GENTA

GENÇ TARTIŞMACILAR

MECLİSİ | 2026

Çalışma Rehberi

Dışişleri Komisyonu

Yeni İpek Yolu ve Türkiye'nin Küresel Jeopolitik Konumu Çin'in Yeni İpek Yolu ve Kuşak-Yol politikasıyla oluşturduğu ekonomik, siyasi ve stratejik bağlantı ağının Türkiye açısından doğuracağı fırsat ve risklerin değerlendirilmesi

İÇİNDEKİLER

Akademi Başkanından Mektup
Akademik Asistandan Mektup
2. Gündem Maddesine Giriş
3. Tarihî İpek Yolu'nun Coğrafi ve Ekonomik Yapısı
3.1. Modern Ticaret Koridorlarının Ortaya Çıkışı
3.2 Kuşak ve Yol Girişimi'nin Ortaya Çıkışı
3.3 Kuşak ve Yol Girişimi'nin Temel Güzergâhları
4.Kuşak ve Yol Girişimi'nin Ekonomik ve Jeopolitik Yapısı
4.1 Ulaştırma ve Altyapı Ağları
4.2 Ticaret, Yatırım ve Finansman
4.3 Enerji ve Lojistik Koridorları
4.4 Kuşak ve Yol Girişimi'nin Jeopolitik Boyutu
5. Türkiye'nin Coğrafi Konumu ve Orta Koridor
5.1 Türkiye'nin Doğu-Batı Ticaretindeki Konumu ve Tarihsel Evrimi
5.2 Orta Koridor'un Güzergâhı ve Küresel Ticaretteki Stratejik Konumu
5.3 Türkiye'nin Ulaştırma ve Lojistik Altyapısının Gelişimi
5.4 Orta Koridor'un Geliştirilmesinin Önündeki Yapısal ve Teknik Engeller
6. Türkiye Açısından Ekonomik Fırsatlar
6.1 Transit Ticaret ve Lojistik Merkezi Olma Potansiyeli
6.2 Altyapı Yatırımları ve Yabancı Sermaye
6.3 İhracat ve Pazar Çeşitlendirmesi
6.4 Üretim, İstihdam ve Katma Değer
6.5 Türkiye Açısından Stratejik Riskler ve Sorunlar
6.6 Türkiye-Çin Ticaretindeki Dengesizlik
6.7 Ekonomik ve Teknolojik Bağımlılık Riski
6.8 Kritik Altyapıların Güvenliği
6.9 Yabancı Yatırımların Stratejik Boyutu
7. Bölgesel Jeopolitik Rekabet ve Güvenlik Riskleri
8. Ekonomik Kazanç ve Stratejik Bağımsızlık Arasındaki Denge
8.1 Ekonomik İşbirliğinin Sağlayabileceği Kazanımlar
8.2 Stratejik Bağımsızlık Kavramı
8.3 Kritik Sektörlerde Bağımlılığın Sınırlandırılması
8.4 Ekonomik İşbirliği ile Stratejik Özerkliğin Birlikte Sağlanması
Gündem Maddesine Dair Cevaplanması Gereken Sorular
KAYNAKÇA

Akademi Başkanından Mektup

Sayın katılımcılar, kıymetli ekibim;

Sizlerle, üzerinde yaklaşık iki aydır ekibimle birlikte büyük bir gayretle çalıştığımız bu meclis simülasyonunda bir araya gelmekten büyük bir onur duyuyorum. Ben Ahmet İshak OLGUN; Pendik İTO Şehit Ahmet Arslanhan Anadolu İmam Hatip Lisesi 10. sınıf öğrencisi olarak bu meclis simülasyonunda Akademi Başkanlığı görevini üstleniyorum.

Ekibimle birlikte temel gayemiz; akademik münazara, uluslararası ilişkiler, parlamenter kültür ve diplomatik simülasyon birikimlerimizin ışığında, genç bireyler olarak analitik düşünceyi ve demokrasi bilincini ön plana çıkarmaktır. Komisyonlarımızda ele aldığımız ulusal ve küresel meseleleri yalnızca yüzeysel tartışmalarla değil; çoğulcu katılım ilkelerine, özgür tartışma ortamına ve nitelikli fikri altyapıya dayandırarak derinlemesine kavramayı hedefliyoruz. Bilgi, sadece bireysel bir birikim değil; meclis zemininde demokratik ve hakkaniyetli reformlar inşa etmek ve toplumun istifadesine sunmak için paylaşıldıkça anlam kazanan kurumsal bir sorumluluktur. Bu yüzden her şeyi bildiğimiz yanılgısına kapılmadan, sorgulamaya, araştırmaya ve katılımcı-teorik çıktılar üretmeye kararlılıkla devam etmek zorundayız.

Ulusal ve uluslararası platformlarda elde ettiğimiz tecrübelerle de sabit olduğu üzere; halk iradesi, çoğulculuk, kamu yararı, insan onuru ve ifade hürriyeti gibi evrensel demokrasi ilkelerini çağımızın dinamikleriyle buluşturmaya, hayatın ve mevzuatın her alanında demokratik adalet idesini hâkim kılmaya talip olmalıyız. Geleceğin demokratik ve katılımcı devlet mimarisine akılcı, tutarlı ve nitelikli birer taş da biz koymalıyız.

Amacımız sizlere akademik donanımı yüksek, nitelikli, demokratik ve ufuk açıcı bir müzakere ortamı sunmaktır. Demokrasinin ve hakkaniyetin üstünlüğünü şiar edindiğimiz bu süreçte, ortaya koyacağınız nitelikli fikirlerinizle ve yapıcı tartışmalarınızla bu simülasyona katacağınız değere gönülden inanıyoruz.

Sevgi ve saygılarımla...

Genç Tartışmacılar Meclisi'26 Akademi Başkanı

Ahmet İshak OLGUN

Akademik Asistandan Mektup

Değerli Delegeler,

Öncelikle hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum. Bu meclis simülasyonunda Dışişleri Komisyonunun akademik asistanı olarak sizlerle bir araya gelecek olmaktan büyük bir mutluluk duyuyorum. Birlikte geçireceğimiz bu süreçte hem önemli meseleleri tartışacağımıza hem de hepimiz için güzel deneyimler kazanacağımıza inanıyorum.

Dış politika, ülkelerin geleceğini ve uluslararası ilişkilerin seyrini doğrudan etkileyen, farklı bakış açılarıyla değerlendirilmesi gereken oldukça geniş bir alan. Komisyonumuzda ele alacağımız konuların da sizlere yalnızca yeni bilgiler kazandırmakla kalmayıp olaylara farklı açılardan bakma ve kendi çözüm önerilerinizi geliştirme fırsatı sunmasını umuyorum.

Sizlerden en büyük beklentim, komisyonumuza hazırlıklı gelmeniz ve tartışmalara aktif bir şekilde katılmanız. Elbette araştırma yapmak ve gündem maddelerine hâkim olmak önemli ancak bunlar kadar önemli olan bir diğer nokta da düşüncelerinizi çekinmeden ifade edebilmeniz. Herkesin aynı fikirde olmasını beklemiyoruz. Aksine, farklı görüşlerin ortaya konulduğu, herkesin birbirini dinlediği ve sorunlara birlikte çözüm aradığı bir tartışma ortamı oluşturmak istiyoruz. Bu nedenle sizlerden yalnızca eleştiren değil, aynı zamanda gerçekçi ve uygulanabilir öneriler sunan delegeler olmanızı bekliyorum.

Son olarak, birlikte geçireceğimiz bu üç günün hepimiz için en güzel şekilde geçmesini temenni ediyorum. Komisyonumuzda gerçekleştireceğimiz tartışmaların ve paylaşacağımız fikirlerin hepimize değerli deneyimler kazandıracağına inanıyorum.

Saygılarımla…

Dışişleri Komisyonu Akademik Asistanı
Kaan Fehmi GÜNDOĞDU

2. Gündem Maddesine Giriş

Küresel ticaretin yapısı, üretim merkezlerinin coğrafi dağılımı ve devletler arasındaki ekonomik ilişkiler değiştikçe, uluslararası ulaştırma koridorlarının önemi de artmaktadır. Tarihî İpek Yolu'nun doğu ile batı arasında oluşturduğu ticari ve kültürel bağlantılar, günümüzde demiryolları, limanlar, enerji hatları ve dijital lojistik sistemleri üzerinden yeni bir boyut kazanmaktadır. Çin'in 2013 yılında ilan ettiği Kuşak ve Yol Girişimi, bu dönüşümün en kapsamlı örneklerinden biridir. Girişim, ülkeler arasında altyapı ve ticaret bağlantılarını güçlendirirken finansman kaynakları, stratejik tesislerin işletilmesi ve ekonomik bağımlılıklar üzerinden jeopolitik tartışmaları da beraberinde getirmektedir.

Türkiye, Asya ile Avrupa arasındaki konumu ve Orta Koridor üzerindeki bağlantıları sayesinde bu dönüşüm içerisinde önemli fırsatlara sahiptir. Çin'den Orta Asya'ya, Hazar Denizi ve Kafkasya üzerinden Türkiye'ye ve Avrupa'ya uzanan bu güzergâh; ticaret yollarının çeşitlendirilmesine, lojistik faaliyetlerin geliştirilmesine ve yeni pazarlara erişimin kolaylaşmasına katkı sağlayabilir. Bununla birlikte, coğrafi konumun ekonomik kazanca dönüşmesi; ulaştırma altyapısının yeterliliğine, sınır geçişlerinin etkinliğine, güzergâh ülkeleri arasındaki koordinasyona ve Türkiye'nin üretim kapasitesine bağlıdır. Bu nedenle koridorun Türkiye açısından değeri, taşınan yük miktarıyla birlikte ülkede oluşturduğu katma değer ve geliştirdiği ekonomik yetkinlikler üzerinden değerlendirilmelidir.

Söz konusu fırsatların yanında, Türkiye–Çin ticaretindeki dengesizlik, yabancı finansmana ve teknoloji sağlayıcılarına bağımlılık, kritik altyapıların güvenliği ve bölgesel istikrarsızlık gibi meseleler de dikkate alınmalıdır. Yatırımların finansman koşulları, işletme yetkilerinin dağılımı ve yerli ekonomiye katkıları, ekonomik iş birliğinin uzun vadeli sonuçlarını belirlemektedir. Türkiye'nin temel meselesi, uluslararası entegrasyonun sunduğu sermaye, teknoloji ve pazar olanaklarından yararlanırken dış politika tercihlerini ve kriz dönemlerindeki hareket alanını koruyabilmesidir.

Bu gündem maddesi kapsamında Dışişleri Komisyonunun, Türkiye'nin Yeni İpek Yolu ve Orta Koridor içindeki konumunu ekonomik fırsatlar, diplomatik ilişkiler ve stratejik özerklik çerçevesinde değerlendirmesi amaçlanmaktadır. Tartışmaların; bölgesel iş birliğini güçlendiren, yatırımların ulusal kapasiteye katkısını artıran ve dış bağımlılıkları yönetilebilir düzeyde tutan uygulanabilir politika önerilerine zemin oluşturması beklenmektedir.

3. Tarihî İpek Yolu'nun Coğrafi ve Ekonomik Yapısı

İpek Yolu, Antik Çağ'dan itibaren tek bir güzergâhtan ibaret olmayıp, doğuyu batıya bağlayan farklı rotalardan oluşan geniş ve karmaşık bir ticaret ağı olarak karşımıza çıkmaktadır. ***Çin'den başlayarak Orta Asya, İran, Anadolu ve Avrupa'ya uzanan bu devasa ağın temel güzergâhları Kuzey ve Güney yolları olarak şekillenmiştir.*** Kuzey Yolu Kafkaslar üzerinden Karadeniz'e, Azak ve Kırım sahil noktalarına, güney Rusya, Ural bölgesi ve Altay stepleri yoluyla Çin'e uzanırken; Güney İpek Yolu ise Çin başkentinden başlayıp Orta Asya ve İran yaylası üzerinden Doğu Akdeniz'e ve oradan gemilerle Avrupa'nın içlerine kadar devam etmiştir. Bu güzergâhların şekillenmesinde coğrafi koşullar belirleyici bir rol oynamış; çorak stepler, dağ silsileleri ve zorlu iklim şartları kervanların izleyeceği istasyonların ve ticaret şehirlerinin yerini tayin etmiştir.

