EKONOMİK KORİDORLAR:

KÜRESEL REKABET, BÖLGESEL DİNAMİKLER VE TÜRKİYE

ÇALIŞTAY RAPORU



KSC

DENGE ENSTİTÜSÜ

EKONOMİK KORİDORLAR:
KÜRESEL REKABET, BÖLGESEL DİNAMİKLER VE TÜRKİYE

ÇALIŞTAY RAPORU

PROJE EKİBİ

Mehmet İLHANLI
Mesut YEĞEN
Reha RUHAVİOĞLU
Roj GİRASUN
Rona ŞENOL
Yusuf AKDAĞ
Berfin AYDIN

Bu rapor, **Denge Enstitüsü** ve **KSC** ortak yayınıdır. Çalıştay, Friedrich-Ebert-Stiftung Türkiye Temsilciliği'nin desteğiyle gerçekleştirilmiştir.

Tüm hakları saklıdır.

Bu yayının herhangi bir bölümü KSC veya Denge Enstitüsü'nün izni olmadan hiçbir elektronik veya mekanik formatta ve araçla (kayıt, bilgi depolama vb.) çoğaltılamaz. Eser sahibi kurumlara aktif link verilerek kısmi olarak paylaşılabilir.

Çalıştayda ve raporda yer alan görüşler konuşmacılara/yazarlara aittir ve Denge yahut KSC'nin kurumsal görüşlerini yansıtmak zorunda değildir.

KSC

DENGE ENSTİTÜSÜ

Friedrich Ebert Stiftung

Bugüne kadar gerçekleştirdiğimiz buluşmalarda ağırlıklı olarak iç politika dinamiklerinden hareketle meseleleri ele almak üzere bir araya geldik. Ancak konuştuğumuz her iç politika başlığının arka planında daima güçlü bir bölgesel ve küresel bağlam yer aldı. Bu toplantıda ise odak noktamızı doğrudan bölgesel ve küresel gelişmelere çevirdik. Ancak nihayetinde sözü yine Türkiye'nin iç siyasi dinamiklerine bağladığımız bir buluşma oldu.

Son yıllarda Kuşak ve Yol Girişimi'nden Orta Koridor'a, Küresel Geçit'ten Kalkınma Yolu ve IMEC'e kadar pek çok farklı proje ve girişim küresel siyasetin ana gündem maddeleri haline geldi. Bu koridorlar artık sadece ticari malların taşındığı lojistik yollar veya coğrafi kolaylaştırıcı köprüler olmanın çok ötesine geçmiş durumda. Aksine; küresel rekabetin kızıştığı, jeoekonomik dengelerin kurulduğu, bölgesel diplomasi ve güvenlik mimarisinin yeniden şekillendiği stratejik güç alanlarına dönüşüyorlar.

Türkiye, sahip olduğu benzersiz coğrafi konumu ve tarihsel derinliğiyle bu yeni küresel bağlantısallık ağlarının tam merkezinde, hayati bir kesişim noktasında yer alıyor. Fakat Türkiye'nin bu denklemdeki rolünün sadece Doğu ile Batı arasında pasif bir "köprü ülke" olarak tanımlanmasını eksik buluyoruz. Türkiye'nin bu süreçteki işlevinin ve potansiyelinin bir köprü olmanın çok ötesinde, oyun kurucu ve yön verici bir aktörlük içerdiğini görüyoruz.

Türkiye'nin içinden ve etrafından geçen bu güzergâhları; sadece ekonomik fırsatları yönüyle değil, bölgesel kalkınma, güvenlik, toplumsal dönüşüm ve jeopolitik kırılmalarla birlikte bütüncül bir perspektiften ele aldığımız bu buluşmada amacımız; küresel düzeyde yaşanan bu büyük dönüşümün ülkemize ve bölgemize sunduğu imkânları ve beraberinde getirdiği riskleri daha doğru ve derinlemesine anlamaya katkı sunmaktı.

Yoğun programları arasında vakit ayırıp değerli birikimlerini bizlerle paylaşan tüm konuşmacılarımıza ve katılımlarıyla bizi onurlandıran değerli katılımcılara ve toplanının gerçekleşmesi için sundukları destek sebebiyle FES Türkiye Temsilciliğine çok teşekkür ediyor, tartışmaların faydalı olmasını umuyorum.

Reha Ruhavioğlu

KSC Direktörü

BİRİNCİ OTURUM

Murat Yeşiltaş
Akademisyen
SETA Vakfı Dış Politika Araştırmaları Direktörü

Ceren Ergenç
Akademisyen
Centre for European Policy Studies

01 MURAT YEŞİLTAŞ

Küresel Bağlantısallığın Dönüşümü ve Yeni Jeopolitik Rekabet

Küresel bağlantısallık konusunun sadece uluslararası jeopolitik bir gündem maddesi olmadığını, aynı zamanda iç siyasi komplikasyonlara ve ülkelerin dış politikaları üzerinde doğrudan etkilere sahip kritik bir nitelik taşıdığını düşünüyorum. Bu nedenle konuyu ampirik detaylarda boğmak yerine; bağlantısallığın dönüşümüne, bunun yeni jeopolitik rekabeti nasıl şekillendirdiğine ve bizleri kavramsal olarak nereye götürdüğüne dair genel bir çerçeve çizmek istiyorum.

Soğuk Savaş sonrası dönemde uluslararası siyasete yön veren temel liberal varsayımların çeşitli düzeylerde çöktüğünü gördük. Demokrasinin küresel ölçekte genişleyeceği yönündeki beklentiler yerini durağanlaşma ve gerilemeye bıraktı; büyük güç rekabetinin sona ereceği iddiası ise tamamen boşa çıktı. Nitekim Japonya ve İsviçre gibi dış politikada tarihsel olarak daha pasif konumlanan aktörlerin dahi güvenlik ve savunma stratejilerini silahsızlanma çizgisinden uzaklaştırarak yeniden tanımladıklarına şahit oluyoruz. Serbest piyasa ekonomisinin küresel ölçekte derinleşeceği beklentisinin aksine; gümrük vergilerinin yükseltildiği, yeni ticaret savaşlarının ilan edildiği merkantilist bir ekonomik modele doğru gidiyoruz.

1.1 Bağlantısallık Anlatısındaki Yanılsamalar ve Jeopolitik Gerçeklik

Soğuk Savaş sonrası bağlantısallık üzerine geliştirilen teorilerde de benzer bir tabloyla karşı karşıya olduğumuzu belirtmeliyim. Sınırların belirsizleştiği ağ haritalarının toprak temelli jeopolitiği sona erdireceği iddiası geçerliliğini koruyamadı; bugün toprak jeopolitiği varlığını sürdürürken bağlantısallık bunun üzerine oturan bir dinamik oluşturuyor. Karşılıklı bağımlılığın barış ve iş birliğini artıracağı tezi de boşa çıktı; aksine bu durumun hegemonik bir bağımlılık ilişkisine ve caydırıcı bir araca dönüştüğünü gözlemliyoruz. Altyapı ve jeoekonomi projelerinin jeopolitiği ikincil kılacağı yönündeki varsayımlar da yerini, jeoekonominin jeopolitik rekabetin en somut araçlarından biri haline geldiği bir gerçekliğe bıraktı. Bağlantısallık doğrusal bir hatta ilerlemiyor; karmaşık ağlar üreten ve bütünleşmeden ziyade parçalanmaya yol açan bir süreç sunuyor. Ayrıca Çin'in yaklaşımında veya Batı'daki alternatif projelerde gördüğümüz üzere, bağlantısallığı devletlerin yeni bir dünya tasavvuru aktardığı normatif bir düzen arayışı olarak okuyorum.

1.2 Mevcut Yanılsamalar ve Analitik Boşluklar

Geleneksel bağlantısallık okumalarında öne çıkan dört temel eksikliği özellikle vurgulamak istiyorum. Birincisi, bu tezlerin büyük ölçüde liberal barış döneminin varsayımlarıyla kurgulanmış olması. İkincisi, bağlantısallığı yalnızca birkaç merkezin inşa ettiği bir mimari olarak gören "merkez önyargısı". Üçüncüsü ise süreci sadece süper güçlerin tekelinde değerlendiren "büyük güç önyargısı". Ben bugün geldiğimiz noktada büyük güçlerin ötesine geçerek orta ölçekli güçlerin ve stratejik boğazlar ile dar geçitleri kontrol eden düğüm noktası konumundaki aktörlerin etki kapasitesine odaklanmamız gerektiğini düşünüyorum. Nitekim Türkiye örneğinin de en iyi bu dinamikle açıklanabileceği kanaatindeyim. Dördüncü ve en çok önemsediğim eksiklik ise ölçek kopukluğudur; yani bağlantısallığı sadece küresel ve ekonomik düzeyden ele alıp güvenlik boyutunu ihmal etmek. Kendi çalışma alanımla da doğrudan ilişkilendirdiğim üzere, değişen uluslararası güvenlik mimarisini hesaba katmadan çip rekabetini, kritik mineralleri, enerji nakil hatlarını veya fiberoptik kabloları doğru bir şekilde analiz edemeyiz.

