

KÜRESEL STRATEJİK ÖNGÖRÜ

Türkiye'nin Bağılantılılık Alternatifleri ve Güvenlik Politikaları

Mitat ÇELİKPALA

Türkiye'nin Bağlantılılık Alternatifleri ve Güvenlik Politikaları

Mitat ÇELİKPALA

Özet

Bağlantılılık, basit tanımıyla, 'ilintili' veya 'birbirine ilintili' olma durumu veya derecesidir. Teknoloji ve ağlar bağlamında, farklı cihazların, sistemlerin veya bileşenlerin birbirlerine bağlanması ve birbirleriyle iletişim kurma yeteneği geliştirmesi gibi farklı alanlara özgü tanımlamalar da söz konusudur. 2000'li yılların başından itibaren küresel ölçekte öncelikli bir konu olarak karşımıza çıkan küresel bağlantılılık projelerine bakıldığında, genel olarak üzerinde en çok konuşulan mega proje Çin'in 2013'te gündeme getirdiği ve sonrasında uygulamaya koyduğu Kuşak-Yol Girişimi'dir. Bağlantılılık konusu Türkiye için de öncelikli bir başlıktır. Ankara'nın gündeme getirdiği Orta Koridor ve Kalkınma Yolu gibi küresel mega projelere de katkı sağlama potansiyeline sahip bölgesel bağlantılılık projeleri, Türkiye'nin komşularıyla ilişkilerinde yeni ve yapıcı bir gündemin oluşturulması, küresel tedarik zincirlerinde etkin rol oynanması ve sınırdaş ülkelerle kalıcı ilişkiler kurularak bölgesel işbirliğinin hâkim kılınması gibi siyasi hedeflerle uyumludur. Elinizdeki çalışma Ankara'nın bağlantılılık odaklı stratejik girişimlerine analitik bir bakış açısı sunmayı hedeflemektedir.

Giriş

Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev ve Ermenistan Başbakanı Nikol Paşinyan'ın ABD Başkanı Donald Trump'ın kolaylaştırıcılığında 8 Ağustos 2025'te Washington'da imzaladıkları 7 maddelik ortak deklarasyonun dördüncü maddesinde öne çıkartılan 'Uluslararası Barış ve Refah İçin Trump Güzergahı' (*Trump Route for International Peace and Prosperity* - TRIPP), bağlantılılık konusunu uluslararası ve bölgesel gündemin merkezine yeniden yerleştirdi. Proje, bu yeni isimlendirmeye, her ne kadar Avrasya'da Kafkasya-Orta Asya aksında ve Hazar odaklı yeni bir jeopolitik ve jeostratejik oyuna işaret etse de geçmişi yıllara dayanan uzun soluklu bir bağlantılılık girişiminin farklı bir aşaması olarak nitelendirilmelidir.

Neredeyse bağımsızlıklarının ilk gününden bugüne savaşan iki taraf arasında, ABD'nin teşviki ve varlığıyla normalleşmeyi ve kalıcı barışı sağlaması ve bölgesel dengelere yeni bir boyut kazandırması beklenen bu girişim,

ekonomik ve ticari yansımalarının ötesinde bölgede geleneksel Rusya-Iran hakimiyetinin kırılması, Kafkasya ve Orta Asya'nın Türkiye üzerinden kalıcı ve kesintisiz biçimde Batılı pazarlara bağlanması yolunda atılan önemli bir jeopolitik adım anlamına geliyor (Aydın 2025). Bu haliyle Kafkasya'da yıllardır inşa edilen kara-deniz ve demiryolu taşımacılık ağlarının kesintisiz biçimde birbiriyle bağlanması, yeni lojistik merkezlerin, limanların, depolama tesislerinin inşası ve ortak mevzuata dayalı sınırları aşan dijital gümrük altyapısının kurularak Kafkasya'nın bir yanda Orta Asya üzerinden Çin'e, diğer yandan da Batılı pazarlara entegrasyonunun sağlanması bekleniyor. Bu son gelişme ayrıca son dönemde artan sayıda gündeme gelen bölgesel ve küresel bağlantılılık projelerinin hem bölgesel hem de küresel jeopolitik-jeoekonomik rekabetin birer unsuru olarak nasıl da öne çıktıklarına da işaret ediyor.

Ekonomik ve ticari boyutlarıyla sıklıkla gündeme gelen bağlantılılık kavramı bu haliyle bir yandan insani, kültürel, siyasi, güvenlik, ekonomik ve ticari işbirliği anlamına gelirken; diğer yandan alternatif projelerin varlığıyla bir tür rekabet başlığına da dönüşüyor. İster işbirliği odaklı olsun isterse rekabet, bağlantılılık yine de kapsamlı ve bütüncül biçimde başta ulaşım, iletişim ve enerji (doğalgaz, petrol, elektrik) alanlarında olmak üzere çeşitli iletim projeleriyle bölgesel ve bunun üzerinden de küresel ağların yaratılması anlamına geliyor. Bu ağların kalıcılığı ve güvenliği gibi konu başlıkları ise konunun kapsamlı bir bakış açısıyla ele alınmasını zorunlu hale getiriyor.

Bu çalışma bağlantılılık konusunu güncel küresel ve bölgesel gelişmeler ışığında Türkiye odaklı ele almayı hedefliyor. Türkiye, üç kadim kıta Avrupa, Asya ve Afrika'nın kesişim noktasında yer alan konumuyla tarih boyunca siyasi, ticari, ekonomik ve güvenlik bağlamında merkezi bir ülkedir. Dünyanın giderek daha fazla bölgesel ortaklıklara yöneldiği bu dönemde Türkiye'de siyasi karar alıcıların söylemleri ülkenin jeostratejik konumunu öne çıkartan ve ortaklıklara her zamankinden daha fazla anlam yükleyen bir seviyeye ulaşmıştır. Türkiye'nin, bu bakış açısının bir neticesi olarak, artan düzeydeki diplomatik etkinliği, ekonomik ve ticari ilişkileri artırma ve derinleştirme isteği ile bölgesel bir güç olarak beklentileri kuşkusuz yakın çevresinden başlayarak küresel alandaki ağırlığını ve görünürlüğü etkilemektedir. Ankara'nın gündeme getirdiği Orta Koridor ve Kalkınma Yolu gibi, küresel mega projelere de katkı sağlama potansiyeline sahip bölgesel bağlantılılık projeleri, Ankara'nın komşularıyla ilişkilerinde yeni ve yapıcı bir işbirliği gündeminin oluşturulması, küresel tedarik zincirlerinde etkin rol oynanması ve sınırdaş ülkelerle kalıcı/yapıcı ilişkiler kurularak bölgesel işbirliğinin hâkim kılınması gibi siyasi hedeflerle uyumludur (Çelikpala ve Ceylan 2023; Ceylan 2024).

Diğer yandan bu türden girişimler, Türkiye'nin diğer küresel aktörlerle ekonomik ve ticari ilişkilerinin geliştirilmesinin ötesine geçerek, başta güvenlik olmak üzere insani ve siyasi konulara olumlu ya da olumsuz etkilerde bulunma potansiyeli de taşımaktadır. Bu bağlamda, Ankara, gerek ABD-AB, gerekse Rusya, Hindistan ve Çin gibi küresel aktörlerin girişimlerini yakından takip etmekte, kendi bağlantılılık projelerini çıkarlarıyla uyumlu bir biçimde onların projeleriyle uyumlulaştırmaya çalışmaktadır. Bu çerçevede elinizdeki çalışma bu bağlamda Ankara'nın bağlantılılık odaklı stratejik girişimlerine analitik bir bakış açısı sunmayı hedeflemektedir.

Bağlantılılık: Yeni Bir Moda mı Yoksa Gereklik mi?

Bağlantılılık, basit tanımıyla, 'ilintili' veya 'birbirine ilintili' olma durumu veya derecesidir (Awate v.d. 2025; Okano-Heijmans v.d. 2018a). Teknoloji ve ağlar bağlamında, farklı cihazların, sistemlerin veya bileşenlerin birbirlerine bağlanması, birbirleriyle iletişim kurma yeteneği geliştirmesi gibi farklı alanlara özgü farklı bakış açıları ve tanımlamalar söz konusu olmakla birlikte, bu çalışmanın içeriği bağlamında en güncel ve kapsamlı tanımlardan biri, Kasım 2017'de Myanmar'da Dışişleri Bakanlarının katılımıyla düzenlenen Asya-Avrupa Toplantısı'nda (ASEM) yapılan şu tanımdır: "Bağlantılılık, ülkeleri, insanları ve toplumları birbirine yakınlaştırmaktır. Erişimi kolaylaştırır. Daha derin ekonomik ve insanlar arası bağları teşvik etmek için bir araçtır [...] Bağlantılılık, tüm ulaşım kanallarının yanı sıra kurumları, altyapıyı, mali işbirliğini, IT'yi, dijital bağlantıları, enerjiyi, eğitim ve araştırmayı, insan kaynakları gelişimini, turizmi, kültürel değişimleri ve gümrüğün, ticaretin ve yatırımın kolaylaştırılmasını kapsar" (European Commission, 2025).

Bu tanımın ışığında bağlantılılık öncelikle küresel bağlamda, sonrasında bölgesel düzeyde ekonomi ve ticaretle ilişkilidir. Bu eksen üzerinde başlayan ilişkilerin siyasi ve insani alanlara yaygınlaşması ve kalıcı bir durum yaratarak karşılıklı güven ve işbirliği ortamını yaratması beklenmektedir. Bağlantılılığı artırmayı ya da derinleştirmeyi hedefleyen, başta devletler olmak üzere ilgili tüm aktörlerin/paydaşların coğrafya ve tarihsel geçmişten de yararlanarak daha fazla siyasi irade veya niyet sergilemeleri ve parasal kaynakların desteğinde karşılıklı işbirliği ve güvene yatırım yapmaları beklenmektedir. Sonuçta kalıcı ve sürdürülebilir bölgesel ve küresel işbirliği ile güvenlik ortamı sağlanabilecektir.