Bu ticaret ağı üzerinde yalnızca ipek değil, aynı zamanda porselen, kâğıt, baharat, değerli madenler ve estetik değeri yüksek lüks ticari mallar taşınmıştır. Özellikle Çin'de sıkı bir devlet tekelinde tutulan ve dışarı

çıkarılması yasak olan ipek, kervanlar vasıtasıyla batıya ulaştırılırken; Avrupa ve Orta Doğu'dan da doğuya cam eşya ve mücevherler gibi ürünler sevk edilmiştir. Ancak İpek Yolu'nu yalnızca mal mübadelesinin yapıldığı ekonomik bir hat olarak indirgemek eksik bir yaklaşım olur. Bu güzergâh; imparatorluklar arası askeri mücadelelerin, diplomatik elçiliklerin, dinî yayılımların ve en önemlisi kültürel, siyasi ve teknolojik etkileşimlerin merkezî bir kanalı olmuştur. ***Bu tarihî ağın kesişim noktasında yer alan Anadolu, Asya ile Avrupa arasında köprü vazifesi görerek hem Doğu'dan gelen zenginliklerin transit geçişine ev sahipliği yapmış hem de Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde kervansaraylar ve ticaret sicilleriyle desteklenerek küresel ticaretin güvenli bir aktörü haline gelmiştir.***

3.1. Modern Ticaret Koridorlarının Ortaya Çıkışı

Tarihî İpek Yolu'nun kervanlara ve hayvan gücüne dayanan riskli, yavaş ve sınırlı taşımacılık yapısı, ***18. yüzyıldan itibaren Sanayi Devrimi ve modern ulaşım sistemlerinin gelişmesiyle birlikte köklü bir değişim geçirmiştir.*** Üretimde mekanik gücün kullanılmasından ziyade, bu gücün ulaşım alanına uyarlanması, özellikle buharlı lokomotifler, demiryolları ve buharlı gemiler, küresel ticarette devrim niteliğinde bir dönüm noktası yaratmıştır. Demiryolları ve modern limanlar sayesinde kıtalararası mesafeler kısalmış, taşınan mal tonajı katbekat artmış ve büyüyen sanayinin ham madde ile pazar ihtiyaçları güvenli bir şekilde karşılanmıştır.

Sanayi Devrimi sonrasında küreselleşmenin derinleşmesiyle birlikte devletler, yalnızca izole ve tekil yolları korumak yerine, kıtaları birbirine bağlayan entegre ulaşım ve lojistik koridorları geliştirmeye yönelmiştir. Tedarik zincirlerinin küresel bir nitelik kazanması, Asya ile Avrupa arasındaki kesintisiz lojistik ağlarının stratejik önemini yeniden artırmıştır. ***"Tarihî İpek Yolu neden bugün yeniden gündeme geliyor?"*** sorusunun temel yanıtı, modern üretim ve tüketim merkezlerinin birbirine kesintisiz, hızlı ve maliyet etkin koridorlarla bağlanma zorunluluğunda yatmaktadır. Geçmişte kervan yollarının sağladığı jeoekonomik üstünlük, bugün modern demiryolları, otoyollar ve çok modlu taşımacılık sistemleri üzerinden yeniden kurgulanmaktadır.

3.2 Kuşak ve Yol Girişimi'nin Ortaya Çıkışı

Çin Halk Cumhuriyeti, 1978 yılında başlattığı reform ve dışa açılım politikalarıyla küresel ekonomiye entegre olmuş, 2001 yılında **Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ)** üye katılımıyla dünyanın en büyük üretim merkezlerinden biri haline gelmiştir. Bu devasa ekonomik büyüme ve imalat kapasitesi, Çin'i aynı zamanda dünyanın en büyük enerji ve emtia ithalatçısı konumuna getirmiştir. Sürdürülebilir büyüme ivmesini korumak, iç pazardaki arz fazlasını eritmek ve artan enerji/ham madde ihtiyacını güven altına almak amacıyla Çin Devlet Başkanı Şi Cinping, 2013 yılında Kazakistan ziyareti sırasında **"Kuşak ve Yol Girişimi"ni (Belt and Road Initiative - BRI) ilan etmiştir.**

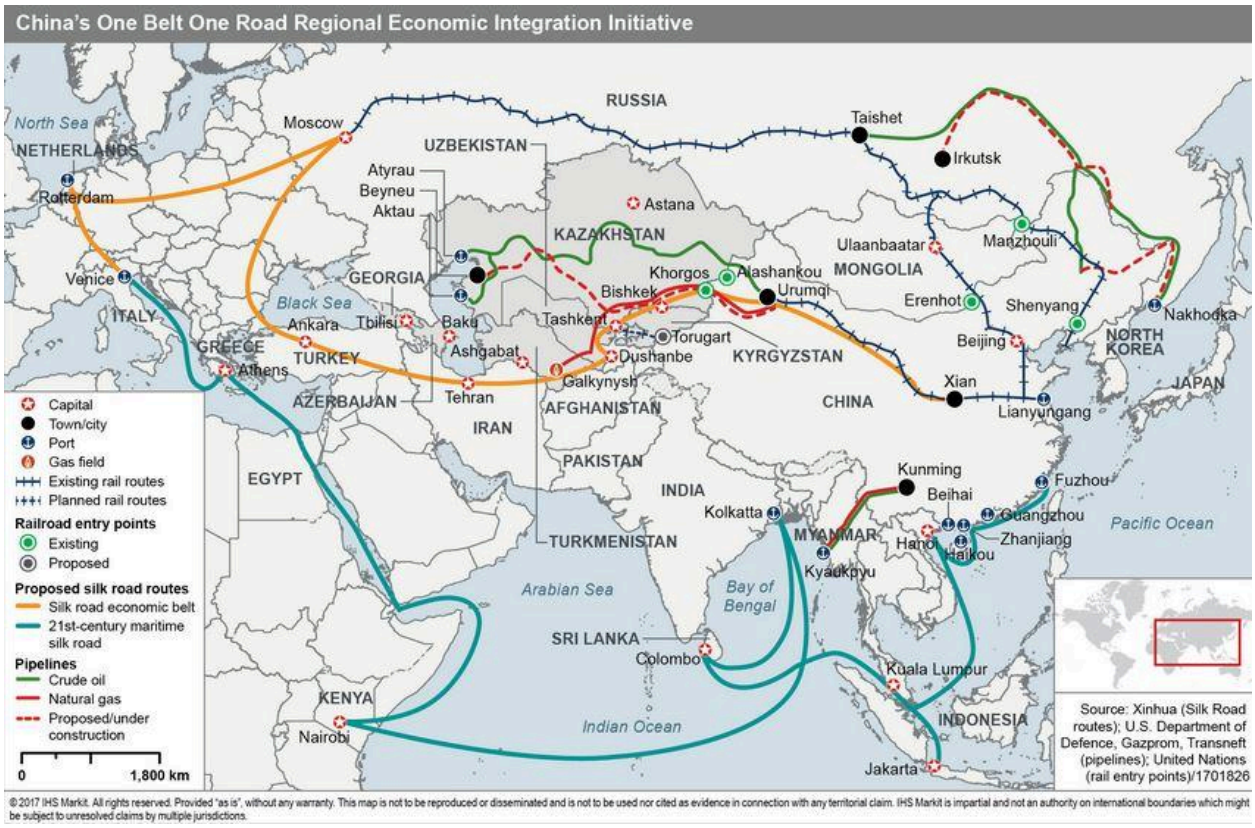
Girişimin terminolojisindeki ***"Kuşak" kavramı, kara bağlantılarını (demiryolları, karayolları, enerji ve doğalgaz boru hatları) ifade ederken; "Yol" kavramı ise deniz bağlantılarını (limanlar ve deniz güzergâhları) temsil etmektedir.*** Bu devasa proje; demiryolları, limanlar, enerji hatları ve lojistik merkezlerin inşasını içeren çok boyutlu bir altyapı ve bağlantısallık ağıdır. Çin, bu girişimle Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları arasındaki ekonomik bütünleşmeyi derinleştirmeyi ve ticaret yollarını çeşitlendirmeyi hedeflemektedir. Bu aşamada girişimin ekonomik ve ulaştırma boyutu ön planda tutulmakta olup, jeopolitik rekabet ve güç mücadelesine dair unsurlar sonraki bölümlerde ele alınan stratejik denklemlerin temelini oluşturmaktadır.

3.3 Kuşak ve Yol Girişimi'nin Temel Güzergâhları

Kuşak ve Yol Girişimi, coğrafi olarak kara ve deniz olmak üzere iki ana aks üzerinde yapılandırılmıştır. Kara güzergâhları (İpek Yolu Ekonomik Kuşağı); Çin'den başlayarak Orta Asya, Rusya üzerinden Avrupa'ya uzanan Kuzey Koridoru'nu, Orta Asya ve Batı Asya'dan geçerek Basra Körfezi ve Akdeniz'e bağlanan güzergâhları kapsamaktadır. ***Deniz güzergâhları (21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu) ise Güney Çin Denizi'nden Hint Okyanusu boyunca Afrika'ya ve Avrupa'nın kuzeyine uzanan deniz ticaret hatlarını içermektedir.***

Bu coğrafi ağ içerisinde Çin–Orta Asya–Hazar Denizi–Kafkasya–Türkiye–Avrupa güzergâhı, projenin en kritik karasal damarlarından biri olan Orta Koridor'u oluşturmaktadır. Türkiye, Asya ile Avrupa'nın kesişim noktasında yer alan coğrafi konumu sayesinde bu güzergâhın vazgeçilmez bir geçiş ve denge noktası konumundadır. Kuşak ve Yol'un farklı kolları birbiriyle rekabet eden değil, aksine küresel tedarik zincirini çeşitlendiren ve Asya-Avrupa ticaretini hızlandıran bütünleyici halkalar olarak tasarlanmıştır. ***Türkiye'nin bu jeostratejik ağ içerisindeki konumu ve Orta Koridor'un derinlemesine dinamikleri, sonraki bölümlerde detaylı olarak incelenecektir.***

Tablo 1.1 Kuşak ve Yol Girişimi



4.Kuşak ve Yol Girişimi'nin Ekonomik ve Jeopolitik Yapısı

Kuşak ve Yol Girişimi (BRI), yalnızca coğrafi sınırları aşan bir ulaştırma ağı olmayıp, aynı zamanda küresel ticaret, yatırım, finansman ve enerji hatlarını yeniden biçimlendiren çok boyutlu bir ekonomik ve stratejik dönüşüm projesidir. 2.1'de ele alınan projenin temel tanımı ve tarihsel arka planı bağlamında, bu alt bölümde girişimin iktisadi mekanizmaları ve küresel jeopolitik açısından taşıdığı anlam tartışılmaktadır.

4.1 Ulaştırma ve Altyapı Ağları

Kuşak ve Yol Girişimi'nin en somut ve görünür boyutu, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını birbirine bağlayan devasa altyapı projeleridir. Bu yapı demiryolları, karayolları, derin su limanları, lojistik merkezler, enerji boru hatları ve stratejik sınır geçişleri gibi çok katmanlı bağlantı noktalarından oluşmaktadır. Projenin merkezinde yer alan "bağlantısallık" (connectivity) kavramı, farklı ülkelerin ulusal ulaşım ağlarının entegre edilmesini ve böylece kıtalar arası ticari hareketliliğin kesintisiz bir şekilde sürdürülmesini ifade eder.

Altyapı yatırımları ile ekonomik kalkınma arasında doğrudan bir neden-sonuç ilişkisi bulunmaktadır. Modern demiryolları ve otoyollar, taşımacılık sürelerini ve lojistik maliyetlerini önemli ölçüde düşürürken, küresel tedarik zincirlerinin esnekliğini ve güvenilirliğini artırmaktadır. Kesintisiz kara, deniz ve demiryolu taşımacılığının (multimodal taşımacılık) birlikte kullanılması, bölgesel pazarlar arasındaki ekonomik entegrasyonu hızlandırmakta ve ticaret hacmini genişletmektedir. Bu bağlamda altyapı ağları, yalnızca fiziksel birer inşaat projesi değil, aynı zamanda küresel ekonomik faaliyetin ana arterlerini oluşturan iktisadi birer katalizör rolü oynamaktadır.

4.2 Ticaret, Yatırım ve Finansman

Kuşak ve Yol Girişimi, geleneksel yol ve demiryolu inşaatlarının ötesinde, küresel ticaret akışlarını, doğrudan yabancı yatırımları ve uluslararası finansman mekanizmalarını yeniden şekillendiren kapsamlı bir vizyon sunmaktadır. Ticaret boyutunda, Çin'in dış ticaretinin çeşitlendirilmesi, Asya ve Avrupa arasındaki ticaret bağlantılarının güçlendirilmesi ve malların daha hızlı ile güvenli bir şekilde nihai pazarlara ulaştırılması amaçlanmaktadır. Bu süreç, küresel tedarik zincirlerinin coğrafi kapsamını genişletmektedir.

Yatırım ayağında ise Çinli devlet ve özel sektör kuruluşları; limanlar, demiryolları, enerji tesisleri ve lojistik merkezler gibi kritik sektörlerde milyarlarca dolarlık doğrudan yatırımlara imza atmaktadır. Finansman boyutu ise projenin en karmaşık ve akademik tartışmalara konu olan kısımlarından birini oluşturmaktadır. Altyapı projelerinin finansmanı; Çin kaynaklı kamu kredileri, İpek Yolu Fonu, Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) ve uluslararası proje finansmanı enstrümanları aracılığıyla gerçekleştirilmektedir.

