

Türkiye'nin Orta Asya'da Türk İşbirliğinin Sağlanması Stratejisi ve Orta Koridor Girişimi¹

The Middle Corridor Initiative: Türkiye's Strategy for Turkic Cooperation in Central Asia

Selma İPEK

Dr.,Bağımsız Araştırmacı

ipekseli44@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-6763-3000>

Makale Başvuru Tarihi: 23.07.2025

Makale Kabul Tarihi: 08.10.2025

Makale Türü: Araştırma Makalesi

ÖZET

Anahtar Kelimeler:

Türk İşbirliği,

Orta Asya,

Türkiye,

Orta Koridor,

Trans Hazar

Taşımacılığı,

Türkiye tarafından geliştirilen Orta Koridor girişimi, Türkiye'den başlayarak demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla sırasıyla Gürcistan, Azerbaycan ve Hazar Denizine, buradan da Türkmenistan - Özbekistan - Kırgızistan veya Kazakistan güzergâhını takip ederek Çin Halk Cumhuriyeti'ne ulaşılmasını sağlamaktadır. Bu çalışmada bölgesel işbirliği stratejisinin önemli bir parçası olan Orta Koridor girişimi, Türkiye'nin Orta Asya'da Türk işbirliğinin sağlanması stratejisi üzerinden ele alınmaktadır. Araştırmanın amacı Türkiye tarafından geliştirilen Orta Koridor girişiminin yapısal sürdürülebilirliğini değerlendirerek bu girişimin Türkiye ile Orta Asya devletleri arasındaki bölgesel ticaretin ve ekonomik entegrasyonun güçlendirilmesine nasıl katkı sağladığını ortaya koymaktır. Nitel bir araştırma yöntemi kapsamında literatür taramasıyla elde edilen veriler, veri analizi teknikleri kullanılarak incelenmiştir. Sonuç olarak ilgili ülkeler arasında ekonomik, siyasi ve kültürel entegrasyonu hızlandırma potansiyeline sahip stratejik bir proje olan Orta Koridor'un lojistik ve ticari entegrasyon yoluyla Türk dünyasının ekonomik bütünleşmesini sağlarken ticaret ve yatırımları artırarak bu ülkelerin Rusya ve Çin'e olan ekonomik bağımlılığını azaltma fırsatı sunacağı görüşüne varılmıştır. Orta Koridor girişiminin uzun vadeli yapısal sürdürülebilirliği Türkiye ve Orta Asya devletleri arasındaki bölgesel ticaretin ve ekonomik entegrasyonun artırılmasına katkı sunacaktır.

ABSTRACT

Keywords:

Turkish Cooperation,

Central Asia,

Türkiye,

Middle Corridor,

Trans-Caspian

Transportation,

The Middle Corridor initiative, developed by Türkiye, establishes a transport route that begins in Türkiye and extends through Georgia, Azerbaijan, and the Caspian Sea, before continuing via either the Turkmenistan - Uzbekistan - Kyrgyzstan or Kazakhstan corridor to reach the People's Republic of China. In this study, the Middle Corridor initiative (an essential component of Türkiye's regional cooperation strategy) is examined within the framework of Türkiye's efforts to promote Turkic cooperation in Central Asia. The primary aim is to assess the structural sustainability of the initiative and to explore how it contributes to strengthening regional trade and economic integration between Türkiye and the Central Asian states. Employing a qualitative research design, data collected through an extensive literature review were analyzed using established data analysis techniques. The findings suggest that the Middle Corridor, as a strategic project with the potential to accelerate economic, political, and cultural integration among the countries concerned, not only enhances the economic cohesion of the Turkic world through logistics and trade integration but also creates opportunities to reduce their economic dependence on Russia and China by increasing trade and investment flows. Ultimately, the long-term structural sustainability of the Middle Corridor is expected to contribute significantly to the deepening of regional trade and economic integration between Türkiye and the Central Asian states.

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

1 Bu çalışma, 19-21 Haziran 2025 tarihlerinde Özbekistan'da düzenlenen Uluslararası Sosyal Bilimler ve Yönetim Çalışmaları Kongresi'nde sözlü olarak sunulan bildirinin gözden geçirilmiş, genişletilmiş ve güncellenmiş hâli olarak hazırlanmıştır.

1. GİRİŞ

Sovyetler Birliği'nin 1991'deki çöküşünün ardından Türkiye, Orta Asya'daki yeni bağımsız devletlerle ilişkilerini güçlendirmek amacıyla stratejik ve kültürel etki oluşturmayı hedeflemiştir. Türkiye'nin stratejik hedefi, Çin, Rusya ve İran ile doğrudan rekabete girmeden bölgedeki stratejik ve enerji kaynakları açısından önemli konumunu pekiştirmektir. 1991 yılı Eylül ayında Cumhurbaşkanı Turgut Özal döneminde Türkiye Orta Asya Cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını tanıyıp, işbirliği için ilk adımları atarak siyasi, ekonomik ve kültürel bağları güçlendirme sürecine girmiştir. Bu doğrultuda Türkiye, bölgedeki devletlerle "*yumuşak güç*" kullanarak işbirliği yapma yolunu tercih etmiştir.

Türkiye, bağımsızlıklarını kazanan Türk devletlerine diplomatik ve ekonomik destek sağlayarak bölgesel iş birliğinin gelişimine öncülük etmiştir. Zamanla gerçekleştirilen ortak projeler Türk dünyasının ticaret ve ulaşım ağları aracılığıyla uluslararası sistemde önemli bir konuma ulaşmasını sağlamıştır. Türkiye, yalnızca Türk devletlerinin bağımsızlıklarını tanıyan ilk ülke olmakla kalmamış aynı zamanda bu ülkelerin devletleşme süreçlerine ve uluslararası sisteme entegrasyonlarına da katkıda bulunmuştur.

1992 yılında başlayan Türk Dünyası Zirveleri kapsamında, ortak pazar, enerji hatları ve yatırım bankası gibi projeler önerilmiş ve zaman içinde hayata geçirilmiştir. Günümüzde, yaklaşık 50 milyar dolarlık ticaret hacmi, gelişmiş ulaşım ve enerji altyapısı ile Türk Devletleri Teşkilatı (TDT) gibi bölgesel entegrasyon mekanizmaları Türk dünyasının ekonomik ve siyasi bir güç olarak daha somut bir konuma ulaşmasını sağlamaktadır (Purtaş, 2023). Bu süreç Türk dünyasının küresel sistemde daha görünür ve etkili bir aktör hâline gelmesine olanak tanımıştır.

Türkiye, coğrafi konumu itibarıyla Asya, Avrupa ve Orta Doğu'yu birbirine bağlayan kritik bir kavşakta yer almakta olup, bu özelliğiyle bölgesel ve küresel enerji, ticaret ve ulaşım ağlarında önemli bir aktör konumundadır. Orta Asya ile Avrupa arasındaki lojistik koridorların merkezi olma potansiyeline sahip olan Türkiye hem Karadeniz hem de Hazar Denizi üzerinden geçiş noktaları sağlayarak bölgesel entegrasyonun ve ekonomik iş birliğinin geliştirilmesinde kilit rol oynamaktadır. Ayrıca Türkiye'nin tarihsel, kültürel ve dilsel bağları, bölgedeki Türk Cumhuriyetleriyle güçlü bir siyasi ve diplomatik ilişki kurmasını kolaylaştırmakta; bu da Türkiye'ye bölgesel siyasette benzersiz bir avantaj sunmaktadır. Enerji kaynaklarına olan yakınlığı ve alternatif ticaret yolları geliştirme stratejileri Türkiye'nin Orta Asya'daki varlığını güçlendirirken Çin, Rusya ve İran gibi büyük güçlerle dengeli ilişkiler kurma kapasitesi ülkeyi bölgesel güç dengelerinde vazgeçilmez bir aktör haline getirmektedir.

Türkiye, geçmişte Batılı güçlerle ittifaklar kurmuş olsa da son yıllarda Avrasya'ya yönelik dış politika önceliklerinin değişmesiyle birlikte Rusya ve Çin ile de ilişkilerini geliştirmiştir. Esasında Türkiye'nin Orta Asya'ya yönelik yeni politikaları yalnızca Türkiye için değil bölgedeki diğer aktörlerin stratejik rekabeti açısından da önemli hale gelmiştir. Türkiye'nin uzun vadeli stratejik özerklik arayışı, küresel güç ilişkilerindeki değişim ve Orta Asya hükümetlerinin çok yönlü dış politika geliştirme isteği Türkiye'yi bölgedeki faaliyetlerini yoğunlaştırmaya itmiştir. 1990'lı yıllardan itibaren Türkiye'nin Orta Asya'daki aktivizmi kültürel, ticari ve diplomatik ilişkilerini güçlendirmiştir. Ancak Türkiye'nin bölgede daha büyük bir rol üstlenme potansiyeli yine de sınırlı kalmıştır, ekonomik katılımı hâlâ mütevazıdır.

Türkiye'nin bölgeye yönelik önemli bir ulaşım ve lojistik girişimi olan Orta Koridor bu işbirliğinin ilerletilmesi ve stratejik hedeflerin hayata geçirilmesinde önemli bir adımdır. Orta Koridor, Orta Asya ile Avrupa arasındaki kara yolu ve demir yolu ulaşımını sağlayan bir ulaşım projesidir. Türkiye, Azerbaycan ve Kazakistan işbirliğiyle geliştirilmiş olan bu koridor, Orta Asya'nın Batı'ya açılmasını kolaylaştırmayı ve Çin'in "*Bir Kuşak, Bir Yol*" (Belt and Road Initiative) projesiyle paralel olarak bölgedeki ticaretin hızını artırmayı hedeflemektedir. Çin'den başlayıp Kazakistan ve Azerbaycan üzerinden Türkiye'ye ulaşan bu güzergâh bölgesel ticaretin daha güvenli ve hızlı yapılmasını sağlamaktadır. Orta Koridor, Türkiye'nin Orta Asya ile Avrupa arasındaki ekonomik ve ticari ilişkilerini güçlendirmesinin yanı sıra Çin ve Rusya gibi bölgesel aktörlerle olan ilişkilerinde de stratejik rolünü artırmasına katkı sunmaktadır. Orta Koridor Türkiye'nin coğrafi konumu nedeniyle lojistik ve ulaşım alanındaki stratejik önemini pekiştirmesine olanak tanımaktadır.

