

ORTADOĞU'DA ORTAK KORİDOR

*Hac Yolu ve İbrahim Üçgeni Ekseninde
Barış Odaklı Stratejik Entegrasyon Modeli*



Muhittin Beyaz

Ortadoğu Kalkınma ve Barış Derneği

Ankara – Türkiye

2026



Üçgeni Ekseninde Barış Odaklı Stratejik Entegrasyon Modeli

Yürütücü Özet

Bölgesel Entegrasyon ve Jeoekonomik Koridor Vizyonu

Yeni dünya düzeniyle uyumlu Orta Doğu’da geliştirilen “Ortak Koridor” vizyonu, tarihsel Hac Yolu güzergahından ilham alan ve bölgenin ortak kültürel mirasına yaslanan iddialı bir entegrasyon projesidir. Orta Doğu Kalkınma ve Barış Derneği ve OKV Uluslararası Altyapı Yatırım A.Ş. öncülüğünde başlatılan Ortak Koridor, Orta Doğu’yu Batı ile Doğu ticaretinin tarafsız lojistik buluşma merkezi haline getirmeyi hedeflemektedir. Proje Ortadoğu halklarının paylaştığı kadim değerlerden güç almakta olup bu vizyoner girişim bölgeyi dini ve etnik olarak birleştiren tarihsel hac rotasını modern bir kalkınma ve barış koridoru fikrine dönüştürmektedir. Jeoekonomik açıdan proje, İpek Yolu’ndan Baharat Yolu’na, Türkiye-Irak Kalkınma Yolu’ndan, Zengezur Koridoru’na ve Süveyş Kanalı’na kadar uzanan mevcut ve planlanan uluslararası ticaret yollarını Ortadoğu’nun stratejik bölgelerinde bir araya getirerek üç kıta (Asya, Avrupa ve Afrika) arasında kesintisiz bir ağ oluşturmayı ve üç kıtayı birleştirmeyi öngörmektedir. Böylece küresel ticaret, Süveyş gibi dar boğazlardan çıkarılıp çok yönlü bir akış güzergahı kazandıracaktır. Orta Doğu’da ilk kez çatışma dinamiklerinden bağımsız, tüm Ortadoğu ülkelerini kapsayan tarafsız bir ekonomik merkez rolü üstlenmiş olacaktır. Batı ve Doğu’nun ticaret yollarını tarafsız bir Orta Doğu coğrafyasında birleştirmeyi planlayan bu koridor, bölge ülkeleri arasındaki iş birliğini derinleştirip ekonomik kalkınma ile kalıcı barışı tesis etmeyi amaçlamaktadır.

Stratejik Lojistik Üsler: İbrahim Üçgeni/piramidi

Ortak Koridor güzergahı Türkiye-Şanlıurfa’dan başlayıp Suriye-Ürdün üzerinden Akabe’ye ve Irak- üzerinden Kuveyt’e uzanan iki hat üzerinden ilerleyerek Suudi Arabistan’ın kuzey sınırlarında birleşmektedir. “Şekil 6. Ortak Koridor Yerel Entegrasyon Haritasında” planlanan stratejik lojistik üslerin konumlarını göstermektedir.

Bu vizyonun omurgasını, Orta Doğu genelinde konumlanacak üç stratejik lojistik ve serbest ticaret üssü oluşturmaktadır. Bu üç üs bir arada bölgenin ticari ve barış omurgasını oluşturacaktır. “Hz. İbrahim Üçgeni veya Hz. İbrahim Piramidi olarak da adlandırılacağı üzere, Bu piramit entegrasyonu her bir köşesi, Ortadoğu’yu çevreleyen stratejik ve kritik bölgelerde birer ticaret kavşağı işlevi görecektir. Aşağıda bu üslerin konumu ve işlevleri özetlenmektedir:

- ✓ Kuveyt-Basra Serbest Üssü: İran, Irak, Kuveyt ve Suudi Arabistan’ı dar sınırlarda birleştiren noktada Kuveyt Körfezi kıyısında kurulacak olup Orta ve Güney Asya ticaretini Ortadoğu’ya taşıyan bir giriş kapısı işlevi görecektir.
- ✓ Ürdün-Akabe Serbest Üssü: Suudi Arabistan, Ürdün, İsrail ve Mısır’ı yine çok dar sınırlarda buluşturan Akabe Körfezi kıyısında kurulacaktır. Bu üs Afrika kıta ticaretini, Kızıldeniz ve Doğu Akdeniz ticaretini Ortadoğu’ya taşıyan ikinci bir giriş kapısı olacaktır.

- ✓ Türkiye-İbrahim Serbest Üssü: Türkiye'nin güneydoğusunda (Şanlıurfa civarında) kurulması öngörülen bu üs, Türkiye, Suriye, Irak ve İran'ın stratejik merkezi olarak bulunduğu bir konum olarak (proje geliştikçe Zengezur Koridoru için Kafkasya ülkelerinin de dahil edilmesi ile) transit Asya-Avrupa ticaretini Ortadoğu'ya taşıyan üçüncü bir kapı olacaktır.

Batı, doğu ve kuzey olarak konumlanan piramit şeklindeki bu üç merkez, koridor boyunca kesintisiz ticareti mümkün kılacak şekilde birbirine entegre edilecektir. Ülkeler arasında sağlanacak gümrük iş birliği ve vergi indirimi anlaşmaları sayesinde sınır geçişleri adeta bir formaliteden çıkarılarak ekonomiye hız kazandırılacaktır. Geleneksel olarak engel kabul edilen sınırlar, proje ile birleştirici kavşak noktaları haline gelecektir. Öte tarafta koridorun coğrafi güzergahı da tarihi ve ekonomik mantığa uygun biçimde tasarlanmıştır: Güzergah, Türkiye'nin Şanlıurfa ilinden başlayıp iki koldan uzanan; Batı kolu Suriye ve Ürdün üzerinden Akabe Körfezi'ne inerken, Doğu kolu Irak üzerinden Kuveyt'e ulaşmaktadır. İki hat Suudi Arabistan'ın kuzey sınırında Kuveyt ve Ürdün'ü bir birine bağlamaktadır. Böylece Orta Doğu'nun kuzeyi, güneyi, doğusu ve batısı tek bir ulaştırma omurgasıyla birbirine bağlanmış olacaktır. Bu güzergah üzerindeki ülkeler: Türkiye, Suriye, Ürdün, Suudi Arabistan, Kuveyt ve Irak ortak bir ekonomik değer zincirinin kalbi haline gelirken; İsrail, Mısır, İran ve Körfez ülkeleri gibi komşu ülkeler de bu entegrasyona stratejik üsler üzerinden dolaylı biçimde dahil olma imkanı bulacaktır.

Dijital ve Enerji Altyapıları

Ortak Koridor girişimi, yalnızca fiziksel ticaret yollarını değil, dijital ve enerji altyapılarını da kapsayacak bütüncül bir kalkınma modeli öngörmektedir. Projenin ekonomik boyutu kadar teknolojik ve çevresel boyutu da çağın gereklerine uygun şekilde tasarlanmıştır. Klasik altyapı yatırımlarının ötesine geçilerek, güzergah boyunca dijital ve yeşil bir ulaşım ağı oluşturulması hedeflenmiştir. Bu kapsamda, koridor boyunca uydu tabanlı internet (örnek olarak Starlink) ile kesintisiz iletişim sağlanacak; yüksek hızlı tren hatları, modern lojistik limanları ve yenilenebilir enerji sistemleri entegre edilerek ulaşım altyapısı dijital çağa uyumlu hale getirilecektir. Böylece koridor, mal ve hizmet akışının yanı sıra bilgi akışını da hızlandıran entegre bir ekonomik ekosistem işlevi görecektir. Proje yetkilileri, yeni dünya düzeninin artık yalnızca yollarla değil "veriyle de örüldüğünü", dolayısıyla kendi girişimlerinin ticari ve dijital bir entegrasyon modeli sunduğunu vurgulamaktadır. Bu dijitalleşme ve sürdürülebilir altyapı vizyonu, koridorun uzun vadeli etkinliği ve kalıcılığı açısından önemli bir avantaj sağlamaktadır.

Projenin en önemli avantajı mevcut ulaşım ağlarını diplomatik iş birliğiyle birleştirmesidir. Yani büyük ölçekli yeni altyapılar inşa etmek yerine mevcut ve stratejik olarak belirlenen yollar, sınır kapıları ve limanlar arasında koordinasyon sağlanarak proje hızlı bir şekilde hayata geçirilecektir. Bu yaklaşım, gereken finansman yükünü asgari düzeyde tutarken getiriye maksimize etmektedir. Bu yaklaşımla Ortak Koridor projesi, benzer projelere kıyasla çok daha düşük bir maliyetle hayata geçirilebilecektir.

Kültürel Diplomasi ve Orta Doğu’da Barış için Ortak Vizyon

Proje, sadece ekonomik ve teknolojik boyutlarıyla değil, aynı zamanda kültürel diplomasi boyutuyla da öne çıkmaktadır. Ortak Koridorun kültürel aksı olan Hac Yolu projesi, adından da anlaşılacağı üzere, Hz. İbrahim İncına mensup hacıların kullandığı bu rotanın tarihsel ve manevi önemini ekonomik ve kültürel açılardan yeniden canlandırma hedefi güdülmektedir. Geçmişte hac kabilelerinin ve kervanların izlediği yol, sadece dini bir güzergah olmayıp aynı zamanda ticaretin, turizmin ve medeniyetler arası etkileşimin de rotası olmuştur. Adı kervan yol anlamına gelen Harran Antik Kenti bu yol güzergahının tacı durumundadır. Ortak Koridorla bu tarihsel hat, ortak mirastan güç alarak ortak bir gelecek inşa etme idealiyle modern bir barış ve kalkınma koridoru olarak hayata geçirilecektir. Bu yönüyle girişim, bölge halkları arasında insandan insana, inançtan inanca temas, turizm ve kültürel alışverişi teşvik eden yumuşak güç unsurunu barındırmaktadır.

Projenin büyük vizyonu, farklı inanç ve kültürleri ortak değerler etrafında birleştirmeyi öngörmektedir. Ortak değerler kadar ticaret barışın anahtarıdır ilkesi ile yola çıkan Ortak Koridor projesi, Ortadoğu ülkelerinde rekabet yerine ortak refahı hedefleyen bir zihniyet değişimini teşvik etmektedir. Doğru kurgulanmış ticari ortaklıkların, ülkeler arasında güven tesis ederek siyasi gerginlikleri azaltacağı ve kalıcı barışı besleyeceği, demokratik süreci olgunlaştıracağı öngörülmektedir. Bu koridor, medeniyetlerin çatışmasından ziyade kesişmesini sağlayacak yapısıyla yalnızca ekonomik değil, doğrudan barışa hizmet eden bir girişimdir. Proje yeni dünya düzeninin zorunlu olarak kesiştiği batı ile doğu medeniyetlerini Ortadoğu’da kontrollü bir şekilde kesiştiren, bölgeyi “tarafsız” kimliğe dönüştüren, çatışma yerine iş birliği inşa eden sorumlulukla hazırlanmıştır.

Diplomatik olarak da proje, bölgesel barış ve iş birliğini perçinlemeyi amaçlayan yeni bir yaklaşıma işaret etmektedir. Ortadoğu ülkelerinin son yıllarda kendi aralarında geliştirdiği ticaret, ulaştırma ve enerji odaklı ortaklıkların artık “sadece ekonomik değil, barış odaklı” olduğu vurgulanmaktadır. Ortak Koridor projesi de tam bu vizyonun somut ve projelenmiş bir ürünü olarak görülmektedir.

Sonuç

Ortak Koridor, Ortadoğu’nun kronik sorunlarına kapsamlı bir proje ile çözüm sunmaktadır. Ortadoğu coğrafyasının atardamarlarını takip eden tarihi hac rotasını, yeni dünya düzenini şekillendiren ticaret koridorları arasında Ortadoğu’yu ticaret ve barış kavşağına dönüştürme iddiasıyla ortaya çıkmıştır. Bu girişim, ekonomik kalkınma, teknolojik dönüşüm, kültürel diplomasi ve barış inşasını entegre eden bütüncül bir vizyon ortaya koymaktadır. Proje, Orta Doğu’yu Batı ile Doğu arasında tarafsız bir köprü konumuna taşıyarak bölgenin kaderini değiştirmeyi amaçlamaktadır. Üç kıtayı birleştiren ve yenilikçi altyapılarla donatılan bu koridor, yalnızca refahı artırmakla kalmayıp uluslararası iş birliğini ve barışı pekiştirmeyi hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler

Ortak Koridor; Hac Yolu Projesi; İbrahim Üçgeni; Ortadoğu ticaret yolları; bölgesel entegrasyon; barış ve kalkınma; jeoekonomik koridor; lojistik ağlar; kültürel diplomasi; Abraham Path; Ortadoğu.

İÇİNDEKİLER

Özet

Anahtar Kelimeler

1. Giriş
2. Ortadoğu'nun Jeopolitik ve Ekonomik Durumu
3. İbrahim Üçgeni Modeli: Türkiye–Ürdün–Kuveyt Serbest Ticaret Üsleri
4. Dijital, Lojistik ve Ekonomik Altyapı Boyutu
5. Ortak Koridor Projesi: Orta Doğu'dan Geçen Ticaret Yollarının Entegrasyonu
 - 5.1.Orta Doğu: Tarihî ve Stratejik Ticaret Yollarının Kavşağı
6. Temiz Enerji ve Dijital Entegrasyon: Ortak Koridorun Sürdürülebilir Geleceği
7. Ortak Koridor Projesinin Vizyonu ve Kapsamı
8. Güzergah ve Stratejik Lojistik Üsler
9. Mevcut Altyapının Kullanımı ve Düşük Maliyet Stratejisi
10. Ticaret Savaşlarına Arabuluculuk ve Barış Pazarının İnşası
11. Orta Doğu'nun Barış ve Ticaret Koridoru
12. Kültürel Entegrasyon ve Tarihsel Bağlam: İbrahim Mirası
13. Hac Yolu Projesi/ Abraham Path Girişimi
14. Bölgesel Barışa Katkı Potansiyeli
15. Uluslararası Bağlantılar: Kuşak-Yol, Global Gateway ve Afrika Entegrasyonu
16. Politik Riskler ve Fırsatlar
17. Sonuç: Orta Doğu'nun Barış ve Kalkınma Koridoru
18. Kaynakça:
19. Yazar Hakkında

1. Giriş

Ortadoğu, yüz yıllarca süren çatışmalar ve istikrarsızlık döneminin ardından ticari güzergahlarla jeopolitik konumunun önem kazandığı bir döneme girmektedir. Son yıllarda Ortadoğu devletleri arasındaki diplomatik buzlar erimeye başladı; Suudi Arabistan ve İran, 2023'te Çin arabuluculuğunda ilişkileri normalleştirme kararı alarak bölgesel güç dinamiklerinde dönüm noktası yarattı.¹ Bununla eş zamanlı olarak, Körfez ülkeleri ve Türkiye gibi aktörler ekonomik kalkınma ve bölgesel entegrasyon odaklı yeni vizyonlar geliştirmektedir. Bu hızlı değişimlerin yeni dönemin bir hazırlığı olduğu açıkça görülmektedir. Uluslararası Para Fonu'nun değerlendirmelerine göre, yüksek enflasyon gibi zorluklara rağmen Ortadoğu'nun ekonomik görünümü 2025 itibariyle olumlu sinyaller vermektedir; özellikle Körfez ülkelerindeki petrol dışı sektörlerin dayanıklılığı sayesinde bölge büyüme hızını artırma yolundadır. Bu toparlanma işaretleri, bölgeye yönelik artan yatırım iştahıyla birleşince, Ortadoğu'nun jeoekonomik rolü her anlamda küresel çapta yeniden önem kazanıyor.²

Ortadoğu'nun stratejik önem kazandığı bu minvalde Ortak Koridor projesi, Ortadoğu'nun jeopolitik ve ekonomik kapasitesini küresel bir konuma yükseltmektedir. Proje, Türkiye, Ürdün ve Kuveyt arasındaki "İbrahim Üçgeni" ekseninde üç stratejik serbest ticaret ve lojistik üssün kurulmasını; bu sayede Orta Doğu'nun ticaret omurgasının inşasını hedefliyor. Stratejik omurgayı ifade eden "İbrahim" vurgusu, bölgenin ortak tarihi mirasına (Hz. İbrahim geleneğine) ve farklı toplumları bir araya getiren kültürel bağlarına atıf yaparak, ekonomik entegrasyonu kültürel uyumla pekiştirmeyi amaçlıyor. Bu makalede Ortadoğu'nun güncel jeopolitik ve ekonomik durumu ışığında Ortak Koridor girişimini mercek altına alacak; İbrahim Üçgeni modeli, dijital-lojistik altyapı boyutu, tarihsel ve kültürel Hac Yolu bağlamı ile bölgesel barışa katkı potansiyeli, küresel bağlantılar, politik riskler ve fırsatlar ile uygulanabilir yol haritası ve politika önerileri sırasıyla ele alınacaktır.