Bununla birlikte, "yatırım = doğrudan ekonomik kazanç" şeklinde basit bir iktisadi denklem kurmaktan kaçınılmalıdır. Bir yatırımın ekonomik etkisi; uluslararası finansman koşullarına, projenin verimliliğine, ev sahibi ülkelerin üstlendiği borç yüküne ve tesislerin uzun vadeli kullanım kapasitesine doğrudan bağlıdır. Uygun olmayan finansman koşulları, güzergâh üzerindeki bazı ülkelerin borç sürdürülebilirliği sorunlarıyla karşılaşmasına yol açabilmekte; bu durum projenin ekonomik sürdürülebilirliği kadar jeopolitik tartışmaları da beraberinde getirmektedir.

4.3 Enerji ve Lojistik Koridorları

Kuşak ve Yol Girişimi, ticari emtia akışının yanı sıra küresel enerji güvenliği ve arz rotalarının çeşitlendirilmesinde de kritik bir işlev görmektedir. Enerji boyutunda petrol, doğal gaz ve elektrik iletim hatları; enerji tedarikçisi ülkeler ile tüketici pazarları arasında kesintisiz bir köprü oluşturmaktadır. Bu koridorlar, enerji kaynaklarının coğrafi güzergâhlarını çeşitlendirerek enerji arz güvenliğini pekiştirmektedir.

Lojistik boyutu ise uluslararası limanlar, demiryolu terminalleri, gümrük modernizasyonları, depolama tesisleri ve aktarma merkezleri üzerinden yürütülen çok modlu taşımacılık sistemlerine dayanmaktadır. Enerji koridorları, ticaret yolları ve lojistik merkezlerin entegrasyonu, Avrasya coğrafyasında devasa bir ekonomik bağlantı ağı ortaya çıkarmaktadır. Bu ağ, bölgesel ekonomilerin küresel pazarlarla bütünleşmesini hızlandırmaktadır.

4.4 Kuşak ve Yol Girişimi'nin Jeopolitik Boyutu

Kuşak ve Yol Girişimi, yalnızca iktisadi ve ticari dinamiklerle açıklanamayacak kadar derin jeopolitik ve stratejik sonuçlar barındırmaktadır. Literatürde ve akademik tartışmalarda girişimin doğasına yönelik iki temel yaklaşım öne çıkmaktadır.

Birinci yaklaşım, girişimi büyük ölçüde ekonomik ve bağlantısallık odaklı bir kalkınma hamlesi olarak ele alır. Bu görüşü savunanlara göre BRI; ticaret yollarını modernize etmek, altyapı yatırımlarını artırmak, gelişmekte olan ülkelerin sermaye ve altyapı açığını kapatmak ve Asya ile Avrupa arasındaki ekonomik entegrasyonu derinleştirmek amacıyla tasarlanmıştır.

İkinci yaklaşım ise jeopolitik ve stratejik odaklı bir perspektif sunar. Bu yaklaşım, BRI'nin Çin'in küresel ekonomik ve siyasi etkisini artırma, stratejik ulaşım noktalarında varlığını güçlendirme ve enerji ile ticaret güzergâhları üzerindeki kontrol kapasitesini genişletme aracı olduğunu savunur. Özellikle ABD ve diğer büyük küresel güçler ile olan rekabet bağlamında girişim, Çin'in jeostratejik bir hamlesi olarak değerlendirilmektedir.

Akademik çalışmalarda, "Çin bu projeyi kesin olarak mutlak bir hegemonya kurmak amacıyla yapmaktadır" şeklinde indirgemeci bir hüküm vermek yerine, girişimin saf ekonomik amaçlarının yanında yapısal jeopolitik sonuçlar da doğurabileceği olgusu vurgulanmaktadır.

Kuşak ve Yol Girişimi, küresel ölçekte Asya, Avrupa ve Afrika'yı birbirine bağlayan devasa bir ağ niteliği taşımaktadır. Bu küresel ağın doğurduğu ekonomik ve stratejik sonuçlar, farklı ulaştırma güzergâhları arasında hem bir rekabeti hem de tamamlayıcılığı beraberinde getirmektedir. Bu bağlamda Türkiye, söz konusu küresel ağ üzerinde son derece kritik ve özel bir coğrafi konuma sahip bulunmaktadır. Bu doğrultuda, Türkiye'nin uluslararası ulaştırma sistemindeki rolü ve Orta Koridor üzerindeki stratejik konumu bir sonraki bölümde ayrıntılı olarak incelenmelidir.

5. Türkiye'nin Coğrafi Konumu ve Orta Koridor

5.1 Türkiye'nin Doğu-Batı Ticaretindeki Konumu ve Tarihsel Evrimi

Türkiye, Avrupa ile Asya kıtaları arasında fiziki bir köprü oluşturmanın ötesinde; Balkanlar, Kafkasya, Karadeniz havzası, Doğu Akdeniz ve Orta Doğu'yu birbirine bağlayan çok katmanlı bir coğrafi kesişim noktasında yer almaktadır. Anadolu toprakları, tarih boyunca doğu-batı eksenli ticaret akışlarının ve kültürel etkileşimlerin ana arterlerinden biri olmuş; özellikle İstanbul ve Çanakkale Boğazları, Karadeniz'i dünya denizlerine bağlayan kritik uluslararası su yolları vasfını tarihin her döneminde korumuştur. Bu benzersiz konum, bölgesel ulaştırma ağlarının merkezinde bulunmayı sağlayarak ticaret ve lojistik faaliyetleri açısından önemli avantajları beraberinde getirmektedir.

Anadolu'nun tarihî doğu-batı ticaretindeki rolü, günümüzün küreselleşen dünyasında modern ulaştırma ve lojistik teknolojileriyle yeniden yorumlanmaktadır. Bu noktada, "Tarihî İpek Yolu günümüzde aynen ihya edilmiştir" gibi indirgemeci ve iddialı söylemler yerine, tarihî güzergâhların sunduğu coğrafi sürekliliğin modern ulaştırma koridorlarının planlanmasında ilham kaynağı olduğunu kabul etmek daha bilimsel bir yaklaşımdır. Bu kapsamda Türkiye, yalnızca nihai tüketim pazarı değil, aynı zamanda kıtalararası mal ve enerji akışının denetlendiği temel bir transit ülkedir. **Transit ticaret, malların bir ülkeden hareketle üçüncü bir ülkenin ulaştırma, depolama ve lojistik altyapısı üzerinden başka bir ülkeye nakledilmesini kapsayan kritik bir ekonomik faaliyettir.** Bu bağlamda; Çin ve Orta Asya'dan başlayıp Hazar Denizi ve Kafkasya üzerinden Avrupa'ya uzanan, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan ve Orta Doğu'yu batı pazarlarıyla buluşturan çok yönlü transit koridorlar ağından söz edilmektedir.

Bununla birlikte, coğrafi yakınlık veya merkezî konum, tek başına otomatik bir ekonomik üstünlük veya kazanç anlamına gelmemektedir. Bir ülkenin uluslararası ticaret güzergâhı üzerinde bulunması tek başına yeterli değildir; demiryolu hatlarının niteliği, liman elleçleme kapasiteleri, gümrükleme süreçlerinin hızı, sınır geçişlerindeki bürokratik engellerin azlığı, lojistik merkezlerin donanımı ve çok modlu taşımacılık unsurlarının uyumlu çalışması rekabet gücünü belirleyen temel unsurlardır. Dolayısıyla, Türkiye'nin konumu için "dünyanın mutlak ticaret merkezidir" ya da "rakipsizdir" gibi kesin ifadeler yerine, yüksek potansiyele sahip stratejik bir ulaştırma ve transit merkezi nitelemesi daha gerçekçi bir çerçeve sunmaktadır.

5.2 Orta Koridor'un Güzergâhı ve Küresel Ticaretteki Stratejik Konumu

Orta Koridor, Çin'in doğu kıyılarından başlayarak Orta Asya cumhuriyetleri (Kazakistan, Türkmenistan vb.), Hazar Denizi, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye üzerinden geçerek Avrupa'ya bağlanan çok modlu bir uluslararası ulaştırma sistemidir. Bu güzergâhın ana omurgasını çok modlu (multimodal) taşımacılık prensibi oluşturmaktadır; bu sistem, yüklerin bozulmaksızın veya ambalajı değiştirilmeksizin demiryolu, denizyolu, karayolu ve iç su yolları arasında entegre bir biçimde aktarılmasını mecbur kılar. Hazar Denizi geçişlerinde gemiler ve feribotlar aktif rol oynarken, kara ve kıta içi geçişlerde ise yüksek kapasiteli demiryolları ve karayolları devreye girmektedir. Koridorun operasyonel başarısı, bu farklı taşıma modlarının birbirleriyle ne kadar senkronize çalıştığına doğrudan bağlıdır.

Küresel tedarik zincirlerinin çeşitlendirilmesi ihtiyacı, Orta Koridor'un jeopolitik ve jeoekonomik önemini son yıllarda belirgin biçimde arttırmıştır. Geleneksel kuzey ve güney rotalarına kıyasla alternatif bir nefes borusu niteliği taşıyan bu güzergâh, özellikle Asya ile Avrupa arasındaki transit sürelerinin optimize edilmesine ve tedarik zinciri risklerinin dağıtılmasına katkı sunmaktadır. Türkiye, bu koridorun hem Kafkasya ile Avrupa arasındaki coğrafi ve lojistik geçiş kapısı hem demiryolu, karayolu ve deniz ağlarının kesiştiği uluslararası bir düğüm noktası hem de Avrupa pazarlarının kapısı konumunda bulunmaktadır.

Orta Koridor'un sunduğu ekonomik kazanımlar; transit taşımacılık gelirleri, katma değerli lojistik hizmetler, ticaret hacmindeki artış ve bölgesel altyapı yatırımları ekseninde şekillenmektedir. Stratejik boyutunda ise Türkiye'nin bölgesel bağlantısallığı, Türk Devletleri Teşkilatı üyesi ülkelerle olan ekonomik ve siyasi ilişkileri, Avrupa Birliği ile entegrasyon süreçleri ve küresel ticaret yollarındaki belirleyiciliği ön plana çıkmaktadır.

Tablo 1.2 Orta Koridor



5.3 Türkiye'nin Ulaştırma ve Lojistik Altyapısının Gelişimi

Türkiye, coğrafi konumunun sağladığı jeopolitik avantajları kalıcı ekonomik ve lojistik kazançlara dönüştürebilmek amacıyla ulaştırma politikasını makro düzeyde ele almaktadır. Demiryolları, bölünmüş karayolları, uluslararası standartlardaki limanlar, modern havalimanları, lojistik köyler/merkezler ile teknolojik olarak güçlendirilmiş gümrük kapıları, çok modlu taşımacılık ekosistemi içinde birbirine entegre edilmektedir. Bir ülkenin lojistik performansı, sahip olduğu fiziksel altyapı miktarından ziyade, bu altyapı unsurlarının operasyonel verimlilik ve entegrasyon derecesiyle değerlendirilmektedir.

Orta Koridor'un demiryolu ayağını uluslararası standartlarda tamamlayan en kritik projelerin başında Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu hattı gelmektedir. Bu hat, Türkiye'yi doğrudan Kafkasya'ya ve oradan Orta Asya demiryolu ağlarına bağlayarak kesintisiz bir doğu-batı demir hattının tesis edilmesini sağlamıştır. Ayrıca İstanbul Boğazı'nın altından geçen Marmaray projesi, Asya ve Avrupa kıtalarının demiryolu ağlarını kesintisiz biçimde birbirine bağlayarak yük ve yolcu taşımacılığında tarihi bir eşiği geride bırakmıştır.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, Karadeniz, Marmara ve Akdeniz kıyılarında yer alan modern konteyner limanlarıyla denizyolu taşımacılığında da güçlü bir altyapıya sahiptir. Limanların demiryolu iltisak hatlarıyla ve ana karayolu koridorlarıyla bağlanması, intermodal taşımacılığın verimliliğini artıran temel unsurlardır. Bununla birlikte, lojistik merkezlerin sayısının artırılması, gümrük kapılarında dijitalleşme projelerinin (Tek Pencere Sistemi vb.) hayata geçirilmesi ve belge süreçlerinin sadeleştirilmesi, koridorun rekabet gücünü doğrudan beslemektedir. Ancak sahip olunan bu güçlü altyapı unsurlarının, Orta Koridor'daki potansiyeli tek başına otomatik olarak azami seviyeye çıkaramadığı; bu nedenle teknik, idari ve kurumsal engellerin bütüncül bir yaklaşımla ele alınması gerektiği açıktır.

5.4 Orta Koridor'un Geliştirilmesinin Önündeki Yapısal ve Teknik Engeller

Türkiye ve koridor paydaşlarının Orta Koridor'un kapasitesinden tam anlamıyla yararlanmasını kısıtlayan çeşitli yapısal, teknik, idari ve jeopolitik engeller bulunmaktadır:

1. Altyapı Kapasitesi ve Darboğazlar: Koridor, halkaları birbirine bağlı bir zincir gibi çalıştığı için, güzergâh üzerindeki herhangi bir demiryolu kesiminde veya limanda yaşanan kapasite yetersizliği bütün hattın akışını yavaşlatabilmektedir.

