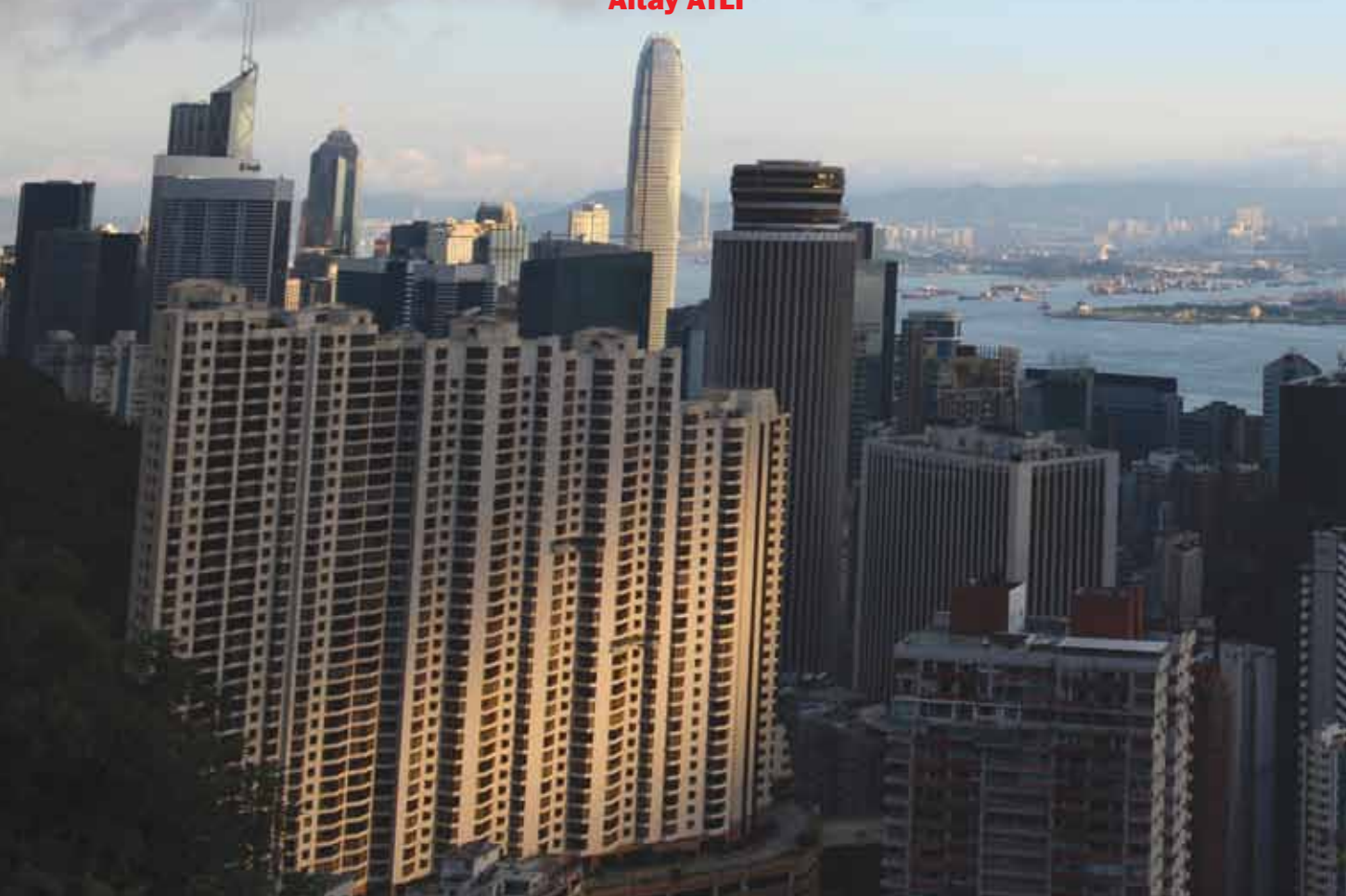


ASYA-PASİFİK

ÇİN VE YENİ İPEK YOLU PROJESİ

Çin'in öncülük ettiği Yeni İpek Yolu Projesi, Avrupa ile Asya arasında yeni bir ekonomik kuşak oluşturulmasını öngörüyor; bu açıdan küresel ekonomi için önem arz ediyor.

