

AVRASYA EKONOMİ BİRLİĞİ (AEB) VE TEK KUŞAK TEK YOL (TKTY) PROJELERİNİN KARŞILAŞTIRMALI ANALIZI

COMPARATIVE ANALYSIS OF THE PROJECTS OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION (EEU) AND THE SILK ROAD ECONOMIC BELT (SREB)

ЕВРАЗИЯ ЭКОНОМИКАЛЫК БИРЛИГИ (ЕЭБ) ЖАНА «ЖИБЕК ЖОЛУ» ЭКОНОМИКАЛЫК АЛКАГЫ (ЖЖЭА) ДОЛБООРЛОРДУН САЛЫШТЫРМАЛУУ АНАЛИЗИ

Özet: Rusya Federasyonu Avrasya alanında büyük bir devlettir. Çin ise dünyada en güçlü ekonomi göstergelere sahiptir. "Avrasya Ekonomik Birlik" ve "Tek Kuşak Tek Yol" (bundan sonra AEB, TKTY) projelerinin ilan edildiği günden beri uzmanlar arasında yoğun bir şekilde incelenmektedir. Bu iki proje iki büyük devlet tarafından sunulan günlük projelerindedir. Dahası bu iki projenin birleştirilmesi üzerinde çalışmalar da hız kazanmaktadır. Bu makalede iki projenin güçlü ve zayıf yönleri değerlendirilerek ikisinin birleşip birleşmeyeceğini incelenecektir. Ayrıca bu konu ile ilgili çalışmalar incelenip, belli bir sonuç çıkarılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Avrasya Ekonomik Birlik, Tek Kuşak Tek Yol, Çin, Rusya, Entegrasyon, Kırgızistan, Kazakistan, Orta Asya, Nurly Jol Projesi, Avrasya.

Abstract: The Russian Federation is a large state in the Eurasian area. China has the strongest economic indicators in the world. Since, proclamation of the "Eurasian Economic Union" and the "One Belt One Road" projects have been intensively studied among experts. These two projects are current projects presented by two major states. Moreover, the number of works about combining these two projects is also increasing. In this article, the strengths and weaknesses of the two projects will be evaluated and whether the two will merge together will be examined. In addition, studies on this subject are examined and a certain conclusion will be drawn.

Keywords: EEU, OBOR, SREB, Russia, China, Central Asia, Integration, Eurasian, Nurly Zhol, Kazakhstan, Kyrgyzstan.

Аннотация: Ресей Федерациясы Евразия мейкиндигинде ири мамлекеттердин бири болуп табылат. Кытай дүйнөдөгү күчтүү экономикалык көрсөткүчтөргө ээ. Евразия Экономикалык Бирлиги жана «Жибек Жолу» Экономикалык Зонасы долбоорлору жарыяланган учурдан бери көп эксперттер арасында изилденген. Бул эки долбоор эки ири мамлекеттер тарабынан сунушталган. Андан тышкары, бул эки долбоорлорду бириктирүү жөнүндө изилдөөлөр саны да өсүп жатат. Бул макалада, эки долбоорду күчтүү жана алсыз жактары жана долбоорлордун потенциалдуу келишпестиктеринин салыштырмалуу анализи өткөрүлөт. Мындан тышкары, бул тема боюнча изилдөө каралып, бир жыйынтыкка келет.

Түйүндүү сөздөр: Кытай, Орусия, ЕЭБ, ЖЖЭА, Орто Азия, Интеграция, Евразия, Казакстан, Кыргызстан, Нурлы Жол.

GİRİŞ

Son yıllarda Rusya'nın "Avrasya Ekonomi Birliği" (AEB) ve Çin'in "Tek Kuşak Tek Yol" (TKTY) büyük projeleri uluslararası ilişkilerde güncel konulardan biridir. Uluslararası ilişkiler alanında çalışan uzmanlara göre, AEB projesi Rusya'nın eski Sovyet ülkelerini mümkün olduğunca, ekonomik araçlarla bir araya getirmesi amacıyla ortaya çıkmıştır. TKTY projesi ise Çin'e ülkenin batısındaki ekonomik kalkınmayı teşvik etmek ve Çin'i hem kara hem de deniz yoluyla Avrupa'ya bağlamak gibi amaçlarla ortaya çıkmıştır.