1.3 Bağlantısallığı Anlamada Analitik Çerçeve: 5N1K Modeli

Bağlantısallık projelerini analitik bir süzgeçten geçirebilmek adına çok basit 5 soru üzerinden bir çerçeve öneriyorum:

- **Kim rekabet ediyor?:** Sadece büyük güçler değil; orta ölçekli devletler, küçük aktörler, uluslararası kurumlar ve küresel şirketler de bu denklemde yer alıyor. Örneğin Avrupa Birliği daha düzenleyici bir yerde dururken, ABD ve Çin daha rekabetçi bir pozisyon alıyor.
- **Nerede rekabet ediliyor?:** Kara koridorları, deniz hatları, kritik darboğazlar, lojistik merkezler ve önümüzdeki dönemde çok daha kritik hale geleceğini düşündüğüm uzay tabanlı alanlar öne çıkıyor.
- **Ne üzerine rekabet ediliyor?:** Ticari mallar, enerji, veri, teknoloji, kritik mineraller ve sermaye ana rekabet alanlarını oluşturuyor.
- **Nasıl rekabet ediliyor?:** Fiziksel altyapının yanı sıra finansman sağlama, standart belirleme, teknoloji kısıtlamaları ve yaptırımlar birer araç olarak kullanılıyor.
- **Neden rekabet ediliyor?:** Büyük güçler sistemi domine etme amacı taşırken, orta ölçekli güçlerin kendi hareket alanlarını esnetme ve nüfuz oluşturma hedefiyle hareket ettiğini görüyorum.

1.4 Savaşlar Çağında Yeni Bağlantısallık Parametreleri ve Trendler

Günümüzde küresel çapta süren krizleri ayrı savaşlar olarak değil, birbiriyle temas halinde olan "bağlantılandırılmış savaşlar" olarak tarif ediyorum. Hürmüz, Babülmendep, Karadeniz veya Cebelitarık gibi stratejik darboğazların ve geçitlerin hem söylemsel hem fiili olarak silahlandırılması, devletleri bağlantısallık hatlarında yedeklilik aramaya yöneltiyor. Suudi Arabistan'ın Hürmüz Boğazı'ndaki riskler nedeniyle petrol ticaret hattını Kızıldeniz'e kaydırmasını buna ders kitaplık bir örnek olarak gösteriyorum.

Önümüzdeki dönemde bağlantısallık özelinde jeopolitik dönüşümün merkezine oturacağını düşündüğüm temel trendleri ise şöyle özetleyebilirim:

- **Seçici Karşılıklı Bağımlılık:** Hiper-küreselleşmenin geride kaldığını, devletlerin ulusal güvenliklerini korumak adına kime, ne kadar bağımlı olacaklarını seçtiği yeni bir paradigmayla karşı karşıya olduğumuzu düşünüyorum.
- **Ağların Rekabeti:** Tek bir küresel ağ yapısından, birbiriyle yarışan alternatif ağlara doğru bir gidişat görüyorum.
- **Düğüm Gücü:** Toprak büyüklüğünden ziyade, sistem içinde kritik kırılma noktalarını (düğümleri) elinde tutan aktörlerin stratejik ağırlığının arttığı kanaatindeyim.
- **Bağlantısallık Özerkliği ve Dijital Kaleler:** Devletlerin enerji, veri ve telekomünikasyon alanında kendi özerklik alanlarını ve korumacı dijital kalelerini inşa etme arayışında olduklarını gözlemliyorum.

Sonuç olarak, uluslararası sistemdeki geleneksel güç dengesi kavramının artık "bağlantısallık dengesi" ile birlikte değerlendirilmesi gerektiğini savunuyorum. Karşımızda henüz tamamen çatışmacı bir aşamaya evrilmemiş olsa da köklü güvenlik krizlerinin ve küresel silahlanmanın gölgesinde son derece rekabetçi bir bağlantısallık düzeni bulunuyor. Bu rekabetin yıkıcı bir yöne mi yoksa iş birliğine mi evrileceğini ise küresel güvenlik mimarisinin erişeceği istikrar düzeyinin belirleyeceğine inanıyorum.

02

CEREN ERGENÇ

Avrupa Birliği-Türkiye İlişkilerinde Yeni Dinamikler ve Dönüşümler

Jeoekonomik koridorlar fikri, esasen Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile başlayan, yerel ekonomiyi küresel ekonomiye bağlayacak bir altyapı ağı tasarımıdır. Çin bu süreci sadece transit yollardan ibaret görmeyip, hinterlantların kalkınmasını da üstlenerek zamanla bu ağları tekelini alacağı bir sistem olarak kurgulamıştır. Buna kıyasla ABD ve Avrupa Birliği'nin koridor anlayışı, uzun süre malların ve insanların bir noktadan diğerine taşındığı transit rotalar olarak anlaşıldı. Ancak AB'nin Küresel Geçit (Global Gateway) programı, ilk aşamadaki kalkınma odaklı yaklaşımından sıyrılarak, ABD-Çin ekonomik savaşı içerisinde Avrupa'nın kendi yeniden sanayileşmesini ve rekabetçiliğini sağlama aracına dönüştürülmüştür.

Bu süreçte altını çizmek istediğim husus şudur: Bu koridorlar büyük güçlerin sahiplendiği ve pazarladığı rotalar olsa da o bölgelerde yaşayan halklar için adının ne olduğunun pek bir önemi yoktur; onlar için belirleyici olan refah, kalkınma ve çatışma çözümü

getirmesidir. Küresel Geçit programının ikinci tur kapalı ve açık toplantılarında da gördüğüm kadarıyla AB, Geniş Orta Doğu ve Kafkaslardaki jeopolitik önceliklerini kendi sanayileşme hedefleriyle birleştirmeye çalışmaktadır.

2.1 IMEC, Orta Koridor ve Bölgesel Dinamikler

AB'nin önceliklendirdiği projelerin başında IMEC (Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Koridoru) gelmektedir. 2022'de ilan edilen ancak Gazze süreci nedeniyle atıl kalan IMEC'i yeniden canlandırmak Brüksel için hayati bir önem taşıyor. Çünkü AB nezdinde Asya'yı Avrupa'ya bağlayacak en mantıklı yol Akdeniz'den geçen bu deniz yoludur; Orta Koridor ise onlar için açıkçası B veya C planı konumundadır. Kuzey Koridoru da Rusya nedeniyle belirsiz bir süre kapalı olduğundan ana odak IMEC'tedir. Fakat burada iki temel kaygı öne çıkıyor: Birincisi Akdeniz'deki enerji rotalarının güvenliği, ikincisi ise Gazze meselesidir. Gazze'deki durum devam ederken IMEC'in çalışması lojistik ve siyasi açıdan mümkün değildir. Brüksel'de son dönemde "IMEC tamamen jeoekonomik bir proje, siyasete bulaştırmayalım" anlayışından, "barış olmazsa IMEC de olmaz" noktasına doğru bir değişim olduğuna tanık oluyorum.

Orta Koridor tarafında ise süreç, Ermenistan-Azerbaycan normalleşmesi ve Nahçıvan üzerinden geçecek hat bağlamında tartışılıyor. AB nezdinde Gürcistan'ın son seçimlerle Rusya eksenine kayması sonucu Paşinyan yönetimindeki Ermenistan yeni bir Batı müttefiki olarak öne çıktı. ABD ve AB, Kazakistan'daki nadir toprak elementlerini çip üretimi ve dijital teknolojiler için güvenli bir şekilde Zengezur hattından taşımayı planlıyor. Ancak Ermenistan, hattın sadece bir transit koridor olmasından ziyade Gümrü kapısının da açılmasıyla kendi ulusal kalkınmasına katkı sağlayacak iki yönlü bir aksa dönüşmesini istiyor. Brüksel'de bu konuda büyük bir heyecan görmesem de Türkiye'nin sınır kapısını açarak sürecin içine girmesinin, Türkiye'nin kendi iç sanayileşmesine ve bölgesel kalkınmaya ciddi katkı sunabilecek potansiyel bir proje olduğunu değerlendiriyorum.

2.2 Çin Faktörü, Yeşil Orta Asya ve Altyapı Riskleri

AB'nin ilan ettiği projelerden biri de elektrik şebekelerinin optimizasyonu ve "Yeşil Orta Asya" vizyonudur. Yenilenebilir enerjinin dijital veri merkezlerine aktarılması için fonlar ayrılmış durumdadır. Ancak bana göre bu proje henüz "adı var, kendisi yok" niteliğindedir. Çünkü AB, bu rotadaki Çin varlığıyla nasıl ilişki kuracağını henüz netleştirmiş değildir. Orta Asya'daki gümrük, demiryolu ve dijital veri altyapılarının neredeyse tamamı Çin tarafından kurulmuştur. AB, kendi topraklarında Çin menşeili güneş paneli inverterlerini ulusal güvenlik ve veri sızıntısı riski nedeniyle yasaklarken; Orta Asya'daki Yeşil Koridor'da kullanılacak tüm elektrik ve veri ağlarının Çin altyapısına ve cloud sistemlerine bağlı olması büyük bir çelişkidir ve Brüksel'in bu duruma henüz net bir yanıtı yoktur.

2.3 Kalkınma Yolu Projesi ve AB'nin Yaklaşımı

Söz konusu Kalkınma Yolu olduğunda ise, Türkiye, Irak, Suriye ve Azerbaycan arasındaki elektrik şebekesini uyumlaştırma girişimlerinin, Kalkınma Yolu'nu geniş Orta Koridor ağına entegre etmek için kullanılabileceğini düşünüyorum. Ancak şu an için Kalkınma Yolu, AB'nin öncelikli bağlantısallık gündeminde yer almamaktadır. Nitekim Brüksel'de Avrupa Parlamentosu'nda yaptığım temaslarda da Kalkınma Yolu'nun resmi gündemde olmadığını bizzat teyit ettim. Bunun sebebi, AB'nin koridorları kendi sanayileşmesini destekleyecek jeoekonomik yapılar olarak görmesi; Irak'taki siyasi belirsizlikler, gümrük ve altyapı uyumsuzlukları nedeniyle burayı yüksek riskli bulmasıdır.

Irak ve Suriye'nin yeniden yapılandırılması sadece binalar dikmekten ibaret değildir; oradaki dijital altyapıyı ve enerji ağlarını kimin kuracağı kritik bir konudur. Ne var ki AB içerisinde bu bağlantısallık ve rekabetçilik politikalarını yürüten birimler ile bölge politikalarını yürüten birimler arasında ciddi bir diyalog eksikliği bulunmaktadır.

