



ORTA KORİDORUN TEDARİK ZİNCİRİ GÜVENLİĞİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ VE TÜRKİYE'NİN ROLÜ

Ercan TAŞKIN¹, Özden Sevgi AKINCI²

Öz

Küresel bağlantılılığın ve artan güvenlik risklerinin damgasını vurduğu bir çağda, tedarik zinciri güvenliği kavramı lojistik yönetimi alanında büyük önem kazanmıştır. Bu çalışma, Orta Koridorun tedarik zinciri güvenliği açısından değerlendirilmesi ve Türkiye'nin bu bağlamdaki rolünü ele almaktadır. Tedarik zinciri güvenliğinin karmaşıklığını ve kırılganlığını etkileyen faktörler incelenmiş, jeopolitik gerilimlerden doğal afetlere kadar çeşitli tehditlerin tedarik zinciri akışını nasıl etkilediği tartışılmıştır. Orta Koridorun tedarik zinciri güvenliği açısından potansiyel katkıları değerlendirilmiş, bu rotanın tedarik zinciri esnekliği ve güvenliği için stratejik avantajlar sağladığı vurgulanmıştır. Çalışma, tedarik zinciri güvenliğine ilişkin çeşitli kavram ve yaklaşımları açıklayarak tedarik zinciri ekosisteminde risklerin azaltılması ve istikrarın artırılması için proaktif önlemlerin alınması gerektiğinin altını çizmektedir. Ayrıca, özellikle Türkiye ve diğer Türk devletleri bağlamında Orta Koridorun küresel ölçekte tedarik zinciri güvenliğinin güçlendirilmesine potansiyel katkısı incelenmiştir. Bulgular ışında varılan ve çalışmada elde edilen diğer tespitler ve öneriler sonuç bölümünde ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Tedarik Zinciri Güvenliği, Orta Koridor, Jeopolitik Gerilimler, Risk Yönetimi
JEL Sınıflandırması: F15, F50, L91

ASSESSING THE MIDDLE CORRIDOR IN TERMS OF SUPPLY CHAIN SECURITY AND TÜRKİYE'S ROLE

Abstract

In an era marked by global interconnectedness and increasing security risks, the concept of supply chain security has gained significant importance in the field of logistics management. This study addresses the assessment of the Middle Corridor from a supply chain security perspective and Türkiye's role in this context. It examines the factors affecting the complexity and vulnerability of supply chain security and discusses how threats ranging from geopolitical tensions to natural disasters affect supply chain flow. The potential contributions of the Middle Corridor to supply chain security are assessed, emphasizing that this route provides strategic advantages for supply chain resilience and security. The study explains various concepts and approaches to supply chain security and underlines the need to take proactive measures to reduce risks and increase stability in the supply chain ecosystem. It also examines the potential contribution of the Middle Corridor to strengthening supply chain security on a global scale, particularly in the context of Türkiye and other Turkic states. Further conclusions and recommendations based on the findings are set out in the conclusion.

Keywords: Supply Chain Security, Middle Corridor, Geopolitical Tensions, Risk Management
JEL Classification: F15, F50, L91

¹ Prof. Dr., Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Finansman Bölümü, e-posta: ercan.taskin@dpu.edu.tr, ORCID iD: <https://orcid.org/my-orcid?orcid=0000-0002-5503-9565>

² Dr., Uluslararası Ticaret ve Finansman, Bağımsız Araştırmacı, e-posta: osevgiakinci@gmail.com, ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-9250-4446>

1. GİRİŞ

Günümüzün birbirine bağlı küresel ekonomisinde, tedarik zincirlerinin güvenliği ve bütünlüğü hem işletmeler hem de hükümetler için kritik zorunluluklar olarak ortaya çıkmıştır. Tedarik zinciri güvenliği, sınırlar ve kıtalar arasında mal, bilgi ve finans akışını destekleyen karmaşık işlem ve hareket ağını güçlendirmeyi amaçlayan bir dizi önlem ve stratejiyi kapsar (OECD, 2011). Küresel ticaret ve ticaret ortamı, jeopolitik gerilimlerden doğal afetlere, terörizme, siber tehditlere, korsanlığa ve mevzuata uyum sorunlarına kadar uzanan karmaşıklıklar ve güvenlik açıklarıyla doludur (Closs ve McGarrell, 2004; Barron vd., 2016). Bu çerçevede, tedarik zinciri ağındaki kesintiler veya ihlaller geniş kapsamlı sonuçlara yol açarak operasyonel sürekliliği, karlılığı ve hatta ulusal güvenliği tehlikeye atabileceğinden, tedarik zinciri güvenliğinin sağlanması zorunluluğu daha da önem kazanmıştır.

Modern tedarik zincirlerinin doğasında var olan karmaşıklıklar, güvenliğe yönelik risk değerlendirmesini, risk yönetimini, acil durum planlamasını, iş birliğini, teknoloji entegrasyonunu ve mevzuat uyumluluğunu kapsayan çok yönlü bir yaklaşımı gerektirir (Kazancı ve Barun, 2023). Risklerin proaktif olarak belirlenmesi ve azaltılması, tedarik zinciri ağındaki olası aksaklıkları ve güvenlik açıklarını önlemek için çok önemlidir. Ayrıca, tedarik zinciri paydaşları arasında iş birliğini ve bilgi paylaşımını teşvik etmek, görünürlük, koordinasyon ve müdahale yeteneklerinin geliştirilmesi açısından son derece önemlidir (Ismailzade ve Babayev, 2020). Blockchain, IoT, yapay zeka ve veri analitiği gibi ileri teknolojilerin entegrasyonu, tedarik zincirlerinin dayanıklılığını ve güvenliğini artırma, malların ve işlemlerin gerçek zamanlı izlenmesini, izlenebilirliğini ve kimlik doğrulamasını mümkün kılma konusunda umut vaat etmektedir (Balasoiu, 2023; Hamidoğlu, Gül, ve Kadry, 2024; Australian Productivity Commission, 2021). Ek olarak, tedarik zinciri güvenliğini düzenleyen ilgili yasa, düzenleme ve standartlara bağlılık, uyumluluğu sağlamak ve yasal ve itibar risklerini azaltmak için zorunludur (Closs ve McGarrell, 2004).

Küresel ticaret ve lojistiğin gelişen manzarasının ortasında, Türkiye'yi ve diğer Türk devletlerini kapsayan Orta Koridor, tedarik zinciri güvenliğini ve dayanıklılığını artırmaya yönelik stratejik bir bağlantı noktası olarak ortaya çıkmaktadır. Avrupa, Asya ve Orta Doğu'nun kavşağında yer alan Orta Koridor, bağlantı, erişilebilirlik ve ulaşım yollarının çeşitlendirilmesi açısından stratejik avantajlar sunmaktadır (Ismailzade ve Babayev, 2020). Orta Koridor, ticaret ve lojistik için alternatif yollar sağlayarak, jeopolitik gerilimlere ve aksaklıklara karşı hassas olan geleneksel rotalara olan bağımlılığı azaltmaktadır. Ayrıca Orta Koridor, Türk devletleri arasında daha yakın iş birliği ve entegrasyonu teşvik ederek bölgesel istikrarı, ekonomik kalkınmayı ve güvenlik iş birliğini teşvik etmektedir (Kazancı ve Barun, 2023). Türkiye, stratejik coğrafi konumu sayesinde, bölgesel ulaşım koridorlarının önemli merkezlerinden biri haline gelmiştir. Bu durum, ülkenin ekonomik ve ticari ilişkilerini güçlendirme ve uluslararası bağlantıları artırma potansiyelini barındırmaktadır (Sacar ve Özdemir, 2022).

Orta Koridor ile Bir Kuşak Bir Yol (Belt and Road Initiative-BRI) projeleri arasında hem rekabet hem de tamamlayıcılık unsurları mevcuttur. Bu konu çalışmada ayrı bir alt başlık altında incelenmiştir. Türkiye'nin jeopolitik konumu ve lojistik altyapısı, bu projeler arasındaki etkileşimi güçlendirmekte önemli bir rol oynamaktadır (Isik ve Zou, 2019; Chaziza, 2021). Orta Koridor, BRI'nin Avrupa'ya ulaşan bir kolu olarak dikkate değer bir katkı sağlarken, her iki proje de Avrasya bölgesindeki ticaretin artmasına olanak tanıyabilir. Stratejik açıdan, bu projeler arasındaki rekabetin yanı sıra iş birliği de önemli fırsatlar yaratmaktadır (Çakılcı, 2021; Çakan, 2017; Camgöz ve Dinçer, 2017).

Yöntemin açıklandığı bölümü takip eden üçüncü bölümde, tedarik zincirinin ana hatlarına değinilerek tedarik zinciri güvenliğinin önemi incelenmiştir. Dördüncü bölümde, Avrupa ve Asya'yı birbirine stratejik olarak bağlayan Orta Koridorun coğrafi ve stratejik önemi araştırılmıştır. Beşinci

bölümde, Türkiye'nin Orta Koridor üzerindeki stratejik konumu ve tedarik zinciri güvenliğine olan katkıları, bölgedeki istikrarı sağlama ve küresel ticareti destekleme açısından kritik bir önemi analiz edilmiştir. Son olarak elde edilen bulgular ışında varılan ve çalışmada elde edilen diğer tespitler ve öneriler sonuç bölümünde ortaya konulmuştur.

