

ORASAM

Analiz

NISAN 2024 / NO 16



ORTA ASYA ÜLKELERİNİN BAĞLANTILARININ GÜÇLENDİRİLMESİ

Prof. Dr. Nasuh USLU
(ORASAM Başkanı)

Bağımsızlık Sonrası Orta Asya Ülkelerinin Durumu

Avrasya kıtasının kalbindeki stratejik konumu göz önüne alındığında Orta Asya, ticaret ve yatırım rekabetçiliğini desteklemek için gelişmiş altyapı bağlantısına ihtiyaç duymaktadır. Bölgede ulaşım, enerji üretimi ve iletişimle ilgili altyapının modernizasyonuna yatırım yapmak, ekonomik kalkınmanın temel bir bileşenidir.

Orta Asya'nın bağlantıları uzun zamandır zayıftır. Bölge ülkelerinin hem birbirleriyle hem de diğer bölgelerle bağlantısında bazı engellerden bahsedebiliriz: Yüksek dağlar, coğrafi engeller (denize kıyısı olmaması), sert iklim koşulları, nüfus merkezleri arasındaki büyük mesafeler, Avrupa ve Uzak Doğu pazarlarından uzaklık, kesintisiz sınır ötesi altyapı koridorlarının olmaması, zayıf ulaşım altyapısı, idari sınır geçişleri ve düzenleyici karmaşıklıklar, Afganistan'daki siyasi istikrarsızlık. Tüm bunlar bölgenin üç büyük pazar olan Doğu Asya, Güney Asya ve Avrupa arasında bir ticaret merkezi olma potansiyelini engellemiştir. Bununla birlikte, altyapı bağlantısı ve bölgesel ve küresel ekonomiye entegrasyon konusunda bazı olumlu gelişmelerin ortaya çıktığını görülmektedir. Bunlardan bazıları şunlardır: Çin liderliğindeki Kuşak ve Yol Girişimi (KYG), Avrasya demiryolu kara köprüsü bağlantısı, trans-Hazar çok modlu

güzergahları ve Türkmenistan-Afganistan-Pakistan-Hindistan (TAPI) doğalgaz boru hattı ve CASA-1000 elektrik iletim bağlantısı gibi enerji bağlantı projeleri.

CAREC

Asya Kalkınma Bankası'nın desteğiyle 2001-2013 yılları arasında Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği (CAREC) programı kapsamında bölgesel altyapı girişimlerine 22,4 milyar dolar yatırım yapılmıştır. Bu sayede karayla çevrili bölge ülkelerinin küresel pazara erişimi sağlanmıştır. 2001 ve 2013 yılları arasında, 6 CAREC koridor yolu da dahil olmak üzere CAREC ile ilgili 98 yol projesi için 18 milyar dolar harcanmıştır.

TRACECA

AB, 1993 yılında Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) programını başlatmıştır. Bu program, Avrupa'yı Karadeniz, Güney Kafkasya ve Hazar Denizi üzerinden Orta Asya'ya bağlayan yeni bir koridor öngörüyordu. Çok sayıda altyapı projesi için AB teknik desteği sağlayan TRACECA son yıllarda ivme kaybetmiştir. Ancak Türkiye'nin Orta Koridor Girişimi bu koridora olan ilgiyi yeniden canlandırmaktadır.

Başlangıçta 3 Kafkas ülkesi (Gürcistan, Azerbaycan, Ermenistan) ve 5 Orta Asya ülkesini kapsayan proje daha sonra Türkiye, Romanya, Moldova ve Bulgaristan'ı da içine almıştır. AB tarafından finanse edilen TRACECA Projesi, mevcut demiryollarının, otoyolların ve limanların restorasyonu, bir dizi yeni demiryolu, otoyol, liman ve köprü inşası, ulaştırma sektöründeki personelin eğitimi, ülkeler arasındaki sınır geçişlerinin kolaylaştırılması gibi bir dizi yatırım projesi ve teknik yardım programından oluşuyordu.

INOGATE

Benzer bir proje de Avrupa'ya Devletlerarası Petrol ve Gaz Taşımacılığı (INOGATE) projesidir. Bu proje 1996-2016 yılları arasında Orta Asya, Kafkasya ve altı Doğu Avrupa ülkesini kapsayacak şekilde uygulanmıştır. Teknik yardım ve fonlar AB tarafından sağlanmıştır.

