

## **RAPOR No:3 | Orta Koridor Girişiminin Türkiye Bağlamında Değerlendirilmesi**

*Cennet BADAS,*

*Dış Politika Araştırmacısı*

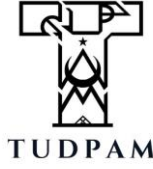
### **ÖZ**

Küresel ticaret ve bağlantı noktaları, Çin'in öncülük ettiği "Kuşak ve Yol Girişimi" gibi çeşitli inisiyatiflerle yeni bir paradigma dönüşümü yaşıyor. Bu kapsamda ortaya çıkan ve eski İpek Yolu'nun canlandırılmasını hedefleyen Orta Koridor; Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıların güçlendirilmesinde kritik bir rol üstleniyor. Politika yapıcılar, ekonomistler ve stratejistler tarafından yakından takip edilen bu girişim, Türkiye'nin jeopolitik konumu ve bölgesel etkisi göz önüne alındığında büyük önem taşımaktadır. Bu makalede, Orta Koridor'un ekonomik, stratejik ve jeopolitik boyutlarını derinlemesine inceleyerek, Türkiye'nin bu inisiyatifteki aktif rolünü ve bölgesel bağlantıları şekillendirmede, ekonomik kalkınmayı teşvik etmede ve daha geniş Avrasya bağlamında stratejik bir rol oynamadaki önemini ele alacağız.

**Anahtar Kelimeler:** *Orta Koridor Girişimi , Türk Dış Politikası , Orta Asya, Türkistan*

### **GİRİŞ**

Küresel ticaret ve jeopolitiğin sürekli gelişen ortamında, yeni ulaşım koridorlarının ortaya çıkışı, ekonomik dinamikleri yeniden şekillendirme ve güç dengesini yeniden tanımlama potansiyeline sahiptir. Oyunun kurallarını değiştiren ve büyük ilgi gören girişimlerden biri de Çin'den Avrupa'ya uzanan ve Avrasya'nın stratejik kalbinden geçen geniş bir demiryolu, karayolu ve deniz yolu ağı olan Orta Koridor' dur.



Bu dönüştürücü ticaret arterinin merkez üssünde, benzersiz coğrafi konumu ve Doğu ile Batı arasında bir köprü olan zengin tarihi mirası, kendisini küresel ticaret ve bağlantının gelecekteki yörüngesini şekillendirmede önemli bir oyuncu olarak konumlandıran bir ülke olan Türkiye yer alıyor. Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası olarak da bilinen Orta Koridor, Türkiye'nin stratejik konumundan yararlanması ve malların, kaynakların ve sermayenin birçok kıtada kesintisiz hareketini kolaylaştırarak kendisini önde gelen bir geçiş merkezi haline getirmesi için muazzam bir fırsatı temsil ediyor.

Bu makale, Orta Koridor girişiminin, Türkiye'nin çok yönlü jeopolitik hedefleri, gelişen ekonomik hedefleri ve bölgesel iş birliği ve entegrasyonu geliştirmeye yönelik ortak çabaları bağlamında bir değerlendirmesini yapmayı amaçlamaktadır. Koridorun potansiyel faydalarını, zorluklarını ve geniş kapsamlı sonuçlarını titizlikle analiz ederek, bu dönüştürücü projenin arkasındaki itici güç olarak Türkiye'nin rolünü ve hızla gelişen küresel ticaret ve bağlantı ortamı üzerindeki daha geniş etkisini keşfedeceğiz.

Orta Koridor'un temelini oluşturan zengin tarihsel bağlamı derinlemesine inceleyerek, köklerini Asya, Afrika ve Avrupa'nın geniş alanlarında kültürel alışverişi ve ekonomik refahı kolaylaştıran eski bir ticaret yolları ağı olan efsanevi İpek Yolu'nu da takip eden bu makale, bu konuya ışık tutacaktır. Bu tarihi ticaret arterinin çağdaş canlanmasına ışık tutuyoruz. Ayrıca, Türkiye'nin Orta Koridor'un tüm potansiyelini gerçekleştirmek için yönlendirmesi gereken karmaşık bölgesel dinamikler, jeopolitik gerilimler ve çatışan çıkarlar ağını inceleyecek.

