

Sercan Sevgili¹
*Politika Analisti***Yusuf Tuna Alemdar²**
Araştırmacı

KORİDORLAR ÇAĞI: ROTALAR NASIL KORİDOR OLUR?

Küresel ticaret yolları, uzun süre belirli ana güzergâhlar üzerinden öngörülebilir biçimde işlemiştir. Ancak son yıllarda bu varsayım belirgin bir şekilde zayıflamıştır. Süveyş-Kızıldeniz hattındaki güvenlik riskleri, kuzey kara yolu ve demir yolu rotalarındaki siyasi kırılmalıklar, Hürmüz Boğazı çevresinde yoğunlaşan enerji güvenliği baskısı ve Hazar geçişindeki kapasite sorunları, küresel ticaretin tek bir ana hata dayanamayacağını göstermektedir. Ticaret akışlarının sürekliliği artık yalnızca mesafe, maliyet veya hız üzerinden değil, aynı zamanda güvenlik, altyapı kapasitesi, sınır geçişleri, enerji arzı ve jeopolitik riskler üzerinden de şekillenmektedir.

Bu tabloya Güney Kafkasya'daki yeni bağlantı arayışları, Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC), Irak Kalkınma Yolu ve Suriye'nin yeniden inşa gündemi eklendiğinde, koridor tartışması sadece ulaştırma altyapısına ilişkin bir mesele olmaktan çıkmaktadır. Koridorlar giderek üretim ağlarının, limanların, sınır kapılarının, sanayi bölgelerinin, enerji ve dijital altyapının birlikte değerlendirildiği ekonomi politik yapılara dönüşmektedir. Bu nedenle yeni dönemin temel sorusu, hangi rotanın tek başına daha kısa, hızlı veya ucuz olduğu değil; çoğalan ticaret rotalarının hangi ekonomik düğümlerle işlev kazanacağı ve nasıl birbirini tamamlayan bir koridor mimarisine dönüşeceği.

Bir güzergâhın harita üzerinde var olması, tek başına koridor niteliği taşıması için yeterli değildir. Rota, yükün hareket ettiği fiziksel hattı ifade eder. Koridor ise bu hareketin üretim, ticaret, lojistik, depolama, gümrük, veri,

¹ <https://www.tepav.org.tr/tr/ekibimiz/s/1461>

² <https://www.tepav.org.tr/tr/ekibimiz/s/1506>

Bu çalışmada ifade edilen bulgular, yorumlar, sonuçlar, öneriler ve görüşler tamamen yazarına aittir. TEPAV'ın resmi görüşü değildir. © TEPAV, aksi belirtilmedikçe her hakkı saklıdır.

enerji ve finansman bileşenleriyle ekonomik sisteme dönüştüğü yapıdır. Bu nedenle çoklu koridorlar çağında stratejik üstünlük, en fazla sayıda rotaya sahip olmaktan değil, bu rotaları çalıştıracak düğüm mimarisini kurabilmekten doğmaktadır.

Türkiye, bu çoklu rota mimarisinin önemli kesişim alanlarından birinde yer almaktadır. Ülke yalnızca Asya ile Avrupa arasında bir geçiş coğrafyası değildir. Karadeniz ile Akdeniz, Güney Kafkasya ile Balkanlar, Suriye-Irak-Levant hattı ile Avrupa iç pazarı arasında birden fazla coğrafi eşiği aynı anda barındırmaktadır. Ancak bu konum tek başına kalıcı bir üstünlük üretmemektedir. Türkiye'nin koridorlar çağındaki değeri, mevcut ve potansiyel hatları limanlar, sanayi havzaları, sınır geçişleri, lojistik merkezler, serbest bölgeler ve dijital altyapılar üzerinden birlikte işletebilecek entegre bir mimariyi kurabilmesine bağlıdır.

Rota Varlığından Koridor İşlevine

Bir hattın koridora dönüşebilmesi için düzenli yük talebi, üretim kapasitesi, liman ve aktarma imkânları, hızlı sınır geçişleri, öngörülebilir gümrük süreçleri, lojistik hizmetler ve kurumsal koordinasyonla desteklenmesi gerekir. Harita üzerinde tanımlanan bir hat, bu bileşenler olmadan koridor niteliği taşımaz.

Rota ile koridor arasındaki ayrım bu noktada belirginleşir. Rota, iki nokta arasındaki fiziksel geçiş imkânını ifade eder. Koridor ise bu geçişin üretim, ticaret, depolama, veri, enerji, finansman ve sınır yönetimi bileşenleriyle birlikte örgütlenmiş hâlidir. Kısacası rota yükün hareket ettiği hattı, koridor ise bu hareketin ekonomik sisteme dönüştüğü yapıyı tanımlar.

Koridorların işlev kazanması üç düzeyde gerçekleşir. Fiziksel düzey; kara yolu, demir yolu, liman, kuru liman, sınır kapısı ve lojistik merkezlerin birbirini tamamlayacak biçimde çalışmasını kapsar. Ekonomik düzey; organize sanayi bölgeleri, serbest ticaret alanları, üretim havzaları ve dağıtım hizmetlerinin koridora düzenli, çift yönlü yük talebi sağlamasını içerir. Dijital ve kurumsal düzey ise gümrük sistemleri, veri altyapısı, ortak belge süreçleri ve ülkeler arası koordinasyonla koridorun öngörülebilirliğini artırır.

Bu üç düzey birlikte kurulmadığında koridor, ekonomik bir sistem olmaktan çok bir transit hat olarak kalır. Transit geçiş, ülkelere taşıma ve lojistik geliri sağlar. Ancak sanayi üretimi, bölgesel kalkınma ve dış pazarlara erişim açısından sınırlı bir etki yaratır. İşlev kazanmış koridorlar ise üretim alanlarını pazarlara bağlar, sınır bölgelerinde ekonomik faaliyet doğurur ve farklı coğrafyalar arasında daha dirençli ticaret ilişkileri kurar. Türkiye açısından da önemli olan, rotaların yalnızca ülke topraklarından geçmesi değil; bu koridorların üretim, lojistik, dijital altyapı ve kurumsal kapasiteyle desteklenerek ekonomik değer üreten yapılara dönüşmesidir.

Çoklu Koridor Haritası: Ana Rota Setleri

Küresel ticaret coğrafyasında öne çıkan koridorlar, tek bir ana güzergâhın etrafında değil, farklı risklere ve pazarlara karşılık gelen çoklu rota setleri etrafında şekillenir. Bu nedenle koridor tartışmasını, bir hattın diğerine alternatif olup olmadığı üzerinden değil, her bir hattın hangi coğrafi işlevi üstlendiği ve hangi olgunluk düzeyinde olduğu üzerinden okumak gerekir. Türkiye'yi çevreleyen altı temel rota seti, Tablo 1'de bu çerçeveye karşılaştırılmaktadır.

