

ÇİN-KIRGIZİSTAN-ÖZBEKİSTAN YENİ ULAŞIM KORİDORU ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

25.08.2020

Avrasya Araştırma Enstitüsü (ERI), Ahmet Yesevi Üniversitesi/Kazakistan (E-Bülten, 20-26.07.2020, No. 269)

Omirbek Hanayi

Koronavirüs salgını nedeniyle tüm dünyada ulaşım hizmetleri büyük sıkıntılar içerisindeyken, Çin, Kırgızistan üzerinden Özbekistana yeni bir ulaşım koridorunu açtı. 5 Haziran 2020 tarihinde Gansu eyaletinin başkenti Lanzhou şehrinde trene yüklenen yük konteynerleri Sincan-Uygur Özerk Bölgesindeki (SUÖB) Kaşgar şehrine getirildikten sonra karayolu ile Çin-Kırgızistan sınırındaki İrkeştam geçidi üzerinden Kırgızistanın Oş şehrine sevk edilmiş ve Oştan tekrar demiryolu ile Özbekistanın başkenti Taşkente ulaştırılmıştır. Lanzhou'den Taşkente 2,6 milyon dolar değerinde yaklaşık 230 ton yük getirilmiş olup dönüş yolunda ise Taşkentten Lanzhouya 1 milyon dolar değerinde yaklaşık 525 ton pamuk sevk edilmiştir. Böylece Çin, Kırgızistan ve Özbekistan arasında kara ve demiryolu taşımacılığını kapsayan çok modlu yeni bir uluslararası ulaşım koridoru oluşmuş durumdadır.

Öncelikle Çin-Kırgızistan-Özbekistan yeni ulaşım koridorunun, genelde üç ülke arasındaki, özelde Çin-Özbekistan arasındaki ticari-ekonomik ilişkilerin daha da gelişmesine önemli katkı sağlayacağı ifade edilebilir. Zaten son birkaç yılda üç ülke arasındaki ticari-ekonomik ilişkilerin giderek arttığı bilinmektedir. Örneğin, Özbekistan-Çin ticaret hacmi 2018'de bir önceki yıla göre %31,8 artarak 6,266 milyar dolar olmuşken, 2019'da ise %21,6 artarak 7,621 milyar dolara ulaşmıştır. Kırgızistan-Çin ticaret hacmi de 2018'de bir önceki yıla göre %3,3 artarak 5,601 milyar dolar olmuşken, 2019'da ise %13,3 artışla 6,346 milyar doları bulmuştur. Özbekistan-Kırgızistan ikili ticaret hacmi 2018'de 481 milyon dolar olarak bir önceki yıla göre %89,6 oranında artış gösterirken, 2019'da ise 829,1 milyon dolara ulaşarak %72,4 oranında artış kaydetmiştir. Lanzhou ve Taşkent arasındaki kargo seferinin haftada bir kere yapılması planlandığı dikkate alındığında yeni Çin-Kırgızistan-Özbekistan ulaşım koridorunun önümüzdeki dönemde üç ülke arasındaki ticari-ekonomik ilişkiler açısından öneminin hızla artacağı belirtilebilir.

İkinci olarak Çin-Kırgızistan-Özbekistan yeni ulaşım koridorunun hayata geçirilmesi, özellikle tarafların Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demiryolu projesinin gerçekleştirilmesine bir adım daha yaklaştığını göstermektedir. 1997'den beri uzun yıllardır gündemde olan bu proje, Çinin Orta Asya ile ulaşım ve lojistik iş birliği açısından büyük önem verdiği bir projelerden birisidir. Kaşgar kentinden başlayacak olan söz konusu demiryolu ağının, Kırgızistan üzerinden Özbekistanın Andican kentine ve oradan Taşkente kadar ulaşması planlanmaktadır. Projenin devamında ise söz

konusu demiryolu ağıının Türkmenistan, İran, Türkiye ve Avrupa demiryolu ağlarına bağlanması hedeflenmektedir. Projenin tamamlanması durumunda, başta Kaşgar olmak üzere tüm SUÖBnin, Kırgızistan ve Özbekistanın demiryolu koşullarını geliştirerek, Çinden başlayan bu güzergahın Orta Asya üzerinden geçerek Batı Asyaya ve hatta Avrupaya kadar uzanan yük taşıma güzergâhının önemli bir parçası haline gelebileceği öngörülmektedir.

