AVİM Yorum • No: 2025 / 27 • Mart 2025

# ORTA KORİDOR'DA GELİŞEN TRANSİT GÜZERGAHLAR

**Bekir Caner ŞAFAK**

**Misafir Araştırmacı**

Küresel ekonomik bütünleşme eğiliminin ivme kazandığı bir dönemde ticaret koridorları devletlerin bölgesel ekonomik işbirliğini geliştirme çabalarında yenilikçi bir yaklaşımı temsil etmektedirler. Bu koridorlar arasında Kuşak Yol Girişimi (BRI) ile Kuzey ve Güney Güzergahlarının kesişim noktasında yer alan Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Hattı (TITR) veya yaygın adıyla Orta Koridor (MC), Rusya-Ukrayna Savaşı sonrası öne çıkmıştır. Jeopolitik kaygılar ve dolayısıyla da devletlerin çeşitlendirmeye odaklanmaları, alternatif ulaşım güzergahlarının önemini artırmıştır. Orta Koridor, çeşitli ulaşım ağları ile Rusya üzerinden geçen geleneksel Kuzey Koridorundan ve güneydeki Süveyş Kanalından kaçınarak Çini Avrupaya bağlayan alternatif bir güzergah sunmaktadır. Orta Koridor, uluslararası ticaret için güvenli bir güzergah olmasının yanında sevkiyat süresini de kayda değer ölçüde kısaltmaktadır.[1]

Orta Koridor üzerindeki transit ulaşım ağlarına yeni güzergahların eklenmesi ve kapasite artışları, Avrasya bağlantısallığını geliştirirken uluslararası lojistiği de daha esnek, hızlı ve güvenli hale getirmektedir. Kazakistan Devlet Demiryolları şirketinin duyurduğu, 4 Mart 2025 tarihinde ilk sevkiyatına başlayacak yeni güzergah bu gelişmeye bir örnek teşkil etmektedir. Buna göre Çinin Çengdu şehrinden yola çıkacak konteyner treni Avrupaya ulaşmadan önce Kazakistan, Türkmenistan, İran ve Türkiyeyi geçerek Polonyanın Lodz şehrine ulaşacaktır.[2] Bunun yanında Çin, Rusyayı devredışı bırakacak iki yeni demiryolu projesi daha geliştirmektedir. İlk proje Orta Koridor güzergahı üzerinden Kazakistan, Hazar Denizi, Azerbaycan ve Gürcistandan geçmekte, ikincisi de Kırgızistan ve Özbekistan üzerinden Hazar Denizine kadar demiryolu inşasını içermekte ve oradan da Türkiye üzerinden Avrupa Birliğine ulaşmayı öngörmektedir. Daha öncesinde Çinden Avrupaya gerçekleşen yük taşımacılığında Kazakistan, Rusya ve Belarus güzergahı kullanılmaktaydı, ancak Rusya-Ukrayna Savaşı sonrası bu güzergahın kullanımı önemli ölçüde azalmıştır.[3] Bu gelişmeler Moskovanın uluslararası ticaret üzerindeki ağırlığını azaltırken güzergahın üzerinde yer alan Orta Asya Türk cumhuriyetlerinin ve Türkiyenin nüfuzunu artırmaktadır.

Çin ile Avrupa arasındaki en hızlı ve en doğrudan ticaret güzergahı olarak öne çıkan Orta Koridor, Kuzey Koridoruna kıyasla mesafeleri yaklaşık 2.500 kilometre kısaltırken ve 10 ila 15 gün arasında değişkenlik gösteren transit süresi ile geleneksel güzergahlara kıyasla önemli ölçüde iyileşme sağlarken aynı zamanda tedarik zinciri dayanıklılığını artırmakta ve ticaret kısıtlamalarıyla ilgili riskleri azaltmaktadır. Son yıllarda artan ticaret hacimleri,

