

UKRAYNA SAVAŞI DÖNEMİNDE TÜRKİYE'NİN AVRASYA'DAKİ ORTA KORİDORUNUN YÜKSELEN STRATEJİK ÖNEMİ

Teoman Ertuğrul TULUN

Analist

Analiz No : 2024 / 9

17.07.2024

Bu yazı, ilk olarak AVİM tarafından 29 Mayıs 2024te yayınlanan İngilizce bir makalenin çevirisidir. Makalenin çevrilmesine AVİM Çevirmeni Ahmet Can Öktem katkıda bulunmuştur.

Ukrayna'daki savaşın ardından, başta Rusya üzerinden geçenler olmak üzere geleneksel Avrasya transit rotaları önemli aksamalarla karşılaşmıştır. Bu jeopolitik değişim, süregelen çatışmalar nedeniyle kuzey koridorunun kapanmasının altını çizmekte ve bölgesel ulaşım stratejilerinin yeniden değerlendirilmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Tarihsel olarak bu güzergâhlar Çin, Rusya ve Avrupa'yı birbirine bağlamak için çok önemli olmuştur. Ancak Ukraynadaki çatışma, uygulanabilir alternatiflerin araştırılmasını gerektirmiştir.

Bu değişimlerin ortasında Türkiye, hem Rusya hem de Ukrayna ile ilişkilerini dengeleyerek Ukrayna savaşında çok yönlü bir rol oynamıştır. Bu dengeli yaklaşım Türkiye'nin stratejik çıkarlarını korumasına ve kendisini çatışmada kilit bir arabulucu olarak konumlandırmasına olanak sağlamıştır. Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası (TITR) olarak da bilinen Türkiye'nin Orta Koridoru bu bağlamda önemli bir alternatif olarak ortaya çıkmaktadır. Gürcistan, Azerbaycan, Hazar Denizi ve Kazakistan ya da Türkmenistan, Özbekistan ve Kırgızistan gibi Orta Asya ülkeleri üzerinden Türkiye'den Çin'e uzanan bu rota, Avrasya lojistiğini ve stratejik ortaklıkları yeniden tanımlayarak Asya'dan Avrupa'ya kesintisiz bir bağlantı vaat etmektedir.[1]

Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Koridorunun (IMEC) Karşılaştığı Zorluklar

Dikkatimizi Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Ekonomik Koridoru'na (IMEC) çevirdiğimizde, Türkiye'nin dışlanmasının nasıl ciddi lojistik ve ekonomik zorluklar yarattığının incelenmesi

önem taşımaktadır..

Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC) Hindistan, Ortadoğu ve Avrupa arasındaki bağlantıyı geliştirecek kilit bir girişim olarak öngörülmektedir. Ancak Türkiye'nin bu koridorun dışında bırakılması, koridorun başarısını engelleyebilecek bir dizi önemli lojistik ve ekonomik zorluk ortaya çıkarmıştır.

İlk olarak Türkiye, Irak'ın Faw limanını doğrudan Türkiye'ye ve oradan da Avrupa'ya bağlamayı amaçlayan ve Irak Kalkınma Yolu olarak bilinen alternatif bir güzergâhı teşvik etmektedir. Bu girişim potansiyel olarak dikkatleri ve kaynakları IMEC'ten uzaklaştırarak, Koridorun önemine yönelik tehdit oluşturabilir ve genel etkinliğini azaltabilir. Koridorlar arasındaki bu tür bir rekabet, bölgesel ticaret ve ulaştırma ağlarında verimsizliğe yol açabilecek bölünmeye neden olabilir.[2]

Lojistik açıdan bakıldığında, IMEC için önerilen rota, birden fazla aktarma ve çok sayıda sınır geçişi de dâhil olmak üzere, birçok karmaşık unsur içermektedir. Sözkonusu karmaşa, hem lojistik zorluğu artırır, hem de maliyetleri yükseltir. Buna karşılık, Türkiye daha doğrudan ve iyi yapılandırılmış bir rota sunmaktadır. Türkiyenin dâhil edilmemesi, IMEC'in Türkiye'nin ileri düzeydeki lojistik ve taşımacılık altyapısından faydalanma fırsatını kaçırabileceği anlamına gelmektedir.

