



Özalp, M. (2026). Türkiye'nin bölgesel ve küresel gücünün yükselişinde: Zengezur koridoru ve kalkınma yolu.
Uluslararası Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi, 9(1), 185-208.

TÜRKİYE'NİN BÖLGESEL VE KÜRESEL GÜCÜNÜN YÜKSELİŞİNDE: ZENGEZUR KORİDORU VE KALKINMA YOLU

Mustafa ÖZALP*

Öz: Bilgi teknolojilerindeki gelişmeler, nüfus artışı ve ekonomik büyüme; iç içe geçmiş küreselleşen dünyada mal, hizmet, sermaye ve insan hareketliliğini sürekli arttırmaktadır. Bu durum devletler, milletler ve kıtalar arasında ithalat ve ihracat artışını tetiklemekle birlikte, önemli ticaret koridorlarına ve limanlara olan bağımlılığı beraberinde getirmiştir.

Küresel ısınmaya bağlı iklim değişikliği, göç kaynaklı krizler, enerji ve gıda tedarikine ilişkin birbirleriyle iç içe geçmiş kökü sorunlara çözümler geliştirilememesi, günümüz uluslararası sistemini öngörülemez ve belirsizlikler karmaşasına sürüklemiştir. ABD ve AB'nin eski gücünde olmaması, Doğu merkezli Çin, Rusya ve Hindistan gibi Asya ülkelerinin küresel ölçekte güçlenmeye başlamaları, diğer taraftan Türkiye, Suudi Arabistan, Brezilya ve Güney Afrika gibi ülkelerin orta ölçekli güç konumuna yükselmeleri dünyayı çok kutuplu hale getirmiştir.

Ukrayna savaşının durdurulamaması ve Ukrayna'nın dondurulmuş çatışma bölgesi haline dönüşmesi, ABD-İsrail'in Orta Doğu'daki katliamlarının önüne geçilememesi; iklim, enerji, gıda ve göç krizleri birlikte ele alındığında, dünyanın büyük bir sıkışmışlığa mahkûm olduğu görülmektedir. Bu mahkûmiyet dünyayı buhrana sokarak, III. Dünya Savaşı tartışmalarını gündemden düşürmemektedir. Büyük bir sıkışmışlık ve buhran içerisinde olan günümüz uluslararası ilişkiler karmaşasında, devletlerin sürdürülebilir büyüme ve kalkınmaları için uluslararası tedarik zincirlerinin (ticaret koridorları ve limanlar) güvenliği büyük önem taşımaktadır.

Bu araştırmanın temel konusu Türkiye üzerinden geçmesi planlanan Orta Koridor bağlamında, Zengezur Koridoru ve Kalkınma Yolu'dur. Araştırmanın odağı bu iki koridorun birbirine entegre edilerek işlevselliğinin artmasının sonucunda, Türkiye'nin bölgesel ve küresel gücünün yükselişi üzerine yansımalarıdır. Araştırmanın ispatlamaya çalıştığı argüman ise Türkiye merkezli Orta Koridor'un, inşasının, Türkiye'nin ekonomik kalkınmasına ivme katacağı ve dünyadaki başat güç serüvenini başlatacağıdır.

Anahtar Kelimeler: Türkiye, Zengezur Koridoru, Kalkınma Yolu, güvenlik, bölgesel güç, küresel güç, Türk dünyası.

IN THE RISE OF TURKEY'S REGIONAL AND GLOBAL POWER: ZANGEZUR CORRIDOR AND DEVELOPMENT PATH

Abstract: Advancements in information technologies, population growth, and economic expansion continuously increase the mobility of goods, services, capital, and people in today's interconnected and globalized world. This dynamic not only stimulates import and export flows among states, nations, and continents but also deepens dependence on critical trade corridors and ports.

* Doç. Dr., Yozgat Bozok Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü,
mustafa.ozalp@yobu.edu.tr

 ORCID: 0000-0002-7311-6173

The inability to address deeply intertwined challenges-such as climate change driven by global warming, migration-related crises, and issues concerning energy and food supply-has plunged the international system into unpredictability and uncertainty. The relative decline of the United States and the European Union, alongside the growing influence of Asia-centered powers such as China, Russia, and India, as well as the rise of middle powers including Turkey, Saudi Arabia, Brazil, and South Africa, has fostered the emergence of a multipolar world order.

The protracted nature of the Ukraine war, its transformation into a frozen conflict, and the inability to prevent U.S.-Israeli atrocities in the Middle East-when considered together with climate, energy, food, and migration crises-demonstrate the structural deadlock of the global system. This deadlock has triggered widespread turmoil, keeping discussions of a potential Third World War on the agenda. Within this environment of crisis, the security of international supply chains-particularly trade corridors and ports-has become critical for states' sustainable growth and development.

This research focuses on the Zangezur Corridor and the Development Road within the framework of the Middle Corridor planned through Turkey. It examines how integrating these two corridors could enhance their functionality and contribute to Turkey's regional and global influence. The study advances the hypothesis that the construction of the Turkey-centered Middle Corridor will accelerate national economic development and initiate Turkey's trajectory toward becoming a leading global power.

Keywords: Türkiye, Zangezur Corridor, Development Corridor, Security, Regional Power, Global Power, Turkic World.

Bilgi teknolojilerindeki gelişmeler, nüfus artışı ve ekonomik büyüme; iç içe geçmiş küreselleşen dünyada mal, hizmet, sermaye ve insan hareketliliğini sürekli arttırmaktadır. Bu durum devletler, milletler ve kıtalar arasında ithalat ve ihracat artışını tetiklemekle birlikte, önemli ticaret koridorlarına ve limanlara olan bağımlılığı beraberinde getirmiştir.

Küresel ısınmaya bağlı iklim değişikliği, göç kaynaklı krizler, enerji ve gıda tedarikine ilişkin birbirleriyle iç içe geçmiş kökü sorunlara çözümler geliştirilememesi, günümüz uluslararası sistemini öngörülemez ve belirsizlikler karmaşasına sürüklemiştir. Batı merkezli ABD ve AB'nin eski gücünde olmaması, Doğu merkezli Çin, Rusya ve Hindistan gibi Asya ülkelerinin küresel ölçekte güçlenmeye başlamaları, diğer taraftan Türkiye, Suudi Arabistan, Brezilya ve Güney Afrika gibi ülkelerin orta ölçekli güç konumuna yükselmeleri dünyayı çok kutuplu hale getirmiştir.

Selçuklu ve Osmanlı Devleti gibi köklü devlet geçmişine sahip olan Türkiye, tarihi birikimleri ve coğrafi konumunun avantajlardan dolayı, geleceğe yönelik bölgesel ve küresel güç olma ideallerinden hiçbir zaman vazgeçmemiştir. Anadolu coğrafyası her ne kadar son üç yüz yıldır, Batı'ya oranla siyasal ve ekonomik olmak üzere pek çok alanda geri kalmış olsa da bu geri kalmışlık, tarihin sorumluluğu ve coğrafyanın vermiş olduğu imkân ve olanaklardan dolayı, Türkiye'yi dünyada başat güç olma amaçlarından vazgeçirmemiştir. Türkiye'nin, Türkistan başta olmak üzere Osmanlı coğrafyasındaki milletlere karşı yumuşak güç diplomasi çerçevesindeki dostane tutumu ve Batılı ülkeler gibi tek yönlü çıkar elde etmek yerine, karşılıklı kazan kazan esasına dayanan siyasal, ekonomik, askeri ve çok yönlü kültürel yatırımları; başat güç olmak isteyen bir ülkenin reflekslerine benzemektedir. Bu bağlamda Türkiye'nin dünyada bölgesel ve küresel güç olmaya yönelik hamlelerinden en önemlileri sıralandığında:

- Osmanlı devletinin dağılmasının ardından, Türkiye'nin kültür coğrafyalarından (ortak tarih, din ve kültürel geçmiş), Türkiye'ye göçlerin gelmesi,
- Dünyada dengenin dengeleyicisi olarak Türkiye'nin, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni tarafsız bir şekilde uygulayabilmesi ve bu yönüyle güvenlik tüketen değil de güvenlik üreten bir ülke olması,
- Türkiye'nin Ukrayna savaşındaki arabuluculuk ve denge rolü,
- Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı (TİKA), Yurtdışı Türkler ve Akraba Topluluklar Başkanlığı (YTB), Yunus Emre Enstitüsü (YEE) ve Türk Devletleri Teşkilatı (TDT), gibi ulusal ve uluslararası ölçekte kurumların varlığı,

□ Bakü-Tiflis-Kars demiryolu başta olmak üzere Bakü-Tiflis-Ceyhan, Bakü-Tiflis-Erzurum ve TANAP gibi kıtalar arası enerji boru hatlarının hayata geçirilmesi,

□ Orta Koridor'un en önemli bileşenlerinden olan Zengezur Koridoru ve Kalkınma Yolu'nun birbirine entegre edilerek, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney arasında tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandırılmaya çalışılması gibi çok sayıda girişimler yer almaktadır.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, Zengezur Koridoru'nun inşa edilmesi sonrasında Türkistan'la ekonomik entegrasyon başta olmak üzere, çok yönlü kalkınma sağlayacaktır. Bu kalkınma sürecinde Türkistan'daki Hazar Denizi, Akdeniz, Ege Denizi ve Karadeniz birlikte ele alındığında, Türkiye 4 tarafı denizlerle çevrili büyük bir ada ülkesi konumuna yükselecektir. Türkiye 1,5 milyar insanın yaşadığı, 67 ülkeye, 4 saatlik uçuş mesafesinde olmakla birlikte, bu ülkelerin toplam ekonomik hacimleri 51,2 trilyon dolardır (Aslanhan, 2025). Bu sebeple Türkiye'nin başat güç olarak kalkınabilmesinde, Orta Koridor'un sayılamayacak kadar avantajları vardır.

Küresel ısınma, iklim değişikliği, göç, enerji ve gıda krizleri başta olmak üzere, sürekli artan nüfus ve ekonomik büyümeyle birlikte dünya büyük bir buhrana girmiştir. Uluslararası ilişkiler karmaşası bu buhranda III. Dünya Savaşı'na gebe konumundadır.

Devletlerin hem ulusal hem de uluslararası düzeyde güvenliklerini sağlamaları, sürdürülebilir büyüme ve kalkınmalarının devamlılığı açısından temel koşuldur. Özellikle Çin ve Hindistan başta olmak üzere, Asya'da hızla artan nüfus ve ekonomik büyüklük karşısında, ABD ve Avrupa'nın küresel etkinliğini kaybetmeye başlaması, dünya zenginliğinin Atlantik bölgesinden Asya-Pasifik'e doğru kaymasına neden olmuştur. Batı ve Rusya arasında, Ukrayna savaşının durdurulamaması sonucunda Ukrayna'nın dondurulmuş çatışma bölgesine dönüşmesi ve ABD-İsrail'in Orta Doğu'daki katliamları kaynaklı istikrarsızlıklar, geleneksel ticaret koridorlarını güvensiz hale getirmiştir. Dünyanın içerisinde bulunduğu bu sıkışmışlık sürecinde bir taraftan devletler rakiplerinin ticaret güzergâhlarını güvensiz hale getirirken, diğer taraftan da farklı devletler yeni ticaret güzergâhları inşa etmeye çalışmaktadırlar. Diğer bir ifadeyle günümüz modern savaşları bir devletin toprak parçasının tamamı için değil de stratejik ticaret koridorları ve limanları üzerinden yürütülmektedir. Özetle Çin'in Kuşak Yol güzergâhında bulunan Orta Koridor başta olmak üzere Süveyş Kanalı, Babelmendep Boğazı ve Hürmüz Boğazı gibi uluslararası deniz taşımacılığının yaklaşık %80'inin yapıldığı ticaret koridorları, vekâletler savaşına sahne olmaktadır. Bu bağlamda Pakistan'ın Gvadar, İran'ın Çabahar limanları başta olmak üzere Zengezur Koridoru ve Kalkınma Yolu'nun geçeceği güzergâhlar, vekâletler savaşının en yoğun yaşandığı bölgelerdir.

Uluslararası lojistik başta olmak üzere uluslararası ticarete güvenlik altın kuraldır. Uluslararası ticaret güzergâhında meydana gelen olası bir istikrarsızlık ortamı, sadece taşınan mal, hizmet ve sermayeyi olumsuz etkilememektedir. Küreselleşmiş ve iç içe geçmiş günümüz dünyasında olası bir istikrarsızlık ortamından üretici, tüketici ve transít ülkeler başta olmak üzere sayılamayacak kadar bileşenler etkilenmektedir.