1 Reuters, "Saudi Arabia and Iran agree to resume ties in China-brokered deal," 10 Mart 2023.

2 International Monetary Fund (IMF), Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia (Washington, DC:IMF, 2024)

2. Ortadoğu'nun Jeopolitik ve Ekonomik Durumu

Ortadoğu, 2020'lerin ortalarından bu yana jeopolitik olarak yeniden şekillenmektedir. Bir yanda İsrail ile Arap ülkeleri arasında normalleşme ve iş birliği yönünde tarihi önemli adımlar atılıyor.³ Öte tarafta Pekin'de imzalanan Suudi Arabistan-İran anlaşması ile iki ülkenin diplomatik ilişkileri yeniden tesis edilmektedir. Ortadoğu'da dış aktörlerin özelde Pekin'in Kuşak ve Yol girişimi (BRI) ile rolü ve Washington'un nüfuzundaki görelî gerilemesi bölge için yeni bir dönemin işareti olmuştur. 2023 G20 Zirvesi'nde duyurulan Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC) girişimi, Hindistan'dan Körfez üzerinden Avrupa'ya uzanacak yeni bir ulaştırma hattı vizyonu yine Ortadoğu'yu küresel gündeme taşımıştır.⁴ IMEC projesi, ticaret, enerji ve dijital bağlantıyı geliştirmeyi hedefleyen çok uluslu bir girişim olup Hint Okyanusu'nu Basra Körfezi'ne, Suudi Arabistan üzerinden karayoluyla Akdeniz'e bağlamayı öngörüyor. Bu koridorun Hindistan-Avrupa arasındaki kritik ürünlerin nakil süresini ortalama %50'den fazla kısaltacağı ve Çin'in Kuşak-Yol ağına alternatif bir güzergah sunacağı hesaplanıyor. Yeni dünya düzeninde bölge içi aktörler ve küresel güçler, Ortadoğu'yu ticaret ve altyapı ağının merkezi haline getirme yarışında. Doğal olarak bu süreç Ortadoğu'yu şekillendirirken yeni riskler ve fırsatları da beraberinde getirecektir.

Ekonomik açıdan bakıldığında, Ortadoğu ülkelerinin çoğu uzun vadeli büyüme ve çeşitlenme stratejilerine yönelmiş durumda. IMF'nin 2025 projeksiyonları, bölgenin genel büyüme oranlarında toparlanma öngörürken, özellikle Körfez ekonomilerinin petrol dışı sektörlere yaptıkları yatırımlarla dayanıklılık kazandığını vurgulamaktadır.⁵ Suudi Arabistan'ın 2024'te %2 civarında olan GSYH büyümesinin 2025'te %4'e çıkacağı beklentisi, petrol fiyatlarındaki oynaklığa rağmen ekonomik çeşitlenmenin meyvelerini vermeye başladığını gösteriyor.⁶ Benzer şekilde Birleşik Arap Emirlikleri, Katar ve Kuveyt gibi ülkeler altyapı, finans ve teknoloji alanlarında önemli atılımlar yaparak bölgesel bir ticaret ve finans merkezi konumlarını pekiştirme çabasındalar. Mısır, Ürdün gibi nüfusça büyük ama kaynak kısıtlı ülkeler ise yüksek enflasyon, borç yükü ve işsizlikle mücadele etmekle beraber, Körfez sermayesi ve uluslararası finansmana daha fazla erişim sağlama gayretinde.

Suriye, Irak, Lübnan gibi ekonomilerini toparlamak isteyen ülkelerde dahil genel tablo, bir bütün olarak bölge ülkelerinin ekonomik ortaklıklar yoluyla kazan-kazan fırsatları aradığı bir döneme girildiğini gösteriyor. Geçmişte Orta Doğu ve Kuzey Afrika (MENA) bölgesi, dünyada en az entegre olmuş ekonomik bölgelerden biriydi; toplam dış ticaretinde komşu ülkelerin payı

3 The Abraham Accords Declaration, "Abraham Accords Peace, Diplomatic Relations and Full Normalization between the United Arab Emirates and the State of Israel", 13 August 2020.

4 G20 Leaders, New Delhi Leaders' Declaration, New Delhi, 9-10 September 2023

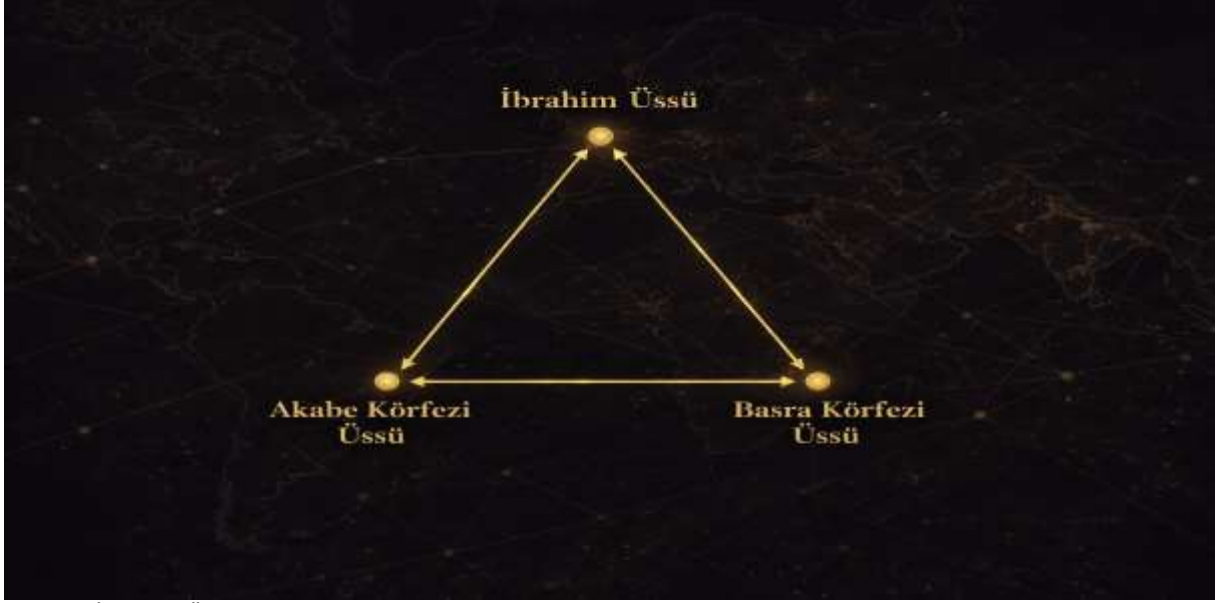
5 International Monetary Fund (IMF), Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia (Washington, DC: IMF, 2024) 12-18

6 International Monetary Fund (IMF), World Economic Outlook Database, October 2024 edition, Saudi Arabia country data.

%10'un altında kalarak Avrupa veya Asya'nın çok gerisinde seyrediyordu.⁷ Ancak yeni dünya düzeni ve stratejik önem kazanan Ortadoğu ülkeleri temelde yeni bir politika izlemektedir. Petrol-sonrası döneme hazırlanan Körfez vizyonları, enerji bağımlılığını azaltmak isteyen üretici ülkeler ve genç nüfuslarına istihdam arayan doğu Akdeniz ekonomileri, giderek daha fazla bölgesel bütünleşme politikasını benimsiyor.⁸ Özetle, Ortadoğu'nun jeopolitik ve ekonomik şartları, bölge içi entegrasyonu teşvik eden ve dış bağlantılarla desteklenen yenilikçi projeler için olgunlaşmaktadır. Ortak Koridor tam da bu değişimin bir ihtiyacı olarak doğmuştur.

7 World Bank, Over the Horizon: A New Levant (Washington, DC: World Bank, 2018), 17-30

8 Saudi Vision 2030 Official Documents; World Economic Forum, "Economic Diversification in the Gulf," 2023.



Şekil 1. İbrahim Üçgeni /piramidi– Stratejik Lojistik ve Entegrasyon Modeli

3. İbrahim Üçgeni/piramidi Modeli: Türkiye–Ürdün–Kuveyt Serbest Ticaret Üsleri

Ortak Koridor projesinin kalbinde “İbrahim Üçgeni” modeli bulunmaktadır. Bu model, coğrafi olarak Ortadoğu’nun en stratejik üç noktasında –Türkiye’nin güneydoğusunda, Ürdün’ün Akabe körfezinde ve Kuveyt’in Basra Körfezi kıyısında– üç serbest ticaret ve lojistik üssün kurulmasını öngörüyor. İbrahim üçgeni güzergahı makalenin 8. bölümünde yer alan Güzergah ve Stratejik Lojistik Üsler (Şekil 6. Ortak Koridor Yerel Entegrasyon Haritasında) gösterilmiştir. Üçgenin köşelerini teşkil eden bu merkezler, birbirini tamamlayıcı ekonomik roller üstlenecek şekilde tasarlanmıştır:

- ✓ Türkiye (Şanlıurfa İbrahim Üssü): Türkiye’nin Şanlıurfa bölgesinde planlanan üs, hem bir üretim ve dağıtım merkezi hem de Avrupa-Asya arasındaki kara ve demiryolu ağlarının merkezi bir noktası olacaktır. Şanlıurfa, tarihi İpek Yolu güzergahına yakınlığı ve Suriye ile Irak’a açılan kapılarıyla Ortadoğu’nun kuzeye bağlantısında kritik konumdadır. Burada kurulacak serbest ticaret üssü, bölgenin sanayi üretimini teşvik ederken, Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) kapsamında gelişen tarım ve enerji kaynaklarının da Ortadoğu ve dünya pazarlarına açılma noktası olabilir.⁹ Türkiye, gümrük birliği içinde olduğu Avrupa pazarına yakınlığı sayesinde İbrahim üssünde üretilen veya depolanan ürünlerin batıya ihracatında avantaj sağlayacaktır.¹⁰
- ✓ Ürdün (Akabe Üssü): Ürdün’ün Kızıldeniz kıyısındaki Akabe kenti, halihazırda bir ticaret merkezi konumundadır. İbrahim Üçgeni kapsamında Akabe’de kurulacak serbest ticaret ve lojistik üssü, Doğu Afrika ve Kızıldeniz havzasıyla bağlantı açısından kilit rol

9 T.C. GAP Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı, GAP Bölgesi Sosyo – Ekonomik Gelişmişlik Raporu (Ankara: 2023).

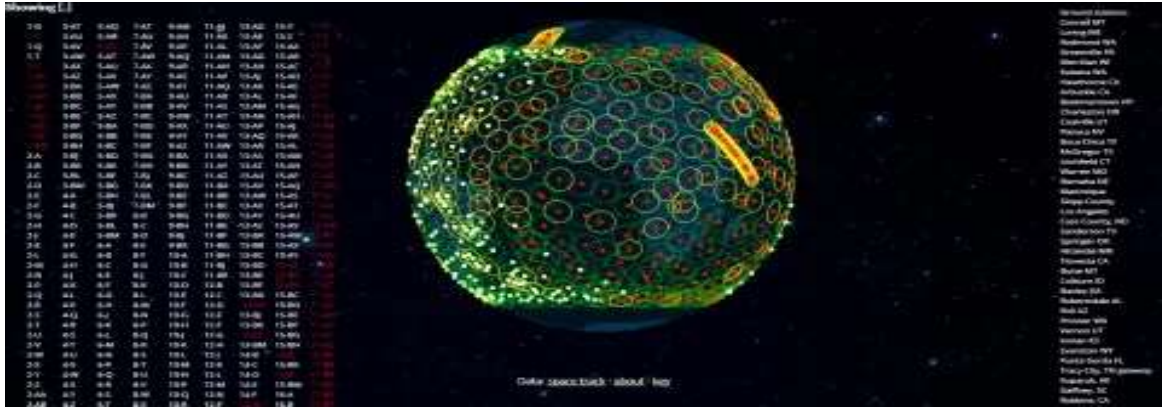
10 Avrupa Birliği–Türkiye Gümrük Birliği Anlaşması (1995); European Commission, EU-Turkey Customs Union Agreement, Brussels, 1995.

oynayacaktır. Akabe Limanı, Süveyş Kanalı'na yakınlığı sayesinde Hint Okyanusu'ndan gelen deniz ticaretinin Orta Doğu'ya ve Akdeniz'e entegre olacağı bir kapı işlevi görebilir. Bu üssün sadece bir aktarma noktası değil, aynı zamanda bir üretim ve hizmet merkezi olması planlanmaktadır. Ürdün'ün nitelikli işgücü ve istikrar avantajı, burada ileri montaj, paketleme, finansal hizmetler veya turizm gibi sektörlerin gelişmesine imkan tanıyabilir. Ayrıca Ürdün'ün komşuları İsrail, Filistin, Mısır, Suriye, Suudi Arabistan ve Irak ile ticari entegrasyonunu derinleştirmek amacıyla Akabe üssü bir bölgesel serbest ticaret bölgesi gibi işleyecektir. Gelecekte, uzun süredir gündemde olan Irak-Ürdün petrol boru hattı ve olası demiryolu projeleri tamamlandığında, Akabe üssü Irak/Kuveyt ve Körfez pazarlarının Afrika ve Akdeniz'e açılma noktası haline gelecektir.

- ✓ Kuveyt (Basra Körfezi Üssü): İbrahim Üçgeni'nin üçüncü köşesi, Basra Körfezi'nin kuzey ucunda Kuveyt'te konumlanacak bir serbest ticaret üssüdür. Basra Körfezi üssü, Hint Okyanusu ve Güney Asya'dan gelen ürünlerin karayoluyla Orta Doğu içlerine taşınmasında bir giriş kapısı olacak. Aynı şekilde Avrupa, Türkiye ve Ürdün yönüne gidecek ürünler için de Basra Körfezi önemli bir giriş kapısı olacaktır. Irak hükümetinin öncülüğünde 2023'te duyurulan ve Basra'daki Büyük Fav Limanı'ndan Türkiye'ye uzanacak 1200 km'lik otoyol-demiryolu projesi "Kalkınma Yolu Projesi" bu anlamda hayati bir bileşendir.¹¹ "Türkiye, Irak, Katar ve BAE'nin" milyarlarca dolarlık yatırımla desteklediği bu proje, Basra Körfezi'ni Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlayacak yeni bir koridor olarak tanımlanıyor. Ortak Koridor vizyonunda Kuveyt/Basra üssü, bu Kuzey-Güney yönlü koridorun başlangıç noktası ve Körfez'de bir "hub" işlevi görerek, Körfez petrokimya ürünlerinden Asya imalat mallarına kadar geniş bir yelpazedeki ticaretin depolanıp işlendiği, gümrük işlemlerinin hızla gerçekleştirildiği bir serbest bölge olacaktır.

Bu üç stratejik üssün oluşturacağı İbrahim Üçgeni veya Piramidi, Ortadoğu'nun ticari haritasını yeniden çizmeyi amaçlayan bir omurga gibi düşünülebilir. Nasıl ki Avrupa Birliği içindeki "Rotterdam-Antwerp" veya Asya'daki "Hong Kong-Singapur" gibi düğüm noktaları küresel ticareti yönlendirmektedirse, Ortadoğu'da Şanlıurfa-Akabe-Kuveyt üçlüsünün benzer bir işlev görmesi hedefleniyor. Üstelik bu üç nokta sadece coğrafi birer transit istasyonu değil, aynı zamanda serbest ticaret bölgeleri olarak yatırım, üretim ve istihdam merkezleri olacak şekilde tasarlanıyor. Her birinde gümrüksüz imalat, montaj, depolama faaliyetleri yapılabilecek; yabancı yatırımlar teşvik edilerek teknoloji transferi sağlanacak. Bu sayede Üçgen'in etki alanı, sadece bu kentlerle sınırlı kalmayıp çevre bölgelerinin kalkınmasını da tetikleyecek. Örneğin, Şanlıurfa'daki lojistik serbest üs, Halep'ten Musul'a kadar uzanan hattın yeniden canlanmasına katkı sağlayabilir; Akabe'deki serbest bölge Mısır, Filistin ekonomisine veya Suudi Arabistan'ın kuzeyine olumlu yansıyabilir; Kuveyt'teki merkez ise Batı İran'ın ve Güney Irak'ın ekonomi veya inşasında rol oynayabilir. İbrahim isminin seçilmiş olması da, bu üç ülkenin ve genel olarak Ortadoğu halklarının ortak tarihine ve kültürel mirasına gönderme yaparak, projeye bir barış ve ortak refah sembolizmi kazandırmaktadır. Sonraki bölümlerde bu kültürel entegrasyon boyutunu daha detaylı açıklayacağız.

11 Republic of Iraq, Prime Minister's Office, Development Road Project (AI- Faw Grand Port Corridor) Official Announcement, Baghdad, 27 May 2023.