Altyapı ile ilgili olarak, IMEC gerekli demiryolları, limanlar ve boru hatlarının inşası için önemli yatırımlar gerektirmektedir. Türkiye'nin gelişmiş altyapısının bu denkleme dâhil edilmemesi, maliyetlerin artmasına ve projenin tamamlanma süresinin uzamasına yol açabilir.[3]

Ekonomik açıdan, deniz, demir ve karayolu gibi birden fazla ulaştırma türünü kullanan ve kapsamlı altyapı gelişimi gerektiren bir koridora bel bağlamak, Türkiye üzerinden geçenler gibi daha doğrudan güzergâhlara kıyasla daha yüksek maliyetlere neden olabilir. Dahası, Türkiye'nin dışarıda bırakılması, malların daha uzun ve daha pahalı yollarla sevkedilmesi nedeniyle icarette yön değiştirme etkisi yaratabilir ve böylece koridordan beklenen ekonomik faydaları azaltabilir.

Bu bağlamda, güvenlik ve istikrar da ciddi kaygılar arasında yer almaktadır. IMEC, İsrail ve daha geniş Orta Doğu bölgeleri gibi çatışmaların ve devam eden güvenlik sorunlarının ciddi boyutta yaşanmakta olduğu çeşitli bölgelerden geçmektedir. Nispeten istikrarlı ve güvenli bir transit güzergâhı sağlayabilecek olan Türkiye'nin dışarıda bırakılması, IMEC'i daha ciddi güvenlik risklerine maruz bırakabilir. Ayrıca, siyasi açıdan istikrarsız bölgelerden geçmesi, koridoru terör saldırıları ve diğer güvenlik tehditleri için daha da büyük bir hedef haline getirebilir, işleyişini ve uygulanmasını zorlaştırabilir.[4]

Son olarak, IMEC'in başarılı bir şekilde uygulanması katılımcı ülkeler arasında etkili bir koordinasyonun sağlanmasına bağlıdır. Uluslararası koridorları yönetme tecrübesine sahip önemli bir bölgesel oyuncu olan Türkiye'nin dışlanması, diplomatik zorluklara yol açabilir ve işbirliği çabalarını zorlaştırabilir. Ayrıca, birden fazla ülkede yönetmeliklerin, tarifelerin ve gümrük işlemlerinin uyumlaştırılması karmaşık bir iştir. Bu gibi konularda kabul görmüş bir uzmanlığa sahip olan Türkiye'nin yokluğu, bu süreci daha da zorlu hale getirebilir.

Orta Koridorun Stratejik Önemi

Orta Koridor'un sunduğu stratejik avantajın aksine, MEC'in Türkiye'yi dışlaması, etkinliğini ve ekonomik mantığını zayıflatabilecek karmaşıklıklar ve verimsizlikler ortaya çıkartmaktadır.

Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı (TITR) olarak da bilinen Orta Koridor, faaliyet ölçümlerinde etkileyici bir büyüme sergilemiştir. 2022 yılında koridorun konteyner trafiğinin önemli ölçüde artarak yaklaşık 50.000 yirmi fitlik eşdeğer birime (TEU) ulaşacağı tahmin ediliyor ve bu da yük faaliyetlerinde güçlü bir artışa işaret ediyor. Bu koridor üzerinden taşınan yük hacmi de benzer bir artış eğilimi göstererek, 2022 yılında iki katına çıkıp 1,7 milyon tona, 2023 yılında ise %65 artışla yaklaşık 2,7 milyon tona ulaşmıştır. Kazakistan Enerji Bakanlığı'nın tahminlerine göre, bu rakamların hızla artmaya devam ederek yıl içinde 6,5 milyon tona ulaşması, 2024 yılında 7,5 milyon tona ulaşması ve 2025 yılında 15 milyon tona yükselmesi beklenmektedir.[5]