Bu *araştırmanın temel konusu*, Zengezur Koridoru ve Kalkınma Yolu başta olmak üzere çeşitli ticaret koridorları ile merkez ülke olmayı; dış politikasının temel odağına yerleştiren Türkiye'nin, bu doğrultuda, başarılı olması durumunda bölgesel ve küresel güç konumuna yükselebileceğine ilişkin *tez, sentez ve analizlerden* oluşmaktadır.

Bu *araştırmada* Zengezur Koridoru ve Kalkınma Yolu'na odaklanılmıştır. Orta koridor çerçevesinde bu iki güzergâhla ilişkili olan diğer koridor ve limanlarla (Çabahar ve Gvadar) araştırma genişletilmiştir. Araştırmanın devamında Zengezur Koridoru ve Kalkınma Yolu'nun gerçekleşip, gerçekleşemeyeceğine ilişkin avantajlar, *fırsatlar, tehditler ve riskler kanıtlara dayalı metotlarla* detaylandırılmıştır. *Araştırmanın yönteminde nitel verilere* dayalı kanıtlar ve kaynaklar kullanılmıştır. Bu yöntem çerçevesinde, araştırma konusuna ilişkin bilimsel makalelerden, dünyanın önde gelen devlet yöneticilerinin ticaret koridorlarına yönelik

açıklamalarını içeren resmî haber sitelerinden ve çeşitli düşünce kuruluşlarının bilimsel kaynaklarından yararlanılmıştır.

Araştırma sürecinde Türkiye başta olmak üzere uluslararası literatürde ticaret koridorlarına ilişkin çok sayıda bilimsel çalışmanın olduğu fark edilmiştir. Fakat Orta Koridor'un Türkiye üzerinden geçmesi durumunda, sonuçlarının Türkiye'yi başat konumuna yükselteceğine ilişkin hiçbir literatür çalışmasına rastlanmamıştır. Bu çerçevede araştırmadan hedeflenen sonuç çıktılarıyla, literatür için ihtiyaç duyulan eksikliklerin tamamlanması, kamuoyu başta olmak üzere, akademik camiaya ve politika yapıcılarına yeni bir bakış açısının sunulması amaçlanmıştır.

Bu araştırmanın diğer araştırmalardan üç önemli farkı vardır:

Birincisi; Orta Koridor'un Türkiye üzerinden işlevsel hale gelmesi durumunda, uluslararası tedarik zincirlerinin güvenliğine büyük katkı sağlayacağı ve böylelikle de Türkiye'nin dünya barışı için daha fazla güvenlik üreten ülke konumuna yükseleceği tezidir.

İkincisi; Doğu-Batı ve Kuzey-Güney doğrultusunda; Zengezur Koridoru ve Kalkınma Yolu'nun birbirlerine entegre edilerek, işlevsel hale gelmesinin sonucunda, Türkiye'nin bölgesel ve küresel gücünün yükselişine katkı sağlayacağı argümanı bilimsel literatürlerle destekleyerek açıklamak.

Üçüncüsü ise; Türkiye'nin kıtalar arası küresel ticaret ve lojistik merkezi olma sürecinde ulaştırma diplomasisi alanında kaydettiği ilerlemelere vurgu yapılacaktır.

1. Küreselleşmeyle Birlikte Dünya Ticaret Koridorlarının Artan Önemi

İnsanlık var olduğu günden, günümüze kadar ulaştırma sektörü çeşitli değişim ve dönüşümler geçirmiştir. İnsanın doğuşu ile yaşıt olan ulaştırma sektörü malları, hizmetleri, sermayeyi ve düşünce gücünü bir noktadan diğer noktaya ilk olarak insanın fiziki gücüyle taşımasıyla başlamıştır. Daha sonra hayvanların eğitilmesi, tekerleğin icadı, sağlam ve dayanıklı gemilerin yapılmasının sonucunda, su yolu ulaştırma sektöründe daha aktif kullanılmaya başlanmıştır. Özellikle yelkenli gemilerin, yelkenlerinin deniz tuzuna dayanıklı kenevirten yapılmasının sonucunda ağır yükler denizler, okyanuslar aracılığıyla daha çok taşınmaya başlamıştır. Sanayi Devrimi'nin başlangıcına kadar ulaştırma sektörü normal hızla gelişmiştir. Bu sebeple dünyada, malların taşıma kolaylığı açısından üretim ve tüketim noktaları genel olarak birbirine yakın konumlanmıştır (Oral ve Kıpkip, 2019, s. 60). 15. yüzyıldan başlayarak daha gelişmiş pusulaların icat edilmesiyle dünyada coğrafi keşifler yüzyılı başlamıştır. Coğrafi keşifler sonucunda Sanayi Devrimi'yle birlikte daha sağlam ve dayanıklı, kömürle çalışan buharlı gemiler yapılmıştır. Bu gemiler Ümit Burnu ve Mecellen Boğazı'nın keşfine ortam hazırlamış olmakla birlikte, ulaştırma sektörüne ilişkin birçok yeni güzergâhı ortaya çıkarmıştır. 20. yüzyılın başından itibaren teknolojik gelişmelere paralel olarak içten yanmalı motorlu araçlar başta olmak üzere, tren ve uçakların ortaya çıkışı ulaştırma sektörüne yeni bir boyut kazandırmıştır. Günümüz modern dünyasında bilgi teknolojilerine dayalı, dijital teknolojik gelişmelerin her geçen gün hızla ilerlemesi, ulaştırma sektörünün hızına hız katmıştır (Oral ve Kıpkip, 2019, s. 61). Bu durum tabii olarak devletlerin, milletlerin ve toplumların; siyasal, ekonomik, kültürel ve sosyal yapılarında çok yönlü, büyük değişim ve dönüşümlere yol açmıştır.

Geçmişten günümüze, zamanın ruhuna göre çok yönlü değişim ve dönüşüm geçiren ulaştırma sektörü, bazı ticaret güzergâhların önemini arttırırken bazı güzergâhların önemini azaltmıştır. Örneğin Osmanlı ve Selçuklu devletleri döneminde; Çin ve Hindistan'dan gelen ipek ve baharat, Anadolu coğrafyası üzerinden Batı'ya ulaşırken, coğrafi keşiflerdeki gelişmelere paralel olarak yeni ticaret güzergâhlarının bulunmasının sonucunda, ticaret güzergâhı açısından Anadolu'nun önemi azalmıştır (Maró ve Torok, 2022). Anadolu geçişli, tarihi ipek ve baharat yolu olarak bilinen bu güzergâhın öneminin azalmasının sonucunda, Osmanlı Devleti çok büyük oranda gelir kaybına uğramıştır. Bu kayıp tabii olarak Osmanlı

Devleti'nin çöküşünün nedenlerindendir. Günümüz uluslararası ilişkiler karmaşasında yaşanan birçok gelişme sonucunda ve özellikle de Ukrayna savaşının başlangıcından itibaren, en önemli ticaret güzergâhı olarak Anadolu coğrafyasının, yani Orta Koridor'un önemi artmıştır. Diğer bir ifadeyle bir dönem yaşanan teknik, teknolojik ve bilimsel gelişmeler sonucunda gerçekleşen coğrafi keşifler, en önemli ticaret güzergâhı olan Anadolu'nun önemini azaltırken; günümüz modern dünyasında yaşanan farklı teknolojik gelişmeler, krizler ve savaşlar (Çin-ABD ve diğer rekabetler) en önemli ticaret güzergâhı olarak Türkiye'nin önemini arttırmıştır. Nicholas Spykman'a göre devletleri yönetenler değişebilir fakat devletlerin bulunduğu coğrafi konum asla değişmez. Bu sebeple bir devletin coğrafi konumu, o devletin alan olarak büyüklüğünden daha önemlidir. İletişim ve ulaşım teknolojilerinde zamanın ruhuna bağlı olarak gerçekleşebilecek değişim ve dönüşümlerle, devletlerin önemleri de değişmektedir (Çevik, 2025, s. 251).

Ulaştırma sektöründe yaşanan teknik ve bilimsel gelişmeler devletler, bölgeler ve kıtalar arasında daha fazla mal, hizmet ve sermayenin taşınmasına olanak sağlamıştır. Bu durum ise küreselleşmeyi tetiklemiştir (Oral ve Kıpkip, 2019, s. 62). Diğer bir ifadeyle küreselleşme de ulaştırma sektöründen paralel olarak etkilenmiştir. Her ikisinin birbiriyle işlevselliğinin artmasının sonucunda, dünyada ticaret güzergâhlarının önemi artarken bu güzergâhlarda bulunan Türkiye gibi ülkelerin jeopolitik ve jeostratejik konumları da değer kazanmıştır.

Özellikle 1990'lı yıllardan başlayarak, Soğuk Savaş'ın sona ermesi ve 2000'li yıllardan itibaren Çin başta olmak üzere, Asya ülkelerindeki hızlı ekonomik kalkınma, gümrük tarifelerinin aşağı yönlü çekilmesini ve ülkeler arasındaki ticari duvarların yıkılmasını beraberinde getirmiştir. Bu durum dünyada küreselleşme olarak adlandırılmıştır. Diğer bir ifadeyle dünya, sürekli küçülerek, bir köy haline gelip, küresel bir pazar olmuştur. Bu bağlamda bölgeler ve kıtalar arasındaki ticari taşımacılıkta kalite, hız, güvenlik ve maliyet gibi unsurlar ön plana çıkmıştır (Hanta ve Çiçek, 2024, s. 1552).

Küreselleşmenin doğal sonucu olarak dünyada birçok ülke liberal ekonomik düzeni benimsemiştir. Liberal ekonomik düzen, ulaştırma ve lojistik bağlamında ticaret güzergâhlarının önemi artmıştır. Böylelikle küçülerek, büyük bir pazar haline gelen küresel ekonomik sitemde ticaret, ulusal sınırları aşarak uluslararasılaşmıştır (Hanta ve Çiçek, 2024, s. 1552). Dünyada kalkınmanın itici gücü olan küreselleşme, devletler arasındaki kaynak arayışına ve ekonomik rekabete yeni bir boyut kazandırmıştır (Çevik, 2025, s. 251). Devletler arasındaki jeopolitik rekabetin her geçen gün artışına paralel olarak, malların daha kısa, hızlı, makul fiyata ve daha güvenli karayolları, denizyolları ve demir yolları ile taşınmasına ilişkin yeni ticaret güzergâhları ortaya çıkmıştır. Zengezur Koridoru ve Kalkınma yolu bu güzergâhlardan en önemlileridir. Bu iki koridor Doğu-Batı ve Kuzey-Güney arasında en önemli lojistik üssü olmakla birlikte, kavşak noktasıdır. Dolayısıyla bu iki koridorun işlevselliğinin artması, Türkiye'nin bölgesel ve küresel gücünün yükselişine olumlu yönde yansıtacaktır. Bu yükseliş yumuşak güç bağlamında Türkiye'yi dünya diplomasinin merkezi haline dönüştürecektir. Sürdürülebilir ekonomik büyüme ve kalkınmada ticaret koridorlarının çok büyük öneme sahip olmasının altında yatan temel iki sebep nüfus artışı ve ekonomik büyümedir. Bu bağlamda aşağıdaki veriler incelendiğinde:

□ 1950 yılında 2.49 milyar olan dünya nüfusu 1980'de 4.45 milyar, 2000'de 6.17 milyar ve 2024'te de 8.16 milyara çıkmıştır (Urmersbach, 2025).

□ 1980'de 11 trilyon dolara olan dünya GSYİH'sı, 2000'de 34 trilyon dolara, 2024'te 110 trilyon dolara çıkmıştır. Statista'nın verilerine göre, 2030'a gelindiğinden dünya GSYİH'sının 144 trilyon dolara çıkacağı tahmin edilmektedir (Urmersbach-BIP, 2025).

