

# KUZEY-GÜNEY KORİDORU: YENİ EKONOMİK CEPHE

Mokhmad Akhiyadov



**INSAMER**  
İHH İNSANİ VE SOSYAL ARAŞTIRMALAR MERKEZİ  
IHH HUMANITARIAN AND SOCIAL RESEARCH CENTER  
مركز البحوث الإنسانية و الاجتماعية

Referans için: Akhiyadov, Mokhmad, "Kuzey-Güney Koridoru: Yeni Ekonomik Cephe", İNSAMER, 14.11.2018.

 Analiz

Günümüzde küresel jeoekonomik rekabeti şekillendiren unsurlardan biri uluslararası ulaştırma koridorlarıdır. Bunun farkında olan Rusya, İran ve Hindistan da 23 Kasım 2018'de bir araya gelerek Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (KGUK) projesini görüşmeyi planlamaktadır.

2002'de imzalanan bir anlaşma ile temeli atılan KGUK, kara, tren ve deniz yolu güzergâhlarından oluşan 7.200 kilometrelik bir ulaşım ağıdır. Güneydoğu Asya'yı Kuzey Avrupa'ya bağlayacak olan KGUK iki güzergâhtan oluşmaktadır. Ana güzergâh, Hindistan'ın liman kenti Mumbai'de başlayıp İran'ın Basra Körfezi'ndeki Bender Abbas ve Hazar Denizi kıyısındaki Bender Enzeli limanlarından geçerek deniz yoluyla Rusya'nın Astrahan şehrine ulaştıktan sonra, buradan demir yolu ile St. Petersburg şehrinden geçerek Avrupa'ya varacaktır. Aynı zamanda, KGUK bünyesinde Batı Hazar (veya Azerbaycan) güzergâhı

inşaatının tamamlanması durumunda ise, Rusya'nın St. Petersburg şehri, Azerbaycan'dan geçecek olan demir yolu ile İran'ın Bender Abbas Limanı'na doğrudan bağlanmış olacaktır. Bu çerçevede Azerbaycan ve İran'ın demir yolu sistemlerini birbirine bağlamak için inşa edilen ve Batı Hazar güzergâhının son eksik kısmı olan Astara-Raşt-Kazvin demir yolunun açılışının 2018'de yapılması planlanmaktadır.

Öte yandan son zamanlarda KGUK ile ilgili çıkan haberlerde Azerbaycan'dan bahsedilmiyor olması; Rusya, İran ve Hindistan'ın Azerbaycan güzergâhından vazgeçip İran'ı deniz yolu üzerinden doğrudan Rusya'ya bağlayan ana güzergâh konusunda anlaşmalarını göstermektedir. Ancak KGUK projesi ile ilgili nihai kararın 23 Kasım'da yapılması planlanan görüşmeler neticesinde kesinleşmesi beklenmektedir.



**INSAMER**  
İHH İNSANİ VE SOSYAL ARAŞTIRMALAR MERKEZİ  
IHH HUMANITARIAN AND SOCIAL RESEARCH CENTER  
مركز البحوث الإنسانية و الاجتماعية



Günümüzde Güney Asya ile Avrupa arasındaki yük taşımacılığında ana yol olarak kullanılan Süveyş Kanalı'na rakip olması beklenen KGUK'un taşımacılık maliyetlerini %30, sevkiyat süresini de %40 azaltacağı öngörülmektedir. Örneğin, Hindistan ile Rusya arasındaki yük taşımacılığı süresi 40 günden 16-21 güne düşecektir. Aynı zamanda, KGUK yıllık 20-30 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahip olacaktır.

KGUK ile ilgili öne sürülen iddialardan en önemlisi, Süveyş Kanalı'na alternatif koridor olmasıdır. Bu öngörüğü önemli bulmakla birlikte, tam olarak doğru olmadığını da belirtmek gerekmektedir. Asya'dan gelen ürünlerin Afrika kıtasını dolaşmaksızın Avrupa'ya ulaşmasını sağlayan Süveyş Kanalı'ndan yılda 60 milyon ton yük taşınmaktadır. Ancak yukarıda da belirtildiği gibi, KGUK için bu rakam 30 milyonu geçmemektedir. KGUK temel olarak çabuk

bozulduğu için Süveyş Kanalı'ndan taşınma imkânı olmayan ürünlerin taşınması amacıyla inşa edilmektedir. Örneğin, Hindistan KGUK'un faaliyete geçmesiyle birlikte sebze ve meyve ihracatını arttırabilecektir. Kısacası, KGUK'un hayata geçmesiyle Süveyş Kanalı'nın büyük kayıplara uğrayacağından bahsetmek mümkün değildir. Buradan yola çıkarak KGUK'un Süveyş Kanalı'na alternatif olmaktan ziyade, onu tamamlayan bir proje olduğunu belirtmek gerekmektedir.

