



## İpek Yolu Üzerinde Alternatif Güzergâhın Türkiye Açısından Önemi: Olası Türk Koridoru

### *The Importance of an Alternative Route on the Silk Road for Türkiye: A Possible Turkish Corridor*

Dr. Öğr. Üyesi Baybarshan Ali KAZANCI<sup>1</sup>, Öğr. Gör. İlteriş Kaan BARUN<sup>2</sup>

#### Öz

Ticaret yolları geçmişten bugüne kadar kültürel, tarihsel ve ekonomik menfaatler ile bölgesel ve uluslararası çekişmelere sahne olmuştur. Geçmişte İpek Yolunu kontrol altına alan ülkeler küresel alanda güç sahibi olmuş ve ekonomik kazanımlarını artırmışlardır. Global açıdan Doğu ile Batı arasında bir köprü olan İpek Yolu, ekonomik olarak büyüyene ve üretim fazlası elde eden Çin devleti için büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle, Çin devleti, gelişmiş ekonomilerin yer aldığı Avrupa kıtası ile ticaret hacmini artırmak için “Bir Kuşak Bir Yol” projesini dünyaya duyurmuştur. Böylece Avrupa – Asya ticaret ikileminde yeniden değerlendirilmeye alınan İpek Yolu; kuzey, orta ve güney olmak üzere üç farklı koridora ayrılmaktadır. Bu güzergâhlardan orta koridor, zaman, maliyet ve güvenlik açısından en uygun koridordur. İkinci Karabağ Savaşı ile Kafkas bölgesindeki dengeler Türk devletleri lehine değişmiş ve bunun sonucunda Zengezur havzası gündeme gelmiştir. Bu havzanın İpek Yolu'nun orta koridoru ile buluşması halinde Çin'den Avrupa'ya uzanan ticaret yolunun sadece Türk ülkelerinden geçme ihtimali "Türk Koridoru" kavramını ön plana çıkaracaktır. Bu kapsamda, İpek Yolu güzergâhında söz sahibi güçler olan AB, Rusya, Çin ve Türkiye'nin olası “Türk Koridoru” bağlamında yeni politika denklemleri oluşturma olasılığı bulunmaktadır. Türkiye ise ticaret yollarının ve iki kıtanın ortasında, üç tarafı denizlerle çevrili stratejik bir konumdadır. Dolayısıyla, bahsi geçen koridorun Bir Kuşak Bir Yol projesine bağlanması durumunda Türkiye'ye etkilerinin ekonomi politikası incelenecektir.

**Anahtar Kelimeler:** İpek Yolu, Türk koridoru, Bir Kuşak Bir Yol, Türkiye, ticaret yolları.

**Makale Türü:** Araştırma

#### Abstract

Trade routes have been the subject of cultural, historical, and economic interests and regional and international conflicts from the past to the present. Countries that controlled the Silk Road in the past have gained power in the global arena and increased their economic gains. The Silk Road, which is a bridge between the East and the West from a global perspective, is a great deal of importance for the Chinese state, which is growing economically and gaining production surplus; therefore, the State has announced the “Belt and Road Initiative” to the world in order to its trade volume with the European continent, where the developed economies are located. Thus, the Silk Road, which was re-evaluated in the Europe-Asia trade dilemma, is divided into three different corridors; north, middle, and south. Among these routes, the middle corridor is the most suitable corridor in terms of time, cost and security. With the Second Karabakh War, the balances in the Caucasus region changed in favor of the Turkish countries, and as a result, the Zengezur basin has been brought to the agenda. The fact that the trade route from China to Europe will pass only through Turkish countries emphasize the concept of the "Turkish Corridor", in case this corridor meets the middle corridor of the Silk Road. In this context, there is a possibility that the EU, Russia, China, and Türkiye, which are the powers that have a say in the Silk Road route, will create new policy equations in the context of the possible Turkish Corridor. Türkiye, on the other hand, is in a strategic position in the middle of trade routes and two continents, surrounded by seas

<sup>1</sup>Kırıkkale Üniversitesi, Fatma Şenses Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu, kazanci@kku.edu.tr

<sup>2</sup>Kırıkkale Üniversitesi, Fatma Şenses Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu, i.kaanbarun@kku.edu.tr

on three sides. Therefore, the political economy of its effects on Türkiye will be examined, in case the aforementioned corridor is connected to the Belt and Road Initiative.

**Keywords:** Silk Road, Turkic Corridor, One Belt One Road, Türkiye, trade routes.

**Paper Type:** Research

## Giriş

Dünya iktisadi tarihi incelendiğinde ticaret akışı Asya ve Avrupa arasında yaşanmış, doğu zenginleştiğinde ticaret sevkiyatları batıya, batı zenginleştiğinde ise bu sevkiyatlar doğuya yönelmiştir. Bu sevkiyatların asırlardır kullanıldığı güzergâh İpek Yolu olmuştur. İpek Yolunun varlığı böylece hem doğu toplumuna hem de batı toplumuna ekonomik kazanç sağlamış ve refah seviyesini yükseltmiştir. Doğuda yaşanan gelişmeler batı toplumunu uyandırmış ve kıtalar arası ticaret sayesinde kültürel ve sosyal anlamda değişimler tekâmül etmiştir. Batının sanayi devrimiyle birlikte kitlesel üretim ve teknolojiye atağa geçmesi küresel ekonomiyi geliştirmiş ve bu olgu global ticaret yollarının da çeşitlenmesini beraberinde getirmiştir. Sanayileşmenin dünyada hızla yayılması ve ülkeler arasında yaşanan sömürge ve hammadde yarışı, yeni ticaret yollarının keşfi; bölgesel ve küresel savaflara sebep olmuştur. Dünya savafları ile yıpranan küresel ekonomi yerini soğuk savaşa bırakmış ve 1980’li yıllarda küreselleşme eğilimlerine ülkeler kayıtsız kalmamıştır. Günümüze gelindiğinde ise teknolojinin tüm dünyayı etkilemesiyle uluslararası ticaret ağları hem çeşitlenmiş hem de ülkeler arasında ulaşım süreleri kısalmıştır.

Küresel ticaretin lideri konumuna gelen Çin; üretim ekonomisiyle AB ülkelerine ihracat trendini yükseltmekte ve iki kıta arasındaki ticari hareketlilik deniz yoluna alternatif olarak kara ve demiryolu rotalarına yönelmekte olduğundan (Kulaklıkaya, 2013, s. 4) küreselleşmenin dinamo etkisiyle İpek Yolu rotası yeni fırsatlara imkân tanımaktadır. Nitekim Avrupa pazarına ticaretin daha verimli ve etkin bir şekilde yapılması planlanarak tarihsel birikim ile İpek Yolunu modernize etmek için Çin devlet başkanı tarafından “Bir Kuşak Bir Yol” projesi dünyaya lanse edilmiştir.

