



ÇİN GÜNEYİ GÜNEYE BAĞLIYOR

Geçen hafta G20 Zirvesi'ne "Hindistan'a yeni bir geçit deklarasyonu" damgasını vurdu. En azından benim açımdan vaziyet böyle. Hindistan'ı Orta Doğu vasıtasıyla Akdeniz'e bağlama projesi elbette manalı.

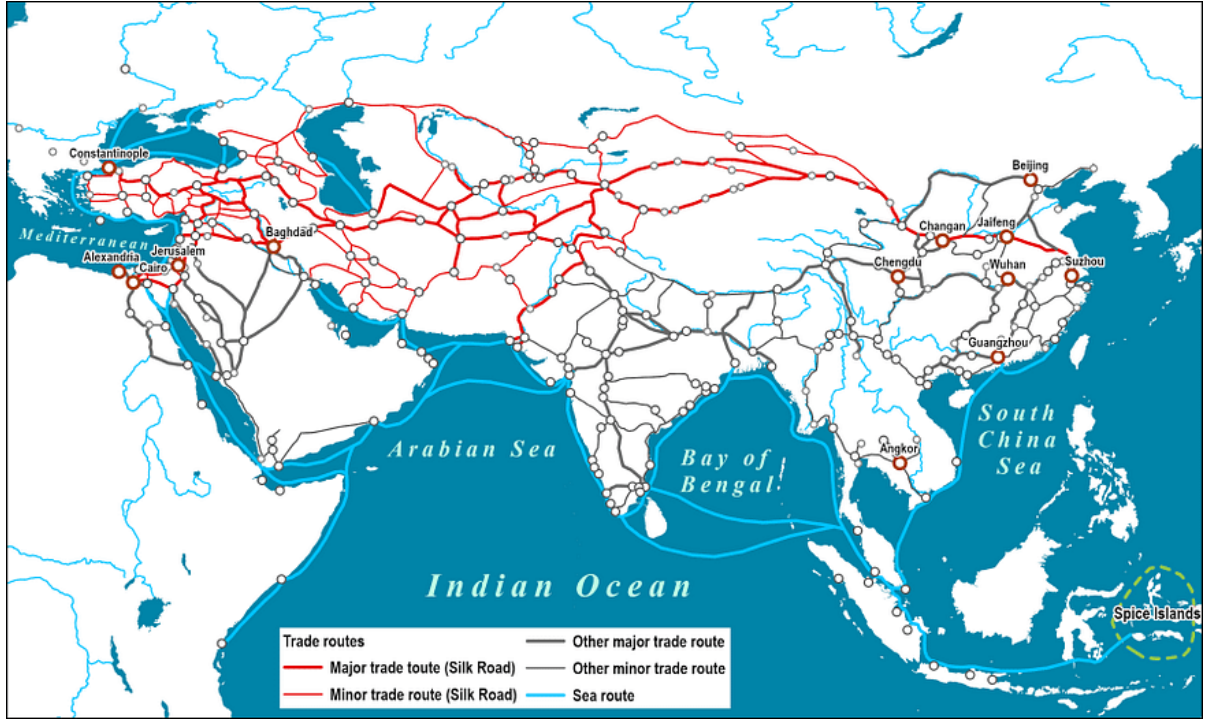
Eskiden Türkiye ile İsrail konuşurken gündemde olan Ceyhan-Aşkelon-Eylat-Mumbai projesi tam da aynı rotaya dayalıydı. Ceyhan-Aşkelon arası boru hattı İsrail'in Kızıldeniz kenti Eylat'a kadar uzanacak sonra buradan yeni bir boru hattı ile Hindistan'a bağlanacaktı. İki taraflı işleyebilecek güçlü bir konektivite ağı kurulacaktı. Proje en az 15–20 yıl önce tartışılıyordu. Fizibilite etüdü bile yapılmıştı, bildiğim. Enerji bakanlığımızın Hilmi Güner döneminden kalma bu projeyi şimdilerde pek hatırlamıyor olması idaredeki "takip fikri" zafiyetine güzel bir örnek oldu doğrusu. Ama şimdi bu G20 açıklaması ile hatırlamakta fayda var.