2. III. Dünya Savaşı Arifesinde Ticaret Güzergâhlarının (Tedarik Zincirlerinin) Güvenliği

Ortalama her yüzyılda dünyada farklı devletler ve farklı milletler bölgesel ve küresel güç pozisyonuna yükselmişlerdir. I. Dünya Savaşı'nın devamı niteliğinde olan II. Dünya Savaşı sonrasında dünyada ABD merkezli yeni bir düzen kurulmuştur. Her iki savaştan da yıpranmadan çıkan ABD öncülüğünde BM, NATO ve Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) gibi uluslararası örgütler kurulmuştur. Bu örgütler dünya halklarını sözde demokratik, adil ve barışçıl çerçevede yönetmek gayesi ile kurulmuşlardır. Fakat bu gaye hiçbir zaman gerçekleşmemiştir. II. Dünya Savaşı sonrasında dolar hegemonyası üzerine kurulan ve daha sonra Bretton Woods sistemi ve Marshall Planı ile genişletilen düzen, tamamen ABD'nin küresel aktör olarak dünyada devamlılığını sağlamaya yönelik oluşturulmuştur. II. Dünya Savaşı'nda, Avrupa'ya karşı aynı safta yer alan ABD ve Sovyetler Birliği bu savaştan galip gelmişlerdir. Savaş sonrasında ise birbirlerine husumet beslemişlerdir. 1945-1991 arasında Sovyetler Birliği ve ABD arasında devam eden husumet, Soğuk Savaş dönemi olarak adlandırılmıştır. 1945 sonrası süreçte ABD, Sovyetler Birliği'ne karşı Avrupa ülkelerini destekleyerek AB'nin oluşumuna siyasal, ekonomik ve kültürel olarak büyük katkılar sağlamıştır. Dönemin aynı ABD'si Sovyetler Birliği'ne karşı müttefiklik ağını genişletebilmek için 1971'de Çin'i, BM'nin Güvenlik Konseyi'ne dâhil etmiştir. Böylelikle Çin dünyada kendine özgü komünizm endeksli liberal ekonomik düzene geçerek, dünya ile bütünleşmiştir. 1991'de Sovyetler Birliği dağılmış, Soğuk Savaş bitmiş ve ABD kısa süreliğine küresel gücüne güç katmıştır. Günümüz devletlerarası ilişkilere yön veren ve güç dengelerini şekillendiren en önemli araç ekonomik güçtür. Bu sebeple devletler ekonomik güçleri paralelinde, birbirleri üzerinde nüfuzlarını arttırabilmektedirler (Memmedov ve Hasanoğlu, 2023, s. 342). 2000'lerin başından itibaren Putin'in önderliğinde, petrol ve doğalgaz rezervleriyle Rusya, ekonomik olarak yeniden yükselişe geçmiştir.

2001'de Çin DTÖ'ye üye olarak, 1970'lerde başlattığı küresel ekonomik yükselişine hız katmıştır. 1985 yılında 310 milyar dolar olan Çin'in GSYİ'si, 2000'de 1.2 trilyon ve 2024'te de 18.7 trilyon dolara çıkmıştır. Statista'nın verilerine göre 2030'da Çin'in GSYİH'sinin 25.8 trilyon dolara çıkacağı tahmin edilmektedir (Textor, 2025).

Yukarıda da görüldüğü gibi ABD karşısında Çin başta olmak üzere Rusya gibi küresel aktörler ortaya çıkmıştır. Soğuk Savaş döneminde dünya siyasal olarak adeta ikiye bölünerek kutuplaşmıştır. Soğuk Savaş dönemi sona erdikten sonra, özellikle 2000'lerin başından itibaren ABD'nin gücünde zayıflamalar meydana gelmiştir. Bu güç zayıflaması ABD'nin küresel liderliğini sorgulamaya açmıştır. ABD'yi geriye götüren diğer bir ifadeyle ABD'nin küresel liderliğini sorgulatan başarısız girişimleri:

- ☐ Afganistan ve Irak'taki maliyetli soykırımlar,
- ☐ Küresel Covid 19 salgınının yönetilememesi,
- ☐ İsrail'in Orta Doğu'da ABD'nin sırtına yük olması,
- ☐ Kendi oluşturmuş olduğu Orta Doğu bataklığının dışında, dünyanın diğer bölgelerindeki gelişmelere odaklanamamasıdır (Çevik, 2025, s. 251).

Son yıllarda yaşanan küresel gelişmelere paralel olarak dünyada Çin ve Rusya başta olmak üzere Hindistan, Japonya, Almanya, Fransa Türkiye, Brezilya, Güney Afrika ve Suudi Arabistan gibi orta ölçekli bölgesel güçler ortaya çıkmıştır (Kaya, 2024, s. 14). Dünyada orta ölçekli ülkelerin gelişimi sürecinde siyasal, ekonomik ve kültürel olarak çeşitli güç merkezleri oluşmuştur. Güç merkezlerindeki bu çeşitlilik çok kutuplu dünya düzenine geçişi sağlamıştır. Orta ölçekli güçler (devletler) Soğuk Savaş döneminde olduğu gibi sadece bir kutbun (ABD-Sovyetler) yanında yer almamaya çalışmaktadırlar. Diğer bir ifadeyle orta ölçekli güçler, kendi çıkarları gereği, değişen ve dönüşen konjonktürel gelişmelere bağlı olarak çok taraflı politikalar geliştirme eğilimleri göstermektedirler (Çevik, 2025, s. 251). 2023 yılında The Economist tarafından, devletlerin Rusya ile ekonomik ve askeri pozisyonlarını, BM Genel

Kurulu'ndaki oy dağılımlarını, diplomatik ilişkilerini ve yaptırımlara katılıp katılmadıklarını analiz eden rapora göre; dünya nüfusunun %15'ine sahip olan Batı ve müttefikleri arasında yer alan 52 devletin Rusya'nın eylemlerini kınadığı görülmektedir. Raporun devamında ise 12 devletin Rusya'ya destek olduğu, 127 devletin de açıkça her iki tarafa ilişkin pozisyon belirtmediği görülmüştür (Çevik, 2025, s. 251).

Dünyadaki nüfus artışı ve ekonomik büyümeye paralel olarak kömür, petrol ve doğal gaz gibi çevreyi aşırı kirleten fosil yakıt tüketimi artmıştır. Fosil yakıtlar küresel ısınmayı tetiklemekle birlikte iklim değişikliğine sebebiyet vermektedir. İklim değişikliği sonucunda buzullar erimekte, tatlı sular tuzlu sulara karışmakta, tarım toprakları çölleşmektedir. Bu durum ise dünyada gıda güvencesi başta olmak üzere, göç ve buna bağlı gelişen toplumsal karmaşaları arttırmaktadır. 21. yüzyılın ilk çeyreğine geldiğimiz günümüz uluslararası ilişkiler karmaşası, ticaret koridorlarının güvenliği başta olmak üzere; enerji güvenliği, nadir toprak elementlerinin paylaşımı, su, göç ve siber güvenlik gibi küresel güvenlik sorunlarıyla boğuşmaktadır. Bu karmaşa içerisinde 2022'de başlayan Ukrayna savaşı ve İsrail-ABD'nin orta Doğu'daki katliamlarının durdurulamaması, dünyanın çok büyük bir buhrana girdiğini göstermektedir. Günümüz uluslararası ilişkiler karmaşası III. Dünya Savaşı'nın doğum sancılarını çekmektedir. Diğer bir ifadeyle günümüz dünyası, sürekli kaynayan her an patlayabilecek devasa büyüklükteki, yanar dağ niteliğinde olup, büyük dünya savaşına gebe dir.

Yukarıda ifade edilen buhranlı süreçte de görüldüğü gibi dünyada, ticaret koridorlarının emniyetinin nasıl sağlanacağına ilişkin köklü sorunlar mevcuttur. Bu sorunların çözümlerine yönelik küresel iş birliği mekanizmaları mevcut değildir. Rakip veya hasım devletler, birbirlerinin ekonomilerini zayıflatma hedefi doğrultusunda, karşı tarafın ticaret koridorlarını güvensiz ve işlevsiz hâle getirmeye yönelik stratejiler geliştirmektedir. Bu bağlamda koridorlar, devletler arası ilişkilerde araç olarak kullanılmaktadır. Diğer bir ifadeyle ticaret koridorları devletler arasında vekâletler savaşına sahne olmaktadır. Devletlerin sürdürülebilir büyüme ve kalkınmalarını sağlayabilmeleri için daima üretim yapmaları ve bu üretimlerini ihraç etmeleri gerekir. İthalat ve ihracatın altın kuralı güvenlidir (Özalp, 2024, s. 134). 2022 yılında Birleşik Krallık merkezli Collins Dictionary ve Financial Times gazetesi tarafından yapılan araştırmaya göre, 21. yüzyılın ilk çeyreği, olan günümüz yüzyılı; istikrarsızlıklar, krizler ve güvensizlikler yüzyılı olarak adlandırılmıştır (Çevik, 2025, s. 252). Tüm yaşanan küresel gelişmeler, dünya ticaret güzergâhlarının güvenliğine yönelik yüksek tehditlere dikkat çekmektedir. Örneğin üzerinden önemli bir ticaret koridoru geçen bir ülkede yaşanabilecek olası bir terör saldırısı, darbe, savaş ve benzeri istikrarsızlık sadece transit geçiş ülkesi olanı değil; ilgili koridor üzerinden mal taşıyan tüm ülkeler başta olmak üzere, tüm üretim ve tüm tüketim zincirlerini doğrudan etkileme potansiyeline sahiptir (Kaya, 2024, s. 20).

Ukrayna savaşı, İran'ın Hürmüz Boğazı'ndaki tutumu, Aden körfezindeki korsanlık olayları, Husilerin Babülmendep Boğazı'ndaki saldırıları, Afrika ülkelerindeki darbeler, ABD'nin Malakka Boğazı'ndaki etkin gücü ve Trump'ın Panama Kanalı'nı istemesi gibi belirsizlikler küresel tedarik zincirlerine yönelik tehditlerdir. Bu tehditlerle birlikte iklim değişikliği kaynaklı çevresel tahribatlar, siber saldırılar, jeopolitik gerilimler, terör saldırıları, ticaret savaşları (gümrük vergileri), depremler ve Covid 19 gibi salgın hastalıklar devletleri daha güvenli ve daha kısa ticaret koridorları inşa etmeye sevk etmektedir (Taşkın ve Akıncı, 2024, s. 1131).

19. ve 20 yüzyılda üretim merkezleri Batı'da yoğunlaşmıştı. Ucuz iç gücünden dolayı 1980'li yıllardan günümüze kadar olan süreçte üretim merkezleri Batı'dan Doğu'ya kaymıştır. Diğer bir ifadeyle dünyanın zenginliği Çin başta olmak üzere Hindistan ve Japonya gibi Aysa merkezli ülkeler olmaya başlamıştır. 21. yüzyılın ilk çeyreğinde Asya ülkeleri genel olarak üretim merkezleri konumuna yükselirken, Batı ülkeleri ise tüketim merkezleri konumuna

gerilemiştir (Kaya, 2024, s. 16). Özellikle Kuşak ve Yol Projesi ile Çin'in ekonomi başta olmak üzere siyasi, askeri ve kültürel olarak yumuşak gücünü arttırması, ABD'nin hegemonyasına karşı bir dik duruş olarak algılanmaktadır. Çin merkezli Asya'da yaşanan bu kapsamlı değişim ve dönüşümün ABD tarafından kabul edilmemesi ve ABD'nin II. Dünya Savaşı sonrasında inşa ettiği hegemonik statüsünü sürdürme çabası, küresel ölçekte tansiyonun artmasına neden olmaktadır. Yükselen tansiyon ise devletleri aşırı silahlandırmaya sevk etmektedir (Kaya, 2024, s. 16). Bu durum tabii olarak ithalat ve ihracat döngüsünün can damarı olan ticaret koridorlarının önemini daha da arttırmıştır. Stockholm Uluslararası Barış Araştırma Enstitüsü (SIPRI)'nün 28 Nisan 2025 tarihli raporuna göre:

- ☐ Küresel savunma harcamaları 2024 yılında 2 trilyon 718 milyar doları aşmış,
- ☐ 2024'teki Küresel savunma harcamaları, 2023'e göre %9,4 artış göstermiş,
- ☐ 2024 yılı itibarıyla sırasıyla en çok askeri harcama yapan ilk beş ülke ABD, Çin, Rusya, Almanya ve Hindistan olmuştur.
- ☐ Bu ülkeler, toplamda 1 trilyon 635 milyar dolar ile dünya genelindeki savunma harcamalarının yaklaşık %60'ını gerçekleştirmiştir. (SIPRI, 2025).

3. Türkiye'nin Bölgesel ve Küresel Güç Konumuna Yükselmesinde Orta Koridor'un Önemi

Uluslararası ilişkiler literatüründe güce ilişkin tek bir tanım bulunmamaktadır. Bu bağlamda net bir güç tanımlaması olmadığı için uluslararası ilişkilerde, devletlerin güç unsurlarının, neler olduğuna ilişkin temel bir değerlendirme ölçütü de yoktur. Uluslararası ilişkilerde güç tanımlaması; nicel olarak materyal zenginliklerle (askeri, teknolojik, hammadde kaynakları vb.) tanımlanmakla birlikte, sayısal verilerin çokluğuna dayanmayan, nitel üstünlüklerle de (coğrafya, geçmiş tarih, kamu diplomasisi, yumuşak güç, insan kaynakları vb.) tanımlanmaktadır (Şahin, 2020, s. 2).