Tablo 1. Türkiye'yi çevreleyen altı rota seti: temel işlev, darboğaz, Türkiye'deki düğüm ve olgunluk düzeyi

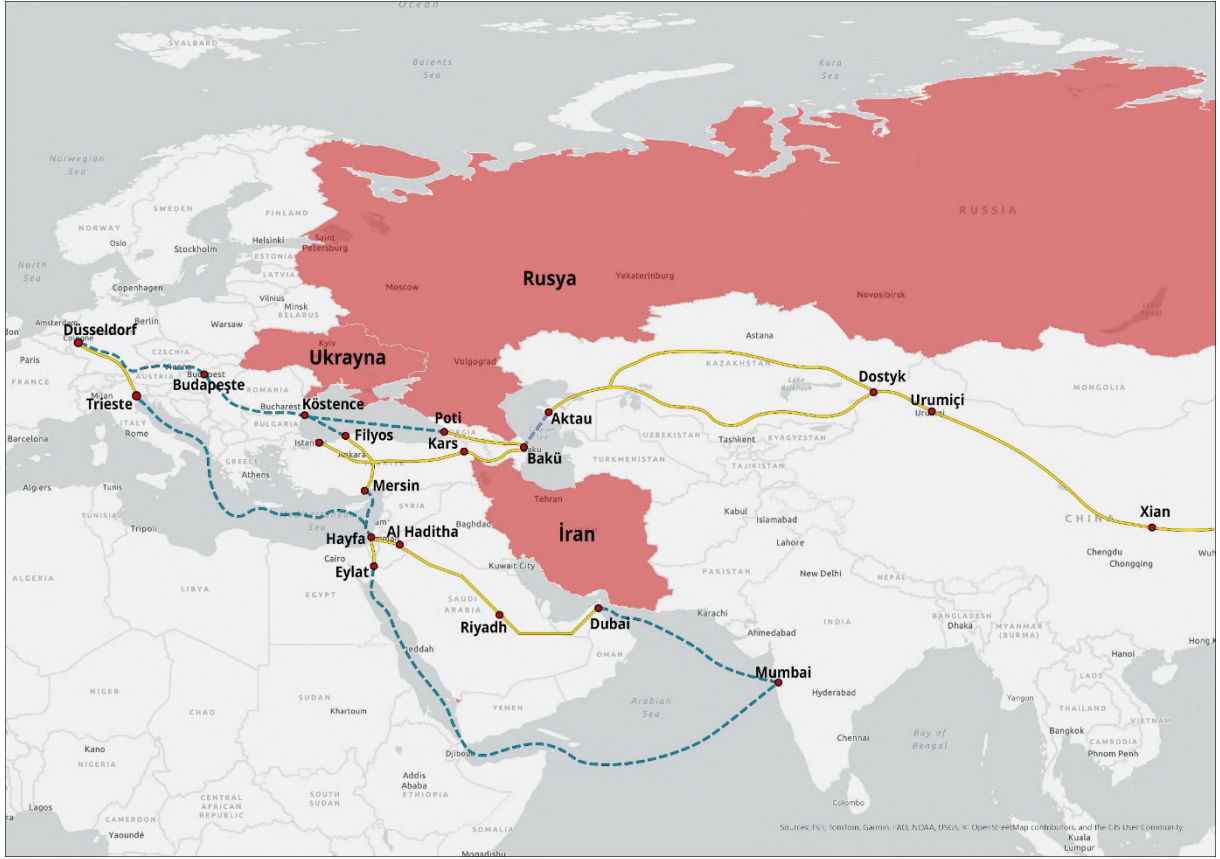
Rota seti	Temel işlev	Başlıca darboğaz	Türkiye düğümü	Olgunluk
Orta Koridor	Asya-Avrupa çeşitlendirmesi	Hazar geçişi ve aktarma	Kars, Dilucu	İşleyen ve geliştirilen
Güney Kafkasya / TRIPP	Darboğaz azaltma, yeni geçiş	Siyasi mutabakat, sınır rejimi	Dilucu, Kars-Gyumri	Müzakere edilen
IMEC / Körfez	Hint Okyanusu-Avrupa bağlantısı	Güvenlik, enerji, finansman	Akdeniz limanları	Geliştirilen
Suriye-Levant / Yeşil Hicaz	Yeniden inşa, üretim entegrasyonu	Güvenlik, finansman, yönetim	Serakib, güney sınır kapıları	Kavramsal ve koşullu
Karadeniz-Tuna	Avrupa iç pazarına erişim	Liman ve çok modlu bağlantı	Filyos	İşleyen ağların entegrasyonu
Irak Kalkınma Yolu	Körfez'e demir yolu bağlantısı	Güvenlik, finansman, koordinasyon	Mersin, güney sınır kapıları	Yatırım ve inşa aşamasında

Tablo 1, temel meselenin rota sayısındaki artış olmadığını göstermektedir. Her rota seti farklı bir coğrafi işlev taşımakta ve farklı bir olgunluk düzeyinde bulunmaktadır. Orta Koridor ile Karadeniz-Tuna hattı bugün fiilen işleyen ağlardır. IMEC, geliştirilmekte olan bir girişimken Irak Kalkınma Yolu, yatırım ve inşa sürecinde ilerleyen daha somut bir altyapı projesidir. Güney Kafkasya ve TRIPP hattı siyasi mutabakata bağlı, müzakere edilen bir gündemdir. Suriye-Levant hattı ise büyük ölçüde kavramsal ve koşulludur. Bu ayrım, koridorların aynı düzlemde değil, olgunluk düzeylerine göre değerlendirilmesini gerektirmektedir.

Tabloda altıncı satırda yer alan Irak Kalkınma Yolu, Türkiye'yi Körfez'e bağlayan somut bir bağlantı olarak öne çıkmaktadır. Proje, Fav Limanı'ndan Türkiye sınırına uzanan bir demir yolu ve otoyol omurgasını kapsamakta, önemli bir taşıma kapasitesi hedeflemektedir. Koridorun Türkiye açısından değeri ise güney sınır kapıları ve Mersin gibi düğümlerle bütünleştğinde ortaya çıkmaktadır. Mersin, Kalkınma Yolu'nun doğrudan güzergâhında bulunmasa da hattın Akdeniz'e ve Türkiye'nin güney sanayi havzalarına açılmasını sağlayabilecek tamamlayıcı bir liman düğümü olarak değerlendirilmektedir.

Bu bağlantının ülke içinde somutlaştığı en açık örnek, Mersin ve Filyos limanlarının birlikte düşünülmesidir. Türkiye açısından asıl soru, hangi koridorun seçileceği değildir. Asıl mesele, güneyden Mersin'e, kuzeyden Filyos'a, doğudan Güney Kafkasya ve Suriye-Levant hattına uzanan rota setlerinin hangi liman, sanayi, lojistik, sınır ve dijital altyapı düğümleri üzerinden birbirine bağlanacağıdır. Bu iç bağlantı, notun ilerleyen bölümlerinde Mersin-Filyos hattı üzerinden ayrıntılı biçimde ele alınmaktadır.

Şekil 1. Genel koridor mimarisi



Kaynak: TEPAV Görselleştirmeleri

Koridorları İşlevlendirme Yaklaşımı: Seçili Konseptler

Koridor stratejisi, harita üzerinde yeni hatlar tanımlamaktan çok, bu hatlar üzerinde ekonomik değer yaratacak düğümleri tasarlama meselesidir. Bir rota, ancak üretim alanları, sınır geçişleri, limanlar, serbest bölgeler, dijital altyapı ve lojistik merkezlerle ilişkilendiğinde koridor işlevi kazanabilmektedir. Bu nedenle koridorların işlevlendirilmesi, yalnızca ulaştırma altyapısının tamamlanmasıyla değil, hattın geçtiği coğrafyalarda hangi ekonomik faaliyetlerin örgütleneceğiyle de doğrudan ilişkilidir.

