

Asya ve Avrupa'yı Türkiye'siz Bağlamak: Hint-Arap-Akdeniz Koridoru - Çağdaş Üngör



Türkiye'nin coğrafi konumunun önemi, eğitim müfredatında ve medyada o kadar

sık işlenir

ki gençlik yıllarımızdan itibaren hepimiz için bir ön kabul haline gelir. İstanbul ve Çanakkale Boğazları, hem fiziki hem de metaforik olarak, bu tartışmanın merkezinde yer alır. Türkiye hem Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan köprülere sahiptir, hem de kendisi iki kıta arasında uzanan bir "köprü" niteliği taşır. Soğuk Savaş yıllarında Batılı müttefiklerinin gözünde Türkiye'nin önemini katbekat arttıran bir diğer unsur da Sovyetler Birliği'ne olan yakınlığıydı. 1990'larda ise jeopolitik konum tartışmalarının yeni öznesi Türkiye Cumhuriyetler oldu. Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya'daki enerji kaynaklarını Avrupa'ya ulaştırabilecek güvenli bir koridor olduğu söylemi öne çıktı.

Türkiye'de 20. Yüzyılın devasa dönüşümlerine direnen "köprü" metaforu, 2000'li yıllarda, yeni Türk dış politikasının mimarlarından biri olan Ahmet Davutoğlu tarafından fazla pasif bulunarak bir kenara itildi. Ona göre Türkiye köprü değil, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının ortasında, jeopolitik önemi kendinden menkul bir "merkez ülke" idi. Son on yılda Türk dış politikası baştan sona değiştiyse de, ülkenin jeopolitik önemine yapılan vurgu pek değişmedi. Kuzeyimizde Ukrayna krizi, güneyimizde Suriye açmazı varken bu konuyu tartışmaya açmak kolay da değil. Yine de önümüzde, ekonomik ağırlık merkezi Atlantik'ten Pasifik'e doğru kayan bir dünya var ve burada Türkiye'nin coğrafi öneminin aynı kalıp kalmayacağı, üzerine düşünülmesi gereken bir soru. 2023 yılının G20 liderler zirvesine damga vuran ve Türkiye'den geçmeyen Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Koridoru projesi, dünyadaki bazı makro gelişmelere ve uzun vadeli eğilimlere bakmak için iyi bir fırsat.

21. yüzyılda dünyadaki en önemli makro gelişmelerden biri, hiç şüphesiz, Çin'in yükselişiydi.

ABD son yıllarda buna giderek daha şiddetli bir tepki gösteriyor ve bunun sonucunda da iki ülke arasındaki rekabet artıyor. Türkiye, “Yeni Soğuk Savaş” olarak adlandırılan bu sürecin merkezindeki ülkelerden biri değil. Eski Soğuk Savaşın aksine, bu çekişmenin iki başat aktörü olan ABD ve Çin coğrafi olarak Türkiye’nin çok uzağında.

Ankara, küresel ya da bölgesel sorunlara bakış açısı, ekonomik modeli ya da değerler

sistemi açısından da iki güçten birine daha yakın gözüküyor. Türkiye bir NATO ülkesi

ama ABD ile ilişkileri çok gerilimli; Çin ile bağlarını geliştirmek istiyor ancak burada da önü çok açık değil.

Türkiye’nin Asya-Pasifik yüzyılında oynayacağı rolün tartışılmasını erteleyen unsurlardan biri, Çin’in 2013 yılında ilan ettiği Kuşak ve Yol projesi oldu. Ülkemizin

Asya ve Avrupa arasında köprü olma iddiasına denk düşen bu proje eski jeopolitik ön kabullerimize uygundu. Kuşak ve Yol gerçekten de Çin’den yatırım çekti

ama Türkiye’nin bu projede ayrıcalıklı bir yer işgal ettiğini söylemek [zor](#). Süveyş Kanalı, Çin mallarını Avrupa’ya sevk etmek açısından

en az Boğazlar kadar önemli gözüküyor. Çin’in Avrasya’yı modern ulaşım ve altyapı ağları ile donatma vaadiyle

başlayan bu trilyon dolarlık proje, bugün Latin Amerika’dan Afrika’ya uzanan 140’dan fazla imzacıya sahip. Arktik bölgesinin en ücra köşelerinde

bile, siyasi elitler, ülkelerinin Çin’in ticaret yolları için “kritik öneme sahip” olduğunu düşünüyor.

Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Koridoru

Washington ve Brüksel, Atlantik ekonomilerinin baskın olduğu 20. Yüzyılda çizilen ticaret rotalarının silikleşmeye başladığını geç de olsa idrak etti. Yeni Delhi’de yapılan G-20

Zirvesi’nde ilan edilen Hindistan-Ortadoğu-Avrupa [Koridoru](#), Batı’nın Çin’in Kuşak ve Yol hattına alternatif olarak desteklediği

projelerden biri. Koridor, Hint limanlarından yola çıkan malları, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), Suudi Arabistan, Ürdün ve İsrail üzerinden Avrupa'ya ulaştırmayı vaat ediyor. Proje hayat bulursa, Hintli bir sermaye grubunun elinde olan Hayfa Limanı'ndan Akdeniz'e çıkan bu mallar, Türkiye'ye hiç uğramadan Avrupa pazarlarına girmiş olacak. Proje bu nedenle Türkiye'de şaşkınlık ve öfke yarattı.

Proposed India-Middle East-Europe trade corridor explained in this video.
pic.twitter.com/ndshkZOji0

— Vice Admiral Arun Kumar Singh (@subnut) [September 11, 2023](#)

Modi yönetimindeki popülist Bharatiya Janata Partisi (BJP) iktidarı, Hindistan'da hak ve özgürlükler alanında büyük bir gerilemeye denk düşse de, burası Asya'da kesintisiz bir demokrasi deneyimine sahip az sayıdaki ülkeden biri. Bu faktörün, ABD'nin Çin'e karşı kurmak istediği uluslararası koalisyon için sembolik bir değeri var. Ayrıca Hindistan, yoksul bir ülke olmakla beraber mobil ödeme sistemleri, uzay ve iletişim teknolojileri gibi alanlarda iddialı. Çin'de tedarik zincirleriyle ilgili COVID döneminde başlayan bunalım, burayı Batılı şirketler için alternatif bir üretim üssü haline getiriyor. Amerikan-Çin rekabeti, Hindistan'ın dünyadaki ağırlığını arttırmak için istifade de ettiği bir konjonktür. Bunun Ortadoğu'daki yansıması, Hindistan'ın ABD, İsrail ve BAE'yi bir araya getiren I2U2 adlı platformda olması ve ABD, Kıbrıs, Yunanistan ve İsrail'den oluşan 3+1 diyaloguna davet edilmesi. Türkiye bu mekanizmalara dahil değil. Ankara ve Delhi arasındaki ilişkiler yakın olmadığı gibi, Keşmir sorunu kısa zaman önce iki ülke arasında diplomatik bir krize de neden olmuştu.

Koridorun bir başka şaşırtıcı veçhesi, bir gün tamamlanırsa, hiç alışık olmadığımız yeni bir Ortadoğu manzarasından geçecek olması. Türkiye'de sıklıkla "bataklık" olarak anılan Ortadoğu bölgesinde yeni entegrasyon ve işbirliği imkanlarını ortaya

çıkaran

esas faktör, burada bir süredir barış rüzgarlarının esiyor olması. İsrail ve BAE arasında başlayan diyalog süreci ile Çin'in İran ve Suudi Arabistan arasında arabuluculuk yapmış olması

bu anlamda önemli gelişmeler. Geçmişte sadece petrol üreticisi olarak andığımız Körfez ülkeleri, sıfır karbon dünyasına doğru yol alırken ekonomilerini çeşitlendirmek

zorunda. Teknoloji ve lojistik, yirmi yıl sonra Körfez ülkelerinden bahsederken kullanacağımız yeni terimler olabilir. Batı medyasında on yıl önce Türkiye'nin Arap ülkelere

"rol modeli" olabileceği tartışılırken, bugün Suudi Arabistan'ın Ortadoğu'yu "yeni Avrupa" yapma

vaadi konu ediliyor. BAE dünyanın ilk Yapay Zeka Bakanlığına sahip; Arap yarımadasının

"kuş uçmaz kervan geçmez" çöllerinde dev endüstri kentleri inşa ediliyor.

