

21'NCİ YÜZYILIN EN KAPSAMLI ALTYAPI HAMLESİ: MODERN İPEK YOLU GİRİŞİMİ

Çin Yönetimi, Asya'nın ulaşım ve enerji altyapısının Avrupa düzeyine yaklaştırılması için 2049 yılını hedef olarak belirledi.

Koray Targay

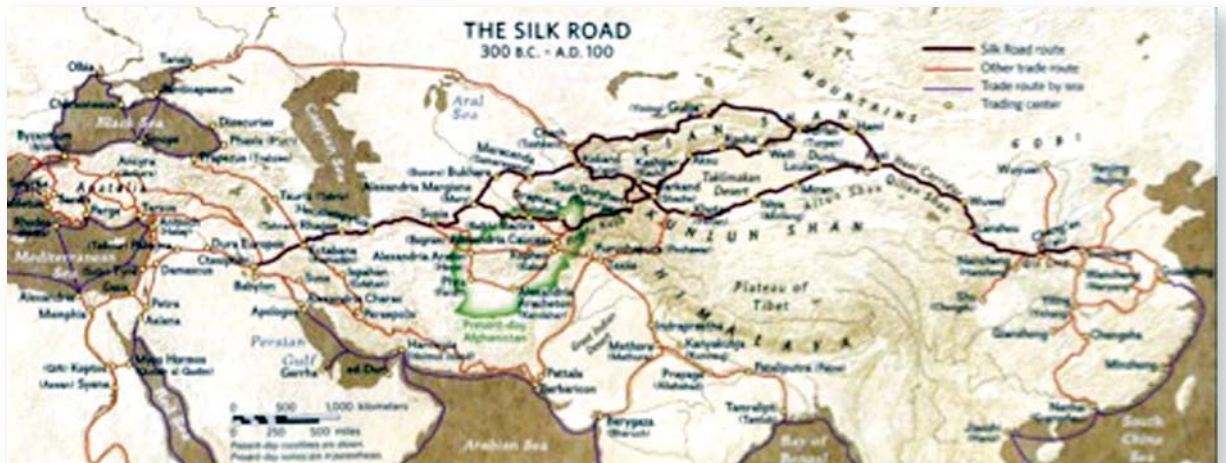
E. Büyükelçi, Dışişleri Bakanlığı İpek Yolu Özel Temsilcisi

İpek Yolu Girişimi Nedir

İpek Yolu kavramı, tarihte Asya ile Avrupa arasındaki ana ticaret yollarını ifade etti. Deniz yolu güzergâhlarını kapsayan arter, Güney-Doğu Asya ve Alt-Kıta'nın baharat üretici ülkelerine atfen 'Baharat Yolu', kara yolu güzergâhlarını kapsayan arter ise, ipek üreticisi Çin'e atfen 'İpek Yolu' olarak isimlendirilmiştir.

Sovyetler Birliği döneminde Birliğe bağlı Cumhuriyetlerin ekonomileri 'Gosplan' adı altındaki merkezi ekonomik planlama ilkeleri çerçevesinde yapılandırılmış olduğundan, İpek Yolu, tarihi misyonunu kaybetti.

Sovyetler Birliğinin dağılması sonucunda bağımsızlığına kavuşan Cumhuriyetler, ulusal ekonomilerini



Kaynak: volkansadventures.com

yapılandırmaya başladılar. Keza, aynı yıllarda Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) ekonomisi dünyaya açılmaya başladı. Bu iki gelişme, İpek Yolu kavramını nostaljik zeminden realist bir ekonomik ihtiyaç olarak ortaya çıkardı. Nitekim, Avrupa ile Asya arasında hızla gelişen ticari ve ekonomik ilişkiler, Avrasya bölgesinde modern iş lojistiği ihtiyacını da paralelinde getirdi.