Altay ATLI





İpek Yolu tarih boyunca Doğu ile Batı arasında malların, insanların ve fikirlerin taşındığı bir ticaret ve etkileşim kanalı olmuştur. Yüzyıllar boyunca dünya ekonomisinin ana eksenini olarak faaliyet gösteren bu yol, sonraları daha güvenli alternatif hatların ortaya çıkması ve taşımacılıkta verimliliği artıran yeniliklerin gerçekleşmesiyle önemini yitirdi. Bugün ise Çin'in öncülüğünde İpek Yolu'nun yeniden ve 21. yüzyılın şart ve imkânlarına uygun şekilde canlandırılmasına yönelik bir projenin ortaya koyulduğunu görüyoruz. Son olarak geçtiğimiz haftalarda Urumçi'de gerçekleştirilen Çin-Avrasya Fuarı'nın da ana teması olan bu proje, Avrupa ile Asya arasında yeni bir ekonomik kuşak oluşturulmasını öngörüyor ve bu açıdan küresel ekonomi için önem arz ediyor. Bununla birlikte, proje Çin'in jeoekonomik ve jeopolitik hedefleri açısından anlam taşıyor.

Yeni İpek Yolu projesi, son bir yıldır Çin'in gündeminde öncelikli bir konu olarak yer alıyor. İpek Yolu'nun yeniden hayata geçirilmesi konusunu ilk olarak Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, Eylül 2013'te Kazakistan'da yaptığı bir konuşmada dile getirdi; Xi'den birkaç hafta sonra da Başbakan Li Keqiang, Endonezya'da verdiği bir demeçte "Deniz İpek Yolu"nun gerekliliğine değindi. Mayıs 2014'ün başında ise Çin devlet haber ajansı Xinhua'nın yayınladığı bir haber dosyası ve haritayla projenin ana hatları belirlilik kazandı. Xinhua'nın haritasına göre Kara İpek Yolu, Çin'den başlayıp Orta Asya ve İran üzerinden Türkiye'ye geldikten sonra Avrupa'ya devam ediyor; Rotterdam'a kadar gidip güneye iniyor ve Venedik'te son buluyor. Deniz İpek Yolu ise Güney Çin Denizi'nden inip Kalküta'ya uğradıktan sonra Hint Okyanusu'nu kat ediyor, Kenya'ya uğrayıp Kızıl Deniz ve Akdeniz'i geçerek Venedik'te Kara İpek Yolu ile birleşiyor. Xinhua'nın haberinde Yeni İpek Yolu "Çin'e ve inşa edilecek yol üzerindeki tüm ülkelere yeni imkânlar ve yeni bir gelecek sağlayacak" bir ekonomik işbirliği alanı projesi olarak tanımlanıyor.

Çin'den Almanya'ya uzanan demiryolu

Projenin detayları henüz belli olmamakla birlikte, bahsi geçen kara ve deniz hatları üzerinde taşımacılık imkânlarının geliştirilmesi ve ticaretin

artırılması şüphesiz ki küresel ekonomi açısından önemli bir etki yaratacak. Çin ile Avrupa arasındaki ticaret, halen deniz yolu ağırlıklı olarak yapılıyor. Çin'i Orta Asya üzerinden Avrupa'ya bağlayacak kara ve demir yollarının geliştirilmesi ise maliyetlerin düşürülmesi ve sürelerin kısalması anlamına geleceğinden önemli avantajlar sağlayacak. Çin'in Chongqing kentinden başlayarak Almanya'nın Duisburg kentinde sona eren ve Nisan 2014'te düzenli seferlere başlayan "Yuxinou" demiryolu hattı, bu bağlamda ilk adımı teşkil ediyor. 11 bin kilometrelik yolu 21 günde kat eden konteyner trenleri ile bu hat üzerinden bir konteynerin taşınmasının maliyeti 5 ila 8 bin dolar arasında değişiyor. Bu maliyet, deniz taşımacılığına göre daha pahalı; ancak Çin'den Avrupa'ya bir konteyner gemisinin ulaşmasının 40 günü bulduğu ve gemilerin Malakka Boğazı ve Aden Körfezi gibi riskli bölgelerden geçtiği ve dolayısıyla maliyete yüksek sigorta primlerinin eklendiği düşünüldüğünde demiryolu rasyonel bir alternatif sunuyor. Halen Yuxinou hattı üzerinden Çin'den Avrupa'ya elektronik ürünler, elektrikli aletler ve çelik ürünleri; Avrupa'dan Çin'e ise otomotiv parçaları, lüks tüketim ürünleri ve geri dönüştürülmüş malzemeler taşınıyor.