Robert Dalh'ın bölgesel ve küresel nitelikte güç tanımlamasına ilişkin değerlendirmesinde; güçlü olan aktörün diğer aktörlerin davranışlarını etkileyebilme, onların hata yapmayacakları durumlarda onlara hata yaptırabilme ve onları sevk ve idare edebilmek şeklinde ele almıştır. Gücün farklı bileşenlerden oluştuğuna vurgu yapan Dahl, gücün caydırma ve zorlama olmak üzere iki ayrı temel unsuru olduğuna dikkat çekmiştir (Şahin, 2020). Hans Morgenthau gücün unsurlarına ilişkin değerlendirme yaparken en ön sıralamada askeri unsurlara önem vermiş olmakla birlikte, Dalh gibi caydırıcılığa vurgu yapmıştır. Morgenthau'ya göre gücün temel kaynakları askeri kapasite, doğal kaynaklar, coğrafyaya, endüstri, kamu diplomasisi, ulusal karakter ve nüfustur (Şahin, 2020, s. 4).

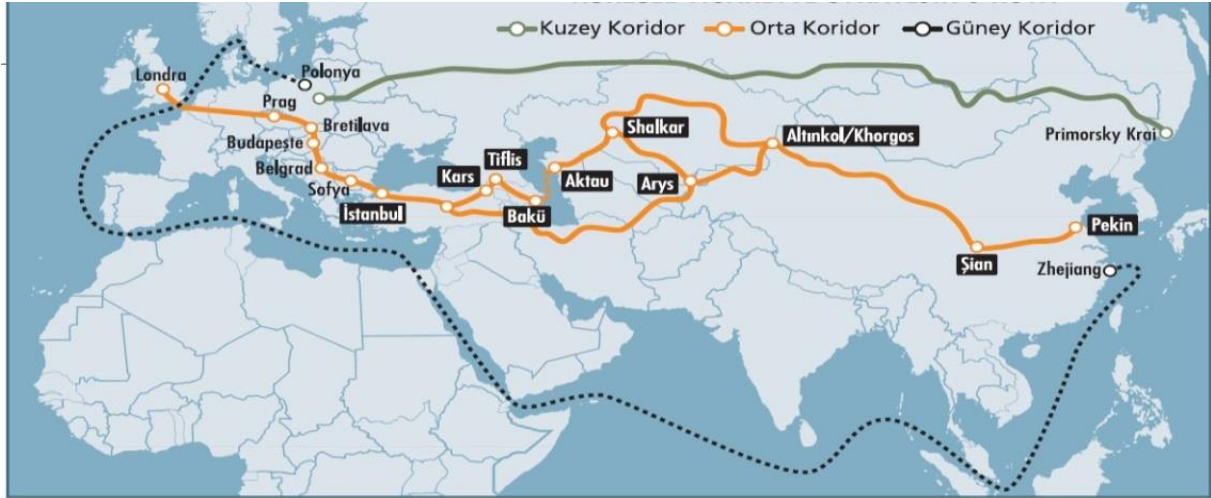
Özellikle 2000'lerden sonra dünyada yaşanan ulusal ve uluslararası gelişmeler toplu olarak analiz edildiğinde Türkiye'nin küresel bir güç olmadığı, fakat bölgesel nitelikli önemli bir güç olduğu görülmektedir. Bu bağlamda Türkiye'nin küresel güç olmak yolunda hırs ve söylemleri olmakla birlikte, dünyada yükselen güçler arasında yer aldığı bir gerçektir. Bölgesel ve küresel güç bağlamında Türkiye'yi rakiplerine karşı avantajlı kılan, Türkiye'nin sayılamayacak kadar üstünlükleri mevcuttur. Bu üstünlükler gücün temel kaynakları olarak değerlendirildiğinde;

- ☐ Türkiye'nin dış yardımları,
- ☐ Bölgesindeki ülkelerle tarihi kültürel geçmişi,
- ☐ Hem Batı hem Doğu ittifakında konumlanabilmesi (Ukrayna savaşındaki denge politikası ve Montrö Boğazlar sözleşmesindeki tutumu),
- ☐ Nüfusu, ekonomisi, ahlaki liderlik rolü ve
- ☐ Her yıl organize edilen Antalya Diplomasi Forumu, Türkiye'nin yumuşak güç unsurlarının çeşitliliğine dair örneklerdir (Şahin, 2020, s. 17).

Türkiye'nin bölgesel ve küresel bir güç olarak yükselmesinde Orta Koridor, ülkeye çok yönlü ve stratejik nitelikte önemli avantajlar sağlamaktadır. Bu avantajların temel kaynağı

Türkiye'nin jeopolitik ve jeostratejik konumudur. Diğer bir ifadeyle Türkiye Doğu-Batı ve Kuzey-Güney arasında ithalat ve ihracat döngüsünün sağlanmasında en kısa ve en güvenli güzergâh konumundadır (Dumlu ve Şahin, 2024, s. 189). Bu konumun vermiş olduğu avantajlar, Türkiye'nin bölgesel ve küresel güç olması yolunda hırslarını tetiklemektedir. Türkiye Selçuklu ve Osmanlı gibi köklü devlet geçmişine sahip olan bir ülke olduğundan dolayı, geçmişten gelen bu manevi öğreti (miras), Türkiye'yi geleceğe yönelik, Orta Koridor'un önemi bağlamında bölgesel ve küresel güç olma hedefleri doğrultusunda hırslandırmaktadır. Orta Koridor'un ivedilikle inşa edilip, Türkiye üzerinden geçmesi ve işlevselliğinin artmasının sonucunda, uluslararası tedarik zincirlerinin güvenliği artacaktır. Ticari güvenliğin artması, dünya barışı ve refah artışını beraberinde getirecektir.

Uluslararası tedarik zincirlerinin birbirleri ile bağlantılı birçok bileşeni bulunmaktadır. Bunlar hammadde, mal tedarikçileri, üretim tesisleri, işletmeler, depolama tesisleri, dağıtımıcılar, perakendeciler ve tüketicilerdir (Taşkın ve Akıncı, 2024, s. 1131). Dolayısıyla uluslararası ticaret güzergâhlarının kesişim noktasında bulunan Türkiye; Orta Koridor'un daha işlevsel hale gelmesi durumunda, sadece bir transit ülke olarak kalmayıp hem üretici hem de tüketici ülkelerle doğrudan iş birliği içerisinde olacaktır. Bu iş birliği sürecinde hammadde kaynakları, üretici ülkelere doğru ihraç edilecek, üretilen ürünler de tüketici ülkelere doğru tekrar yönlendirilecektir. Bu döngü etrafında Türkiye tabii olarak iş birliği içerisinde bulunduğu ülkelerle hem teknoloji transferini hem de karşılıklı gümrük mevzuatlarının uyumluluğunu gerçekleştirmiş olacaktır. Böylelikle Türkiye uluslararası tedarik zincirlerinin güvenliğine büyük katkı sağlayacaktır. Uluslararası malların, sermayenin ve hizmetlerin sorunsuz bir şekilde döngüsünün sağlanmasının sonucunda, başta Türkiye ve kültür coğrafyasında bulunan ülkeler olmak üzere, tüm dünya büyük kazanımlar elde edecektir.



Harita 1. Küresel Ticaret Koridorları (Kuzey, Güney ve Orta koridor) (Duran, 2024).

Devletlerin sürdürülebilir büyüme ve kalkınmaları için enerji tedarikinde, çeşitlilik ne kadar önemli ise ekonomik kalkınma için de ticarete çeşitlilik o kadar önemlidir. Bu sebeple bir ülkenin hem ulusal hem de uluslararası güvenliğini sağlayabilmesi için ekonomik bağımsızlığını gerçekleştirmesi gerekir. Ekonomik olarak özgür olmayan ve/veya rakiplerine karşı bağımlılık oranı yüksek olan bir ülkenin bölgesel ve küresel güç olması mümkün değildir. Dolayısıyla Orta Koridor, Türkiye'ye ticarete çeşitlilik kazandıracaktır. Bu çeşitlilik Türkiye'ye:

- ☐ Çok yönlü lojistik diplomasi yeteneği,
- ☐ Çok yönlü lojistik merkezi olma yeteneği,
- ☐ Çok yönlü ulaştırma politikası ve
- ☐ Çok yönlü ithalat-ihracat imkânları kazandıracaktır.

Tablo 1: Çin'den Gelen Bir Konteynırın Avrupa'ya Yaklaşık Olarak Ulaşma Süreleri ve Maliyetleri

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

Kaynak: OECD, (2023)

OECD'nin verilerine göre hazırlanan Tablo 1 incelendiğinde Kuzey Rotası, Orta Koridor ve Denizyolu birbirleriyle maliyet açısından karşılaştırıldığında, maliyeti en düşük ticaret koridoru deniz yollarıdır. Fakat bu üç güzergâh içerisinde ortalama gün sayısı bakımından en uzun güzergâh (28-40 gün) denizyoludur. Teknolojik gelişmelere paralel olarak günümüz dünyası, hız çağına dönüşmüştür. Ticarete daha fazla gelir elde etmek isteyen şirketler, müşterilerine daha çabuk ve daha ucuz maliyetle, ürün ulaştırmak için birbirleriyle yarışmaktadırlar. Ayrıca ulaştırma hizmetlerinde ortalama gün sayısı arttıkça, malların sigortalama maliyetleri de artmaktadır. Bu maliyetler tabii olarak müşteriye yansımaktadır.

Günümüz uluslararası ilişkiler karmaşasında birçok denizyolu güvensiz hale gelmiştir. Dünyadaki taşımacılık ve ulaştırma sektörü başta olmak üzere, ticaretle uğraşan tüm sektörler, ticaretin altın kuralının güvenlik olduğunu bilirler. Bu sebeple önümüzdeki yıllarda, hiçbir şirket sadece taşıma maliyeti düşük olduğu için güvensiz olan denizyollarını tercih etmeyecektir. Büyük oranda İran kontrolünde olan Hürmüz Boğazı, ABD kontrolünde olan Malakka Boğazı ve Panama Kanalı, zaman zaman Husilerin saldırılarına uğrayan Babelmendep Boğazı gibi dünya ticaretinin yaklaşık %80'nin yapıldığı deniz güzergâhlarındaki güvenlik riskleri her geçen gün artmaktadır. 2021 yılının Mart ayında 400 metre uzunluğunda, 2 yüz bin ton ağırlığında, maksimum 20 bin ton konteynır taşıma kapasitesine sahip olan Ever Given isimli geminin Süveyş Kanalı'na oturmasının sonucunda kanal kilitlenmiştir. Kanal geçişlerinin karşılıklı kapatılmasının sonucunda kanalın her iki tarafında, 400'e yakın gemi, kuyruk oluşturmuştur. (Russon, 2021). Dünyanın en önemli ticaret koridorlarından biri olan Süveyş Kanalı'nın yaklaşık altı gün süreyle tıkanması sonucunda, Mısır ekonomisinin günlük 12 ile 14 milyon dolar arasında zarara uğradığı tahmin edilmektedir. Geminin kurtarılmasına yönelik çalışmalar ve kanal üzerindeki karşılıklı ticaretin durması nedeniyle, küresel ticaretin de günlük yaklaşık 10 milyar dolar zarar gördüğü ifade edilmektedir (Bayat, 2021).

4. Türkiye'nin Başat Güç Serüveninde Zengezur Koridoru'nun Gerçekleştirilebilirliğine Yönelik Avantajlar Fırsatlar Tehditler ve Riskler

Binlerce yıllık geçmişi olan Türk tarihinin dini, kültürel, ekonomik ve sosyolojik kökenleri Türkistan coğrafyasına dayanmaktadır. 1071 yılında Sultan Alparslan önderliğinde Türkistan coğrafyasından Anadolu'ya gelen Türkler, gelmiş oldukları tarihten günümüze kadar geçen sürede, Türkistan'la sosyoekonomik ve sosyokültürel bağlarını hiçbir zaman koparmamışlardır. 1877-78 yılında Osmanlı ve Çarlık Rusya'sı arasında gerçekleşen, 93 Harbi olarak adlandırılan savaş, Türk tarihine trajedi yüzyılı olarak kazanmıştır. Bunun nedeni, Osmanlı'nın Ruslar karşısında ağır bir yenilgiye uğramış olmasıdır. Bunun sonucunda da Türkistan'la, Anadolu arasındaki bağ adeta kopmuştur. 93 Harbi sonucunda başlayan Osmanlı yenilgisiyle, Rusların Türkistan üzerindeki nüfuzu sürekli artarak, Sovyetler

Birliği'nin dağılma sürecine kadar devam etmiştir. 1989'da Berlin Duvarı yıkılıp, ardından 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılmasının sonucunda, Anadolu ve Türkistan arasındaki bağ yeniden inşa edilmeye başlanmıştır. 90'ların başından itibaren, Anadolu ve Türkistan arasındaki siyasal, ekonomik ve kültürel ilişkilerin geliştirilip, karşılıklı entegrasyonun sağlanabilmesi için dönemin Türk siyasal liderleri “Adriyatik'ten Çin Seddine Türk Birliği” ve “Turan Birliği” gibi söylemleri ön plana çıkarmışlardır.

