

Koridor Savaşları ve Irak-Türkiye Kalkınma Yolu Projesi

Dr. Süha Çubukçuoğlu, Kıdemli Araştırmacı, Trends Research & Advisory

2008'deki büyük finansal krizinden bu yana değişen ekonomik dengeler güç merkezinin Atlantik'ten Asya-Pasifik bölgesine kaymasına ve ABD liderliğindeki tek kutuplu ve "kural temelli liberal küresel düzenin" çok kutupluluğa evrilmesine yol açtı. 2010'lardan itibaren Çin'in yükselişi ve hali hazırda satın alma paritesi bakımından dünyanın en büyük ekonomisi olması, Rusya'nın yeniden büyük güçler arasına girme çabaları, Hindistan'ın dünyanın en kalabalık nüfusuna sahip ülke konumuna gelip ABD ve Çin arasındaki rekabette pivot aktör rolüne soyunması hem ticaret dengelerini hem de rotaları değiştirdi. Özellikle Ukrayna-Rusya Savaşı'nın Avrasya kıtasına tekrar bir nevi demir perde indirmesi ve İsrail-Gazze Savaşı'nın Kızıldeniz-Aden Körfezi-Basra Körfezi üçgenindeki dengeleri de etkileyecek şekilde yayılma riski taşıması dünya deniz ticaretini sekteye uğrattı. Şubat 2024 itibarıyla Bab el-Mendeb Boğazı ve Süveyş Kanalı rotasını takip eden gemi trafiğinde %60 düşüş olduğu görülmekte. Denizlerde yaşanan bu kritik durum neticesinde örneğin Çin-Şangay Limanı'ndan Hollanda-Rotterdam Limanı'na giden bir geminin seyahat süresi 10-14 gün artmakla kalmadı, taşıma, navlun ve sigorta fiyatları da yükseldi. Bu durum alternatif güzergahların ve Türkiye gibi coğrafi olarak çok kritik bir bölgede bulunan ülkelerin önemini daha da artırıyor.

Alternatif güzergâh dediğimiz zaman akla ilk gelen Çin'in 2013 yılında duyurduğu "Kuşak-Yol Projesi" oluyor. Çin, eski İpek Yolu'nu ve deniz rotalarını yeniden canlandırmayı amaçladığı bu dönüşüm projesinde bugüne kadar 150 ülkede 1 trilyon dolar yatırım yaptı. Asya, Afrika ve Latin Amerika ülkeleri %21'lik payla ile Çin'in emtia ihraç ettiği bölgelerin başında geliyor. Çin yatırımlarının büyük kısmı enerji, ulaşım ve telekomünikasyon sektörlerine odaklanıyor. Ancak Ukrayna-Rusya savaşı sonrası Orta Asya ve Rusya üzerinden Avrupa'ya ulaşması planlanan "Kuzey Koridoru"nun kapanması sonrası Kuşak-Yol projesine alternatif ya da onu tamamlayıcı nitelikte projeler de öne çıkmaya başladı. Her ne kadar Yemen'de konuşlu Husiler Kızıldeniz rotasını takip eden Çin bayraklı/sahipli gemilere geçiş serbestisi tanısa da gemi-tanker trafiğinin Asya-Pasifik bölgesine kaymış olması Avrupa güzergahına gidecek gemi bulmakta sıkıntılara yol açıyor. Konteyner fiyatlarının 2020-21 Kovid pandemisi sırasında görülen 14,000 dolar seviyesine kıyasla nispeten kabul edilebilir bir düzeyde olması (1,500-4,000 dolar) Çin'e kısmi bir rahatlık sağlasa da jeopolitik risk algısının son 40 yılın en yüksek seviyesine çıkması piyasalardaki algıyı negatif yönde etkilemiş durumda. Sigorta ve kredi risk primlerinin artmasına bir de düşük stok seviyeleri, lojistik verimlilik için gerekli olan tam zamanında teslimat sistemi ve kısa sipariş süreleri gibi nedenler de eklenince Avrupa'daki sanayi üretimde aksamalar yaşanıyor; bu da ister istemez enflasyona ve büyüme oranlarına yansıyor. Türkiye'nin ihracatında ise son 5 ayda pozitif yönde bir ayrışma gözleniyor. Özellikle Pakistan ve Türkiye gibi "Orta Koridor"da denize çıkışı olan ülkeler "Kuzey Koridor"una alternatif olarak kilit öneme haiz.

