



İPEKYOLU ve ENERJİ YOLLARI İLİŞKİSİ

Prof. Dr. A. Beril TUĞRUL

İstanbul Teknik Üniversitesi – Enerji Enstitüsü
Ayazağa Kampüsü – 34469, Maslak –İSTANBUL
beril@itu.edu.tr, (GSM: 0532-311 88 10)

Özet

İpek yolu; tarih boyunca etkin ve yadsınamaz öneme sahip olmuş bir ticaret yoludur. Ancak, ipek yolu bir ticaret yolu olmaktan çok öte, medeniyetler arası önemli bir transfer yolu olmuştur. Öte yandan, günümüzde dünya için yadsınamaz önemi olan bir başka konu; enerji ve enerji kaynaklarıdır. Dünyada, Avrasya ve Orta Doğu bölgesinde yoğunlaşmış olan petrol ve doğal gaz kaynaklarının dünyanın diğer yerlerine ulaştırılması çağımızın siyasi, ekonomik ve konjüktürel en önemli sorunlarından biridir. Bu bağlamda tarihsel ipek yolu ile benzer coğrafyada enerji yolları oluşmakta ve ticari ve siyasi gelişmeler bu yönde vücut bulmaktadır. Bu çalışmada, tarihsel ipek yolu ele alınarak incelenmekte ve enerji yolları bağlamında var olan ve olacağı düşünülen enerji hatları ile irdelemesi yapılmaktadır. Ülkemiz de dâhil olmak üzere, birçok ülkede ticaret yolları ile enerji hatları benzer coğrafyayı takip etmektedir. Bu durum, jeopolitiği etkilemekte ve yeni konjüktürel şartları oluşturmaktadır. Buradan hareketle, enerji hatları ve olası enerji yolları ve canlandırılmaya çalışılan ipek yolu kavramı, güzergahtan başlanarak, jeopolitik, jeoekonomik ve enerji politik olarak değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Enerji Politikaları, Enerji Yolları, İpek yolu, Jeoekonomi, Jeopolitik.

GİRİŞ

Bilindiği üzere, ipek yolu; tarihi bir ticaret yolu olup, tarihsel çağlar boyunca şartların çok da elverişli olmadığı hallerde bile yadsınamaz öneme sahip olmuştur. Burada şunu özellikle belirtmek gerekir ki; ipek yolu bir ticaret yolu olmaktan çok öte olarak farklı ülkelerin, farklı kültürlerin, farklı dinlerin, dönemin teknolojilerinin ve insanlık felsefesinin aktarıldığı önemli bir transfer yolu görevini de görmüştür. Bu karakteri ile ipek yolu, adeta kültürler arası bir kanal olma niteliği taşımıştır. Bu bağlamda ipek yolu, tarihin temel etkileşim mecrası olmuştur denebilir.

Öte yandan, kısaca bir “sisteme ilave edildiğinde veya çıkarıldığında sistemin en az bir özelliğini değiştiren olgu olan enerji” ,günümüzde dünya için yadsınamaz önemi olan başat bir fenomen durumundadır. Zira (tanımdan hareketle) her tür eylem için enerjiye gereksinim

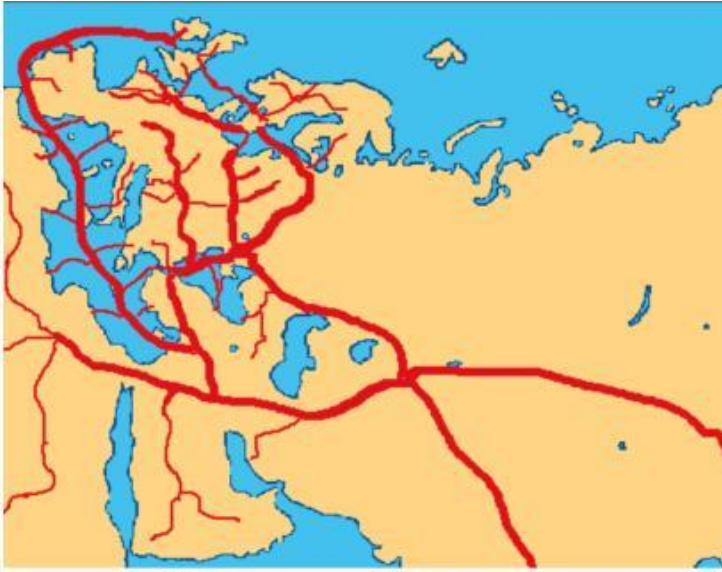


bulunmaktadır. Bir başka deyişle, ülkelerin kalkınma programlarını hayata geçirebilmeleri için enerji ihtiyacını karşılamaları gerekmektedir.