Şekil 2. Starlink Küresel Kapsama Haritası (2021)

4. Dijital, Lojistik ve Ekonomik Altyapı Boyutu

Ortak Koridor'un başarısı, büyük ölçüde kurulacak dijital, lojistik ve ekonomik altyapının kalitesine bağlı olacaktır. Proje, fiziki altyapıyla dijital altyapıyı entegre eden çağdaş bir kalkınma hamlesi olarak tasavvur ediliyor. Bu kapsamda üç ana boyuttan söz edebiliriz:

Ulaştırma ve Lojistik Ağı: İbrahim Üçgeni'nin üslerini birbirine bağlayacak ulaşım rotaları, projenin omurgasını oluşturur. Halihazırda bölgede farklı inisiyatifler kapsamında planlanmış veya yapım aşamasında olan hatlar, Ortak Koridor vizyonuyla uyumlu biçimde birleştirilecektir. Özellikle Irak topraklarından geçerek Basra Körfezi'ni Türkiye'ye bağlayacak olan Kalkınma Yolu, bu birleşmenin güçlü bir parçasıdır. Ortak Koridor ileriki aşamalarda, Ürdün/Akeb üssü bu hattın bir parçası haline getirecek bağlantıyı desteklemektedir. Söz konusu ülkeler Basra'dan Amman'a uzanan bir demiryolu/petrol boru hattı koridorunu hali hazırda tartışmaktadır. Bu hat gerçekleşirse, Basra'dan çıkan yükler Bağdat üzerinden Türkiye/Avrupa'ya taşındığı gibi Ürdün/Akabe Limanı'ndan Afrika ve Akdenize taşına bilecektir. Bu da Körfez ve Akdeniz arasında ikinci bir güzergah anlamına gelir. Suudi Arabistan'ın "NEOM" projesi kapsamında planladığı modern demiryolu sistemlerinin Ürdün ve Körfez ile entegre olması halinde bölgesel bir raylı sistem ağı oluşturabilir. Ortak Koridor, ticari hatın birleşiminin tüm bu omurga parçalarını ortak bir plan çerçevesinde koordine ederek, Avrupa-Asya-Afrika "üç kıta kavşağı" olan ve Ortadoğu'da eksik olan ulaşım halkalarını tamamlamayı hedefliyor. Güzergahta yeni inşa edilecek otoyollar, sınır kapılarında hızlı geçiş sistemleri, tüneller ve köprüler, liman genişletmeleri de bu bütünleşik lojistik ağın unsurları arasında olacaktır. Çünkü Ortak koridor Projesi Ortadoğu'nun ekonomisine ve ticaretine hayat veren güzergahlar üzerine inşa edilmektedir.

Dijital Bağlantısallık: Yeni yüzyılda fiziki koridorlar kadar dijital altyapılar da bölgesel ve ekonomik entegrasyon için kritik bir önemdedir. Ortak Koridor projesi, dijital omurganın güçlendirilmesini ve akıllı lojistik çözümlerinin uygulanmasını da içeriyor. Bu kapsamda, yüksek hızlı internet ve iletişim hatlarının Starlink gibi alçak yörünge uydu sistemleri sayesinde Ortadoğu'nun en ücra noktalarında bile lojistik takibi, anlık iletişim ve veri akışı sürdürülebilir hale gelecektir. Dijital altyapı boyutunda ayrıca e-ticaret ve gümrük işlemlerinin dijitalleşmesi büyük önem taşır. Ortak Koridor kapsamında bölgede ortak bir dijital gümrük platformu geliştirilerek, taşınan malların sınır geçişlerinde tek pencere sistemiyle beyan edilmesi ve takip edilmesi sağlanabilir. Böylece TIR'ların veya trenlerin sınırlarda günlerce beklemesinin önüne geçilecektir. Blok zinciri tabanlı sistemler ile konteynerlerin kaynak ve varış noktaları güvenli şekilde izlenebilir; yapay zeka destekli lojistik yönetimi ile rotalama ve depolama verimliliği

artırılabilir. Ayrıca üç ülkede kurulacak serbest ticaret bölgeleri arasında e-lojistik entegrasyonu sağlanarak, bir merkezdeki stok bilgisinin diğeriyle gerçek zamanlı paylaşılması, talebe göre esnek yönlendirme yapılması mümkün olacaktır. Dijital altyapının bir diğeri boyutu, finansal teknolojiler ve ödeme sistemleridir. Sorunsuz ve daha hızlı ticaret için ortak bir ödeme ve finansal veri paylaşımını kolaylaştıran protokoller de geliştirilmelidir.

Enerji ve Ekonomik Entegrasyon: Ortak Koridor, salt ticari malları değil, enerji ve diğeri ekonomik girdileri de kapsayan bütünleşik bir yaklaşıma sahiptir. Bu bağlamda, elektrik şebekelerinin birbirine bağlanması petrol ve doğalgaz boru hatlarının geliştirilmesi de proje kapsamında değerlendirilmektedir. Basra'dan Akabe'ye uzanacak muhtemel bir petrol boru hattı, Ürdün üzerinden enerji sevkiyatını güvence altına alarak Hürmüz Boğazı'na bağımlılığı azaltacaktır. Aynı zamanda bu ve benzeri Ortak Koridor hatları gerilim ve savaşlarda Hürmüz Boğazı'nın kapatılması¹² örneğinde dünya ekonomisine olan etkisini azaltan bir öneme sahiptir. Elektrik tarafında ise Körfez ülkeleri ile Irak ve Ürdün arasında enterkoneksiyon projeleri başlamış durumdadır. Suudi Arabistan, Kuveyt ve Körfez İşbirliği Konseyi elektrik şebekesinin Irak ve Ürdün'e bağlanması, bu ülkelerin elektrik açığının giderilmesine katkı sağlayacaktır.¹³ Ortak Koridorun bölgenin güneş ve rüzgar enerjisini projenin ayrılmaz bir parçası olarak destek vermesi alternatif olarak bölgenin elektrik sorununa çözüm olacaktır. Böylece Ortak Koridor güzergahı boyunca enerji ticareti de mümkün hale gelecektir. Ekonomik entegrasyonun bir diğeri unsuru, ticaret anlaşmaları ve standartların uyumudur. Türkiye, Ürdün ve Kuveyt'in öncülüğünde, diğeri bölge ülkelerini de kapsayabilecek çok taraflı bir serbest ticaret anlaşması veya gümrük birliği benzeri düzenlemeler orta vadede masaya gelebilir. Bu sayede Ortak Koridor üzerindeki ürünler sadece fiziksel olarak değil mevzuat açısından da engelsiz hareket edebilir. Ayrıca, üç ülkenin ve güzergahta yer alan devletlerin ortak yatırımları için altyapı fonları kurulması, proje finansmanı modellerinde yenilikçi araçlara başvurulması gündeme alınacaktır.

Toparlamak gerekirse, Ortak Koridor'un dijital ve fiziksel altyapı boyutu, günümüz ihtiyaçlarına cevap veren ileri teknolojileri ve bölgesel planlamayı birlikte gözetmektedir. Bu proje, "beton ve çelik"ten ibaret bir inşaat programı ötesinde, akıllı lojistik, e-ticaret, enerji entegrasyonu ve ortak pazar vizyonu taşımaktadır. Bu doğrultuda Ortadoğu, Doğunun üretim gücü ile Batının finansal sistemini dengeleyen köprü olacaktır. Ortak Koridor küresel rekabetin değil, küresel dengenin ve iş birliğinin merkezinde yer alan güvenilir bir ortak pazar zemini inşa edecektir .

12 U.S. Energy Information Administration (EIA), The Strait of Hormuz is the World's Most Important oil Transit Chokepoint, Washington, DC, 2023

13 Gulf Cooperation Council Interconnection Authority (GCCIA) Annual Report 2023: Regional Power Grid interconnection and Expansion Projrcs, damman, 2023.



Şekil 3. Ortak Koridor Genel Entegrasyon Haritası

5. Ortak Koridor Projesi: Orta Doğu'dan Geçen Ticaret Yollarının Entegrasyonu

Ortak Koridor vizyonu Altında konumlanan “İbrahim Üçgeni ve Hac Yolu Projesi” ile proje Orta Doğu’yu küresel ticaretin tarafsız bir buluşma merkezi haline getirmeyi hedefleyen kapsamlı bir entegrasyon vizyonudur. Bu proje, tarihsel hac yolu rotasından ilham alarak adını ve vizyonunu bölgenin paylaşılan kültürel mirasına dayandırmaktadır. Proje yeni dünya düzeninde Orta Doğu’da geçen kadim ve modern ticaret yollarını tek bir entegre koridorda birleştirerek tarafsız bir Ortadoğu inşası ve Asya, Avrupa, Afrika kıtaları arasında kesintisiz bir ticaret hattı oluşturmaktır. İpek Yolu, Baharat Yolu, Kalkınma Yolu, Zengezur Koridoru ve Süveyş Kanalı gibi mevcut ticaret rotaları Ortak koridor projesinde modern bir entegrasyonla buluşturulacak; böylece Doğu ile Batı’nın ticaret yolları tarafsız bir Orta Doğu coğrafyasında kesişmiş olacaktır. Bu vizyon ticaret yollarının tüm gerilimlerini diplomatik diyalokla çözüm imkanını vermektedir. Proje, bölge ülkeleri arasında iş birliğini derinleştirirken ekonomik kalkınma ile bölgesel ve uluslararası kalıcı barışı eş zamanlı tesis etmeyi amaçlamaktadır. Aşağıda, Ortak Koridor’un kapsamı, tarihi ticaret yollarıyla bağlantısı, planlanan güzergahı, stratejik önemi ve barışa katkısı detaylandırılmaktadır.

5.1 Orta Doğu: Tarihi ve Stratejik Ticaret Yollarının Kavşağı

Coğrafi konumu itibarıyla Orta Doğu, tarih boyunca Asya, Avrupa ve Afrika arasındaki en kritik ticaret yollarının kavşak noktası olmuştur. Bölgeden geçen başlıca kadim ve modern ticaret güzergahları şunlardır:

- ✓ İpek Yolu – Çin’den başlayıp Ortadoğu üzerinden Akdeniz’e uzanarak Avrupa’ya varan, yüzyıllarca kervanların kullandığı tarihi ticaret rotasıdır. Bu yol doğu kültürünün ve ürünlerinin Batı’ya iletilmesini sağlamış, adını taşıdığı ipek başta olmak üzere baharat, değerli taş, porselen gibi ürünlerin taşındığı bir ağ olarak medeniyetler arası iletişim kanalı olmuştur. Bugün “Yeni İpek Yolu” veya Kuşak-Yol Girişimi kapsamında bu rotanın modern altyapılarla canlandırılması hedeflenmektedir.
- ✓ Baharat Yolu – Uzak Doğu ve Hint Okyanusu’ndan çıkarak Kızıldeniz ve Basra Körfezi üzerinden Orta Doğu’ya uzanan ve Akdeniz limanları yoluyla Avrupa’ya bağlanan tarihi ticaret yoludur. Özellikle Orta Çağ’da Hindistan ve Güneydoğu Asya’dan gelen baharat, tekstil ve değerli ürünler bu rota sayesinde Yemen, Akabe Körfezi ve Mısır üzerinden Batı’ya taşınmıştır.
- ✓ Kalkınma Yolu Projesi – Türkiye ve Irak ortaklığında planlanan modern bir ulaştırma koridorudur. Basra Körfezi’ndeki Faw/Basra limanını karayolu ve demiryolu ile Türkiye’nin güneydoğu bölgesine bağlayarak yükleri Avrupa’ya ulaştırmayı hedeflemektedir.
- ✓ Zengezur Koridoru – Güney Kafkasya’da planlanan stratejik bir bağlantıdır. Azerbaycan’ı Ermenistan’ın Zengezur bölgesinden geçerek Nahçıvan üzerinden Türkiye’ye bağlayacaktır. Bu koridor, Orta Asya ve Kafkasya bölgesini, Avrupa ile güçlü bir bağlantı sağlayacaktır.
- ✓ Süveyş Kanalı – Mısır’daki Kızıldeniz ile Akdeniz’i birleştiren yapay suyoludur. 1869’dan beri işletilen kanal, Asya-Avrupa deniz ticaretinin en kritik geçiş noktasıdır. Dünya ticaret hacminin büyük bir kısmı Süveyş üzerinden taşınmakla birlikte, kanalın kapasite sınırlamaları ve jeopolitik riskleri, alternatif güzergah arayışlarını sağlamıştır. Ortak Koridor, Hürmüz boğazı, Süveyş Kanalı gibi dar boğazlara alternatif olarak çok yönlü bir ticaret akışı sağlamayı hedefleyerek küresel ticaret sistemini Ortadoğu’da esneklik kazandırma vizyonuna sahiptir.
- ✓ Hicaz Demiryolu – Osmanlı İmparatorluğu’nun inşa ettiği (1908) tarihi demiryolu hattıdır. Şam’dan başlayıp Medine’ye uzanan bu hat, Birinci Dünya Savaşı’nda tahrip olsa da, Osmanlı’nın son büyük projelerinden biri olarak bölgede dini seyahat (hac) yanı sıra ticari taşımacılığa da hizmet etmiştir.¹⁴ Günümüzde Türkiye, Suriye ve Ürdün, Hicaz Demiryolu’nu modern bir bölgesel ticaret koridoru olarak canlandırmak üzere iş birliği adımları üzerine çalışmaktadır. Bu gelişme, Ortak Koridor projesinin Ürdün/akabe ve Türkiye İbrahim üssü arasında mevcut yapıyı kullanmak adına önemli bir gelişmedir.

Ortak Koridor bu mevcut, tarihi ve stratejik güzergahları az maliyetle kullanılabilecek ve aynı zamanda bu hatlar arasında ortak bir pazar yaratabilecektir. Öte yandan Süveyş Kanalı ve Hürmüz Boğazı gibi dar geçitlere alternatif üreten ve Ortadoğu’yu çok merkezli ticaret ağına geçişini sağlayarak entegre etmektedir. Yeni dünya düzeninde Ortadoğu’yu bu çok merkezli gerilimlere karşı: entegrasyon, diyalog ve esneklik diplomasisiyle koruyacaktır. Ticari rekabetin yıkıcılığına karşı Sadece Ortadoğu’yu değil keza bölgeden geçen tüm ticaret ağları arasında stratejik kırılganlığı azaltarak Ortadoğu’yu küresel ticaret merkezinde önemli bir aktör yapacaktır.

14 William Ochsenwald, The Hijaz Railroad (Charlottesville: University Press of Virginia, 1980).



Şekil 4. MENA Bölgesinde Çöl Tipi Güneş Enerjisi Altyapısı

6. Temiz Enerji ve Dijital Entegrasyon: Ortak Koridorun Sürdürülebilir Geleceği

Orta Doğu'nun dünya çapında öne çıkan güneş ve rüzgar enerji potansiyeli, Ortak Koridor'un enerji altyapısına entegre edilerek projeye sürdürülebilir bir temel sağlamaktadır. Bölge, yeryüzündeki en yüksek güneş radyasyonu seviyelerinden bazılarına sahip olup geniş çöl ve kıyı alanları sayesinde keza rüzgar enerjisi için de ideal koşulları barındırmaktadır.¹⁵ Bu temiz kaynakların teşviki ve kullanımıyla, koridor üzerindeki lojistik merkezleri, aktarma noktaları ve sınır kapıları kendi enerjisini üreten düşük karbonlu merkezlere dönüşebilir. Örneğin, güneş panelleri ve rüzgar türbinleriyle donatılan tesisler ihtiyaç duydukları enerjiyi yerinde sağlayarak dış şebekelere bağımlılığı azaltacaktır. Demiryolu ve karayolu taşımacılığının da elektrikli sistemlerle desteklenmesi, dizel yakıtı bağımlılığı düşürerek karbon salımını büyük ölçüde azaltacaktır. Böyle bir "yeşil koridor" yaklaşımı, uzun vadede hem ekolojik sürdürülebilirlik sağlar hem de yakıt maliyetlerini düşürerek ekonomik verimlilik yaratır. Aynı zamanda koridor boyunca bölgeye temiz enerjisi üreten bir altyapı teşviki ve desteği sağlayacaktır.

Dijital entegrasyon boyutunda ise uydu tabanlı internet ağları, Ortak Koridor'un çöl, dağ ve sınır bölgelerinden geçen güzergahında kesintisiz iletişim altyapısı kurmanın anahtarı olacaktır. "Starlink" gibi alçak yörünge uydu sistemleri sayesinde en uçra noktalarda dahi lojistik takibi, anlık iletişim ve veri akışı sürdürülebilir hale gelir.¹⁶ Bu sayede koridor boyunca

15 International Renewable Energy Agency (IRENA), Renewable Energy Market Analysis: Middle East, Abu Dhabi: IRENA 2019.

16 Federal Communications Commission (FCC), Order and authorization: Space Exploration Holdings, LLC (Starlink), FCC 18-38, 2018 .,

ilerleyen trenler, konvoylar ve kargo araçları gerçek zamanlı olarak izlenebilecek; olumsuz hava koşulları veya altyapı kesintileri durumunda dahi bağlantı kopmadan operasyonlar devam edebilecektir. Dijital bağlantısallığın bu denli yüksek olması, koridor üzerindeki gümrük, güvenlik ve lojistik birimlerin merkezi bir veri altyapısıyla bütünleşmesini de kolaylaştırır. Örneğin, ortak bir dijital gümrük platformu üzerinden tek pencere sistemiyle yapılacak beyanlar ve “IoT” sensörleriyle donatılmış konteyner takibi, sınır geçişlerini hızlandıracaktır. Blok zinciri tabanlı güvenli veri paylaşımı ve yapay zeka destekli lojistik yönetimi sayesinde, konteynerlerin konumu, gümrük işlemleri ve depolama rotaları tüm paydaşlar tarafından anlık takip edilebilecek ve böylece bürokratik gecikmeler ile insan hataları en aza inecektir.¹⁷ Sonuçta, dijital ve fiziksel ağların entegre şekilde işlemesi, Ortak Koridor’un akıllı lojistik omurgasını oluşturarak hem güvenilirliği hem de verimi artıracaktır.

