

ORTA KORİDOR'UN KURUMSAL ÇATISI OLARAK TÜRK DEVLETLERİ TEŞKİLATI

Bora ODABAŞI

Misafir Araştırmacı

Analiz No : 2026 / 52

16.11.2026

Orta Koridorun önemi yaşanan jeopolitik ve jeostratejik gelişmelere bağlı olarak sürekli artmaktadır. Darboğazlara dayanan deniz taşımacılığın güvenlik riskleri artarken, Rusya-Ukranya savaşından ötürü Kuzey Koridoru da atıl durumdadır. Ayrıca Uluslararası Kuzey Güney Koridoru da ABD/İsrail-İran Savaşı ve halen devam etmekte olan gerilimlerden ötürü belirsizliğini sürdürmektedir. Bu itibarla, Orta Koridorun cazibesini arttırmaktadır.

Elbette Orta Koridorun bu artan önemine cezbedilenlerin büyük güçler olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Başta AB, ABD, Rusya ve Çin küresel oyuncular olarak kendi stratejilerini geliştirirken, Hindistanve İran gibi bölge ülkeleri de kendi çıkarlarını gözetmeye çalışmaktadır. Güney Kore ve Japonyanın da Orta Koridora olan ilgisi artmaktadır.

ABnin Orta Koridor izlencesi Global Gateway stratejisi üzerinden takip edilmektedir. Bu bağlamda AB, Rusya-Ukrayna savaşı sonrası tedarik zincirlerini güvenceye almak için Orta Koridor'u "stratejik gereklilik" olarak tanımlarken, geliştirilmesi için de 10 milyar avroluk finansman ve yatırım taahhüdünde bulunmuştur.[1] Amerikanın yaklaşımı ise daha çok stratejik önceliklere dayanmaktadır. Uluslararası Barış ve Refah İçin Trump Yolu(TRIPP) ile birlikte ABD Orta Koridorun en hassas düğüm noktalarından Güney Kafkasyada İrana da komşu olacak şekilde söz sahibi durumundadır**.** Adı geçen yolu işletmek için kurulan şirketin yüzde 74ü ABD tarafına aitken Ermeni tarafın oranı yüzde 26dır.[2] Buna ek olarak ABDnin başta nadir toprak elementleri ve kritik minaraller olmak üzere Orta Asyaya ilgisi artmıştır. Çine gelecek olursak, Pekin yönetimi altyapı yatırımları ve bunları finanse

etmek için bölge ülkelerine yüksek hacimli krediler sağlamaktadır. Ayrıca Kuşak ve Yol Girişimi kapsamındaki ulaştırma güzergâhlarını, çoğunluk hissesine sahip olduğu Çin-Kırgızistan-Özbekistan (CKU) demiryolu projesi gibi stratejik hatlar vasıtasıyla doğrudan Orta Koridorun güney kollarına entegre etmektedir.

İran açısından bakıldığında, Orta Koridorun bu denli öne çıkmasına olumlu yaklaşılmadığı açıktır. Zira Doğu-Batı hattının güçlenmesi, kendi topraklarından geçen geleneksel transit güzergâhlarının ve dolayısıyla jeopolitik önemlerinin azalması anlamına gelmektedir. Diğer taraftan Ermenistan Demir Yollarının işletme imtiyazının Rusyanın elinde olması ve İranın da ABD ile olası bir yüksek gerilim anında TRIPPyi hedef alabileceği ihtimali birtakım belirsizliklere ve risklere neden olmaktadır.

Küresel ve bölgesel güçlerin çatışan çıkarlarının yanı sıra, güzergâh ülkelerinin kendi ekonomik ve stratejik çıkarları doğrultusunda ayrışan rota tercihleri, koridorun bütüncül bir kurumsal omurgaya kavuşmasını güçleştirmektedir. Nitekim hat boyunca uzanan ülkeler arasında henüz yekpare bir gümrük mevzuatının, tek tip tarife rejiminin ve senkronize bir geçiş sisteminin bulunmayışı, taşımacılık operasyonlarını parçalı ve bürokratik bir yapıya sıkıştırmaktadır.