Avantajlar

Sovyetler Birliği dağıldıktan sonra, yeni kurulan Rusya Federasyonu'nun etki gücü, eskisi gibi olmasa da Türkistan üzerinde devam etmiştir. Sovyetlerin dağılmasını fırsat olarak gören 90'ların Türkiye'si, bölgede nüfuzunu arttırmak ve Sovyetler'den doğan boşluğu tekrar Ruslara kaptırmamak için birçok girişim başlatmıştır. 90'lı yıllarda başlatılan girişimlerin birçoğu, günümüzde kazanıma dönüşmüş ve bu kazanımlar geleceğe yönelik, Türkiye'nin Türkistan'la bütünleşmesi açısından avantajlar sağlamaktadır. Bu bağlamda bütünleşmeden maksat sınırları birleştirme değildir. Her iki coğrafya arasında karşılıklı siyasal, ekonomik, askeri, kültürel ve dilsel etkileşimi arttırmaktır.

Türkiye'nin bölgesel ve küresel güç konumuna yükselebilmesi sürecinde, diğer bir ifadeyle Türkiye'nin başat güç olabilmesi çerçevesinde; Zengezur Koridoru'nun gerçekleştirilebilirliğine yönelik en büyük avantajlar:

- 1992-2009 yılları arasında, Türkiye ve Türkistan'daki devletlerle Türk Dili Konuşan Ülkeler Devlet Başkanları Zirve toplantılarının yapılması ve bu zirvelerden elde edilen tecrübeler sonucunda, 2010'da Türk Konseyi'nin ve 2020'de de Türk Devletleri Teşkilatı (TDT)'nin kurulması (Gök, 2024, s. 73),

- 1992 yılında, Türkistan'da bağımsızlığını yeni kazanmış Türk devletleriyle ilişkileri geliştirmek amacıyla TİKA'nın kurulması,

- Günümüzde TİKA'nın 61 ülkede faaliyet gösteren, 63 Program Koordinasyon Ofisi aracılığıyla, 170'ten fazla ülkede kalkınma yardımları ve iş birliği projeleri yürütmesi (TİKA, 2025),

- 1993'te Uluslararası Türk Kültürü Teşkilatı (TÜRKSOY)'nın, 2008'de Türk Devletleri Parlamenter Asamblesi (TÜRKPA)'nin 2012'de Türk Akademisi ve Türk Kültür ve Miras Vakfı'nın, 2019'da Türk Ticaret ve Sanayi Odaları Birliği (TTSO)'nin ve 2023'te de Türk Yatırım Fonu'nun kurulması (TDT, 2025),

- 2006'da Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol ve Bakü-Tiflis-Erzurum doğal gaz boru hatlarının, 2020'de de Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP)'nin açılması (BOTAŞ, 2025),

- 2017'de Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattının inşa edilmesi (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024),

- Türkistan'ın dünya doğalgaz rezervlerinin %12'sine ve dünya petrol rezervlerinin %2'sine sahip olması (Akyener, 2022, s. 5),

- 2020-2023'te Türkiye'nin desteği ile Azerbaycan'ın II. Karabağ Savaşı'nı başlatması ve Karabağ'ın, Ermenistan işgalinden kurtarılmasıdır (Yolcu vd. 2025, s. 70).

Yukarıda ifade edilen birikimler ve kazanımlar Zengezur Koridoru'nun inşasına yönelik, avantajlar olmakla birlikte, Türkiye'nin bölgesel ve küresel gücünün yükselişine ivme katacak gelişmelerdir. Öyle ki Türkiye, II. Karabağ Savaşı sonucunda elde etmiş olduğu zaferle, bölgede ve dünyada gücüne güç katmıştır. Ayrıca Türkiye'nin, Türkistan'la olan ortak tarih, ortak kültür ve ortak dili karşılıklı ilişkilerin güçlenmesinde en büyük avantajlardır.

George Modelski'nin başat güç kuramına göre, dünyada ortalı her yüzyılda, farklı bir aktör (ülke) ortaya çıkar. Bu aktör, diğer aktörlerin zayıflamasına paralel olarak doğar. Modelski bu aktörü başat aktör ve/veya başat güç olarak tanımlamıştır. Her yüzyılda bir ortaya çıkan başat gücün, başat güç konumuna erişebilmesi için küresel deniz ticaret yollarını ve lojistik merkezlerini kontrol edebiliyor olması gerekir. Aksi takdirde Modelski'ye göre

herhangi bir aktörün dünyada sadece kara hâkimiyetine sahip olması, o aktörün başat güç konumuna ulaşabilmesi için tek başına yeterli değildir (Özalp, 2025). Bu bağlamda güçlü bir donanmayla denizler ve önemli ticaret koridorları başta olmak üzere, limanlar üzerinde bir aktörün nüfuzunu artması, o aktörün dünyada başat güç konumuna yükselmesini sağlayacaktır.

Osmanlı Devleti'nin siyasal, ekonomik ve bilimsel alanlarda zayıflamasına paralel olarak 15. yüzyıldan günümüze kadar Portekizler, İspanyollar, Hollandalılar, Fransızlar ve İngilizler dünyada sırasıyla başat güç konumuna yükselmişlerdir. 20. yüzyılda yaşanan I. ve II. Dünya Savaşları sonrasında ABD başat güç konumuna yükselmiştir. Günümüz uluslararası ilişkiler karmaşasında ABD ve Avrupa eski gücünde değildir (Özalp, 2025). Çin birçok alanda dünyada önemli nüfuz elde etmiştir. Bu çerçevede Türkiye, bulunduğu coğrafyanın sağladığı imkân ve olanaklarla, orta koridor üzerinden önemli ticaret koridorları ve lojistik merkezleri üzerinde hâkimiyetini güçlendirebilir. Bu durum tabii olarak Türkiye'nin bölgesel ve küresel gücünün yükselişini hızlandıracaktır. Türkiye bölgesel ve küresel olarak çok güçlü olduğunda, bu güç Türkiye'yi dünyada başat güç haline getirecektir.

Fırsatlar:

Çin'den başlayıp Asya Pasifik'ten, Türkistan'a, oradan da Rusya üzerinden, Avrupa'ya doğru uzanan, Ukrayna-Belarus geçişli ticaret koridorlarının tamamı çok büyük oranda önemini yitirmiştir. Sebebi ise Ukrayna savaşıdan dolayı kara üzerinden geçen ticaret rotaları güvensiz hale dönüşmüştür. Ukrayna, Batı ve Rusya arasında dondurulmuş çatışma bölgesine dönüşmüştür. Dünyada dondurulmuş çatışma bölgeleri olarak ifade edilen Keşmir, Kıbrıs ve Filistin-İsrail çatışması ne ise Ukrayna'da da benzer durum yaşanmaktadır. Bu sebeple Ukrayna meselesinin çözümü önümüzdeki 10 yıllarda pek mümkün gözükmemektedir.

Geçmişte önemli transit geçiş ülkesi ve/veya ticaret güzergâhı olan Ukrayna, günümüzde küresel güçlerin vekâletler savaşına sahne olmaktadır. Bu vekâletler savaşının önümüzdeki yıllarda durdurulması pek mümkün gözükmediğinden dolayı; Asya Pasifik'le, Avrupa arasındaki alternatif ticaret koridoru, Türkistan üzerinden Türkiye gözükmemektedir. Ukrayna'nın dondurulmuş çatışma bölgesi haline gelmesi diğer bir ifadeyle vekâletler savaşına sahne olması, Zengezur Koridoru'nun gerçekleştirilebilirliği yolunda büyük fırsatları bünyesinde barındırmaktadır.

Zengezur Koridoru'nun açılmasına Rusya, İran ve Ermenistan karşı çıkmaktadırlar. Her üç devletin bu koridorun açılmasına karşı olmalarının altında yatan siyasal, ekonomik ve kültürel çıkarlar başta olmak üzere farklı birçok sebepler vardır. Çünkü Zengezur koridoru açıldığında bölgedeki güç dengelerinde büyük değişiklikler olacaktır. Bu sebeple mevcut güç sahipleri Zengezur hususunda çözümsüzlükten yanadırlar. (Memmedov ve Hasanoğlu, 2023, s. 342). Fakat günümüzdeki değişen ve dönüşen konjonktürel dengelerle, devam eden Ukrayna savaşı ve Karabağ zaferi sonuçları itibarıyla analiz edildiğinde; Türkistan'daki genel konjonktür eskiden olduğu gibi Rusya ve İran'ın lehine değildir. Rusya, İran ve Ermenistan'ın bölgeye yönelik Zengezur Koridoru karşıtlığı üzerinden jeopolitik ve jeostratejik ilişkileri analiz edildiğinde:

□ Rusya Zengezur Koridoru üzerinden Türkiye'nin, Türkistan'la çok yönlü entegrasyonunun sağlanmasını kendi çıkarlarına karşı tehdit olarak görmektedir. Sebebi ise Varşova Paktı başta olmak üzere, Rusya'nın bölge ile olan ilişkilerinin çok uzun yıllara dayanması ve Rusların bölgeyi arka bahçeleri olarak görmeleridir. Ayrıca Rusya bölgenin yeraltı ve yerüstü zenginliklerinin paylaşılmasında, Türkiye'yi devre dışı bırakmak istemektedir.

□ İran, bölge üzerinden Türkiye ile yıllardır rekabet halindedir. İran, Türkiye ve Azerbaycan arasındaki dostluk ilişkilerini, kendisine yönelik tehdit olarak görmektedir. Bu durum karşısında İran, Ermenistan ile dostluk ilişkilerini geliştirmiştir. Azerbaycan'ın

güneyinde, İran'ın kuzeyinde, İran içerisinde yaklaşık 40 milyona yakın Azerbaycan Türkü yaşamaktadır. Bu sebeple Türkiye'nin, Türkistan'da nüfuzunun artmasının sonucunda, İran'ın bölünme tehlikesi ile karşılaşacağına yönelik, İran'da büyük kaygılar mevcuttur (Dumlu ve Şahin, 2024, s. 184).

□ Sovyetler Birliği tarafından yapay devlet olarak kurulan Ermenistan'ın, kuruluş gerekçeleri çok farklı olmak üzere, en önemlisi Azerbaycan başta olmak üzere Türkiye'nin, Türkistan'la entegrasyonunun önüne geçilmesidir. Bu sebeple Fransa ve Rusya başta olmak üzere birçok Batılı devlet, Osmanlı Devleti'nin Ermenilere soykırım yaptığına yönelik, sözde gündemler oluşturmaya çalışmışlardır. 90'ların başında, Rusya tarafından Karabağ bölgesinin dondurulmuş çatışma alanı haline dönüştürülmesinin en önemli sebebi, Türkiye'nin Hazar Denizi'nin etrafındaki ülkelerle entegrasyonunun önüne geçilmesidir (Memmedov ve Hasanoglu, 2023, s. 340).



Harita 2: Zengezur Kaoridoru (TRT, 2024).

Tehditler ve Riskler:

Eylül 2023'te Azerbaycan, Karabağ bölgesine yönelik Ermenistan tarafından gelen saldırılara ilişkin 24 saat süren anti terör operasyonu başlatmıştır. Operasyon sonrasında Azerbaycan, Karabağ bölgedeki kontrolün yaklaşık tamamını ele geçirmiş olmakla birlikte, Laçın Koridoru anlamını yitirmiştir. Azerbaycan'ın anti terör operasyonundan da galip gelmesinin sonucunda bölgedeki Rus barış gücü Nisan 2024'te çekilmiştir (Özsoy, 2024, s. 149). Azerbaycan'ın Milli Kurtuluş Günü olan 15 Haziran 2021'de Türkiye ve Azerbaycan arasındaki müttefiklik ilişkisini zirveye taşıyan Şuşa Beyannamesi imzalanmıştır. Beynamede taraflar arasında başta askeri iş birliği olmak üzere siyasi, ekonomik alanlarda birçok kararlar alınmış olmakla birlikte, Zengezur Koridoru'nun açılmasına yönelik kararlılık vurgusu yapılmıştır (Polat, 2025, s. 6).