Avrasya coğrafyasında yer alan siyasi liderler bu ihtiyacı gördüler ve tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması gereğini vurguladılar. Kurumsal olarak da Avrupa Birliği, Karadeniz Ekonomik Birliği ve diğer kuruluşlar bu kampanyaya katıldılar. Ancak, İpek Yolu'nun modern anlamda canlandırılması için gerekli altyapı fonlarının olağanüstü büyüklüğü karşısında, söylemden çıkılıp eyleme geçilemedi. Nitekim, AB'nin TRACECA projesi, gerek fon, gerek siyasi irade eksikliğinden yetersiz kaldı, sembolik ölçülerin ötesine geçemedi. KEİ, dinamik bir varlık gösteremedi. ABD'nin değişik dönemlerde açıkladığı Orta-Asya altyapı projeleri, yine aynı nedenle eyleme geçirilmedi. Ta ki ÇHC Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 yılı Eylül ayında 'İpek Yolu Ekonomik Kuşağı' ve '21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun (Kuşak ve Yol) inşası fikrini somut bir girişim olarak ortaya atmasına kadar...

Bu beyanla birlikte Çin, Devlet Başkanı'nın ağzından, girişime liderlik yapma iradesini ve kararlılığını dünyaya duyurdu. Çin Yönetimi, Asya'nın ulaşım ve enerji altyapısının Avrupa düzeyine yaklaştırılması için 2049 yılını hedef olarak belirledi. Çin, bu amaçla, tarihte emsali görülmemeyen çok geniş çaplı entegre bir altyapı ve ticaret ağını oluşturan 'Vizyon ve Eylem Planı'nı sundu.

Yeni İpek Yolu olarak da adlandırılan ve esas olarak Asya ile Avrupa ve Afrika'yı birbirine bağlayacak olan söz konusu girişim:

- **Altyapı bağlantısı** ile 'Kuşak ve Yol' güzergahındaki ülkelerinin altyapı planları ve teknik standart sistemlerinin geliştirilerek, kıtalar arası ölçekte karayolu, denizyolu havacılık koridorlarının ve entegre taşımacılığın ilerletilmesini;
- **Kesintisiz Ticaret bağlantısı** ile güzergâh ülkelerin yatırım ve ticareti kolaylaştırıcı tedbirler almalarını, gümrük alanında işbirliğinin geliştirilmesi, ticarete tarife dışı engellerin ve yatırımın önündeki engellerin kaldırılmasını;
- **Finansal entegrasyon** ile işbirliği derinleştirilerek, İpek Yolu Fonu ve güzergahtaki ülkelerin fonlarından tam anlamıyla istifade edilmesini;
- **Politika bağlantısı** ile güzergâhtaki ülkeler arasında hükümetler-arası işbirliğinin teşvik edilerek siyasi alanda bölgesel işbirliğinin tesisini;
- **Kültürel bağlantı** ile siyasi, akademik, insan kaynakları, turizm, bilim, teknoloji ve basın

alanlarında kapsamlı kültürel işbirliğinin teşvikini, öğrenci ve personel değişiminin yaygınlaştırılmasını, kardeş şehir ilişkileri tesis edilmesini;

hedeflemektedir.

İpek Yolu Girişiminin Somut Ekonomik-Altyapı Hedefleri

Girişim kapsamındaki projeler çerçevesinde öncelikle 47.100 km karayolu, 36.800 km demiryolu, 14 lojistik merkezi, petrol ve doğalgaz boru hatları ve geniş kapsamlı enerji iletim hatları yapılması söz konusudur. Projelerin Doğu, Orta ve Batı Asya ile Orta, Güney ve Batı Avrupa'daki 60'tan fazla ülkede kapsadığı alan yaklaşık 40 milyon km²'dir. Bu rakamlar, dünya yüzölçümünün %26'sına ve dünya nüfusunun dört milyarlık kesimine tekabül etmektedir.

Tarihi İpek Yolu Çin'in Xian kentinden başlamakla birlikte ÇHC Yönetimi, Sincan bölgesini geliştirmek amacıyla, Modern İpek Yolu'nun başlangıcını Urumçi'ye odaklamıştır.