Bu çerçevede TEPAV bünyesinde geliştirilen seçili konseptler, farklı rota setlerinin nasıl ekonomik koridora dönüşebileceğine dair somut örnekler sunmaktadır. Orta Koridor ve TRIPP hattı üzerinde önerilen Dilucu Serbest Ticaret ve Sanayi Bölgesi, Kars-Gyumri veri merkezi yaklaşımı ile Agararak ve Horadiz sanayi alanları, sınır, sanayi ve dijital altyapının birlikte kurgulanabileceğini göstermektedir. Suriye’de önerilen sanayi ve koridor düğümleri, yeniden inşa sürecinin yalnızca altyapı onarımı değil, üretim ve bölgesel kalkınma odaklı bir ekonomik toparlanma meselesi olduğunu ortaya koymaktadır. Mersin-Filyos iç koridoru ise Türkiye içinde farklı dış bağlantıların üretim, lojistik ve sanayi yayılımı ekseninde birbirine bağlanabileceğini göstermektedir.

Bu örneklerin ortak noktası, koridoru yalnızca geçilen bir güzergâh olarak değil, üzerinde ekonomik işlevlerin örgütlendiği bir mekânsal sistem olarak ele almalarıdır. Her konsept farklı bir coğrafi bağlama karşılık gelmektedir. Bazı konseptler sınır geçişlerini ekonomik düğümüne dönüştürmeye, bazıları dijital altyapıyı yatırıma çevirmeye, bazıları yeniden inşa sürecini sanayi bölgeleriyle ilişkilendirmeye, bazıları ise limanlar ile üretim havzaları arasında iç bağlantı kurmaya odaklanmaktadır. Böylece rota ile koridor arasındaki ayrım somutlaşmakta, transit geçişin ekonomik koridora dönüşebilmesi için hangi mekânsal, kurumsal ve üretim odaklı araçlara ihtiyaç duyulduğu görünür hâle gelmektedir.

TRIPP ve Orta Koridor

Orta Koridor ve Güney Kafkasya bağlantıları çoğu zaman fiziksel güzergâh sürekliliği üzerinden tartışılmaktadır. Oysa bu hattın temel meselesi, yüklerin Orta Asya'dan Hazar'a, oradan Güney Kafkasya, Türkiye ve Avrupa'ya ulaşmasından ibaret değildir. Hattın gerçek performansı, bu çok parçalı güzergâhın sınır geçişleri, gümrük süreçleri, aktarma noktaları, lojistik hizmetler ve siyasi mutabakat bakımından ne ölçüde öngörülebilir hâle getirilebildiğine bağlıdır. Bu nedenle Orta Koridor ve TRIPP hattı yalnızca yeni bir geçiş güzergâhı olmanın yanı sıra, sınır ekonomisi, sanayi düğümleri ve dijital altyapıyla birlikte düşünülmesi gereken bir entegrasyon alanı olarak ele alınmalıdır.

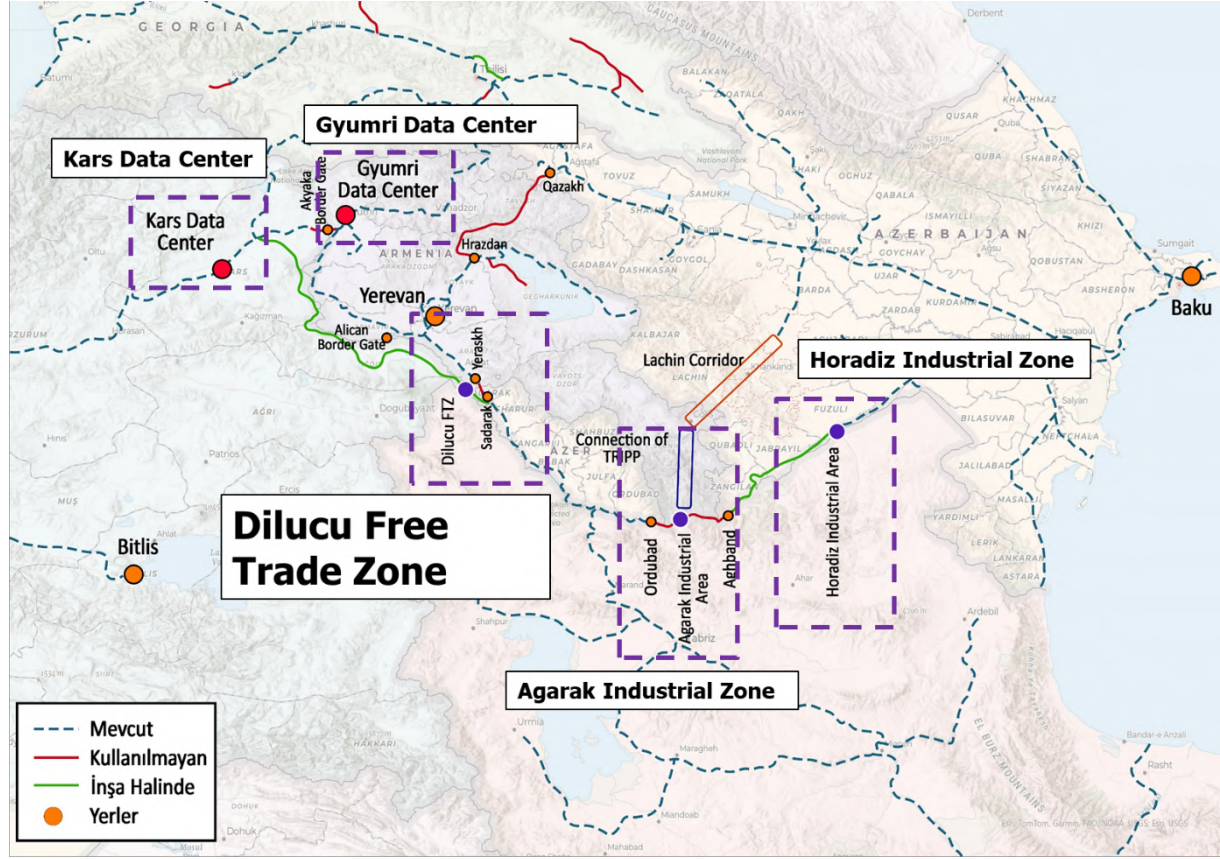
Türkiye'nin Nahçıvan'a açılan tek kapısı olan Dilucu, bu mimaride kritik bir eşik niteliği taşımaktadır. Orta Koridor, Güney Kafkasya ve TRIPP hattının kesişiminde yer alan Dilucu yalnızca bir sınır geçiş noktası değildir. Doğru kurgulandığında gümrükleme, depolama, hafif üretim, lojistik hizmetler ve serbest ticaret işlevlerini üstlenebilecek bir ekonomik düğümüne dönüşebilir. 2015 yılında yenilenen kapının 73 bin metrekarelik alanda 24 saat esasıyla çalışması ve günlük yaklaşık 300-400 araç işlem kapasitesine sahip olması, mevcut fiziksel altyapının belirli bir işleyiş imkânı sunduğunu göstermektedir. Bakü-Tiflis-Kars hattının 2024 modernizasyonu ile yıllık taşıma kapasitesinin 1 milyon tondan 5 milyon tona çıkarılması da doğu-batı demir yolu omurgasının güçlendirilmesi açısından önemlidir. Ancak bu kapasitenin ekonomik koridor değerine dönüşebilmesi, Dilucu ve çevresindeki sınır, gümrük, lojistik ve üretim işlevlerinin birlikte tasarlanmasına bağlıdır.