Küresel krizin etkileri nedeniyle dış pazarlarında talep daralması yaşayan ve bununla birlikte işgücü'nün girdi maliyetleri yükseldiği için ihracatta rekabet avantajı zayıflayan Çin ekonomisi için Yuxinou hattının geliştirilmesi ve buna paralel hatların hayata geçirilmesi yeni bir ivme kazandıracak. Hükümetin kalkınmada önceliği, kalkınmayı ülkenin hâlihazırda gelişmiş olan doğu kıyı kesiminden iç kesimlere ve batıya kaydırıyor olması. Bu nedenle de bu bölgelerde üretilecek ürünlerin, doğudaki limanlara taşınıp uzun bir deniz yolculuğu yapmak zorunda kalmadan karadan doğrudan ve çok daha düşük maliyetle Orta Asya ve Avrupa'ya taşınması imkânı Çin için önemli. Deniz İpek Yolu ise mevcut deniz hatlarının geliştirilmesi, daha verimli ve daha güvenli bir şekilde işletilmesi amacını taşıyor.

Projenin stratejik boyutu

Jeoekonomik açıdan bakıldığında Yeni İpek Yolu projesi, kara ve deniz ayağıyla Çin'i Avrupa pazarlarına ve Avrupa'yı da Çin'e yaklaştıracak bir özelliğe sahip. Ancak Çin'in İpek Yolu anlayışı



sadece taşımacılık hattı ile sınırlı değil. Çin, İpek Yolu üzerindeki ülkeler arasında işbirliği ve ortak yatırımların artırılmasıyla bu yolun bir ekonomik kuşak haline getirilmesini öngörüyor. Çin'in kendisini merkezine oturttuğu bu tablonun içerisine ülkenin dev pazarı ve yüksek performanslı üretim gücüyle birlikte Avrupa'nın sermayesi ve teknolojisi, Orta Asya'nın ise enerji kaynakları giriyor; dolayısıyla ilgili tüm taraflar için fayda sağlayabilecek bir vizyon ortaya çıkıyor. Jeopolitik açıdan bakıldığında ise Pekin hükümetinin Avrupa ile yakınlaşmanın yanı sıra, Şincan Uyur Özerk Bölgesi ve Orta Asya'ya yönelik güvenlik endişelerinin azaltılması, Ortadoğu'da ve Hint Okyanusu'nda daha etkili bir konuma gelinmesi gibi beklentileri olduğunu söylemek mümkün.



Özetle, projenin Çin açısından ciddi bir stratejik boyutu var.

Projenin ne aşamada olduğuna bakıldığında, Yuxinou hattı ve Çin limanları ile Avrupa arasında mekik dokuyan konteyner gemileri dışında şu anda Yeni İpek Yolu'nun fiziksel bir gerçekliğinin olmadığı görülüyor. Proje halen fikir aşamasında ve Çin tarafı, Urumçi'de düzenlenen fuar gibi uluslararası platformlarda konuyu tartışmaya açıyor. Proje kapsamında giderek somut adımların atılması beklenebilir, ancak bu adımlar atıldıkça soru işaretleri ve çözüm bekleyen sorunlar da ortaya çıkacak. Örneğin; projenin uluslararası mevzuat açısından altyapısı nasıl oluşturulacak? Çin'i Avrupa'ya bağlayan bu projede uluslararası toplum tarafından giderek dışlanan Rusya'nın rolü ne olacak? Rusya'nın dışarıda kalması durumunda

**Yeni İpek Yolu
“Çin’e ve inşa
edilecek yol
üzerindeki tüm
ülkelere yeni
imkânlar ve
yeni bir gelecek
sağlayacak”
bir ekonomik
işbirliği alanı
projesi olarak
tanımlanıyor.**

ekonomik açıdan büyük ölçüde bu ülkeye bağımlı olan Orta Asya ülkeleri projeye ne kadar sıcak bakacak? Deniz İpek Yolu hattı konusunda Güney Çin Denizi'ndeki anlaşmazlıklar nasıl çözülecek? Çin'in Hint Okyanusu'nda etkisini artırma girişimlerine Hindistan ve ABD nasıl tepki verecek? Proje somutlaştıkça, Çin hükümetinin bu sorular üzerinde de kafa yorması, tarafları ortak faydalar çerçevesinde bir araya getirmek için çaba sarf etmesi gerekecek.

Yeni İpek Yolu projesi, sadece Çin için değil küresel ekonomi için yeni açılımlar sağlayabilir. Ancak projenin fikir aşamasından somut gerçekliğe dönüşmesi birçok paydaşın elini taşın altına koymasını, farklı aktörlerin farklı çıkarları arasında tavizlerin verilmesi ve hassas dengeler kurulmasını gerektiren zorlu bir süreç olacak. ■