Belirlenen hedeflere ulaşılması için Asya'da toplam 24 ila 26 trilyon ABD Dolar'lık altyapı yatırımı yapılması gerektiği hesaplanmaktadır. Zaman içinde bu rakamın artması beklenebilir.

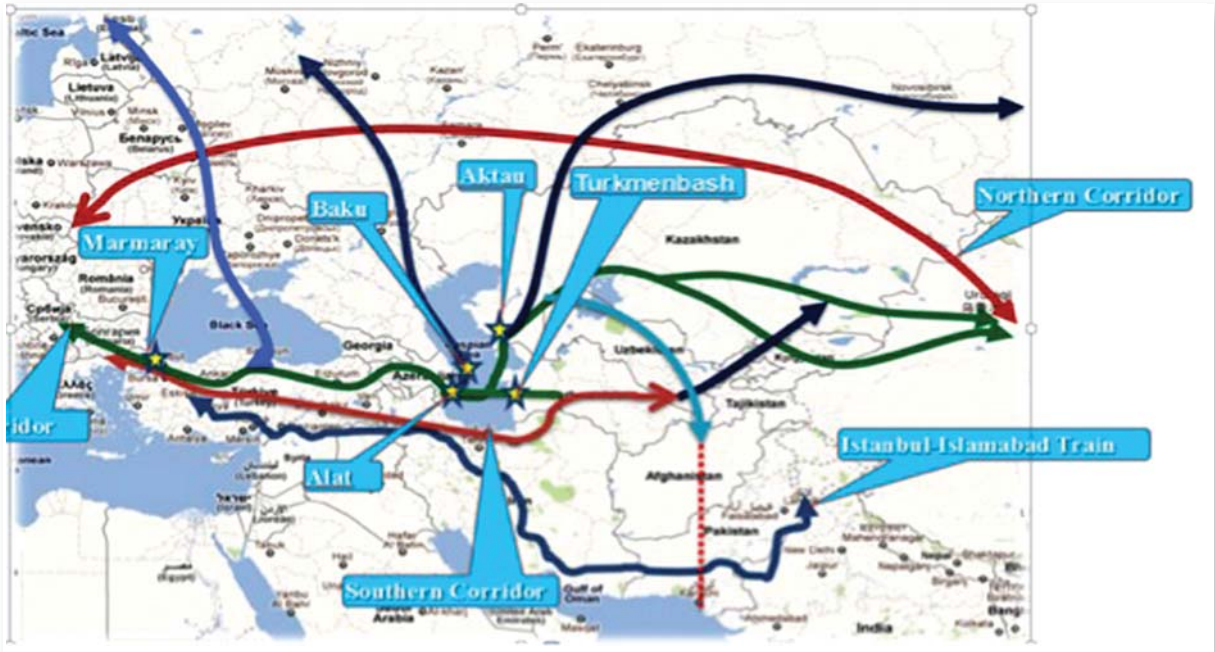
Çin Yönetimi, girişimin mali zeminini de somut olarak başlattı. Bu kapsamda kurulan 'İpek Yolu Fonu'nun bütçesi 40 milyar ABD Doları'dır. Girişime ilave kaynak sağlamak amacıyla kurulan, ülkemizin de kurucu üye olduğu 'Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın (AAYB) bütçesi ise 100 milyar ABD Doları'dır. Doğal olarak, Asya Kalkınma Bankası'nın fonları da kullanılacaktır. Nitekim Japonya, Asya Kalkınma Bankası bünyesinde beş yıl içinde kullanılmak üzere, altyapı projeleri için 110 milyar ABD Doları fon tahsis etmiştir. Bu rakamların da süreç içinde artması kuvvetle muhtemeldir.