Bu noktada TRIPP hattının önemi, Orta Koridor'a alternatif bir geçiş imkânı sunmasının ötesinde, Güney Kafkasya'da yeni bir düğüm mimarisi kurma potansiyelinden kaynaklanmaktadır. Şekil 2'de mevcut, kullanılmayan ve inşa hâlindeki hatların Kars Veri Merkezi, Gyumri Veri Merkezi, Dilucu Serbest Ticaret Bölgesi, Agarak Sanayi Bölgesi ve Horadiz Sanayi Bölgesi ile birlikte gösterilmesi, koridorun çizgisel bir rota olarak değil, çok katmanlı bir ekonomik sistem olarak düşünülmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Bu yapıda Kars ve Gyumri, dijital altyapı ile hizmet ekonomisi boyutunu temsil etmektedir. Dilucu sınır geçişi, serbest ticaret ve gümrükleme işlevini üstlenmektedir. Agarak ve Horadiz ise TRIPP bağlantısının iki ucunda sanayi ve lojistik odaklı ekonomik yoğunlaşma potansiyelini yansıtmaktadır.

Bu çerçevede Orta Koridor'un darboğazlarını azaltmak, yalnızca yeni kara yolu veya demir yolu bağlantısı kurmakla mümkün değildir. Hattın çevresinde sınır kapıları, serbest ticaret bölgeleri, sanayi alanları, veri merkezleri, lojistik hizmetler ve dijital gümrük altyapısı birlikte geliştirildiğinde rota, transit geçiş işlevinin ötesine geçerek ekonomik koridor niteliği kazanabilir. Böyle bir kurgu, Türkiye'nin doğu sınırında geçişi hızlandıran , ancak aynı

zamanda üretim, dağıtım, veri ve sınır ekonomisi yaratan bir mekânsal planlama yaklaşımı anlamına gelmektedir.

Şekil 2. TRIPP üzerinde önerilen sanayi ve dijital düğümler



Kaynak: TEPAV Görselleştirmeleri

Dilucu Konsepti

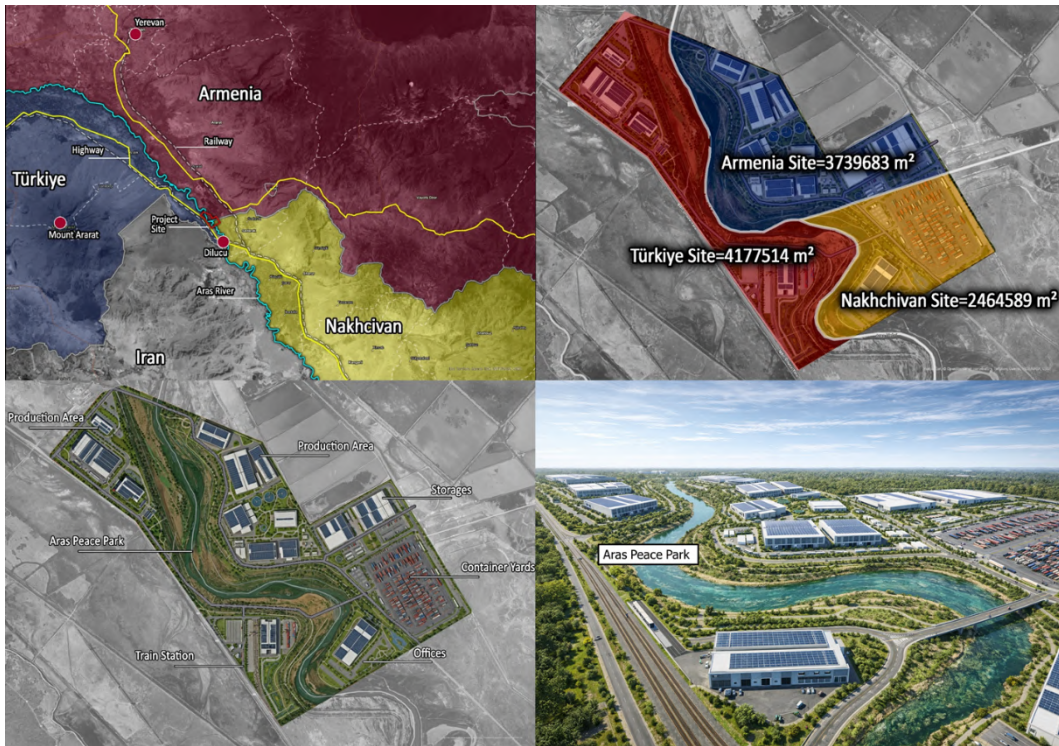
Dilucu'nun Orta Koridor ve TRIPP hattındaki işlevi, Türkiye'nin Nahçıvan'a açılan sınır kapısı olmasından ibaret değildir. Türkiye ile Nahçıvan arasında henüz doğrudan demir yolu bağlantısının bulunmaması, hattın fiziksel sürekliliği açısından önemli bir eksikliklerdir. Planlanan Kars-Iğdır-Aralık-Dilucu ve Kars-Nahçıvan demir yolu bağlantıları bu eksikliği giderebilecek niteliktedir. Ancak Dilucu'nun koridor içindeki temel meselesi sadece demir yolu bağlantısının kurulması değildir. Sınır geçişlerindeki bekleme süreleri, gümrük işlemlerinin öngörülebilirliği, yüklerin depolanması, sınıflandırılması ve yeniden yönlendirilmesi gibi işlevler, hattın toplam performansını doğrudan belirlemektedir.

Bu nedenle Dilucu Serbest Ticaret ve Sanayi Bölgesi yaklaşımı, kapıyı yalnızca bir geçiş noktası olarak değil, Orta Koridor'un batı yönlü işleyişini destekleyebilecek bir ekonomik eşik olarak ele almaktadır. Serbest ticaret alanı, lojistik merkez, gümrükleme kapasitesi, depolama, hafif üretim ve dağıtım hizmetleri birlikte kurgulandığında Dilucu, transit yüklerin yalnızca aktarıldığı bir geçiş noktası olmaktan çıkabilir. Böyle bir yapı, yüklerin işlendiği, ticari işlemlerin hızlandığı, sınır ekonomisinin kurumsallaştığı ve Türkiye'nin doğu sınırında yeni üretim-dağıtım kapasitesinin oluştuğu bir düğüm yaratabilir. Böylece Orta Koridor ve TRIPP hattı,

yalnızca fiziksel bağlantı sağlayan bir rota olmaktan çıkarak sınırdaki ekonomik değer üreten bir koridor bileşeni kazanmış olur.