Bu iddialı girişimin ekonomik boyutları da, koridorun Türkiye'nin gelişen endüstrileri, ihracat rekabet gücü ve kendisini bir üretim ve lojistik güç merkezi olarak kurma çabaları için sunduğu sayısız fırsat ve zorlukları değerlendirirken eleştirel bir şekilde analiz edilecektir. Ülkenin ulaştırma ve lojistik sektörlerinin desteklenmesinden yeni pazarlara erişimin kolaylaştırılması ve ekonomik çeşitliliğin desteklenmesine kadar Orta Koridor'un ekonomik büyüme ve kalkınmayı katalize etme potansiyeli titizlikle değerlendirilecek.

Ayrıca bu makale, bölgesel entegrasyonu teşvik etmek, stratejik ortaklıkları güçlendirmek ve Avrasya'nın kalbinde kilit bir oyuncu olarak etkisini ortaya koymak için Türkiye'nin Orta Koridor'a katılımının önemini araştıracaktır. Koridorun gelişimini destekleyen ikili ve çok taraflı anlaşmaları, işbirlikçi girişimleri ve altyapı projelerini inceleyerek, Türkiye'nin bu



dönüştürücü ticaret arterini artan jeopolitik nüfuz ve gelişmiş bölgesel iş birliği için bir katalizör olarak kullanma kapasitesi hakkında değerli bilgiler kazanacağız.

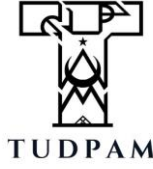
Küresel ekonomik manzara gelişmeye devam ettikçe ve ticaret kalıpları sarsıcı değişimlere uğradıkça, Orta Koridor gibi girişimler oyunun kurallarını yeniden tanımlama, jeopolitik ittifakları yeniden şekillendirme ve güç dengesini büyük ölçekte değiştirme potansiyeline sahip. Bu makale, Türkiye'nin bu paradigma değiştiren girişim kapsamındaki stratejik konumuna ilişkin kapsamlı ve incelikli bir analiz sunacak ve ülkenin, oyun kurucu olarak yerini güvence altına almak için ekonomik, siyasi ve bölgesel dinamiklerin karmaşık etkileşiminde yön bulma becerisine ışık tutacaktır.

## **Orta Koridor Girişimi: Türkiye İçin Çıkarımlar**

### **Türkiye'nin Pivotal Rolü**

Orta Koridor veya Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası olarak da bilinen Orta Koridor Girişimi, küresel ticaret dinamiklerini yeniden şekillendirmeyi vaat eden iddialı, çok uluslu bir ulaşım ağıdır. Çin'i Orta Asya, Kafkaslar bölgesi ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlayan bu girişim, Süveyş Kanalı ve Malakka Boğazı üzerinden geçen geleneksel deniz yollarına uygulanabilir bir alternatif sunmaktadır. Türkiye için Koridor Ortası Girişimi, hem önemli fırsatlar hem de dikkatlice yönetilmesi gereken zorlu zorluklar sunan derin anlamlara sahiptir.

Türkiye, eşsiz coğrafi konumu ve güçlü ulaştırma altyapısı nedeniyle stratejik bir konuma sahiptir. Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan kıtalararası bir ülke olarak Türkiye, Kafkasya bölgesi ile Avrupa pazarları arasındaki boşluğu doldurarak Doğu ile Batı arasında önemli bir bağlantı görevi görmektedir. Ülke genelinde kesintisiz bağlantı sunan Boğaz'ın altındaki Marmaray tüneli de dahil olmak üzere karayolu ve demiryolu bağlantıları iyi bir şekilde geliştirilmiş ve sürekli olarak iyileştirilmektedir. Ayrıca Türkiye'nin Karadeniz'deki (Samsun, Trabzon vb.) ve Akdeniz'deki (Mersin, İskenderun dahil) önemli limanları, orta hat taşımacılığında burayı cazip bir geçiş noktası haline getiriyor. Ayrıca Türkiye'nin Karadeniz



Ekonomik İş Birliği Örgütü (KEİ) ve Ekonomik İş Birliği Teşkilatı (EİT) gibi çeşitli bölgesel örgütlere üyeliği, bölgesel iş birliğini kolaylaştırmakta ve girişimin uygulanabilirliğini artırmaktadır.