Dünya ticaretinin iki uç kompetan bölgesinden bir tarafı Avrupa Birliği’nin gelişmiş ülkeleri, diğer tarafı Asya’nın ve dünyanın ticari alanda yükselen ülkesi Çin’dir. Kuşak yol projesinin kapsamında yer alan Kuzey, Güney ve Orta Koridorları Çin’den Avrupa’ya ulaşacak üç ana koldan oluşmaktadır. Taşıma mesafeleri, iklim koşulları, güvenlik etmenlerine bakıldığında üç koridordan en uygunu orta koridor olabilir. Çin üzerinden sırasıyla Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa kıtasına ulaşan orta koridorun müktesebatı İkinci Karabağ savaşıyla yeni ticari kazanımlar elde etmiştir. Azerbaycan’ın bu savaşta galip gelmesi neticesinde Zengezur bölgesinden açılması planlanan demir ve karayolu hamlesi Türkiye’nin coğrafi konumunu güçlendirecek girişimlerdendir. Zengezur bağlantısının kurulmasıyla orta koridora yeni arterin açılma ihtimali uluslararası denklemleri değiştirebilecektir.

Orta koridorun Zengezur bölgesine temas etmesi durumunda Çin’den gelen ticaret kervanlarının yalnızca Türk ülkelerine uğrayarak diğer ülkeleri saf dışı bırakıp Avrupa’ya erişebilme olasılığı “Türk Koridoru” mefhumunu zihinlere getirmektedir. Bu koridorun açılması ve istenilen düzeyde gelişmesi halinde Türkiye’nin; en önemli iki ticaret ortağı Çin ve AB ile münasebetlerini, Asya kıtasındaki hegemonyasını sürdürmekte kararlı olan Rusya ile politik oyunlarını incelemekte yarar vardır. Bu minvalde İpek Yolu panoramasından bakıldığında Çin-AB-Rusya üçlüsünün göbeğinde bulunan Türkiye için olası “Türk Koridoru”nun başta ekonomik olmak üzere etkileri bu makalenin ilham kaynağı olmuştur.

Bu çalışmada, ilk olarak Doğu-Batı düzleminde dünya ticaretini en çok meşgul eden AB, Rusya, Çin ve Türkiye’nin mevcut makro ekonomik görünümünden esinlenerek ve dörtlü ülke demetinin aralarında gerçekleştirdiği ticari ilişkiler ihracat matrisinden faydalanarak açıklanacaktır. Akabinde doğudan batıya açılması halinde olası Türk Koridoru bölgesel ve küresel faktörler ışığında irdelenecek, ilgili koridorun Çin tarafından dünyaya duyurulan “Bir

Kuşak Bir Yol” projesine bağlanması ile Türkiye’nin bu duruma ne gibi reaksiyonlar gösterebileceği ve gelecekte nasıl hareket etmesi gerektiği politik ortamda tespit edilmeye çalışılacaktır.

## 1. Doğu-Batı Düzleminde Ticaret Yollarının Stratejik Önemi

Dünya ticaret tarihinde kara yolu üzerinden gerçekleşen ekonomik hareketlilik Doğu-Batı eksenli gerçekleşmiştir. Çay yolu, tuz yolu, baharat yolu, kral yolu ve ipek yolu gibi hatları kontrolünde bulunduran ülkeler jeopolitik olarak güçlenmiştir. Ayrıca siyasi, politik ve askerî denklemlerde stratejik itibara haiz dönemin süper gücü olmuşlardır. Ticaret yollarını kaybedenler ise en büyük gelir kaynaklarını yitirerek tarihin tozlu sayfalarında yerlerini almışlardır.

Ticaret yollarının oluşumlarında coğrafi, ekonomik, siyasi, kültürel, sosyal politikalar ve pazar imkanları gibi birçok etmen söz konusudur. Başta ticari amaçla oluşturulan bu ağlar ticaret güzergâhlarının ve yerleşim yerlerinin gelişimine hız katmıştır. Zaman zaman bu yolların nitelikleri, işlevleri ve lojistik merkezlerinin kontrol edilme isteği ülkeleri karşı karşıya getirerek birçok savaşa neden olmuştur (Nikaein, 2019, s. 7). Böylece ticaret yolları her çağda medeniyet beşiği olmuş ve günümüze kadar jeostratejik anlamda dinamizmini korumuştur.

Tarihsel çerçevede İpek ve Baharat yolları, Türk Dünyası için kayda değer ölçüde siyasi, ekonomik ve politik anlamda tartışılmaz bir gerçektir. Hassaten son yüzyılda enerji kaynakları gibi stratejik görülen ürünler ve ekonomik dengeler bu coğrafyada yoğunlaşmıştır. İletişim ve ulaşım vasıtalarının hızla gelişmesi, bilgiye kolay ulaşım gibi hususlar dünya ticaret hacmini sürekli genişletmiştir. Dolayısıyla ekonomik sermaye İpek Yolu nedeniyle bu bölgelere yönünü çevirmiştir (Tezer, 2016, s. 13).

Dünyadaki küresel güçlerin temeli ekonomik güce bağlı olduğundan ticaret yollarının hakimiyeti güç babında ve dünya tarihi boyunca süregelen siyasi üstünlük mücadelesi özellikle İpek Yolu nezdinde ülkelerin hakimiyet mücadelesine birçok kez ev sahipliği yapmıştır (Beckwith, 2011, s. 76). Nitekim İpek Yolu insanlık tarihinde Doğu-Batı arasında ekonomi disiplinine silinemeyecek izler kazınmıştır.

Tezer’e (2016) göre dünyanın gelişmiş ekonomileri çoğunlukla maruz kaldığı ekonomik durgunluk ve doğu ekonomilerinin hızlı büyüme göstermesi İpek Yolunun uğrak noktası olan ülkeler için önemini daha da artırmıştır. Dünyayı saran Covid-19 pandemisi düşünüldüğünde yaşanan küresel ekonomik durgunluk, gelişmekte olan ülkelere Türkiye ve Çin’i küçültememiş ve aksine bu iki ülke pozitif ekonomik büyüme rakamlarını elde etmiştir. Gelişmiş ekonomilerin yer aldığı AB ise ekonomik hacimlerinde daralma ile karşılaşmıştır. Enerji ihracatına dayalı ekonomik kırılganlığı bulunan Rus ekonomisi küresel dalgalanmalardan nasibini alarak küçülmüştür. Esasında dünyayı saran pandemi krizi ticari hareketliliği minimize ettiği için ekonomik büyüme rakamlarının net bir görünüm ifade etmeyeceği göz önünde bulundurulmalıdır. Dünya Bankası veri tabanından elde edilen verilere göre düzenlenen tablo 1’de İpek Yolu güzergâhında kilit rolü olan ülkeler grubu değerlendirmeye alınmıştır.

Tablo 1. İpek Yolu ülkelerinin makro ekonomik görünümü (2020)

	GSYH (Milyar Dolar)	Büyüme Oranı (%)	Nüfus (Milyon)	Yüz Ölçümü (Kara Alanı Milyon km <sup>2</sup> )	Dış Ticaret Hacmi Milyar (Dolar)	Dış Ticaret/GSYH (%)
Avrupa Birliği	15276	-5,93	447	3999	11328	85
Çin	14723	2,3	1402	9424	4645	34
Rusya	1483	-2,95	144	16376	568	46
Türkiye	720	1,75	84	769	388	60
Toplam	32202		2077	30568	16929	
Dünya	84578	-3,405	7753		35549	56,25

Kaynak: World Bank veri tabanından elde edilen veriler, yazarlar tarafından derlenmiştir.