Sonuç olarak, Avrupa Birliği'nin bağlantısallık gündeminin temel derdi; LNG ve alternatif hatlar üzerinden enerji güvenliği sağlamak, kritik hammaddelerin ve çiplerin tedarik zinciri güvenliğini korumak ve elektrifikasyon dönüşümünü finanse etmektir. AB'nin insan hakları odaklı eski normatif yaklaşımının yerini, büyük oranda düzensiz göçü engelleme ve jeopolitik nüfuz alanlarını koruma kaygıları almıştır. Gelinen noktada ulaşım, enerji ve dijital altyapıyı birbirinden ayırmadan, tek bir bütünleşik ekosistem olarak ele almak durumunda olduğumuza inanıyorum.

TARTIŞMALAR VE DEĞERLENDİRMELER

Konuşmaları takip eden tartışma ve değerlendirme bölümünde ekonomik koridorların güvenlik ve istikrarla ilişkisi, Türkiye'nin küresel bağlantısallık ağlarındaki konumu, Avrupa Birliği (AB) ile ilişkileri, bölgesel güç rekabeti ve Kürt meselesi ele alındı. Katılımcılar, ekonomik koridorların yalnızca ticaretin kolaylaştırılması ve ekonomik büyüme açısından değil, aynı zamanda devletlerin stratejik önceliklerini şekillendiren ve bölgesel ilişkileri dönüştüren araçlar olarak değerlendirilmesi gerektiğini vurguladı.

TARTIŞMA & DEĞERLENDİRME 01

Ekonomik Koridorlar, Güvenlik ve Türkiye'nin Bağlantısallık Stratejisi

Tartışmanın başlangıcında bir katılımcı, ekonomik koridorların ekonomik işlevlerinin ötesinde güvenlik ve istikrar üretme potansiyeline dikkat çekti. Büyük ölçekli altyapı yatırımlarının çok sayıda devletin, şirketin ve ekonomik aktörün çıkarlarını belirli

coğrafyalarda bir araya getirdiğini belirten katılımcı, bu durumun istikrarın korunmasına yönelik ortak çıkarlar yaratabileceğini ifade etti. Bu yaklaşım, ekonomik koridorların yalnızca ticari güzergâhlar değil, aynı zamanda devletlerin topraklarını ve stratejik konumlarını uluslararası yatırımlarla ilişkilendiren araçlar olduğunu ortaya koydu.

Bununla birlikte, ekonomik yatırımların kendiliğinden güvenlik ve istikrar sağlayacağı varsayımına temkinli yaklaşılması gerektiği de tartışmanın genel çerçevesinden ortaya çıktı. Koridorların güvenlik üzerindeki etkisinin, bölgesel siyasi koşullar, ekonomik çıkarların dağılımı ve yerel aktörlerin süreçlere katılımı dikkate alınarak değerlendirilmesi gerektiği vurgulandı.

Türkiye'nin küresel bağlantısallık ağlarındaki konumu, bu tartışmanın temel başlıklarından birini oluşturdu. Bir katılımcı, Türkiye'nin coğrafi konumuna rağmen çeşitli ulaştırma, enerji ve dijital bağlantısallık projelerinde dışarıda bırakılabildiğini belirtti. Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi, IMEC ve Doğu Akdeniz'deki enerji projeleri üzerinden yapılan değerlendirmelerde, Türkiye'nin bağlantısallık ağlarındaki konumunun yalnızca coğrafi avantajlarla açıklanamayacağı; siyasi tercihler ve bölgesel ittifakların da güzergâhların belirlenmesinde etkili olduğu ifade edildi.

Bir katılımcı, Türkiye'nin mevcut durumunu "Türkiye'nin bunun içinde bir kara delik olduğunu aslında görüyorum" sözleriyle değerlendirdi. Bu ifade, Türkiye'nin stratejik ve lojistik önemine rağmen bazı projelerin dışında tutulmasına yönelik eleştiriyi yansıtıyordu. Özellikle Türkiye-AB ilişkilerindeki siyasi sorunların ve Doğu Akdeniz'deki anlaşmazlıkların bağlantısallık girişimlerine yansıyabildiği dile getirildi.

Bununla birlikte, Türkiye'nin bağlantısallık projelerindeki konumunun değişmez olmadığı da belirtildi. Orta Koridor örneği üzerinden, bölgesel siyasi gelişmelerin güzergâhların önemini ve aktörlerin projelere katılımını değiştirebildiği ifade edildi. Güney Kafkasya'daki gelişmelerin ve Ermenistan-Azerbaycan ilişkilerindeki dönüşümün Türkiye'nin bölgesel bağlantısallıktaki rolünü yeniden gündeme getirdiği vurgulandı. Bu değerlendirmeler, bağlantısallık ağlarının siyasi koşullara bağlı olarak yeniden şekillenebildiğini gösterdi.

Türkiye'nin bu koşullar altında nasıl bir strateji izlemesi gerektiği konusunda ise rekabetten ziyade çeşitlendirmeye dayalı bir yaklaşım önerildi. Bir katılımcı, "Türkiye'nin yapması gereken mevcut projelere rakip projeler çıkartmak değil; aksine çeşitlendirmeyi vurgulamaktır" gerektiğini belirtti. Buna göre Türkiye, kendisini yalnızca belirli projelerin alternatifi olarak konumlandırmak yerine, farklı güzergâhların birbirine bağlanmasını ve mevcut bağlantısallık ağlarının çeşitlenmesini destekleyen bir aktör olarak öne çıkarabilir.

TARTIŞMA & DEĞERLENDİRME 02

IMEC, Kalkınma Yolu ve Avrupa Birliği'nin Yaklaşımı

Tartışmada IMEC ile Kalkınma Yolu projelerinin birbirleriyle ilişkisi de ele alındı. Katılımcılar, iki projenin doğrudan birbirine alternatif olarak değerlendirilmesinin siyasi bir boyut taşıdığını, ancak projelerin kapsamları ve hedefledikleri güzergâhlar bakımından farklılıklar içerdiğini belirtti. Bu nedenle bağlantısallık projelerini birbirini dışlayan girişimler olarak değil, belirli koşullarda birbirine eklemlenebilecek ağlar olarak düşünmenin daha açıklayıcı olabileceği ifade edildi.

Bir katılımcı bu yaklaşımı, "Bu yolları birbirine alternatif olarak değil, aslında eklemlenebilecek ağlar olarak düşünebiliriz" sözleriyle özetledi. Bununla birlikte, projelerin birbirine bağlanabilmesi için fiziksel altyapının yeterli olmadığı; gümrük süreçlerinin, ulaştırma standartlarının ve bürokratik düzenlemelerin de uyumlaştırılması gerektiği vurgulandı. Dolayısıyla bağlantısallık projelerinin değerlendirilmesinde jeopolitik ve jeoekonomik boyutların yanı sıra düzenleyici süreçlerin de dikkate alınması gerektiği belirtildi.

Avrupa Birliği'nin Kalkınma Yolu'na yaklaşımı konusunda ise siyasi tercihlerin belirleyici olduğu ileri sürüldü. Bazı katılımcılar, Avrupa'nın bölgesel bağlantısallık girişimlerinde ekonomik verimlilik ve ulaşım maliyetlerinin yanı sıra İsrail'in bölgesel konumunu ve mevcut siyasi ilişkileri de dikkate aldığını ifade etti. Bu çerçevede Kalkınma Yolu'nun karşılaştığı sınırlılıkların yalnızca teknik ve ekonomik sorunlarla açıklanamayacağı dile getirildi.

Öte yandan, Avrupa Birliği'nin Türkiye açısından önemini bütünüyle göz ardı etmemek gerektiği de vurgulandı. Bir katılımcı, AB'nin finansman mekanizmalarının ve kurumsal araçlarının Türkiye için belirli fırsatlar sunmaya devam ettiğini belirtti. Gümrük kapılarının geliştirilmesi, sınır bölgelerinde ekonomik iş birliğinin desteklenmesi ve altyapı projelerinin finansmanı, bu kapsamda değerlendirilebilecek alanlar olarak öne çıktı.

Bu doğrultuda Türkiye-AB ilişkilerinin yalnızca üyelik süreci ve siyasi anlaşmazlıklar üzerinden değerlendirilmesi yerine, belirli alanlarda geliştirilebilecek işlevsel ortaklıklara odaklanılması önerildi. Böyle bir yaklaşımın, Türkiye'nin stratejik özerklik kapasitesini korurken mevcut uluslararası mekanizmalardan da yararlanmasını sağlayabileceği ifade edildi.

TARTIŞMA & DEĞERLENDİRME 03

Stratejik Özerklik ve Ekonomik Güvenlik

Türkiye'nin çoklu savaşlar ve artan jeopolitik rekabet koşullarında nasıl bir dış politika izlemesi gerektiği, tartışmanın bir diğer önemli başlığı oldu. Bir katılımcı, Türkiye'nin Rusya ve İran gibi aktörlerle ilişkilerinde geleneksel denge politikasının sınırlarını sorgulayarak, askerî kapasite, ekonomik imkânlar ve uluslararası ortaklıkların bu süreçteki önemine ilişkin görüşlerini paylaştı.

Yanıt olarak bir katılımcı, Türkiye'nin değişen koşullara uyum sağlayabilen, katı ve değişmez pozisyonlardan kaçınan bir dış politika yaklaşımı geliştirmesi gerektiğini belirtti. Bu yaklaşımın temel ilkelerden vazgeçmek anlamına gelmediğini vurgulayan katılımcı, farklı meselelerde hareket alanını koruyabilmek için "ilkeli bir pragmatizm"in önemine dikkat çekti.

