

ÇİN-KIRGIZİSTAN-ÖZBEKİSTAN DEMİRYOLU

Bora ODABAŞI

Misafir Araştırmacı

Analiz No : 2026 / 43

28.09.2026

Küresel ve bölgesel çatışmaların geleneksel taşımacılık güzergahları üzerinde yarattığı sorunlar, karasal bağlantısallık projelerini küresel taşımacılıkta öne çıkarmaktadır. Geleneksel güzergahlara göre süre ve güvenlik açısından avantajlı olan bu yeni projeler dünya jeopolitiğini yeniden şekillendirmektedir. Bu yeni bağlantısallık projelerinin başında Orta Koridor gelmektedir.

Çin ve Kazakistanı takiben Hazar Denizini aşarak Azerbaycan ve Türkiye üzerinden dünyaya açılan Orta Koridorda her geçen gün ticaret hacmi artmaktadır. Ancak bu artışa bağlı olarak hatta gecikmeler ve aksaklıklar yaşanma olasılığı da yükselmektedir. Bu sebeple Orta Koridoru destekleyecek yeni akslara ihtiyaç vardır. Çin-Kırgızistan-Özbekistan (ÇKÖ) Demiryolu hattı da bu ihtiyacı giderecek ve Orta Koridorun güney aksını oluşturacak yeni bağlantısallık projesidir.

Tarihsel Arka Plan

ÇKÖ Demiryolu hattının inşası 90lı yılların sonlarında gündeme geldi. 1997 yılında Paris'te düzenlenen TRACECA konferansı ve ardından Bişkek'te yapılan üçlü görüşmeler neticesinde, Çin, Kırgızistan ve Özbekistan Ulaştırma Bakanlıkları arasında ilk Mutabakat Zaptı imzalandı.[1] İlk mutabakata rağmen proje yaklaşık çeyrek asır boyunca kâğıt üzerinde kaldı. Bu durumun elbette belli başlı temel sebepleri vardır. İlk olarak taraflar güzergah konusunda uzun yıllar anlaşamadılar. Çin ve Özbekistan, Avrupa'ya en kısa ve en ucuz transit geçişi sağlayan güney rotasını (Torugart [illegible] desteklerken Kırgızistan ülkenin kopuk olan kuzey ve güney ekonomik merkezlerini bağlayacak daha uzun ve pahalı bir iç güzergahı savundu.[2] Ayrıca Özbekistan ve Kırgızistan demiryolu altyapısı eski Sovyet sistemine dayandığından, Çin demiryolu sistemiyle entegrasyonu aşılması gereken teknik sorunlara neden oldu. Bunlara ek olarak bölgesel çalkantılar ve

sınır ihtilaflarının eklenmesi projeyi uzun bir süre rafta bıraktı.

Özbekistan ve Kırgızistanın sınır sorunlarını çözmesi ve Rusya-Ukrayna savaşının neden olduğu jeopolitik şartlar hattın inşasını yeniden gündeme getirdi.[3] Eylül 2022de Şanghay İşbirliği Örgütünün Semerkant Zirvesi'nde üç ülke, fizibilite çalışmasının finansmanına ilişkin üçlü anlaşma imzaladı. Taraflar arasındaki nihai anlaşma ise 6 Haziran 2024te Pekinde imzalandı.[4] ÇKÖ Demiryolu inşaatı Aralık 2024te başladı.

ÇKÖ Demiryolunun Güzergahı

530 kmlik güzergah Çin'in Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nde yer alan Kaşgar lojistik merkezinden başlayıp Çin-Kırgız sınırındaki yüksek irtifalı Torugart Geçidi'ne ulaşır. Buradan Kırgızistan sınırına girerek, Tanrı Dağları boyunca sırasıyla Arpa, Koş-Döbö ve Makmal mevkilerini takip eder. Makmal'dan güneybatıya kıvrılarak Celal-Abad şehrine ulaşır. Celal-Abad'dan sonra Kırgız-Özbek sınırını geçerek Fergana Vadisi'ndeki Andican kentinde Özbekistan'ın mevcut demiryolu ağına bağlanır.[5]