Her iki proje de Rusya ve Çin'in modern bir ulaşım ve lojistik altyapısı oluşturarak Avrasya bölgesindeki etkinliğini artırma amacı taşımaktadır. Bu projeler sadece transit ücretlerden elde edilen gelirlerin ve Avrasya bölgesinin ülkelerinin ekonomilerine sağladığı finansal katkı ve ulaşım ağlarının güçlenmesi açısından değil, aynı zamanda ülkelerin işbirliğinin de geliştirilmesi açısından oldukça önemlidir. Bölgedeki tüm ülkeler AEB'ye üye olursa ve tek bir ekonomik Pazar haline gelirse bölge ülkelerinin küresel pazara katılımında da önemli avantajlar sağlanmış olur.

Teknik açıdan AEB ve TKTY gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve karşılıklı ticaretin gelişmesinin önündeki engellerin kaldırılmasını amaçlamaktadır. AEB ve TKTY için ortak bir pazarın, özellikle nakliye ve lojistik hizmetlerinin taşınması, oluşturulması ve tanıtılması için birleştirilmesi son derece önemlidir. Çin, giderek artmakta olan enerji kaynaklarının yetersizliği ve Ortadoğu ve Afrika'dan deniz yoluyla teslim edilmesiyle ilgili sorunları bir şekilde çözüme kavuşturmak zorundadır. TKTY çerçevesinde oluşturulması beklenen yeni deniz, demiryolu ve boru hattı altyapısı bu sorunun çözülme olasılığının ne kadar mümkün olup olmadığını sorusuna açıklık getirmeyi amaçlamaktadır. (Syroejkin, 2016) Makale de bu sorunun cevabı aranmaktadır.

1. Avrasya bölgesindeki AEB ve TKTY Projelerinin Ortaya Çıkış Süreci.

Avrasya Ekonomik Birliği fikri ilk defa 1994'te Kazakistan Cumhurbaşkanı N.A.Nazarbaev tarafından eski SSCB ülkelerini ekonomik bağla bir araya getirme fikriyle ortaya çıkmıştır. 1996'da Rusya, Kazakistan ve Beyaz Rusya liderleri Kırgızistan Cumhurbaşkanı ile anlaşma imzalamışlardır. Bu anlaşmaya 1998'de Tacikistan Cumhuriyeti de katılmıştır. Ayrıca 2000 yılında ortaya çıkan yeni bir entegrasyon Avrasya Ekonomik Topluluğu (AET) yapısının kurulmasına yol açmıştır. 2007'de Tek Gümrük alanı ve Gümrük Birliği'nin oluşturulmasına ilişkin anlaşma imzalanmıştır. 18 Kasım 2011'de ise Avrasya Ekonomik Entegrasyonu ile ilgili bildiri imzalanmıştır. (V.L.Erohin, 2017)

2013 tarihi Avrasya Entegrasyon süreci için önemli bir dönemdir. 3 Eylül 2013'da Ermenistan Cumhurbaşkanı Serj Sarkisyan ülkenin GB ve TEB'e katılma niyetini belirtmiştir. Böylece 29 Mayıs 2014'te Astana'da, AEB kurulmasına ilişkin Alexander Lukaşenko, Nursultan Nazarbayev ve Vladimir Putin tarafından anlaşma imzalandı. Aynı yıl Kırgızistan Cumhurbaşkanı Almazbek Atmabaev tarafından AEB'ne antlaşmasını imzalamışlardır. Böylelikle 1 Ocak 2015'te Avrasya Ekonomik İşbirliği faaliyetlerine başlamıştır. "Tek Kuşak, Tek Yol" projesini ilk defa Çin Cumhurbaşkanı Şi Ciping'in 2013'da Kazakistan ve Endonezya devletlerini ziyareti sırasında ilan etmiştir. 16 Eylül 2013'de Şi Ciping Astana'da Nazarbayev Üniversitesi'ndeki konuşmasında son 20 yıl içinde Avrasya ve Çin arasındaki ilişkinin hızlı bir şekilde geliştiğini belirtmiş ve TKTY projesini sunmuştur. Yeni Çin "Tek Kuşak, Tek Yol" projesi iki hattan oluşmaktadır. Yani "İpek Yol