Bu bakış açısıyla karşımıza çıkan ilk öncelikli bağlantılılık unsuru stratejik niyet ve siyasi iradedir. Devletler ve devlet dışı aktörler, algıladıkları stratejik çıkarlar doğrultusunda birbirlerine bağlanabilir veya birbirlerinden ayrılabilirler. Günümüzde siyasi gücün önemi yadsınmamakla birlikte, bağlantısallığı bir devletin nispeten daha az askeri kabiliyetlerinin; daha çok ekonomik potansiyelinin bir işlevi olarak anlamlandırmak mümkündür. Bu çerçevede, dış politikanın 'araç kutusunun' daha açık bir şekilde ekonomik güce ve bunun kullanımına öncelik tanıyan önlemlere doğru evrildiği gözlenmektedir. Özetle, jeo-politikten

jeo-ekonomiye doğru bir geçiş sürecinin içerisindeyiz.

Günümüzün küreselleşmiş ekonomisinde, bir ülkenin ekonomik potansiyeli temelde dünyanın geri kalanıyla olan bağlantılarının niteliğine de bağlıdır. Bunda, çok veya az bağlantılık anlamında 'yoğunluk' (*density*), çok veya az ortak, mod ve rota bağlamında 'çeşitlilik' (*diversity*) ve kendi kurallarını tanımlama veya bağlantı kurmak için başkasının koşullarına tabi olma anlamında 'aktörlük' (*agency*) rol oynamaktadır (Okano-Heijmans 2018b; Kacperek 2023). Dolayısıyla, bağlantılılığın ekonomik potansiyeli, ekonomik potansiyelin de siyasi gücü tanımladığı bir durumla karşı karşıya olduğumuz görülebilir. Burada, tanımın ikinci kritik bileşeni ortaya çıkmaktadır: Altyapıya stratejik yatırım yapmak, bir başka anlatımla, bağlantılılık üzerinde nüfuz sahibi olmak. Bu nitelik ve yeteneğin önemli bir modern dış politika aracı oluşturduğu şüphesizdir.

Bir devletin kendisini başkalarıyla bağlantılı kılma kararı, fiziksel (yollar, elektrik hatları, dijital kablolar ve uydular) ve fiziksel olmayan (kültürel alışverişler, araştırma işbirliği, gümrük kolaylığı, vb.) bağlantıları sağlayan altyapı yatırımlarında somutlaşır. Bu kritiktir; çünkü yatırımlar, fiziksel ve ekonomik faydalarının yanı sıra yatırımcının ticari çıkarları, teknolojik konumlanması, içinde faaliyetlerini yürüttüğü düzenleyici çerçeveleri ve siyasi söylemleri için gerçek dünyada bir aktarım hattı görevi de görür. Ayrıca, uzun süreli bağımlılıklar oluşturarak, gelecekteki ekonomik ve siyasi kararları etkileyebilir ve güvenlik açısından sonuçlar doğurabilir. Dolayısıyla, bir dış politika aracı olarak bağlantılılık, fizikî veya değil, altyapı yatırımları yoluyla stratejik niyetin hayata geçirilmesinde başlıca kaldıraçlardan biridir.

Son yıllarda dış ilişkilerinde bu konuya ağırlık veren ve adeta bir çerçeve belirleyen AB'nin bağlantılılığa dair ölçütleri temel alındığında karşımıza şu üç ayak ve bunlara yapılan yatırımlar çıkmaktadır (Widman 2021):

Ekonomik Bağlantılılık (fiziksel veya fizikî altyapı ile ilgili bağlantılılık): Bu, karayolları, demiryolları, enerji, dijital ve ekonomik hizmetler de dahil olmak üzere çeşitli alanlardaki bağlantılıktır.

Kurumsal Bağlantılılık (Yumuşak bağlantılılık): Ticaret, yatırımlar ve hizmetlerin serbestleştirilmesi ile ilgilidir. Bu nedenle, ticaret engellerini azaltarak, gümrük prosedürlerini kolaylaştırarak ve pazar entegrasyonunu ilerleterek sınır ötesi bağlantıları kolaylaştırır.

Kişiler/İnsanlar arası Bağlantılılık: Turizm, kültür merkezleri ve kapasite geliştirme girişimleri yoluyla bireyler arasındaki temasın artırılmasıyla ilgilidir. Bunlar ekonomik kalkınmanın bir aracı olarak kabul edilir ve ülkeler arasındaki ilişkilerin güçlendirilmesi için gereklidir.

Aynı zamanda sürdürülebilir bağlantılılık, sürdürülebilir kalkınmanın şu beş özelliğini (ticari, finansal, sosyal, çevresel ve karşılıklı unsurlar) dikkate alır (European Commission, 2025):

Ticari Sürdürülebilirlik: Gerçek bir kamu ihtiyacına cevap veren ve ekonomik olarak uygulanabilir projelere yatırım yapmakla ilgilidir.

Finansal Sürdürülebilirlik: Ülkelerin borç tuzağına düşmemesini ve altyapı projelerinin uzun vadeli finansal planlamayı içermesini sağlamak anlamına gelir (örneğin, onarım çalışmaları için fon bulunması veya enerji santrallerinin çalışmasını sağlamak için beceri eğitimi).

Sosyal Sürdürülebilirlik: Kurumların kalitesine de katkıda bulunan, şeffaflık ve çalışma standartlarına uygun altyapıyı ifade eder.

Çevresel Sürdürülebilirlik: Bağlantılılığın çevre üzerindeki etkisinin göz önünde bulundurulması gerektiğini kabul eder. Diğer bir anlatımla, kalkınmanın, gelecek nesillerin kendi ihtiyaçlarını karşılama kabiliyetinden ödün vermeden bugünün ihtiyaçlarını karşılamaya odaklıdır.

Karşılıklı Bağlantılılık: Ülkeler ve hükümetler arasında olabildiğince eşit bir oyun alanının korunması, devlet alımları ve devlet yardımlarına ilişkin uluslararası kural ve düzenlemelerin gözetilmesiyle ilgilidir.

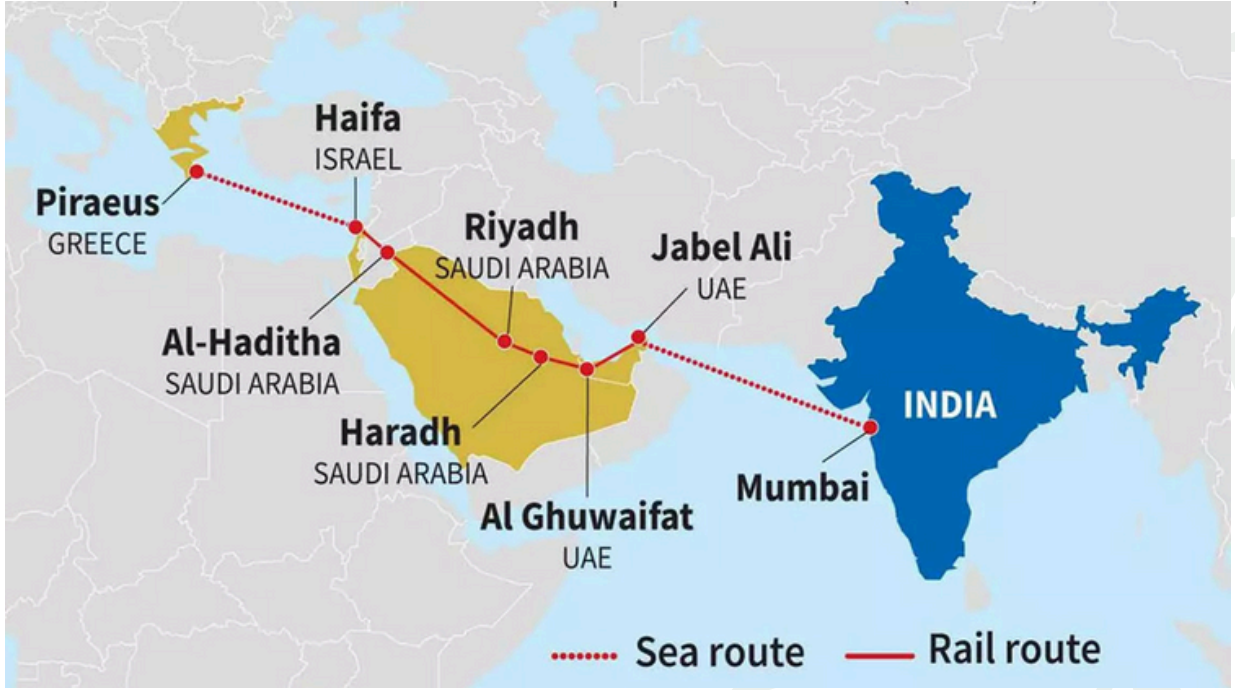
Sonuçta hükümetler arasında ve bölgeler arası işbirliğinin ve özel sektörün katılımının, dünyanın herhangi bir yerinde sürdürülebilir bağlantılılığın gerçekleştirilmesi için hayati önem taşıdığı belirtilmelidir. Bu genel çerçeveyi hem küresel bağlantılılık projeleri hem de Türkiye'nin bölgesel düzlemde geliştirmeye çalıştığı bağlantılılık projeleri temelinde uyarladığımızda karşımıza siyasi, ekonomik ve ticari boyutları olan jeopolitik ve jeoekonomik sınamalar çıkmaktadır. Bu durum işbirliği-rekabet sarmalında zorluk ve fırsatları gündeme getirmektedir.

Bağlantılılık 2000'li yılların öncelikli konularının başında yer alıyor. Küresel bağlantılılık projelerine genel olarak bakıldığında son dönemde üzerinde en çok konuşulan mega proje kuşkusuz Çin'in 2013'te gündeme getirerek, uygulamaya koyduğu 40 trilyon dolarlık Kuşak-Yol Girişimi'dir (*Belt and Road Initiative* - BRI). Küresel ölçekte ve üç kıtada 150'ye yakın ülkede yatırımları ve ticari ağların kurulmasını öngören projenin yarattığı sinerji özellikle 2010'lu yılların ikinci yarısından itibaren bağlantılılık konusunu öncelikli ve dikkati çeken bir konu başlığına dönüştürdü. Bu projenin ABD ve sonrasında AB tarafından Çin'in bir tür küresel jeopolitik hâkimiyet kurma projesi olarak algılanması ve cevaben bu aktörlerin alternatif projeleri gündeme getirmesi ise bir tür bağlantılılık projeleri rekabeti ve enflasyonu yarattı.



