

**Koridor Jeopolitiğı ve Parçalanan Küreselleşme: Kuşak ve
Yol, IMEC, Orta Koridor, Kalkınma Yolu ve Türkiye'nin Ađ-
Kurucu G Arayışı**

*Corridor Geopolitics and Fragmenting Globalization: The Belt and
Road Initiative, IMEC, the Middle Corridor, the Development Road,
and Türkiye's Quest for Network-Building Power*

Yavuz KAYA

Bağımsız Araştırmacı / KörEbE Düřünce, Türkiye

<https://korebenet.com/>

Araştırma Makalesi · Temmuz 2026

Öz

Bu makale, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi (BRI), G7'nin Küresel Altyapı ve Yatırım Ortaklığı (PGII), Avrupa Birliği'nin Global Gateway stratejisi, Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC), Trans-Hazar Orta Koridoru, Irak-Türkiye Kalkınma Yolu, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC), Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (INSTC) ve Zengezur/TRIPP bağlantısını karşılaştırmalı bir çerçevede incelemektedir. Araştırmanın temel sorusu, coğrafi merkeziyetin hangi koşullarda kalıcı jeoekonomik güce dönüştüğüdür. Çalışma, nitel karşılaştırmalı vaka analizi ile yapılandırılmış-odaklı karşılaştırmayı birleştirmekte; 2013-Temmuz 2026 dönemindeki resmî anlaşmalar, uluslararası kuruluş raporları, proje belgeleri ve hakemli literatürü değerlendirmektedir. Makale, "koridor gücü"nü beş boyutlu bir orta menzilli analitik çerçeve olarak önermektedir: fiziksel süreklilik, düğüm kapasitesi, kural koyma ve eşgüdüm, finansal seferberlik ve jeopolitik dayanıklılık. Bulgular, savaş ve yaptırımların alternatif güzergâhlara talep yarattığını, ancak bu talebin otomatik olarak ticari hacme dönüşmediğini göstermektedir. Rusya-Ukrayna Savaşı Orta Koridor'un stratejik değerini yükseltirken; Gazze savaşı ve Filistin meselesi IMEC'in Arap-İsrail normalleşmesine dayalı siyasi varsayımını zayıflatmış; 2026 Hürmüz krizi ise deniz darboğazlarının enerji ve tedarik zincirleri üzerindeki sistemik etkisini görünür kılmıştır. Türkiye bakımından sonuç, "transit merkezilik" ile "ağ-kurucu güç" arasındaki ayrımdır. Türkiye'nin Orta Koridor, Kalkınma Yolu, Bakü-Tiflis-Kars, Marmaray ve TRIPP/Zengezur bağlantılarını birlikte işletmesi; gümrük, demiryolu, liman, finansman ve dijital altyapı uyumunu sağlaması hâlinde coğrafi konumunu daha yüksek katma değerli bir ağ gücüne dönüştürmesi mümkündür. Aksi hâlde, rota çeşitliliği transit bağımlılığın yeni bir biçimini üretme riski taşımaktadır.

Anahtar Kelimeler: Koridor jeopolitiği; jeoekonomi; Kuşak ve Yol; IMEC; Orta Koridor; Kalkınma Yolu; TRIPP; Türkiye

Abstract

This article comparatively examines China's Belt and Road Initiative (BRI), the G7 Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII), the European Union's Global Gateway, the India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC), the Trans-Caspian Middle Corridor, the Iraq-Türkiye Development Road, the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC), the International North-South Transport Corridor (INSTC), and the Zangezur/TRIPP connection. It asks under what conditions geographic centrality can be converted into durable geoeconomic power. Methodologically, the study combines qualitative comparative case analysis with a structured, focused comparison of official agreements, reports by international organizations, project documents, and peer-reviewed scholarship covering the period from 2013 to July 2026. The article introduces "corridor power" as a middle-range analytical framework composed of five dimensions: physical continuity, nodal capacity, rule-setting and coordination, financial mobilization, and geopolitical resilience. The findings show that wars, sanctions, and maritime disruptions generate demand for alternative routes, but do not automatically produce commercially viable corridors. The Russia-Ukraine war increased the strategic value of the Middle Corridor; the Gaza war and the unresolved Palestinian question weakened IMEC's political assumption of expanding Arab-Israeli normalization; and the 2026 Strait of Hormuz disruption revealed the systemic vulnerability of maritime chokepoints for energy, fertilizers, shipping insurance, and supply chains. For Türkiye, the central analytical distinction is between transit centrality and network-building power. Türkiye can convert its location into higher-value corridor power only by integrating the Middle Corridor, the Development Road, the Baku-Tbilisi-Kars railway, Marmaray, ports, customs systems, and the TRIPP/Zangezur connection while improving interoperability, logistics services, finance, digital infrastructure, and regulatory coordination. Otherwise, route multiplicity may reproduce a new form of transit dependence rather than strategic autonomy. The article contributes to the literature by shifting the analysis from the cartographic question of where a route passes to the institutional question of who controls its nodes, standards, finance, and resilience.

Keywords: *Corridor geopolitics; geoeconomics; Belt and Road Initiative; IMEC; Middle Corridor; Development Road; TRIPP; Türkiye*

1. Giriş

Küresel ticaret yollarının yeniden siyasallaşması, 2010'ların başından itibaren uluslararası düzenin ayırt edici süreçlerinden biri hâline gelmiştir. Ulaştırma koridorları artık yalnızca mesafe ve maliyet azaltan teknik düzenekler olarak değil; sermaye akımlarını, enerji güvenliğini, standart belirleme kapasitesini, liman sahipliğini, veri altyapısını ve askerî erişimi aynı mekânsal omurgada birleştiren jeoekonomik araçlar olarak tasarlanmaktadır. Çin'in 2013'te ilan ettiği Kuşak ve Yol Girişimi bu dönüşümün ölçeğini büyütmüş; ABD, G7 ve Avrupa Birliği ise PGII, Global Gateway ve IMEC gibi girişimlerle altyapı finansmanı ile bağlantısallığı büyük güç rekabetinin merkezine yerleştirmiştir. Bu nedenle çağdaş koridor rekabeti, klasik jeopolitiğin toprak ve sınır mantığı ile küresel üretim ağlarının düğüm, akış ve standart mantığının kesiştiği bir alan oluşturmaktadır (Blackwill & Harris, 2016; Cowen, 2014; Easterling, 2014).

Bu dönüşümün analitik zorluğu, harita üzerindeki güzergâh ile fiilen işleyen koridorun çoğu zaman birbirine karıştırılmasıdır. Bir koridorun ilan edilmesi, mutabakat metninin imzalanması veya toplam yatırım hedefinin açıklanması; demiryolu halkalarının tamamlandığı, liman kapasitelerinin uyumlu olduğu, gümrük geçişlerinin hızlandığı ve finansmanın sağlandığı anlamına gelmez. PGII'nin 2027'ye kadar 600 milyar dolara kadar yatırım mobilize etme hedefi, BRI kapsamında 2013-2025 döneminde raporlanan 1,399 trilyon dolarlık kümülatif yatırım ve inşaat angajmanı, Global Gateway'in 2021-2027 dönemine ilişkin 300 milyar avroluk çerçevesi ve Kalkınma Yolu için açıklanan ulusal bağlantı harcamaları aynı mali kategoriye ait değildir (European Commission, 2021, 2026; Nedopil, 2026; T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2025). Hedef, portföy, kredi, sözleşme bedeli, tahminî maliyet ve fiilî harcama arasındaki ayırım yapılmadığında koridor tartışması ölçülebilir analizden uzaklaşmaktadır.

İkinci güçlük, savaş ve krizlerin etkisinin doğrusal varsayılmasıdır. Rusya-Ukrayna Savaşı'nın Kuzey Koridoru'nu zayıflatması, Orta Koridor'un otomatik olarak aynı hacmi devralacağı anlamına gelmemiştir. Benzer biçimde Kızıldeniz ve Hürmüz'deki kesintiler, kara koridorlarının stratejik değerini artırsa da alternatif güzergâhların liman, demiryolu, vagon, gümrük ve sigorta kapasiteleri sınırlı kaldığında yönlendirilen talep fiilî taşımaya dönüşmemektedir. Dünya Bankası'nın Orta Koridor için 2030'a kadar yük hacmini üç katına çıkarma ve seyahat süresini yarıya indirme senaryosu, mevcut yapının potansiyeli kadar eksiklerini de göstermektedir (World Bank, 2023a).

Üçüncü güçlük, aynı aktörün bir koridorda ortak, başka bir koridorda rakip olabilmesidir. Hindistan, ABD ve Avrupa ile IMEC'in kurucu taraflarından biri olurken İran üzerinden INSTC ve Çabahar bağlantısını sürdürmektedir. Avrupa Birliği, Global Gateway ve IMEC aracılığıyla Çin'in altyapı etkisine alternatif üretmeye çalışırken Orta Koridor'a da

yatırım yapmaktadır. Türkiye, BRI ile Orta Koridor'un uyumlaştırılmasını desteklemekte; aynı zamanda Irak, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri ile Kalkınma Yolu'nu geliştirmektedir. Dolayısıyla bloklar arası kesin ayırmadan çok, örtüşen ağlar ve seçici ortaklıklar söz konusudur (Jones & Zeng, 2019; Rentschler et al., 2025).

Bu makale şu araştırma sorusuna yanıt aramaktadır: Coğrafi merkezîyet hangi koşullarda kalıcı “koridor gücü”ne dönüşmektedir ve Türkiye'nin mevcut koridor portföyü bu dönüşüm bakımından ne ölçüde yeterlidir? Çalışmanın temel savı, bir ülkenin güzergâh üzerinde bulunmasının tek başına jeoekonomik güç yaratmadığıdır. Kalıcı güç; fiziksel süreklilik, düğüm kapasitesi, kural koyma ve eşgüdüm, finansal seferberlik ve jeopolitik dayanıklılığın birlikte üretilmesine bağlıdır. Makale bu beş unsuru “koridor gücü” adı verilen orta menzilli bir çerçevede birleştirmekte ve transit merkezîyet ile ağ-kurucu güç arasında kavramsal ayırım önermektedir.

Çalışmanın literatüre üç katkısı bulunmaktadır. İlk olarak BRI, IMEC, Orta Koridor, Kalkınma Yolu, CPEC, INSTC ve TRIPP/Zengezur'u aynı analitik ölçütlerle karşılaştırarak tek proje merkezli çalışmaların parçalı görünümünü aşmaktadır. İkinci olarak savaşların güzergâhlar üzerindeki etkisini “yeniden yönlendirme” ile sınırlamayıp kapasite, finansman ve yönetim koşulları üzerinden incelemektedir. Üçüncü olarak Türkiye'nin konumunu yalnız “köprü” veya “kavşak” metaforlarıyla değil, düğüm ve kural üretme kapasitesi üzerinden değerlendirmektedir. Makalenin izleyen bölümlerinde önce literatür ve kuramsal çerçeve, ardından yöntem açıklanmakta; daha sonra büyük altyapı stratejileri, kritik jeopolitik kırılmalar ve bölgesel koridorlar analiz edilmekte; son bölümde Türkiye'nin ağ-kurucu güç olasılığı tartışılmaktadır.