Lakin toplam uzunluğu 523 kilometre olarak planlanan demiryolu projesinde üye üç ülkenin inşaat maliyeti, ekonomik ve siyasi olmak üzere çeşitli nedenlerden dolayı anlaşmazlıklar yaşadıkları bilinmektedir. Mart-Nisan 2005teki Kırgızistandaki Lale Devrimi, Mayıs 2005te Özbekistanda yaşanan Andican Olayları, Kırgızistanda Nisan 2010 devrimi ve Haziran 2010da Güney Kırgızistanda Kırgızlar ve Özbekler arasından meydana gelen etnik çatışmalar gibi olağanüstü olayların da Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demiryolu projesinin ilerlemesini engellediği ifade edilebilir. Ancak Eylül 2016da Özbekistandaki iktidar değişimi sonrası ülkenin özellikle Orta Asya ülkeleri ve Çinle siyasi ve ticari-ekonomik ilişkilerini iyileştirmeye çalışması, üç ülke arasındaki söz konusu demiryolu projesine yönelik görüşmeleri hızlandırmıştır. Ayrıca, Mayıs 2017de Özbekistan Cumhurbaşkanı Şavkat Mirziyoyevin Çine ilk resmi ziyareti kapsamında imzalanan Özbekistan-Çin Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması sonucunda Ekim 2017de Özbekistan, Kırgızistan ve Çin arasında Taşkent-Oşırkeştam-Kaşgar uluslararası karayolu nakliyat hattı açılmıştır. Aralık 2017de Taşkentte gerçekleşen demiryolu projesine yönelik üçlü görüşmelerde taraflar arasında söz konusu projeyi inşa etme konusunda ortak protokol imzalanmıştır.

Çin-Kırgızistan-Özbekistan yeni ulaşım koridorunun hizmete başlamasından hemen sonra, yani 17 Haziran 2020 tarihinde Kırgızistan Cumhurbaşkanı Sooronbay Ceenbekovun başkanlık ettiği demiryolu projesi hakkında gerçekleşen toplantı, söz konusu projenin önümüzdeki dönemde başlayabileceğine işaret etmektedir. Diğer bir deyişle, Çin-Kırgızistan-Özbekistan yeni ulaşım koridorunun oluşması, Çinin son yıllardaki jeo-ekonomik ve jeo-stratejik politikasında büyük önem taşıyan çok taraflı ulaşım stratejisinin de bir aşaması olarak değerlendirilebilir. Özellikle son yıllarda Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde Doğu ve Batı arasındaki mal, hizmet ve sermaye akışını sağlamayı hedefleyen Çin, İpek yolu güzergâhında bulunan Orta Asya üzerinden diğer bölgelere ulaşan çok taraflı ticari ve ulaşım hatlarının geliştirilmesi için büyük çaba harcamaktadır. Nitekim Pekin yönetiminin Çin-Kırgızistan-Özbekistan yeni ulaşım koridorunu Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demiryolu projesiyle beraber Çinden Arap Yarımadasına ulaşması beklenen Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridorunun önemli bir parçası olarak gördüğünü belirtmek mümkündür. Zira Çin-Pakistan Ekonomik Koridorunun Kaşgardan başladığını göz önünde bulundurursak Çin-Kırgızistan-Özbekistan yeni ulaşım koridorunun Kaşgardan geçmesi ve Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demiryolunun da Kaşgarda başlayacak olması dikkat çekicidir. Dolayısıyla Çinin, hem çok taraflı ulaşım koridorlarını birbirine bağlamayı, hem de Kaşgar başta olmak üzere tüm SUÖBnin ekonomik kalkınmasını sağlamayı hedeflediği kolay anlaşılabilir.

