

KORİDORLAR SAVAŞI

Yeni İpek Yolları, Eski Cepheler

Kuşak ve Yol'dan IMEC'e,
Kalkınma Yolu'ndan
Zengezur/TRIPP'e
Türkiye'nin Kavşak Mücadelesi



“

*Yol, yalnızca iki noktayı birbirine bağlamaz;
kimin merkeze, kimin çevreye itileceğini de belirler.*

”

Yavuz KAYA



BRI ANGAJMANI

1,399
trilyon \$



ORTA KORİDOR 2030

3 kat
hacim



TÜRKİYE BAĞLANTISI

20 milyar \$
plan

BU SAYIDA

Yeni ticaret yolları, savaşlar, limanlar ve Türkiye'nin ağ kurma mücadelesi



- 04 | Editörden: Haritadaki Merkez
- 05 | Yönetici Özeti
- 06 | On Temel Bulguda Sayı 37
- 08 | Koridor: Yolun Güce Dönüştüğü Yer
- 09 | Yeni Rekabetin Beş Katmanı
- 10 | Kuşak ve Yol: Tek Yol Değil, Ağ
- 11 | BRI'nin Parası: Taahhüt mü, Harcama mı?
- 12 | PGII ve Global Gateway
- 13 | **IMEC: İki Deniz, Bir Kara Omurgası**
- 14 | IMEC'in Eksik Halkaları
- 15 | İbrahim Anlaşmaları ve Gazze
- 16 | İran Savaşı, Hürmüz ve Kızıldeniz
- 18 | Rusya-Ukrayna ve Kuzey Koridoru
- 19 | Hindistan-Pakistan ve CPEC
- 20 | Chabahar ve Kuzey-Güney Koridoru
- 21 | Afganistan'ın Üç Çıkışı
- 22 | Bagram: Yol Değil, Gözetleme Noktası
- 24 | **Orta Koridor: Türkiye'nin Doğu-Batı Damarı**

- 25 | **Orta Koridorun Gerçek Kapasitesi**
- 26 | Kalkınma Yolu
- 27 | Fav-Ovaköy: Finansman ve Güvenlik
- 28 | **Zengezur'dan TRIPP'e**
- 29 | Türkiye'de Birleşen Ağ
- 31 | Koridorlar Karşılaştırması
- 32 | Bütçe Muhasebesi
- 33 | Limanlar ve Kapasiteler
- 34 | Darboğaz Risk Haritası
- 35 | Taraflar ve Çıkarlar
- 36 | 2030-2035 Senaryoları
- 37 | Türkiye İçin Yol Haritası
- 38 | Sonuç: Kavşak mı, Geçit mi?
- 39 | Kaynakça
- 41 | Kitaplık
- 42 | Sinema
- 43 | Belgesel
- 44 | Arka Kapak

“

*Yol, yalnızca iki noktayı birbirine bağlamaz;
kimin merkeze, kimin çevreye itileceğini de belirler.*

”

YAVUZ KAYA

KÜNYE VE OKUMA REHBERİ

Bu sayı, görsel bülten ritmini uzun-form analizle birleştirir.

YAYIN

DÜŞÜNCE – Dünyadan Bir Haber
Sayı 37 / Temmuz 2026
Küresel Koridorlar Özel Sayısı

HAZIRLAYAN

Yavuz KAYA
Kavramsal çerçeve, analiz ve editoryal metin

YAYIN İLKESİ

Olgu, hedef, tahmin ve yorum birbirinden ayrılır. Bütçe açıklamaları “mobilizasyon hedefi”, “sözleşme değeri”, “kredi” ve “fiili yatırım” olarak ayrı sınıflandırılır.

ATIF SİSTEMİ

Sayfa altlarında kısa kaynak notları; 39-40. sayfalarda tam ve açılır bağlantılı kaynakça kullanılmıştır. Veri kesim tarihi 18 Temmuz 2026’dır.

NASIL OKUNMALI?

1. REKABET

8-16. sayfalar: BRI, PGII, Global Gateway ve IMEC.

2. FAY HATLARI

18-22. sayfalar: Ukrayna, Pakistan, İran ve Afganistan.

3. TÜRKİYE

24-29. sayfalar: Orta Koridor, Kalkınma Yolu ve TRIPP.

4. MUHASEBE

31-38. sayfalar: bütçeler, kapasiteler, riskler ve senaryolar.

“*Bu bülten “en kısa yol hangisi?” sorusundan önce, “yolun güvenliğini, finansmanını ve kurallarını kim belirliyor?” sorusunu soruyor.*”

Yavuz KAYA

HARİTADAKİ MERKEZ

Coğrafya fırsat verir; altyapı, finansman ve diplomasi onu güce dönüştürür.

“*Türkiye haritada merkezdir. Fakat merkez olmak, yükün nereden geçeceğini değil; geçişin değerini kimin toplayacağını belirleyebildiği ölçüde anlam taşır.*

Yavuz KAYA

Yeni ticaret yolları çoğu zaman “kısa güzergâh” diliyle tanıtılıyor. Oysa bugünün koridorları, mesafeyi kısaltmaktan daha büyük bir işlev görüyor: rakip ülkeyi devre dışı bırakıyor, yaptırım riskini azaltıyor, enerji akışını güvenceye alıyor ve veri kablolarını siyasî ittifakların içine yerleştiriyor.

Çin’in Kuşak ve Yol ağı, ABD ve G7’nin PGII yaklaşımı, Avrupa Birliği’nin Global Gateway programı ve Hindistan merkezli IMEC bu nedenle yalnızca ulaştırma projeleri değildir. Hepsi, üretim ile pazar arasındaki ilişkinin hangi siyasal düzen içinde kurulacağını belirleme girişimidir.

Türkiye’nin önündeki fırsat da risk de buradadır. Orta Koridor Çin ve Orta Asya’dan, Kalkınma Yolu Körfez ve Irak’tan, Zengezur/TRIPP ise Kafkasya’dan gelir. Bu hatlar Türkiye’de birleşebilir; fakat aynı zamanda liman, demiryolu, gümrük ve finansman eksikleri nedeniyle birbirinden kopuk kalabilir.

Bu sayı, haritada çizilen çizgileri değil, çizgilerin arkasındaki çıkarları inceliyor. Bir koridorun taraflarını, bütçesini, kapasitesini, eksik halkalarını ve içinden geçtiği savaşları aynı tabloda okumaya çalışıyor. Çünkü yolun varlığı ile yolun çalışması aynı şey değildir.

BU SAYININ ANA SORUSU

Türkiye, üzerinden yük geçen bir ülke mi olacak; yoksa yükü toplayan, işleyen, sigortalayan ve yöneten bir ağ kurucuya mı dönüşecek?

YÖNETİCİ ÖZETİ

Koridorlar, maliyet hesabı kadar ittifak ve savaş hesabıdır.

TEZ

Yeni koridorlar, ticaret akışını hızlandırmanın yanında rakipleri aşmak, bağımlılıkları yeniden dağıtmak ve siyasi nüfuz üretmek için kuruluyor.

PARADOKS

Savaşlardan kaçınmak için tasarlanan birçok hat, Gazze, Hürmüz, Ukrayna, Keşmir ve Kafkasya gibi çatışma alanlarına bağımlı.

KANIT DESENİ

IMEC'in bütçesi ve eksik demiryolları belirsiz; Orta Koridor çalışıyor fakat aktarma ve liman darboğazları taşıyor; Kalkınma Yolu yüksek sermaye ve Irak güvenliği gerektiriyor.

TÜRKİYE

Asıl avantaj, tek bir rota üzerinde bulunmak değil; Orta Koridor, Kalkınma Yolu ve Kafkasya bağlantılarını aynı lojistik-sanayi-finans ağına bağlayabilmek.

“*En kısa yol, savaş veya gümrükte beklediğinde en pahalı yola dönüşebilir. Koridorun gerçek ölçüsü kilometre değil; süreklilik, kapasite ve yönetişimdir.*”

Yavuz KAYA

BU SAYI DÖRT DÜZEYDE İLERLİYOR:

1. AĞ

BRI, PGII, Global Gateway ve IMEC

2. ÇATIŞMA

Gazze, Hürmüz, Ukrayna, Pakistan ve Afganistan

3. TÜRKİYE

Orta Koridor, Kalkınma Yolu ve TRIPP

4. HÜKÜM

Bütçe, kapasite, risk ve 2035 senaryoları

ON TEMEL BULGU

Koridorların görünür çizgisi ile görünmeyen güç ilişkisi aynı şey değildir.

1 Koridor, yalnızca yol değildir.

Liman, demiryolu, enerji, veri ve finansman birlikte çalışır.

2 BRI tek bir bütçe değildir.

Yatırım ve inşaat sözleşmeleri merkezî harcama gibi okunamaz.

3 IMEC henüz tamamlanmış ağ değildir.

Mutabakat var; tek bütçe, bağlayıcı takvim ve kesintisiz demiryolu yok.

4 İbrahim Anlaşmaları siyasi zemindi.

Gazze savaşı bu zeminin toplumsal ve diplomatik sınırını gösterdi.

5 Hürmüz tüm Körfez rotalarını etkiler.

IMEC ve Kalkınma Yolu boğazı farklı ölçülerde aşmaya çalışır.

6 Ukrayna savaşı Orta Koridoru öne çıkardı.

Ancak Hazar, liman ve gümrük darboğazları sürdü.

7 Hindistan tek rotaya bağlanmıyor.

IMEC yanında Chabahar ve INSTC seçeneklerini koruyor.

8 Zengezur artık TRIPP çerçevesiyle değişti.

Ermenistan egemenliği ile kesintisiz bağlantı talebi arasında yeni formül aranıyor.

