, various transformations are taking place on a regional scale. The developments taking place in the vast Eurasian geography are among the most important examples of the transformation process. The tension in the world and the transformation in Eurasia also affect various trade and transportation routes. In this context, the Middle Corridor and the main features of the corridor will be discussed in the study. Additionally, it will be examined how the developments in global and regional politics affect the Middle Corridor. At the same time, the transformation in Eurasia and the opportunities created by the Middle Corridor will be discussed.

Keywords: Middle Corridor, Asia, Europe, Geopolitic, Security.

Giriş

Orta Koridor, Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası'nın önemli bir sacayağını oluşturmaktadır. Bu bağlamda söz konusu koridor, Türkiye, Kafkasya, Hazar Denizi ve Türkistan üzerinden geçerek deniz, kara ve demiryolları aracılığıyla Çin'den Avrupa'ya uzanan çok modlu bir ulaştırma güzergahıdır (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, t.y.). Orta Koridor, Kuzey ve Güney olmak üzere Türkistan'da ikiye ayrılmaktadır. Kuzey Yol, Çin-Kazakistan-Hazar Denizi-Azerbaycan ve Güney Yol ise Çin-Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan-Hazar Denizi-Azerbaycan güzergahını içermektedir. Daha sonra Azerbaycan üzerinde birleşen bu yollar, Orta Koridor'u Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye-Bulgaristan-Sırbistan-Macaristan üzerinden Avrupa'ya bağlanmaktadır (Kaya, 2022a). Bunlara ek olarak Orta Koridor, çeşitli ülkeleri kapsayacak şekilde genişletilme potansiyeline sahiptir. Koridor'un Güney Asya uzantısı olarak kabul edilen ve Lapis Lazuli olarak bilinen güzergâh, Azerbaycan-Hazar Denizi-

Türkmenistan-Afganistan'ı içermektedir. Afganistan'ın dünyaya açıldığı en önemli güzergahlarından biri olan söz konusu hattın Pakistan ve Hindistan'ı içerecek bir şekilde genişletilmesi tartışılmaktadır (Kaya, 2022b).

Soğuk Savaş, temelde ideolojilerin hüküm sürdüğü bir dönemdi. Ancak 1990 sonrası süreçte devletler, ideolojik söylemlerini ikinci plana atmıştır. Özellikle günümüzde Çin gibi yükselen güçler, ideolojik kaygılar yerine jeopolitik kaygılarla hareket etmektedir. Bu noktada jeopolitik teoriler önem kazanmaktadır. Halford J. Mackinder'in geliştirdiği ve hakimiyet ve nüfuz oluşturma amaçlı öne sürdüğü Kara Hakimiyet Teorisi'nde dünya adasının kalpgahı (heartland) ya da can evi Avrasya'da bulunmaktadır. Kalpgah denilen bölge ise Doğu Avrupa, Hazar Denizi, Türkistan ve Sibirya'yı kapsamaktadır. Mackinder'e göre, bir güç eğer dünyayı yönetmek istiyorsa kalpgahı yönetiyor olması gerekmektedir (Mackinder, 1904). Günümüzde bakıldığında Mackinder'in kalpgahı ile Orta Koridor'un geçtiği güzergâh arasında önemli bir paralellik bulunduğu görülmektedir. Bu nedenle söz konusu coğrafya, geçmişte olduğu gibi günümüzde de kritik öneme haizdir.

Söz konusu yaklaşımdan da anlaşılacağı üzere Avrasya, dünyanın en önemli merkezlerinden biridir. Bu nedenle özelden Avrupa ile Rusya arasında sürekli olarak bir çatışma yaşanmaktadır. Diğer yandan İngilizler ile Ruslar arasındaki Büyük Oyun, Türkistan ve Güney Asya'da gerçekleşmiştir (Hopkirk, 2022). Avrasya, son dönemde ise önemli güç merkezlerinin yükselişine ev sahipliği yapmaktadır. ABD'nin bu durumu kendi çıkarlarına ve inşa etmeye çalıştığı hegemonyaya aykırı görmesi ve geliştirdiği politikalar küresel siyasette gerilimlere neden olmaktadır.

Küresel ve bölgesel siyasette yaşanan sorunlar, çeşitli bölgelerin istikrarsızlaşmasına ve güvensizleşmesine neden olurken, ticaret ve taşımacılık koridorlarını da etkilemektedir. Bu

koridorlardan biri de Türk Dünyası'nın merkezde olduğu Hazar Geçişli Uluslararası Doğu-Batı Orta Koridoru olarak da bilinen Orta Koridor'dur. Orta Koridor'a ilişkin Türkçe literatürde çeşitli çalışmalar yayınlanmıştır. Ancak bu çalışmalar, genel olarak Türkiye odaklıdır. Örneğin, Toprak'ın (2020) "Orta Koridor Girişimi Bağlamında Türkiye'nin Orta Asya'ya Yönelik Politikaları Üzerine Bir Değerlendirme" başlıklı makalesi ya da Azer, Ülker ve Min'in (2021) hazırladığı "The Strategic Importance of the "Belt and Road Initiative" Connectivity With the "Middle Corridor" Program in Turkey" başlıklı çalışmalar dikkat çekmektedir. Diğer yandan bu çalışmayla Cengiz'in (2023) hazırladığı "Rusya-Ukrayna Savaşının Türkiye'den Geçen Orta Lojistik Koridora Etkileri" başlıklı çalışma ilişkilendirilebilir. Lakin Cengiz, çalışmasında sadece Rusya-Ukrayna çatışmasının Orta Koridor'a olan etkisini incelemektedir. Bayırbağ ve Schindler'in (2022) hazırladığı "Turkey between Two Worlds: EU Accession and the Middle Corridor to Central Asia" başlıklı çalışmada Orta Koridor, Ankara'nın Avrupa'yla yakınlaşma sürecinde iç kalkınmasının yanı sıra Türkiye'nin Türkistan'daki nüfuz inşasına katkı sunacak projelerde biri olduğu belirtilmiştir. Çeşitli uluslararası kurum ve kuruluşların hazırladığı raporlar arasında öncelikle Popławski ve diğerlerinin hazırladığı (2024) "The Middle Corridor: A Eurasian Alternative to Russia" başlıklı çalışma dikkat çekmekte ve Orta Koridor'un Rusya'ya Avrasya'da bir alternatif olabileceği savunulmaktadır. Bununla birlikte Eldem (2022), "Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity" başlıklı çalışmasında Orta Koridor'un Rusya-Ukrayna Savaşı'yla birlikte önem kazandığını dile getirmektedir.

Literatür taramasında görüleceği üzere Orta Koridor'a ilişkin çalışmaların sayısı az olmakla birlikte küresel siyasette ve Avrasya'daki artan önemine dair herhangi bir kaynak bulunmamaktadır. Bu kapsamda bakıldığında çalışmada Orta Koridor ve dünya siyaseti ile Avrasya'daki denklemlerde yaşanan değişimin

Orta Koridor'un jeopolitik önemine nasıl etki ettiği incelenecektir. Çalışmada sunduğu güvenli ve istikrarlı güzergâh sayesinde son dönemde Orta Koridor'un öneminin taşımacılık noktasında git-tikçe arttığı sonucuna ulaşılmaktadır.

Çalışmada nitel araştırma yöntemi kullanılacaktır. Çalışma dört kısımdan oluşmaktadır. İlk kısımda dünyada artan tansiyon ve Avrasya'nın iç dinamiklerinde yaşanan dönüşüm incelenecektir. İkinci bölümde koridorlar ve koridorların güvenliği konusuna odaklanılacaktır. Üçüncü kısımda Orta Koridor incelenecektir. Son kısımda ise dünyada artan tansiyona paralel bir şekilde Orta Koridor'un artan önemine yoğunlaşılacaktır.

1. Dünyada Artan Tansiyon ve Avrasya'nın Dönüşümü

1990 öncesi dönemde ekonomik, siyasi ve askeri güç merkezlerinin genelde Batı'da olduğu kabul edilmekteydi. Soğuk Savaş bir nebze bunu teyit etse de son 35 yıldır denklemler, dinamikler ve güç merkezleri değişmektedir. Örneğin Rusya, tekrar bir güç olarak yükselişe geçmiştir. Diğer yandan 1996 yılında kurulan Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) bünyesinde Rusya ve Çin, ABD merkezli hegemonyaya karşı daha adil bir alternatif yaratma söylemi geliştirmiştir (The Shanghai Cooperation Organization, 2017).