Harita 1
Kaynak: Aytekin, 2023.

Biden yönetimindeki ABD'nin G7 şemsiyesi altında 11-13 Haziran 2021'de İngiltere'de düzenlenen zirvede Çin'in girişim ve yatırımlarına alternatif olarak ABD öncülüğünde 'Dünya İçin Tekrar Daha İyisini İnşa Etmek' (*Build Back Better World*) adı altında başlattığı girişim bu rekabetin yeni bir ayağı olarak karşımıza çıktı (Scull ve Healy 2022). Proje ile küresel düzeyde altyapı dahil sağlık, eğitim, çevre ulaştırma, enerji ve dijitalleşme alanlarında alt-orta gelir grubunda bulunan ülkelerin ihtiyaçlarını gidermek üzere 2035 yılına kadar 40 trilyon doları aşacak bir meblağın tahsis edilmesi öngörülmektedir. Bu amaç doğrultusunda ABD, 2020'de Temiz Ağlar Girişimi (*The Clean Network*) ve 2024'te OECD şemsiyesi altında şekillendirilen Mavi Nokta Ağı (*Blue Dot Network*) gibi alt projelerini gündeme getirdi. Bu girişimlerin somut sonucu olarak son dönemde Çin Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nu (CPEC) odak haline getirmeyi hedeflerken, Eylül 2023'te düzenlenen G20 zirvesinde gündeme gelen Amerika destekli Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Koridoru (*India-Middle East-European Corridor* - IMEC) da Çin'i dengeleyici bir çaba olarak ortaya çıkmaktadır.



Harita 2: Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Koridoru
Kaynak: Vohra, 2024.

Benzer biçimde Avrupa Birliği de somut adımlar atmaktadır. TRACECA projesi gibi kapsamlı projelerle bağlantılılığın öncü aktörlerinden olan AB de son dönemde jeopolitik gelişmelerin etkisi altında yeni ve alternatif projeleri gündeme taşımaktadır. AB, her ne kadar Çin ile 2020'de Kapsamlı Yatırım Anlaşması imzalamışsa da bu anlaşma AB Parlamentosu tarafından stratejik rekabet ve Çin'in AB üyesi ülkelerin siyasi yetkililerini hedef alan eylemleri öne sürülerek onaylanmadı. Bu dönemde ve sonrasında gündeme gelen 2018 AB-Asya Bağlantılılık Stratejisi, Japonya ve Hindistan'la Bağlantılılık Ortaklığı, Batı Balkanlar, Doğu Ortaklığı ve Güney Komşuluk Politikaları gibi AB projeleri farklı bağlantılılık girişimlerine işaret etmektedir. Son olarak 2021'in son çeyreğinde ilan edilen AB Küresel Geçit Stratejisi (*EU Global Gateway Strategy*) AB'nin konuyu küresel ölçekte değerlendirdiğini göstermektedir (EU Global Gateway Strategy 2024). AB, bu bağlamda altyapı-ulaşım-iletişim dahil bağlantılılık projelerine 300 milyar avronun üzerinde bir finansal kaynak sağlamayı taahhüt etmektedir.

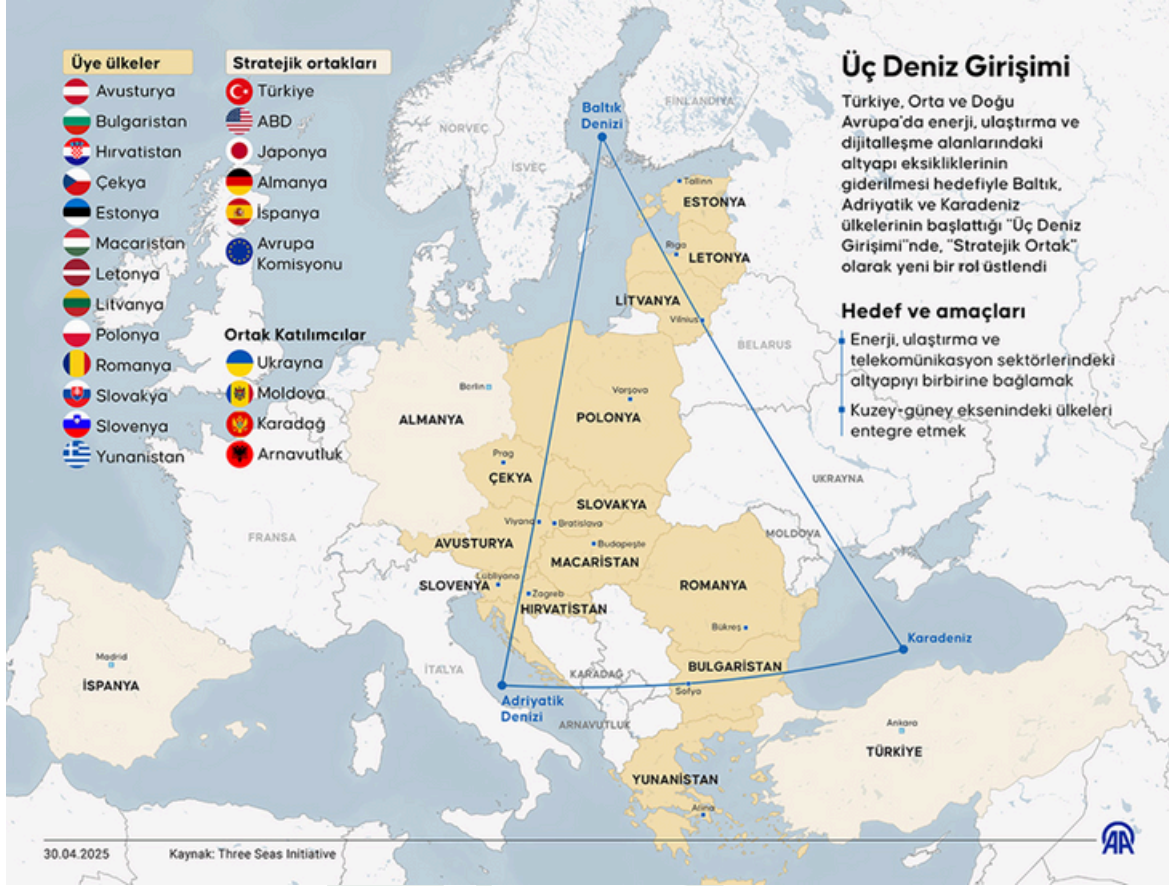
Bu büyük projelerin son yıllarda Türkiye açısından iki somut çıktısı olmuştur. Bunlardan ilki Türkiye ve Kafkasya-Orta Asya'yı yakından ilgilendiren AB'nin Orta Asya'da gerçekleştirdiği ilk zirve olan Nisan 2025 Semerkant Zirvesi'nde alınan AB ile Orta Asya arasında başta enerji odaklı olmak üzere Orta Asya ülkelerini Rusya'dan geçmeden Avrupa'ya bağlayacak alternatif geçişlerin inşası için 12 milyar avroluk bir yatırım yapılması kararıdır.[1] Bu çerçevede öncelikli alternatif olarak Türkiye'nin de gündeme getirdiği Orta Koridor öne çıkmaktadır. Her ne kadar AB'nin planladığı ya da tercih ettiği Orta Koridor güzergahı Türkiye'nin önelediği, Türkiye'den geçen kara/demir yolları ve enerji iletim hatlarına odaklı güzergahı farklı olarak Gürcistan-Romanya bağlantılı deniz güzergahı ve deniz altı elektrik iletim hatlarının kurulmasına odaklı olsa da Türkiye ile AB arasında işbirliği-rekabet temelli yeni bir alan açtığı belirtilebilir. 2019-2024 yılları arasında Avrupa Birliği Dışişleri ve Güvenlik Politikası Yüksek Temsilcisi ve Avrupa Komisyonu Başkan Yardımcısı olarak görev yapan Joseph Borrell'in görev döneminin sonunda dile getirdiği şu değerlendirmeler bu sürecin hareketleneceğinin işaret fişeği gibi okunabilir: "Şimdiye kadar her şeye ve her yere uzak bir görünüm sergileyen Orta Asya artık her şeyin ortasında yer alıyor. Orta Asya artık Avrupa ve Asya arasında bir köşe taşıdır" (Özersin 2025).

Türkiye'yi yakından ilgilendiren AB şemsiyesi altında gelişen bir diğer büyük proje Polonya ve Hırvatistan'ın öncülüğünde 2015'te gündeme gelen Üç Deniz Girişimi'dir.[2] AB destekli bu girişimin

[1] Eski Avrupa Komisyonu Başkan Yardımcısı Joseph Borrell gibi Avrupalı yetkililerce "tarihi" olarak nitelenen zirveye ev sahibi Özbekistan'ın yanı sıra Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Türkmenistan katıldı. Konu Türkiye'nin gündemine daha çok Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile Kıbrıs Rum Kesimi arasında ilişki kurulmasına yönelik adımlar ile zirve deklarasyonunda yer alan KKTC'ye ilişkin olumsuz değerlendirmeler nedeniyle geldi. Bkz. Kanlı 2025; Sözcü 2025; Tavukçu 2025.

[2] AB üyesi 12 ülke (Avusturya, Bulgaristan, Hırvatistan, Çekya, Estonya, Macaristan, Letonya, Litvanya, Polonya, Romanya, Slovakya ve Slovenya) tarafından kurulan girişime Yunanistan da 2023'te üye olmuştur. Nisan 2025'te Varşova'da düzenlenen 10. Zirve toplantısında ise Karadağ ve Arnavutluk üye, İspanya ve Türkiye stratejik ortak olarak girişime katıldılar. ABD, Japonya, Avrupa Komisyonu ve Almanya da girişimin diğer stratejik ortaklarıdır. Bkz. <https://3seas.eu/> ve <http://three-seas.eu/about/>.

amacı Baltık, Karadeniz ve Adriyatik denizlerini çok yönlü ulaşım-iletişim-iletim ağlarıyla bağlantılandırmak, Orta ve Doğu Avrupa'da enerji, ulaştırma ve dijitalleşme alanlarındaki altyapı eksikliklerini gidermektir. Hedef, Doğu ve Orta Avrupa'da kuzey-güney aksında güçlü bir bağlantı kuşağı kurarak, bölgesel kalkınmayı artırmak ve adı geçen üç deniz üzerinden dünya pazarlarına erişmektir. Bu hedef doğrultusunda Üç Deniz Girişimi Yatırım Fonu oluşturulmuş, son 10 yılda Viya Karpatya ve Rail Reil Baltika gibi projeler gerçekleştirilmiştir.[3]



Harita 3
Kaynak: Anadolu Ajansı, 2025b.