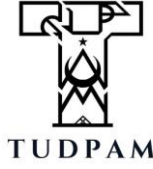
### **Ekonomik Fırsatlar**

Orta Koridor Girişimi, Türkiye için özellikle ulaştırma ve lojistik sektörlerinde önemli ekonomik fırsatlar sunmaktadır. Bir transit ülke olarak Türkiye, artan ticaret akışından ve buna bağlı olarak transit ücretlerinden, liman hizmetlerinden ve katma değerli faaliyetlerden elde edilen gelir akışlarından faydalanacaktır. Aynı zamanda Koridor, modern ulaşım merkezleri, intermodal terminaller ve depolama tesisleri gibi altyapı yatırımlarını teşvik ederek Türkiye'nin lojistik sektörünü canlandırma potansiyeline de sahiptir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın tahminlerine göre Orta Koridor Girişimi, 2030 yılına kadar Türkiye için yıllık 10 milyar dolara kadar transit geliri elde edebilir. Bu tahmin, ticaret hacimlerinde beklenen büyümeye dayanıyor ve koridorun bu geliri karşılaması bekleniyor. On yılın sonunda yıllık 6,5 milyon tona kadar kargo taşınabileceği öngörülmüyor.

Türk Hükümeti, Mersin Limanı gibi büyük limanların genişletilmesi ve yeni lojistik merkezlerinin geliştirilmesi de dahil olmak üzere ulaştırma altyapısını iyileştirmek için 28 milyar dolar yatırım yapmayı planladığını zaten duyurdu. Bu yatırımın istihdam fırsatları yaratması ve bölgesel bir lojistik merkezi olarak Türkiye'nin rekabet gücünü artırması bekleniyor. Türkiye İhracatçılar Meclisi, Orta Koridor Girişimi'nin ülkenin lojistik ve taşımacılık sektörlerinde 200.000'i aşan yeni istihdam yaratabileceğini tahmin ediyor.

Ayrıca Orta Koridor Girişimi, Türkiye'nin ticari ortaklarını çeşitlendirme ve geleneksel pazarlara bağımlılığını azaltma yönündeki daha geniş ekonomik hedefleriyle de uyumlu olduğu görülmekle birlikte; Orta Asya ve Çin pazarlarıyla ticareti kolaylaştırarak yeni hammadde kaynaklarına, tüketim mallarına ve yatırım fırsatlarına erişebilir, böylece ekonomik dayanıklılığını ve rekabet gücünü güçlendirebilir.



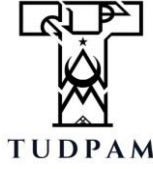
## Jeopolitik Önem

Ekonomik mülahazaların ötesinde, Orta Koridor Girişimi Türkiye için derin jeopolitik sonuçlar doğurmaktadır. Türkiye, kendisini Doğu-Batı ticaret koridorunun önemli bir halkası olarak ustalıklı konumlandırmıştır. Bölgesel etkisini önemli ölçüde artırmak ve birçok bölgedeki kilit ortaklarıyla bağlarını güçlendirmek için stratejik coğrafi konumundan yararlanabilir. Bu girişim, Türkiye'nin Avrupa ve Asya arasındaki köprü rolünü pekiştirerek bölgesel iş birliği ve entegrasyon çabalarında vazgeçilmez bir oyun kurucu olarak konumunu sağlamlaştırmıştır. Bu da Türkiye'nin yumuşak gücünü ve diplomatik nüfuzunu önemli ölçüde artırarak bölgesel dinamiklerin şekillendirilmesinde ve enerji güvenliği, çatışma çözümü, ekonomik kalkınma ve çevresel sürdürülebilirlik gibi kritik sorunların ele alınmasında daha iddialı ve etkili bir rol oynamasını sağlamıştır.

Ayrıca, Orta Koridor Girişimi, Türkiye'nin uzun süredir devam eden önde gelen bir enerji transit merkezi olma hedefiyle sorunsuz bir şekilde örtüşmektedir; zira koridor, Orta Asya, Türkistan ve Hazar havzasının kaynak zengini bölgelerinden, Avrupa'nın enerjiye aç pazarlarına enerji kaynaklarının verimli bir şekilde taşınmasını potansiyel olarak kolaylaştırır. Bu stratejik konumlandırma, Türkiye'nin enerji kaynaklarını çeşitlendirme, Rus gazına olan bağımlılığını azaltma ve enerji güvenliğini artırma yönündeki çabalarıyla da uyumludur.