Güzergah üzerindeki en kritik lojistik nokta Makmal istasyonudur. Çünkü Çin Demiryolu sistemi ile Kırgızistanın ve Özbekistanın Sovyetlerden kalma demiryolu altyapısı farklı ray genişliklerine sahiplerdir. Dolayısıyla konteyner aktarımı, vagon ve tekerlek takımı değişimleri ile gümrük işlemleri Kırgızistan içindeki Makmal lojistik merkezinde gerçekleştirilecektir.[6]

ÇKÖ Orta Koridor İçin Ne İfade Ediyor

ÇKÖ Orta Koridorun güney aksını oluşturarak; Kırgızistan ve Özbekistanı Orta Koridora dahil etmektedir. Hatta güzergahın Özbekistan ulusal demiryolu ağı ile entegrasyonunun tamamlanması halinde Semerkant ve Buharayı takiben, Türkmenabattan Türkmenistan sınırlarına girebilecek olan hat buradan da Aşkabatı geçerek Türkmenistanın Hazar Denizindeki en önemli limanı olan Türkmenbaşına ulaşabilecektir. Bu açıdan ÇKÖ, Orta Koridor için tamamlayıcı ve besleyici koridor (feeder corridor) özelliği taşımaktadır.

Hattın hayata geçmesiyle birlikte, tüm Orta Asya cumhuriyetleri kesintisiz bir demiryolu ağıyla birbirine bağlanmış olacaktır. Bu ağın Hazar Denizi üzerinden Azerbaycana eklemlenmesi ise son dönemde şekillenen Orta Asya Altılısı (C6) formatının sahadaki en somut altyapısını teşkil etmektedir. Böylece Hazarın iki yakası tek bir stratejik havza haline gelirken, bölge ülkeleri yalnızca dış pazarlara açılmakla kalmayacak, kendi aralarındaki fiziki ve ticari bütünleşmeyi de doğrudan güçlendirecektir.

Lojistik verimlilik açısından bakıldığında hat, Orta Koridorun Kazakistan üzerinden geçen mevcut kuzey aksına kıyasla mesafeyi yaklaşık 900 kilometre kısaltmakta ve sevkiyat sürelerinde 7 ila 8 güne varan belirgin bir zaman tasarrufu sağlamaktadır.[7] Bu durum hattı hem maliyet hem de hız bakımından küresel tedarik zincirleri için oldukça cazip bir alternatif haline getirmektedir.

Teorik olarak ÇKÖ, Özbekistan üzerinden güneye açılarak Türkmenistan-İran rotasıyla ya da Mezar-ı Şerif üzerinden Afganistan-Pakistan hattını takip ederek Hint Okyanusuna çıkış potansiyeli de taşımaktadır. Ancak İrana yönelik uluslararası yaptırımlar ile Afganistandaki kronik güvenlik sorunları ve siyasi belirsizlikler, bu güney çıkışlarının kısa ve orta vadede güvenilir ve öngörülebilir birer ticaret koridoru olmasını engellemektedir. Dolayısıyla bu risklerin kolay aşılamayacağı gerçeği karşısında, hattın Batı ve küresel pazarlarla buluşmasında ana çıkış kapısı ve en istikrarlı güzergâh yine Türkiye olmaya devam edecektir.

Son olarak projenin dikkat çeken bir diğer boyutu ise yolcu taşımacılığı potansiyelidir. Hattın ilerleyen süreçte yolcu trafiğine de açılması Kaşgardan başlayarak Fergana Vadisi, Semerkant ve Buhara gibi Türk dünyasının kadim tarih ve kültür merkezlerini birbirine bağlayacaktır. Bu durum, bölgedeki kültürel turizmi canlandırmanın yanı sıra Türk dünyası halkları arasındaki beşeri temas ve etkileşimi de üst seviyeye taşıyacaktır.

