

## Orta Koridor Girişimi Bağlamında Türkiye'nin Değişen Orta Asya Politikası

Nuri Gökhan TOPRAK  
Kırklareli Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, Kırklareli  
nuri.toprak@klu.edu.tr  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-9792-7448>

Araştırma Makalesi

DOI: 10.31592/aeusbed.634990

Geliş Tarihi: 20.10.2019

Revize Tarihi: 07.02.2020

Kabul Tarihi: 19.02.2020

### Atıf Bilgisi

Toprak, N. G. (2020). Orta Koridor Girişimi bağlamında Türkiye'nin değişen Orta Asya politikası. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(1), 19-32.

### ÖZ

Soğuk Savaş sonrası dönemde Türkiye Orta Asya bölgesine yönelik temel dış politikasını iki temel argümana dayandırılmıştır. Bu argümanlar Orta Asya'da yeni kurulan devletlerin bağımsızlığının desteklenmesi ile bölge devletlerinin siyasi ve iktisadi istikrarın sağlanması ekseninde şekillenmiştir. Türkiye bu dış politika bağlamında bölgenin, Soğuk Savaş sürecinde sekteye uğrayan, uluslararası toplumla bütünleşmesini de güçlendirecek şekilde, gerek bölge devletlerinin kendi aralarında gerekse bölgeye komşu diğer devletlerle pek çok alanda işbirliği ortamı oluşturacak girişimler planlamıştır. Bu çalışmada, Türkiye'nin Orta Asya'ya yönelik gerçekleştirmeye çalıştığı projeler içerisinden ulaştırma alanıyla ilişkilendirilen Orta Koridor Girişimini Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı tarafından Türkiye'nin temel dış politika konuları arasında yer verilen çok taraflı ulaştırma politikası bağlamında ele alınmıştır. Orta Koridor Girişimi ele alınırken kavramsal çerçeve uluslararası ilişkiler disiplininin dış yardım kavramı ile çizilecektir. Çalışmanın devamında Türkiye tarafından tamamlanan ya da devam etmekte olan projelerin güncel durumları sunulacaktır. Çalışmanın sonuç kısmında ise Türkiye'nin Orta Asya bölgesine yönelik dış politikasında Soğuk Savaş sonrasında günümüze bir değişim olup olmadığı anlaşılmaya çalışılacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Orta Asya, Türk dış politikası, çok taraflı ulaştırma politikası, orta koridor girişimi.

## Turkey's Changing Central Asia Policy Within the Context of the Middle Corridor Initiative

### ABSTRACT

Turkey's essential foreign policy towards the Central Asian region was based on two main arguments in the Post-Cold War period. These arguments have been shaped on the basis of supporting the independence of the newly established states in Central Asia and ensuring the political and economic stability of the regional states. In this foreign policy context, Turkey has planned initiatives that will create cooperation in many areas, both among the regional and neighboring states to strengthen the integration of the region with the international community that was interrupted during the Cold War. The study aims to evaluate Turkey's Middle Corridor Initiative in which Turkey is trying to perform for Central Asia in the areas of transportation within the framework the multilateral transport policy that also has been considered one of the main foreign policy issues. The conceptual framework will be drawn with the foreign aid concept of the international relations. In continuation of the study, the current status of the projects completed or in progress by Turkey will be presented. In the conclusion, it will be understood that if Turkey's foreign policy towards the Central Asian region was in a shift from the Cold War to the present day.

**Keywords:** Central Asia, Turkish foreign policy, multilateral transportation policy, middle corridor initiative.

### Giriş

Dış yardım kavramının uluslararası ilişkiler literatüründe devletlerin dış politika alanında belirledikleri çeşitli amaçlara ulaşma noktasında kullandıkları araçlar arasında değerlendirildiği görülmektedir. Hans Morgenthau dış yardımı “modern çağın dış politika uygulamasına getirdiği gerçek yenilikler” (Morgenthau, 1962) olarak tanımlamıştır. Lancaster'e göre ise dış yardım:

“...bir hükümetten, uluslararası örgütten ya da sivil toplum kuruluşundan diğerine, büyük ölçekte ve zaman içerisinde devam edecek şekilde, yardımı alan ülkelerde insani şartların geliştirilmesine yardımcı olacak kamu kaynağı hibesidir” (Lancaster, 2007).

Grant ve Nijman “alıcının iktisadi refahını ve kalkınması amacıyla yönetilen, karakteri itibariyle imtiyaz içeren... toplam yardım miktarının en az yüzde 25'i hibe içeren...” (Grant ve Nijman, 1998)

yardımları “dış yardım” olarak tanımlamaktadır. Dış yardıma daha eleştirel yaklaşan ve kavramı “...tazminin bir aracı, geçmiş hataların düzeltilmesi, affın satın alınması” gibi tanımlayan çalışmalar da mevcuttur (Hancock, 1992).

Dış yardımın tanımlanmasında literatürde genel kabul gören hususlardan biri, dış yardımın “stratejik, siyasi veya ticari” güdüler sonucunda gerçekleştirildiğidir. Dış yardımı “çıkar” kavramını vurgulayarak realist veya “bağımlılık” ilişkisi üzerinden Marksist bir açıdan yaklaşan bu ana akım görüşten farklı olarak, dış yardımın “insani” veya “ahlaki” güdülerle de kurgulanabileceğini varsayan “liberal” ve “inşacı” yaklaşıma yakın görüşler de bulunmaktadır (Lancaster, 2007). Örneğin McGillivray ve White “...gelişmekte olan ülkelerle siyasi ve diplomatik ilişkileri geliştirmek, stratejik öneme sahip ülkelerde istikrarı arttırmak, ihracat pazarını genişletmek, stratejik ürünler ithal edebilmek...” gibi gönderenin “çıkarlarının” ön plana çıktığı dış yardımlar olduğu gibi “uluslararası kalkınmayı geliştirmek için uluslararası toplumun ihtiyaç içindeki ülkelere yardım etmeye ilişkin sorumluluk” duyan devletlerin de dış yardım aracına başvurduğunu belirtmektedir (McGillivray ve White, 1993).

Taffet'in de Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) Soğuk Savaş süresince Latin Amerika'ya yönelik dış yardımlarını değerlendirdiği çalışmasında benzer bir yaklaşımı benimsediği görülmektedir. Taffet, Soğuk Savaş süresince ABD'li siyasetçilerin Latin Amerika'da yer alan devletlere stratejik ve siyasi güdülerle yardım göndererek bu devletlerin sağlıklı bir iktisadi yapıya sahip olmalarına, uluslararası alanda ABD'yi destekleyeceklerine ve Komünistlerce tehdit edilemeyeceklerine inandıklarını belirtmektedir (Taffet, 2007). Öte yandan Taffet, ABD'nin bu yardımlarını Amerikan halkının inançlarını yansıtan “zenginlerin fakire yardım etmesine ilişkin ahlaki sorumluluğun bir parçası” olarak destekleme eğilimi içerisinde de olduğunu iddia etmektedir (Taffet, 2007).

Bir başka örnekte Picard ve Groelsema, dış yardımı “diplomasi, propaganda veya askeri müdahale gibi devlet idaresinin bir aracı” olarak tanımlarken 11 Eylül sonrasında, ideoloji, güvenlik ve kalkınmaya ilişkin amaçlarını meşru kılmada, yine başta ABD olmak üzere, gelişmiş devletlerin dış yardımlarda ahlaki ve insani güdülerini daha fazla ön plana çıkarma eğilimi gösterdiklerini iddia etmektedir (Picard ve Groelsema, 2008).