Bu çok yönlü fırsatlardan yararlanmak için Türkiye, Orta Koridor güzergahı boyunca kilit ortaklarla ikili ve çok taraflı anlaşmalara proaktif bir şekilde dahil olmaktadır. En önemli anlaşmalar ve ortaklıklardan bazıları şunlardır:

- 1. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi:** 2007 yılında Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan Orta Koridor Girişimi'nin kritik bir bileşeni olan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nun inşasına ilişkin bir anlaşma imzaladı. Bu 826 kilometrelik demiryolu hattı, Türkiye'nin Kars şehrini Azerbaycan'ın Bakü kentine bağlayarak Türkiye ile Hazar bölgesi arasında doğrudan demiryolu bağlantısı sağlıyor.
- 2. Türkiye-Kazakistan Ulaştırma İş Birliği:** 2013 yılında Türkiye ve Kazakistan, Orta Koridor Girişiminin geliştirilmesi de dahil olmak üzere ulaştırma sektöründeki iş birliğini



geliştirmek amacıyla bir mutabakat zaptı imzaladı. Bu anlaşma, iki ülke arasında doğrudan demiryolu bağlantılarının kurulmasının, ticaret ve transit operasyonlarının kolaylaştırılmasının önünü açtı.

3. **Dörtlü İş Birliği:** 2017 yılında Türkiye, Azerbaycan, Gürcistan ve Kazakistan, ulaştırma, enerji ve ticaret alanlarında iş birliğini güçlendirme taahhüdünde bulunan Bakü Deklarasyonu'nu imzaladı. Bu dörtlü ortaklık, Orta Koridor'un rekabet gücünü artırmayı ve uygulanabilir bir ticaret yolu olarak gelişimini teşvik etmeyi amaçlıyor.
4. **Türkiye-Çin İş Birliği:** 2019 yılında Türkiye ve Çin, Orta Koridor Girişimi'ne özellikle vurgu yaparak ulaştırma ve lojistik sektörlerindeki iş birliğini artırmaya yönelik bir mutabakat zaptı imzaladı. Bu anlaşma, iki ülke arasındaki mal hareketini kolaylaştırmayı ve koridor boyunca ulaşım altyapısına yatırımı teşvik etmeyi amaçlıyor.

### **Zorluklar ve Riskler'e Karşı Türkiye**

Orta Koridor Girişimi Türkiye için önemli fırsatlar sunarken, aynı zamanda dikkatle yönetilmesi gereken çeşitli zorlukları ve riskleri de beraberinde getirmektedir.

**Altyapı Açıkları:** Türkiye'nin mevcut ulaşım altyapısına rağmen, ticaret hacimlerinde beklenen artışı karşılayacak tesislerin iyileştirilmesi ve genişletilmesi için önemli yatırımlar yapılması gerekmektedir. Bu, liman kapasitelerinin artırılmasını, demiryolu ve karayolu ağlarının iyileştirilmesini ve verimli intermodal transfer sistemlerinin geliştirilmesini içermektedir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan bir rapora göre, Orta Koridor Girişimi'nden tam anlamıyla yararlanmak için tahmini 35 milyar dolarlık altyapı yatırımına ihtiyaç vardır. Bunlar arasında Samsun-Kalın Demiryolu Hattının modernizasyonu, yeni lojistik merkezlerinin inşası, Mersin Limanı'nın genişletilmesi gibi projeler yer almaktadır.

**Jeopolitik Gerilimler:** Orta Koridor Girişimi, karmaşık jeopolitik dinamiklere ve potansiyel parlama noktalarına sahip bölgelerden geçiyor. Güzergah üzerindeki ülkelerdeki istikrarsızlık veya çatışmalar ticaret akışlarını kesintiye uğratabilir ve girişimin yaşayabilirliğini



zayıflatabilir. Türkiye bu gerilimleri ustalıkla yönetmeli ve çatışmaları çeşitli diplomasi araçlarıyla çözüme teşvik etmelidir.

Azerbaycan ile Ermenistan arasında çözüme kavuşan Dağlık Karabağ bölgesinin peşisıra gelen, çözüme kavuşması an meselesi olan Zengezur Koridoru, Orta Koridor ve bölge ülkeler için can suyu olacak, bu da jeopolitik gerilimlerin kırılma noktası olacaktır.