2. Hazar Denizi Geçişi Süreçleri: Hazar geçişi; feribot sefer tarifeleri, limanlardaki elleçleme kapasiteleri, olumsuz meteorolojik koşullar ve gemi bekleme süreleri sebebiyle çok modlu taşınma zincirinde zaman ve maliyet kayıplarına yol açan hassas bir halkadır.

3. Gümrük ve Sınır Geçiş Bürokrasisi: Çin'den hareket eden bir yükün Avrupa'ya ulaşıncaya kadar çok sayıda farklı ulusal sınır ve gümrük rejiminden geçmesi, gümrük otomasyonunun uyumlaştırılmasını ve ortak veri paylaşımını zorunlu kılmaktadır.

4. Mevzuat ve Standart Uyumsuzlukları: Fiziksel olarak hızlı bir şekilde taşınabilen yüklerin, ülkelerin farklı demiryolu teknik şartnameleri, emniyet sertifikaları ve taşıma belgeleri nedeniyle sınırda beklemesi, kurumsal uyumun önemini gözler önüne sermektedir.

5. Taşıma Maliyetleri ve Rekabetçilik: Orta Koridor'un varlığı tek başına otomatik bir piyasa üstünlüğü sağlamamakta; toplam taşıma sürelerinin, birim navlun maliyetlerinin, güvenilirlik oranlarının alternatif kuzey ve güney koridorlarıyla rekabet edebilir seviyede tutulması gerekmektedir.

6. Jeopolitik ve Bölgesel Riskler: Kafkasya, Hazar havzası ve Orta Asya coğrafyasında ortaya çıkabilecek siyasi istikrarsızlıklar, bölgesel gerilimler veya çatışma halleri, tedarik zincirlerinin güvenliğini tehlikeye atarak maliyet ve süre artışlarına sebep olabilecek yapısal riskler barındırmaktadır.

7. Ülkeler Arası Kurumsal Koordinasyon Eksikliği: Orta Koridor çok uluslu bir güzergâh olduğundan; Türkiye, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan ve ilgili diğer devletlerin ulaştırma, gümrük ve dış ticaret politikalarında ortak bir akıl ve güçlü bir kurumsal eş güdüm oluşturması şarttır.

Özetle; Türkiye'nin coğrafi konumu Orta Koridor için büyük bir jeostratejik zemin hazırlamakla birlikte, bu avantajın kalıcı ekonomik değere dönüşmesi; altyapı kapasitelerinin artırılmasına, sınır geçişlerinin kolaylaştırılmasına, gümrük prosedürlerinin basitleştirilmesine, lojistik maliyetlerin düşürülmesine ve bölgesel istikrarın korunmasına sıkı sıkıya bağlıdır. Bu durum, bir sonraki bölümde ele alınacak olan Türkiye açısından doğacak ekonomik fırsatlar analizi için doğal bir geçiş teşkil etmektedir.

6. Türkiye Açısından Ekonomik Fırsatlar

6.1 Transit Ticaret ve Lojistik Merkezi Olma Potansiyeli

Türkiye, Orta Koridor üzerindeki konumunu yalnızca transit geçişten harç veya ücret geliri elde eden bir ülke olmaktan çıkarıp daha kapsamlı bir lojistik merkeze dönüştürme potansiyeline sahiptir. Coğrafi olarak Avrupa ile Asya arasında yer alması, ülkeye uluslararası taşımacılık koridorlarında doğal bir geçiş üstünlüğü

kazandırmaktadır. Ancak bu coğrafi konum doğrudan bir ekonomik sonuca dönüşmemekte; transit taşımacılık, lojistik hizmetler ve ikincil ekonomik faaliyetler zinciriyle desteklenmesi durumunda ekonomik değer üretebilmektedir. Özellikle transit taşımacılığın tek başına malların ülke sınırlarından fiziksel olarak geçirilmesinden ibaret olmadığı, lojistik ekosistemin tamamını kapsadığı görülmektedir.

Bir yükün Türkiye'den geçmesi ile Türkiye'nin o yükten yüksek ekonomik değer elde etmesi aynı şey değildir. Transit yükler Türkiye sınırları içerisinde depolanabilir, sınıflandırılabilir, paketlenebilir, gümrük işlemlerinden geçirilebilir, farklı taşıma türlerine (intermodal/multimodal) aktarılabilir ve çeşitli katma değerli lojistik hizmetlerden yararlandırılabilir. Bu süreçler, yalnızca sınır geçişi sağlayan bir transit ülkeden, hizmet üreten gelişmiş bir lojistik üsse geçişi ifade etmektedir. 2026 tarihli DergiPark çalışmaları da Türkiye'nin transit ülke avantajını lojistik hizmetler aracılığıyla daha yüksek katma değere dönüştürme ihtimalini incelemekte, multimodal altyapı ile transit yük hacminin bu katma değer üretimiyle doğrudan ilişkili olduğunu ortaya koymaktadır.

Lojistik merkez olmanın sağlayabileceği ekonomik etkiler dar bir çerçeveyle sınırlı kalmamaktadır. Bu kapsamda lojistik hizmet gelirleri, depolama, modern taşımacılık operasyonları, gümrük hizmetleri, uluslararası sigortacılık, bakım ve teknik onarım hizmetleri, dağıtım merkezleri ile liman hizmetleri geniş bir ekonomik alan yaratmaktadır. Böylece Orta Koridor'un ekonomik yansıması, yalnızca dar kapsamlı bir "transit geçiş ücreti" algısından uzaklaşarak çok boyutlu bir sektörel gelir kalemine dönüşmektedir.

Bununla birlikte, Türkiye'nin tam anlamıyla bir lojistik merkez olabilmesi belirli koşulların sağlanmasına bağlıdır. Multimodal altyapı, demiryolu taşıma kapasitesi, limanların iç bağlantıları, gümrük işlemlerinin hızlandırılması, dijital lojistik sistemleri, lojistik merkezlerin operasyonel kapasitesi, taşıma maliyetlerinin optimizasyonu ve uluslararası standartlara uyum bu sürecin kritik bileşenleridir. Coğrafi avantaj, ancak etkin ve bütüncül bir lojistik sistemle desteklendiğinde gerçek anlamda ekonomik değere dönüşebilmektedir.

6.2 Altyapı Yatırımları ve Yabancı Sermaye

Orta Koridor'un geliştirilmesi, Türkiye'de ulaştırma ve lojistik odaklı altyapı yatırımlarını ve buna bağlı yabancı sermaye hareketlerini teşvik edebilir. Altyapı yatırımları yalnızca ulaşım sürelerini kısaltmakla kalmamaktadır; demiryolu, liman ve lojistik merkez yatırımları sayesinde ulaştırma kapasitesi artmakta, taşıma maliyetleri ve süreleri olumlu yönde etkilenmekte, ticari faaliyetler için elverişli bir zemin oluşmakta ve özel sektör ile yabancı yatırımcıların ilgisi tetiklenebilmektedir. Bu bağlamda, sürecin otomatik bir yabancı sermaye akını yaratacağı varsayılmamalı, yatırım kararlarını etkileyen destekleyici bir unsur olarak değerlendirilmelidir.

Doğrudan yabancı yatırımlar (DYY), uluslararası sermayenin sınır ötesi hareketlerini ifade ederken; Orta Koridor bağlamında demiryolu hatları, liman modernizasyonları, lojistik merkezler, depolama tesisleri, enerji hatları, üretim tesisleri, ulaştırma teknolojileri ve lojistik dijitalleşme alanları yatırım potansiyeli barındırmaktadır. Bu süreçte Çin başta olmak üzere Asya, Avrupa ve diğer küresel aktörlerin Türkiye'nin lojistik bağlantılarından yararlanmak amacıyla sermaye hareketlerine katılması mümkündür. 2026 tarihli araştırmalar, doğrudan yabancı yatırımlar ile Türkiye'nin dış ticaret performansı arasında istatistiksel olarak anlamlı ilişkiler bulunduğunu göstermektedir; ancak 1990–2023 dönemini kapsayan bu genel verilerin tek başına Orta Koridor yatırımlarının net etkisini kanıtlamadığı akademik bir gerçeklik olarak göz önünde bulundurulmalıdır.

Yabancı yatırımın yalnızca finansman sağlamaktan ibaret olmadığı da analitik olarak dikkate alınmalıdır. Yabancı sermaye; finansmanla birlikte teknoloji transferi, yönetim bilgte birikimi (know-how), uluslararası ağ

bağlantıları ve üretim kapasitesi getirebilir. Ancak yatırımın niteliği büyük önem taşımaktadır. Yalnızca altyapının inşasına finansman sağlayan bir yatırım modeli ile Türkiye'de kalıcı üretim kapasitesi, teknoloji transferi ve istihdam yaratan yatırım modellerinin ekonomik etkileri farklı olmaktadır.

Yabancı sermaye, altyapı yatırımlarının finansmanına ve ekonomik faaliyetlerin genişlemesine katkı sağlayabilir; ancak yatırımın hangi sektöre yöneldiği, finansman koşulları ve Türkiye'de oluşturduğu yerli ekonomik kapasite, elde edilecek faydanın niteliğini belirleyen temel faktörlerdir.

6.3 İhracat ve Pazar Çeşitlendirmesi

Gelişen ulaştırma bağlantıları ve lojistik altyapı, Türkiye'nin dış ticaretinde yeni pazarlara erişimini kolaylaştırabilecek önemli bir imkân sunmaktadır. Bu mekanizma, ulaştırma altyapısının iyileşmesiyle taşıma süresi ve maliyetlerinde sağlanan avantajların ihracatçıların farklı coğrafyalara açılmasını kolaylaştırması ve ticaret hacminin çeşitlenmesine katkı sağlaması şeklinde çalışmaktadır. Ulaşım altyapısı tek başına ihracatı belirleyen yegâne unsur olmadığından, bu ilişkinin "kesin ihracat artışı" şeklinde değil, pazar erişimini destekleyen bir zemin olarak ele alınması gerekmektedir.

Orta Koridor'un etkinleşmesi; Orta Asya, Kafkasya, Çin, Hazar çevresi, Doğu Avrupa ile Orta ve Batı Avrupa pazarlarıyla olan ticari bağlantıların geliştirilmesi bakımından bir ulaştırma altyapısı alternatifi oluşturmaktadır. Türkiye bu pazarların tamamında otomatik olarak devasa ihracat artışları yaşayacak dememekle birlikte, güzergâhın varlığı bölge ülkeleriyle ticari entegrasyonu artırmak adına bir imkân sağlamaktadır.

Dış ticarette pazar çeşitlendirmesi stratejik bir öneme sahiptir. Bir ülkenin ihracatının belirli ülkelere, dar coğrafi bölgelere veya sınırlı ürün gruplarına aşırı derecede yoğunlaşması, dış şoklara karşı ekonomik riskleri artırabilmektedir. Pazar çeşitlendirmesi ise farklı coğrafyalara erişim sağlayarak dış ticaretin risklerini dengelemektedir. Bu çerçevede Orta Koridor, yalnızca ham madde veya mal taşıyan bir hat değil, aynı zamanda yeni ticari ilişkilerin ve pazarların kurulmasını kolaylaştırabilecek stratejik bir altyapı unsuru olarak değerlendirilmektedir.

Bununla birlikte, bir Türk şirketinin örneğin Orta Asya pazarlarına başarılı bir şekilde ihracat gerçekleştirebilmesi için yalnızca coğrafi bir yolun bulunması yeterli değildir. Ürünün fiyatı ve kalitesi, gümrük prosedürlerinin etkinliği, taşıma maliyetleri, teslimat süreleri, finansman olanakları, uluslararası ticaret anlaşmaları ve hedef pazardaki talep yapısı gibi çok sayıda unsur başarıyı etkilemektedir. Dolayısıyla Orta Koridor, Türkiye'nin ihracat potansiyelini destekleyebilecek güçlü bir imkân olarak görülmeli, ihracat artışının tek ve mutlak belirleyicisi olarak değerlendirilmemelidir.

6.4 Üretim, İstihdam ve Katma Değer

Türkiye'nin ekonomik geleceği açısından "transit ülke olmak" ile "üretim ve lojistik merkezi olmak" arasında niteliksel bir fark bulunmaktadır. Türkiye yalnızca malların üzerinden geçtiği bir transit koridor konumunda kalırsa, elde edilecek ekonomik katma değer sınırlı kalmaktadır. Buna karşın, lojistik operasyonlar, depolama, montaj, yarı mamul işleme, üretim ve dağıtım faaliyetleri güçlendirildiği takdirde, ticaret güzergâhı çok daha geniş bir ekonomik ekosistem meydana getirebilmektedir.