Ayrıca G20'de ortaya konulan bu yeni proje, "İskenderun-Hayfa-Şeyh Hüseyin" bağlantısını içeren Hayfa koridoruna yeniden anlam kazandırabilir. Hatırlayın Türk tırları İskenderun'dan Hayfa'ya feribot ile gidecek ve oradan Şeyh Hüseyin köprüsünden Ürdün'e geçip, Körfez'e inecekti. Yol bir süre işledi sonra Suud "bu Türk tırları nereden geliyor?" diye sorunca durdu. Şimdi bu yeni gündemde İskenderun bağlantısını bu yeni gündem ile birlikte yeniden hatırlatmakta fayda var doğrusu. Rota, Suriye iç savaşı ve Irak karışıklıkları nedeniyle tırlarımıza geçiş yolu bulmak için gündeme gelmişti. Orta Doğu söz konusu olduğunda Türkiye ve İsrail otoyolu olmadan ülkeleri birbirine bağlamak zor.

¹ https://www.tepav.org.tr/tr/ekibimiz/s/27/Guven+Sak_+Dr.

Bu çalışmada ifade edilen bulgular, yorumlar, sonuçlar, öneriler ve görüşler tamamen yazarına aittir. TEPAV'ın resmi görüşü değildir. © TEPAV, aksi belirtilmedikçe her hakkı saklıdır.

Türkiye zaten önemli bir bağlantı ülkesi yeter ki işin ününe değil ununa odaklansın



Yukarıdaki harita 11–12'inci yüzyıllarda kara ve deniz ipek yollarını gösteriyor. Buraya kadar anlattıklarımın üç sonuç çıkartayım: Birincisi, doğu ile batı arasındaki ticaret yolları yeni değil, eski. Unutmayalım, Marco Polo Çin'e gidip geldiği yolculuğuna 1271 yılında başlamıştı. Sonra yıllarını yollarda geçirdi.

İkincisi, ortada doğu ile batıyı birbirine bağlayan tek bir yol, tek bir rota yoktu. Tam tersine ortada bir ipek yolları ağı vardı. Bugün de öyle olacak. Zaten artık onuncu yılını dolduran Çin devlet başkanı Şi Cinpin'in Kuşak ve Yol projesine de bu çerçevede bakmak gerekiyor.

Üçüncüsü, G20'de açıklanan Hindistan-Orta Doğu-Akdeniz bağlantısı inisiyatifi toplantısında ABD, Hindistan, Suudi Arabistan ve BAE vardı. Ama bu çerçevede bakarsanız, listeye İsrail ve Türkiye'yi de eklemek lazım. Zaten oradayız, geçmiş dönem hazırlıkları çerçevesinde bakarsanız. Türkiye, İsrail ile birlikte önemli bir bağlantı ülkesi yeter ki işin ününe değil, ununa odaklanmaya karar versin. Burada önemli olan nedir? Yeni lojistik bağlantıların amacının artık yalnızca doğuyu batıya, kuzeyi güneye bağlamak olmadığını idrak etmek gerekir. Doğrusu ben Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ni bu çerçevede önemli görüyorum.

Nedir? Güneyi güneye, küresel güneyi kendi içinde birbirine bağlamak bu yeni dünyada önemlidir. Peki, nereden çıktı bu mesele?

Türkiye, doğuya mal göndermek için konteynerleri batıya gönderiyor, neden?

Türkiye'den Pakistan'a mal göndermek için sevkiyatı önce batıdaki limanlara, mesela Rotterdam'a, Hamburg'a göndermek gerektiğini ben ilk 2010'larda fark ettim doğrusu. Benim ayıbım elbette. Türk-İsrail ortaklı Hindistan'a bir geçit projesi de o vakitten kalmadır. TOBB'un

Filistin OSB projesi de. Garip gelmişti doğrusu. Türkiye'den doğudaki bir destinasyona mal göndermek için sevkiyatı öncelikle batıdaki bir konteyner limanına yapmanız gerekiyordu.