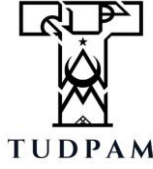
**Alternatif Yollardan Rekabet:** Orta Koridor Girişimi, Kuzey Denizi Rotası ve Kutup İpek Yolu gibi, eriyen Arktik buzdan yararlanmayı ve Asya ile Avrupa arasında daha kısa nakliye rotaları sunmayı amaçlayan diğer yeni ortaya çıkan ticaret yollarıyla rekabetle karşı karşıyadır. Türkiye, verimli ve uygun maliyetli ulaşım çözümleri sunarak Orta Koridor'un küresel ticaret katılımcıları için rekabetçi ve çekici kalmasını sağlamalıdır.

**Düzenleyici Uyumlaştırma:** Orta Koridor Girişimi boyunca kesintisiz ticaretin kolaylaştırılması, katılımcı ülkeler arasında düzenlemelerin, gümrük prosedürlerinin ve ulaşım standartlarının uyumlaştırılmasını gerektirir. Bu düzeyde bir koordinasyon ve iş birliğinin sağlanması, özellikle ilgili çeşitli yasal ve düzenleyici çerçeveler göz önüne alındığında zor olabilir.

Bu zorluğun üstesinden gelmek için Türkiye, sınır ötesi prosedürleri kolaylaştırmak ve taşımacılık düzenlemelerini uyumlu hale getirmek amacıyla çok taraflı çabalara aktif olarak katılmaktadır. Türkiye, malların ulusal sınırlar ötesinde hareketini kolaylaştırmayı amaçlayan Malların Sınır Kontrollerinin Uyumlaştırılmasına İlişkin uluslararası sözleşmeyi 2018 yılında onaylamıştır.

**Çevresel Kaygılar:** Orta Koridor boyunca malların taşınmasının artması, hava kirliliği, sera gazı emisyonları ve habitat parçalanması gibi çevresel sorunları potansiyel olarak daha da kötüleştirebilir. Türkiye, bu etkileri azaltmak için sürdürülebilir taşımacılık uygulamalarına öncelik vermeli ve yeşil lojistik çözümlerini teşvik etmelidir.

Çevresel kaygılara yanıt olarak Türkiye, ulaştırma sektöründe çevresel sürdürülebilirliği teşvik etmek için adımlar atmıştır. Hükümet, Orta Koridor boyunca ulaşım altyapısına temiz enerji sağlamak amacıyla güneş ve rüzgar enerjisi gibi yenilenebilir enerji kaynaklarına yatırım yapma planlarını duyurmuştur. Ayrıca Türkiye, lojistik sektörünün karbon ayak izini azaltmak



için biyoyakıt ve elektrikli araçlar gibi alternatif yakıtların kullanımını da yaygınlaştırmak için çalışmalar yürütmektedir.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı da yeşil lojistik uygulamalarının benimsenmesini teşvik etmek amacıyla düzenlemeler ve teşvikler uygulamaya koymuştur. Bunlar arasında çevre dostu ulaşım teknolojilerine yatırım yapan şirketlere yönelik mali teşvikler ve Orta Koridor güzergahında çalışan araçlar için daha sıkı emisyon standartları yer almaktadır.

**Güvenlik Zorlukları:** Herhangi bir aksaklık veya güvenlik tehdidi, girişimin yaşayabilirliğini zayıflatabileceğinden, Orta Koridor boyunca malların emniyetli ve güvenli bir şekilde taşınması çok önemlidir. Türkiye terör, organize suç ve siber saldırılar gibi potansiyel risklere karşı bölgesel ortaklarıyla iş birliği yapmalıdır.

Bu riskleri azaltmak için Türkiye, Orta Koridor güzergahı boyunca güvenliği artıracak önlemler almıştır. Bu, ek sınır güvenliği personelinin görevlendirilmesini, gelişmiş gözetleme ve izleme sistemlerinin uygulanmasını ve ulaşım ve lojistik sistemlerini siber tehditlerden korumak için siber güvenlik önlemlerinin güçlendirilmesini içeriyor.

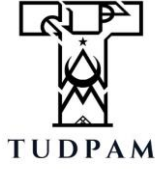
Türkiye ayrıca bölgesel ortaklarıyla, Azerbaycan ve Gürcistan ile ortak sınır güvenliği operasyonlarına ilişkin 2018 anlaşması gibi güvenlik iş birliği anlaşmaları da yapmıştır. Bu anlaşmalar, Orta Koridor boyunca ulusötesi tehditlerle mücadeleye yönelik bilgi paylaşımını, ortak eğitim tatbikatlarını ve koordineli çabaları kolaylaştırmaktadır.

