

A STRUCTURAL CONSTRUCTIVIST APPROACH TO THE SPİLLOVER EFFECT OF THE DEVELOPMENT ROAD PROJECT ON THE ECONOMY

AYHAN ORHAN, ERKAN OFLAZ

ABSTRACT

The Development Road Project will be analyzed using international relations literature and political economy approaches. Creating a trade corridor to introduce an alternative route represents a revisionist perspective. In the literature, the spillover effect suggests that mutual interdependence established in one area can initiate cooperation and integration in others.

Evaluated through a structural constructivist approach, this project is expected to yield not only economic outcomes. The Middle East, characterized by its geopolitical conflicts and security challenges, often sees such issues overshadowing development projects. However, initiatives aimed at enhancing prosperity through public investments that align with regional actors' common interests have the potential to foster peace.

The Development Road Project increases mutual trade dependency and involves external actors, making the continuation of peace a priority not only for the region but also for global stakeholders. Such projects highlight how economic interdependence can contribute to stability.

This study argues that the Development Road Project could have effects beyond its primary goal of improving transportation infrastructure. By driving socio-economic development, the project may significantly contribute to regional peace and cooperation. This assertion will be supported by examples from the literature, emphasizing how such initiatives can transform regional dynamics and promote long-term stability.

Keywords: Middle East Geopolitics, Middle East Economic Policy, Middle East Investments, Turkish Foreign Policy, Development Road Project

Prof. Dr., Kocaeli Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü

Mail: aorhan@kocaeli.edu.tr

ORCID: 0000-0002-8109-4306 GSM: +905324234487

Dr.,

Mail: erkanoflaz1282@gmail.com

ORCID: No:0000-0001-9421-3282 GSM: +905323015703

Makale Atfı Bilgisi:	Orhan, A. – Oföz, E. (2024). "Kalkınma Yolu Projesi'nin Ekonomideki Sıçrama Etkisine Yapısal İnşacı Bir Yaklaşım". <i>Ulaştırma ve Altyapı</i> , Yıl: 1, Sayı: 1, s. (102-113)
Makale Türü:	Araştırma
Geliş Tarihi:	21.10.2024
Kabul Tarihi:	20.11.2024
Yayın Tarihi:	30.12.2024
Yayın Sezonu:	Temmuz-Aralık 2024

KALKINMA YOLU PROJESİ'NİN EKONOMİDEKİ SIÇRAMA ETKİSİNE YAPISAL İNŞACI BİR YAKLAŞIM

AYHAN ORHAN, ERKAN OFLAZ

Özet

Kalkınma yolu projesi kapsamında olası çıktılar, uluslararası ilişkiler disiplini literatürü ve ekonomi politik yaklaşımlar analiz düzeyinde ele alınacaktır. Ticari bir koridor oluşturularak yeni bir alternatif güzergâh ortaya koymak oldukça revizyonist bir yaklaşımdır. Bir konuda inşa edilen karşılıklı bağımlılığın, sıçrama etkisi (spillover effect) ile diğer alanlarda da iş birliği ve entegrasyon süreçlerini başlatacağı literatürde bulunan bir hipotezdir.

Yapısal inşacı yaklaşım içinde değerlendirdiğimiz projenin yalnızca ekonomik çıktıları olmayacaktır. Orta Doğu, jeopolitiği ve ekonomi politiği bakımından oldukça çatışmalı ve güvenlik sorunlarının birçok kalkınma projesinin önüne geçtiği bir coğrafyadır. Bölge aktörlerinin ortak çıkarları olan kamu yatırımları yoluyla refahı arttırma projeleri aynı zamanda bölgedeki barışı da inşa edeceklerdir. Karşılıklı ticari bağımlılığı arttıran ve bölge dışı aktörlerinde dâhil olduğu "Kalkınma Yolu Projesi" gibi yatırımlar barışın devamını sadece bölgede değil bölge dışı aktörler seviyesinde de önemli hâle getirmektedir.

Kalkınma Yolu Projesi ile bölgesel iş birliği ile barışın ve bölgenin refahının inşasına hizmet edeceği değerlendirilmektedir. Çalışmada, kalkınma yolu projesinin bir ulaştırma projesinin ana hedefinden başkaca etkileri de olabileceği ve sosyoekonomik gelişmelerin bölge barışına da önemli katkıları olabileceği savını literatürdeki örnekleri ile destekleyerek ortaya koyacaktır.

Anahtar Kelimeler: Orta Doğu Jeopolitiği, Orta Doğu Ekonomi Politikası, Orta Doğu Yatırımları, Türk Dış Politikası, Kalkınma Yolu Projesi.

1. Giriş

Bölgesel politikaların ve çıkar çatışmalarının ortaya çıkması literatürde, genel olarak birinci dünya savaşı sonrası dönem ile incelenir. Büyük imparatorlukların yıkılması ve/veya politika tercihlerini değiştirmesi ile birlikte barışı korumak/ savaşı önlemek bir öncelik olarak ele alınmıştır. Küresel sorunların ulus üstü hukuki statüye sahip kurumlar tarafından kontrol edilmesi fikri ortaya çıkmıştır. Bölgesel sorunlar ve çıkar çatışmalarının çözümü için ise, ortak bir amaç ortaya konulması yolu ile entegrasyonlar ya da diplomatik ilişki düzeyleri kurulmuştur. Bölgesel ekonomik entegrasyonlar, serbest ticaret birliklikleri ve ittifaklar sistemi yolu ile barışı inşa modeli daha fazla uluslararası politikanın ilgi alanına girmiştir. Güç dengesi yolu ile oluşturulan sistemlerin savaş üretmesinin önüne geçemeyen uluslararası sistemin aktörleri, bağımlılığı artırıcı modeller üzerine çalışmışlardır.