9 Türkiye'nin ana açığı coğrafya değil kapasite.

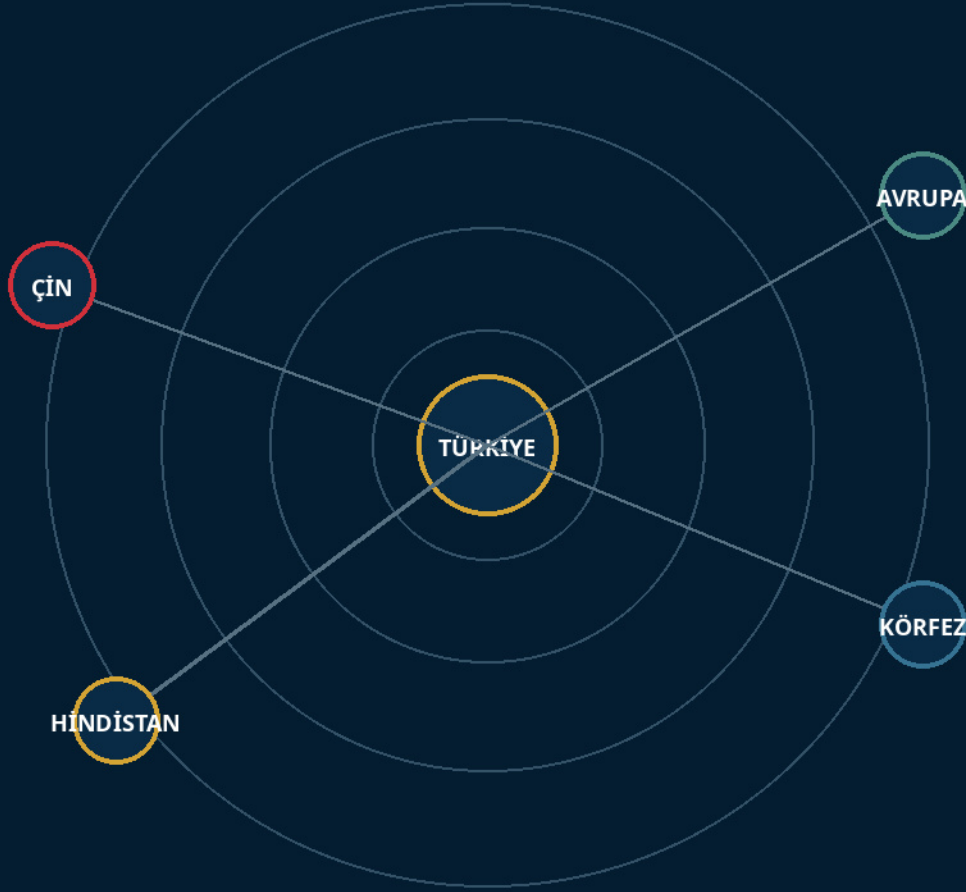
Demiryolu, sınır, liman ve lojistik entegrasyonu belirleyici.

10 Gerçek güç transit ücretinden fazlasıdır.

Üretim, sigorta, finansman ve veri katmanı ülkede kalmalıdır.

I KÜRESEL REKABET

Kuşak ve Yol, PGII, Global Gateway ve IMEC'in güç mimarisi



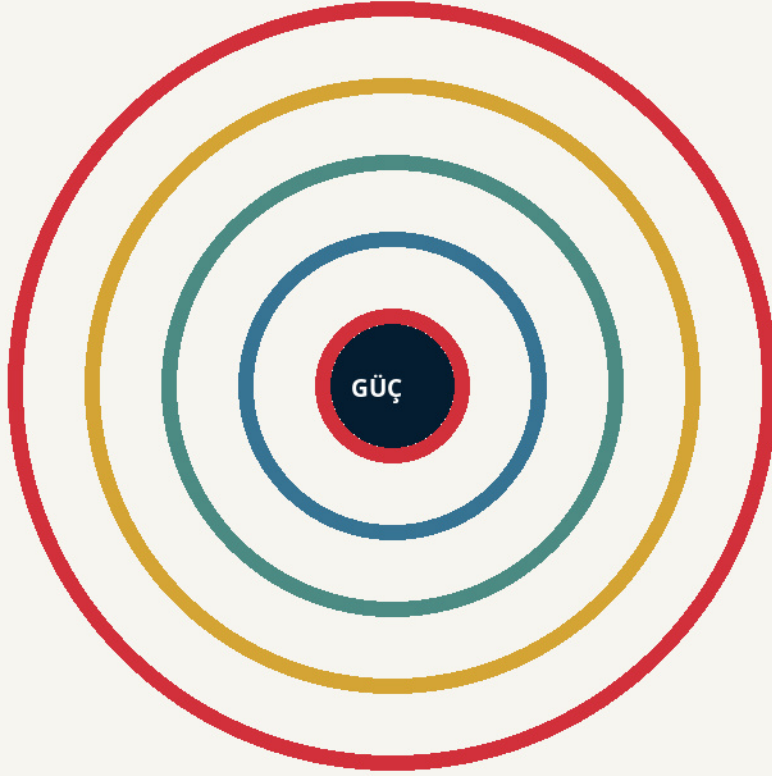
“

Bir koridor, geçtiği coğrafyadan çok dışarıda bıraktığı ülkeyle jeopolitik anlam kazanır.

Yavuz KAYA

KORİDOR: YOLUN GÜCE DÖNÜŞTÜĞÜ YER

Modern koridor, beş altyapı katmanının aynı siyasi çerçevede birleşmesidir.



BEŞ KATMAN

ULAŞTIRMA

ENERJİ

VERİ

FİNANSMAN

GÜVENLİK

ULAŞTIRMA

Liman, demiryolu, otoyol ve lojistik merkezleri fiziksel omurgayı kurar.

ENERJİ

Petrol, gaz, elektrik ve hidrojen hatları ekonomik bağımlılığı şekillendirir.

VERİ

Fiber kablolar, bulut altyapısı ve dijital gümrükler görünmeyen rotayı oluşturur.

FİNANSMAN

Kredi, garanti, sigorta ve kamu-özel ortaklığı projenin kimin şartlarıyla kurulacağını belirler.

GÜVENLİK

Sınır denetimi, askerî erişim, yaptırım ve savaş riski güzergâhın gerçek maliyetine eklenir.

Bir koridorun başarısı, bu katmanlardan en zayıf olanına bağlıdır.

YENİ REKABETİN BEŞ KATMANI

Aynı ülke bir koridorda ortak, başka bir koridorda rakip olabilir.



1. GÜZERGAH

Kara ve deniz rotalarının seçimi siyasi tercih üretir.

2. LİMAN

Terminal kontrolü koridorun değerini belirler.

3. ENERJİ

Petrol, gaz ve hidrojen hatları ulaşımı güçlendirir.

4. VERİ

Dijital kablolar ve ağlar ekonomik akışları tamamlar.

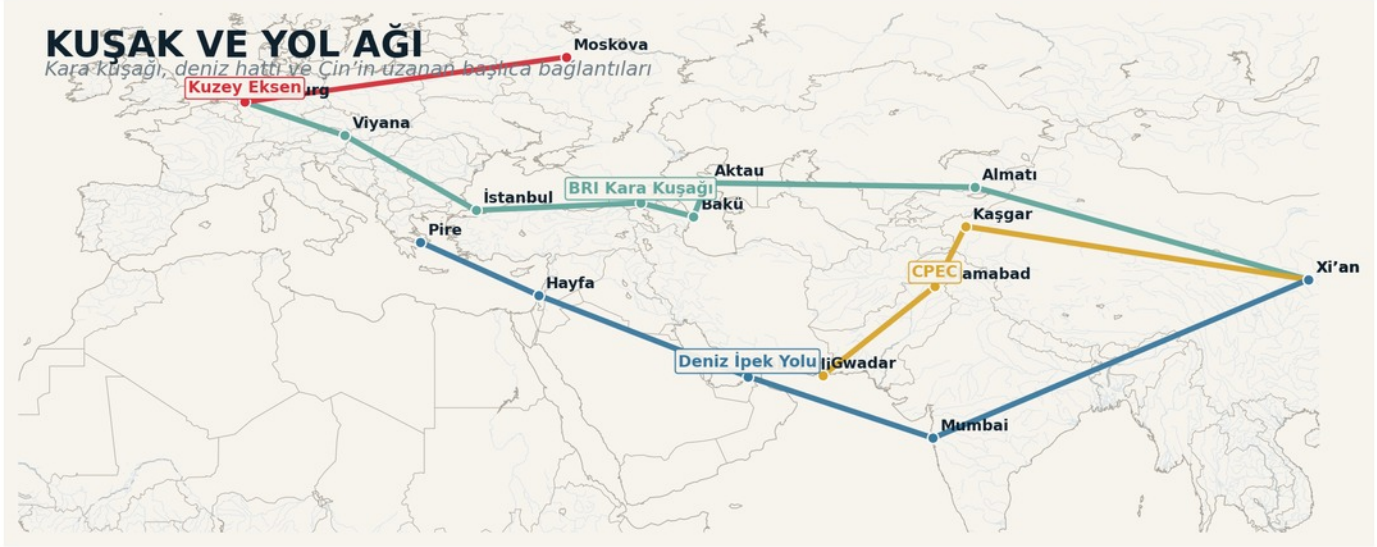
5. GÜVENLİK

Savaş, yaptırım ve sigorta primi her hattın kaderini değiştirir.

“Yeni rekabet yalnızca bir demiryolu güzergâhı meselesi değildir; liman, enerji, veri, finansman ve güvenlik katmanları aynı haritada üst üste binmektedir.”

KUŞAK VE YOL: TEK YOL DEĞİL, AĞ

BRI; kara kuşağı, liman zinciri ve bağlantılı yatırım mimarisiyle ilerler.