Tablodaki ülke grubunun karasal yüzölçümü, dünyanın karasal yüzölçümünün %20'sini oluşturmaktadır. Bu açıdan dünyanın beşte birini kaplayan ülkeler; dünya ülkeleri ile hem ikili hem de çoklu ilişkilere ekonomik, ticari, politik tesir etmektedir. Dolayısıyla kara ve deniz ticaret yolları da bu etkileşimlerden bir tanesidir. Yıllık GSYH üretiminde ise 14,723 trilyon dolar ile Çin Halk Cumhuriyeti'ni 28 üyesi bulunan Avrupa Birliği takip etmektedir. Bu cihette İpek Yolu projesinde ilk iki sırayı alan AB ve Çin başat roledir. Rusya ise 1,4 trilyon dolarlık GSYH yapısal sürecini yürütmektedir. Türkiye ise 2020 yılı itibarıyla 720 milyar dolar düzleminde son yıllarda büyüme oranında pozitif ivme yakalamaya çalışmaktadır. 447 milyon nüfuslu Avrupa kıtasının ticareti yurtiçi hasılabın %85'ine tekabül etmiş ve ülkeler kümesi içerisinde zirveye yerleşmiştir. İhracata dayalı büyüme stratejisi izleyen Türk ekonomisi, ticaret hacmini genişletme payesi ile yeni imkanlar üretmeye çalışmakta ve ticaretin hasılaya oranı %60'ı bulmaktadır. Rusya'nın bu oranı ise %46'dır. En çok nüfusa sahip ülke yine Çin olmakla birlikte GSYH'nin dış ticarete oranı baz alındığında %34 düzeyi hasıla potansiyeline göre dış ticarete yeterli parlaklığı yansıtmamaktadır. Dış ticaret açısından bu veriye bakıldığında, yeni ticaret imkanları ile yurtiçinde üretilen malları İpek Yoluyla en büyük pazarlardan Avrupa'ya ulaşmak istemesinin temel sebebi gösterilebilir. Küresel fotoğraf üzerinden inceleme gerçekleştirildiğinde ülkeler kümesi 32 trilyon dolar ile yıllık dünya GSYH'sinin %38'ini üretmektedir. Aynı ülkeler dünya nüfusunun yaklaşık %26'sına hâkim olmakla birlikte dünya ticaret hacminin %47,6'sı ile uluslararası ticaret ağları küresel gündemi meşgul etmektedir.

Tablo 2. İpek yolu güzergâhındaki stratejik ülkelerin ihracat matrisi (2020, milyon dolar)

	Avrupa Birliği	Çin	Rusya	Türkiye
Avrupa Birliği		278.332	82.024	79.001
Çin	463.965		50.584	23.040
Rusya	136.963	57.180		20.356
Türkiye	82.133	2.866	4.506	

Kaynak: Trade Map verilerinden elde edilerek hazırlanmıştır.

Ülke gruplarının kendi aralarında ifa ettiği dış ticaret verileri tablo 2'de ihracat matrisi ile açıklanmıştır. Rakamlar dikkate alındığında ikili dış ticaret en çok Çin ve AB arasında yaşanmaktadır. Çin devletinin AB ülkelerine ihracatı yıllık 463 milyar doları bulurken, AB'nin Çin'e yaptığı ihracat ise 278 milyar dolara erişmektedir. Asya-Avrupa dış ticaret hacimlerinin daha ciddi seviyelere çıkabilmesinin emareleri tabloya yansımaktadır. Türkiye ve Rusya mal ihracatında AB ve Çin kadar yüksek seviyeleri göremese de gerek enerji sevkiyatı gerekse iki kıta arasında mal ticaretinin geçiş güzergâhlarından biri olması hasebiyle hatırda tutulmalıdır. Dolayısıyla küresel pastadan büyük pay alan AB ve Çin, stratejik konumları bulunan Türkiye ve Rusya ile kurdukları ilişkilerin ticari çıkarları ne yönde şekillendireceği zihinleri meşgul etmektedir.

Dünya ticaretinin üretim odağında bulunan Çin, ölçek ekonomisini kuran ve global firmaların çok sayıda endüstri tesisi açtığı merkezdir. Çin topraklarında üretilen ürünlerin batıya doğru taşınmasından dolayı deniz, kara, hava, demir ticaret yolları Asya'nın doğusundan başlayarak batıya doğru gitmektedir. Ancak tarihte doğu ile batı arasındaki ulaşımın pahalı ve zor olmasından ötürü İpek Yolunun rolünü günümüzde bile koruduğu gözlemlenmektedir. Çin ve batı arasında halen önemini koruyan İpek Yolu sanayileşme etkisiyle görevini tamamlamıştır (Bonavia, 1999, s. 273). Yeni İpek Yolu projesine müttefik arayan Çin, Batı ile ilişki kurmaktan kaçınmamakta ve ulaşabileceği ülkelere erişmek istemektedir. Uluslararası arenada bölgeselleşme faaliyetlerini Çin ile birlikte yürüten Rusya ise Avrasya Ekonomik Birliği bağlamında Asya kıtasında nüfuzunu devam ettirme gayretindeyken aynı zamanda Modern İpek Yolu üzerinde politik ve ekonomik saikler ile ortak çalışma yürütmektedir (Katıtaş, 2019). İlgili projenin gerçekleşmesi için Rusya ile yakın ilişkiler kuran Çin, Rusya'nın hâkim olduğu bölgeleri göz önünde tutarak hareket etmekte ve Avrupa'ya uzanan koridor alternatifleri

önermektedir (Chen ve Mardeusz, 2015, s. 6). Çin, kendi menfaatleri doğrultusunda ticaret kollarını dünyaya yaymak için birçok ülkeyle çok yönlü ilişkiler kurmaktadır. Bu mantalitede modern yolun iki uç noktasından biri Çin, diğeri Avrupa ülkeleridir. Denizyolu, havayolu ve karayolu koridorlarını entegre hale getirecek ticaret güzergâhları Avrupa – Çin eksenli gelişmektedir.

Avrupa'ya ekonomik ivme katabilecek aktörlerden birisi olarak Çin ön plana çıkmaktadır. Çin tarafından yapılan ekonomik girişimler, Avrupa Birliği kapsamında tüm ülkelere aynı düzlemde yaklaşmaktan ziyade tek tek değerlendirilmektedir. Avrupa'nın yaşadığı iktisadi sorunlar düşünüldüğünde son yıllarda parlayan Çin faktörü göz ardı edilemez. Öyle ki, İngiltere ile 2015 yılında imzalanan ortak bildiri, 2017 yılında Çin'in dünyaya duyurduğu "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin görüşülmesi; İsviçre ile serbest ticaret anlaşmasının imzalanması, İtalya ile İpek Yolu projesi için mutabakat yapılması Avrupa'dan her ülke ile farklı girişimler yürütüldüğünün misallerindedir (Çağan Elbir, 2019). Bu sebeple hem Asya hem de Avrupa kıtasında toprak parçaları olan Türkiye, güvenilir denizyolu ve karayolu bağlantısı ile Doğu-Batı arasında kontak görevini üstlenmektedir.