Dış yardım literatüründe hangi uluslararası ilişkiler aktörlerinin gönderdiği yardımların ya da gönderen tarafından alıcıya iletilen hangi somut kaynakların dış yardım kapsamında değerlendirilebileceğine ilişkin çalışmalar da geniş yer tutmaktadır. Örneğin Mikesell dış yardımın serbest piyasa güçlerinin operasyonlarının bir sonucu olamayacağını, dış yardımın ancak devlet düzeyindeki uluslararası ilişkiler aktörlerinin resmi bir eylemi olarak tasarlanması gerektiğini iddia etmektedir (Mikesell, 1968). Öte yandan Sönmezoğlu tüm somut kaynakların dış yardım olarak tanımlanamayacağını yalnızca “...ticari olanlar dışındaki tüm tek yönlü kaynak transferleri...” (Sönmezoğlu, 2014) için dış yardım tanımının yapılabileceğini belirtmektedir.

Dış yardım kavramının çerçevesine ilişkin yer verilecek son değerlendirmeler, dış yardım hedefinin seçilmesine ilişkindir. Literatürde dış yardımın alıcının nesnel durumundan ziyade gönderenin öznel değerlendirmelerinin dış yardım hedefinin belirlenmesinde daha etkin olduğu görüşü hâkimdir. Bu doğrultuda Amerikan dış yardımları üzerinden verdikleri örneklerde Picard ve Groelsema Birleşik Devletler Kongresinin karar alma sürecindeki etkinliğini vurgularken (Picard ve Groelsema, 2008), Sönmezoğlu ise ABD'nin dış yardımda önceliği “son derece fakir olan birçok Afrika ülkesi yerine” stratejik önem atfettiği Türkiye, Güney Kore, Yunanistan veya İsrail gibi ülkelere yaptığını belirtmektedir (Sönmezoğlu, 2014). 20. yüzyıla kadar kamu kaynaklarının ülke sınırlarının ötesindeki çeşitli amaçlar için kullanılmasının toplumlar arasında yaygın kabul gören bir yaklaşım olmadığını belirten Lancaster de dış yardımı alıcıların nesnel gerekliliklerden ziyade gönderenlerin etki kurma amacıyla kullandıkları diplomatik bir araç olarak tanımlamaktadır (Lancaster, 2007).

Dış yardım kavramına ilişkin literatürün geneline bakıldığında kavramın siyasi, iktisadi veya askerî açıdan avantajlı bir gönderenden (*donor*) en azından gönderene nispetle daha dezavantajlı bir alıcıya (*recipient*), tek taraflı şekilde yöneltilen somut kaynaklar olarak tanımlanabileceği görülmektedir. Bu kavramsal çerçevede Türkiye'nin Orta Asya'ya yönelik girişimlerinin dış yardım kapsamında değerlendirilebilmesi için çalışmanın devamında Türkiye'nin Orta Asya'ya yönelik girişimleri incelenecektir.

### **Türkiye'nin Değişen Orta Asya Politikası**

Soğuk Savaş döneminin sıkı iki kutuplu uluslararası sistemi, devletler arasında kurumsal boyutta siyasi, iktisadi ve askerî bloklara neden olmuştur. Blok lideri devletlerin stratejik açıdan özel önem atfettiği bölgeler bloklar arasındaki mücadeleden daha derin bir şekilde etkilenmiş, bu bölgelerin uluslararası toplumla bütünleşme süreci, ideolojik ve/veya güvenlik gerekçeleriyle, büyük ölçüde sekteye uğramıştır. Blok liderlerinden birinin, Sovyetler Birliği'nin, dağılmasıyla birlikte bağımsızlığını ilan eden Orta Asya'daki devletlerin bağımsızlıklarının ilk yıllarında deneyimlediği siyasi ve iktisadi krizlerin temelinde, büyük ölçüde, bölgenin uluslararası toplumla bütünleşme sürecinde, Soğuk Savaş'ın bu olumsuz etkisi nedeniyle, geri kalmış olması yatmaktadır.

Orta Asya Cumhuriyetlerinin (OAC) deneyimlediği krizler, Sovyetler Birliği'nin halefi Rusya'nın kendi topraklarında ortaya çıkan siyasi ve iktisadi krizlerle eş zamanlı bir şekilde cereyan etmiştir. Rusya'nın kendi krizleri ile mücadele ettiği bir dönemde eski Sovyet coğrafyası içerisinde yer alan Orta Asya'daki krizleri nihayettirebilecek adımlar atamamış olması bölgede Rusya'nın etkinliğini yitirdiği dolayısıyla bölgede bir tür güç boşluğu olduğu izlenimini yaratmıştır (Trenin, 2007; Rumer, 2007). Bu izlenimi paylaşan liderlerden biri Türkiye'de dönemin Cumhurbaşkanı Turgut Özal olmuştur.

Özal bölgede oluştuğunu düşündüğü güç boşluğunu doldurmayı Türkiye için bir fırsat olarak değerlendirmiştir (Hale, 2002; Kirişçi, 2009; Oran, 2008; Sönmezoğlu, Son Onyıllarda Türk Dış Politikası, 1991-2015, 2016). Özal'ın dış politika tercihleri çerçevesinde Türkiye, gerek dış politikadaki etki alanını genişletmek gerekse tarihi ve kültürel bağlarla bağlı olduğu Orta Asya'nın uluslararası toplumla bütünleşme sürecini hızlandırabilmek için, bölgeye yönelik iktisadi, toplumsal, ticari ve kültürel iş birliği girişimlerini içeren oldukça geniş kapsamlı bir dış yardım hareketini başlatmıştır.

27 Ocak 1992 tarih ve 480 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Dışişleri Bakanlığına bağlı olarak kurulan Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansının (TİKA), Özal'ın bu proaktif dış politikasının sonuçlarından biridir. TİKA, "...başta Türk dilinin konuşulduğu Cumhuriyetler ve Türkiye'ye komşu ülkeler olmak üzere, gelişme yolundaki ülkelerin kalkınmalarına yardımcı olmak, bu ülkelerle ekonomik, ticari, teknik, sosyal, kültürel ve eğitim alanlarındaki işbirliğini projeler ve programlar aracılığıyla geliştirmek, bu yoldan, gelişme yolundaki ülkelere yapılacak yardımlarla ilgili işlemleri yürütmek üzere, Dışişleri Bakanlığı'na bağlı..." (T. C. Resmi Gazete, 1992) olarak kurulmuştur. Bölgedeki ilk ofisini Türkmenistan'da açan TİKA devam eden süreçte OAC'nin tamamında Koordinasyon Ofisleri açmıştır. TİKA, 1992-2003 yılları arasında gerçekleştirdiği toplam 2506 ülkesel ve bölgesel proje ve faaliyetin %31,3'ünü Kazakistan, %10,9'unu Kırgızistan, %8,8'ini ise Türkmenistan sınırları içerisinde gerçekleştirmiştir (T.C. Başbakanlık Türk İşbirliği ve Kalkınma İdaresi Başkanlığı, 2004).