2. YÖNTEM

2.1. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmanın temel amacı, günümüzün küresel ekonomisinde giderek artan öneme sahip olan tedarik zinciri güvenliği kavramını ve bu bağlamda Orta Koridorun stratejik rolünü incelemektir. Literatürde, tedarik zinciri güvenliğinin artırılmasına yönelik genel stratejiler ve yaklaşımlar sıklıkla incelenmiştir. Ancak, Orta Koridor gibi alternatif ticaret yollarının bu süreçlere nasıl katkıda bulunabileceği konusunda sınırlı sayıda araştırma mevcuttur. Bu bağlamda çalışma, Orta Koridorun yalnızca jeopolitik risklere karşı bir alternatif olmasının ötesinde, geleneksel tedarik zinciri güzergahlarının karşılaştığı kırılganlıklara dirençli bir yapı sunarak, küresel ticaretin devamlılığını sağlama potansiyelini de vurgulamaktadır. Orta Koridorun sunduğu coğrafi ve stratejik avantajlar, tedarik zinciri ağlarının çeşitlendirilmesine ve ticaret rotalarının güvenliğinin artırılmasına yönelik somut bir çözüm olarak değerlendirilmekte olup, bu çalışma bu bağlamda literatürdeki eksiklikleri tamamlamayı ve yeni bir perspektif sunmayı amaçlamaktadır. Bu yaklaşım hem bölgesel hem de küresel ölçekte daha esnek ve sürdürülebilir tedarik zinciri yapılarına olan ihtiyacı vurgulamakta ve mevcut literatürde genellikle göz ardı edilen stratejik ve teknolojik entegrasyonların önemine dikkat çekmektedir.

Günümüzde, karmaşık ve birbirine bağlı tedarik zincirleri, işletmelerin ve hükümetlerin karşılaştığı önemli zorluklardan biridir. Çalışma, tedarik zinciri güvenliğinin önemini vurgulanmayı ve modern tedarik zincirlerinin doğasında var olan karmaşıklıkları anlamak için bir çerçeve sunmayı hedeflemektedir. Ayrıca, Türkiye ve diğer Türk devletlerini içeren Orta Koridorun, tedarik zinciri güvenliğini ve dayanıklılığını artırmaya yönelik stratejik bir bağlantı noktası olarak nasıl hizmet ettiğini incelemeyi hedeflemektedir. Bu bağlamda, çalışmanın odak noktası, Orta Koridorun coğrafi ve stratejik önemini değerlendirmek, Türkiye'nin bölgedeki stratejik rolünü incelemek ve bu anlamda etkinliğini artırabilmesi için öneriler sunmaktır.

Çalışma, Orta Koridorun lojistik ve tedarik zinciri güvenliği üzerindeki etkilerini vurgulamakla kalmayıp, aynı zamanda bölgesel iş birliği, altyapı modernizasyonu ve dijital teknolojilerin entegrasyonu ile mevcut literatürdeki eksiklikleri tamamlamayı amaçlamaktadır. Bu bağlamda çalışma, lojistik ve tedarik zinciri süreçlerine yönelik hem teorik hem de pratik anlamda önemli katkılar sağlamaktadır. Çalışmanın sonuçlarının, tedarik zinciri yönetimi alanında karar vericiler ve araştırmacılar için önemli bir katkı sağlayabileceği ve küresel ticaretin geleceğini etkileyebilecek politika önerilerinin geliştirilmesine yol açabileceği düşünülmektedir.

2.2. Araştırmanın Yöntemi

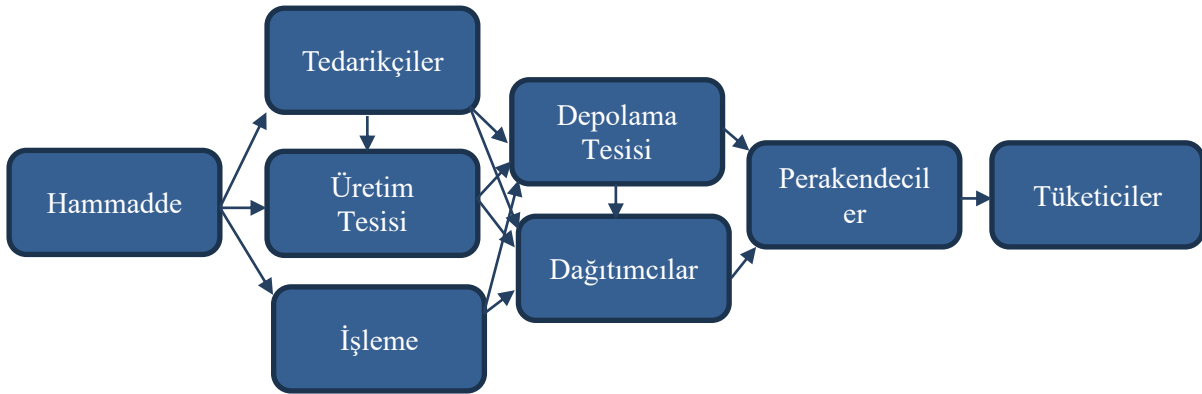
Çalışmada nitel yöntem kullanılmıştır. Öncelikle literatür taraması gerçekleştirilmiş, elde edilen veriler görsel analiz, gözlem ve değerlendirme süreçlerinden geçirilerek yorumlanmıştır. Ayrıca, Orta Koridor'un tedarik zinciri güvenliği üzerindeki etkilerini daha kapsamlı bir şekilde değerlendirmek amacıyla SWOT analizi yapılmıştır. Bu analiz, Orta Koridorun güçlü ve zayıf yönlerini, fırsatlarını ve karşılaşılabileceği tehditleri ortaya koyarak, tedarik zincirine olan katkısını daha net bir şekilde anlamamızı sağlamıştır. Çalışmada elde edilen bulgular, SWOT analizinden elde edilen veriler ışığında sonuç bölümünde sunulmuştur.

3. TEDARİK ZİNCİRİ GÜVENLİĞİNİN ÖNEMİ

Tedarik zinciri güvenliği, tedarik zinciri ağı boyunca mal, bilgi ve finans akışını korumaya yönelik önlem ve stratejileri içermektedir. Özellikle Covid-19 küresel salgını, Ukrayna'da devam eden savaş, Aden körfezindeki güvenlik tehdidi gibi artan küresel belirsizlikler ve tehditler göz önüne alındığında, modern lojistik yönetiminin çok önemli bir yönüdür. Tedarik zincirinin güvenliğinin sağlanması, tedarik zincirlerinin bütünlüğünü, güvenilirliğini ve dayanıklılığını korumak için çok önemlidir (Barron, vd., 2016). Bu tür önlemlerin alınması iş operasyonlarını güvenceye almakta, kesintileri en aza indirmekte ve çeşitli risklere ve güvenlik açıklarına karşı koruma sağlamaktadır (Closs ve McGarrell, 2004). Bu bağlamda Şekil 1'de çalışmanın sonraki bölümlerinde bir referans noktası olması için tedarik zinciri sürecinin temel faaliyetlerinin gösterilmesi amaçlanmıştır.

3.1. Tedarik Zinciri Güvenliğini Etkileyen Faktörler

Tedarik zinciri güvenliğinin karmaşıklığını ve kırılganlığını doğrudan etkileyen çeşitli faktörler bulunmaktadır. Bunların arasında jeopolitik gerilimler, doğal afetler, terör faaliyetleri, siber tehditler, korsanlık ve mevzuata uyum sorunları yer almaktadır. Çatışmalar ve ticari anlaşmazlıklar gibi jeopolitik gerilimler ulaşım yollarını, sınır geçişlerini ve ticaret anlaşmalarını aksatarak malların sorunsuz akışını etkileyebilmektedir (Australian Productivity Commission, 2021; Barron vd., 2016). Depremler, kasırgalar ve salgın hastalıklar gibi doğal afetler, ulaşım altyapısında ve üretim tesislerinde geniş çaplı aksaklıklara neden olabilmektedir. Terör faaliyetleri ve siber tehditler, tedarik zincirindeki bilgi sistemlerinin, iletişim ağlarının ve finansal işlemlerin bütünlüğüne yönelik riskler oluşturmaktadır. Kargo sevkiyatları, özellikle denizcilik ve yüksek riskli bölgelerde, nakliye sırasında korsanlık ve hırsızlık riski altındadır. Tedarik zinciri güvenliği ayrıca gümrük prosedürleri, güvenlik protokolleri ve kalite standartları gibi yönetmelik ve standartlara uyumdan da etkilenmektedir (Prokop, 2017; Closs ve McGarrell, 2004).



Şekil 1. Tedarik Zinciri Sürecinin Temel Faaliyetleri

Kaynak: (Barron vd., 2016)

3.2. Tedarik Zincirinin Güvenliğini Sağlamaya Yönelik Kavramlar ve Yaklaşımlar

Küresel mali kriz, küresel salgın, süregiden savaşlar ve savaşların neden oldukları istikrarsızlıklar gibi yakın zamandaki küresel şoklar, politika yapımcıları ve endüstri stratejistlerini ister finansal ister doğal, halk sağlığı ve hatta politik sistemlerden kaynaklansın, gelecekte bu tür olaylara nasıl hazırlanılacaklarını ve bunlara nasıl tepki vereceklerini yeniden gözden geçirmeye yöneltmiştir (OECD, 2011; Australian Productivity Commission, 2021; UTİKAD, 2023).

Tedarik zinciri güvenliği, tedarik zincirindeki riskleri azaltmayı ve esnekliği artırmayı amaçlayan çeşitli kavramları, ilkeleri ve yaklaşımları barındırmaktadır. “Risk değerlendirmesi”, tedarik zinciri ağındaki potansiyel risklerin ve güvenlik açıklarının belirlenmesini, analiz edilmesini ve değerlendirilmesini içermektedir. “Risk yönetimi”, belirlenen riskleri azaltmak ve çeşitli senaryolara hazırlığı artırmak için önlemlerin ve kontrollerin uygulanmasını kapsamaktadır. “Acil durum planlaması”, aksaklıklara ve acil durumlara etkili bir şekilde yanıt vermek için stratejiler ve protokoller geliştirmeyi amaçlamaktadır (OECD, 2011; Closs ve McGarrell, 2004; Palu ve Hilmola, 2023).