Bu temiz enerji ve dijital entegrasyon modeli, geleneksel altyapı ihtiyaçlarını da azaltarak projeyi mali açıdan daha sürdürülebilir kılar. Uydu interneti ve yerinde yenilenebilir enerji kullanımı, uzak noktalara uzun elektrik iletim hatları çekme veya kapsamlı fiber-optik şebekeler döşeme gereksinimini önemli ölçüde azaltabilir. Kırsal bölgelerde şebeke elektriği ulaştırmak için kilometrelerce hat inşa etmek, hem zaman hem maliyet açısından büyük bir yük oluştururken; güneş ve rüzgara dayalı mikro şebekeler, bu bölgelerde daha hesaplı ve hızlı çözümler sunabilmektedir. Teknolojik ilerlemeler sayesinde güneş paneli ve rüzgar türbini maliyetlerinin düşmesi de temiz enerji kurulumlarını ekonomik olarak cazip hale getirmiştir. İşletme ve bakım giderleri de fosil yakıtlara kıyasla daha düşüktür; zira yenilenebilir sistemler yakıt girdisi gerektirmez ve dijital izleme sayesinde arıza bakım süreçleri daha etkin yönetilir. Ortak koridorla bölge ülkeleri, teknolojik ve çevresel standartlarına uygun bir kalkınma rotasında buluşma imkanı elde edecektir. Yeşil enerji ve dijitalleşme odaklı ortak koridor vizyonu, bölge ekonomilerini geleceğin düşük karbonlu dünyasına hazırlarken Paris İklim Anlaşması¹⁸ gibi küresel inisiyatiflerle de uyumlu hale getirecektir. Söz konusu model yalnızca çevre dostu olmakla kalmaz; aynı zamanda kırsal alanlara erişimi artırarak, kapsayıcı dijitalleşmeyi mümkün kılarak ve yeni iş fırsatları yaratarak önemli sosyoekonomik ve fırsat eşitliği gibi kazanımlar getirir. Uydu tabanlı internet sayesinde bölgenin “çevrimdışı” kalmış çöl ve ücra köşelerine dahi yüksek hızlı bağlantı ulaştırılabilecek, bu temelde bölgede coğrafi eşitsizlikler azalacaktır.

Sonuç olarak, Temiz Enerji ve Dijital Entegrasyon yaklaşımı, Ortak Koridor projesini yalnızca çevresel açıdan örnek bir “yeşil koridor” yapmakla kalmaz; aynı zamanda kırsal-kentsel kalkınmışlık farkını azaltan, toplumsal refahı artıran ve Ortadoğu’ya yeni yüzyılın fırsat eşitliğini sunan ve bölgeyi sürdürülebilir kalkınma standartlarına yükselten bütüncül bir modeldir.

17 World Bank, „Digital, Trade and Trade Facilitation: ,Reforming Trade in the Digital Age, Wahington, DC: World Bank, ,2020.

18 United Nations Framework Convention on Climate Change UNFCCC), Paris Agreement, adopted 12 december 2015, entered into force 4 November 2016.



Şekil 5. OKV A.Ş. ve OKV Derneği Resmi Amblemi

7. Ortak Koridor Projesinin Vizyonu ve Kapsamı

Ortak Koridor Projesi, bölüm 5. yer alan (*Ortak Koridor Projesi: Orta Doğu'dan Geçen Ticaret Yollarının Entegrasyonu*) başlığı altında bahsedilen tüm rotaları Orta Doğu merkezli tek bir hat üzerinde bütünleştirmeyi hedefleyen eşi benzeri görülmemiş bir girişimdir. Vizyonun temelinde, Orta Doğu'yu küresel ticaretin “tarafsız merkezi” konumuna taşımak yatmaktadır. Projenin fikir babası olan Ortadoğu Kalkınma ve Barış Derneği Kurucu Başkanı, OKV Uluslararası Altyapı Yatırım Anonim şirketinin Yönetim kurulu başkanı Muhittin Beyaz bu girişimi bölge için “yeni bir gelecek, yeni bir entegrasyon ve yeni bir barış vizyonu” olarak tanımlamaktadır. “Doğu’dan gelen bir ürünün artık Orta Doğu’da işlenip Batı’ya dağıtılabileceğini, böylece Doğu-Batı ticaretinde taraf olmayan bir Orta Doğu düzeninin ortaya çıkacağını” vurgulamaktadır. Bu ifade, Ortak Koridor’un en önemli amacının Orta Doğu’yu küresel ekonomi içinde tarafsız bir köprü ve üretim/ticaret merkezi haline getirmek ve yeni dünya düzeninde Ortadoğu’nun Stratejik konumunu bölgenin çıkarına dönüştürmektir.

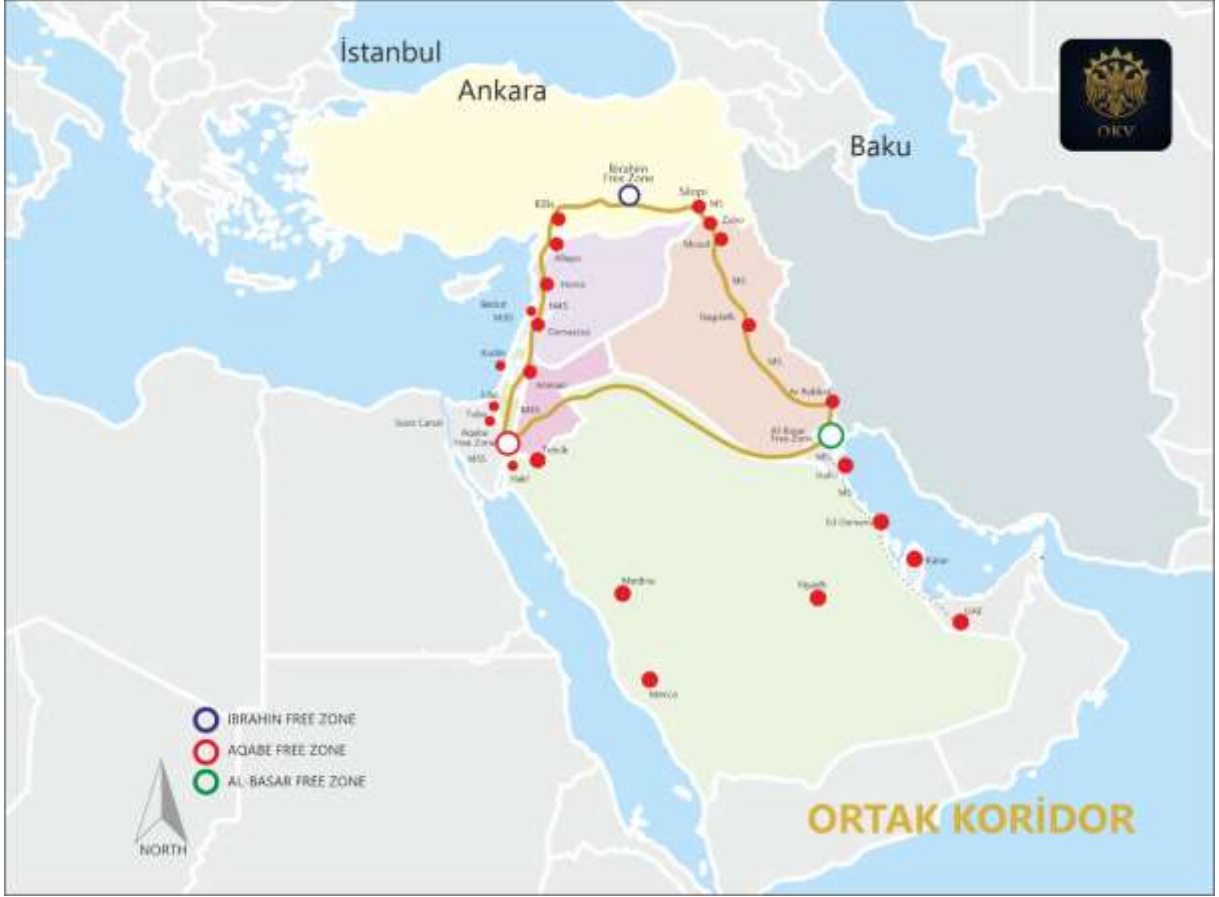
Proje adını, Yüzyıllardır İbrahim’i İnancına mensup hacıların kullandığı geleneksel Ortak Hac Yolu güzergahından almakta, Bu kutsal yolların İbrahim inancına mensup tarafların buluşabildiği, kültürel olarak kaynaştığı ve ortak bir hedefe yürüdükleri koridor olduğunu vurgulamakta. Proje ismini ve vizyonunu bölgenin bu ortak mirasından almaktadır. Söz konusu güzergah sadece manevi bir rota değil, aynı zamanda ticaretin, turizmin ve medeniyetlerarası etkileşimin de yolu olagelmıştır. Ortak Koridor girişimi, bu tarihsel hattı modern lojistik altyapıyla yeniden canlandırarak bölgesel ekonomileri birbirine entegre etmeyi ve kültürel bağları güçlendirmeyi hedeflemektedir. Bu açıdan proje, “Ortak Miras Ortak Gelecek sloganıyla” ortak mirastan beslenen ortak bir geleceğin inşa adımını atmaktadır.

Tarafsız Lojistik Merkez: Ortak Koridor, Batı ile Doğu'nun ticaret yollarını herhangi bir blok veya güç mücadelesine taraf olmayan tarafsız bir Orta Doğu zemininde birleştirmeyi planlamaktadır. Bu sayede Orta Doğu, küresel tedarik zincirlerinde çatışmaların yaşandığı bir coğrafya olmaktan çıkıp, aksine birden fazla bölgeden geçen ticari yollar arasında uyum, iş birliği ve bağlantısallığın merkezi haline gelecektir. Proje, Asya ile Avrupa arasındaki ticarete tek yönlü bağımlılık yaratan kanalların alternatifi olarak çok yönlü ve esnek bir ağ oluşturmayı öngörüyor. Üstelik, bu koridor kapsamında Doğu'dan Batı'ya giden ürünler Orta Doğu ülkelerinde işlenip katma değer kazanabileceğinden, bölge ilk kez küresel değer zincirinde etkin bir halka haline gelecektir.

Ekonomi ve Barış Odaklı Yaklaşım: Ortak Koridor Projesi salt bir altyapı hamlesi değil, aynı zamanda bir barış ve kalkınma girişimi olarak tasarlanmıştır. Proje yetkilileri bu inisiyatifin bölgenin ve küresel ölçekte ticari gerilimleri azaltarak ekonomik entegrasyon yoluyla barış inşasına katkı yapacağını özellikle vurgulamaktadır. “Ticaret, işbirliği ve iletişim barışın asıl anahtarıdır” prensibiyle hareket eden proje, Küresel ticaretin ve özelde Orta Doğu ülkelerinin rekabet yerine ortak refahı hedeflemesi durumunda bölgesel huzur sağlanabilecektir.¹⁹ Doğru fırsat ve doğru ticari iş birliği, toplumlar arasında çıkar birliği yaratarak çatışma dinamiklerini zayıflatabilir. Ortak Koridor sayesinde Ortadoğuda “medeniyetlerin çatışması değil, kesişmesi” sağlanacaktır. Farklı çıkarlar ortak paydada buluşturularak gerginlikler ve yıkıcı rekabet azalacaktır. Proje, sadece ortadoğu için değil hem yeni dünya düzeninin bir ihtiyacıdır. Hem de Ortadoğu'yu geniş çaplı bir girişimle “tarafsız bölge” kimliği kazandırarak çatışma yerine iş birliği ekseninde konumlandıracaktır.²⁰

19 Erik Gartzke, “The Capitalist Peace,” American Journal of Political Science, 51, no. 1 (2007): 166-191.

20 Montesquieu , The Spirit of the Laws, trans. Mehmet Ali Ağaoğulları (Ankara: imge Kitabevi, 2017), Book XX, Chapter 2.



Şekil 6. Ortak Koridor Yerel Entegrasyon Haritası

8. Güzergah ve Stratejik Lojistik Üsler

Ortak Koridor güzergahı, Türkiye'nin Güneydoğu/Şanlıurfa ilinden başlayarak Ürdün Akabe limanına ve doğu yakasından Kuveyt limanına uzanan iki hat şeklinde tasarlanmıştır. Batı hattı, Türkiye'nin Güneydoğu Şanlıurfa'dan çıkıp Suriye üzerinden Ürdün Akabe Körfezi'ne ulaşmaktadır. Doğu hattı ise yine Türkiye'nin Güneydoğu Şanlıurfa'dan çıkıp Irak üzerinden Kuveyt Basra körfezine ulaşmaktadır. Hat Kuveyt ve Kuzey Arabistan üzerinden Akabe körfezine inerek diğer hat ile birleşmektedir. Bu iki kol, kuzey Suudi Arabistan içerisinde birleşerek mevcut kara yolu ve demir yolu altyapılarının entegre edilmesiyle kesintisiz bir ulaşım omurgası oluşturacaktır. Böylece Ortadoğu'nun kuzeyi, Güneyi, Doğusu ve Batısı ilk kez tek bir ulaştırma omurgasıyla birbirine bağlanmış olacaktır. Güzergah üzerinde bulunan Türkiye, Suriye, Ürdün, Suudi Arabistan, Kuveyt ve Irak koridorun doğrudan halkaları haline gelirken; İsrail, Mısır, İran ve Körfez ülkeleri gibi komşu ülkeler de stratejik bağlantı noktaları ve serbest ticaret üsleri aracılığıyla dolaylı olarak entegrasyona katılabilecektir. Bu Proje, Orta Doğu'da daha önce parça parça var olan mevcut ulaşım koridorlarını tek bir ana hat üzerinde buluşturması maliyet ve diplomatik açıdan Ortak Koridor Projesini diğer Projelerden ayırmaktadır.

Üç Stratejik Üs: Proje kapsamında koridor boyunca üç büyük lojistik ve serbest ticaret üssü kurulması öngörülmektedir. Bu stratejik merkezler, kıtalar arası ticareti hızlandıracak ve bölgeyi çevreleyen coğrafyalarda birer ticaret kavşağı işlevi görecektir.

- ✓ Kuveyt/Basra Üssü: İran, Irak, Kuveyt, Suudi Arabistan ve körfez ülkeleri sınırlarının kesiştiği, güvenilir dengeleyici körfez politikası ve güçlü finansal yapısına sahip Kuveyt'in denize açıldığı bölgede kurulacaktır. Basra Körfezi'ndeki limanlara yakın bu üs, Orta ve Güney Asya ticaretini Orta Doğu'ya taşıyan bir kapı vazifesi görecektir. Hindistan, Pakistan, İran, Körfez gibi bölgelerden gelen ürünler burada toplanarak demiryolu ve karayolu ile Batı ve kuzeye transfer edilebilecektir.
- ✓ Ürdün/Akabe Üssü: Ürdün, Suudi Arabistan, İsrail ve Mısır'ın bulunduğu, bölgesel krizlerde tarafsız olan ve jeostratejik konumu gereği üs Ürdün'ün Akabe Körfezi kıyısında inşa edilecektir. Bu üs, Afrika ile Doğu Akdeniz ticaretinin kavşak noktası olacaktır. Kızıldeniz üzerinden gelen gemi yükleri Akabe'de boşaltılıp karayolu/demiryolu ile kuzeye ve Doğuya taşınabilirken, tersine yönde de Ortadoğu'dan Afrika'ya lojistik akış sağlanacaktır. Coğrafi olarak Süveyş Kanalı'nın girişine yakınlığı sayesinde, deniz ticaretinin karasal koridora entegrasyonunu kolaylaştıracaktır.
- ✓ Türkiye/İbrahim Üssü: Üs Adı Hz. İbrahim'in mirasına bir atıftır. Türkiye'nin Avrupa-Asya ve Ortadoğu'nun kesişimindeki jeostratejik konumu ve yapısal avantajları, aynı zamanda Türkiye'nin AB ile ekonomik entegrasyon içinde olması ve NATO üyesi olması keza Suriye, Irak, İran gibi Ortadoğu'nun bölgesel aktörlerle sınır komşuluğu bulunması avantajları ile üs Türkiye'nin güney doğusunda kurulacaktır. İbrahim Üssü, Asya-Avrupa geçişinde gümrük kolaylıkları sağlayan bir lojistik hub olarak, Zengezur Koridorunu ve Orta Koridor (Trans-Hazar) ağını da güneye bağlayabilecek stratejik bir noktadır. Bu üs ile birlikte, Türkiye'nin GAP projesi ile uyumlu tarım, sanayi ve üretim merkezlerinden çıkan ürünler²¹ hızlıca Ortadoğu ve dünya pazarlarına inecek; aynı şekilde Akabe ve Basra Körfezi veya Hint Okyanusundan gelen yükler de Türkiye üzerinden Kuzeye, Avrupa'ya geçiş sağlaya bilecektir.

Bu üç merkezin her biri bulunduğu alt bölgede ticareti üzerine çekerek bölgesel kalkınma noktaları yaratacaktır. Üsler arasında engelsiz geçişi sağlamak için ülkeler arasında gümrük iş birliği, ortak transit belgeleri ve vergi indirimi anlaşmaları planlanmaktadır. Böylelikle sınır geçişleri bürokratik bir engel olmaktan çıkıp adeta bir formaliteye indirgenecek, ticaret akışı hız kazanacaktır. Proje yetkililerinin ifadesiyle "sınırları bir engel değil, bir kavşak noktası" haline getirecek düzenlemeler, Ortadoğu'da ticari ve barış merkezini yaratacaktır.

21 Republic of Türkiye, Southeastern Anatolia Project Regional Development Administration, GAP Regional Development Plan (2018-2022) (Ankara, 2018).