Neden? Uluslararası ticaretin ana omurgasını oluşturan limanlar ve ana rotalar geçmişten kaldığı için elbette. Kolonyal dönemde batıdaki fabrikaların hammadde ihtiyaçlarının temini ve ürettikleri malların pazarlara nakli düşünülerek tasarlanmış olan altyapı, koloniler özgürlüğüne kavuştuktan sonra neredeyse hiç değişmedi.

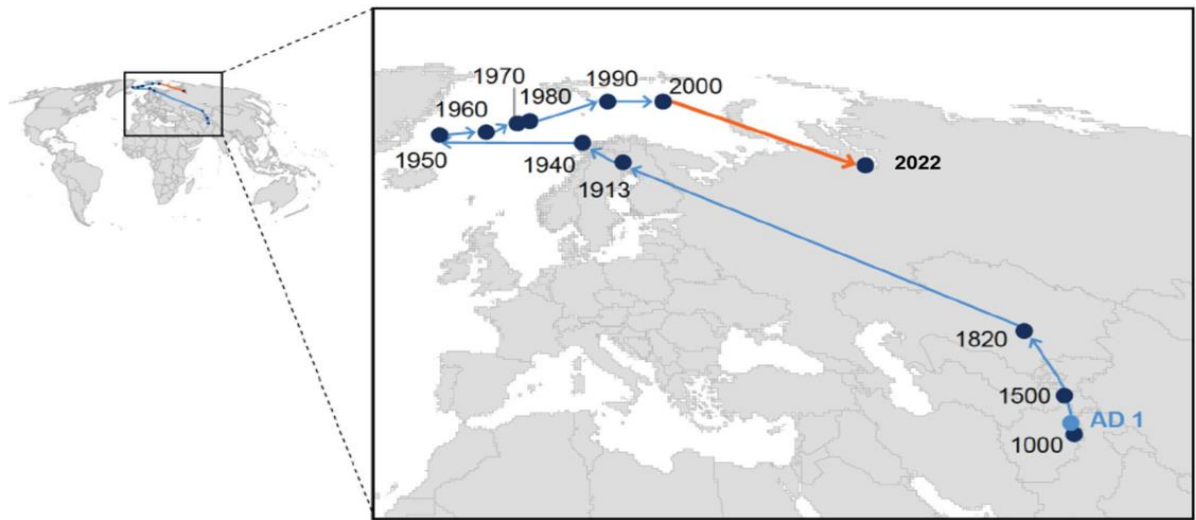
Değişim zor olduğu için değişemediğini o dönemde İstanbul-Karaçi tren bağlantısı projesini TEPAV'da yürütürken gördük aslında. Tren yolu bağlantısı için Türkiye-İran ve Pakistan demiryolu otoritelerinin iş birliği içinde çalışması gerekiyordu. Ama Türkiye'den yola çıkan tren, İran'ı geçtikten sonra Pakistan'a girerken hat açıklığı (track gauge) değiştiği için ek işlem çıkıyordu.

Demem o ki, demiryollarında standardizasyon sorunları değişimi zorlaştırıyordu. İngiliz döneminden kalma tren yolları ile bizimkiler, Rus demiryolları altyapısı ile bizimki uyuşmuyordu. Şimdi tren oradan yola çıkacak, pıt diye buraya varacak videolarını görünce gülümsüyorum doğrusu. Önemli ama daha çok iş var.

Nereden çıktı bu konektivite tartışması?

Küresel ticaretin fiziki altyapısı değişmedi ama dünya değişti. Küresel üretimin merkezi batıdan doğuya doğru kaydı. Çin, yeniden dünyanın ekonomik sıklet merkezi olmaya başladı. Kuzeyin, batı ülkelerinin, küresel üretim içindeki ağırlığı azalırken Çin ve Türkiye dahil güneyin payı arttı. Güneyin küresel imalat sanayi üretiminde payı arttı artmasına ama ticaretin fiziki altyapısı fazla değişmedi. Hala güneyden güneye mal nakliyatında dünün kuzey merkezli lojistik hatlarını kullanmak şarttı. O nedenle, Türkiye'den doğuya mal göndermek için malları önce batıya göndermek gerekiyordu.