Türkiye bu projeyi de önemsemiş, girişime stratejik ortak olarak katılarak Ankara'nın bağlantılılık projeleri ile AB projeleri arasında bağların kurulmasına gayret göstermiştir. Ulaştırma Bakanı Abdülkadir Uraloğlu'nun Varşova Zirvesinde yaptığı konuşmada dile getirdiği şu değerlendirme Ankara'nın yaklaşımını açıkça göstermektedir:

"Türkiye'nin Üç Deniz Girişimi'ne yönelik stratejik ortaklık başvurusu ulaşım, enerji ve dijital altyapılar alanında bağlantısallığını artırmaya yönelik, ülkelerin ortak paydasına dayanan ileri bir görüş üzerine inşa edilmiştir. Dünyanın giderek daha fazla bölgesel ortaklıklara yöneldiği bu dönemde Türkiye'nin jeostratejik konumu, ortaklıklara her zamankinden daha fazla değer katan bir seviyeye erişmiştir. Orta Koridor ve Kalkınma Yolu projeleri ile Türkiye, Avrupa'nın küresel pazarlara erişimini genişletmeye hazırdır. Orta Koridor; Güney Kafkasya, Hazar Denizi ve Orta Asya üzerinden Asya ile Avrupa arasında güvenli, verimli ve jeopolitik açıdan istikrarlı bir alternatif sunmaktadır. Kalkınma Yolu projesi ise Basra Körfezi'nden Irak ve Türkiye üzeri Avrupa'ya uzanan bir kuzey-güney hattı oluşturmayı hedeflemektedir. Dolayısıyla, üzerinden Hazar Denizi bağlantılı ulaştırma koridoru geçen ve Basra Körfezi ile koridor bağlantısı projesi yürüten Türkiye'nin stratejik ortaklığı, Basra ve Hazar erişiminde Üç Deniz Girişimi'ne sunacağı bütüncül koridor yönetimi ile girişimi 5 deniz stratejik ortaklığı seviyesine taşımaktadır" (TRT Haber 2025).

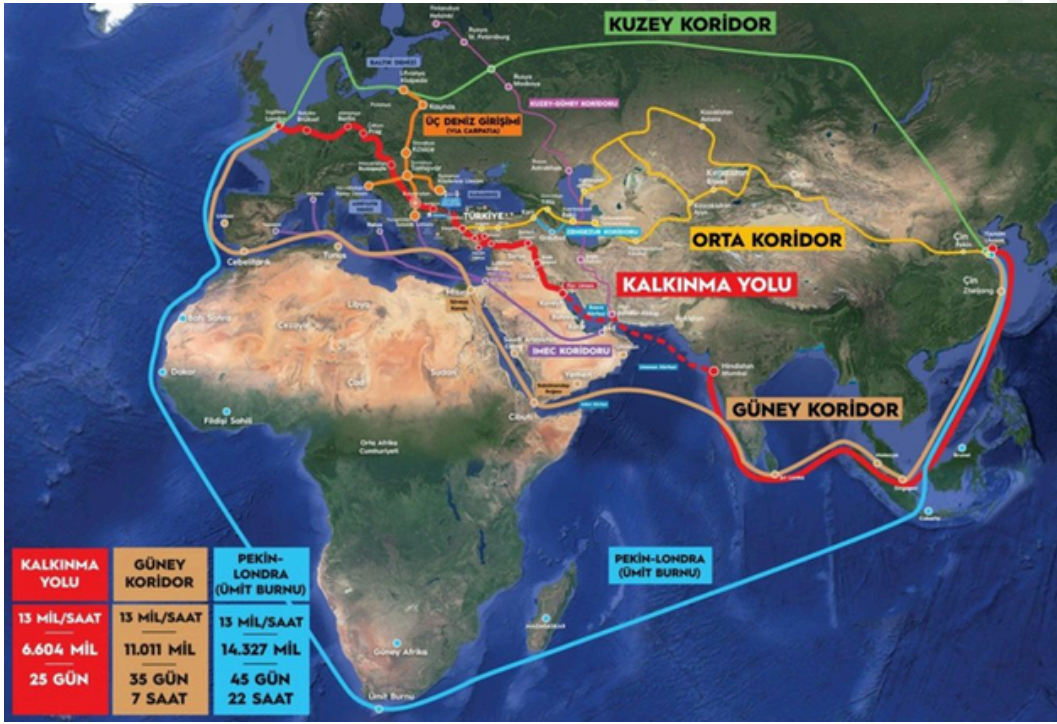
Sonuçta bir yanda Çin'in, diğer yanda ABD ve AB odaklı, G7 destekli olarak rekabet içinde gelişen bu bağlantılılık projelerine/süreçlerine ilişkin Ceylan ve Ongun'un yaptıkları şu değerlendirme dikkat çekicidir: "Küresel çaptaki rekabetin ana eksenlerinden birinin bağlantılılık üzerine kurgulanacağı açığa çıkmıştır. Karşımızda deyim yerindeyse, II. Dünya Savaşı sonrası ABD'nin Marshall Planı kıvamında

[3] Türkiye'nin de parçası olduğu bu otoyol projesi Litvanya'nın Klaipeda Limanından başlayarak Polonya, Slovakya, Macaristan, Romanya, Bulgaristan üzerinden Selanik Limanına ve oradan da İstanbul'a uzanmaktadır.

'Pekin Planının' (Kuşak-Yol Projesi) yanı sıra Batı'nın desteklemeyi öngördüğü 'Küresel Plan 4.0' bulunmaktadır"(Ceylan ve Ongun 2021). Bu haliyle günümüzün küresel işbirliğinin daha rekabet temelli şekillendiği; ulaşım, iletişim, iletim, lojistik, dijitalleşme gibi alanları da içine alacak biçimde bağlantılılığı gündeme taşıdığı belirtilmelidir. Bu bağlamda bağlantılılık konusu siyasi boyutları da olan ama ekonomik ve ticari yönü baskın bir stratejik rekabet konusu ya da alanıdır.

Türkiye'nin Bağlantılılık Projeleri

Bağlantılılık konusu Türkiye için yeni bir başlık değildir. Ankara'nın 1980'li yılların başından itibaren başta enerji olmak üzere ticari ve ekonomik bağlantılılığı gündemine aldığı, bölgesel ve küresel projelerle geniş bir kara, demiryolu ve enerji iletim ağı oluşturmaya çalıştığı görülmektedir. Bunun en somut ve bilinen örnekleri arasında Kerkük-Yumurtalık Petrol Boru Hattı, Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı, Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Hattı, Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP), AB destekli Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru (*International Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia*, TRACECA) ve Karadeniz Ring Koridoru (*The Black Sea Ring Corridor*) sayılabilir. Buna ek olarak Türkiye'nin gerek Bulgaristan ve Yunanistan üzerinden Avrupa elektrik ağı sistemine bağlantılı olduğunu, kurulu hatlar üzerinden Gürcistan'ı da bu ağı eklediği de belirtilmelidir. Nitekim 'Yeşil Elektrik İletimi ve Ticareti Projesi' kapsamında yenilenebilir enerji kaynaklarından üretilen elektriği Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye-Bulgaristan rotasını izleyerek Avrupa'ya ulaştırmak amacıyla Nisan 2025'te Bakü'de imzalanan mutabakat zaptı da bu çerçevede yeni bir bağlantılılık projesi olarak dikkati çekmektedir (Bloomberg HT 2025).



Harita 4: Kalkınma Yolu Projesi
Kaynak: Ceylan, 2024.

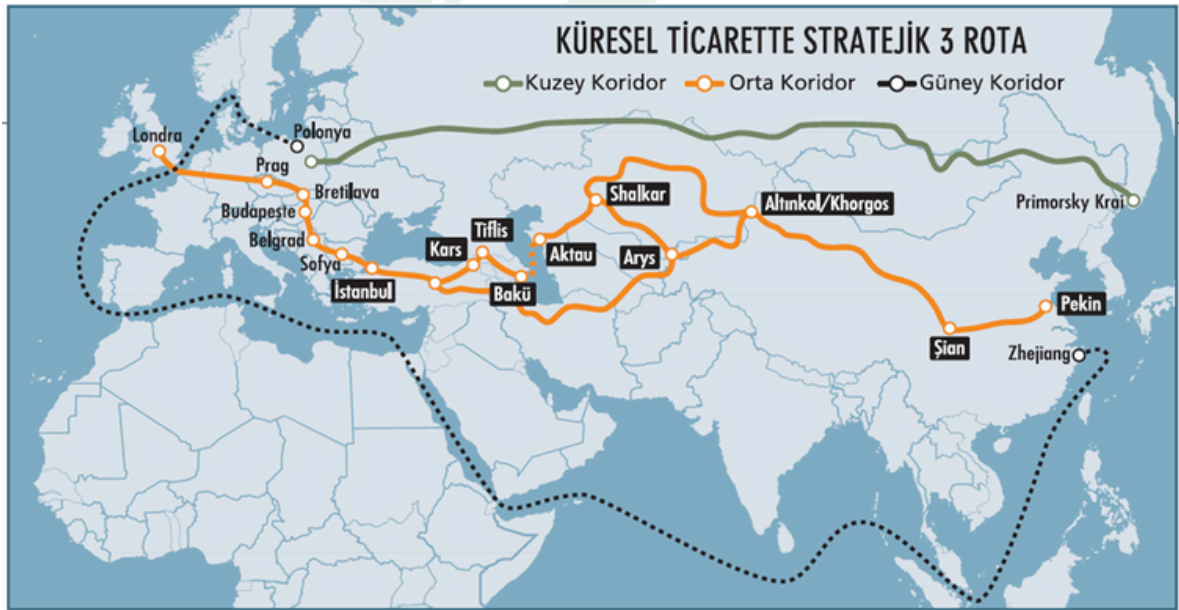
Gerek bu projelerin olumlu etkileri gerekse Türkiye'nin büyüyen ekonomik ve ticari kapasitesi 2000'li yılların başından itibaren Türkiye'yi doğu ve batı ekseninde bir köprüye dönüştürme çabalarının yoğunlaşmasına yol açtı ve kapsamlı bağlantılılık projelerini gündeme getirdi. Ana amaç eski İpek Yolu'nun canlandırılarak, doğu batı (Londra-Pekin) ve kuzey-güney akslarında Türkiye'nin merkezde yer aldığı bağlantılılık projelerinin gerçekleştirilmesiydi. Bunun Türkiye'nin ekonomik ve ticari büyümesini ivmelendirmesinin yanı sıra Ankara'nın jeopolitik ve jeoekonomik konumunu güçlendireceği, bir bölgesel ya da orta büyüklükteki güç olarak siyasi, ekonomik ve ticari çıkarlarına hizmet edeceği, bölgesel istikrarı sağlayacağı varsayılmıştı. Nitekim Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi'nin 16 Ağustos 2013'te Azerbaycan Gebele'de düzenlenen Devlet Başkanları Üçüncü Zirve Toplantısı'nın ana teması 'Ulaştırma İletişim Ağları/Altyapısı-Bağlantılılık' olarak belirlenmişti. Bu tarihin Çin'in Kuşak-Yol Proje önerisinin gündeme gelmesinden daha erken bir tarih olduğu belirtilmelidir. Marmaray, Avrasya Tüneli, İstanbul Boğazı üzerinde üçüncü asma köprü, 2017'de Bakü-Tiflis-Kars demiryolu gibi projelerin bu bakış açısının ürünleri olduğu da eklenmelidir.