Tedarik zinciri güvenliğini etkileyen bir başka yaklaşım olan “iş birliği”, görünürlüğü, koordinasyonu ve müdahale kabiliyetlerini geliştirmek için tedarik zinciri paydaşları arasında ortaklıkların ve bilgi paylaşımının teşvik edilmesini kolaylaştırmaktadır. “Teknoloji entegrasyonu”, tedarik zinciri boyunca görünürlüğü, izlenebilirliği ve güvenliği artırmak için blok zinciri, IoT ağı, yapay zeka ve veri analitiği gibi gelişmiş teknolojilerin kullanılmasını içermektedir (Balasoïu, 2023; Hamidoğlu, Gül, ve Kadry, 2024). Son olarak “mevzuata uygunluk” ise gümrük düzenlemeleri, ticaret anlaşmaları ve sektör sertifikaları gibi tedarik zinciri güvenliğini düzenleyen ilgili yasalara, yönetmeliklere ve standartlara uyulmasına atıfta bulunmaktadır (Hamidoğlu, Gül, ve Kadry, 2024; OECD, 2011; Balasoïu, 2023).

3.3. Orta Koridorun Tedarik Zincirine Olası Katkılarının Değerlendirilmesi

Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası (TITR) olarak da bilinen Orta Koridor, tedarik zinciri güvenliğini ve esnekliğini geliştirme potansiyeline sahiptir (Vasa ve Barkanyi, 2023). Avrupa, Asya ve Orta Doğu'nun kesiştiği bir noktada yer alan Orta Koridor, bağlantı, erişilebilirlik ve ulaşım rotalarının çeşitlendirilmesi açısından stratejik avantajlar sağlamaktadır (Mammadov, 2021). Orta Koridor, özellikle son yıllardaki jeopolitik değişimlerin ortaya çıkardığı yeni riskler nedeniyle alternatif yollar sağlayarak jeopolitik gerilimlere ve aksaklıklara açık olan geleneksel ticaret ve lojistik rotalarına olan bağımlılığı azaltma potansiyeli taşımaktadır (Palu ve Hilmola, 2023; Kazancı ve Barun, 2023).

Ayrıca, Türk devletleri arasında daha yakın iş birliği ve entegrasyonu kolaylaştırarak bölgesel istikrarı, ekonomik kalkınmayı ve güvenlik iş birliğini teşvik edici bir unsur olma özelliğini taşımaktadır (TDT, 2021; Albayrak ve Çelik, 2022). Orta Koridorun tedarik zincirine potansiyel katkısını değerlendirmek için altyapısı, lojistik kabiliyetleri, düzenleyici çerçeveleri ve jeopolitik dinamikleri analiz edilmelidir. Bu rotanın, coğrafi konumu ve ekonomik potansiyelinden yararlanılarak küresel ölçekte tedarik zinciri güvenliğinin, esnekliğinin ve sürdürülebilirliğinin artırılmasında önemli bir rol oynayabileceği düşünülmektedir (Kenderdine ve Bucsky, 2021; Mammadov, 2021).

4. ORTA KORİDORUN COĞRAFİ VE STRATEJİK ÖNEMİ – SWOT ANALİZİ

Çalışmanın bu bölümünde, orta koridorun jeopolitik ve ekonomik öneminin, güçlü ve zayıf yönlerinin, potansiyel tehditler ve risklerin, Türkiye'nin orta koridor ve tedarik zincirinin güvenliği bağlamındaki rolünün analiz edilmesi amaçlanmıştır.

4.1. Orta Koridorun Tanımı ve Kapsamı

Orta Koridor, Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) ve Avrupa Birliği'nin konteynerli demiryolu yük taşımacılığı ağlarını Orta Asya, Kafkasya, Türkiye ve Doğu Avrupa ekonomileri üzerinden birbirine bağlayan çok taraflı bir kurumsal gelişmedir. Çok taraflı, çok modlu taşımacılık kurumu Hazar ve Karadeniz feribot terminallerini ÇHC, Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye, Ukrayna ve Polonya'daki demiryolu sistemlerine bağlamaktadır (Vasa ve Barkanyi, 2023; Albayrak ve Çelik, 2022). Son dönemde Türkiye ve Azerbaycan'ın girişimi ve sonradan İran'ın da katılımıyla karayolu bağlantısının da inşaatı hızla devam etmektedir.

Trans-Avrasya ve Avrasya içi demiryolu taşımacılığının gelişimi, ÇHC tarafında temelde politika ve sübvansiyon odaklı olmaya devam ederken, trafik akış hacimlerinin yaratılması için Avrupa Birliği'nin talep yönlü itici güçlerine bağlıdır. Orta Koridorun gelişimi ise kurumsal olarak bağımsızdır ve Orta Asya, Kafkaslar ve Türkiye ekonomileri için potansiyel olarak dönüştürücü niteliktedir (Kenderdine ve Bucsky, 2021).

4.2. Orta Koridorun Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi ile İlişkisi

Orta Koridor, CHC'nin devasa altyapı ve yatırım projesi olan Bir Kuşak Bir Yol ile doğrudan etkileşim içindedir. Bu alt başlık altında, Orta Koridor ile BRI arasındaki etkileşim ele alınmış ve bu iki büyük girişimin rekabetçi mi yoksa tamamlayıcı mı olduğu üzerinde durulmuştur. BRI, 65 ülkeyi demiryolu, karayolu, liman ve havaalanlarıyla entegre eden büyük ölçekli bir girişimdir. Bu proje, dünya nüfusunun yaklaşık 5 milyarını kapsayan ve küresel ticaretin üçte birine denk gelen (yaklaşık 21 trilyon dolar) kritik bir coğrafi alanı hedef almaktadır (Akdemir ve İncili, 2024). Bu iki projenin doğası gereği bazı noktalarda rekabet edebileceğini, ancak stratejik olarak birbirlerini tamamlayıcı roller üstlenebileceklerini vurgulamak gerekir.

Orta Koridor, Çin'in geleneksel kara ve deniz yollarına bir alternatif oluşturarak BRI ile rekabet edebilir. Çin, Bir Kuşak Bir Yol projesi kapsamında, Güney Asya ve Orta Asya üzerinden Avrupa'ya ulaşan kara ve deniz yollarını ön planda tutmaktadır. Orta Koridor ise Hazar Denizi üzerinden geçip Türkiye ve ardından Avrupa'ya bağlanarak daha kuzeyde bir güzergah izlemektedir. Bu durum, özellikle Çin'in Kara İpek Yolu'nun Orta Asya'daki etkisini sınırlayabilir ve Avrasya'daki ticaret yolları üzerindeki kontrol mücadelesini doğurabilir (Isik ve Zou, 2019).

Fang (2015), Çin'in Bir Kuşak Bir Yol girişiminin, Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan önemli bir ekonomik strateji olduğunu belirtir. Bu girişim, tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandırma amacı taşırken, Avrasya'daki ticari bağlantıları derinleştirme hedefiyle öne çıkar. Ancak, Orta Koridor gibi alternatif rotalar, Çin'in ticari hegemonyasına karşı bir rekabet unsuru olabilir. Özellikle, Avrasya'daki ticaret yolları üzerindeki kontrol mücadelesi, projeler arasında rekabetin doğmasına neden olabilir.

Bununla birlikte, Orta Koridor ile BRI arasında önemli tamamlayıcılık unsurları da bulunmaktadır. Türkiye, Orta Koridor aracılığıyla BRI projesini destekleyici bir rol üstlenebilir ve Çin'in Avrupa'ya daha hızlı ve güvenli bir güzergah üzerinden ulaşmasına katkı sağlayabilir. Türkiye'nin coğrafi konumu, Çin'in BRI kapsamındaki yatırımlarını güçlendirebilir ve projeler arasında sinerji oluşturabilir (Chaziza, 2021). Özellikle lojistik ve ulaştırma alanlarında Türkiye'nin sunduğu fırsatlar, BRI'nin hedeflerine ulaşmasına yardımcı olabilir.

Durdular (2016)'ya göre, Türkiye'nin 2008 yılında ortaya koyduğu "İpek Yolu Girişimi ve Kervansaray Projesi", Çin'in 2013'te sunduğu BRI projesiyle benzerlikler taşımaktadır. Bu nedenle Türkiye, bu projeye en başından itibaren olumlu bir tutum sergilemiştir. Ancak, Türkiye'de Çince bilen ve Çin'de Türkçe bilen uzman sayısının sınırlı olması, her iki ülke arasında proje ile ilgili bilgi akışının yetersiz kalmasına yol açmaktadır. Schindler vd. (2021) ve Hussain (2021), Orta Koridorun, Çin'in Avrupa'ya açılan ticaret yollarını kısaltabileceğini ve bu nedenle projelerin birbirini tamamlayıcı olabileceğini öne sürmektedir. Özellikle demiryolu altyapısının geliştirilmesi ve Türkiye'nin Orta Asya ve Avrupa arasındaki stratejik rolü, BRI ile olan iş birliğini güçlendirmektedir. Çin'in Türkiye'de Orta Koridor bağlantılarını sağlayan altyapı yatırımlarını desteklemesi de buna örnek olarak verilebilir.