Soğuk Savaş sonrası dönemde dünya tek kutuplu bir yapı kurulmuştu. Bu yapı içerisinde en güçlü devlet olarak ABD ön plana çıkmış ve hegemonik bir dönem başlamıştır. Dünyaya liberal değerlerin hâkim olacağı iddiasıyla görece özerk bir ortam da oluşmuştu (Ulusoy, 2016: 335). Sovyetler Birliği'nin dağılması neticesinde yaşanan kırılmalardan sonra Avrasya, tekrar yükselişini sürdürmeye başlamıştır. Bu dönemde ABD'nin Avrasya'ya çeşitli müdahalelerde bulunmuştur. Lakin eskiye oranla ABD'den daha özerk bir politika izleyen Avrupa, 2000'li yıllarda tekrar güçlenmeye başlayan Rusya ve 1990 sonrası yaptığı atılımla bir üretim merkezine dönüşen Çin, Avrasya'nın dönüşümündeki temel aktörlerden bazıları olmuştur (Kaya, 2024: 221).

Dünya siyasetindeki gerilimlerin ana kaynaklarından biri temel olarak ABD merkezli hegemonik sisteme diğer aktörlerin karşı çıkmasıdır. Zira Avrupa, Rusya ve Çin gibi güçler bu noktada ön plandadır. Aynı zamanda Türkiye, Almanya, Fransa, Suudi Arabistan gibi aktörlerin daha bağımsız hareket etmek ve ABD'ye rakip olabilecek güçlerle ilişkilerini geliştirmek istemeleri Washington yönetimini rahatsız etmektedir (Kaya, 2024: 227). Böyle bir ortamda ABD, kendi hegemonyasına karşı tehdit olarak gördüğü aktörleri zayıflatmaya çalışmaktadır. Rusya-Ukrayna Savaşı nedeniyle Moskova'ya uygulanan yaptırımlar (Al Jazeera, 2022; Shifrinson, 2022), Çin'i Tayvan konusunda rahatsız edecek adımlar atması (Haenle ve Sher, 2022) ve Avrupa'ya karşı Rusya baskısını kullanması bunun örnekleri arasındadır. Bununla birlikte ABD, kendisine alternatif ilişki arayışında olan ve hegemonyasına karşı çıkan Türkiye gibi aktörlere karşı Demokratik Birlik Partisi (PYD) gibi terör örgütlerini destekleyebilmektedir (McConnel, 2022).

Anlaşılacağı üzere genelde Avrasya ve özelde ise Asya dünya siyasetinde yükselen bir bölgedir. Bu noktada Avrasya kavramına odaklanmak önem taşımaktadır. Asya ve Avrupa kıtalarının birleşiminin oluşturduğu geniş Avrasya coğrafyasının sınırları kesin olarak çizilememiştir. Çeşitli uzmanlar, farklı yaklaşımlar benimserken temelde Asya ve Avrupa kıtalarının birleşimi, geniş Avrasya coğrafyası olarak kabul edilebilir. Ayrıca Avrasya kelimesi de bu iki kıtanın isimlerinin birleşiminden oluşmaktadır. Avrasya kavramı, uzun bir geçmişe sahiptir. İki kıtanın ortak bir kavram ve coğrafi bölge altında birleştirilmesinin tarihi kökleri bulunmaktadır. Bölgede yükselen güçlerin temel hedefi, bu büyük coğrafyaya hâkim olmak olmuştur. Örneğin İkinci Dünya Savaşı'nda Almanya'nın hem Avrupa'yı hem de Kafkaslardan Türkistan'a kadar geniş bir alanı kontrol altına almak istemesinin nedeni Roma-Germen Avrasya İmparatorluğu'nu inşa edebilmektir (Özder, 2013: 66-67). Avrasya coğrafyası, tek bir kültürün, hegemon gücün veya kimliğin hâkim olduğu alan değildir. Çalışmada farklı kültürlerin,

dillerin, etnik grupların, dinlerin ve doğal olarak farklı devletlerin bulunduğu Avrasya, aslında bir coğrafi tanımlama olarak kabul edilmektedir. Avrasyacılık ise Soğuk Savaş sonrasında en çok tartışılan kavramlardan biri olmuştur (Dugin, 2014; Dugin, 2017; Dugin, 2018; Laruelle, 2008; Shlapentokh, 2007; Shlapentokh, 2014; Pizzolo, 2020).

Batı'dan Asya'ya siyasi, ekonomik ve kültürel konularda çeşitli güç geçiş yaşanmaktadır. Uluslararası sistemde bir belirsizlik hakimken, Avrasya'da kendi içinde bir dönüşüm sürecindedir. Örnek olarak Batılı sermayenin daha ucuz işgücü nedeniyle Çin (Duan vd., 2021: 1), Hindistan, Bangladeş gibi ülkelere yönelmesi Avrasya içindeki güç ve üretim merkezlerinin değişmesine yol açmıştır (Tan, 2022). Hindistan, günümüzde dünyanın önemli ekonomik güçlerinden birine evrilmektedir (The World Bank, 2023). Diğer yandan Asya kıtası Türkiye, Kazakistan, Endonezya, Güney Kore ve Pakistan gibi orta büyüklükteki çeşitli devletlere ev sahipliği yapmaktadır. Bu durum Asya kıtasının önemini daha da arttırmaktadır (Emmers, 2018). Ayrıca artık tek kutuplu dünyadan ziyade çok kutupluluk tartışmaları başlamıştır.

Asya'da yeni güç merkezlerinin ortaya çıkışı, Avrasya'nın dönüşümünü hızlandırmıştır. Dünyanın en büyük nüfusuna, en geniş enerji kaynaklarına, değerli madenlerine, ekilebilir tarım arazilerine ve su kaynaklarına sahip olan Avrasya'nın yaşadığı dönüşüm, "Avrasya yükselirken Amerika düşüyor" yorumlarına yol açmıştır (Weichert, 2021). Bu bağlamda Avrasya'nın sürdürülebilir kalkınma, teknoloji, dijitalleşme ve finans konusunda artan önemi, geleceğin bu bölgede olacağını ve dünya sisteminde dengelerin değişmekte olduğunu göstermiştir (Horváth ve Boros, 2021). Asya'daki bu değişim kıtaya endüstrileşme, teknik bilgi birikimi ve sermaye biriktirme noktasında önemli avantajlar sağlarken, Avrupa ile Asya arasındaki asimetrik ekonomik ilişkiyi daha simetrik bir boyuta dönüştürmektedir. Bu ise taraflar arasındaki ilişkilerin daha kurumsal bir yapıya oturduğu süreçte aslında daha güçlü rekabeti beraberinde getirecektir (Christiansen, 2016: 17-18).

Avrasya'daki dönüşüm ilk dönemlerde ekonomik zeminde gerçekleşse de zamanla siyasi, askeri ve yumuşak güç boyutlarını da içermeye başlamıştır. Asya'daki devletlerin ekonomi, siyasi, askeri ve yumuşak güç alanlarında artan kapasitesi, ABD'nin hegemonyasına karşı bir yaklaşım olarak okunmaktadır (Cardenas, 2020: 2). Yaşanan dönüşümü ABD'nin ulusal ve küresel çıkarları kapsamında kabul etmemesi ve statükoyu korumak istemesi, tansiyonun yükselmesine neden olmaktadır. Söz konusu durum, dünyanın tekrardan kutuplaşmasına neden olmaktadır. Kutuplaşma, kendisiyle birlikte güvenlik ikilemine ve silahlanma yarışına yol açmaktadır. Stockholm Uluslararası Barış Araştırmaları Enstitüsü'nün (SIPRI) hazırladığı raporlara göre, 2022 yılında dünyada silahlanmaya ayrılan bütçe 2.2 trilyon dolara ulaşmıştır. ABD (877 milyar dolar), Çin (292 milyar dolar) ve Rusya (86.4 milyar dolar) bu miktarın %56'sını karşılarken, Hindistan, 81,4 milyar dolar ile dördüncü sıradadır. Orta ve Batı Avrupa'daki harcamalarda da keskin bir artış görülmektedir (Tian vd., 2023). Aynı zamanda son dönemde dünya siyasetinde ve Afrika gibi bölgelerde artan darbe girişimleri ve tartışmaları, kutuplaşmada tarafların politikalarını etkileme amacı taşımaktadır (Murphy, 2023). Diğer yandan küresel siyasetteki güvensizlik iklimi, olumsuz etkisini çeşitli bölgeleri birbirine bağlayan koridorlar ve güzergahlarda da göstermektedir.