Dünya Bankasının yayımladığı değerlendirme raporu da bu durumu açıkça ortaya koymaktadır. Rapora göre, operasyonel verimlilik ve mevzuat uyumu sağlandığı takdirde taşıma hacmi 2030a kadar üçe katlanabilir, 2040a kadar ise yaklaşık 24 milyon tona çıkabilir. Bu artışın bölge ülkelerinin toplam GSYİHsine 2040a kadar 58 milyar dolarlık ek katkı sunması beklenmektedir.[3] Ancak rapordaki dikkat edilmesi gereken nokta, gecikmelerin temel sebebinin fiziki altyapı eksikliği olmadığıdır. Asıl sorun sınır kapılarındaki bürokrasi, gümrükler arasında ortak bir dijital sistemin bulunmaması ve Hazar limanlarındaki eşgüdüm yetersizliğidir.[4]

Megi Benia, Jamestown Foundation bünyesinde yayımlanan analizinde benzer bir kurumsal boşluğa işaret etmektedir.[5] Beniaya göre koridorun önündeki temel paradoks, güzergâha ilgiyi artıran jeopolitik gelişmelerin aynı zamanda bölge ülkelerinin ortak bir kural seti etrafında birleşmesini engellemesidir. Bu çerçevede adı geçen makale, koridorun parçalı yapısının küresel güçlerin niyetleriyle birleşerek bölgede yeni bir rekabet sarmalı üretebileceğini öne sürmektedir. Ancak bu okuma eksiktir. Zira günümüz uluslararası sistemi ne büyük güçlerin etki alanlarını tek taraflı dikte ettiği "yüksek emperyalizm" çağındadır ne iki hegemonik gücün var olduğu Soğuk Savaş dönemindedir ne de tek kutuplu bir düzendedir.

İlk olarak belirtmek gerekir ki Orta Koridor görece yeni bir projedir. Dolayısıyla kurumsal ve operasyonel düzeyde birtakım aksaklıkların yaşanması olağandır ancak bu eksiklikler sahadaki adımlarla her geçen gün aşılmaktadır. Nitekim Türkiye, Azerbaycan ve Özbekistan arasında tesis edilen Üçlü İş Birliği Mekanizması bu durumun somut bir örneğidir. Ankara Deklarasyonu ve ekindeki Eylem Planı ile taraflar; e-Permit ve dijital gümrük uygulamaları gibi adımlarla bürokratik engelleri azaltmayı, liman operasyonlarını senkronize etmeyi ve Türk Yatırım Fonu vasıtasıyla ulaştırma projelerine finansman sağlamayı hedeflemiştir.[6] Bu pratik adımlar, güzergâh ülkelerinin koridoru sahiplenme iradesini açıkça göstermektedir.

Bu noktada geçmişteki dış kaynaklı modeller ile bölgesel mekanizmalar arasındaki farkı doğru okumak gerekmektedir. 1990larda Avrupa Birliği öncülüğünde kurulan TRACECA gibi dışarıdan kurgulanan girişimler, bölge ülkelerinin iç dinamiklerini ve kurumsal sahipliğini yeterince kapsayamadığı için hedeflenen entegrasyonu sağlayamamıştır.[7] Benzer şekilde küresel güçlerin parçalı finansman paketleri de tek başına kurumsal bir yapı üretememektedir. Buna karşılık, uluslararası ulaştırma tarihindeki başarılı çok taraflı kurumsal modellerden biri olan Tuna Komisyonu örneğinde görüldüğü üzere; seyrüsefer serbestisini, tek tip teknik standartları ve hukuki uyumu ancak güzergâha doğrudan kıyısı olan ve ortak siyasi irade sergileyen aktörler kalıcı kılabilmiştir.[8] Orta Koridorun ihtiyaç duyduğu kurumsal çatı da dışarıdan dayatılan formatlar ile değil bölgenin ana omurgasını oluşturan Türk Devletleri Teşkilatının (TDT) sunduğu bu organik ve bağlayıcı zemindir.