İpek Yolu

Güzergah bağlamında, Çin çıkışlı olarak Anadolu ve Akdeniz üzerinden Avrupa'ya uzanan farklı metaların taşındığı söz konusu bu ticaret yolu “ipek yolu” olarak anılmıştır. Adından da anlaşıldığı üzere, çıkış taşıma ürünü ipektir ve antik çağlarda ipek Çin’de üretilen nadide bir dokuma niteliği taşımaktaydı. Ancak, bu yol üzerinden ipeğin yanında birçok ürün de taşına gitmiştir. İpek yolu olarak bilinen güzergah üzerinden mallar esas itibariyle doğudan batıya taşınmıştır. Bu uzun ve meşakkatli yol, farklı diyarlardan ve hegemonya bölgelerinden geçmesine karşın yüzyıllar boyu önemini korumuştur (Günel, 2010).

Hindistan’dan başlayan ve Avrupa’ya, deniz yolu bağlantısı ile daha çok İran Körfezi, Irak ve Suriye üzerinden ulaşan “Baharat Yolu” ise, ikinci bir yol olarak kara yolu ile ipek yoluyla birleşerek Avrupa’ya ulaşmıştır. Böylece ipek yolu, aynı zamanda baharat ticareti bağlamında da etkinliğini sürdürmüş bir ticaret yoludur (Şekil 1).



Şekil 1 Geçmiş Çağların Başlıca Ticaret Yolları

Burada dikkat çeken bir husus, Afganistan bölgesinin düğüm noktası olmasıdır. Bir başka deyişle, Çin’den ve Hindistan’dan gelen ticaret yollarının Afganistan bölgesinde birleştiği görülmektedir. Bunun sebebi esas itibariyle coğrafi olup, Himalaya sıra dağlarının geçit vermez dağlar olması ve önemli bir geçit bölgesinin Afganistan bölgesinde olmasıdır. Hayber geçidi buradaki önemli bir geçittir.

Dolayısı Çin’de Xian’den başlayan tarihi ipek yolu güzergahı (Şekil 2) Afganistan ve dolaylarından geçmesi söz konusu olmuş bir ticaret yolu olup bu bölge ipek yolunun tehlikeli belki de en tehlikeli geçiş bölgesi olmuştur denebilir. Nitekim, Büyük İskender, bu bölgeyi geçerken çekilen zorluklardan ötürü kendisini ve krallığını destekleyen Makedonlar dahil askerlerinden direnç görmüştür. Marco Polo’nun hatıralarında, bu bölgede çok zorlu günler geçirdikleri ve kervanlarından kayıp verdiklerinden bahsedilmektedir. Bu bölgeden geçiş zorluğu sadece coğrafi ve fiziksel açıdan değil, tarih boyunca bu bölgede egemen olmuş kavimlerin de sosyo-politik doğalarından da kaynaklanmaktadır. Anadolu ve İstanbul ise, ipek yolunun Avrupa bağlantısında her zaman önemli kavşak bölgesini oluşturmuştur.



Şekil 2 Xian-İstanbul İpek Yolu Güzergahı (Url-1)

İpek yolu güzergahında bulunan ülkeler, ipek yolunun önem fonksiyonuna paralel olarak öne çıkmışlar ve zenginleşmişlerdir. Ayrıca, sosyo ekonomik ve sosyo-politik olarak etkin devletler olmuş ve çevre bölgeleri kontrol edebilmişlerdir. Bu bağlamda, ipek yolu güzergahı, sadece ticari, bir başka deyişle ekonomik geçiş yolu değildir. İpek yolu, temelde bir ticaret yolu olmakla beraber çağlar boyu ülkeler arası, kültür, din, teknoloji ve yaşam tarzlarının aktarılmasına da vesile olmuştur. Bu durum ipek yoluna aynı zamanda bir iletişim yolu olma niteliği de kazandırmıştır.