9. Mevcut Altyapının Kullanımı ve Düşük Maliyet Stratejisi

Ortak Koridor Projesi'nin dikkat çekici özelliklerinden biri, büyük ölçüde mevcut ulaşım ağlarının diplomatik iş birliğiyle birleştirilerek projeyi hayata geçirmesidir. Bu yaklaşım, yeni altyapı inşasını minimumda tutarken mevcut imkanları daha verimli kullanmayı hedeflemektedir. Proje, İpek Yolu, Hicaz Demiryolu, Zengezur Koridoru, Baharat Yolu, Kalkınma Yolu vb. mevcut karayolları ve limanlar gibi halihazırda var olan yolların ilgili bölümlerini kullanacaktır. Proje bu stratejik yolları birleştirmek adına “köprü” niteliğinde bağlantılar inşa edecektir. Örneğin, Türkiye ile Irak arasındaki Kalkınma Yolu için kara ve demiryolu bağlantısının kurulması veya Suriye-Ürdün arasındaki Hicaz Demir yolu, kara yolu hattının hayata geçirilmesi vb. gibi projenin mevcut altyapısından faydalanacağı yatırımlardır. Aynı zamanda Orta Doğudan Geçen uluslararası projelerin (İpek Yolu, Baharat Yolu, Zengezur Koridoru vb.) projelerin güzergahları anı vizyon ile kullanılarak, proje güzergahları arasında köprüler kurulacaktır. Çoğunlukla mevcut otoyollar, tren hatları ve sınır kapıları kullanılacağı için bağlantılar dışında devasa yeni hatlar döşenmesine gerek kalmayacaktır.

Bu sayede Ortak Koridor, benzer ölçekli birçok projenin aksine çok daha düşük bir finansman yüküyle uygulanabilecektir. Proje kaynaklarına göre, mevcut yollar ve limanlar arasında kurulacak koordinasyon; gümrük prosedürlerinde sağlanacak uyum ve ticaret bariyerlerindeki indirimler sayesinde koridorun işlerlik kazanması için gereken yatırım tutarı, klasik altyapı projelerine kıyasla sınırlı kalacaktır. Nitekim Ortak Koridor, ağırlıkla yumuşak altyapı denilen düzenlemelerle yani anlaşmalar, ortak standartlar, vergi ve geçiş ücreti indirimleriyle hayata geçirilecektir. Sert altyapı yatırımları yani yol, demiryolu inşaatı gibi mümkün olan en az seviyede tutulacaktır.

Bu düşük maliyet stratejisi, proje için kamu otoriteleri ve özel sektör yatırımcılarını cezbedici kılan önemli bir avantajdır. Zira yüksek bütçeli projelerde karşılaşılan finansman zorlukları ve riskler, Ortak Koridor'da daha yönetilebilir düzeyde tutulmaktadır. Sonuç olarak Ortak Koridor, “minimum harcama ile maksimum entegrasyon” prensibine dayanan uygulanabilir bir kalkınma hamlesi olarak değerlendirilmektedir.



Şekil 7 . Ortak Koridor Kapsamında Planlanan Lojistik ve serbest ticaret üssü konsept örneği(görsel üsse ait değildir)

10.Ticaret Savaşlarına Arabuluculuk ve Barış Pazarının İnşası

Yeni Düzen ve Tarafsız Orta Doğu: Yeni dünya düzeninde büyük güçler arasında ticaret savaşları ve rekabet hız kazanırken, Ortak Koridor girişimi Orta Doğu’yu bu çekişmelerde bir taraf olmaktan çıkarıp arabulucu/merkez konumuna yükseltmeyi amaçlamaktadır. Proje vizyonuna göre, Doğu ile Batı arasında yaşanan ticaret gerilimlerinde Orta Doğu ülkeleri bir cephe hattı ya da rekabet sahası olmamalı; aksine her iki tarafın da çıkarının kesiştiği tarafsız bir pazar işlevi olmalıdır. Ortak Koridor, dünya güçlerinin ortak çıkar etrafında buluşacağı bir ortak pazar zemini yaratarak, ticaret üzerinden barışın tesisine hizmet edecektir. Bu koridor sayesinde Doğu ve Batı ekonomileri güvenli ve istikrarlı bir Orta Doğu rotasında birbirine bağlanacağı için, ticaret akışının kesintiye uğraması veya siyasi gerilimlerden etkilenme ihtimalini azaltacaktır.

Küresel Barışa katkı: Bir anlamda proje, küresel ticaret ağlarının kırılmanlaştığı ve ekonomik bloklaşma eğilimlerinin arttığı bir dönemde, ticaretin sürekliliğini destekleyen yapısal bir güvenlik hattı oluşturmayı hedeflemektedir. Yeni dünya düzeni olarak tanımlanan çok kutuplu sistem içinde ortaya çıkan ticaret gerilimleri ve ekonomik rekabet, alternatif geçiş ve entegrasyon koridorlarına olan ihtiyacı artırmaktadır. Bu bağlamda proje, farklı ekonomik merkezler arasında doğrudan rekabeti derinleştirmek yerine, çok taraflı bağlantıyı teşvik eden bir ara platform işlevi üstlenmektedir. Özellikle Batı ile Doğu arasında zaman zaman yükselen ticaret gerilimleri karşısında, Proje kesintisiz mal ve hizmet akışını destekleyen dengeleyici bir ara hat olarak konumlanmaktadır.

Projenin hedefi, ekonomik bloklar arasında sert ayrışmaların olduğu bir ortamda, ticaretin akışkanlığını koruyan ve dengeleyici mekanizma oluşturmaktır. Bu yönüyle, yalnızca fiziksel bir lojistik hat değil; aynı zamanda ekonomik istikrarı ve karşılıklı bağımlılığı artırarak barışı

teşvik eden bir “merkez pazarı/barış pazarı” vizyonunu temsil etmektedir. Bu çerçevede proje, Batı ve Doğu ekonomik bloklar arasında potansiyel kopuşları yumuşatan ve ticari ilişkilerin sürekliliğini sağlayan istikrarlaştırmacı bir tampon işlevi görmeyi amaçlamaktadır.

Bölgesel Barışa Katkı: Ticaretin yoğunlaştığı ve ortak çıkarlara dayalı bir ekonomik ekosistemin oluştuğu bir Orta Doğu, doğal olarak barış ve istikrara daha yatkın olacaktır. Ortak Koridor Projesi, farklı ülkelerin ekonomilerini birbirine bağlayarak kazan-kazan temelli bir iş birliği modelini sunarak bu barışı kalıcı hale getirmektedir. Projeyi yürütenlerin ifadesiyle “Orta Doğu ülkeleri rekabet yerine ortak refahı hedeflediğinde bölgesel başarı ve barışı sağlanır”. Bu perspektiften bakıldığında Ortak koridoru, medeniyetlerin çatışması yerine kesişmesini sağlayacak bir platform olarak değerlendirilmektedir. Ortak ekonomik girişimler, bölge halkları arasında karşılıklı bağımlılık ve güven tesis ederek politik anlaşmazlıkların çözümünü sağlayacaktır.

11. Orta Doğu'nun Barış ve Ticaret Koridoru

Ortak Koridor, Projesi yeni çağın ticaret rekabetini, barış koridoruna dönüştürme iddiasıyla ortaya çıkan son derece yenilikçi bir girişimdir. Proje, Orta Doğu'yu Doğu ile Batı arasında tarafsız bir köprü/tampon konumuna taşıyarak çağın talihini değiştirmeyi hedeflemektedir. Üç kıtayı bir araya getiren ve en ilerici teknolojilerle donatılan bu koridor, sadece ekonomik kalkınmayı değil, aynı zamanda uluslararası barış ve iş birliğini pekiştirmeyi amaçlayan küresel bir vizyon sunmaktadır. Ortak mirastan güç alarak ortak bir gelecek inşa etme ideali, bu projede bölgesel ve küresel bir yol haritasına dönüşmüş durumdadır.

Bu denli büyük bir entegrasyon hamlesinin hayata geçirilmesi, tüm paydaş ülkelerin kararlılığını, uyumunu ve uzun vadeli iş birliğini gerektirecektir. Siyasi istikrarın korunması, gerekli anlaşmaların imzalanması ve altyapı iyileştirme çalışmalarının koordinasyonu kritik önem taşımaktadır. Fakat çağın kendi şekillendirdiği yeni dünyada ilk adımlar atılmaya başlanmıştır: Türkiye-Suriye-Ürdün arasındaki Hicaz yolu üzerinde görüşmeleri, Azerbaycan-Türkiye arasındaki demir yolu projeleri, Kalkınma Yolu vb. çalışmalar Ortak Koridor'un Batı, Doğu ve Kuzey bileşenlerini oluşturan önemli ilerlemelerdir. Irak ile Türkiye'nin Kalkınma Yolu için mutabakata varması ve Körfez sermayesinin ilgisi, bölgenin birleşik bir ticaret ağına dönüşme fikrinin zemin kazandığına işaret etmektedir.²²

Özetle, Ortak Koridor Projesi gerçekleştiği takdirde Orta Doğu'yu çatışmalarla anılan bir coğrafyadan çıkarıp refah ve huzur dolu yeni bir çağın kapılarını aralayabilecek potansiyele sahiptir. Ticaret yollarının kavşak noktasında kurulan bu proje, Doğu, Batı ve Güneyi (Afrika kıtasını) buluşturan küresel ortak pazar işlevi görerek, dünyanın ekonomik dengesine de olumlu katkı yapacaktır. Bölge halkları için istihdam, yatırım ve istikrar getirecek; kültürel etkileşimleri artırarak karşılıklı anlayışı kuvvetlendirecektir. Proje Tarih boyunca medeniyetlerin beşiği olmuş Orta Doğu'ya, ortak mirasını ve tarihsel birikimini geleceğin barış ve iş birliği vizyonuna dönüştürme şansını tekrardan sunmaktadır. Eğer gerekli destek ve irade sürdürülebilirse, Ortak Koridor Projesi bölgenin ayrışmalarına karşı birleştirici bir çatı olarak yükselebilecektir.

22 OECD, Global Value Chains and International Trade during the Recovery from COVID-19: Strengthening Supply Chain Resilience, Paris: OECD Publishing, 2021.



Şekil 8. Hz. İbrahim'in Hicret güzergahını gösteren örnek bir görsel

12. Kültürel Entegrasyon ve Tarihsel Bağlam: İbrahim Mirası

Ortak Koridor girişiminin ekonomik hedefleri kadar önemli bir diğer hedefi de kültürel entegrasyon ve ortak tarih bilincidir. Projenin altbaşlıklarında (İbrahim Üçgeni) “İbrahim” adının verilmesi tesadüf değildir. Hz.İbrahim (Abraham) figürü, Yahudilik, Hristiyanlık ve İslam için ortak bir ata, “İbrahim’i dinler” olarak anılan inançların kesişim noktasıdır.²³ Ortadoğu coğrafyasındaki hemen her toplum, kendini İbrahim peygamberin mirasının bir parçası olarak görür.²⁴ Bu ortak mirasa vurgu yapmak, Ortak Koridor Projesinin yalnız ekonomik bir girişim değil, aynı zamanda toplumları birbirine yakınlaştıran bir barış ve uyum projesi olduğunu göstermektedir.

Tarihsel olarak bakıldığında, (şekil 8. de örnek olarak gösterilmiştir) İbrahim peygamberin hayatıyla ilişkilendirilen mekanlar, Ortak Koridor güzergahıyla bir örtüşme sergiliyor. Kutsal kitapların anlatılarında Hz. İbrahim peygamberin doğum yeri olarak Mezopotamya geçer. Öte tarafta günümüzde Hz. İbrahim’in doğum yeri konum olarak işaret edilen yerlerden biri, Güney Irak’ta bulunan antik Ur kentidir. Bu yer Basra Körfezi’ne yakındır yani İbrahim Üçgeni’nin Kuveyt/Basra üssüne yakın bir konumdur. Daha sonra İbrahim’in ailesiyle birlikte Harran’a (Günümüzde Türkiye/Şanlıurfa ilinin ilçesidir) göç ettiği belirtilir. Aynı şekilde bu konum Türkiye/İbrahim üssünün bulunduğu yerdir. Devamında İbrahim’in Kenan diyarına göçü söz konusudur.²⁵ Burada ise İbrahim üçgeninin Ürdün/Akabe üssü bulunmaktadır.

23 F.E. Peters, Abraham: The Father of Three Faiths, Princeton University Press, 1981.

24 Karen Armstrong. A History of God: The 4,000-Year Quest of Judaism, Christianity, and Islam. Translated by Oktay Özel, Hamide Koyukan, And Kudret Emiroğlu. Ankara: Ayraç Yayınları, 1998.

25 The Holy Bible (Torah, Palms, Gospel). Genesis 11:27-31, 12:1-5. Istanbul: The Bible Society in Turkey (Kitabı Mukaddes Şirketi), Turkish Edition.

Dolayısıyla Hz.İbrahim peygamberin hatırası üzeri ne şekillenen Ortak Koridor Projesinin/İbrahim üçgeni ve Hac Yolu Güzergahı, Ortadoğu’da sınır tanımayan kültürel bir bağ oluşturmaktadır. Ortak Koridor Projesi İbrahim’i ortak değeri pozitif bir anlatıya dönüştürmeyi, Hz. İbrahim peygamberin mirasını yaşatan farklı ulusları ve inançları birlikte çalışmayı teşvik eden bir çerçeve oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu kültürel entegrasyon vizyonunun somut yansımaları öncelikle “Ortak Miras, Ortak Gelecek” sloganıyla bölge halkları arasında bir aidiyet hissi pekiştirilebilir. Keza Proje kapsamında tarihi Hac yolu rotalarının canlandırılması fikri desteklenebilir. Ortak Koridor Projesi bir bakıma eski Hac Yolunu modern lojistik rotalarla birleştirecek bir girişim olarak da tanımlanmıştır.

Ortak Koridor Projesinin ticari koridorla birlikte İnanç turizmini ve Turizm koridorunu desteklemesi, projenin Hac Yolu ismiyle desteklediği önemli alt başlıklarındandır. Bölüm 13. Hac Yolu/Abraham Path Girişimi başlığıyla Hac Yolu projesini ve güzergahını detaylı bir şekilde açıklamaktadır. Hac yolu Projesi Ortak Koridor projesinin yumuşak gücü olarak bölge hassasiyetleri ve sosyolojisi için önemli bir projedir. Aynı şekilde Hac Yolu, Ortak Koridor Projesini öbür Projelerden ayıran yine önemli bir girişimdir.

Ortak Koridor Projesi, güzergahında düzenlenecek kültür ve sanat festivalleri, fuarlar, üniversiteler arası iş birliği programları teşvik etmesi toplumları birbirine yakınlaştıracaktır. Örneğin “İbrahim Üçgeni Üniversiteler Ağı” kurularak üç ülkenin akademik kurumları arasında öğrenci-değişim programları ve ortak araştırma projeleri teşvik edilebilir. Yine, “Ortak Miras Müzesi” gibi bir girişimle, Ortadoğu’nun üç din ve birçok medeniyete ev sahipliği yapan zengin tarihini ortak bir anlatıyla sergileyen gezici sergiler düzenlenebilir. Bu durum ortak koridor projesinin Ortadoğu halklarına her anlamda teşvikler yarattığını gösteren önemli örnek olacaktır.

Kültürel entegrasyonun belki de en önemli çıktısı, önyargıların kırılması ve güvenin tesisi olacaktır. Farklı ülkelerin halkları ticaret, eğitim, turizm gibi vesilelerle daha sık etkileştikçe, siyasi anlaşmazlıkların tabanda yumuşaması kolaylaşır. Avrupa’da II. Dünya Savaşı sonrası Fransa ve Almanya’nın ekonomik iş birliğiyle düşmanlıktan dostluğa evrilmesi²⁶ çok güçlü bir örnektir. Ortadoğu’da da benzer şekilde, tarihte savaşmış veya rekabet etmiş toplumların ortak ekonomik ve kültürel paydada buluşmaları, kalıcı barışın zeminini hazırlayabilir. Diplomatik antlaşmalar tek başına kalıcı dostluk getirmese de, ticaret ve yatırım yoluyla kurulan bağlar halklar arasında gerçek bir uyum ve karşılıklı bağımlılık oluşturur. İbrahim’in mirasına yaslanarak inşa edilen Ortak Koridor Projesi, ekonomiyi barışın altyapısına dönüştürerek Ortadoğu halklarına kalıcı barışı sağlama vizyonu taşımaktadır.

Ortak Koridor Projesi nesiller boyu anlatılan ayrılık hikayelerinin yerine, ortak bir gelecek hikayesi yazmayı destekliyor. Bu yönüyle proje, bir uygarlık projesi olarak da değerlendirilebilir. Ortak Koridor, ekonomi ile kültürü aynı potada eriterek, Ortadoğu’da belki de bu ölçekte görülmemiş bir entegratif kalkınma hamlesi sunmaktadır.

26 Judd, Tony. Postwar: A History of Europe Since 1945. Turkish translation by Dilek Şendil. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2009.