Stratejik özerklik de bu çerçevede ele alındı. Bir katılımcı, özerkliğin bütün uluslararası ortaklardan kopmak veya her alanda bağımsız hareket etmek anlamına gelmediğini ifade ederek, "Mutlak anlamda bir yerden kopup başka bir yere konumlanmak, tamamıyla bağımsız olmak için oluşturulmuyor. Çünkü mutlak özerklik hiçbir zaman mümkün değil" değerlendirmesinde bulundu.

Bu yaklaşım doğrultusunda Türkiye'nin yalnızca askerî kapasitesini değil, ekonomik, teknolojik ve dijital kapasitesini de geliştirmesi gerektiği belirtildi. Ekonomik büyümenin tek başına yeterli olmadığı; ekonomik kazanımların dış şoklar ve bölgesel krizler karşısında korunmasını sağlayacak bir ekonomik güvenlik anlayışının da geliştirilmesi gerektiği vurgulandı.

Savunma sanayii temelli sanayileşme, bu çerçevede stratejik kapasiteyi güçlendirebilecek alanlardan biri olarak değerlendirildi. Katılımcılardan biri, savunma sanayinde geliştirilen teknolojik kapasitenin diğer sektörlerdeki inovasyonu destekleyebileceğini ifade etti. Sonuç olarak ekonomik büyüme, ekonomik güvenlik ve teknolojik kapasitenin birbirini tamamlayan unsurlar olarak ele alınması gerektiği görüşü öne çıktı.

TARTIŞMA & DEĞERLENDİRME 04

Bölgesel Güç Rekabeti ve Kürt Meselesi

Tartışmanın devamında Orta Doğu'daki değişen ittifakların Türkiye-İsrail ilişkilerine ve Kürt meselesine etkileri ele alındı. Bir katılımcı, İsrail'in Türkiye'ye yönelik güvenlik söylemlerinin

yalnızca iç siyasi gelişmeler veya seçim dönemleriyle açıklanamayacağını; bölgesel ittifakların dönüşümü ve askerî kapasite değişimlerinin de dikkate alınması gerektiğini belirtti.

Bu çerçevede Türkiye'nin bölgesel ortaklıkları, İsrail'in bazı Arap ülkeleriyle ilişkileri ve İran'ın desteklediği silahlı aktörlerin oluşturduğu ağlar, Orta Doğu'daki rekabetin farklı boyutları olarak değerlendirildi. Türkiye'nin savunma sanayii kapasitesindeki gelişmelerin de bölgesel güç dengeleri açısından önem taşıdığı ifade edildi. Suriye'nin geleceği ise Türkiye'nin bölgesel konumunu ve İsrail'in tehdit algısını etkileyebilecek gelişmelerden biri olarak tartışıldı.

Kürt meselesi bağlamında bir katılımcı, Türkiye ile Kürtler arasındaki ilişkilerin yalnızca güvenlik sorunları ve dış aktörlerin müdahaleleri üzerinden değerlendirilmesinin yetersiz olduğunu savundu. Tarihsel ilişkilerin, toplumsal bağların ve siyasi temsil meselelerinin de dikkate alınması gerektiğini belirten katılımcı, Türkiye'deki Kürtlerin Türkiye ile ilişkilerini yeniden tanımlama arayışına dikkat çekti.

Bu değerlendirme kapsamında bazı tarihsel örnekler paylaşıldı. Bu örnekler üzerinden, Kürtlerle Türkiye arasındaki ilişkilerin yalnızca çatışma ve güvenlik ekseninde ele alınmaması gerektiği ileri sürüldü. Katılımcıya göre, Türkiye ile Kürtler arasındaki siyasi ve toplumsal ilişkilerin güçlendirilmesi, dış aktörlerin Kürt meselesi üzerinden etkili olma imkânlarını da sınırlayabilir.

Irak'taki Kürt siyasi aktörlerinin diğer toplumsal gruplarla ilişkileri de bu çerçevede gündeme geldi. Bir katılımcı, geçmişte Kürt siyasi aktörlerinin Türkmenlerle siyasi temsil ve hükûmet kurma konusunda iş birliği önerileri geliştirdiğini, ancak bu girişimlerin her zaman karşılık bulmadığını belirtti. Bu örnek üzerinden, daha kapsayıcı siyasi ilişkilerin geliştirilmesinin ve farklı toplumsal gruplar arasında iş birliği imkânlarının güçlendirilmesinin önemi vurgulandı.

Bununla birlikte, Kürt meselesinin Türkiye, Irak, İran ve Suriye'de farklı siyasi koşullara sahip olduğu dikkate alındı. Kürt siyasi aktörlerinin tercihlerinin tek bir dış aktörün etkisine indirgenemeyeceği; bu aktörlerin kendi siyasi hedefleri ve içinde bulundukları koşullar doğrultusunda hareket ettikleri ifade edildi. Böylece Kürt meselesinin bölgesel boyutunun, yerel siyasi dinamiklerle birlikte değerlendirilmesi gerektiği ortaya kondu.

TARTIŞMA & DEĞERLENDİRME 05

Devlet Dışı Silahlı Aktörler ve Koridorların Güvenliği

Tartışmanın son bölümünde, İran ile bağlantılı silahlı grupların ve Irak'taki devlet dışı aktörlerin bölgesel güvenlik üzerindeki etkileri ele alındı. İran ile İsrail arasında yeni bir savaşın başlaması veya mevcut çatışmanın genişlemesi durumunda Irak'taki silahlı grupların nasıl hareket edebileceği ve bu aktörlerin kararlarını etkileyebilecek koşullar üzerine görüşler paylaşıldı.

Bir katılımcı, devlet dışı silahlı aktörlerin yalnızca askerî kapasiteleri ve maddi kaynakları üzerinden değerlendirilemeyeceğini; ideolojik bağlılıklarının ve örgütsel ilişkilerinin de dikkate alınması gerektiğini belirtti. Ayrıca küçük grupların dahi stratejik öneme sahip altyapılara ve ulaştırma güzergâhlarına zarar verebileceğini ifade etti.

Bu değerlendirme, ekonomik koridorların güvenliğinin sağlanmasının yalnızca devletler arası anlaşmalara ve fiziksel altyapının korunmasına bağlı olmadığını gösterdi. Yerel silahlı aktörlerin varlığı, ideolojik motivasyonlar ve bölgesel rekabet, büyük ölçekli bağlantısallık projelerinin işleyişini kesintiye uğratabilecek unsurlar olarak öne çıktı.

Devlet dışı aktörlerin geleceği konusunda da farklı görüşler dile getirildi. Devletlerin güçlenmesiyle bu aktörlerin devlet yapılarıyla bütünleştirilmesi ihtimaline dikkat çekilirken, silahlı grupların tamamen ortadan kalkacağı varsayımına temkinli yaklaşılması gerektiği belirtildi. Bu çerçevede, ekonomik koridorların sürdürülebilirliği için fiziksel güvenlik önlemlerinin yanı sıra bölgesel çatışmaların siyasi ve toplumsal kaynaklarının da ele alınması gerektiği ifade edildi.

İKİNCİ OTURUM

Kadir Temiz
Akademisyen
Ortadoğu Araştırmaları Merkezi (ORSAM) Başkanı

Mehmet Alaca
Araştırmacı
Anadolu Ajansı
Babil Research

Mühdan Sağlam
Araştırmacı
TEPAV Enerji ve İklim Değişikliği Çalışmaları Merkezi Direktörü

01 KADİR TEMİZ

Kuşak ve Yol Girişimi: Türkiye-Çin İlişkileri ve Orta Koridorun Geleceği

Konuşmama küresel kapitalizmin mekânsal örgütlenmesindeki köklü değişimle başlamak istiyorum. Bölge çalışmaları ve küreselleşme literatürüne baktığımızda, Arif Dirlik'in Asya-Pasifik odaklı coğrafi alan okumaları ile Arjun Appadurai'ın "aşağıdan küreselleşme" kavramlaştırması bu süreci anlamakta bana önemli ufuklar açıyor. Yaklaşık yirmi yıl öncesine dayanan bu teorik tartışmalar, küreselleşmenin sadece ulus-devletler veya küresel sermaye tarafından yukarıdan aşağıya dikte edilen bir süreç olmadığını; aksine yerel ve toplumsal dinamiklerle yeniden üretildiğini gösteriyor. Bugün tartıştığımız bağlantısallık olgusu tam da bu noktada kritik bir soruyu beraberinde getiriyor: Mevcut bağlantısallık projeleri var olan coğrafi bölgeleri birbirine mi bağlıyor, yoksa tamamen yeni bölgesellikler ve mekânsallıklar mı üretiyor? Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile Orta Koridor'u bu analitik soru ekseninde değerlendirmemiz gerektiğine inanıyorum.

1.1 Kuşak ve Yol Girişimi ve Bağlantısallığın Üç Boyutu

Pekin yönetiminin 2013 yılında başlattığı Kuşak ve Yol Girişimi, aradan geçen 13 yılın ardından sadece yollar, limanlar ve demiryollarından oluşan mega bir fiziksel altyapı projesi olarak okunduğunda eksik kalmaktadır. Bazı Çinli akademisyenlerin sistemin

mantığını kavramak adına önemsediğim "yatay küreselleşme" veya "beş bağlantı alanı" gibi kavramlaştırmaları, sürecin çok katmanlı yapısını ortaya koyuyor. Çin'in kurguladığı bu bağlantısallık stratejisini üç temel düzeyde okumak mümkündür:

- **Fiziksel Düzey:** Demiryolu, karayolu, limanlar ve lojistik hatların inşası.
- **Ekonomik Düzey:** Ticaret, uluslararası sermaye akışları, üretim ve tedarik zincirlerinin entegrasyonu.
- **Sosyal ve Siyasi Düzey:** Şehirler, şirketler, üniversiteler ve insan hareketliliği üzerinden gelişen toplumsal dönüşüm.