Diğer yandan Türkiye'nin bağlantılık konusunu enerji, ulaşım ve iletişim sektörlerini kapsayacak biçimde yakın çevresinde yaşanan siyasi ve ekonomik gelişmelere, küresel aktörlerin mega projelerinin hedeflerine ve bu aktörlerin Ankara'yı nasıl konumlandırıdıklarına bakarak değerlendirmek mümkündür. Başta söylenebilecek Ankara'nın herhangi bir siyasi önyargı taşımadan, tüm mega projelerle 'kazan-kazan' prensibi ışığında ilgilendiği ve olumlu bakış açısıyla entegrasyonu önceliğidir. Bu denklemde, yaşanan gelişmelere ve gerçekleştirilen projelere bakıldığında Avrupa odaklılığın öne çıktığı ileri sürülebilir. Türkiye'nin akıllı ulaşım, yeşil lojistik ve dijital altyapıya yönelik ulusal strateji ve projeleri Avrupa'nın sürdürülebilirlik hedefleriyle uyumludur. Diğer yandan Ankara ile Pekin arasında G20 Liderler Zirvesi vesilesiyle 14 Kasım 2015 tarihinde Antalya'da "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası" imzalandı ve iki ülke temsilcilerinin katıldığı ilk çalışma grubu toplantısı da 6 Kasım 2024'te Pekin'de yapıldı (T.C. Dışişleri Bakanlığı 2022).

Bu çerçevede her bir aktör kendi çıkarlarını en üst düzeye çıkarmak ve küresel sahnede ekonomik güçlerini göstermek için verimli ve güvenli ticaret yolları inşa etmeyi hedeflerken Türkiye'nin de benzer bir yaklaşım sergilemesi doğal kabul edilmelidir. Son dönemde Ankara tarafından gündeme getirilen ve somut uygulamalarla adım adım gerçekleştirilen iki ana bağlantılık projesi söz konusudur: Orta Koridor ve Kalkınma Yolu. Bu iki ana proje enerji, iletim, ulaşım, iletişim, dijital hatlar ve alt-projelerle bütünleşmiş ve kapsamlı girişimler olarak dikkat çekmektedir. Ankara'nın hedefi bu iki ana aksı küresel mega projelerle bağlantılandırmak olarak belirginleşmektedir.

Orta Koridor

Tam adı 'Hazar Geçişli Doğu-Batı Taşıma Koridoru' (Trans-Caspian International Transport Route - TITR) olan bu kapsamlı bağlantılık projesi Ankara'nın tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandırma projesi olarak tanımlanabilir (T.C. Dışişleri Bakanlığı 2022; Abbasova ve Allison 2025). Demiryolları, karayolları, hava ve deniz limanları ile petrol-doğalgaz hatlarını bir şemsiye altında toplamayı; lojistik merkezlerle takviyeli bütünleşik bir ağ ortaya çıkarmayı amaçlayan bu kapsamlı projenin hedefi Çin'den başlayarak, demir ve karayolu bağlantılarıyla Kazakistan/Türkmenistan güzergahı üzerinden Hazar geçişini de kullanarak Orta Asya ve Kafkasya'yı Türkiye üzerinden Avrupa'nın diğer ülkeleriyle bağlantılandırmaktır. Küresel dünya ile en az bağlantılı bölge olarak tanımlanan Orta Asya'yı denkleme sokmayı önceleyen bu proje, Ankara'nın Türk Dünyası politikasının bir parçası olarak da siyasi ve kültürel anlamlar taşımaktadır. Dünya Bankası raporları Orta Asya cumhuriyetlerinin küresel ticarete taşımacılıktan elde edilen toplam gelirden aldıkları payın yüzde 1'in altında olduğuna işaret ediyor. Dolayısıyla bu bölgeyi doğu-batı ekseninde alternatif bir hat olarak küresel ticaret ağına eklemek ticari ve stratejik bir önceliktir.



Harita 5

Kaynak: Ekonomist, 2024.

Kuzeyde Rusya ve güneyde Süveyş Kanalı merkezli deniz güzergahlarına alternatif olarak düşünülen bu koridor, geleneksel ve hala işleyen hatların ortasında kaldığı için Orta Koridor olarak adlandırılmaktadır. Ankara koridorun Avrupa ile Asya arasında bir ticaret yolu olarak Kuzey Koridoruna oranla 2.000 km daha kısa, dolayısıyla daha hızlı, daha ekonomik ve daha güvenli olduğunu belirtmektedir. Yapılan hesaplamalar hattın Çin ile Avrupa arasındaki ulaşım süresini 18 güne indirdiğine işaret etmektedir.

Proje bağlamında son 10 yılda Bakü/Alat (Azerbaycan), Aktau/Kuryk (Kazakistan) ve Türkmenbaşı (Türkmenistan) limanları Hazar geçişindeki kombine taşımacılık için uygun hale getirilmiş ve işleme açılmıştır. Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolunun 30 Ekim 2017'de faaliyete geçmesiyle de Orta Koridor'un önemli bir ayağı tamamlanmıştır. Bu büyük girişimin yanı sıra Ankara'nın ülke içinde altyapıyı güçlendirdiği ve artması öngörülen trafiğe uyumlu hale getirdiği görülmektedir. Bu bağlamda Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan Marmaray 29 Ekim 2013'te, Yavuz Sultan Selim Köprüsü 26 Ağustos 2016'da ve Avrasya Tüp Geçidi de 29 Ekim 2018'de hizmete alınmıştır. Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayacak olan "Edirne-Kars Hızlı Tren ve Bağlantıları Demiryolu Projesi" ile Orta Koridor geçişlerinden birini oluşturan Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan-Afganistan transit taşımacılık koridoru ("Lapis-Lazuli") da bölgesel entegrasyon ve bağlantılılığın geliştirilmesine ve bölgesel istikrar ve refahın tesisine yönelik projeler olarak gündemdedir.

Bu haliyle Orta Koridor Türkiye'nin diğer bağlantılılık ve altyapı projeleriyle Asya'daki yük trafiğinin Ortadoğu, Kuzey Afrika ve Akdeniz bölgesine ulaşması için önemli fırsatlar sunmaktadır. Orta Koridor'un başta denize çıkışı olmayan ülkeler olmak üzere Kafkasya ve Orta Asya'yı alternatif bir hat olarak Avrupa-Çin eksenine bağlamada oynayacağı öncü rolü son dönemde Rusya-Ukrayna savaşının yarattığı siyasi ortam ve Orta Doğu'daki istikrarsızlıklar nedeniyle daha da belirgin hale gelmiştir. Ankara'nın gerek çoklu gerekse ikili anlaşmalarla bu hattı bir ölçüye kadar canlandırdığı, ortak bir vizyon geliştirmeyi başardığı belirtilmelidir. Bunda Rusya'ya yönelik Batılı yaptırımların, Avrupa'nın artan alternatif enerji ihtiyacının ve özellikle yazının girişinde vurgulanan Kafkasya'da yaşanan güncel olumlu gelişmelerin etkisi belirleyici olmuştur. AB'nin Gürcistan ve Romanya-Bulgaristan bağlantısı üzerinden Karadeniz odaklı bağlantılılık önceliğinin Gürcistan'da değişen siyasi

dengeler ve ortamın etkisi altında zayıflamakta olduğu belirtilmelidir. Bu durum da istikrarlı ve güvenilir bir aktör olarak Türkiye'yi öne çıkarmaktadır. Benzer şekilde, Çin'in de Karadeniz hattına destek veriyor olması ve Gürcistan'a yatırımları ABD'yi aksi yönde devreye girmeye teşvik edebilir. Nitekim, Trump yolu projesi bu bakış açısıyla da değerlendirilebilir.

Bu bağlamda AB'nin Orta Asya cumhuriyetleri ile yaptığı anlaşmalar, Kazakistan'ın kargo taşımacılığını bu koridor üzerinden yapma hedefleri, Bulgaristan, Romanya ve Japonya gibi ülkelerin de Orta Koridora yatırım yapma taahhütleri süreci yeni bir boyuta taşımaktadır. Nitekim, bu gelişmelerin olumlu bir yansıması olarak 2024'te bu hat üzerinden doğu batı eksenli kargo ticareti hacminin %63 oranında bir artışla 4 milyon tonun üzerine çıkması dikkatleri bu hatta ve hattın gerçekçiliğine yönlendirmiştir.[4]

Koridorun kısa vadede tam kapasiteye ulaşması ve gerçek bir alternatif ana hatta dönüşmesinin önünde birtakım engeller olduğu da belirtilmelidir. Koridorun çok sayıda ülkeden geçiyor olması, bu ülkelerde zaman zaman derinleşen istikrarsızlıklar, ülkeler arasında mevzuat uyumu ve ortak bakış açısının olmaması, bürokratik zorluklar, nitelikli eleman eksikliği, Hazar geçişinin siyasi sınırlamalarla ve iklimle dair zorluklarla karşı karşıya olması, ihtiyaç duyulan altyapı yenilemeleri ve yeni projelerin gerçekleşmesinin önündeki finansman zorlukları akla ilk gelen sınırlılıklardır.