Projenin Ekonomik ve Stratejik Kazanımları

ÇKÖ demiryolu projesi bölgesel ve küresel getirilerinin yanı sıra geçtiği üç ülkeye de önemli kazanımlar sağlamaktadır. 530 kmlik hattın yaklaşık 300 km Kırgızistan topraklarından geçmektedir. Dolayısıyla Kırgızistan için projenin getirileri son derece önemlidir. İlk olarak, Kırgızistan, ülkesinden geçecek uluslararası yük trafiği sayesinde yılda 200 ila 300 milyon dolar arasında doğrudan transit geliri elde etmeyi öngörmektedir.[8] Ayrıca bu hat sayesinde bağımsızlığını kazandığından beri birbirinden ayrık hatlar olan kuzey ve güney demiryolu hatları Balıkçı □□□□□□ □□□□□□□□□ □□□□□□ hattıyla entegre olarak ülkenin iç demiryolu ağını tek bir yapıda birleştirecektir.[9] Son olarak, Narın bölgesindeki daha önce nakliye imkansızlığı nedeniyle işletilemeyen zengin kömür, demir, alüminyum ve nadir toprak elementleri yataklarına erişim sağlayacak; çelik, alüminyum ve metalürji tesislerinin kurulmasını tetikleyecektir.[10]

Özbekistan çifte karasal (double-landlock) bir ülke olarak karasal bağlantısallık projelerine ihtiyaç duymaktadır. Bu sebeple bu hat Özbekistan için hayati bir öneme sahiptir. Örneğin Çin'den Kazakistan üzerinden Özbekistan'a yapılan mevcut tren sevkiyatları 45 ila 70 günü bulabilirken,[11] yeni hat teslimat sürelerini önemli ölçüde düşürecektir.

Çine gelecek olursak bu hat sayesinde Çin'in batıdaki Kaşgar ve Sincan Serbest Ticaret Bölgesi'ni küresel bir ihracat kapısına dönüştürerek bölgesel sanayi üretimini artıracaktır.[12]

Finansal Riskler ve Sürdürülebilirlik Sorunu

ÇKÖ demiryolu projesinin vadettiği kazanımların ardında, özellikle Kırgızistan açısından ciddi mali yükler ve borç sürdürülebilirliği riskleri yer almaktadır. Toplam maliyeti 4,7 milyar dolar olan proje, borç kredisi ve öz sermaye modeline dayanan bir ortaklıkla yürütülmektedir.[13] Maliyetin yarısını Çin bankalarının sağladığı 35 yıl vadeli imtiyazlı

kredi karşılarken, kalan kısım için Bişkek merkezli kurulan Ortak Proje Şirketine Çin yüzde 51, Kırgızistan ve Özbekistan ise yüzde 24,5 oranında sermaye koymaktadır.[14] Bu durum Kırgızistan ve Özbekistan bütçelerinden yaklaşık 570 milyon dolarlık doğrudan nakit çıkışı anlamına gelmektedir.

Bu finansman yapısı Kırgızistan ekonomisi için kırılganlıklar barındırmaktadır. Kırgızistanın mevcut kamu dış borcunun yaklaşık yüzde 40ı hâlihazırda Çin EximBanka aittir.[15] Üstelik Kırgız devleti nakit sermaye katkısının yanında arazi kamulaştırma, altyapı hazırlığı ve elektrik temini gibi ek maliyetleri de üstlenmektedir. Geçmiş yıllarda kaynak yetersizliği sebebiyle 50 milyar dolar değerindeki Jetim-Too demir madeninin teminat gösterilmesi ihtimali Kırgız kamuoyunda büyük tepki çekmişti. Hükümet bu endişeleri yatıştırmak için Zhetim-Too madenini devletin işleteceğini ilan etti ve Çin kredisini doğrudan kamu borcuna eklemeyip ortak şirkete yönlendirdi. Kredinin devlet kasası yerine hattın işletme gelirleriyle ödenmesi planlanmaktadır. Yine de hedeflenen yıllık 200 ila 300 milyon dolarlık transit gelirin tutmaması halinde ortaya çıkacak mali tablo, Kırgızistanı Çin sermayesine ve kredilerine daha da bağımlı kılarak ülkeyi açık bir borç tuzağı riskiyle karşı karşıya bırakabilir.