Bildiğimiz coğrafya baştan sona değişiyor.

Yeniden Asya?

Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Koridoru, Türkiye'nin Asya-Pasifik yüzyılında jeopolitik önemini nasıl koruyacağı üzerine düşünmemiz için bir fırsat. 2019 yılında ilan edilen "Yeniden Asya" stratejisi bu konuda net cevaplar üretebilmiş değil. Başlangıcından beri önemseyerek takip ettiğim bu inisiyatifin Türkiye'nin Asya-Pasifik ülkeleriyle ilgili tutumunu açıklayan bir politika metni henüz yok. Geçtiğimiz dört yılda saygın akademisyen ve bölge uzmanının katıldığı çalıştaylar, Ankara'dan net bir yönlendirme olmadığı için pratiğe dökülemedi. Resmi rakamlar, Türkiye'nin "Yeniden Asya" sürecinde Asya-Pasifik ülkeleriyle olan ticaret açığının azaltmayıp arttığını [gösteriyor](#). Bu sadece Çin için değil, [Endonezya](#) ve [Malezya](#) gibi ülkeler için de geçerli. İnisiyatifin Türkiye'yi tüm Asya ülkeleri ile "kapsayıcı" bir şekilde yakınlaştırma hedefi, mevcut küresel konjonktürde gerçekçi değil. Pakistan'a yakın olmak Hindistan ile işbirliğini zorlaştırıyor; Çin ile yakın olmanın bedeli Tayvan ya da Japonya ile mesafeli bir ilişki oluyor. Asya-Pasifik coğrafyasında, Türkiye'nin Ortadoğu, Balkanlar ve Afrika'da zaman zaman yumuşak güç unsuru olabilen Osmanlı mirası da yok. Çok-kültürlü ve çok-dinli Doğu ve Güneydoğu Asya'da İslami dayanışma vurgusu gayet

kısıtlı bir etkiye sahip. Sonuç olarak, Hindistan Koridoru fizibilite sorunları nedeniyle hayata geçemese bile, Türkiye'nin 21. Yüzyılda "coğrafi konumu" dışında hangi unsurlardan güç devşirmesi gerektiği, üzerinde düşünülmesi gereken bir soru. Çünkü alışık olmadığımız bu yeni dünyada Asya ve Avrupa, Türkiye'ye hiç uğramadan da birleşebilir.



Prof. Dr. Çağdaş Üngör, Marmara Üniversitesi İngilizce Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde öğretim üyesidir. Lisans eğitimini ODTÜ Uluslararası İlişkiler (1998), yüksek lisans eğitimini İstanbul Bilgi Üniversitesi Kültürel İncelemeler (2004), doktorasını ise New York Eyalet Üniversitesi, Binghamton Tarih Bölümü'nde tamamladı (2009). Akademik çalışmaları modern Çin toplumu ve siyaseti, Doğu Asya'da uluslararası ilişkiler, Soğuk Savaş tarihi, propaganda ve medya çalışmaları üzerine yoğunlaşmaktadır.

Bu yazıya atıf için: Çağdaş Üngör, "Asya ve Avrupa'yı Türkiye'siz Bağlamak: Hint-Arap-Akdeniz Koridoru", Çevrimiçi Yayın, 14 Eylül 2023, <https://www.uikpanorama.com/blog/2023/09/14/cu-6/>

Telif@*UIKPanorama*. Çevrimiçi olarak yayımlanan yazıların tüm telif hakları Panorama dergisine aittir. Aksi belirtilmediği sürece, yayımlanan yazılarda belirtilen görüşler yalnızca yazarına/yazarlarına aittir. UİK, Global Akademi, Panorama Yayın Kurulu ile editörleri ve diğer yazarları bağlamaz.