2. Literatür Taraması ve Kuramsal Çerçeve

Jeoekonomi literatürü, devletlerin ticaret, yatırım, finans, yaptırım ve teknoloji araçlarını stratejik amaçlarla kullanmasını inceler. Luttwak'ın (1990) “çatışmanın mantığı, ticaretin grameri” formülü, Soğuk Savaş sonrasında askerî rekabetin ekonomik araçlarla devam edebileceğine işaret etmiştir. Blackwill ve Harris (2016) jeoekonomiyi, coğrafi sonuçlar üretmek amacıyla ekonomik araçların kullanılması ve ekonomik sonuçların jeopolitik amaçlara bağlanması olarak sistematikleştirmiştir. Koridor projeleri bu tanıma uymaktadır; çünkü yalnız ticaret maliyetini düşürmeyi değil, tedarik zincirlerini belirli ülkeler ve limanlar etrafında yeniden örgütlemeyi hedeflemektedir.

Lojistik ve altyapı çalışmaları ise akışların siyasetten bağımsız olmadığını göstermektedir. Cowen (2014), lojistiğin yalnız verimlilik alanı değil, güvenlik ve egemenlik üretim biçimi olduğunu ileri sürerken; Easterling (2014), altyapı mekânını devletler, şirketler, standartlar ve özel hukuk rejimleri tarafından şekillendirilen bir iktidar teknolojisi

olarak ele alır. Priemus ve Zonneveld (2003), koridorların tek bir ulaşım hattından daha geniş, çok ölçekli ve çok işlevli mekânsal yapılar olduğunu vurgulamıştır. Bu yaklaşım, modern koridorların demiryolu, liman, otoyol, boru hattı, elektrik şebekesi ve veri kablolarını aynı mimaride birleştirmesini açıklamak için uygundur.

Ekonomik koridor literatürü iki ana eğilim taşımaktadır. Kalkınmacı yaklaşım, koridorların pazarlara erişimi artıracığını, üretim merkezlerini limanlara bağlayacağını ve bölgesel entegrasyonu güçlendireceğini savunur. Eleştirel yaklaşım ise koridorların eşitsiz kalkınma, borçlanma, arazi kaybı ve dışsal kontrol üretebileceğine dikkat çeker. Thame (2021), ekonomik koridor paradigmasını kapitalist bir “mekânsal çözüm” ve finansal çıkarım mekanizması olarak değerlendirir. González-Vicente (2019), BRI’de devlet ve şirket aktörlerini bir araya getiren “devlet eşgüdümlü yatırım ortaklıklarının” yerel egemenlik ve birikim rejimleriyle etkileşimini gösterir. Bu iki yaklaşımın ortak noktası, koridorların tarafsız teknik projeler olmadığıdır.

BRI literatüründe de merkezî ve tekil bir Çin stratejisi varsayımı giderek sorgulanmıştır. Jones ve Zeng (2019), BRI’yi sabit bir büyük stratejiden çok Çin devletinin parçalı yapısı, yerel yönetimler, kamu işletmeleri ve finans kurumları arasındaki müzakerelerle şekillenen bir süreç olarak yorumlar. Jones ve Hameiri (2021), Çin’in küresel altyapı politikalarının iç devlet dönüşümünden ve çok aktörlü uygulama yapısından bağımsız düşünülmemeyeceğini savunur. Bu çerçevede, BRI’nin bazı bölgelerde hızlı ilerlerken bazı projelerde borç, güvenlik, talep veya koordinasyon sorunları yaşamasını açıklamaktadır. Holslag (2017) ise BRI’nin Avrupa bakımından ticaret, standartlar ve sanayi politikası sorunları yarattığını vurgulamıştır.

Koridorların sınır ve egemenlik üretme işlevi CPEC çalışmalarıyla görünür hâle gelmiştir. Lim (2019), CPEC’i yalnız Pakistan’ı Çin’e bağlayan bir hat değil, sınırların ve iç farklılıkların yeniden üretildiği bir “hareketli sınır” olayı olarak inceler. Spies (2023), CPEC’in tarım ve ihracat vaatleri ile yerel aktörlerin piyasa, arazi ve altyapı deneyimleri arasındaki farkı göstermektedir. Bu çalışmalar, koridorların makro düzeyde bölgesel entegrasyon söylemi üretirken mikro düzeyde seçici erişim ve eşitsiz dağılım yaratabildiğini ortaya koyar.

Orta Koridor ve IMEC literatürü daha yenidir. Rentschler ve arkadaşları (2025), Rusya-Ukrayna Savaşı ve ABD-Çin rekabeti sonrasında Trans-Hazar güzergâhının stratejik değerini ve ulaştırma fırsatlarını birlikte ele alır. Dünya Bankası (2023a), yük talebi, liman kapasitesi ve sınır süreçlerini ölçerek koridorun ancak bütüncül reformlarla ölçeklenebileceğini göstermiştir. IMEC üzerine Banerjee ve Singh (2024), girdi-çıktı ve doğrusal programlama yaklaşımıyla ekonomik entegrasyon potansiyelini analiz ederken; Singh ve arkadaşları (2025) projeyi enerji güvenliği ve temiz hidrojen bağlantıları

bakımından değerlendirmiştir. Buna karşılık Zreik (2024), Gazze savaşı ve bölgesel istikrarsızlığın IMEC'in siyasi uygulanabilirliği üzerindeki etkisini öne çıkarır.

Bu çalışmanın önerdiği “koridor gücü” çerçevesi, söz konusu literatürleri beş boyutta birleştirmektedir. Birinci boyut, koridorun eksik halkaları olmadan çalışmasını ifade eden fiziksel sürekliliktir. İkinci boyut, limanların, demiryolu terminallerinin, lojistik merkezlerin ve sınır kapılarının hacim ve hız üretme yeteneği olan düğüm kapasitesidir. Üçüncü boyut, gümrük, tarifeler, teknik standartlar, veri paylaşımı ve geçiş rejimleri üzerinde kural koyma ve eşgüdüm kapasitesidir. Dördüncü boyut, kamu ve özel finansmanı uzun vadeli olarak seferber edebilme gücüdür. Beşinci boyut ise savaş, yaptırım, sigorta şoku, sınır kapanması ve siyasi anlaşmazlık karşısında alternatif üretebilme yeteneği olan jeopolitik dayanıklılıktır.

Ağ yaklaşımı, koridor gücünün neden yalnız fiziksel altyapıya indirgenemeyeceğini açıklamak için özellikle elverişlidir. Küresel üretim ağları literatürü, ekonomik değerin tek tek ülkelerde değil; firmalar, lojistik düğümler, finansal araçlar ve düzenleyici kurumlar arasındaki ilişkiler içinde üretildiğini ve paylaşıldığını göstermektedir (Coe & Yeung, 2015; Yeung, 2015). Bu bakımdan bir koridorun stratejik önemi, içinden geçen toplam yük kadar, yükün hangi düğümlerde yeniden paketlenildiği, depolandığı, finanse edildiği, sigortalandığı ve üretime bağlandığıyla ilgilidir. Liman ile art bölgesi arasındaki bağlantıyı merkeze alan “liman bölgeselleşmesi” yaklaşımı da terminal kapasitesinin tek başına yeterli olmadığını; iç terminaller, demiryolu servisleri ve sanayi kümeleriyle bütünleşmenin değer yakalama kapasitesini belirlediğini vurgular (Notteboom & Rodrigue, 2005). Bu nedenle koridor gücü, transit akıştan alınan ücret ile sınırlı olmayıp ağ içindeki işlevlerin yoğunluğunu ve yerel ekonomiye bağlanma derecesini de içermelidir.

Farrell ve Newman'ın (2019) “silahlandırılmış karşılıklı bağımlılık” yaklaşımı, düğüm kontrolünün siyasi etkisini daha da görünür kılar. Küresel ağlarda merkezi konumda bulunan devletler, bilgi akışını izleme ve kritik hizmetlere erişimi sınırlama imkânı elde edebilir. Bu yaklaşım doğrudan demiryolları için geliştirilmemiş olsa da liman işletmeleri, ödeme sistemleri, deniz sigortası, dijital gümrük platformları ve veri kabloları bakımından açıklayıcıdır. Bir koridor üzerinde fiziksel geçiş hakkına sahip olmak, eğer finans, sigorta, yazılım, standart ve veri başka aktörlerin kontrolündeyseniz tam bir stratejik özerklik sağlamaz. Tersinden, bir devletin bütün güzergâhı kendi topraklarında barındırması gerekmeden kritik bir terminali, finansal düğümü veya teknik standardı kontrol etmesi ağın davranışını etkileyebilir. Yeni devlet kapitalizmi literatürünün gösterdiği üzere kamu sermayesi, devlet işletmeleri ve finans kurumları bu ağların ticari olduğu kadar jeopolitik yönünü de biçimlendirmektedir (Alami et al., 2022). Bu nedenle makalede kural koyma ve düğüm kapasitesi, fiziksel süreklilikten ayrı analitik boyutlar olarak ele alınmaktadır.

Tedarik zinciri dayanıklılığı literatürü de “kısaltma” ile “çeşitlendirme” arasındaki farkı vurgular. Küresel ağların yerelleştirilmesi her durumda riski azaltmayabilir; belirli tedarikçilerin veya düğümlerin yoğunlaşması, coğrafi mesafe azalsa bile kırılganlık yaratabilir. Baldwin ve Freeman’a (2022) göre dayanıklılık, şokun türüne, ikame kapasitesine, envanter yapısına ve ağın yeniden yönlendirme kabiliyetine bağlıdır. Koridorlar açısından bu sonuç, alternatif bir çizginin varlığının tek başına yedeklilik anlamına gelmediğini gösterir. Alternatif rota aynı limanlara, aynı sigorta piyasalarına, aynı boğaza veya aynı sınır yönetimine bağımlıysa görünürdeki çeşitlilik gerçekte ortak bir darboğaza bağlanmış olabilir.

Bu çerçeveden üç önerme türetilmektedir. Birincisi, coğrafi merkezîyet ancak beş boyuttan en az birkaçında kurumsal kapasiteyle desteklendiğinde koridor gücüne dönüşür. İkincisi, çok sayıda güzergâha sahip olmak, hatlar arasında teknik ve düzenleyici birlikte işlerlik yoksa pazarlık gücü üretmez. Üçüncüsü, krizler alternatif koridorlara talep yaratır; fakat alternatif koridorun kapasite ve yönetim eşîği aşılmadığında kriz kaynaklı talep geçici kalır. Bu önermeler, Türkiye’nin konumunu “coğrafi kader” söyleminden çıkarıp ölçülebilir kurumsal değişkenlerle değerlendirmeye imkân vermektedir.