KARA KUŞAĞI

Çin'i Orta Asya, Kafkasya, Rusya ve Avrupa'ya bağlayan çoklu demiryolu ve kara güzergâhı.

DENİZ İPEK YOLU

Çin limanlarından Hint Okyanusu, Kızıldeniz, Süveyş ve Akdeniz'e uzanan deniz ağı.

CPEC

Çin'in Kaşgar-Pakistan-Gwadar eksenini üzerinden Arap Denizi'ne açılan en kritik alt kolu.

LİMAN VE FİNANSMAN

BRI yalnız taşımayı değil; liman işletmesini, krediyi ve inşaa sözleşmesini de kapsar.

“ BRI tek bir çizgi değildir; kara, deniz, liman, kredi ve sanayi bölgelerinden oluşan büyük bir jeoekonomik ağıdır.

BRI'NİN PARASI: TAAHHÜT MÜ, HARCAMA MI?

Toplam ekonomik angajman, merkezî bütçeden yapılmış tek kalem harcama değildir.

2013-2025 KÜMÜLATİF ANGAJMAN

İNŞAAT SÖZLEŞMELERİ 837 milyar \$

YATIRIMLAR 561 milyar \$

2025 YILI

Yeni inşaat sözleşmeleri 128.4 milyar \$

Yeni yatırımlar 85.2 milyar \$

1.399 TRİLYON \$

İnşaat sözleşmeleri ile yatırımların toplamı. “Çin devleti bu kadar nakit harcadı” anlamına gelmez.

SÖZLEŞME

Bir projenin ilan edilen bedeli, aynı yıl ödenen tutar veya tamamlanan fiziksel yatırım değildir.

RİSK

Borç yeniden yapılandırılmaları, iptaller ve gecikmeler kümülatif toplamın ekonomik niteliğini değiştirir.

“Koridor bütçelerini karşılaştırırken aynı tür rakamları yan yana koymak gerekir: hedef hedefle, sözleşme sözleşmeyle, harcama harcamayla karşılaştırılmalıdır.”

Yavuz KAYA

PGII VE GLOBAL GATEWAY

Batı'nın cevabı tek bir yol değil; finansman, standart ve özel sermaye mobilizasyonudur.

PGII

G7'nin 2027'ye kadar 600 milyar dolara kadar kamu ve özel yatırımını harekete geçirme hedefi. Rakam, fiilen harcanmış tek bir fon değildir.

GLOBAL GATEWAY

AB'nin 2021-2027 döneminde başlangıçta 300 milyar avro mobilizasyon hedefi. Komisyon 2025'te hedefin erken aşıldığını ve 2027'de 400 milyar avroya ulaşılabilirliğini açıkladı.

ÜÇ FARKLI FİNANSMAN MİMARİSİ

	PGII	GLOBAL GATEWAY	BRI
Araç	G7 şemsiyesi	AB / Team Europe	Çin banka-şirket-devlet ağı
Öncelik	İklim, dijital, sağlık, ulaştırma	Dijital, enerji, ulaştırma, eğitim	Liman, enerji, sanayi, ulaştırma
Para türü	Mobilizasyon hedefi	Garanti + finans kurumu + hibe	Kredi + sözleşme + yatırım
Jeopolitik işlev	Çin'e alternatif ağ	AB tedarik güvenliği	Çin ticaret ve nüfuz ağı

“Batı modeli daha çok sermayeyi ve standartları harekete geçirmeye; Çin modeli ise proje, kredi ve yüklenici zincirini daha doğrudan birleştirmeye dayanır.”

Yavuz KAYA

IMEC: HİNDİSTAN-ORTA DOĞU-AVRUPA EKONOMİK KORİDOR

Güzergâh, taraflar ve jeopolitik kırılğanlıklar



“IMEC, Hindistan ile Avrupa arasında jeopolitik olarak seçilmiş yeni bir omurga tasarlar; ancak en kırılğan halkası, Ürdün-İsrail eksen ve Gazze sonrası meşruiyet krizidir.

IMEC'İN EKSİK HALKALARI

Mutabakatın siyasi ağırlığı yüksek; fakat toplam bütçe ve bağlayıcı uygulama takvimi sınırlıdır.



HİNDİSTAN-BAE

HAZIR

İşleyen deniz ticareti



KÖRFEZ DEMİRYOLU

KİSMİ

Ulusal parçalar var; sınır ötesi bütünlük eksik



SUUDİ-ÜRDÜN

EKSİK

Yeni veya iyileştirilecek bağlantılar gerekiyor



ÜRDÜN-İSRAİL

EKSİK

Siyasi ve teknik geçiş rejimi gerekiyor



HAYFA-AVRUPA

HAZIR

Deniz taşımacılığı mevcut

BÜTÇE HÜKMÜ

18 Temmuz 2026 itibarıyla IMEC için bütün güzergâhı kapsayan, taraflarca kabul edilmiş tek bir kamu bütçesi yayımlanmış değildir. Parça projeler ve ikili

İBRAHİM ANLAŞMALARI VE GAZZE

IMEC'in teknik hattı, Arap-İsrail normalleşmesinin siyasi genişlemesine dayanıyordu.

2020: NORMALLEŞME

BAE ve Bahreyn'in İsrail ile ilişkileri normalleştirilmesi; ticaret, yatırım ve ulaşım kanallarını açtı. IMEC, bu diplomatik zemini Suudi Arabistan yönünde genişletebilecek ekonomik omurga olarak görüldü.

2023 SONRASI: GAZZE

İsrail'in Gazze'de yürüttüğü savaş ve Filistin meselesi, Suudi Arabistan-İsrail normalleşmesinin siyasi ve toplumsal maliyetini yükseltti. Böylece IMEC'in en kritik halkası teknik değil, meşruiyet meselesi hâline geldi.



“İbrahim Anlaşmaları IMEC'in diplomatik zeminini hazırladı; Gazze ise devletler arası normalleşmenin Filistin meselesini ortadan kaldırmadığını gösterdi.

Yavuz KAYA

İRAN SAVAŞI, HÜRMÜZ VE KIZILDENİZ

Enerji akışının boğazları, küresel ticaretin güvenlik sınırlarıdır.

DENİZDAR GEÇİTLERİ VE KÜRESEL TİCARET

Süveyş, Babülmenep, Hürmüz, Karadeniz ve Hazar düğümleri



HÜRMÜZ

Enerji akışının kritik boğazı; İran gerilimi küresel fiyatları anında etkiler.

BABÜLMEDEP

Kızıldeniz güvenliği, Süveyş bağlantısı ve sigorta maliyeti açısından kırılgandır.

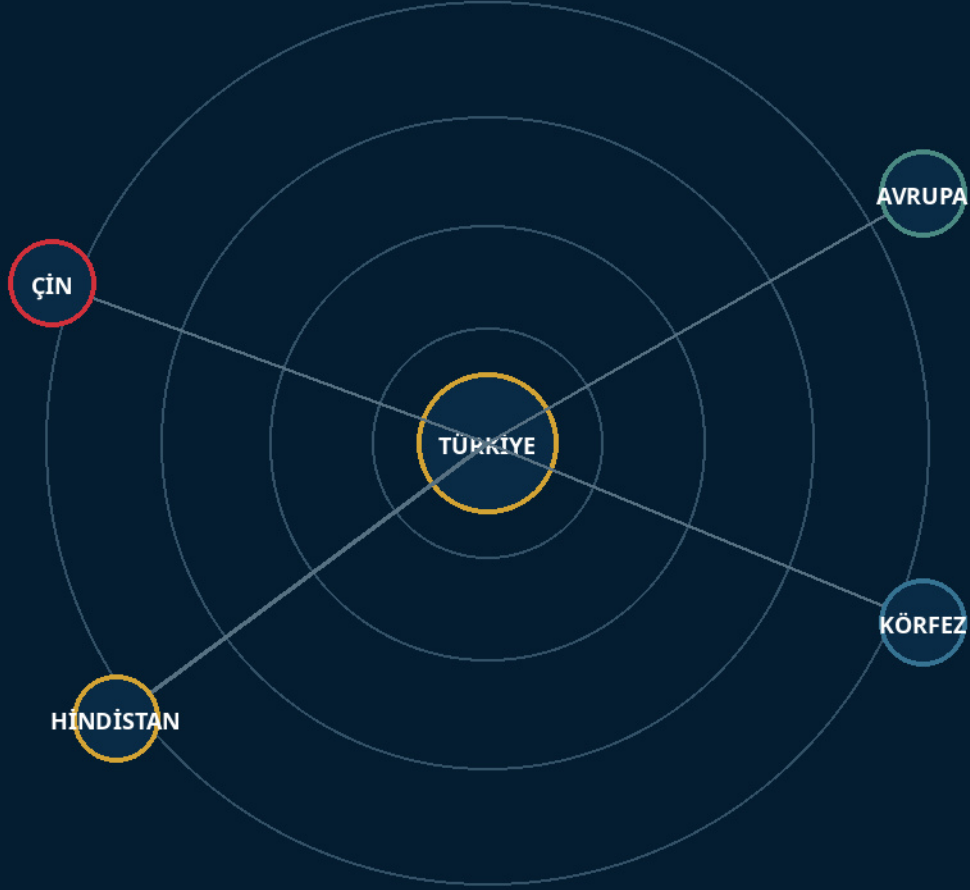
KARADENİZ

Rusya-Ukrayna savaşı tahıl, enerji ve deniz sigortasını etkileyen stratejik düğümdür.

“Deniz darboğazları bir koridorun yalnız coğrafi değil, finansal ve askerî sınırındır; kapanan her geçit, alternatif rotaların değerini artırır.”

II ASYA'NIN FAY HATLARI

Rusya-Ukrayna'dan Keşmir'e, Afganistan'dan İran'a alternatif yolların kırılmalığı



“

Her savaş bir koridoru kapatırken, başka bir koridora stratejik değer kazandırır.

