

İPEKYOLU PROJESİ KÜRESEL TİCARETE ETKİSİ VE GÜVENLİK SORUNLARI

Emre Serper

Özet

Tarih boyunca önemli ticaret yolu olan ve imparatorlukların hakimiyet elde etmek için birbirleriyle savaştıkları İpekyolu, günümüzde 3 kıtayı birbirine bağlamayı hedefleyen modern ticaret, ulaşım ve lojistik yolu olacaktır. Son yıllarda dünya ticaret hacminin düşüşü göz önüne alındığında bu yolun küresel ekonomiye katkısı büyük olacaktır. Lojistiğin kesintisiz, sürekli ve güvenli olması için yapılan altyapı çalışmaları devletlerin bu projeye olan desteğini göstermektedir. Bununla beraber, Doğu-Batı arası mal değişiminin süresi de kısıllacaktır. Yeni hızlı tren hatlarının yapılması, limanların iyileştirilmesi aynı zamanda ikili anlaşmalar projenin hayata geçirilmesinde önemli rol oynamaktadır. Çin'den başlayacak olan İpekyolu, 2 hat üzerinden Avrupa ve Afrika'ya ulaşacaktır. Türkiye'nin de içinde bulunduğu bölüm ise orta koridor olarak projenin en önemli yeridir. Karayolu hattı, Orta Asya üzerinden Türkiye'nin dahil olduğu güzergahdan Avrupa içlerine kadar ulaşacaktır. Denizyolu hattı ise Hint Okyanusu üzerinden Ortadoğu körfezleri güzergahını izleyerek Avrupa'ya ulaşacaktır. Bu modern İpekyolu projesi, geçtiği tüm ülkeleri küresel ticarete bağlayacak ve ekonomik gelişmelerini arttıracaktır. Ancak bu projenin oluşması aynı zamanda güvenlik sorunlarını da gündeme getirmektedir. Karayolu hattı üzerinde güvenlik tehlikesi çok fazladır. Terör bölgelerinin bölgede bulunması ve diğer ülkelerin Çin ile rekabeti bu yolun güvenliğini tehdit edecek düzeydedir. Modern İpekyolu'nun hayata geçmesi için güzergah üzerindeki tüm ülkelerin bu konulara ağırlık vermesi önemlidir. Çünkü bölgedeki güvenliğin artması, ülkelerin refahını da arttıracaktır. Bu çalışmada, İpekyolu'nun uluslararası ticarete katkısı ve güvenlik sorunları incelenecektir.

Giriş

21.yy'ın önemli ticaret ve lojistik projesi olan İpekyolu, Çin'in kararlı politikası ile şekillenip uygulanmaya başlanmıştır. Yüzylerce yıl imparatorlukların, kontrolü için birbirleriyle savaştığı bu ticaret yolu, modern projelerle günümüz devletleri için geniş bir ekonomik alan olacaktır.

Adını en önemli simgesi olan "ipek"ten alan bu ticaret yolu yalnızca ticari malların değil insanların, kültürlerin ve fikirlerin taşınmasında da aracı bir rol oynamıştır. Doğu ile Batı kültürü arasındaki etkileşimi tarih boyunca sağlamış olan yol, alternatif güzergahların bulunmasıyla birlikte önemini yitirmiş olmasına rağmen son yıllarda tekrar dünya gündemine girmiştir.¹

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping 2013'ün Eylül ve Ekim aylarında Orta Asya ve Güneydoğu Asya ziyaretlerinde İpek Yolu Ekonomi Kuşağı'nı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunu (buradan itibaren "Kuşak ve Yol" olarak anılacaktır) ortaklaşa inşa etme projesini ileri sürmüştü ve bu proje dünya uluslararası toplumda yakın ilgiyle karşılanmıştır.²