Bölgesel ekonomik entegrasyonların uygulaması beraberinde yeni bir durum olarak; ekonomik entegrasyonlar ile başlayan ilişki düzeyinin diğer siyasi ve toplumsal alanlara sıçradığını tecrübe etmiştir. Ekonomik alanda ele alınan yatırımlar ve/ veya serbest ticaret anlaşmaları tabii olarak ülkelerin: İç işlerinden, hukuki mevzuatından hatta sosyolojik yapıdan etkilenmişlerdir. Bu nedenle yasalar, uygulamalar ve hedefin ortak olması nedeniyle hedefe dair çatışma ile iç karışıklıklar artık sadece ilgili ülkeyi değil entegrasyon modelindeki diğer ülkeleri de ilgilendiren bir hâl almıştır.

Kalkınma yolu projesi kapsamında bölge ülkelerinin çatışma konuları ekonomik ortak bir hedef kapsamında daha kolay çözümlenebileceği ve siyasi bir entegrasyon sürecini başlatabileceği savı makalenin ana tartışma konusudur. Refah ve ekonomik büyümenin bölge ülkeleri için ortak bir hedef ve kader birliği haline getirilmesi yolu ile Avrupa Birliği örneğinde olduğu gibi bir entegrasyon süreci nihai çıktı haline gelebilir tezi savunulacaktır.

2. Ticari Bağımlılık ile Barışı İnşa Etmek

“Savaş” ve “barış” kavramları, uluslararası ilişkilerin en temel politika üretim alanlarıdır. Politikanın yapım amacı barışı muhafaza etmek ya da daha iyi bir barışı inşa etmek için yapılmaktadır. Barışı korumak ve savaştan kaçınmak üzere uluslararası sitem çeşitli analiz düzeylerinde ele alınmaktadır. Barışın korunması kavramı çağımızda barışın inşası olarak yorumlanmaktadır. Realist analiz düzeyinin kısa özeti olarak güç dengesi barışın korunması modelidir, buna karşın literatürde ticari bağımlılığın artışı yolu ile barışın inşa edilmesi fikri, liberal dünyanın benimsediği bir diğer seçenek olarak değerlendirilmektedir. Ana fikir olarak birbirine yakın ve/veya denk olan kuvvetler birbiri ile çatışmaktan kaçınmaktadır. Çatışmanın önlenmesinin gerekliliği yıkıcı savaşlar ile oluşan maliyetlerdir. Çağlar boyunca savaşın maliyetini artırarak savaştan kaçınma ve barışı inşa etme fikri farklı düzeylerde ele alınmıştır. Roma İmparatoru Hadrian'a da-

yandırılan "Mukavemet gücü yoluyla barışı sağlamak" ve ABD başkanlarından Roosevelt'in "Nazikçe konuş ve büyük bir sopa taşı" doktrinleri asıl olarak caydırıcı güç olmak fikrinin temelindeki düşüncelerdir (O'Brien, 2024: 24).

Galtung'a göre, "yaşam koşulu" çıkar çatışmasının bir ölçөгüdür. Yaşam koşulunda oluşan farklılık çıkar çatışmasını ya da uyumsuzluğunu da beraberinde getirmektedir. "Ben hep barış konseptini devletlerin oyuncu olduğu sistemden kurtarmaya çalıştım çünkü onlar barış derken hep iki savaş arası dönemi kastediyorlardı." sözü ile devletlerin çıkarlarını korumak için silahlanma ve savaş hazır bulunma gibi öncelikleri olduğunu belirtmektedir (Galtung, 2004: 27). Kavramsal olarak savaş bir politika dayatmasıdır demek yanlış olmayacaktır. Realist analiz düzeyinde ise, verilen savaşın çıktısı bedelinden daha az olmalıdır savı temel çıkarımdır. "Diğeri incitmek" olarak bilinen bu hipotez, Machiavelist barışı inşa yöntemidir. Çıkarını muhafaza etmek için ne kadar güç bulundurulmalı ve ne kadar kaybı göze almak gerekir temel kaygı alanlarıdır (Burnham, 1943: 24). Carl von Clausewitz *On War* adlı eserinde savaşın tanımını, "Güç -yani fiziksel güç, çünkü ahlaki güç, devlet ve yasada ifade edildiği gibi var olmaz- bu nedenle savaşın aracıdır; düşmana irademizi dayatmak onun amacıdır. Bu amacı güvence altına almak için düşmanı güçsüz kılmalıyız ve teoride savaşın gerçek amacı budur. Bu amaç, amacın yerini alır ve onu savaşın kendisinin gerçek bir parçası olmayan bir şey olarak atar." olarak yapmaktadır. Bu tanım gereği güç ve gücün kullanımı bakımından savaş amaç değil bir araç olmaktadır (Clausewitz, 2007: 34).