En son gelinen aşamada Zengezur Koridoru'nun açılmasına yönelik en büyük tehdit ve riskler analiz edildiğinde:

- Ermenistan 2020'de imzaladığı Üçlü Bildiri'ye ilişkin sorumluluklarını henüz yerine getirmemiş olmakla birlikte, Zengezur Koridoru'na alternatif olarak Barış Kavşağı projesi çerçevesinde kendi koridorunu açıklamıştır. Azerbaycan ve Ermenistan arasında henüz bir barış antlaşması imzalanmamıştır (Dumlu ve Şahin, 2024, s. 178).
- İran'ın gündeme getirdiği Aras Koridoru ile İran üzerinden, Azerbaycan'ı, Nahçıvan'la birleştirecek proje üzerinde çalışmalar sürmektedir. Aras Koridoru'nun, Zengezur Koridoru'na alternatif olup olmayacağına yönelik belirsizlikler mevcuttur (Aslanlı, 2023).

- İran Aras Koridoru'nu, Zengezur Koridoru gibi Orta Koridorun önemli bir bileşeni haline dönüştürmeye çalışmaktadır. İran'ın bu koridoru, Zengezur Koridoru'ndan kaynaklanan kaygıları nedeniyle alternatif bir rota olarak önerdiği değerlendirilmektedir (Dumlu ve Şahin, 2024, s. 181). Aras koridorunun yapılıp yapılmayacağına ve/veya bu koridorun yapım sürecinin, Zengezur Koridoru'nu geciktirip geciktirmeyeceğine ilişkin belirsizlikler vardır.

İran ve Ermenistan'ın Zengezur Koridoru'nun açılmasına karşı çıkmaları, Rusya'nın bölgeye yönelik Zengezur Koridoru bağlamında, iz düşümünü göstermektedir. Çünkü Rusya, Türkistan coğrafyasının enerji rezervlerinin, Zengezur üzerinden Türkiye'ye oradan da Avrupa'ya transferine karşı çıkmaktadır. Bu sebeple Rusya, eskiden olduğu gibi tek güzergâh ve tek kaynak olarak, Moskova merkezli boru hatlarını ön plana çıkarmaya çalışmaktadır.

Özellikle 21. yüz yılın ilk çeyreğinden itibaren Çin ve Hindistan Asya'da yükselen iki önemli bölgesel güçtür. Bu iki güç askeri, ekonomik, siyasi ve kültürel olarak birbirleri ile rekabet halindedirler. Hindistan ve Çin arasında Keşmir sorunu başta olmak üzere çeşitli sınır anlaşmazlıkları bulunmaktadır. Her iki ülkenin sürdürülebilir büyüme ve kalkınmalarının devamlılığını sağlayıp birer buçuk milyara yakın nüfuslarını besleyebilmeleri için enerjiye ihtiyaçları vardır. Birbirleri ile ezeli rakip olan ve birbirlerine karşı sürekli üstünlük mücadelesi sürdüren Çin ve Hindistan, Türkistan'ın enerji rezervleri üzerinden birbirlerine husumet beslemektedirler. Hindistan; Çin'in Bir Yol Bir Kuşak Projesi ve Zengezur Koridoru'nun önüne geçebilmek için Hindistan'dan İran'ın Çabahar Limanı'na, oradan da Ermenistan-Azerbaycan güzergâhlarından Rusya'ya uzanan (Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru INSTC), 7 bin 2 yüz kilometrelik, Asya ve Avrupa arasında yeni bir ticaret rotası oluşturmaya çalışmaktadır (Çamaş, 2024, s. 158). Son yıllarda Hindistan-Rusya ve Hindistan-İsrail arasındaki sürekli artan askeri iş birlikleri, Pakistan başta olmak üzere Zengezur Koridoru için büyük tehdit ve riskler oluşturmaktadır.

Rusya, Çin, ABD ve AB ülkelerinin; Türkiye'nin Türkistan'daki nüfuzunun yükselişi karşısında, Türkiye'ye yönelik tabii olarak yüksek güvenlik tehdit ve riskler oluşturacağı ön görülmektedir. Bu duruma hazırlıklı olmak için Türkiye iki hususa önem vermelidir:

Birincisi, TDT bünyesindeki köklü ilişkiler (ekonomik, askeri ve siyasi) daha yüksek seviyelere çıkarmalıdır. Bu bağlamda Türk Dünyası 2040 Vizyonu belgesinde Zengezur Koridoru'nun tanıtımına yönelik çeşitli uluslararası ekonomi platformlarında çalışmalar yürütülmesi gerektiğine vurgu yapılmıştır (TDT, 2021).

İkincisi ise küresel aktörlerle denge politikası çerçevesinde, çeşitli müttefiklik ağları kurularak, Zengezur Koridoru'nun inşası sürecinde çeşitli şirketlerle ortaklıklar (konsorsiumlar) oluşturulmalıdır.

5. Türkiye'nin Başat Güç Serüveninde Kalkınma Yolu'nun Gerçekleştirile Bilirliğine Yönelik Avantajlar Fırsatlar Tehditler ve Riskler

22 Nisan 2024'te Türkiye, BAE, Irak ve Katar arasında, Kalkınma Yolu Projesi'nin inşasına yönelik mutabakat muhtırası imzalanmıştır. Bu yol Basra Körfezi ile Avrupa'yı karayolu üzerinden birbirine bağlayacak, en kısa (deniz yollarına kıyasla yaklaşık 15 gün daha kısa), taşımacılık maliyetleri açısından en ucuz ticaret güzergâhıdır (Duman, 2024). Kalkınma Yolu'nun özellikle son yıllarda dünyada değişen ve dönüşen jeopolitik ve jeoekonomik dengeler çerçevesinde, Doğu-Batı arasında istikrarı sağlama, refahı yükseltme ve küresel tedarik zinciri güvenliğini arttırmada büyük rol üsleneceği ön görülmektedir. Irak'ın Basra Körfezine açılan Fav Limanı'ndan başlayıp, Irak üzerinden Türkiye'ye, Türkiye'den de Batı'ya mal, hizmet, sermaye ve düşünce gücünün transferini amaçlayan Kalkınma Yolu, sadece bir altyapı yatırımı olmamakla birlikte, bölgenin jeopolitik dengelerini yeniden yapılandırabilecek potansiyele sahiptir (Yılmaz, 2024, s. 36). Bu yönüyle Kalkınma Yolu

Orta Doğu'da, Türkiye ve Irak önderliğinde başlatılan girişimle, 21. yüzyılın en stratejik hamlesi olarak değerlendirilmektedir. Basra Körfezi'nde inşa halinde olan 54 kilometrekare büyüklündeki Fav Limanı, Orta Doğu'nun en büyük limanıdır. %90'ı biten limana ilk geminin 2025'te yanaşması beklenmekle birlikte, 14 kilometreyi aşan dalgakıran boyutuyla Fav Limanı, Guinness Rekorlar Kitabına girmiştir (Duman, 2024).



Harita 3: Kalkınma Yolu (Elmurod, U. I AA, 2024).

Avantajlar ve Fırsatlar:

Kalkınma Yolu'nun gerçekleştirilebilirliğine yönelik sayılamayacak kadar güçlü yönleri vardır. Bu güçlü yönlerin, avantajlarının ve fırsatlarının neler olduğuna ilişkin, hem küresel gelişmeler hem de Kalkınma Yolu'nun geçtiği coğrafi güzergâhlar birlikte analiz edildiğinde, bu yolun gerçekleşebilirliğine yönelik sağlam kanıtlara ulaşılmaktadır. Bu kanıtlar:

- Asya Pasifik'ten başlayıp Hint Okyanusu'nu geçerek, Fav Limanı'na oradan da Türkiye üzerinden Batı'ya, karayoluyla en kısa güzergâhın, coğrafyanın sağlamış olduğu avantajlardan dolayı Kalkınma Yolu olması (OECD, 2023, s. 16),
- Kalkınma Yolu'nun en önemli güzergâhında konumlanan Türkiye'nin; Kara, deniz ve demiryolu olmak üzere Osmangazi, Yavuz Sultan Selim, 1915 Çanakkale Köprüsü, Marmaray, Avrasya Tüneli, Kuzey Marmara Otoyolu ve yüksek hızlı tren hatlarıyla, ulaşım çeşitliliği açısından alt yapının büyük oranda tamamlanmış olması (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2025),
- Çin önderliğinde inşa edilen Çin-Pakistan-Ekonomik Koridoru'nun bileşenleri başta olmak üzere, Çin'in Kuşak Yol Projesi ile Kalkınma Yolu'nun amaç ve hedeflerinin aynı olması ve bu bağlamda Türkiye ve Çin'in çıkarlarının örtüşmesi,
- Ümit Burnu başta olmak üzere, Süveyş Kanalı, Malakka Boğazı ve Babelmendep Boğazları gibi deniz geçişi, uzun mesafeli güzergâhların büyük oranda ABD kontrolünde olması ve bu güzergâhlardaki güvensizliğin her geçen yıl artması,
- Ukrayna savaşı nedeniyle Kuzey koridorlarının güvensiz hale gelmesi ve bu güvensizliğin, Arktik güzergâhlarına doğru yayılma riski,
- ABD-İsrail'in; Filistin, Lübnan ve Suriye merkezli Orta Doğu'daki katliamları sonucunda, bölge üzerinden geçen ticaret koridorlarının (Yemen'deki Husilerin, Babelmendep Boğazı'dan geçen gemilere füze fırlatması) güvensiz hale dönüşmüş olması,

- Asya Pasifik'teki Çin ve Hindistan gibi ülkelerin nüfusları başta olmak üzere ekonomik alanlarda hızla yükselmelerinin sonucunda, dünya zenginliğinin Batı'dan Doğu'ya, yani Atlantik'ten Asya'ya kayması ve üretim merkezleri bakımında Batı'nın eski konumunu yitirmesidir.

Tehditler ve Riskler:

Uluslararası tüm büyük projelerin inşası ve işletimi sürecinde büyük zorluk ve engellemeler olduğu gibi Kalkınma Yolu'nun gerçekleştirilebilirliğine yönelik de benzer, birçok tehdit ve riskler mevcuttur. Bu bağlamda en temel tehdit ve risk; Kalkınma Yolu'nun inşası ve işletimi sürecinde güvenliğin nasıl sağlanabileceğidir?

Devletlerin ve toplumların sürdürülebilir büyüme ve kalkınmalarında en temel gereksinim güvenlidir. Güvenlik ticaret koridorları için hayati öneme sahiptir. Bu sebeple lojistiğin güvenli, hızlı ve kolay bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için ticaret güzergâhlarının güvenli olması gerekir (Yılmaz, 2024, s. 37). Güvenli ticaret güzergâhları, bölgesel kalkınmaya lokomotiflik yapmaktadır. Bu sebeple devletler uluslararası nitelikte stratejik öneme sahip, ticaret güzergâhları üzerinde nüfuz alanlarını genişletmeye çalışmaktadırlar. Diğer bir ifadeyle küresel aktörler rakiplerinin kalkınmalarını baltalamak için terör olayları başta olmak üzere, çeşitli araçlarla ticaret güzergâhlarını güvensiz hale dönüştürmeye çalışmaktadırlar. Kalkınma Yolu'nun gerçekleştirilebilirliğine yönelik, Orta Doğu'da en büyük tehdit PKK ve türevlerinden (PYD-SDG-YPG) oluşan, Batı kaynaklı terör tehdididir. Bu bağlamda PKK, Irak'ta "terör örgütü" olarak tanımlanıp, "yasaklı örgüt" olarak ilan edilmiştir (AA, 2024). ABD ve İsrail başta olmak üzere, Batılı ülkelerin Orta Doğu'daki terör örgütlerini beslemelerinin altında yatan temel sebeplerden biri, Türkiye'nin sürdürülebilir kalkınmasını baltalamaktır. Kalkınma Yolu'nun gerçekleştirilebilmesinin en temel ön koşulu:

- Terörsüz Türkiye
- Terörsüz Suriye,
- Terörsüz Irak ve
- Terörsüz İran'dır.

Yukarıdaki 4 ülke tamamen terörden arındırılmadığı sürece, Kalkınma Yolu'nun inşası ve işletiminin sürdürülebilirliği mümkün değildir. Her ne kadar Kalkınma Yolu'nun sadece Türkiye ve Irak'tan geçerek, Batı'ya ulaşması planlansa da terör bölge için topyekün tehdittir. Kalkınma Yolu, yukarıdaki bölgelerin savaş ve çatışmalar yerine, barış ve iş birliğiyle anılması yönünde çok önemli bir kilometre taşıdır. Bu koridorun tamamlanması durumunda bölgede karşılıklı ekonomik entegrasyon ve refah artışı gerçekleşecektir (Yılmaz, 2024, s. 42).