İpek Yolu'nun Güzergahları - Hazar Geçişli Orta Koridor Güzergahı

İpek Yolu'nun karayolu arterleri şunlardır:

- a) ÇHC-Kazakistan-Rusya-Avrupa güzergahındaki Kuzey Koridoru,
- b) ÇHC-Kazakistan- Azerbaycan-(ve Kazakistan-Türkmenistan-Azerbaycan)-Gürcistan-Türkiye-Avrupa güzergahındaki Hazar Geçişli Orta Koridor, ve
- c) ÇHC-Kazakistan-Türkmenistan-İran-Türkiye-Avrupa güzergahındaki Güney Koridoru.

Asya-Avrupa ticaret hacminin önümüzdeki on-yıllara ilişkin projeksiyonları, her üç koridora da ihtiyaç



Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti, Dışişleri Bakanlığı

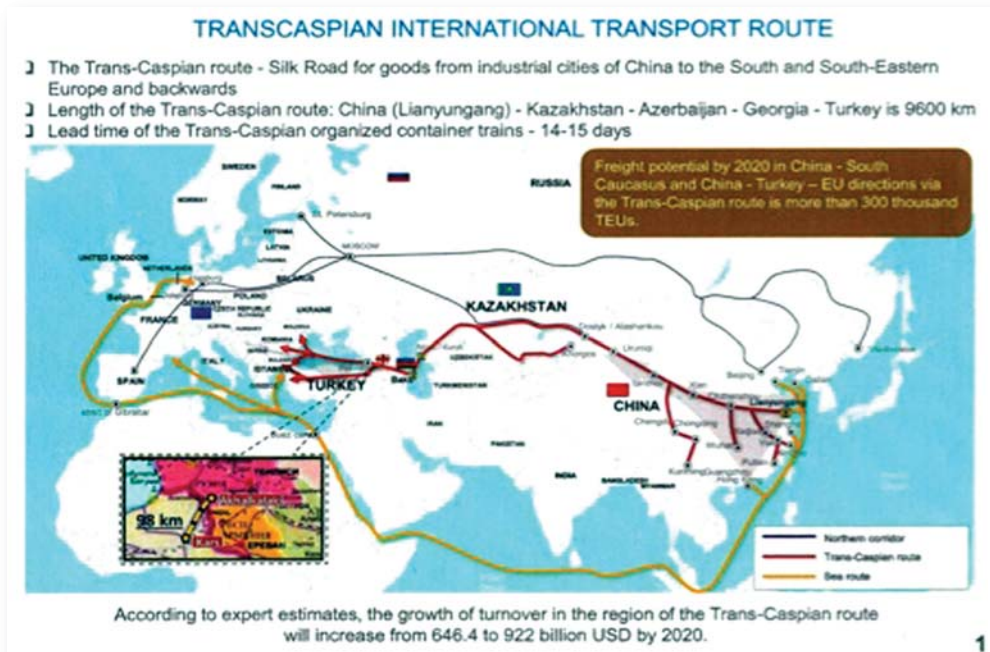
olacağını, hatta yetmeyeceğini göstermektedir. Bununla birlikte, aralarında pek ciddi rekabet de olacaktır. Mesafeler, iklim unsuru, fiyat rekabeti, teknolojik üstünlük, yönetim, sürdürülebilirlik, güvenilirlik vb gibi unsurlar, taşımacılığın maliyetine dayalı tercihleri etkileyecektir.

Örneğin Orta Koridor, Avrupa ile ticaret yolu bağlamında Kuzey Koridoruna oranla 1.500 ila 2.000 km

daha kısadır; iklim koşulları bakımından daha elverişlidir; deniz yoluna kıyasla ulaşım süresini 1/3 nisbetinde (15 gün) kısaltacaktır.

İpek Yolu Girişimi Kapsamında Çin'in Konumu

Küresel siyasi ve ekonomik gelişmeler göstermektedir ki, 21'nci Yüzyıl 'Asya Yüzyılı' olacaktır. Orta-Asya'nın



Kaynak: Azerbaycan Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılan bir toplantıda kullanılmıştır.