1992 yılı içerisinde OAC'ye yönelik başlatılan dış yardım hareketinin bir diğer adımı, Devlet Yatırım Bankasının 21 Ağustos 1987 tarihinde yeniden düzenlenmesiyle kurulan Türk Eximbank'ın faaliyetleri olmuştur. Bağımsızlığa yeni kavuşan OAC'nin dış ticaret ve uluslararası müteahhitlik faaliyetlerine ilişkin rekabet gücünü arttırabilmesi ve gerekli altyapıyı oluşturabilmesi amacıyla Türk Eximbank Proje kredilerinin kullanımı bölge devletlerine sunulmaya çalışılmıştır (Türk Eximbank, 2020). 1992-1998 yılları arasında Türkiye yaklaşık 2 milyar dolarlık kredi sağlamış olup, bu yardımların %88'i yalnızca OAC'ye tahsis edilmiştir. Yine bağımsızlıklarını kazandıklarından 2000 yılına kadar Türk Eximbank tarafından, OAC'ye yaklaşık 1,2 milyar dolarlık Türkiye'den ithalat

kredisi ve proje kredisi açılmış; bu kredi miktarının %75,7'si bölge devletlerine kullanılmıştır. Ancak açılan bu kredilerin vadesi gelen kısmının 50,4 milyon dolarlık kısmı geri ödenmemiştir (Alagöz, Yapar, ve Uçtu, 2004). Tüm bu veriler ışığında Türkiye ile OAC arasında dönem itibariyle oluşturulan ticari ilişkilerin de büyük ölçüde dış yardım kapsamında değerlendirilebilmektedir.

Türkiye'nin OAC'ye yönelik dış yardımları yalnızca altyapı geliştirme, finansal destek ve ticari alanlarda sağlanan kolaylıklarla sınırlı kalmamıştır. 12 Temmuz 1993 tarihinde Kazakistan'ın Almatı şehrinde Türkiye ve Azerbaycan'la birlikte OAC'nin kültür bakanları tarafından imzalanan anlaşma ile Türk Kültür ve Sanatları Orta Yönetimi (TÜRKSOY) kurulmuştur. TÜRKSOY kapsamında taraflar arasında kurulacak kültürel ilişkilerle yardımlaşmanın daha kapsamlı ve sürdürülebilir kılınması amaçlanmıştır.

Türkiye bölgeye yönelik gerçekleştirdiği dış yardımların kurumsallaştırılmasına ve uzun vadede sürdürülebilir kılınmasına yönelik istekliliğini farklı projelerle desteklemek istemiştir. Nitekim yukarıda sayılan kurumların yanı sıra dış yardımların sürdürülebilirliğini sağlayacak Türk Kalkınma ve Yatırım Bankasının kurulması ile Avrupa'nın siyasi entegrasyonuna hizmet eden ortak pazar politikasına benzer bir Türk Ortak Pazarı kurulması fikirleri de bölge devletlerinin görüşüne sunulmuştur (Yinanç, 1992). Ancak Türkiye'nin bu teklifleri, daha önce atılmış diğer adımların aksine, bölge devletlerince dönem itibariyle kabul görmemiştir (Milliyet, 1992). Nitekim yaşadıkları içsel krizlere bölgede Rusya'yı rahatsız edebilecek yeni bir *status quo* yaratarak olası dışsal krizleri eklemekten ya da bağımsızlıklarına karşı uzun vadede Sovyet etkisine benzer bir etki yaratabileceği endişesiyle OAC Türkiye'nin Birinci Türk Dili Konuşan Ülkeler Devlet Başkanları Zirvesi'nde ilgili girişimlere olumlu yanıt vermekten uzak durmuşlardır. Öte yandan Türkiye'nin dönem itibariyle sahip olduğu siyasi ve iktisadi kapasite (Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği, 1994) göz önünde bulundurulduğunda bu tür girişimleri sürdürülebilir kılması, mevzu bahis yıllarda bölgeye yönelik nispeten edilgen bir siyaset güden ABD veya Avrupa Ekonomik Topluluğu gibi bir partnerin desteği olmadan, pek mümkün görülmemiştir (Walker, 2015).

Türkiye'nin Soğuk Savaş sonrasında Orta Asya'ya yönelik ilk kapsamlı girişimlerinin OAC tarafından tedirgin bir şekilde karşılandığı süreçte Türk dış politikasında Özal Dönemi de Özal'ın vefatı ile sona ermiştir. Bu süreçte Türkiye'nin OAC'ye yönelik politikalarında yaklaşım değişikliği yaşanmış, bu durum en net şekilde bölgeye gerçekleştirilen dış yardımlarda gözlemlenmiştir. Nitekim bölgeye yönelik atılan adımlarda ticari, müteahhitlik ve altyapı faaliyetlerine öncelik veren yaklaşım yerine eğitim ve kültürel işbirliği çalışmalarına ağırlık verilmeye başlanmıştır. 1992-2003 yılları arasında TİKA projelerinin sektörel dağılımına bakıldığında %25 oranında kültürün, %19,5 oranında eğitimin, %18,5 oranında diplomasinin, %9 oranında medyanın yer aldığı görülürken, konut sektörünün oranı %3'e, altyapıya ilişkin sektörlerin oranı ise yalnızca %1 olmuştur (T.C. Başbakanlık Türk İşbirliği ve Kalkınma İdaresi Başkanlığı, 2004).

Rusya'nın ideolojik ve iktisadi dönüşümünün yaratmış olduğu krizlerin etkisini bir nebze olsun atlatarak dış politikasında *yakın çevre* doktrinini şekillendirdiği aynı yıllarda Rusya, bölgedeki güç boşluğunu yeniden dolduracak adımlar attığı gözlemlenmiştir (Karpat, 2015). Rusya'nın Orta Asya'ya yönelik bu adımlarını Çin Halk Cumhuriyeti'nin (ÇHC) 1990'lı yılların sonunda bölgeye yönelik başlattığı açılım izlemiştir. Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından Türkiye'nin bölgeye yönelik uygulamaya çalıştığı politikalarından farklı olarak ÇHC, Orta Asya'da etkinliğini artırma yolunda attığı siyasi ve iktisadi adımlarda Rusya'nın bölgedeki çıkarlarıyla ihtilafli bir konuma gelmekten uzak durmuştur (Alperen, 2018). Öte yandan ÇHC'nin iktisadi büyüme oranları sonucunda sahip olduğu yüksek sermaye gücü ve hızla artan yerel enerji ihtiyacının karşılanması noktasında özellikle 2007 yılından itibaren Türkmenistan ve Kazakistan'la gerçekleştirmeye başladığı enerji işbirlikleri Rusya ve ÇHC arasında bölgede yeni bir etki kurma mücadelesine girilebileceği izlenimi yaratmaktadır.

Tüm bu gelişmeler ışığında Türkiye'nin Orta Asya'ya yönelik dış politikası son yıllarda bir değişim eğilimi içerisine girdiği iddia edilebilir. Değişim sürecinde ilk olarak Orta Asya'ya yönelik politikalarda, enerji ve kültürel alanlardaki iş birliklerinden farklı, yeni iş birliği ortamlarının yaratılması ve bölgenin uluslararası toplumla bütünleşmesinin hızlandırılması planlanmaktadır. Türkiye'nin

politikasında gözlemlenen bir diğer değişiklik, bölgede Türkiye'ye nispetle daha geniş bir etki alanına sahip Rusya ve ÇHC'nin de Türkiye'nin Orta Asya'da gerçekleştirmeye çalıştığı iş birliği girişimlerine dâhil edilmesidir.

Türkiye'nin Orta Asya'ya yönelik dış politikasının 1990'larla kıyaslandığında değişime uğradığına ilişkin iddiayı güçlendiren iki temel faktör etkin olmaktadır. Öncelikle küresel seviyede önemli bir miktara ulaşan Çin ve Rus sermayesinden alacağı olası finansal destek Türkiye'nin bu ölçekte bir girişimi gerçekleştirirken karşılaşmak zorunda kalacağı iktisadi maliyeti düşürecektir. İkinci olarak, bölgedeki siyasi ve iktisadi dengeler konusunda oldukça hassas olan Rusya ve bu hassasiyeti giderek daha çok paylaşmaya başlayan ÇHC'nin Türkiye'nin girişimlerine dâhil edilmesi, bu iki devletin daha önceki bölge dışı girişimlere yönelik yaklaşımlarında olumlu yönde değişimlere neden olacaktır. Türkiye'nin temel dış politika başlıkları arasında yer alan “çok taraflı ulaştırma politikası” Türkiye'nin bölgeye yönelik dış politikasının değişen niteliklerini incelemek açısından önem arz etmektedir.