Koridorun ekonomik önemini artırmıştır. Verilere göre 2024ün ilk 11 ayında taşınan kargo miktarı, önceki yıla kıyasla yüzde 63lük bir artış kaydetmiştir. Koridor boyunca artan ticaret; transit ülkelerdeki endüstriyel büyümeyi, istihdamı ve altyapı gelişimlerini teşvik ederek bölgesel ekonomileri güçlendirmektedir. Jeopolitik olarak değerlendirildiğinde Batının Moskovaya uyguladığı yaptırımlar sebebiyle bir alternatif sunan Orta Koridor, Rusya ve Çin etkisini dengelerken Türkiyenin stratejik bir geçiş merkezi olma statüsünü de pekiştirmektedir.[4]

Orta Koridorun dikkat çeken gelişimi, son 30 yıldaki uluslararası işbirliği çabalarından farklı olarak bölgedeki iç talepten beslenmekte ve organik bir büyümeden kaynaklanmaktadır. Orta Koridorun demiryolu, karayolu ve denizyolu bağlantılarını içeren çok yönlü ağı; doğu, batı ve kuzeye uzanan transit güzergahlar ile genişlemektedir. Bu gelişen bağlantılar, bu güzergahın daha büyük pazarlara uygun maliyetli bir şekilde ulaşması için esneklik ve fırsat sağlamaktadır.[5] Dünya Bankası, Orta Koridor güzergahındaki kargo trafiğinin 2030 yılına kadar yaklaşık üç kat artacağını öngörmektedir. Bütün bunların yanında Zengezur Koridoru hayata geçirildiği taktirde hem doğu-batı hem de kuzey-güney yönlü ulaşım koridorları arasındaki bağlantı güçlenerek bölgenin transit ve lojistik potansiyeli artacaktır.[6] Buna karşılık Ermenistan, Türkiye ile sınırın açılarak karayolu ve demiryolu ulaşımının başlaması ve ticari bağlantıların doğrudan gerçekleşmesi talebine rağmen Zengezur Koridorunun kabul edilemez olduğunu ifade ederek somut bir adım atmazken Barış Kavşağı projesinde ısrar etmektedir.[7] Ermenistanın bu konudaki uzlaşmaz tavrına karşı Azerbaycan, İran üzerinden geçen alternatif bir güzergah olan Aras Koridoru üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu durum Ermenistanın stratejik geçiş önemini kaybetmesine yol açarak ekonomik gerilemeye ve ticari fırsatların kaçmasına sebep olacaktır. Bunun yanısıra Ermenistanın sınırlı olan ticari ortaklarına olan ekonomik bağımlılığı da derinleşecek ve bölgesel ekonomik işbirliği kapasitesi zayıflayacaktır.[8] Zengezur Koridorunun hayata geçirilerek Orta Koridor ile bütünleşmesi ise yalnızca Türkiye ile Azerbaycana değil, özelde Güney Kafkasya olmak üzere genelde tüm Avrasya bağlantısallığını artırarak bölgesel ekonomik büyümeye önemli katkı sağlayabilecektir.

Sonuç olarak Orta Koridor üzerindeki transit güzergahların gelişmesi, Çinin Orta Asya ve Kafkasya üzerinden Avrupaya gerçekleştirdiği sevkiyatlarda Batının yaptırımlarının hedefinde olan Rusyayı aşmasına olanak tanırken güzergah üzerinde yer alan Türkiyenin stratejik katsayısını da artırmaktadır. Bu gelişmeler ticareti teşvik etmelerinin yanında bölgesel bütünleşmeye de katkı sağlamaktadır. Orta Koridora yeni ulaşım ağlarının dahil edilmesi ve mevcut ağların altyapılarının iyileştirilmesi, güzergah üzerindeki ticaret kapasitesini artıracağından Koridorun Çin ile Avrupa arasındaki ticarette temel güzergah olmasına hiç kuşkusuz büyük katkıda bulunacaktır.