Diğer yandan ABD'nin yeni bir oyuncu olarak Azerbaycan topraklarını Ermenistan üzerinden bağlantılandırma projesi ile AB'nin bölgeye ve Orta Koridora yatırım yapma taahhütleri siyasal ve jeopolitik denklemin hızla değişmesi ve Orta Koridoru alternatif bir güzergaha çevirme sürecinin ivmelenmesini beraberinde getirebilir. Türkiye'nin Üç Deniz Girişimine stratejik ortak olarak katılması ve AB odaklı *Viya Karpatya* ve *Rail Reil Baltika* gibi bağlantılılık projelerinde aktif bir oyuncu olarak rol alıyor olması bu beklentiyi desteklemektedir. Ayrıca son yirmi yılda Kafkasya'da Azerbaycan ve Gürcistan odaklı yürütülen üçlü entegrasyonun Türkiye-Ermenistan ve Ermenistan-Azerbaycan normalleşmesi ve barışıyla sürece yeni bir boyut kazandırması mümkündür. Hatta Ankara'nın varlığı ve ortaklığı 3 Deniz Girişimi'nin kapsama alanını Akdeniz ve Hazar'ın da eklemlenmesiyle 5 denize genişletmektedir.

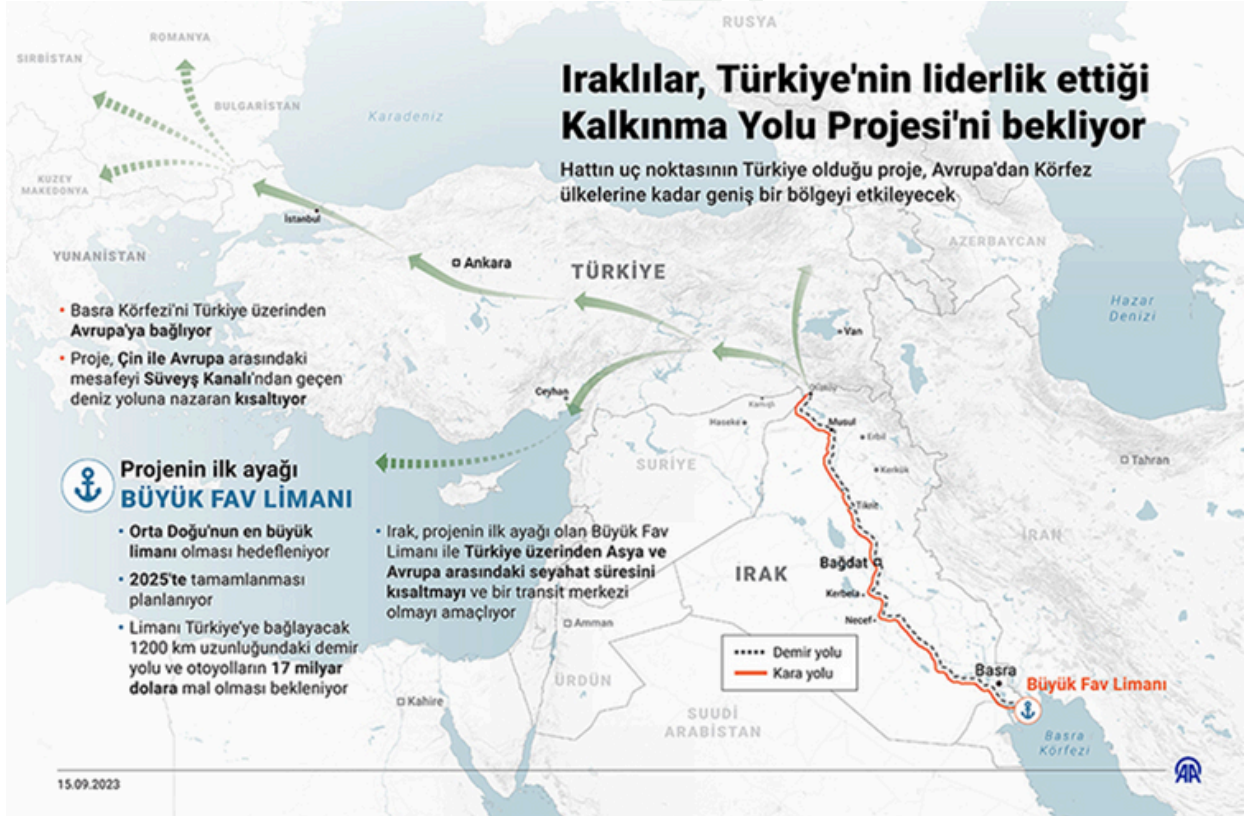
Diğer yandan jeopolitik ve jeoekonomik rekabetin zorlu bir sınırlılık olacağı açıktır. Çin,

[4] 2021 yılında bu miktarın 600 bin tonun altında olduğu dikkate alındığında artışın düzeyi daha iyi anlaşılabilir (Abbasova ve Allison, 2025) Diğer yandan sınırlılıklar nedeniyle bu hat üzerinden halen gerçekleşen ticaret Avrasya'da gerçekleşen ticaret hacminin sadece % 3-5'ine denk gelmektedir (Shiriyev, 2025).

Rusya ve İran'ın tüm bu dönüşümlere tepkisi, halihazırda mevcut altyapı ve hatların durumu ile bu güzergahlarda yer alan bölge ülkelerinin adı geçen aktörlerle kurulu ilişkileri rekabeti öne çıkartmakta, Batı ülkelerinin desteği, işbirliği ve yatırımlarını gerekli kılmaktadır (Fraser ve Seskuria 2025).

Kalkınma Yolu Projesi

Türkiye ile Irak arasında uzun yıllardır gergin seyreden siyasi ilişkilerin düzeltilmesi ve iki ülke arasında yeni siyasi, ticari ve ekonomik ilişkiler kurulması bağlamında ilk olarak Irak tarafından 2005'te 'Kuru Kanal' adı altında gündeme getirilen Kalkınma Yolu Projesi (T.C. Ticaret Bakanlığı 2024; Ellithy, 2025; Gökkaya 2024), Türkiye'nin girişimleriyle finansal destek sağlanması sayesinde Irak Başbakanı Muhammed Şiya es-Sudani'nin 21-22 Mart 2023 Ankara ziyareti sonrasında 'Kalkınma Yolu' olarak adlandırılmaya başlanarak, somut bir proje halini aldı (Tavukcu 2024). Kalkınma Yolu, Basra'da inşası devam eden Al-Fav Limanı'nın yaklaşık 1200 kilometrelik çift yönlü bir otoyol ve demiryoluyla Türkiye'ye bağlanması ve bu yolla Körfez ülkeleri ile Asya'dan gelen malların Avrupa'ya taşınmasını hedefleyen bir bağlantılılık projesidir. Bu projede de Orta Koridor'da olduğu gibi, sınırları aşan kara ve demiryolu ağları üzerinden bağlantılanmak amaçlanmaktadır.



2023'te yeniden gündeme gelen proje ile iki ülke arasındaki bağlantılılığın yanı sıra, Irak'ın petrol gelirlerine bağımlı olmaktan çıkartılarak, siyasi ve iktisadi istikrara kavuşturacak ekonomik çeşitlenmeyle istihdam yaratmaya dayalı bir kalkınma modeli oluşturulması ve bu doğrultuda modern bir ulaşım altyapısı kurularak, Uzakdoğu, Güney Asya ve Körfez ülkeleri ile Avrupa arasında bir köprü haline getirilmesi de hedeflenmektedir. Bu çerçevede Irak Başbakanı Muhammed Shia Al Sudani'nin Mayıs 2025'te gerçekleştirdiği Türkiye ziyareti sırasında 10 ayrı anlaşma imzalanmış olup, maliyeti 17 milyar dolara ulaşan projenin Türkiye, Katar ve BAE tarafından sağlanan finansal destekle 2025-2029 yılları arasında devam edecek inşaat çalışmalarını takiben 2030 yılında işlerlik kazanması planlanmaktadır.

Bu girişim, özellikle Rusya-Ukrayna savaşı ile İsrail'in Gazze operasyonları sonrasında şekillenen jeopolitik ortamda, alternatif bir bağlantılılık projesi olarak gerçekleştirilebilir bir yatırıma dönüşmektedir. Ayrıca, inşa edilecek boru hatları ve kara-demiryolu petrol taşımacılık ağlarıyla Orta Koridor ile de birleşerek Avrupa pazarlarının yeni enerji ortakları arayışına Irak'ın da dahil olmasını sağlayacak bir cevaba dönüşmekte, Türkiye'yi de bölgesel bağlantılılığın merkezine yerleştirmektedir.

Böylece Kalkınma Yolu'nun, enerji piyasalarının çeşitlendirilmesini kolaylaştırarak Avrupa ülkelerine daha fazla alternatif sunması öngörülürken, Türkiye'nin de Irak üzerinden gelecek hammadde ve mallar için bir odak noktasına dönüşerek bu bağlantıda önemli bir rol oynaması istenmektedir. Türkiye'nin Kalkınma Yolu Projesi'ne yapacağı 5 milyar dolarlık yatırım da Ankara'nın projeyi Türkiye'yi bölgesel ve küresel ticari ağların merkezine oturtma hedeflerinin bir parçası olarak gördüğüne işaret ediyor.

Diğer yandan ticari uygulanabilirlik ve finansman sağlanması denklemin yalnızca bir kısmını oluşturuyor. Başta Irak olmak üzere bölgenin geneline hâkim olan terör tehdidi, çeşitli vekil gruplar ve bölge devletlerinin parçası olduğu savaş/ çatışmalardan kaynaklanan güvenlik zorlukları projenin uygulanabilirliği ve sürdürülebilirliği bakımından büyük risk taşımaktadır.