### **Çok Taraflı Ulaştırma Politikaları ve Türkiye**

Ulaştırma, insanlığın yerleşik hayata geçerek ticaretin olgunlaşması, uluslararasılaşması ve nihayetinde küreselleşmesine uzanan uzun bir süreçte toplumsal yaşamın önemli konularından biri olmuştur. Nitekim Kral Yolu'ndan Deniz Yolu'na (*Via Maris*), Amber Yolu'ndan Baharat ve İpek Yolu'na kadar sivil ulaştırma ve ticari açıdan önem arz eden pek çok güzergâh, devletlerin dış politikalarını tarih boyunca şekillendiren etmenler arasında yer almıştır. Ancak sivil avantajlarının yanında ülke güvenliğindeki fonksiyonu da göz önünde bulundurulduğunda ulaştırma altyapısının yaygınlığının ve devamlılığının daha kurumsal bir şekilde sağlanmasına yönelik modern girişimler, 20. yüzyılın ilk yarısında Almanya'da *Reichsautobahn* otoyol sistemi ile başlamış, bu sistemi örnek alan ABD, 1956 yılında Federal Otoyol Yardım Kanunu ile ulaştırma altyapısını geliştirmede önemli aşama kaydetmiştir (Conserva, 2001).

İkinci Dünya Savaşı'nın yaygın, derin ve yıkıcı etkilerinden kurtulmak amacıyla özellikle Batı Avrupa devletleri, daha önce ulusal düzeyde şekillendirdikleri politikalarını uluslararası bütünleşmeyi teşvik edecek şekilde yeniden biçimlendirmişlerdir. Nitekim enerji alanındaki işbirliklerinden işgücü, mal ve hizmetlerin serbest dolaşımına kadar farklı alanlarda gözlemlenen bu dönüşüm Avrupa devletlerinin ulaştırma politikalarına da yansımıştır. Bu kapsamda Avrupa'daki devletler ulaştırma bakanları düzeyinde, özellikle kara ulaştırması alanında izlenen politikalarda, bir işbirliği ortamı oluşturulmak istemiş, 17 Ekim 1953 tarihinde Brüksel'de bir sözleşme imzalarak “Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı” (*ECMT*) kurmuşlardır (Protocol Concerning the European Conference of Ministers of Transport, 1954). Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonunun (*UNECE*) da yönlendirmesiyle ulaştırma bakanları arasındaki konferanslar Avusturya, Bulgaristan, Federal Almanya, Lüksemburg, Polonya, İsviçre ve Birleşik Krallık arasında 15 Kasım 1975 tarihinde “Uluslararası Ana Trafik Koridorları Avrupa Anlaşmasının” (*AGR*) imzalanmasıyla uluslararası hukuki bir düzenlemeye dönüşmüştür. Devam eden süreçte Macaristan, Hollanda, Demokratik Almanya, Belçika, Danimarka, Fransa, Yunanistan, İtalya, Çekoslovakya, Romanya, Portekiz, Norveç, Slovenya ve Finlandiya tarafından onaylanarak Batı ve Orta Avrupa'nın büyük bir kısmını ulaşım altyapısı bağlamında bütünleştirmeyi hedefleyen anlaşma, 16 Ekim 1992 tarihinde Türkiye tarafından da resmen onaylanmıştır (European Agreement on Main International Traffic Arteries, 1975).

Soğuk Savaş'ın sona erme sürecinde Batı ve Orta Avrupa ile Doğu Avrupa, Güney Kafkasya ve Orta Asya'da daha önce doğrudan Sovyetler Birliği'ne bağlı olan toplumlar arasındaki “Demir Perde” kalkmaya başlamış, bu durumun sonuçlarından biri olarak 1995 yılında Gürcistan ve Kazakistan 1996 yılında Azerbaycan, 2006 yılında Ermenistan Uluslararası Ana Trafik Koridorları Avrupa Anlaşmasını onaylayan devletlerarasında katılmıştır (European Agreement on Main International Traffic Arteries, 1975). Ancak Soğuk Savaş'ın ideolojik kutuplaşma ve bloklaşma ortamının eski Sovyet coğrafyasında yaşayan halkların uluslararası toplum ve küresel piyasalarla entegrasyonu üzerinde yaratmış olduğu olumsuz etki bir anda yok olmamış, bölge devletleri başta iktisadi yaşamla ilgili olmak üzere eğitimden sağlık alanına kadar karşılaştığı pek çok sorunu

çözmekte zorlanmıştır. Bu zorlukları aşma yolunda Türkiye'nin bölge devletlerine yönelik sunduğu güncel girişimlerden biri, bölge devletlerinin bütünleşme konusunda açık ve resmi bir şekilde irade gösterdikleri alanlardan biri olan ulaştırma alanında olmuştur: Orta Koridor Girişimi.

## Türkiye'nin Orta Koridor Girişimi

Asya'nın Pasifik kıyılarından Avrupa'nın Atlantik kıyılarına uzanan geniş coğrafyada yaşayan halkların ticari ilişkileri yüzyıllarca başta İpek Yolu olmak üzere çeşitli karayolu güzergâhları üzerinden gerçekleşmiştir. Denizcilik alanında yaşanan teknik ilerleme ile birlikte Ümit Burnu'nun keşfi ve Süveyş Kanalı'nın açılması gibi pek çok gelişme deniz ticaret yollarının küresel ticarete daha geniş bir yer kaplamasına neden olmuş, Avrasya coğrafyasındaki geleneksel karayolu güzergâhları yerini denizyolu güzergâhlarına bırakmaya başlamıştır. Denizyollarının daha sık kullanım eğilimi yalnızca bu bölgeler arasındaki ticarete sınırlı kalmamış, 2017 yılı içerisindeki 17,7 trilyon Amerikan Doları hacmindeki mal ihracının %90'lık kısmı denizyoluyla gerçekleştirilmiştir (International Maritime Organization, 2019; United Nations Conference on Trade and Development, 2018).

2018 yılı verileri incelendiğinde toplam mal ihracı içerisinde 6,9 trilyon Amerikan Dolarlık payıyla Avrupa Birliği üyesi devletlerin, 3 trilyon Amerikan Dolarlık payıyla ise ÇHC'nin küresel ticaretteki geleneksel önemlerini korudukları görülmektedir (United Nations Conference on Trade and Development, 2019). Ancak daha önceki yüzyıllarda ulaştırmada büyük paya sahip olan karayollarının kullanımı yerini neredeyse tamamen denizyollarına bırakmıştır. Nitekim ÇHC ve AB arasındaki mal ticaretinin %96'lık kısmı denizyoluyla, %4'lük kısmı ise Kuzey Koridoru olarak adlandırılan Trans-Sibirya Demiryolu hattı üzerinden gerçekleştirilmektedir (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2019). Türkiye'nin Orta Koridor girişimi temelde AB ile ÇHC arasındaki mevcut ticaretin bir kısmını yeniden karayolları ile gerçekleştirilmesini sağlamak temeline dayanmaktadır. Türkiye tarafından planlanan güzergâhta açık denizlere kıyısı olmayan Gürcistan, Azerbaycan, Türkmenistan, Özbekistan, Kırgızistan ve Kazakistan'ın gerek ÇHC ve AB arasında 2018 yılı itibarıyla 600 milyar Avroyu aşan ticarete (European Commission, 2019) rol alabilmesi gerekse kendi mal ve hizmetlerini güzergâh üzerindeki diğer devletlere daha kolay bir şekilde ulaştırabilmesi hedeflenmektedir. Öte yandan Türkiye, güzergâhta yer alması planlanan devletlerin elde edeceği avantajlarla birlikte, Orta Asya ve Güney Kafkasya'nın küresel ticaret ve ulaştırma üzerinden uluslararası toplumla bütünleşmesinde aktif bir rol oynayabilecektir (Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, 2019).