Yavuz KAYA

RUSYA-UKRAYNA VE KUZEY KORİDORU

Savaş, Avrasya taşımacılığında kuzey hattının siyasi maliyetini yükseltti.



KUZEY RİSKİ

Rusya üzerinden geçen hatlar yaptırım, sigorta ve siyasi risk taşır.

ORTA KORİDÖR

Hazar geçişli rota daha cazip hâle geldi; ancak kapasite ve aktarma sorunları sürüyor.

AVRUPA ETKİSİ

AB, Rusya dışı rotalara olan ilgisini artırırken Orta Koridoru destekliyor.

“Rusya-Ukrayna savaşı, kuzey ekseninin yalnız mesafe değil, siyasi güvenilirlik bakımından da yeniden değerlendirilmesine yol açtı.

GÜNEY ASYA'NIN KIRIK HATLARI

CPEC, Çabahar, INSTC, Afganistan ve Hindistan-Pakistan gerilimi



“ Güney Asya'da CPEC, Çabahar ve INSTC aynı anda hem ticaret hatları hem de Hindistan-Pakistan, İran yaptırımları ve Afganistan geçiş güvenliği üzerinden çalışan jeopolitik araçlardır.

ÇABAHAH VE KUZEY-GÜNEY KORİDORU

Hindistan, İran ve Rusya arasında Pakistan'ı aşan alternatif erişim arayışı.



ÇABAHAH

Hindistan'ın Pakistan'ı aşarak Afganistan ve Orta Asya'ya yönelmesini sağlar.

INSTC

Hindistan-İran-Hazar-Rusya eksenini üzerinden çok modlu taşımacılık alternatifi sunar.

YAPTIRIM ETKİSİ

İran yaptırımları finansman, sigorta ve tam kapasite kullanımı zorlaştırır.

“Çabaha ve INSTC, Hindistan'ın tek bir koridora mahkûm kalmadığını; IMEC dışındaki seçeneklerini de aynı anda canlı tuttuğunu gösterir.”

AFGANİSTAN'IN ÜÇ ÇIKIŞI

Denize kıyısı olmayan ülke, Pakistan, İran ve Hazar yönleri arasında ekonomik güvenlik arıyor.



PAKİSTAN / KARAÇİ

En kısa ve yerleşik çıkış; ancak sınır kapanmaları ve siyasi gerilim ticareti kesintiye uğratabiliyor.

İRAN / ÇABAHAH

Çabahar ve Bender Abbas seçenekleri; yaptırım ve Hürmüz riski taşıyor.

ORTA ASYA / HAZAR

Lapis Lazuli ve kuzey hatları; daha uzun ve pahalı, fakat siyasi çeşitlendirme sağlıyor.

Kaynak/Not: 2025-2026 sınır kapanmaları Afgan ticaretinin İran ve Orta Asya yönüne kaymasına yol açtı.

BAGRAM: YOL DEĞİL, GÖZETLEME NOKTASI

Hava üssü, ticaret koridorunun parçası değildir; koridorları çevreleyen askerî erişim tartışmasının merkezidir.



ANALİTİK ÇERÇEVE

ÇİN

Batı Çin'e yakınlığı nedeniyle askerî gözetim ve baskı tartışmalarında önemlidir.

PAKİSTAN

Afganistan-Pakistan geçişleri ve Hint Okyanusu erişimi açısından kritik izleme noktasıdır.

İRAN

İran'ın doğu sınırı ve Çabahar/INSTC bağlamında stratejik yakınlığa sahiptir.

ORTA ASYA

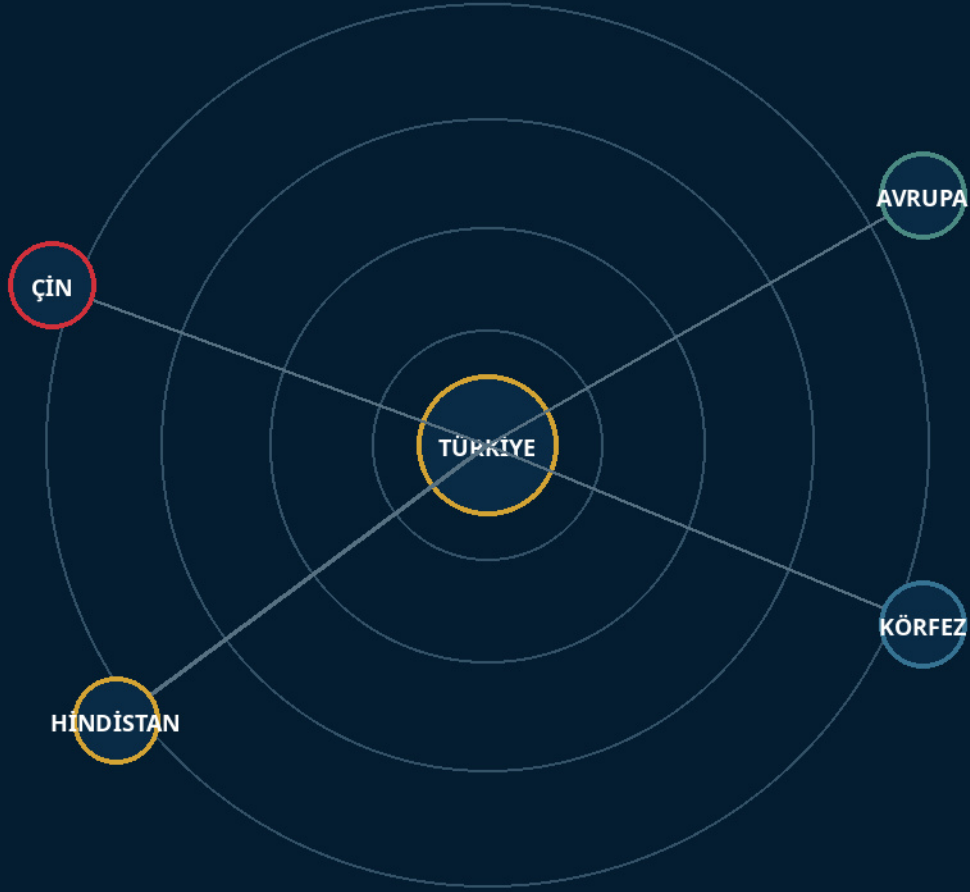
Tacikistan, Özbekistan ve daha geniş Orta Asya erişimi bakımından ileri gözlem işlevi görür.

Bagram'ı "ticaret koridoru" gibi sunmak yanlıştır. Önemi; Çin, İran, Pakistan ve Orta Asya'ya yakınlığı nedeniyle hava gücü, istihbarat, gözetleme ve bölgesel erişim tartışmalarından kaynaklanır.

Kaynak/Not: ABD'nin üssü yeniden kullanma tartışmaları ve Taliban'ın itirazı 2025-2026'da yeniden gündeme geldi.

III TÜRKİYE’NİN YOLLARI

Orta Koridor, Kalkınma Yolu ve Zengezur/TRIPP bağlantısının kesişimi



“

Türkiye’nin asıl avantajı bir yolun üzerinde olmak değil; farklı yolları aynı ekonomik ağda birleştirebilmektir.

Yavuz KAYA

ORTA KORİDOR: TÜRKİYE’NİN DOĞU-BATI DAMARI

Çin–Hazar–Kafkasya–Türkiye–Avrupa eksenini, Türkiye’yi ana kavşağa dönüştürür.



“Orta Koridor, yalnız coğrafi bir hat değil; Marmaray, BTK, limanlar ve Avrupa çıkışları birlikte işlerse gerçek stratejik değere dönüşür.

ORTA KORİDORUN GERÇEK KAPASİTESİ

Büyüme güçlü; fakat koridor hâlâ dünya deniz ticaretinin yerini alacak ölçekte değildir.

HAZAR ÜZERİNDEN YÜK

2024 yük hacmi

3.3 milyon ton

Dünya Bankası 2030 senaryo:

11 milyon ton

KONTEYNER

2024 konteyner

56.5 bin TEU

Bakü Limanı 1. aşama kapasite

100 bin TEU

Bakü Limanı 2. aşama hedefi

500 bin TEU

3,3 MİLYON TON

TİTR Association'ın 2024 için açıkladığı koridor yük hacmi; bir önceki yıla göre yaklaşık %20 artış.

5 MİLYON TON

BTK hattının iyileştirmeler sonrası açıklanan yıllık taşıma kapasitesi.