Bu potansiyelin gerçekleşmesi ise güçlü kurumsal ve teknik ön koşullara bağlıdır. Bunun için Nahçıvan ve Azerbaycan ile siyasi mutabakatın güçlendirilmesi, sınır rejiminin uyumlaştırılması, demir yolu standartlarının eşleşmesi, gümrük süreçlerinin dijital biçimde bütünleştirilmesi ve lojistik hizmetlerin özel sektör için öngörülebilir hâle getirilmesi gerekmektedir. Bu unsurlar tamamlanmadan kurulacak bir serbest bölge veya sanayi alanı yatırımı, beklenen transit hacmini ve ekonomik faaliyeti çekmekte sınırlı kalabilir. Buna karşılık fiziksel bağlantı, sınır yönetimi ve ekonomik işlevler birlikte tasarlandığında Dilucu, Orta Koridor'un Türkiye tarafındaki en önemli düğümlerinden biri hâline gelebilir.

Şekil 3. Dilucu Serbest Ticaret Bölgesi konsept çalışması³



Kaynak: TEPAV Görselleştirmeleri

Not: Bu yazıdaki projeler birer konsept olup gerçek bir proje niteliği taşımamaktadır.

Agarak ve Horadiz

Agarak ve Horadiz sanayi alanları, TRIPP hattının yalnızca transit geçiş değil, üretim ve lojistik işlevleriyle desteklenen bir ekonomik koridora dönüşebilmesi açısından tamamlayıcı iki düğüm olarak değerlendirilebilir. Agarak, Ermenistan'ın güneyinde İran sınırına, Nahçıvan bağlantısına ve Dilucu hattına yakın konumuyla sınır-sanayi ve lojistik ara düğümü işlevi üstlenebilir. Horadiz ise Azerbaycan tarafında batıya ve Nahçıvan bağlantısına yönelen ulaşım yatırımları ile yeniden yapılanma gündeminin kesişiminde, üretim, yük toplama, dağıtım ve lojistik hizmetler açısından tamamlayıcı bir merkez olarak kurgulanabilir. Bu iki alanın Dilucu

³ Bu yazıdaki projeler birer konsept olup gerçek bir proje niteliği taşımamaktadır.

ile birlikte düşünülmesi, TRIPP'i yalnızca Azerbaycan, Ermenistan, Nahçıvan ve Türkiye arasında bir geçiş hattı olmaktan çıkararak doğudan batıya uzanan bir sanayi ve lojistik entegrasyon alanına dönüştürebilir.

Bu yaklaşımın temel amacı, koridor üzerindeki geçiş hareketini yerel ve bölgesel ekonomik faaliyete çevirmektir. Hattın çevresinde sanayi alanları, depolama, paketleme, hafif üretim, bakım-onarım, gümrükleme ve dağıtım hizmetleri kurgulandığında transit akış, düzenli yük talebi ve üretim kapasitesiyle desteklenebilir. Ancak Agarak ve Horadiz'in bu işlevi kazanabilmesi için Ermenistan, Azerbaycan, Nahçıvan ve Türkiye arasında siyasi mutabakatın güçlenmesi, sınır rejiminin netleşmesi, kara yolu ve demir yolu bağlantılarının işlerlik kazanması, gümrük süreçlerinin uyumlaştırılması ve enerji ile dijital altyapının güvenilir biçimde sağlanması gerekmektedir. Bu koşullar olgunlaştığında Agarak ve Horadiz, Orta Koridor ve TRIPP hattının transit geçişten ekonomik koridora dönüşmesinde kritik tamamlayıcı düğümler hâline gelebilir.

Şekil 4. Horadiz konsept tasarımı⁴



⁴ Bu yazıdaki projeler birer konsept olup gerçek bir proje niteliği taşımamaktadır.

Şekil 5. Agarak konsept tasarımı⁵



Kaynak: TEPAV Görselleştirmeleri

Not: Bu yazıdaki projeler birer konsept olup gerçek bir proje niteliği taşımamaktadır.

Kars-Gyumri Veri Merkezi

Kars-Gyumri veri merkezi yaklaşımı, Orta Koridor, Güney Kafkasya ve TRIPP hattının dijital altyapı boyutunu görünür kılmaktadır. Koridor güzergâhı boyunca geliştirilecek kara yolu, demir yolu, enerji ve fiber altyapısı, yalnızca fiziksel taşımacılığı değil, dijital ekonomi yatırımlarını da destekleyebilecek bir zemin oluşturabilir. Bu çerçevede Kars ve Gyumri gibi sınır ve geçiş coğrafyalarında kurulabilecek veri merkezleri, koridor yatırımlarıyla oluşan altyapı birikimini yerel ekonomik kapasiteye dönüştürebilecek tamamlayıcı düğümler olarak değerlendirilebilir.

Ancak bu yaklaşım kavramsal düzeydedir ve güçlü ön koşullara bağlıdır. Veri merkezi yatırımları kesintisiz ve yedekli enerji arzı, güçlü fiber bağlantısı, soğutma altyapısı, veri koruma mevzuatı, fiziksel güvenlik ve yeterli ticari talep gerektirmektedir. Bu nedenle fiber ve enerji altyapısının varlığı, tek başına yatırım için yeterli değildir. Kars-Gyumri veri merkezi fikrinin uygulanabilir bir modele dönüşebilmesi öncelikle Ermenistan sınırının açılmasına, TRIPP hattının işlerlik kazanmasına ve dijital altyapının bölgesel ekonomik talep ile desteklenmesine bağlıdır. Bu koşullar sağlandığında koridor, yalnızca fiziksel yük hareketi

⁵ Bu yazıdaki projeler birer konsept olup gerçek bir proje niteliği taşımamaktadır.

üzerinden değil, veri ve hizmet ekonomisi üzerinden de değer üretebilir. Aksi hâlde yaklaşım, kavramsal bir öneri olarak kalacaktır.

Şekil 6. Kars-Gyumri veri merkezleri konsepti⁶



Kaynak: TEPAV Görselleştirmeleri

Not: Bu yazıdaki projeler birer konsept olup gerçek bir proje niteliği taşımamaktadır.

Suriye: Yeniden İnşa İçin Sanayi ve Koridor Düşümleri

Suriye hattı, yalnızca Türkiye'den güneye inen bir transit güzergâh olarak değil, savaş sonrası yeniden inşa sürecini üretim, lojistik ve bölgesel kalkınma ekseninde destekleyebilecek çok düğümlü bir koridor mimarisi olarak ele alınmalıdır. Bu çerçevede Suriye'nin ana ulaşım omurgaları belirleyici bir zemin sunmaktadır. M4 kara yolu, Lazkiye Limanı'ndan başlayarak İdlib, Serakib ve Halep üzerinden doğuya uzanan ana doğu-batı hattını oluşturmaktadır. M5 ise Ürdün sınırındaki Dera'dan Şam, Humus ve Hama üzerinden Halep'e ulaşan kuzey-güney arterini meydana getirmektedir. Bu iki omurga, Suriye'nin batı limanlarını, kuzey üretim alanlarını, iç pazarını, Türkiye sınır kapılarını ve güneyde Ürdün bağlantısını birbirine bağlayabilecek temel mekânsal iskeleti ortaya koymaktadır.