Türkiye'nin Orta Koridor girişimi teknik açıdan ÇHC'den Türkiye'ye uzanan mevcut karayolu ve demiryolu güzergâhlarının daha işlevsel bir şekilde kullanılması esasına dayanmaktadır. Bu bağlamda atılan adımlardan biri ÇHC'nin Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nde yer alan Shihezi kentinden başlayarak Kazakistan'ın Mangışlak Yarımadası'nda bulunan Aktav Limanı'na ulaşan Nomad Ekspres'in kullanılmasıdır. Nomad Ekspres, 07 Kasım 2013 tarihinde Astana'da gerçekleştirilen, II. Uluslararası Ulaşım ve Lojistik İş Formu, "Yeni İpek Yolu" çalışmalarının bir sonucu olarak, Gürcistan, Kazakistan ve Azerbaycan Demiryolları ile Batum, Aktav ve Bakü Liman işletmeleri tarafından imzalanan "Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Hattının Geliştirilmesi için Koordinasyon Komitesi İhdası" anlaşması bağlamında tasarlanmıştır. Projeye devam eden süreçte Türkiye ve ÇHC de katılmış, 28 Temmuz 2015 ile 15 Ocak 2016 arasında Nomad Ekspres kapsamında üç başarılı deneme seferi gerçekleştirilmiştir. Nomad Ekspres'in başarıyla gerçekleştirdiği üç seferden ilkinin 28 Temmuz 2015 tarihinde ÇHC'nin Shihezi kentinden Azerbaycan'ın Kishli İstasyonuna, ikincisini 28 Temmuz 2017 tarihinde yine ÇHC'nin Lianyungang kentinden İstanbul'a, sonuncusunu ise 15 Ocak 2016 tarihinde Ukrayna'nın Çornomorsk kentinden Kazakistan'ın Dostık kentine tamamlamıştır (Middle Corridor Trans-Caspian International Transport Route, 2019). 3540 kilometrelik bir mesafeyi beş gün içerisinde kat edebilen bir güzergâh olarak Nomad Ekspres, Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikasında büyük önem arz etmektedir.

İsmi tarihte Orta Asya'nın önemli ihrac kalemleri arasında yer alan minerallerden biri olan "İacivert taşından" alan "Lapis Lazuli" Güzergâhı, Orta Koridor kapsamında değerlendirilmesi planlanan mevcut güzergâhlardan bir diğeridir. 1997 yılında Asya Kalkınma Bankası tarafından Orta

Asya'daki devletler arasında iktisadi bütünleşmeyi teşvik etmek amacıyla kurulan Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği Programı (CAREC) şemsiyesi altında Afganistan, Türkmenistan, Gürcistan, Azerbaycan ve Türkiye arasında bir koridor inşasına ilişkin gerçekleştirilen görüşmeler, 15 Kasım 2017 tarihinde Aşkabat'ta "Lapis Lazuli Transit, Ticaret ve Taşımacılık Güzergâhı Anlaşmasının" imzalanması ile sonuçlanmıştır. Lapis Lazuli Afganistan'ın Herat şehrinin sınır kasabası Turgundi'den başlayıp Türkmenistan'ın Türkmenbaşı limanına, Hazar Denizi üzerinden Azerbaycan'ın Bakü şehrine, Bakü'den Gürcistan'ın Poti ile Batum limanlarına ve Tiflis şehrine, Tiflis şehrinde ise Kars'a uzanmaktadır (Agenda.Ge, 2017). Afganistan sınırından Türkiye'ye güzergâh üzerinden toplam kat edilen yol yaklaşık 2400 kilometredir.

Orta Koridor girişimi kapsamında önem arz eden bir diğer gerçekleştirilmiş proje, Bakü Tiflis Kars (BTK) demiryoludur. BTK demiryolu projesi, Ermenistan ile ilişkilerinde sorun yaşayan Türkiye ve Azerbaycan'ın mevcut Kars-Gümrü-Bakü ve Kars Gümrü-Tiflis demiryolu hatlarına alternatif bir güzergâh arayışları sonucunda ortaya çıkmıştır. 07 Şubat 2007 tarihinde Tiflis'te bir araya gelen Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan hattın inşası için anlaşmıştır. Toplam 838 kilometre uzunluğundaki demiryolu hattı 30 Ekim 2017 tarihinde ise hizmet vermeye başlamıştır (Güder, 2017). Türkiye'nin mevcut demiryolu altyapısına ek olarak ilk etabı 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete açılan ve İstanbul Boğazi'ni geçiş imkânı sağlayan Marmaray Demiryolu Projesi ile birlikte değerlendirildiğinde BTK demir yolu projesinin, Türkiye'nin Orta Asya ve Güney Kafkasya ile Avrupa arasında ulaştırma alanında bir köprü olma görevinde önemli bir aşamanın kat edildiği görülebilmektedir.

Türkiye'nin Orta Koridor Girişimi yeni kara ve demiryollarının inşası ya da mevcut güzergâhların modernizasyonu ile birlikte güzergâhı kullanacak taraflar için daha işlevsel kullanılabilmesine yönelik atılan uluslararası hukuki adımları da içermektedir. Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi (Türk Konseyi/Keneşi) kapsamında atılan adımlar bu çerçevede değerlendirilebilecek adımlar arasındadır. 1992 yılında gerçekleştirilen ilk "Türk Dili Konuşan Ülkeler Devlet Başkanları Zirvesinden" ardından daha kapsamlı ve kurumsal işbirlikleri gerçekleştirmeye çalışan ancak dönem şartları çerçevesinde bunu gerçekleştiremeyen Türkiye, Azerbaycan, Kırgızistan ve Kazakistan, 03 Ekim 2009 tarihinde Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi'nin Kurulmasına Dair Nahçıvan Anlaşmasını" imzalayarak Türk Konseyini kurmuşlardır. Anlaşma kapsamında Devlet Başkanları, Dışişleri Bakanları Konseyi ile birlikte daimi bir danışma teşekkülü olarak Aksakallar Konseyi kurulmuş, çeşitli alanlardaki bakanlıklar faaliyet ve sorumluluk alanlarına göre daha kapsamlı ve kurumsal işbirlikleri için zemin kazanmışlardır. Bu çerçevede Türk Konseyine üye devletlerin Ulaştırma Bakanları tarafından imzalanan "Ortak İşbirliği Protokolü" ile Bakan Yardımcıları düzeyinde oluşturulan "Koordinasyon Kurulu" üyeler arasında ulaştırma alanında işbirliğini artırma ve olası sorunlara kurumsal çözümler getirilebilmesi için önem arz etmektedir. Öte yandan Türkiye'nin Samsun, Azerbaycan'ın Bakü ve Kazakistan'ın Aktav ile Kuryk Limanları arasında Türk Konseyi kapsamında Kardeş Liman toplantıları düzenlenmekte, Türkiye ve Azerbaycan arasında 2015 yılında imzalanan "Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşmasına" benzer bir anlaşma üzerinde yine Türk Konseyi üye devletleri görüşmelere devam etmektedir.

