

TÜRKİYE’NİN BÖLGE ULAŞTIRMA PROJELERİNE BAKIŞI

Doç. Dr. Murat ERDAL

Son on beş yılda, Türkiye’nin siyasi gündeminin odağında hep “güney” ve “batı” coğrafyasındaki dinamikler var oldu. Ortadoğu’da yaşanan gelişmeler; Irak-İran savaşından başlayarak, Irak’ın Kuveyt’i işgali, 1. Körfez Savaşı, Kuzey Irak’da yaşanan belirsizlikler, Güney Doğu Sorunları, Kıbrıs, 2. Körfez Savaşı ve İsrail-Filistin gerginliği olarak sıralanabilen birçok siyasi belirsizlik ve ekonomiye ağır yük getiren olaylardır. Diğer taraftan ise Türk dış ticaret hacminin artmasına paralel olarak zamanlaması ve içeriği çok tartışılan Gümrük Birliği süreci ve sonrasında yaşanan, sürekli gündemden bir türlü düşmeyen ve Türkiye’ye dikte ettirilen Avrupa Birliği kriterleri kamuoyunu meşgul etmiştir.

Oysa aynı yıllarda doğu ve kuzey coğrafyasında da birçok hareketlilik yaşandı. Önceleri Bağımsız Devletler Topluluğu, daha sonra ise bağımsız ülkeler haline gelen Kafkasya ve Orta Asya’da birçok ülke bulunmaktaydı ve bu ülkelerle tarihten gelen sosyal, kültürel ilişkilerimiz vardı. Ülkemizde, çoğu Türki Cumhuriyetler olarak da adlandırılan bu ülkelerle siyasi ve ekonomik ilişkiler zaman içerisinde istenilen bir düzeye getirilemedi. Kafkaslar ve Orta Asya ile olan düşük ticaret hacminde etkili olan iç ve dış birçok faktör vardır fakat Türk siyasetinin içe odaklı bakış açısı, kısır çekişmeler, çok partili koalisyonlar, enflasyonist ortam ve günü kurtarmaya dönük popülist politikalarının önemli bir payı bulunmaktadır.

Bu dönem, Avrupa Birliği ve dünya açısından ele alındığında farklı durumlar ortaya çıkabilmektedir. Dünya bu dönemde, birinci aşamada Ortadoğu’da yaşanan savaş ve savaş sonrası dönem belirsizliklerini siyasi pencere ile birlikte ekonomik ve doğrudan petrol fiyatlarındaki dalgalanmaların enerji maliyetlerine dolayısı ile ihracat-ithalata etkileri açısından değerlendirdi. Diğer taraftan Sovyetler Birliği’nin dağılmasıyla çok geniş bir coğrafya olan Doğu Avrupa, Balkanlar, Kafkaslar ve Orta Asya’nın “ekonomik değerini” artırdı ve dünyanın ilgisi hızla bu alana yöneldi. Kapalı

pazar ekonomisinin hakim olduğu bu geniş coğrafya, yüzyıllardan beri dünya siyasetinin en stratejik bölgesiydi.

Kafkasya ve Orta Asya coğrafyasında yer alan ülkelerin geneline bakıldığında ise güçsüz ekonomiler, her alanda altyapı problemi, siyasi istikrarsızlıklar ve yetersiz demokrasi deneyimi, sınırlı dış ticaret hacmi ve kamunun ekonomideki ağırlığı ilk göze çarpan unsurlardı. Dünya ile entegrasyonu son dönemde gelişen bu ülkelerin uluslararası pazarlara sunabileceği az sayıda ürün grubu vardı. Yer altı zenginlikleri ve bazı tarımsal ürünler dış ticarete başı çekmekteydi.

Avrupa Birliği ve ABD bu bölgeler için kısa sürede belirli stratejiler ve belirli programlar oluşturdu. Bu stratejilerin merkezinde yeni enerji alternatiflerine erişim, bölgeye nüfuz etme ve ticaret hacminin artırılması başı çaktı. Bu hedeflerden yola çıkılarak lojistik altyapısının modernizasyonu ve yer yer yeniden inşası birincil öneme sahipti.

Kaynak sıkıntısı içerisinde olan bölge ülkeleri için taşıma altyapısının güçlendirilmesine ilişkin planlamalar geniş çapta kabul gördü. Taşıma güzergah ve koridorlarının planlanması, ülke komitelerinin oluşturulması, gerekli fonların temini ve hızlı uygulama evreleri vakit kaybedilmeden gerçekleştirildi. Pan-Avrupa Taşıma Koridorları, Güney Doğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI) ve Avrupa-Kafkasya Asya Taşıma Koridorları (TRACECA) gibi projeler bu döneme damgasını vuran projeler oldu.