2015 yılında Çin ile Türkiye arasında, BRI ile Orta Koridor projesini uyumlaştırmak amacıyla bir mutabakat zaptı imzalanmıştır. Bu gelişme, Türkiye'nin kurumsal ortamında ve ekonomik girişimlerinde bir değişimin göstergesidir (Azer, Ulker, ve Min, 2021). Türkiye, Asya ile Avrupa arasındaki stratejik köprü konumuyla BRI ve Orta Koridor projeleri arasında kritik bir rol oynamaktadır.

Türkiye'nin BRI kapsamındaki projelere katılımı, ticaret ve lojistik altyapısının güçlendirilmesine katkıda bulunurken, bu projelerin Avrupa'ya uzanmasını kolaylaştırmaktadır (Schindler vd., 2021; Ergünsü, 2017). Türkiye'nin aynı zamanda Çin ile olan stratejik iş birliği, Orta Koridor ve BRI projelerinin birbirini tamamlayıcı hale gelmesini sağlamaktadır (Çakılcı, 2021).

Literatürde BRI'nin bir unsuru olarak da değerlendirilen Orta Koridor, Türkiye'nin coğrafi konumu ve kültürel bağları nedeniyle projede kilit bir rol oynamasını sağlamaktadır. Çin'den yola çıkan trenler, Orta Koridor sayesinde Londra'ya kadar kesintisiz ulaşacaktır (Çakan, 2017). Türkiye'nin Asya, Avrupa, Orta Asya ve Afrika ile tarihsel ve kültürel bağları, Çin açısından Türkiye'yi cazip bir ortak haline getirirken, Türkiye için de İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması, ticari ilişkilerin dengelenmesi ve Asya pazarında daha fazla pay elde edilmesi fırsatı doğurmaktadır. Ayrıca, Çin'den yatırım çekilmesi, teknolojik iş birlikleri ve turizm açısından da proje önemli fırsatlar sunmaktadır (Camgöz ve Dinçer, 2017).

Orta Koridor ile Bir Kuşak Bir Yol projeleri arasında hem rekabet hem de tamamlayıcılık unsurları bulunmaktadır. Türkiye'nin jeopolitik konumu ve lojistik olanakları, bu projeler arasındaki etkileşimi güçlendirmektedir. Orta Koridor, BRI'nin Avrupa'ya ulaşan bir kolu olarak önemli bir katkı sunabilirken, her iki proje de Avrasya bölgesindeki ticaretin artmasına olanak tanıyabilir. Stratejik olarak, projeler arasındaki rekabetin yanı sıra iş birliği de önemli fırsatlar yaratmaktadır.

4.3. Orta Koridorun Jeopolitik ve Ekonomik Önemi

Orta Koridor, Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan stratejik konumu nedeniyle büyük jeopolitik ve ekonomik öneme sahiptir. İki kıta arasında ticareti, ulaşımı ve bağlantıyı kolaylaştıran bir geçiş güzergahı olarak hizmet vermektedir. Jeopolitik açıdan ise Doğu ile Batı arasında bir köprü görevi görerek kültürel alışverişi ve diplomatik ilişkileri teşvik etmektedir. Orta Koridor, mal ve hizmetlerin etkin bir şekilde taşınmasını sağlayarak bölgesel kalkınma, yatırım ve ekonomik büyüme için fırsatlar sunmaktadır (Toprak, 2020; Tümenbatur, 2021; Kaya, 2024; Albayrak ve Çelik, 2022).

4.4. Güçlü Yönler

Orta Koridorun temel gücü coğrafi avantajında yatmaktadır. Türkiye ve Orta Asya'daki diğer Türk devletleri boyunca uzanarak Avrupa ve Asya arasında malların taşınması için doğrudan ve verimli bir rota sağlamaktadır (Karaoğlu, 2022; Kaya, 2024). Bu yakınlık, nakliye maliyetlerini ve transit sürelerini azaltarak uluslararası ticaret için cazip bir seçenek haline getirmektedir. Buna ek olarak Orta Koridor, demiryolları, otoyollar ve limanlar gibi bağlantı ve verimliliği artıran güçlü altyapı geliştirmelerinden faydalanmaktadır (Karaoğlu, 2022; Günay vd., 2019).

Ayrıca Orta Koridor, katılımcı ülkeler arasında bölgesel iş birliği ve entegrasyonu teşvik etmektedir. Türk Devletleri Teşkilatı (TDT, 2021) ve Asya Kalkınma Bankası'nın Orta Koridora yönelik projeleri ve buna bağlı olarak son dönemde Avrupa Birliği Küresel Geçit (EU Global Gateway) projesi gibi girişimler (ECDGIP, 2024), ülkeleri ulaşım ağlarını geliştirmek, gümrük prosedürlerini basitleştirmek ve ticareti kolaylaştırmak için birlikte çalışmaya teşvik etmektedir. Bu işbirlikçi çaba koridorun rekabet gücünü ve dayanıklılığını artırarak genel başarısına katkıda bulunmaktadır (TDT, 2021; ECDGIP, 2024; Toprak, 2020).

Orta Koridorun canlandırılması ve tedarik zincirinin daha etkin bir unsuru olabilmesi için çeşitli projelerin son halkası olarak Brüksel'de düzenlenen Ocak 2024 Yatırımcılar Forumu'nda açıklanan Global Gateway projesi için 10 milyar Avro taahhüt edilmiştir. Özellikle demiryolu taşımacılığına vurgu yapan bu proje ile, Avrupa ve Orta Asya'yı birbirine bağlayacak olan Trans Hazar Ulaşım Koridoruna yatırım yapılması amaçlanmış ve fonun zamanla artırılacağı öngörülmüştür (ECDGIP, 2024).

Çin'in, Orta Koridor projesine ayırdığı bütçe çeşitli kaynaklarda farklılık göstermekle birlikte bu güzergahtaki altyapı ve lojistik ağlarına kayda değer yatırımlar yaptığı bilinmektedir. Proje, Çin'in "Bir Kuşak Bir Yol" girişimi kapsamındaki genel bütçesinin bir parçası olarak şekillendirilmiştir, bu nedenle Orta Koridor da bu geniş kapsamlı planın stratejik ve önemli bir unsuru olarak değerlendirilmektedir. Böylelikle projenin önemli bileşenlerinden Avrupa merkezli ve demiryolu ağırlıklı Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), Bakü-Tiflis-Kars hattı ile Marmaray ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerinden Avrupa'ya bağlanacaktır (Çakan, 2017; Ergunsü, 2017).

4.5. Zayıf Yönler ve Karşılaşılan Zorluklar

Orta Koridor güçlü yönleri sahip olsa da tam potansiyelini engelleyen çeşitli zorluklarla da karşı karşıyadır. En büyük engellerden biri, koridor boyunca hem karayolu hem de demiryolu hattında belirli bölgelerdeki yetersiz altyapıdır. Altyapının geliştirilmesine yönelik önemli yatırımlara rağmen bazı bölgelerde hala çağdaştırılmış ulaşım ağları bulunmamakta, bu da tedarik zincirinde darboğazlara ve gecikmelere yol açmaktadır. Ayrıca sınır kapılarında zaman zaman yaşanan yoğunluklar, geçiş ücretleri, geçiş belgesi ve diğer vergiler gibi konularda da çözülmesi gereken birtakım sıkıntılar mevcuttur (UTİKAD, 2023). Dolayısıyla katılımcı ülkeler arasındaki bazı bürokratik engeller ve tutarsız düzenlemeler idari karmaşıklıklara neden olmakta ve malların sorunsuz ve zamanında geçişini de engellemektedir (UTİKAD, 2023). TDT'nin 2023 yılında ve 2024'ün ilk çeyreğinde ulaşım bakanları ve bağlı çalışma grupları düzeyinde gerçekleştirmiş olduğu görüşmelerde bu zorlukların aşılması için adımlar atılması kararlaştırılmıştır. Söz konusu adımlardan bazılarında da ilerleme kaydedilmiştir (Capital, 2023; TDT, 2023; TDT, 2024).

4.6. Potansiyel Tehditler ve Riskler

Orta Koridor, Kuzey ve Güney Koridorda olduğu gibi çevre bölgelerdeki jeopolitik gerilimlere ve çatışmalara karşı savunmasızdır. Belirli bir dereceye kadar Afganistan, Ermenistan, İran ve Tacikistan gibi komşu ülkelerdeki istikrarsızlık ve çözülmemiş sınır sorunları koridor boyunca ticaret akışını sekteye uğratma riski ve güvenlik riskleri oluşturmaktadır. Söz konusu bölgelerde terörizm ve isyan riski önemli bir endişe kaynağıdır. Orta Asya ve Kafkasya'nın bazı bölgelerinde aktif olan radikal örgütler de ulaşımı potansiyel olarak aksatabilecek ve huzursuzluğa neden olabilecek güvenlik engelleri oluşturmaktadır. Ayrıca Orta Koridor güzergahında bulunan güçler arasındaki rekabet ve çatışma risklerine karşı belirli bir oranda savunmasızdır (Arı, 2010; Behraves, 2014; Seyfettin, 2004).