Tarihte İpek Yolunun uğrak yeri Anadolu topraklarıdır. Asya, Avrupa ve Orta Doğu'nun birleştiği noktada bulunan Türkiye, Çin'den başlayacak Modern İpek Yolunun Avrupa içlerine kadar uzanacak bağımının merkezindedir. Çin ile Türkiye ilişkilerinin geliştirilmesi adına önemli destek sunması beklenen proje, istenilen hedeflere ulaşıldığında Türkiye kanadına bir dizi avantajlar getirecektir. Bilhassa kara ve demir yolu ağının ekonomik fırsatlarını çeşitlendirecektir (Karagöl, 2017). Küresel ticarete yeni ufuklar katacak Zengezur koridoru ile (Azerbaycan, Ermenistan, Türkiye arasında açılacak kara ve demir yolu) ticari hareketliliğin getirmiş olduğu çoklu ilişkiler, petrol ve doğalgaza ihtiyaç duyan ülkelerin, enerji zengini Türk Cumhuriyetlerini yeni İpek Yolu projesine dahil edebilecektir. Esasında bu koridor yalnızca Türk ülkeleri değil aynı zamanda bölge ülkeleri (Rusya, İran, Ermenistan, Çin, AB) hem ekonomik hem askeri hem de politik yeni taktikler üretebilecektir. Bu kertede doğudan başlayıp batıya uzanan istikrar köprülerinden bir tanesi Türk Koridoru olabilecektir.

## 2. Doğunun Batıya Açılan Yeni Kapısı: Türk Koridoru

İpek Yolunun geçtiği hatlar boyunca ortaya çıkan güç mücadeleleri, bu yola hâkim olan devletleri yeni çözümlere yöneltmiştir. Bu yolun araştırılması sonucunda Hunlar zamanında Çin'den Batıya doğru Kuzey ve Güney İpek Yolu olmak üzere temelde iki ulaşım yöntemi bulunmuştur (Rzayev and İsayev, 2012, s. 22). Bu tarihi yollar toplamda üç ana kola ayrılmıştır. Bunlardan biri Çin'den başlayıp Rusya üzerinden giden kuzey güzergâh; ikinci güzergâh yine Çin'i başlangıç olarak Kazakistan, Azerbaycan ve Türkiye aracılığıyla gelişen orta güzergâh; üçüncü yol yine Çin'den başlayarak Güney Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran ve Türkiye ile nihai hedef Avrupa kıtasına ulaşan demir yollarıdır (Kulaklıkaya, 2013, s. 3). Bu doğrultuda İkinci Karabağ Savaşını Azerbaycan'ın Ermenistan'a karşı kazanması neticesinde orta güzergâhın yeniden canlandırılmaya çalışılmasına dönük ipek yoluna yeni bir heyecan katmıştır. 2017 yılında eski adıyla Türk Konseyi Genel Sekreter Yardımcısı Ömer Kocaman, "İpek Yolu'nun önemini Çin'den Avrupa'ya uzanan bir yol olduğunu, günlük 1 milyar dolar olan ticaret hacminin önümüzdeki yıllarda 3-4 milyar dolar bandına çıkabileceğini" belirtmiştir (Turkic Council, 2019, s. 122). Türk ülkelerinin Doğu-Batı arasında ulaşım hattını oluşturması ile transit geçişinde, lojistik bağlantılarında çıkar sağlayabilecektir.

Yeni adıyla Türk Devletleri Teşkilatı'nın dört üyesinden üçü (Azerbaycan, Kazakistan ve Kırgızistan) karayla çevrili ve açık denize erişimleri olmamasına rağmen, Gürcistan üzerinden Türkiye'ye bağlandıklarında bu fırsatı elde edebilmektedir. Bu tür bölgesel ve uluslararası jeopolitik olaylar, Türk Konseyi üye devletlerinin üzerinde bulunduğu orta koridorun itibarını artırmıştır. Bunlar arasında Asya ve Avrupa arasındaki artan ticaret, Çin'in tarihi İpek Yolu'nu restore etme çabaları ve Türkiye-Rusya ve Türkiye-İran ilişkileri sayılabilir (Doğan, 2014).

Harita 1. Zengezur koridoru



Kaynak: Anadolu Ajansı

SSCB döneminde Zengezur bölgesinin Ermenistan'a bırakılması, Türkistan coğrafyasını parçalama atılımı Ruslar tarafından taktiksel bir adımdır. Bu bölge 40-45 kilometre eninde olmakla birlikte Azerbaycan'ı Naçhçıvan'dan ayıran konumdadır. Nüfusunun %70'i 1920 yılı itibari ile ahalisi Türklerden teşekkül Zengezur'a Ermeniler aktarılmış ve Türkler katledilerek ve göçe zorlanarak 1986'da bu oran yüzde 40'lara indirilmiştir (Kızıl, 2016, s. 5). Böylece Azerbaycan'ın toprak bütünlüğü bozulmuş, 2020 yılında 44 gün süren İkinci Karabağ savaşı Ermenistan'ın bozguna uğraması ile neticelenmiştir. Ateşkes anlaşmanın 9. Maddesinde; tüm ekonomik faaliyetlerin önündeki engellerin kalkarak ve Azerbaycan ile Naçhçıvan arasında kara ulaşım yolunun açılacak olması başta Azerbaycan olmak üzere Türk ülkelerinin diplomatik zaferdir.

Azerbaycan, bilhassa Zengezur koridoru üzerinde kara ve demir yolu ulaşımının faaliyete geçmesi için yoğun çaba göstermektedir. Ermenistan kısmında kalan 43 kilometrelik kısmın inşası için Rusya ile görüşmeler yapılacak olmasının nedeni Ermenistan havzasındaki demiryolları mülkiyetinin Rusya'ya ait olmasından kaynaklanmaktadır. Yukarıdaki haritaya göre Ordubad'dan Velidağ'a kadar 158 kilometrelik demir yolu hattı tamir edilecek ve Velidağ'da sona eren hat, Ermenistan sınırına kadar 14 kilometre uzatılacaktır. Horadiz'den Ordubad'a kadar ise yeniden 166 kilometrelik yeni demir yolu inşa edilerek hattın bir bütün şekilde tamamlanması planlanmaktadır. Demiryolu projelerine paralel olarak vücuda getirilecek kara yolu bağlantısı ile Ermenistan, Rusya, İran ve Türkiye'ye kesintisiz ulaşım elde edilecektir (Rehimov, 2021).