Soğuk Savaş sürecinde batı ve doğu bloğu, askerî ve ekonomik güçlerini artırarak güç dengesi modelinde barışı tesis etmişlerdir. Dehşet dengesi olarak bilinen silahlanma yarışı beraberinde farklılaşan bir savaş konseptini de uygulamaya sokmuştur. Yeni savaş konsepti, yeni değil yeniden uygulamaya konulan bir konsepttir. Metternich sistemi ya da Avrupa uyumu ise, bu konsept savaşın önlenmesi için önerilen bir dizi doktrini içermektedir. Avrupa devletlerinin güç dengesini ittifaklar sistemi ile inşa etmeleri temeline dayanan sistemin dengeleyicisi de İngiltere'dir. Deniz üstünlüğünü elinde tutan İngiltere'nin rolü "dengenin dengeleyicisi" olmaktır. Avrupa'da tesis edilecek herhangi bir ittifakın güçlenmesini önlemek için İngiltere karşı ittifakta bulunmalı ve gücü dengelemelidir. Avrupa devletleri mücadelesini, Avrupa dışında bulunan çıkarları kapsamında yürütmeye devam edebilmesinin ön şartı da güç dengesinin bozulmamasıdır (Arı, 2013: 159).

Savaştan kaçınmak ve barışı inşa etmek için bir diğeri bakış açısı da karşılıklı bağımlılıktır. Kant tarafından ileri sürülen, liberal dünya düzeninin kuzey ve güney yarım kürede karşılıklı ticari bağımlılıklarının bir barışın inşasını zorunlu kılacağı olgusu da oldukça önemli bir savdır (Doyle, 1983: 327). Immanuel Wallerstein ise, dünya sistemlerini inceleyerek bağımlılık teorileri kapsamında her ne kadar eşitsiz bir gelişim sürecini işaret etse de barışın yeni dünya sisteminde doğal bir çıktı olduğunu öne sürmüştür. Piyasa ile siyasi iktidar arasında "son derece özel bir ilişki" olduğunu, bu nedenle piyasanın sürdürülebilirliğinin öncelik haline geldiğini savunmaktadır (Wallerstein, 2011: 53).

Ticari bağımlılığın uluslararası ilişkiler tabanında tanımı ve bu tanıma atfedilen önem karşılıklı çıkarların muhafazası ile açıklanabilir. Ticari bağımlılık kavramı, literatürde karşılıklı bağımlılık olarak adlandırılır ve barışın devamı için gerekli bir koşul olarak ileri sürülür. George Modelski, dünya sistemlerini barışın korunması bakımından dünya ticari ilişkilerinin artışına bağlamaktadır; "Yaşamını ve işleyişini gözlemlediğimiz sistem küresel siyasi sistemdir. Bu sistem, küresel sorunların ya da ilişkilerin yönetilmesine yönelik kurumlar ve düzenlemeler ya da alternatif olarak küresel karşılıklı bağımlılığın yönetilmesine yönelik yapılar olarak tanımlanabilir. Bu sistem 1500 yılı civarında 'doğmuştur' (ya da inşa edilmiştir) ve hâlâ bizimle birlikte, zamansal olarak dünyayı tek bir siyasi birim olarak kapsamakta ve dikkatimizi alışılagelmiş ve münhasıran Avrupa meseleleriyle meşgul olmaktan çıkarıp kıtalararası, okyanuslar arası ve küresel ölçekte karşılıklı bağımlılık unsurlarına yöneltmektedir" ifadesi makalemizin hipotezine uygun olarak küresel ortak menfaatleri bir potaya toplayabilen ticari yatırımların bölgesel barışa ve refah artışına neden olduğu savını güçlendiren argümanlardır (Modelski, 1978: 218).

3. Yapısal İnşacılık Analiz Düzeyinde Bölgesel Entegrasyonlar

Realizm ve neoliberalizm temelinde inşa edilen jeopolitik stratejiler, güç ve güç kullanımı temelinde jeopolitik eylemler yoluyla siyasi sonuçlar elde etmek üzere hareket etmiştir. Belirli bir alanda başlayan karşılıklı ilişkilerin tümünden bir yapıya doğru evrilmesi, Avrupa Birliği örneğinde olduğu üzere oldukça rasyonel bir beklentidir. Coğrafi alan, ister coğrafi konum ve/veya ticaret rotaları isterse beşerî yapı üzerine inşa edilsin en önemli çıktı beklentisi, hâkim bir gücün inşasına yöneliktir. Hiç kuşkusuz ekonomik bağımlılık esasına göre yapılandırılan uluslararası sistem de hegemonik bir gücün ortaya çıkmasını ve bu şekilde oluşacak barış ortamında piyasa ekonomisinin daha da büyüerek gelişmesini sağlamaya yöneliktir (Waltz, 1970: 212).