Şekil 9 . Ortak Koridor- Hac Yolu İnanç Güzergah Haritası

13. Hac Yolu / Abraham Path Girişimi

Ortak Koridor vizyonunun en özgün boyutlarından biri, tarihi Hac Yolunun canlandırılmasıdır. Osmanlı döneminde İslam İnancının hac kervanları, Anadolu'dan yola çıkarak Halep ve Şam üzerinden kutsal topraklara ulaşıyordu. Ünlü Seyahatnamesinde Evliya Çelebi gibi seyyahlar, Erzincan-Malatya-Urfa-Halep-Şam-Kudüs güzergahını takip ederek Mekke'de hac vazifesini yerine getirmiştir²⁷. Ortak Koridor Projesi bu kadim Hac yolunu Şanlıurfa'dan başlatıp Suriye'nin Halep ve Şam kentlerine, oradan Kudüs'e, ardından Ürdün üzerinden Medine ve Mekke'ye oradan da Kuveyt ve Irak -Ur kenti üzerinden tekrar Urfa'ya dönen geniş bir daire çizmektedir. Bu hat, asırlardır yalnızca dini bir ibadet rotası değil, aynı zamanda ticaretin, kültürün ve medeniyetler arası iletişimin ortak yolu olmuştur. Bölgenin farklı toplumları, kutsal mekanlara yönelen bu yol sayesinde yüzyıllar boyunca karşılaşma ve etkileşim imkanı bulmuştur. Dolayısıyla Hac yolu güzergahı, Ortadoğu'da dini aidiyetin ötesinde ortak bir tarihsel hafızayı ve sürekliliği temsil etmektedir.

Ortak Koridor girişimi, Hac Yolu Projesi ile bu tarihi hattı modern çağda yeniden canlandırmayı hedeflemektedir. Proje, eski kervan yollarını günümüzün ulaştırma, iletişim altyapılarıyla ve yürüyüş yollarıyla birleştirerek Hac rotasını adeta çağdaş bir entegrasyon koridoruna dönüştürmek istemektedir. Bu kapsamda, Şanlıurfa'dan Mekke'ye uzanan yol iki ana kola

27 Çelebi, Evliya. The Book Of Travels. Istanbul: Yapı kredi Publications, 2011.

ayrılacak şekilde tasarlanmıştır: Batı kolu, Suriye,İsrail/Filistin, Ürdün üzerinden Mekke'ye inerken; doğu kolu, Irak ve Kuveyt üzerinden Suudi Arabistan/Mekke'ye ulaşmaktadır. İki hat Mekke'de birleşerek, yürüyüş yolları, mevcut kara ve demiryolu ağları entegre edilerek inanç turizmi için kesintisiz bir ring oluşturulacaktır. Böylece Türkiye, Suriye, İsrail/Filistin, Ürdün, Suudi Arabistan, Kuveyt ve Irak topraklarını kat eden bu koridor üzerindeki ülkeler, ortak bir ekonomik ve kültürel seyahatin değer zincirinin halkaları haline gelecektir.

Ortak İbrahimi Miras: Ortadoğu'da Şanlıurfa, Yahudi, Hristiyan ve Müslüman inançları için ortak bir kutsal hafıza merkezidir. Bazı kaynaklara göre burada bulunan Mevlid-i Halil Camii avlusundaki mağara, geleneğe göre Hz. İbrahim'in doğduğu yer, ve Balıklı göl ise Hz. İbrahim'in Ateşe atıldığı yerdir.²⁸ 4. yüzyılda Egeria adında bir Hristiyan hacı, Urfa- Harran'a gelerek "Hz. İbrahim'in evi" kabul edilen yeri ziyaret ettiği. Egeria'nın Harran'daki notlarında, kentin girişindeki kilisenin, Hz. İbrahim'in evi üzerine inşa edildiği iddia edilmektedir. Bu eski belgeler, farklı inanç mensuplarının Hac Yolu Koridorunu tarihten beri ortak İbrahimi bir rota olarak benimsediğini göstermektedir.²⁹

Tarihi Hac Yolları: UNESCO da tarihi Hac yollarının sadece dini değil, aynı zamanda ticaret ve kültür ekseninde devam eden anayollar olduğunu vurgular.³⁰ Ortadoğu'da yıllarca Yahudi, Hristiyan ve Müslümanlar, Kudüs-Mekke'ye uzun yolculuklar düzenlemiştir. Göstermektedir ki bu yollar "salt dini akslar değil, aynı zamanda medeniyetler arası kesişim hatları"dır. Yine Hac yollarının, bölgeler arası sürekli ticaret ve kültürel etkileşime imkan verdiği belirtilir. Bu bağlamda Avrupa'daki "Camino de Santiago"³¹ gibi tarihi rotalar nasıl ki kültürel yakınlaşma sağlıyorsa, Ortadoğu'daki Hac Yolu/Abraham Path projesi de benzer bir kültürler arası diyalogu ve ortak hafızayı hedeflemektedir. Anlaşılmaktadır ki Ortadoğu tarihsel ve kültürel olarak İbrahim'i inançlarla Ortak bir hafızaya ve ortak değerlere sahip ayrılmaz bir geçmişe sahiptir. 2007'de Harvard Müzakere projesi kurucu ortaklarından William Ury liderliğinde başlatılan Abraham Path girişimi, bu ortak hafızayı hayata geçirmek için Hz. İbrahim'in ayak izlerini Orta Doğu boyunca takip eden bir rota tasarlamıştır.³² Bu, bölgedeki dini mekanları ve hac gelenekleri gibi ortak değerleri canlandırma amacı güden uluslararası bir girişimdir. Orak Koridor girişiminin bir alt başlığı olan Hac Yolu Projesi, Abraham Path girişiminin ortaya koyduğu bu kültürel ve manevi zemini esas almaktadır. Ancak Orta doğunun ekonomik, lojistik, kültürel ve inanç potansiyelini bütüncül biçimde değerlendiren ve yeni dünya düzeninde

28 Gündüz, Şinasi. Living World Religions. Ankara: Presidency of Religious Affairs Publications, 2016.

29 Egeria's Pilgrimage. Translated by Elif Gökteke. ISTANBUL: Archaeology and art Publications, 2017.

30 Routes of dialogue: The Hajj Routes as Cultural Heritage. Paris: UNESCO Publishing, 2019.

31 Routes of Santiago de Compostela in Fransa. Paris: UNESCO World Heritage Centre, 1998.

32 Abraham Path Initiative: Official Project Documentation. Cambridge, MA: Abraham Path Initiative, 2007.

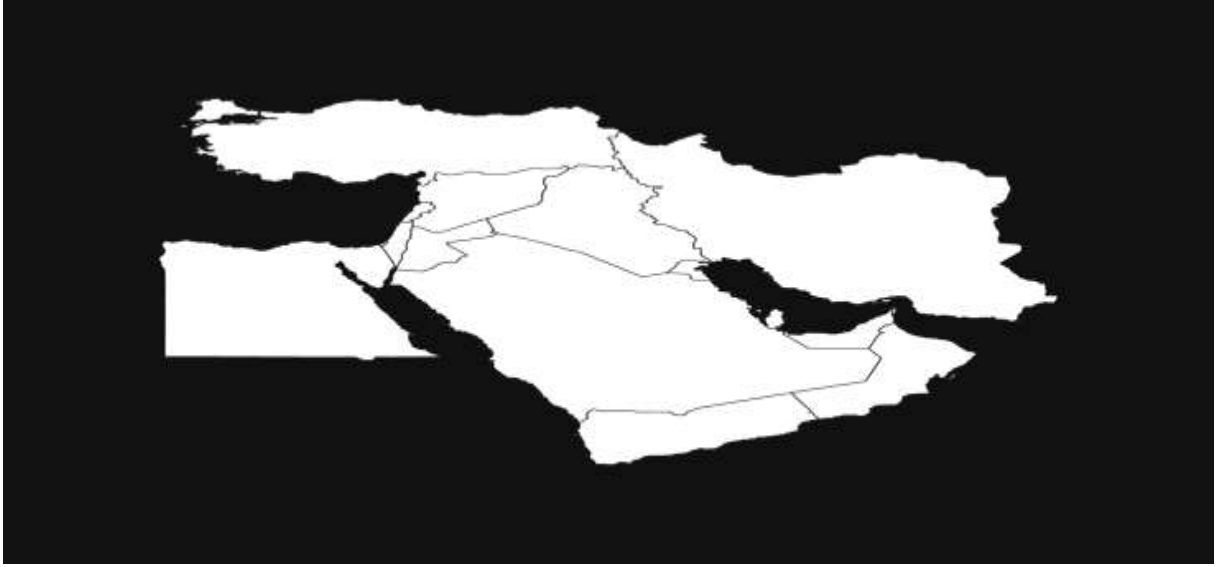
Ortadoğuyu genişletilmiş stratejik bir bölgesel entegrasyon modeline dönüştürmeyi hedeflemektedir.

Güzergahlar - Batı ve Doğu Kolları: Hac Yolu koridoru, Şanlıurfa'dan başlayıp iki kola ayrılarak Mekke'de birleşen bir yapıdadır. Batı kolu, Abraham Path girişiminin Şanlıurfa kuds güzergahı ve Osmanlı döneminde Şam Hac Yolu olarak bilinen güzergahtır. Şanlıurfa'dan Suriye, İsrail/Filistin ve Ürdün üzerinden güneydeki Hicaz'a inen bu rota, Medine ve Mekke'ye ulaşmaktadır. Projenin mimarları bu hattı "Urfa-Kudüs-Mekke ekseninde İbrahim'in ayak izlerini takip eden manevi bir üçgen" olarak görmektedir. Öte tarafta projenin Doğu kolu, Eyyubilerden kalma Darb-ı Zübeyde'nin modern devamıdır.³³ Bu güzergah Urfa'dan Bağdat veya Musul üzerinden Basra Körfezi'ne inip Kuveyt'ten Suudi Arabistan'a gitmektedir. Ve Riyad üzerinden Mekke'ye ulaşmaktadır. Hac Yolu Projesi haritasında (şekil 9. Ortak Koridor- Hac Yolu İnanç Güzergah Haritası) gösterildiği üzere göre Urfa'dan çıktıktan sonra iki kol (Batı ve Doğu) Mekke'de birleşmektedir. Böylece Ortadoğu'nun Batı ve Doğusunu birleştiren kesintisiz bir inanç turizmi ve turizm rotası sağlanmış olur.

İnanç Turizmi ve Kültürel Diyalog: Hac Yolu/Abraham Path projesi, sadece lojistik bir koridor değil, barış ve kültürlerarası etkileşime yönelik bir turizm girişimidir. Bu yol, bölge halkları ve uluslararası ziyaretçiler arasında diyalogu güçlendirebilir. Proje, Hz. İbrahim'i mirası vurgulayarak Yahudi, Hristiyan ve Müslümanları ortak bir manevi deneyimde buluşturma potansiyeli taşır. Aynı zamanda Proje "inanç, kültür, ekonomi ve fikir farklılıklarını aynı sofrada buluşturan İbrahim Sofrası metaforu" ile tanımlana bilir.

Sonuç olarak Hac Yolu projesi koridoru, Şanlıurfa – Kudüs – Mekke hattında ortadoğu'nun tüm inanç ve turizm rotalarını birleştiren eşsiz bir kültürel aks olarak ortak mirası canlandırmayı amaçlar. Hac yolları ticaretin, turizmin ve medeniyetler arası etkileşimin yoludur. Hac Yolu girişimi Orta doğuda tarihi mirası, modern bir lojistik-kültür koridoru olarak bölgesel ekonomiyi bütünleştirmeye ve farklı inanç toplulukları arasında köprü kurmaya hizmet edecektir. Proje, sadece Müslümanlar için değil Yahudi ve Hristiyan hacılar ve turistler içinde kendi inançlarına uygun bir hac deneyimini yaşayabilecektir. Orta doğuda Hz. İbrahim'in ortak mirasının etrafında birleşen bir kardeşlik yolculuğu yapılabilecektir. Hac Yolu/Abraham Path girişimi geçmişin manevi mirasını geleceğin vizyonu ile birleştirerek insanlığı ortak değerlerde buluşturan kalıcı bir kardeşlik yolu olma iddiasını taşımaktadır.

33 Önkol, Ahmet: Hajj Routes. Encyclopaedia of Islam, Türkiye Diyanet Foundation, Vol. 14. İstanbul: TDV Publications, 1996.



Şekil 10 Ortadoğu coğrafyasının şematik haritası

14. Bölgesel Barışa Katkı Potansiyeli

Ekonomik bütünleşme ve kültürel yakınlaşmanın doğal bir sonucu olarak, Ortak Koridor projesinin bölgesel barış ve istikrara önemli katkılar yapması beklenir. Ortadoğu, uzun süre “sıfır toplamı” güç mücadeleleri ve bloklaşmalarla anıldı. Bir ülkenin kazancının diğerinin kaybı olarak görüldüğü anlayış, çatışma ve güvensizlik sarmalını besledi. Oysa günümüz dünyasında, özellikle de Avrupa Birliği tecrübesinin gösterdiği gibi, ortak çıkarlar etrafında kenetlenmek eski düşmanlıkları dönüştürebilir.³⁴ Ortak Koridor Projesinde Ortadoğu’da Tarihsel imparatorluk ve ortak değerlerden beslenen mirasla, Avrupa Birliğine benzer bir kazan-kazan modelini uygulayarak bölgesel barışa zemin hazırlamaktadır.

Projenin barışa yapacağı katkıları birkaç düzlemde ele alabiliriz:

- ✓ Ekonomik Bağımlılık ve Çatışmasızlık: Ülkeler arası ticaret hacmi ve karşılıklı yatırım arttıkça, çatışmaya girmenin maliyeti yükselir ve barış içinde iş birliği yapma motivasyonu güçlenir. Ortak Koridor ile Türkiye, Suriye, Ürdün, Irak, Kuveyt, Suudi Arabistan ve dolaylı olarak Mısır, İsrail, İran, Körfez Ülkeleri gibi komşular arasında ekonomik bağlar derinleşecektir. Örneğin, Türkiye’den Ürdün’e giden bir demiryolu hattı, bu iki ülkeyi ve aradaki Suriye’yi fiziken birbirine bağladığında, hattın işlemesi tüm tarafların çıkarına olacağından aynı zamanda hattın geçtiği bölgelerde güvenliği tehlikeye atacak eylemlere karşı ortak tavır oluşacaktır. Aynı vizyonla Kuveyt’ten yola çıkan bir yük treninin sorunsuz biçimde Türkiye’ye varması, güzergahtaki ülkelerin her birine gelir sağlayacağı için, bu ülkeler arasında çatışma yerine koordinasyon tercihi birinci sırada olacaktır. Zamanla bu karşılıklı ekonomik bağımlılık, siyasi anlaşmazlıkların tırmanmasını engelleyen bir tampon görevi görebilir. Birbirine entegre

34 Judd, Tony. Postwar: A History of Europe Since 1945. Turkish translation by Dilek Şendil. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2009.

olmuş kara ve demiryolları ve enerji şebekelerine sahip ülkelerin savaşmak yerine müzakere olasılığı çok daha yüksektir.

- ✓ Refah Artışı ve Radikalleşmenin Azalması: Ortadoğu’da istikrarsızlığı körükleyen unsurlardan biri de genç nüfus arasındaki işsizlik, yoksulluk ve gelecek belirsizliğidir. Ortak Koridor’un yaratacağı ekonomik canlanma, yeni iş imkanları ve gelir artışı, terörizm ve radikal akımlara zemin hazırlayan umutsuzluk duygusunu törpüleyebilir. Üç ülkede kurulacak serbest ticaret bölgeleri on binlerce kişiye istihdam yaratacaktır. Bu vizyon ile tarım, lojistik, inşaat, turizm gibi sektörlerde de daha fazla iş olanağı doğacaktır. Eğer bölgesel ekonomik entegrasyon derinleşirse on yıl içinde Ortadoğu genelinde milyonlarca yeni iş ve trilyon dolarlık ekonomik faaliyet üretilebilir. Bu “barış dividendosu”, toplumları şiddetten uzaklaştıran ve bölgesel göçü durduran güçlü bir motivasyon olacaktır. Tarihsel deneyimler ve özelde “Arap Baharı” ekonomik sıkıntıların toplumsal huzursuzluk ve çatışmaları körüklediğini, buna karşılık refah artışının barış çabalarını desteklediğini göstermiştir.³⁵ Ortak Koridor ile yakalanacak kalkınma ivmesi, hükümetlerin halk nezdindeki meşruiyetini de güçlendirerek iç barışa katkı yapacaktır. Ayrıca projenin getireceği altyapı gelişmeleri kırsal ve kentsel bölgeler arasındaki kalkınmışlık farklarını azaltarak sosyo-ekonomik gerginlikleri azaltarak, fırsat eşitliğini yaratacaktır.
- ✓ Çok-taraflı Diyalog ve Güven Artırıcı Önlemler: Ortak Koridor’un yönetimi ve koordinasyonu için muhtemelen bir çok taraflı mekanizma kurulacaktır. Bu platform, sadece proje ile ilgili konuların değil, dolaylı olarak bölgesel sorunların da görüşülmesine vesile olacak. Türkiye, Ürdün, Kuveyt ve dahil olan diğer ülkelerin temsilcileri düzenli bir araya gelerek teknik meseleleri çözerken, arka planda diplomatik diyaloglarını ilerletebilirler. Bu, Ortadoğu’da eksikliği hissedilen kurumsal diyalog kültürüne katkı sağlayacaktır. Ayrıca, koridor güzergahının güvenliği ve devamlılığı için ülkeler arasında güven artırıcı önlemler geliştirmek gerekecektir. Örneğin sınır güvenliği, gümrük iş birliği, terörle mücadele, siber güvenlik gibi alanlarda ortak çalışmalar geliştirilecektir. Bu ortak çabalar, geçmişte birbirine kuşkuyla bakan kurumlar arasında güven tesis edecektir. Keza ordu ve istihbarat birimleri arasında koordinasyon, ortak tatbikatlar veya karşılıklı eğitim programları barışın kurumsallaşmasına yardımcı olacaktır.