KYG

Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) Asya, Afrika ve Avrupa'daki 60 ülke arasında bağlantı ve işbirliğini geliştirmeyi amaçlamaktadır.

Koridorları şunlardır: a) Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) Koridoru, b) Çin-Moğolistan-Rusya (CMR) Koridoru, c) Çin-Orta Asya-Batı Asya (CAWA) Koridoru, d) Çin-Hint Yarımadası (ICP) Koridoru, e) Çin-Pakistan (CP) Koridoru, f) Yeni Avrasya Kara Köprüsü.

KYG iki ana hat öngörmektedir: Urumçi, Astana ve Minsk üzerinden Avrupa'ya uzanan kuzey hattı ve Taşkent, Tahran ve İstanbul üzerinden geçen güney hattı.

Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridorunun bir parçası olarak bazı demiryolu ve ilgili inşaat projelerinden bahsedebiliriz.

Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu - Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'nin 826 km'lik demiryolu - Orta Asya ile bağlantılara sahiptir ve böylece Çin'in Batı sınırını Doğu Avrupa'ya bağlamaktadır. Hat, 2020'lerin ortasına kadar yıllık 17 milyon tonluk bir mal taşımayı hedeflemektedir. Kazakistan, Afganistan, Özbekistan ve Türkmenistan, karayla çevrili bölgeyi Avrupa'ya bağlayan en kısa güzergah olan BTK'ya bağlanmak istediklerini ifade etmişlerdir.

Orta Asya için en önemli liman belki de Çin'in

kuzeydoğusundaki Lianyungang'dır. Lianyungang'daki 220.000 metrekare büyüklüğündeki kargo işleme alanı, Orta Asya'daki Astana, Almatı ve Taşkent'in yanı sıra daha uzaktaki Türkiye'ye haftada on kargo treni gönderen Kazak-Çin ortak terminaline ev sahipliği yapmaktadır.

Çin-Orta Asya-Batı Asya Koridorunda (Avrasya Kara Köprüsünde) Khorgos-Aktau demiryolu önemlidir. Doğu ile Batı arasında bir geçit olarak Khorgos'un önemli bir görevi de demiryolu konteyner vagonlarının transferine yardımcı olmaktır. Trans Hazar taşımacılığı bakımından Aktau, sadece Kazakistan'a değil, ülkenin gelişmiş demiryolu ağı sayesinde Çin'e de açılan bir kapıdır.

Trans-Hazar çok modlu taşımacılığın geliştirilmesi çerçevesinde Kuryk limanının daha da geliştirilmesi önem taşımaktadır. 2016'da faaliyete geçen 4 milyon ton kapasiteli demiryolu feribot terminali, petrol ürünleri, tüketim malları, kimyasallar, ekipman ve metal ürünler gibi yüklerin aktarılmasını sağlamaktadır. Kuryk üzerinden geçen trans-Hazar rotası, Çin, Orta Asya (Özbekistan, Kırgızistan, Tacikistan) ve Rusya'nın Ural-Sibirya bölgesinden Türkiye ve Avrupa'ya ve tersi yönde mal sevkiyatı için verimli lojistik sağlamaktadır.

Yakın zamanda yenilenen bir demiryolu Türkiye'yi Hazar Denizi'ne bağlamaktadır. Ankara'nın Orta Koridor Girişimi doğrultusunda, Kazakistan ve Türkmenistan'ın yeni konteyner limanları Aktau ve Türkmenbaşı'ndan yük sevkiyatı yapılabilmektedir. Kazakistan ayrıca Aktau limanı üzerinden bir demiryolu/feribot trans-Hazar güzergahını da devreye sokmuştur. Azerbaycan, Hazar Denizi'ndeki Alyat'ta büyük bir yeni liman, lojistik merkezi ve buna bağlı serbest ekonomik bölge inşa etmiştir. Çin'den gelen ilk konteyner, altı günde 4.000 kilometreden fazla yol kat ederek Ağustos 2015'te Alyat'a ulaşmıştır.