[1] Tüfekçi, Özgür, Muharrem Bayrak, and Hakan Uslu. Connectivity and Corridors: Türkiyes Middle Corridor Vision through International Trade. *Perceptions: Journal of International Affairs* 29, no. 2 (September 1, 2024): 120 https://research.ebsco.com/linkprocessor/plink?id=6e64b2f7-ecc2-3b74-9716-ca5cb39bb34e

.

[2] New rail routes launched in Central Asia, bypassing Russia, *Eurasianet*, 5 Mart 2025, https://eurasianet.org/new-rail-routes-launched-in-central-asia-bypassing-russia.

[3] Китай и Казахстан запустили железную дорогу для перевозок в Европу в обход России, *The Moscow Times*, 4 Mart 2025, https://www.moscowtimes.ru/2025/03/04/us-stocks-fyuchersy-snizhayutsya-posle-iz-za-opaseniy-vokrug-torgovoy-voyny-a156985.

[4] Paulo Aguiar, The Middle Corridor: A Route Born of the New Eurasian Geopolitics, *Geopolitical Monitor*, 23 Ocak 2025, https://www.geopoliticalmonitor.com/the-middle-corridor-a-route-born-of-the-new-eurasian-geopolitics/.

[5] Eric Rudenshiold, The Trans-Caspian Middle Corridor Is Thriving, *Central Asia Program*, 27 Ocak 2025, https://centralasiaprogram.org/publications-all/the-trans-caspian-middle-corridor-is-thriving/.

[6] Aslanli, Kenan. Feasibility of Regional Connectivity Projects in Energy and Transportation: The Collision of Microfoundations and Geopolitical Considerations. *Perceptions: Journal of International Affairs* 29, no. 2 (September 1, 2024): 74 □□□□ https://research.ebsco.com/linkprocessor/plink?id=1254e473-414b-3757-95d8-d6794a681b05.

[7] Mehmet Tatlı, Paşinyan Türkiye basınıyla buluştu: Türkiye ile ilişkilerde somut ilerleme var, sınırın açılmasını diliyoruz, *Medyascope*, 15 Mart 2025, https://medyascope.tv/2025/03/15/pasinyan-turkiye-ile-somut-iliskilerimiz-var-sinirlar-acilmali/.

[8] Paulo Aguiar, The Zangezur Corridor: A Key Trade Link in the South Caucasus, *Geopolitical Monitor*, 22 Şubat 2025, https://www.geopoliticalmonitor.com/the-zangezur-corridor-a-key-trade-link-in-the-south-caucasus/.

Yazar Hakkında :

Bekir Caner ŞAFAK, 2022 yılında Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi (Mülkiye) Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi bölümünden mezun olmuştur. Yüksek lisans derecesini 2025 yılında Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi Bölümü'nden "Liberalizm - Demokrasi Gerilimi: Temsil Siyasetine Karşı Antagonistik ve Agonistik Siyaset" başlıklı tezi ile almıştır. Halihazırda Ankara Üniversitesi'nde Siyaset Bilimi doktora adayıdır.

Lisans öğrenimi sırasında sırasıyla AVİM (2021), T.C. İçişleri Bakanlığı (2021) ve T.C. Ankara Valiliği'nde (2022); mezun olduktan sonra da Erasmus+ programı çerçevesinde Finlandiya'nın Helsinki şehrinde özel bir şirkette olmak üzere staj faaliyetlerinde bulunmuştur.

Şafak, Aralık 2024 tarihinden bu yana AVİM Misafir Araştırmacısıdır.

Atıfta bulunmak için: ŞAFAK, Bekir Caner. 2026. "ORTA KORİDOR'DA GELİŞEN TRANSİT GÜZERGAHLAR." Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM), Yorum No.2025 / 27. Mart 19. Erişim Kasım 22, 2026. https://www.avim.org.tr/public/index.php/tr/Yorum/ORTA-KORIDOR-DA-GELISEN-TRANSIT-GUZERGAHLAR

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*