Çatışma süreklilik arz ettikçe gelir uçurumu da artmakta ve piyasanın eşitsiz gelişim şartları oluşmaktadır. Piyasanın ahengini sağlayan başat faktör Wallerstein'in eşitsiz gelişim temelli dünya sistemi mi yoksa piyasa aktörlerinin uyumu mu sorusu oldukça önemli olmaktadır. Çatışmanın temelindeki sınıfsal ve kâr odaklı haz, başa çıkılması gereken bir sorunsal olarak karşımıza çıkmaktadır (Hayek, 2011: 28). Konstrüktivizm (yapısal inşacılık) ise, toplumların kimliklerine ve kendilerini nasıl tanımladıklarına odaklanarak kurulacak ilişkinin yapısında bir kod olduğu bu kodun ise, kuralları sosyal çevrede belirlenmiş kurallardan oluştuğunu ileri sürer. Bu bakış açısından ticaretin kurumsallaşması ve belirlenmiş karşılıklı çıkarların yasalasma sürecine girebilmesi arzu edilen refah toplumunun inşasına hizmet edecektir. Kural, oyuncunun çıkarlarını belirlerken aynı zamanda çıkarları da kurallaştırır (Onuf, 1989: 36-43).

Kuralları ve gelenekleri olan bir piyasa aygıtının inşası ise, sadece kaosun varlığına son verecektir. Kurallar aslında anarşinin de kaynağıdır. Onuf, kuralların olmadığı sistemlerin anarşi değil kaos ürettiğini ileri sürer (Kubalkova ve Onuf, 2015: 64). Karşılıklı bağımlılık, bir anarşi durumunu ortadan kaldırmaz savı ileri sürülebilir. Aktörlerin çıkar çatışmasını ve üçüncü taraf olan aktörlerin inşa edilen sistemden fayda sağlamasını temin etmek bir süreç analizi olmaya devam etmektedir. Öyle ise, ilişkinin sonucu olarak yeni kurallar ortaya çıktığından bahisle ilişkiler, literatürdeki konstrüktivist temelde de analiz edilmelidir. Karşılıklı fayda ile şekillenen ekonomik bağımlılık, çatışma olasılığını azaltırken gelişim için uygun fırsatlar da sunacaktır.

Piyasanın işlevlerinden biri de toplumun piyasanın düzgün işleyebilmesi için organize olmaya zorlanmasıdır (Gilpin, 2015: 34). Bu analiz temelinde Kalkınma Yolu Projesi'nin altyapısı analiz edilmeli ve oluşacak yatırım ikliminden kazanç sağlayacak aktörlerin çıkarları tarif edilmelidir. Bölgesel entegrasyonlar ve ekonomik entegrasyonlar temelinde elde edilen tecrübeler, literatürde bulunmaktadır (Kennedy, 1990: 557-561). Kuralları belirlenmiş olan ilişki düzeyinde elde edilen fayda, diğer uluslararası aktörlerin ve özellikle de bölgesel aktörlerin ilgisini çekecek ve çıkarlarını realize etmek isteyen aktörler, sürece dâhil olmak ve/veya bölgenin herhangi bir güvenlik riskine girmesini önlemek yönünde politikalar izleyeceklerdir.

Karşılıklı çıkarların muhafazası üzerine inşa edilecek olan herhangi bir ilişkinin, temel ilişki düzeyinden diğer siyasi ve ekonomik ilişki düzeylerine de sirayet etmesi doğal bir süreç olarak karşımıza çıkmaktadır. "Yeni olan her durum, kendi kurallarını da üretecektir" var sayımı altında müzakere edilecek koşullar, Kalkınma Yolu Projesi'ni gelişime açık bir süreç haline getirmektedir. Bölgenin çatışmalı durum ve konularını, yeni oluşacak diplomatik ve ekonomik koşullar ortadan kaldıracak ve/veya müzakere edilebilir kılacaktır.

Müzakere edilebilir güvenlik konuları literatürde bulunan "güvenliksizleştirme" kavramı temelinde analiz edilebilir. Güvenliksizleştirme kavramı, Kopenhag Okulunun "güvenlikleştirme" teorisine aktör temelinde bir açılım sunmaktadır. Kopenhag Okulunun ortaya koyduğu inşacı (constructivist) bir temele sahip olan güvenlikleştirme teorisi (speech act), devletlerin bir güvenlik tehdidi olarak gördükleri konular belirlemesidir (Baysal, Lüleci, 2015:63). Kopenhag Okulu "güvenlikleştirme" kavramını, devletlerin tehditte karşı olağanüstü tedbirler almasını meşrulaştırma süreci olarak görmektedir. Güvenlikleştirici, hamleler yapan devlet aktörlerine odaklanırken güvenliksizleştirme, bu anlatılara karşı çıkan farklı aktörlerin eylemliliğine dikkat çeker. Sivil toplum grupları, marjinal topluluklar ve hatta diğer devletler, güvenlikleştirmiş söylemlerin içine gömülü güç dinamiklerine meydan okuyarak meselelerin güvenliksizleştirilmesinde rol oynayabilir (Otukoya, 2024: 1749).

Ticari alanda başlayan ilişki yayılma etkisi ile daha öncesinde güvenlik tehdidi sayılan alanların konuşulabilir olmasına neden olabilmektedir. Karşılıklı iletişim

kanallarının açık olması tehdit algısını indirgeyici bir etki ile konuşulabilir diplomatik bir sahaya da çekebilir. Uluslararası fayda sağlayan ticaret yolları karşılıklı iletişimin artması ile barışı inşa etme potansiyelini bu temelden almaktadır.