Zengezur koridoru Türkiye ile Türk Cumhuriyetlerinin doğrudan bağ kurmasının yanında bölge ülkeleri de kendi çıkarlarına göre hareket edebilecektir. Bölge ülkelerinden Ermenistan, küresel pazarda zayıf olması ve lokasyon itibariyle küresel ticarete açılmamasına rağmen yeni oluşturulacak koridor ile Avrupa ve Asya kıtasından ekonomik fayda sağlayabilecektir. Avrupa kıtasının doğudan gelen ticaret hatları çeşitlenebilecek ve yol kısalmasıyla Asya kıtası ile ilişkiler artabilecektir. Bu pencereden bakıldığında elde edilen kazanım yalnızca bir zaferden ibaret değildir. Aynı zamanda ekonomik, siyasi, sosyolojik gibi çok yönlü politika kartları bölgesel ve küresel dinamikleri etkileyebilecektir. Bu açıdan genel fotoğraf,

“Zengezur Koridoru” isminin bir bölgeye vurgu yapması hasebiyle yetersiz kalması ve açılacak koridor Türk Coğrafyasının direkt bağlantı kurabilecek olması, İpek yolu ticaretine yeni opsiyon oluşturması ve İpek Yolunun Zengezur bağlantısı ile Avrupa’ya yalnızca Türk ülkeleri üzerinden köprü kuracak olmasından dolayı “Türk Koridoru” literatüre kazandırılmalıdır. Bu koridorun güçlenmesi ve serbestlik kazanması halinde; Çin tarafından global kapsamda öne sürülen “Bir Kuşak Bir Yol” projesine getirileri ve handikapları vardır.

### 3. Güzergâhın Türk Koridoruna Bağlanması: Bir Kuşak Bir Yol

Küresel hafızanın varlığını kabullenerek İpek Yolunun günümüz dünyasına entegre edilip daha cazip hale getirilmesi adına 2013 yılında başlayıp ve hızla birçok ülkenin kabullendiği ve paydaş olmayı hedeflediği “Bir Kuşak Bir Yol” projesi yüzyılın ticari ve ekonomik projesi olarak adlandırılmıştır. Bir Özbek atasözünde “Kâinatta iki büyük yol vardır. Gökyüzünde Samanyolu, yer yüzünde İpek Yolu” söylemi bu yolun itibarını çok net bir şekilde anlatır niteliktedir (Tutar ve Koçer, 2019). İpek Yolu olarak literatüre geçmiş bu yol, tek bir güzergâh olarak tanımlanmamaktadır. Öyle ki dönemsel konjonktür, siyasi değişim ve güvenlik sebepleri ile başlangıç ve bitiş noktası haricinde değişimler ve gelişimlere uğramıştır. Burada amaç ticaretin kesintisiz sürdürülebilirliği olarak açıklanabilir. Değişik kaynaklardan çıkartılan ortak bilgi ışığında Çin’den başlayıp Avrupa’ya kadar devam eden bu yolun 6400 km uzunluğa sahip olduğu belirtilmektedir (Düğen, 2011, s. 118).

Doğu-Batı arasında ticari menfaatin arttırılmasına yönelik adımlar hem Avrupa hem de Çin tarafından desteklenmektedir. Ticari yollar ve ticarete konu olan ürünlerin niteliği bakımından çeşitli projelerin Çin tarafından finanse edilmesi bu durumu kanıtlar niteliktedir. Çin, küresel ticaretteki %12’lik pay ile uluslararası mecrada adından söz ettiren ülkedir. Ek olarak ticari hacmini büyütme hedefi ile daha büyük coğrafyalara yayılmak için para politikalarını araç olarak kullanmakta, düşük faiz ve uzun dönemli vade ile kredi teşviklerinde bulunmaktadır. Örnek olarak; global ölçekte yaşanan krizin etkisini kırmak için 392,6 milyar dolar Avrupa kıtasına, 568 milyar dolar Asya kıtasına yatırım yapmıştır. Toplamda 1.985 trilyon dolar dünya genelinde yatırım miktarından bahsedilmektedir (İstikbal, 2021). Çin, sadece ekonomik değil aynı zamanda güvenlik, siyasi ve sosyolojik politikaları etkin şekilde kullanma gayretindedir.

Ticaretin aksamaması ve ticari hacmin genişlemesi maksadı ile alınan önlemler içerisinde Çin’in kuşak yolu güvenlik önlemlerini genişletmesi meselesi ayrı bir parantez olarak incelenmelidir. Enerji tüketim konusunda çok yüksek bir grafik çizen Çin devleti, enerji bağımlılığında yaşadığı tehditleri en aza indirmek ve Avrupa pazarına ulaşmada yaşanan ABD tehdidine karşı önlem olarak savunma sektöründe çalışmalar gerçekleştirmektedir (Brands, 2019). Geniş perspektiften bakıldığında; kuşak yolunun aksamaması ve güvenlik zafiyeti yaşanmaması, Orta Doğu ve Orta Asya ülkelerinde siyasi karmaşanın son bulması, terör faaliyetlerinin yerini etkin devlet otoritesine bırakması adına çok yönlü politikalar yürütülmektedir. Bunun en temel nedeni ekonomik ve ticari istikrarı sürdürmektir. Spesifik bir örnek vermek gerekirse Çin yönetiminin Afganistan arazilerinde Taliban unsurlarının ülke idaresini tekrar eline almasını politik ve siyasi perspektiften destekleme gayretindedir. Ekonomik anlamda vermiş olduğu desteğin yanı sıra uluslararası ticaret hattında etkinliği bulunan ülkelere de aynı politikayı izlemelerini önermektedir (BBC, 2021).

Dünya ticaretinin güvenli, istikrarlı ve sorun teşkil etmeyecek nitelikte vuku bulması dünya ülkelerinin müşterek olduğu noktalardan birisidir. Yukarıda bahsi geçen bu tür bölgesel ve küresel sorunlar dünya ticaretinin istikrarına gölge düşürecek mantalite oluşturduğu için global ölçekte dünya ticaretine yön veren ülkeler, ticareti sürdürme adına riskleri minimize etmek istemektedir. Aynı şekilde bu ülkeler kazanım elde edemeyecek problemler ile karşılaştığında kimi zaman başka çözümler aramakta kimi zaman kazanımlarını güçlendirmek için ulaşım maliyetlerini azaltacak çareler üretmektedir.

Çin Halk Cumhuriyetinden başlayarak Asya kıtasındaki Türk Cumhuriyetleri ve Hazar Denizini aşarak Kafkaslar bölgesinden Türkiye'ye ulaşan İpek Yolunun orta koridoru dikkate değer güvenli bir yol olarak karşımıza çıkmaktadır. Çin'den bir yılda Avrupa'ya giden konteynırların %96'sının denizyolu ile sevk edildiği düşünüldüğünde karayolu ile yapılan sevkiyatın %4'ünün kuzey koridorundan olması hasebiyle orta ve güney koridorun neredeyse işlemediği sonucuna ulaşılmaktadır. Halbuki orta koridor kuzey koridoruna göreceli olarak karayolunu 2000 km ve deniz yolunun sevkiyat süresini 1/3 oranında kısaltmaktadır. Hali hazırda yıllık 600 milyar dolar tutarında ticaret trafiğinden pay alacak potansiyeli bulunmaktadır (Türkiye Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı, 2021). Literatürde Nahcivan veya Zengezur ismiyle geçen Türk Koridorunun oluşturacağı stratejik değer, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ile kıyaslandığında yeni koridorun 340 kilometre daha kısalması öngörülmektedir. Toplamda kuzey koridoruna nispeten Çin'den Avrupa'ya ulaşacak ticaret yolu 2300 km kısaltmaktadır.