Güçlü ulaştırma ve lojistik altyapı, üretim merkezlerinin yatırım kararlarını doğrudan etkileyebilmektedir. Üreticiler ve sanayiciler açısından ham maddeye erişim hızı, ara malı tedarik güvenilirliği, ihracat maliyetleri, teslimat süreleri ve tedarik zincirinin kırılganlık durumu büyük önem taşımaktadır. Gelişmiş ulaştırma

bağlantıları, belirli sanayi ve üretim faaliyetlerinin lojistik açıdan daha cazip hale gelmesine katkıda bulunabilmektedir.

Koridorun istihdam üzerindeki etkileri doğrudan ve dolaylı olmak üzere iki ana kolda kendini göstermektedir:

Doğrudan İstihdam: Demiryolu işletmeciliği, liman operasyonları, lojistik merkezler, depolama tesisleri, taşımacılık filoları, gümrükleme ve ilgili idari hizmet alanlarında istihdam imkânları yaratılmaktadır.

Dolaylı İstihdam: Üretim sektörü, bakım-onarım atölyeleri, yan sanayi tedarikçileri, ticaret hizmetleri, finans, sigortacılık, lojistik yazılımları ve teknoloji alanlarında geniş bir istihdam tabanı desteklenmektedir.

Bu süreçte katma değer, bir mal veya hizmetin üretim sürecinde kullanılan girdilerin değerinin üzerine, üretim ve hizmet faaliyetleri sonucunda eklenen ekonomik değeri ifade etmektedir. Bir ürün Türkiye'den yalnızca transit olarak geçiş yaptığında, ülkenin elde ettiği kazanç temel olarak taşımacılık ve temel lojistik hizmetleriyle sınırlı kalmaktadır. Fakat söz konusu ürün Türkiye'de depolandığında, işlendiğinde, paketlendiğinde, üzerine montaj veya katma değerli işlemler yapıldığında ve ardından ihraç edildiğinde, ülkede yaratılan ekonomik değer katbekat artmaktadır. Bu durum, transit hacminin artması ile Türkiye'de yaratılan katma değerin artmasının aynı şey olmadığını net bir şekilde ortaya koymaktadır.

Son olarak, bu ulaştırma ve lojistik yatırımları bölgesel kalkınma açısından da önem taşımaktadır. Lojistik merkezlerin çevrelerinde yeni sanayi kümelenmeleri, depolama tesisleri, ticari hizmetler ve yeni işletmeler gelişebilmektedir. Ancak bu olumlu etkilerin ortaya çıkması, altyapı yatırımlarının doğru yer seçimine, ülkenin üretim kapasitesine, elverişli yatırım ortamına ve bölgesel ekonomik entegrasyona sıkı sıkıya bağlıdır.

Küresel üretim ve ticaret ağlarında Asya'nın artan ağırlığı, Türkiye'nin uluslararası ekonomik ilişkilerini ve ulaştırma politikalarını yeniden şekillendirmektedir. Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile Türkiye'nin Orta Koridor yaklaşımı arasındaki bağlantı, ülkenin Asya ve Avrupa arasındaki ticarette daha etkin bir konum kazanmasına imkân tanımaktadır. Bununla birlikte, uluslararası ticaret ağlarına daha güçlü biçimde katılmak, ekonomik kazanımların taraflar arasında dengeli paylaşılacağını garanti etmemektedir. Ticaretin ürün bileşimi, yatırımların finansman koşulları ve ulaştırma altyapıları üzerindeki karar yetkileri, bu iş birliğinin uzun vadeli sonuçlarını belirleyen unsurlardır. Bu nedenle Türkiye'nin projeye katılımı, ticaret hacminin büyümesinin yanında ekonomik dayanıklılık ve stratejik özerklik bakımından da değerlendirilmelidir.

Türkiye açısından temel risk, ulaşım bağlantılarının gelişmesine rağmen üretim, teknoloji ve finansman alanlarında dış kaynaklara bağımlılığın derinleşmesidir. Özellikle ekonomik ilişkinin kesintiye uğraması Türkiye için karşı tarafa göre daha yüksek maliyetler doğuruyorsa, asimetrik bir bağımlılık ortaya çıkabilir. Bu çerçevede Orta Koridor'un başarısı; taşınan yük miktarı, Türkiye'de oluşan katma değer, tedarik seçeneklerinin çeşitliliği ve kritik altyapıların güvenilirliği birlikte ele alınarak değerlendirilmelidir. Türkiye'nin coğrafi konumunu kalıcı bir avantaja dönüştürmesi, koridorun işleyişine katkı sağlarken kendi ekonomik kararlarını alabilecek hareket alanını korumasına bağlıdır.

6.6 Türkiye-Çin Ticaretindeki Dengesizlik

Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik ilişkilerin en belirgin sorunlarından biri, ithalat ve ihracat arasındaki kalıcı dengesizliktir. Ticaret Bakanlığının 2026 tarihli Çin Ülke Profili'nde yer alan verilere göre Türkiye, 2025 yılında Çin'e yaklaşık **3,28 milyar dolar ihracat** gerçekleştirmiş, Çin'den yaklaşık **49,58 milyar dolar ithalat** yapmıştır. Bu tutarlar üzerinden hesaplandığında ikili dış ticaret açığı yaklaşık **46,30 milyar dolar**, ihracatın

ithalatı karşılama oranı ise **%6,6** düzeyindedir. Dolayısıyla ticaret bağlantılarının genişlemesi, mevcut yapının Türkiye açısından daha dengeli hâle geldiği anlamına gelmemektedir.

Bu dengesizliğin yapısal boyutu, ticarete konu olan ürünlerde görülmektedir. Türkiye'nin Çin'den ithalatında haberleşme cihazları, bilgisayarlar, makineler ve elektrik akümülatörleri gibi imalat ürünleri öne çıkarken; Çin'e ihracatında mermer, metal cevherleri, pamuk ve boratlar önemli yer tutmaktadır. Ürünlerin tamamını tek bir teknoloji veya katma değer kategorisine yerleştirmek mümkün olmasa da bu görünüm, Türkiye'nin ihracat yapısını çeşitlendirmesi gerektiğine işaret etmektedir.

Kuşak ve Yol Girişimi ile Orta Koridor'un taşıma sürelerini ve maliyetlerini azaltması, her iki yöndeki mal akışını da kolaylaştırabilir. Ancak Türkiye'nin Çin pazarına yönelik üretim ve ihracat kapasitesi aynı ölçüde gelişmezse, iyileşen ulaşım bağlantıları ithalatın daha hızlı büyümesine de katkıda bulunabilir. Türkiye üzerinden geçen Çin mallarından elde edilen transit ve lojistik gelirleri ekonomik bir kazanım sağlasa da bunların ikili ticaret açığını kendiliğinden kapatacağı varsayılamaz. Bu nedenle koridor yatırımlarının ihracata yönelik üretim, yerli tedarik ve pazar erişimi politikalarıyla birlikte yürütülmesi önem taşımaktadır.

Ayrıca Çin'den temin edilen ara malları ve makineler, Türkiye'deki üretimin devamlılığı açısından değerlendirilmelidir. Kısa sürede alternatif kaynaktan sağlanamayan girdiler, tedarik kesintilerinin üretime yansımasını kolaylaştırabilir. Süregelen ticaret açıkları da diğer koşullar değişmediğinde dış finansman ihtiyacını artırabilir. Bununla birlikte, ikili ticaret açığı doğrudan aynı tutarda rezerv kaybı anlamına gelmez; hizmet gelirleri, diğer ticaret ortaklarıyla ilişkiler ve sermaye hareketleri de belirleyicidir. Kuşak ve Yol çerçevesinde gelişen ilişkilerin ticaret dengesizliğini gidermekte sınırlı kalması, ulaştırma bağlantılarıyla birlikte üretimin niteliğine odaklanılması gerektiğini göstermektedir.

6.7 Ekonomik ve Teknolojik Bağımlılık Riski

Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında gelişen ilişkiler; finansman, altyapı ekipmanları, işletmecilik hizmetleri ve dijital sistemler üzerinden uzun vadeli bağımlılıklar oluşturabilir. Türkiye açısından riskin derecesi, ihtiyaç duyulan ürün veya hizmetin alternatif kaynaklardan hangi maliyetle ve ne kadar sürede sağlanabildiğine bağlıdır. Aynı aktörün finansman, ekipman ve bakım hizmetlerini birlikte sunması, projenin başlangıcını kolaylaştırabilir; ancak sonraki aşamalarda seçenekleri daraltabilir. Altyapı yatırımlarının ekonomik ve siyasi ilişkileri uzun vadede birbirine bağlayabilmesi, bu bağımlılıkların proje düzeyinde incelenmesini gerekli kılmaktadır.

Orta Koridor bakımından teknolojik bağımlılık, özellikle demiryolu işletim sistemleri, liman otomasyonu, yük takibi ve lojistik veri platformlarında değerlendirilmelidir. Bir sistemin belirli bir sağlayıcının donanımına, yazılımına ve bakım hizmetlerine göre kurulması, başka bir sağlayıcıya geçişi zorlaştırabilir. **Teknolojik kilitlenme** olarak tanımlanabilecek bu durumda, ilk yatırım maliyeti uygun olsa bile ilerleyen yıllarda güncelleme, yedek parça ve hizmet bedelleri üzerinde pazarlık gücü azalabilir. Haberleşme altyapılarında tedarikçi çeşitlendirmesine yönelik uluslararası yaklaşımlar da birlikte çalışabilirliğin ve alternatif sağlayıcıların önemini ortaya koymaktadır.

Koridorun dijitalleşmesi, ticari verilerin yönetimini de stratejik bir mesele hâline getirmektedir. Yüklerin içeriği, sevkiyat güzergâhları, müşteri bilgileri ve teslimat zamanları, lojistik işletmeler açısından değerli verilerdir. Bu bilgilerin işlendiği platformlarda erişim yetkilerinin ve hizmet sürekliliğinin dış sağlayıcılara yoğun biçimde bağlı olması, ekonomik ve operasyonel riskler yaratabilir. Bu nedenle kullanılacak sistemlerin denetlenebilirliği, verilerin başka platformlara taşınabilmesi ve hizmet kesintisi durumunda işletmenin devam ettirilebilmesi

önemlidir. Yapay zekâ ve bulut hizmetlerinde de lisans ve erişim koşullarının tek taraflı değişmesi ihtimali, bu değerlendirmeye dâhil edilmelidir.

Tedarik zinciri kırılganlıkları ise bu bağımlılıkların kriz dönemlerinde görünür hâle gelmesine neden olabilir. Pandemiler, jeopolitik gerilimler veya önemli deniz geçişlerindeki kesintiler, mal ve ekipman teslimatlarını aksatabilir. Orta Koridor alternatif bir güzergâh sağlayarak bu riskleri azaltma potansiyeli taşımaktadır. Bununla birlikte, taşımacılık rotasının çeşitlendirilmesi, ürünün temin edildiği ülke veya şirketin de çeşitlendirildiği anlamına gelmez. Türkiye'nin dayanıklılığı, güzergâh seçenekleriyle birlikte tedarikçi çeşitliliğini ve yerli teknik kapasiteyi geliştirmesine bağlıdır.

6.8 Kritik Altyapıların Güvenliği

Kuşak ve Yol Girişimi ve Orta Koridor bağlamında kritik altyapı güvenliği, ticaret akışının devamlılığını sağlayan limanların, demiryollarının, lojistik merkezlerin ve bunları destekleyen dijital sistemlerin korunmasını kapsamaktadır. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu bağlantısı ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanan taşıma ağları, bu bütünün önemli parçalarıdır. Bu tesislerin güvenilir biçimde çalışması, Türkiye'nin uluslararası taşımacılıkta tercih edilmesi açısından belirleyicidir. Ulaştırma ağının etkinliği ile lojistik merkezlerin doğru konumlandırılması da koridorun ekonomik işlevini desteklemektedir.

Koridorun birden fazla ülkeyi ve taşıma türünü birleştirmesi, güvenliğin güzergâhın tamamında değerlendirilmesini gerektirir. Hazar geçişindeki bir limanda veya koridor üzerindeki önemli bir demiryolu bağlantısında meydana gelebilecek aksama, Türkiye'deki tesisler çalışmaya devam etse bile yük akışını etkileyebilir. Bu açıdan Türkiye'nin lojistik güvenliği, komşu ve ortak ülkelerin altyapı kapasitesiyle de ilişkilidir. Alternatif bağlantılar, ortak acil durum planları ve sınır geçişlerinde koordinasyon, tek bir noktadaki kesintinin koridorun tamamına yayılmasını sınırlandırabilecek önlemlerdir.