11 MİLYON TON

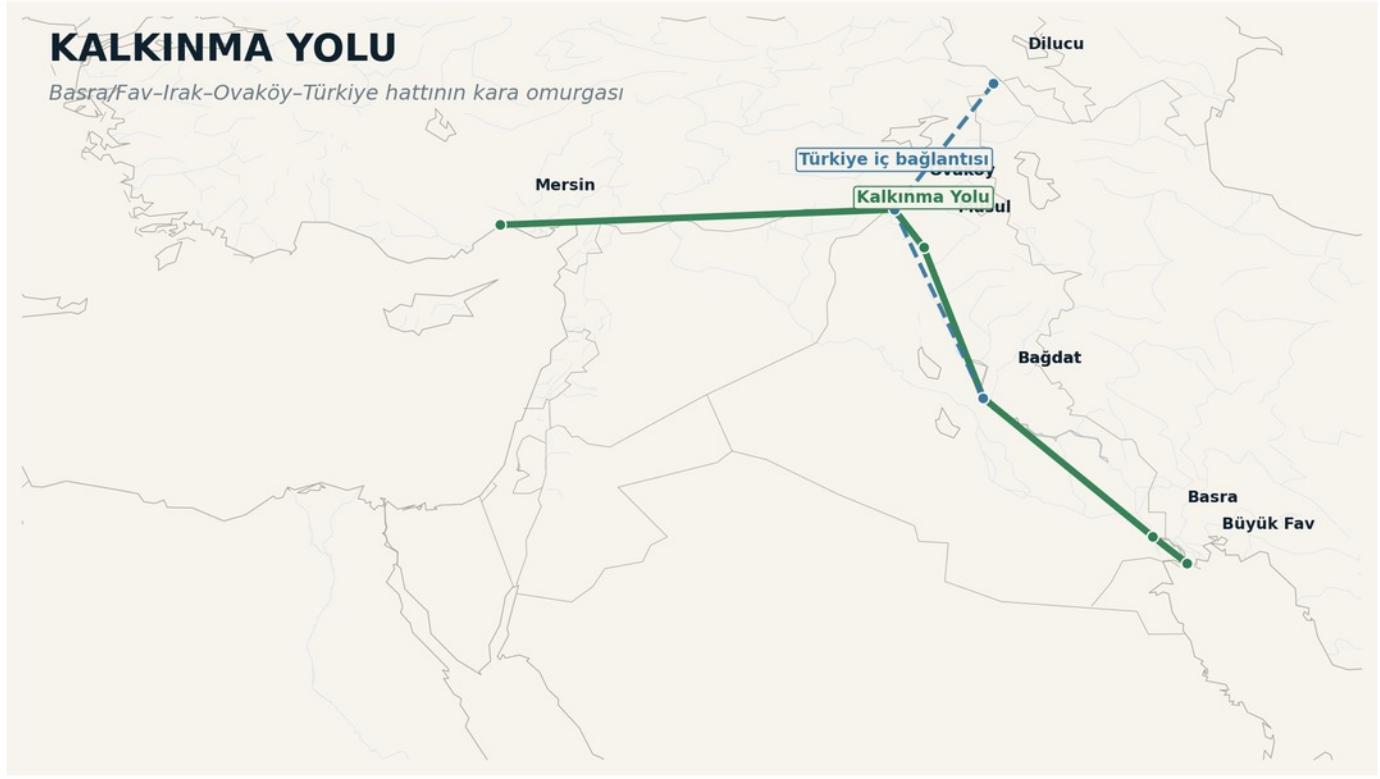
Dünya Bankasının yatırımlar ve verimlilik sağlarsa 2030 için öngördüğü Hazar geçişli hacim.

“Orta Koridorun stratejik değeri, deniz yolunun yerine geçmesinden değil; yüksek değerli, zaman hassas ve siyaseten çeşitlendirilmiş yük için güvenilir seçenek olmasından gelir.”

Yavuz KAYA

KALKINMA YOLU

Basra/Fav–Irak–Ovaköy–Türkiye hattı, IMEC dışında yeni bir güney omurga önerir.



FAV-BASRA

Körfez çıkışında büyük liman ve Irak bağlantısı projenin başlangıç halkasıdır.

OVAKÖY

Türkiye'ye açılan kuzey düğüm; gümrük, güvenlik ve altyapı uyumu belirleyicidir.

AVRUPA ÇIKIŞI

Hat, Türkiye iç demiryolu ve liman entegrasyonu ile gerçek değere ulaşır.

“ Kalkınma Yolu, İsrail ayağına dayanmadan Körfez'i Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlamayı hedefleyen alternatif güney koridorudur.

FAV-OVAKÖY: FİNANSMAN VE GÜVENLİK

Projenin ekonomik mantığı güçlü; uygulama riski Irak içindeki uzun kara omurgasında yoğunlaşıyor.

17 MİLYAR \$

Irak belgelerinde sık kullanılan toplam proje maliyeti tahmini. Aşamalara, fiyatlara ve kapsam değişikliklerine göre farklı rakamlar görülebilir.

1.200 KM

Irak içindeki demiryolu ve otoyol omurgasının yaklaşık uzunluğu.

20 MİLYAR \$

Türkiye tarafında 727 km yeni demiryolu ve 331 km yeni otoyol için açıklanan yatırım öngörüsü.

PROJENİN BEŞ KRİTİK HALKASI

	Durum	Ana risk	Değer
Fav Limanı	Aşamalı inşaat / işletme	Bağlantıların eş zamanlılığı	Körfez giriş kapısı
Irak demiryolu	Planlama ve finansman	Uzun hat, ihale, güvenlik	Ana yük omurgası
Irak otoyolu	Parça yatırımlar	Bakım ve işletme	Hızlı karayolu alternatifi
Ovaköy sınırı	Yeni sınır geçişi gerekir	Siyasi ve gümrük koordinasyonu	Türkiye'ye kesintisiz çıkış
Türkiye ağı	Mevcut + yeni hat	727 km demiryolu açığı	Avrupa bağlantısı

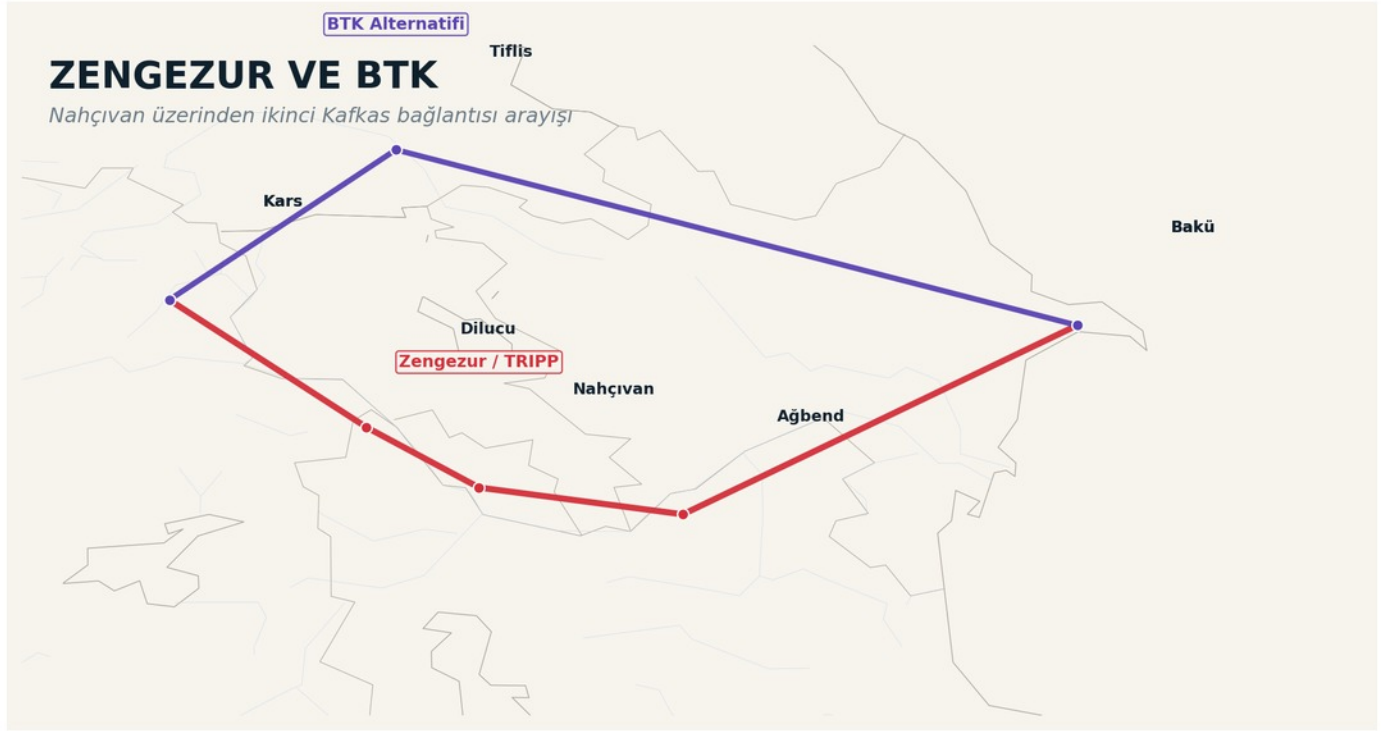
“

Fav Limanı tek başına koridor değildir. Yükün Ovaköy'e kadar aynı hız, güvenlik ve gümrük standardıyla ulaşması gerekir.

Yavuz KAYA

ZENGEZUR'DAN TRIPP'E

Nahçıvan üzerinden ikinci Kafkas bağlantısı; egemenlik, güvenlik ve altyapı düğümü.



AZERBAYCAN

Nahçıvan'a kesintisiz erişim ve Türkiye ile doğrudan bağlantı ister.

ERMENİSTAN

Egemenlik ve sınır denetimi kaygıları nedeniyle geçiş rejimini tartışmalı görür.