3. Yöntem ve Veri Kaynakları

Araştırma, nitel karşılaştırmalı vaka analizi ile yapılandırılmış-odaklı karşılaştırmayı birleştirmektedir. Vaka seçimi, Avrasya ile Hint Okyanusu-Avrupa ekseninde hem büyük güç stratejilerini hem de Türkiye’nin doğrudan veya dolaylı biçimde ilişkilendiği güzergâhları kapsayacak şekilde yapılmıştır. Ana vakalar BRI, PGII/Global Gateway, IMEC, Orta Koridor, Kalkınma Yolu, CPEC, INSTC/Çabahar ve TRIPP/Zengezur’dur. TRACECA ve Lapis Lazuli, bağımsız büyük güç projeleri olmaktan çok bu ağların kurumsal ve bölgesel alt bileşenleri olarak değerlendirilmiştir.

Her vaka aynı sorularla incelenmiştir: Projenin resmî tarafları kimlerdir? Fiziksel güzergâh hangi liman, demiryolu ve sınır geçişlerine dayanmaktadır? Finansman rakamı hedef, taahhüt, sözleşme, tahminî maliyet veya fiilî harcama kategorilerinden hangisine aittir? Koridorun mevcut ve hedeflenen kapasitesi nedir? Projeyi etkileyen başlıca siyasi, askerî ve düzenleyici riskler hangileridir? Türkiye koridorun merkezinde, kenarında, dışında veya bağlantılı bir düğümünde mi yer almaktadır? Bu sorular, farklı ölçek ve olgunluktaki projelerin aynıymış gibi karşılaştırılmasını önlemektedir.

Veri seti 2013 ile Temmuz 2026 arasındaki resmî mutabakatlar, bakanlık açıklamaları, uluslararası kuruluş raporları, proje portalları, akademik kitap ve makalelerden oluşmaktadır. Dünya Bankası’nın Orta Koridor ve Trans-Kafkasya raporları; Avrupa Komisyonunun Global Gateway ve PGII belgeleri; Hindistan Dışişleri Bakanlığının

IMEC mutabakatı; Türkiye Dışışleri ve Ulaştırma bakanlıklarının Orta Koridor, Lapis Lazuli ve Kalkınma Yolu belgeleri; CPEC Sekretaryası proje kayıtları; TRACECA dokümanları; ABD Dışışleri Bakanlığının TRIPP uygulama çerçevesi; UNCTAD ve EIA'nın deniz darboğazı verileri temel birincil kaynakları oluşturmıştır.

Süreç izleme yaklaşımı dört kritik dönüm noktasına uygulanmıştır: 2022'de Rusya'nın Ukrayna'yı geniş çaplı işgali; Eylül 2023'te IMEC'in ilanı ve bunu izleyen Gazze savaşı; Ağustos 2025-Ocak 2026 döneminde TRIPP çerçevesinin ortaya çıkması; Şubat-Haziran 2026 Hürmüz kesintisi. Bu olaylar, güzergâh tercihleri ile kapasite ve yönetim arasındaki ilişkiyi gözlemlemek için analitik fırsat sunmaktadır. Çalışma, resmî hedefleri gerçekleşmiş sonuçlar olarak kabul etmemekte; açıklanan vizyon, sağlanan finansman ve işletme performansı arasında ayırım yapmaktadır.

Beş boyutlu koridor gücü çerçevesi, karşılaştırmının operasyonelleştirilmesi için nitel göstergelere dönüştürülmüştür. Fiziksel süreklilik; eksik demiryolu halkaları, kesintili sınır geçişleri ve zorunlu mod değişimleri üzerinden; düğüm kapasitesi liman, terminal, feribot, vagon ve art bölge bağlantıları üzerinden değerlendirilmiştir. Kural koyma ve eşgüdüm boyutu ortak tarifeler, elektronik belgeler, tek pencere uygulaması, veri paylaşımı ve zaman garantisi gibi kurumsal düzenlemeleri kapsamaktadır. Finansal seferberlik, ilan edilen hedeflerden ayrı olarak proje kredisi, ihale, özkaynak ve çok taraflı finansman mekanizmalarının belirginliğiyle incelenmiştir. Jeopolitik dayanıklılık ise savaş, yaptırım, deniz darboğazı, iç güvenlik ve egemenlik ihtilaflarına karşı rotanın yeniden yönlendirme ve işletmeyi sürdürme kapasitesiyle ele alınmıştır.

Kaynak güvenilirliğini artırmak amacıyla üçlü doğrulama uygulanmıştır. Bir projenin tarafları ve resmî hedefleri öncelikle mutabakat veya kamu kurumu belgesinden; kapasite ve süre göstergeleri uluslararası kuruluş, işletmecisi veya teknik rapordan; siyasi sonuçları ise hakemli çalışma ve güvenilir güncel analizlerden kontrol edilmiştir. Aynı rakamın farklı tarihlerde değişmesi durumunda belge tarihi belirtilmiş, hedef ve gerçekleşme açıkça ayrılmıştır. Bu yöntem, özellikle BRI angajmanı, PGII mobilizasyon hedefi, IMEC'in tahmini maliyeti ve Kalkınma Yolu'nun ulusal bileşenleri gibi kamuoyunda sıkça eşdeğer gösterilen rakamların kategorik olarak ayrıştırılmasını sağlamaktadır.

Araştırmanın üç sınırlılığı vardır. Birincisi, koridorların çoğu çok aşamalı olduğundan toplam maliyet ve fiziksel gerçekleşme verileri düzenli ve karşılaştırılabilir değildir. İkincisi, bazı ülkeler yük hacmi ve bekleme süresi verilerini farklı metodolojilerle yayımlamaktadır. Üçüncüsü, Temmuz 2026 itibarıyla Hürmüz ve TRIPP gibi süreçler devam ettiğinden bulgular belirli bir tarih kesitini yansıtmaktadır. Bu nedenle makale nicel bir maliyet-fayda modeli sunmak yerine, kurumsal ve jeopolitik mekanizmaları açıklayan karşılaştırmalı bir analiz geliştirmektedir.

4. Büyük Altyapı Stratejileri: BRI, PGII, Global Gateway ve IMEC

BRI, tek bir demiryolu hattı veya merkezî bütçe değil; kara ve deniz güzergâhları, limanlar, enerji tesisleri, sanayi bölgeleri, dijital altyapı ve finansman sözleşmelerinden oluşan geniş bir şemsiye girişimdir. 2025 sonu itibarıyla BRI ülkelerindeki Çin bağlantılı kümülatif ekonomik angajmanın 1,399 trilyon dolara ulaştığı; bunun yaklaşık 837 milyar dolarının inşaat sözleşmeleri, 561 milyar dolarının yatırım olduğu hesaplanmıştır (Nedopil, 2026). Bu rakam tek bir fondan yapılmış nakit harcama değildir. BRI'nin gücü, büyük bir merkezî plandan çok Çin kamu işletmeleri, bankalar, eyaletler ve özel şirketlerin farklı ülkelerde oluşturduğu proje portföyünün toplamından doğmaktadır (Jones & Zeng, 2019).

BRI'nin jeoekonomik önemi üç mekanizmaya dayanır. İlk olarak Çin'in iç üretim ve finansman kapasitesini dış altyapı talebiyle eşleştirir. İkinci olarak liman, demiryolu ve enerji tesisleri üzerinden uzun vadeli işletme ve standart ilişkileri kurar. Üçüncü olarak Çin'i kara ve deniz yollarında alternatif erişim noktalarına bağlar. CPEC'in Gwadar'a, Orta Asya hatlarının Hazar'a ve Deniz İpek Yolu'nun Hint Okyanusu-Akdeniz limanlarına uzanması, enerji ve ticaret erişiminde tek güzergâha bağımlılığı azaltma amacına hizmet eder. Bununla birlikte borç sürdürülebilirliği, güvenlik, talep tahminleri, çevresel etkiler ve yerel siyasal tepkiler projenin eşit olmayan performansını açıklamaktadır (González-Vicente, 2019; Hillman, 2020; Spies, 2023).

Batılı karşılıkların en geniş çerçevesi PGII ve Global Gateway'dir. G7, PGII kapsamında 2027'ye kadar 600 milyar dolara kadar kamu ve özel yatırım mobilize etmeyi hedeflemektedir (European Commission, 2026). Avrupa Birliği'nin Global Gateway stratejisi ise 2021-2027 döneminde 300 milyar avroya kadar yatırım harekete geçirmeyi; dijital, iklim-enerji, ulaştırma, sağlık, eğitim ve araştırma alanlarında “sürdürülebilir bağlantılar” kurmayı amaçlamaktadır (European Commission, 2021). Her iki program da BRI'ye göre daha fazla özel sermaye, kalkınma finansmanı, düzenleyici standart ve ortak finansman mekanizmasına dayanır. Bu nedenle açıklanan rakamların projeye dönüşme hızı, Çin'in doğrudan inşaat sözleşmelerinden farklıdır.

PGII ve Global Gateway'in temel iddiası, altyapı açığını “yüksek standartlı”, şeffaf, çevresel ve sosyal ölçütlere bağlı yatırımlarla kapatmaktır. Ancak bu yaklaşım iki uygulama sorunu taşır. Birincisi, çok sayıda kurum ve finans aracının koordinasyonu karar süresini uzatabilir. İkincisi, özel sermaye risk-getiri dengesi nedeniyle düşük gelirli ve siyasi riskli ülkelerde beklenen hızda seferber olmayabilir. Buna karşılık BRI daha hızlı inşa kapasitesi sunabilse de borç, ihale şeffaflığı ve yerel fayda paylaşımı eleştirileriyle karşılaşmaktadır. Böylece rekabet, yalnız yatırım miktarı değil; finansman modeli, proje çevrimi, standart ve risk paylaşımı üzerinden yürümektedir.

IMEC, PGII'nin en görünür koridor projelerinden biri olarak Eylül 2023'te Hindistan, Birleşik Arap Emirlikleri, Suudi Arabistan, Avrupa Birliği, Fransa, Almanya, İtalya ve ABD tarafından ilan edilmiştir. Mutabakat, Hindistan-Körfez doğu koridoru ile Körfez-Avrupa kuzey koridorunu; deniz taşımacılığı, demiryolu, elektrik, dijital kablo ve temiz hidrojen altyapısıyla birleştirmeyi öngörmektedir (Government of India, 2023). Türkiye, İran, Irak, Pakistan ve Mısır imzacı değildir. Bu durum IMEC'i yalnız ekonomik değil, "seçici bağlantısallık" projesi hâline getirmektedir: belirli ortakları birbirine bağlarken alternatif ülkeleri güzergâh dışında bırakmaktadır.

IMEC'in teknik cazibesi, Hindistan ile Avrupa arasındaki yükü Süveyş'e bütünüyle bağımlı olmadan Körfez ve Doğu Akdeniz üzerinden taşıma, enerji ve veri bağlantılarını aynı omurgada birleştirme olasılığıdır. Banerjee ve Singh (2024), üye ekonomiler arasında ticaret entegrasyonu potansiyelini; Singh ve arkadaşları (2025) ise enerji çeşitlendirmesini vurgulamıştır. Buna rağmen koridorun konsolide bütçesi, kesin demiryolu güzergâhı, ortak yönetim yapısı ve takvimi henüz tamamlanmış değildir. Proje farklı ülkelerde mevcut veya planlanan altyapı halkalarının daha sonra tek bir koridor olarak eşgüdümüne dayanmaktadır. Dolayısıyla IMEC'in başlangıç sorunu finansman yetersizliğinden önce kurumsal bütünlük ve siyasi sürekliliktir.