Altyapıların yabancı ortaklıklarla işletilmesi, karar yetkilerinin nasıl dağıldığı sorusunu da gündeme getirmektedir. Örneğin, 2015 yılında Çinli şirketlerden oluşan bir konsorsiyumun Kumport'un sahibi ve işletmecisi Fina Liman'ın yüzde 65 hissesini satın almasına ilişkin işlem, Türkiye'deki liman yatırımlarının Çin'in uluslararası ticaret bağlantılarıyla ilişkisini göstermektedir. Bu tür ortaklıklar finansman ve işletmecilik deneyimi sağlayabilir. Bununla birlikte, hizmet sürekliliği, işletme verilerine erişim ve kamu otoritesinin denetim imkânları açık biçimde düzenlenmelidir. Yabancı sermaye katılımı tek başına güvenlik tehdidi oluşturmaz; değerlendirme, yatırımcının elde ettiği yetkilere ve uygulanan denetime dayanmalıdır.

Liman otomasyonu, demiryolu kontrol sistemleri ve yük takip platformlarının dijitalleşmesi, siber güvenliği de koridor güvenliğinin bir parçası hâline getirmektedir. Örneğin bir lojistik sistemin çalışamaz hâle gelmesi, yüklerin yönlendirilmesini ve teslimat süreçlerini aksatabilir. Sabotaj, zararlı yazılım veya yetkisiz erişim risklerine karşı fiziksel korumanın yanında teknik denetim, yedekleme ve müdahale kapasitesi geliştirilmelidir. Arka kapı ihtimali de somut teknik incelemeye dayalı olarak değerlendirilmelidir; bir ürünün yabancı menşeli olması, kasıtlı güvenlik açığı içerdiğinin kanıtı değildir. Türkiye açısından öncelik, koridorun işleyişini sağlayan sistemlerde kesintileri önleyebilmek ve kesinti gerçekleştiğinde hizmeti hızla yeniden başlatabilmektir.

6.9 Yabancı Yatırımların Stratejik Boyutu

Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Türkiye'ye yönelen yatırımların stratejik değeri, sağlanan sermayenin yanında yerel üretime, teknoloji kazanımına ve lojistik kapasiteye katkıları üzerinden değerlendirilmelidir. Yeni bir tesis kurulması, mevcut bir işletmenin hisselerinin satın alınması ve bir projeye kredi sağlanması farklı

sonuçlar doğurur. Özellikle mevcut bir limanın veya lojistik işletmesinin satın alınmasıyla yeni kapasite oluşturulması aynı ekonomik etkiyi yaratmayabilir. Bu nedenle yatırımın büyüklüğü kadar Türkiye'de hangi faaliyetleri geliştirdiği ve hangi karar yetkilerini yatırımcıya aktardığı önem taşımaktadır.

Türkiye'nin Çin ile ilişkilerinde altyapı yatırımı beklentileriyle gerçekleşen iş birliği biçimleri arasında farklılıklar ortaya çıkmıştır. Finansal iş birliğinin güçlenmesi, beklenen üretim ve ulaştırma yatırımlarının aynı ölçüde gerçekleştiği anlamına gelmemektedir. Bu durum, projelerin açıklanan hedeflerle değil, tamamlanan yatırımlar, oluşan kapasite ve sağlanan ekonomik katkı üzerinden değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır.

Büyük ölçekli koridor projelerinde finansmanın koşulları ayrıca önemlidir. Yabancı para cinsinden borçlanma, kamu garantileri ve yüksek yük hacmi beklentilerine dayanan gelir tahminleri, proje yeterli gelir üretmediğinde mali baskı oluşturabilir. Böyle bir durumda yeniden finansmana duyulan ihtiyaç, borç verenin pazarlık gücünü artırabilir. Bununla birlikte, bu risk doğrudan yabancı yatırımın tamamıyla özdeşleştirilmemelidir; ortaklık sermayesi ile geri ödeme yükümlülüğü doğuran krediler ayrı değerlendirilmelidir.

"Borç tuzağı diplomasisi" kavramı da her Çin finansmanlı projeyi açıklayan kesin bir hüküm olarak kullanılmamalıdır. Borç sorunlarının oluşumunda yatırımın ekonomik yapılabilirliği, yerel karar süreçleri ve sözleşme koşulları birlikte etkili olabilir. Bu nedenle Türkiye açısından değerlendirme, kasıt varsayımından önce borcun sürdürülebilirliğine, teminatlara, kamu yükümlülüklerine ve proje gelirlerine dayanmalıdır.

Bu çerçevede stratejik yatırım denetimi; limanlar, demiryolu bağlantıları, lojistik veri sistemleri ve koridoru destekleyen enerji altyapıları üzerinde oluşabilecek kontrol yoğunlaşmasını izlemelidir. Yatırımcının nihai sahiplik yapısının belirlenmesi, işletme ve veri erişim yetkilerinin açıklığa kavuşturulması ve taahhütlerin yatırım sonrasında denetlenmesi bu değerlendirmede kullanılabilecek ölçütlerdir. Süreçlerin açık ve öngörülebilir olması ise güvenlik gereksinimleri ile yatırım çekme hedefinin birlikte yürütülmesine yardımcı olabilir.

7. Bölgesel Jeopolitik Rekabet ve Güvenlik Riskleri

Orta Koridor, Türkiye'nin Asya ve Avrupa arasındaki ticaretteki önemini artırma potansiyeli taşırken, ülkeyi ulaşım hatları üzerindeki rekabetin de önemli aktörlerinden biri hâline getirmektedir. Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi, Rusya üzerinden geçen kuzey güzergâhları, Avrupa Birliği'nin bağlantısallık girişimleri ve Türkiye'nin lojistik merkez olma hedefi, farklı öncelikler içermektedir. Bu girişimler arasında bazı alanlarda iş birliği, bazı alanlarda ise ticaret akışlarını ve yatırımları kendi güzergâhlarına yönlendirme rekabeti bulunmaktadır. Dolayısıyla Orta Koridor'un gelişimi, ticari talebin yanında aktörler arasındaki siyasi ilişkilere de bağlıdır.

Bölgesel istikrarsızlık, koridorların tercih edilmesini ve işletme maliyetlerini etkileyebilir. Rusya-Ukrayna savaşı bağlamındaki yaptırım ve güvenlik sorunları, alternatif güzergâhların önemini artırırken; Güney Kafkasya'daki gerilimler Orta Koridor ve çevresindeki bağlantıların geleceği açısından risk oluşturmaktadır. Yeni hatların ekonomik potansiyeli değerlendirilirken geçiş düzenlemeleri, egemenlik hakları ve güvenlik sorumlulukları üzerinde uzlaşma sağlanması önemlidir. Türkiye açısından başka güzergâhlardaki sorunların yarattığı fırsatlar, bölgesel barış ve iş birliğiyle desteklenmedikçe kalıcı kazanıma dönüşmeyebilir.

ABD-Çin rekabetinin teknoloji ve ticaret ağlarına yansıması da Türkiye'nin koridor politikalarını etkileyebilir. Çin ile taşımacılık ve yatırım ilişkilerini geliştirme hedefi, Türkiye'nin Avrupa pazarlarıyla ekonomik bağları ve güvenlik ortaklıklarıyla birlikte ele alınmalıdır. Özellikle altyapılarda kullanılacak teknolojiler ve finansman kaynakları konusunda ortaya çıkabilecek kısıtlamalar, proje maliyetlerini ve uygulama seçeneklerini değiştirebilir. Bu nedenle tek bir dış ortağa yoğunlaşılması, Türkiye'nin farklı aktörlerle iş birliği yürütme kapasitesini daraltabilir. Kritik teknolojilerde dış sağlayıcılara bağımlılığın, jeopolitik baskılar ve erişim kısıtları karşısında operasyonel risklere dönüşebilmesi de bu değerlendirmeyi desteklemektedir.

Ticaret yollarının, finansman imkânlarının ve teknoloji erişiminin dış politika baskısı için kullanılması, jeoekonomik rekabetin Türkiye açısından önemini artırmaktadır. Türkiye'nin bu ortamda hareket alanını koruması; güzergâh, yatırımcı, tedarikçi ve pazar seçeneklerini birlikte çeşitlendirmesine bağlıdır. Orta Koridor'un Türkiye'ye sağlayacağı stratejik katkı, ülkenin coğrafi konumuyla birlikte üretim kapasitesi, güvenilir lojistik hizmetleri ve ortaklarıyla kurduğu sürdürülebilir ilişkiler tarafından belirlenecektir. Bu unsurların geliştirilmesi, Türkiye'nin koridor üzerindeki ticaretten daha fazla katma değer elde etmesini ve ekonomik ortaklıklarında daha güçlü bir pazarlık konumuna ulaşmasını sağlayabilir.

8. Ekonomik Kazanç ve Stratejik Bağımsızlık Arasındaki Denge

Küresel üretim, finansman ve ticaret ağlarının birbirine bağlı olduğu uluslararası sistemde, bütün ekonomik ihtiyaçların yalnızca ulusal kaynaklarla karşılanmasını hedefleyen bir yaklaşım önemli maliyetler doğurabilir. Buna karşılık, dış ekonomik ilişkilerin yalnızca düşük maliyet ve kısa vadeli kazanç üzerinden düzenlenmesi de kritik alanlarda bağımlılıkları artırabilir. Türkiye açısından temel mesele, uluslararası iş birliğinin sunduğu sermaye, teknoloji ve pazar olanaklarından yararlanırken ekonomik kararlarını uygulayabilecek hareket alanını korumaktır. Kuşak ve Yol Girişimi ile Orta Koridor arasındaki ilişkinin değerlendirilmesinde de ekonomik getiriler, uzun vadeli siyasi ve stratejik etkileriyle birlikte ele alınmalıdır.

Bu denge, projeleri bütünüyle destekleyen veya reddeden yaklaşımların ötesinde, somut koşullara dayanan bir değerlendirme gerektirir. Bir yatırımın Türkiye'ye katkısı; sağladığı finansman, oluşturduğu üretim kapasitesi, aktardığı bilgi ve kriz dönemlerinde doğurabileceği yükümlülükler üzerinden incelenmelidir. Bu bölümde benimsenen stratejik pragmatizm, iş birliği fırsatlarının ulusal önceliklerle uyumlu biçimde değerlendirilmesini ifade etmektedir. Orta Koridor'un Türkiye açısından başarısı da ülkenin üzerinden geçen ticaretin büyüklüğüyle birlikte, bu ticaretten elde edilen katma değer ve karar alma kapasitesindeki gelişmeyle ölçülmelidir.

8.1 Ekonomik İşbirliğinin Sağlayabileceği Kazanımlar

Uluslararası ekonomik iş birliği, yurt içi kaynakların yatırım ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kaldığı durumlarda sermaye birikimini destekleyebilir. Kuşak ve Yol Girişimi ile bağlantılı ortaklıklar, Türkiye'deki ulaştırma ve lojistik yatırımları için finansman seçeneklerini genişletebilir. Ancak sağlanan kaynağın ekonomik katkısı, hangi faaliyetlerde kullanıldığına bağlıdır. Demiryolu bağlantılarının geliştirilmesi, liman kapasitesinin artırılması ve lojistik merkezlerin üretim bölgeleriyle bütünleştirilmesi, ticareti kolaylaştırırken yerel işletmeler için de yeni faaliyet alanları oluşturabilir. Türkiye'nin girişimle kurduğu ilişkinin önemli ekonomik boyutlarından biri, bu altyapı bağlantıları aracılığıyla daha geniş pazarlara erişim sağlayabilmesidir.

Yabancı yatırımların istihdam ve üretim üzerindeki etkileri, yerli ekonomiyle kurdukları bağlantılar güçlendikçe genişleyebilir. Örneğin bir lojistik yatırımın yerel bakım hizmetlerinden, taşımacılık işletmelerinden ve ekipman üreticilerinden yararlanması, ekonomik katkının yatırımın yapıldığı tesisin dışına yayılmasını sağlayabilir. Bu

nedenle yatırım politikalarında sermaye tutarının yanında yerel tedarik ilişkileri, çalışanların becerilerinin geliştirilmesi ve yeni üretim kapasitesi oluşturulması da dikkate alınmalıdır. Bu kazanımların büyüklüğü, yatırımın niteliğine ve ev sahibi ekonominin koşullarına bağlıdır

Teknoloji ve bilgi aktarımı da ekonomik iş birliğinin önemli kazanımları arasındadır. Ortak girişimler, tedarikçi ilişkileri ve Ar-Ge iş birlikleri; yerli işletmelerin üretim tekniklerini, kalite standartlarını ve yönetim becerilerini geliştirebilir. Bununla birlikte, yabancı bir şirketin ülkede faaliyet göstermesi teknoloji yayılımını kendiliğinden garanti etmez. Yerli işletmelerin yeni bilgiyi kullanabilecek insan kaynağına ve teknik kapasiteye sahip olması gerekir. Orta Koridor yatırımlarında ortak mühendislik çalışmaları, personel eğitimi ve yerel teknik hizmetlerin geliştirilmesi, bu nedenle Türkiye'nin uzun vadeli kazanımlarını artırabilecek araçlardır.