4.7. Orta Koridor İçin SWOT Analizi

Orta Koridorun güçlü ve zayıf yönleri ile fırsatlarını ve tehditlerini daha iyi analiz edebilmek adına yapılan SWOT analizi, koridorun küresel tedarik zinciri üzerindeki stratejik önemini detaylandırmaktadır. Güçlü yönler, koridorun jeopolitik avantajlarına ve ulaşım altyapısına odaklanırken, zayıf yönler ise altyapı eksiklikleri ve bürokratik engelleri içermektedir. Bunun yanında, dijital teknolojilerin entegrasyonu gibi fırsatlar, bölgedeki ticaret akışını daha güvenli hale getirme potansiyeli taşıırken, jeopolitik riskler ve güvenlik tehditleri ise koridorun sürdürülebilirliğini etkileyen temel tehditler olarak öne çıkmaktadır. Bu bağlamda SWOT analizi, Orta Koridorun tedarik zinciri süreçlerine nasıl katkı sağladığını ve karşılaşılabileceği zorlukları ortaya koyarak, daha sağlam stratejik planlamaların yapılmasına olanak sunmaktadır. Tablo 1, Orta Koridorun güçlü ve zayıf yönleri ile fırsatlarını ve tehditlerini daha iyi analiz edebilmek adına hazırlanan SWOT analizinin tabloda gösterimini amaçlamaktadır.

Tablo 1. Orta Koridor İçin SWOT Analizinin Tabloda Gösterimi

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
<ul style="list-style-type: none">✓ Coğrafi avantaj: Avrupa, Asya ve Orta Doğu arasında stratejik konum✓ Ulaşım yollarının çeşitliliği: Kara, deniz ve demir yolları entegrasyonu✓ Türk devletleri arasında bölgesel iş birliğinin artırılması✓ Ticaret yollarının çeşitlendirilmesi, geleneksel rotalara bağımlılığın azaltılması✓ Çin'in Bir Kuşak Bir Yol (BRI) Projesi ile uyumlu ticaret rotaları	<ul style="list-style-type: none">✓ Yetersiz altyapı: Bazı bölgelerde modernize edilmesi gereken ulaşım ağları✓ Bürokratik engeller: Sınır geçişlerindeki düzenleyici tutarsızlıklar✓ Bölgesel istikrarsızlık: Jeopolitik risklerin devam etmesi✓ Yetersiz teknoloji entegrasyonu: Dijital altyapının güçlendirilmesi ihtiyacı✓ Orta Koridorun BRI karşısında yetersiz kalabilecek politik ve ekonomik desteği✓ Farklı ülkelerin ekonomik ve siyasi stratejilerinin uyumsuzluğu
Fırsatlar	Tehditler
<ul style="list-style-type: none">✓ Dijital teknolojilerin entegrasyonu (blok zinciri, yapay zeka) ile tedarik zinciri güvenliğinin artırılması✓ BRI (Bir Kuşak Bir Yol) projesi ile tamamlayıcı iş birlikleri✓ Küresel ticarete artan çeşitlendirme ihtiyacı✓ Lojistik altyapı projelerine yapılacak yeni yatırımlar✓ Avrupa ve Orta Doğu pazarlarına erişim kolaylığı	<ul style="list-style-type: none">✓ Bölgesel çatışmalar ve jeopolitik gerilimler✓ Güvenlik sorunları (terörizm, siber saldırılar)✓ Küresel ekonomik dalgalanmalar ve belirsizlikler✓ Küresel tedarik zinciri kesintileri ve arz-talep dengesizlikleri✓ Çin'in artan ekonomik etkisinin, Orta Koridorun stratejik önemini zayıflatma riski

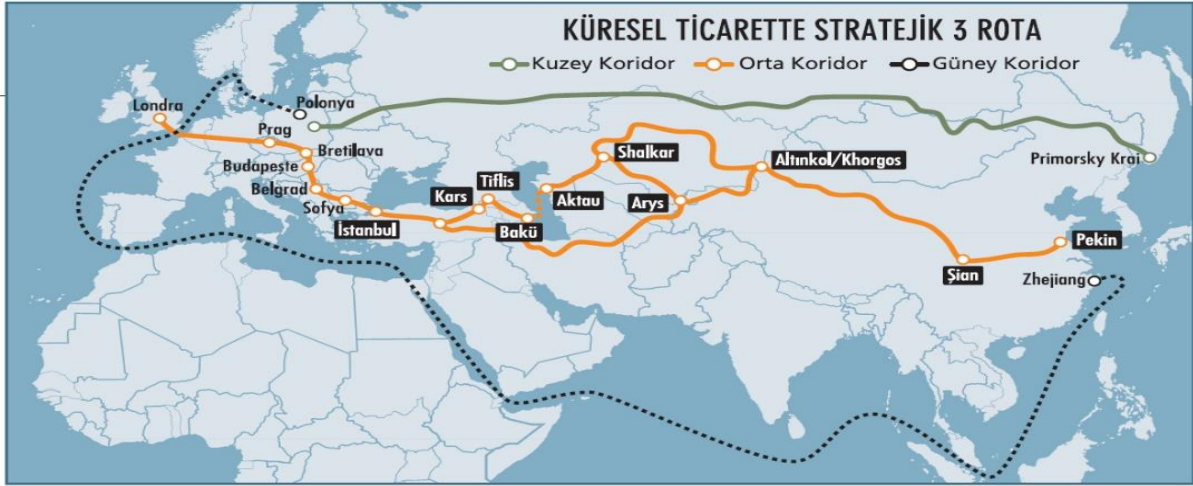
5. TÜRKİYE'NİN STRATEJİK KATKILARI

Türkiye stratejik olarak Avrupa ve Asya'nın kesiştiği noktada yer almakta ve Doğu ile Batı arasında önemli bir köprü görevi görmektedir. Coğrafi konumu, özellikle Orta Koridor bağlamında, iki kıta arasındaki ticaret ve taşımacılığı kolaylaştırmak için önemli avantajlar sunmaktadır. Avrupa, Orta Doğu ve Orta Asya'daki başlıca pazarlar arasında yer alan Türkiye, Orta Koridor boyunca hareket eden mallar için kilit bir transit merkezidir. Karadeniz ve Akdeniz boyunca uzanan stratejik konumu, önemli deniz yollarına erişim sağlayarak küresel ticaret ağlarındaki rolünü artırmaktadır (Acar, Bentyn, ve Kocaoglu, 2015).

5.1. Türkiye'nin Orta Koridor ve Tedarik Zinciri Güvenliği Bağlamındaki Rolü

Ülkedeki geliştirilen veya yapımı devam eden lojistik merkezleri, limanları, demiryolları ve otoyolları gibi ulaşım altyapısı, bölge içindeki bağlantıları ve ticaret akışını geliştirmektedir. Ayrıca Türkiye, Orta Koridoru çeşitli tehdit ve risklerden korumak amacıyla tedarik zincirinin güvenliğini sağlamaya yönelik girişimleri aktif olarak teşvik etmektedir. Türkiye, sınır güvenliğini artırmak, gümrük prosedürlerini geliştirmek ve yasadışı ticaret faaliyetleriyle mücadele etmek için uluslararası kuruluşlar ve komşu ülkelerle birlikte çalışmaktadır. Türkiye'nin çok taraflı anlaşmalara katılımı, ortak güvenlik sorunlarının ele alınmasında bölgesel iş birliği ve koordinasyonu güçlendirmektedir (Yılmaz, 2022; Toprak, 2020; Çelikok ve Talih, 2023).

Türkiye'nin Orta Koridordaki proaktif rolü, bölgenin istikrarına ve güvenliğine katkıda bulunmakta, malların sorunsuz akışını sağlamakta ve bölgedeki tedarik zinciri verimliliğini artırmaktadır. Türkiye, kapsamlı güvenlik tedbirleri uygulayarak ve katılımcı ülkeler arasındaki iş birliğini güçlendirerek Orta Koridorun küresel ticaret ve bağlantılılığın hayati bir arteri olma konumunu pekiştirmektedir (Toprak, 2020; Çelikok ve Talih, 2023; Yılmaz, 2022; UTİKAD, 2023). Şekil 2'de Kuzey, Orta ve Güney Koridorlarının gösterilmesiyle çalışma boyunca incelenen konular için görsel bir dayanak oluşturulması hedeflenmiştir.



Şekil 2: Kuzey, Orta ve Güney Koridorları gösterir görsel

Kaynak: (Duran, 2024)

5.2. Türkiye'nin Tedarik Zinciri Güvenliğine Katkıları ve İnisiyatifleri

Tedarik zinciri güvenliğinin önemini farkında olan Türkiye, Orta Koridor boyunca güvenliği ve istikrarı arttırmak için proaktif önlemler almıştır. Türkiye'nin önemli katkılarından biri de limanlar, demiryolları ve otoyollar dahil üzere ulaştırma altyapısının modernizasyonuna yaptığı yatırımlardır. Türkiye, altyapı ve lojistik kabiliyetlerini geliştirerek malların hareketini kolaylaştırmayı ve tedarik zincirindeki kırılganlıkları en aza indirmeyi amaçlamaktadır (Acar, Bentyn, ve Kocaoglu, 2015; Capital, 2023; Özben, 2021; Novikau ve Muhasilović, 2023).

Ayrıca Türkiye, terörizm, organize suçlar ve yasadışı ticaret faaliyetleri gibi tehditlerle mücadele etmek için kapsamlı güvenlik tedbirleri uygulamaya koymuştur. Bu tedbirler arasında gelişmiş sınır güvenliği, gelişmiş kargo tarama teknolojileri ve istihbarat paylaşım mekanizmaları yer almaktadır. Türkiye'nin çabaları tedarik zinciri güvenliğini güçlendirmekte ve Orta Koridor boyunca riskleri azaltmaktadır (Özben, 2021).

Türkiye, tedarik zinciri güvenliğini artırmayı amaçlayan uluslararası girişimlere ve ortaklıklara aktif olarak katılmaktadır. Türkiye, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ) ve Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT) gibi bölgesel örgütlerle işbirliği yaparak Orta Koridoru etkileyen ortak güvenlik sorunlarının ele alınmasında işbirliği ve koordinasyonu teşvik etmektedir (Bakan ve Güven, 2021; Çelikok ve Talih, 2023).