BRI ile PGII/Global Gateway arasındaki fark yalnız yatırım ölçeğinde değil, finansman ve yönetim modelindedir. BRI, politika bankaları, kamu işletmeleri, ticari bankalar ve ev sahibi ülke kurumları arasında değişen sözleşmelerle ilerleyen, merkezi sloganı güçlü fakat uygulaması parçalı bir yapı göstermektedir (Jones & Hameiri, 2021; Jones & Zeng, 2019). PGII ve Global Gateway ise kamu kaynağını özel sermaye, kalkınma finansmanı, garanti ve düzenleyici standartlarla kaldıraçlamayı amaçlar. Batılı girişimlerin daha güçlü çevresel ve yönetim koşulları öne sürmesi, otomatik olarak daha hızlı uygulama anlamına gelmez; özel yatırımcının gelir öngörüsü, siyasi risk ve banka edilebilirlik değerlendirmesi projelerin seçimini sınırlar. Buna karşılık BRI'nin daha hızlı sözleşme üretebilmesi, borç sürdürülebilirliği, talep tahmini ve yerel dağılım sorunlarını ortadan kaldırmamaktadır. Çin'in batıya yönelen Avrasya stratejisinin güvenlik ve nüfuz boyutu da bu ekonomik mimariyle birlikte değerlendirilmelidir (Markey, 2020).

Bu karşılaştırma, "açıklanan büyüklük" ile "koridor üretme kapasitesi" arasındaki farkı ortaya çıkarır. Kümülatif angajman, bir ağın coğrafi yaygınlığını gösterebilir; fakat projelerin ne kadarının faal olduğu, hangi yükü taşıdığı ve borç geri ödeme performansı ayrı ölçütlerdir. Mobilizasyon hedefi ise kurumsal niyeti ve finansal kaldıraç beklentisini gösterir, ancak tahsis edilmiş bütçe değildir. Q1 düzeyinde karşılaştırmalı bir değerlendirme, tek bir toplam rakam yerine proje olgunluğu, finansman kesinliği, fiziksel gerçekleştirme, işletme performansı ve yerel değer üretimi göstergelerini birlikte

kullanmalıdır. Bu makalenin mali sınıflandırması bu nedenle siyasi hedef, program portföyü, sözleşme/angajman, tahmini maliyet, ulusal bağlantı planı ve fiilî harcamayı ayrı kategoriler olarak tutmaktadır.

IMEC'in özgünlüğü, iki deniz geçişini bir kara omurgasıyla birleştirirken enerji ve dijital bağlantıyı da aynı siyasi çerçeveye yerleştirmesidir. Bununla birlikte koridorun ekonomik rasyonalitesi, limanlar arasında yalnız mesafe değil, elleçleme sayısı, demiryolu sürekliliği, sınır prosedürü ve Avrupa'daki son-kilometre dağıtımını üzerinden test edilmelidir. Bir konteynerin Hindistan'dan Avrupa'ya deniz-kara-deniz biçiminde taşınması, Süveyş rotasından daha kısa görünse bile her aktarmada oluşan zaman, hasar, depolama ve koordinasyon maliyeti toplam avantajı azaltabilir. Bu nedenle IMEC'in başarısı, siyasi destek kadar bütünsel bir koridor işletmeciliği ve tekil performans standardı kurulmasına bağlıdır (Banerjee & Singh, 2024; Singh et al., 2025).

BRI ile IMEC arasında doğrudan "biri kazanırsa diğeri kaybeder" ilişkisi kurmak yanıltıcıdır. BRI çok sayıda kıta ve sektörde on yılı aşkın uygulama geçmişine sahip geniş bir ağıdır; IMEC ise belirli bir Hindistan-Körfez-Avrupa güzergâhı için çerçeve mutabakat niteliğindedir. Daha doğru karşılaştırma, BRI'nin devlet eşgüdümü proje üretme kapasitesi ile PGII/Global Gateway/IMEC'in ortak finansman, standart ve ittifak üretme kapasitesi arasındadır. Bu rekabet, küreselleşmenin sona ermesinden çok, güvenlik ve siyasi uyum ölçütleriyle yeniden bölümlemesini ifade etmektedir.

5. Savaşlar, Normalleşme ve Darboğazlar: Koridorların Kritik Dönemeçleri

Rusya-Ukrayna Savaşı, Avrasya ulaştırma coğrafyasındaki en belirgin kritik dönemeçtir. Savaş öncesinde Çin-Avrupa demiryolu taşımalarının önemli bölümü Rusya, Belarus ve Polonya üzerinden geçmekteydi. 2022 sonrasında yaptırımlar, siyasi risk, sigorta ve şirketlerin itibar kaygıları bu güzergâhın cazibesini azalttı. Bu gelişme Orta Koridor'u görünür kıldı; ancak görünürlük ile kapasite aynı değildir. Hazar'da gemi ve liman kapasitesi, çoklu sınır geçişleri, farklı demiryolu ölçüleri, vagon bulunabilirliği ve belge uyumu rotanın ölçeklenmesini sınırlamaktadır (Rentschler et al., 2025; World Bank, 2023a).

Dünya Bankası, doğru politika ve yatırımlarla Orta Koridor yük hacminin 2030'a kadar üç katına çıkabileceğini ve taşıma süresinin yarıya indirilebileceğini öngörmektedir (World Bank, 2023a). Bu öngörü, savaşın koridora talep oluşturduğu fakat ticari rekabetçiliğin liman ve gümrük performansına bağlı kaldığı anlamına gelir. Başka bir ifadeyle jeopolitik fırsat, operasyonel kapasite açığını ortadan kaldırmamaktadır. Rusya güzergâhının tamamen kapanmaması da alternatifler arasında fiyat ve süre rekabetini sürdürmektedir.

IMEC bakımından kritik dönemeç, projenin ilanından bir ay sonra başlayan Gazze savaşıdır. IMEC'in kuzey halkası Suudi Arabistan, Ürdün ve İsrail arasında güvenli ve siyasi olarak kabul edilebilir bir geçiş varsayar. Bu varsayım, İbrahim Anlaşmalarıyla BAE, Bahreyn, Fas ve İsrail arasında kurulan normalleşme zeminini Suudi Arabistan'a doğru genişletme beklentisine dayanmıştır (U.S. Department of State, 2020). Gazze'deki savaş ve çözülmemiş Filistin meselesi, normalleşmenin toplumsal ve diplomatik maliyetini yükseltmiş; koridorun teknik uygulanabilirliğini siyasi meşruiyet sorununa bağlamıştır (Zreik, 2024).

Bu durum IMEC'in sona erdiği anlamına gelmemektedir. Hindistan, Körfez ülkeleri ve Avrupa bakımından enerji, veri ve tedarik zinciri çeşitlendirme hedefleri sürmektedir. Ancak Haziran 2026 tarihli güncel değerlendirmeler, projenin ilerlemesinin Suudi-İsrail normalleşmesi, Filistin devleti için inandırıcı bir siyasi yol, Suudi-BAE ilişkilerinde eşgüdüm ve Körfez deniz trafiğinin güvenliği gibi birbirine bağlı koşullara dayandığını göstermektedir (Middle East Institute, 2026). Böylece IMEC, altyapının diplomatik normalleşmeyi teşvik ettiği kadar, normalleşmenin altyapı için ön koşul hâline geldiği bir projedir.

Kızıldeniz krizi, deniz yollarının kırılganlığını başka bir düzeyde göstermiştir. 2023 sonundan itibaren gemilere yönelik saldırılar şirketleri Ümit Burnu çevresine yöneltmiş, sefer sürelerini ve yakıt-sigorta maliyetlerini artırmıştır. Notteboom, Haralambides ve Cullinane (2024), Kızıldeniz krizinin gemi rotalama, liman ağları, konteyner ekipmanı ve tedarik zinciri planlaması üzerindeki çok katmanlı etkisini ortaya koymaktadır. Kriz, Süveyş'e alternatif kara koridorlarına yönelik ilgiyi artırsa da büyük hacimli deniz taşımacılığının maliyet avantajı nedeniyle kara hatlarının Süveyş'in tam ikamesi olması gerçekçi değildir.

2026 Hürmüz kesintisi koridor jeopolitiğini enerji ve gübre piyasaları üzerinden küresel ölçekte yeniden gündeme getirmiştir. UNCTAD, Şubat 2026'da başlayan askerî tırmanmanın boğazdaki gemi hareketlerini ciddi biçimde azalttığını; enerji, navlun, finansman ve kırılgan ekonomiler üzerinde zincirleme etkiler yarattığını bildirmiştir (UNCTAD, 2026a, 2026b). EIA verilerine göre 2024 ve 2025'in ilk çeyreğinde Hürmüz, küresel deniz yoluyla petrol ticaretinin dörtte birinden fazlasını ve küresel LNG ticaretinin yaklaşık beşte birini taşımıştır (U.S. Energy Information Administration, 2025).

Hürmüz örneği iki sonucu desteklemektedir. Birincisi, deniz darboğazı riski yalnız ilgili bölgedeki koridorları değil, enerji fiyatı ve ara malı maliyeti aracılığıyla dünya ekonomisini etkiler. İkincisi, IMEC veya Kalkınma Yolu gibi projeler deniz riskini tamamen ortadan kaldırmaz; Hindistan-Körfez bağlantısı yine deniz geçişlerine, Körfez limanlarına

ve enerji akışlarına bağlıdır. Alternatif koridorların değeri, boğazı “atlamak”tan çok riskin bir bölümünü dağıtabilmeleri ve çok modlu seçenek yaratabilmeleridir.

Krizlerin etkisini değerlendirmede üç mekanizma ayrıştırılmalıdır: talep yönlendirmesi, maliyet aktarımı ve kurumsal yeniden yapılanma. Talep yönlendirmesi, taşıyıcının geçici olarak alternatif rota aramasıdır. Maliyet aktarımı; navlun, sigorta, yakıt, stok ve teslimat süresindeki artışın üretici ve tüketiciye yansımalarıdır. Kurumsal yeniden yapılanma ise şirketlerin terminal yatırımı, uzun dönemli taşıma sözleşmesi, tedarikçi çeşitlendirmesi veya yeni gümrük anlaşması gibi kalıcı kararlar almasıdır. Bir savaşın alternatif koridora stratejik değer kazandırması için ilk mekanizmanın ikinci ve üçüncü mekanizmalara dönüşmesi gerekir. Aksi hâlde kriz sona erdiğinde yük daha düşük maliyetli eski rotaya geri dönebilir (Baldwin & Freeman, 2022; Notteboom et al., 2024).