The Trans-Caspian Trade and Transit Corridor



Growing value density of goods require shorter transport times between China and Europe.

Maritime transport (through Suez Canal): Mediterranean EU ports reduce transport times by up to 5 days.

Land transport: Railway transports via Russia or Central Asia Reduce transport times by up to 12 days.

Important:

- **balanced transport volumes east ⇌ west**

Kaynak: Azerbaycan Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılan bir toplantıda kullanılmıştır.

altyapı sorunları ise devasa boyutlardadır. Bu itibarla, Asya'nın altyapısının süratle geliştirilmesi ve modern standartlara getirilmesi belirleyici önemdedir. Asya'nın lojistik ve enerji altyapısının geliştirilmesinden, doğal olarak tüm Avrasya ülkeleri belirli ölçülerde yararlanacaktır. Öncelik ise ekonomik ve siyasi çıkarlar açısından Çin'dedir. Nitekim, Asya'nın ne karayolu, ne de demiryolu altyapısının hali hazır durumu, Çin'in Avrupa ile süratle gelişen ticaretini gereken sürat, etkinlik ve verimlilikte karşılayabilecek düzeydedir. Bu nedenle ticaretin maliyeti artmakta, bu da özellikle Çin'in kâr kaybına yol açmaktadır. Çin ile AB arasındaki günlük 1,4 milyar Euro ticaret hacminin gelecek on yılda iki katına çıkacağı hesaplanmaktadır. Tek başına bu beklenti, durumun ciddiyetini ortaya koymaktadır. Söz konusu devasa mal taşımacılığı hangi yollardan, hangi maliyetlerle yürütülecektir?

Bu durum karşısında Çin, değişik nedenlerle kaybedilen ilk on yılı takiben, bizzat inisiyatif alma ihtiyacını göstermiştir. Projelere bu amaçla geniş mali kaynaklar tahsis etmektedir. Çin'in son dönemde sadece 'Pakistan Ekonomik Koridoru' projesine sağladığı 50 milyar ABD Dolarını aşan kaynak, bu konularda ne kadar kararlı olduğunun somut örneğidir.

Orta-Asya'nın altyapı sorunları karşısında AB ve ABD'nin mali ve ekonomik katkıları, söylem ötesinde elle tutulur boyutta olmamıştır. Bu boşluk karşısında Çin'in efektif mali katkılarla desteklenen girişimleri, bu ülkeye doğal olarak ekonomik ve siyasi etkinlik ve ağırlık sağlamaktadır. Yumuşak Güç (*İng. Soft-power*)

Yukarıda da değinildiği üzere, 21'nci Yüzyıl 'Asya Yüzyılı'dır. Modern İpek Yolu Girişimi, bu alanda Türkiye için önemli bir fırsat penceresi açmıştır. Nitekim Türkiye, Avrupa ile Asya ve Avrupa ile Orta-Doğu ulaşım/taşımacılık/ticaret hatları üzerinde önemli ve güçlü bir lojistik merkezidir.

uygulamasının başarılı sonucudur. Bu husus ise, Çin-Pakistan yakınlaşmasından çekinen Hindistan'ı, diğer yandan da –ABD desteğinde- Japonya ve G.Kore'yi tedirgin etmektedir.

Rusya Federasyonu'nun ise, Orta-Asya'daki eski konumuna yeni formüller altında dönebilme çabaları bilinmektedir. Ancak, ülkenin hali hazır mali durumu, Çin ile üçüncü ülkelerde rekabet edebilecek güçte değildir. Kendi ülkesindeki altyapı yatırımlarını dahi finanse edebilmekte güçlük çekmektedir. Bu nedenle, arka bahçesinde Çin'in, İpek Yolu girişimi vesilesiyle, siyasi ve ekonomik etkinlik kazanmasından RF'nun pek hoşnut olmadığını değerlendirmek yanlış olmayacaktır.