İşte bağlantısallığın asıl fırsatı bu üçüncü düzeyde saklıdır. Tıpkı Basra'dan yukarıya doğru uzanacak bir koridorun yaratacağı toplumsal dinamikler gibi; büyük güçler altyapıyı kurabilir, ancak bu hatlar işletilmeye başladıktan sonra etrafında gelişen ekonomik, hukuki ve toplumsal ilişkiler ağını sadece Pekin veya Washington yönetemez. Süreç kendi doğal alanını, yerel aktörlerini, yeni çıkar gruplarını ve piyasa koşullarını üretir. Bu durum, yukarıdan kurgulanan stratejilerin aşağıdan yeni bir bağlantısallık biçimi doğurduğunu göstermektedir.

Öte yandan, 2020'li yıllarla birlikte Çin yönetimi, bu bağlantısallık ağlarının kontrolünü koruyabilmek adına stratejisine güvenlik boyutunu eklemek zorunda kalmıştır. Murat Yeşiltaş'ın da ifade ettiği ekonomik güvenlik arayışı, Çin'in askeri doktrinini etkilemektedir. Geleneksel "aktif savunma" konsepti; robotik sistemler, dijitalleşme ve ileri teknolojilerle birleşerek Çin savunma sanayisini operasyonel ve caydırıcı bir askeri alana taşımaktadır.

1.2 Türkiye-Çin İlişkilerinde Asimetri ve Bağlantısallık

Türkiye ile Çin arasındaki ilişkilerin 55 yıllık geçmişine ve 2010'dan bu yana kâğıt üzerinde var olan "stratejik iş birliği" düzeyine rağmen, derin bir ekonomik asimetri ile karşı karşıya olduğumuzu vurgulamalıyım. 2025 yılı verileri itibariyle ikili ticaret hacmimiz 53 milyar dolara ulaşmıştır. Ancak bu rakamın arkasındaki acı tablo, Türkiye'nin Çin'e karşı verdiği 46 milyar dolarlık devasa dış ticaret açığıdır. Türkiye'nin Çin'den ithalatı zirve yaparken Çin'e ihracatı son derece düşük kalmaktadır.

Bu asimetrik bağımlılık ilişkisinin nitelik değiştirmesi şarttır. Türkiye'nin Çin'e ihraç edebileceği ürün yelpazesi sınırlı olduğundan, açık sadece mal satarak kapatılamaz. Geçmişte Çin'in stratejik varlıklarını ve yatırımlarını Türkiye'ye çekme denemeleri yapılmış, ancak istenen başarı elde edilememiştir. Bugün ise Çin-Türkiye ilişkilerinde ticaret ve yatırımın yanına "bağlantısallık" yeni ve stratejik bir parametre olarak eklenmiştir.

Bağlantısallık, iki ülke arasındaki ekonomik altyapıyı dönüştürme potansiyeli taşıyan bir kaldıraç niteliğindedir.

1.3 Jeopolitik Fırsatlar ve Orta Koridor'un Geleceği

Türkiye'nin başlangıçta Orta Koridor'u Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne entegre etmekte ciddi zorluklar yaşadığını kabul etmek gerekir. Maliyet hesaplamaları, kârlılık oranları ve kurumsal uyum sorunları nedeniyle Pekin yönetimi uzun süre bu güzergâha mesafeli durmuştur. Nitekim 2022 yılına kadar Çin ile Avrupa arasındaki karasal yükün ezici çoğunluğu Rusya üzerinden geçen Kuzey Koridoru'nu kullanmaktaydı.

Ancak 2022'de patlak veren Ukrayna Savaşı ve Rusya'ya yönelik yaptırımlar jeopolitik bir kırılma yaratmıştır. Savaş nedeniyle Kuzey Koridoru'nun kapanması, alternatif güzergâhlara ilgiyi olağanüstü derecede artırmıştır. OECD verilerine göre, Trans-Hazar (Orta Koridor) güzergâhındaki yük hacmi 2024 yılında %62 oranında artarak 4,5 milyon tona ulaşmıştır. Dünya Bankası projeksiyonları ise 2030 yılına kadar bu hacmin üç katına çıkacağını öngörmektedir. Ukrayna ve Hürmüz krizleri, Orta Koridor ve Kalkınma Yolu gibi projeler için büyük bir fırsat penceresi açmıştır. Nitekim geçtiğimiz günlerde Ulaştırma Bakanlığımızın Irak ile imzaladığı çerçeve anlaşmanın Meclis gündemine gelmesi ve petrol karşılığı finansman modellerinin konuşulması, ortaya çıkan bu jeopolitik boşluğu doldurma çabasının bir sonucudur.

Orta Koridor'un geleceği açısından üç temel hususu son derece kritik görüyorum:

- **Söylem Değişikliği:** Orta Koridor, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne doğrudan bir rakip veya alternatif olarak sunulmamalıdır. Bu tür karşıtlık söylemleri Çin tarafının hattı kullanma iştahını kapatmaktadır.
- **Transit Gelirlerin Ötesine Geçmek:** Orta Koridor'un değeri sadece gümrük veya transit geçiş vergilerinden ibaret görülmemelidir. Hattın geçtiği coğrafyada yaratacağı sosyal, siyasi ve kurumsal dönüşüm çok daha değerlidir.
- **Kurumsal ve Hukuki Güvence:** Türkiye'nin merkezi hükümetlerin güçlendirilmesini ve hukuki altyapının kurulmasını hedefleyen politikalarını bu bağlantısallık vizyonuyla doğrudan ilişkili buluyorum.

Sonuç olarak, küresel siyasetin ve jeopolitiğin sadece büyük güçlerin yukarıdan belirlediği bir senaryodan ibaret olmadığına, bağlantısallığın aşağıdan gelen dinamiklerle jeopolitiği dönüştürebileceğine dair teorik ve metodolojik inancımı koruyorum.

02

MEHMET ALACA

Kalkınma Yolu: Türkiye-Irak İlişkileri ve Bölgesel Kalkınma

Konuşmamda Türkiye-Irak ilişkilerinin dönüşen dinamiğini ve bu dinamiğin bir çıktısı olarak gördüğüm Kalkınma Yolu Projesi'nin fırsatlarını, risklerini ve tanımlayıcı boyutlarını ele almayı planlıyorum. 2003 sonrası süreçte Ankara'nın Bağdat ile düzenli bir ilişki kuramaması, Türkiye'yi Bağdat ile Erbil arasında bir denge siyasetine itti. Ancak Irak Kürdistan Bölgesel Yönetimi'nin (IKBY) 2017'de bağımsızlık referandumuna gitmesiyle birlikte Türkiye iki aktör arasında bir dengeleme politikası izlemek yerine, birbirlerini tamamlamaya dönük bütüncül bir tutum benimseye yönelmek durumunda kaldı. Bu süreçten beridir Ankara, merkez-bölge dengesini her iki aktörün birbirini tamamladığı bir mekanizma üzerinden yürütmeye çalışıyor.

Bu süreçteki temel zorluk, hem Erbil hem de Bağdat nezdinde siyasetin kurumlardan ziyade aktör odaklı ilerlemesidir. Türkiye son yirmi yıldır karşısında kurumsallaşmış bir devlet göremediği için ilişkilerini şahıslar ve aile merkezli dinamikler üzerinden yürütmek zorunda kaldı. Erbil ile ilişkilerin 2010 sonrası çizgisini koruması bu aile merkezli siyasetin sürmesinden kaynaklanırken, Bağdat'ta lider değişimleri nedeniyle benzer bir süreklilik yakalanamadı.

Türkiye özellikle 2020 sonrasında Bağdat ile ilişkilerini siyaset, güvenlik ve ekonomi olmak üzere üç ana sacayağı üzerinde kurumsallaştırma gayreti taşıyor.

2.1 İlişkilerin Üç Sacayağı: Siyaset, Güvenlik ve Ekonomi

Söz konusu üç sacayağı içindeki kurumsallaşma çabalarını detaylandırmak gerekirse, siyasi kurumsallaşma aktör odaklı yapı nedeniyle en çok zorlanılan alandır. Erbil ile belli bir ritim yakalanmış olsa da Bağdat nezdinde hükümet değişiklikleri kurumsal hafızayı kesintiye uğratabilmektedir.

Güvenlik ayağında ise uzun yıllar Bağdat, PKK varlığını Türkiye ile Kürtler arasındaki iç bir mesele olarak görme eğilimindeydi. Ancak Ankara'nın diplomatik baskısı ve örgütün Irak'ın iç kısımlarına yayılması Bağdat'ta bir farkındalık yarattı. Nitekim 2024 yılında Bağdat yönetimi PKK'yı yasaklı örgüt statüsüne alarak tarihi bir adım attı. Son dönemde Sayın Cumhurbaşkanı Erdoğan ile Irak Başbakanı Ali ez-Zeydi arasındaki temaslarda Sincar ve Başika dosyalarında olumlu bir mutabakat zemini yakalanması, güvenlik alanındaki kurumsallaşma arzusunu göstermektedir.

Ekonomik ayak ise kurumsallaşmanın en güçlü olduğu alandır. Yıllık ticaret hacmimiz 20 milyar dolar civarında seyretmektedir. Türkiye, siyasi ve güvenlik krizlerini ekonomiden yalıtarak bu ticari hacmi korumayı başarmıştır.