Bu “ticaret ve lojistik” projelerine neden gerek duyuldu ? Bu ve benzeri taşıma koridorları ve düzenlemelerin esas amacı nedir ? Sadece ticaretin basitleştirilmesi ve lojistik operasyonlarında verimlilik midir ? Bölgemizde olup biten projelerde Türkiye'nin rolü nedir ? Gelecek on yıl içerisinde Bölge ülkeler, ekonomik, siyasi ve sosyo-kültürel açıdan hangi noktalarda olacaklardır ?

Yakın komşumuz olan Bölge ülkelerinin uluslararası pazarlardaki rekabet avantajları, ekonomik güçleri, sektör analizleri, ürün grupları bir projeksiyon dahilinde kurgulanmalıdır. Türkiye'nin hangi sektörlerinin nereye kadar işbirliği nereye kadar tehdit içinde olacağı tahmin edilmelidir.

Türkiye bölgesinde ekonomik açıdan gücünü yeterince kullanamadığı takdirde yakın bir dönem içerisinde ciddi tehditlerle karşı karşıyadır. Bu tehditlerin başında “alternatif taşıma koridorları” ve bu koridorların geçtiği ülkeler gelmektedir.

Yunanistan, Kuzey Ege ve Akdeniz için Orta Avrupa'dan demiryolu ve karayolu bağlantılı birçok güzergahlara sahiptir. Yine aynı şekilde Bulgaristan da Burgaz ve Varna Limanları ile Orta Avrupa ile Doğu Karadeniz limanları birbirlerine bağlamaktadır. Yunanistan ve Bulgaristan'ın projelerdeki işlevlerini sadece AB üyesi ve aday ülke konumlarından kaynaklı avantajların sağlanması görüşüyle açıklamak yeterli değildir.

Balkanlar, Kafkaslar ve Orta Asya ile doğrudan köprü vazifesini gören Türkiye ise ticaret ve taşıma projelerinin hemen hepsinde göstermelik birkaç alt proje ile entegre olmaktadır. Türkiye, Pan-Avrupa Taşıma Koridorları ve Avrupa-Kafkasya Asya Taşıma Koridorlarında hiçbir stratejik görev üstlenememesi sadece lojistik sektöründe değil diğer bütün sektörler tarafından ülkenin bölge ticaret ve taşıma projelerinde neredeyse gözlemci sıfatına yakın bir pozisyonda yer aldığı endişesini ortaya çıkarmaktadır.

Kamu kurum ve kuruluşları, ticaret ve sanayi odaları, sivil toplum örgütleri ve özel sektörün bu projeleri ve gelecekteki senaryoları Türkiye açısından olumlu ve olumsuz yönleri ile incelemesi, tartışması ve kamuoyuna yazılı olarak duyurması gerekir. Sadece **“bölge ticaretinin gelişmesi Türkiye açısından da yararlı olacaktır, dış ticaret hacmimiz büyüyecektir”** görüşünün dışında bir vizyon ve oyun planları olmalıdır. İlk hareket noktası, **“lojistikle ticareti bir arada düşünme”**, **“tüm taşıma türlerine dengeli bir biçimde odaklanma”**, **“enerji”** ile **“çevre”**yi daima göz önünde bulundurmak ve bunlara uygun olarak Türkiye'nin geleceği için politikalar belirlemektir.

Türkiye'yi doğrudan ilgilendiren projeler; Baku-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı Projesi, Marmaray Tüp Geçit Projesi, Mavi Akım Doğal Gaz Projesi ve Trans Trakya Doğalgaz Boru Hattı Projesidir. Türkiye'nin Traceca Projesi içinde eşya hareketi ile ilgili bir lojistik projesinde doğrudan yer aldığını ve ekonomik bir fayda elde ettiğini söylemek pek mümkün değildir.

İki kıta arasında boğaz köprüleri ve çevre yollarda yaşanan trafik yoğunluğu sadece İstanbul'un değil, Türkiye'nin problemidir. Yakın bir zamanda, örneğin Alman bir lojistik şirketinin Avrupa'dan Orta Doğu ve Orta Asya'ya yönelik taşımalarında, demiryolu veya karayolu ile Türkiye üzerinden eşya taşımalarını ya da konteyner göndermesini beklemek hayalcilik olur.

Traceca Projesi içinde Marmaray tüp geçit projesi, iki kıtayı birleştiren ve toplu yolcu taşınması, lojistik açıdan demiryolu konteyner sevkiyatı için büyük getiriler sağlayacaktır. Fakat bu proje belki de yirmi yıl gecikmiş bir projedir. Kıt kaynaklara sahip olan ülkemizin acil olarak yeni tüp geçit ve yeni köprü projelerine ihtiyacı vardır. İki kıta arasındaki geçişi rahatlatacak projelerin (tüp geçit veya köprü) uygulamaya geçmesi en erken beş sene almaktadır. Bu beş sene içinde araç sayısındaki artış, İstanbul'un ticaret merkezi olarak değerlendirilen Şişli, Beşiktaş ve Sarıyer İlçelerindeki iş yerleri ve gökdelenlerin tam kapasite ile faaliyete geçmesi ile trafik yoğunluğunun hangi platformlara geleceği merak konusudur.