Faaliyete geçirilmesi durumunda Türk koridorunun yeni ticari ve ekonomik olanaklar üreteceği aşikardır. Esasında ticaret ilişkileri bakımından değerlendirilmeye alındığında bu koridor İpek Yolunun orta koridoruna yeni bir kol ekleyerek Avrupa-Asya arasında en kısa koridor olacaktır. Üstelik çok taraflı ticarete yeni bir düzen getirecek olup yolcu taşımacılığı ve nakliye maliyetlerini azaltacağı için bölge ülkelerinin iştahını kabartacaktır. Ayrıca Zengezur koridorunun orta koridor ile oluşacak ticaret bağlantısını Çin-AB-Türk Cumhuriyetleri denkleminin yanı sıra Afganistan, İran, Rusya gibi bölge ülkelerinin ikili ticaret faaliyetlerinde kullanabilme ihtimali uluslararası arenada çok yönlü politikaları olumlu yönde derinleştirebilecektir. Bu cihette Türkiye, "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin canlanmasının ve bu makalenin nüvesini oluşturan Türk Koridorunun lokomotif ülkesidir. Türk Cumhuriyetleri ile kurulan tarihsel bağlar vasıtasıyla Türk Devletleri Teşkilatına yoğunlaşması, Avrupa ve Asya arasında karayolunun yanı sıra Akdeniz ve Karadeniz ile denizyolu taşımacılığı ile en güvenilir lojistik ülkelerinden biri olması Türkiye'nin Türk Koridoruna yeni politika denklemlerini doğurmaktadır.

#### 4. Türk Koridorunun Türkiye Politikasına Olası Etkileri

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ve dünya ticaret piyasalarına açılan özel bir kapı olan Türkiye toprakları, asırlardan en gözde coğrafyalardan biridir. Tarihi ticaret yollarını organize edebilecek kapasite ve donanımı bulunan Türkiye'nin bölgesel politikalarda optimum ticari seçenekleri tikanan ilişkilere yön verebilecektir (Kazancı, 2021: 170).

Türk koridorunun canlanmasını öngören girişimler Türkiye'yi köprü konumuna getirecek hem kendi çıkarlarını gözetecek hem de güzergâh noktalarında olan ülkelerin ticari kazanımlarına ivme katabilecektir. Küresel çapta tefekkür edildiğinde dünya gündemini her yüzyılda meşgul edecek Türk Koridoru; bir demet kazanımların yanında olumsuzlukları içinde taşıyabileceği için bahsi geçen koridorun iki yönlü değerlendirilmesi elzemdir.

Türkiye'nin orta koridorda aktif rol alma girişimi ile Çin ürünlerinin iki kıta arasında güvenilir şekilde teslim edilmesi girişimi paralellik göstermektedir. Bu bağlamda Trans Kafkasya ve Orta Asya hidrokarbon rezervlerinin demir yolu ağları ve boru hatlarının Avrupa'ya iletimi ile İpek Yolu ticari atılımının örtüşmesi Türkiye'nin masada elini güçlendirmektedir. Mamafih, Türkiye alacağı transit geçiş ücretini bilançosuna ekonomik kazanç olarak aktarabilir.

İkinci Karabağ savaşı sonrası yeniden şekillenen Kafkasya haritası Türk Koridorunun güzergâhını netleştirmiştir. Bu güzergâhın rotası hem zaman hem maliyet açısından ticaretin daha sürdürülebilir olmasını mümkün kılacaktır. Özellikle yeni adıyla Türk Devletleri Teşkilatının üyeleri için Türk Koridoru, anahtar rolü üstlenerek kültürel birlikteliği perçinleyecek ve doğrudan bağlantı imkânı elde edecektir. İlave olarak bu teşkilatın hamiliğini yapan Türkiye, ekonomik faaliyetlerini ve gelişimlerini bu ülkelerle büyütebilecek, İpek Yolunun modernizasyonuna dolaylı yoldan bürokratik destek verebilecektir.



Son yıllarda Türkiye'nin mega projelerde gösterdiği gelişim, ulaşımın ve lojistiğin önemini vurgulamaktadır. Havalimanı, Marmaray, hızlı tren, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Çanakkale Köprüsü, tüp geçitler, yeni demir yolu güzergâhlarının oluşturulması arasında transit geçiş ülkesi olma yolunda atılmış adımlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu projelerin oluşturulması ve bir program kapsamında yürütülmesi açısından bölgesel ve global bir güç olma yarıışı içerisinde Türkiye'yi masada görmek gerekmektedir.

Orta koridorun merkezinde bulunan Türkiye aracılığı ile ürünlerin Avrupa'ya taşınması Rusya'yı bypass edecek ve kısalan ulaşım mesafesi Çin açısından politika kartlarını güçlendirecektir (Dal, 2017). Rus topraklarından uzaklaşan transit geçişler bir nebze de olsa dış politikada saldırgan ve kural tanımazlık tutumunu törpüleyebilir. Bu panorama; Rusya, Çin ve Türki Cumhuriyetleri ile ortak hareket etme düşüncesi Türkiye'ye yeni fırsat penceresi açacaktır. Sürdürülebilir ticaretin Avrupa'ya ulaşması, ham madde ve yarı mamul açığı çeken doğu ülkelerinin ihtiyacını karşılama düşüncesi Türkiye'nin ekonomik açıdan beklentilerini arttırmaktadır. Değişime uğrayan dünya ticaretine entegre olmak için sıkıntı çekmemek ve bu düzende belirleyici konumda bulunmak adına gerekli yatırımların finansmanı konularında yeni ekonomi politikaları oluşacaktır.

Çin ekonomisinde peyda olan üretim fazlasının Avrupa'ya ulaştırılması için 2017 yılında Çin'den kalkan 42 vagonluk ihracat treni orta koridor ile Marmaray'dan geçip Prag'da demiryolu seferini tamamlamıştır (Turhan, 2019). Çin ile AB arasında gelişmelerin henüz küresel ekonomiye yeterince yansımaları durumunda ticaretin büyümesi, lojistiğin gelişmesi, ulaşım altyapısının güçlenmesi gerekir. Bu olgular gerçekleştiğinde özel sektör ilerlemesini ve bölge ekonomilerinin bütünleşmesini destekleyecektir. Çin-Hindistan-Avrupa üçgeninde ticaretin artmasının ve ekonomik bütünleşme araçlarından biri Türkiye olacaktır. Hal böyle iken ticari geçiş ülkesi Türkiye hem Asya hem de Avrupa kıtasındaki ülkeler ile siyasi, politik ilişkileri yapıcı tutma konusunda bir dizi problemler yaşamaktadır.

Kuşak yol projesinin Doğu Türkistan (Uygur Özerk Bölgesi) başkenti Urumçi'nin duraklardan biri olması (Çakan, 2017, s. 45-46), Türkiye'nin Doğu Türkistan'da yaşanan soykırımı ülke içinde ve uluslararası arenada dile getirmesi Çinli yöneticileri rahatsız etmektedir. Bu rahatsızlık ikili ilişkilerin istenildiği seviyede ilerleyemediğini göstermektedir. Aynı şekilde kültürel perspektiften bakıldığında coğrafi sebeplerden dolayı iki ülkenin birbirinden çok farklı yapıda olması, dilsel farklılığın yanında iki ülke dilini konuşabilen uzmanların azlığı sorunlardan bir diğeridir (Durdular, 2016, s. 91-92).