2.2 Kalkınma Yolu Projesi'nin Tanımı ve Stratejik Ağırlığı

İşte Kalkınma Yolu Projesi, tam da bu noktada bahsettiğim siyaset, güvenlik ve ekonomi sacayaklarını tek bir çatı altında birleştirecek stratejik bir kaldıraç olarak öne çıkmaktadır. Türkiye'nin bu projeye güçlü bir motivasyonla sarılmasının arkasında, Irak ile olan ilişkilerini bu proje üzerinden zorunlu ve kalıcı bir kurumsallaşma zeminine oturtma arzusu yatıyor. Proje, Basra Körfezi'ndeki Büyük Fav Limanı'ndan başlayarak Silopi'ye kadar uzanan 1200 kilometrelik bir hattı kapsamaktadır. Otoyol, demiryolu ve enerji nakil hatlarından oluşan bu altyapı, 11 Irak vilayetinin sınırından geçecek şekilde planlanmıştır. Fizibilite çalışmaları önemli ölçüde tamamlanan projenin Irak tarafındaki maliyetinin 20 milyar dolar civarında olacağı öngörülmekte ve finansman modelleri üzerinde durulmaktadır.

Projenin hayata geçmesi halinde Şanghay'dan kalkan bir yük gemisinin Fav Limanı'na yanaşarak, aktarmasız bir şekilde tren hatlarıyla Türkiye üzerinden Avrupa'ya kadar ulaşabileceği bir bölgesel bağlantısallık kapasitesinden bahsediyoruz. 2024'te Türkiye, Irak, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri arasında imzalanan dörtlü mutabakat zaptı, projeyi bölgesel bir iş birliği zeminine taşımıştır. Ulaştırma Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun ifadelerine göre projenin tamamlanmasıyla Türkiye'ye 10 yılda 55 milyar dolarlık bir getiri ve 70 bin kişilik istihdam imkânı doğacak; Irak ise yıllık 4-6 milyar dolar gelir ve 100 bin kişilik istihdam kapasitesi elde edecektir. Bu durum Irak'ın yıllık 700 bin gence istihdam sağlama zorunluluğu ve petrol dışı ekonomisini çeşitlendirmesi açısından hayati bir imkân sunmaktadır.

2.3 Riskler, Engeller ve Gelecek Perspektifi

Kalkınma Yolu Projesi'nin önünde göz ardı edilemeyecek ciddi riskler ve sınamalar bulunmaktadır. Projeyi en çok tehdit eden unsur bölgesel aktörlerden ziyade Irak'ın kendi içindeki siyasi istikrarsızlıktır. Sürdürülebilir bir siyasi istikrar sağlanamadığı sürece projenin akamete uğrama riski mevcuttur. Öte yandan, Irak'taki Şii milis grupların silahsızlandırılması süreci sürekli ertelenmektedir. Bu grupların ve İran'ın projeden dışlanması halinde süreci manipüle etme potansiyelleri yüksektir. Körfez cephesinde Katar ve BAE projeye dahil olsa da genel tutumda zaman zaman belirsizlikler yaşanmaktadır; Kuveyt ise Kor Abdullah üzerindeki sınır anlaşmazlıkları nedeniyle projeye açıkça mesafeli durmaktadır.

IKBY'nin topografik engeller gerekçe gösterilerek projeden bypass edildiği tartışmaları ise sürüyor. Projenin mevcut güzergahından Erbil yönetimi rahatsızlığını her fırsatta dile getirirken Bağdat ve fizibilte raporlarını yürüten kurum ise mevcut güzergahta ısrarcı. Ancak Bağdat'ın Erbil'i siyasi olarak sıkıştırma arayışına karşın, Türkiye'nin IKBY'nin projeden tamamen bypass edilmemesi yönünde Bağdat nezdinde girişimlerde bulunduğunu gözlemliyorum. Her halükârda proje yeni bir sınır kapısından geçecek ve Habur Sınır Kapısı'nın hayatiyeti azalacak. Burada önemli olan aktörlerin Ovaköy hattında kapsayıcı bir sınır kapısı modeli üzerinde durup duramayacağı.

Sonuç olarak, Kalkınma Yolu Projesi bittiğinde yaklaşık 100 milyar dolarlık devasa bir finansal ekosistem yaratacaktır. Bu durum tüm paydaşlar için zorunlu bir karşılıklı bağımlılık ve zorunlu bir normalleşme iklimi doğuracaktır. Türkiye açısından Irak yönetilmesi zor bir komşu olmaktan çıkıp, ortak altyapı ve ekonomi üzerinden Ankara'ya stratejik olarak bağlanan bir ortak haline gelecektir.

03

MÜHDAN SAĞLAM

Yeni Ticaret ve Enerji Coğrafyasında Türkiye

Bağlantısallık ve koridor tartışmalarında küresel sistemin ve tedarik zincirlerinin ciddi bir krizden geçtiğini, mevcut ekonomik modelin temelden ağır hasar aldığını düşünüyorum. Yıllarca derslerde ve akademik literatürde dünyanın adeta "küçük bir köy" olduğu, tedarik zincirlerinin sorunsuz işlediği anlatıldı. Ancak son dönemde tecrübe ettiğimiz krizler, bu küresel köyün aslında yalnızca beş kritik dar geçide (üç boğaz ve iki kanal) bağımlı olduğunu bize açıkça gösterdi. Hürmüz'de, Babülmendep'te veya Karadeniz'de yaşananlar birer tesadüf veya münferit kriz değil; mevcut sistemin kaçınılmaz sonuçlarıdır. Küresel ticareti koruma veya alternatif hatlar inşa etme girişimleri sürse de modelin kendisindeki yapısal dönüşüm nedeniyle önerilen çözümlerin etkisiz kalabileceğini göz önünde tutmamız gerektiğine inanıyorum.

Bugün seyrüsefer serbestisi ilkelerinin ağır darbe aldığına tanık oluyoruz. Geçmişte bir boğazın veya deniz yolunun kapatılması denildiğinde akla devasa savaş gemileri ve askeri ablukalar gelirdi. Oysa bugün 20 bin dolarlık tek bir dronun varlığı, koca bir ticaret hattında tehdidin finansal olarak fiyatlanmasına ve seyrüseferin durmasına yetmektedir. Artık fiili bir abluka olmasa dahi, güvenlik tehdidinin kendisi ticari gemileri hareket etmekten alıkoymaktadır. Nitekim Marmara Denizi'nin Boğaz girişinde gemi deposuna dönüşmesi bu durumun en somut tezahürüdür. Bu da bize gösteriyor ki neoliberal sistemin üzerine inşa edilen finansallaşma ile fiziksel gerçeklik arasındaki bağ tamamen kopmuştur.

Küresel petrol stokları hızla erirken ve dar geçitler kapalıyken, piyasaların gerçekliği yansıtmayan manipülatif fiyatlamalarla hareket ettiğini gözlemliyorum.

3.1 Kuzeydeki Kriz: Karadeniz ve Türkiye'nin Enerji Güvenliği

Dünya kamuoyunun dikkati ağırlıklı olarak Hürmüz ve Basra hattına kilitlenmiş durumdayken, hemen kuzeyimizde, Karadeniz'de yaşanan gelişmelere kulaklarımızı kapatamayız. Türkiye'nin kendi limanlarına ve rafinerilerine ham petrol taşıyan Türk sahipli tankerlerin dahi saldırıya uğradığı bir vasatla karşı karşıyayız. Türkiye'nin Karadeniz'deki bu risklere ve enerji tüketim dengesinde Rusya'dan ABD veya alternatif kaynaklara kayan yapısına dair bütüncül bir okuma yapması gerektiğine inanıyorum. Aksi takdirde, sadece Hürmüz'e odaklanıp Karadeniz'deki güvenlik krizini ve NATO müttefiklerinin pozisyonlarını görmezden gelirsek, resmin büyük kısmını eksik bırakmış oluruz. Nitekim Karadeniz ve Türkiye limanları üzerinden Asya konteynerlerine ek navlun ücretleri yüklenmeye başlanması, krizin ekonomik maliyetinin kapımıza dayandığını göstermektedir.

3.2 Koridor Ağları, Alternatif Rotalar ve Enerji Mimarisi

Günümüz küresel ticaret dinamiğinde doğru sorunun "Hangi koridor?" değil, "Hangi koridor ağı" olduğuna inanıyorum. Tekil hatlar inşa etmek sistemi korumaya yetmiyor; hattın alternatif ağlarla ve yedeklemelerle desteklenmesi gerekiyor. Çeşitli projeleri ve Türkiye'nin konumunu şu çerçevede değerlendiriyorum.

Genişletilmiş Orta Koridor ve TRIPP hattı bağlamında, Güney Kafkasya'nın entegre bir sistem değil, birbirinden kopuk parçalardan oluştuğunu görüyoruz. Bölgesel dinamikleri ilişkilendirmek adına bu hatların birer yedek değil, bütünün tamamlayıcı birer parçası olarak kurgulanması gerektiğini savunuyorum. Hattın TRIPP olarak adlandırılması, arkasındaki yönlendirici büyük güçlerin varlığını göstermektedir. Dışlayıcı yaklaşımlardan ziyade bağlantısallığı kapsayıcı bir ağa dönüştürmek şarttır.

Kalkınma Yolu ve Hicaz hattında ise Mehmet Alaca'nın da belirttiği gibi, Habur Sınır Kapısı'ndaki aşırı bekleme süreleri ticari olarak ciddi hasar yaratmaktadır. Kalkınma Yolu ve buna alternatif gümrük kapıları (Ovaköy gibi) zaman maliyetini düşüreceği için hayati önemdedir. Öte yandan TEPAV bünyesinde üzerinde çalıştığımız "Green/Yeşil Hicaz" projesi, yani elektrikli kamyonların çalışacağı yeşil koridorlar ve demiryolu hatları, ticareti sadece Avrupa pazarına değil, Akdeniz ve Afrika'ya yönlendirecek çift yönlü bir strateji sunmaktadır.