Yükselmekte olan bu rakamlar, koridorun Avrasya ticaretinde giderek artan öneminin altını çizmektedir. Böylesi bir büyüme, artan talebi karşılamak üzere altyapıyı düzenlemek ve genişletmek için önemli yatırımlar gerektirmektedir. Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası, bu ihtiyaçların giderilmesi için 19 ila 21 milyar dolar arasında değişen yatırımlar gerekebileceğini tahmin etmektedir. Bu fonlar, 2030 yılına kadar ticaret hacimlerini üç katına çıkarma potansiyeli ve seyahat sürelerini yarıya indirme hedefiyle, yaşanan tıkanıklıkları azaltmaya ve genel güzergâh etkinliğini artırmaya yönelik kullanılabilecektir. Bu yatırım potansiyelini göz önüne alan Orta Koridor ülkeleri, önümüzdeki beş yıl içinde altyapı projeleri için şimdiden yaklaşık 6 milyar avro ayırmıştır.[6]

Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demir yolunun ve İstanbul'da Marmaray tünelinin tamamlanması gibi önemli altyapı gelişmeleri, koridorun kapasitesini önemli ölçüde artırmıştır. Bu projeler, Hazar Denizi'nde yeni gemilerin hizmete girmesi ve Aktau Limanındaki iyileştirmeler ve Kuryk Limanındaki yeni petrol limanı terminali ile birlikte, Orta Koridorun hem işlevsel kapasitesini hem de stratejik esnekliğini artıran bu kapsamlı ağın kritik bileşenleridir.[7]

Ticaret ve bağlantı açısından bakıldığında, Orta Koridordaki faaliyetlerde önemli bir artış görülmüştür. Ocak-Ağustos 2023 döneminde, bu güzergâh üzerinden Çin'den Avrupa'ya taşınan yük hacmi 2022'nin aynı dönemine kıyasla %84 artarak 1,6 milyon tonu aşmıştır. TITR üzerinden gerçekleşen konteyner trafiği 2022 yılında bir önceki yıla göre %33 oranında artmıştır. Ayrıca, koridordaki faaliyet gecikmelerini azaltmak ve gümrük sürecini kolaylaştırarak verimliliği ve güvenilirliği daha da arttırmak amacıyla Azerbaycan, Kazakistan ve Gürcistan tarafından ortak bir lojistik şirketi kurulmuştur.[8]

Söz konusu gelişmeler sadece rakamsal veriler değildir ve daha kapsamlı bir jeopolitik değişimi yansıtmaktadır. Orta Koridor, güçlüklere dirençli ve çeşitlendirilmiş ticaret yollarına duyulan ihtiyaç nedeniyle, Kuzey Koridoruna hayati bir alternatif olarak dikkatleri hızla üzerine çekmektedir. Koridorun stratejik ve ekonomik faydalarının bölgesel ticareti

canlandırması, istihdam olanakları yaratması ve girişimciliği teşvik ederek, yerel ve bölgesel ekonomilere önemli katkı sağlaması beklenmektedir.[9]

Bu altyapı projeleri, Orta Koridoru Avrasya ticaret lojistiğinde önemli bir bağlantı olarak konumlandırarak, ticaret hacimlerini ciddi ölçüde artırma ve nakliye sürelerini kısaltma kapasitesine sahip olan koridorun hazırlığını ve stratejik amacını vurgulamaktadır. Bu altyapı, Türkiye'nin küresel ticaretteki rolünü arttırmakla kalmayıp, aynı zamanda iki kıta arasında enerji ve ulaşım merkezi olma konumunu da pekiştirmektedir.