Kalkınma Yolu'nun hayata geçmesine engel teşkil eden en büyük tehdit ve riskler, Orta Doğu'da mevcut olan ve yapılması planlanan diğer koridor ve limanlar üzerindeki rekabetlerdir. Aşağıdaki her bir koridor ve liman farklı uluslararası aktörler tarafından desteklenmektedir. Diğer bir ifadeyle aşağıdaki herhangi bir koridor veya limanın inşası sürecini destekleyen bir aktör, diğer koridor ve/veya limanın inşası sürecini baltalamaya çalışmaktadır. Bu çerçevede günümüz uluslararası ilişkiler karmaşası koridorlar ve limanlar savaşına sahne olmaktadır. Ülkeler koridorlar ve limanlar üzerinden vekâletler savaşı yürütmektedirler. Bir aktör rakibinin koridorunu veya limanını güvensiz hale dönüştürdüğünde, onun ticaret güzergâhını da güvensiz hale getirmektedir. Ticaret güzergâhı güvensiz olan bölgesel ve küresel bir aktörün sürdürülebilir büyüme ve kalkınması mümkün değildir.

6. Hindistan-Avrupa- Orta Doğu Ekonomik Koridoru (India–Middle East–Europe Economic Corridor- IMEC)

2023'te Hindistan'da gerçekleşen G20 Liderler Zirvesi'nde Hindistan, ABD, Fransa, İtalya, Almanya, AB, BAE ve Suudi Arabistan arasında Hindistan-Avrupa- Orta Doğu Ekonomik Koridoru'na ilişkin mutabakat zaptı imzalanmıştır. Bu koridorla Hindistan'dan

isterken, diğer taraftan da Orta Doğu üzerindeki nüfuzunu arttırmak istemektedir (Çamaş, 2024, s. 157). Hindistan'ın bu tutumu tabii olarak Kalkınma Yolu'nun gerçekleştirilebilirliğine yönelik tehdit ve riskleri beraberinde barındırmaktadır. INSTC'nin gerçekleşip gerçekleşmeyeceğine ilişkin günümüz uluslararası ilişkilerin buhranlı dönemleri analiz edildiğinde cevap bekleyen köklü bir soru ortaya çıkmaktadır. Bu soru; bir taraftan ABD destekli Hindistan, diğer taraftan ABD başta olmak üzere, Batılı ülkeler tarafından yaptırımlarla karşı karşıya olan İran'ın, Hindistan'la ekonomik iş birliği ne kadar sürdürülebilir olacak? Ayrıca Hindistan; Çin'e karşı ABD desteğini alabilmek için Avustralya, ABD ve Japonya'nın içinde bulunduğu Dörtlü Güvenlik Diyalogu (QUAD)'na katılmış olmakla birlikte, Çin ve Rusya'nın başını çektiği BRICS ve ŞİÖ'ye de üyedir. Bu durum günümüz uluslararası ilişkilerinin iç içe geçmişliğini göstermekle birlikte, karşılıklı bağımlılık çerçevesinde çok kutuplu dünya düzeninin dışa yansımaları göstermektedir. Bu bağlamda devletlerin tedarik zincirlerine ilişkin ticari güvenlikleri başta olmak üzere, ulusal ve uluslararası güvenliklerine ilişkin riskler ve tehditler çok yönlü ve çok boyutlu hale gelmiştir.



Harita 5: Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru INSTC

Çin'in Sincan Uygur özerk bölgesinden başlayıp, Pakistan'ın güneyindeki Umman denizine açılan ve Karaçi'deki Gvadar Limanı'na kadar uzanan bu güzergâh, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) olarak adlandırılmaktadır. Pakistan içindeki yatırımlar başta olmak üzere, Gvadar limanına yapılacak tüm yatırımların yaklaşık değeri 62 milyar dolardır. Nisan 2015'te başlayan CPEC projesi ile Çin, büyük oranda ABD kontrolünde olan Malakka Boğazı'na ve Güney Çin Denizi'ndeki uzun güzergâhlara bağımlılığını asgari seviyelere indirmek istemektedir (CPEC, 2025). CPEC projesinin, Türkiye'nin Kalkınma Yolu ile uyumlu olduğu değerlendirilmektedir. Uzun yıllardır Hindistan, Çin ve Pakistan arasında dondurulmuş çatışma bölgesi olarak mevcudiyetini koruyan Keşmir sorunu, Mayıs 2025'te tekrar patlak vermiştir. Keşmir bölgesi üzerinden yaşanan gerginlikte Hindistan ve Pakistan adeta savaşın eşiğinden dönmüşlerdir. Keşmir kaynaklı bölgesel bir savaş çıktığında, bu savaşın küresel bir savaşa dönüşmesi yüksek olasılık dâhilindedir. Bu sebeple CPEC ve Kalkınma Yolu'nun gerçekleşebilirliğine ilişkin Keşmir kaynaklı tehdit ve risklerin seviyesi oldukça yüksektir. Çünkü CPEC'nin rotası Sincan Uygur özerk bölgesinden başlayıp, taraflar arasındaki tartışmalı bölge olan Keşmir üzerinden geçip Gvadar Limanı'na doğru uzanmaktadır. Ayrıca Pakistan'da, CPEC kapsamında çalışan Çinli mühendisler için, Beluclar tarafından birçok saldırı düzenlenmiş ve onlarca Çinli çalışan öldürülmüştür. Çin sürekli artan bu saldırıları bertaraf etmek amacıyla, Mart 2025'te Pakistan'a, kendi işçilerini

korumak için özel bir güvenlik şirketi yoluyla, Pakistan'a asker ve polis yollayacağını duyurmuştur (SDE, 2025).

Sonuç

Küresel güvenliğe ilişkin, riskler ve tehditler her geçen gün artmaktadır. Bu araştırmada küresel güvensizliğe sebebiyet veren günümüz uluslararası ilişkiler karmaşası ele alınmıştır. Aşırı fosil yakıt tüketimine paralel artan küresel ısınma ve iklim değişikliği kaynaklı çevresel tahribatlara çözümler üretilmemesi, günümüz küresel güvenlik sorunlarının en büyüğüdür. Özellikle 21. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren şiddetini gösteren göç ve su krizleri başta olmak, enerji ve gıda tedarikine yönelik çok boyutlu güvenlik sorunları, halının altına süpürülerek katmerlenmiştir.

Rusya ve Batı arasındaki Ukrayna savaşının durdurulamaması dünya güvenliğini kökten tehdit etmektedir. Çünkü dünyada Kıbrıs, Keşmir ve Filistin gibi bölgeler, geçmişte nasıl dondurulmuş çatışma bölgeleri haline dönüştürülmüşse, günümüzde de Ukrayna dondurulmuş çatışma bölgesi haline getirilmiştir. Dünya güvenliğine karşı tehdit oluşturan en büyük risklerden birisi de ABD-İsrail'in Orta Doğu'daki katliamlarının önüne geçilememesidir.

Günümüz mevcut uluslararası dengelerde, büyük güç değişim ve dönüşümleri meydana gelmiştir. Bir taraftan eski gücünde olmayan ama hala güçlü olan ABD ve Avrupa, diğer taraftan özellikle 2000'lerin başından itibaren etkin bölgesel güç olan Çin, Rusya ve Hindistan'ın yükselişi; dünya zenginliğinin Batı'dan, Doğu'ya doğru kaymasına sebebiyet vermiştir. Çin ve Hindistan gibi birer buçuk milyar nüfusa sahip olan ve ucuz iş gücünün sağladığı avantajlardan dolayı, Asya ülkeleri dünyanın üretim merkezlerine dönüşmüştür. Bu bağlamda Asya'da Japonya, Güney Kore ve Tayvan gibi ülkeler ön plana çıkmıştır. Diğer taraftan da Türkiye, Suudi Arabistan, Brezilya ve Güney Afrika gibi ülkeler dünyada orta ölçekli güç konumuna yükselmişlerdir. Bu durum tabii olarak uluslararası sistemde çok kutupluluğu beraberinde getirirken, BM'nin hükmü azalmış ve BRICS, ŞİO, TDT ve QUAD gibi yeni ittifakların oluşumuna zemin hazırlamıştır.

Yukarıda ifade edilenler özetlendiğinde çok kutupluluk içerisinde dünya köklü kriz ve köklü güvenlik tehditleriyle karşı karşıyadır. Krizlerin çözümlerine yönelik uluslararası mekanizmaların bulunmadığı günümüz dünyası, büyük belirsizlik ve ön göremezliklerle sıkışmış durumdadır. Bu sıkışmışlık, dünyayı büyük bir bukrana sokarak, III. Dünya Savaşı tartışmalarını gündemden düşürmemektedir.

Bu araştırmada sürdürülebilir büyüme ve kalkınmanın altın kuralının güvenlik olduğuna vurgu yapılmıştır. Küresel güvenliğe yönelik tehdit ve riskler çerçevesinde, uluslararası ticaret koridorlarının önemi üzerine değerlendirmelerin yapıldığı bu araştırmada, Zengezur Koridoru ve Kalkınma Yolu'na odaklanılmıştır. Bu iki koridorun Türkiye üzerinden, Orta Koridor bağlamında birbirine entegre edilmesinin sonucunda, uluslararası tedarik zincirlerinin güvenliğinin artacağına dikkat çekilmiştir. Bu çerçevede coğrafi konumundan dolayı, Türkiye'nin dünya barışı için daha fazla güvenlik üreten ülke konumuna yükseleceğine ilişkin, araştırma kapsamında analizler yapılmıştır.

Araştırmada okuma, gözlem ve yorumlara dayalı nitel yöntem kullanılmış olmakla birlikte, metod olarak Zengezur Koridoru ve Kalkınma Yolu'nun gerçekleşip, gerçekleşemeyeceğine yönelik avantajlar, fırsatlar, tehditler ve riskler ayrı ayrı değerlendirilerek kapsamlı analiz edilmiştir. Araştırmanın temel argümanı ise bu iki koridorun hayata geçmesi durumunda, Türkiye'nin bölgesel ve küresel olarak kalkınmasına çok büyük ivme kazandıracağı gerçeğidir. Bununla birlikte araştırma kapsamında; Türkiye'nin ticaret koridorları üzerinden kalkınma sürecinin, Türkiye'yi etkin ve nüfuzlu bir bölgesel ve küresel güç konumuna yükselteceğine ilişkin sonuç çıktılarına ulaşılmıştır.

Kaynakça

- Akyener, O. (2022). Türk Dünyasında enerji birliği - riskleri fırsata çevirmek. *Türkiye Enerji Stratejileri ve Politikaları Araştırma Merkezi (TESPAM)*. <https://www.tespam.org/wp-content/uploads/2022/11/TURK-DUNYASINDA-ENERJI-BIRLIGI.pdf> (Erişim Tarihi: 23.05.2025).
- Aslanlı, K. (2023). Zengezur Koridoru mu Aras Koridoru mu? *İRAM, İran Araştırmaları Merkezi*. <https://www.iramcenter.org/zengezur-koridoru-mu-aras-koridoru-mu-2395> (Erişim Tarihi: 26.05.2025).
- Aslanhan, U. D. M. ve Yılmaz, E. (2025). Bakan Uraloğlu: (Kalkınma Yolu Projesi) Türkiye'nin jeopolitik ve ekonomik ağırlığını perçinleyecektir. AA. <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/bakan-uraloglu-kalkinma-yolu-projesi-turkiye-nin-jeopolitik-ve-ekonomik-agirligini-percinleyecektir/3533703> (Erişim Tarihi: 29.05.2025).
- AA. (2024). Irak'ta 2024 yılına İran'ın Erbil saldırısı, PKK'nın yasaklanması ve Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın ziyareti damga vurdu. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/irak-ta-2024-yilina-iranin-erbil-saldirisi-pkk-nin-yasaklanmasi-ve-cumhurbaskani-erdoganin-ziyareti-damga-vurdu/3437672> (Erişim Tarihi: 27.05.2025).
- Bayat, F. (2021). Süveyş Kanalı'nda karaya oturan 'The Ever Given' gemisi aylar sonra kanaldan yeniden geçti. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/suveys-kanalinda-karaya-oturan-the-ever-given-gemisi-aylar-sonra-kanaldan-yeniden-gecti/2445377> (Erişim tarihi: 23.05.2025).
- BOTAŞ, (2025). Boru hatları ile petrol taşıma anonim şirketi, boru hatlarımız ve projelerimiz. <https://www.botas.gov.tr/Sayfa/boru-hatlarimiz-ve-projelerimiz/109> (Erişim Tarihi: 23.05.2025).
- Bulut, S. (2023). Kesintiye uğrayan eastmed projesi ve İsrail gazına ilişkin rota tartışmaları. *Ortadoğu Analiz. ORSAM, Mart 14(123)*, 42-45
- CPEC, (2025). What is CPEC?, China-Pakistan Economic Corridor (CPEC), <https://www.cpicglobal.com/pakistan-overview/cpec/> (Erişim Tarihi: 28.05.2025).
- Çevik, V. A. (2025). Koridor savaşları çağında kalkınma yolu: fırsatlar ve zorluklar. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 16(1), 249-267.
- Çamaş, T. (2024). Çin Hindistan rekabeti ve kalkınma yolu projesi. *Ulaştırma ve Altyapı Dergisi*, Sayı: 1, 146-165.
- Dumlu, H. ve Şahin, G. (2024). Zengezur koridoru ve alternatif çözümler: Türkiye için riskler, tehditler ve fırsatlar. *Avrasya İncelemeleri Dergisi, Cilt: 13, Sayı: 2*, 169-194.
- Duran, A. E. (2024). Küresel ticarete 'Orta Koridor' fırsatı. *Ekonomist*. <https://www.ekonomist.com.tr/makale/kuresel-ticarete-orta-koridor-firsati-48882> (Erişim Tarihi: 21.05.2025).
- Duman, B. (2024). Kalkınma Yolu Projesi umut veriyor. *Anadolu Ajansı*. <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/kalkinma-yolu-projesi-umut-veriyor/3317669> (Erişim Tarihi: 27.05.2025).
- Elmurod, U. (2024). Kalkınma yolu projesi. *Anadolu Ajansı*. <https://www.aa.com.tr/tr/info/infografik/37906> (Erişim Tarihi: 01.06.2025).
- Gök, M. (2024). Türk Devletler Teşkilatı bünyesinde yürütülen Türk dünyasının entegrasyon sürecinin Ernest B. Haas'ın Spill-over yaklaşımı bağlamında değerlendirilmesi. *Anadolu Strateji Dergisi, Cilt: 6, Sayı: 2*, 63-77.
- Hanta, N. D. İ. ve Çiçek, R. (2024). Küresel lojistik krizine çözüm alternatifi: Avrasya'nın lojistik merkezi olarak Türkiye. *Fiscaoeconomia, Cilt: 8, Sayı: 3*, 1549-1567.
- Kaya, E. (2024). Orta Koridor'un Dünya politikasında ve Avrasya'da artan önemi. *Düşünce Dünyasında Türkiz*, 15(1).