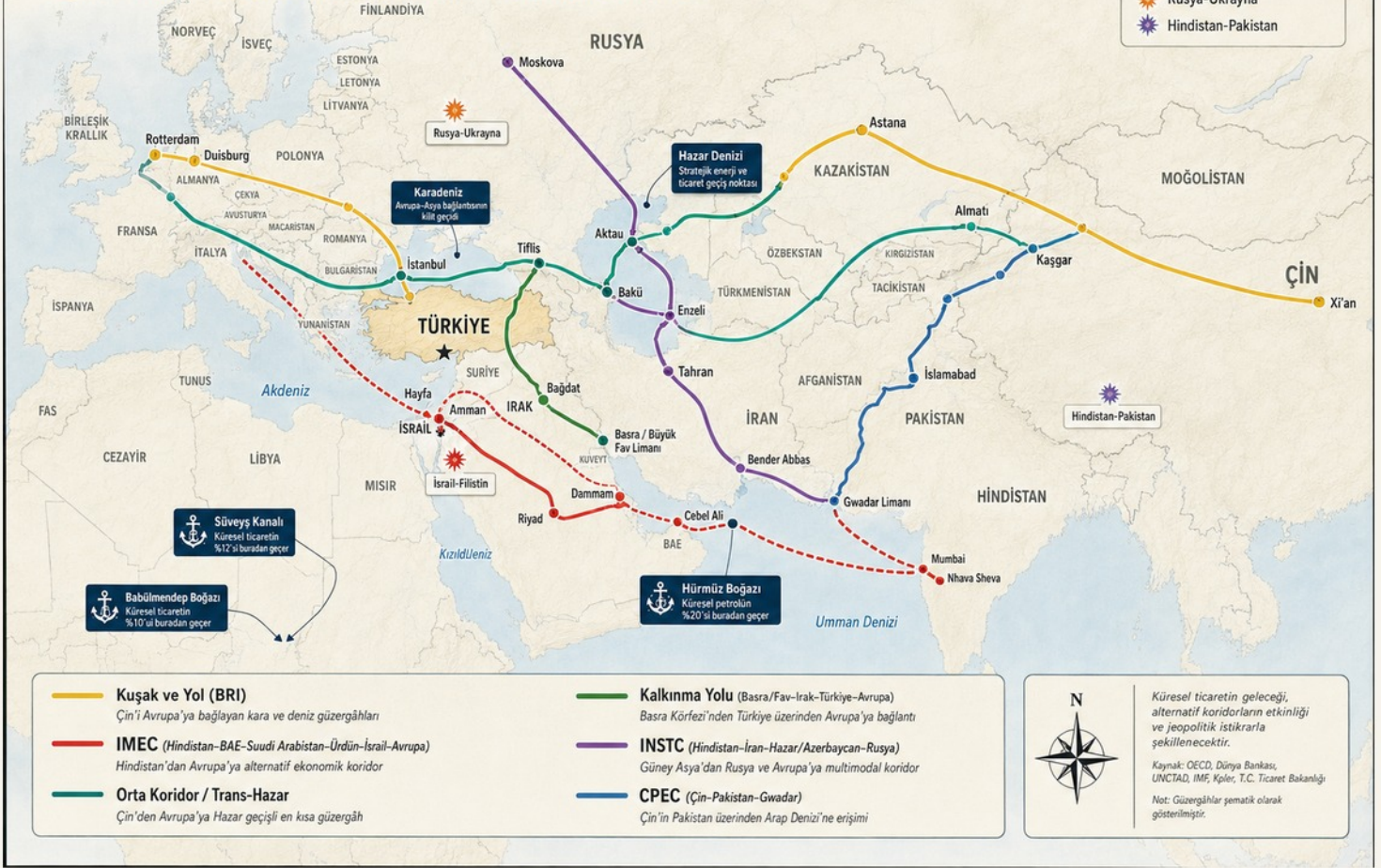
TÜRKİYE

BTK'ya ek bir damar ve Orta Koridoru güçlendirecek ikinci kapı olarak değerlendirir.

“ Zengezur/TRIPP meselesi yalnız bir demiryolu çizgisi değildir; Güney Kafkasya'daki egemenlik, nüfuz ve bölgesel denge tartışmasının ulaştırma yüzüdür.

KÜRESEL KORİDORLAR REKABETİ

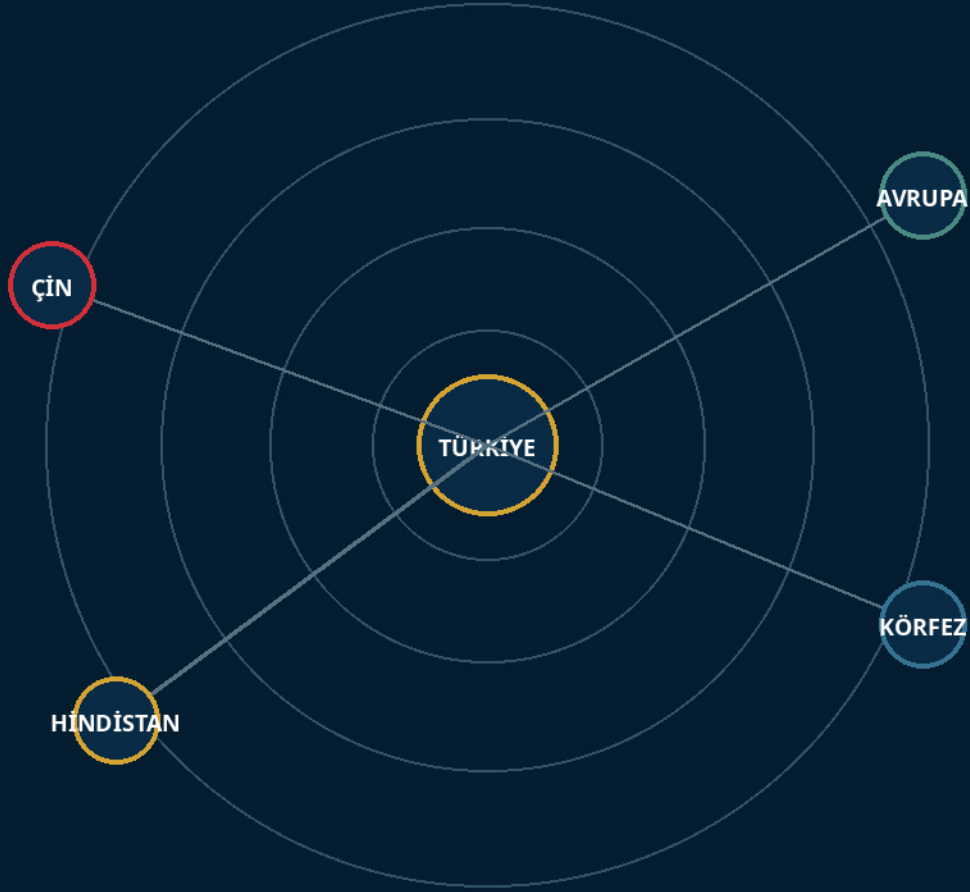
Kuşak ve Yol, IMEC, Orta Koridor, Kalkınma Yolu, INSTC ve CPEC



“ Türkiye’de birleşen ağ, yalnızca geçiş imkânı değil; liman, demiryolu, gümrük, finansman ve veri altyapısının aynı ekseninde eşgüdümünü gerektirir.

IV RAKAMLAR VE GELECEK

Bütçe, kapasite, liman, risk ve 2030-2035 senaryoları



“

Haritadaki çizgiyi gerçek koridora dönüştüren şey, ilan edilen vizyon değil; tamamlanan halka ve ölçülebilir kapasitedir.

Yavuz KAYA

KORİDORLAR KARŞILAŞTIRMASI

Projeler aynı ölçek, olgunluk ve finansman türüne sahip değildir.

 Koridor	 Ana eksen	 Durum	 Türkiye	 Başlıca risk
BRI	Çin-küresel	Çok sayıda faal proje	Kısmi / Orta Koridor	Borç, siyaset, dağınık performans
IMEC	Hindistan-Körfez-Avrupa	Çerçeve + parça projeler	Resmî güzergâh dışında	Gazze, eksik demiryolu, bütçe
Orta Koridor	Çin-Hazar-Türkiye-AB	Faaliyette	Merkez ülke	Aktarma, Hazar, gümrük
Kalkınma Yolu	Fav-İrak-Türkiye-AB	Geliştirme / inşa	Kuzey çıkışı	Finansman, Irak güvenliği
CPEC	Çin-Pakistan-Gwadar	Faal + tamamlanmamış	Dışarıda	Keşmir, Belucistan, borç
INSTC	Hindistan-İran-Rusya	Kısmen faal	Dolaylı bağlantı	Yaptırımlar, eksik hatlar
TRIPP/Zengezur	Azerbaycan-Ermenistan-Nahçıvan	Çerçeve + ulusal inşa	Batı ucu	Egemenlik, uygulama, eşzamanlılık

i **Kaynak/Not:** Durum sınıfları: faal, kısmen faal, geliştirme, çerçeve ve ulusal inşa.

BÜTÇE MUHASEBESİ

Aynı rakam türleri değildir; hedef, yatırım, sözleşme ve harcama birbirinden ayrılmalıdır.

Kategori	Tanım	Örnek	Neden doğrudan kıyaslanmaz?
Siyasi hedef	Siyasi düzeyde ilan edilen mobilizasyon hedefi	PGII: 600 milyar \$	Harcanmış para değil; dönemsel mobilizasyon hedefidir.
Program portföyü	Çok projeli yatırım paketi veya çerçeve	Global Gateway: 300 milyar €	Portföy ile fiilî ödeme aynı şey değildir.
Yatırım + sözleşme	İmza altındaki yatırım ve inşaa sözleşmelerinin toplamı	BRI: 1,399 trilyon \$ angajman	Kümülatif angajman, tek merkezî bütçe anlamına gelmez.
Proje maliyeti	Belirli hattın tahmin edilen toplam kurulum maliyeti	Kalkınma Yolu: ~17 milyar \$	Tahmindir; aşamalara göre değişebilir.
Ulusal bağlantı planı	Bir devletin kendi altyapısı için açıkladığı yatırım çerçevesi	Türkiye: ~20 milyar \$ bağlantı planı	Ana proje toplamı ile aynı kategori değildir.
Kredi / ihale	Belirli kesit için finansman veya ihale bedeli	Kars-Dilucu: 2,4 milyar € kredi + 110 milyar TL yatırım	Tekil kesit rakamı, tüm koridor maliyetini temsil etmez.

LİMANLAR VE KAPASİTELER

Koridorun hızı, en büyük limandan değil; en küçük ve en yavaş aktarma halkasından etkilenir.