Orta Koridor Girişimi'nin giderek artan stratejik önemi dikkate alındığında, bu girişimin akademik çalışmalarla kapsamlı biçimde ele alınması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Uluslararası literatürde bölgesel bağlantı projeleri ve ticaret koridorlarına yönelik artan ilgiye rağmen (Dai vd., 2024; Netirith ve Ji, 2022; Pokharel vd., 2023; Rahman ve Baldacci, 2025), Orta Koridor Girişimi'nin Türkiye ile Orta Asya arasındaki bölgesel iş birliği bağlamındaki stratejik rolünü derinlemesine inceleyen çalışmaların yetersizliği dikkat çekmektedir. Özellikle

Kuşak ve Yol Girişimi gibi geniş çaplı projeler üzerine birçok çalışma bulunmakla birlikte (Aktaş ve Palabıyık, 2024; Ateş, 2024; Bilgiç, 2025; Durmaz, 2025; Kesim, 2024) Orta Koridor'un yapısal sürdürülebilirliği, ekonomik etkileri, jeopolitik önemi ve Türk dünyasını birbirine yakınlaştıracı yönü Türkiye perspektifinden yeterince ele alınmamıştır. Bu bağlamda çalışmanın konusunu Orta Koridor'un Türkiye ile Orta Asya devletleri arasındaki bölgesel iş birliğini geliştirme, ekonomik entegrasyonu artırma ve Türk dünyasını ticaret aracılığıyla bütünleştirme sürecine etkisi oluşturmaktadır.

Çalışma, betimsel bir nitel araştırma olarak tasarlanmış olup, Türkiye'nin Orta Asya'daki politikalarının tarihsel gelişimi ve bu politikaların Orta Koridor Girişimi bağlamındaki yansımaları, akademik literatür, resmî belgeler ve kurumsal raporlar üzerinden doküman analizi yöntemi ile incelenmiştir. Literatür taraması, sistematik bir çerçevede yürütülmüş; konuya ilişkin ulusal ve uluslararası akademik makaleler, politika raporları, hükümet belgeleri ve uluslararası kuruluşların yayımları kapsam içine alınmıştır. Tarama sürecinde “Orta Koridor”, “Türkiye-Orta Asya ilişkileri”, “Bölgesel iş birliği”, “Türk dünyası entegrasyonu” ve “Kuşak ve Yol Girişimi” kavramları temel alınmış ve 1990 sonrası dönemle sınırlandırılmıştır. Bu dönemin seçilme nedeni, Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından Türkiye'nin bölgeyle çok boyutlu ilişkiler geliştirmeye başlaması ve Orta Koridor'un bu süreçte şekillenmesidir. Doküman analizi sürecinde elde edilen veriler, betimsel bir yaklaşımla değerlendirilmiş ve ortak temalar doğrultusunda yorumlanmıştır. Bu çalışma Orta Koridor'un söz konusu çok boyutlu rolünü detaylı bir şekilde ele alarak uluslararası literatürdeki boşluğu doldurmayı hedeflemektedir.

2. TÜRK BİRLİĞİ İDEALİ VE TÜRKİYE’NİN ORTA ASYA’YA YÖNELİK BAKIŞ AÇISINA ETKİSİ

Ondokuzuncu yüzyılın sonlarında dünya genelinde yükselen milliyetçilik akımı, Osmanlı tarihinin yalnızca İslam tarihiyle sınırlı olmadığı görüşünü ortaya çıkarmıştır. Bu süreçte Türkçülük, Pan-Türkçülük ve Turancılık ideolojileri etkili olmaya başlamıştır. Pan-Türkçülük, 19. yüzyılın sonlarında ortaya çıkan ve Türk halklarını dil, kültür ve tarih birliği temelinde birleştirme fikrine dayanan siyasi ve kültürel bir ideolojidir. Bu düşünce, özellikle Osmanlı İmparatorluğu'nun gerileme döneminde, Rusya ve Orta Asya'daki Türk topluluklarının bağımsızlık mücadeleleriyle birlikte güçlenmiştir. Bu dönemde Osmanlı elitleri Pan-Türkist bir kimlik tasavvur etmiş ancak bu yaklaşım kalıcı olmamıştır.

Türk üst kimliği oluşturma ve Türkçe konuşan toplulukları tek bir devlet çatısı altında birleştirme ideali, Osmanlı ordusunun Birinci Dünya Savaşı'nda Kafkasya cephesinde aldığı ağır yenilgiyle önemini yitirmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküş sürecinde başlayan Kurtuluş Savaşı, milliyetçiliğin etkisini arttırmış ve bu ideoloji, Türkiye Cumhuriyeti'nin ulus-devlet olarak kuruluşunda belirleyici bir rol oynamıştır (Fidan, 2010:110-111).

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte Pan-Türkçülük, yerini daha çok ulusal sınırlara dayalı Türk milliyetçiliğine bırakmıştır. Cumhuriyet döneminde Pan-Türkçülük, dış politikada etkisini yitirse de kültürel ve akademik çalışmalar yoluyla Türk dünyasıyla ilişkileri güçlendirme aracı olarak varlığını sürdürmüştür. Ancak Türk kamuoyunda, Orta Asya'daki Türk topluluklarına dair bir hassasiyet bulunmasına hatta bölge “Türkiye'nin ana vatani” olarak görülmesine rağmen ortak bir tarihsel anlatı içinde topluluğu ele almak mümkün değildir.

Türk toplulukları, belirli bir tarihsel paydada buluşsalar da zaman içinde ortak tarihsel varlıklarını kaybetmişlerdir. Kafkasya ve Orta Asya'nın yekpare bir bölge olduğu algısı, tarihi, kültürel, dini, siyasi, coğrafi ve dilsel bağların iç içe geçmesinin olgusal bir sonucu olarak Türk siyasi elitlerinin ve halkın görüşüdür. Ancak Orta Asya'nın “Türk” halkları kendilerini “Türk” olarak tanımlamamaktadır (Çaman ve Akyurt, 2011:46). Bu algılayışın geri planında bölgede uzun süre varlığını göstermiş olan Rus etkisi bulunmaktadır. Çarlık Rusya ve Sovyetler Birliği yönetimleri, Türk coğrafyasındaki halkların ortak ırk, dil ve kültür birliğini zayıflatmaya yönelik çeşitli politikalar benimsemiştir.

Bu doğrultuda, Çarlık Rusya döneminde ilk olarak Türkistan coğrafyasının adı “Orta Asya” olarak değiştirilmiş, böylece bölgenin tarihsel ve etnik kimliği üzerinde kavramsal bir dönüşüm hedeflenmiştir. Rus yönetimi, egemenliği altındaki Türk halklarına kabile ve yerel adlar vererek onları etnik gruplar hâlinde ayrıştırma stratejisini benimsemiştir. Stalin döneminde bu politika daha sistematik hâle getirilmiş ve Kafkasya ile Türkistan'daki Türk halkları, Özbek, Türkmen, Kazak, Kırgız ve Azerbaycanlı gibi etnik ve coğrafi temelli kimliklerle tanımlanmıştır (Mustafalı, 2019:21).

Bu ayrımcı yaklaşım, Türk halkları arasındaki ortak tarih, medeniyet ve kültürel bağların zayıflamasına neden olmuş ve ulusal bilinç üzerinde uzun vadeli etkiler bırakmıştır. Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından bağımsızlıklarını kazanan Türk cumhuriyetlerinde, Azerbaycan hariç olmak üzere halklar kendilerini öncelikli olarak “Kırgız”, “Özbek”, “Türkmen” ve “Kazak” gibi etnik aidiyetlerle tanımlamaya devam etmektedir.

(Mustafalı, 2019:22). Bu durum, Sovyet kimlik politikalarının uzun vadeli etkilerini ve Türk dünyasında kültürel bütünleşme sürecinde karşılaşılan zorlukları gözler önüne sermektedir.

Rusların Kafkasya ve Orta Asya'daki asimilasyon politikalarından biri, Türk dilleri arasında yapay ayrımlar yaratmaktır. Sovyet dil politikası gereğince, her ülkeye farklı Kiril alfabeleri kullanma zorunluluğu getirilerek topluluklar arası iletişim kısıtlanmıştır. Sovyetler Birliği'nin 1991'de dağılmasının ardından Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan ve Kırgızistan bağımsızlıklarını ilan etmiş ve Sovyet etkilerinden arınma sürecine girmiştir (Fidan, 2010:112). Kültürel ve toplumsal farklılıklar, bu devletlerin Sovyet sonrası düzene uyum sürecini şekillendirmiştir. Bağımsızlığın ilk yıllarında hızlı ve köklü dönüşümler yaşanmış, ancak Sovyetler Birliği'nin birleştirici gücünün ortadan kalkmasının neticesinde bölgesel ve iç sorunlarla başa çıkacak kurumsal mekanizmaların oluşturulması zaman almıştır (Swanström, 2004:41).

Soğuk Savaş'ın sona ermesi, küresel düzeyde büyük bir dönüşüm sürecini beraberinde getirmiş ve iki kutuplu dünya düzenini değiştirmiştir. Bu yeni yapı, Orta Asya'da çeşitli fırsatlar doğurmuş, bağımsızlığını kazanan devletler ile Türkiye arasındaki tarihsel, kültürel ve etnik bağlar, Türkiye'nin bölgede önemli bir aktör olmasını zorunlu kılmıştır. Ancak bu süreç, fırsatların yanı sıra çeşitli zorlukları da barındırmıştır ve Türkiye'nin dış politikasını bölgesel bir perspektiften planlamasını gerektirmiştir. Huntington'ın (2021:175) “... Türkiye'nin Brüksel tarafından reddedildiği, Mekke'yi de reddettiği ve kaderinin Taşkent'e bağlanacağı” yönündeki tespitinde, Türkiye ile Orta Asya ülkeleri arasındaki tarihsel, dilsel ve kültürel bağların bölgeyi şekillendireceği yönünde bir öngöründe bulunmaktadır. Bu bağlamda dış politika yapıcılar, Türkiye ve Orta Asya devletleri arasında güçlü ilişkiler kurarak bölgesel bütünleşme sağlama idealini benimsemiştir.