Bu doğrultuda Türk Devletleri Teşkilatı, Orta Koridorun ihtiyaç duyduğu kurumsal ve teknik omurgayı inşa edebilecek yegâne bölgesel platform olarak öne çıkmaktadır. Nitekim teşkilatın benimsediği "Türk Dünyası 2040 Vizyonu" ve bu doğrultuda hazırlanan Ulaştırma Bağlantısallığı Programı, Orta Koridoru yalnızca bir geçiş hattı olmaktan çıkarıp entegre bir ekonomik koridora dönüştürmeyi hedeflemektedir.[9] 2040 hedefleri doğrultusunda üye ülkeler arasındaki fiziki ve hukuki engellerin kaldırılması, gümrük prosedürlerinin tek tip hale getirilmesi ve ulaştırma koridorlarının dijitalleştirilmesi temel bir strateji olarak belirlenmiştir.

Bu stratejinin sahaya yansıması ise somut ve bağlayıcı mekanizmalar vasıtasıyla gerçekleşmektedir. TDT bünyesinde imzalanan "Basitleştirilmiş Gümrük Koridoru Anlaşması", gümrükler arası ön bildirim ve ortak risk analizi mekanizması kurarak sınır geçişlerindeki bekleme sürelerini asgari düzeye indirmeyi amaçlamaktadır. Benzer şekilde fiziki kotaları ve izin belgelerini ortadan kaldıran e-Permit ve e-TIR uygulamaları, Dünya Bankasının işaret ettiği operasyonel tıkanıklıkları aşacak dijital altyapıyı sağlamaktadır.

Diğer yandan Hazar geçişindeki en büyük aksaklıklardan olan liman uyumsuzluğu ve yüksek tarifeler, Bakü, Aktau ve Kuryk limanlarını kapsayan "Kardeş Limanlar" süreci ve Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşması ile aşılmaya çalışılmaktadır.[10] Bu süreç, faaliyete geçen Türk Yatırım Fonunun sağlayacağı bölgesel finansman imkânlarıyla da desteklenmektedir.

Bu kurumsal adımlar, hattın karşılaştığı jeopolitik pürüzlerin aşılmasında da esnek bir zemin sunmaktadır. Örneğin Ermenistan demiryollarının Rus imtiyazında olmasının yarattığı tıkanıklık, hem Rusya hem de Ermenistan ile dengeli ve yapıcı ilişkilere sahip olan Kazakistanın diplomatik ve ticari kolaylaştırıcılığı sayesinde hafifletilebilir. Benzer şekilde, İranın dışlanma ve çevreleme endişelerini gidermek adına TDT ülkeleri ile İran arasında, özellikle sekretaryası Tahranda bulunan Ekonomik İş Birliği Teşkilatı (EİT)[11] çerçevesinde, sektörel ve ulaştırma odaklı esnek diyalog mekanizmalarının geliştirilmesi, bölgesel gerilimleri azaltarak koridorun güvenliğini tahkim edebilir. Böylece TDT, dışlayıcı bir blok oluşturmaktan ziyade güzergâhın en kırılgan düğüm noktalarını bölgesel uzlaşıyla çözen kapsayıcı bir entegrasyon merkezine dönüşme potansiyeline sahiptir

Sonuç olarak, küresel güçlerin rekabetine veya parçalı dış finansman paketlerine teslim edilmiş bir Orta Koridor sürdürülebilir değildir. Güzergâhın geleceği dış aktörlerin projelerinden ziyade, TDTnin sunduğu bölgesel sahiplik, 2040 vizyonu ve bağlayıcı kurumsal entegrasyon kapasitesiyle teminat altına alınabilir.

*Resim: *Anadolu Ajansı*

[1] European Commission, "Global Gateway: □□□ billion commitment to invest in Trans Caspian Transport Corridor connecting Europe and Central Asia announced at Investors Forum," Press release IP/24/501, 28 January 2024, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/mt/ip_24_501.

[2] United States to hold 74% stake, Armenia 26% in TRIPP Development Company: Government approves draft law on ratification of agreement," Armenpress, 16 July 2026, https://armenpress.am/en/article/1255692.

[3] Muneeza M. Alam ve Luis C. Blancas, *Integration: World-Class Trade Logistics Along the Trans-Caspian Transport Corridor*, Europe and Central Asia Studies (Washington, DC: World Bank, 2026), https://doi.org/10.1596/978-1-4648-2367-1.