5.3. Türkiye'nin Bölgesel İş Birliği ve Diplomatik Girişimleri

Türkiye'nin bölgesel iş birliği ve diplomasiye olan bağlılığı, Orta Koridor boyunca istikrar ve güvenliğin desteklenmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Türkiye, diyalog, iş birliği ve güven artırıcı önlemleri teşvik etmek amacıyla diplomatik girişimler ve çok taraflı forumlar aracılığıyla komşu ülkeler ve bölgesel paydaşlarla sistematik temaslarda bulunmaktadır. Bu tür girişimler, Orta Koridor boyunca paydaş ülkeler arasında ticaretin kolaylaştırılması, altyapı geliştirme ve güvenlik konularında iş birliği için platformlar sağlamaktadır (Karaoğlu, 2022; Novikau ve Muhasilović, 2023).

Türkiye ayrıca diplomatik nüfuzunu ve yumuşak gücünü çatışmalarda arabuluculuk yapmak, anlaşmazlıkları çözmek ve bölgede barış ve istikrarı teşvik etmek için kullanmaktadır. Çatışan taraflar arasında diyalog ve uzlaşmayı teşvik ederek Orta Koridor boyunca ticaret, yatırım ve ekonomik iş birliği için elverişli bir ortam yaratılmasına katkıda bulunmaktadır.

6. BULGULAR VE SONUÇ

Çalışma, Orta Koridorun tedarik zinciri güvenliği açısından rolünü ve Türkiye'nin bu bağlamdaki stratejik katkılarını ele almıştır. Küresel tedarik zincirlerinin kırılabilirlikleri göz önünde bulundurulduğunda, Orta Koridorun sunduğu stratejik avantajlar, güvenli ve esnek bir ticaret güzergahı oluşturma potansiyelini ortaya koymaktadır. Özellikle, jeopolitik risklerin ve geleneksel ticaret yollarındaki aksamaların artması, bu güzergahın önemini daha da pekiştirmiştir (Ismailzade ve Babayev, 2020; Kazancı ve Barun, 2023).

Günümüzün birbirine bağlı küresel ekonomisinde tedarik zinciri güvenliğini artırma zorunluluğu hiç bu kadar acil olmamıştır. Tedarik zincirleri giderek daha karmaşık ve birbirine bağımlı hale geldikçe, mal, bilgi ve finans akışındaki kesintilerle ilişkili riskler ve hassasiyetler artmaktadır (Barron vd., 2016; Closs ve McGarrell, 2004). Bu zorlukların üstesinden gelmek, proaktif risk yönetimi stratejilerini, tedarik zinciri paydaşları arasındaki iş birliğini, ileri teknolojilerin entegrasyonunu ve mevzuata uygunluk standartlarına bağlılığı kapsayan çok yönlü bir yaklaşımı gerektirmektedir (Kazancı ve Barun, 2023).

Çalışmada sağlanan SWOT analizi, Orta Koridorun güçlü ve zayıf yönleri ile fırsatlarını ve tehditlerini daha iyi analiz edebilmek adına hazırlanmıştır. Analiz sonucu oluşturulan tablo ile koridorun küresel tedarik zinciri üzerindeki stratejik önemi detaylandırılmıştır. SWOT Analizi sonucunda elde edilmiş olan çalışmanın bulguları, Orta Koridorun tedarik zinciri güvenliğine yönelik katkılarını değerlendirirken, özellikle Türk devletleri arasındaki iş birliğinin artırılmasının, bölgesel güvenlik ve ekonomik kalkınma üzerinde olumlu etkiler yaratacağını ortaya koymuştur (TDT, 2021; Albayrak ve Çelik, 2022). Orta Koridor gibi stratejik transit rotalarından yararlanmak, tedarik zinciri güvenliğini ve dayanıklılığını artırmak için önemli fırsatlar sunmaktadır. Orta Koridor, coğrafi konumu, ulaşım altyapısı ve diplomatik bağları da içeren stratejik avantajlarından yararlanarak bölgesel iş birliğini, ekonomik kalkınmayı ve güvenlik iş birliğini teşvik etmek için bir katalizör görevi görebilecektir (Ismailzade ve Babayev, 2020). Türkiye'nin modernize edilmiş altyapısı ve coğrafi avantajları, koridor boyunca ticaretin sorunsuz bir şekilde işlemesine katkıda bulunurken, altyapının bazı bölgelerde yetersiz kalması ve sınır geçişlerindeki bürokratik engeller gibi sorunlar, tedarik zincirinin güvenliğini olumsuz etkilemektedir (UTİKAD, 2023; Palu ve Hilmola, 2023).

Bu bağlamda Orta Koridor, gelişen jeopolitik, ekonomik ve teknolojik zorluklar karşısında küresel tedarik zinciri güvenliğini artırma, istikrarı, refahı ve sürdürülebilirliği teşvik etme çabalarında bir temel taş olarak ortaya çıkmaktadır (Hamidoğlu, Gül, ve Kadry, 2024; Kazancı ve Barun, 2023). Tedarik zinciri paydaşlarının kolektif güçlerinden ve kaynaklarından yararlanarak, gelecekteki aksaklıkları aşmak ve bunların üstesinden gelmek için daha iyi donanıma sahip, daha istikrarlı ve güvenli bir küresel tedarik zinciri ağı oluşturmak olanaklı hale gelebilecektir.

Orta Koridorun tam potansiyelinin ortaya çıkarılabilmesi için, dijital teknolojilerin entegrasyonu ve altyapı modernizasyonuna yönelik yatırımların artırılması gerekmektedir. Blok zinciri ve yapay zeka gibi ileri teknolojilerin tedarik zincirine entegrasyonu, görünürlük ve izlenebilirliği artırarak güvenliğin sağlanmasında kilit bir rol oynayacaktır (Balasoïu, 2023; Hamidoğlu, Gül ve Kadry, 2024). Ayrıca, Türkiye'nin komşu ülkelerle ve uluslararası paydaşlarla iş birliğini geliştirmesi, koridorun güvenliğini artırmaya yönelik somut adımlar atılmasını sağlayacaktır (Özben, 2021; Yılmaz, 2022).

Türkiye'nin de aynı şekilde Orta Koridorda güvenlik ve istikrarın sağlanmasındaki rolünü iyileştirmek için ülke içerisinde altyapı modernizasyonu, teknoloji adaptasyonu ve kapasite geliştirme yatırımlarına öncelik vermesi gerekmektedir. Bu önemli atılım, ulaşım ağlarını geliştirecek ve tedarik

zinciri güvenlik önlemlerini artıracaktır. Her ne kadar Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve 1915 Çanakkale Köprüsü gibi önemli projeler hayata geçirilmiş olsa da bu projelerin Orta Koridorun canlanmasına tek başına yeterli olabilmesi mümkün görünmemektedir. Koridordaki diğer paydaş ülkelere kadar olan hatların güçlendirilmesi, demir yolu inşaat projelerinin ivedilikle hayata geçirilmesi ve ilgili modernizasyonların yapılması büyük önem arz etmektedir. Türkiye, koridor boyunca güvenlik girişimleri konusunda daha fazla iş birliği ve koordinasyonu teşvik etmek için komşu ülkeler, bölgesel örgütler ve uluslararası paydaşlarla ortaklıklarını güçlendirmelidir. Ayrıca Türkiye, çatışmalara arabuluculuk etme, anlaşmazlıkları çözüme ve bölgede barış ve istikrarı teşvik etme konularında aktif bir diplomatik rol oynamaya devam etmelidir.

Orta Koridor boyunca tedarik zinciri güvenliği konusunda bölgesel ve küresel iş birliği fırsatları oldukça fazladır. Katılımcı ülkeler, bölgesel örgütler ve uluslararası paydaşlar arasında ortaklıkları ve iş birliğini teşvik ederek, güvenlik önlemlerini ve yönetim çerçevelerini geliştirme fırsatlarını keşfedebiliriz (Balasoïu, 2023). Şeffaflık, kapsayıcılık ve karşılıklı güven ilkelerine dayanan iş birliğine dayalı bir yönetim modeli, ortak güvenlik sorunlarını etkili bir şekilde ele almak için bilgi paylaşımını, koordinasyonu ve ortak eylemi kolaylaştırabilir. Ayrıca, Türk Devletleri Teşkilatı ve KEİ gibi girişimler üye devletler arasında diyalog, iş birliği ve kapasite geliştirme platformları sağlayarak Orta Koridorun güvenlik ve istikrarına katkıda bulunmaktadır (Kazancı ve Barun, 2023).

Orta Koridorun ÇHC'nin BRI projesiyle ilişkisi incelendiğinde, iki proje arasında hem rekabet hem de tamamlayıcılık unsurları olduğu görülmektedir. BRI, Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan büyük bir altyapı projesi olarak dikkat çekerken, Orta Koridor, ÇHC'nin kara ve deniz yollarına alternatif bir güzergâh sunarak ticaretin daha güvenli ve hızlı olmasını sağlamaktadır (Chaziza, 2021; Çakılcı, 2021). Bu bağlamda, Orta Koridorun BRI projesiyle rekabetçi bir konumda olduğu kadar, aynı zamanda tamamlayıcı roller üstlenebileceği de vurgulanmıştır. Türkiye, bu iki büyük girişim arasında stratejik bir köprü olarak konumlanmış, bu da ÇHC'nin Avrupa'ya olan ticaretini daha güvenli yollarla gerçekleştirme fırsatı sunmuştur (Schindler, Bayırbağ ve Gao, 2021).