Türkiye'nin stratejik önemi, hem anlaşmazlıkta arabulucu olarak, hem de Orta Koridor girişiminde merkezi bir oyuncu olarak, Ukrayna savaşı bağlamında önemli ölçüde artmıştır. Türkiye, coğrafi konumundan yararlanarak ve önemli altyapı yatırımları yaparak, bölgesel ve küresel ticaretteki rolünü arttırmaya ve aynı zamanda Avrasya'nın karmaşık jeopolitik ortamında yer almaya hazırdır. Orta Koridor, Çin ile Avrupa arasındaki ticaretin geliştirilmesi de dâhil olmak üzere, çok sayıda fırsat sunmaktadır. Koridor, daha kısa ve hızlı bir güzergâh sağlayarak, ekonomik faaliyetleri artırmakta ve bölge genelinde entegrasyonu teşvik etmektedir. Ayrıca bu girişim, geçiş ülkeleri arasında bölgesel iş birliğini de destekleyerek, daha fazla siyasi ve ekonomik istikrara yol açabilir. Türkiye'nin Orta Koridordaki stratejik konumu, Avrasya ticaretinde ve jeopolitiğinde kilit bir unsur olarak önemini arttırmakta ve sadece bir geçit olarak değil, Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıda çok önemli bir mihenk taşı olarak rolünün altını çizmektedir.[10]

Ayrıca, Türkiye'nin diğer bölgesel bağlantılar yoluyla kendisini dışlama girişimlerine karşılık, Irak üzerinden alternatif bir deniz rotası geliştirmeyi öngören stratejik girişimi, ulusal çıkarlarını ve bölgesel nüfuzunu korumaya yönelik ön alıcı tutumunu da ortaya koymaktadır. Bu gelişme yalnızca altyapıya ilişkin bir başarı değil, gelişen bölgesel dinamikler karşısında Türkiye'nin egemenlik kabiliyetlerini sürdürmeyi ve geliştirmeyi amaçladığı daha kapsamlı jeopolitik satranç tahtasında stratejik bir hamle olarak görülmelidir.[11]

Türkiye'nin bu yeni zorluklara verdiği yanıt, direncinin ve stratejik öngörüsünün bir kanıtıdır. Orta Koridor sadece Avrasya ticareti için hayati önem taşımakla kalmayıp, aynı zamanda Türkiye'nin artan etkisini ve Asya ile Avrupa arasında köprü kurmadaki önemli rolünü de simgelemektedir. Avrasya coğrafyası geliştikçe, Türkiyenin coğrafi ve jeopolitik konumunun önemi de artmakta, Türkiye'yi küresel arenada önemli bir güç haline getirmekte ve, yalnızca enerji transit merkezi olmanın ötesinde, bir ulaşım merkezi haline getirmektedir.

**Resim: Eurasian.net*

[1] Tuba Eldem, Russias War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity, Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP) 2022, no. C 64

(October 28, 2022): 7, https://doi.org/10.18449/2022C64; Fatih Ceylan, All Roads Now Leading to the Middle Corridor, Panorama (blog), February 14, 2024, https://www.uikpanorama.com/blog/2024/02/14/middle-corridor/; Türkiyes Multilateral Transportation Policy / Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs (Republic of Türkiye Ministry of Foreign Afairs), accessed May 27, 2024, https://www.mfa.gov.tr/turkiye_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa.

[2] The New Arab Staff, Turkeys Erdogan Slams India-Gulf-Israel Transport Corridor, Https://Www.Newarab.Com/, September 12, 2023, sec. Analysis, https://www.newarab.com/news/turkeys-erdogan-slams-india-gulf-israel-transport-corridor; Alex Blair, Turkey Moves against Europe with Trade Corridor Alternative to IPEC, Railway Technology (blog), September 20, 2023, https://www.railway-technology.com/news/turkey-alternative-india-middle-east-trade-corridor-plan/.

[3] Shaul Chorev, The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Promises and Challenges, Australian Institute of International Affairs, October 25, 2023, sec. Analysis, https://www.internationalaffairs.org.au/australianoutlook/the-india-middle-east-europe-economic-corridor-promises-and-challenges/.

[4] Arthur, India-Middle East Corridor in Doubt Due to Israel-Hamas War, Deutsche Welle, February 27, 2024, sec. Business-India, https://www.dw.com/en/india-middle-east-corridor-in-doubt-due-to-israel-hamas-war/a-68354312.