Çin, 20. Yüzyıla kadar (çeşitli iniş çıkışlar yaşanmış olsa bile) dünyanın adeta teknolojik ve inovasyon odağı ve de üretim merkezi olmuştur. Bu bağlamda, ipek yoluyla sadece özel bir dokuma olan ipek değil, çeşitli teknolojik malzeme ve aparatlar da batıya taşınmıştır. Bunlar arasında, (ipeğin yanı sıra) porselen, saat, silah, kağıt, cam, barut, kıymetli ve yarı kıymetli taşlar sayılabilir.

16 ıncı yüzyıldan itibaren Avrupalı denizcilerin kıtalararası denizlere açılmaları yeni bir çıkış açmıştır. Ümit Burnu ve Hint deniz yolunun bulunmasıyla ipek yoluna alternatif oluşmuş ve bunun sonucunda da ipek yolu özellikle sanayi devriminden sonra giderek önemini kaybetmiştir. Bir başka deyişle, karadan olan ulaşım, yerini deniz taşımacılığına bırakmıştır.

Enerji Politik Açıda İpek Yolu

Ülkelerin kalkınmasına doğrudan etkiyen argüman olarak enerji, dolayısı ile enerji kaynakları tüm ülkeler için temel konuların başında gelmektedir. Nitekim, kalkınmışlığın bir ölçütü kişi başı enerji tüketimi olmaktadır.

Bu bağlamda, ülke ekonomisi ve siyasetini, enerji politikaları önemli ölçüde etkilemektedir.

Dolayısıyla, enerji ve enerji kaynakları tüm ülkeler için vazgeçilmez öneme haiz argümanlar olmaktadır. Enerji kaynakları çeşitli olmakla beraber, mevsimden ve günlük değişimlerden etkilenmeyen emre amade enerji kaynakları, enerji politikaları içinde ayrı bir öneme haizdir.

Fosil yakıtlar (kömür, petrol, doğal gaz) ve uranyum öne çıkmaktadır. Nükleer santrallerin yakıtı durumundaki uranyumun kullanımı, bir ileri teknoloji olan nükleer teknolojiye sahip olunmasını gerektirdiğinden nükleer santraller esas itibariyle bu teknolojiye sahip olan ülkelere kullanılmaktadır. Hal böyle olunca, emre amade enerji kaynaklarından fosil yakıtlar başat enerji kaynakları olarak öne çıkmaktadır.

Dünyada kanıtlanmış fosil yakıt rezervlerine bakıldığında, kömür hemen tüm kıtalarda ve bölgelerde (az veya çok) bulunmakla beraber, petrol ve doğal gaz her bölgede bulunmayabilmektedir. Bir başka deyişle, kanıtlanmış petrol ve doğal gaz rezervleri dünyanın belirli bölgelerindedir.

Kanıtlanmış petrol ve doğal gaz kaynakları esas itibariyle Avrasya ve Orta Doğu bölgesinde yoğunlaşmış bulunmaktadır. Bu bölgelere ek olarak kuzey Afrika rezervlerinden bahsedilebilir. Kanıtlanmış petrol ve doğal gaz rezervleri bölgeleri tüm dünya için önem taşımakta olup, “Stratejik Hilal” olarak nitelenen bölge (Şekil 3), enerji politik açıdan tüm dikkatleri üzerine toplayan stratejik öneme haiz olmaktadır.



Şekil 3 Stratejik Hilal (Tuğrul, 2017)

Günümüzde, dünyanın önemli bir sorunu; belirli bölgelerde yoğunlaşmış olan petrol ve doğal gazın dünyanın büyük ölçüde petrol ve doğal gaza gereksinim duyan gelişmiş ülkelerine ulaştırılması olmaktadır. Bir başka deyişle, enerji kaynaklarının taşınması çağımızın siyasi, ekonomik ve konjüktürel en önemli sorunlarından biridir ve enerji politiğın temel konularının başında gelmektedir. Bu bağlamda tarihsel ipek yolu ile benzer coğrafyada ve benzer güzergahları takip ederek enerji yolları oluşmakta ve/veya planlanmaktadır. Bu bakımdan ipek yolunun yeniden canlandırılması enerji-politik açıdan da önem taşımaktadır.