Koridorun küresel değer zincirlerine katkısı ise taşımacılığın üretim faaliyetleriyle bütünleştirilmesine bağlıdır. Türkiye'de üretilen malların koridor üzerinden yeni pazarlara ulaştırılması; depolama, işleme, bakım ve dağıtım hizmetleriyle birlikte ihracat gelirlerini çeşitlendirebilir. Daha güvenilir ve etkin taşımacılık, stok ve teslimat maliyetlerini azaltarak sanayinin rekabet gücünü destekleyebilir. Ancak maliyet düşüşlerinin tüketici fiyatlarına yansıması rekabet koşullarına, döviz kuruna ve diğer maliyetlere bağlıdır. Bu nedenle ulaşım altyapısındaki gelişme, üretim ve ticaret politikalarıyla tamamlandığında daha geniş bir refah katkısı sağlayabilir.

8.2 Stratejik Bağımsızlık Kavramı

Stratejik bağımsızlık, uluslararası ilişkilerin yoğunluğu kadar bu ilişkiler içinde korunabilen karar alma kapasitesiyle ilgilidir. Ekonomik açıdan daha uygulanabilir bir hedef olan **stratejik özerklik**, bir devletin temel ihtiyaçlarını karşılayabilmesi, dış baskılar karşısında seçeneklerini koruyabilmesi ve kriz dönemlerinde önceliklerini uygulayabilmesi şeklinde tanımlanabilir. Bu anlayış, dış ticaretten veya yabancı yatırımlardan uzaklaşmayı gerektirmez. Aksine, uluslararası iş birliğinin sürdürülebilirliğini artıracak ulusal yetkinliklerin geliştirilmesini esas alır.

Türkiye açısından bu kavram, Orta Koridor'a katılımın ekonomik ve diplomatik tercihleri ne ölçüde genişlettiği sorusuyla somutlaşmaktadır. Yeni bir ulaşım bağlantısı alternatif pazarlara erişim sağlıyorsa özerkliği destekleyebilir. Buna karşılık, aynı bağlantının finansmanı, işletilmesi ve teknolojik altyapısı kısa sürede alternatif oluşturulamayacak tek bir aktöre bağlanıyorsa yeni kırılganlıklar ortaya çıkabilir. Bu nedenle karşılıklı bağımlılığın niteliği; ilişkinin büyüklüğü, tarafların birbirine ihtiyaçları ve kesinti hâlinde üstlenecekleri maliyetler birlikte değerlendirilerek belirlenmelidir.

Stratejik özerkliğin önemli unsurlarından biri de **direnç kapasitesidir**. Bu kapasite, ekonomik bir kesintinin etkilerini sınırlayabilmeyi ve temel faaliyetleri yeniden işler hâle getirebilmeyi ifade eder. Türkiye bakımından koridor üzerindeki bir bağlantının kullanılamaması durumunda alternatif güzergâhların devreye alınabilmesi veya dış sağlayıcının hizmeti kesildiğinde kritik sistemlerin çalıştırılabilmesi bu kapsamda değerlendirilebilir. Teknolojik sistemlerin denetlenebilirliği ve işletme bilgisinin ülkede bulunması, kriz dönemlerinde müdahale imkânlarını güçlendirebilir.

Bu yaklaşım güvenliğin kapsamını da genişletmektedir. Orta Koridor'un işleyişi; ulaştırma altyapıları kadar enerji arzına, ödeme sistemlerine, haberleşmeye ve gerekli ekipmanların teminine bağlıdır. Dolayısıyla ekonomik entegrasyon ile ulusal egemenlik arasındaki ilişki, bu alanlardaki bağımlılıkların yönetilmesi üzerinden kurulmalıdır. Türkiye'nin dış politika tercihleri üzerinde oluşabilecek ekonomik baskının sınırlandırılması, ortaklıkların çeşitliliği ve ulusal kapasitenin gücüyle ilişkilidir. Bu çerçevede özerklik, dış dünyayla kurulan bağların dayanıklı ve yönetilebilir olmasını gerektirmektedir.

8.3 Kritik Sektörlerde Bağımlılığın Sınırlandırılması

Bağımlılığın azaltılmasında öncelikli araçlardan biri, tedarikçi ve pazar çeşitlendirmesidir. Tek bir ülkeye, işletmeye veya güzergâha yoğunlaşan ilişkiler, kesinti hâlinde alternatif oluşturmayı zorlaştırabilir. "Çin Artı Bir" yaklaşımı, şirketlerin Çin'deki faaliyetlerine ek olarak başka ülkelerde üretim veya tedarik seçenekleri geliştirmesini ifade etmektedir. Türkiye açısından bu yaklaşım, ürünün özelliklerine göre Güneydoğu Asya, Afrika veya Latin Amerika'daki alternatiflerle ilişkilerin incelenmesine örnek oluşturabilir. Ancak çeşitlendirme kararı, maliyet, kalite, teslim süresi ve siyasi risk birlikte değerlendirilerek verilmelidir.

Orta Koridor, güzergâh çeşitlendirmesine katkıda bulunabilir; fakat taşınan ürünün tedarik kaynağını kendiliğinden değiştirmez. Aynı üreticiden alınan bir girdinin farklı yoldan taşınması, ulaştırma riskini azaltırken üreticiye bağımlılığı sürdürebilir. Bu nedenle tedarikçi, güzergâh ve finansman çeşitlendirmesi birlikte planlanmalıdır. Koridorun güvenilirliğinin artırılmasında ortak ülkelerle koordinasyon, bilgi paylaşımı ve alternatif bağlantıların geliştirilmesi de önem taşımaktadır.

Kritik sektörlerin belirlenmesinde ise her ithal ürüne aynı önemin verilmesi kaynakların verimsiz kullanılmasına yol açabilir. Öncelik; eksikliği temel hizmetleri durdurabilecek, kısa sürede ikame edilemeyecek ve güvenlik üzerinde yüksek etkisi bulunan girdilere verilmelidir. Koridor açısından demiryolu kontrol sistemleri, liman otomasyonu, haberleşme ekipmanları ve enerji altyapısındaki kritik bileşenler bu ölçütlerle incelenebilir. Yarı iletkenler, bulut hizmetleri ve kritik mineraller de bu sistemlerin arkasındaki tedarik zincirleri bakımından değerlendirmeye alınmalıdır. Özellikle dış teknoloji sağlayıcılarına yoğun bağımlılık, lisans değişiklikleri veya erişim kısıtları karşısında işletme sürekliliğini etkileyebilir.

Bu değerlendirmeden hareketle yerlileştirme politikaları, teknik ve ekonomik olarak sürdürülebilir alanlarda yoğunlaştırılabilir. Savunma sanayiinde geliştirilen mühendislik, yazılım ve sistem bütünleştirme yetkinliklerinin sivil lojistik teknolojilerine aktarılması araştırılabilecek seçeneklerden biridir. Ortak Ar-Ge, bakım yetkinliği, yedek parça üretimi ve farklı sistemlerin birlikte çalışabilmesi de bağımlılığı sınırlayabilir. Başarı, yerli ürün etiketinin yanında kriz anında sistemi sürdürebilme ve geliştirebilme kapasitesiyle ölçülmelidir.

Yabancı yatırım taraması da tamamlayıcı bir araçtır. ABD'de CFIUS, belirli yabancı yatırım işlemlerini ulusal güvenlik açısından değerlendirirken, AB'de yatırım taraması ulusal mekanizmalar ile ortak iş birliği çerçevesini birleştirmektedir. Türkiye için değerlendirilebilecek yaklaşım; liman, enerji ve lojistik teknoloji yatırımlarında nihai sahipliği, veri erişimini ve işletme yetkilerini açık ölçütlerle incelemektir. İncelemenin sürelerinin ve itiraz yollarının belirli olması, güvenliği güçlendirirken yatırım ortamının öngörülebilirliğini koruyabilir.

8.4 Ekonomik İşbirliği ile Stratejik Özerkliğin Birlikte Sağlanması

Türkiye'nin ekonomik iş birliği ile stratejik özerkliği birlikte geliştirmesi, ortaklıklarını alanlara göre değerlendiren çok boyutlu bir yaklaşım gerektirir. Çin ile ulaştırma ve yatırım ilişkileri, Avrupa ile üretim ve pazar bağlantıları ve diğer ülkelerle teknoloji ortaklıkları birbirini tamamlayabilir. Bununla birlikte, güvenlik ilişkileri ile ekonomik ilişkilerin tamamen ayrıştırılabileceği varsayılmamalıdır. Özellikle kritik altyapılarda alınan ticari kararlar uzun vadeli güvenlik sonuçları doğurabilir. Orta Koridor'un farklı bağlantısallık girişimleriyle ilişkisi de rekabet ve iş birliğinin birlikte bulunduğu bu çerçevede ele alınmalıdır.

Çok boyutlu dengelemenin uygulanabilir olması, açık ulusal önceliklere bağlıdır. Türkiye; finansman tekliflerini maliyetleri, yatırım tekliflerini yerli üretime katkıları, teknoloji ortaklıklarını ise sağladıkları bilgi ve denetim

imkânları bakımından karşılaştırabilir. Böylece dış ortaklıkların seçimi, projenin hangi ülkeden geldiğinin yanında somut koşullarına dayanır. Yatırımların değerlendirilmesinde gerçekçi yük tahminleri, kamu yükümlülükleri, bakım giderleri ve yerel ekonomik katkı birlikte dikkate alınmalıdır. Kamu destekleri de ölçülebilir hedeflere ve düzenli değerlendirmeye bağlanabilir.

Kurumsal kapasite, bu yaklaşımın sürekliliğini sağlayacak temel unsurdur. Kamu kurumları ile taşımacılık, sanayi ve finans kuruluşları arasında kurulacak erken uyarı mekanizmaları; kritik girdilerde yoğunlaşmayı, teslimat gecikmelerini ve güzergâh kesintilerini izleyebilir. Kriz öncesinde alternatif tedarikçilerin belirlenmesi, acil taşıma planlarının hazırlanması ve sorumlulukların açıklığa kavuşturulması müdahale süresini kısaltabilir. Koridor ülkeleri arasında bilgi paylaşımı ve ortak koordinasyon da ulusal hazırlığın bölgesel iş birliğiyle tamamlanmasını sağlayabilir.

Türkiye'nin Orta Koridor'daki etkisini artırması, fiziksel altyapının yanında ortak kuralların oluşturulmasına katılımıyla da ilişkilidir. Gümrük işlemlerinin uyumlaştırılması, dijital belge standartları, hizmet koşulları ve uyuşmazlıkların çözümü gibi alanlarda geliştirilecek iş birliği, koridorun güvenilirliğini yükseltebilir. Türkiye bu süreçlere yapıcı öneriler ve uygulama kapasitesiyle katkı sunduğunda, ticaret ağlarının işleyişinde daha etkili bir konum kazanabilir. Böyle bir etki, coğrafi konumu üretim yetkinliği ve kurumsal güvenilirlikle tamamlamayı gerektirir.

Ekonomik kazanç ile stratejik bağımsızlık arasındaki denge, her projede değişen koşullara göre yeniden değerlendirilmelidir. Türkiye'nin temel hedefi, uluslararası iş birliğinden elde ettiği kaynakları kendi üretim, teknoloji ve karar alma kapasitesini güçlendirecek biçimde kullanmak olmalıdır. Kuşak ve Yol Girişimi ile Orta Koridor bu amaç doğrultusunda değerlendirildiğinde, ekonomik entegrasyon ve stratejik özerklik birbirini destekleyebilir. **Kalıcı kazanım, ticaretin büyümesini ulusal yetkinliklerin gelişmesine dönüştürebilen, planlı ve öngörülebilir bir jeoekonomik yaklaşımla sağlanabilir.**

Gündem Maddesine Dair Cevaplanması Gereken Sorular

1. Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi ile Orta Koridor kapsamında geliştireceği iş birliklerinde ekonomik kazanç, ulusal güvenlik ve stratejik özerklik hedefleri nasıl dengelenmeli; kısa vadeli ticari getiriler karşılığında uzun vadeli bağımlılık yaratabilecek projelerin kabul edilmesinde hangi temel sınırlar belirlenmelidir?

2. Türkiye, Çin ile ulaştırma ve yatırım ilişkilerini geliştirirken Avrupa Birliği ile ekonomik bağlarını ve mevcut güvenlik ortaklıklarını nasıl gözetmeli; ABD–Çin rekabeti ve Rusya'nın bölgesel etkisi karşısında dış politikadaki hareket alanını koruyacak nasıl bir diplomatik yaklaşım benimsemelidir?

3. Orta Koridor üzerindeki gümrük işlemlerinin, taşıma belgelerinin, teknik standartların ve ücretlendirme uygulamalarının uyumlaştırılması için Türkiye hangi uluslararası iş birliği mekanizmalarını önermeli; Türk Devletleri Teşkilatı bünyesindeki çalışmalar ile Gürcistan gibi diğer güzergâh ülkelerinin katılımı nasıl bir araya getirilmelidir?