Kalkınma Yolu Projesi için bir diğer önemli sınırlılık ise İran'ın durumu ve tutumudur. Tahran'ın bu sürecin bir parçası olması istense de güzergâh ve projenin gerçekleştirilmesi sonrası ortaya çıkacak sonuçların İran'ın bölgesel beklentileriyle örtüşmediği ortadadır. Zira El-Fav Limanı'nın Körfez bölgesindeki en büyük limana dönüşmesi ve doğrudan Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlanması İran'ın bölgedeki limanlarıyla rekabette öne çıkması anlamına gelecektir. Dahası, Irak'ın Türkiye üzerinden Avrupa pazarlarına doğrudan bağlantı kurması da bölgesel dengeler açısından yeni senaryoları gündeme getirebilecektir. İran'ın Orta Koridor'a da benzer bölgesel jeopolitik gerekçelerle olumsuz bir yaklaşım sergiliyor olması ile Kalkınma Yolu Projesi bir arada düşünüldüğünde bölgesel dengeler açısından yeni bir hareketlilik söz konusu olacaktır (Farklı bir değerlendirme için Toğa 2024).

Kalkınma Yolu'nun geleceği için temel değerlendirmelerden biri, 2023'te Yeni Delhi'de düzenlenen G-20 zirvesi sırasında ABD, Hindistan, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri, AB, İtalya, Almanya ve Fransa tarafından Hindistan'ı Orta Doğu üzerinden Avrupa'ya bağlayacak güzergâh konusunda (IMEC hattı) imzalanan mutabakat zaptının etkisine ilişkindir. Jeopolitik olarak daha uygulanabilir olmasına rağmen, İsrail ve Yunanistan üzerinden şekillendirilen güzergahta

bölgesel jeopolitik rekabetin bir yansıması olarak Türkiye rotadan hariç tutulmuştur. Bunda Ankara'nın Washington ve Brüksel ile ilişkilerine hâkim olan gerginlik ve anlaşmazlıklar etkindir. Yine de Cumhurbaşkanı Erdoğan Türkiye'nin bu projede vazgeçilmez olduğunu vurgulamıştır: "Türkiye olmadan koridor olmaz diyoruz. Türkiye önemli bir üretim ve ticaret üssüdür. Doğudan Batıya giden trafiğin en uygun hattı Türkiye'den geçmek zorundadır".

Sonuçta IMEC'e karşı, Kalkınma Yolu Projesi, beklenen ticaret akışını kolaylaştırmayı başırırsa, özellikle El-Fav Limanı'nın geniş hinterlandı düşünüldüğünde, Avrupa pazarları için uygulanabilir bir rota haline gelebilir. Yine de tüm bu bağlantılılık projelerinin henüz proje aşamasında olduğu, ancak gerçekleştirmeleri sonrasında bölgesel siyasi ve ekonomik gelişmelere bağlı olarak bölgesel ve küresel ticaret akışını kolaylaştırdıkları derecede öne çıkacakları söylenilebilir. Sonuçta projelerin gerçekleştirilebilirliğini ve etkinliği belirleyecek olan siyasi ve jeopolitik tercihlerin yanı sıra projelerin maliyetleri ve finansal destek sağlanabilmesidir.

Sonuç

Sonuç olarak, ticari ve ekonomik bağların öneminin artarak vurgulandığı uluslararası sistemde son 10 yılda peş peşe yaşanan Covid, ekonomik krizler, askeri ve siyasi mücadeleler gibi sınamalar düzen, işbirliği ve rekabet gibi kavramların yeniden ve temelden sorgulandığı, yeni bir küresel ortamı yaratmıştır. İstikrarsızlık ve rekabetle artan düzeyde karşılaşılan küresel düzende yeni bağ ve bağlantıların, alternatifleri de üretecek biçimde kurgulanması öncelikli bir gündem olarak belirginleşmektedir. Nitekim ABD, Çin, AB gibi büyük aktörlerin alternatifleri de içerecek biçimde çoğunlukla birbirine rakip çok sayıda bağlantılılık projesini gündeme getirmeleri, birbiri ile rekabet eden bu projeleri gerçekleştirecek süreçleri öne çıkarmaları bu gelişmelerin bir sonucudur. Bu durum elbette büyük güçler arasında jeopolitik-jeostratejik rekabeti de gündeme getiren bir gelişme olarak da değerlendirilebilir. Kimin kiminle ve ne düzeyde bağlantılı olacağı, kimin bu denklemin dışında tutulacağı gibi konular küresel jeopolitik mücadeleyi okumanın en görünür unsurlarından bir olarak belirginleşmektedir.

Küresel istikrarsızlık ve mücadelelerin merkezinde kalan bir bölgesel güç olan Türkiye de bağlantılılık projelerini jeopolitik konumunun getirdiği fırsat ve sınırlamaların ışığında aktif bir dış, siyasi, ekonomik ve güvenlik politikası aracı olarak kullanmaya

çalışmaktadır. Bu projeler; ekonomik büyüme, modern ulaşım-iletişim altyapısı inşası ve bağlantılılık aracılığıyla Türkiye'nin çıkar ve beklentilerine hizmet etmenin ötesinde, küresel rekabetin yoğunlaştığı bir ortamda, istikrarsız yakın bölgelerde hakimiyet tesis etme ve normalleşme bağlamında ve rekabet-işbirliği denkleminde Ankara'yı öne çıkartacak bir fırsat alanı olarak görülmektedir. Bu durumun aynı zamanda küresel aktörlerin bölgesel sorunlara etki etmesini sınırlandırarak, Ankara'nın liderliğinde bölgesel çözümler bulunmasının zemini hazırlayacak ortamı yaratacağı değerlendirilmektedir. Bağlantılılık projeleri, dolayısıyla Ankara'nın bir bölgesel güç olarak öne çıkmasının aracı olarak da kabul edilebilir. Farklı bir söylemle, bağlantılılığın ekonomik potansiyeli, ekonomik potansiyelin de siyasi gücü tanımladığı bir uluslararası ortamda altyapıya stratejik yatırım yapmanın, bir başka anlatımla, bağlantılılık üzerinde nüfuz sahibi olmanın Ankara açısından bölgesel aktör ya da güç olmanın ana unsurlarından bir olarak tanımlandığı söylenebilir. Nitekim Ankara'nın projelerinin ilk aşamada bölgesel aktörleri içine çeken, Ankara merkezli olarak birebirleriyle bağlantılandıran projeler olması Türkiye'nin bilinçli ve planlı bir yol haritası izlediğinin işaretidir. Bu projelerin küresel güçlerce gündeme getirilen mega-projelerle ilintilendirilmesi, onlara rakip olmaktan daha çok tamamlayıcı projeler olarak gündeme getirilmesi ise Ankara'nın bölgeselden küresel bir etkinlik alanı yaratma çabasının yansıması olarak kabul edilebilir.

Diğer yandan bu projelerin bölgesel işbirliği ve ticareti artırmanın ötesine geçerek yabancı yatırım ve yatırımcıları çekme potansiyelini taşımaları, ekonomik ve ticari bağlantıların siyasi birliktelikleri destekleyerek yeni güvenlik işbirliği alanları ve ittifakları yaratma potansiyeli taşımaları ise konuyu boyutlandırmaktadır. Bu çerçevede Türkiye Irak üzerinden Körfez ile, Azerbaycan-Ermenistan üzerinden Orta Asya ile, AB odaklı girişimlerle Avrupa ile bağlantılanırken merkezi bir konuma da ulaşmaktadır. Bu sayede kabul gören bir bölgesel güç olarak ve işbirliği süreçlerini çok boyutlu çıkarlarla etkin biçimde kullanarak var olan bölgesel sorunları Ankara merkezli bir biçimde çözerek bölgeselden küresele ulaşan politikaları şekillendirmek mümkün olacaktır. Son 20 yılda bölgeselleşme ve bölgesel sahiplik gibitemel söylemlerle dış ve güvenlik politikaları şekillendirmeye çalışan Türkiye açısından bağlantılılık projeleri merkez ülke olmak iddiasını destekleyen somut girişimlere dönüşmektedir. Projelerin gerçekleşmesini takiben imzalanacak serbest ticaret anlaşmaları, gümrük serbestliği, insani bağlar ve vizesiz seyahat gibi anlaşmalar ise ilişkilerin derinleşerek boyutlanmasını sağlayacak, süreci destekleyecek doğal sonuçlar olarak önemsenmektedir.

Bu süreçte Ankara açısından karşılaşılan temel zorluk sertleşen jeopolitik rekabetin yarattığı zorluklar ve sinamalara yönelik etkin politikalar üretebilmek ve kalıcı bölgesel ilişkileri teşkil edebilmektir. Soğuk Savaş sonrası dönemde komşularla yaşanan sorunlarının Ankara'ya mirası, karşılıklı güven tesisi etmenin zorluğudur. Ayrıca, terörle mücadeleye ve sosyal sorunlara yönelik farklı bakış açıları ve yıkıma uğramış yakın çevreyi yeniden yapılandırmada finansal kaynaklara duyulan ihtiyacın büyüklüğü ise projelerin başarısının önündeki başlıca zorluklar arasındadır.