Özellikle, Çin, Güney Kore ve Japonya gibi kanıtlanmış fosil yakıt rezervleri bağlamında enerji kaynaklarına önemli miktarlarda sahip olmayan uzak doğu ülkeleri için Stratejik Hilal bölgesinden enerji hatlarının çekilmesi hayati önem taşımaktadır.

20. Yüzyılda İpek Yolu Güzergahında Durum

20. yüzyılda ipek yolu genel olarak kullanılmayan bir güzergah olmuştur. Geçtiğimiz yüzyıl sadece ipek yolu için değil, doğu kültürleri ve medeniyeti için de sorunlar içeren bir yüzyıl olmuştur. Batı uygarlığının dominant etkisinin hissedildiği 1900'lü yıllarda doğu kültürleri adeta baskı altında kalmışlardır. Ayrıca, batı uygarlığının 20. Yüzyılın ilk yarısında yaşadığı ve yaşattığı iki dünya savaşı da doğu kültürleri ve medeniyeti için yine sorunlar yaratmıştır.

Tarihi ipek yolunun çıkış ülkesi olan Çin çeşitli kargaşalar yaşamış, önceleri nüfusunun önemli kısmı uyuşturucu müptelası olmuş, sonraları ise binlerce yıldır yönetildiği mutlakiyetten çıkarak çok farklı bir rejime evrilmiştir. Dolayısı ile 20. Yüzyılın önemli bir kısmını bu sorunlarla baş



etmekle uğraşmış ve tarih boyunca üstlendiği kimlikten uzaklaşmış izlenimi edinilmiştir. Ancak 20. Yüzyılın sonlarına doğru ve özellikle 21. Yüzyılda tekrar teknoloji ve üretim merkezi olma yolunda önemli hamleler yaptığı görülmekte ve ticaretteki atılımlarıyla doğunun parlayan yıldızlarından biri olarak nitelenmektedir.

Baharat yolunun çıkış ülkesi olan Hindistan da, 20. Yüzyılın özellikle ilk yarısında dominyon bir ülke olarak baskı altında kalmıştır. Nihayet bağımsızlığını 1947’de kazandıktan sonra toparlanma sürecine girmiş ve 21. yüzyılda o da doğunun parlayan yıldızlarından biri olarak nitelenmeye başlanmıştır.

İpek yolu güzergahı bölgelerine baktığımızda ise, Orta Asya bölgesi 20. Yüzyılın çok önemli bir kısmında Sovyetler Birliği içinde yer alarak dünya sahnesinde etkinliği sınırlı kalmıştır. Sovyetler Birliği’nin 1990’da dağılmasından sonra bağımsızlığını kazanan ülkeler, sahip oldukları enerji kaynağı rezervleriyle birlikte enerji politik olarak önem kazanmışlardır.

İpek yolu bölgesinin önemli bir aktörü olan 20. Yüzyıldan önceki 600 yılda ipek yolu kontrolünü önemli ölçüde elinde bulunduran Osmanlı Devleti 20. Yüzyılın başında yaşanan I. Dünya Savaşı ile yıkılmış ve yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti 20. Yüzyılın çok önemli bir kısmında dünyadaki tek bağımsız Türk Devleti olmuştur. Bu nedenle, ipek yolunun Osmanlı coğrafyasında veya kontrolünde olduğu ipek yolu güzergahından büyük ölçüde göç almıştır. Türkiye Cumhuriyeti toprakları, ipek yolunun önemli bir güzergah bölgesinde yer almış olmakla beraber 20. Yüzyılda ipek yolu önemini yitirmiş olması nedeniyle bu bağlamda etkinliği sınırlı kalmıştır.

Anadolu’nun batısında, ipek yolunun Avrupa dağıtım yolları üzerinde de hayli değişimler olmuştur. 20. Yüzyılın ilk yarısında esas olarak Avrupa’da yaşanan iki dünya savaşı birçok bölgenin yeniden şekillenmesine ve yeni ulus devletlerin kurulmasına neden olmuştur. 20. Yüzyılın ikinci yarısında ve özellikle son çeyreğinde Avrupa Birliği (AB) oluşumu söz konusu olmuştur. AB’nin oluşması ile birlikte büyük bir pazar oluşmuş ve bundan da öte fosil yakıtlara gereksinimi büyük olan bir bölge olarak dünya sahnesinde yerini almaya başlamıştır.