Araç sahipliğinin son derece hızla arttığı bir dönemde İstanbul'da iki köprü yetersiz kalmaktadır. Dahili taşımacılıkta karayolu eşya taşımacılığının % 95'lerde olduğu, 30.000 çekici ve 600.000 kamyon sahipliği gözönüne alındığında köprülerin önemi daha da artmaktadır. TEM ve E-5 karayolu ana güzergahlarının dışında alternatifler mutlaka meydana getirilmelidir.

Baku-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı Projesi, Traceca Projesi içinde Türkiye'yi ilgilendiren diğer bir önemli kısımdır. Amerika'nın ağırlığını koyarak gerçekleşmesini sağladığı bu proje, Türkiye için belirli oranda fayda sağlarken asıl faydayı petrol ihtiyacı ve petrol satıcısı taraflar ile tanker taşıyıcı işletmelerin sağladığı görülmektedir. Aynı zamanda unutulmamalıdır ki, Irak petrolünün taşınmasında, Kerkük-Yumurtalık Petrol Boru Hattı yine ABD vetosu ile uzun zaman kapalı konumda kalmış ve Türkiye büyük zarar etmiştir. Irak petrolünün Akdeniz'e ulaştırılmasında İsrail üzerinden petrol boru hattı taşınması alternatifleri gündeme gelmiştir.

Avrupa Birliği her fırsatta tüm taşıma türlerinde "güvenlik standartlarını" gündeme getirmektedir. Denizyolu eşya taşımacılığında güvenlik, sadece "gemi",

“liman” ve “eşya güvenliği” anlamını taşımamaktadır. AB kendi limanları, kendi denizleri, kendi toprakları ve havalimanları söz konusu olduğunda “çevre güvenliği” ve “çevre temizliği” konusuna ilişkin yaptırımları, uluslararası konvansiyonları, ilgili şartları ve mutabakat zaptlarını hiç vakit kaybetmeden uygulamaya sokmaktadır. Bu konvansiyonlar, çağın gereksinimleri ve teknolojideki gelişmelere göre sürekli değişmektedir.

Türkiye ise örneğin deniz yolu tehlikeli madde taşımacılığında kendisi için tankerlerin yol açabileceği riskleri, boğaz trafiği, çevre ve kent güvenliğini uluslararası örgütlerde ve dünya medyasında gündeme yeterince taşıyamamaktadır. Gelecekte dünya enerji ihtiyaçları düşünüldüğünde risk ve tehlike içinde olan İstanbul'dur Türk denizleridir. Paris, Londra, New York İstanbul'un her gün yaşadığı gibi ne risk altındadır ne de tehlike içindedir. Benzer konumda bu ülke ve şehirler olsaydı ne gibi plan ve programları hazırlarlardı ? Bu sorudan hareketle Türkiye'nin olası senaryoları çok yönlü analiz etme ve eylem planlarını oluşturma mecburiyeti vardır.

Türkiye, Boğaz geçişleri ve 1936 Montreaux Anlaşması başta olmak üzere taşımacılıktaki birçok konuyu Türkiye çevre güvenliği açısından acil olarak gündeme getirmeli ve bu konuda inisiyatif alan taraf olmalıdır. Ulaştırma Bakanlığı, Dış İşleri Bakanlığı, sorumlu yerel yönetim olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve diğer yetkili tüm kurumlar raporlar hazırlamalı, konuyu uluslararası platformlarda dile getirmelidir.

Kırk yılı kapsayan adaylık süreci içerisinde Türkiye, AB üyeliği yolunda ilgili organlar ve çeşitli raporlar çerçevesinde değerlendirilmektedir. Fakat Birlik tarafından dile getirilen müktesebat ve kriterlere uyum sağlama süreci içinde birçok gelişme gözden kaçabilmektedir. Oysa ki, gelişmiş ülkeler kendi çevrelerinde ve dünyada yaşanan gelişmeleri büyük bir duyarlılıkla takip etmektedir. Türkiye'nin AB üyeliği hedefinin yanı sıra başka hedef ve vizyonu da olmalıdır. Türkiye, bölgesinde gelecek döneme damgasını vurması beklenen eşya ve enerji koridorlarının planlaması, Pan Avrupa Taşıma Koridorları, yeni İpek Yolu olarak da adlandırılan Traceca Projesi ve yeni Orta Doğu projeleri gibi alanlarda son derece titiz bir tutum sergileme mecburiyetindedir.