Doğu-Batı rotasına alternatif olarak Rusya, İran ve Hindistan tarafından ortaya konulan "Kuzey-Güney Koridoru" Rusya ve İran'ın batının ekonomik yaptırımlarını aşmak için öne çıkardıkları bir yol. Rusya'nın batıyla ticaretinin büyük ölçüde durması Moskova-Tahran ekonomik ilişkilerini bir üst lige taşıdı. Yeni Delhi'nin de Moskova'yla öteden beri yoğun ekonomik ve askeri ilişkilere sahip

olduğu bilinen bir gerçek. Her ne kadar Rusya-Çin ilişkisi “sınırsız ilişki” (no-limits partnership) olarak adlandırılrsa da Çin’in bu dengede ağır basan taraf olduğu da gerçek. Keza Türkiye-Rusya ilişkileri Ukrayna savaşı sonrası büyük ivme kazansa da Türkiye’nin bir NATO üyesi olması ve Rusya’ya karşı denge politikası gütmesi Moskova’yla ilişkilerinin stratejik bir boyut kazanmasına mâni oluyor. Bu durumda İran’ı güney denizlerine çıkışta olası tek partner olarak gören Rusya deniz, demiryolu ve karayolunu kullanarak Hazar-Basra Körfezi rotası üzerinden ihraç mallarını ticaret ortaklarına ulaştırmayı planlıyor; ancak bu koridor henüz tamamlanabilmiş değil. Hem bu rotaya hem de Çin’in Kuşak-Yol projesine rakip olarak Eylül 2020’deki son G20 zirvesinde ABD ve Hindistan’ın üzerinde anlaşma sağladığı “Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Koridoru”nu da göz önünde bulundurmalıyız. ABD’nin Çin’i çevreleme stratejisinin kilit taşı olan Hindistan’ı merkeze koyan bu rotanın intermodal (kara-deniz) şekilde birçok ülkeden geçerek birkaç defa yük transferi gerektirecek olması onu oldukça masraflı ve bir o kadar da riskli bir yatırıma dönüştürüyor.

Nihayet bir diğer alternatif olarak da son dönemde oldukça sık gündeme gelen “Irak-Türkiye-Avrupa Kalkınma Yolu” projesini sayabiliriz. "Kalkınma Yolu Projesi", iki ülke arasındaki ekonomik ve altyapısal bağları güçlendirmeyi amaçlayan önemli bir girişim. Türkiye'nin ekonomisini modernize etme çabaları, yeni teknolojilere ve genç nüfusa yatırım yapma ihtiyacı, jeopolitik riskleri azaltıp rasyonel politikalara dönüş gibi birçok nedenden ötürü Ankara’nın çevre ülkeleriyle 2021 yılında beri ilişkileri normalleştirme çabası içinde olduğu malum. Bu bağlamda projenin temel amacı, ticaretin, insan ve mal hareketliliğinin artırılmasıyla bölgesel kalkınmayı teşvik etmek. Proje, enerji, ticaret, turizm ve lojistik gibi çeşitli sektörlerde iş birliği fırsatları sunduğu gibi, sınır bölgelerindeki ekonomik kalkınmayı teşvik ederek, bölgesel istikrarın artırılmasına da katkıda bulunmayı hedefliyor.

2025’te ilk safhası bittiğinde Ortadoğu’nun en büyük limanı olması planlanan Irak’ın güneyindeki Al Faw Limanı’ndan başlayan koridor Basra Körfezini Türkiye üzerinden Avrupa’ya bağlayan, Süveyş Kanalı rotasını kısaltan, 1200km uzunluğunda kara ve demiryolu bağlantısı olan 17 milyar dolarlık mega bir proje. Geçtiğimiz yıl Bağdat’ta yapılan uluslararası bir toplantıda açıklanan ve Çin’in de yatırımcı olarak ilgi gösterdiği proje, bütün bu yukarıda sayılan koridorlara alternatif türden ama aynı zamanda “Orta Koridor”u da tamamlayıcı nitelikte. "Kalkınma Yolu Projesi", Türkiye için ekonomik konumunu güçlendirmek, çeşitlendirmek ve daha güçlü bölgesel bağlar kurmak için stratejik bir hamle olarak görülebilir. Ancak proje için kararlı bir politik irade ve iş birliği gerekli. Projenin başarısı paydaşların finansman, güvenlik endişeleri, politik istikrarsızlık, altyapı eksiklikleri ve siyasi engeller gibi çetrefilli konuları ne kadar etkili bir şekilde aşacağına bağlı olacaktır. 2028’de tamamlanması öngörülen proje hayata geçtiğinde eğer Hazar Denizi üzerinden Türkiye’ye gelecek olan “Orta Koridor”la da birleşirse Ortadoğu, Orta Asya ve Avrupa’yı tek bir hat üzerinden birleştirecek belki de dünyadaki en “feasible” örneği teşkil edecektir. Mal ticareti ve insan hareketini ekonomik, güvenli ve hızlı bir şekilde gerçekleştirmek uzun vadede bölgenin kalkınmasına olumlu yönde yansımaktır. Bunu başarmak için en önemli şartsa siyasi istikrar. Bölge ülkelerinin bir amaç etrafında birleşip finansman yaratması, proje ve mühendislik çalışmalarını ortaklaşa tamamlaması, güvenlik garantileri sağlaması da ikinci ve üçüncü adımları teşkil edecek. Özdeyişte olduğu gibi “istek varsa yol da vardır” (if there is will, there is a way).

28 Şubat 2024, Abu Dhabi-BAE