Bu nedenle Suriye güzergâhının yalnızca en kısa veya en hızlı geçiş mantığıyla belirlenmesi yeterli değildir. Koridorun ekonomik değer üretebilmesi için güzergâh üzerindeki üretim, tarım, lojistik ve dış ticaret düğümlerinin birlikte tasarlanması gerekmektedir. Şekil 7'de önerilen Afrin,

⁶ Bu yazıdaki projeler birer konsept olup gerçek bir proje niteliği taşımamaktadır.

Serakib, Hassia, Dera, Rakka ve Lazkiye odakları bu yaklaşımın mekânsal karşılığını oluşturmaktadır. Afrin, Serakib ve Hassia, daha çok sanayi bölgesi veya OSB işlevi üstlenebilecek üretim düğümleridir. Dera ve Rakka tarıma dayalı ihtisas OSB veya agro-endüstri merkezleri olarak kurgulanabilir. Lazkiye ise liman bağlantısı nedeniyle serbest ticaret, depolama, gümrükleme ve ihracat odaklı bir lojistik-ticaret düğümü olarak değerlendirilebilir. Böylece Suriye’de tek merkezli bir sanayi alanı önerisi yerine, bölgesel potansiyellere göre farklılaşan çok düğümlü bir sanayi-koridor mimarisi kurulabilir.

Bu yaklaşımın temel gerekçesi, Suriye’de savaş sonrası toparlanmanın yalnızca altyapı onarımıyla sınırlı olmamasıdır. Üretimin dağınık, güvencesiz ve altyapısı eksik alanlarda sürdürülmesi, yatırım kararlarını zayıflatmakta ve yeniden inşa sürecinin ekonomik etkisini sınırlamaktadır. Firmalara yalnızca arsa sunulması bu nedenle yeterli değildir. Elektrik, su, yol, internet, güvenlik, gümrük, bankacılık ve idari süreçlerin birlikte çözüldüğü planlı sanayi alanlarına ihtiyaç bulunmaktadır. OSB modeli bu noktada, altyapı yatırımlarının belirli üretim odaklarında yoğunlaştırılmasını, yatırımcı risk algısının azaltılmasını ve üretim kararlarının daha öngörülebilir hâle gelmesini sağlayabilecek kurumsal bir çerçeve sunmaktadır.

Türkiye deneyimi bu açıdan önemli bir referans oluşturmaktadır. Türkiye’de faal OSB sayısı 1980’de 12 iken 2023’te 282’ye yükselmiş, aynı dönemde sanayi katma değeri 33 milyar dolardan 319 milyar dolara çıkmıştır. Bu eş zamanlı gelişme, OSB modelinin Türkiye’nin sanayileşme sürecindeki yaygınlığını göstermektedir. Bununla birlikte sanayi katma değerindeki artışın tek başına OSB modeline atfedilmesi mümkün değildir. Suriye açısından çıkarılacak temel ders, OSB’nin tek başına mucizevi bir araç olmadığı, ancak altyapı, güvenlik, yatırımcı hizmetleri, lojistik bağlantılar ve kurumsal kapasiteyle birlikte ele alındığında üretimi daha planlı, yoğunlaşmış ve öngörülebilir hâle getirebildiğidir.

Bu çok düğümlü yapı içinde Serakib, koridor-sanayi entegrasyonu için en güçlü pilot alanlardan biri olarak öne çıkmaktadır. Serakib’in önemi, M4 ve M5 kara yolu omurgalarının kesişimine yakın konumundan kaynaklanmaktadır. Lazkiye Limanı’na yaklaşık 100 kilometre, Halep’e yaklaşık 50 kilometre mesafede yer alması ve Türkiye sınır kapılarına kara yolu bağlantısının bulunması, Serakib’i hem Suriye iç pazarı hem de Türkiye, Akdeniz limanları ve daha geniş Levant bağlantıları açısından stratejik bir sanayi-lojistik eşiğe dönüştürmektedir. Serakib’de kurulacak planlı bir OSB, koridor ile yeniden inşa sürecini birbirini besleyen iki mekanizma hâline getirebilir. Koridor, yeniden inşa için gerekli malzeme, ekipman, ara girdi ve üretim akışlarını taşıyan bir lojistik omurga sağlarken yeniden inşa süreci de koridora düzenli ve çift yönlü yük talebi üretebilir.

Afrin, Türkiye sınırına yakınlığı nedeniyle Kuzeybatı Suriye’de üretim, hafif sanayi, depolama ve sınır ticareti işlevlerini destekleyebilecek bir diğer düğüm olarak değerlendirilebilir. Afrin’de planlı bir sanayi alanı kurgusu, dağınık üretim faaliyetlerinin daha güvenli ve altyapısı tamamlanmış bir alanda toplanmasına, Türkiye sınır kapılarıyla daha düzenli lojistik ilişki kurulmasına ve yerel istihdamın güçlendirilmesine katkı sağlayabilir. Hassia ise Humus eksenine ilişkili bir iç sanayi düğümü olarak, M5 hattı üzerinde Şam, Humus, Hama ve Halep arasındaki üretim ve dağıtım ilişkilerini destekleyebilecek ara merkez işlevi görebilir. Bu iki alan, Suriye hattının yalnızca sınır geçişlerinden ibaret olmadığını, ülke içindeki üretim alanlarının da koridor mantığıyla yeniden örgütlenmesi gerektiğini göstermektedir.

Dera ve Rakka ise farklı bir işleve sahiptir. Bu alanlar, tarımsal üretim havzalarıyla ilişkileri nedeniyle tarıma dayalı ihtisas OSB veya agro-endüstri düğümleri olarak kurgulanabilir. Dera'nın Ürdün sınırına ve M5 hattına yakınlığı, tarımsal üretim, gıda işleme, paketlenme, soğuk zincir ve sınır ticareti açısından önemli bir potansiyel sunmaktadır. Bu alan, Suriye'nin güney üretim kapasitesini Ürdün, Akabe ve daha geniş Kızıldeniz bağlantısıyla ilişkilendirebilecek bir agro-lojistik düğüm hâline gelebilir. Rakka ise Fırat Havzası ve Doğu Suriye tarımsal üretim alanlarıyla ilişkisi nedeniyle tarımsal ürün işleme, depolama, yem, gıda sanayi ve dağıtım faaliyetleri için ihtisaslaşmış bir merkez olarak değerlendirilebilir. Böylece yeniden inşa gündemi yalnızca inşaat ve altyapı malzemelerine değil, gıda güvenliği, kırsal istihdam ve tarımsal değer zincirlerinin yeniden kurulmasına da bağlanmış olur.