Çin'in ekonomik büyümesi ve kendine yeni pazarlar bulmak istemesi neticesinde tarihinden örnek alarak oluşturduğu bu proje birçok ülkeyi ekonomik anlamda birbirine bağlayacaktır. Bununla beraber Doğu-Batı ticari hattı kurulacak ve kesintisiz bir şekilde malların değişimi de sürekli hale gelecektir. Projenin tam anlamıyla hayata geçmesi için gerekli alt yapı oluşturulmaya başlanmış, ayrıca birçok ülkeye hattın tamamlanabilmesi amacıyla yatırım yapılmıştır. İpekyolu için yapılan yatırımlar için Çin tarafından kurulan "İpekyolu Ekonomik Kuşağı Fonu"na 40 milyar \$ kaynak aktarılmıştır. Altyapıların desteklenmesi ve geliştirilmesi için kurulan, aynı zamanda Türkiye'nin de kurucu üye olduğu Asya Altyapı Yatırım Bankası'na da 100 milyar \$ yatırımda bulunmuştur. Çin'in yapmış olduğu bu yatırımlar İpekyolu'nun önemini vurgulamaktadır. Hattın geçtiği ülkelerin de ticaretine ve ekonomise katkı sağlaması beklenen yol uluslararası ticareti büyük ölçüde etkileyecektir.

Günümüzde oluşturulan İpekyolu iki farklı güzergahtan oluşacaktır. Birincisi, Çin'den başlayarak Orta Asya üzerinden devam eden, Türkiye'yi de içine alarak Doğu Avrupa ve Rusya'ya uzanan karayolu hattıdır. Bu hat için yeni ulaşım ağları yapılmaya başlanmış ve yetersiz durumdakiler ise elden geçirilerek iyileştirilmiştir. Yeni otoyolların yapımı, yüksek hızlı tren ağlarının kurulması projenin önemli konularıdır. Yapılacak olan ulaşım hatları ile bağlantı kesintisiz olacaktır. İkincisi ise, Deniz İpekyolu hattıdır. Deniz hattı ile özellikle Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu ve Ortadoğudaki körfezler ön plana çıkmaktadır. Deniz İpekyolu, Çin'in bitişik kara sınırlarından ziyade diğer ülkelerin pazarlarına da ulaşma imkanı sağlayacaktır. Bu sayede Çin, küresel ticarete önemli bir pay elde edecektir.

Güzergah üzerindeki ülkeler incelendiğinde projenin genel olarak gelişmekte olan ülkeleri içerdiği görülmektedir. Proje kapsamındaki söz konusu ülkelerin yaklaşık 21 trilyon dolarlık bir ekonomik büyüklüğü oluşturduğu göz önünde bulundurulduğunda Modern İpek Yolu projesinin ciddi bir ekonomik potansiyeli barındırdığı anlaşılmaktadır.³

Çin'in vizyonu demiryolu, karayolu, hava, deniz ve boru hattı geçişlerini içermektedir.⁴ Proje bittiğinde Çin'den Avrupa içlerine kadar oluşturulan ulaşım ağları, ticaret hatlarının farklılaşmasına ve teknolojiye gelişmeler ise ülkeler arası yapılacak ticaret sürelerinin azalmasına katkı sağlayacaktır. Geliştirilecek lojistik sistemleriyle de maliyet düşecektir. Enerji alanında ise boru hatlarıyla yapılacak olan ticaretin önemi büyüktür. Çin, ağır sanayisi için gerekli olan petrolün büyük bir kısmını boru hatlarıyla sağlamaktadır. Geri kalan kısmı ise deniz ticaretiyle gerçekleşmektedir. Boru hatlarının da bu projeye dahil edilmesiyle çok kapsamlı bir ticaret hattı planlanmıştır.

¹ Erdal Tanas Karagöl, *Modern İpekyolu Projesi*, Ankara, SETA Yayınları, Sayı: 174, Mayıs 2017, s.1

² *İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler*, Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Mart 2015

³ Erdal Tanas Karagöl, agm, s.2

⁴ Timuçin Kodaman ve İsa Burak Gonca, *Jeoekonomik Hayaller: Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi'nin Orta Asya'da Algısı*, İnsan ve Toplum Bilimler Araştırma Dergisi, Cilt:5, Sayı:5, 2016, s. 1254