[5] Trans-Caspian International Transport Route: Container Traffic 2022 (Statista Research Department, March 28, 2024), https://www.statista.com/statistics/1390628/trans-caspian-international-traffic-route-container-volume/; Haley Nelson, The Middle Corridor Infrastructure Deals and Developments: 2023 in Review, Caspian Policy Center, December 21, 2023, https://www.caspianpolicy.org/research/economy/the-middle-corridor-infrastructure-deals-and-developments-2023-in-review.

[6] Nelson, CPC | The Middle Corridor Infrastructure Deals and Developments; Aibarshyn Akmetkali, World Bank Estimates Tripling Trade Volumes on Middle Corridor by 2030 - The Astana Times, The Astana Times, November 28, 2023, sec. Business, https://astanatimes.com/2023/11/world-bank-estimates-tripling-trade-volumes-on-middle-corridor-by-2030/; Middle Corridor* through Central Asia, Caucasus Can Boost Trade, Connectivity and Supply Chain Resilience, Says New Report (World Bank, Washington, DC), 2024/ECA/043, accessed May 27, 2024, https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2023/11/27/middle-corridor-through-central-asia-caucasus-can-boost-trade-connectivity-and-supply-chain-resilience; Middle Corridor* through Central Asia, Caucasus Can Boost Trade, Connectivity and Supply Chain Resilience, Says New Report.

[7] Seymur Mammadov, The Middle Corridor Set to Halve Cargo Transit Time between Asia and Europe, Bne IntelliNews, February 1, 2024, https://www.intellinews.com/the-

middle-corridor-set-to-halve-cargo-transit-time-between-asia-and-europe-310368/; Nelson, CPC | The Middle Corridor Infrastructure Deals and Developments.

[8] Analysis and Prospects for the Trans-Caspian International Transport Route, Eurasian Rail Alliance Index, October 4, 2023, sec. Analytics, https://index1520.com/en/analytics/analiz-i-perspektivy-transkaspiyskogo-mezhdunarodnogo-transportnogo-marshruta/; Tatiana Rey-Bellet, The New Corridors of Global Trade | UNCTAD (United Naions Trade & Development, March 27, 2024), https://unctad.org/news/new-corridors-global-trade.

[9] Yunis Sharifli, Emerging Potential of the Middle Corridor, Anadolu Agency, April 5, 2022, sec. Analysis, https://www.aa.com.tr/en/analysis/analysis-emerging-potential-of-the-middle-corridor/2579415.

[10] OECD, Realising the Potential of the Middle Corridor (OECD, 2023), https://doi.org/10.1787/635ad854-en.

[11] OECD.

Yazar Hakkında :

Teoman Ertuğrul Tulun , Avrasya İncelemeleri Merkezi'nde (Ankara) analisttir. Dr. Teoman Ertuğrul Tulun, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi doktorasını Ankara İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi'nde tamamladı. Avrupa Birliği Çalışmaları, Küreselleşme, Yabancı Düşmanlığı, Nefret Söylemi Çalışmaları ve Uluslararası İlişkiler *alanlarında çalışmalar yapmaktadır.*

Atıfta bulunmak için: TULUN, Teoman Ertuğrul. 2026. "UKRAYNA SAVAŞI DÖNEMİNDE TÜRKİYE'NİN AVRASYA'DAKİ ORTA KORİDORUNUN YÜKSELEN STRATEJİK ÖNEMİ." Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM), Analiz No.2024 / 9. Temmuz 17. Erişim Ekim 30, 2026. https://www.avim.org.tr/public/index.php/tr/Analiz/UKRAYNA-SAVASI-DONEMINDE-TURKIYE-NIN-AVRASYA-DAKI-ORTA-KORIDORUNUN-YUKSELEN-STRATEJIK-ONEMI

Süleyman Nazif Sok. No: 12/B Daire 3-4 06550 Çankaya-ANKARA / TÜRKİYE
Tel: +90 (312) 438 50 23-24 • **Fax**: +90 (312) 438 50 26
@avimorgtr
https://www.facebook.com/avrasyaincelemelerimerkezi
E-Posta: info@avim.org.tr
http://avim.org.tr

© 2009-2025 Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM) Tüm Hakları Saklıdır