KAMUYA AÇIK KONTEYNER KAPASİTESİ

Cebel Ali kapasitesi 19.4 milyon TEU

Bakü 2. aşama hedefi 0.5 milyon TEU

Bakü 1. aşama 0.1 milyon TEU

Cebel Ali

IMEC'in doğu deniz ayağındaki mega aktarma merkezi. Hürmüz geçişine bağımlılığı, savaş riskini liman dışına taşır.

Hayfa / İsrail

IMEC'in Akdeniz çıkışı için kritik liman düğümü. Buradaki temel sorun yalnız terminal ölçeği değil; kara bağlantısının savaş ve normalleşme sürecine bağımlılığıdır.

Bakü / Alat

Orta Koridorun Hazar aktarma noktası. İlk aşama 100 bin TEU; ikinci aşama hedefi 500 bin TEU.

“

Mega liman kapasitesi tek başına avantaj değildir. Koridorun toplam performansı, sınırdaki vagon değişimi ve Hazar'daki gemi sayısı kadar güçlüdür.

Yavuz KAYA

DARBOĞAZ RİSK HARİTASI

Fiziksel geçitler, siyasi sınırlar ve finansman eşikleri aynı koridoru farklı biçimde durdurabilir.

Geçit / Düğüm	Askerî	Siyasi	Kapasite	Sigorta / maliyet
 Hürmüz	● Çok yüksek	● Yüksek	● Orta	● Çok yüksek
 Babülmendep	● Yüksek	● Yüksek	● Orta	● Yüksek
 Süveyş	● Orta	● Orta	● Yüksek	● Yüksek
 Hazar geçişi	● Düşük	● Orta	● Yüksek	● Orta
 Ovaköy	● Orta	● Yüksek	● Orta	● Orta
 Ermenistan/TRİPP	● Düşük	● Yüksek	● Orta	● Orta
 Keşmir	● Yüksek	● Çok yüksek	● Orta	● Yüksek
 Ukrayna-Belarus	● Yüksek	● Çok yüksek	● Orta	● Çok yüksek

● Düşük

● Orta

● Yüksek

● Çok yüksek

“

Risk, rotanın üzerinde patlayan bombadan ibaret değildir; kredi çıkmaması, sigorta primi, gümrükte bekleme ve siyasi tanınma sorunu da koridoru durdurabilir.

”

Yavuz KAYA



TARAFLAR VE ÇIKARLAR

Her aktör, bir koridoru desteklerken başka bir bağımlılığı azaltmaya çalışıyor.

	Öne çıkardığı ağ	Aşmak istediği risk	Temel çelişki
Çin	BRI, CPEC, deniz ağı	ABD deniz üstünlüğü	Borç ve siyasi tepki
ABD	PGII, IMEC	Çin ve İran etkisi	Finansman-hedef farkı
Avrupa Birliği	Global Gateway, IMEC, Orta Koridor	Rusya ve Çin bağımlılığı	Aynı anda çok rota
Hindistan	IMEC, Chabahar, INSTC	Pakistan	ABD-İran dengesini birlikte yürütme
Türkiye	Orta Koridor, Kalkınma Yolu, TRIPP	Çevresinden geçen hatlar	Kapasite ve finansman açığı
İran	INSTC, Chabahar	Yaptırım ve dışlanma	Hürmüz ve savaş riski
Rusya	Kuzey Koridoru, INSTC	Batı yaptırımları	Ukrayna savaşı
Suudi Arabistan	IMEC, Körfez demiryolu	Hürmüz bağımlılığı	İsrail-Filistin normalleşmesi
Pakistan	CPEC, Gwadar	Hindistan çevrelemesi	Borç ve iç güvenlik

2030-2035 SENARYOLARI

Koridor rekabeti tek kazananlı bir yarış değil; birden fazla ağın farklı yük türlerinde eş zamanlı çalışmasıdır.

A. ÇOKLU AĞ

OLASI

IMEC parça parça ilerler; Orta Koridor büyür; Kalkınma Yolu gecikmeli açılır. Türkiye transit ve üretim merkezi arasında kalır.

Kapasite ihtiyacı



Jeopolitik oynaklık



B. GÜNEY TIKANMASI

YÜKSEK ETKİ

Gazze, İran ve Hürmüz riskleri IMEC'i yavaşlatır. Orta Koridor ile Türkiye-Irak hattının değeri artar.

Kapasite ihtiyacı



Jeopolitik oynaklık



C. KUZAY NORMALLEŞMESİ

BELİRSİZ

Ukrayna savaşı sona erer ve yaptırımlar gevşerse Kuzey Koridoru fiyat ve süre avantajını geri kazanır.

Kapasite ihtiyacı



Jeopolitik oynaklık



D. TÜRKİYE AĞ KURAR

STRATEJİK HEDEF

Halkalı-Kapıkule, BTK, Kars-Dilucu, Ovaköy ve liman-demiryolu bağlantıları eş zamanlı tamamlanır.

Kapasite ihtiyacı



Jeopolitik oynaklık



TÜRKİYE İÇİN YOL HARİTASI

Transit ülke olmaktan ağ kurucu ülkeye geçiş, yedi somut eşiğe bağlıdır.

1

Demiryolu sürekliliği

BTK-Kars-Dilucu-Ovaköy-Marmaray-Kapıkule hatlarını tek kapasite planında ele almak.

2

Hazar kapasitesi

Gemi, liman, vagon ve tarifeleri ortak işletme takvimine bağlamak.

3

Gümrük tek penceresi

Belge ve veri tekrarını azaltan dijital transit sistemi kurmak.

4

Liman-demiryolu entegrasyonu

Mersin, İskenderun, Ceyhan ve Karadeniz çıkışlarını ana hatlara bağlamak.

5

Lojistik sanayi bölgeleri

Yükü yalnız geçirmek yerine işleme, montaj ve dağıtım değeri üretmek.

6

Finansman ve sigorta

Türk bankaları, Eximbank, sigorta ve lojistik şirketlerini koridor ekonomisine yerleştirmek.

7

Çok yönlü diplomasi

Çin, AB, Körfez, Orta Asya, Irak ve Kafkasya arasında tek blok bağımlılığı kurmamak.

SONUÇ: KAVŞAK MI, GEÇİT Mİ?

Türkiye'nin coğrafi avantajı, ekonomik değer zinciri kurulmadığında başkalarının geçiş kolaylığına dönüşebilir.

Türkiye, dünya ticaretinin bütün yükünü kendine çekemez; buna ihtiyacı da yoktur. Deniz taşımacılığı ölçek ve maliyet üstünlüğünü koruyacaktır. Orta Koridor, Kalkınma Yolu ve TRIPP'in anlamı, deniz yolunu ortadan kaldırmak değil; yüksek değerli, zaman hassas ve siyasi riskten kaçınan yükler için güvenilir seçenek oluşturmaktır.

Bu nedenle başarı, "kaç gün kısalır?" sloganından daha geniş ölçülmelidir. Koridorun yıl boyunca çalışması, sınır geçişinin öngörülebilirliği, vagon ve gemi kapasitesi, sigorta maliyeti ve yükün Türkiye'de ne kadar katma değer bıraktığı birlikte izlenmelidir.

IMEC'in Türkiye'yi dışarıda bırakması önemli bir stratejik uyarıdır; fakat projenin eksik halkaları ve bölgesel savaşlar Türkiye'ye kendiliğinden üstünlük sağlamaz. Rakibin gecikmesi, kendi hattının tamamlandığı anlamına gelmez.

Türkiye'nin gerçek fırsatı, Çin-Orta Asya eksenini ile Körfez-Hint Okyanusu eksenini aynı ulaştırma, enerji, veri ve üretim ağında buluşturmaktır. Bu başarılırsa ülke yalnız haritada değil, karar ve değer zincirinde de merkez olur.

“

Bir ülkenin haritadaki yeri kader değildir. Yolu kuran, limanı işleten, yükü sigortalayan ve geçişin kurallarını belirleyen güç olmadıkça coğrafya yalnızca başkalarının kullandığı bir geçittir.

Yavuz KAYA

KAYNAKÇA

Resmî belgeler, uluslararası kuruluş raporları ve güncel haber doğrulamaları - I

01 Hindistan Dışışleri Bakanlığı

IMEC Mutabakatı ve PGII duyurusu, 9 Eylül 2023

mea.gov.in

02 Avrupa Komisyonu

Global Gateway genel çerçevesi ve 2021-2027 finansman bileşimi

international-partnerships.ec.europa.eu

03 Avrupa Komisyonu

Global Gateway 300 milyar avro hedefinin erken aşılması ve 400 milyar avro beklentisi, 9 Ekim 2025

north-africa-middle-east-gulf.ec.europa.eu

04 Dünya Bankası

Middle Trade and Transport Corridor: 2030'a kadar hacmi üçe katlama ve süreyi yarıya indirme senaryosu

worldbank.org

05 Dünya Bankası

Middle Trade and Transport Corridor tam raporu, 2023

thedocs.worldbank.org

06 Green Finance & Development Center

China Belt and Road Initiative Investment Report 2025

greenfdc.org

07 T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Kalkınma Yolu: Türkiye'de 727 km yeni demiryolu, 331 km yeni otoyol ve 20 milyar dolar yatırım öngörüsü

uab.gov.tr

08 T.C. Ticaret Bakanlığı

Dış Ticaret Lojistiği, Mayıs 2026

ticaret.gov.tr

09 T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Kalkınma Yolu dörtlü mutabakatı: Türkiye-İrak-BAE-Katar, 22 Nisan 2024

uab.gov.tr

10 Irak Planlama Bakanlığı / UNDP

Iraq National Development Plan 2024-2028

undp.org

11 T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Kars-Iğdır-Aralık-Dilucu Demiryolu: 224 km, 15 milyon ton, 2,4 milyar avro dış kredi

uab.gov.tr

12 ABD Dışışleri Bakanlığı

TRIPP Framework Agreement duyurusu, 26 Mayıs 2026

state.gov

13 ABD Dışışleri Bakanlığı

TRIPP Implementation Framework

state.gov

14 ABD Dışışleri Bakanlığı

Abraham Accords anlaşma metinleri ve belgeler

state.gov

15 Middle East Institute

The India-Middle East-Europe Economic Corridor, Haziran 2026

mei.edu

16 OECD

Realising the Potential of the Middle Corridor, 2023

oecd.org

17 Trans-Caspian International Transport Route Association

2024 yük ve konteyner performansı

middlecorridor.com

18 Azerbaycan Demiryolları

Bakü-Tiflis-Kars hattının yıllık 5 milyon ton kapasitesi

corp.ady.az

KAYNAKÇA

Resmî belgeler, uluslararası kuruluş raporları ve güncel haber doğrulamaları - II