Şekil 1- Dünya'nın ekonomik sıklet merkezi

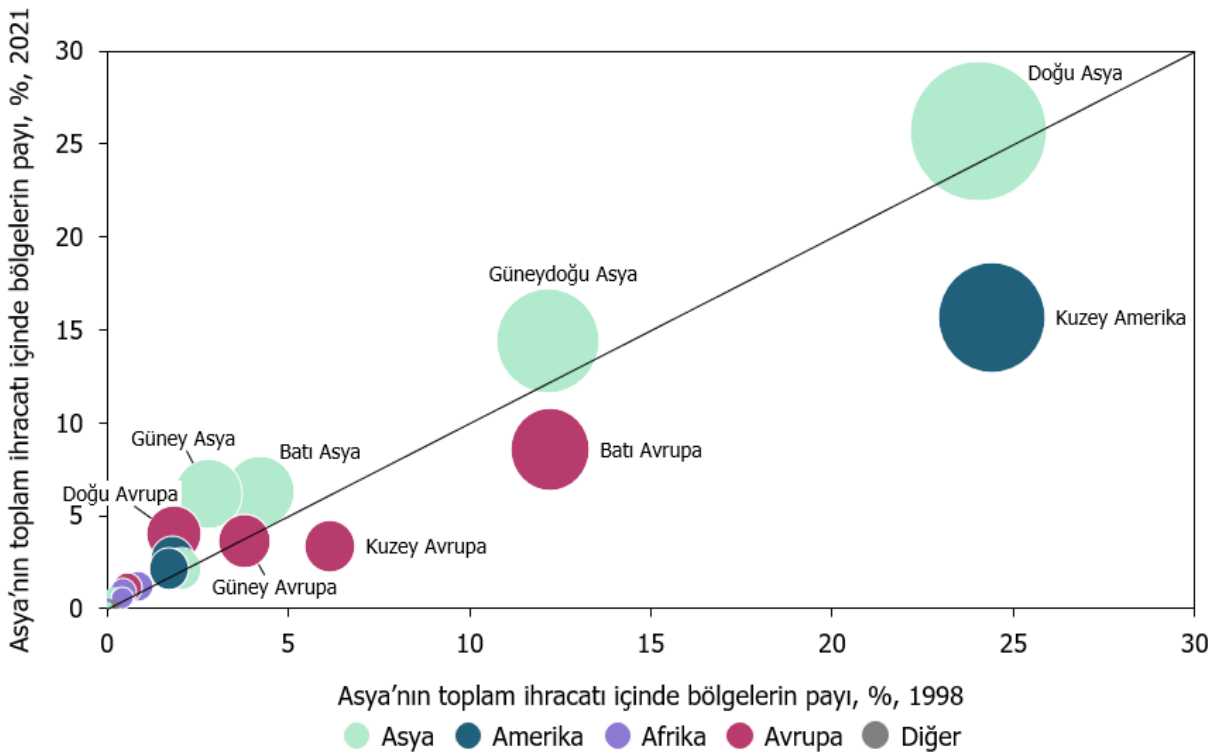


Kaynak: McKinsey Global Institute, TEPAV hesaplamaları

İşte Başkan Şi Cinping'in 2013 yılında ortaya attığı Kuşak ve Yol girişimi (Belt and Road Initiative) ile uluslararası ticaretin kuzey merkezli fiziki altyapısını değiştirmek gündemin temeline yerleşti. Üretim sürecinde ağırlığı artan güney ülkelerinin, kendi aralarında kuzeyin kurduğu ve hala işletmeye deva ettiği küresel ticaret altyapısı dışında kendi iletişim ve ulaştırma kanallarını inşa etmeye karar vermeleri kendi başına son derece kıymetli. Önce onu tespit edelim.

İkinci olarak ise, Asya ve Afrika özelinde baktığımızda güçlenen güney-güney ticareti ticaretin fiziki altyapısını, donanımı değil yazılımı ve kuralları da yeni baştan yazmaya imkân sağlıyor. Gelişmekte olan ülkelerin kendi aralarında daha güçlü ticaret ve finansal ilişkiler kurmaya başlamaları önemli. Ayrıca küresel ticaret omurgasının artık eskidiği, dijitalleşmesi gerektiği de düşünülürse, ülkeler arası fiber optik kablo bağlantılarını da hesaba katmak gerekiyor.