Hürmüz ve Babülmendep örnekleri, koridorların birbirinden bağımsız olmadığını da göstermektedir. Kara yolu veya demiryolu alternatifi çoğu zaman denizden gelen yükü tamamen ikame etmez; limanla kara hattı arasında bir aktarım ilişkisi kurar. Körfez limanları Hürmüz’e, Kızıldeniz limanları Babülmendep ve Süveyş’e, Orta Koridor ise Hazar’daki feribot kapasitesine bağımlıdır. Böylece “kara koridoru deniz yoluna alternatiftir” önermesi yalnız kısmen doğrudur. Gerçekte çağdaş koridorlar çok modlu ağlardır ve bir moddaki kesinti diğer modların kapasite eşiğini hızla görünür hâle getirir. Jeopolitik dayanıklılık bu nedenle tamamen bağımsız rota kurmaktan çok, ortak darboğazları azaltma ve yükü farklı modlar arasında öngörülebilir biçimde aktarabilme kapasitesidir.

Savaşların koridorlar üzerindeki etkisi bu nedenle üç aşamalı bir mekanizma olarak okunmalıdır: İlk aşamada mevcut rota için risk ve maliyet yükselir; ikinci aşamada alternatiflere talep ve siyasi destek artar; üçüncü aşamada alternatif rotanın kapasite ve yönetim sınavı başlar. Çoğu analiz ilk iki aşamada durmakta ve talebi başarıyla eşitlemektedir. Oysa koridor gücü, üçüncü aşamada; yani şok anında yükü gerçekten taşıyabilme, sigortalayabilme, finanse edebilme ve sınırları hızla geçirebilme kapasitesiyle ölçülür.

6. Güney Asya ve Güney Kafkasya: CPEC, INSTC, Afganistan ve TRIPP

Güney Asya’daki koridor rekabeti, Çin-Hindistan ve Hindistan-Pakistan ilişkilerinden ayrı düşünülemez. CPEC, Kaşgar’dan Pakistan üzerinden Gwadar’a uzanan enerji, ulaştırma ve sanayi projeleri bütünüdür. Pakistan’ın resmî CPEC portalı, enerji santralleri, otoyollar, liman ve özel ekonomik bölge projelerinin farklı tamamlanma aşamalarında olduğunu göstermektedir (CPEC Secretariat, 2026). CPEC Çin’e Arap Denizi’ne erişim olanağı sunarken Pakistan için enerji ve altyapı açığını azaltma aracı olarak sunulmuştur.

Ancak Belucistan güvenliği, borç ve gelir paylaşımı, eyaletler arası dağılım ve yerel ekonomik bağların sınırlılığı projenin sürdürülebilirliğini etkilemektedir (Lim, 2019; Spies, 2023).

Hindistan'ın koridor stratejisi tek yönlü değildir. Yeni Delhi bir taraftan IMEC ile Körfez ve Avrupa bağlantısını güçlendirmeyi, diğer taraftan İran'daki Çabahar Limanı ve INSTC üzerinden Afganistan, Orta Asya ve Rusya'ya ulaşmayı hedeflemektedir. Bu çoklu strateji, Hindistan'ın Pakistan coğrafyasına bağımlılığını azaltırken ABD ile İran arasındaki gerilimi aynı anda yönetmesini gerektirir. INSTC'nin Hindistan-İran-Hazar-Rusya güzergâhı kısmen işlemekte; ancak İran yaptırımları, eksik demiryolu halkaları, ödeme ve sigorta sorunları kapasiteyi sınırlamaktadır.

Çabahar ile Gwadar'ın yalnız “rakip limanlar” olarak sunulması da indirgemecidir. Gwadar Çin-Pakistan stratejik ortaklığının, Çabahar ise Hindistan'ın Pakistan'ı aşan batı ve kuzey erişiminin sembolüdür. Bununla birlikte her iki limanın başarısı hinterland demiryolları, güvenlik, gümrük, sanayi talebi ve işletme verimliliğine bağlıdır. Liman inşa etmek, hinterland bağlantısı ve yük üretimi olmadan koridor yaratmaz. Bu nedenle liman rekabeti, kıyadaki terminal kapasitesinden çok iç bölgelere erişim ve düzenli yük akışı üzerinden değerlendirilmelidir.

Afganistan'ın denize kıyısı bulunmaması, ülkeyi Pakistan, İran ve Orta Asya-Hazar yönleri arasında çeşitlendirme arayışına itmektedir. Lapis Lazuli anlaşması Afganistan'ı Türkmenistan, Hazar, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlamayı amaçlar. Türkiye Dışişleri Bakanlığı bu güzergâhı Orta Koridor'un geçişlerinden biri olarak tanımlamakta; 2024 uzman ve bakanlar toplantılarında gümrük sadeleştirme ve güvenli geçiş konularının ele alındığını belirtmektedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2026). Bununla birlikte uzun mesafe, çoklu aktarma, Taliban yönetiminin uluslararası statüsü ve Afganistan-Pakistan sınır güvenliği ticari ölçeklenmeyi zorlaştırmaktadır.

Bagram Hava Üssü bu bağlamda ticaret koridoru değil, koridor çevresindeki askerî erişim ve gözetim tartışmasının düğümüdür. Üssün Çin'in batısına, Pakistan'a, İran'a ve Orta Asya'ya yakınlığı, Afganistan'daki altyapı ve ulaşım projelerinin güvenlik mimarisinden bağımsız olmadığını gösterir. Ancak askerî düğüm ile ekonomik koridorun aynı kavram içinde kullanılması analitik hata yaratır. Bagram'ın önemi yük taşımasından değil, bölgesel hava gücü, istihbarat ve erişim kapasitesinden kaynaklanmaktadır.

Güney Kafkasya'da 2025-2026 dönemi, Zengezur tartışmasının TRIPP adı verilen yeni bir uygulama çerçevesine dönüşmesine sahne olmuştur. Ağustos 2025'te Washington'da açıklanan süreç ve Ocak 2026 tarihli ABD-Ermenistan uygulama çerçevesi, Azerbaycan ana karası ile Nahçıvan arasında Ermenistan topraklarından geçen çok modlu bir bağlantıyı; Ermenistan'ın egemenliği ve hukuk düzeni altında geliştirmeyi

öngörmektedir (U.S. Department of State, 2026). TRIPP'in demiryolu yanında fiber-optik, elektrik ve enerji bağlantıları içermesi, projenin klasik bir transit geçiştten daha geniş tasarlandığını göstermektedir.

TRIPP, Türkiye ve Azerbaycan'ın uzun süredir desteklediği doğrudan Nahçıvan bağlantısıyla örtüşmekle birlikte "koridor"un hukuki niteliği konusunda farklı söylemler barındırmaktadır. Ermenistan, egemenlik ve gümrük yetkisinin korunmasını vurgularken; Azerbaycan kesintisiz geçişi, Türkiye ise Orta Koridoru güçlendirecek ikinci Kafkas damarını öne çıkarmaktadır. İran, Ermenistan sınırının ve kuzey-güney erişiminin değişmesinden; Rusya ise bölgedeki geleneksel arabuluculuk ve güvenlik rolünün azalmasından kaygı duymaktadır. Carnegie değerlendirmesi, TRIPP'in 43 kilometrelik Meghri hattında barış ve ekonomik iş birliği potansiyeli taşıdığını, ancak iç siyaset, İran savaşı ve bölgesel rekabetin uygulamayı geciktirebileceğini belirtmektedir (de Waal et al., 2026).

TRIPP'in Orta Koridor'a etkisi iki yönlüdür. Bir yandan Bakü-Tiflis-Kars hattına alternatif veya tamamlayıcı ikinci bağlantı sunarak dayanıklılığı artırabilir. Diğer yandan yeni bir ABD kurumsal ve finansal varlığı, Güney Kafkasya'daki Çin, Rusya, İran, Türkiye ve AB çıkarlarını daha karmaşık hâle getirebilir. Dolayısıyla TRIPP'in başarısı yalnız inşaat takvimine değil, Ermenistan-Azerbaycan barışının toplumsal ve hukuki kalıcılığına, sınır prosedürlerine ve BTK ile teknik birlikte işlerliğe bağlıdır (Shavadze, 2026).

7. Orta Koridor ve Kalkınma Yolu: Türkiye'nin Çifte Eksen Stratejisi

Türkiye'nin koridor stratejisinin doğu-batı eksenini Orta Koridor oluşturmaktadır. Güzergâh Çin ve Orta Asya'dan Kazakistan veya Türkmenistan limanlarına, Hazar üzerinden Azerbaycan'a, ardından Gürcistan, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Türkiye ve Avrupa'ya uzanmaktadır. Marmaray, Asya-Avrupa demiryolu geçişini sağlarken Kapıkule ve Avrupa demiryolu bağlantıları koridorun batı ucunu oluşturur. Türkiye, 2015'te BRI ile Orta Koridorun uyumlaştırılmasına ilişkin mutabakat imzalamış; 2024'te Çin ile ilk çalışma grubu toplantısını gerçekleştirmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2026).

Orta Koridorun stratejik avantajı, Rusya ve İran güzergâhlarına bağımlı olmadan Çin-Orta Asya-Avrupa bağlantısı sunmasıdır. Ancak iki deniz geçişi ve çok sayıda sınır nedeniyle operasyonel karmaşıklığı yüksektir. Dünya Bankası, Kazakistan, Azerbaycan ve Gürcistan çekirdek güzergâhında liman kapasitesi, filo, demiryolu darboğazları, belge tekrarı ve koordinasyon eksikliklerini temel sorunlar olarak tanımlamaktadır (World Bank, 2023a). 2020 tarihli Trans-Kafkasya raporu da koridorun rekabetçi olabilmesi için profesyonel lojistik hizmet, sınır yönetimi ve kurumsal koordinasyonun önemini vurgulamıştır (World Bank, 2020).

Türkiye açısından zayıf halka yalnız Hazar değildir. Türkiye içindeki doğu-batı yük demiryolu kapasitesi, liman-demiryolu iltisakları, İstanbul geçişi, Kapıkule yönündeki kapasite ve gümrük süreleri de toplam performansı belirlemektedir. Koridor boyunca bir ülkedeki hız artışı, diğer düğümdeki bekleme nedeniyle etkisizleşebilir. Bu nedenle Orta Koridor, ulusal altyapı projelerinin toplamı değil, uçtan uca performansın ortak yönetimi olarak ele alınmalıdır. TRACECA'nın gümrük, çok modlu taşımacılık ve güzergâh koordinasyonu çalışmaları bu kurumsal ihtiyaca yanıt vermektedir (TRACECA, 2024).

Kalkınma Yolu, Türkiye'nin kuzey-güney eksenidir. Proje Basra Körfezi'ndeki Büyük Fav Limanı'ndan Irak boyunca demiryolu ve otoyolla Ovaköy'e, oradan Türkiye ve Avrupa'ya uzanmayı hedeflemektedir. Türkiye, Irak, Katar ve BAE arasında 2024'te dördü mutabakat imzalanmıştır. Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, ulusal bağlantı için 727 kilometre yeni demiryolu ve 331 kilometre yeni otoyol dâhil yaklaşık 20 milyar dolarlık yatırım öngördüğünü açıklamıştır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2025). Bu tutar projenin Irak'taki toplam maliyeti değil, Türkiye bağlantı planının açıklanan büyüklüğüdür.