Sonuç

Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demiryolu, üç ülke arasındaki ulaşım bağlantısını güçlendirmenin ötesinde, Orta Asyanın bölgesel ve küresel bağlantısallığını yeniden şekillendirme potansiyeline sahiptir. Hattın Orta Koridorun güney aksını oluşturması, Orta Koridorun kapasitesini artırırken Kırgızistan ve Özbekistanın küresel ticaret ağlarına entegrasyonunu da güçlendirecektir. Aynı zamanda Orta Asya ülkelerinin kendi aralarındaki fiziki ve ekonomik bütünleşmesine katkı sağlayacaktır. Bununla birlikte, projenin yüksek maliyeti ve özellikle Kırgızistanın mevcut Çin kaynaklı dış borçluluğu, hattın ekonomik getirilerinin finansal risklerle birlikte değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır. Öngörülen transit gelirlerinin gerçekleşmemesi durumunda ortaya çıkabilecek mali yük, Kırgızistan açısından önemli bir risk teşkil etmektedir. Bu çerçevede ÇKÖ Demiryolu, Orta Koridorun güney aksını güçlendirecek ve Orta Asyanın küresel ticaret bağlantılarını çeşitlendirecek önemli bir proje olmakla birlikte, projenin uzun vadeli başarısı ekonomik getirilerinin yanı sıra finansman yapısının sürdürülebilirliğine de bağlı olacaktır.

**Resim: Haber7*

[1] Omirbek Hanayi, "The China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway Project: Problems and Prospects," Eurasian Research Institute Weekly E-Bulletin, no. 131.

[2] Syed Fazl-e-Haider, "The China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway: China's Strategic Expansion in Russia's Backyard," Central Asia-Caucasus Analyst, 17 Ocak 2025, https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13837.html.

[3] Azimzhan Khitakhunov, "The China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway: Causes and Consequences," Eurasian Research Journal 6, no. 3 (Summer 2024): 49, https://doi.org/10.53277/2519-2442-2024.3-03

[4] Khitakhunov, "The China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway," 42.

[5] Ali Dayar, "A New Link in Global Trade: The China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway and Its Role in the Middle Corridor," Caspian Policy Center, 10 Haziran 2025, https://caspianpolicy.org/research/middle-corridor/a-new-link-in-global-trade-the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-and-its-role-in-the-middle-corridor.

[6] Jildiz Nicharapova, "Construction of China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway: Interests, Challenges, and Perspectives for the Kyrgyz Republic," Central Asia Program, 8 Haziran 2026, https://centralasiaprogram.org/publications-all/construction-of-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-interests-challenges-and-perspectives-for-the-kyrgyz-republic/.

[7] Abbos Bobokhonov ve Nargiza Muratalieva, "China □□□□□□□□□□□□□□□□ Railway: At the Fork of Civilizations, Geopolitics and Trade Routes," CABAR.asia Policy Brief, Haziran 2023, 12, https://cabar.asia/wp-content/uploads/2023/06/Policy-Brief_Railway_en_0106.pdf .

[8] Nicharapova, "Construction of China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway.

[9] Nicharapova, "Construction of China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway.

[10] Mikovic, "China–Kyrgyzstan–Uzbekistan Railway.

[11] Khitakhunov, "The China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway, 48.

[12] Khitakhunov, "The China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway," 50-51.

[13] Financing Agreement Signed for China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway," Gazeta.uz, 18 Aralık 2025, https://www.gazeta.uz/en/2025/12/18/financing/.

[14] "Financing Agreement Signed."

[15] Nicharapova, "Construction of China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway.

Yazar Hakkında :

2025 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Tarih bölümünden, The Development Of Ekâbir Politics: Political Transformation In The 17th Century Ottoman Empire adlı bitirme tezi ile mezun oldu. Şu an aynı bölümde yüksek lisans eğitimine devam etmektedir. Aralık 2025 tarihinden itibaren AVİM kadrosunda misafir araştırmacı olarak yer almaktadır. Çalışma konuları; İran, Orta Asya ve Koridorlardır.

Atıfta bulunmak için: ODABAŞI, Bora. 2026. "ÇİN-KIRGIZİSTAN-ÖZBEKİSTAN DEMİRYOLU." Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM), Analiz No.2026 / 43. Eylül 28. Erişim Ekim 30, 2026. https://avim.org.tr/public/tr/Analiz/CIN-KIRGIZISTAN-OZBEKISTAN-DEMIRYOLU

Süleyman Nazif Sok. No: 12/B Daire 3-4 06550 Çankaya-ANKARA / TÜRKİYE
Tel: +90 (312) 438 50 23-24 • **Fax**: +90 (312) 438 50 26
@avimorgtr
https://www.facebook.com/avrasyaincelemelerimerkezi
E-Posta: info@avim.org.tr
http://avim.org.tr

© 2009-2025 Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM) Tüm Hakları Saklıdır