Suudi Arabistan'ın Yanbu hattı üzerinden Hürmüz riskini aşma çabası, sıkışıklığı Kızıldeniz ve Babülmendep'e nakletmekten başka bir işe yaramamıştır. Benzer şekilde, Suudi Arabistan'ın Yanbu depolama kapasitesinden Ceyhan'a uzanacak bir boru hattı fikri ve Ceyhan'ın kapasitesinin 48 milyon tona çıkarılması hedefi, kriz anlarında kritik bir tampon işlevi görebilir.

3.3 Üretim Modelinin Çöküşü, Yeşil Dönüşüm ve Çözüm Arayışları

Uluslararası finans kuruluşlarının ve IMF'nin verileri bize çok net bir gerçeği gösteriyor: Hürmüz veya Babülmendep yarın sabah açılsa dahi, ticaret gemilerinin önemli bir kısmı bir daha eski rotalarına dönmeyecektir. Küreselleşmenin "en ucuz, en kısa ve devasa tesislerde tek merkezli üretim" anlayışının çöktüğüne tanık oluyoruz. Bunun en bariz örneği Katar modelidir. Dünyanın en büyük üçüncü LNG ihracatçısı olan Katar'ın devasa iki tesise dayalı tüm üretimi, tek bir dron saldırısı veya güvenlik tehdidiyle durma noktasına gelebilmektedir. Bu durum yalnızca petrol ve gaz akışını değil; petrokimya, amonyak ve LPG üretimini de kilitlemektedir. Dolayısıyla sadece ulaşım hatlarını değiştirmek yetmez, üretimin kendisini de coğrafi olarak dağıtmak zorundayız.

Öte yandan, iklim krizi ve elektrifikasyon süreçleriyle birlikte yeşil enerjinin, enerji güvenliğinin ana sütunlarından biri haline geldiğini görüyorum. Yenilenebilir kaynaklar ve kablolar üzerinden yürüyen elektrik şebekesi entegrasyonları, devletlerin stratejik otonomisini artırmaktadır. Bu süreç bağımlılık yönünü Çin'e doğru kaydırabilse de ülkeleri Körfez'de yaşanacak petrol/gaz krizlerine karşı daha dirençli hale getirmektedir. Bu projelerde AB'nin anlık politik tutumlarına bağımlı kalmadan, Gürcistan ve Ermenistan'ı da içeren daha kapsayıcı ve pazarı çeşitlendiren bir anlayışla hareket etmeliyiz.

Sonuç olarak, parçadan sisteme giden bir bağlantısallık inşa edebilmek için yalnızca fiziki hatlar döşemek yetmez. Öngörülebilir bir sınır ve gümrük politikası, dijital veri uyumlaştırması ve en önemlisi ticari bir disiplin şarttır. Altyapıyı kurup burayı "hub" ilan etmekle hub olunmaz; hattın arkasında onu besleyecek üretim kapasitesi ve ticari hacim yoksa, bu projeler siyasi ilişkilerin pahalı birer sembolüne dönüşür. Türkiye'nin hem pazarını hem üretim ağlarını hem de enerji rotalarını dağıtarak bütüncül bir strateji izlemesi gerektiğine inanıyorum.

TARTIŞMA & DEĞERLENDİRME 01

Çin’in Bağlantısallık Stratejisi ve Alternatif Küreselleşme Arayışı

İkinci oturumun tartışma bölümünde, Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde geliştirdiği bağlantısallık stratejisi, ekonomik bağımlılıkların çeşitlendirilmesi ve küresel ekonomik düzende alternatiflerin oluşturulması bağlamında ele alındı. Bir katılımcı, Çin’in bağlantısallık politikalarının yalnızca iki ana güzergâhtan ibaret olmadığını, farklı coğrafyalara uzanan çok sayıda alt koridoru kapsadığını vurguladı. Bu stratejinin arka planında, özellikle 2008–2009 küresel finansal krizinin ardından Çin’in Batı pazarlarına olan ekonomik bağımlılığını azaltma ve dış ekonomik ilişkilerini çeşitlendirme arayışının bulunduğu ifade edildi.

Çin’in bağlantısallık girişimlerinin bir diğer boyutunun ülke içindeki üretim kapasitesi fazlasıyla ilişkili olduğu belirtildi. Özellikle çelik ve inşaat sektörlerinde oluşan kapasite fazlasının, Çinli şirketleri ve iş gücünü yurt dışındaki projelere yönelttiği dile getirildi. Bu çerçevede Kuşak ve Yol Girişimi’nin yalnızca ticaret yolları oluşturmayı değil, aynı zamanda Çin’in ekonomik yapısındaki dönüşüme yanıt vermeyi amaçladığı değerlendirildi. Çin’in zaman içerisinde iş gücü maliyetleri ve üretim yapısı bakımından değişen koşullara uyum sağlamaya çalıştığı, bu nedenle bağlantısallık politikasının da yeni ihtiyaçlara göre şekillendiği ifade edildi.

Rusya’ya bağımlılık meselesi de bu tartışmanın önemli başlıklarından biri oldu. Bir katılımcı, Çin’in enerji ve ticaret güzergâhlarını çeşitlendirme çabasının Ukrayna Savaşı’ndan önce başladığını ve bu sürecin yalnızca Rusya üzerinden ilerleyen hatlarla açıklanamayacağını belirtti. Myanmar üzerinden geliştirilen bağlantılar ve Malakka Boğazı’na bağımlılığı azaltmaya yönelik girişimler, Çin’in farklı güzergâhlar üzerinden ekonomik ve stratejik hareket alanını genişletme çabasının örnekleri olarak gösterildi. Ukrayna Savaşı ve COVID-19 salgını gibi gelişmelerin bu sürecin seyrini etkilediği, ancak Çin’in bağlantısallık stratejisindeki çeşitlendirme arayışının daha önce başladığı vurgulandı.

Tartışmada Çin’in küresel düzende nasıl bir alternatif oluşturabileceği sorusu da gündeme getirildi. Bir katılımcı, liberal düzenin ve küreselleşmenin mevcut sorunlara çözüm üretmekte zorlandığını, savaşların, çatışmaların ve yoksulluğun geniş kesimleri etkilemeye devam ettiğini belirtti. Bu çerçevede Çin’in otoriter siyasi yapısına ilişkin eleştirilere rağmen, ekonomik yatırımların istihdam, refah ve barış üretme potansiyelinin de dikkate

alınması gerektiği savunuldu. Katılımcı bu yaklaşımını, “Sağlayacaksa, barış gelecekse neden Çin’de olmasın?” sözleriyle ifade etti.

Bu değerlendirme, Çin’in yükselişini koşulsuz biçimde olumlayan bir yaklaşım olarak değil, mevcut küresel düzenin ürettiği sorunlar karşısında alternatiflerin hangi koşullarda anlamlı olabileceğine ilişkin pragmatik bir sorgulama olarak ele alındı. Çinli şirketlerin Orta Doğu’da, Irak’ta ve Kürdistan Bölgesi’nde ekonomik anlaşmalar yapabilmesinin, bu aktörlerin yatırım, finansman ve istihdam ihtiyacına yanıt verme kapasitesiyle ilişkili olduğu belirtildi. Sermaye kaynaklarına ve yatırım seçeneklerine erişimin sınırlı olduğu ülkeler açısından bu tür iş birliklerinin önemli fırsatlar yaratabileceği ifade edildi.

Bununla birlikte Çin’in ekonomik bağlantısallık aracılığıyla yeni bağımlılık ilişkileri üretme ihtimali de tartışmanın bir parçası oldu. Temel sorunun Çin’in ekonomik ilişkiler geliştirip geliştirmemesinden ziyade, bu ilişkilerin nasıl bir siyasi ve toplumsal düzen ortaya çıkaracağı olduğu vurgulandı. Çin’in mevcut küresel güç ilişkilerini dönüştüren bir aktör mü olacağı, yoksa kendisi de hegemonik ve emperyal ilişkiler mi üreteceği sorusunun zaman içerisinde daha belirgin hâle geleceği ifade edildi. Bu nedenle Çin’in yükselişini değerlendirebilmek için yalnızca Batılı güçlerle karşılaştırma yapmanın yeterli olmadığı; Çin’in siyasi, ekonomik ve toplumsal dinamiklerinin de daha yakından anlaşılması gerektiği belirtildi.

TARTIŞMA & DEĞERLENDİRME 02

Kalkınma Yolu Projesi, Coğrafi Engeller ve Güzergâh Seçimi

Tartışmanın ikinci önemli başlığı, Kalkınma Yolu Projesi’nin güzergâhı ve Irak’ın kuzeyindeki coğrafi koşulların proje üzerindeki etkileri oldu. Bir katılımcının, Irak üzerinden Türkiye’ye uzanması planlanan hattın coğrafi açıdan hangi engellerle karşılaştığına ilişkin sorusu üzerine, projenin Irak’taki güzergâhının önemli ölçüde düz arazilerden geçtiği ve şehir merkezlerine girmeden ilerleyecek şekilde tasarlandığı belirtildi. Bu durumun inşaat maliyetlerini görece düşük tutabilecek bir unsur olduğu ifade edildi.

Buna karşılık güzergâhın Musul’dan sonra Kürdistan Bölgesi’ne yönelmesi hâlinde farklı coğrafi ve teknik koşulların ortaya çıkacağı dile getirildi. Bu bölgede yerleşim alanlarının, topografyanın ve mevcut ulaşım altyapısının güzergâhın maliyetini ve uygulanabilirliğini etkileyebileceği belirtildi. Dolayısıyla güzergâh tercihinin yalnızca siyasi kararlarla açıklanamayacağı; fizibilite, altyapı kapasitesi ve coğrafi koşulların da değerlendirilmesi gerektiği vurgulandı.