Beineu-Akzhigit otoyolu, Kuryk limanı üzerinden karayolu transit geçişini arttıracak ve Trans-Hazar koridoru ile Özbekistan ve diğer Orta Asya ülkeleri arasında yeni bir bağlantı sağlayacaktır.

Kasım 2017'de Afganistan, Türkmenistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye, kendilerini birbirine bağlayan Lapis Lazuli ulaşım koridorunun oluşturulmasına ilişkin bir anlaşma imzalamıştır.

Ulusal demiryolları ve karayolları halihazırda bu koridorun önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Anlaşma transit lojistiği kolaylaştırmayı ve gümrük prosedürlerini basitleştirmeyi amaçlamaktadır. Demiryolları ve otoyollar Torgundi (Afganistan) şehrini Aşkabat'a (Türkmenistan), oradan da Hazar Denizi'ndeki Türkmenbaşı limanına bağlayacaktır. Koridor daha sonra Hazar üzerinden Bakü'ye, oradan Tiflis üzerinden Ankara'ya, Ankara'dan da İstanbul'a uzanacaktır.

Uluslararası Kuzey-Güney ulaşım koridoru, Hindistan, İran, Afganistan, Azerbaycan, Rusya ve Orta Asya arasında yük taşımacılığı sağlayacak 7.200 km uzunluğunda bir deniz, demir ve karayolu güzergahıdır.

Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu Çin'i İran-Türkiye-Avrupa'ya bağlayacaktır. Bu güzergah bölgenin ortasından geçmekte ve Kırgızistan ile Özbekistan'ı, ardından Tacikistan, Afganistan ve Türkmenistan'ı doğrudan entegre etmektedir. Çinli şirketler ayrıca kalabalık Fergana Vadisi'ni (Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan arasında paylaşılan) birbirine bağlayan 19 kilometrelik bir tünel de dahil olmak üzere yeni bir demiryolu projesinde de yoğun bir şekilde yer almıştır.

"Çin-Kırgızistan-Tacikistan-Afganistan-İran" demiryolu, Orta Asya bölgesini Çin'e bağlayan demiryollarının alternatiflerinden biridir. 2014'ten beri faaliyette olan Kazakistan-Türkmenistan-İran demiryolu, 2002'de başlatılan Hindistan liderliğindeki Uluslararası Kuzey-Güney Koridorunun en önemli başarılarından biridir. Yeni rota, karayla çevrili Orta Asya'ya İran'ın Basra Körfezi limanlarına erişim sağlamaktadır. Bu rota, İran İslam Cumhuriyeti'nin geniş demiryolu ağı ve İran İslam Cumhuriyeti'nin tek derin deniz limanı olan Çabahar Limanı üzerinden Rusya Federasyonu ve Hindistan arasında bir Kuzey-Güney koridoru sunması açısından önemlidir.

2011 yılında Mezar-ı Şerif-Herat demiryolu inşaatı tamamlanmış ve Tirmiz-Hairaton-Mezar-ı Şerif güzergahındaki uluslararası demiryolu işletilmeye başlanmıştır. Bu proje Trans-Afgan ulaşım koridorunun hayata geçirilmesinde önemli bir adım olmuştur.

Çin'in Çin-Pakistan Ekonomik Koridorunu güçlendirmek için 46 milyar dolar yatırım yapma planı, Karakurum Otoyolunun iyileştirilmesini içerdiğinden GüneyAsya-Orta

Asya bağlantısının geliştirilmesine katkıda bulunacaktır. 2020 CAREC Ulaştırma ve Ticaretin Kolaylaştırılması Stratejisinde, Karakurum Karayolu önemli bir alternatif güzergâh olarak görülmüştür.

Hava Yolları

Orta Asya, bölgeye girmek isteyen yatırımcıların ilgisini çekecek şekilde diğer ülkelerle ulaşım bağlantıları kurmuştur. Bu durum özellikle Kazakistan ve Özbekistan için geçerlidir. Havaalanları açısından Kazakistan'ın rolü merkezidir. Ülke, Astana Havalimanı'nı önemli bir uluslararası merkez haline getirmek için büyük çaba sarf etmektedir. Air Astana ve diğer havayolu şirketleri tarafından gerçekleştirilen doğrudan uçuşlar, Kazakistan'ın başkenti Astana'yı dünya çapında 30'dan fazla şehre bağlarken, Özbekistan Havayolları ve yabancı havayolu şirketleri Taşkent'ten 50'den fazla şehre doğrudan uçuşlar sunmaktadır.