Şekil 2- Asya'nın toplam ihracatı içinde bölgelerin payı, %, 1998 ve 2021



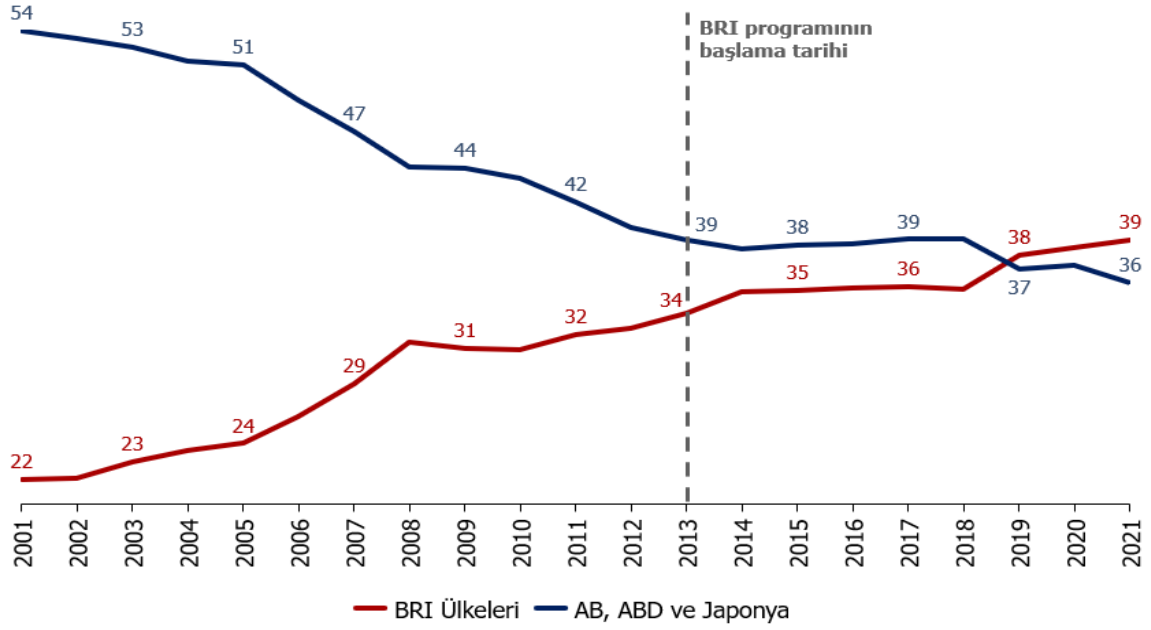
Not: Daire büyüklükleri bölgelerin Asya ile olan ithalat hacmini göstermektedir.

Kaynak: CEPII BACI, TEPAV hesaplamaları

Üçüncü olarak ise, BRI vasıtasıyla güçlenen güney-güney bağlantısı ile Asya ve Afrika'da iktisadi dönüşümün hızlanmasını da dikkate almak gerekiyor. Daha genç nüfusun olduğu ülkelerde toplumsal dönüşümün önünü açmak, bu bölgeleri yatırıma açık hale getirmek son derece dikkate şayan.

Rakamlar BRI projesinin onuncu yılında Çin'in kuzey ile olan ticareti azalırken, BRI kapsamındaki gelişmekte olan ülkelerle ticaretinin yükseldiğine işaret ediyor. 2020 yılından itibaren Çin'in ABD, AB ve Japonya'ya olan ihracatı ilk kez BRI ülkelerine ihracatının altından kaldı. Bunu önemli bir yapısal değişim olarak almak gerekiyor sonuçta.