Bununla birlikte, Kalkınma Yolu'nun Türkiye'ye hangi sınır kapısından bağlanacağı meselesinin teknik boyutları aşan siyasi ve ekonomik sonuçları olduğu ifade edildi. Özellikle Ovaköy üzerinden yeni bir sınır bağlantısı kurulması önerisi ile mevcut Habur Sınır Kapısı'nın rolü arasındaki ilişki tartışıldı. Bir katılımcı, Kürdistan Bölgesi yönetiminin bağlantının Habur üzerinden genişletilmesi yönündeki yaklaşımının, bölgenin mevcut ticaret ağlarındaki konumunu koruma kaygısıyla ilişkili olduğunu belirtti.

Bu bağlamda Ovaköy seçeneğinin, Ankara ile Bağdat arasındaki yakınlaşmanın Erbil'i ekonomik açıdan devre dışı bırakabileceği yönünde endişelere yol açabileceği dile getirildi. Özellikle Türkiye ile Irak merkezi yönetimi arasında doğrudan bir ticaret ve ulaşım hattı kurulmasının, Kürdistan Bölgesi'nin transit ticaret ve sınır geçişleri üzerindeki mevcut rolünü etkileyebileceği ifade edildi. Böylece sınır kapısı tercihi, yalnızca ulaşım maliyetlerini düşürmeye yönelik teknik bir düzenleme değil, aynı zamanda bölgesel ekonomik ilişkilerde kimin ne ölçüde söz sahibi olacağını belirleyen bir mesele olarak değerlendirildi.

TARTIŞMA & DEĞERLENDİRME 03

Habur'un Kapasitesi, Alternatif Sınır Geçişleri ve Ticari Rekabet

Habur Sınır Kapısı'nın mevcut kapasitesi ve Türkiye-Irak ticaretindeki rolü de ayrıntılı biçimde ele alındı. Bir katılımcı, Türkiye ile Irak arasındaki ticari hareketliliğin büyük ölçüde Habur üzerinden gerçekleştiğini, bu durumun sınır kapısında yoğunluk yarattığını ve ticaretin maliyetini artırabildiğini belirtti. Türkiye'den Irak'a gönderilen malların Habur'da ve ardından Musul'da yeniden vergilendirilmesinin, özellikle Güney Irak pazarında faaliyet gösteren Türk şirketleri açısından rekabet dezavantajı oluşturduğu ifade edildi.

Bu sorun karşısında Türkiye'nin alternatif güzergâhları değerlendirmeye başladığı belirtildi. Suriye üzerinden Güney Irak'a ulaşan ticari hatların kullanılmasının, bazı durumlarda Habur güzergâhına kıyasla daha düşük maliyetli olabildiği dile getirildi. Nusaybin üzerinden Suriye'ye, oradan da Rabia yoluyla Musul'a ulaşabilecek alternatif bir taşımacılık hattına ilişkin çalışmaların da bu arayışın parçası olduğu aktarıldı.

Bu gelişmeler, Türkiye-Irak ticaretinde tek bir sınır kapısına bağımlılığın yarattığı sorunları görünür kılarken, alternatif geçişlerin geliştirilmesinin önemini de ortaya koydu. Bir katılımcı, Irak'la ticaretin mevcut hacmi dikkate alındığında yalnızca Habur'a dayanan bir modelin yeterli olmadığını ve Ovaköy seçeneğinin bu nedenle değerlendirilmesi gerektiğini savundu. Ancak yeni bir sınır kapısının açılmasının tek başına yeterli olmayacağı; kapının yönetimi, gümrük uygulamaları ve taraflar arasındaki yetki paylaşımının da çözülmesi gerektiği vurgulandı.

Tartışmada, Ankara ile Bağdat'ın alternatif bir sınır geçişi geliştirme konusundaki ortak çıkarlarının, Erbil'i mevcut ekonomik ilişkilerdeki konumunu yeniden değerlendirmeye yöneltebileceği ifade edildi. Bununla birlikte, Kürdistan Bölgesi'nin kaygılarının yalnızca güzergâh tercihinden ibaret olmadığı; transit ticaret gelirleri, ekonomik hareketlilik ve bölgesel ticaret ağları üzerindeki etkisinin de dikkate alınması gerektiği belirtildi. Bu çerçevede sınır kapısı meselesinin, bölgesel aktörler arasındaki ekonomik güç dağılımıyla doğrudan bağlantılı olduğu değerlendirildi.

TARTIŞMA & DEĞERLENDİRME 04

Kalkınma Yolu'nun Kurumsal Yapısı ve Bağdat-Erbil İlişkileri

Kalkınma Yolu Projesi'nin kurumsal yönetim modeli de tartışmanın önemli başlıklarından biri oldu. Projenin koordinasyonunu sağlayacak, bakanlık düzeyinde yetkilere sahip bir komisyon oluşturulmasına yönelik çalışmalar bulunduğu belirtildi. Bu modelde Kürdistan Bölgesi'nden aktörlerin de yer alabileceği bir yapının değerlendirilmekte olduğu ifade edildi. Böyle bir düzenlemenin, projenin farklı idari ve siyasi aktörler arasında koordinasyon gerektiren yapısına yanıt verme potansiyeli taşıdığı dile getirildi.

Bununla birlikte, temel anlaşmazlığın yalnızca güzergâhın nereden geçeceğiyle sınırlı olmadığı, sınır kapısının yönetimi ve bölgesel ekonomik ilişkilerdeki konumunun da belirleyici olduğu vurgulandı. Türkiye'nin Ovaköy bağlantısıyla birlikte Musul'da bir serbest ticaret bölgesi oluşturulması yönündeki önerilerinin de bu daha geniş çerçevede değerlendirilmesi gerektiği ifade edildi. Sınır geçişi, serbest ticaret bölgesi ve Kalkınma Yolu'nun kurumsal yönetimi birbirini tamamlayan başlıklar olarak ele alındı.

Bağdat ile Erbil arasındaki görüş ayrılıklarının, projenin uygulanma sürecini etkileyebileceği belirtildi. Irak merkezi yönetiminin sınır kapılarının yönetimi konusunda yetki paylaşımına ilişkin taleplere mesafeli yaklaşmasının, uzlaşma arayışlarını zorlaştırdığı ifade edildi. Bu nedenle projenin ilerleyebilmesi için yalnızca Türkiye ile Irak arasında anlaşma sağlanmasının yeterli olmayacağı; Irak içindeki idari ve siyasi ilişkilerin de dikkate alınması gerektiği vurgulandı.

Genel olarak ikinci oturumun tartışmaları, ekonomik koridorların yalnızca ulaşım altyapısı ve ticaret hacmi üzerinden değerlendirilemeyeceğini ortaya koydu. Çin'in bağlantısallık stratejisi küresel ölçekte bağımlılıkların çeşitlendirilmesi ve alternatif ekonomik ilişkilerin kurulması sorularını gündeme getirirken, Kalkınma Yolu örneği bu stratejilerin yerel ve bölgesel düzeyde nasıl siyasi ve ekonomik müzakerelere konu olduğunu gösterdi. Güzergâh seçimi, sınır kapılarının yönetimi, gümrük rejimleri ve kurumsal koordinasyon

gibi meseleler, koridorların sağlayacağı ekonomik faydaların hangi aktörler arasında ve hangi koşullarda paylaşılacağını belirleyen unsurlar olarak öne çıktı.

Bu çerçevede, Kalkınma Yolu'nun başarısının yalnızca teknik fizibiliteye ve altyapı yatırımlarına değil, Ankara, Bağdat ve Erbil arasındaki ilişkilerin yönetilmesine de bağlı olduğu değerlendirildi. Ekonomik bağlantısallığın bölgesel iş birliğini güçlendirme potansiyeli bulunmakla birlikte, aynı süreç mevcut güç dengelerini değiştirebileceği için yeni rekabet alanları da yaratabilmektedir. Dolayısıyla koridor projelerinin değerlendirilmesinde ekonomik verimlilik kadar, siyasi uzlaşma, kurumsal koordinasyon ve ekonomik faydaların dağılımı da dikkate alınmalıdır.

Tartışmaların ortaya çıkardığı en önemli husus, ekonomik koridorlar ve bağlantısallık konusunun, sadece teknik veya lojistik bir detaydan ibaret bir alanı olmadığı. Tartışmalar boyunca net bir şekilde tecrübe ettik ki; kâğıt üzerinde sadece birer altyapı, ulaştırma veya gümrük projesi gibi duran tüm bu hatların arkasında son derece dinamik bir küresel siyaset, çetin bir jeopolitik rekabet, güvenlik kaygıları ve dönüştürücü toplumsal bağlar yatıyor.

Türkiye'nin hem bölgesel diplomaside hem de küresel ticaret ve enerji haritasında pasif bir geçiş güzergâhı değil; güvenliği, kalkınmayı ve yerel dinamikleri dikkate alan bütüncül bir stratejiyle hareket etmesi gerektiğini bir kez daha idrak etmiş olduk. Küresel krizlerin ve dönüşümlerin hız kazandığı bu süreçte, konuyu sadece yukarıdan aşağıya kurgulanan büyük güç stratejileriyle değil, aşağıdan gelen toplumsal ve iktisadi dinamiklerle birlikte okumanın ne kadar kıymetli olduğunu görüyoruz.

Ortaya çıkan bu zengin tartışmanın, bundan sonra yapacağımız çalışmalara ve politika arayışlarına güçlü bir zemin teşkil edeceğine inanıyorum. Katkı veren herkese tekrar teşekkür ediyor, sonraki buluşmalarımızda yeniden bir araya gelmeyi diliyorum.

Reha Ruhavioğlu.

ÇALIŞTAY RAPORU

EKONOMİK KORİDORLAR: KÜRESEL REKABET, BÖLGESEL DİNAMİKLER VE TÜRKİYE

KSC
DENGE ENSTİTÜSÜ

DESTEKLERİ İÇİN TEŞEKKÜR EDERİZ.

Friedrich Ebert Stiftung