İpekyolu ve Uluslararası Ticaret

Türkiye'nin de dahil olduğu 68 ülkeye yayılan dev proje, 4.4 milyar insanı ve küresel GSYH'nin yüzde 40'ını kapsıyor.⁵ Küresel pazarın lider tedarikçisi ve üreticisi olan Çin, AB 27 ülkelerine olan ihracatını 2001-2011 yılları arasında %460 oranında artırmıştır. İki bölge arasındaki ticaret, çoğunluklu deniz yolu ve son dönemde yapılan yatırımlarla Rusya ve Kafkasya üzerinden geçen demiryolu rotalarından sağlanmaktadır.⁶

2016 yılında Çin'e 170,4 milyar avro ihracat yapan AB'nin 344,6 milyar avro ile en çok ihracat ve ithalatı Çin ile gerçekleştirmesi bu anlamda önem arz etmektedir. AB ile Çin arasındaki mevcut ticaret hacminin büyüklüğü Modern İpek Yolu projesinin hayata geçirilmesiyle şüphesiz artacaktır. Bu durum ekonomisi küresel ekonomik kriziyle birlikte 2009 yılında yüzde 4,4 daralan AB ülkeleri için bir fırsat sunmaktadır.⁷

Çin'in modern İpek Yolu vizyonunun en önemli ayağını Londra ile Pekin'i birbirine bağlaması hedeflenen kesintisiz demiryolu projesi oluşturuyor. Demir İpekyolu'nun bir kısmı ise 30 milyar dolarlık Edirne-Kars arasında planlanan yüksek hızlı tren projesi. Erdoğan'ın katıldığı zirvede bununla ilgili anlaşmanın imzalanması bekleniyor. Türkiye'nin şu ana kadar içinde yer aldığı Marmaray, 3. Köprü, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projeleri de Demir İpek Yolu'nun orta koridorunu oluşturuyor. Bu projeler, Doğu-Batı güzergâhında Pekin'le Londra'nın bağlantısına katkı sağlıyor. Çin bu nedenle Türkiye'nin projedeki varlığını önemsiyor.⁸

Çin, halihazırda Addis Ababa ve Cibuti arasındaki uluslararası ilk elektrikli trenin inşası için 4 milyar \$ para sağlamıştır. Kenya'da, Çinli şirketler Nairobi ve Mombasa bağlantısı için yeni yollar inşaa etmektedir. Sonunda bu demiryolu Uganda, Ruanda ve Demokratik Kongo Cumhuriyeti'ne ulaşacaktır.⁹ Lojistik alanındaki gelişmelerle Afrika ülkelerinin ticaretinde artışlar gözlenebilecektir. İpekyolu sadece ülkeler arasındaki ticareti geliştirmekle kalmayacak, aynı zamanda lojistik alanında yeni politikalar ve projeler üretecektir. Doğu ve Batı'yı birbirine bağlayacak hat ile ulaşım, enerji, ticaret kesintisiz bir şekilde devam edecektir. Projeye ayrılan bütçe fazla olmakla beraber elde edilen kazanç yüksek olabilir. Bunun için gerekli ticaret politikaları uygulanmalıdır.

Kasım 2015'te Güney Afrika'daki Johannesburg'da düzenlenen son Çin-Afrika İşbirliği Forumu süresince Çin, Afrika'ya 60 milyar \$ destek sözü verdi. Zambiya'da Çin yatırımları son 10 yılda 3 milyar \$'ın üstüne çıkmıştır ve fazlası olacaktır. Çin devlet ve özel şirketleri, altyapı geliştirme programını icra etmekte, dolaylı ya da dolaysız yoldan binlerce Zambiyalılara, mütaahhitlere ve tedarikçilere iş ortamı yaratmaktadır.¹⁰

⁵ Canan Bilgin, "Küresel Ticarete Modern İpekyolu", 24 Mayıs 2017, https://www.itohaber.com/haber/du-nya/206176/kuresel_ticarete_modern_ipek_yolu.html, (Erişim tarihi: 11.08.2017)

⁶ Ömercan Kulaklıkaya, *Modern İpekyolu: Orta Asya'nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı*, TEPAV, Şubat 2013, s.4