4. Ulaşım Sektörünün Ekonomik Kalkınmadaki Yönlendirici Etkisi

Etkin bir ulaşım sistemi, ülke ekonomilerini yönlendirme fonksiyonu açısından önem arz etmektedir. Planlanmış bir ulaşım ağı ve ulaşım altyapı yatırımları ihtiyaçlara, mal ve hizmetlere erişim imkânlarını artırmaktadır. Merkezden çevreye yapılan ulaşım yatırımları, sektörel açıdan ekonomik büyüklükleri teşvik ederek niteliksel bir altyapı sürecini hızlandırmaktadır. Artan ulaşım yatırımları hammadde arz ve talebinin devamlılığını sağlayarak maliyetlerin azalmasına ve kârlılığın artışına sebep olmaktadır. Verimlilik artışı sağlayan bu süreç ölçek ekonomilerinin gelişmesini kümelenmenin artışını ve kapasite kullanım oranlarının yükselmesini sağlamaktadır. Üretim seviyesindeki artışlar, yeni pazar arayışlarını tetiklemektedir. Bu durum ulaşım hizmetlerine talebi artırmaktadır. Ulaşım sistemlerinin gelişmesini sağlayacak altyapı yatırımları hem hizmet kalitesini hem de ulaşım kârlılığını artıracaktır.

Küresel ekonomik yönelimler, altyapı yatırımlarının artırılmasına yönelik olarak çabaların sürdürülebilir kalkınmaya etkilerini tartışmaktadır. Bu tartışmanın odağında ulaştırma sektörünün tamamlayıcı faktör özelliği ile (tek başına) kalkınmaya olan etkisinin gerekli ama yeterli olmadığı görüşü hâkimdir. Yeni ulaşım sistemlerinin sağladığı idari, siyasi ve teknik altyapı avantajları; eğitim, sağlık, güvenlik gibi hizmetlerin ülke çapında yaygınlaşmasına katkı sağlamaktadır. Sürdürülebilir kalkınma bağlamında etkin bir ulaşım sistemi ön plana çıkmaktadır. Ulaştırma sektörü, sosyal ve ekonomik anlamda üretim ve tüketim arasında aracılık etmektedir. Ulaştırma sektörünün yarattığı dışsallıklar ekonomik açıdan doğru kurgulandığında ülke kalkınmasına önemli katkılar sağlamaktadır. Ulaşım sistemlerinin koordinasyonu ve altyapı yatırımlarının sabit sermaye yatırımı olarak değer görmesi, dengeli bir kalkınmanın özüne hizmet etmektedir. Türkiye optimum ulaşım planlama anlayışı çerçevesinde, bütüncü bir yaklaşımla sürdürülebilir kalkınma sürecine önemli bir katkı sağlamaktadır.

5. Kalkınma Yolu Projesi'ne Sosyoekonomik Yaklaşım

Uluslararası ticaretin en önemli unsuru olan lojistik, dünya ticaretinin yeni gündemidir. Küresel üretim alanlarının yoğunluk olarak başta Çin olmak üzere Asya kıtasına yayılmış olması, ürün ve hizmetlerin talep eden ülkelere ulaştırılması için yeni altyapı ve lojistik yatırımlarının hızlandığı gözlemlenmektedir. Artan küresel ticaret hacmi, yeni ticaret yollarının belirlenmesi ve ülkelerarası ticari ilişkilerde yeni kümelenmeleri ortaya çıkartmıştır. Çin, yeni yüzyılda özellikle Kuşak Yol Projesi'ne yaptığı yatırımlarla öne çıkmıştır. Çin, Kuşak Yol

Projesi'ni ortaya koyduğunda temel hedeflerini şu şekilde açıklamıştır (Dünya Ekonomik Formu,2019):

1. Risksiz ticaret ağı
2. Siyasi ve ekonomik iletişimin hızlanması
3. Para dolaşımının ve ödeme etkinliğinin artması
4. Ulaşım ağlarının çeşitlendirilmesi
5. Toplular arası etkileşimin artırılması.

Ancak son dönemlerde artan küresel riskler ve tekel olma yolunda hızla ilerleyen Kuşak Yol Projesi'nin (Çin) tek başına bu ihtiyacı karşılayamayacağı endişesini beraberinde getirmiştir. Bu sebeple alternatif olarak yeni ticari güzergâhları belirleme çabaları ile lojistik risklerin azaltılması hedeflenmektedir. 2023 yılında Hindistan'da G 7 zirvesinde duyurulan yeni ticaret koridoru, başta Türkiye olmak üzere birçok ülkenin dikkatlerini bu sürece çekmesine sebep olmuştur. Yeni ticaret yolu arayışlarında elini kuvvetlendirmek isteyen Türkiye, Hindistan-Orta Doğu-Avrupa (IMEC) lojistik koridoruna alternatif olarak bölge ülkeleri ile imzaladığı iş birliği protokolleri ile yeni bir ticari koridor inşa etme çalışmalarına hız vermiştir. Kalkınma Yolu Projesi olarak adlandırılan ticaret koridoru, bölgedeki istikrarsızlıkların ortadan kalkmasına ve sınır ticareti iş birliklerinin artmasını destekleyici niteliktedir.