Kalkınma Yolu'nun IMEC'e göre temel farkı İsrail ve Ürdün yerine Irak ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya çıkmasıdır. Bu özellik projeye siyasi alternatif değeri kazandırmaktadır. Fakat hattın başarısı Fav Limanı'nın yük üretimi, Irak içi demiryolunun tamamlanması, güvenlik, finansman ve Ovaköy bağlantısının uygulanmasına bağlıdır. Irak'taki merkezi-bölgesel yetki sorunları, güvenlik riskleri ve yüksek sermaye ihtiyacı projenin takvimini etkileyebilir. Ayrıca denizden gelen yükün hangi Avrupa pazarlarına hangi maliyet ve sürede ulaşacağı ayrıntılı ticari model gerektirir.

Orta Koridor ile Kalkınma Yolu çoğu zaman ayrı projeler olarak tartışılmaktadır. Oysa Türkiye bakımından asıl stratejik değer, bu iki hattın ülke içinde kesiştirilmesidir. Orta Asya ve Çin yönünden gelen doğu-batı yükü ile Körfez ve Irak yönünden gelen kuzey-güney yükü; Mersin, İskenderun, Ceyhan, İstanbul ve Avrupa demiryolu ağlarıyla entegre edildiğinde Türkiye bir geçiş hattından dağıtım ve üretim merkezine dönüşebilir. Bu dönüşüm için koridorların tekil bakanlık projeleri değil, ortak lojistik ve sanayi politikası olarak yönetilmesi gerekir.

Orta Koridorun ticari ölçeklenmesi bakımından en kritik gösterge yalnız toplam transit süre değil, süre değişkenliğidir. Yük sahibi için on iki günlük istikrarlı teslimat, sekiz ile yirmi gün arasında değişen ortalamadan daha değerlidir. Hazar hava koşulları, feribot programı, vagon bulunabilirliği, sınırdaki belge tekrarı ve farklı işletmecilerin tarifeleri uçtan uca güvenilirliği azaltmaktadır. Bu nedenle koridor rekabetinde “en kısa rota” söylemi yerine zaman garantisi, gecikme tazmini, dijital izleme ve ortak rezervasyon sistemi gibi hizmet göstergeleri öne çıkmalıdır. Dünya Bankası'nın reform gündemi, altyapı

yatırımının yanında koordinasyon ve süreç standardizasyonunu vurgulayarak bu sorunun kurumsal niteliğini göstermektedir (World Bank, 2023a).

Kalkınma Yolu için benzer biçimde liman kapasitesi ile hinterland erişiminin birlikte değerlendirilmesi gerekir. Büyük Fav Limanı'nın teorik kapasitesi, Irak içindeki demiryolu ve otoyol tamamlanmadan Avrupa bağlantısı üretmez. Ovaköy'den Türkiye'ye giren yükün Mersin, İskenderun, Marmara veya Kapıkule yönüne hangi süre, tarife ve terminal planıyla aktarılacağı yatırım kararından önce belirlenmelidir. Liman bölgeselleşmesi yaklaşımının işaret ettiği gibi koridorun değeri, limanın kıyıdaki büyüklüğünden çok iç terminaller ve üretim alanlarıyla kurduğu ağ tarafından belirlenir (Notteboom & Rodrigue, 2005). Türkiye açısından bu durum, Kalkınma Yolu'nu yalnız bir sınır geçiş projesi değil, Güneydoğu Anadolu'dan Akdeniz ve Marmara'ya uzanan lojistik-sanayi planlama meselesi hâline getirmektedir.

İki eksenin entegrasyonu, enerji ve dijital bağlantı bakımından da değerlendirilmelidir. Koridor boyunca elektrik iletim hatları, fiber optik kablolar, veri merkezleri, boru hatları ve lojistik dijital platformlar kurulması; transit gelirden daha kalıcı ağ etkileri üretebilir. Bununla birlikte aynı hat üzerinde ulaştırma, enerji ve veri altyapısının yoğunlaşması güvenlik riskini de artırır. Kritik altyapının korunması, siber güvenlik, yedekli enerji beslemesi ve veri egemenliği koridor politikasının ayrılmaz parçası olmalıdır. Böylece Türkiye'nin çifte eksen stratejisi, sadece yük taşımacılığı değil, üretim ve hizmet ağlarının birlikte tasarlandığı bütüncül bir bağlantısallık politikası hâline gelebilir.

Türkiye'nin çifte eksen stratejisi, jeopolitik çeşitlendirme açısından avantaj yaratır. Rusya, İran, Hürmüz, Kızıldeniz veya Güney Kafkasya'daki bir kriz belirli güzergâhı zayıflattığında alternatif bağlantılar pazarlık ve dayanıklılık sağlayabilir. Bununla birlikte alternatiflerin tümü aynı anda eksik, pahalı veya siyasi olarak kırılgansa “çok koridor” söylemi gerçek dayanıklılık üretmez. Çeşitliliğin değeri, hatların teknik olarak birbirine bağlanması ve yükün kısa sürede bir rotadan diğerine aktarılabilmesiyle ortaya çıkar.

8. Transit Merkeziyet mi, Ağ-Kurucu Güç mü?

Türkiye'nin coğrafi konumu hakkındaki geleneksel söylem, ülkeyi Asya ile Avrupa arasında “köprü” veya “enerji merkezi” olarak tanımlar. Bu söylem coğrafi gerçeği yansıtsa da ekonomik sonuçları açıklamakta yetersizdir. Köprüden geçen akışın değeri, geçiş ülkesinde ne kadar lojistik hizmet, üretim, finans, sigorta, veri ve teknoloji faaliyeti bıraktığına bağlıdır. Yük yalnız sınırdan girip çıktığında transit gelir sınırlı kalabilir; koridorun yüksek katma değerli faaliyetleri liman işletmecileri, küresel taşıyıcılar, finans merkezleri ve nihai dağıtım düğümlerinde toplanabilir.

Bu çalışmanın “transit merkezîyet” kavramı, ülkenin bir veya daha fazla güzergâh üzerinde bulunmasını; “ağ-kurucu güç” ise güzergâhların kurallarını, düğümlerini, finansmanını ve dayanıklılığını şekillendirebilmesini ifade eder. Türkiye transit merkezîyet bakımından güçlüdür: Karadeniz, Akdeniz, Kafkasya, Balkanlar, Orta Doğu ve Hazar eksenlerinin kesişimindedir. Ağ-kurucu güç bakımından ise performans daha karmaşıktır. Marmaray ve BTK önemli varlıklar olmakla birlikte demiryolunun yük taşımacılığındaki payı, sınır geçişleri, liman bağlantıları ve proje finansmanı geliştirilmesi gereken alanlardır.

Fiziksel süreklilik boyutunda öncelik, Orta Koridor ve Kalkınma Yolu’nun Türkiye içindeki eksik demiryolu halkalarını tamamlamak; BTK, Kars-Dilucu, Ovaköy, Mersin-İskenderun ve Kapıkule bağlantılarını ortak yük planı içinde ele almaktır. Düğüm kapasitesi boyutunda limanların yalnız deniz terminali değil, demiryolu bağlantılı lojistik ve sanayi merkezleri hâline gelmesi gerekir. Alat, Aktau/Kuryk, Mersin, İskenderun ve Avrupa terminalleri arasındaki kapasite eşitsizliği uçtan uca performansı sınırlamaktadır.

Kural koyma ve eşgüdüm boyutunda Türkiye, ikili anlaşmaların ötesine geçerek ortak elektronik belge, tek pencere gümrük, tarife şeffaflığı, zaman garantisi ve performans göstergeleri üretmelidir. Orta Koridorun rekabeti yalnız ray uzunluğuyla değil, yük sahibinin belirsizliğini azaltan hizmet standardıyla kazanılabilir. TRACECA, Türk Devletleri Teşkilatı ve ikili ulaştırma mekanizmaları bu amaç için kurumsal zemin sağlayabilir. Ancak çok sayıda platform, bağlayıcı uygulama ve veri paylaşımı olmadan toplantı yoğunluğu üretme riski taşır.

Finansal seferberlik boyutunda temel sorun, büyük hedeflerin sürdürülebilir proje finansmanına çevrilmesidir. Türkiye’nin 20 milyar dolarlık Kalkınma Yolu bağlantı planı, ulusal bütçe, dış kredi, kamu-özel ortaklığı ve çok taraflı kalkınma finansmanı arasında açık bir aşamalandırma gerektirir. Aynı durum Kars-Dilucu, liman iltisakları ve Avrupa çıkışları için geçerlidir. Projelerin ekonomik fizibilitesi, beklenen yük hacmi ve gelir modelinden bağımsız jeopolitik sloganlarla savunulduğunda finansman maliyeti yükselir.

Jeopolitik dayanıklılık boyutunda Türkiye’nin avantajı çok yönlü diplomasi ve rota çeşitliliğidir. Fakat bu avantaj, komşu ülkelerdeki siyasi istikrar ve sınır rejimlerine bağımlıdır. Irak güvenliği Kalkınma Yolu’nu; Ermenistan-Azerbaycan barışı TRIPP’i; Gürcistan ve Hazar kapasitesi Orta Koridoru; Bulgaristan ve AB altyapısı Avrupa çıkışını etkiler. Türkiye, bütün bu alanlarda tek başına belirleyici değildir. Ağ-kurucu güç, ulusal kontrol kadar ortak yönetim kurabilme becerisidir.

Ağ-kurucu gücün ekonomik karşılığı, yerel değer yakalama oranıdır. Transit ülke, ton-kilometre, geçiş ücreti ve sınırlı terminal hizmeti kazanırken; ağ kurucu ülke depolama, dağıtım, bakım, finans, sigorta, yazılım, gümrük müşavirliği, üretim ve yeniden ihracat faaliyetlerini kendi düğümlerinde toplar. Küresel üretim ağları yaklaşımı açısından kritik

mesele, Türkiye'deki firmaların yalnız koridoru kullanması değil, ağ içindeki daha yüksek değerli işlevlere yükselmesidir (Coe & Yeung, 2015). Serbest bölgeler, lojistik merkezler ve sanayi kümeleri koridorla eşgüdümlemediğinde artan transit hacim, yerli tedarikçi ve üreticiye sınırlı bağlantı sağlayabilir.

Bu çerçevede liman ve demiryolu yatırımlarının yönetişimi de önem taşır. Tek tek büyük projeler siyasi görünürlük sağlayabilir; ancak farklı işletmecilerin veri paylaşmadığı, kapasite tahsisinin şeffaf olmadığı ve tarife rejimlerinin öngörülemediği bir sistem ağ gücü üretmez. Koridor performansının bağımsız ve düzenli olarak yayımlanması, özel sektörün yatırım kararları için gereklidir. Sınır geçiş süresi, zamanında teslimat oranı, vagon çevrim süresi, liman bekleme süresi, yerel hizmet alımı ve emisyon yoğunluğu gibi göstergeler ortak bir gösterge setinde izlenmelidir. Böyle bir veri rejimi, Türkiye'nin yalnız güzergâh sunan değil, koridor standardı üreten aktör olmasına katkıda bulunabilir.