Kaynakça

- Abbasova, A. ve O. Allison. 2025. "Can the Middle Corridor be Europe's Middle Ground?" 28 Mart, <https://www.rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/can-middle-corridor-be-europes-middle-ground>.
- Anadolu Ajansı. 2023a. Iraklılar Türkiye'nin Liderlik Ettiği Kalkınma Yolu Projesi'ni Bekliyor, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/iraklilar-turkiyenin-liderlik-ettigi-kalkinma-yolu-projesini-bekliyor/2992494>.
- Anadolu Ajansı. 2023b. Kuşak ve Yol Girişimi: Çin'in Yükselen Güç Stratejisinin Temel Taşı, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/kusak-ve-yol-girisimi-cinin-yukselen-guc-stratejisinin-temel-tasi/3021633>.
- Anadolu Ajansı. 2025. "Türkiye, Üç Deniz Girişimi'nde 'Stratejik Ortak' Oldu," 30 Nisan, <https://www.aa.com.tr/tr/info/infografik/45815>.
- Awate, S. v.d. 2025. "Global Connectivity in a World of Disruptions," *Journal of International Management*, 5 July, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1075425325000584>.
- Aydın, M. 2025. "Vaşington'da İmzalanmayan Antlaşma ve Sonuçları," *Global Panorama*, 9 Ağustos, <https://www.globalpanorama.org/2025/08/vasingtonda-imzalanmayan-antlasma-ve-sonuclari/>
- Aytekin, E. 2023. "Kuşak ve Yol Girişimi: Çin'in Yükselen Güç Stratejisinin Temel Taşı", <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/kusak-ve-yol-girisimi-cinin-yukselen-guc-stratejisinin-temel-tasi/3021633>.
- Ceylan, F. 2024. "Ulaştırma Türkiye'nin Orta Koridor Pusulası Şaşmamalı," *Yetkin Report*, 5 Temmuz, <https://yetkinreport.com/2024/07/05/ulastirmada-turkiyenin-orta-koridor-pusulasi-sasmamali/>.
- Ceylan, F. ve Y. Ongun. 2021. "Yeni Bölgesel Bağlantılar: Çin-Kafkasya-Türkiye-Avrupa," *Yetkin Report*, 22 Aralık, <https://yetkinreport.com/2021/12/22/yeni-bolgesel-baglantilar-cin-kafkasya-turkiye-avrupa/>.
- Çelikpala, M. ve F. Ceylan. 2023. "Stratejik Rekabet Ortamında Bölgesel ve Küresel Bağlantılılık," *Perspektif*, 11 Aralık, <https://www.perspektif.online/stratejik-rekabet-ortaminda-bolgesel-ve-kuresel-baglantililik/>.
- Dünya Siyaseti. 2024. Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Koridorunun Belirsiz Geleceği, <https://dunyasiyaseti.com/icerik/hindistan-ortadogu-avrupa-koridorunun-belirsiz-gelecegi.html>.
- Ekonomist. 2024. "Küresel Ticarete 'Orta Koridor' Fırsatı, 14 Nisan, <https://www.ekonomist.com.tr/makale/kuresel-ticarete-orta-koridor-firsati-48882>.
- Ellithy, A. 2025. "Rewriting the Rules of Trade and Connectivity between Turkey and Iraq," *CATS Network Paper*, No. 21, 8 Temmuz, <https://www.cats-network.eu/publication/rewriting-the-rules-of-trade-and-connectivity-between-turkey-and-iraq>.
- European Commission, 2025. "What is Connectivity", <https://composite-indicators.jrc.ec.europa.eu/asem-sustainable-connectivity/about>.
- EU Global Gateway Strategy. 2024. https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_en.
- EU Mobility Strategy. 2021. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en.
- Fraser, C. ve N. Seskuria. 2025. "Seizing the Moment: Western Opportunities Amid Change in the South Caucasus," *RUSI*, 11 Ağustos, <https://www.rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/seizing-moment-western-opportunities-amid-change-south-caucasus>.

- Gökkaya, M. T. 2024. "Irak'ın Sınavı: Kalkınma Yolu Projesi," *Fikir Turu*, 5 Kasım <https://fikirturu.com/jeo-politika/irakin-sinavi-kalkinma-yolu-projesi/>.
- Kacperek, M. 2023. "(Re)defining Connectivity", *The Warsaw Institute Rewiev*, No. 26, <https://warsawinstitute.org/redefining-connectivity/>.
- Kanlı, Y. 2025. "Türk Kardeşler Türkiye'nin Kıbrıs Politikasına Acı Bir Darbe Vurdu," *Yetkin Report*, 10 Nisan, <https://yetkinreport.com/2025/04/10/turk-kardesler-turkiyenin-kibris-politikasina-aci-bir-darbe-vurdu/>.
- Okano-Heijmans, M. v.d. 2018a. *ASEM Connectivity Inventory*, <https://www.eria.org/uploads/media/ASEM-Connectivity-Inventory-Full-Report.pdf>.
- Okano-Heijmans, M. 2018b. "Promoting Sustainable Connectivity in the Balkans and Black Sea Region," *Clingendael Institute*, <http://www.jstor.com/stable/resrep21318>.
- Özersin, O. 2025. "As the EU courts Central Asia, Türkiye's strategic depth faces new challenges," *The Cradle. Co*, <https://thecradle.co/articles-id/30356>.
- Scull, D. ve C. Healy. 2022. "One Vision in Three Plans: Build Back Better World and the G7 Global Infrastructure Initiatives" *E3G Briefing Paper*, Şubat, <https://www.e3g.org/wp-content/uploads/B3W-G7-Report-E3G.pdf>.
- Shiriyev, Z. 2025. "The Precarious Power of Azerbaijan," *Foreign Affairs*, 26 Mayıs, <https://www.foreignaffairs.com/azerbaijan/precarious-power-azerbaijan>.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. 2022. Türkiye'nin Bağlantısallığı ve Çok Taraflı Ulaştırma Politikası, https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflı-ulaştırma-politikasi.tr.mfa.
- T.C. Ticaret Bakanlığı. 2025. "Türkiye'nin Bağlantısallığı ve Çok Taraflı Ulaştırma Politikası", https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflı-ulaştırma-politikasi.tr.mfa.
- T.C. Ticaret Bakanlığı. 2024. "Kalkınma Yolu Projesi", https://ticaret.gov.tr/data/63dcf8fa13b87627bc2a1f36/Irak_Kalkinma_Yolu_Projesi_12_12_2024.pdf.
- Tavukcu, S. 2024., "Bir Başarı Hikayesi: Kalkınma Yolu Projesi," 29 Nisan, <https://www.sde.org.tr/bir-basari-hikyesi-kalkinma-yolu-projesi-konu-723>.
- Tavukçu, S. 2025. "Türk Devletleri Türkiye'ye Niye İhanet Etsin?" *Stratejik Düşünce Enstitüsü*, 18 Nisan, <https://www.sde.org.tr/turk-devletleri-turkiye-ye-neden-ihanet-etsin-bolgesel-analiz-1711>.
- Three Sea Initiative 2025. <https://3seas.eu/> ve <http://three-seas.eu/about>
- Toğa, O. 2024. "İran'ın Kalkınma Yolu Proje'sine Yaklaşımı," 29 Nisan, <https://www.iramcenter.org/iranin-kalkinma-yolu-projesine-yaklasimi-2481>.
- TRT Haber. 2025. "Türkiye, Üç Deniz Girişimi'nin stratejik ortağı oldu", 29 Nisan, <https://www.trthaber.com/haber/gundem/turkiye-uc-deniz-girisiminin-stratejik-ortagi-oldu-905628.html>.
- "Türk Devletlerinden AB ile Skandal Antlaşma," *Sözcü Gazetesi*, 16 Nisan 2025, <https://www.sozcu.com.tr/turk-devletlerinden-ab-ile-skandal-anlasma-12-milyar-euro-icin-turkiye-ve-kktc-ye-ihanet-p163410>
- "Türk Devletlerinden AB ile Skandal Antlaşma", *Sözcü Gazetesi*, 16 Nisan 2025, <https://www.sozcu.com.tr/turk-devletlerinden-ab-ile-skandal-anlasma-12-milyar-euro-icin-turkiye-ve-kktc-ye-ihanet-p163410>.
- "Türkiye, Azerbaycan, Bulgaristan ve Gürcistan 'Yeşil Elektrik İletimi ve Ticareti Projesi' Kapsamında Mutabakat Zaptı İmzalandı", *Bloomberg HT*, 4 Nisan 2025, <https://www.bloomberght.com/turkiye-azerbaycan-bulgaristan-ve-gurcistan-yesil-elektrik-iletimi-ve-ticareti-projesi-kapsaminda-mutabaka-3745475>.

Vohra, A. 2024. "Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Koridorunun Belirsiz Geleceği," Dünya Siyaseti, <https://dunyasiyaseti.com/icerik/hindistan-ortadogu-avrupa-koridorunun-belirsiz-gelecegi.html>

Widman, M. 2021. "The EU Connectivity Strategy: Putting Words into Action", EIAS Briefing Paper, No. 02/202, <https://eias.org/wp-content/uploads/2021/08/The-EU-Connectivity-Strategy-.pdf>.



Mitat ÇELİKPALA

Prof. Dr. Mitat Çelikpala, Kadir Has Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü öğretim üyesidir. Dr. Çelikpala'nın çalışma alanları arasında eski Sovyet coğrafyası ve Kafkasya, diaspora çalışmaları, Karadeniz Bölgesi ve güvenliği, Türk-Rus ilişkileri, enerji güvenliği, kritik altyapı güvenliği ve terörizmle mücadele gibi konular yer almaktadır. Lisans eğitimini ODTÜ'de tamamlayan Çelikpala, Yüksek Lisansını Hacettepe, Doktora çalışmasını ise Bilkent Üniversitesinde yapmıştır. Oxford Üniversitesi St. Antony's College'da Senior Associate Member olarak bulunan Dr. Çelikpala, Hacettepe ve TOBB Ekonomi ve Teknoloji üniversitelerinde de görev yapmıştır. Prof. Dr. Çelikpala, Türk Dış Politikası, Kafkasya ve Orta Asya tarihi ve güvenlik politikaları, Türk siyasalhayatı ve politikası ile strateji ve güvenlik konuları üzerine düzenlenmiş ders ve seminerler vermektedir. Çelikpala'nın yukarıda belirtilen konularda akademik dergiler ve güncel medyada yayınlanmış makale ve değerlendirmeleri bulunmaktadır.

Global Academy

Global Academy is a learning and research center whose contributors collaborate with non-profit volunteer productions and project-specific studies. Perfection at the international level is achieved through sharing and discussing all information, ideas, comments, and analyses.

Global Academy was founded by a group of researchers and academicians to conduct independent, objective, science-based, and in-depth research. Academic excellence is its aim. This is achieved through various channels. First, by producing simple and comprehensible data, providing consultancy and solution partnership to the people and institutions who need them. Second, performing, broadcasting, and publishing educational activities directed to the enlightenment of the public. Third, providing professional remarks to decision-makers and private sector institutions at national and international levels. Lastly, establishing a general framework for understanding, explicating, and finding solutions to the global problems encountered by humanity.



www.globacademy.org



© Global Academy. Unless stated otherwise, the opinions expressed in published material are solely those of the author(s). They do not bind the institutional identity of the Global Political, Social and Economic Research Association, its Board of Directors, or other contributors.