Boru Hatları

Kuşak ve Yol Girişimi'nden çok önce Pekin, Çin'den bölgeye üç doğalgaz boru hattı inşa ederek Orta Asya'da önemli bir enerji oyuncusu haline gelmiştir. Bu hatlar Rus gaz boru hatlarına olan bağımlılığı büyük ölçüde azaltmıştır. İlk gaz boru hattı 2009 yılında faaliyete geçmiştir.

Orta Asya-Çin Gaz Boru Hattı, Türkmen-Özbek sınır şehri Gedaim'den Orta Özbekistan ve Güney Kazakistan üzerinden Çin'in Sincan Uygur Özerk bölgesindeki Horgos'a uzanmaktadır. Türkmenistan'dan Özbekistan ve Kazakistan üzerinden Çin'e uzanan 1.830 km'lik üç paralel hat (A, B, C) şu anda faaliyettedir. C hattının inşası 2013 yılında tamamlanmış ve boru hattının toplam kapasitesini yılda 55 milyar metreküpe (bcm) çıkarmıştır ki bu da Çin'in yıllık doğal gaz tüketiminin yaklaşık %20'sine eşittir. Orta Asya - Çin Doğal Gaz Boru Hattı'nın tüm hatları için ana doğal gaz tedarikçisi Türkmenistan'dır. Özbekistan, Tacikistan ve Kırgızistan'dan geçecek olan dördüncü hattın (Hat D) tamamlanmasıyla birlikte boru hattından yıllık doğal gaz ihracat kapasitesi 85 milyar metreküpe ulaşacaktır.

Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı, Türkiye'de bulunan bir doğal gaz boru hattıdır. Azerbaycan'daki dev Şah Deniz gaz sahasını Güney Kafkasya Boru Hattı ve ve Trans

Adriyatik Boru Hattı aracılığıyla Avrupa'ya bağlayan Güney Gaz Koridorunun merkezi bir parçasıdır. Boru hattı hem Azerbaycan hem de Türkiye için stratejik bir öneme sahiptir. Türkiye'nin ötesinde Avrupa'ya ilk Azeri gazı ihracatını mümkün kılmıştır. Ayrıca Türkiye'nin bölgesel bir enerji merkezi olma rolünü de güçlendirmektedir.

Kazakistan-Çin Ham Petrol Boru Hattı, Çin'in enerji güvenliğini arttırmayı amaçlayan bir başka KYG projesidir. Bu 2.800 km'lik boru hattı, Batı Kazakistan'daki petrol sahalarından Çin'deki Alashankou terminal istasyonuna ve oradan da Çin'in Sincan Eyaleti'ndeki Dushanzi rafinerisine ham petrol taşıyarak Kazakistan'ın Hazar Denizi'ndeki devasa petrol kaynaklarını Çin'in petrol pazarına bağlamaktadır.

Elektrik

Dünya Bankası liderliğindeki Orta Asya Güney Asya Elektrik İletim ve Ticaret Projesi (CASA-1000, 1.200 kilometrelik yüksek voltajlı elektrik hattı) Tacikistan ve Kırgızistan'dan bir elektrik hattı inşa etmeyi ve böylece bu ülkelerin ihtiyaç fazlası hidroelektriği Afganistan ve Pakistan'a satarak ihracat gelirlerini artırmalarını sağlamayı amaçlamaktadır. AB kurumları (EIB ve EBRD) fon sağlamaktadır.

Bilgi ve İletişim Teknolojisi

Bilgi ve iletişim teknolojisi KYG'nin vazgeçilmez bir bileşenidir. Bu, a) küresel finansal işlemler, b) ticari alışverişler c) ulaşım d) enerji bağlantısı, e) sosyo-kültürel işbirliği f) bilimsel alışverişler için temel iletişim kanallarını içermektedir.

Huawei, ZTE ve Alibaba gibi Çinli şirketler Orta Asya'da çeşitli dijital projelerde yer almaktadır. Bu projeler yeni optik kablo bağlantıları oluşturmakta, Çin'in Beidou uydu navigasyon sistemine erişim sağlamakta ve e-ticareti teşvik etmektedir.