KGUK, Çin Halk Cumhuriyeti tarafından geliştirilen ve tarihi İpek Yolu'nu canlandırmayı amaçlayan Tek Kuşak Tek Yol (TKTY) projesine karşı bir cevap olarak Hindistan tarafından tasarlanmıştır. Teoride, KGUK ve TKTY projeleri birbiriyle rekabet etmek yerine birbirini tamamlayan ulaştırma koridorları gibi görünmelerine rağmen meselenin jeopolitik ve jeoekonomik boyutlarına bakıldığında böyle bir

iş birliğin mümkün olmadığı anlaşılmaktadır. Bunun altında yatan iki neden vardır. Birincisi, Hindistan'ın bölgede artmaya devam eden Çin nüfuzundan rahatsız olmasıdır. İkincisi ise Hindistan, Pakistan ve Çin arasındaki Keşmir sorunudur. Bu sebeplerden dolayı Hindistan, Çin'in KGUK projesine dâhil olmasından çekinmektedir.

KGUK'u anlayabilmek için, bu ulaştırma koridoruna katılmak isteyen, ancak Hindistan engeline takılan Pakistan'ın pozisyonunu da açıklığa kavuşturmak gerekmektedir. Azerbaycan 2005'te projeye dâhil olur olmaz Pakistan ile görüşmeleri başlatmış ve Pakistan'ın KGUK'a katılmasını teklif etmiştir. Bu planın gerçekleşmesi durumunda, KGUK'un Pakistan'daki Gwadar Limanı'na ve oradan da Çin-Pakistan Ekonomik Koridoruna (CPEC) bağlanması amaçlanmıştır.

CPEC, Çin tarafından hayata geçirilmeye çalışılan İpek Yolu projesinin önemli bir parçasıdır. Ayrıca Çin hükümetinin planına göre, Pakistan'ın Gwadar Limanı, XXI. yüzyıl deniz İpek Yolu'nun kilit noktalarından biri olacaktır.

Ancak Hindistan, doğal olarak CPEC'e karşı çıkmaktadır. Çin ile Pakistan arasındaki yakınlaşma ve her iki ülkenin de Hindistan ile toprak sorununun olması, Hindistan tarafında ciddi kaygılar doğurmaktadır. Dolayısıyla her ne kadar Pakistan tarafı KGUK'a katılma teklifini olumlu karşıladığını ve değerlendirme

aşamasında olduğunu söylese de Hindistan'ın buna karşı çıkacağını tahmin etmek zor değildir.

Gelişmeler hangi yönde seyrederse seyretsin, KGUK'un faaliyete geçmesiyle birlikte, ekonomisi büyümeye devam eden Hindistan için Rusya aracılığıyla Avrupa pazarına yeni bir "kapı" açılmış olacaktır.

Ayrıca, jeoekonomik açıdan bakıldığında KGUK, Rusya için de önemlidir. Çünkü söz konusu ulaştırma koridoru, ABD tarafından yaptırımlar uygulandığından dolayı petrolünü ihraç etmekte sorunlar yaşayan İran'ın Rusya'ya olan bağımlılığını arttırmaktadır. Nitekim İran, Avrupa'ya yönelik petrol ihracatını Rusya üzerinden gerçekleştirmek istediğini şimdiden açıkça dile getirmektedir.

KGUK'un faaliyete geçmesiyle birlikte ortaya çıkacak olan belki de en önemli sonuç, projede yer alan ülkeler arasındaki ticaretin artacak olmasıdır. Şu anda projenin parçası olan ülkeler arasındaki ticaret hacmi son derece düşüktür. Örneğin, 2017'de Rusya ile Hindistan arasındaki dış ticaret hacmi 11 milyar dolar iken, Hindistan-Çin arasındaki ticaret hacmi 10 kat daha fazladır. Rusya ile İran arasındaki ticaret hacmi ise sadece 2 milyar dolardır ve rakam Çin-İran arasındaki ticarettten 30 kat daha düşüktür. Dolayısıyla Hindistan, İran ve Rusya'nın KGUK projesi ile ulaşmak istediği en önemli hedeflerden biri, aralarındaki ticari ilişkileri arttırmaktır.