**Finansman ve Yatırım:** Orta Koridor Girişiminin başarılı bir şekilde uygulanması, altyapıya, lojistik tesislere ve ulaşım sistemlerine önemli yatırımlar yapılmasını gerektirir. Türkiye'nin girişimin potansiyelinden tam olarak yararlanabilmesi için hem kamu hem de özel kaynaklardan yeterli finansmanın sağlanması büyük önem taşıyor.

Türk hükümeti, ulusal bütçesi ve çeşitli kalkınma programları aracılığıyla Orta Koridor güzergahı boyunca altyapının geliştirilmesi için önemli miktarda fon ayırdı. Ancak özel sektör yatırımları ve uluslararası finansman da oluşacak olan finansman açığının kapatılmasında önemli bir rol oynayacak.

Türkiye, özel yatırımı çekmek amacıyla yerli ve uluslararası şirketlerin ulaştırma ve lojistik projelerine katılımını teşvik etmek amacıyla teşvik programları ve kamu-özel ortaklığı





çerçeveleri uygulamaktadır. Hükümet aynı zamanda Orta Koridor boyunca önemli altyapı projelerine finansman sağlamak amacıyla Dünya Bankası ve Asya Altyapı Yatırım Bankası gibi uluslararası finans kurumlarıyla da iş birliği yapmıştır.

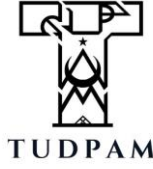
**Nitelikli İşgücü Eksikliği:** Orta Koridor Girişiminin başarılı bir şekilde işletilmesi ve yönetimi, lojistik, taşımacılık ve tedarik zinciri yönetiminde uzmanlığa sahip vasıflı bir iş gücü gerektirir. Türkiye, bu alanlardaki vasıflı profesyonellere yönelik artan talebi karşılamak için potansiyel işgücü eksikliklerini gidermeli ve işgücünün geliştirilmesine yatırım yapmalıdır.

Türk hükümeti bu zorluğun farkına vardı ve ulaştırma ve lojistik sektörlerinde işgücü gelişimini desteklemek için çeşitli girişimleri hayata geçirdi. Bunlar şunları içerir:

1. Mesleki Eğitim Programları: Türkiye, sektör ortaklarıyla iş birliği içinde, lojistik yönetimi, taşımacılık operasyonları ve tedarik zinciri yönetimi gibi alanlarda uygulamalı eğitim ve sertifikasyon sağlayan mesleki eğitim programları oluşturmuştur.
2. Üniversite Ortaklıkları: Türk üniversiteleri, uzmanlaşmış lisans programları ve staj fırsatları sunmak için lojistik ve nakliye şirketleriyle ortaklıklar kurmuştur. Bu ortaklıklar, öğrencileri sektördeki başarılı kariyerler için gerekli bilgi ve becerilerle donatmayı amaçlamaktadır.
3. Yetenek Çekme Stratejileri: Türkiye, kolaylaştırılmış vize süreçleri ve kritik sektörlerdeki yabancı işçilere yönelik teşvikler de dahil olmak üzere yurt dışından vasıflı profesyonelleri çekmek için stratejiler uygulamaktadır.
4. Yeni Beceri Kazandırma ve Beceri Geliştirme Programları: Türkiye, sektörün gelişen beceri ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla, mevcut çalışanlar için yeni beceriler edinmelerine ve ulaştırma ve lojistik sektörlerinde gelişen teknolojilere ve trendlere uyum sağlamalarına olanak tanıyan yeniden beceri kazandırma ve beceri geliştirme programları başlatmıştır.

Bu çabalar aracılığıyla Türkiye, Orta Koridor Girişimi'nin verimli ve sürdürülebilir işleyişini destekleyebilecek yüksek vasıflı ve uyarlanabilir bir iş gücü yetiştirmeyi amaçlamaktadır.