⁷ Erdal Tanas Karagöl, agm, s.3

⁸ "Modern İpek Yolu projesi: Beklentiler ve Kuşuklar" 14.05.2017, <http://www.dw.com/tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-ku%C5%9Fkular/a-38832963>, (Erişim tarihi: 11.08.2017)

⁹ Lily Kuo, "There's one major pitfall for African countries along China's new Silk Road", 15 Mayıs 2017, <https://qz.com/983581/chinas-new-silk-road-one-belt-one-road-project-has-one-major-pitfall-for-african-countries/>, (Erişim tarihi: 11.08.2017)

¹⁰ Charles Chisala, "Africa, Zambia eye China's Silk Road benefits", 18 Mayıs 2017, <https://www.daily-mail.co.zm/africa-zambia-eye-chinas-silk-road-benefits/>, (Erişim tarihi: 11.08.2017)

İpekyolu Hattında Güvenlik Sorunları

Çin'in İpekyolu güzergahı birçok güvenlik tehdidi içeren ülkeden ya da tehdit oluşabilecek bölgeden geçmektedir. Bu tehditler bölgedeki ticaret, ulaşım ve enerji yolları için sorun oluşturacaktır. Yol üzerindeki hareketin sürekli ve güvenli olması için bölgedeki sorunları yakından takip etmenin yanı sıra, bu sorunların bertaraf edilmesi de gereklidir. Özellikle enerji yollarının korunması devletler için önem arz etmektedir. Çin sanayisine gerekli olan petrole ulaşım kesintisiz olmalıdır. Aynı zamanda yol üzerindeki devletlerin ticari ve lojistik hareketleri de kesintiye uğramamalıdır. Ancak güzergah üzerindeki tehdit ve sorunlar uzun yıllardır devam etmektedir.

Çin'in karayolu hattı içerisindeki en yakın sorun Pakistan ve Hindistan arasındaki Keşmir Sorunu'dur. Yıllardır devam eden bu sorunu iki devlet kendi lehine çözemedikleri gibi ikisini de savaşın eşiğine getirmiştir. Bu alanda çıkabilecek bir savaş bölgedeki ticareti ve lojistiği fazlasıyla etkileyecektir. Bunun dışında Çin'in Hindistan ile yaşadığı sınır sorunları da bölgedeki tansiyonu arttırmaktadır. Hindistan'ın Çin ile rakabet halinde olması da diğer bir sorundur. İpekyolu'nun hayata tam anlamıyla geçmesiyle bu rekabet ortamı Çin lehine dönecektir.

Diğer bir yakın sorun ise Çin'in kendi içindeki Uygur Özerk Bölgesindedir. Bölgeye karşı yapılan ırkçı ve ayrımcı politikalar nedeniyle bölge Çin ile tam anlamıyla bütünleşmemiştir. Geçtiğimiz yıllarda Uygur Türkleri'ne karşı yapılan saldırılar iki ulus arasında düşmanlık yaratmaktadır. Çin'e gelen petrol boru hatlarının da bu bölgeden geçtiğini düşünürsek, Uygur Özerk Bölgesine karşı uygulanan politikalarda yumuşama olmak zorundadır. Bölgede çıkabilecek herhangi bir gerginliğin hemen büyüme potansiyeli mevcuttur.

Orta Asya'da ise Sovyetler'den kalma bir Rus nüfuzu mevcuttur ancak yakın zamanda bu Çin'in ekonomi ve ticaret politikalarıyla zayıflatılmıştır. Bölge artık Çin'e doğru eğilim göstermektedir. Fakat, bölgedeki terör ve güvenlik riski yüksektir çünkü Fergana Vadisi bölgedeki terörizm alanlarından biridir. Afganistan üzerinden gelen teröristler bölgede hakimiyet kurarak diğer ülkelere zarar vermektedir. 2001 Afganistan müdahalesinden sonra ABD ve Batı kuvvetlerinin bölgeye yerleşmesi, Çin için sorundur. Batı ülkeleri terörle mücadele için orada bulunmaktadırlar ve bölgeden çekilmeleri hızlı olmayacaktır. Çin'in İpekyolu ile ekonomik hakimiyet elde etme olasılığı da göz önüne alındığında ABD'nin Afganistan'dan erken çıkması söz konusu olamaz. Aynı zamanda ülke içindeki karışık durum ve terör örgütlerinin varlığı en büyük sorunlar içerisinde yer almaktadır.