Türkiye'nin Orta Koridor Girişimi'ni gerçekleştirmeye yönelik atılmış olduğu adımlar arasında 2008 yılında Gümrük Müsteşarlığı'nın başlattığı, devam eden süreçte Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından organize edilen İpek Yolu Girişimi ile bu girişimin projeye çevrilmiş hali Kervansaray Projesi de bulunmaktadır. Çin'den başlayıp Akdeniz'e uzanan tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandırmaya çalışan İpek Yolu Girişimi Türkiye'nin diğer girişimlerinden daha geniş bir coğrafyaya hitap etmeye çalışmıştır. ÇHC, Orta Asya Cumhuriyetleri ve Güney Kafkasya'ya ek olarak Rusya, Irak, İran, Suriye, Pakistan, Afganistan, Hindistan ve Moğolistan'ın dâhil edilmeye çalışıldığı girişimde taraf devletler arasında Gümrük idarelerini devreye sokularak uluslararası ticaretin geliştirilmesi ve kolaylaştırılması hedeflenmiştir. Bu hedef doğrultusunda 2008-2013 yılları arasında toplam altı adet "İpek Yolu Ülkeleri Arasında Ticaretin Geliştirilmesi ve Kolaylaştırılması Konusunda Gümrük İdarelerinin Rolü Hakkında Uluslararası Forum" düzenlenmiştir. Bu forumların 11-12 Kasım 2009 tarihinde Bakü'de gerçekleştirilen ikincisinde İpek Yolu Girişimi'nin projelendirilmesi kararlaştırılmış ve forumda kabul edilen Strateji Belgesi doğrultusunda Kervansaray Projesi ortaya çıkmıştır. Pilot bir İpek Yolu güzergâhının düzenlenmesi, bu rota üzerindeki sınır kapılarının belirlenmesi, sınır

geçişlerini zorlaştıran unsurların tespiti ve sınır kapılarında geçerli olacak asgari standartların belirlenmesi projenin aşamaları olarak belirlenmiştir (Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı AB ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü, 2013). 26-28 Ekim 2011 tarihleri arasında Batum'da gerçekleştirilen dördüncü forumda Batum Deklarasyonu kabul edilmiş ve projenin somutlaştırılması görevi Türkiye'ye verilmiştir. Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan Gümrük İdareleri temsilcileri 2012 yılında kendi sınırlarındaki hudut geçiş noktalarında incelemeler yapmış, projenin gerçekleştirilmesi için hazırladıkları eylem raporunu 29-30 Kasım 2012 tarihinde İstanbul'da düzenlenen beşinci forumda sunmuşlardır. Proje kapsamında daha sonra Aktav Limanı'nın yanı sıra Kazakistan – Kırgızistan sınırında yer alan Ak-Tilek ile Baatyr-Chaldybar Kara Hudut Kapıları da incelemelere dâhil edilmiştir. Kervansaray Projesi'ne ilişkin düzenlenen son forum 14-15 Kasım 2013 tarihlerinde Azerbaycan'ın Gebele kentinde gerçekleştirilmiş, gümrük incelemesine tabi tutulan beş devlet Gebele Deklarasyonu ile projeye ÇHC ile daha önce projede yer alması hedeflenen diğer devletleri projeye davet etmiştir (Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı AB ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü, 2013b).

Son olarak Türkiye'nin çok taraflı ulaştırma politikasında bölgede uygulanmaya çalışılan diğer ulaştırma projeleri ile eş güdümlü hareket ettiğini belirtmekte fayda vardır. Nitekim Türkiye, ÇHC'nin oldukça geniş bir coğrafyaya yayılan, 2017 yılından itibaren ilk on yıllık süreçte 1 trilyon Amerikan Dolarlık bir yatırım gerektirecek, hem kara hem de denizyollarının kullanılmasını ön gören Kuşak ve Yol Girişimi'ni Orta Koridor Girişimi'ne bir rakip olarak görmemektedir. Bu durumun en net göstergesi taraflar arasında 14 Kasım 2015 tarihinde “Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının” imzalanması olmuştur. Mutabakat Zaptının gerekçe kısmında ÇHC'nin çok taraflı ulaştırma politikasıyla uyum içerisinde hareket ederek kendi projelerine finansman imkânı oluşturabileceğini ve Türk şirketlerinin İpek Yolu coğrafyasında ÇHC'nin başlatacağı altyapı ve ulaşım projelerine iştirak edebilmesine imkân sağlayabileceğini iddia edilmektedir (T.C. Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü, 2016).

## Sonuç ve Değerlendirme

Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı tarafından Türk dış politikasının temel konuları arasında sunulan çok taraflı ulaştırma politikaları ekseninde Orta Koridor Girişimi, Türkiye'nin Orta Asya'ya yönelik dış politikasındaki yaklaşım değişimini analiz etmek için değerlendirilmiştir. Bu değerlendirilmenin gerçekleştirilebilmesi için çalışmanın kavramsal çerçevesi dış yardım kavramı temel alarak alınarak çizilmiş, literatürde kavrama ilişkin uluslararası ve ulusal akademik çalışmalar incelenmiştir. İnceleme neticesinde dış yardım kavramı siyasi, iktisadi veya askerî açıdan avantajlı bir gönderenden, en azından gönderene nispetle, daha dezavantajlı bir alıcıya, tek taraflı şekilde yöneltilen somut kaynaklar olarak tanımlanmıştır.

Kavramsal çerçeve çizildikten sonra Türkiye'nin Orta Asya'ya yönelik dış politikasında bir değişimin yaşandığına ilişkin önerme, Türk dış politikasında Özal Dönemi olarak nitelenen dönem ile son yıllardaki Türk dış politikası pratikleri karşılaştırılarak sınanmıştır. Karşılaştırma neticesinde dış yardımın bir etki aracı olarak 2000'li yıllarda daha temkinli bir şekilde ancak daha etkin ve kapsamlı bir şekilde kullanılmaya çalışıldığı sonucuna ulaşılmıştır.

Bu sonuca ulaşılırken iki temel faktör etkin olmuştur. Öncelikle Özal Dönemi'ne kıyasla 2000'li yıllarda Türkiye'nin iktisadi yeterliliklerin artmasına karşın Türkiye, Orta Asya'nın ihtiyaç duyduğu altyapı yatırımlarını tek başına finanse edebilecek seviyeye ulaşamadığının farkına varmıştır. Böylece Türkiye sunmuş olduğu projelerin finansmanı noktasında bölge ve bölgeye komşu devletlerle işbirliği gerçekleştirme noktasında daha istekli bir tutumu benimsemeye başlamıştır. İkinci olarak Türkiye, bölgeye yönelik politikalarda Rusya'nın güvenlik, ÇHC'nin ise iktisadi istikrara yönelik hassasiyetleri daha dikkatli bir şekilde göz önünde bulundurmaya başlamış, kendi projelerinin bu devletlerin çıkarlarına muhalif bir nitelik taşımadığını gösterircesine bu devletleri ya projelere paydaş



olmasını sağlamış ya da bu devletleri resmi ve açık bir şekilde ve de devamlı surette projelere davet etmiştir.

Türkiye'nin Orta Asya'ya yönelik dış politikasında değişimin daha net bir şekilde sunulabilmesi için Türkiye'nin çok taraflı ulaştırma politikasının önemli bir başlığı olan Orta Koridoru incelenmiştir. İncelemeler neticesinde Orta Koridor Girişiminin temelde AB ile ÇHC arasındaki mevcut ticaretin bir kısmını yeniden karayolları ile gerçekleştirilmesini sağlamak temeline dayanan birden çok proje ve girişimin bir bütünü olduğu anlaşılmıştır. Bu çerçevede Nomad Ekspres ve Bakü Tiflis Kars Demiryolu Hatları ile Lapis Lazuli Güzergahı incelenmiş, Türkiye'nin Türk Konseyi şemsiyesi altında Orta Asya ve ulaştırma politikalarına ilişkin atılmış olduğu adımlar değerlendirilmiş, son olarak İpek Yolu Girişimi'nin projelendirilmesiyle şekillendirilmeye başlanan Kervansaray Projesinin temel dinamikleri ortaya konmuştur.