Orta Koridor, Türkiye'nin jeostratejik konumu ve güçlü altyapı potansiyeliyle, küresel tedarik zinciri güvenliği açısından önemli fırsatlar sunmaktadır. Ancak, bu fırsatların tam anlamıyla değerlendirilebilmesi için, bölgesel iş birliği mekanizmalarının ve modernizasyon projelerinin hızla hayata geçirilmesi gerekmektedir (Acar, Bentyne ve Kocaoglu, 2015). Çalışma sonucunda elde edilen bulgular, Türkiye'nin, Orta Koridordaki stratejik rolünü güçlendirerek, küresel ticaretin güvenli ve sürdürülebilir bir şekilde sürdürülmesine katkı sağlayabileceğini göstermektedir. Gelecekte Türkiye'nin bölgesel liderliği ve uluslararası iş birliğindeki proaktif rolü, tedarik zincirinin daha güvenli ve dayanıklı hale gelmesinde belirleyici olacaktır.

Çalışma, Orta Koridorun yalnızca jeopolitik risklere karşı bir alternatif olmasının ötesinde, geleneksel tedarik zinciri güzergahlarının karşılaştığı kırılganlıklara dirençli bir yapı sunarak, küresel ticaretin devamlılığını sağlama potansiyelini de vurgulamaktadır. Orta Koridorun sunduğu coğrafi ve stratejik avantajlar, tedarik zinciri ağlarının çeşitlendirilmesine ve ticaret rotalarının güvenliğinin artırılmasına yönelik somut bir çözüm olarak değerlendirilmekte olup, bu çalışma bu bağlamda literatürdeki eksiklikleri tamamlamayı ve yeni bir perspektif sunmayı amaçlamaktadır. Bu yaklaşım hem bölgesel hem de küresel ölçekte daha esnek ve sürdürülebilir tedarik zinciri yapılarına olan ihtiyacı vurgulamakta ve mevcut literatürde genellikle göz ardı edilen stratejik ve teknolojik entegrasyonların önemine dikkat çekmektedir.

Orta Koridorun gelecekteki güvenlik ve istikrarı, Türkiye ve diğer paydaşların tedarik zinciri güvenliğini artırma, bölgesel iş birliğini geliştirme ve bölgede barış ve istikrarı destekleme yönündeki

Taşkın, E. ve Akıncı, Ö.S. (2024). Orta Koridorun Tedarik Zinciri Güvenliği Açısından Değerlendirilmesi ve Türkiye'nin Rolü. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 26(47), 1128-1144.

ortak çabalarına bağlıdır. Türk Devletleri Teşkilatı üyelerinin ortak hareket etmeleriyle ilgili olan kısıtlayıcı ulusal mevzuatlarını yeniden gözden geçirip yeni gerçekliğe uyarlamaları önemli görünmektedir. Önerilen stratejilerin uygulanmasıyla ve bölgesel ve küresel iş birliği fırsatlarından yararlanılarak Türkiye, Orta Koridor boyunca ticaret, bağlantı ve ekonomik kalkınmanın kilit kolaylaştırıcısı olarak rolünü güçlendirebilir. Bu da gelecek nesiller için daha fazla güvenlik ve refah sağlayacaktır.

Orta Koridorun tam potansiyelinin farkına varılması ve sağlam tedarik zinciri güvenliğinin sağlanması, paydaşlar arasında sürekli bağlılık ve iş birliğini gerektirmektedir. Hükümetler, işletmeler, uluslararası kuruluşlar ve diğer ilgili kuruluşlar, kapsamlı güvenlik önlemlerini uygulamak, bilgi paylaşımını kolaylaştırmak ve tedarik zinciri yönetiminde en iyi uygulamaları teşvik etmek için birlikte daha çok çalışmalıdır.

Etik Beyan

“Orta Koridorun Tedarik Zinciri Güvenliği Açısından Değerlendirilmesi Ve Türkiye'nin Rolü” başlıklı çalışmanın yazılması ve yayınlanması süreçlerinde Araştırma ve Yayın Etiği kurallarına riayet edilmiş ve çalışma için elde edilen verilerde herhangi bir tahrifat yapılmamıştır. Çalışma Etik Kurul onayını gerektiren bir çalışma değildir.

Katkı Oranı Beyanı

Araştırma makalesinin taslağının oluşturulmasından son haline gelene kadar yazarların tamamı bilgi ve donanımlarıyla tüm süreçlere katkı yapmış ve son halini değerlendirerek onaylamıştır.

Çatışma Beyanı

Yapılan bu çalışma gerek bireysel gerekse kurumsal/örgütsel herhangi bir çıkar çatışmasına yol açmamıştır.

KAYNAKÇA

Acar, A. Z., Bentlyn, Z., ve Kocaoglu, B. (2015). Turkey As a Regional Logistic Hub in Promotion of Reviving Ancient Silk Route Between Europe and Asia. *Journal of Management, Marketing and Logistics*, 2(2), 94-109.

Albayrak, Ö. K., ve Çelik, B. (2022). Iron Silk Road Trans-Caspian East-West-Middle Corridor Initiative and Baku-Tbilisi-Kars Railway Line: Impact on international trade. In A. Abdul-Talib, N. Zakaria, ve S. Abdul-Latif (Eds.), *Multidisciplinary Perspectives on Cross-Border Trade and Business* (pp. 222-236). IGI Global.

Akdemir, İ. O., ve İncili, Ö. F. (2024). Kuşak-Yol Projesi Kimin İçin? Çin'e Karşı Türkiye. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 34(2), 451-468.

Arı, T. (2010). Orta Asya'da Siyasal, Toplumsal ve Ekonomik Yapılar, Güvenlik Sorunları ve İşbirliği Girişimleri. T. Arı içinde, *Orta Asya ve Kafkasya "Rekabetten İşbirliğine"* (s. 13-39). Bursa: MKM Yayıncılık.

Australian Productivity Commission. (2021, April 30). *Vulnerable Supply Chains: Interim Report*. Canberra, Australia. Retrieved March 21, 2023, from <https://www.pc.gov.au/inquiries/completed/supply-chains/interim/supply-chains-interim.pdf>

- Taşkın, E. ve Akıncı, Ö.S. (2024). Orta Koridorun Tedarik Zinciri Güvenliği Açısından Değerlendirilmesi ve Türkiye'nin Rolü. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 26(47), 1128-1144.
- Azer, Ö. A., Ulker, 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.
- Bakan, S., ve Güven, M. E. (2021). Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ) Örneğinde Bölgesel İşbirliği Örgütlerinin Etkileri ve Akdeniz Üzerine Değerlendirme. *KSÜSBD*, 18(1), 528-557.
- Balasoïu, G. (2023). Security Management in the Context of Supply Chains Technological Upgrades. In *Proceedings of the International Conference on Business Excellence* (Vol. 17, pp. 200–212). Sciendo.
- Barron, S. W., Cho, Y. M., Hua, A., Norcross, W. R., Voigt, J., ve Haimes, Y. Y. (2016). Systems-based Cyber Security in the Supply Chain. *IEEE Systems and Information Engineering Design Symposium (SIEDS)* (s. 20-25). IEEE.
- Behraves, M. (2014). Iran's Reform Movement: the Enduring Relevance of an Alternative Discourse. *Digest of Middle East Studies*, 23(2), 262-278.
- Camgöz, C., ve Dinçer, F. (2017). Modern İpek Yolu Projesi Çerçevesinde Ulaştırma Ağlarının Turizme Katkıları. *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(3), 41-58.
- Capital. (2023, Eylül 13). *Ulaştırma Bakanı, Zengezur Koridorundaki Fırsatları Açıkladı*. <https://www.capital.com.tr/haberler/tum-haberler/ulastirma-bakani-zengezur-koridorundaki-firsatlari-acikladi>
- Chaziza, M. (2021). China's New Silk Road Strategy and the Turkish Middle Corridor Vision. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 15(1), 34–50.
- Closs, D., ve McGarrell, E. (2004). *Enhancing Security Throughout the Supply Chain*. Washington DC: IBM Center for The Business of Government.
- Çakan, V. (2017). Yeni İpek Yolu Projesi: Beklentiler, Sorunlar ve Gerçekler. *Asya Araştırmaları Dergisi*, 1, 35-51.
- Çakılcı, U. B. (2021). Kuşak-Yol Projesi ve Türkiye Üzerine Etkileri. *Fiscaoeconomia*, 5(1), 87-98.
- Çelikok, K., ve Talih, Ö. (2023). International Transportation Projects and Türkiye From the Perspective of Transportation Economics. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*(2), 400-423.
- Duran, A. E. (2024, Nisan). Küresel Ticarete ‘Orta Koridor’ Fırsatı. *Ekonomist*. <https://www.ekonomist.com.tr/makale/kuresel-ticarete-orta-koridor-firsati-48882>
- Durdular, A. (2016). Çin'in “Kuşak-Yol” Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. *Avrasya Etüdüleri*, 49(1), 77-97.
- ECDGIP. (2024, January 30). *Global Gateway: EU and Central Asian Countries Agree on Building Blocks to Develop the Trans-Caspian Transport Corridor [Press release]*. European Commission Directorate-General for International Partnerships. https://international-partnerships.ec.europa.eu/news-and-events/news/global-gateway-eu-and-central-asian-countries-agree-building-blocks-develop-trans-caspian-transport-2024-01-30_en
- Ergünsü, U. (2017). İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri. *TYB Akademi Dil Edebiyat ve Sosyal Bilimler Dergisi*, 20(20), 97-124.