Kalkınma Yolu Koridoru, Basra Körfezi'nden (Liman) Türkiye'ye uzanan raylı sistem ve karayolu projesidir. Kalkınma Yolu ticaret koridorunun ekonomik etkilerinin başında, yatırım finansmanının nasıl sağlanacağı konusu ön plandadır. BAE ve Katar tarafından fonlanan altyapı yatırımlarının inşası için tecrübe ve maliyet konusunda uzmanlaşmış Türk firmalarına dikkatler çevrilmiştir. Bu süreçte Irak'ta çok sayıda yatırımı bulunan Türk firmalarının daha da büyüyeceği beklenmektedir. Kalkınma Yolu Projesi, sadece ulaşımaya değil güzergâhında kurulacak olan yeni sanayi bölgelerinin kurulmasına ve ticaret alanlarının çeşitlendirilmesi katkısı olacaktır.



Şekil 1: Kalkınma Yolu Güzergâhı¹

1 Kaynak; <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/sudani-kalkinma-yolu-projesi-irak-ve-turkiye-uzerinden-dogu-ile-avrupayi-birbirine-baglamak-anlamina-geliyor/3236674>

Dünya ticareti geçmiş dönemlerde uzun bir süre Kuzey-Kuzey (sanayi ve teknolojik üretim) Güney-Güney (tarımsal üretim) rotasında şekillenmiştir. Gelişen teknolojiler özellikle bilgi akışının hızlanması ile birlikte küresel üretim gücü emeğin ve hammaddenin bol ve ucuz olduğu bölgelere yatırımlarını hızlandırmıştır. Artan üretimin iç pazarlar dışında dış pazarlara yönelme çabaları ve yeni pazar arayışları, 21. yüzyılda hem ticaret ağlarının gelişmesi hem de lojistik yatırımlarının artmasına sebep olmuştur. Küresel ticaretin yeni yönelimi Doğu-Doğu (üretim bantları) Batı-Batı (talep merkezleri) olarak evrilmiştir. Türkiye geçmişten günümüze jeopolitik konumu itibari ile tüm ticaret yolları üzerinde bir merkez konumundadır. Bu sebeple küresel ticaretin Doğu-Batı ekseninde gelişmesi; Türkiye'nin, dünyanın en önemli pazarlarından biri olacağı ve küresel ticaretin "gümrük kapısı" niteliği taşıyacağı aşikârdır. Son 20 yıllık süreçte lojistik taşımacılığı rahatlatacak birçok altyapı yatırımı yapan Türkiye, çeşitlendirdiği taşımacılık ağı ile küresel ticaretin çekim merkezi olma yolunda hızlıca ilerlemektedir.

Hindistan'dan başlayan ve Doğu Akdeniz'de son bulan IMEC ticaret yolu, Çin'i ve İpek Yolu'nu devre dışı bırakmak ve Orta Doğu ülkeleri ile İsrail arasındaki gerginliği azaltmak amacı ile planlanan bir kuşak yoldur. Ancak İsrail'in, Gazze saldırıları başta Suudi Arabistan olmak üzere diğer Orta Doğu ülkelerinin projeden çekilmesine sebep olmuştur. Türkiye'nin Kalkınma Yolu Projesi kapsamındaki temel amaçları; Irak'ın normalleşme sürecine girmesini ve İran'ı küresel ticaret ağı içerisinde yerini almasını sağlamaktır. Bölgenin güvenliğini ve refahını artırmayı amaçlayan Kalkınma Yolu Projesi, IMEC'e dâhil olan BAE ve Katar'ın da yer almasını sağlanması sonucu gelecek dönemdeki önemini daha da artırmıştır. Ancak alternatif aramaktan vazgeçmeyen ve küresel ticareti kontrol eden aktörler, özellikle Süveyş Kanalı'nın ve Kızıldeniz'in taşıdığı güvenlik ve taşımacılık risklerini azaltmak amacı güttüklerini ileri sürmektedirler. Sina Yarımadası'nın önemli limanlarından biri olan Eilat'ı, Orta Doğu ve Afrika kıtasının arasında önemli bir çekim merkezi haline getirme çabalarının dayanağı, alternatif rotalar oluşturmak yolu ile ticaretin kontrolünü sağlamaktır. Doğu Akdeniz'e kıyısı olan Lübnan, Haiyfa ve Eilat limanları arasında gelecek dönemde planlanan ticaret ağı; yatırım riski, güvenlik ve güzergâh uzunluğu sebebi ile şimdilik bekletilmektedir.

Dünyanın çeşitli bölgelerinde bulunan ticaret rotaları incelendiğinde Kalkınma Yolu Projesi, küresel ticaretin sürdürülebilirliği açısından rasyonel gözükmektedir. Projenin riskleri ise hâlâ devam etmektedir. Irak siyasetinin istikrarlı hâle getirilmesi ve yatırım finansmanına önemli katkılar sağlayacak olan BAE ve Katar'ın desteğe devam etmesi önemlidir.