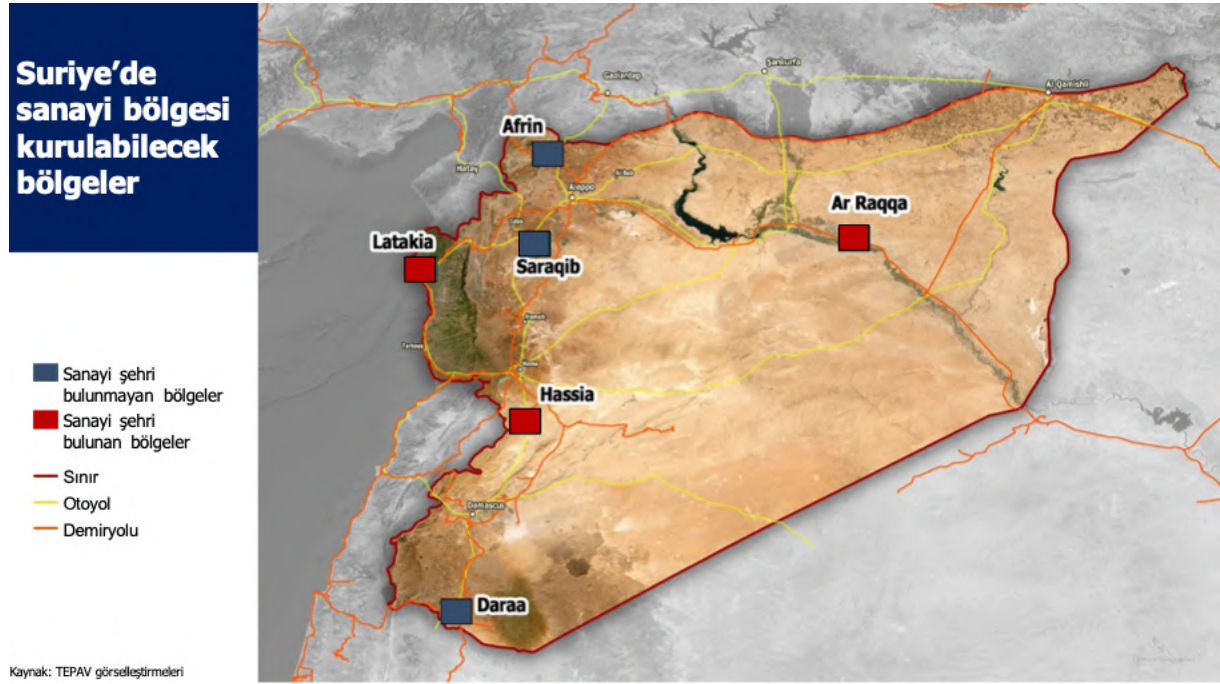
Lazkiye ise bu çok düğümlü yapının liman ve dış ticaret ayağını oluşturmaktadır. Lazkiye Limanı'na dayalı bir serbest ticaret bölgesi yaklaşımı, Suriye'de üretilen malların depolanması, gümrüklenmesi, işlenmesi ve dış pazarlara yönlendirilmesi açısından kritik bir işlev üstlenebilir. Serakib, Afrin, Hassia, Dera ve Rakka gibi üretim düğümlerinden gelen malların Akdeniz'e açılması, sanayi bölgeleri ile liman arasında tamamlayıcı bir ilişki kurulmasını sağlayabilir. Böylece koridor, yalnızca ülke içi bağlantı sunan bir ulaşım hattı değil, dış pazarlara erişim sağlayan ekonomik bir sistem hâline gelebilir.

Bu yaklaşımın sahadaki yatırımcı beklentileriyle uyumlu olduğunu TEPAV'ın "Suriye'de İş Yapma Koşulları" anketi de göstermektedir. Ankete göre, Suriyeli ortaklı firmaların yaklaşık yüzde 53,9'u gelecekte Suriye'de işletme açmayı düşündüğünü belirtmiştir. Bu oran 2018 yılında yüzde 28,3 düzeyindeydi. Ancak aynı çalışma, yatırım niyetinin belirli koşullara bağlı olduğunu ortaya koymaktadır. Firmaların yüzde 94'ü su ve elektrik altyapısını, yüzde 93'ü güvenlik koşullarını, yüzde 92'si bankacılık hizmetlerine erişimi ve yüzde 91'i internet altyapısını orta veya ileri düzeyde engel olarak görmektedir. Bu nedenle yatırım niyeti, ancak güvenli, altyapısı tamamlanmış, lojistik erişimi güçlü ve finansal hizmetlere erişimi mümkün sanayi alanları oluşturulduğunda hayata geçebilir.

Suriye'de önerilen bu çok düğümlü sanayi-koridor mimarisinin uygulanabilirliği ise kapsamlı siyasi, hukuki ve ekonomik ön koşullara bağlıdır. Güvenlik ortamı, arazi mülkiyetinin netliği, idari otoritenin tanımlanması, yaptırım rejimi, bankacılık erişimi, yatırımcı koruması, gümrük süreçleri, enerji ve su altyapısı bu koşulların başında gelmektedir. Ayrıca bazı potansiyel sanayi alanlarının aktif fay kuşaklarına yakınlığı, deprem güvenliğini sanayi yapılarının tasarımında kritik bir bileşen hâline getirmektedir. Bu koşullar sağlanmadan kurulacak sanayi alanları beklenen yatırımı çekmeyebilir ve koridorla bütünleşemeyebilir.

Koşullar iyileştiğinde ise Suriye'deki bu çoklu sanayi düğümleri, yeniden inşa sürecini hızlandıran ve koridora düzenli ekonomik işlev kazandıran bir yapı oluşturabilir. Serakib ve Afrin üretim ile sınır ticareti, Hassia iç sanayi bağlantıları, Dera ve Rakka tarıma dayalı ihtisas OSB, Lazkiye ise serbest ticaret ve liman bağlantısı işlevini üstlendiğinde Yeşil Hicaz Koridoru'nun Suriye güzergâhı yalnızca geçilen bir hat olmaktan çıkmaktadır. Bu yapı, üretim, lojistik, tarımsal değer zincirleri ve dış ticaret işlevleriyle desteklenen ve yeniden inşa sürecinin taşıyıcı altyapılarından biri hâline gelebilecek bir ekonomik koridor mimarisi sunmaktadır.

Şekil 7. Suriye bağlantısallık haritası ve sanayi alanları



Kaynak: TEPAV Görselleştirmeleri

Mersin-Filyos: Akdeniz-Karadeniz İç Koridoru

Mersin-Filyos hattı, Türkiye'nin çoklu koridor mimarisinde güney ve kuzey bağlantılarını içerde birbirine bağlayabilecek stratejik bir omurga olarak değerlendirilebilir. Mersin, Suriye, Irak, Levant, Körfez ve Doğu Akdeniz bağlantıları açısından güney yönlü bir üretim ve ticaret eşiği sunmaktadır. Filyos ise Karadeniz, Köstence, Tuna Havzası ve Orta Avrupa bağlantıları açısından kuzey yönlü tamamlayıcı bir açılım sağlamaktadır. Bu nedenle hat, yalnızca iki limanı bağlayan teknik bir güzergâh değil, farklı dış koridorları Türkiye içinde üretim ve lojistik değere dönüştürebilecek bir iç bağlantı olarak ele alınmalıdır.

Filyos'un önemi, yalnızca liman kapasitesinden değil, liman, endüstri bölgesi ve serbest bölgeyi birlikte içeren bütünleşik yatırım havzası niteliğinden kaynaklanmaktadır. Ankara, İstanbul ve İç Anadolu üretim havzalarına görece yakın konumu, Filyos'u Marmara üzerindeki üretim ve lojistik baskıyı azaltabilecek bir Karadeniz çıkışı hâline getirmektedir. Mersin ise Akdeniz üzerinden güney sanayi havzalarını Levant, Irak, Körfez ve Avrupa pazarlarına bağlayabilecek güçlü bir kapı işlevi görmektedir.