[4] Alam ve Blancas, Integration: World-Class Trade Logistics, 2026.

[5] Megi Benia, "Middle Corridor Grows in Volume but Not in Cohesion," Eurasia Daily Monitor (Jamestown Foundation), 2026, https://jamestown.org/middle-corridor-grows-in-volume-but-not-in-cohesion/.

[6] Bora Odabaşı, "Türkiye-Azerbaycan-Özbekistan Üçlü İş Birliği Mekanizması," AVİM Analiz, no. 2026/12 (27 Şubat 2026), https://avim.org.tr/tr/Analiz/TURKIYE-AZERBAYCAN-OZBEKISTAN-UCLU-IS-BIRLIGI-MEKANIZMASI.

[7] Vusal Guliyev, "Middle Corridor: From Western-Initiated TRACECA to China's Belt and Road Initiative," *Baku Research Institute*, 11 Eylül 2023, https://bakuresearchinstitute.org/en/middle-corridor-from-western-initiated-traceca-to-chinas-belt-and-road-initiative/.

[8] Tuna Komisyonu, 1948 Belgrad Sözleşmesi ile Tuna Nehri üzerinde serbest seyrüseferi güvence altına almak ve kıyıdaş devletler arasında ulaştırma standartlarını yeknesaklaştırmak amacıyla kurulmuş uluslararası bir nehir yönetimi örgütüdür. Seyrüsefer kuralları, hidroteknik denetim ve gümrük prosedürlerinde bölgesel kurumsal mülkiyeti temsil eder. Bkz. "Danube Commission (1948)," Wikipedia, erişim 10 Kasım 2026, https://en.wikipedia.org/wiki/Danube_Commission_(1948.

[9] Türk Devletleri Teşkilatı, "İşbirliği Alanları: Ulaştırma," erişim 1 Kasım 2026, https://turkicstates.org/tr/isbirligi-alanlari-detay/4-isbirligi-birligi.

[10] Türk Devletleri Teşkilatı, "Ulaştırma."

[11]Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT), Türkiye, İran ve Pakistan tarafından 1985 yılında kurulan, merkezi Tahranda bulunan ve üye ülkeler arasındaki ticari engelleri kaldırmayı hedefleyen bölgesel bir ekonomik iş birliği örgütüdür. TDTnin kurucu ve gözlemci üyelerinin tamamına yakını EİTye tam üye olduğu gibi, Türk Devletleri Teşkilatı da EİT bünyesinde gözlemci üye statüsünde yer almaktadır. Bkz. T.C. Dışişleri Bakanlığı, "Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT)," erişim 16 Kasım 2026, https://www.mfa.gov.tr/ekonomik-isbirligi-teskilati-eit.tr.mfa.

Yazar Hakkında :

2025 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Tarih bölümünden, The Development Of Ekâbir Politics: Political Transformation In The 17th Century Ottoman Empire adlı bitirme tezi ile mezun oldu. Şu an aynı bölümde yüksek lisans eğitimine devam etmektedir. Aralık 2025 tarihinden itibaren AVİM kadrosunda misafir araştırmacı olarak yer almaktadır. Çalışma konuları; İran, Orta Asya ve Koridorlardır.

Atıfta bulunmak için: ODABAŞI, Bora. 2026. "ORTA KORİDOR'UN KURUMSAL ÇATISI OLARAK TÜRK DEVLETLERİ TEŞKİLATI." Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM), Analiz No.2026 / 52. Kasım 16. Erişim Kasım 16, 2026. https://avimbulten.org/tr/Analiz/ORTA-KORIDOR-UN-KURUMSAL-CATISI-OLARAK-TURK-DEVLETLERI-TESKILATI

Süleyman Nazif Sok. No: 12/B Daire 3-4 06550 Çankaya-ANKARA / TÜRKİYE
Tel: +90 (312) 438 50 23-24 • **Fax**: +90 (312) 438 50 26
@avimorgtr
https://www.facebook.com/avrasyaincelemelerimerkezi
E-Posta: info@avim.org.tr
http://avim.org.tr

© 2009-2025 Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM) Tüm Hakları Saklıdır