Kalkınma Yolu Projesi'nin en önemli katkılarından biri, Orta Doğu ve Asya kıtasındaki (özellikle Türk devletleri) arasındaki küresel ticaret aktörlerinin tamamına yakınına sürece dâhil edecek olmasıdır. Söz konusu coğrafyadaki bütüncül bir ulaşım ve ekonomik koridor yaklaşımı, Türkiye sayesinde hayata geçmeye namzettir. Kalkınma Yolu Projesi'nin gerek Zengezur gerekse orta koridor ile entegrasyonu sağlandığında ortaya çıkan bu bütüncül koridorla, Asya kıtasının

en önemli aktörleri Türk devletleri, Türkiye ve İran olacaktır. Bölgesel istikrar açısından önemli bir yol kat edecek olan bu süreç, gelecekte Çin ve Hindistan'a alternatif bir ekonomik entegrasyonun oluşturulmasına katkı sağlayacaktır. Süreç Türkiye'nin lehine işlemektedir. Kalkınma Yolu Projesi ile küresel ticaretin önemli aktörlerinden biri haline gelecek olan Türkiye, stratejik yaklaşımını sistematize ederek bütüncül bir süreci başarı ile yürütmek zorundadır. Bu açıdan güvenlik, politik ve siyasi istikrar Türkiye açısından vazgeçilmezdir.

Kalkınma Yolu Projesi'nin, dünya ve Türkiye ekonomisine olası katkıları çeşitli başlıklar altında tartışılabilir.

Özellikle Covid 19 pandemisi sonrasında ortaya çıkan küresel durgunluk sürecini ortadan kaldırmak gerekmektedir. Küresel ticaret hacmi artan talep nedeni ile gün geçtikçe artmaktadır. Bu sebeple özellikle lojistik sektörü ön plana çıkmaktadır. Sadece taşıma araçlarına yatırım yapmak yerine ulaşımı hızlandıracak altyapı yatırımları yolu ile kısa güzergâhlar belirlemek yeni talep merkezlerine ulaşmak önemlidir. Kısa güzergâhlar ile ülkeler arası istikrarsızlığın giderilmesi, durgunluk sürecini hızla ortadan kaldıracaktır. Bu bağlamda Kalkınma Yolu Projesi önemli bir yatırımdır.

Ülkeler ve bölgeler arası ticari etkinliğin artırılması yeni ticaret yolları ile mümkündür. Özellikle Orta Doğu'daki istikrarsızlığın karşılıklı ticari bağımlılığın artırılması yolu ile giderilmesi kapsamında kalkınma yolu projesinin önemli bir rol oynayacağı değerlendirilmektedir.

Ülkeler arası sermaye geçirgenliği sadece finansal sistem üzerinden sağlanmaktadır. Finansal sisteme alternatif ürün ticareti kurgusu, ülkelerin üretim ve altyapı yatırımlarına sıcak kaynak sağlayacaktır.

Asya bölgesindeki ticaret ve üretim şekillenmesi tek pazar anlayışını ortaya çıkartmaktadır. Rekabetçi üretim tarzı sadece üretmek değil aynı zamanda ulaştırmaktır. Alternatif ticaret güzergâhları bu sebeple önemlidir. Kalkınma Yolu Projesi, bu anlamda Türkiye'nin söz konusu lojistiği yönetmesi ve bölgesel gücünü ve güvenilirliğini artırması açısından da önemli olmaktadır.

Ekonomik büyüme sadece ülkeler açısından değil küresel ticareti yönetenler açısından da önem arz etmektedir. Küresel yatırımların finansmanını sağlayan ulusüstü firmalar, yatırımları yöneltirken güven unsurunu ön plana çıkartmaktadır. Bu açıdan Kalkınma Yolu'ndaki lojistik ve ticareti yöneten Türkiye, bölgedeki konumunu daha da güçlendirecektir. Bu aynı zamanda entegrasyonların gelişmesine fiziki yatırımların artmasına ve sanayi yatırımlarının çeşitlenmesine neden olacaktır.

Kalkınma Yolu Projesi, Türkiye'nin finansman mekanizmasını geliştirmesinin ve yeni finansal araçları kullanmasının da önünü açacaktır. Kurumsallaşma sürecini hızlandıran bu tür yatırımlar, ülke ekonomilerinin güçlenmesine önemli katkılar sağlamaktadır. Türkiye bu süreci doğru yöneterek ekonomik anlamda yeni bir güç ve çekim merkezi olacaktır. Finansal entegrasyonu sağlayacak bu süreci doğru yönetmek önemlidir.

Türkiye kalkınma yolu projesi ile bölgesel ve küresel iş birliği sürecine doğrudan katkı sağlama çabasıdır. Bu sebeple lojistik uzmanlaşması ve bölgesel iş birlikleri ön plana çıkmaktadır. Daha öncede bahsedildiği üzere Türkiye bir "gümrük kapısıdır." Bu sebeple özellikle gümrük işlemlerinin maliyetlerinin düşük ve hızlıca yapılmasını sağlayacak bir otomasyon yapısı kurulmalıdır.