Bu hat, sanayi yayılımı açısından da kademeli bir genişleme mantığı sunmaktadır. Türkiye'de üretimin Marmara merkezli yoğunlaşması afet riski, tedarik zinciri kırılganlığı, lojistik darboğazlar ve maliyet baskısı yaratmaktadır. Ancak sanayinin Marmara'dan ani bir kopuşla taşınması gerçekçi değildir. Bu nedenle üretim ağlarının, tedarikçi ilişkilerini ve yan sanayi yapısını dağıtmadan, sektörel olarak daha hazırlıklı ara kuşaklar üzerinden genişlemesi gerekmektedir. Mersin-Filyos hattı, İç Anadolu ve Akdeniz üretim kapasitesiyle kurduğu ilişki nedeniyle bu tür bir ilk genişleme halkası olarak okunabilir.

Hattın en güçlü avantajlarından biri çift deniz erişimidir. Filyos'un Karadeniz üzerinden Köstence ve Tuna Havzası'na, Mersin'in ise Akdeniz üzerinden Levant, Irak, Körfez ve Avrupa pazarlarına açılması, Türkiye'nin dış ticaret kanallarını çeşitlendirmektedir. Böylece Mersin-Filyos hattı, IMEC, Irak Kalkınma Yolu, Suriye-Levant/Yeşil Hicaz hattı ve Karadeniz-Tuna bağlantısı arasında tamamlayıcı bir iç bağlantı kurabilir.

Bu potansiyelin gerçekleşmesi ise iki limanın varlığıyla sınırlı değildir. Hattın ekonomik koridor işlevi kazanabilmesi için Mersin ile Filyos arasındaki demir yolu kapasitesinin güçlendirilmesi, ara aktarma düğümlerinin geliştirilmesi, limanların uzmanlaşması ve üretim havzalarıyla lojistik merkezler arasındaki bağlantıların tamamlanması gerekmektedir. Bu koşullar sağlandığında Mersin-Filyos, Türkiye'nin yalnızca dış koridorlara eklenen bir geçiş alanı değil, bu koridorları içeride üretim, lojistik ve ticaret değerine dönüştüren stratejik bir iç omurga hâline gelebilir.

Sonuç: Türkiye Nasıl Konumlanmalı?

Çoklu koridorlar çağında Türkiye'nin temel meselesi, tek bir hattı seçmek ya da bir koridoru diğerine karşı konumlandırmak değildir. Orta Koridor, Güney Kafkasya ve TRIPP bağlantıları, IMEC, Suriye-Levant hattı, Irak Kalkınma Yolu ve Karadeniz-Tuna bağlantısı aynı anda gündemdedir. Bu tablo, Türkiye açısından rekabetin yalnızca hangi rotanın ülkeden geçtiği üzerinden değil, farklı rota setlerini birbirine bağlayabilecek bir koridor mimarisinin kurulup kurulamayacağı üzerinden şekillendiğini göstermektedir. Bu mimarinin merkezinde "geçiş ülkesi" olma iddiasından çok, koridorları üretim, lojistik, sınır yönetimi, dijital altyapı ve kurumsal kapasiteyle işlevsel hâle getirme becerisi yer almalıdır.

Bu yaklaşım üç temel politika önceliği doğurmaktadır. Birincisi, doğru düğümlerin seçilmesidir. Kalıcı değer, hatların limanlar, sanayi havzaları, sınır kapıları, serbest bölgeler ve lojistik merkezlerle bağlanmasından doğmaktadır. İkincisi, kurumsal koordinasyonun güçlendirilmesidir. Koridorların birlikte işlemesi, yalnızca altyapı yatırımlarını değil, ortak veri altyapısını, performans göstergelerini, sınır yönetimini ve ülkeler arası yönetim mekanizmalarını da gerektirmektedir. Üçüncüsü ise dijital entegrasyon ile gümrük entegrasyonunun sağlanmasıdır. (Koridorların rekabet gücü çoğu zaman yeni kara yolu veya demir yolu yatırımlarından çok, sınır geçişlerinin hızı, gümrük süreçlerinin öngörülebilirliği ve ticari işlemlerin kesintisizliğiyle belirlenmektedir.

Bu nedenle Türkiye için uygulanabilir bir koridor stratejisi, önceliklendirme ve aşamalı ilerleme mantığına dayanmalıdır. Kısa vadede, mevcut altyapı ve kurumsal kapasite üzerine inşa edilebilecek Dilucu ve Mersin-Filyos modelleri önceliklendirilebilir. Orta ve uzun vadede ise siyasi koşulların olgunlaşmasına bağlı olarak Kars-Gyumri, Agarak-Horadiz ve Serakib gibi daha koşullu düğümler gündeme alınabilir. Böyle bir sıralama, Türkiye'yi transit gelirle sınırlı bir geçiş ülkesi olmaktan çıkarak farklı coğrafi bağlantıları içeride üretim, lojistik ve ticaret değerine dönüştüren bölgesel bir koridor merkezi hâline getirebilir.

Kaynakça

- Arısoy, A. A., & Gökasar, I. (2025). The logistics conjuncture of the Middle Corridor trade route and Türkiye's strategic role. *Journal of Intelligent Decision Making and Granular Computing*, 1(1), 143–150.
- Azerbaijan Railways (ADY). (2024). Baku–Tbilisi–Kars railway modernisation announcements.
- Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA). (t.y.). Filyos Vadisi Projesi [Tanıtım kitapçığı]. BAKKA.
- Çolakoğlu, S. (2019). China's Belt and Road Initiative and Turkey's Middle Corridor: A question of compatibility. *Middle East Institute*.
- Hussain, E. (2021). The Belt and Road Initiative and the Middle Corridor: Complementarity or competition? *Insight Turkey*, 23(3), 233–252.
- Karayolları Genel Müdürlüğü. (2024). İller arası mesafe cetveli. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2024). Dilucu Gümrük Müdürlüğü [Kurumsal bilgi]. <https://gurbulak.ticaret.gov.tr>
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2024). Irak Kalkınma Yolu Projesi [Sunum]. Ticaret Müşavirlerimizle Elektronik Sohbet Toplantıları.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2019). Türkiye lojistik master planı. Strateji Geliştirme Başkanlığı.
- Tüfekçi, Ö. (2025). Connectivity and corridors: Türkiye's Middle Corridor vision through international trade. *PERCEPTIONS: Journal of International Affairs*, 29(2).
- Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı. (2025). Suriye'de iç savaş sonrası organize sanayi bölgeleri yaklaşımıyla ekonomik toparlanma için prefizibilite etüdü: Serakib OSB ön fizibilite çalışması. TEPAV.
- Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı. (2026). Sanayide kademeli yayılım: İlk halka için Mersin–Filyos önerisi [Değerlendirme notu]. TEPAV.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği. (2026). Sınır kapısı değerlendirmesi.
- World Bank. (2020). Turkey Rail Logistics Improvement Project (P170532): Project appraisal document. World Bank.
- World Bank. (2024). The container port performance index 2023: A comparable assessment of performance based on vessel time in port. World Bank.