Keza, Deniz İpek Yolu kapsamında topraklarında büyük ölçekli altyapı projeleri yürütülen veya yürütülecek olan Güney-Doğu Asya ülkelerinin de, bölgede artan Çin nüfuzundan tedirginlik duymaları söz konusudur.



Kaynak: Uluslararası Nakliyeciler Derneği

Bütün bu tereddütler karşısında ise Çin'in, büyük ekonomik gücüne ve devasa rezervlerine dayanarak, Asya'da giderek ekonomik zemin kazandığı bir gerçektir. Bu gelişmelerin ise, zamanla siyasi süreçleri ve sonuçları olacağı beklenmelidir. Çin'in, Pakistan'daki siyasi ağırlığı üzerinden Afganistan siyasetinde kazandığı etkinlik, bunun somut örneğidir.

İpek Yolu Girişimi Kapsamında Türkiye'nin Konumu

Yukarıda da değinildiği üzere, 21'nci Yüzyıl 'Asya Yüzyılı'dır. Modern İpek Yolu Girişimi, bu alanda Türkiye için önemli bir fırsat penceresi açmıştır. Nitekim Türkiye, Avrupa ile Asya ve Avrupa ile Orta-Doğu ulaşım/taşımacılık/ticaret hatları üzerinde önemli ve güçlü bir lojistik merkezidir. Avrupa-Asya-Orta Doğu ulaşım hattında Türkiye'nin üzerinden yılda ortalama 600 milyar ABD Doları tutarında transit ticareti geçmektedir. Türk ulaşım lojistiği sektörünün hacmi takriben 103-105

milyar ABD Doları'dır , yani Türk ekonomisinin takriben %12-14'ü. Anılan sektör, 2015 yılında 15 milyar ABD Doları döviz geliri sağlamıştır.

Türkiye'nin modern TIR filosu Avrupa'nın en büyüğüdür. Trieste, Ancona ve Toulon bağlantılı feribot filosu Avrupa'nın en başarılı ve modern lojistik sistemini ortaya koymaktadır. Türkiye'nin modern container limanları, toplam kapasite itibariyle Avrupa'da liderdir. Ülkede sekiz adet lojistik merkezi vardır. Türkiye ile Avrupa arasındaki trailer-container trafiği karadan günde 1.000, denizden günde 350 düzeyindedir.

Asya'daki yetersiz ulaşım altyapısı, taşımacılığın maliyetini, bu da ticaretin maliyetini arttırmaktadır. Avrupa ile kıyaslandığında fark, ülkelere göre, 1'e 4 ilâ 1'e 6 civarındadır. Türkiye'nin bu konuda lojistik konumunu güçlendirerek sürdürmesi, 21'nci yüzyıldaki stratejik çıkarları arasındadır.

Diğer yandan, İpek Yolu Girişimi kapsamında Asya'da yapılması sözkonusu altyapı yatırımlarının hacmi, yılda ortalama 800 milyar ABD Doları'dır. Dünya müteahhitlik pazarında 2016 yılı itibariyle ikinci konumda bulunan Türk müteahhitlik sektörünün bu projelerden uygun pay alması da ülkenin stratejik çıkarı gereğidir.

Doğru, etkin ve bilinçli politikalar uyguladığı, zamanlı siyasi ve ekonomik girişimlerde bulunduğu takdirde, Türkiye'nin, Çin ile geliştirmekte olduğu yakın ve verimli işbirliği ilişkileri içinde, 21'nci yüzyıl Asya'sında önemli yer edinme şansı ve olanağı mevcuttur.



Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı

Sonnot

- 1 Ekonomik anlamda 'Lojistik' kavramı, genel olarak nakliye, depolama, sipariş yönetimi, tedarik, stok kontrol, paketleme, gümrük, sigorta, iadeler ve ürün-/yüklerin akışı ve depolanmaları ile ilgili faaliyetleri kapsar.