Sonuç olarak, Ortak Koridor Projesi barış ve kalkınmanın birbirini beslediği bir döngü yaratma potansiyeline sahiptir. Ekonomik entegrasyon barışı teşvik edecek, barış ortamı da daha fazla ekonomik iş birliğine imkan tanıyacaktır. Bu döngü başarıldığı takdirde, Ortadoğu’nun kronik güvenlik problemleri yerini ortak refah projelerine bırakacaktır. Tam da bu nedenle ABD, AB, Çin gibi küresel aktörler de Ortadoğu’daki entegrasyon projelerini yakından izlemekte, hatta desteklemektedir. Bir zamanlar sadece enerji kaynakları ve jeopolitik rekabetle anılan Ortadoğu, belki de küresel ekonominin yapıcı bir parçası olarak yeni bir imaj kazanacaktır.

35 Lync, Marc. The Arab Uprisings: The Unfinished Revolutions of the New Middle East. Translated by Hüseyin Özkan. Istanbul: Küre Publications, 2013.



Şekil 3. Ortak Koridor Genel Entegrasyon Haritası

15. Uluslararası Bağlantılar: Kuşak-Yol, Global Gateway ve Afrika Entegrasyonu

Ortak Koridor projesi, sadece bölgesel bir girişim olmayıp aynı zamanda küresel ölçekteki altyapı ve entegrasyon stratejileriyle bağlantılıdır. Uygulanması halinde, dünyanın büyük ekonomik güçlerinin projeleriyle etkileşim içinde olacaktır. Bu bölümde, özellikle Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi, Avrupa Birliği'nin Global Gateway programı ve Afrika ile bağlantılar perspektifinden Ortak Koridor'u değerlendireceğiz.

Çin'in Kuşak-Yol Projesi (BRI): 2013 yılında ilan edilen Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in Asya, Avrupa boyunca ticaret ve altyapı ağları kurmayı hedeflediği devasa bir stratejidir.³⁶ Ortadoğu, BRI girişimde merkezi bir konuma sahiptir. Bugüne dek 22 Arap ülkesinin tamamı Çin ile Kuşak-Yol kapsamında iş birliği içindedir.³⁷ Çin, BRI girişimi öncülüğünde bölgeye yüz milyarlarca dolarlık kredi ve yatırım akışı sağlamıştır. Limanlar, demiryolları, enerji santralleri inşa etmiştir. Bu bağlamda Ortak Koridor projesi, Çin'in Yeni İpek Yolu vizyonuyla rekabet

36 National Development and Reform Commission et al. Vision and Actions on Jointly Building the Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road (Beijing: State Council, 2015).

37 China- Arab Cooperation in the Belt and Road Initiative. Beijing, 2018.

halinde olmaktan ziyade, Ortadoğu’da onun bir tamamlayıcısı olarak görülebilir. Türkiye, Çin’in Orta Asya üzerinden Avrupa’ya uzanan “Orta Koridor” girişiminin önemli bir parçasıdır. Bu, pratikte şu anlama gelebilir: Çin, Ortak Koridor Projesinin altyapı finansmanına katılabilir, teknolojik destek verebilir ya da kendi lojistik ağlarını bu koridorla birleştirebilir. Çin ürünleri, Ortadoğu’daki bu hatlar üzerinden Avrupa’ya, Afrika’ya ve Ak Denize daha kısa sürede erişebilir. Hatta Çin’in Pakistan’daki Gwadar Limanı ile Kuvyt/Basra Körfezi Üssü arasında bir bağlantı kurulması veya Kızıl deniz üzerinden Ürdün/Akabe Üssü ile bağlantı kurması sonucu Ortak Koridor Projesi bölgede BRI’nın tamamlayıcı bir ağına dönüşecektir. Çin, bölgedeki nüfuzunu ekonomik araçlarla pekiştirme stratejisinde Ortak Koridor gibi yerel inisiyatifleri destekleyerek kendisine yeni pazarlar ve güzergahlar yaratmak isteyebilir. Zaten Çin-Arap ticaret hacmi son 10 yılda ikiye katlanarak 2022’de 430 milyar doları aşmıştır.³⁸ Bu muazzam ticaretin daha alternatifli rotalar üzerinden taşınması, Çin’in ve Arap dünyasının yararına olacaktır. Ortak Koridor Projesi, Pekin’in, “Belt and Road” vizyonuna rakip değil, bilakis onu güçlendiren bir halkadır.

AB’nin Global Gateway Girişimi: Avrupa Birliği, 2021 yılında küresel altyapı yatırımlarına destek amaçlı Global Gateway adını verdiği stratejisini duyurdu. Yaklaşık 300 milyar euro finansman mobilize etmeyi hedefleyen bir girişimdir.³⁹ Global Gateway kapsamında dijital bağlantı, enerji altyapısı, ulaştırma, sağlık ve eğitim gibi alanlarda Afrika, Asya ve Latin Amerika’da projeler desteklenmektedir. Global Gateway – IMEC stratejik bağlantısı Ortadoğu’yu, AB ve Hindistan arasında bir köprü olarak IMEC’in ve Global Gateway’nin doğal bir parçası yapmaktadır. Bu noktada Ortak Koridor Projesi, AB’nin Orta Doğu’ya yönelik altyapı ve entegrasyon vizyonu ile uyumlu unsurlar taşımaktadır. AB, bölgedeki istikrarın kendi güvenliği için önemli olduğunun farkında ve bunu ekonomik kalkınma yoluyla destekleme eğilimindedir. Ortak Koridor Projesi AB’nin yatırımlarına uygun bir vizyona sahiptir. Ayrıca AB’nin Ortadoğu barışına katkı inisiyatifleri çerçevesinde, Ortak Koridor Projesinin ekonomik ve kültürel entegrasyonla barışı desteklemesi ile uyumludur. Global Gateway örneğin yeni savaştan çıkmış Suriye, Filistin, Irak veya İran gibi Orta doğu ülkelerine önemli katkılarda bulunula bilir. Global Gateway’nin Ortak Koridor Projesi ile birlikte hareket etmesi yatırımların hızlı, sürdürülebilir ve tam anlamıyla hayata geçmesini sağlayacaktır. Özetle, Ortak Koridor Projesi Global Gateway’te yatırımlarının güvenli ve demokratik ortaklar üzerinden çeşitlendirilmesi fırsatı sunar. Ortak Koridorun Avrupa-Asya ticaretinde alternatif rotaları geliştirmesi AB stratejik çıkarımadır. Bu nedenle Brüksel’in Ortak Koridor gibi projelere olumlu bakması ve teknik/finansal destek vermesi beklenmektedir.

Afrika Entegrasyonu ile Bağlantılar: Ortadoğu coğrafi olarak Afrika kıtasına bitişik olduğundan, Ortak Koridor Projesinin güney (Ürdün/Akabe üssün) üssün bir parçasıdır. Özellikle Doğu Afrika ve Kuzey Afrika bölgesi, Ortadoğu ile tarihsel ve ticari bütünlüğe sahiptir. Ürdün/Akabe üssü Ortadoğu’nun stratejik üssü olduğu kadar, Afrika Kıtasının da Avrupa ve Asya’ya açılan stratejik bir üssüdür. Günümüzde Körfez ülkeleri Afrika’da hızla artan yatırımlarıyla dikkat çekiyor. Son yıllarda Körfez İşbirliği Konseyi (GCC) ülkelerinin

38 International Monetary Fund. Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia. Washington DC: IMF, 2023.

39 European Commission. Global Gateway: Building Sustainable and Trusted Connections. Brussels: European Commission, 2021.

Afrika'ya yaptığı doğrudan yatırımlar çarpıcı biçimde yükselmiştir; 2022 ve 2023'te iki yıl içinde yaklaşık 113 milyar dolarlık GCC kaynaklı yatırım Afrika'ya akmıştır.⁴⁰ BAE, 2019-2023 arası Afrika'ya 110 milyar doların üzerinde yatırım taahhüdüyle en büyük Körfez yatırımcısı konumundadır.⁴¹ Bu yatırımların önemli bir kısmı altyapı ve lojistik sektörlerine yöneliktir. Örneğin Dubai merkezli DP World şirketi, Afrika'nın pek çok limanını işletmekte ve yenilerini geliştirmektedir.⁴² Katar, Ruanda'da uluslararası bir havaalanı inşa etmekte, çeşitli Afrika havayollarına ortak olmaktadır. Suudi Arabistan, Mısır ve Sudan gibi ülkelerde tarım projeleri ve enerji santralleri vb. yatırım girişimleri bulunmaktadır. Tüm bunların ortak noktası, Ortadoğu ülkeleri özelde Körfez ülkelerinin kendilerini Afrika-Asya-Avrupa arasında lojistik ve ticari bir köprü olarak konumlandırma stratejisidir. Ortak Koridor Projesi: İbrahim Üçgeni stratejisi ile Afrika ve Ortadoğu'yu birleştiren bu vizyonun projelendirilmiş tamamlayıcısıdır.

Sonuç olarak Ortak Koridor Projesi küresel bağlantısallığın bölgesel düğüm noktası olma potansiyeline sahiptir. Çin'in doğudan, AB'nin batıdan, Afrika'nın güneyden uzanan inisiyatifleri Ortadoğu'da kesişmektedir. Bu kesişimde yerel özne olmak, bölge ülkelerine stratejik bir kaldıraç sunuyor. Türkiye, Ürdün, Kuveyt (İbrahim Üçgeni) üzerinden Ortadoğu ülkeleri, kendi aralarında böyle bir koridoru işler hale getirerek küresel güç dengelerinde ellerini güçlendirebilirler. Proje, ne doğuya ne batıya tam bağımlı olmayan, çok merkezli bir iş birliği zemini yaratıyor. Uluslararası bağlantıların yönetiminde dikkat edilmesi gereken, denge siyasetini korunmaktadır. Farklı büyük güçlerin (ABD, Çin, AB) çıkarlarının kesiştiği noktada, projenin tüm taraflarla yapıcı ve şeffaf ilişki kurması önemlidir. Tek bir ülkenin hegemonyasına izin verilmemeli, çok paydaşlı yönetim yapısı kurulmalıdır. Bu şekilde Ortak Koridor Projesi küresel rekabeti bölgeye taşımak yerine, küresel iş birliğini bölgeden başlatan bir örnek teşkil edecektir.

40 UNCTAD, World Investment Report 2023(Geneva: United Nations, 2023).

41 Dubai Chamber of Commerce. UAE Investments in Africa Report. Dubai, 2023.

42 DP World. Global Trade and Infrastructure Report. Dubai: DP World, 2023

16. Politik Riskler ve Fırsatlar

Her büyük çaplı girişim gibi, Ortak Koridor projesi de önünde hem riskler hem de fırsatlar barındırmaktadır. Stratejik bir analiz yaparken, projenin başarı ihtimalini etkileyebilecek politik faktörleri gerçekçi bir şekilde değerlendirmek gerekir. Aşağıda, politik riskler ve bunlara karşılık gelen fırsatlar birlikte ele alınmıştır:

Güvenlik ve İstikrar Riski: Ortadoğu'daki siyasi-askeri istikrarsızlık, projenin en büyük risk unsurudur. Koridor güzergahı üzerindeki ülkelerden Irak ve Suriye halen tam istikrar sağlayabilmiş değil. İsrail/ABD- İran savaşı ile bölgenin genelinde istikrar bozulmaktadır. Suriye'deki iç savaş durumu ve ülkenin yeniden imarının belirsizliği, Türkiye-Ürdün arasında doğrudan bir hat kurulmasını zorlaştırıyor. Türkiye – Kuveyt hattı üzerinde yine Irak'ta hükümetin güçlü olmakla birlikte ülkenin mezhep çatışmaları ve terör eylemleri nedeniyle güvenlik planlamasını karmaşık hale getiriyor. Terör tehditleri, yapılması planlanan altyapılara sabotaj riskini doğurmaktadır.

Fırsatlar: Bu riskler aynı zamanda projenin anlam ve önemini artırıyor; çünkü Ortak Koridor'un kendisi, istikrarsız bölgeleri istikrara kavuşturacak bir araçtır. Bu doğrultuda projenin hayata geçmesi için taraf ülkeler ve uluslararası aktörler güvenlik konusunda daha yakın iş birliğine gidecektir. İstikrarsız bölgelerde ekonomik faaliyet canlanacağı için, yerel halkın radikal unsurlara katılmak yerine iş imkanı bulması kolaylaşır. Bölge devletlerinin ortak çıkarlar doğrultusunda söz konusu devletin iç çatışmalarını ve olası savaş durumlarını ortak bir zarar olarak görecektir. Bu durum bölgede çatışmaları ve olası savaşları engellemek için önemli bir etken olacaktır. Bu da bölgede uzun vadede güvenlik risklerini azaltacaktır.

Siyasi Uyumsuzluk ve İrade Riski: Türkiye, Ürdün ve Kuveyt'in projeye yaklaşımları arasında öncelik veya vizyon farkları olabilir. Her üç ülkenin de dış politika yönelimleri tam olarak örtüşmemektedir. Özellikle bölgedeki Filistin meselesi, İran-Suudi rekabeti vb. krizlere verdikleri tepkiler farklılaşabilir. Böylesi farklı politikalara sahip ülkelerin uzun soluklu bir ekonomik projede siyasi koordinasyonu sürdürebilmesi zor olabilir.

Fırsatlar: Ortak Koridor, bu ülkeler arasında yeni bir diplomatik eşgüdüm alanı yaratarak politik yakınlaşmayı tetikleyecektir. Ortak çıkarlar etrafında birlikte çalışmak, güven inşasına katkı yapacaktır. Ayrıca proje kapsayıcı bir şekilde genişletilebilirse örneğin üst bölgelerinde ileride İsrail, İran, Mısır ve Körfez ülkeleri gibi ülkeler de dahil olursa, bölgesel siyasi uyum artacaktır. Proje, karar alıcılar için somut başarılar ürettikçe, halk desteği kazanacak ve siyasi istikrarı güçlendirecektir. Liderler nezdinde de projenin prestiji, iş birliği motivasyonunu besleyecektir. Sonuç olarak, olası politik anlaşmazlıklar proje sayesinde yumuşatılabilir. Ortak Koridor bu vizyonla siyasi sorunların değil, çözümlerin konuşulduğu bir platform olacaktır.

Büyük Güç Rekabeti Riski: Ortadoğu, ABD, Çin, Rusya, AB gibi büyük güçlerin etki mücadelesindedir. Ortak Koridor projesi bu güçlerin çıkarlarını kesiştirdiği oranda destek görebileceği gibi, kesiştiremediği oranda engellerle de karşılaşabilir. Örneğin, ABD'nin gelecekte tekrardan Suriye'ye yönelik yaptırımları, veya İranla anlaşma sağlanmaması

koridorun kesintisiz işlemlerini zorlaştırabilir. Çin'in aşırı nüfuz kazanmasından endişe eden Batılı ülkeler, projeye mesafeli durabilir ya da kendi alternatif önerilerini dayatabilir. Rusya, müttefikleriyle bu denklemde kullanmaya çalışabilir.

Fırsatlar: Ortak Koridor, akıllı diplomasiyle bu büyük güç rekabetini yapıcı bir rekabete çevirecektir. Nihayetinde Ortak Koridorun destek görmesinin en büyük etkeni Ortadoğu'da büyük güçlerin kesişmesidir. Ortak koridor bu ekonomik bloklaşmayı azaltmak ve güçler arası uyum sağlamak adına ortak bir platform görevi görecektir. Yani her aktörün katılıp kazanç sağlayabileceği tarafsız bir yapı sunulacaktır. Örneğin finansmanı çok taraflı yapmak tek bir güce bağımlılığı azaltır. Ayrıca projenin ilan ve tanıtım dilinde, "küresel denge ve iş birliği merkezi" olduğu vurgulanarak hiçbir tarafın aleyhine olmadığı iletilecektir. Proje vizyonunu ortaya koyan paydaşlar, Ortak Koridor'u küresel rekabetin değil küresel dengenin merkezi olarak tanımlamışlardır. Bu söylem geliştirilerek, ABD'ye bölgeden uzaklaşmadan ekonomik varlığını sürdürme, Çin'e de güvenilir ortaklarla bağlantı kurma imkanı sunacaktır. Avrupa'ya, enerji ve ticarete çeşitlilik kazandıracağı, Rusya'ya ise Kuzey-Güney koridoruna ek bir hat sunabileceği anlatılabilir. Böylece büyük güçler projeyi engellemek yerine desteklemeye teşvik istenecektir.

Ekonomik ve Finansal Riskler: Projenin fizibilitesi ve sürdürülebilirliği açısından ciddi ekonomik riskler de mevcuttur. Yatırım maliyetleri çok yüksek olabilir; yanlış planlama halinde atıl altyapı projeler ortaya çıkabilir. Özellikle demiryolu gibi büyük yatırımların geri dönüş süresi uzun olacaktır. Eğer ticaret hacmi beklenen düzeyde artmazsa, inşa edilen hatlar altında borç yükü bırakabilir. Ayrıca kur dalgalanmaları, petrol fiyatlarındaki oynaklık gibi makroekonomik riskler paydaş ülkelerin projeye ayırabileceği kaynakları etkileyebilir.