Modern İpek Yolu Projesi

21. yüzyılın ilk beşte birlik döneminde doğu kültürleri yeniden önceki kimliklerine dönme eğilimi göstermektedirler. Bu bağlamda, Çin eskisi gibi ipek yolunun çıkış ülkesi olarak yerini almaya çalışmaktadır. Bu bağlamda, ilk olarak 2013 yılında telaffuz edilen ve yüzyılın projesi nitelemesiyle Çin Devlet Başkanı’nın “One Belt One Road –OBOR (Bir Kuşak Bir Yol) sloganıyla 14-15 Mayıs 2017 tarihlerinde Pekin’de düzenlenen zirveye Türkiye de dahil 29 ülke üst düzeyde katılmıştır. Asya, Afrika ve Avrupa’da devasa altyapı yatırımlarını öngören modern İpek Yolu projesi, dünyanın



çehresini değiştirecek cesamette bir proje görünümündedir (Karagöl, 2017). Modern İpek Yolu projesi 65 ülkeyi ilgilendiren büyük bir proje olarak ortaya konmuş bulunmaktadır.

Türkiye'nin, bu projeye önemli ölçüde sahip çıktığı gözlenmektedir. Bu bağlamda, ülke içinde önemli projelere başlanmış ve/veya yapılmış ve/veya yapılması planlanmaktadır. Bunlar arasında, Marmaray, 3. Boğaz Köprüsü, Avrasya Tüneli, İstanbul'da 3. Büyük Havalimanı, Boğaz altından karayolu geçişi, Bakü-Kars hızlı tren yolu, Çanakkale 18 Mart Köprüsü, ülke için ana arter otoyol projeleri vb. gibi büyük projeler sayılabilir.

Modern ipek yolu tarihi ipek yolu güzergahı ile hayli benzerlik göstermektedir (Şekil 4).

Ancak, sadece kara yolu değil deniz yolu önerisi de bulunmaktadır. Bu bağlamda hayli iddialı bir proje niteliği taşımaktadır.

Proje, 'Bir Kuşak, Bir Yol: Ortak Refah İçin İşbirliği' olarak lanse edilmektedir. Bu husus, "Kazan-Kazan" felsefesiyle hareket edileceğinin bir ifadesi olarak kabul edilebilir. Projenin realize olması halinde, halen güzergahta yaşayan yaklaşık 3 milyar kişi etkilenecek ve tıpkı tarihsel süreçte olduğu gibi güzergah ülkelerinin zenginleşmesi ve etkinleşmesi söz konusu olacaktır.



Şekil 4 Modern İpek Yolu (Url-2)

Modern İpek Yolu ve Enerji Hatları İlişkisi

Modern ipek yolu projesinin gerçekleşmesi halinde, güzergah ülkeleri arasında diyaloglar gelişecek ve ortak yatırımlar ile devasa alt yapı projelerinin hayata geçirilmesi mümkün olacaktır. Tüm bu yatırımlar ve faaliyetler için enerjiye ihtiyaç olacağı aşikardır. Güzergah üzerinde stratejik hilal’de yer alan, bir başka deyişle enerji kaynaklarına bir başka deyişle kanıtlanmış petrol ve doğal gaz rezervlerine sahip ülkeler bulunmaktadır.

Öte yandan bütün dünyada, enerji hatları ve ana arter durumundaki karayolları birbirini takip etmektedir. Zira yolun ulaştığı yerlerde kalkınma hamleleri hızlanmakta ve enerjiye gereksinim artmaktadır. Bu durumda enerji hatlarının bu ana arter bölgelerini beslemesi gerekmektedir. Tersine olarak ta enerji hatları döşenen bölgeler, taşınan enerjiden pay aldıklarında kalkınma hamlelerini hızlandırabilmektedirler. Kısaca enerji hatları ve ana arter karayolları birbirini besleyen ve tetikleyen bir karakter göstermektedirler.