Avrupa Birliği organları ile yaşanan göçmen krizi, Doğu Akdeniz çıkar çatışmaları, Türkiye'nin iç işlerine karışma gibi siyasi, politik ve sosyolojik sorunların ekonomi politikalarına negatif tesiri olabilir. Türkiye'nin uluslararası ticaret ağının transit ülke olması halinde Çin'den Avrupa'ya taşınan düşük maliyetli ürünler, Türk iç pazarının Avrupa'ya ihracat direncini kırabilir ve uzun vadede kronikleşen dış ticaret açığını büyütebilir. Ancak tüm olumsuzluklara karşın Türkiye'nin en önemli ticaret ortağının AB olduğu unutulmamalıdır. Avrupa ülkeleri tarafından bakıldığında ticaret koridoru olarak Rusya ve Türkiye arasında seçim yapacak olsa bu sorunun cevabı kuvvetle ihtimal Türkiye olacaktır.

Uluslararası ticaretin ağının geçiş noktası olmanın avantajının yanı sıra, daralan ürün ve hizmet sıkıntısının gelişmekte olan ülkelere pozitif yansımaları Türkiye açısından olumlu sonuçlanması adına üretimin teşvik edilerek doğu ve batı arasında üretici ülke konumuna gelmesi kaçınılmaz bir gerçeklik olmalıdır. Teknoloji ve savunma sanayi ürünlerindeki gelişim ihracat rakamlarına bu stratejik konum sayesinde daha da fazla etki etmelidir. Kuşak olarak adlandırılan bu tarihi yolun geçmişte stratejik noktalarını elinde bulunduran Osmanlı ile aynı talihsizliği yaşamamak adına sadece ulaşım ülkesi olmaktansa üretimin tarafı olan ülke olmak şartıyla iç yatırımlar teşvik edilmelidir.

## Sonuç ve Öneriler

Ülke ekonomilerini gelişmişlik düzeyine çıkarmak isteyen ülkeler için ihracata dayalı büyüme modeli ticaret ile mümkün kılınmaktadır. Ölçek ekonomisini yakalayan bir ülke elindeki üretim fazlasını ikili – çoklu iş birlikleri ile dış dünyaya pazarlayamadığında istenilen refah seviyesine ulaşamamaktadır. Tüm bu etkenler birleştiğinde ekonomik büyüme trendini yıllar bazında istikrara bağlayabilen ülkeler ticaretin beşiği olmaktadır.

Kıtalararası ticaretin boyutunu belirleyen ve sıcak – soğuk savaflara davetiye çıkaran küresel ve bölgesel ticaret yollarıdır. Bu noktada onlarca asır dünya ticaret gündemini meşgul eden İpek Yolu güç mücadelelerine sahne olmuştur. 21. Yüzyıl ticaretinin Avrupa kanadını AB ülkeleri, Asya kanadını Çin oluştururken, İpek Yolunun geçiş ülkelerini Türkiye ve Rusya oluşturmaktadır. Dörtlü ülke demetinin dünya ticaretinde yaklaşık %46’lık pasta payını aldığı düşünüldüğünde İpek Yolunun modernizasyonu dünya ekonomisine çeşitlilik getirecektir. Yapbozun parçalarını birleştirecek gerekirse bu ülkeleri bir araya getirecek unsur İpek Yoludur. Çin tarafından yakın dönemde kamuoyu ile paylaşılan “Bir Kuşak Bir Yol” projesi, İpek Yolunu canlandırıp düşük maliyetli ürünlerini gelişmiş Avrupa pazarına ulaşmayı hedeflemektedir.

İpek Yolunun tarihten günümüze kabul gören Kuzey, Orta ve Güney olmak üzere üç farklı koridoru bulunmaktadır. Kuzey koridoru Rus topraklarından, orta ve güney koridoru Türkiye topraklarından Avrupa kıtasına erişmektedir. Bahsi geçen orta koridor kuzey koridoruna göre 2000 km daha kısa ve güvenlidir.

Azerbaycan’ın İkinci Karabağ Savaşını kazanması Zengezur koridorunun faaliyete geçme olasılığı ile birleşince orta koridora yeni kol açılma ihtimali Türkiye ve Türk Cumhuriyetlerine heyecan katmıştır. Zengezur kara ve demiryolunun işlerlik kazanması orta koridoru 340 km daha kısaltarak kuzey güzergâha görece toplam 2340 km ulaşım tasarrufu sağlayacaktır. Zaman ve maliyet açısından en uygun gözükken bu güzergâh üzerindeki ticaret Çin’den Avrupa’ya yalnızca Türk ülkeleri üzerinden sağlanacağı için “Türk Koridoru” tanımı literatüre kazandırılmalıdır. Merkezi Asya’daki Türk devletlerinin hamisi konumunda bulunan Türkiye, Türk Koridorunun öncü ülkesi olmak durumundadır. Bu ülkeler arasında hem konumu hem ekonomisi hem de gelişmişlik düzeyi bakımından en güçlü ülke Türkiye Cumhuriyetidir.

Siyasi ve ideolojik etmenler devre dışı bırakıldığında birçok kıtayı içine alan ve büyük ekonomik kazançların habercisi olan bu proje Türkiye’nin değişimi, gelişimi ve en önemlisi yükselişi açısından değer atfetmektedir. Üretim ve ticaretin içinde bulunduğumuz yüzyılı değiştirmesi ve tüketici alışkanlıklarına dayalı pazarlama politikası ile pazar payını arttırmaya yönelik ülkelerin lokomotif görevi görmesi Türkiye’nin tüm ticari denklemlere eklenmesini elzem kılmaktadır.

Son dönemde Türk ekonomi sisteminde yaşanan değişimler ihracata dayalı bir ekonomik modelin oluşması adına atılan adımlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Düşük işçi ücreti ve düşük kur politikası ile Avrupa pazarına göz kırılması bu durumun en önemli göstergesidir. Teknoloji ve bilişim alanında yapılan yatırımların büyüklüğü ve etkisi henüz meyvesini vermemiş olsa dahi küçük adımlar büyük adımların habercisi niteliğindedir. Bölgesel anlamda yaşanan güvenlik krizleri, terör kışkacında bulunan coğrafyanın yarattığı savunma harcamaları ve bu krizlere dayalı göçmen problemleri Türkiye’nin ekonomik görünümüne etki etmektedir.

Bir başka açıdan bakılacak olursa, Çin – Avrupa arasında gerçekleşen ticaretin büyük bir bölümünün deniz yolu ile gerçekleşme politikası geçerliliğini korumaktadır. Türkiye Cumhuriyeti böylesi büyük bir projenin içerisinde olacak ise gerekli kota ve teşvik anlaşmaları yapmalıdır. Lojistik açıdan güçlü altyapı oluşturmayı hedefleyen Türk yatırımcıların yatırımlarını garanti altına alması Türk devletinin görevi olmalıdır. Yerli üreticiyi teşvik etme ve ihracatı arttırma konusunda yeni atılımların bu proje ile geriye gitmesi olası tehditler arasında

bulunmaktadır. Ulaşımın ucuzlaması Çin malının ülke içerisinde bulunurluğunu arttırması piyasayı etkileyecektir. Böyle bir senaryo durumunda Türk Koridoru hem dış ticaret açığını arttıracak hem ülke ekonomisini derinden yaralayabilecektir.