Çalışmada ele alınan tüm veriler ışığında Türkiye'nin çok taraflı ulaştırma politikasına büyük önem verdiği görülmektedir. Çalışmanın verilerine tamamlanan Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Avrasya Tüp Geçidi ve İstanbul Havalimanı projelerinin yanı sıra Çanakkale Boğazı Köprüsü, Üç Katlı Tüp Geçit, Çandarlı ve Mersin Limanları, Edirne - Kars Hızlı Tren ve Bağlantıları Demiryolu gibi inşası devam etmekte olan projeler birer veri olarak eklendiğinde Türkiye tarafından verilen bu önemi yalnızca dış politika ile sınırlı kalmadığı da görülmektedir. Öte yandan Türkiye'nin Özal Dönemi'nde Orta Asya'ya yönelik uyguladığı dış politika Türkiye'nin mevcut iktisadi kapasitesi, Rusya ve ÇHC'nin bölgeye daha yoğun bir şekilde eğilmesiyle, dönem itibariyle geçersizliğini korumaktadır. Bölgede Türkiye'yi bölgeye komşu büyük güçlerle rekabete sokabilecek politikalarsansa bölgede iş birliğini teşvik eden projelerle detaylandırılmış girişimci yaklaşımın daha kabul edilebilir bir tutum olduğu özellikle Orta Koridor Girişimi kapsamında tamamlanan başarılı projelerle kendini göstermektedir.

### **Kaynaklar**

- Agenda.Ge. (2017, November 16). *Georgia Joins Lapis Lazuli Transit Corridor Connecting Europe and Asia*. Ekim 9, 2019 tarihinde <https://agenda.ge/en/news/2017/2518> adresinden alındı.
- Alagöz, M., Yapar, S., ve Uçtu, R. (2004). Türk Cumhuriyetleri ile İlişkilerimize Ekonomik Açından Bir Yaklaşım. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(12), 59-74.
- Alperen, Ü. (2018). Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Çin'in Orta Asya Politikası. *Bilge Strateji*, 10(19), 17-38.
- Conserva, H. T. (2001). *Earth Tales: New Perspectives on Geography and History*. Indiana: 1stbooks Library.
- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu. (2019, Ekim 17). *DEİK, Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki Konumunu 8 Farklı Senaryoyla Ortaya Koydu*. Ekim 23, 2020 tarihinde DEİK: <https://www.deik.org.tr/basin-aciklamalari-deik-turkiye-nin-kusak-ve-yol-girisimi-ndeki-konumunu-8-farkli-senaryoyla-ortaya-koydu> adresinden alındı.
- European Agreement on Main International Traffic Arteries. (1975, November 15). *United Nations Treaty Collection*, XI-B-28. Ekim 13, 2019 tarihinde [https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-28&chapter=11&lang=en#top](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-28&chapter=11&lang=en#top) adresinden alındı.
- European Commission. (2019, August 2). *Countries and Regions: China*. Ekim 7, 2019 tarihinde <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/china/> adresinden alındı.

- Gebele Deklarasyonu. (2013, Kasım 15). *İpek Yolu Ülkeleri Arasındaki Ticaretin Kolaylaştırılması ve Geliştirilmesinde Gümrük İdarelerinin Rolü Konulu 6. Uluslararası Forum*. Ekim 5, 2019 tarihinde <http://ab.gtb.gov.tr/data/528b6b46487c8ea534b1540b/GEBELE%20DEKLARASYONU%20-%20T%C3%9CRK%C3%87E.pdf> adresinden alındı.
- Grant, R., and Nijman, J. (1998). The Foreign Aid Regime in Flux: Crisis or Transition? R. Grant, and J. Nijman (Dü) içinde, *The Global Crisis in Foreign Aid* (s. 3-10). New York: Syracuse University Press.
- Güder, İ. (2017, Ekim 30). Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nda İlk Tren Yola Çıktı. *Anadolu Ajansı*. Ekim 14, 2019 tarihinde <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/baku-tiflis-kars-demiryolunda-ilk-tren-yola-cikti/951643> adresinden alındı.
- Hale, W. (2002). *Turkish Foreign Policy: 1774-2000*. London: Frank Cass.
- Hancock, G. (1992). *Lords of Poverty: The Power, Prestige, and Corruption of the International Aid Business*. New York: The Atlantic Monthly Press.
- International Maritime Organization. (2019). *IMO Profile* . Ekim 5, 2019 tarihinde <https://business.un.org/en/entities/13> adresinden alındı.
- Karpat, K. (2015). The Sociopolitical Environment Conditioning the Foreign Policy of the Central Asian States. A. Dawisha, and K. Dawisha (Dü) içinde, *The International Politics of Eurasia Vol. 4: The Making of Foreign Policy in Russia and the New States of Eurasia* (s. 177-214). New York: Routledge.
- Kirişçi, K. (2009, Spring). The Transformation of Turkish Foreign Policy: The Rise of The Trading State. *New Perspectives on Turkey*, (40), 29-57.
- Lancaster, C. (2007). *Foreign Aid: Diplomacy, Development, Domestic Politics*. Chicago: The University of Chicago Press.
- McGillivray, M., and White, H. (1993). Explanatory Studies of Aid Allocation Among Developing Countries: A Critical Survey. International Institute of Social Studies of Erasmus University Rotterdam (ISS). The Hague: ISS Working Papers General Series 18942.
- Middle Corridor Trans-Caspian International Transport Route. (2019). *History of Company*. Ekim 6, 2019 tarihinde <http://titr.kz/en/about-the-association/history-en> adresinden alındı.
- Mikesell, R. F. (1968). *The Economics of Foreign Aid*. Chicago: Aldine Publishing.
- Milliyet. (1992, Ekim 31). Türk Ortak Pazarı Erken. *Milliyet*, s. 15.
- Morgenthau, H. (1962). A Political Theory of Foreign Aid. *American Political Science Review*, 56(2), 301-309.
- Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği. (1994). *Türkiye Ekonomisi: 1993 Değerlendirmesi 1994 Beklentileri*. MÜSİAD Araştırma Raporları 4. İstanbul: Prestij.
- Oran, B. (2008). Dönemin Bilançosu. B. oran (Dü.) içinde, *Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar* (Cilt II, s. 8-30). İstanbul: İletişim Yayınları.