Modern ipek yolu gibi devasa transit kara yolu hemen akabinde enerji hatları projelerini gündeme getirecektir. Nitekim, daha şimdiden Modern İpek Yolu projesi ile birlikte Pekin Zirvesinde altyapı, ulaştırma, sanayi yatırımlarıyla birlikte enerji ve enerji kaynakları konusunda işbirliği de gündeme gelmiş bulunmaktadır. Ayrıca, zirveye katılan üst seviye yetkililer arasında Enerji Bakanları da yerlerini almıştır.

Enerji hatlarına ilişkin de zaten düşünülen projeler bulunmaktadır. Bu projelere ilişkin güzergahlar ana hatlarıyla belirlenmiş bulunmaktadır (Şekil 5). Şekil 5’ten hemen görüldüğü üzere, Modern İpek Yolu ile enerji hatları projesi güzergah bölgeleri hayli örtüşmektedir.



Şekil 5 Orta Asya Bağlantılı Enerji Hatları Projeleri (Ebersole, 2013)

Sonuç

Öz olarak söylemek gerekirse, ana arter durumundaki yolların gelişmesi ile enerji hatlarının da hızla gelişeceği anlamına gelmektedir. Modern ipek yolu bağlamında geliştirilecek projeler ile başka deyişle ülke içi ve bölgesel alt yapıların oluşmasıyla yaratılan sinerji enerji hatlarının geliştirilmesi için kullanılması yüksek olasılıkla ve kolaylıkla mümkün olacaktır.

Enerji hatlarının gelişmesi ile güzergah üzerindeki ülke ve bölgelerde ekonomi canlanacak ve refah seviyesi artacaktır. Dolayısı ile ilgili ülke ve bölgeler zenginleşecektir.

Hem Modern İpek yolu projesi ve onun tetikleyeceği enerji hatları projeleri ile bölgesel işbirlikleri etkinlik kazanacaktır ve hem de bölge ülkelerinde refah seviyesi yükselecektir. Bu bağlamda, 20. Yüzyıl boyunca coğrafi olarak birbirine çok da uzak olmayan, ancak siyasi ve konjüktürel olarak uzak olan ülke ve bölgeler arasında kaynaşmalar yaşanacaktır.

Bu durum, muhtemelen dünya dengelerinin yeniden tesis edileceği anlamına gelecektir. Söz konusu projelerin realize olması halinde, 21. Yüzyılda zenginlik ve refahın batıdan doğuya doğru kayacağı bile söylenebilir.

Ancak, böylesi değişimlerin yaşanıyor olması dünyanın diğer bölgelerinden tehdit veya en azından sorun olarak algılanması çok muhtemeldir. Böylesi yorumlar, ipek yolu güzergahı için güvenlik sorunlarını tetikleyebilir. Bu ise, küresel bazda sancılı durumların yaşanabileceğini düşündürmektedir.

Burada, kilit nokta enerji olacaktır. Zira enerjiyi kontrol eden, günümüz dünyasında inisiyatif sahibi olabilmektedir. Dolayısıyla, enerji hatlarıyla hayata geçirilen bir Modern İpek yolu projesinin başarılı olma şansı çok yüksek olacaktır.

KAYNAKLAR

Ebersole,P., (2013) ‘China’s Central Asian Pipelines’, Posts Tagged

Günel,G., (2010), Anadolu Selçuklu Dönemi’nde Anadolu’da İpek Yolu – Kervansaraylar – Köprüler, Kebikeç, Vol. 29, s: 133- 146.

Karagöl,A.T., (2017), Modern İpek Yolu Projesi, Perspektif. Vol.174, s: 1-7.

Tuğrul, A.B. (2017), Energy Security and Security Relationship, International Relations and Diplomacy, July 2017, Vol. 5, No. 7, 441-446

Tuğrul, A.B., (2017), "Petrol Enerji Politikası ve Türkiye'nin Yeri", Euro Newsport, Sayı: 75, s: 22-25.

Url-1, Silk Road Trade & Travel Encyclopedia, www.ipekyollari.net (24.08.2017)

Url-2,<http://www.dw.com/tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-ku%C5%9Fkular/a-38832963>

(24.08.2017).