4. Sınırlı kamu kaynakları dikkate alındığında Bakü–Tiflis–Kars hattı, Marmaray'ın yük taşımacılığı kapasitesi, limanların demiryolu bağlantıları ve lojistik merkezler arasında yatırım öncelikleri nasıl belirlenmeli; Hazar geçişindeki darboğazların Türkiye'deki yatırımların verimliliğini sınırlaması ortak ülkelerle nasıl önlenmelidir?

5. Türkiye'nin Orta Koridor üzerindeki transit konumunu üretim ve yüksek katma değerli lojistik faaliyetlerle güçlendirmek için sanayi bölgeleri, limanlar ve lojistik merkezler arasında nasıl bir bütünleşme sağlanmalı; kamu teşvikleri hangi faaliyetlere ve hangi performans koşullarıyla yönlendirilmelidir?

6. Türkiye–Çin ticaretindeki dengesizliğin gelişen ulaşım bağlantılarıyla daha da derinleşmesini önlemek amacıyla nasıl bir üretim ve ticaret politikası izlenmeli; yerli üreticilerin rekabet gücü desteklenirken ithal ara malı ve makinelere ihtiyaç duyan sektörlerin maliyetleri nasıl gözetilmelidir?

7. Orta Koridor'un sunduğu ulaşım imkânlarının Türk işletmelerinin yeni pazarlara erişimine dönüşmesi için hangi ülke ve sektörlere öncelik verilmeli; ticaret diplomasisi, ihracat finansmanı ve karşılıklı standart tanıma düzenlemeleri nasıl birlikte kullanılmalıdır?

8. Koridor yatırımlarının oluşturabileceği üretim ve istihdam olanaklarının farklı bölgelere ve yerel işletmelere yayılması için nasıl bir kalkınma politikası benimsenmeli; lojistik merkezlerin yer seçiminde ticari verimlilik, bölgesel eşitsizlikler ve yerel iş gücünün becerileri nasıl değerlendirilmelidir?

9. Büyük ölçekli ulaştırma projelerinde dış kredi, kamu finansmanı ve özel sermaye seçenekleri arasında nasıl bir tercih yapılmalı; döviz cinsinden borçlanma, kamu garantileri ve gerçekçi olmayan yük hacmi tahminlerinden doğabilecek riskleri sınırlandırmak için hangi şeffaflık ve denetim koşulları aranmalıdır?

10. Limanlar, demiryolu bağlantıları, enerji tesisleri ve lojistik veri sistemlerine yönelik yabancı yatırımların incelenmesinde hangi güvenlik ölçütleri kullanılmalı; mülkiyet, işletme yetkisi ve veri erişimine ilişkin sınırlamalar yatırım ortamının öngörülebilirliğini koruyacak biçimde nasıl düzenlenmelidir?

11. Yabancı yatırımların Türkiye'de teknoloji transferi, yerli tedarik, nitelikli istihdam ve mühendislik kapasitesi oluşturmasını sağlamak için teşvik ve ortaklık sözleşmelerine hangi koşullar eklenmeli; bu taahhütlerin yerine getirilmesi nasıl izlenmeli ve yerine getirilmemesi hâlinde hangi yaptırımlar uygulanmalıdır?

12. Demiryolu kontrol sistemleri, liman otomasyonu ve yük takip platformlarında tek bir teknoloji sağlayıcısına bağımlılığı azaltmak için hangi teknik ve sözleşmesel güvenceler aranmalı; sınır ötesi veri paylaşımı, ticari bilgilerin korunması ve siber güvenlik gereksinimleri nasıl birlikte karşılanmalıdır?

13. Türkiye, koridorun işleyişi açısından kritik ekipman, yazılım ve enerji girdilerini hangi ölçütlerle belirlemeli; bu alanlarda yerli kapasite geliştirme, alternatif tedarikçilere yönelme ve stratejik stok oluşturma seçenekleri arasında maliyet ve kesinti riski bakımından nasıl bir denge kurmalıdır?

14. Güney Kafkasya'daki gerilimler veya Hazar geçişindeki kesintiler karşısında ticaretin devamlılığını sağlamak için Türkiye hangi diplomatik girişimleri ve ortak acil durum düzenlemelerini geliştirmeli; alternatif bağlantılar planlanırken güzergâh ülkelerinin egemenlik hakları ve güvenlik sorumlulukları nasıl gözetilmelidir?

15. Türkiye'nin Orta Koridor politikasının başarısını taşınan yük miktarıyla birlikte yerli katma değer, ihracat çeşitliliği, nitelikli istihdam ve bağımlılıkların azalması üzerinden değerlendirmek için hangi ölçülebilir hedefler belirlenmeli; ilgili kurumların sorumlulukları ve TBMM'ye düzenli raporlama mekanizması nasıl yapılandırılmalıdır?

KAYNAKÇA

1.ABD Hazine Bakanlığı. (t.y.). *Amerika Birleşik Devletleri Yabancı Yatırım Komitesi (CFIUS).* Erişim tarihi: 30 Eylül 2026.

https://home.treasury.gov/policy-issues/international/the-committee-on-foreign-investment-in-the-united-states-cfius/

2.Ateş, E. ve Seymen, D. (2022). Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Türkiye: Türkiye girişime dâhil olmalı mı? *Gazi Akademik Bakış, 16*(31), 279–301.
https://doi.org/10.19060/gav.1217290

3.Avrupa Komisyonu. (t.y.). *Yabancı yatırımların taranması.* Erişim tarihi: 30 Eylül 2026.
https://policy.trade.ec.europa.eu/enforcement-and-protection/investment-screening_en

4.Bardakçı, E. (2026). Lojistik koridorlar: Zengezur, Orta Koridor ve Yeni İpek Yolu üzerinden güç mücadelesi. *Akademik Düşünce Dergisi*, (13), 49–67.
https://doi.org/10.53507/akademikdusunce.1776487

5.Basılgan, M. (2026). Çin'in Yeni İpek Yolu vizyonu ve Türkiye'ye yansımaları. *Ekonomi Bilimleri Dergisi, 18*(1), 43–68.
https://doi.org/10.55827/ebd.1702459

6.Biçen Gören, K. B. (2026). Türkiye'nin kritik altyapı güvenliği bağlamında siber caydırıcılık stratejileri. *SDE Akademi Dergisi, 6*(3), 409–442.
https://doi.org/10.58375/sde.2019865

7.Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı. (2023). *Deniz taşımacılığı değerlendirmesi 2023: Asya'ya ilişkin bilgiler ve veriler.*
https://unctad.org/press-material/review-maritime-transport-2023-facts-and-figures-asia

8.Çatal, S. ve Yılmaz, B. A. (2021). Küresel sistem içerisinde Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin ekonomi politik bir değerlendirmesi ve Türkiye üzerindeki etkileri. *Anadolu Akademi Sosyal Bilimler Dergisi, 3*(3), 567–579.
https://dergipark.org.tr/tr/pub/anadoluakademi/article/987054

9.Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin ilişkilerine etkisi. *Avrasya Etüdleri, 49*(1), 77–97.
https://dergipark.org.tr/tr/pub/avrasya/article/392465

10. Durmaz, F. (2025). Kuşak-Yol Girişiminin gölgesinde Türkiye-Çin ilişkileri: İş birliğinin sınırları. *Muhafazakâr Düşünce, 21*(68), 126–150.
https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/4977050

11. Dünya Bankası. (2019). *Kuşak ve Yol ekonomisi: Ulaştırma koridorlarının fırsatları ve riskleri.*
https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1392-4

12. Dünya Bankası. (2023). *Orta ticaret ve taşıma koridoru: 2030'a kadar hacmi üçe katlamak ve seyahat süresini yarıya indirmek için politikalar ve yatırımlar* [Türkçe yönetici özeti].
https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor

13. Ece, N. J. (2023). Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri açısından önemi. *Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi, 5*(1), 38–56.
https://doi.org/10.54410/denlojad.1297932

14. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü. (2022). *Doğrudan yabancı yatırımların niteliğine yönelik politika araçları.* OECD Yayınları.
https://doi.org/10.1787/7ba74100-en

15. Günay, E., Çetiner, S., Sevinç, S. ve Kütükçü, E. (2019). Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye-Çin ekonomik işbirliği çerçevesinde Orta Koridor ile Kuşak ve Yol Girişimi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 9*(2), 157–175.
https://dergipark.org.tr/tr/pub/ksuiibf/article/657145

16. Jones, L. ve Hameiri, S. (2020). *"Borç tuzağı diplomasisi" efsanesini çürütmek: Finansman alan ülkeler Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ni nasıl şekillendiriyor?* Kraliyet Uluslararası İlişkiler Enstitüsü.

https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/2020-08-25-debunking-myth-debt-trap-diplomacy-jones-hameiri.pdf

17. Kurut, D. (2023). Çin'in Balkan politikası: Kuşak-Yol Projesi'nin bölgeye etkileri. *Avrasya Etüdleri*, (62), 35–65.
https://dergipark.org.tr/tr/pub/avrasya/article/1397673

18. Mescioğlu, T. ve Saraç, U. (2023). Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Eski ve Yeni İpek Yolu'nun karşılaştırmalı incelenmesi. *Sosyal Bilimlerde Uluslararası Yeni Konular* [Dergi adının Türkçe çevirisi], *11*(2), 191–216.
https://dergipark.org.tr/tr/pub/tinisos/article/1314935

19. Millî İstihbarat Akademisi. (2026). *Yapay zekâ çağında siber güvenlik ve Türkiye'nin stratejik öncelikleri.*
https://mia.edu.tr/uploads/f/24042026_1.pdf

20. Özbekler, T. M. (2026). Ulaştırma koridorları kapsamında Türkiye'nin transit taşımacılıktaki rolü: Lojistik ile katma değer üretimi üzerine ampirik bir inceleme. *Verimlilik Dergisi, 60*(2), 587–604.
https://doi.org/10.51551/verimlilik.1786687

21. Şengül, S., Yıldız, H. ve Köprücü, Y. (2026). Orta Koridor ve Türkiye'nin dış ticaret performansı: Ulaştırma diplomasisinin ekonomik etkileri. *Doğuş Üniversitesi Dergisi, 27*(1), 940–957.
https://doi.org/10.31671/doujournal.1722904

22. Taşkın, E. ve Akıncı, Ö. S. (2024). Orta Koridorun tedarik zinciri güvenliği açısından değerlendirilmesi ve Türkiye'nin rolü. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 26*(47), 1128–1144.
https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/3871253

23. T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2022, 2 Ağustos). *Türkiye Cumhuriyeti, Özbekistan Cumhuriyeti ve Azerbaycan Cumhuriyeti Dışişleri, Ticaret/Ekonomi ve Ulaştırma Bakanları Birinci Üçlü Toplantısının sonuçlarına ilişkin*

Taşkent Deklarasyonu.

https://www.mfa.gov.tr/turkiye-ozbekistan-azerbaycan-birinci-uclu-toplantisinin-sonuclarina-iliskin-taskent-deklarasyonu-02-08-2022.tr.mfa

24. T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2025, 29 Ocak). *Türkiye, Azerbaycan ve Özbekistan Dışişleri, Ticaret/Ekonomi ve Ulaştırma/Altyapı Bakanları İkinci Üçlü Toplantısı'nın sonuçları hakkında Ankara Bildirisi.*

https://www.mfa.gov.tr/turkiye-azerbaycan-ve-ozbekistan-ikinci-uclu-toplantisi-nin-sonuclari-hakkinda-ankara-bildirisi.tr.mfa

25. T.C. Dışişleri Bakanlığı. (t.y.). *Türkiye'nin bağlantısallığı ve çok taraflı ulaştırma politikası.* Erişim tarihi: 30 Eylül 2026.
https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulastirma-politikasi.tr.mfa

26. T.C. Ticaret Bakanlığı. (2026). *Çin ülke profili.*

https://ticaret.gov.tr/data/5f3b925713b876ea88e4c9c4/%C3%87%C4%B0N%20%C3%BClke%20profili%202026.pdf

27. Tümenbatur, A. (2021). Orta Koridor üzerindeki Demir İpekyolu güzergâhı ve lojistik merkez yer seçimi. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 30*(3), 102–110.
https://doi.org/10.35379/cusosbil.977922

28. Türkiye Büyük Millet Meclisi. (t.y.). Dışişleri Komisyonu. *Parlamento terimleri sözlüğü.* Erişim tarihi: 30 Eylül 2026.
https://www.tbmm.gov.tr/ParlamentoTerimleriSozluk

29. Türkiye Yatırım Tanıtım Portalı. (2015, 28 Eylül). *Çinli konsorsiyum, 940 milyon dolarlık yatırımla Türkiye'deki bir limana ortak oldu.*
https://www.invest.gov.tr/en/news/news-from-turkey/pages/280915-cosco-pacific-buys-turkish-kumport.aspx

30. Zeybek, H. (2020). Yeni İpek Yolunun kıtalar arası demiryolu konteyner taşımacılığına etkisi: PESTLE analizi. *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 13*(4), 724–740.
https://doi.org/10.25287/ohuiibf.709425