**Ek**

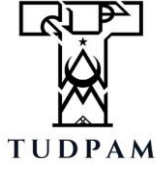


Ek bağlam sağlamak ve raporun bulgularını desteklemek için aşağıda ilgili bazı veriler ve istatistikler verilmiştir:

- **Ticaret Hacmi Projeksiyonları:** Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın tahminlerine göre, Orta Koridor Girişimi'nin 2030 yılına kadar yıllık yaklaşık 6,5 milyon ton kargonun geçişini kolaylaştırması bekleniyor. Bu rakam mevcut seviyelere göre önemli bir artış anlamına geliyor.
- **Transit Gelir Tahminleri:** Türkiye İhracatçılar Meclisi, Koridor Ortası Girişimi'nin 2030 yılına kadar Türkiye'ye yıllık 10 milyar dolara kadar transit geliri sağlayabileceğini tahmin ederek, girişimin ekonomik potansiyelini vurguluyor.
- **İstihdam Olanakları:** Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin tahminlerine göre Orta Koridor Girişimi'nin Türkiye'nin lojistik ve taşımacılık sektörlerinde yaklaşık 200.000 yeni istihdam yaratması öngörülüyor.
- **Altyapı Yatırımı:** Türk hükümeti, Mersin Limanı gibi büyük limanların genişletilmesi ve yeni lojistik merkezlerinin geliştirilmesi de dahil olmak üzere ülkenin ulaştırma altyapısının iyileştirilmesi için 28 milyar dolar yatırım yapmayı taahhüt etti.
- **Genel Yatırım İhtiyaçları:** Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan bir raporda, Orta Koridor Girişimi'nden tam anlamıyla yararlanmak için ilave 35 milyar dolarlık altyapı yatırımına ihtiyaç duyulduğu tahmin ediliyor ve önemli mali gereklilikler vurgulanıyor.
- **Bölgesel Ticaret Büyümesi:** Türkiye İstatistik Kurumu'nun verilerine göre, Türkiye'nin Orta Koridor güzergahı üzerindeki Orta Asya ülkeleriyle ticareti son beş yılda yıllık ortalama %8 oranında arttı.
- **Modal Bölünme:** Mevcut tahminler, Orta Koridor Girişimi boyunca taşınan kargonun yaklaşık %70'inin demiryolu ile taşınacağını, geri kalan %30'un ise karayolu ve deniz taşımacılığı modları arasında bölüneceğini göstermektedir.

Bu veri noktaları ve istatistikler, Orta Koridor Girişimi'nin Türkiye ekonomisi, ticaret akışları ve ulaştırma sektörü üzerindeki potansiyel etkisinin yanı sıra, başarılı uygulamasıyla ilgili zorluklar ve yatırım gereksinimlerine ilişkin niceliksel kanıtlar sunmaktadır.

## SONUÇ



Orta Koridor Girişimi, küresel ticaret yollarında dönüştürücü bir gelişmeyi temsil ediyor ve Türkiye bu girişimin uygulanmasında ve başarısında kilit bir oyun kurucu olarak konumlanıyor. Bu çalışma, Türkiye'nin bu iddialı projeye katılımının çok yönlü sonuçlarını inceleyerek, önümüzdeki fırsatların ve zorlukların altını çiziyor.

Türkiye'nin Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan stratejik coğrafi konumu, onu Orta Koridor'un kalbine yerleştiriyor. Kapsamlı bir kara yolu, demir yolu ve liman ağı da dahil olmak üzere iyi gelişmiş ulaşım altyapısı, önemli bir transit merkezi olma rolüne sağlam bir temel sağlıyor. Ülkenin Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ve çeşitli lojistik merkezleri gibi projelere devam eden yatırımları, girişimi desteklemek amacıyla yeteneklerini artırma konusundaki kararlılığını daha da vurguluyor.

Ayrıca, Türkiye'nin KEİ ve EİT gibi bölgesel örgütlere aktif katılımı, koridorun sorunsuz işleyişi için temel bir unsur olan sınır ötesi iş birliğinin kolaylaştırıcısı olarak konumunu güçlendirmektedir. Ülkenin Doğu ile Batı arasında bir köprü olarak benzersiz kültürel ve ekonomik konumu, rota boyunca sadece malların değil aynı zamanda fikir ve hizmetlerin akışını da potansiyel olarak kolaylaştırarak, rolüne değerli bir boyut katıyor.

Ancak aynı zamanda çalışma boyunca Türkiye'nin aşması gereken önemli zorlukları da ele aldık. Bunlar arasında karmaşık jeopolitik ilişkilerin dengelenmesi, yurt içi altyapı darboğazlarının ele alınması, uluslararası standartlar ve düzenlemelere uyum sağlanması ve çeşitli istikrarsızlıklarla işaretlenmiş bir bölgede yol güvenliğinin sağlanması yer alıyor.