Soğuk Savaşın sona ermesiyle ortaya çıkan Türk dünyası vizyonu, Türkiye'nin Orta Asya'ya yönelik dış politikasının temelini oluşturmuştur. İlk yıllarda, bölgesel liderlik hedefleri bu politikaları gölgelemiş gibi görüne de son yirmi yılda artan yumuşak güç stratejileri ve ekonomik çıkarlar doğrultusunda pragmatik bir dış politika izlenmiştir (Kahveci ve Bonnenfant, 2023:197-214). 2000'lerin sonlarında dönemin Dışişleri Bakanı Ahmet Davutoğlu'nun komşu ülkelerle “*sıfır sorun*” politikasını benimsemesi ve dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan'ın Türkçe konuşan devletlerin siyasi birliğini oluşturma çabaları önemli gelişmelerdir. Türkiye'nin Orta Asya'daki stratejik hedefleri, hem bölgesel hem de küresel gelişmelerle şekillenmiş ve bu süreçte Batı ile bölgesel aktörler arasında denge kurma çabaları sürdürülmüştür (Yuldasheva, 2014:39). Bugün Orta Asya'daki Bağımsız Türk Devletleri ile Türkiye arasında ekonomik, ticari ve enerji alanlarında sıkı bir bağ kurulmuş; kültür ve eğitim alanlarında da önemli adımlar atılmıştır. Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı (TİKA), Türkiye Radyo Televizyon Kurumu (TRT), Diyanet ve çeşitli eğitim kurumları, bölgede aktif çalışmalar yürüterek bölgesel işbirliğine katkı sunmaktadır.

3. SOĞUK SAVAŞ DÖNEMİ VE SONRASINDA TÜRKİYE'NİN ORTA ASYA POLİTİKASI

Türkiye Cumhuriyeti, 1923'teki kuruluşundan itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerindeki Pan-Türkist politikaların risklerini göz önünde bulundurarak, özellikle Sovyetler Birliği içindeki Türklerle ilişki kurmaktan kaçınmıştır. Gorbacov'un Glasnost ve Perestroyka reformlarının ardından Sovyet Cumhuriyetleriyle ilişkiler geliştirme fırsatı doğsa da Türkiye bu süreçte temkinli bir politika benimsemiştir. 1991 yılı ortalarına kadar resmi bağlar kurmaktan kaçınan Türkiye ilk temasların özel sektör ve bireyler aracılığıyla gerçekleşmesine olanak tanımıştır (Aydın, 2004:3).

Soğuk Savaş süresince Türkiye güvenlik merkezli ve içe dönük bir dış politika izlediğinden Orta Asya'ya yönelik belirgin bir strateji geliştirmemiştir. Ancak bu dönemde Türk kamuoyunda bölgedeki Türk topluluklarına yönelik tarihsel ve kültürel bir hassasiyet mevcuttur ve Orta Asya, “*ana vatan*” olarak değerlendirilen bir coğrafya konumundadır. Türk dış politika elitleri, Orta Asya'ya yalnızca coğrafi bir bölge olarak değil aynı zamanda etnik Türk nüfusun tarihî toprakları olarak stratejik bir önem atfetmiştir (Fidan, 2010:110). 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte Türk kamuoyunda ve siyasi karar alıcılar nezdinde bölgeye yönelik ilgi artmış, Türkiye'nin Orta Asya'daki yeni bağımsız devletlerle ilişkilerini geliştirme yönünde çeşitli diplomatik ve ekonomik girişimler başlatılmıştır.

Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından bağımsızlıklarını kazanan Orta Asya'daki Kırgızistan, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan ve Kafkasya'daki Azerbaycan, Türkiye ile güçlü dilsel ve kültürel bağlara sahip beş Türk devleti olarak uluslararası sistemde yerlerini almıştır. Türkiye, bu devletleri hızla tanımış, büyükelçilikler açarak diplomatik ilişkileri güçlendirmiştir (Çınar, 2013:257). Bu dönemde “*Türk Asrı*” söylemi ve “*Adriyatik'ten Çin Seddi'ne Türk Birliği*” ideali gündeme gelmiş, Türkiye'nin bölgeye yönelik çok yönlü ilişkiler geliştirme çabaları dış politikanın öncelikli hedefleri arasına alınmıştır. Dönemin Cumhurbaşkanı

Turgut Özal'ın öncülüğünde bölgeye yönelik ekonomik yardımlar sağlanmış, kurumsal iş birlikleri desteklenmiş ve diplomatik ilişkiler güçlendirilmiştir (Yüce, 2021). Bu çerçevede Türkiye, Orta Asya'daki yeni bağımsız devletlerle siyasi, ekonomik ve kültürel ilişkilerini derinleştirerek bölgesel iş birliğini teşvik eden bir aktör hâline gelmiştir. Dönemsel olarak ele alındığında Türkiye'nin dış politika davranışının Soğuk Savaş sonrası dönemin yeni koşulları içinde değiştiği görülür.

Türkiye'nin Kafkasya ve Orta Asya'ya yönelik resmi tutumu uzun süredir var olan birkaç tabunun yıkılarak izolasyonist politikaların bir kenara bırakılması ve bölgedeki etkinliğin artırılması şeklinde ilerlemiştir. Elbette Türkiye'nin dış politika kararlılığının kısmen Türkiye'deki siyasi rejimin doğası, ekonomik koşullar, dış politika yapma yapısı ve kısmen de bölgesel ve uluslararası yapıdaki değişikliklerle bağlantılı olarak iç siyasete dayandığını vurgulamak önemlidir (Çınar, 2013:259). Bununla birlikte Türk halkının, Kafkasya ve Orta Asya'da Türk devletlerinin kurulmasından etkilenmiş olduğu görülmektedir. Soğuk Savaş yılları boyunca Türk karar vericilerin temel kaygısı Sovyetler Birliği'nin Orta Asya halklarıyla ilişkileri olmuştur. O dönemde Türkiye'nin bu halklarla ilişkilerinin asgari düzeyde olduğu söylenebilir (Çaman ve Akyurt, 2011:47).

Sovyetler Birliği'nin dağılması Türkiye'nin Batı'daki stratejik müttefiklik rolünü değiştirirken dış ilişkilerine yeni bağımsız devletleri de eklemiştir. Türkiye ile bu devletlerarasındaki ortak tarihsel, dilsel ve kültürel bağlar ilişkilerin şekillenmesinde belirleyici olmuştur. Ayrıca milliyetçi söylemler Türkiye'nin bölgede daha aktif bir aktör olmasına yönelik iç siyasi baskıyı arttırmıştır (Kahveci ve Bonnenfant, 2023:195). 1990'larda Türkiye'nin Orta Asya politikası Türk birliği idealiyle büyük bir ideolojik heyecanla şekillenmeye başlamıştır. Birçok uzman bu politikayı genişlemeci bir ulusal dış politika hatta Neo-Osmanlı bir yaklaşım olarak değerlendirmiştir. Aynı zamanda Batılı güçler Türkiye'yi bölgesel enerji kaynaklarına erişim sağlamak amacıyla desteklemiştir. Batılı devletler için Türkiye, yeni bağımsızlık kazanan devletlere liberal ekonomik yapısı ve demokratik modeliyle örnek teşkil edecek bir model devlettir (Sucu, 2022:136).

1990'lı yıllarda Türkiye'nin Orta Asya'ya olan ilgisi çeşitli şekillerde gösterilmiştir. Türkiye, bölgede bağımsızlığını yeni kazanan beş devleti tanıyan ilk ülke olmuştur. 1991'den 1993'e kadar Türkiye ve Orta Asya Cumhuriyetleri arasında siyasi, kültürel, ekonomik ve askeri konularda 140'ın üzerinde anlaşma imzalanmıştır. Ankara, Orta Asya ve Güney Kafkasya'ya yönelik çeşitli yardım ve kalkınma projelerini koordine etmek üzere TİKA'yı kurmuştur. 1992-1996 yılları arasında Orta Asya'ya yapılan kalkınma yardımlarının %90'ı Türkiye'den gelmiştir (Alaranta ve Silvan, 2022:3). 1992 yılında kurulan TİKA özellikle Orta Asya bölgesine finansal ve teknik destek sağlayarak sosyal ve ekonomik kalkınmayı teşvik etmeyi amaçlayan bir devlet kurumu olarak yapılandırılmıştır (Fedorenko, 2013:11).

TİKA'nın o dönemdeki amacı Türk Cumhuriyetlerinin sosyal yapılarını inşa etmelerine, kimliklerini sağlıklı bir şekilde oluşturmalarına, kültürel ve siyasi haklarını geliştirmelerine, ayrıca teknik altyapı eksikliklerinin gidermelerine destek olmaktır. Bu bağlamda eğitim, sağlık, restorasyon, tarımsal kalkınma, maliye, turizm ve sanayi gibi birçok alanda projeler ve faaliyetler gerçekleştirilmiştir (TİKA). TİKA'nın kurulması Türkiye'nin Sovyetler Birliği'nin çöküşü sonrası yeni uluslararası sisteme uyum sağladığının işareti ve Orta Asya ülkelerine atfedilen öncelik ve önemin bir göstergesi olmuştur (Fidan, 2010:113). Türkiye bu ülkelerle ilişkileri geliştirmek adına girişimlerde bulunmuş ve öncülüğünü yaptığı pek çok proje ve faaliyet ile ilişkilerin gelişimine büyük katkı sunmuştur.

Türkiye'nin bölge ülkeleri ile ilişkilerin güçlendirilmesi adına önemli çalışmalarından biri 1992'de Türk Dili Konuşan Ülkelerin devlet başkanlarının katılacakları “Zirveler” döneminin başlatılması olmuştur. 1993'te Türkiye, Özbekistan, Kazakistan, Azerbaycan, Kırgızistan ve Türkmenistan tarafından imzalanan anlaşma ile Uluslararası Türk Kültürü Uluslararası Teşkilatı (TÜRKSOY) kurulmuştur (Türksoy, 2025). 2002 sonrası dönemde, bölgesel iş birliğinin kurumsallaşması yönünde adımlar atılmıştır. 2009'da Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan ve Kırgızistan tarafından imzalanan Nahcivan Anlaşmasıyla Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi kurulmuştur (Yüce, 2021). İlerleyen süreçte Özbekistan da Türk Konseyi'ne üye olmuştur. Bu organizasyonun adı, İstanbul'daki 8. Zirve'de Türk Devletleri Teşkilatı olarak değiştirilmiştir. Türk Devletleri Teşkilatı, esasında bir çatı organizasyondur ve Türk Dili Konuşan Ülkeler Parlamenter Asamblesi (TURKPA-2008), Türk Dünyası Eğitim ve Bilimsel İşbirliği Organizasyonu (Türk Akademisi-2010), Türk İş Konseyi (2011) ve Türk Kültür ve Miras Vakfı (2012) ile bağlantılıdır (Kahveci ve Bonnenfant, 2023:212-213).

1990'lı yıllarda Türkiye, Orta Asya'da etkinleşmeyi hedeflemiş olsa da, dönemin ekonomik zorlukları ve terörle mücadele gibi iç meseleleri nedeniyle bu süreçte önemli bir ilerleme kaydedememiştir. Ayrıca Orta Asya'nın coğrafi izolasyonu ve bölgedeki büyük güçlerin etkisi Türkiye'nin bu çabasını daha da zorlaştırmıştır. Türkiye'nin Orta Asya'ya yönelik ikinci nüfuz girişimi 2000'li yıllarda başlamış, bu süreçte özellikle Azerbaycan ve Türkmenistan gibi daha yakın kültürel bağlara sahip ülkelerle ilişkiler öncelik kazanmıştır

(Cashman, 2013:91-92). Ancak Rusya'nın 2000'li yıllarda bölgesel etkisini arttırması Türkiye'nin bölgedeki rolünü genişletme çabalarını sınırlamıştır. Bunu takip eden süreçte Çin, Rusya'yı geride bırakarak Orta Asya'nın en büyük ticaret ortağı haline gelmiş ve bölgedeki ekonomik dengeleri değiştirmiştir.

Jeopolitik dinamiklerin dönüşümüyle birlikte, Sovyet sonrası bağımsızlığını ilan eden devletler için Türkiye'nin bir model olabileceği yönündeki beklenti zamanla azalmış, bölge ülkeleri ekonomik ve politik gelişim süreçlerinde otoriter yönetim biçimlerini benimseme eğilimi göstermiştir (Köstem, 2019:112). Bugün, Orta Asya ülkelerinin Çin'e olan ekonomik bağımlılığı, Türkiye'ye olan bağımlılıklarından çok daha yüksek bir seviyeye ulaşmıştır (Zan, 2018:68). Öte yandan Rusya'nın "*Türk Birliği*" ya da "*Türk Pazarı*" kurulacağına dair endişelerinin gerçekleşmediği görülmektedir (Yılmaz, 2021:30).

Türkiye'nin Orta Asya'daki stratejisinin temelini oluşturan kültürel yakınlık, Türkiye'yi devlet ve toplumsal kalkınma için ilginç bir rol model olarak sunmasına rağmen Orta Asya'daki seçkinler ve halklar arasında beklenen yankıyı uyandırmamıştır (Alaranta ve Silvan, 2022:3). Dış devletlerin bölgede yer edinme çabalarına karşın, Orta Asyalı liderler kimliklerini din (İslam) ve etnik köken (Türklük) üzerinden tanımlamayı reddetmişlerdir (Aydın, 2004:9). Bu liderler tam anlamıyla bağımsızlıklarını ve özgürlüklerini kullanmayı arzulamışlardır (Carlucci, 2022:1). Bölge devletlerinin uzun süre Rusya'nın etkisi altında kalması, bu ülkelerde Rusya'ya bağımlılık yaratmıştır. Bu durum, kurumsal yapılanmalarını etkilemiş ve bağımsızlık öncesinde diğer ülkelerle ekonomik ve siyasi ilişki kurma deneyimlerinin eksik olmasına yol açmıştır. Bağımsızlık sonrasında da birçok sorunun çözümünde Rusya'nın aracılığına başvurmuş, hatta Türkiye ile yapılan zirvelerde Rusya'nın tutumunu dikkate alarak karar almışlardır (Yüce, 2021).

Orta Asya'da etki sağlamak için kimlik anlatısına sarılan Türkiye ise ekonomik kaynaklarıyla bu stratejisini yeterince destekleyememiştir (Carlucci, 2022:1). Ankara, Orta Asya ülkeleriyle ilişkilerini derinleştirerek bölgedeki varlığını güçlendirmeyi hedeflemiş ancak iç sorunlar nedeniyle "*model ülke*" ve "*köprü ülkesi*" rolünde başarılı olamamıştır. Türkiye'nin Orta Asya devletlerinden diplomatik destek alamaması, özellikle Kıbrıs Cumhuriyeti ile yaşadığı anlaşmazlıklarda yalnız kalması, bu ilişkilerin derinliğini sorgulatmıştır (Wheeler, 2013:2-3). Bazı görüşlere göre Türk devletlerinin birleşmesi, güvenliği artırmayı değil "*Devasa Bir Türk Dünyası*" kurmayı amaçlamaktadır. Bu nedenle Orta Asya devletleri Türkiye'nin bölgeye dair niyetlerine temkinli yaklaşmışlardır (Swanström, 2004:46).

1990'lardaki Türk dış politikası, Türk Cumhuriyetlerine yönelik olarak dilbilimsel akrabalık temeline dayanmıştır. Ancak 2000'li yıllarda Türkiye, Orta Asya ile ilişkilerinde algısal farklılıkların başlıca engel olduğunu fark etmiştir. Bu dönemde Türk dış politikası daha liberal, pragmatik, çok boyutlu, dinamik ve aktif hale gelmiştir (Çaman ve Akyurt, 2011:52-55). Türkiye, Orta Asya devletleriyle karşılıklı ekonomik çıkarlar temelinde yeni bir bölgesel politika geliştirmiştir. Bilhassa Türk Konseyi'nin kurulması Türkiye'nin bölgesel entegrasyonunu ilerletmiştir ve bölgedeki devletlerin, büyük güçlerin (Rusya, Çin, ABD) etkisi olmadan böyle bir organizasyona üye olması Türkiye'nin Orta Asya'daki rolünün arttığını göstermiştir (Sucu, 2022:136).

Adalet ve Kalkınma Partisi (AK Parti), iktidara geldiği 2000'li yıllardan itibaren bölgesel devletler arasında ikili ve çok taraflı düzeylerde stratejik işbirliğini ayrıca ekonomi, toplum, politika, enerji ve kültür alanlarında bölgesel entegrasyon çabalarını desteklemiştir. Ancak AK Parti'nin bölgeye yönelik ilk dönem politikasının bölgesel gerçeklikleri ve koşulları göz önünde bulundurmadığı, somut öneriler sunmadığı için gerçekçi olmadığı ileri sürülmüştür (Efegil, 2008:169). Zamanla Türk dış politikasının "*çok yönlülüğü*" çeşitli dış politika hedeflerini ve işbirliği ortaklarını kapsayacak şekilde güçlenmiştir. 2020 sonbaharında Türkiye, Azerbaycan'ı destekleyerek askeri teknolojik gücünü sergilemiş ve Pan-Türkçü ideoloji Orta Asya'da reddedilmiş olsa da bölgenin askeri, kültürel ve eğitimsel alanlarında özel bir statü elde etmeyi başarmıştır.

Türkiye, Türk okullarının kurulması ve öğrenci değişim programlarının başlatılması gibi faaliyetler ile de bölgede etkinleşmiştir. Bu girişimlerin amacı, Orta Asya'nın yeni nesline Türk kültürünün uyumlu olduğunu öğretmek ve Türkiye'nin modern, laik bir demokrasi olarak imajını pekiştirmektir (Carlucci, 2022:2). Türkiye, Kazakistan'daki Hoca Ahmet Yesevi Üniversitesi ve Kırgızistan'daki Manas Üniversitesi ile kültürel etkileşimi artırmıştır (Çaman ve Akyurt, 2011:52-55). Ayrıca binlerce Türkmen, Kazak ve Kırgız öğrenci Türk üniversitelerine burslu olarak gönderilmiştir. Bu öğrencilerin, Rus kültürü hakkındaki bilgisi sınırlı iken Türk-İslam duyguları taşıyan ortak tarih algıları gelişmiştir. Bu durum Türkiye'nin bölgedeki güçlü demografik avantajını pekiştirmektedir (Cashman, 2013:94).

Türkiye'nin burs programları ve Maarif Vakfı eğitim kurumları, Türkiye'nin Orta Asya'daki varlığını güçlendiren önemli araçlardır. Ayrıca Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan'ın üye olduğu Türk Konseyi bölgesel işbirliğini teşvik etmektedir. Ekonomik bağlar son on beş yılda önemli ölçüde artmış, özellikle savaş uçaklarına olan talep, İkinci Karabağ Savaşı sonrasında Orta Asya ülkelerinde belirgin bir şekilde yükselmiştir

(Alaranta ve Silvan, 2022:56). Türkiye'nin 2020'deki İkinci Karabağ Savaşı'ndaki etkisi ve artan çabalar Orta Asya'daki Türk Cumhuriyetleri ile ortak çıkarların yeniden şekillenmesine olanak sağlamıştır.

4. ORTA KORİDOR GİRİŞİMİ: TÜRKİYE'NİN BÖLGEDEKİ STRATEJİK HAMLESİ

Türkiye, Avrasya'daki stratejik konumuyla "*Kuşak ve Yol Girişimi*"nde önemli bir rol oynamaktadır. İstanbul, geleneksel İpek Yolu'nun son noktası olarak Türkiye'yi Doğu ve Batı arasında ekonomik ve kültürel bir köprü haline getirmektedir. Son yıllarda Türkiye, çevresindeki bölgelerle siyasi ve kültürel ilişkilerini genişleterek bir "*Çok Taraflı Ulaşım Politikası*" benimsemiş ve bölgesel bir transit merkez olmayı hedeflemiştir. Bu stratejinin önemli bir parçası, Orta Koridor'dur.

Orta Koridor, Çin'in "*Yeni İpek Yolu*" stratejisinin bir parçası olarak Türkiye'nin önemli bir bağlantı noktası haline gelmesini sağlamaktadır. Türkiye, Orta Doğu, Avrupa ve Orta Asya arasında benzersiz bir üçgenin merkezinde yer almaktadır ve Orta Koridor üzerinden bölgesel bir demir yolu ağı kurmayı amaçlamaktadır (Chaziza, 2021:36). Orta Koridor, Çin ile Avrupa'yı, Orta Asya, Kafkaslar, Türkiye ve Doğu Avrupa üzerinden birbirine bağlayan bir demir yolu taşımacılık güzergâhıdır ve Batı'da Akdeniz, Kuzey'de Karadeniz, doğuda ise Hazar Denizi'ne kadar geniş bir bölgeyi kapsamaktadır (Kenderdine ve Bucsky, 2021:1).

Çin ile Avrupa arasında iki kara yolu taşımacılık rotası ön plana çıkmaktadır; Kuzey Koridoru ve Orta Koridor. Kuzey Koridoru, Avrupa ile Çin'i, yaklaşık 5.400 km'lik bir demir yolu güzergâhı üzerinden Rusya ve Kazakistan ya da Moğolistan aracılığıyla birbirine bağlar (Şenol ve Erbilin, 2022:170). Orta Koridor ise Çin'den başlayarak Kazakistan, kısmen Özbekistan ve Türkmenistan'dan geçerek Hazar Denizi'ni aşıp Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden Karadeniz'e ulaşan, kara ve deniz taşımacılığını içeren bir güzergâhtır. Bu rota yaklaşık 4.250 km'lik demir yolu hatları ve 500 km'lik deniz yolu içerir. Sonrasında Türkiye ve Karadeniz üzerinden Avrupa'ya giden iki farklı yol vardır (Azer vd., 2021:554).

Türkiye'nin Orta Koridor vizyonu, Orta Asya Devletleri ve Çin ile bağlantı kurarak Avrasya'nın ortasından geçen yeni bir Doğu-Batı ticaret yolu oluşturmayı hedeflemektedir. Vizyon, Yeni İpek Yolu'nun kuzey güzergâhlarına alternatif sunmayı amaçlamaktadır. Bu güzergâhlar Rusya, Kazakistan ve Belarus üzerinden yük taşır ve Polonya sınırındaki Avrupa'ya ulaşır. Türkiye, Çin'den Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'ye uzanan bu güzergâh ile Karadeniz üzerinden Avrupa'ya yeni bir geçit sağlamaktadır (Chaziza, 2021:36). Orta Koridor ile tasarlanan ana hedef, Türkiye topraklarından başlayan demir yolunun Transkafkasya (Gürcistan ve Azerbaycan) üzerinden Orta Asya'ya (Kazakistan, Türkmenistan vb.) uzatılmasını sağlamaktır.

Orta Koridor, birçok devlet destekli veya devletin ağ tekel endüstrileriyle güçlü bağlantıları olan liman, lojistik ve taşımacılık şirketlerinden oluşan bir koalisyon tarafından temsil edilmektedir. Bu kurumlar ve temsil ettikleri devletler, Avrupa Birliği ile Çin Halk Cumhuriyeti arasında yer alarak yeni bir ulaşım ve ticaret makro bölgesi geliştirmeye olanak sağlayan bir taşımacılık bloğu oluşturur (Kenderdine ve Bucsky, 2021:1). Türkiye hariç, Orta Koridor ülkeleri tamamen Sovyet sonrası ekonomilerden oluşmaktadır. Orta Koridor girişimi nihayetinde Çin Halk Cumhuriyeti'ni bu Sovyet sonrası ekonomik coğrafya aracılığıyla Avrupa Birliği'nin gelişmiş pazarlarına bağlamaktadır. Bu nedenle Orta Koridor, Çin Halk Cumhuriyeti, Avrupa Birliği, Sovyet sonrası ekonomiler ve Türkiye'den oluşan üç bölgenin kurumsallaşması perspektifinden ele alınmaktadır.

Türkiye, Orta Koridor çerçevesinde gümrükler arası işbirliğini sağlamak için "*Kervansaray Projesi*"ni başlatmanın yanı sıra, "*Marmaray*", "*Yavuz Sultan Selim Köprüsü*", "*Avrasya Tüp Geçit*", "*İstanbul Havalimanı*" ve "*Çanakkale Boğazı Köprüsü*" gibi projeleri tamamlamıştır. Ayrıca "*3 Katlı Tüp Geçit Projesi*", "*Filyos (Zonguldak)*", "*Çandarlı (İzmir)*" ve "*Mersin Limanları inşası*" ve Asya ile Avrupa'yı bağlayacak "*Edirne - Kars Hızlı Tren ve Bağlantıları Demiryolu Projesi*" gibi projeler ise hâlen devam etmektedir (Dışişleri Bakanlığı, 2025).

Orta Koridor'un gelişimi, düşük taşıma kapasitesi, yüksek maliyetler ve bölgesel iş ekosisteminin eksikliği nedeniyle yavaş ilerlemiştir. Bu güzergâh, kuzey rotasına kıyasla ticarete sınırlı bir rol oynamıştır. Türkiye'nin 2000'lerin sonlarında başlattığı Orta Koridor projesi kapsamında Orta Asya, Hazar Denizi ve Kafkaslar boyunca altyapı oluşturma süreci karmaşık ve uzun olmuştur (Eldem, 2022:3). Başlangıçta ülkeler mevcut ağlarını entegre etmeye çalışsa da bu, rekabetçilik için yeterli olmamıştır. Türkiye, Orta Asya ülkelerini projeye dâhil etme konusunda bu ülkelerin Rusya'ya olan bağımlılıkları nedeniyle zorluk yaşamış ancak 2014'te Kırım'ın ilhakı sonrası uygulanan yaptırımlar bu ülkelerin Moskova'dan bağımsız ilişkiler geliştirme isteğini artırmıştır.

Orta Koridor için ilk büyük adım 2014 yılında Trans-Kazakistan demir yolunun açılmasıyla atılmıştır. Sonraki büyük adım 2017'de Bakü-Tiflis-Kars demir yolunun tamamlanması olmuştur. Bu adım 1990'lı yıllardan sonra

Kafkas Dağları'ndan demir yolu geçişini ilk kez mümkün kılmıştır (Amineh vd., 2022:178). Çin ile Avrupa arasında kesintisiz ticaret imkânı sunan Bakü-Tiflis-Kars demiryoludur (Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye). Bu proje kapsamında Türkiye, bölgesel bağlantıyı güçlendirmek için Marmaray, Avrasya Tüneli, İstanbul Havalimanı gibi çeşitli altyapı projelerini üstlenmiştir. Bu adımlar, Çin'in büyük “*Kuşak ve Yol İnisiyatifi*”nin bir parçası olarak eski İpek Yolu'nu yeniden canlandırma çabalarına da dâhil olmaktadır. Bu amaçla, Çin ve Türkiye arasında 2015 Kasım ayında Antalya'da düzenlenen G-20 Zirvesi'nde “*Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile Orta Koridor İnisiyatifi'nin Uyumlu Konusunda Anlaşma*” başlıklı bir Mutabakat Zaptı imzalanmıştır. Kasım 2019'da ilk yük treni Çin'den Çek Cumhuriyeti'ne Orta Koridor ve Türkiye'nin ulaşım altyapılarını kullanarak yolculuğunu tamamlamıştır (Tashjian, 2024:14). İlk trenin Orta Koridor üzerinden Çin'e ulaşmasıyla işler hızlanmaya başlamıştır ve Orta Koridor boyunca yapılan yük taşımacılığı hızla artmıştır.

Rusya'nın Ukrayna'yı işgaliyle değişen jeopolitik ve ekonomik dengeler, Hazar bölgesinin stratejik önemini artırmıştır. Bu bağlamda Orta Koridor kuzey rotasına alternatif bir ticaret yolu olarak daha fazla dikkat çekmektedir. Putin'in Ukrayna'ya yönelik saldırısının küresel ekonomi üzerindeki etkileri Orta Koridor'un pragmatik ve stratejik faydasını arttırarak, bölge ve ötesi için önemli bir alternatif haline gelmesine yol açmıştır (Kim, 2022:23). Rusya-Ukrayna savaşı, küresel konteyner taşımacılığını etkileyerek Batı'nın yaptırımları ve ihracat kısıtlamaları nedeniyle lojistik şirketlerinin Kuzey Koridoru'ndan kaçınmasına yol açmıştır. Trans-Sibirya hattındaki aksaklıklar Trans-Avrasya taşımacılığında yeni işbirliği fırsatları doğurmuştur. Azerbaycan, Türkiye ve Kazakistan, Orta Koridor'u güçlendirmek ve daha fazla ticaret ile transit yük çekmek amacıyla çeşitli adımlar atmıştır (Guliyev, 2022:39).

Kazakistan, Rusya'dan bağımsız yeni ulaşım yolları geliştirme kararı almış Avrupa ve Asya arasındaki önemli bağlantı rolünü güçlendirmiştir. Rusya-Ukrayna savaşı, Orta Koridor'un altyapı gelişimini hızlandırmış ve Kuzey Koridoru'na alternatif olarak Kuzey-Güney lojistik fırsatları sunmuştur. Orta Koridor sadece bir ulaşım yolu değil aynı zamanda bölgesel ve küresel stratejiler açısından önemli bir aktör olma yolundadır (Çolakoğlu, 2023:2). Orta Koridor, Çin ile Avrupa arasındaki taşıma süresi açısından deniz yoluna kıyasla 13 ila 21 günle açık bir avantaja sahiptir, oysa deniz yolu 35 ila 45 gün sürmektedir. Savaşın başlangıcından bu yana Orta Koridor'daki taşımacılık hacmi önemli ölçüde artmıştır (Walter, 2022).

Orta Koridor'un yük trafiğinin 2030'a kadar üç katına çıkması beklenmektedir. Ancak altyapı eksiklikleri, ortak tarife sistemi, dijitalleşme ve konteyner yetersizliği gibi sorunlar, bölgesel entegrasyonu engellemektedir. Bu darboğazları gidermek amacıyla 2022'de Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan ve Kazakistan bir yol haritası imzalamış, 2023'te ise Kazakistan, Gürcistan ve Azerbaycan operasyonel gecikmeleri azaltmak için ortak bir lojistik şirketi kurmuştur. Ayrıca Bakü-Tiflis-Kars hattının Gürcistan bölümünün kapasitesi 5 milyon tona çıkarılmıştır (Wani, 2024:14).

Tablo 1. Orta Koridor Üzerinden Taşımacılık Hacmi (Bin Ton)

Yıl	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Hacim	1,318	1,020	759	784	586	1,485	2,764	3,332

Kaynak: Trans-Caspian International Transport Route (TITR), 2025

Tablo 1 ve Tablo 2'ye göre 2017-2024 yılları arasında Orta Koridor üzerinde gerçekleşen taşımacılık hacmi ve konteyner trafiğine dair veriler yer almaktadır. 2022 yılı ile birlikte Orta Koridor' un kapasitesinin dikkat çekici biçimde arttığı görülmektedir.

Tablo 2. Orta Koridor Konteyner Trafiği (Bin TEU)

Yıl	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TEU Konteyner	9,0	15,2	26,0	21,0	25,2	33,6	20,5	56,5

Kaynak: TITR, 2025

Orta Koridor, 11 üye ülkeden 25 taşımacılık ve lojistik şirketi tarafından işletilmekte olup gemiler, limanlar, demiryolları ve terminallerde hizmet vermektedir. Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan ve Kazakistan'ın Hazar Denizi'ndeki altyapıyı geliştirme çabaları Koridor'un başarısında kilit rol oynamaktadır. Altyapı iyileştikçe bölgesel ticaret artmış, Rusya'nın Kuzey Koridoru'ndaki yaptırım sorunları nedeniyle AB, Orta Koridor'a yeniden ilgi göstermeye başlamıştır (Wani, 2024:7).

Rusya'ya yönelik yaptırımlar yük taşıma şirketlerinin Kuzey Koridoru'nu terk etmelerine neden olmuştur. Bu da 2023 yılında batıya giden taşımacılık hacminde %51'lik bir azalma ve doğuya giden taşımacılık hacminde %44'lük bir azalma ile sonuçlanmıştır. 2014 ile 2021 yılları arasında Orta Koridor üzerinden 49.000 yük treni geçmiş ve yıllık artış oranı %92,7 olarak kaydedilmiştir (Wani, 2024:7). Jeopolitik olarak Rusya ve İran'ı bypass eden Orta Koridor, Mart 2022'de Gürcistan, Azerbaycan, Türkiye ve Kazakistan tarafından ticari önemi

vurgulanan bir açıklamayla desteklenmiştir. Aynı dönemde Poti (Gürcistan) ile Constanta (Romanya) arasında yeni bir deniz yolu oluşturulmuş, Azerbaycan ve Gürcistan liderleri Orta Asya'da ekonomik anlaşmalar imzalamıştır (Tashjian, 2024:14).

2022'de Orta Koridor'a yönelik artan uluslararası taleple Azerbaycan, Türkiye, Kazakistan ve Gürcistan lojistik ajansları Ankara'da toplanarak işbirliğini güçlendirme ve rekabetçiliği artırmaya yönelik bir eylem planı başlatmıştır. Aynı yıl Türkiye, Azerbaycan ve Kazakistan dışişleri ve ulaşım bakanları Bakü'de üçlü işbirliğini güçlendirmek amacıyla bir hükümetler arası çalışma grubu kurmuş, Zengezur Koridoru'nun önemini vurgulamış ve bölgesel bağları güçlendirmeyi hedeflemiştir (Guliyev, 2022:48). Türkiye'nin Orta Koridor'daki artan rolü Asya Yeniden İnisiyatifi çerçevesinde Asya ülkeleriyle ilişkilerini çeşitlendirme stratejisiyle örtüşmektedir. TDT aracılığıyla Türkiye Orta Koridor'a yönelik anlaşmalar yaparak Türk dünyasıyla ilişkilerini pekiştirmektedir.

Son on yılda Azerbaycan, Türkiye, Gürcistan, Kazakistan ve Ukrayna, Çin ile Avrupa Birliği arasında alternatif kara bağlantıları oluşturma sürecinde önemli siyasi ve ekonomik aktörler haline gelirken Türkiye ise ekonomik ve sosyal zorluklara rağmen bürokratik engelleri aşarak bölgesel işbirliğini derinleştirmiştir. Bu süreçte Türkiye, lojistik altyapısını güçlendirme ve ulaştırma projelerini çeşitlendirme yönünde önemli adımlar atmış, aynı zamanda bölge ülkeleriyle enerji, ticaret ve ulaşım alanlarında stratejik ortaklıklar geliştirmiştir.

Yakın zamana kadar Orta Koridor'un Kuzey Koridoru'na gerçek bir alternatif olabileceği savunulamazken Rusya-Ukrayna Savaşı bu durumu köklü bir şekilde değiştirmiştir. Savaş sona erene kadar, ve belki daha uzun süre, Rusya'nın Orta Koridor projelerini engellemeye öncelik vermesi beklenmemektedir. Bu durum, Orta Koridor'un yaratıcısı Türkiye için olumlu bir gelişme olduğu gibi Güney Kafkasya ve Orta Asya'daki İpek Yolu bölgesinin çekirdek devletleri için de faydalıdır (Çolakoğlu, 2022:72). Orta Koridor'un Doğu-Batı transit merkezi olarak potansiyelinin gerçekleşmesi için geniş bir fırsat penceresi açılmıştır. Ancak stratejik potansiyelinin tam anlamıyla hayata geçmesi için hala önemli bir yol kat edilmesi gerekmektedir.

5. TARTIŞMA

Orta Koridor Girişimi, Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya ülkeleriyle ekonomik, ticari ve siyasi iş birliği kapasitesini artırma yönündeki stratejik çabalarının somut bir göstergesidir. Bu çalışma kapsamında elde edilen bulgular, Türkiye'nin tarihsel, kültürel ve diplomatik bağlarını kullanarak bölgesel etki alanını genişletme amacını ortaya koymaktadır. Orta Koridor, yalnızca bir lojistik ve ulaşım güzergâhı olarak değil, aynı zamanda Türkiye'nin bölgesel ekonomik entegrasyon ve ticaret ağlarını çeşitlendirme stratejisinin merkezi bir aracı olarak değerlendirilebilir. Özellikle kuzey rotasına olan bağımlılığı azaltması ve Çin ile Avrupa arasındaki ticaret yollarında yeni bir geçit sağlaması, Türkiye'nin bölgesel politika vizyonunu somutlaştırmaktadır.

Doküman analizi yoluyla elde edilen veriler, Orta Koridor'un altyapı ve lojistik projeleriyle desteklenen uzun vadeli bir plan dâhilinde şekillendiğini göstermektedir. Marmaray Tüneli, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Avrasya Tüneli ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu gibi büyük ölçekli projeler, Türkiye'nin stratejik konumunu güçlendirirken, bölge ülkeleriyle iş birliği kapasitesini de artırmıştır. Bununla birlikte, düşük taşıma kapasitesi, yüksek maliyetler ve bölgesel iş ekosisteminin eksikliği gibi yapısal kısıtlar, Orta Koridor'un potansiyelinin tam anlamıyla hayata geçirilmesini sınırlayan faktörler olarak öne çıkmaktadır. Bu durum, Türkiye'nin yalnızca altyapısal yatırımlar yapmakla kalmayıp, aynı zamanda kurumsal iş birliği ve ortak yönetim mekanizmalarını geliştirme gerekliliğini de ortaya koymaktadır.

Son yıllarda özellikle Rusya-Ukrayna savaşı bağlamında Orta Koridor'un önemi belirgin biçimde artmıştır. Kuzey rotasındaki aksaklıklar ve yaptırımlar, Orta Koridor'u stratejik bir alternatif olarak öne çıkarmış ve Türkiye'nin bölgedeki transit ve lojistik rolünü güçlendirmiştir. Azerbaycan, Gürcistan ve Kazakistan ile kurulan iş birlikleri, Türk Dünyası üzerinden ekonomik ve siyasi yakınlaşmayı teşvik ederken, Türkiye'nin bölgesel entegrasyon konusundaki liderliğini pekiştirmiştir. Bu gelişmeler, Orta Koridor'un yalnızca ekonomik değil, diplomatik ve jeopolitik boyutlarını da vurgulamaktadır. Bulgular ayrıca, Orta Koridor'un Türkiye için bir fırsat olduğu kadar belirli meydan okumalar içerdiğini de göstermektedir. Altyapı eksiklikleri, dijitalleşme yetersizliği ve tarife uyumsuzlukları, bölgesel iş birliği potansiyelini sınırlayan başlıca sorunlardır. Bu bağlamda, Orta Koridor'un ekonomik ve siyasi etkilerini değerlendirmek için güncel gelişmelerin sürekli izlenmesi ve politika uyumlaştırmasının önemi öne çıkmaktadır.

Orta Koridor Girişimi, Türkiye'nin ekonomik, ticari ve siyasi kapasitesini hem bölgesel hem de küresel düzeyde artırma stratejisinin merkezi bir bileşeni olarak öne çıkmaktadır. Türkiye'nin altyapı yatırımları, lojistik entegrasyonu ve diplomatik girişimleri, bölgesel iş birliğini güçlendiren somut adımlar olarak

değerlendirilebilir. Bu çerçevede Orta Koridor'un sürdürülebilir başarısı, sadece fiziki altyapının geliştirilmesine değil; aynı zamanda bölgesel siyasi istikrarın sağlanmasına, idari engellerin aşılmasına ve çok boyutlu iş birliği mekanizmalarının güçlendirilmesine bağlıdır.

6. SONUÇ

Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya ülkeleriyle işbirliği tarihsel, kültürel, dini ve ekonomik bağlar temelinde şekillenmiştir. Türk dili, İslam dini ve ortak tarihsel miras Türkiye'nin bölgedeki nüfuzunu artırma çabalarına zemin hazırlamıştır. Bu doğrultuda Türkiye, bölgeye yönelik stratejik hedeflerini ortak bir geleceğin inşası, ekonomik ve diplomatik ilişkilerin güçlendirilmesi üzerine kurmuştur. Sovyetler Birliği'nin dağılmasına kadar Türkiye'nin bölge ile doğrudan ilişkileri sınırlı kalmış ancak devletlerin bağımsızlıklarını kazanması ile siyasi ve diplomatik temaslar hızla başlatılmıştır.

Soğuk Savaş sonrası uluslararası sistemde bölgesel işbirliklerinin önemi artarken Türkiye de Orta Asya'daki yeni bağımsız devletlerle ekonomik ve siyasi ilişkilerini geliştirmeye başlamıştır. Türkiye'nin bölgesel iş birliğine verdiği önem Soğuk Savaş sonrası uluslararası sistemde bölgeselcilik olgusunun artışıyla paralellik göstermektedir. İki kutuplu dünya düzeninin sona ermesiyle birlikte devletler bölgesel iş birliklerine yönelmiş ve bu strateji ekonomik ve güvenlik temelli iş birliklerinin önemini artırmıştır.

Türkiye'nin Orta Asya'daki bağımsız devletlerle iş birliği tesis etme çabaları bölgesel istikrar ve ekonomik bütünleşme açısından bir zorunluluk olarak ortaya çıkmıştır. Orta Asya'daki devletlerin geleceğini güvence altına alma hedefi bölgesel stratejilerin temel taşlarından biri hâline gelmiştir. 1990'lı yıllarda bu doğrultuda kültürel ve ekonomik işbirliği girişimleri yoğunlaşmış ancak Türkiye'nin ekonomik kısıtları ve dış politikadaki öncelikleri bölgeye yeterince odaklanmasını engellemiştir. Ayrıca Orta Asya devletlerinin çok yönlü dış politika tercihleri ve Rusya ile Çin'in bölgedeki etkisi Türkiye'nin öngördüğü düzeyde bir işbirliği kurmasını sınırlandıran başlıca etkenler arasında yer almıştır.

Türkiye'nin başlangıçta bölgeye yönelik stratejik derinliği olan bir politikası ve yeterli deneyimi bulunmadığından ekonomik ve kültürel ilerlemeler kaydedilse de siyasi ilişkiler mesafeli kalmış, ortak bir duruş oluşturulamamıştır. Ancak son yıllarda ilişkilerde ilerleme gözlemlenmektedir. Bu bağlamda Türkiye'nin Orta Asya'da Türk işbirliği vizyonunun önemli bir parçası olarak ön plana çıkan Orta Koridor Girişimi ulaşım ve lojistik alanında kritik bir projedir.

Türkiye'nin öncülüğünde geliştirilen bu girişim Çin ile Avrupa arasındaki ticaret yollarından biri olup Türkiye üzerinden geçen stratejik bir güzergâhı ifade etmektedir. Aynı zamanda Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile de bağlantılıdır. Stratejik açıdan Orta Koridor, Kuzey Koridoru (Rusya üzerinden) ve Hint Okyanusu'ndaki geleneksel deniz yoluna alternatif bir ticaret yolu sunmaktadır. Azerbaycan, Çin, Gürcistan, Kazakistan ve Türkiye, bu sayede Rusya'yı dışarıda bırakan bir Avrasya ticaret yolu oluşturmayı hedeflemektedir. Güzergâh, Kazakistan-Hazar Denizi-Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye eksenini takip etmekte ve Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu ile Marmaray gibi altyapılarla desteklenmektedir.

Orta Koridor, TDT üyesi ülkeler arasında ekonomik, siyasi ve kültürel entegrasyonu hızlandırabilecek stratejik bir proje niteliğindedir. Bu güzergâh, lojistik ve ticari entegrasyon aracılığıyla Türk dünyasının ekonomik bütünleşmesini sağlamaya yönelik önemli bir potansiyele sahiptir. Orta Koridor'un güçlendirilmesi Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan ve Türkmenistan arasındaki ticaret ve yatırımları artırarak bu ülkelerin Rusya ve Çin'e olan ekonomik bağımlılığını azaltma fırsatı sunmaktadır.

Bölgesel ekonomik iş birliğinin derinleştirilmesi açısından, gümrük süreçlerinin kolaylaştırılması, ortak altyapı projelerinin hayata geçirilmesi ve yatırım fonlarının oluşturulması gibi uygulamalar TDT üyesi ülkeler arasındaki ekonomik entegrasyonu güçlendirme potansiyeli taşımaktadır. Bu entegrasyon sürecinin sadece ekonomik değil aynı zamanda siyasi ve kültürel yakınlaşmayı da teşvik ederek Türk devletleri arasında daha güçlü bir iş birliği ve dayanışma zemini oluşturacağı öngörülmektedir. Ancak söz konusu hedeflerin hayata geçirilebilmesi için öncelikle lojistik altyapının güçlendirilmesi, ticari iş birliklerinin artırılması ve siyasi uyumun sağlanması gerekmektedir. Bu bağlamda Orta Koridor' un uzun vadeli başarısı, mevcut altyapı yetersizliklerinin giderilmesi idari engellerin ortadan kaldırılması ve bölgesel siyasi istikrarsızlıkların aşılması gibi temel sorunların çözümüne bağlıdır. Dolayısıyla bölgesel iş birliğinin pekiştirilmesi, fiziksel ve dijital altyapının geliştirilmesi ile istikrarlı bir jeopolitik ortamın inşa edilmesi bu stratejik ticaret koridorunun etkinliğini ve sürdürülebilirliğini artıracaktır. Bu çerçevede Orta Koridor'un sadece bir ulaştırma güzergâhı olmanın ötesinde bölgesel entegrasyonun kurumsal temellerini güçlendiren stratejik bir araç olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

YAZAR BEYANI / AUTHORS' DECLARATION:

Bu makale Araştırma ve Yayın Etiğine uygundur. Beyan edilecek herhangi bir çıkar çatışması yoktur. Araştırmanın ortaya konulmasında herhangi bir mali destek alınmamıştır. Makale yazım ve intihal/benzerlik açısından kontrol edilmiştir. Makale, “*en az iki dış hakem*” ve “*çift taraflı körleme*” yöntemi ile değerlendirilmiştir. Yazar, dergiye imzalı “*Telif Devir Formu*” belgesi göndermiştir. Mevcut çalışma için mevzuat gereği etik izni alınmaya ihtiyaç yoktur. Bu konuda yazar tarafından dergiye “*Etik İznine Gerek Olmadığına Dair Beyan Formu*” gönderilmiştir. Yazar, çalışmanın tüm bölümlerine ve aşamalarına tek başına katkıda bulunmuştur. / This paper complies with Research and Publication Ethics, has no conflict of interest to declare, and has received no financial support. The article has been checked for spelling and plagiarism/similarity. The article was evaluated by "at least two external referees" and "double blinding" method. The author sent a signed "Copyright Transfer Form" to the journal. There is no need to obtain ethical permission for the current study as per the legislation. The "Declaration Form Regarding No Ethics Permission Required" was sent to the journal by the author on this subject. The author contributed to all sections and stages of the study alone.

KAYNAKLAR

- AKTAŞ, Adil Batuhan ve PALABIYIK, Mustafa Serdar (2024), “*Söylemsel Bir İnşa Olarak Kuşak ve Yol Girişimi: Eleştirel Jeopolitik Bir Analiz*”, **Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S.60, ss.1-21.
- ALARANTA, Toni ve SILVAN, Kristiina (2022), **Turkey in Central Asia: Possibilities and Limits of a Greater Role**, FIIA Briefing Publisher, Helsinki.
- AMINEH, Mehdi Parvizi, LINCK, Laura Elisabeth ve DEMİRKİRAN, Mehmet Emre (2022), “*BRI in the Middle East and Central Asia: The Case of Kazakhstan, Iran, and Turkey*”, **The China-Led Belt and Road Initiative and its Reflections** (Ed. Mehdi Parvizi Amineh), Routledge Publisher, Oxfordshire, ss.177-208.
- ATEŞ, Erdem (2024), **Kuşak-Yol Girişimi ve Türkiye**, Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi Avrasya Araştırma Enstitüsü (ERI) Yayını, Almatı.
- AYDIN, Mustafa (2004), “*Foucault’s Pendulum: Turkey in Central Asia and the Caucasus*”, **Turkish Studies**, S.5(2), ss.1-22.
- AZER, Özlem Arzu, ÜLKER, Yasemin ve MIN, Wei (2021), “*The Strategic Importance of the “Belt and Road Initiative” Connectivity with the “Middle Corridor Program in Turkey*”, **Güvenlik Bilimleri Dergisi**, S.10(2), ss.543-566.
- BİLGİÇ, Osman (2025), “*Ekonomik Güvenlik ve Karşılıklı Bağımlılık Açısından İran ve Suudi Arabistan Arasındaki Jeopolitik Rekabete Bir Kuşak Bir Yol Girişimi’nin Etkisi*”, **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, S.21(51), ss.149-175.
- CARLUCCI, Angelo Francesco (2022), “*Sufi Schools and Turkish Soft Power in Central Asia*”, **Paper Presented at IEPAS 2022**, 9th Annual Conference on Eurasian Politics & Society, ss.1-6.
- CASHMAN, Richard (2013), “*The Turkish Key to Greater Central Asia: A New Middle East and the Frontiers of a New Geostrategic Imagination*”, **Caucasus International**, S.3(1-2), ss.87-97.
- CHAZIZA, Mordechai (2021), “*China’s New Silk Road Strategy and the Turkish Middle Corridor Vision*”, **Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies**, S.15(1), ss.34-50.
- ÇAMAN, Murat Efe ve AKYURT, Mehmet Ali (2011), “*Caucasus and Central Asia in Turkish Foreign Policy: The Time Has Come for a New Regional Policy*”, **Alternatives Turkish Journal of International Relations**, S.10(2-3), ss.45-65.
- ÇINAR, Kürşat (2013), “*Turkey and Turkic Nations: A Post-Cold War Analysis of Relations*”, **Turkish Studies**, S.14(2), ss.256-271.
- ÇOLAKOĞLU, Selçuk (2022), “*Strategic Opportunity for the Middle Corridor?*”, **Baku Dialogues**, S.6(1), ss.60-74.

- ÇOLAKOĞLU, Selçuk (2023), “*The Middle Corridor and the Russia-Ukraine War: The Rise of New Regional Collaboration in Eurasia?*”, **Central Asia-Caucasus Analyst**, <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13744-the-middle-corridor-and-the-russia-ukraine-war-the-rise-of-new-regional-collaboration-in-eurasia?.html> (Erişim Tarihi: 29.01.2025).
- DAI, Xiaomin, LIU, Menghan ve LIN Qiang (2024), “*Research on Optimization Strategies of Regional Cross-Border Transportation Networks—Implications for the Construction of Cross-Border Transport Corridors in Xinjiang*”, **Sustainability**, S.16(13), ss.(5337).
- DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI (2025), “*Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası*”, **Dışişleri Bakanlığı Kurumsal Web Sayfası**, https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflı-ulaştırma-politikasi.tr.mfa (Erişim Tarihi: 29.01.2025).
- DURMAZ, Ferhat (2025), “*Kuşak-Yol Girişiminin Gölgesinde Türkiye-Çin İlişkileri: İş Birliğinin Sınırları*”, **Muhafazakâr Düşünce Dergisi**, S.21(68), ss.126-146.
- EFEĞİL, Ertan (2008), “*Turkish AK Party's Central Asia and Caucasus Policies: Critiques and Suggestions*”, **Caucasian Review of International Affairs**, S.2(3), ss.166-173.
- ELDEM, Tuba (2022), “*Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity: Connecting Europe and Asia via Central Asia, the Caucasus, and Turkey*”, **Stiftung Mercator and the German Federal Foreign Office**, S.64, ss.1-7.
- FEDORENKO, Vladimir (2013), **The New Silk Road Initiatives in Central Asia**, Rethink Institute Publisher, Washington DC.
- FİDAN, Hakan (2010), “*Turkish Foreign Policy Towards Central Asia*”, **Journal of Balkan and Near Eastern Studies**, S.12(1), ss.109-121.
- GULIYEV, Vusal (2022), “*The Rising Significance of the Middle Corridor*”, **Baku Dialogues**, S.6(1), ss.38-60.
- HUNTINGTON, Samuel (2021), **Medeniyetler Çatışması ve Dünya Düzeninin Yeniden Kurulması** (Çev. Elif Berktaş), Panama Yayıncılık, Ankara, 2. Baskı.
- KAHVECİ, Hayriye ve BONNENFANT, Işık Kuşçu (2023), “*Turkish Foreign Policy Towards Central Asia: An Unfolding of Regionalism and Soft Power*”, **All Azimuth**, S.2(2), ss.195-218.
- KENDERDINE, Tristan Leonard ve BUCKSKY, Peter (2021), “*Middle Corridor-Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route*”, **ADB Working Paper Series**, S.1268, ss.1-23.
- KESİM, Mehmet Fatih (2024), “*Özgür ve Açık Hint Pasifik Vizyonu ile Kuşak Yol İnisiyatifi'nin Orta Doğu'ya Siyasi ve Ekonomik Etkileri*”, **Düşünce Dünyasında Türkiz**, S.15(1), ss.37-61.
- KIM, Anthony (2022), “*The Merits of Greater Strategic Interaction with Baku: The Lynchpin of the Middle Corridor*”, **Baku Dialogues**, S.6(1), ss.22-36.
- KÖSTEM, Seçkin (2019), “*Geopolitics, Identity, and Beyond: Turkey's Renewed Interest in the Caucasus and Central Asia*”, **Turkey's Pivot to Eurasia: Geopolitics and Foreign Policy in a Changing World Order**, Routledge Publisher, Oxfordshire, ss.111-128.
- MUSTAFALI, Cemil (2019), “*Türk Cumhuriyetlerinde Sovyet Mirası ve Değişimler*”, **Türkiye Rusya Araştırmaları Dergisi**, S.1, ss.18-33.
- NETIRITH, Narthsirinth ve MINGJUN Ji (2022), “*Analysis of the Efficiency of Transport Infrastructure Connectivity and Trade*”, **Sustainability**, S.14(15), ss.(9613).
- POKHAREL, Ramesh, BERTOLINI, Luca ve BRÖMMELSTROET, Marco Te (2023), “*How Does Transportation Facilitate Regional Economic Development? A Heuristic Mapping of the Literature*”, **Transportation Research Interdisciplinary Perspectives**, S.19, ss.(100817).
- PURTAŞ, Fırat (2023), “*Türk Devletleri Teşkilatı Üzerinden Pantürkizm'i Yeniden Tanımlama Girişimi*”, **Kriter E-Dergi Yıl 8 Sayı 84**, <https://kriterdergi.com/dosya-100-yil/turk-devletleri-teskilati-uzerinden-panturkizmi-yeniden-tanimlama-girisimi> (Erişim Tarihi: 29.01.2025).

- RAHMAN, Md Habibur ve BALDACCI, Roberto (2025), “*Trade, Economic Growth, and Transportation Sustainability Perspectives of the Gulf-Europe Corridor in the GCC Countries*”, **Discover Sustainability**, S.6, ss.(459).
- SUCU, Ali Emre (2022), “*Understanding Turkish Foreign Policy Towards Central Asia: New Approaches*”, **II. Uluslararası Gençlik Bilimsel-Pratik Konferansı Bildiriler Kitabı**, Moskova Üniversitesi Yayınları, Moskova, ss.135-137.
- SWANSTRÖM, Niklas (2004), “*The Prospects for Multilateral Conflict Prevention and Regional Cooperation in Central Asia*”, **Central Asian Survey**, S.23(1), ss.41-53.
- ŞENOL, Celal ve ERBİLEN, Süheyla Üçışık (2022), “*Analysis of the Impact of the Middle Corridor on Türkiye in Terms of Geopolitics and Economy in the OBOR Initiative*”, **Coğrafya Dergisi**, S.45, ss.161-180.
- TASHJIAN, Yeghia (2024), “*The 'Middle Corridor' and Turkey's Role in Becoming a Regional Transit Hub the 'Battle of the Corridors': Regional Interconnectivity and the Geo-Economic Future of the Middle East*”, **Issam Fares Institute for Public Policy & International Affairs (IFI)** (Ed. Yeghia Tashjian), The American University of Beirut Publisher, Beirut, ss.14-18.
- TİTR - TRANS-HAZAR ULUSLARARASI TAŞIMACILIK GÜZERGAHININ GELİŞTİRİLMESİ KOORDİNASYON KOMİTESİ (2025), “*Hakkımızda*”, **TİTR Kurumsal Web Sayfası**, <https://middlecorridor.com/en/> (Erişim Tarihi: 01.03.2025).
- TİKA – TÜRK İŞBİRLİĞİ VE KOORDİNASYON AJANSI BAŞKANLIĞI (2025), “*Hakkımızda*”, **TİKA Kurumsal Web Sayfası**, <https://tika.gov.tr/kurumumuz/hakkimizda/>, (Erişim Tarihi: 03.02.2025).
- TÜRKSOY (2025), “*Tarihçe*”, **TÜRKSOY Kurumsal Web Sayfası**, <https://www.turksoy.org/tarihce> (Erişim Tarihi: 05.02.2025).
- WALTER, Woldemar (2022), “*Challenges and Opportunities of the Middle Corridor*”, **Newsletter Uzbekistan**, <https://www.german-economic-team.com/en/newsletter/challenges-and-opportunities-of-the-middle-corridor/> (Erişim Tarihi: 01.03.2025).
- WANI, Ayjaz (2024), “*The Middle Corridor: Reviving Connectivity for EU-Central Asia Trade and India's Strategic Imperative*”, **Occasional Paper**, Observer Research Foundation, S.449.
- WHEELER, Thomas (2013), “*Turkey's Role and Interests in Central Asia*”, **SaferWorld Briefing**, S.(October), ss.1-13.
- YILMAZ, Serdar (2021), “*Kazakistan–Türkiye İlişkilerinin Son Durumu: Hedeflere Ulaşıldı mı?*”, **Avrasya Dergisi**, S.12(1), ss.60-94.
- YULDASHEVA, Guli (2014), “*Central Asia in Present-Day Turkish-Iranian Relations*”, **Central Asia and the Caucasus: Journal of Social and Political Studies**, S.15(4), ss.37-47.
- YÜCE, Mehmet (2021), “*Bağımsızlıklarının 30. Yılında Türkiye-Orta Asya Türk Cumhuriyetleri İlişkileri*”, **Kriter E-Dergisi**, S.6(62), <https://kriterdergi.com/dosya-turk-dunyasi/bagimsizliklarinin-30-yilinda-turkiye-orta-asya-turk-cumhuriyetleri-iliskileri> (Erişim Tarihi: 01.03.2025).
- ZAN, Tao (2018), “*Turkey Dream and the China-Turkish Cooperation under 'One Belt and One Road' Initiative*”, **Journal of Middle Eastern and Islamic Studies**, S.10(3), ss.50-75.