Ağ-kurucu güç aynı zamanda diplomatik bir kamu malı üretme kapasitesidir. Türkiye'nin tek taraflı kontrolü sınırlı olduğundan, Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan, Irak, Bulgaristan ve Avrupa kurumlarıyla ortak yatırım takvimi ve uyumsuzluk çözüm mekanizması geliştirmesi gerekir. Karşılıklı bağımlılık, yalnız risk değil aynı zamanda kurumsal bağlanma yaratabilir; fakat merkezi düğümlerin asimetrik kullanımı siyasi baskı aracına dönüşebilir (Farrell & Newman, 2019). Bu nedenle Türkiye için stratejik özerklik, diğer aktörlerden kopmak değil, hiçbir tekil düğüme aşırı bağımlı olmayan ve ortak kurallarla yönetilen yedekli bir ağ kurmaktır.

Bu çerçeve Türkiye için dört stratejik sonucu ortaya koymaktadır. Birincisi, öncelik yeni koridor ilan etmekten çok mevcut hatların birlikte işlerliğini artırmaktır. İkincisi, ulaştırma politikası sanayi, ticaret, enerji ve dijitalleşme politikalarıyla eşgüdümlemelidir. Üçüncüsü, koridor performansı tonaj kadar süre, güvenilirlik, sınır bekleme, aktarma ve emisyon göstergeleriyle ölçülmelidir. Dördüncüsü, Filistin, İran, Ukrayna, Güney Kafkasya ve Afganistan'daki siyasi kırılmalar yalnız dış politika dosyaları değil, lojistik ve yatırım riskinin doğrudan belirleyicileridir.

9. Tartışma

Karşılaştırmalı bulgular, küresel koridor rekabetinin yeni bir bloklaşma üretmekle birlikte katı iki kutuplu yapıya indirgenemeyeceğini göstermektedir. Çin'in BRI ağına dâhil ülkeler aynı zamanda Global Gateway finansmanı kullanabilmekte; Hindistan IMEC ile INSTC'yi birlikte sürdürmekte; Körfez ülkeleri Çin, ABD, Avrupa ve Türkiye ile farklı altyapı ortaklıkları kurmaktadır. Bu durum “parçalanmış küreselleşme”nin bağlantıların azalmasından çok, güvenlik ve siyasi uyum kriterleriyle seçici hâle gelmesi anlamına geldiğini göstermektedir.

İkinci bulgu, koridorların büyük güçlerin etki alanlarını sabit biçimde genişleten doğrusal araçlar olmadığıdır. Yerel devlet kurumları, bölgesel rekabetler, şirketlerin ticari kararları ve güvenlik şokları projelerin yönünü değiştirmektedir. BRI'nin parçalı uygulaması, CPEC'te yerel dağılım tartışmaları, IMEC'in Filistin meselesine bağımlılığı ve TRIPP'in Ermenistan egemenliği çerçevesi bu durumu doğrulamaktadır. Dolayısıyla koridorlar, büyük stratejilerin yerel siyasetle yeniden müzakere edildiği alanlardır (Jones & Zeng, 2019; Lim, 2019).

Üçüncü bulgu, krizlerin alternatiflere değer kazandırdığı fakat “kazanan koridor” üretmediğidir. Rusya-Ukrayna Savaşı Orta Koridoru, Kızıldeniz krizi kara bağlantılarını, Hürmüz kesintisi enerji ve liman çeşitlendirmesini öne çıkarmıştır. Ancak alternatiflerin kapasite, süre ve maliyet sınırları devam etmektedir. Bu sonuç, güvenlik şoklarını yalnız rota değişimi olarak değil, altyapı ve yönetim kapasitesinin stres testi olarak ele almayı gerektirir. Notteboom ve arkadaşlarının (2024) deniz ağlarında gösterdiği yeniden düzenlenme, kara koridorlarında da düğüm ve ekipman kapasitesine bağlıdır.

Dördüncü bulgu, koridor gücünün yatırım büyüklüğünden daha fazla kurumsal nitelik taşıdığıdır. BRI'nin trilyon dolar ölçeğindeki kümülatif angajmanı, PGII'nin 600 milyar dolarlık hedefi veya Global Gateway'in 300 milyar avroluk portföyü tek başına sonuç ölçüsü değildir. Esas soru, finansmanın hangi projeye, hangi sürede, hangi talep varsayımıyla ve hangi işletme standardıyla dönüştüğüdür. Aynı biçimde bir limanın teorik kapasitesi, demiryolu ve gümrük bağlantısı yoksa koridor performansını temsil etmez.

Beşinci bulgu, Türkiye'nin koridor siyasetinde “dışlanma” söyleminin tek başına açıklayıcı olmadığıdır. Türkiye IMEC'in resmî güzergâhı dışında kalmıştır; ancak Orta Koridor, Kalkınma Yolu ve TRIPP/BTK bağlantılarıyla alternatif ağlar geliştirme potansiyeline sahiptir. Sorun haritada kaç çizginin Türkiye'den geçtiği değil, bu çizgilerin ne kadarının kesintisiz, ölçeklenebilir ve ortak kurallara bağlı olduğudur. Türkiye'nin stratejik hedefi IMEC'i yalnız rakip olarak tanımlamak yerine, Avrupa ve Körfez bağlantılarında birlikte işlerlik sağlayabilecek tamamlayıcı veya rekabetçi düğümler üretmek olmalıdır.

Bulgular dört sınanabilir hipotez önermektedir. Birincisi, kriz kaynaklı rota değişiminin kalıcılığı alternatif koridorun zaman güvenilirliği ve sözleşme kapasitesi arttıkça yükselir. İkincisi, liman-demiryolu-gümrük entegrasyonu güçlü ülkeler, aynı transit hacme sahip fakat parçalı yönetişime sahip ülkelere göre daha fazla yerel değer yakalar. Üçüncüsü, finansal hedef ile proje bazlı finansman arasındaki açıklık azaldıkça koridorun fiziksel gerçekleşme olasılığı artar. Dördüncüsü, çok taraflı egemenlik ve sınır ihtilafına tabi hatlarda teknik yatırım, siyasi geçiş rejimi kurulmadan stratejik koridor üretmez. Bu hipotezler, gelecekte yük ve süre verileriyle nicel olarak test edilebilir.

Çalışmanın karşılaştırması, “koridor çokluğu” ile dayanıklılık arasında koşullu bir ilişki olduğunu göstermektedir. Bir ülke farklı yönere uzanan çok sayıda projeye taraf olabilir; ancak bu projeler aynı boğaza, aynı finansman kaynağına veya aynı siyasi ortağa bağımlıysa gerçek yedeklilik sınırlıdır. Çeşitlendirme, ortak kırılgenliklerin korelasyonunu azaltabildiği ölçüde stratejik değer taşır. Bu sonuç, ulusal bağlantısallık stratejilerinin proje sayısını değil, şok anında alternatif ağın ne kadar hızlı ve hangi maliyetle devreye alınabildiğini ölçmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

Kuramsal olarak “koridor gücü”, coğrafi konumu ilişkisel kapasiteye dönüştüren bir ara kavram sunmaktadır. Kavram, jeoekonomik araçların devlet tarafından kullanımını, üretim ağlarında değer yakalamayı ve lojistik dayanıklılığı aynı çerçevede birleştirmektedir. Bununla birlikte güç, koridor sahibi olmakla özdeş değildir; ağın başka aktörlerce kullanılmasını teşvik edecek güvenilirlik ve açıklık da gerektirir. Aşırı siyasallaştırma veya seçici erişim, kısa dönemde baskı kapasitesi yaratırken uzun dönemde kullanıcıları alternatif ağlara yönlendirebilir. Bu nedenle koridor gücü, kontrol ile cazibe arasındaki dengeye dayanır.

Önerilen koridor gücü çerçevesi, literatürdeki jeoekonomi, altyapı siyaseti ve lojistik dayanıklılık yaklaşımları arasında bağlantı kurmaktadır. Fiziksel süreklilik ve düğüm kapasitesi ulaştırma coğrafyasını; kural koyma ve finansal seferberlik jeoekonomiyi; dayanıklılık ise güvenlik ve tedarik zinciri literatürünü bir araya getirir. Bu çerçeve, koridorların yalnız devletler arası rekabet aracı veya kalkınma projesi olarak değil, akışların üretildiği kurumsal sistemler olarak analiz edilmesini sağlar.

10. Sonuç

Küresel koridor rekabeti, uluslararası düzenin toprak merkezli jeopolitiği ile ağ merkezli ekonomisinin birleştiği bir dönüşümü ifade etmektedir. BRI, PGII, Global Gateway, IMEC, Orta Koridor, Kalkınma Yolu, CPEC, INSTC ve TRIPP farklı ölçek, finansman ve olgunluk düzeylerine sahiptir; bu nedenle aynı bütçe tablosunda eşdeğer projeler olarak değerlendirilemez. Bununla birlikte tamamı, bağlantısallığın artık nötr bir ekonomik kamu malı değil, seçici ortaklık, standart ve stratejik bağımlılık üretme aracı hâline geldiğini göstermektedir.

Makalenin temel sonucu, coğrafyanın fırsat sağladığı fakat koridor gücünü garanti etmediğidir. Savaşlar ve yaptırımlar eski rotaları zayıflatır; ancak alternatifler fiziksel süreklilik, düğüm kapasitesi, düzenleyici eşgüdüm, finansman ve dayanıklılık üretmedikçe geçici ilgi kalıcı hacme dönüşmez. Rusya-Ukrayna Savaşı ve Orta Koridor, Gazze savaşı ve IMEC, Hürmüz kesintisi ve enerji rotaları, bu mekanizmayı farklı biçimlerde doğrulamaktadır.

Türkiye'nin önünde gerçek fakat koşullu bir stratejik fırsat bulunmaktadır. Orta Koridor doğu-batı, Kalkınma Yolu kuzey-güney eksenini sunmakta; BTK, Marmaray, limanlar ve TRIPP/Zengezur bağlantısı bu eksenleri çeşitlendirmektedir. Türkiye bu projeleri ortak bir lojistik, sanayi, enerji ve dijital politika altında birleştirebilir; sınır geçişlerini hızlandırabilir; liman-demiryolu bağlantılarını tamamlayabilir; şeffaf finansman ve performans rejimi kurabilirse transit merkeziliğini ağ-kurucu güce dönüştürebilir. Aksi hâlde artan güzergâh sayısı, yüksek yatırım maliyetleriyle birlikte yeni bir transit bağımlılık biçimi üretebilir.