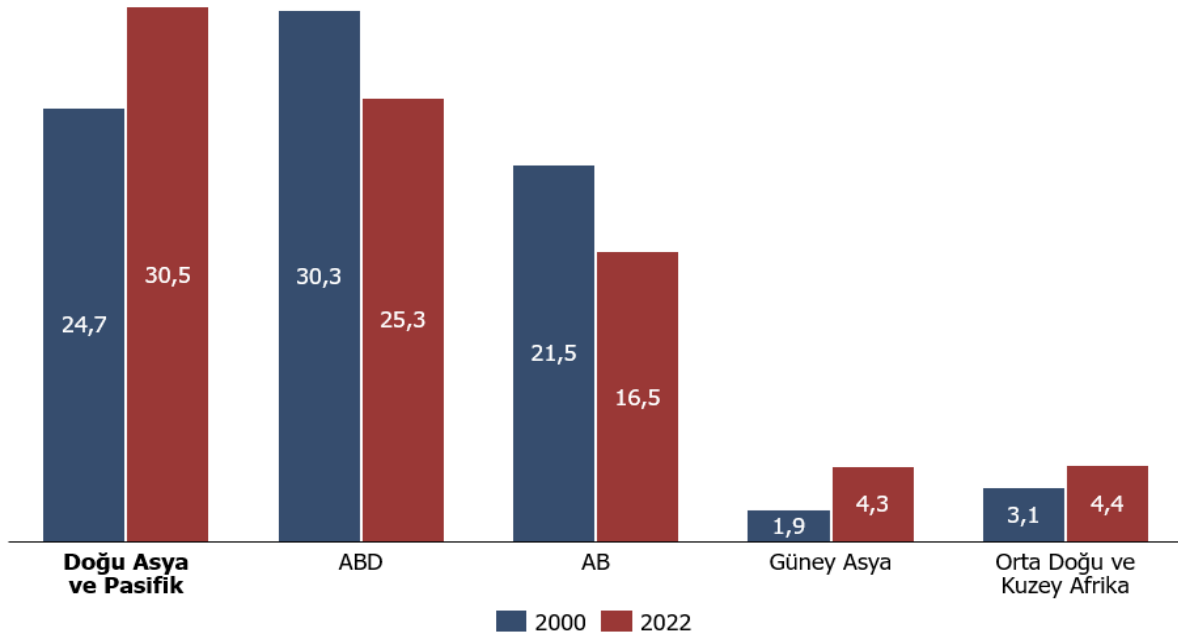
Şekil 3- Çin'in toplam ihracatı içinde BRI ve gelişmiş ekonomilerin payı, %, 2001-2021



Kaynak: CEPII BACI, TEPAV hesaplamaları

Yine 2013'ten beri güneyin küresel milli gelir ve üretim içindeki sistemli olarak artıyor, kuzeyini ise geriliyor. Güneyde üretim kapasitesi arttıkça güney-güney bağlantısının önemi de artıyor doğal olarak.

Şekil 4- Bölgelerin dünya GSYH'si içindeki payları, %



Kaynak: Dünya Bankası, TEPAV hesaplamaları

Bana sorarsanız, Başkan Şi Cinpin'in BRI girişimi amacına uygun olarak son on yıldır dünyanın düzenini kapsamlı bir biçimde değiştiriyor. Çin'in güneye ihracatının kuzeye ihracatını aşmış olmasını sanırım bu çerçevede bir karine olarak almak gerekiyor.

G20 Zirvesi'ndeki açıklamayı ise yeni bir ipek yolu açma girişimi olarak olumlu görmek gerekiyor. Ne kadar çok yol olursa o kadar iyi sonuçta. Türkiye'nin "uzanamadığı üzüm koruk demek" yerine bu yeni girişimden ne kazanabileceğine odaklanmasında fayda var.

Ben size söyleyeyim: Ceyhan-Aşkelon-Eylat-Mumbai dokümanlarını arşivden bir bulun. partnerler zaten proje arayacaklar, işte ortada bir tane var. İkincisi de İskenderun-Hayfa koridoru ile Körfeze bağlantı. O da hazır. Dokümanları bulamazsanız, TEPAV dosyalarından tedarik etmek mümkün ayrıca.

Ortada bir büyük değişim var, farkında olun. Dünya artık eski dünya değil, dünün hazırlıkları şimdi çok kıymetli.

Şimdi bu değişime paralel küresel yönetim problemlerini daha ciddi düşünme zamanı aslında. Türkiye'nin "dünya beşten büyüktür" yaklaşımı aslında BRI girişimini bu açıdan tamamlıyor doğrusu.