- Kurt, V. (2024). Kalkınma Yolu Projesi: Türkiye'nin lojistik ve ticaret merkezi olma yolunda stratejik adımı. *Ulaştırma ve Altyapı Dergisi*, Sayı: 1, 134-144.
- Memmedov, A. ve Hasanoğlu, M. (2023). Hazar Denizi'nden Akdeniz'e Zengezur koridoru. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi Cilt: 6*, Sayı: 2, 334-344.
- Maró, Z. M. ve Torok, A. (2022). China's New Silk Road and Central and Eastern Europe-A systematic literature. *Review, Sustainability*, 14(3), 1801.
- Oral, C. ve Kıpkip, E. (2019). Ulaştırma sektörünün önemi üzerine kavramsal bir yaklaşım. *Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: 1*, Sayı: 1, 58-64.
- Özalp, M. (2024). Uluslararası ilişkiler karmaşasında koridorlar savaşı. *Anadolu Strateji Dergisi, Cilt: 6*, Sayı: 2, 129-154.
- Özsoy, B. (2024). Azerbaycan'ın ulaşım hatları politikası ve zengezur koridoru. *Asya Studies, Cilt: 8*, Sayı: 29, 143-156.
- Özcan, D. G. ve Durul, T. (2022). ABD'nin EastMed'den desteğini çekmesi Atina'da hayal kırıklığı yarattı. *Anadolu Ajansı*. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/abdnin-eastmedden-destegini-cekmesi-atinada-hayal-kirikligi-yaratti/2472148> (Erişim Tarihi: 28.05.2025).
- Özalp, M. (2025). Türkiye'nin başat güce evrilme süreci: Zengezur Koridoru ve Zengezur Koridoru ve kalkınma yolu. *ANKASAM*. <https://www.ankasam.org/anka-analizler/turkiyenin-basat-guce-evrilme-sureci-zengezur-koridoru-ve-kalkinma-yolu/> (Erişim Tarihi: 28.11.2025).
- OECD, (2023). *Realising the Potential of the Middle Corridor*. OECD Publishing.
- SDE, (2025). Beluçların Pakistan'daki saldırılarına karşı Çin, CPEC projesini korumak üzere asker konuşlandırma planı yapıyor. *Stratejik Düşünce Enstitüsü*. <https://www.sde.org.tr/haber/belucclarin-pakistan-daki-saldirilarina-karsi-cin-cpec-projesini-korumak-uzere-asker-konuslandirma-plani-yapiyor-haberi-57579> (Erişim Tarihi: 28.05.2025).
- TRT, (2024). Rusya-İran anlaşmazlığı: Zengezur Koridoru. <https://www.trthaber.com/haber/dunya/rusya-iran-anlasmazligi-zengezur-koridoru-880590.html>. (Erişim tarihi: 01.12.2025).
- SIPRI, (2025). Unprecedented rise in global military expenditure as European and Middle East spending surges. Stockholm International Peace Research Institute, <https://www.sipri.org/media/press-release/2025/unprecedented-rise-global-military-expenditure-european-and-middle-east-spending-surges> (Erişim Tarihi: 01.12.2025).
- Şahin, Y. (2020). Uluslararası ilişkilerde güce farklı yaklaşımlar ve Türkiye'nin gücü. *Uluslararası İlişkiler ve Diplomasi Dergisi, Cilt: 3*, Sayı: 2, 1-22.
- Taşkın, E. ve Akıncı, Ö. S. (2024). Orta Koridor'un tedarik zinciri güvenliği açısından değerlendirilmesi ve Türkiye'nin rolü. *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, Cilt: 26*, Sayı: 47, 1128-1144.
- Textor, C. (2025). Gross domestic product (GDP) at current prices in China from 1985 to 2024 with forecasts until 2030 (in billion U.S. dollars). *Stataista*. <https://www.statista.com/statistics/263770/gross-domestic-product-gdp-of-china/> (Erişim Tarihi: 01.12.2025).
- TRT, (2023). Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru için AB ve 7 ülkeden imza. <https://www.trthaber.com/haber/dunya/hindistan-orta-dogu-avrupa-ekonomik-koridoru-icin-ab-ve-7-ulkeden-imza-794434.html> (Erişim Tarihi: 28.05.2025).
- TDT, (2021). Türk Dünyası 2040 vizyonu. <https://www.turkicstates.org/tr/haber/turk-dunyasi-2040-vizyonu> (Erişim Tarihi: 27.05.2025).
- TDT, (2025). Türk Devletleri Teşkilatı, Ortaklar. <https://www.turkicstates.org/tr/partner-detay/turkpa-tr> (Erişim Tarihi: 23.05.2025).

- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, (2024). Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı yeniden açıldı. <https://sgb.uab.gov.tr/haberler/baku-tiflis-kars-demiryolu-hatti-yeniden-acildi> (Erişim Tarihi: 23.05.2025).
- TİKA, (2025). TİKA'nın tarihçesi. <https://tika.gov.tr/kurumumuz/tarihce/> (Erişim Tarihi: 23.05.2025).
- T.C. Dışişleri Bakanlığı, (2025). Türkiye'nin çok taraflı ulaştırma politikası. https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulasirma-politikasi.tr.mfa (Erişim Tarihi: 29.05.2025).
- Urmersbach, B. (2025). Weltbevölkerung von 1950 bis 2024 (in Fünfhreszeiträumen und Milliarden Menschen). Statista, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1716/umfrage/entwicklung-der-weltbevoelkerung/#:~:text=Im%20Jahr%202024%20betr%C3%A4gt%20die,seit%201950%20mehr%20als%20verdreifacht.> (Erişim Tarihi: 02.12.2025).
- Urmersbach, Bruno-BIP. (2025). Weltweites Bruttoinlandsprodukt (BIP) in jeweiligen Preisen von 1980 bis 2024 und Prognosen bis 2030 (in Billionen US-Dollar). BIP Statista, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/159798/umfrage/entwicklung-des-bip-bruttoinlandsprodukt-weltweit/> (Erişim Tarihi: 02.12.2025).
- Polat, D. Ş. (2025). Zengezur koridoru: Türkiye-Azerbaycan ilişkileri bağlamında stratejik, ekonomik ve bölgesel çıkarımlar. *İstanbul Kent Üniversitesi Siyasal, Sosyal ve Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Cilt: 1, Sayı: 1, 144-173.
- Russon, M. (2021). The cost of the Suez Canal blockage. BBC, <https://www.bbc.com/news/business-56559073> (Erişim Tarihi: 23.05.2025).
- Yolcu, T. vd. (2025). Uluslararası Kuruluşların İkinci Karabağ Savaşına Yönelik Söylemleri: NATO, BM, AGİT, Külliye. *Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(1).
- Yılmaz, N. (2024). Kalkınma Yolu Projesi'nin Irak ve Ortadoğu jeopolitiğine etkisi. *Ulaştırma ve Altyapı Dergisi*, Cilt: 6, Sayı: 1, 61-83.

Extended Summary

In this research, it is emphasized that the golden rule of sustainable growth and development is security. In this research, where evaluations are made on the importance of international trade corridors within the framework of threats and risks to global security, the focus is on the Zangezur Corridor and the Development Path. It is emphasized that the security of international supply chains will increase as a result of the integration of these two corridors through Turkey in the context of the Middle Corridor. In this context, analyzes were made within the scope of the research regarding Turkey becoming a country that produces more security for world peace due to its geographical location.

Although the qualitative method based on reading, observation and comments was used in the research, the advantages, opportunities, threats and risks regarding whether the Zangezur Corridor and the Development Path will be realized or not were evaluated separately and analyzed comprehensively. The hypothesis that the research tries to prove is the fact that if these two corridors are realized, they will provide great acceleration to Turkey's regional and global development. In addition, within the scope of the research; Turkey's development process through trade corridors.

Developments in information technologies, population growth and economic growth are constantly increasing the mobility of goods, services, capital and people in the intertwined globalizing world. This situation has triggered an increase in import and export between states, nations and continents, and has brought about a dependency on important trade corridors and ports.

Climate change due to global warming, migration-related crises, and the failure to develop solutions to intertwined root problems related to energy and food supply have dragged today's international system into an unpredictable and uncertain mess. The fact that the West-centered US and EU are no longer as powerful as they used to be, the East-centered Asian countries such as China, Russia and India are starting to gain global power, and on the other hand, the rise of countries such as Turkey, Saudi Arabia, Brazil and South Africa to medium-sized power status has made the world multipolar.

When the failure to stop the Ukraine war that started in 2022 and the transformation of Ukraine into a frozen conflict zone, the failure to prevent the massacres of the US-Israel in the Middle East, the climate, energy, food and migration crises are considered together, it is seen that the world is doomed to a great impasse. This impasse is putting the world into a crisis and not removing the discussions of World War III from the agenda.

In today's international relations chaos, which is in a great impasse and crisis, the security of international supply chains (trade corridors and ports) is of great importance for the sustainable growth and development of states.

Risks and threats to global security are increasing day by day. This study addresses the current chaos of international relations that causes global insecurity. The failure to produce solutions to the environmental damage caused by global warming and climate change, which have increased parallel to excessive fossil fuel consumption, is the greatest global security problem of today. Especially since the first quarter of the 21st century, migration and water crises, which have become increasingly severe, as well as multidimensional security problems related to energy and food supply, have been swept under the rug and compounded.

The failure to stop the Ukraine war between Russia and the West fundamentally threatens world security. Because just as regions such as Cyprus, Kashmir and Palestine were turned into frozen conflict zones in the past, Ukraine has also been turned into a frozen conflict zone today. One of the greatest risks that poses a threat to world security is the failure to prevent the massacres of the US and Israel in the Middle East.

In today's current international balance, major power changes and transformations have occurred. On the one hand, the USA and Europe, which are no longer as powerful but are still powerful, and on the other hand, the rise of China, Russia and India, which have become effective regional powers especially since the early 2000s, have caused the world's wealth to shift from the West to the East. Asian countries, such as China and India, each with a population of one and a half billion, have become the production centers of the world due to the advantages provided by cheap labor. In this context, countries such as Japan, South Korea and Taiwan have come to the fore in Asia. On the other hand, countries such as Turkey, Saudi Arabia, Brazil and South Africa have risen to the position of medium-sized powers in the world. This situation naturally brought about multipolarity in the international system, while the authority of the UN has diminished and paved the way for the formation of new alliances such as BRICS, SCO, TDT and QUAD.

When the above is summarized, the world is faced with deep-rooted crises and deep-rooted security threats within a multipolar state. Today's world, where there are no international mechanisms for solving crises, is stuck with great uncertainty and unpredictability. This state of being stuck has put the world into a great crisis and keeps the discussions of World War III on the agenda.