Kısaca genelde Avrasya'nın, özelde ise Asya'nın yaşadığı dönüşümün küresel siyasette artan tansiyonla doğrudan bağlantısı bulunmaktadır. Asya ile Avrupa arasında devam eden ticari ilişkilerdeki ana konulardan biri de Asya'da üretilen bir ürünün Avrupa pazarlarına hangi güzergâh üzerinden ulaştırılacağıdır. Dünyada artan gerilimler ve yaşanan çatışmalar söz önünde bulundurulduğunda ön plana güvenli ve istikrarlı bir rota ihtiyacı çıkmaktadır.

2. Koridorlar ve Koridorların Güvenliği

Tarihsel süreçte bakıldığında üretim merkezleri genel olarak Batı'da yoğunlaşmıştı. Ancak daha sonra üretim merkezlerinin

Asya'ya doğru kayması ticari dengeleri de değiştirmiştir. Zira Büyük Oyun sırasında bir bölgenin pazar haline dönüştürülmesinin rekabeti yaşanırken, günümüzde Asya devletleri, yabancı şirketlerin fabrikaları olsa da bir üretim merkezine dönüşmüştür. Avrupa da bir pazar haline gelmiştir. 2010'lu yıllarla birlikte söz konusu merkezler arasında çeşitli ulaşım ve taşımacılık koridorlarının kurulması hayati önem kazanmıştır. Çin Devlet Başkanı Şi Jinping, 2013 yılının Eylül ayında Kazakistan'da yaptığı bir açıklamada Kuşak-Yol Projesi'ni ilan etmiş ve çeşitli güzergâhlar üzerinden Avrupa'ya ulaşmaya çalışmıştır (Perlez, 2013; Jiao ve Yunbi, 2013).

Çin'in ortaya koyduğu Kuşak-Yol Projesi, altı uluslararası ekonomik koridoru içermektedir. Bunlar (The State Council Information Office the People's Republic of China, 2020):

- Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC)
- Yeni Avrasya Kara Köprüsü (NEBL)
- Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC)
- Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru (CICPEC)
- Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)
- Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC)'dur.

Çin, Kuşak-Yol Projesi kapsamında Latin Amerika'dan Afrika'ya kadar çeşitli bölgelerindeki ülkelerle anlaşmalar yaparken çeşitli güvenlik sorunlarıyla karşılaşmaktadır. Örneğin, Pakistan'daki etnik-ayrılıkçı Beluç gruplar, CPEC kapsamındaki Çin'in yatırımlarına ve projelerine saldırmaktadır. Çinli işçiler, Pakistan'ın Belucistan bölgesinde terör saldırılarına maruz kalmakta ve bu durum önemli engelleri ve güvenlik maliyetlerini beraberinde getirmektedir (Khan ve Khan, 2019: 74). Aynı zamanda Myanmar'da yaşanan olaylar, BCIMEC'nin güvenliğini ve istikrarını tehdit etmektedir (Tekir, 2019: 92). Diğer yandan görüleceği üzere Çin, NEBL ve CCWAEC gibi ekonomik koridorlar üzerinden Avrupa'ya ulaşmak istemektedir.

Rusya-Ukrayna Savaşı'nın başlamasıyla birlikte Moskova'ya uygulanan yaptırımlarla NEBL ve Trans Sibirya Demiryolu Hattı olarak da bilinen Kuzey Koridor önemini kaybetmiştir. Bu koridor üzerinden Çin, Rusya'nın ötesine geçememektedir. Söz konusu durum, dünyada yaşanan çatışmaları ve kutuplaşmanın koridorları nasıl etkilediğinin göstergesidir. Özellikle çatışmaların daha az finansman, daha az uluslararası iş birliği ve daha çok jeopolitik şok anlamına geldiği görülmektedir (Mendez, Forcadell ve Horiachko, 2022: 488).

Çin'in Kuşak-Yol Projesi'ne dair ana tehdit sadece bölgeler veya devletler arasındaki çatışmalardan kaynaklanmamaktadır. Aynı zamanda Tek Çin İlkesi'ni dünyaya kabul ettirmek isteyen Pekin yönetimi, Tayvan sorunuyla uğraşmaktadır. Çin'in yumuşak karnını bilen ABD hem Tayvan'a silah satarak hem Tayvan'daki yönetimle doğrudan temas kurarak hem de bölgedeki askeri varlığını arttırarak bir gerginlik yaratmaktadır. ABD'nin politikası, Andaman ve Nicobar Adaları ile Malakka Boğazı'nı içerecek şekilde Çin'in denizlerden Avrupa'ya ulaşmaya çalıştığı deniz güzergahını istikrarsız hale getirmektedir. Çin kıyılarından başlayarak Hint Okyanusu'na, ardından Afrika'ya, daha sonra Süveyş Kanalı üzerinden Avrupa'ya uzanan güzergâh önemli bir rekabet sahasıdır. Çin, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunu Projesi çerçevesinde söz konusu hat üzerinde limanlar ve çeşitli ulaşım hatları kurmak istemektedir. Pekin'in bu girişimleri "İnci Dizileri Stratejisi" veya "İnci Taneleri Stratejisi" olarak tanımlanırken; girişimleri Yeni Delhi, Tokyo ve Canberra tarafından tehdit olarak kabul edilmektedir. Güney Çin Denizi'ndeki sorunlarla birlikte düşünüldüğünde çatışma riskinin oldukça yüksek olduğu anlaşılmaktadır (Koyuncu ve Erol, 2022: 44-46).

Diğer yandan Hindistan, Rusya ve İran arasında 2002 yılında Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (INSTC) kurulması amacıyla bir anlaşma imzalanmıştır. INSTC'nin temel hedefi, Hindistan'ın Mumbai kentinden gönderilen bir ürünün İran'ın Çabahar Limanı üzerinden Hazar bölgesine ardından ise Rusya ile Avrupa'ya ulaştırılmasıydı (Silk Road Briefing, 2020). Lakin

anlaşmaya yönelik uzun bir süre etkili adım atılmamış ve önemli bir ilerleme sağlanamamıştır. Hindistan'ın artan ekonomik ve üretim kapasitesi nedeniyle Avrupa'ya ulaşma isteği, Rusya'nın Ukrayna Savaşı nedeniyle karşılaştığı yaptırımları aşma ve yeni pazarlara ulaşma düşüncesi ve İran'ın jeopolitik önemini artırma politikası üzerine INSTC tekrardan aktif hale getirilmiştir. Söz konusu kriz, bir koridorun hayata geçirilmesinde etkili olsa da INSTC bir nevi "yaptırımlar koridoru"dur. Zira Batı yaptırımlarına maruz kalan Rusya ve İran bu koridora dahildir. Ayrıca ABD'nin INSTC nedeniyle Hindistan üzerindeki baskıyı arttırması muhtemeldir (Kasturi, 2022). Diğer yandan INSTC'nin geçtiği bölgelerden biri Güney Kafkasya'dır. Ancak bölgede çeşitli Ermeni grupların neden olduğu çatışmalar istikrarsızlığa yol açarken, Azerbaycan-Ermenistan-İran hattındaki gergin ilişkiler, INSTC özelinde belirsizliği beraberinde getirmektedir (Duffy, 2023).