Türkiye bakımından politika çıkarımı, koridor gündeminin ulaştırma yatırımı olmaktan çıkarılarak üretim, dış ticaret, enerji, dijitalleşme ve bölgesel diplomasi programına dönüştürülmesidir. Öncelik sıralaması; mevcut eksik halkaların tamamlanması, liman-demiryolu iltisaklarının güçlendirilmesi, sınır süreçlerinin dijitalleştirilmesi, ortak performans rejimi kurulması ve finansman aşamalarının şeffaflaştırılması biçiminde olmalıdır. Yeni güzergâh ilanları ancak mevcut ağın güvenilirliği yükseldiğinde ek pazarlık gücü üretir. Türkiye'nin avantajı, Avrupa, Kafkasya, Orta Asya, Karadeniz ve Körfez arasında seçenek sunabilmesidir; bu avantajın kalıcı güce dönüşmesi, seçenekleri tek bir ulusal ve çok taraflı işletme mimarisinde birleştirebilmesine bağlıdır.

Son olarak bu çalışma, Temmuz 2026 tarihli bir kesit sunduğundan devam eden savaşlar, TRIPP uygulama süreci ve Kalkınma Yolu finansmanı hakkındaki sonuçlar değişime açıktır. Buna rağmen önerilen beş boyutlu çerçeve, farklı dönem ve bölgelerdeki koridorları karşılaştırmak için taşınabilir bir analitik araç sunmaktadır. Gelecek çalışmalar, koridor gücü boyutlarını standart göstergelerle ölçerek Türkiye, Kazakistan, Azerbaycan, Irak, BAE, Pakistan ve İran gibi düğüm ülkeleri karşılaştırabilir; ayrıca yerel firmaların ve sınır bölgelerinin kazanç-kayıp dağılımını mikro verilerle inceleyebilir.

Koridorlar üzerine gelecek araştırmalar, ilan edilen proje büyüklüklerinden çok fiili harcama, yük hacmi, bekleme süresi, aktarma maliyeti, yerel katma değer ve kriz anındaki performansı karşılaştırmalıdır. Ayrıca enerji, veri kablosu ve finansal altyapı, ulaştırma hatlarından ayrı değil aynı ağın parçaları olarak incelenmelidir. Bu araştırma gündemi, küresel düzenin nasıl "yollarla" yeniden kurulduğunu daha ölçülebilir ve karşılaştırılabilir biçimde açıklayacaktır.

Kaynakça

- Alami, I., Dixon, A. D., González-Vicente, R., Babic, M., Lee, S.-O., & Medby, I. A. (2022). Geopolitics and the “new” state capitalism. *Geopolitics*, 27(3), 995–1023. <https://doi.org/10.1080/14650045.2021.1924943>
- Baldwin, R., & Freeman, R. (2022). Risks and global supply chains: What we know and what we need to know. *Annual Review of Economics*, 14, 153–180. <https://doi.org/10.1146/annurev-economics-051420-113737>
- Banerjee, S., & Singh, S. (2024). Examining the India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC) as a collaborative infrastructure for transcontinental policymaking: An ICIO-LP analysis. *Asia Europe Journal*, 22(4), 481–506. <https://doi.org/10.1007/s10308-024-00712-1>
- Blackwill, R. D., & Harris, J. M. (2016). *War by other means: Geoeconomics and statecraft*. Harvard University Press.
- China-Pakistan Economic Corridor Secretariat. (2026). CPEC projects progress update. Government of Pakistan, Ministry of Planning, Development and Special Initiatives. <https://cpec.gov.pk/progress-update>
- Coe, N. M., & Yeung, H. W.-C. (2015). *Global production networks: Theorizing economic development in an interconnected world*. Oxford University Press.
- Cowen, D. (2014). *The deadly life of logistics: Mapping violence in global trade*. University of Minnesota Press.
- de Waal, T., Kochinyan, A., & Shiryev, Z. (2026, April 1). Rewiring the South Caucasus: TRIPP and the new geopolitics of connectivity. Carnegie Endowment for International Peace. <https://carnegieendowment.org/research/2026/03/rewiring-the-south-caucasus-tripp-and-the-new-geopolitics-of-connectivity>
- Easterling, K. (2014). *Extrastatecraft: The power of infrastructure space*. Verso.
- European Commission. (2021). The Global Gateway (JOIN/2021/30 final). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021JC0030>
- European Commission. (2026). EU contribution to the Partnership for Global Infrastructure and Investment. https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway/eu-contribution-partnership-global-infrastructure-and-investment_en
- Farrell, H., & Newman, A. L. (2019). Weaponized interdependence: How global economic networks shape state coercion. *International Security*, 44(1), 42–79. https://doi.org/10.1162/isec_a_00351

- González-Vicente, R. (2019). Make development great again? Accumulation regimes, spaces of sovereign exception and the elite development paradigm of China's Belt and Road Initiative. *Business and Politics*, 21(4), 487–513. <https://doi.org/10.1017/bap.2019.20>
- Government of India, Ministry of External Affairs. (2023). Memorandum of understanding on the principles of an India-Middle East-Europe Economic Corridor. <https://www.mea.gov.in/Images/CPV/Project-Gateway-Multilateral-MOU.pdf>
- Haralambides, H. E., & Merk, O. (2020). The Belt and Road Initiative: Impacts on global maritime trade flows (International Transport Forum Discussion Paper No. 2020/02). OECD Publishing.
- Hillman, J. E. (2020). The emperor's new road: China and the project of the century. Yale University Press.
- Holslag, J. (2017). How China's New Silk Road threatens European trade. *The International Spectator*, 52(1), 46–60. <https://doi.org/10.1080/03932729.2017.1261517>
- Jones, L., & Hameiri, S. (2021). *Fractured China: How state transformation is shaping China's rise*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781009047487>
- Jones, L., & Zeng, J. (2019). Understanding China's Belt and Road Initiative: Beyond grand strategy to a state transformation analysis. *Third World Quarterly*, 40(8), 1415–1439. <https://doi.org/10.1080/01436597.2018.1559046>
- Lim, A. C.-H. (2019). The moving border of the China-Pakistan Economic Corridor. *Geopolitics*, 24(2), 487–502. <https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1379009>
- Luttwak, E. N. (1990). From geopolitics to geo-economics: Logic of conflict, grammar of commerce. *The National Interest*, 20, 17–23.
- Markey, D. S. (2020). *China's western horizon: Beijing and the new geopolitics of Eurasia*. Oxford University Press.
- Middle East Institute. (2026, June 3). The India-Middle East-Europe Economic Corridor. <https://mei.edu/backgrounders/the-india-middle-east-europe-economic-corridor/>
- Nedopil, C. (2026). China Belt and Road Initiative (BRI) investment report 2025. Green Finance & Development Center, Fudan University. <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2025/>
- Notteboom, T. E., & Rodrigue, J.-P. (2005). Port regionalization: Towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, 32(3), 297–313. <https://doi.org/10.1080/03088830500139885>

- Notteboom, T., Haralambides, H., & Cullinane, K. (2024). The Red Sea crisis: Ramifications for vessel operations, shipping networks, and maritime supply chains. *Maritime Economics & Logistics*, 26, 1–20. <https://doi.org/10.1057/s41278-024-00287-z>
- Notteboom, T., Pallis, T., & Rodrigue, J.-P. (2021). Disruptions and resilience in global container shipping and ports: The COVID-19 pandemic versus the 2008–2009 financial crisis. *Maritime Economics & Logistics*, 23, 179–210. <https://doi.org/10.1057/s41278-020-00180-5>
- Priemus, H., & Zonneveld, W. (2003). What are corridors and what are the issues? Introduction to special issue. *Journal of Transport Geography*, 11(3), 167–177. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(03\)00028-0](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(03)00028-0)
- Rentschler, J., Reinhardt, A., Elbert, R., & Hummel, D. (2025). The Trans-Caspian Corridor—Geopolitical implications and transport opportunities. *Journal of Transport Geography*, 125, 104211. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2025.104211>
- Shavadze, L. (2026). The Zangezur Corridor project in the South Caucasus: Necessity of implementation, prospects, and regional impact. *Sociopolitologos*, 1, 115–127. <https://doi.org/10.52340/splogos.2026.01.08>
- Singh, S., Raja, W., Kumar, S., Uppal, A., & Rani, N. (2025). India-Middle East-Europe Economic Corridor: A strategic energy alternative. *Energy Research Letters*, 6(4). <https://doi.org/10.46557/001c.123649>
- Spies, M. (2023). Promises and perils of the China-Pakistan Economic Corridor: Agriculture and export prospects in northern Pakistan. *Eurasian Geography and Economics*, 64(7–8), 869–895. <https://doi.org/10.1080/15387216.2021.2016456>
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2026). Türkiye'nin bağlantısallığı ve çok taraflı ulaştırma politikası. https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulastirma-politikasi.tr.mfa
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2025, 3 Şubat). Kalkınma Yolu Türkiye'nin ekonomik statüsünü güçlendirecek. <https://www.uab.gov.tr/haberler/kalkinma-yolu-tuerkiye-nin-ekonomik-statuesuenue-gueclendirecek/>
- Thame, C. (2021). The economic corridors paradigm as extractivism: Four theses for a historical materialist framework. *Review of International Studies*, 47(4), 549–569. <https://doi.org/10.1017/S0260210521000292>
- TRACECA. (2024). Routes and maps. Permanent Secretariat of the Intergovernmental Commission TRACECA. <https://traceca-org.org/en/routes/maps-downloads/>

- U.S. Department of State. (2020). The Abraham Accords Declaration. <https://www.state.gov/the-abraham-accords>
- U.S. Department of State. (2026). The TRIPP implementation framework. <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2026/01/TRIPP-Implementation-Framework.pdf>
- U.S. Energy Information Administration. (2025, June 16). Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical to oil and LNG trade. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504>
- United Nations Conference on Trade and Development. (2026a). Strait of Hormuz disruptions: Implications for global trade and development. <https://unctad.org/publication/strait-hormuz-disruptions-implications-global-trade-and-development>
- United Nations Conference on Trade and Development. (2026b). Strait of Hormuz disruptions: Growth and financial implications. <https://unctad.org/publication/strait-hormuz-disruptions-growth-and-financial-implications>
- World Bank. (2020). Improving freight transit and logistics performance of the Trans-Caucasus Transit Corridor: Strategy and action plan. World Bank Group. <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/701831585898113781>
- World Bank. (2023a). Middle Trade and Transport Corridor: Policies and investments to triple freight volumes and halve travel time by 2030. World Bank Group. <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099111723122527465>
- World Bank. (2023b, November 27). Middle Corridor through Central Asia, Caucasus can boost trade, connectivity, and supply chain resilience. <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>
- Yeung, H. W.-C. (2015). Toward a dynamic theory of global production networks. *Economic Geography*, 91(1), 29–58. <https://doi.org/10.1111/ecge.12063>
- Zreik, M. (2024). The India–Middle East–Europe Economic Corridor (IMEC) and Operation Al Aqsa Flood: Evaluating the impact of geopolitical instabilities on strategic trade routes. *Anthropology of the Middle East*, 19(2), 79–96. <https://doi.org/10.3167/ame.2024.190207>