19 Baku International Sea Trade Port

Liman kapasitesi ve ikinci aşama hedefleri

portofbaku.com

20 Pakistan Planning Commission

CPEC Infrastructure Projects

cpec.gov.pk

21 Pakistan Planning Commission

CPEC Progress Update

cpec.gov.pk

22 Hindistan Dışişleri Bakanlığı

Chabahar Limanı ve Hindistan-İran iş birliği belgeleri

mea.gov.in

23 Reuters

Hindistan-Pakistan ateşkesinin kırılganlığı, Mayıs 2025

reuters.com

24 Reuters

Afganistan ticaretinin Pakistan sınır kapanmaları sonrası İran ve Orta Asya'ya yönelmesi, Ocak 2026

reuters.com

25 Associated Press

ABD'nin Bagram'a yeniden erişim tartışması ve Taliban'ın reddi, Eylül 2025

apnews.com

26 Reuters

Hürmüz krizi sırasında Cebel Ali ve Körfez limanlarında trafik etkisi, Mart 2026

reuters.com

27 Reuters

DP World'ün Hürmüz dışındaki Fujairah liman planı, Temmuz 2026

reuters.com

28 Associated Press

Hürmüz kesintisinin Afganistan ticaretine ve yardıma etkisi, Haziran 2026

apnews.com

29 Reuters

İran-ABD çatışması ve Hürmüz geçişi, 11 Temmuz 2026

reuters.com

30 Associated Press

İran-ABD çatışmasının tırmanması, 18 Temmuz 2026

apnews.com

31 T.C. Dışişleri Bakanlığı

Türkiye'nin çok taraflı ulaştırma politikası: Orta Koridor ve Lapis Lazuli

mfa.gov.tr

32 T.C. Dışişleri Bakanlığı

TRACECA

mfa.gov.tr

33 Suudi Arabistan Dışişleri Bakanlığı

İki devletli çözüm ve bölgesel entegrasyon açıklamaları

moja.gov.sa

34 Avrupa Komisyonu

IMEC kapsamında AB-Afrika-Hindistan Dijital Koridoru, Ekim 2025

global-gateway-forum.ec.europa.eu

35 Avrupa Komisyonu / G7

PGII: 2027'ye kadar 600 milyar dolar kamu ve özel yatırımını harekete geçirme hedefi

international-partnerships.ec.europa.eu

36 DP World

Jebel Ali Limanı yıllık konteyner kapasitesi: 19,4 milyon TEU

dpworld.com

KİTAPLIK

Konteynerin dünyayı nasıl yeniden kurduğunu anlamak için

THE BOX

How the Shipping
Container Made the
World Smaller and
the World Economy
Bigger

MARC LEVINSON

THE BOX

Marc Levinson

Levinson, konteynerin yalnız bir metal kutu olmadığını; liman, gemi, demiryolu, iş gücü ve şehir ekonomisini aynı anda değiştiren bir standart olduğunu gösterir.

Koridorlar Savaşı için kitabın temel katkısı şudur: Altyapı devrimi, çoğu zaman büyük bir icattan çok, farklı kurumların aynı standarda uymasıyla gerçekleşir. Bugünün IMEC, Orta Koridor ve Kalkınma Yolu tartışmalarında da sorun yalnız yeni ray döşemek değildir. Liman tarifesi, vagon ölçüsü, gümrük belgesi, dijital veri ve işletme takvimi ortaklaşmadığında fiziksel hat ekonomik koridora dönüşmez.

Kitap, “en büyük liman” veya “en uzun demiryolu” yerine sistem verimliliğini düşünmeye zorladığı için bu sayının ana tezini tamamlar.

“

Standartlaşma, coğrafi mesafeyi ortadan kaldırmaz; mesafenin ekonomik maliyetini yeniden yazar.

OKUMA NOTU

SİNEMA

Enerji, şirket, devlet ve savaşın iç içe geçtiği bir ağ filmi



SYRIANA

Yönetmen: Stephen Gaghan • 2005

Syriana doğrudan bir ulaştırma koridorunu anlatmaz; fakat koridorların arkasındaki güç ilişkisini gösterir. Enerji şirketleri, istihbarat örgütleri, hanedan siyasetleri ve büyük güç çıkarları farklı hikâyelerde birbirine bağlanır.

Film, “altyapı ekonomik bir konudur” rahatlığını bozar. Bir liman, boru hattı veya enerji anlaşması; şirket birleşmesi, rejim güvenliği ve dış müdahale ile aynı karar zincirinde yer alabilir.

Bugün IMEC’in enerji ve hidrojen ayağı, Hürmüz çevresindeki güvenlik politikası veya Kalkınma Yolu’nun Körfez finansmanı konuşulurken filmin sunduğu temel ders geçerlidir: Kaynak akışının yönü, siyasi iktidarın yönüyle yakından ilişkilidir.

“

Enerji hattı, yalnız kaynağı pazara taşımaz; iktidarı, bağımlılığı ve riski de taşır.

SİNEMA NOTU

BELGESEL

Çin'in küresel altyapı hamlesini sahada izlemek için

CHINA'S NEW SILK ROAD

PBS / FRONTLINE

CHINA'S NEW SILK ROAD

Belgesel dosyası / saha anlatısı

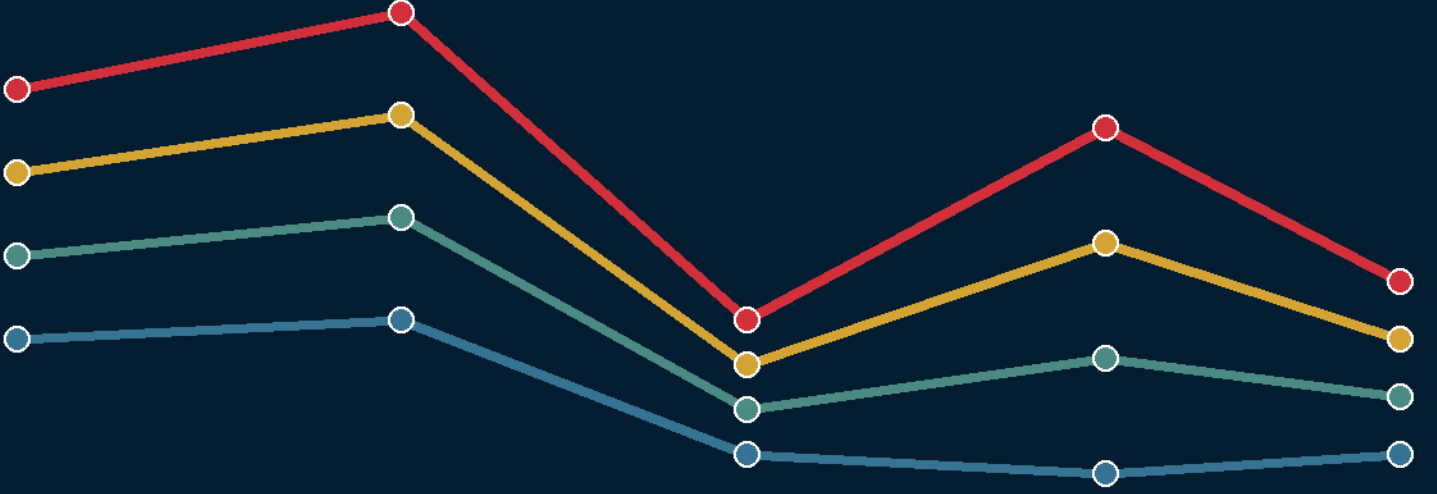
Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi çoğu zaman trilyon dolarlık rakamlar ve dünya haritalarıyla anlatılır. Saha belgeselleri ise projenin yerel yüzünü görünür kılar: liman kentleri, borçlanan hükümetler, yeni demiryolları, işçiler, güvenlik sorunları ve beklenen yük gelmediğinde ortaya çıkan ekonomik boşluklar.

Bu tür bir izleme, BRI'yi yalnız "Çin dünyayı ele geçiriyor" ya da "herkese kalkınma getiriyor" şeklindeki iki slogan arasında bırakmaz. Aynı proje bir ülkede sanayi erişimi sağlarken başka bir ülkede borç, çevre veya egemenlik tartışması doğurabilir.

Belgeseli bu sayıyla birlikte izlerken şu soruya odaklanmak gerekir: İnşa edilen altyapının sahibi, işletmecisi, yük garantisi ve uzun vadeli gelir modeli kimdir?

“ Bir koridoru anlamak için açılış törenine değil; birkaç yıl sonra raydan geçen yüke ve limanda kalan borca bakmak gerekir.

İZLEME NOTU



“

Yeni dünya düzeninde en güçlü ülke, yolun üzerinden geçtiği ülke değil; yolun yönünü, maliyetini ve kurallarını belirleyen ülkedir.

Yavuz KAYA

KORİDORLAR SAVAŞI

Sayı 37 • Temmuz 2026

Hazırlayan: Yavuz KAYA

korebenet.com