Güvenliğin ve istikrarın yanı sıra ülkenin bölgesel ve uluslararası projelere, liberal ekonomik anlayışa ve iş birliğine açık olması gerekmektedir. Zira koridorların temel mantığı kazan-kazan politikasıdır. Bu bağlamda Çin ile Avrupa arasında güçlü ve güvenli bir köprü inşa edilirken sadece iki aktör değil, koridorun geçtiği ülke de önemli kazanımlar ve ekonomik gelir elde etmektedir. Koridorlar ülkelerin ayrıca altyapılarına, finansal ve banka sistemlerine, dijitalleşme süreçlerine ve uzun dönemli siyasi ve ekonomik istikrarlarına katkı sunmaktadır (Yılmaz, 2022: 15). Bu nedenle ülkeler arasında iş birliğinin ve uyumun olması gerekmektedir. Çin, bu noktada en etkili araç olarak liberal politikaları görmektedir. ABD'yle girdiği ticaret savaşlarının arifesinde ekonomide küreselleşmeyi ve açık piyasa düşüncesini savunarak tavrını göstermiştir (World Economic Forum, 2017). Son olarak koridora dahil olan bir ülke hem üretim merkezine hem de diğer pazarlara ulaşabilme imkânı kazanmaktadır.

İstikrarsızlığı ve güvenlik sorunlarının hüküm sürdüğü bir ülkede, koridorlar ve yatırımlar için önemli tehditler var olabilmektedir. Bir koridora dahil olan ülkede yaşanan istikrarsızlık ya da terör saldırısı,

sadece söz konusu ülkeyi veya üretim merkezi ile pazarı değil; koridorun genelindeki ülkeleri olumsuz etkilemektedir. Çünkü aksayan ticaret, ülkelerin ekonomik kazanımlarını sekteye uğratmaktadır. Neticede bir ülkenin güvenliği ve istikrarı koridordaki diğer ülkeler için önem kazanmaktadır.

3. Orta Koridor

Orta Koridor, Çin'i Türkistan-Hazar Denizi-Kafkasya-Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlamayı amaçlayan hattır. 3 Temmuz 2013 tarihinde eski ismi Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi/Türk Konseyi ve yeni ismi Türk Devletleri Teşkilatı (TDT) olan örgütün üye devletlerin ulaştırma bakanları tarafından Birinci Ulaştırma Bakanları toplantısında imzalanan "Ortak İşbirliği Protokolü" neticesinde temelleri atılmıştır. Taşımacılık sürecinde karşılaşılan sorunları aşmak için bakan yardımcısı düzeyinde bir "Koordinasyon Kurulu" kurulmuştur. Aynı zamanda Bakü, Aktau ve Samsun limanlarını "Kardeş Liman" olarak beyan eden bir Mutabakat Zaptı imzalanmıştır. İmzalanan protokol kapsamında (Çiviler, 2014: 3):

- *"Hazar geçişinin daha etkin kullanılmasını ve transit ticaretin üye ülkeler üzerinden gerçekleştirilmesini teşvik eden tedbirler alınması;*
- *Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ve İpek Rüzgarı (Silk Wind) gibi projelerin birbirlerini tamamlayıcılık esasına göre yürütülmelerinin Merkezi (Doğu-Batı) koridorda etkin, entegre ve sürdürülebilir ulaşımın sağlanması;*
- *Üye ülkeler arasında çok-modlu taşımacılığın geliştirilmesi hususunda ülkelerin hukuki altyapılarının uyumlaştırılması yolunda adımlar atılması karara bağlanmıştır."*

Türk devletlerinin böyle bir anlaşmaya imza atmalarının ve Orta Koridor'u hayata geçirmelerinin altında önemli bir kazanç beklentisi yatmaktadır. Zira Avrupa-Çin arasındaki ticaretin her yıl ortalama

%10'luk bir büyüme ivmesine sahip olacağı düşünülmüştür. Bununla birlikte Çin'in enerji ve taşımacılık noktasında hem maliyet hem de güvenlik noktasında deniz yoluna alternatif olacak şekilde kara hatlarına önem verdiği belirtilmiştir. Bu amaçla Türk devletlerinin heyetleri arasında çeşitli görüşmeler gerçekleştirilirken ayrıca Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi'nin (BTK) tamamlanması ve yılda 10 milyon tona taşıma garantisi verilmiştir. Daha sonraki 10 yılda BTK'nın hacminin 25 milyon tona ulaşmasına dair bir beklenti içinde oldukları belirtilmiştir (Çiviler, 2014: 3-5).

Orta Koridor'un taşıdığı potansiyeli daha iyi anlamak için Avrupa ile Çin arasındaki ticaret hacmini bakmak yeterli olacaktır. Çin ile Avrupa Birliği (AB) arasındaki mal ticareti 2022'de 857.8 milyar avroyken 2023'te 737.9 milyar avro olmuştur (Eurostat, 2024). Türk Dışişleri Bakanlığı'nın verilerine göre, bir yılda Çin'den Avrupa'ya gönderilen 10 milyon konteynırın %4'ü karadan ve %96'sı denizlerden aktarılmıştır. Ancak denizlerin gittikçe istikrarsızlaşması üzerine karaya verilen önemin artması beklenmektedir (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, t.y.).

Orta Koridor'un en önemli özelliklerinden biri Türk devletlerini içeriyor olmasıdır. Çin'den başlayan ve Avrupa'da son bulan hat, Türkistan-Kafkasya-Anadolu coğrafyasında sadece Türk soylu olmayan ancak hem Türkiye hem de Azerbaycan'la iyi ilişkileri bulunan Gürcistan'dan geçmektedir. Türk Dünyası'nın merkezde olması, Türk devletlerini birbirine bağlaması ve TDT'nin bu süreçte oynadığı rol nedeniyle Orta Koridor, bir açıdan Turan Koridoru olarak da anılmaktadır (Kushkumbayev ve Mussabekova, 2022: 79). Türk devletleri, 30 yılı aşkın süredir bir yakınlaşma içindedir. 2016 yılından bu yana devletler arasındaki iş birliği derinleşip genişlerken TDT, ilişkileri yapısal çerçeveye oturtmaktadır. TDT bünyesinden yapılan anlaşmalarla taraflar arasında ortak bir tutum benimsenmesi sağlanırken ulaştırma, taşımacılık ve gümrük gibi konularda alınan kararlar daha sorunsuz, düşük maliyetli ve istikrarlı bir hat inşasını mümkün kılınmaktadır. Özellikle Türk Dünyası 2040 Vizyonu belgesinde geleceğe yönelik çizilen yol haritası ve Nakliye ve Gümrük

kısımında ortaya koyulan hedefler, TDT'nin yüklendiği misyonu göstermektedir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2021). Bu sayede de Orta Koridor, diğer alternatif koridorlara oranla daha istikrarlı görünmektedir.

İkinci Karabağ Savaşı'nın ardından Üçlü Bildiri ya da ateşkesle birlikte Zengezur Koridoru'nun hayat geçmesi planlanmaktadır. Bu bağlamda Orta Koridor, daha da kısalmaktadır (Gawliczek ve Iskandarov, 2023: 44-47; Baghirov, 2021). Ayrıca küresel ve bölgesel gelişmeler, Güney Kafkasya'nın jeopolitik önemini arttırmış ve koridorlar konusunda daha çekici hale gelmiştir (Kocatepe, 2023: 235).

Türk Dünyası'nın Orta Koridor'u ile Çin'in Kuşak-Yol Projesi arasında bir iş birliği söz konusudur. Zira Çin'in CCWAEC'si ile Orta Koridor'un güzergahları büyük ölçüde paraleldir. CCWAEC, sadece Hazar Denizi'nin alt kısmından, yani İran üzerinden Türkiye'ye bağlanmaktadır. Bu paralelliğin etkisi, Türk devletlerinin Çin'i Hazar Denizi'ne çekme düşüncesi ve Çin'in alternatif rotalar yaratma politikası neticesinde 14 Kasım 2015 tarihinde "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası" imzalanmıştır. Bu bağlamda Çin'in Şian kentinden yola çıkan ilk yük treni, 6 Kasım 2019 tarihinde Ankara'ya ulaşmış ve ardından Çekya'nın başkenti Prag'a geçmiştir. Bu süreçte tam olarak 18 gün sürmüştür (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, t.y.).