Ortadoğu'da son 5 yılda yaşanan olaylar bölge ülkelerinin yapılarını derinden sarsmıştır. Arap Baharı ile başlayan süreçte var olan siyasi yapıları yıkamayan halk hareketleri silahlanarak bir iç savaş çıkarmışlardır. Bununla beraber bölgedeki DAESH varlığı bölge için sorun yaratmaktaydı. Oluşturulan koalisyon gücü ve bölge ülkelerinin yaptığı müdahaleler DAESH'in bölgedeki etkisini en aza indirmişlerdir. ABD'nin Suriye içerisinde uygulamış olduğu bölme politikaları, Suriye'yi başarısız devlet pozisyonuna itmiştir. Irak içerisinde de DAESH teröristlerinin bulunması ülkenin siyasi yapısını bozmuştur. Kuzey Irak Bölgesel Yönetimi'nin referandum kararı ise bölgedeki sorunları arttırmaktadır. Bunun dışında Körfez ülkelerinin sebep olduğu Katar Krizi ise denizyolu hattını sorunlu hale getirmiştir. Yemen'deki iç savaşın devam etmesi ve Somali karasularında ortaya çıkan deniz haydutları da Kızıldeniz sorununu yaratmıştır. Güney Çin Denizi'nde yıllar önce başlayan gerginlik devam etmekte ve bölge ülkeleri karşı karşıya getirmektedir. Çin'in deniz üzerinde hakimiyetini pekiştirecek önlemler alması ABD'nin buraya olan ilgisini arttırmıştır. Japonya'nın düzenli bir orduya geçme kararı da Çin için güvenlik sorunudur. Tayvan ile arasında tarihsel sorundaki denizyolu hattını tehlikeye atacaktır. Bununla beraber şu an kriz yaratan ülke konumundaki Kuzey Kore ise ABD'nin Pasifik'te bulunma sebebidir ve Çin'ni bölgedeki manevralarını kısıtlamaktadır.

Bu tür bölgesel sorunlar İpekyolu için engel niteliğindedir ancak karşılıklı işbirliği ve mücadele ile bu sorunlar azaltılabilir. Yolun güvenliği sağlanabilir.

Sonuç olarak, Çin'in birçok ülkeyi içine alarak Doğu-Batı ticaret, ulaşım ve lojistik ağını oluşturmasıyla küresel ticaret kesintisiz bir şekilde devam edecektir. Bu projeye milyar \$'lar harcayan Çin, ekonomik hakimiyeti Asya'da peçinleme niyetindedir. İki hat üzerinden yapılacak olan ticaret ile Avrupa içlerine kadar ulaşmayı hedeflemektedir. Bununun için birçok ülkeyle ikili anlaşmalar yapmıştır ve altyapılarını da geliştirecektir. Son zamanların en büyük ihacat ülkesi olan ve ürünlerini birçok ülkeye gönderen Çin, yeni pazarlar yaratarak olası ekonomik krizlere karşı bir alternatif yaratmak istemektedir. Yeni demir yolları ve karayolları yaparak kara lojistiğini arttırmak, limanları genişleterek de deniz lojistiğine katkı sağlamak istemektedir. Aynı zamanda sanayisi için gerekli olan enerji yollarını da güvence altına alma planları yapmaktadır. Bu güzergah üzerinde ticareti etkileyen güvenlik tehditleri mevcuttur. Gerek ülkelerin siyasi yapısı gerekse terörizm, yolun sürekliliğini ve güvenliğini bozabilecek durumdadır. Bu sorunların ortadan kalkması Çin'in gayretine bağlıdır. Diğer ülkelerin de bu konuda işbirliği içinde olması gerekmektedir. İpekyolu hayata geçtiğinde Avrasya bölgesinin kapsamlı bir ticaret ve ulaşım bölgesine dönüşmesi görülmektedir.