- Picard, L. A., and Groelsema, R. (2008). U.S. Foreign Aid Priorities: Goals for the Twenty-First Century. L. A. Picard, R. Groelsema, and T. F. Buss (Dü) içinde, *Foreign Aid and Foreign Policy: Lessons for the Next Half-Century* (s. 3-23). New York: M. E. Sharpe.
- Protocol Concerning the European Conference of Ministers of Transport*. (1954). Ekim 10, 2019 tarihinde United Nations Treaty Series: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20184/v184.pdf> adresinden alındı.
- Rumer, E. (2007). The United States and Central Asia: In Search of a Strategy. E. Rumer, D. Trenin, and H. Zhao (Dü) içinde, *Central Asia: Views from Washington, Moscow, and Beijing* (s. 75-136). New York: M. E. Sharpe.
- Sönmezoğlu, F. (2014). *Uluslararası Politika ve Dış Politika Analizi* (Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 6. b.). İstanbul: Der Yayınları.
- Sönmezoğlu, F. (2016). *Son Onyıllarda Türk Dış Politikası: 1991-2015*. İstanbul: Der Yayınları.
- T. C. Resmi Gazete. (1992, Ocak 27). *Kanun Hükmünde Kararname*. Ocak 23, 2020 tarihinde <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/21124.pdf> adresinden alındı.
- T.C. Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü. (2016, Şubat 24). *Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı*. Ekim 14, 2019 tarihinde <https://www2.tbmm.gov.tr/d26/1/1-0673.pdf> adresinden alındı.
- T.C. Başbakanlık Türk İşbirliği ve Kalkınma İdaresi Başkanlığı. (2004). *2004 TİKA Faaliyet Raporu*. Ocak 23, 2020 tarihinde [https://www.tika.gov.tr/upload/2017/YAYINLAR/Faaliyet%20Raporlar%C4%B1/2004/2004%20TIKA\\_Faaliyet.pdf](https://www.tika.gov.tr/upload/2017/YAYINLAR/Faaliyet%20Raporlar%C4%B1/2004/2004%20TIKA_Faaliyet.pdf) adresinden alındı.
- Taffet, J. F. (2007). *Foreign Aid as Foreign Policy: The Alliance for Progress in Latin America*. New York: Routledge.
- Trenin, D. (2007). Russia and Central Asia: Interests, Policies, and Prospects. E. Rumer, D. Trenin, and H. Zhao (Dü) içinde, *Central Asia: Views from Washington, Moscow, and Beijing* (s. 18-74). New York: M. E. Sharpe.
- Türk Eximbank. (2020). *Bankamız Hakkında*. Ocak 23, 2020 tarihinde <https://www.eximbank.gov.tr/content/files/d24882ab-3498-4d65-909a-4f56662eeeed/turk-eximbank-tarihce> adresinden alındı.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2019). *Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası*. Ekim 6, 2019 tarihinde [http://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_nin-cok-tarafli-ulasirma-politikasi.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulasirma-politikasi.tr.mfa) adresinden alındı.
- Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı AB ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü. (2013, Kasım 21). *İpek Yolu Girişimi ve Kervansaray Projesi*. Ekim 8, 2019 tarihinde <https://ab.gtb.gov.tr/uluslararasi-projeler/ipek-yolu-girisimi-ve-kervansaray-projesi> adresinden alındı.
- United Nations. (1954). *Protocol Concerning the European Conference of Ministers of Transport*. 184(2436-2455). Ekim 1, 2019 tarihinde United Nations Treaty Series: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20184/v184.pdf> adresinden alındı.

United Nations Conference on Trade and Development. (2018, December 5). *Total Merchandise Trade*. Ekim 8, 2019 tarihinde United Nations Conference on Trade and Development Handbook of Statistics 2018: <https://stats.unctad.org/handbook/MerchandiseTrade/Total.html> (Erişim 03.10.2019) adresinden alındı.

United Nations Conference on Trade and Development. (2019). Ekim 14, 2019 tarihinde UNCTADSTAT: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx> adresinden alındı.

Walker, J. W. (2015). Ambitions of Grandeur: Understanding Turkey's Foreign Policy in a Changing World Volume I. B. H. Denoon (Dü.) içinde, *China, The United States, and the Future of Central Asia: U.S.-China Relations* (s. 296-322). New York: New York University Press.

Yinanç, B. (1992, Ekim 31). Hedef, AT gibi Entegrasyon. *Milliyet*, s. 15.

## **Extended Abstract**

### **Introduction**

In the study, it has been seen that the concept of foreign aid is considered among the instruments used by the states in achieving various objectives determined in the field of foreign policy in the international relations literature. One of the generally accepted issues in the literature is the foreign aid was realized as a result of strategic, political or commercial motives. On the other hand, unlike this mainstream view that approaches foreign aid from a Marxist point of view through “dependency” or a realist one by emphasizing the concept of “interest” there are views, close to the “liberal” and “constructivist” approach, which assumes that foreign aid can be constructed with “humanitarian” or “moral” motives. Following an overview of the international relations literature on the concept of foreign aid, the concept was defined as concrete sources unilaterally directed from a political, economic or military advantageous donor to at least a more disadvantaged recipient than the donor.

### **Change of Turkey's Central Asia Policy**

The crises experienced by the Central Asian Republics coincided with the political and economic crises that occurred on the territory of Russia, the successor of the Soviet Union. The fact that Russia could not take steps to end the crises in Central Asia in the former Soviet region at a time when Russia was struggling with its crises created the impression that Russia lost its effectiveness in the region and there was a kind of power gap in the region. The then Turkish President Turgut Özal was one of the leaders who share this impression and sees an opportunity for Turkey to fill the power vacuum that occurred in the region. However, the ideas put forward in terms of institutionalizing the investments in the region by Turkey have not been accepted by the regional states as of the period. The reason for this is that the Central Asian Republics are concerned about the internal crises they are experiencing, adding a possible external crisis to the region by creating a new situation that may disturb Russia or creating an effect similar to the Soviet influence in the long term against their independence. On the other hand, considering its political and economic capacity in the period, Turkey was not seen to be able to undertake such initiatives without the support of a partner such as the United States or the European Economic Community, which has a relatively passive policy towards the region. In the light of all these developments, Turkey’s foreign policy towards Central Asia has begun to show a change in recent years. In the process of change, policies aimed at Central Asia were planned to create new cooperation environments beyond energy and cultural cooperation and to accelerate the integration of the region with the international community. Another change observed in Turkey’s policy is the inclusion of Russia and the PRC to the cooperation initiatives that try to perform in Central Asia by Turkey. The Multilateral Transport Policy is of great importance in terms to examine the changing nature of Turkey's foreign policy towards the region.

### **Turkey’s Middle Corridor Initiative**

Turkey’s Middle Corridor initiative is based on the realization of a portion of the existing trade between the PRC and the EU with the highways again. As the countries on the route planned by Turkey, Georgia, Azerbaijan, Turkmenistan, Uzbekistan, Kyrgyzstan, and Kazakhstan will be able to take part in the trade between the EU and China and provide their goods and services to the other countries more easily. On the other hand, Turkey will gain an advantage with the state planned to take place on routes, will be able to play an active role in Central Asia and South Caucasus integration with the international community over global trade and transportation. Turkey's Middle Corridor Initiative includes international legal regulations along with the steps being taken for the construction of new highways and railways or the modernization of the existing routes to be more functional for use. It is worth noting that Turkey is moving coordinated with other multilateral transportation projects in the region in implementing her multilateral transport policy. Indeed, Turkey’s Middle Corridor Initiative is not seen as PRC’s Belt and Road Initiative as a rival. The clearest indication of this situation was the signing of the Memorandum of Understanding between the parties.

## **Conclusion and Evaluation**

Turkey's multilateral transport policy was examined in the context of the Middle Corridor initiative to present the changing trend in Turkish foreign policy towards the Central Asian region more clearly. As a result of the findings, it was understood that the Middle Corridor Initiative is a combination of multiple projects and initiatives. In this context, international projects were examined, Turkey's steps for the Central Asian region and transport policy under the umbrella of the Turkish Council evaluated, finally the basic dynamics of the Caravanserai Project, which began to be shaped by the project of the Silk Road Initiative, were presented. In the light of all the data discussed in the study, it is observed that the multilateral transport policy attaches great importance to Turkish foreign policy. When the completed and ongoing national transportation projects are also taken into consideration, it is seen that this importance is not limited to foreign policy. It is seen that the contemporary entrepreneurial approach of Turkey towards the Central Asian region elaborated by projects encouraging cooperation is more acceptable than policies that can compete with the big powers neighboring the region.