Orta Koridor'daki ülkeler oldukça istikrarlı bir yapıya sahiptir. Ayrıca bölge devletleri arasında sınır sorunları büyük ölçüde çözülmüştür (Düğen, 2023: 160). Çeşitli dönemlerde yaşanan toplumsal olaylar ise kısa bir zaman diliminde kontrol altına alınabilmektedir. Koridorun dahil olduğu ülkelerde güzergahı tehdit edecek bir terör örgütünün olmaması önemli bir avantaj olarak öne çıkmaktadır. Son olarak Çin veya Rusya'nın yükselişini engellemek isteyen ABD'nin Türkistan'daki varlığı oldukça sınırlıdır (Lee ve

Coffey, 2023). Bu sayede küresel güç rekabetinde Türk Dünyası görece daha uzaktır. Söz konusu özellikler önemli bir güvenlik avantajı sağlamaktadır.

Asya-Pasifik'te ve Kızıldeniz'de yaşanan çeşitli sorunlar, Çin'in karaya yönelmeye zorlamaktadır. Orta Koridor, Çin'in Avrupa'ya bağlanması noktasında önemli güzergahlardan biridir. Çin'in Çengdu kentinden gönderilen bir konteynır, Tablo 1'deki görüldüğü üzere farklı sürelerde ve maliyetlerde Avrupa'nın farklı noktalarına ulaşmaktadır.

Tablo 1: Çin'den Gönderilen Bir Konteynırın Avrupa'ya Ulaşma Süresi ve Maaliyeti

	<i>Maliyet Aralığı</i> (Dolar)	<i>Ortalama Süre</i> (Gün)	<i>Kuzey Avrupa</i> (Gün)	<i>Orta Avrupa</i> (Gün)	<i>Balkanlar</i> (Gün)
Kuzey Rotası	2,800-3,200	14-18	16	15-16	20
Orta Koridor	3,500-4,500	16-20	18	17	14
Denizyolu	1,500-2,000	28-40	28-40	28-40	28-40

Kaynak: (OECD, 2023: 16).

Bu noktada Orta Koridor'un en istikrarlı hat olması Avrasya'nın gelişim ve yükseliş sürecine en önemli katkıyı yapan rota olarak ön plana çıkmasını sağlamaktadır. Orta Koridor'a yapılacak olan yeni yatırımlar, altyapı iyileştirmeleri ve ülkeler arasındaki gümrük ve nakliye konularının ortak bir zemine oturtmaları hem süreyi kısaltacak hem de maliyeti önemli ölçüde azaltacaktır. Orta Koridor üzerinden bir konteynırın nakliyesinin 12 güne kadar düşebileceği belirtilmektedir (Donnellon-May, 2023). Ayrıca Orta Koridor'a dahil olan Kazakistan'da 30 milyar varil petrol, 2,7 trilyon metreküp doğalgaz ve 25,6 milyar ton kömür, Özbekistan'da 600 milyon varil petrol ve 1,2 trilyon metreküp doğalgaz, Türkmenistan'da 600

milyon varil petrol ve 19,5 trilyon metreküp doğalgaz (Walinga ve Aminjonov, 2022: 6) ile Azerbaycan'da 7 milyar varil petrol ve 60 trilyon küp doğalgaz rezervleri bulunmaktadır (U.S. Energy Information Administration, 2021). Söz konusu avantaj, Orta Koridor'un ticaretten enerjiye kadar çeşitli alanlarda çift yönlü olarak aktif bir şekilde çalışmasının önünü açmaktadır. Bununla birlikte bölge devletleri, ekonomik açıdan liberalleşme adımları atarak ticaret, yatırım ve iş birliği konusunda diğer aktörlere kazan-kazan çerçevesinde gerekli ortamı tesis etmektedir. Ayrıca devletlerin tarım, sanayi ve dijitalleşme konusunda çeşitli kararlar alarak bir üretim, refah ve güç merkezine dönüştükleri görülmektedir (Wheeler ve Yugai, 2018).

4. Küresel Siyasette Orta Koridor'un Artan Önemi ve Potansiyeli

Küresel siyasette yaşanan gerilimlere bakıldığında Rusya-Ukrayna Savaşı, Tayvan Krizi, Avrupa'nın daha özerk hareket etme isteği, Atlantik ittifakındaki tartışmalar, uluslararası hukuk yok sayılarak başka bir ülkeye gerçekleştirilen müdahaleler, çeşitli terör örgütlerinin saldırıları, çeşitli ülkelerdeki iç istikrarsızlıklar, renkli devrimler ve darbeler, küresel güvensizliği arttırırken silahlanma yarışını da hızlandırmıştır. Mevcut ortamda denizler de önemli bir rekabet ve çatışma ortamına dönüşmüştür. Son örnek olarak İsrail'in Gazze'ye gerçekleştirdiği saldırıları gerekçe olarak gösteren Husiler, düzenledikleri saldırılarla Kızıldeniz'deki geçişi sekteye uğratmışlardır. Aynı zamanda Somali gibi ülkelerin kıyılarında gerçekleşen korsanlık faaliyetleri önemli bir tehdit olarak kabul edilmektedir.

Koridorların güvenliği, ülkeler arasındaki ticaret için büyük öneme sahipken aynı zamanda ulaştırma süresini ve maliyetlerini de doğrudan etkilemektedir. Bu nedenle devletler, en kısa ve en az maliyetli koridorları tercih etmektedir. Dünya ticaretinin %96'sı denizlerden sürdürülse bile hatların güvensizliği devletleri kara hattına yönlendirmektedir. Söz

konusu hat, geçtiği güzergahın güvenliği, kısalığı ve düşük maliyetinin yanı sıra hangi devletleri de ilgilendirdiği noktasında önemlidir. Zira Rusya üzerinden geçen NEBL ve Kuzey Koridor, yaptırımlar nedeniyle tıkanmış durumdadır. CCWAEC ise yine Batı'nın yaptırımlarına uğrayan İran topraklarından geçmektedir. Rusya ile İran'ın Asya ve Avrupa kıtalarının birleştiği kısmın büyük kısmını kontrol ettikleri aşıkardır. Bu iki devletin etkisiz olduğu, yani yaptırımlara maruz kalmayan tek bölge Hazar Denizi ve Güney Kafkasya'dır. Bu açıdan ise denizleri güvensizleştiği bir dönemde Türkistan-Hazar Denizi-Güney Kafkasya hattı, Avrupa ile Çin arasındaki en güvenli bölgedir.

2022 yılının Şubat ayında başlayan Rusya-Ukrayna Savaşı'yla Moskova'ya yaptırım uygulayan Batı, farklı güzergahlara yönelmiştir. Çin de Tayvan merkezli gerilimlere ve denizlerde artan gerginliğe paralel olarak artan riskler ve tehditlere (Koyuncu, 2022) karşı güvenli ve istikrarlı bir hat olan Orta Koridor'a yönelmiştir. Zira Çin'in Orta Koridor'a yönelmesiyle birlikte bu hat üzerindeki yoğunlukta artış yaşanmaktadır (Cengiz, 2023: 493-501). Hem Türk devletleri hem de Çin, sorunsuz bir Orta Koridor istemektedir. Bu amaçla Çin-Kırgızistan-Özbekistan arasındaki demiryolu inşası için fizibilite çalışmaları başlatılmıştır (Kaya, 2022a). Çin, Orta Koridor'dan Türkmenistan ile İran'a ulaştıktan sonra bu bölgeden Orta Doğu'nun diğer kısımlarına ve Arap Dünyası'na karasal baz da ulaşabilecektir. Söz konusu amaç kapsamında Orta Koridor, Asya-Pasifik'te yaşanan gerilime karşı en avantajlı güzergâh olarak ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda İran-Suudi Arabistan arasındaki uzlaşının en önemli destekleyicisi olan Çin'in Orta Koridor'a önemli yatırımlar yapması muhtemeldir (Chang, 2024). Zira 2020'de Orta Koridor aracılığıyla Çin'den 350.000 ton ürün gönderilirken bu miktar 2022'de 3,2 milyon tona yükselmiştir (Donnellon-May, 2023).