Bölgesel etkisi açısından bakıldığında, Çin-Kırgızistan-Özbekistan yeni ulaşım koridoru, mevcut potansiyeliyle ve planlanan Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demiryolu projesinin hayata geçmesi durumunda, Çinden başlayıp Kazakistan üzerinden Orta Asya ülkelerine hatta Avrupa ülkelerine uzanan ulaşım koridoruna alternatif olabileceği tahmin edilebilir. Çünkü yeni ulaşım koridorunun Çinden başlayıp Kazakistan üzerinden Özbekistana ulaşan ulaşım koridoruna göre 5 gün daha kısa mesafede olduğu ve Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demiryolunun tamamlanması halinde Çin-Avrupa arasındaki ulaşım mesafesinin Kazakistan üzerinden geçen ulaşım koridoruna göre 7-8 gün kısa olabileceği tahmin edilmektedir. Dolayısıyla, ulaşım maliyeti ve süresi açısından daha çekici olarak görünen Çin-Kırgızistan-Özbekistan yeni ulaşım koridoru, Kazakistanın transit konumu karşısında

en büyük rekabetçisi olabilir. Böylesi bir durumda, Kazakistanın Çin ve Avrupa arasındaki kargo taşımacılığından elde ettiği transit gelirinin azalabileceği de tahmin edilebilir. Günümüzde Çin-Orta Asya-Avrupa arasındaki çok taraflı yük taşımacılığında Kazakistan önemli rol oynamaktadır. Örneğin, 2019da Kazakistanın demiryolu üzerinden gerçekleşen transit yük hacmi 17,5 milyon ton olarak gerçekleştirmişken, yükün %75,6sını Orta Asya ülkeleri (Özbekistan 7,1 milyon ton ve Kırgızistan 2,26 milyon ton), %13,8ini Çin, %7,1ini Avrupa Birliği (AB) ve %2,8ini Rusya oluşturmuştur. Ayrıca, Kazakistan üzerinden karayoluyla taşınan transit yük hacmi 1,93 milyon ton olarak gerçekleşmişken, Çinden AB ülkelerine 14 bin ton ve Orta Asya ülkelerine 779 bin ton, Orta Asya ülkelerinden Çine 5,4 bin ton ve ABye 106,5 bin ton yük nakledilmiştir.

Özet olarak, Çin, Kırgızistan ve Özbekistan arasında kara ve demiryolu taşımacılığını kapsayan çok modlu yeni bir uluslararası ulaşım koridoru oluşması, gerek Çin, Kırgızistan ve Özbekistan arasındaki ticari-ekonomik ilişkileri, gerek Çinin çok taraflı ulaşım politikası gerekse bölgesel etkisi açısından önemli bir gelişme olarak değerlendirmek mümkündür. Üzerinde durulması gereken başka bir husus, yeni ulaşım koridorunun sadece Çinin jeo-ekonomik ve jeo-stratejik çıkarları için veya Çin mallarının pazar arayışı için planlanmamış olmasıdır. Bu bağlamda, Özbekistan ve Kırgızistan, söz konusu yeni ulaşım koridorunun potansiyelini kullanarak Çine ihracatını artırmaya çalışmalıdır. Ayrıca, transit bir ülke olarak Kırgızistan, yeni ulaşım koridorunun getireceği olası taşımacılık geliri ve istihdam imkanından yararlanabilmelidir. Bu bağlamda tabii ki Kırgızistanın ulaşım altyapısı ve taşımacılık hizmetlerini geliştirmesi ve bölgesel entegrasyona önem vermesi de lazımdır.

<https://eurasian-research.org/tr/publications/e-bulletin>

Kaynak/Source: