

# LOJİSTİK KORİDORLAR: ZENGİZUR, ORTA KORİDOR VE YENİ İPEK YOLU ÜZERİNDEN GÜÇ MÜCADELESİ

(Logistics Corridors: Power Struggle over Zangezur, the Middle Corridor and the New Silk Road)

Emrullah BARDAKÇI<sup>1</sup>

*Araştırma Makalesi/Research Article*

*Geliş Tarihi/Submission Date:* 02.09.2025

*Kabul Tarihi/Acceptance Date:* 29.01.2026

*DOI:* 10.53507/akademikdusunce.1776487

## ÖZ

Bu çalışma, küresel güç rekabetinin yeni boyut kazandığı günümüz uluslararası sisteminde lojistik koridorların jeopolitik ve ekonomik önemini, özellikle de Türkiye'nin bu süreçte ticari diplomasi araçlarını nasıl stratejik biçimde kullandığını kapsamlı biçimde incelemektedir. Araştırmada, Çin'in Kuşak-Yol Girişimi, Avrupa Birliği'nin Global Gateway stratejisi, Rusya'nın Kuzey Koridoru ve Türkiye'nin Orta Koridor vizyonu, politika belgeleri, resmi raporlar ve güncel veri setleri temel alınarak karşılaştırmalı bir analizle ele alınmıştır. Ayrıca, Zengezur Koridoru örneği üzerinden yürütülen vaka çalışmasıyla bu hattın diplomatik, ekonomik ve güvenlik yönleri detaylı biçimde değerlendirilmiştir. Çalışmada Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi (LPI) ile UN Comtrade dış ticaret verileri kullanılarak, koridorların etkinliği ve Türkiye'nin uluslararası ticaretteki konumu somut göstergelerle desteklenmiştir. Bulgular, Türkiye'nin Orta Koridor ve Zengezur hattı üzerinden Avrasya ticaret ağında kilit bir merkez olma potansiyeline sahip olduğunu göstermektedir. Ancak bu potansiyelin gerçeğe dönüşmesi, finansman mekanizmalarının güçlendirilmesi, uluslararası standartlara uyumun artırılması ve çok taraflı diplomasi stratejilerinin etkin biçimde yürütülmesiyle mümkündür. Sonuç olarak, çalışma Türkiye'nin sürdürülebilir bir ekonomik etki yaratabilmesi için ticari diplomasiye dayalı çok boyutlu bir stratejiyi benimsemesinin kaçınılmaz olduğunu vurgulamaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Ticari diplomasi, lojistik koridorlar, Orta Koridor, Zengezur Koridoru, Kuşak-Yol Girişimi

## ABSTRACT

This study comprehensively examines the geopolitical and economic importance of logistics corridors in today's international system, where global power competition has taken on new dimensions, particularly focusing on how Turkey strategically utilises its commercial diplomacy tools in this process. The research employs a comparative analysis based on policy documents, official reports, and current data sets to examine China's Belt and Road Initiative, the European Union's Global Gateway strategy, Russia's Northern Corridor, and Turkey's Middle Corridor vision. Furthermore, a case study conducted on the Zangezur Corridor provides a detailed assessment of the diplomatic, economic, and security aspects of this route. The study uses the World Bank Logistics Performance Index (LPI) and UN Comtrade foreign trade data to substantiate the effectiveness of the corridors and Turkey's position in international trade with concrete indicators. The findings show that Turkey has the potential to become a key hub in the Eurasian trade network via the Middle Corridor and Zangezur route. However, realising this potential requires strengthening financing mechanisms, increasing compliance with international standards, and effectively implementing multilateral diplomatic strategies. Consequently, the study emphasises that it is imperative for Turkey to adopt a multidimensional strategy based on commercial diplomacy in order to create a sustainable economic impact.

**Keywords:** Commercial diplomacy, Logistics corridors, Middle Corridor, Zangezur Corridor, Belt and Road Initiative

<sup>1</sup> Dr., Bağımsız Araştırmacı, ekonometrist72@gmail.com, ORCID: 0000-0001-6163-7214.

\***Atıf/Cite:** Bardakçı, E. (2026). Lojistik Koridorlar: Zengezur, Orta Koridor ve Yeni İpek Yolu Üzerinden Güç Mücadelesi. *Akademik Düşünce Dergisi*, 13, 49-67, Doi: 10.53507/akademikdusunce.1776487.

## Giriş

21. yüzyılda lojistik koridorlar, yalnızca malların dolaşımını sağlayan ekonomik altyapılar olmaktan çıkmış; uluslararası sistemde güç, etki ve rekabetin somutlaştığı stratejik mekânlar hâline gelmiştir. Küresel ticaretin %90'dan fazlasının lojistik ağlar üzerinden gerçekleşmesi, bu güzergâhların güvenliği, sürekliliği ve maliyet etkinliğini yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda jeopolitik ve jeostratejik bir meseleye dönüştürmektedir (Blanchard ve Flint, 2017). Bu bağlamda lojistik koridorlar, devletlerin dış politika araç seti içerisinde giderek daha merkezi bir konum edinmektedir. Uluslararası sistemde son yirmi yılda yaşanan yapısal kırılmalar 2008 küresel finans krizi, ABD-Çin ticaret savaşı, COVID-19 pandemisi ve 2022'de başlayan Rusya-Ukrayna savaşı küresel tedarik zincirlerinin kırılganlığını açık biçimde ortaya koymuştur. Pandemi sürecinde Çin limanlarında yaşanan kapanmaların küresel konteyner taşımacılığı maliyetlerini kısa sürede beş kata kadar artırması ve Rusya-Ukrayna savaşının Karadeniz merkezli enerji ve tahıl taşımacılığını sekteye uğratması, alternatif lojistik koridorların stratejik önemini daha görünür kılmıştır (Pereira, 2022). Bu gelişmeler, lojistik koridorların yalnızca ticaret akışları açısından değil; gıda güvenliği, enerji arzı ve stratejik özerklik açısından da kritik rol oynadığını göstermektedir.

Bu dönüşüm süreci, büyük güçlerin ve bölgesel aktörlerin lojistik altyapıları dış politika ve nüfuz genişletme aracı olarak kullanmalarına yol açmıştır. Çin'in 2013 yılında ilan ettiği Kuşak ve Yol Girişimi (KYG), yalnızca ticari bağlantıların güçlendirilmesini değil; altyapı yatırımları üzerinden ekonomik etki alanlarının genişletilmesini ve uzun vadeli stratejik bağımlılık ilişkilerinin tesis edilmesini hedeflemektedir (Summers, 2016). Avrupa Birliği'nin 2021 yılında duyurduğu Global Gateway stratejisi ise Çin merkezli altyapı yatırımlarına alternatif bir normatif ve kurumsal çerçeve sunmayı amaçlamaktadır. Rusya Federasyonu ise Kuzey Koridoru aracılığıyla coğrafi avantajlarını enerji ve lojistik eksenli bir dış politika aracına dönüştürme çabasını sürdürmektedir (Lanteigne, 2020).

Bu noktada çalışmanın kuramsal dayanağını oluşturan ticari diplomasi kavramı, yalnızca ihracat teşviki ya da pazar erişimi sağlayan teknik bir araç olarak değil; devletlerin ekonomik çıkarlarını, jeopolitik hedeflerle bütünleştirdiği çok boyutlu bir dış politika mekanizması olarak ele alınmaktadır. Ticari diplomasi literatüründe bu kavram; devlet destekli ticaret ağları, altyapı diplomasisi, ekonomik pazarlık gücü ve stratejik ortaklıklar yoluyla uluslararası sistemde konum kazanma süreci olarak tanımlanmaktadır (Saner, 2019). Dolayısıyla lojistik koridorlar, ticari diplomasiinin mekânsal ve maddi tezahürü olarak değerlendirilebilir.

Bu kuramsal çerçeve içerisinde Türkiye'nin konumu, yalnızca coğrafi avantajlara indirgenemeyecek ölçüde çok katmanlıdır. Orta Koridor (Trans-Hazar Doğu-Batı Orta Koridoru), Çin'den başlayarak Orta Asya, Hazar Denizi, Güney Kafkasya ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanan yapısıyla, zaman ve mesafe açısından Kuzey Koridoru'na kıyasla önemli avantajlar sunmaktadır. Mevcut çalışmalar, Çin-Avrupa hattında taşımacılık süresinin Orta Koridor üzerinden 12–15 güne kadar düşebildiğini ortaya koymaktadır (Yılmaz, 2021). Bu durum, Türkiye'yi yalnızca bir transit ülke değil; lojistik, ticari ve diplomatik etkileşimlerin kesişim noktasında konumlandırmaktadır. Bu bağlamda Zengezur Koridoru, Orta Koridor'un tamamlayıcı bir unsuru olarak öne çıkmaktadır. 2020 İkinci Karabağ Savaşı sonrasında gündeme gelen bu koridor, Azerbaycan'ın batı bölgeleri ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında doğrudan kara bağlantısı kurulmasını ve bu hat üzerinden Türkiye ile kesintisiz bir ulaşım ağının tesis edilmesini mümkün kılma potansiyeline sahiptir. Literatürde Zengezur Koridoru, yalnızca ikili lojistik entegrasyon açısından değil; Türk Devletleri Teşkilatı (TDT) üyesi ülkeler arasında ekonomik bütünleşmeyi derinleştiren bir yapı taşı olarak da değerlendirilmektedir (Öztürk, 2022).

Türkiye'nin lojistik koridorlardaki rolü, tarihsel bir süreklilik içerisinde ele alınmalıdır. Osmanlı döneminde Anadolu'nun İpek Yolu üzerindeki konumu, Soğuk Savaş yıllarında Türkiye'nin enerji ve ulaştırma dengelerinde oynadığı tampon rol ve günümüzde TANAP, TürkAkım, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, Marmaray ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü gibi projeler, bu sürekliliğin farklı tarihsel evrelerdeki yansımalarıdır. Ancak güncel dönemde bu rol, giderek daha fazla ticari diplomasi araçları üzerinden kurumsallaşmaktadır. Bu çerçevede çalışmanın temel araştırma sorusu, normatif ya da politika önerisi içeren bir söylemden ziyade, analitik bir düzlemde şu şekilde formüle edilmektedir:

“Türkiye, ticari diplomasi araçlarını kullanarak Orta Koridor ve Zengezur Koridoru bağlamında lojistik koridor rekabetinde nasıl bir konumlanma stratejisi geliştirmektedir?”

Bu çalışmanın amacı, lojistik koridorları ticari diplomasi perspektifinden ele alarak, Orta Koridor, Zengezur Koridoru ve Kuşak ve Yol Girişimi ekseninde şekillenen bölgesel rekabeti analiz etmektir. Çalışma, lojistik altyapıların ekonomik, siyasal ve jeostratejik boyutlarını bütüncül bir kuramsal çerçeve içerisinde değerlendirerek, Türkiye'nin bu süreçteki rolünü akademik bir zeminde tartışmayı hedeflemektedir.

## 2. Kuramsal ve Kavramsal Çerçeve

Bu çalışma, ticari diplomasi kavramını uluslararası ilişkiler literatüründeki liberal kurumsalcılık ve karşılıklı bağımlılık (complex interdependence) yaklaşımları çerçevesinde ele almaktadır. Liberal kurumsalcılık, devletlerin ekonomik iş birliği, ticaret ve uluslararası kurumlar aracılığıyla çatışma maliyetlerini düşürerek karşılıklı kazanç elde edebileceğini savunur. Bu yaklaşımda ticaret yolları ve lojistik ağlar, yalnızca ekonomik verimlilik unsurları değil, aynı zamanda istikrar üretici kurumsal mekanizmalar olarak değerlendirilmektedir (Keohane & Nye, 1977).

Karşılıklı bağımlılık yaklaşımı ise, devletler arası ilişkilerin çok boyutlu bir yapıya sahip olduğunu, askeri gücün yanı sıra ticaret, yatırım, enerji ve lojistik gibi unsurların dış politika davranışlarını şekillendirdiğini öne sürmektedir. Bu çerçevede ticari diplomasi, devletlerin ekonomik çıkarlarını korumakla kalmayıp, aynı zamanda dış politika hedeflerini gerçekleştirmede kullandıkları stratejik bir araç olarak konumlanmaktadır. Saner ve Yiu'nun (2003) tanımladığı biçimiyle ticari diplomasi; ticaret, yatırım ve lojistik alanlarında devlet politikalarının müzakere süreçleri yoluyla uygulanmasını ifade etmektedir. Bu çalışmada ticari diplomasi, lojistik koridorlar üzerinden şekillenen ekonomik çıkar-diplomatik etkileşim-güvenlik kaygıları üçgeninde ele alınmaktadır. Özellikle Orta Koridor ve Zengezur Koridoru gibi bölgesel altyapı projeleri, liberal kurumsalcı perspektifte bölgesel entegrasyonu teşvik eden araçlar olarak görülürken; karşılıklı bağımlılık yaklaşımı açısından ise bu projeler, taraflar arasında hem iş birliği hem de kırılganlık üreten stratejik bağlantılar olarak değerlendirilmektedir. Dolayısıyla bu makale, ticari diplomasiyi yalnızca dış ticaret politikası değil, aynı zamanda uluslararası ilişkiler teorileriyle doğrudan ilişkili bir kavramsal çerçeve içinde analiz etmeyi amaçlamaktadır.

## 3. Literatür

Jeopolitik ile ticaret yolları arasındaki ilişkiyi inceleyen literatürde, ticaret güzergâhlarının yalnızca ekonomik faaliyetleri kolaylaştıran yapılar olmadığı; aynı zamanda güvenlik, nüfuz ve güç projeksiyonu aracı olarak işlev gördüğü vurgulanmaktadır (Blanchard & Flint, 2017; Fallows, 2016). Bu bağlamda lojistik koridorlar, devletlerin bölgesel ve küresel stratejilerinin ayrılmaz bir parçası olarak ele alınmaktadır.

Ticari diplomasi kavramı ise literatürde, devletlerin dış ticaret, yatırım ve lojistik çıkarlarını uluslararası müzakereler yoluyla koruma ve geliştirme stratejileri olarak tanımlanmaktadır (Saner & Yiu, 2003; Lee & Hocking, 2016). Lee ve Hocking, ticari

diplomasinin yalnızca devlet aktörleriyle sınırlı olmadığını; şirketler, bölgesel örgütler ve çok taraflı yapılar gibi farklı aktörleri içeren çok katmanlı bir süreç olduğunu vurgulamaktadır (Gülcan & Ceyhan, 2022). Koridor araştırmaları literatürü büyük ölçüde Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi (BRI) üzerine yoğunlaşmıştır. Aydın, BRI'nin ekonomik boyutunun yanı sıra Çin'in küresel etki alanını genişletme hedefi taşıdığını ortaya koyarken; Callahan bu girişimin yumuşak güç artırıcı bir araç olarak işlev gördüğünü belirtmektedir (Aydın, 2024). Ferdinand, Avrupa ülkelerinin BRI'ye yönelik temkinli yaklaşımını analiz ederken güvenlik kaygılarına dikkat çekmiş; Clarke ise BRI güzergâhlarının siyasi ve güvenlik riskleri nedeniyle kırılgan olduğunu ifade etmiştir (Oktay vd., 2023; Üste & Aydın, 2022). Türkiye'nin Orta Koridor vizyonu ve özelde Zengezur Koridoru bağlamında ticari diplomasisine odaklanan çalışmalar ise sınırlı sayıdadır. Yılmaz ve Altun, Türkiye'nin Orta Koridor aracılığıyla Asya ile Avrupa arasında stratejik bir transit ülke olma hedefini vurgulamaktadır (Gasimova & Yurcu, 2023). Aydın, bu koridorun bölgesel entegrasyona katkı sağlayabileceğini belirtirken; Kamel, Zengezur Koridoru'nun Türkiye ve Azerbaycan için stratejik avantajlar sunduğunu, ancak İran ve Ermenistan açısından güvenlik endişeleri yarattığını ortaya koymaktadır (Tekir, 2017; Ateş, 2022). Cornell ise bu hattın Türkiye'nin Orta Asya ile ilişkileri açısından kritik önem taşıdığını, fakat bölgesel gerilimleri artırma potansiyeline de sahip olduğunu vurgulamaktadır (Tekir & Demir, 2019). Mevcut literatür genel olarak ticaret yolları ve lojistik koridorların ekonomik ve jeopolitik etkilerine yoğunlaşmakta; ancak bu yapıların ticari diplomasi bağlamında, yani devletlerin müzakere stratejileri, dış politika araçları ve kurumsal etkileşimleri çerçevesinde nasıl işlev gördüğünü yeterince ele almamaktadır. Özellikle Türkiye'nin Orta Koridor ve Zengezur Koridoru üzerinden yürüttüğü ticari diplomasinin, ekonomi- diplomasi- güvenlik kesişiminde bütüncül ve kuramsal bir çerçeveye analiz edildiği çalışmalar sınırlıdır (Bardakçı vd., 2020). Bu makale, söz konusu boşluğu doldurmayı amaçlayarak, lojistik koridorları uluslararası ilişkiler teorileriyle ilişkilendiren çok boyutlu bir ticari diplomasi analizi sunmayı hedeflemektedir.

## 2. Yöntem

Bu çalışma, ticari diplomasi ile lojistik koridorlar arasındaki etkileşimi çok boyutlu bir analitik çerçeve içerisinde incelemektedir. Araştırmanın temel amacı, büyük küresel ve bölgesel aktörlerin lojistik koridorlara yönelik politika tercihlerini yalnızca betimlemek değil; bu tercihlerin ardındaki stratejik niyetleri, ekonomik öncelikleri ve jeopolitik sonuçları ortaya koymaktır. Bu doğrultuda çalışma, nitel araştırma yöntemleri içerisinde yer alan politika belgeleri analizi ve vaka çalışması yaklaşımını, harita bazlı karşılaştırmalı analiz ile birlikte

kullanmaktadır. Araştırmanın yöntemsel kurgusu üç temel gerekçeye dayanmaktadır. Birincisi, lojistik koridorlar yalnızca fiziki altyapı projeleri değil, aynı zamanda devletlerin dış politika, ticaret diplomasisi ve jeoekonomik yönelimlerini yansıtan stratejik araçlardır. İkincisi, bu tür stratejik yönelimler en açık biçimde resmî politika belgeleri, strateji raporları ve kurumsal vizyon dokümanlarında izlenebilmektedir. Üçüncüsü ise lojistik koridorların etkinliğinin yalnızca söylemsel değil, mekânsal ve zamansal boyutlarıyla da değerlendirilmesi gerekliliğidir. Bu nedenle harita bazlı analiz yöntemi, çalışmanın tamamlayıcı bir unsuru olarak tercih edilmiştir.

## 2.1. Politika Belgeleri Analizi

Politika belgeleri analizi, devletlerin ve uluslararası aktörlerin belirli bir politika alanındaki önceliklerini, söylemlerini ve stratejik yönelimlerini sistematik biçimde incelemeye imkân tanıyan nitel bir yöntemdir. Bu yöntem, özellikle dış politika, ticaret diplomasisi ve altyapı stratejileri gibi alanlarda yaygın olarak kullanılmaktadır (Bowen, 2009; Walt, 2002). Politika belgeleri analizi, yalnızca belgelerde ifade edilen hedefleri değil, aynı zamanda bu hedeflerin hangi kavramlar, öncelikler ve tehdit algıları üzerinden inşa edildiğini de ortaya koymaktadır. Bu çalışma kapsamında politika belgeleri analizi yöntemi, 2013-2023 dönemini kapsayan ve lojistik koridorlara doğrudan referans içeren resmî strateji belgeleri ile sınırlandırılmıştır. Bu tarih aralığının seçilmesinin temel nedeni, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nin 2013 yılında ilan edilmesiyle birlikte küresel lojistik koridor rekabetinin ivme kazanmasıdır. Ayrıca 2023 yılı, hem Rusya-Ukrayna savaşının lojistik hatlara etkisinin somutlaştığı hem de Türkiye'nin Orta Koridor vizyonunun kurumsal belgelerde net biçimde yer aldığı bir eşik yıl niteliği taşımaktadır. Daha güncel verilerin henüz politika belgelerine bütüncül biçimde yansımamış olması nedeniyle analiz 2023 yılı ile sınırlandırılmıştır.

Analiz kapsamında incelenen temel politika belgeleri şunlardır:

Çin bağlamında, Kuşak ve Yol Girişimi'ne ilişkin resmî strateji raporları ve yatırım çerçeve belgeleri değerlendirilmiştir. Bu belgelerde ulaştırma altyapısı, enerji hatları ve dijital bağlantısallık projelerinin bütüncül bir kalkınma ve dış politika stratejisi içerisinde ele alındığı görülmektedir. Çin'in Orta Asya üzerinden Avrupa'ya uzanan güzergâhlar için 2013-2023 döneminde 900 milyar doların üzerinde finansman taahhüdünde bulunması, lojistik koridorların Çin'in ticari diplomasisinde merkezi bir araç olarak konumlandığını göstermektedir (Modebadze, 2024). Avrupa Birliği bağlamında, 2021 yılında ilan edilen Global Gateway strateji belgeleri analiz edilmiştir. Bu belgeler, Balkanlar, Güney Kafkasya ve Orta Asya'da

yüksek standartlı altyapı yatırımları yoluyla Avrupa Birliği'nin ekonomik ve jeopolitik etkisini artırmayı hedeflemektedir. Belgelerde öngörülen 300 milyar avroluk yatırım hedefi, lojistik koridorların AB dış politikasındaki stratejik rolünü açık biçimde ortaya koymaktadır. Rusya açısından, özellikle 2023 Ulaştırma Stratejisi ve Kuzey Deniz Rotası'na ilişkin politika belgeleri incelenmiştir. Bu belgelerde Trans-Sibirya hattı ve Kuzey Koridoru üzerinden Asya-Avrupa ticaretinin yönlendirilmesi hedeflenmektedir. Ancak Ukrayna savaşı sonrasında artan yaptırım ve güvenlik riskleri, bu belgelerde öngörülen hedeflerin uygulanabilirliğini tartışmalı hale getirmiştir. Türkiye bağlamında ise T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yayımlanan "2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı" ile Orta Koridor vizyonunu içeren resmî raporlar analiz edilmiştir. Bu belgelerde Türkiye'nin lojistik merkez ülke olma hedefi açık biçimde ifade edilmekte; Zengezur Koridoru gibi yeni güzergâhların dış politika ve ekonomik stratejiyle doğrudan ilişkili olduğu vurgulanmaktadır (Avetisyan, 2023). Analiz, belgelerin yalnızca içeriklerini değil, kullandıkları kavramsal çerçeveyi ve söylemsel öncelikleri de dikkate alarak gerçekleştirilmiştir.

## 2.2. Harita Bazlı Karşılaştırmalı Analiz

Çalışmanın ikinci yönetsel bileşeni, lojistik koridorların coğrafi güzergâhlarının harita bazlı karşılaştırmalı analizidir. Harita bazlı analiz, ulaşım ve lojistik çalışmalarında güzergâh uzunluğu, süre, maliyet ve güvenlik gibi değişkenlerin mekânsal olarak karşılaştırılmasına imkân tanıyan tamamlayıcı bir yöntemdir (Rodrigue, 2020). Bu analiz kapsamında Kuzey Koridoru, Orta Koridor ve denizyolu taşımacılığı; taşıma süresi, maliyet yapısı ve güvenlik riskleri açısından karşılaştırılmıştır. Çin-Almanya hattında denizyolu taşımacılığının ortalama 35-40 gün sürmesine karşın, Orta Koridor üzerinden demiryolu taşımacılığının 12-15 gün arasında tamamlanabilmesi, lojistikte zaman faktörünün rekabet gücü üzerindeki etkisini açık biçimde ortaya koymaktadır. Maliyet açısından Kuzey Koridoru, altyapı düzeyi yüksek olmakla birlikte Ukrayna savaşı sonrası artan yaptırım ve sigorta maliyetleri nedeniyle dezavantajlı hale gelmiştir (Yang vd., 2021). Orta Koridor ise daha kısa mesafe avantajına sahip olmasına rağmen, Azerbaycan-Kazakistan geçişlerindeki gümrük prosedürleri ve altyapı eksiklikleri nedeniyle maliyet baskılarıyla karşı karşıyadır. Bu durum, harita bazlı analizler aracılığıyla somutlaştırılmış ve ilgili literatürle desteklenmiştir (Roslyakova & Dorofeeva, 2022).

Güvenlik boyutunda ise Rusya-Ukrayna savaşı Kuzey Koridoru'nun güvenilirliğini zayıflatırken, Güney Kafkasya'daki jeopolitik gerilimler Zengezur Koridoru'nun geleceğini belirleyen kritik bir değişken olarak öne çıkmaktadır. Bu bağlamda harita bazlı analiz, lojistik

koridorların yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda jeopolitik kırılganlıklarını da görünür kılmaktadır.

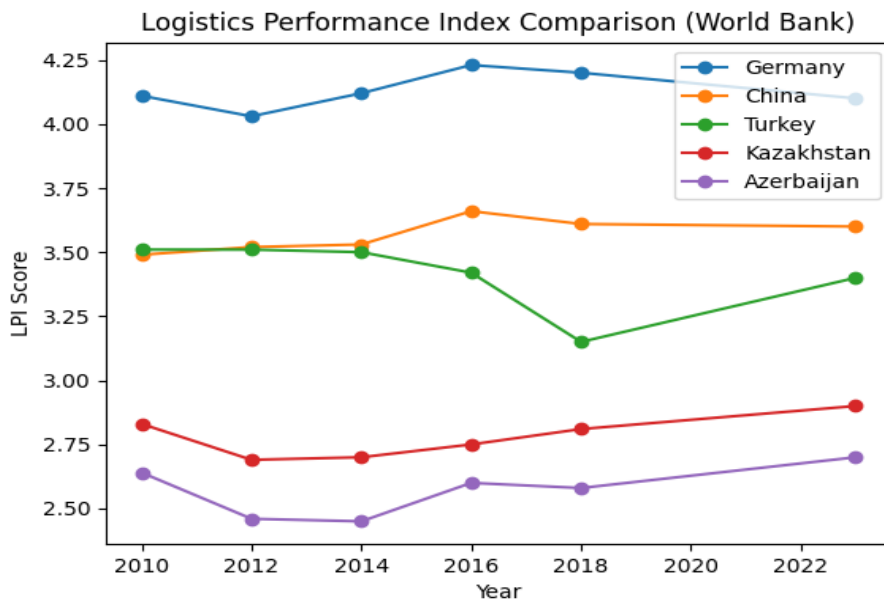
### 2.3 Vaka Çalışması Yaklaşımı: Zengezur Koridoru

Araştırmanın son aşaması, Zengezur Koridoru üzerinde bir vaka çalışması yaparak, bölgedeki diplomatik, ekonomik ve güvenlik boyutlarını incelemektedir. Zengezur Koridoru, Türkiye ile Azerbaycan arasında doğrudan kara erişimi sağlayarak, Orta Asya ile entegrasyonu kolaylaştırmaktadır. Ekonomik olarak, Türkiye ile Azerbaycan arasındaki ticaret hacminin 2018’de 2.1 milyar dolardan 2023’te 7 milyar dolara yükselmesi, bu koridorun potansiyelini ortaya koymaktadır (Loseva & Sanzheev, 2021). Ayrıca, koridorun işler hale gelmesi, bölgedeki barışı teşvik edebilirken, Ermenistan açısından stratejik riskler doğurabilmektedir (Staun, 2023). Sonuç olarak, bu çalışma, ticari diplomasi ile lojistik koridorların etkileşiminin multidisipliner bir şekilde ele alınmasını sağlamanın yanı sıra, stratejik güç dengelerinin analizi konusunda önemli bir literatür sunmaktadır.

### 2.4 Veri Analizi

Çalışmanın dördüncü yöntemsel ayağı, nicel veri analizi olmuştur. İki temel veri kaynağı kullanılmıştır:

Şekil 1. Lojistik Performans İndeksi 2010-2023 Skorları



Kaynak: LPI verileri (Dünya Bankası, 2023)

Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi 2023 verileri incelendiğinde: Türkiye'nin 3,4 puan ile orta-üst seviyede olduğu, altyapı ve zamanında teslim kategorilerinde iyileşme gösterdiği anlaşılmaktadır. Azerbaycan (2.8) ve Kazakistan (2.6) ise düşük skorlarıyla koridor üzerinde darboğaz yaratmaktadır. Almanya (4.1) ve Çin (3.7) daha yüksek skorlarla küresel lojistik performansa sahiptir.

**Tablo 1.** Türkiye'nin Seçili Ülkelerle Dış Ticaret Hacmi (2010-2024)

| Year | China | EU  | Russia | Kazakhstan | Azerbaijan |
|------|-------|-----|--------|------------|------------|
| 2010 | 20    | 120 | 25     | 3          | 2          |
| 2011 | 22    | 130 | 30     | 3.2        | 2.1        |
| 2012 | 24    | 140 | 35     | 3.5        | 2.3        |
| 2013 | 25    | 145 | 32     | 3.6        | 2.5        |
| 2014 | 27    | 150 | 30     | 3.8        | 2.6        |
| 2015 | 28    | 155 | 28     | 4          | 2.8        |
| 2016 | 30    | 160 | 26     | 4.2        | 3          |
| 2017 | 32    | 165 | 24     | 4.3        | 3.1        |
| 2018 | 33    | 170 | 22     | 4.5        | 3.2        |
| 2019 | 34    | 175 | 25     | 4.6        | 3.3        |
| 2020 | 36    | 180 | 28     | 4.8        | 3.5        |
| 2021 | 38    | 185 | 30     | 5          | 3.6        |
| 2022 | 40    | 190 | 32     | 5.2        | 3.7        |
| 2023 | 42    | 195 | 34     | 5.4        | 3.8        |
| 2024 | 45    | 200 | 36     | 5.6        | 4          |

**Kaynak:** Dış Ticaret Verileri 2010-2024 (UN Comtrade, Worldbank Database)

UN Comtrade Ticaret Verileri incelendiğinde (2010-2024), Türkiye ile Çin ticaretinin 20 milyar \$'dan 45 milyar \$'a, Türkiye ile Kazakistan ticaretinin 3 milyar \$'dan 5,6 milyar \$'a, Türkiye ile Azerbaycan ticaretinin ise 2 milyar \$'dan 4 milyar \$'a yükseldiğini ortaya koymaktadır. Türkiye ile AB ticaretinin ise 200 milyar \$ seviyesini aşarak ana eksen konumunu sürdürmekte olduğunu görülmektedir. Son olarak Türkiye ile Rusya ticaretinin ise enerji ithalatı nedeniyle 2024'te 36 milyar \$'ı aştığı görülmektedir. Bu bulgular, koridorların yalnızca jeopolitik değil, ekonomik etkinlik açısından da değerlendirildiğini ortaya koymaktadır.

## 2.5 Yöntemsel Katkı

Bu bütünsel yöntemsel çerçeve, çalışmanın güvenilirliğini artırmaktadır. Politika belgeleri analizi ile stratejik vizyonlar çözümlenmiş, harita bazlı karşılaştırmalarla güzergâhların avantaj ve dezavantajları ortaya konmuş, Zengezur örneği üzerinden ticari diplomasiyi işleyişi incelenmiş, LPI ve ticaret verileriyle lojistik performans somutlaştırılmıştır. Böylece lojistik koridorların yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda siyasi ve diplomatik boyutları da bütüncül biçimde anlaşılmıştır.

### 3. Bulgular

#### 3.1.Orta Koridor'un Avantajları

Orta Koridor (Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergâhı) Çin'den başlayarak Kazakistan, Hazar Denizi, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanan çok modlu bir lojistik hattı olarak öne çıkmaktadır. Bu koridorun temel avantajı, Çin-Avrupa arasındaki taşımacılık süresini ve jeopolitik riskleri azaltan bir alternatif sunmasıdır. Mevcut çalışmalara göre, Orta Koridor üzerinden yapılan taşımalar Çin ile Avrupa arasındaki toplam transit süresini denizyoluna kıyasla yaklaşık 30-35 günden 12-18 güne düşürebilmektedir (Buzdağlı ve Özdemir, 2021; Akıncı ve Taşkın, 2024). Bu süre avantajı, özellikle zaman hassasiyeti yüksek mallar açısından koridorun rekabet gücünü artırmaktadır.

2021 yılında Süveyş Kanalı'nda yaşanan Ever Given krizi sırasında küresel ticaretin günlük yaklaşık 9,6 milyar ABD doları değerinde aksadığı tahmin edilmiştir. Bu olay, dünya ticaretinin yaklaşık %12'sinin tek bir boğaza bağımlı olmasının yarattığı yapısal kırılganlığı açık biçimde ortaya koymuştur (Buzdağlı ve Özdemir, 2021). Benzer şekilde, Rusya-Ukrayna savaşı sonrasında Kuzey Koridoru'nu kullanan taşımaların önemli bir kısmı yaptırımlar, sigorta maliyetleri ve güvenlik riskleri nedeniyle sekteye uğramış; Avrupa merkezli lojistik firmalarının Orta Koridor'a yönelimi belirgin şekilde artmıştır. Nitekim 2022-2023 döneminde Orta Koridor üzerinden taşınan yük miktarının %60'ın üzerinde artış gösterdiği rapor edilmektedir (Akıncı ve Taşkın, 2024).

Orta Koridor'un bir diğer önemli avantajı, Türk Devletleri Teşkilatı (TDT) üyesi ülkeler arasındaki ekonomik ve lojistik entegrasyonu güçlendirme kapasitesidir. Kazakistan ve Azerbaycan gibi ülkeler, Çin-Avrupa ticaretinde geçiş ülkesi konumlarını pekiştirirken, transit gelirlerini ve lojistik yatırımlarını artırmaktadır. Bu bağlamda, 2017 yılında faaliyete geçen Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu hattı, Orta Koridor'un omurga unsurlarından biri haline gelmiştir. BTK hattı sayesinde Türkiye ile Kafkasya ve Orta Asya arasındaki demiryolu taşımacılığı süresi yaklaşık 10-12 gün kısalmış, yıllık taşıma kapasitesi ise ilk aşamada 1 milyon ton, orta vadede 6,5 milyon ton, uzun vadede ise 17 milyon ton seviyelerine ulaşabilecek şekilde planlanmıştır (Akıncı ve Taşkın, 2024).

Türkiye'nin "Yeniden Asya" girişimi kapsamında Orta Koridor'u dış ticaret ve kamu diplomasisi aracı olarak konumlandırması, hattın stratejik değerini daha da artırmaktadır. Türkiye, bu koridor aracılığıyla Orta Asya ülkeleriyle ticaret hacmini artırmayı, Asya-Avrupa lojistik zincirlerinde merkez ülke konumunu güçlendirmeyi ve transit taşımacılıktan elde edilen

katma değeri yükseltmeyi hedeflemektedir (Akçayır, 2023). Orta Koridor'un çevresel avantajları da akademik literatürde giderek daha fazla vurgulanmaktadır. Deniz taşımacılığına kıyasla, demiryolu ağırlıklı taşımacılığın ton-kilometre başına karbon salınımı yaklaşık %60–70 daha düşük seviyededir. Süveyş üzerinden gerçekleştirilen uzun mesafeli denizyolu taşımacılığı, daha yüksek yakıt tüketimi ve emisyon üretirken, Orta Koridor'un çok modlu ve demiryolu merkezli yapısı “yeşil lojistik” ilkeleriyle daha uyumlu bir alternatif sunmaktadır (Barış ve Barış, 2024). Bu özellik, Avrupa Birliği'nin Yeşil Mutabakat hedefleriyle örtüşmekte olup, Türkiye'nin AB pazarına erişiminde çevresel uyum açısından stratejik bir avantaj yaratma potansiyeline sahiptir.

### 3.2.Zengezur Koridoru'nun Önemi

Zengezur Koridoru, Azerbaycan'ın batı bölgeleri ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ni doğrudan bağlayarak, Türkiye ile Azerbaycan arasında kesintisiz bir kara hattı oluşturmayı hedeflemektedir. Bu koridor, iki ülke arasındaki ilişkileri güçlendirmesi ve Orta Asya'ya açılan kapı işlevini görmesi bakımından oldukça kritik bir öneme sahiptir. Zengezur Koridoru'nun devreye girmesi, Türkiye–Azerbaycan–Orta Asya bağlantısını doğrudan güçlendirerek Türk Dünyası'nın lojistik entegrasyonunu hızlandıracaktır (Gasıмова & Yurcu, 2023). Bu bağlamda, koridorun jeopolitik etkileri özellikle önemlidir. Zengezur Koridoru, İran'ın stratejik rolünü sınırlandırarak, bölgedeki etkisini azaltma potansiyeline sahipken, Rusya'nın da ulaşım ve güvenlik alanındaki hâkimiyetini zayıflatabilir (Karaoğlu & Asl, 2024). Bu durum, Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev tarafından “Türk Dünyası'nı birleştirecek ana damar” olarak ifade edilmiştir. Türkiye açısından ise Zengezur, Orta Asya'ya kesintisiz kara bağlantısı sağladığı için stratejik bir önceliktir (Gasıмова & Yurcu, 2023). Nahçıvan üzerinden Türkiye'ye doğrudan bağlanacak olan bu hattın, Bakü'den başlayarak Hazar ötesi Türk Cumhuriyetleri ile lojistik zincirin sürekliliğini sağlaması beklenmektedir. Sonuç olarak hem Orta Koridor hem de Zengezur Koridoru, jeopolitik, ekonomik ve çevresel açıdan önemli avantajlar sunarak, bölgedeki dinamiklerin yeniden şekillenmesine katkı sağlamaktadır.

**Şekil 2.** Zengezur Koridoru'nun Türkiye-Azerbaycan-Orta Asya Bağlantısını Gösteren Şema



**Kaynak:** Yazar tarafından oluşturulmuştur.

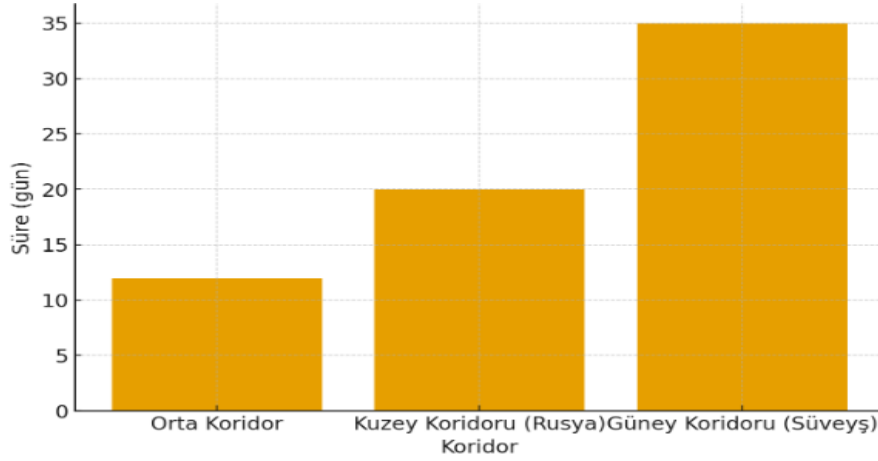
Bununla birlikte, koridorun hayata geçmesi durumunda Türk Dünyası ortak pazarının lojistik altyapısı da büyük ölçüde güçlenecektir. Bu şekil.2, Türkiye'nin Avrasya'daki lojistik ağlardaki konumunu göstermektedir. Özellikle Zengezur hattı, Hazar geçişlerini destekleyici ve Orta Koridor'un kritik bir tamamlayıcısı olarak işlev görecektir. Orta Asya'dan gelen malların Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınması daha hızlı ve düşük maliyetli hale gelirken, bölgesel ticaretin hacmi artacaktır. Bu durum, özellikle Türk Devletleri Teşkilatı'nın ekonomik entegrasyon hedeflerine önemli katkı sağlayacaktır.

### 3.3.Türkiye'nin Ticari Diplomasi Araçları

Türkiye, lojistik koridorlar üzerindeki rekabetten en yüksek faydayı elde edebilmek için ticari diplomasi araçlarını çok yönlü olarak kullanmaktadır. Bu bağlamda, Türk Devletleri Teşkilatı (TDT) üzerinden yürütülen çok taraflı anlaşmalar önem kazanmaktadır. TDT çerçevesinde imzalanan ulaştırma ve gümrük iş birliği anlaşmaları, lojistik süreçlerdeki bürokratik engelleri azaltmayı ve transit geçişleri kolaylaştırmayı hedeflemektedir. Örneğin, TDT çerçevesinde geliştirilen çeşitli stratejiler, ulaştırma altyapısının entegrasyonu ve gümrük prosedürlerinin uyumlaştırılmasını stratejik öncelik olarak belirlemektedir. Bu tür kapsamlı belgeler, Türkiye'nin bölgedeki ulaşım ağlarını geliştirme planlarını ve bunların uluslararası ticaretteki etkisini göstermektedir (Bardakçı ve Barut, 2021). Türkiye'nin AB ile ticarete ise, yeşil lojistik uyumu çerçevesinde önemli adımlar atılmaktadır. AB'nin "Yeşil Mutabakat" sürecine uyum, çevresel bir gereklilik olmaktan öte, Türkiye'nin Avrupa pazarına entegrasyonunu artıracak kritik bir unsur olarak değerlendirilmektedir. Karbon salınımına bağlı yeni ticaret düzenlemeleri, Türkiye'ye Orta Koridor üzerinden Avrupa'ya taşınan düşük karbon ayak izine sahip ürünlerin rekabet avantajı sunmasını sağlayacaktır. Türkiye, lojistik altyapısını daha çevreci hale getirmek ve dijitalleşmeyi hızlandırmak için hem AB fonları hem de Asya kaynaklı finansman mekanizmaları ile iş birliği arayışını sürdürmektedir (İmer-Ertunga & Seyhun 2022; Kesgingöz & Tanır, 2022). Çin ile ilişkilerde Türkiye, iş birliği ve rekabet dengesini gözetmeye çalışmaktadır. Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi (KYG) kapsamında geliştirdiği Kuzey Koridoru, Orta Asya ve Rusya üzerinden Avrupa'ya ulaşırken, Türkiye'nin Orta Koridoru, bu hatta alternatif bir güzergâh olarak öne çıkmaktadır. Türkiye, Orta Koridor'un BRI ile çatışan değil, tamamlayıcı bir güzergâh olduğunu vurgulamaktadır. Son yıllarda, Çin'den Türkiye'ye konteyner taşımacılığında meydana gelen artış, Pekin'in Orta Koridor'un potansiyelini fark etmeye başladığını göstermektedir. Bununla birlikte, Türkiye bu hattı Çin'e bağımlı olmadan çeşitlendirme arzusunu sürdürmekte ve Avrupa ile Asya arasındaki lojistik zincirdeki stratejik özerkliğini korumaya çalışmaktadır (Gökce & Ay, 2019; Kökyay

vd., 2023). Nihayetinde Türkiye'nin ticari diplomasi araçları, bölgedeki lojistik rekabetin yanı sıra çok taraflı iş birliklerini teşvik etme ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşma stratejilerini kapsamaktadır. Bu araçların etkin kullanımı, Türkiye'nin uluslararası ticaretteki küresel ticaret ağları içerisindeki yerini sağlamlaştıracaktır (Bardakçı, 2024).

**Şekil 3.** Lojistik Koridorlar Karşılaştırma Tablosu ve Koridorlara Göre Taşıma Süresi



**Kaynak:** Dünya Bankası verilerinden yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tüm bu bulgular göstermektedir ki; Orta Koridor ve Zengezur Koridoru Türkiye'nin jeopolitik ve ekonomik çıkarları açısından kritik öneme sahiptir. Ankara'nın ticari diplomasi araçlarını çok yönlü biçimde kullanabilmesi, bu koridorların etkinliğini artıracak ve Türkiye'yi Avrasya lojistiğinde merkezi bir aktör haline getirecektir.

#### 4. Tartışma

Lojistik koridorlarda yaşanan rekabet, yalnızca ekonomik avantaj elde etme amacını değil, aynı zamanda jeopolitik güç mücadelesinin stratejik yansımalarını da içermektedir. Tarih boyunca ticaret yolları, sadece mal ve hizmetlerin taşındığı hatlar değil, aynı zamanda kültürel etkileşimlerin, siyasi nüfuz alanlarının ve hegemonya mücadelelerinin temel araçları olmuştur. 21. yüzyılda bu durum yeniden canlanmış, özellikle Avrasya coğrafyasında farklı koridor projeleri üzerinden büyük güçler arasında yeni bir rekabet zemini oluşmuştur. Türkiye'nin Orta Koridor vizyonu da bu bağlamda, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) ile hem tamamlayıcı hem de rekabetçi bir ilişki içinde şekillenmektedir. Orta Koridor'un Çin için önemi, tek yönlü bir alternatif oluşturmaktan ziyade, küresel tedarik zincirlerindeki çeşitliliği artırmasıdır (Usman, 2023; Khan vd., 2018). Çin, BRI kapsamındaki yatırımlarında Pakistan'daki Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) ve Rusya üzerinden geçen Kuzey Koridoru gibi güzergâhlara öncelik vermekte, ancak Ukrayna-Rusya savaşı ve Batı yaptırımları, Orta

Koridor'u daha cazip hale getirmiştir (Kamnde & Wu, 2024). Bu noktada Türkiye'nin sunduğu güvenli ve siyasi olarak nispeten istikrarlı hat, Çin açısından bir sigorta niteliği taşımaktadır. Ancak bu avantajın sürdürülebilir olabilmesi, Türkiye'nin hem Batı ile ilişkilerini koparmadan hem de Çin ile doğrudan rekabeti kontrollü tutarak çift yönlü bir diplomasi geliştirmesine bağlıdır (Tsymbal vd., 2023). Zengezur Koridoru, bu mücadelenin en somut yansımalarından biridir. Azerbaycan ile Ermenistan arasındaki barış sürecine bağlı olarak şekillenen bu hat, yalnızca bölgesel ticaretin canlanması açısından değil, Türkiye'nin Güney Kafkasya'daki diplomatik etkinliğinin sınanacağı bir laboratuvar niteliğindedir. Koridorun açılması durumunda Türkiye, Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile doğrudan bağlantı kurabilecek ve enerji hatlarından lojistik altyapıya kadar birçok stratejik projede merkezi bir rol üstlenebilecektir (Arowosegbe vd., 2024). Ancak burada dikkat çekici husus, Zengezur hattının yalnızca Azerbaycan'ın değil, aynı zamanda Rusya, İran ve hatta Çin'in çıkar hesaplarının da kesişim noktasında yer almasıdır. Rusya, Güney Kafkasya'da kendi nüfuz alanını korumak için Zengezur'un açılmasına mesafeli yaklaşırken; İran, bu hattın açılmasının kendi kuzey-güney ticaret güzergâhlarını gölgede bırakacağından endişe duymaktadır (Baniya vd., 2020). Bu bağlamda, Türkiye'nin izleyeceği ticari diplomasi, yalnızca Azerbaycan-Ermenistan barışıyla sınırlı kalmayacak, aynı zamanda bu iki bölgesel aktörün itirazlarını da yönetmek zorunda kalacaktır. Burada Türkiye için önemli bir strateji, Zengezur Koridoru'nu yalnızca bir Türk dünyası entegrasyon hattı olarak değil, aynı zamanda küresel ticaretin ortak faydasına hizmet eden bir güzergâh olarak sunabilmektir. Örneğin, Avrupa Birliği'ne yapılacak vurguda enerji güvenliği, Çin'e yönelik açıklamalarda ise tedarik zinciri çeşitliliği öne çıkarılabilir (Huang vd., 2020; Czerewacz-Filipowicz, 2019).

Orta Koridor'un en önemli sorunlarından biri finansman sorunudur. Çin, KYG çerçevesinde milyarlarca dolarlık altyapı yatırımı gerçekleştirebilirken, Türkiye'nin tek başına aynı ölçekli yatırımları finanse etmesi mümkün değildir. Türk Devletleri Teşkilatı (TDT) çerçevesinde ortak fon mekanizmaları geliştirilmesi kritik önemdedir. Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan gibi ülkelerin doğal kaynak gelirlerini lojistik altyapıya yönlendirmesi, Türkiye'nin bu ülkelerle ortak yatırım fonları kurarak kredibilitesini artırmasına olanak tanıyabilir. Aksi takdirde, Orta Koridor'un cazibesi kâğıt üzerinde kalabilir (Wu vd., 2023; Azer vd, 2021). Lojistik koridorların yalnızca ekonomik birer güzergâh değil, aynı zamanda dijital ve yeşil dönüşüm unsurlarını da kapsayan çok boyutlu yapılar haline geldiği görülmektedir. Özellikle taşımacılıkta karbon vergisi uygulamaları ve gümrük geçişlerinde yeşil sertifikaların zorunlu hale gelmesi, Türk lojistik firmalarının rekabet gücünü doğrudan

etkileyebilir (Voon & Xu, 2019; Sun vd., 2019). Türkiye, doğru hamleleri yapabildiği takdirde Avrasya lojistik haritasında merkezî bir konuma yükselebilir; aksi takdirde avantajlarını hızla kaybedebilir (Ergenç, 2015).

## 5. Sonuç ve Öneriler

Türkiye'nin lojistik koridorlarda ticari diplomasi merkezli bir strateji izlemesi artık bir tercih değil, zorunluluktur. Mevcut jeopolitik ortamda yalnızca altyapı yatırımlarına odaklanmak yeterli değildir; Türkiye aynı zamanda bu yatırımları uluslararası meşruiyetle desteklemeli, farklı aktörlerin çıkarlarını dengeleyecek diplomatik kanallar açmalı ve yeni finansman modelleri geliştirmelidir.

### 5.1. Politika Önerileri

Türkiye, Zengezur Koridoru'nun yalnızca Türk dünyasının değil, Avrupa ve Asya arasındaki ticaretin de ortak yararına hizmet ettiğini vurgulamalıdır. Bu amaçla AB nezdinde enerji arz güvenliği argümanı, Çin nezdinde ise tedarik zinciri çeşitliliği ön plana çıkarılabilir. Ayrıca koridorun uluslararası hukuk çerçevesinde barışçıl ve kapsayıcı bir projeye dönüştürülmesi için Avrupa Güvenlik ve İş birliği Teşkilatı (AGİT) ve Birleşmiş Milletler platformlarında diplomasi yürütülmesi faydalı olacaktır. Benzer şekilde Türk Devletleri Teşkilatı çatısı altında kurulacak bir “Lojistik Yatırım Fonu”, hem Türk dünyası ülkelerinin doğal kaynak gelirlerini yönlendirebileceği bir platform sunacak hem de Batılı finans kuruluşlarının sürece katılımını kolaylaştıracaktır. Örneğin, Kazakistan'ın petrol gelirleri ve Özbekistan'ın altın rezervleri bu fona aktarılabilir, Türkiye ise teknik ve operasyonel bilgi birikimi ile katkı sağlayabilir. Bunlara ek olarak Avrupa Birliği'nin Yeşil Mutabakat süreci kapsamında karbon emisyonu azaltma ve dijital lojistik sertifikasyon uygulamaları hızla yaygınlaşmaktadır. Türkiye'nin bu standartlara uyum sağlaması için hem özel sektörün dönüşümüne yönelik teşvikler hem de kamu-özel ortaklık projeleri devreye alınmalıdır. Örneğin, demiryolu taşımacılığının payının artırılması ve limanlarda yeşil enerji altyapısının geliştirilmesi, Türkiye'nin rekabet gücünü artıracaktır. Ayrıca, Türkiye Çin ile ilişkilerinde rekabeti sertleştirmekten ziyade tamamlayıcılığı artıran bir mekanizma geliştirmelidir. Bu bağlamda, Çin'in Orta Koridor üzerinden Avrupa'ya ihracat yaparken Türk lojistik firmalarıyla iş birliği yapması sağlanabilir. Ortak lojistik merkezleri kurulması, gümrük süreçlerinin dijitalleştirilmesi ve limanlarda Çinli-Türk ortak işletme modellerinin uygulanması, her iki taraf için de kazan-kazan stratejisi oluşturacaktır. Son olarak Orta Koridor'un uzun vadeli cazibesi, yalnızca fiziksel altyapı değil, aynı zamanda dijital lojistik çözümleri ve çevreye duyarlı taşımacılık modelleri ile güçlendirilebilir. Türkiye,

blokszincir tabanlı gümrük uygulamaları, karbon ayak izi düşük taşımacılık çözümleri ve akıllı lojistik merkezleri gibi yenilikçi adımlar atmalıdır. Sonuç olarak, Türkiye'nin Zengezur, Orta Koridor ve Yeni İpek Yolu ekseninde yürüteceği ticari diplomasi, yalnızca bölgesel değil küresel güç dengelerini de etkileme potansiyeline sahiptir. Türkiye, diplomasi, finansman, standartlara uyum ve inovasyonu bir arada yürütebildiği ölçüde Avrasya'nın yükselen lojistik merkezi olabilecektir.

### Kaynakça

- Akçayır, Ö. (2023). Ulusal Riskler, Jeopolitik Riskler ve Küresel Belirsizliklerin Türk Lirasının Değeri Üzerindeki Etkileri. *Alanya Akademik Bakış*, 7(2), 649-669.
- Akıncı, Ö. ve Taşkın, E. (2024). Türkiye'nin Küresel Rekabet Gücünün Artırılması: Lojistik Altyapı ve Sürdürülebilir Ticarete Odaklanmak. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 13(5), 2079-2102.
- Arowosegbe, O., Olutimehin, D., Odunaiya, O., & Soyombo, O. (2024). Risk Management İn Global Supply Chains: Addressing Vulnerabilities İn Shipping And Logistics. *International Journal of Management & Entrepreneurship Research*, 6(3), 910-922.
- Ateş, E. (2022). Orta Aras Havzası Şehirlerinden Duvin'in Orta Çağ Ticaretindeki Yerine Bir Bakış (v-xiii. yüzyıllar). *Ortaçağ Araştırmaları Dergisi*, 5(2), 412-429.
- Avetisyan, R. (2023). The Policy Of Extra-Regional "Power Centers" İn The Process Of Transformation Of The Security Environment İn The South Caucasus, 38-53.
- Aydın, İ. (2024). Dünyayı Birbirine Bağlamak: Kuşak Yol Girişimi ve Doğu Akdeniz'in Abd-Çin Küresel Rekabeti Açısından Önemi. *Uluslararası İlişkiler ve Diplomasi*, 7(2), 1-19.
- Azer, Ö. A., Min, W., ve Ulker, Y. (2021). The Strategic Importance Of The "Belt And Road Initiative" Connectivity With The "Middle Corridor" Program İn Turkey. *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 10(2), 543-566.
- Bardakçı, H., Erdogdu, A., & Barut, A. (2020). Relationship Between Logistics Performance, Economic Growth And Financial Development İn G-7 And E-7 Countries. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 9(5), 4154-4166.
- Bardakçı, H., & Barut, A. (2021). Türki Cumhuriyetlerde Fikri-Sinai Mülkiyet Hakları ile İthalat Arasındaki İlişkinin İncelenmesi Üzerine Bir Panel Veri Analizi. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 20(77), 393-402.
- Bardakçı, H. (2024). The Use of Nazım Hikmet's Works as a Tool of Cultural Diplomacy with Soviet Cartoons: Analysing in terms of Cultural Exchange. *Folklor Akademi Dergisi*, 7(1), 496-504.
- Bariş, S. And Barış, A. (2024). Jeopolitik Riskler Savunma Harcamalarını Etkiliyor Mu? Panel Ardl Yaklaşımı İle Bir Analiz. *International Journal of Social Inquiry*, 17(1), 69-85.
- Baniya, S., Rocha, N., & Ruta, M. (2020). Trade Effects Of The New Silk Road: A Gravity Analysis. *Journal of Development Economics*, 146, 102467.

- Blanchard, J.-M. F., & Flint, C. (2017). The Geopolitics Of China's Maritime Silk Road Initiative: Introduction. *Geopolitics*, 22(2), 223-245.
- Buzdağı, Ö. and Özdemir, D. (2021). Jeopolitik Risk Endeksinin Askeri Harcamalar Üzerindeki Etkisi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 12(29), 188-203.
- Czerewacz-Filipowicz, K. (2019). The Eurasian Economic Union As An Element Of The Belt And Road Initiative. *Comparative Economic Research Central and Eastern Europe*, 22(2), 23-37.
- Ergenç, C. (2015). Can Two Ends Of Asia Meet? An Overview Of Contemporary Turkey-China Relations. *East Asia*, 32(3), 289-308.
- Fallows, J. (2016, December). China's great leap backward. *The Atlantic*. Retrieved from <https://www.theatlantic.com/magazine/archive/2016/12/chinas-great-leap-backward/505817/>
- Gasıмова, T. And Yurcu, M. (2023). Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan'ın Dış Ticaret ve Lojistik Faaliyetlerine Olası Etkilerinin Swot Analizi. *Dumlupınar Üniversitesi İİBF Dergisi*, (12), 1-15.
- Gökce, E. And Ay, İ. (2019). Gümrük Birliği Antlaşmasının 2005 Yılı ve Sonrası Türkiye Ödemeler Bilançosuna Etkisi. *Bulletin of Economic Theory and Analysis*, 4(2), 79-96.
- Gülcan, N., Ceyhan, T. (2022). Jeopolitik Riskin Pay Senedi Fiyatlarına Etkisinin Fourier Yaklaşımıyla Değerlendirilmesi: Türkiye Örneği. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 14(3), 2531-2545.
- Huang, Q., Zhu, X., Liu, C., Wu, W., Liu, F., & Zhang, X. (2020). Spatial-Temporal Evolution And Determinants Of The Belt And Road Initiative: A Maximum Entropy Gravity Model Approach. *Chinese Geographical Science*, 30(5), 839-854.
- Karaoğlu, O. And Asl, S. (2024). Jeopolitik Güç Dengesi Açısından Çin'in Orta Doğu'da İran ve Suudi Arabistan Yaklaşımı. *Tesam Akademi Dergisi*, 11(1), 237-266.
- Kazancı, B. And Barun, İ. (2023). İpek Yolu Üzerinde Alternatif Güzergâhın Türkiye Açısından Önemi: Olası Türk Koridoru. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 25(2), 570-581.
- Matyar Tanır, Y., & Kesgingöz, H. (2022). Türkiye ve Avrupa Birliği Ülkelerinin Lojistik Performanslarının Konjonktürel Yaklaşımla Değerlendirilmesi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19, ("21. Uluslararası İşletmecilik Kongresi" Özel Sayısı), 73-88.
- Kamnde, V. and Wu, W. (2024). The Impact Of The Belt And Road Initiative On The Air Transport Network In Central Asia: A Case Study Of Kazakhstan And Uzbekistan. *Modern Economy*, 15(05), 587-597.
- Khan, M., Sandano, I., Pratt, C., & Farid, T. (2018). *China's Belt And Road Initiative: A Global Model For An Evolving Approach To Sustainable Regional Development*. *Sustainability*, 10(11), 4234.
- Kökyay, F., Uysal, A., & Kökyay, N. (2023). Bilim Diplomasisi Bağlamında Ortak Araştırma İstasyonlarının Türkiye'nin Antarktika Vizyonuna Katkısı. *Nişantaşı Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(1), 232-250.

- Loseva, A. and Sanzheev, E. (2021). Transport Corridors As A Factor Of Urbanization Processes İn The Regions Of Russia Within The Framework Of The New Great Tea Route. *Iop Conference Series Earth and Environmental Science*, 885(1), 012014.
- Lee, D., & Hocking, B. (2010). Economic diplomacy. In R. A. Denemark (Ed.), *The International Studies Encyclopedia*. Wiley-Blackwell.
- Modebadze, V. (2024). Geopolitical Function And Purpose Of The Middle Corridor: Transcontinental Trade-Economic Corridor Between Europe And Asia. *Works of Georgian Technical University*, 3(533), 295-307.
- Oktaý, E. & Turan, A. (eds.) (2023). *Cumhuriyetin 100. Yılında Türkiye'de Siyaset ve İdeolojiler Üzerine Tartışmalar*. Özgür Yayınları.
- Roslyakova, N. and Dorofeeva, L. (2022). Northern And Southern Transport Corridors: New Realities And Development Prospects. *Regionalnaya Ekonomika Yug Rossii*, (4), 29-43.
- Saner, R., & Yiu, L. (2003). *International economic diplomacy: Mutations in post-modern times* (Discussion Papers in Diplomacy No. 84). The Hague: Netherlands Institute of International Relations 'Clingendael'.
- Sezer, S. (2025). Uluslararası Siyasette Büyük Güç Rekabeti: Abd, Çin Ve Rusya'nın Politik Ekonomik Stratejileri. *Fiscaeconomia*, 9(2), 1022-1038.
- Staun, J. (2023). Russia's Arctic Policy: Upcoming Change?. *Polar Record*, 31, 59.
- Sun, Q., Zhang, X., Xu, X., Yang, Q., & Wang, S. (2019). Does The "Belt And Road Initiative" Promote The Economic Growth Of Participating Countries?. *Sustainability*, 11(19), 5240.
- Tekir, O. (2017). Çin'in Yükselişi, İpek Yolu Projesi ve Küresel Sistemin Dönüşme Potansiyeli. *The Journal of Social Sciences*, 18(18), 391-405.
- Tekir, O. And Demir, N. (2019). Çin'in Yükselişi, İpek Yolu Projesi ve Küresel Sistemin Dönüşme Potansiyeli. *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 26(1), 263-276.
- Tsymbal, L., Natsvlishvili, T., ve Verdenhofa, O. (2023). One Belt, One Road Project: The Impact Of Smart Technologies On İnfrastructure And Logistics. *Baltic Journal of Economic Studies*, 9(3), 214-221.
- Usman, S. (2023). The Impact Of The Belt And Road Initiative On China's Economy. *Asr Chiang Mai University Journal of Social Sciences and Humanities*, 10(2).
- Voon, J. and Xu, X. (2019). Impact Of The Belt And Road Initiative On China's Soft Power: Preliminary Evidence. *Asia-Pacific Journal of Accounting & Economics*, 27(1), 120-131.
- Wu, T., Zhou, D., Cheng, H., Zhang, K., & Jiang, Y. (2023). Research On The Policy Effects And Impact Mechanisms Of The Belt And Road Initiative On China's Forest Products Trade. *Sustainability*, 13(4), 2120.
- Yang, Y., Dong, S., Boldanov, T., Li, F., Cheng, H., Liu, Q., ... & Li, Z. (2021). Construction Of The Primorsky No. 1 And No. 2 International Transport Corridors: Risk Evaluation And Mitigation Policies. *Sustainability*, 13(4), 2120.

- Çılgın, M. (2023). Enerji Güvenliği ve Jeopolitik: Çin ve Hindistan'ın Uluslararası Enerji İlişkilerindeki Rolü. *Journal Iras*, (1), 64-92.
- Özsoy, B. (2024). Azerbaycan'ın Ulaşım Hatları Politikası ve Zengezur Koridoru. *Asya Studies*, 8(29), 143-156.
- Üste, A. And Aydın, Ü. (2022). An Importance Of The Zengezur Corridor In The Context Of Regional Security Complex Theory In The South Caucasus. *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 261-274.
- İmer-Ertunga, E. And Seyhun, Ö. (2022). Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması ve Türkiye'nin İhracatına Olası Etkileri. *Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 13(1), 1-13.
- European Commission & High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy. (2021, December 1). *The Global Gateway* (JOIN (2021) 30 final). Brussels: European Commission.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2022). 2053 Ulusal Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı. Ankara: UAB.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2024). 2024-2028 Stratejik Plan. Ankara: UAB.
- World Bank. (2023). *Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy* (Logistics Performance Index). Washington, DC: World Bank.
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Statistics Division. (2023). UN Comtrade Database. Retrieved from <https://comtrade.un.org> (OECD)
- European Commission (2023). *Sustainable Transport Connections Between Europe And Central*
- OECD (2023). *Realising the Potential of the Middle Corridor*. [core.bsec-organization.org](https://core.bsec-organization.org), Erişim Tarihi: 29.01.2026.

### **Yazar Beyanı**

**Hakem Değerlendirmesi:** Dış bağımsız çift kör hakem değerlendirmesi yapılmıştır.

**Yazar Katkısı:** Yazar %100 katkı sağlamıştır.

**Destek ve Teşekkür Beyanı:** Çalışmada herhangi bir destek alınmamıştır.

**Etik Onay:** Bu çalışma etik kurul izni gerektirmemektedir.

**Çıkar Çatışması Beyanı:** Çalışmada herhangi bir çıkar çatışması bulunmamaktadır.

**Peer Review:** Independent double-blind peer review was conducted.

**Author Contributions:** The author contributed 100% to the study.

**Funding and Acknowledgement:** No support was received for the study.

**Ethics Approval:** Ethics committee approval is not applicable to this study.

**Conflict of Interest:** There is no conflict of interest with any institution or person related to the study