Çin'in yanı sıra AB, Güney Kafkasya-Hazar Denizi-Türkistan hattına özel ilgi göstermektedir. Aktörlerin ilgisi hem AB

bünyesinde hem de bölge devletleriyle ikili ilişkiler çerçevesinde şekillenmektedir. 29 Ocak 2024 tarihinde Brüksel’de gerçekleştirilen AB-Orta Asya Ulaştırma Bağlantısı için Küresel Ağ Geçidi Yatırımcıları Forumu’nda Avrupa ile Türkistan’ı birbirine bağlayan Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası’nın (TITR) geliştirilmesi amacıyla 10,2 milyar dolarlık yatırım sözü verilmiştir (Assaniyaz, 2024). AB’nin verdiği bu söz, Orta Koridor’un kapasitesinin artmasını sağlayacaktır. Avrupa’dan ilgi sadece AB çerçevesinde değildir. Aynı zamanda Almanya ve Fransa gibi ülkeler de Kafkasya ve Türkistan’la olan ilişkilerini güçlendirmektedir. Bunun ana nedenlerinden biri Orta Koridor iken diğer bir nedeni ise bölge ülkelerinin sahip olduğu yeraltı zenginlikleridir.

Dünya Bankası (DB), Kasım 2023’te “2030’a Kadar Hacmi Üçe Katlamak ve Seyahat Süresini Yarıya İndirmek İçin Politikalar ve Yatırımlar” başlıklı bir rapor yayınlamıştır. Raporunda Orta Koridor, “Çin’i Avrupa’ya bağlayan ve Rusya’nın Ukrayna’yı işgal etmesinin ardından büyük ilgi gören çok modlu bir ulaşım koridoru” şeklinde tanımlanmaktadır. Söz konusu raporda koridorun yoğunluğundaki artış ele alınmakta ve koridorun verimliliğinin artırılmasının zorunluluk haline geldiği belirtilmiştir. Orta Koridor’un Avrupa ile Asya arasında bir köprü olduğuna dikkat çekilirken ayrıca koridorda iyileştirilme yapılmaması durumunda ana hatlardan birine dönüşmeyeceği iddia edilmektedir (The World Bank, 2023). 13 Aralık 2023 tarihinde de Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD), “Orta Koridorun Potansiyelinin Farkına Varmak” başlıklı bir rapor yayınlamıştır. Raporunda temel olarak Orta Koridor’un çeşitli zorluklara rağmen önemli bir potansiyel taşıdığı belirtilmektedir. Bu çerçevede devletlerin benimseyeceği politikalar, Orta Koridor’un kapasitesine paralel olarak önemine de katkı sağlayacağı belirtilmektedir (OECD, 2023). Raporlar çerçevesinde bakıldığında Orta Koridor’a gelecek bazında önemli bir projeksiyon çizilmektedir. Ayrıca Türk devletleri ve TDT,

koridorun kapasitesinin arttırılması için ikili ve çok taraflı girişimlerde bulunmaktadır. Diğer yandan Avrupa'nın ve Çin'in koridora gösterdiği ilgi, geleceğe yönelik olumlu beklentileri arttırmaktadır.

Sonuç

Dünya sistemi ve Avrasya, bir dönüşüm sürecindedir. Avrasya'nın bir üretim ve tüketim merkezi olmasının ve Batılı sermaye ile teknolojinin Asya'ya yönelmesinin bunda kilit önemi bulunmaktadır. Bu bağlamda Avrasya'nın uluslararası sistemde yaşadığı dönüşümün, kendi içinde yaşadığı dönüşümle yakından bağlantılı olduğu söylenebilir. Zira Avrasya'da özellikle son 35 yıldır güç merkezleri değişmekte ve yeni merkezler ortaya çıkmaktadır.

Uzun bir dönem dünyanın üretim merkezi olarak kabul edilen Avrupa, artık bir pazar konumundadır. Zira Çin, Hindistan ve Bangladeş gibi ülkelerde üretilen ürünler, Avrupa'ya aktarılmaktadır. Üretim merkezleri ile pazar arasındaki ticaretin sürdürülebilir kılınması için çeşitli koridorlara ihtiyaç duyulmaktadır. Dünyada tansiyonun ve çatışmanın arttığı bir dönemde bu nedenle koridorların güvenliği ve istikrarı, yine koridorlar kadar büyük önem taşımaktadır. Zira bir koridor üzerinde yaşanan istikrarsızlık, bütün merkezleri ve hatta geniş Avrasya coğrafyasını doğrudan etkileyebilmektedir. Bunun son örneklerinden biri Rusya'dır.

Avrasya'nın büyük güçleri arasındaki ulaşımın ve taşımacılığın ana hatlarından birine dönüşen Orta Koridor hem Avrasya'nın bütünleşmesini kolaylaştırmakta hem güçlü ve dengeli bir Asya coğrafyası yaratmakta hem de güzergaha dahil olan ülkelerin gelişimine hız kazandırmaktadır. Özellikle farklı ekonomilerin yanı sıra farklı aktörleri, kültürleri ve çıkarları birleştirerek Avrasya ülkelerinin birbirini daha yakından tanımalarını sağlamaktadır. Bu bağlamda Avrasya, uluslararası sistemde bir dönüşüm yaşarken; Orta Koridor, sağladığı

imkanlar sayesinde yaşanan iç dönüşüm sürecine bölgenin bütününe etkileyecek şekilde önemli katkılarda bulunmaktadır.

Günümüzdeki gelişmeler, çeşitli güzergahları ve koridorları önemli ölçüde etkilemektedir. Yaşanmakta olan süreçte koridorlara yönelik çeşitli risklerden, tehditlerden ve fırsatlardan bahsetmek mümkündür. Öncelikle güzergaha dahil olan bir ülkenin istikrarlı ve güvenlik tehditlerinin düşük seviyede olması beklenmektedir. Çünkü bir ülkenin koridora dahil olması yeni yatırımlarla birlikte transferi yapılacak olan malın güvenliğini ön plana çıkarmaktadır.

Çin, Avrupa ve Hindistan gibi aktörler, yatırımlarının ve sermayelerinin tehdit edilmediği istikrarlı koridorlara ihtiyaç duymaktadır. Bu bağlamda öne çıkan hatlardan biri Orta Koridor'dur. Orta Koridor, genel olarak Türk devletlerinin hâkim olduğu coğrafyadan geçmektedir. Söz konusu devletler arasındaki ilişkiler TDT gibi örgütler üzerinden yapısal bir forma oturtulurken ayrıca TDT, devletler arasındaki nakliye ve gümrük engellerinin kaldırılmasında ve sistemlerin benzer bir yapıya dönüştürülmesinde etkilidir. Bu durum bölgedeki hem iş birliğine hem de uyumuna imkân tanımakta ve Orta Koridor'un maliyetinin ve süresinin azalmasında etkili olmaktadır. Böylelikle Orta Koridor'dan geçen bir ürün en az sorunla, güvenli bir şekilde, daha düşük maliyetle ve kısa zamanda nakledilebilecektir. Orta Koridor'a yapılacak olan yatırımlar ve ülkeler arasındaki iş birliğinin arttırılması, koridorun kapasitesini, potansiyelini ve önemini tam olarak ortaya çıkaracaktır. Bu noktada Orta Koridor hem en istikrarlı hem de yatırım konusunda diğer güzergahlara oranla daha çok ön plana çıkmaya başlamıştır. Taşıdığı potansiyel ve Lapis Lazuli gibi kollarla yeni merkezlere açılma ihtimali, yatırımların kısa, orta ve uzun vadede önemli kazanımlar getireceğini göstermektedir.

Orta Koridor'un sahip olduğu özellikler, geniş Avrasya coğrafyasını birbirine bağlarken ayrıca ticaretin daha güvenli bir

şekilde yapılmasına imkân tanımaktadır. Bu sayede dünya ticaretinin ve ekonomisinin, dünyada artan tansiyondan en az seviyede etkilenmesine katkı sunmaktadır. Neticede ise yaşanan gerilimlerde Orta Koridor'un öneminin arttığı görülmektedir. Hem Çin'in hem AB'nin hem de AB ülkelerinin aynı dönemde Orta Koridor'a ilgi göstermesi bunun kanıtı olarak kabul edilebilir. Ayrıca Orta Koridor'da bulunan ülkeler, genel olarak istikrarlarını tesis etmiştir. Bununla birlikte devletler arasında bir anlaşmazlıktan bahsetmek günümüz itibariyle oldukça zordur. Güzergâh üzerindeki ülkeler arasında ikili ve çok taraflı ilişkiler de karşılıklı saygı, ortak çıkar ve kazan-kazan yaklaşımıyla gittikçe güçlenmektedir. Diğer yandan Azerbaycan, İkinci Karabağ Savaşı'nda elde ettiği zaferle Güney Kafkasya'da barış ortamını sağlamıştır. Bununla birlikte Orta Koridor'da bulunan devletler hem Çin ve Avrupa ile geliştirdikleri ilişkilerle hem de TDT bünyesinde aldıkları kararlarla Orta Koridor'un kapasitesini artırma konusunda ortak bir tutum ve politikaya sahiptir. Bütün bu etkenler, Turan Koridoru olarak bilinen hattın kısa, orta ve uzun vadede potansiyelini ve önemini koruyacağını ve hatta arttıracığını göstermektedir.