6. Sonuç

Günümüzde ticaret yollarının en önemli sorunu güvenlik riski ve geçtikleri bölgelerdeki siyasi istikrarsızlıklardır. Özellikle yatırımların finansmanı ve ekonomik koridorların dünya ekonomisine entegrasyonu konusunda yaşanan riskler küresel ticareti tehdit etmektedir. Ticaret koridorları, maliyet ve süre avantajları sağlamaktadır. Aynı zamanda caydırıcı bir güç olmak için savunma sanayilerine yapılan yatırımlara da karşılıklı ekonomik bağımlılığın caydırıcı etkisi nedeniyle alternatif olmaktadır. Coğrafi konum açısından değerlendirildiğinde Kalkınma Yolu Projesi, tam da bu neden ile Türkiye'ye önemli avantajlar sağlamaktadır. Kalkınma Yolu Projesi gerek güvenlik riskleri gerekse bölgesel istikrar anlamında Türkiye'ye yeni bir misyon yüklemektedir. Jeopolitik konumu itibari ile Türkiye, küresel ticaretin alternatifi en çok kavşak noktalarının başında gelmektedir.

Yapısal inşacı yaklaşım temelinde, bölge ülkelerinin ve ticaret yolunu kullanacak olan üçüncü taraf ülkelerin ticari bağımlılığı artmaktadır. Ticari bağımlılığın artması ile bölgenin güvenliğini sadece bölgesel değil küresel bir kaygı alanı da olacaktır. Güvenlik ortamının, barışı koruma yolu ile değil de barışı inşa etme vizyonu ile oluşturulması sosyoekonomik bir gelişim yolu ile refah vaat etmektedir. Refah toplumları, terör ve sınıf çatışması gibi güvenlik sorunlarını da geride bırakabilmektedir. Literatür ile uyumlu olan bulgularımızın, ticari etkileşim yolu ile barışı inşa etmek amacına matuf olan Kalkınma Yolu Projesi'nin önemi bu nedenle bir kez daha ortaya konulmuştur.

Küresel ticaretin yoğunlaştığı günümüzde ülkeler, kâr amacı gütmeyen altyapı yatırımlarını artırmak ve dahası kısa sürede tamamlamak zorundadırlar. Çeşitlendirilmiş ulaşım ağları ve sistemleri uzun vadeli hesaplamalarla yapılmalıdır. Kalkınma Yolu Projesi ile Türkiye bu projede başlangıçta ekonomik bir kazanç beklememektedir. Uzun vadeli yatırım olarak planlanan bu küresel ticaret yolu; bölgesel istikrara, sınır ticaret ve güvenliğimize önemli katkılar sağlayacaktır. Türkiye süreci doğru kurgulamalı ve yönetmelidir.

KAYNAKÇA

- Arı, T. (2013). *Uluslararası İlişkiler ve Dış Politika*. 10. Baskı. Bursa: MKM Yayıncılık.
- Baysal, B., Lüleci, Ç. (2015). Kopenhag Okulu ve Güvenikleştirme Teorisi. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 11(22), 2015, 61-96.
- Burnham, J. (1943). *The Machiavellians: Defenders Of Freedom*.
- Clausewitz, C. V. (2007). *On War*. Translated by Michael Howard And Peter Paret Abridged, New York: Oxford University Press.
- Doyle, M. W. (1983). Kant, Liberal Legacies, and Foreign Affairs. Part 2. *Philosophy & Public Affairs*, 12(4), 1983, 323-353. <http://www.jstor.org/stable/2265377>
- Dünya Ekonomik Formu (2019). web adresi; <https://tr.euronews.com/2019/04/14/video-cin-modern-ipek-yolu-nedir-kusak-ve-yol-girisimi-nedir-ipek-yolu-ne-zaman-bitecek>
- Galtung, J. (2004). Emperyalizmin Yapısal Teorisi. -Kısım 1. *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 1(2), 2004, 25-46.
- Gilpin, R. (2015). *Uluslararası İlişkilerin Ekonomi Politikası*. Çev: Duran, M., Oktay, S., Ceyhan, M. K., Polat, G.) Ankara: Kripto Yayıncılık.
- Hayek, F. A. (2011). *Law, Legislation and Liberty*. Volume 1: Rules and Order (Vol. 1). University of Chicago Press.
- Kennedy, P. (1990). *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Modelski, G. (1978). The Long Cycle of Global Politics and the Nation-State. *Comparative Studies in Society and History*, 20(2), 1978, 214-235.
- Nye Jr, J. S.(2009). Get Smart: Combining Hard and Soft Power. *Foreign Affairs*, 2009, 160-163.
- O'Brien, R. C. (2024). The Return of Peace Through Strength: Making the Case For Trump's Foreign Policy. *Foreign Affairs*, 103, 2024, 24. Son Erişim Tarihi 19 Ağustos 2024 <https://www.foreignaffairs.com/united-states/return-peace-strength-trump-obrien>
- Onuf N. (1989). *World of Our Making: Rules and Rule in Social Theory and International Relations*. Columbia: University of South Carolina Press, 1989, 36-43.
- Onuf, N., Kubalkova, V., Kowert, P. (2015). Constructing Constructivism. *In International Relations in A Constructed World*, 2015, (pp. 3-22). Routledge.
- Otukoya, T. A. (2024). The Securitization Theory. *International Journal of Science and Research Archive*, 11(1), 2024, 1747-1755.
- Wallerstein, I. M., Abadoğlu, E., Ersoy, N. (2011). *Dünya-sistemleri Analizi: Bir Giriş*. İstanbul: Bgst Yayınları.
- Waltz K. N. (1970). The Myth of National Interdependence. The International Corporation: A Symposium, Charles P. Kindelberger (Der.), Cambridge, MIT Press, 1970, 212