Fırsatlar: Bu risklere karşı, projenin ekonomik cazibesini artıracak adımlar atmak mümkün. Öncelikle, kademeli ve modüler yatırım yaklaşımı benimsenecektir. Tüm hattı bir anda inşa etmek yerine, en karlı veya kritik segmentlerden başlanır, bunlar işletmeye girip gelir üretince sonraki fazlar başlatılır. Örneğin önce Irak/Basra-Türkiye mevcut kara ve demiryolu (Kalkınma Yolu) projesine katılacaktır. Ürdün- Suriye- Türkiye arasında yine mevcut demir ve kara yolu(Hicaz Demir yolu) Projelerine katılacaktır. Özel sektör ile çalışılarak risk azaltılacaktır. Finansman için inovatif çözümler devreye sokulacaktır. Ayrıca mevcut ticaret anlaşmaları kullanılacaktır. Örneğin Türkiye-AB Gümrük Birliği (anlaşma devam etmesi halinde) avantajıyla Ürdün/Akabe ve Kuveyt/Basra üslerinin ürünleri Avrupa'ya girişi kolaylaştırılarak yatırımcıların ilgisini artıracaktır. Kuveyt'in bol finansmanı, Türkiye'nin sanayi altyapısı, Ürdün'ün insan kaynağı, stratejik konumları ve güzergah üzerindeki devletlerin avantajları bir araya getirilerek kendi kendini tamamlayan çok güçlü bir ekonomi yaratılacaktır. Bu da olası riskleri düşürür ve taraftar kazandırır.

Sosyal ve Çevresel Riskler: Büyük altyapı projeleri bazen yerel halkın endişelerini tetikleyebilir. Kamulaştırmalar, yerinden etmeler, çevresel tahribat gibi konular iyi yönetilmezse, kamuoyundan tepki doğabilir. Ortak Koridor güzergahındaki hassas ekosistemler korunmazsa, proje itibar kaybına uğrayabilir. Ayrıca toplumda eşitsizlik yaratmamasına dikkat etmek gerekir; örneğin faydaların belirli bir zümreye veya bölgeye yığılması diğer kesimlerde hoşnutsuzluk yaratabilir.

Fırsatlar: Çevresel olarak, yeşil enerji kullanımı, karbon ayakizinin minimize edilmesi, mevcut karyolalarının kullanılması ve demiryolu gibi çevre dostu taşımacılığın teşviki ile Ortak Koridor Projesi örnek bir “yeşil koridor” haline getirilecektir. Sosyal boyutta ise Projenin yarattığı fırsat eşitliği, iş fırsatları ve yöre halkının projeye dahil edilmesi (yerel istihdam kotası, KOBİ’ler için tedarik zinciri fırsatları, mesleki eğitim programları) sayesinde projenin sahiplenilmesi sağlanacaktır. Ayrıca şeffaf iletişim stratejileriyle halkın bilgilendirilmesi, gerçeğe aykırı söylentilerin önüne geçecektir. Bölgedeki genç nüfus için göçü durduran bir proje imajı olarak, Ortak Koridor’un uzun vadeli siyasi desteğini de garanti edecektir.

Özetle, Ortak Koridor projesi az risk-yüksek getiri potansiyeli barındıran, stratejik önemi yükselen yeni Ortadoğu ve yeni dünya düzeni için zorunlu bir hamledir. Politik riskler ciddiye alınmak zorunda, ancak bu riskler uygun yönetimle bertaraf edilecek veya minimize edilecektir. Dahası, her risk unsuru bir inovasyon veya diplomasi hamlesiyle fırsata çevrilecektir. Ortak Koridor, her anlamda hesaplanmış risklere karşılık çok daha büyük fırsatlar sunan bir vizyon olarak değerlendirilmelidir.

17. Sonuç: Ortadoğu'nun Barış ve Kalkınma Koridoru

Ortadoğu'nun gelecekte istikrara kavuşup kalkınabilmesi, barış ile ekonomik gelişmenin iç içe geçtiği bir düzenin tesis edilmesine bağlıdır. Bu da büyük ölçüde bölge ülkelerinin iş birliği yapabilme kapasitesine dayanmaktadır. Enerji jeopolitiği, büyük güç rekabeti ve yerel anlaşmazlıklar arasında sıkışmış olan bu coğrafya, ortak bir proje ile artık kendi kalkınma yolunu çizebilecek fırsata sahiptir. Ortak Koridor: İbrahim Üçgeni – Hac Yolu projesi çağa ve bölgenin bu ihtiyacına cevap veren cesur ve vizyoner bir girişim olarak ortaya çıkmaktadır. Bu makalede ayrıntılı biçimde ele alındığı üzere, söz konusu proje bir yandan Ortadoğu'nun güncel jeoekonomik dinamiklerine uyumlu bölgesel bir entegrasyon hamlesini belirlerken. Diğer yandan ortak kültürel mirastan güç alan barış ve kalkınma inisiyatifi niteliği belirlemektedir.

Ortak Koridor, Doğunun üretim gücü ile Batının finansal kaynaklarını ortak bir platformda buluşturan Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarını ortak bir ticaret ekseninde birbirine bağlayan küresel bir köprü/merkez veya pazar olma iddiasındadır. Yeni dünya düzeninin Ortadoğu'ya zorunlu kıldığı bu eksen, küresel ekonomide rekabetten ziyade denge ve ortak kazanç felsefesini merkeze almakta; yani “kazan-kazan” prensibiyle hareket ederek tüm taraflar için fayda üretmeyi hedeflemektedir. Proje İbrahim peygamberin mirasına yapılan vurgu ile bölge halklarını ortak bir gelecekte buluşturma idealini kazandırırken; serbest ticaret üsleri ve modern dijital-lojistik altyapı planları ile bu ideali sağlam ekonomik temeller üzerine oturtmaktadır. Proje Başarıya ulaştığı takdirde Ortadoğu'yu kronik krizlerle anılan bir coğrafya olmaktan çıkarıp yatırım, ticaret, inovasyon ve sürdürülebilir kalkınma odaklı projelerle anılan bir bölge haline getirecektir. Böylece bölge, kendi iç dinamikleriyle barış ve refah üreten bir döngünün merkezi olacaktır.

Böylesine iddialı bir vizyonun hayata geçmesi, Ortadoğu'nun yeniden yapılanmasında büyük bir katkı sağlayacaktır. Projenin başarısı durumunda barış ve kalkınmanın birbirini beslediği bir döngü oluşacak; ekonomik entegrasyon bölgede barışı teşvik ettikçe oluşan istikrar ortamı daha fazla yatırım ve iş birliğine zemin hazırlayacaktır. Bu etkileşim, Suriye ve Irak'ın savaş sonrası imar sürecinden, kırılgan ekonomiye sahip Ortadoğu ülkelerinin ekonomilerinin canlanmasına kadar geniş bir yelpazede dönüşümsel sonuçlar doğuracaktır. Elbette tek başına ekonomi sihirli bir çözüm değildir fakat ekonomi/ticaret derin siyasi ihtilafların çözümü için daha elverişli bir zemin yaratacaktır.

Ortak Koridor vizyonu, bölgesel bir inisiyatif olmanın ötesinde küresel ölçekte yatırım, diplomasi ve iş birliği gündemiyle de yakından ilişkilidir. Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi (BRI), Avrupa Birliği'nin Global Gateway stratejisi ve yakın dönemde G20 bünyesinde duyurulan Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC), Kalkınma Yolu ve Zengezur Koridoru gibi büyük altyapı hamleleri, dünyada benzer bağlantısallık projelerine hız verildiğini gösteriyor. Ortak Koridor projesi, bu küresel girişimlerle rekabet eden değil bilakis onları ortak bir pazara dönüştüren, onları tamamlayan bir halka olarak ortaya çıkmıştır. ABD, AB ve Çin gibi güçlerin Orta Doğu'da istikrar ve kalkınmayı önceleyen böyle bir vizyona olumlu bakması ve destek sunması olasıdır, zira bu proje Ortadoğu'yu çatışma alanı olmaktan çıkarıp küresel ekonominin yapıcı bir parçası haline getirmeyi hedeflemektedir.

Bütün bu fırsatların gerçeğe dönüşebilmesi için şimdi karar alıcılara ve politika yapıcılara stratejik sorumluluklar düşmektedir. Bu vizyonu somut adımlara dönüştürürken sabırlı, kapsayıcı ve uzun vadeli bir bakış açısıyla hareket etmek gerekecektir. Önümüzdeki birkaç yıl, projenin kademe kademe ilerleyip ilerlemeyeceğini belirleyecek kritik bir dönem olacaktır. Özellikle Türkiye–Ürdün–Kuveyt üçgeni bu tarihi fırsatı iyi değerlendirebilirse kazanan sadece bu üç ülke olmayacaktır; Irak’tan Filistin’e, Suriye’den Körfez ülkelerine dek tüm bölge barış ve kalkınma eksenli bu atılımdan payını alacaktır. Dahası, Ortak Koridor’un başarıya ulaşması, dünya güçlerinin (Batı ve Doğu ekonomik bloklaşmanın) Orta Doğu’nun üstleneceği iki güç arasında tampon pozisyonu ile ilişkilerinde yeni ve pozitif bir gündem oluşturmaya da zemin hazırlayacaktır. Bu doğrultuda bölge içi iş birliğinin artması, dış aktörlerin rekabet yerine ortak çıkarlar etrafında buluştuğu daha dengeli bir jeopolitik iklimin kapılarını aralayacaktır.

Sonuç itibarıyla, bu analizde ortaya konan veriler ve öneriler ışığında değerlendirildiğinde Ortak Koridor: İbrahim Üçgeni ve Hac Yolu projesi, akademik ciddiyetle planlandığı takdirde gerçekleştirilebilir ve diplomatik özenle yürütüldüğü takdirde sürdürülebilir bir girişimdir. İlgili aktörler gerekli iradeyi gösterip somut adımlar attığında, bölgenin ortak mirası ortak bir geleceğe dönüştürülebilecektir. İbrahim Üçgeni’nde filizlenen bu stratejik vizyon, mikro çıkarların ayrıştırdığı Orta Doğu coğrafyasını mikro ekonomik akıl ve kültürel bağlar temelinde yeniden bir araya getirebilecek kritik bir eşik noktasıdır. Bu hedef doğrultusunda atılacak her adım, önümüzdeki yıllarda uluslararası platformlarda, Orta Doğu’da barış ve kalkınmanın örnek bir modeli olacaktır.

18. Kaynakçalar:

1. Reuters, “Saudi Arabia and Iran agree to resume ties in China-brokered deal,” 10 Mart 2023.
2. International Monetary Fund (IMF), Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia (Washington, DC:IMF, 2024)
3. The Abraham Accords Declaration, “Abraham Accords Peace, Diplomatic Relations and Full Normalization between the United Arab Emirates and the State of Israel”, 13 August 2020.
4. G20 Leaders, New Delhi Leaders’ Declaration, New Delhi, 9-10 September 2023
5. International Monetary Fund (IMF), Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia (Washington, DC: IMF, 2024) 12-18
6. International Monetary Fund (IMF), World Economic Outlook Database, October 2024 edition, Saudi Arabia country data.
7. World Bank, Over the Horizon: A New Levant (Washington, DC: World Bank, 2018), 17-30
8. Saudi Vision 2030 Official Documents; World Economic Forum, “Economic Diversification in the Gulf,” 2023.
9. T.C. GAP Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı, GAP Bölgesi Sosyo – Ekonomik Gelişmişlik Raporu (Ankara: 2023).
10. Avrupa Birliği–Türkiye Gümrük Birliği Anlaşması (1995); European Commission, EU-Turkey Customs Union Agreement, Brussels,1995.
11. Republic of Iraq, Prime Minister’s Office, Development Road Project (AI- Faw Grand Port Corridor) Official Announcement, Baghdad, 27 May 2023.
12. U.S. Energy Information Administration (EIA), The Strait of Hormuz is the World’s Most Important oil Transit Chokepoint, Washington, DC, 2023
13. Gulf Cooperation Council Interconnection Authority (GCCIA) Annual Report 2023: Regional Power Grid interconnection and Expansion Projects, damman, 2023.
14. William Ochsenwald, The Hijaz Railroad (Charlottesville: University Press of Virginia, 1980).
15. International Renewable Energy Agency (IRENA), Renewable Energy Market Analysis: Middle East, Abu Dhabi: IRENA 2019.
16. Federal Communications Commission (FCC), Order and authorization: Space Exploration Holdings, LLC (Starlink), FCC 18-38, 2018 ,,
17. World Bank, „Digital, Trade and Trade Facilitation: ,Reforming Trade in the Digital Age, Washington, DC: World Bank, ,2020.
18. United Nations Framework Convention on Climate Change UNFCCC), Paris Agreement, adopted 12 december 2015, entered into force 4 November 2016.
19. Erik Gartzke, “The Capitalist Peace,” American Journal of Political Science, 51, no. 1 (2007): 166-191.
20. Montesquieu , The Spirit of the Laws, trans. Mehmet Ali Ağaoğulları (Ankara: imge Kitabevi, 2017), Book XX, Chapter 2.
21. Republic of Türkiye, Southeastern Anatolia Project Regional Development Administration, GAP Regional Development Plan (2018-2022) (Ankara, 2018).
22. OECD,Global Value Chains and International Trade during the Recovery from COVID-19: Strengthening Supply Chain Resilience, Paris: OECD Publishing, 2021.
23. F.E. Peters, Abraham: The Father of Three Faiths, Princeton University Press, 1981.
24. Karen Armstrong. A History of God:The 4,000-Year Quest of Judaism, Christianity, and Islam. Translated by Oktay Özel, Hamide Koyukan, And Kudret Emiroğlu. Ankara: Ayraç Yayınları, 1998.
25. The Holy Bible (Torah, Palms, Gospel). Genesis 11:27-31, 12:1-5. Istanbul:The Bible Society in Turkey (Kitabı Mukaddes Şirketi), Turkish Edition.
26. Judt, Tony. Postwar: A History of Europe Since 1945. Turkish translation by Dilek Şendil. Istanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2009.
27. Çelebi, Evliya. The Book Of Travels. Istanbul: Yapı kredi Publications, 2011.

28. Gündüz, Şinasi. *Living World Religions*. Ankara: Presidency of Religious Affairs Publications, 2016.
29. Egeria's Pilgrimage. Translated by Elif Gökteke. ISTANBUL: Archaeology and art Publications, 2017.
30. *Routes of dialogue: The Hajj Routes as Cultural Heritage*. Paris: UNESCO Publishing, 2019.
31. *Routes of Santiago de Compostela in Fransa*. Paris: UNESCO World Heritage Centre, 1998.
32. *Abraham Path Initiative: Official Project Documentation*. Cambridge, MA: Abraham Path Initiative, 2007.
33. Önkol, Ahmet: *Hajj Routes*. Encyclopaedia of Islam, Türkiye Diyanet Foundation, Vol. 14. Istanbul: TDV Publications, 1996.
34. Judt, Tony. *Postwar: A History of Europe Since 1945*. Turkish translation by Dilek Şendil. Istanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2009.
35. Lync, Marc. *The Arab Uprisings: The Unfinished Revolutions of the New Middle East*. Translated by Hüseyin Özkan. Istanbul: Küre Publications, 2013.
36. National Development and Reform Commission et al. *Vision and Actions on Jointly Building the Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road* (Beijing: State Council, 2015).
37. *China- Arab Cooperation in the Belt and Road Initiative*. Beijing, 2018.
38. International Monetary Fund. *Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia*. Washington DC: IMF, 2023.
39. European Commission. *Global Gateway: Building Sustainable and Trusted Connections*. Brussels: European Commission, 2021.
40. European Commission. *Global Gateway: Building Sustainable and Trusted Connections*. Brussels: European Commission, 2021.
41. Dubai Chamber of Commerce. *UAE Investments in Africa Report*. Dubai, 2023.
42. DP World. *Global Trade and Infrastructure Report*. Dubai: DP World, 2023

19. Yazar Hakkında

Muhittin Beyaz, bölgesel kalkınma, barış inşası ve jeoekonomik entegrasyon alanlarında çalışan; Ortak Koridor vizyonunun kavramsal çerçevesini geliştiren ve Projenin fikir mimarıdır. Ortadoğu Kalkınma ve Barış Derneği'nin (OKV Derneği) Kurucu Başkanı ve Ortadoğu Kalkınma ve Uluslararası Altyapı Yatırım A.Ş.'nin (OKV A.Ş.) kurucusu ve yöneticisidir. Çalışmaları, Orta Doğu'da ticaret koridorları, lojistik entegrasyon, kültürel diplomasi ve sürdürülebilir kalkınma ekseninde barışa hizmet eden çok paydaşlı modeller geliştirmeye odaklanmaktadır.

Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi alanında lisans ve yüksek lisans eğitime sahiptir. Kamu kurumları, sivil toplum ve özel sektör paydaşlarıyla yürüttüğü çalışmaların yanı sıra; bölgede yürüttüğü toplumsal uzlaşma ve barış girişimleriyle yerel düzeyde diyalog mekanizmalarının kurulmasına ve ihtilafların çözümüne katkı sağlamış; bu saha deneyimini bölgesel barış vizyonuna taşıyan bir yaklaşım benimsemiştir. Aynı zamanda bölgesel entegrasyon ve barış hedefi doğrultusunda bölgesel ve küresel aktörlerle stratejik temaslar yürütmektedir. Projelerin uluslararası düzeyde tanıtımı ve desteklenmesi için faaliyet göstermektedir.

İletişim:

0535 550 51 20

muhtinbeyaz@outlook.com

iletisim@okv.com.tr

iletisim@okvder.org

www.ortakkoridor.org