Kaynakça

- Al Jazeera (2022). Why is the US not pushing for an end to the Ukraine war?. 16 Haziran 2022, <https://www.aljazeera.com/program/the-bottom-line/2022/6/16/why-is-the-us-not-pushing-for-an-end-to-the-ukraine-war> (erişim: 25.03.2024).
- Assaniyaz, A. (2024). EU-CA Investors Forum Announces €10 Bln Commitment for Development of Trans-Caspian Transport Corridor. The Astana Times, 29 Ocak 2024. <https://astanatimes.com/2024/01/eu-ca-transport-forum-kicks-off-in-brussels-eib-global-allocates-over-1-6-blb/> (erişim: 25.03.2024).

- Azer, Ö. A., Ülker, Y. ve Min, W. (2021). The Strategic Importance of the “Belt and Road Initiative” Connectivity With the “Middle Corridor” Program in Turkey. *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 10(2): 543-566.
- Baghirov, O. (2021). The Impact of the Opening of Zangezur Corridor on Regional Transportation and Communication Lines. AIR Center, Ekim 2021, <https://aircenter.az/uploads/files/Zangezur%20Corridor.pdf> (erişim: 25.03.2024).
- Bayırbağ, M. K. ve Schindler, S. (2022). “Turkey between Two Worlds: EU Accession and the Middle Corridor to Central Asia”. *The Rise of the Infrastructure State: How US-China Rivalry Shapes Politics and Place Worldwide*. (Der.) S. Schindler ve J. DiCarlo. Bristol: Bristol University Press, 167-179.
- Cardenas, N. C. (2020). Military Competition between the United States and China in the South China Sea: A Critical Analysis. *Expeditions with MCUP, Project MUSE*, 1-18.
- 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.
- Chang, F. K. (2024). Central Asia’s Middle Corridor Expansion: Opportunity for China and Iran. *The Foreign Policy Research Institute*, 16 Ocak 2024, <https://www.fpri.org/article/2024/01/central-asias-middle-corridor-expansion-opportunity-for-china-and-iran/> (erişim: 25.03.2024).
- Christiansen, T. (2016). The Strength of Distant Ties: Europe’s Relations with Asia in a Changing World. BBVA, t.y., <https://www.bbvaopenmind.com/wp-content/uploads/2016/01/BBVA-OpenMind-Thomas-Christiansen-The-Strength-of-Distant-Ties-Europes-Relations-with-Asia-in-a-Changing-World-1.pdf> (erişim: 25.03.2024).
- Çiviler, A. (2014). Türkiye-İran Forumu Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi (Türk Konseyi) Ulaştırma Çalışmaları / Merkezi Ulaştırma Koridorunun Önemi. Türk Devletleri Teşkilatı, 27 Ekim 2014, https://turkicstates.org/assets/dokuman/Van_sunum_20141027_160648.pdf (erişim: 25.03.2024).
- Donnellon-May, G. (2023). Beijing’s interest in the Middle Corridor. *The Interpreter*, 26 Ekim 2023, <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/beijing-s-interest-middle-corridor> (erişim: 25.03.2024).
- Duan, Yuwan vd. (2021). How much did China’s emergence as “the world’s factory” contribute to its national income?. *China Economic Review*, 69: 1-29.

- Duffy, S. (2023). The High Costs of India's INSTC Ambitions. The Diplomat, 28 Nisan 2023, <https://thediplomat.com/2023/04/the-high-costs-of-indias-instc-ambitions/> (erişim: 25.03.2024).
- Dugin, A. (2014). Eurasian Mission: An Introduction to Neo-Eurasianism. United Kingdom: Arktos.
- Dugin, A. (2017). İnsanlığın Ön Cephesi Avrasya. (çev. E. Ergen), İstanbul: Kaynak Yayınları.
- Dugin, Aleksandr (2018). Rus Jeopolitiği Avrasyacı Yaklaşım. (çev. V. İmanov), 10. Baskı, İstanbul: Küre Yayınları.
- Düğen, T. (2023). "Türkistan'da Sınır Tespit Sorunları". Kafkasya ve Türkistan: Çatışma ve İş Birliği. (Ed.) Y. Sarıkaya ve Ö. F. Kocatepe. Ankara: Nobel Yayın, 139-163.
- Eldem T. (2022). Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity. SWP, 64, October 2022, <https://d-nb.info/1274263220/34> (erişim: 25.03.2024).
- Emmers, R. (2018). The Role of Middle Powers in Asian Multilateralism. Asia Policy, 25(4): 42-47.
- Eurostat (2024). China-EU - international trade in goods statistics. Şubat 2024, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics#:~:text=In%20January%202022%20the%20trade,21.6%20billion%20in%20December%202022.&text=Figure%20%20compares%20EU%20trade,from%20China%20decreased%20by%2019.0%20%25. (erişim: 25.03.2024).
- Gawliczek, P. ve Iskandarov, K. (2023). The Zangezur corridor as part of the global transport route (against the backdrop of power games in the South Caucasus region). Security and Defence Quarterly, 41(1): 36-53.
- Haenle, P. ve Sher, N. (2022). How Pelosi's Taiwan Visit Has Set a New Status Quo for U.S-China Tensions. Carnegie Endowment for International Peace, 17 Ağustos 2022, <https://carnegieendowment.org/2022/08/17/how-pelosi-s-taiwan-visit-has-set-new-status-quo-for-u-s-china-tensions-pub-87696> (erişim: 25.03.2024).
- Hopkirk, P. (2022). Büyük Oyun: Orta Asya'da Gizli Savaş. (çev. R. Akman), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Horváth, M. ve Boros, E. (2021). The rise of Eurasia: Genuine growth potential for Europe. Eurasia Forum, 5 Ocak 2021, <https://www.mnb.hu/eurasia/eurasia-notes/the-rise-of-eurasia-genuine-growth-potential-for-europe> (erişim: 25.03.2024).

- Jiao, W. ve Yunbi, Z. (2013). Xi proposes a 'new Silk Road' with Central Asia. *China Daily*, 8 Eylül 2013, https://www.chinadaily.com.cn/china/2013xivisitcenterasia/2013-09/08/content_16952228.htm (erişim: 25.03.2024).
- Kasturi, C. S. (2022). Is the INSTC Russia's new economic escape route?. *Al Jazeera*, 27 Temmuz 2022, <https://www.aljazeera.com/economy/2022/7/27/russias-new-economic-escape-route> (erişim: 25.03.2024).
- Kaya, E. (2022a). The Missing Ring of the Middle Line and the Belt-Road is Kyrgyzstan. *Ankasam*, 27 Temmuz 2022, <https://www.ankasam.org/the-missing-ring-of-the-middle-line-and-the-belt-road-is-kyrgyzstan/?lang=en> (erişim: 25.03.2024).
- Kaya, E. (2022b). Development of the Middle Corridor towards India. *Ankasam*, 20 Eylül 2022, <https://www.ankasam.org/development-of-the-middle-corridor-towards-india/?lang=en> (erişim: 25.03.2024).
- Kaya, E. (2024). ABD Hegemonyasına Karşı Orta Ölçekli Güçlerin Stratejik Özerklik Arayışı. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 15(1): 220-236.
- Khan, M. Z. U. ve Khan, M. M. (2019). China-Pakistan Economic Corridor. *Strategic Studies*, 39(2): 67-82.
- Kocatepe, Ö. F. (2023). "Zengezur Koridoru: Türk Dünyasında İş Birliği ve Gelecek Vizyonu". *Kafkasya ve Türkistan: Çatışma ve İş Birliği*. (Ed.) Y. Sarıkaya ve Ö. F. Kocatepe. Ankara: Nobel Yayın, 229-244.
- Koyuncu, M. C. (2022). A New Hope in the War of the Corridors: Middle Corridor or Rail Shield. *ANKASAM*, 4 Ekim 2022, <https://www.ankasam.org/a-new-hope-in-the-war-of-the-corridors-mid-lane-or-rail-shield/?lang=en> (erişim: 25.03.2024).
- Koyuncu, M. C. ve Erol, M. S. (2022). Çin'in İnci Dizisi Stratejisi. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 6(1): 41-66.
- Kushkumbayev, S. ve Mussabekova, A. (2022). New Kazakhstan and the Future of the Organization of Turkic States: Key Areas of Cooperation. *PERCEPTIONS*, XXVII(1): 74-90.
- Laruelle, M. (2008). *Russian Eurasianism: An Ideology of Empire*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Lee, K. ve Coffey, L. (2023). Blinken Went to Central Asia. Good. Now Let's Build a Workable Strategy Towards the Region. *RealClearDefense*, 7 Mart 2023, https://www.realcleardefense.com/articles/2023/03/07/blinken_went_to_central_asia_good_now_lets_build_a_workable_strategy_towards_the_region_885701.html (erişim: 25.03.2024).