- Taşkın, E. ve Akıncı, Ö.S. (2024). Orta Koridorun Tedarik Zinciri Güvenliği Açısından Değerlendirilmesi ve Türkiye'nin Rolü. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 26(47), 1128-1144.
- Fang, X. (2015). Belt and Road Initiative: Connecting China and Central Europe. *International Issues ve Slovak Foreign Policy Affairs*, 24(3), 3-5.
- Günay, E., Çetiner, S., Sevinç, S., ve Kütükçü, E. (2019). Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye - Çin ekonomik işbirliği çerçevesinde Orta Koridor ile Kuşak ve Yol girişimi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İİBF Dergisi*, 9(2), 157-175.
- Hamidoğlu, A., Gül, Ö., ve Kadry, S. (2024). A Game-theoretical Approach for the Adoption of Government-supported Blockchain Application in the IoT-enabled Agricultural Supply Chain. *Internet of Things*, 26(101163).
- Hussain, E. (2021). The Belt and Road Initiative and the Middle Corridor: Complementarity or Competition? *Insight Turkey*, 23(3), 233-250.
- Ismailzade, F., ve Babayev, B. (2020). Strategic Advantages of Transport Network in the Caspian Sea Region. *Development of Management and Entrepreneurship Methods on Transport*, 4, 79-91.
- Işık, A. F., ve Zou, Z. (2019). China-Turkey Security Cooperation Under the Background of the Belt and Road Initiatives and the Middle Corridor. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 13(2), 278-293.
- Karaoğlu, O. (2022). Orta Asya'da ABD-Çin- Rusya Rekabeti ve Türk Dünyasına Yansımaları|. *USAD, Güz*(17), 135-158.
- Kaya, E. (2024). Orta Koridor'un Dünya Politikasında ve Avrasya'da Artan Önemi. *Düşünce Dünyasında Türkiz*, 15(1), 9-35.
- Kazancı, B. A., ve Barun, İ. K. (2023). İpek Yolu Üzerinde Alternatif Güzergâhın Türkiye Açısından Önemi: Olası Türk Koridoru. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 25(2), 570-581.
- Kenderdine, T., ve Bucsky, P. (2021). *Middle Corridor—Policy Development and Trade potential of the Trans-Caspian International Transport Route*. Asian Development Bank Institute. <https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential>
- Mammadov, R., ve Llc, P. (2021). The Role of Azerbaijan Participation in the Formation of the Trans-Caspian Transport Corridor. *Vestnik BIST (Bashkir Institute of Social Technologies)*, 33, 37-45.
- Novikau, A., ve Muhasilović, J. (2023). Turkey's Quest to Become a Regional Energy Hub: Challenges and Opportunities. *Heliyon*, 9(11), e21535.
- OECD. (2011). *Future Global Shocks: Improving Risk Governance*. Paris: OECD Publishing. Retrieved March 20, 2024, from <https://web-archiv.e.oecd.org/2012-06-14/94298-48329024.pdf>
- Özben, Ö. (2021). Ensuring Turkey's Border Security and Defense Industry: Current Evaluations. *Perceptions*, XXVI(2), 277-298.
- Palu, R., ve Hilmola, O. P. (2023). Future Potential of Trans-Caspian Corridor: Review. *Logistics*, 7(3), 39.
- Prokop, D. J. (2017). Threats to Supply Chains. In D. J. Prokop (Ed.), *Global Supply Chain Security and Management* (pp. 41-63). Butterworth-Heinemann.
- Sacar, Ö., ve Özdemir, S. (2022). Orta Koridor Rotasında Türkiye'nin Liman Bağlantılarının Bulanık AHP ve TOPSIS Yöntemleriyle Araştırılması. *Demiryolu Mühendisliği*, 15, 145-157.

- Taşkın, E. ve Akıncı, Ö.S. (2024). Orta Koridorun Tedarik Zinciri Güvenliği Açısından Değerlendirilmesi ve Türkiye'nin Rolü. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 26(47), 1128-1144.
- Schindler, S., Bayırbağ, M. K., ve Gao, B. (2021). Incorporating the Istanbul-Ankara High-Speed Railway Into the Belt and Road Initiative: Negotiation, Institutional Alignment and Regional Development. *Journal of Geographical Sciences*, 31(5), 747-762.
- Seyfettin, E. (2004). Orta Asya'da Güvenlik Sorunları. *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları*(1), 85-112.
- TDT. (2021, Kasım 12). *Türk Dünyası 2040 Vizyonu*. Türk Devletleri Teşkilatı. <https://turkicstates.org/assets/pdf/haberler/turk-dunyasi-2040-vizyonu-2396-98.pdf>
- TDT. (2023, Mayıs 4). *TDT Heyeti Uluslararası Ulaştırma ve Transit Koridorları Konferansına Katıldı*. Türk Devletleri Teşkilatı. https://www.turkicstates.org/tr/haberler/tdt-heyeti-uluslararasi-ulasirma-ve-transit-koridorlari-konferansina-katildi_2902
- TDT. (2024, Mart 6). *Karayolu Taşımacılığı Dernekleri Birliği TDT Çerçevesinde Kuruldu*. Türk Devletleri Teşkilatı. https://www.turkicstates.org/tr/haberler/karayolu-tasimaciligi-dernekleri-birligi-tdt-cercevesinde-kuruldu_3223
- Toprak, N. G. (2020). Orta Koridor Girişimi Bağlamında Türkiye'nin Değişen Orta Asya Politikası. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(1), 19-32.
- Tümenbatur, A. (2021). Orta Koridor Üzerindeki Demir İpekyolu Güzergahı ve Lojistik Merkez Yer Seçimi. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 30(3).
- UTİKAD. (2023, Eylül 4). *2024-2028 Stratejik Planı: Karayolu, Demiryolu, Tehlikeli Yük Sektörleri*. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği. https://www.utikad.org.tr/Images/DosyaYoneticisi/2111202324_merged23.pdf
- Vasa, L., ve Barkanyi, P. (2023). Geopolitical and Geo-economic Importance of the Middle Corridor: A Comprehensive Overview. *Eurasian Journal of Economic and Business Studies*, 67(2), 20-32.
- Yılmaz, B. (2022). *The Belt and Road Initiative and the Impacts on Turkey as a Part of the Middle Corridor*. Research Division Asia, WP Nr. 02. SWP Working Paper. https://www.swp-berlin.org/publications/products/arbeitspapiere/WP02_22_FG7_Yilmaz_BRI_Turkey.pdf

Extended Abstract

Assessing The Middle Corridor in Terms of Supply Chain Security and Türkiye's Role

Purpose: The principal objective of this study is to examine the concept of supply chain security, which is becoming increasingly important in the context of the global economy. In particular, the study will consider the strategic role of the Middle Corridor in this context.

Today, complex, and interconnected supply chains present one of the key challenges facing businesses and governments. This study aims to highlight the importance of supply chain security and provide a framework for understanding the complexities inherent in modern supply chains. Additionally, the study will examine how the Middle Corridor, which includes Türkiye and other Turkic states, serves as a strategic nexus for enhancing supply chain security and resilience. In this context, the focus of the study is to assess the geographical and strategic importance of the Middle Corridor, examine Türkiye's strategic role in the region, and provide recommendations to enhance its effectiveness in this regard. It is anticipated that the findings of this study will prove to be a valuable contribution to the field of supply chain management, providing insights that will inform the development of policy recommendations with the potential to influence the future trajectory of global trade.

Design/Methodology/Approach: The study employed a qualitative methodology. Initially, a comprehensive literature review was conducted. The data obtained were subjected to a series of interpretive processes, including visual analysis, observation, and evaluation. The findings, insights, and related recommendations are presented in the conclusion section.

Findings: In order to enhance its role in ensuring security and stability in the Middle Corridor, Türkiye must prioritize investments in infrastructure modernization, technology adaptation, and capacity building. This significant breakthrough will facilitate the improvement of transportation networks and the implementation of enhanced supply chain security measures. While important projects such as the Yavuz Sultan Selim Bridge and the 1915 Çanakkale Bridge have been implemented, they are unlikely to be sufficient to revitalize the Middle Corridor. It is of the utmost importance to strengthen the lines to other stakeholder countries in the corridor, to implement railway construction projects with the utmost urgency, and to carry out related modernizations. Türkiye should strengthen its partnerships with neighboring countries, regional organizations, and international stakeholders to promote greater cooperation and coordination on security initiatives along the corridor. Furthermore, Türkiye should continue to play an active diplomatic role in mediating conflicts, resolving disputes, and promoting peace and stability in the region.

There is a plethora of opportunities for regional and global cooperation on supply chain security along the Middle Corridor. By fostering partnerships and cooperation among participating countries, regional organizations, and international stakeholders, we can explore avenues for enhancing security measures and governance frameworks. A collaborative governance model based on the principles of transparency, inclusiveness and mutual trust can facilitate information sharing, coordination, and joint action to effectively address common security challenges. Furthermore, the Organization of Turkic States and the Organization of the Black Sea Economic Cooperation facilitate the security and stability of the Middle Corridor by providing platforms for dialogue, cooperation, and capacity building among member states.

In conclusion, the future security and stability of the Middle Corridor is contingent upon the collaborative efforts of Türkiye and other stakeholders to enhance supply chain security, foster regional cooperation, and promote peace and stability in the region. It is imperative that the members of the Organization of Turkic States revisit and adapt their restrictive national legislation to align with the new realities. It is therefore necessary to adapt legislation on joint action to the new reality. By implementing the proposed strategies and capitalizing on opportunities for regional and global cooperation, Türkiye can strengthen its role as a key facilitator of trade, connectivity, and economic development along the Middle Corridor. This will lead to greater security and prosperity for future generations.