Geleceğe bakıldığında, Türkiye'nin Orta Koridor Girişimi'ne katılımının başarısı, büyük ölçüde, bu zorlukları hafifletirken güçlü yanlarından ne kadar etkin şekilde yararlanabileceğine de bağlıdır. Bu, sürekli altyapı gelişimini, diplomatik ustalığı, düzenleyici uyumu ve güvenlik iyileştirmelerini içeren koordineli yaklaşımı ile mümkün olacaktır.

Türkiye'nin rolünün sonuçları kendi sınırlarının ötesine uzanıyor. Türkiye'nin kilit bağlantı olduğu başarılı bir Orta Koridor, geleneksel deniz yollarına uygulanabilir bir alternatif sunarak küresel ticaret modellerini yeniden şekillendirme potansiyeline sahiptir. Bu, nakliye sürelerinin ve maliyetlerinin azalmasına yol açarak yalnızca doğrudan katılan ülkelere değil, aynı zamanda daha geniş anlamda küresel ekonomiye de fayda sağlayacaktır.



Sonuç olarak, Orta Koridor Girişimi Türkiye'ye jeostratejik önemini ve ekonomik potansiyelini artırma yönünde önemli fırsatlar sunarken, bu faydaların gerçekleştirilmesi hem iç hem de uluslararası faktörlerin dikkatli bir şekilde yönetilmesini gerektirecektir. Proje gelişmeye devam ettikçe, projenin Türkiye, bölge ve küresel ticaret dinamikleri üzerindeki uzun vadeli etkilerini tam olarak anlamak için daha kapsamlı çalışmalar yapılması ve diplomasi trafiği yürütmesi büyük bir önem taşıyacaktır.

## **KAYNAKÇA**



*Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası / T.C. Dışişleri Bakanlığı. . Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs. [https://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_nin-cok-taraflı-ulastirma-politikasi.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflı-ulastirma-politikasi.tr.mfa)*

*Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Karaismailoğlu: Orta Koridor Mesafe ve Süre Açısından Güçlü Bir Alternatif - Bütün Haberler - Strateji Geliştirme Başkanlığı. Strateji Geliştirme Başkanlığı. <https://sgb.uab.gov.tr/haberler/ulastirma-ve-altyapi-bakani-karaismailoglu-orta-koridor-mesafe-ve-sure-acisindan-guclu-bir-alternatif>*

*TİM - Türkiye İhracatçılar Meclisi - Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesinde Gümrük İşlemleri Kolaylaştırıldı.TİM. <https://tim.org.tr/tr/baku-tiflis-kars-demiryolu-projesinde-gumruk-islemleri-kolaylastirildi>*

*Türkiye ile Kazakistan arasında 'sınır ötesi merkezler' alanında mutabakat zaptı imzalandı. Anadolu Ajansı. <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/turkiye-ile-kazakistan-arasinda-sinir-otesi-merkezler-alaninda-mutabakat-zapti-imzalandi/2418491>*

*T.C. Ticaret Bakanlığı. <https://ticaret.gov.tr>. <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/cok-taraflı-ve-bolgesel-iliskiler/cok-taraflı-iliskiler/birlesmis-milletler-avrupa-ekonomik-komisyonu#:~:text=1982%20tarihli%20%E7şyanın%20Sınırlardaki%20Kontrollerinin,sağlama k%20yoluyla%20ticareti%20kolaylaştırmayı%20amaçlamaktadır>.*

*Republic of Türkiye – Economic Cooperation Organization. (n.d.). Economic Cooperation Organization. <https://eco.int/republic-of-türkiye/>*

*BSEC - Black Sea Economic Cooperation. (n.d.). BSEC - Black Sea Economic Cooperation. <https://www.bsec-organization.org/>*

*Başar, D. (2020). <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1028049>. *Journal of Eurasian Inquiries / Avrasya İncelemeleri Dergisi*, 9(1). <https://doi.org/10.26650/jes.2020.003>*

*Şenol, C., & Üçışık Erbilen, S. (2022). Analysis of the Impact of the Middle Corridor on Türkiye in Terms of Geopolitics and Economy in the OBOR Initiative. *Coğrafya Dergisi / Journal of Geography*, (45), 161–180. <https://doi.org/10.26650/jgeog2022-1159338>*