- Mackinder, H. J. (1904). The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal*, 23(4): 421-437.
- McConnel, A. (2022). ANALYSIS - US support for PKK/PYD/YPG must end. AA, 8 Aralık 2022, <https://www.aa.com.tr/en/analysis/analysis-us-support-for-pkk-pyd-ypg-must-end/2758676> (erişim: 25.03.2024).
- Mendez, A., Forcadell, F. J. ve Horiachko, K. (2022). Russia-Ukraine crisis: China's Belt Road Initiative at the crossroads. *Asian Business & Management*, 21: 488-496.
- Murphy, T. (2023). Middle powers, big impact: Africa's 'coup belt,' Russia, and the waning global order. *The European Council on Foreign Relations*, 6 Eylül 2023, <https://ecfr.eu/article/middle-powers-big-impact-africas-coup-belt-russia-and-the-waning-global-order/> (erişim: 25.03.2024).
- OECD (2023). Realising the Potential of the Middle Corridor. OECD Publishing, Paris, 13 Aralık 2023, <https://doi.org/10.1787/635ad854-en> (erişim: 25.03.2024).
- Özder, A. (2013). Avrasya Kavramı ve Önemi. *Avrasya İncelemeleri Dergisi (AVİD)*, II/2: 65-88.
- Perlez, J. (2013). China Looks West as It Bolsters Regional Ties. *The New York Times*, 7 Eylül 2013, <https://www.nytimes.com/2013/09/08/world/asia/china-looks-west-as-it-strengthens-regional-ties.html> (erişim: 25.03.2024).
- Pizzolo, P. (2020). *Eurasianism: An Ideology for the Multipolar World*. Maryland: Lexington Books.
- Popławski, Konrad vd. (2024). The Middle Corridor: A Eurasian Alternative to Russia. OSW, January 2024, https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/OSW-Report_The-middle-corridor_net.pdf (erişim: 25.03.2024).
- Shifrinson, J. (2022). What Is America's Interest in the Ukraine War?. *CATO Institute*, 30 Ekim 2022, <https://www.cato.org/commentary/what-americas-interest-ukraine-war> (erişim: 25.03.2024).
- Shlapentokh, D. (2007). *Russia between East and West: Scholarly Debates on Eurasianism*. Leiden: Brill.
- Shlapentokh, D. V. (2014). Implementation of an Ideological Paradigm: Early Duginian Eurasianism and Russia's PostCrimean Discourse. *Contemporary Security Policy*, 35(3): 380-399.
- Silk Road Briefing (2020). India and Russia to Connect Supply Chains Via Iran's INSTC. 24 Mart 2020, <https://www.silkroadbriefing.com/news/2020/03/24/india-russia-connect-supply-chains-via-irans-instc/> (erişim: 06.07.2023).

- Tan, H. (2022). China is losing its place as the center of the world's supply chains. Here are 5 places supply chains are going instead. *Business Insider*, 27 Aralık 2022, <https://www.businessinsider.com/china-trade-war-covid-companies-moving-supply-chains-2022-12> (erişim: 25.03.2024).
- Tekir, G. (2019). The Security Challenges of Belt and Road Corridors. *Ekonomi, Politika & Finans Araştırmaları Dergisi*, 4(1): 91-105.
- The Shanghai Cooperation Organization (2017). General information. 9 Ocak 2017, <https://eng.sectesco.org/20170109/192193.html> (erişim: 25.03.2024).
- The State Council Information Office the People's Republic of China (2020). What are six economic corridors under Belt and Road Initiative?. 4 Ağustos 2020, http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm (erişim: 25.03.2024).
- The World Bank (2023). 2030'a Kadar Hacmi Üç Katlamak ve Seyahat Süresini Yarıya İndirmek İçin Politikalar ve Yatırımlar. Kasım 2023, <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/fbf984be-fa85-4adb-9f62-0f9169d2078b/content> (erişim: 25.03.2024).
- The World Bank (2023). India's Growth to Remain Resilient Despite Global Challenges. 3 Ekim 2023, <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2023/10/03/india-s-growth-to-remain-resilient-despite-global-challenges> (erişim: 25.03.2024).
- Tian, Nan vd. (2023). Trends in World Military Expenditure, 2022. SIPRI Fact Sheet, Nisan 2023 https://www.sipri.org/sites/default/files/2023-04/2304_fs_milex_2022.pdf (erişim: 25.03.2024).
- Toprak, N. G. (2020). Orta Koridor Girişimi Bağlamında Türkiye'nin Orta Asya'ya Yönelik Politikaları Üzerine Bir Değerlendirme. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(1): 19-32.
- Türk Devletleri Teşkilatı (2021). Türk Dünyası 2040 Vizyonu. 12 Kasım 2021, <https://turkicstates.org/assets/pdf/haberler/turk-dunyasi-2040-vizyonu-2396-98.pdf> (erişim: 25.03.2024).
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı (t.y.). Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası. t.y., https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulastirma-politikasi.tr.mfa (erişim: 25.03.2024).
- U.S. Energy Information Administration (2021). Country Analysis Executive Summary: Azerbaijan. https://www.eia.gov/international/content/analysis/countries_long/Azerbaijan/azerbaijan_exe.pdf (erişim: 25.03.2024).

- Ulusoy, K. (2016). Preface to the special issue on 'the geo-politics of conflict in the Eastern Mediterranean'. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 18(4): 335-336.
- Walinga, I. ve Aminjonov, F. (2022). *Advancing Energy Security in Central Asia*. OSCE, 2022, https://www.osce.org/files/f/documents/8/8/513787_0.pdf (erişim: 25.03.2024).
- Weichert, B. J. (2021). As Eurasia rises, America declines. *Asia Times*, 5 Nisan 2021, <https://asiatimes.com/2021/04/as-eurasia-rises-america-declines/> (erişim: 25.03.2024).
- Wheeler, E. ve Yugai, A. (2018). Seizing Economic Opportunities in Kazakhstan and Uzbekistan. *The Diplomat*, 24 Mayıs 2018, <https://thediplomat.com/2018/05/seizing-economic-opportunities-in-kazakhstan-and-uzbekistan/> (erişim: 25.03.2024).
- World Economic Forum (2017). China's Xi Jinping defends globalization from the Davos stage. 17 Ocak 2017, <https://www.weforum.org/agenda/2017/01/chinas-xi-jinping-defends-globalization-from-the-davos-stage/> (erişim: 25.03.2024).
- Yılmaz, B. (2022). The Belt and Road Initiative and the Impacts on Turkey as a part of the Middle Corridor. *Stiftung Wissenschaft und Politik*, Mayıs 2022, swp-berlin.org/publications/products/arbeitspapiere/WP02_22_FG7_Yilmaz_BRI_Turkey.pdf (erişim: 25.03.2024).