Uluslararası donör topluluğu da bölgedeki telekom altyapısının geliştirilmesinde rol oynamaktadır. AB tarafından kurulan ve ilk olarak 2000 yılında başlatılan

Trans-Avrasya Bilgi Ağının (TEIN) 4. nesli yenilenmiştir ve Asya-Pasifik bölgesi için kapsamlı bir araştırma ve eğitim veri iletişim platformu sunmaktadır.

AB'nin CAREN projesi bölge ülkelerine yüksek performanslı bir geniş bant internet ağı sağlamaktadır. Şu anda Kırgızistan ve Tacikistan'daki kurumları birbirlerine ve (pan-Avrupa GÉANT ağı aracılığıyla) AB'deki muadillerine bağlamaktadır. Tacik ve Kırgız araştırma ve eğitim topluluklarını Avrupalı meslektaşlarına ve dünyanın geri kalanına bağlamaktadır.

Dünya Bankası'nın Digital CASA (Orta Asya-Güney Asya Fiber Optik Ağı) adlı girişimi, denizaltı bağlantılarına alternatif, daha uygun fiyatlı bir internet sağlamayı ve ICT sektöründeki özel yatırımları desteklemeyi amaçlamaktadır.

Gümrük Prosedürleri

Rusya Federasyonu'nun girişimiyle 2015 yılında Avrasya Ekonomik Birliği'nin (AEB) kurulmasıyla birlikte, çok daha derin bir pazar entegrasyonu süreci de başlamış görünmektedir. Gümrük prosedürlerini kolaylaştırma çabaları bulunmaktadır. Kazakistan ve Kırgızistan'da, Avrasya Ekonomik Birliği'nin sunduğu tek pencere, gümrük belgelerinin elektronik ortamda sunulmasını sağlayacaktır; sonuç olarak, malların gümrükten geçmesi dört saatten fazla sürmeyecektir.

Sonuç

Orta Asya ülkeleri, hayatta kalmalarını sağlamak ve güçlendirmek için ilgili gördükleri tüm bölgesel yapılara ve girişimlere katılmakta, bunları ve üyelerini birbirleriyle ilişkilendirip kullanmakta ve karmaşık süreçler ve ilişki ağları (dengeleyici bölgeselcilik) yaratmaktadır. Dengeleyici bölgeselciliği takip etmelerindeki amaçları, tek bir büyük devletin hakimiyetinden ve revizyonizminden kaçınmak, ekonomik ve siyasi faydalar elde etmek ve uluslararası toplumun uygun gördüğü bölgeselcilik ve çok taraflılık normlarına uygun hareket ederek uluslararası arenadaki

konumlarını ve meşruiyetlerini güçlendirmektir. Özellikle Şanghay İşbirliği Örgütü'nün ortaya çıkışından ve Çin'in bölgedeki etkisinden sonra Orta Asya ülkeleri, dış politika hedeflerine ulaşmak için bölgesel platformlarda dengeleme politikalarına başvurabileceklerini fark etmiştir.

Orta Asya ülkeleri katıldıkları tüm yapılarda büyük güçlere karşı hassasiyetlerini açıkça ortaya koymuş ve egemenlik ihlallerinden kaçınmak için uygun stratejiler izlemişlerdir. Genel stratejileri, büyük güçler ve bölgesel yapılar arasında bağlantı kurarak ve bunları dengeleyerek dış politika hedeflerine ulaşmak için kullandıkları bölgesel dengeleme olmuştur. Onların gözünde, birçok aktör arasında ne kadar karmaşık ilişkiler ve dengeler oluşturulursa, belirli bir devletin revizyonizmini önlemek o kadar kolay olacaktır. Orta Asya ülkelerinin başka ülkelerle ve örgütlerle bağlantılarını artırmalarını ve bağlantıları artırıcı girişimler içinde yer almalarını bu çerçevede değerlendirmek gerekmektedir. Bağlantıları artırmak muhakkak Orta Asya ülkeleri açısından faydalıdır. Ancak bağlantıları artırırken hakimiyet altına girmemek ve bağımlı duruma düşmemek için dikkatli davranmak gerekmektedir.