Geniş bir perspektiften bakıldığında ve bu sorunların çözümü dahilinde projenin gerçekleşmesi ile Çin daha güvenli ve daha komplike bir geçiş yolu sağlayacaktır. Alternatif güzergâhların güvenlik tehdidinin çok yüksek olması ve siyasi karmaşanın varlığı da orta koridorun kabul edilirliliğini gözler önüne sermektedir. Bu minvalde Osmanlı'nın geçmişte yapmış olduğu ticareti izleme ve sadece yol sunma geleneğinden uzaklaşarak üretim ve ticaretin ortaklaşa yürütüldüğü, iç pazarın ve üreticinin desteklendiği bir proje oluşturmak Türkiye Cumhuriyeti'nin geleceği ve yükselişi açısından çok önemlilik arz etmektedir.

## Kaynakça

- Beckwith, I. C. (2011). *İpek yolu imparatorlukları*. (K. Yıldırım Çev.). Ankara: ODTÜ Yayıncılık.
- Bonavia, J. (1999). *The silk road: from Xi'an to Kashgar*. Hong Kong: Odyssey Publications Ltd.
- Brands, H. (2019). *China is determined to reshape the globe*. <https://www.aei.org/op-eds/china-is-determined-to-reshape-the-globe> (Erişim Tarihi: 30.11.2021).
- British Broadcasting Corporation (2021). *Çin, taliban yönetimindeki Afganistan'a 31 milyon dolarlık gıda, aşı ve ilaç yardımı yapacak*. <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-58501145> (Erişim Tarihi: 03.09.2021).
- Chen, X. & Mardeusz J. (2015), China and Europe: Reconnecting across a new silk road global economy the european. *Financial Review*, 1-12.
- Çağan, E. H. (2019). *Yeni ipek yolunun cazibesi AB'nin başını döndürüyor*. <https://avim.org.tr/tr/Analiz/YENI-IPEK-YOLU-NUN-CAZIBESI-AB-NIN-BASINI-DONDURUYOR> (Erişim Tarihi: 01.10.2021).
- Çakan, V. (2017). Yeni ipek yolu projesi: Beklentiler sorunlar ve gerçekler. *Asya Araştırmaları Dergisi*, (1), 35-51.
- Dal, E. P. (2017). *Kuşak ve yol projesi, Çin'in yeni vizyonu ve Türkiye*. <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/-kusak-ve-yol-projesi-cin-in-yenivizyonu-ve-turkiye/960778> (Erişim Tarihi: 28.11.2019).
- Doğan, Z. (2021). *Türkiye-İran: Orta asya pazarları için tır savaşları*. <https://www.al-monitor.com/tr/contents/articles/originals/2014/12/turkey-iran-war-over-trucks-central-asia.html> (Erişim Tarihi: 10.10.2021).
- Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" projesi ve Türkiye-Çin ilişkilerine etkisi. *Avrasya Etüdüleri*, 77-97.
- Düğün, T. (2011). 21. yüzyılda ipek yolu. *21. Yüzyıl Türkiye Enstitüsü*. 46-52.
- İstikbal, D. (2021). *Çin yatırımlarına ekonomi politik yaklaşım 2005-2019*. <https://www.setav.org/cin-yatirimlarina-ekonomi-politik-yaklasim-2005-2019> (Erişim Tarihi: 19.10.2021).
- Karagöl, E. T. (2017). Modern ipek yolu projesi. *SETA Perspektif*, 174, 1-7.
- Katıtaşı, G. (2019). Asya'da Çin ve Rus bölgeselciliği: Modern ipek yolu projesi ve Avrasya ekonomik birliği. *Uluslararası Siyaset Bilimi ve Kentsel Araştırmalar Dergisi*, (7), 119-141.
- Kazancı B. A. (2021). *Türk cumhuriyetleri arasında olası gümrük birliği ve diğer entegrasyon modellerinin analizi*. Doktora Tezi. Kırıkkale Üniversitesi, Kırıkkale.

- Kızıl, Ö. (2016). Zengezur koridorundan Azez'e Türk dünyasında yapay set krizi. *2023 Dergisi*, (180), 22-28.
- Kulaklıkaya, Ö. (2013). Modern ipek yolu-orta asyanın küresel ekonomiye açılan kapısı. *Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı*, 1-7.
- Nikaen, G. (2019). *Tarihi ticaret yollarının kent ticaret merkezine etkileri, ipek yolu örneği (Bursa ve Tebriz kentleri)*. Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Rehimov, R. (2021). *Zengezur koridoru Türkiye ile Azerbaycan arasında yeni bağlantı sağlayacak*. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/zengezur-koridoru-turkiye-ile-azerbaycan-arasinda-yeni-baglanti-saglayacak/2259193> (Erişim Tarihi: 08.10.2021).
- Rzayev, M. ve İsayev E. (2012). Türk halklarının ekonomik-kültürel ilişkilerinde tarihi ipek yolunun rolü. *Turan-Sam Dergisi*, 4(14), 21-27.
- Tezer H. (2016). 21. asırda ipek yolu ekonomileri ve Türk dünyasının ekonomik gelişim süreci. F. Atasoy (Ed), *İpek Yolunda Turizm* içinde (ss. 13-36). Ankara: EPAMAT Matbaacılık.
- Trade Map (2021). <https://www.trademapp.org> (Erişim Tarihi: 13.11.2021).
- Turhan, C. (2019). *Bir kuşak bir yol projesinin ilk transit treni Avrupa'ya uğurlandı*. <http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/355/> (Erişim 28.11.2019).
- Turkic Council (2019). *10th anniversary of the Nakhchivan agreement*. Baku.
- Tutar, F. K. ve Koçer F. Ş. (2019). Çin'in yeni ipek yolu projesi: Bir kuşak bir yol. *Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 618-626.
- Türkiye Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı (2021). Türkiye'nin çok taraflı ulaştırma politikası. [https://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_nin-cok-tarafli-ulasirma-politikasi.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulasirma-politikasi.tr.mfa) (Erişim Tarihi: 10.09.2021).
- World Bank. (2021). <https://data.worldbank.org/?locations=TR-EU-CN-RU> (Erişim Tarihi: 10.10.2021).

#### ETİK ve BİLİMSEL İLKELER SORUMLULUK BEYANI

Bu çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde etik kurallara ve bilimsel atıf gösterme ilkelerine riayet edildiğini yazar(lar) beyan eder. Aksi bir durumun tespiti halinde Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi'nin hiçbir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk makale yazarlarına aittir.

#### ARAŞTIRMACILARIN MAKALEYE KATKI ORANI BEYANI

1. yazar katkı oranı : %50
2. yazar katkı oranı : %50