Ekonomik Kuşak" ve " XXI yüzyılın deniz ipek yolu". (Karağöl, 2017) Resmi bilgilere göre TKTY projesi Avrasya topraklarının çoğu alanını içine almaktadır. Gelişmiş, gelişmekte olan ve yeni ekonomilerinde içinde yer aldığı 66 ülkeyi kapsamaktadır. "Tek Kuşak Tek Yol" projesi sunulduktan sonra uzmanlar aralarında aktif bir şekilde bu proje üzerinde çalışmalar başlamıştır. Temel olarak uzmanlar bu projenin olumlu bir proje olduğuna işaret etmişler ve desteklenmişlerdir. Böylece TKTY projesini uygulamak için Mart 2015'te Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Dışişleri Bakanlığı ve Ticaret Bakanlığı tarafından "İpek Yolu'nun ekonomik bölgesinin ve 21. yüzyılın deniz ipek yolunun yapımını teşvik etmek için bir vizyon ve eylemler" adlı bir proje bildirisi yayınlanmıştır. Bu şekilde 28 Mart 2015'te ilan edilen bu belge, bu günden itibaren Çin Cumhuriyeti'nin Dış siyasetini belirlemeye başlamıştır.

2. AEB ve İYEK Projeler Üzerindeki Çalışmaların Analizi.

AEB ve TKTY projeleri ile ilgili pek çok çalışma yapılmıştır. Bu çalışmaların arasında "Tüketme, birleşme veya çatışma? ŞİÖ, İpek Yolu Çin Projesi ve Birleştirilmiş Enerji Sistemi: Avrasya'da işbirliği imkânı." Prof. S.G.Luziyenin, "Büyük Avrasya Ortaklığı"nın Rusya, Çin Ve Konturları." V.E.Petrovski, "AEB ve TKTY projelerinin birleşimi." K. Syroejkin, " Bölgeselciliğin Batılı olmayan bakışları: Çin'in Yeni İpek Yolu ve Rusya'nın Avrasya Ekonomik Birliği" M. Kaczmarek ve diğerleri sayılabilir.

K.Syroejkin'e göre AEB ve TKTY gerçekçi bir projedir. Ayrıca bu çalışmada iki projenin amaçlarının farklı olduğunu ve bir çok alanda iki projenin birleşmesinin zor olduğunu belirtmektedir. K.Syroejkin'e göre eğer iki devlet Avrasya topraklarında sorumluluk bölüşümü konusunda anlaşabilirse pratik olarak bu işbirliği gerçekleştirilebilirler. Hatta iki devlet arasında Çin Devlet Başkanı'nun 2015 yılında Orta Asya ve Rusya ziyareti sırasında imzaladığı belgelere göre böyle bir anlaşma gerçekleşmiştir. Ancak yine de bu iki projenin birleşmesi konusunda bazı sorunların olduğu da ifade edilmektedir. (K.Syroejkin, 2017)

Rusya AEB projesi içerisinde daha çok kendi ekonomik gücü, yeni modern ulaştırma iletişim modernizasyonu ve oluşturulması üzerinde değil, daha çok Sovyet sonrası ülkelerde Avrasya projesinin avantajları ve içindeki siyasi bileşeni güçlendirme ihtiyacı konusunda ikna etmektedir ve Rus çıkarları alanından jeopolitik rekabetlerini çıkarmak üzerinde çalışmaktadır. Çin projesi üye devletler için daha avantajlı koşullar sunmaktadır, üye devletlerin endüstriyel gelişimi için ve dünya piyasasında önemli bir yer almak için iyi koşullar sunmaktadır. Bu nedenle Avrasya alanındaki devletler ağırlığın daha çok Çin projesinde olduğunu belirtmektedirler. Örneğin Kazakistan kendi devlet stratejik programı ile Çin projesini birleştirmek sonucunda Çin devletinin Kazakistan ekonomisine yatırımları 70,6 milyar doları aşmıştır. Aynı zamanda, Çin'in önemli bir hissedarı olduğu bölge ülkelerinin ekonomileri için artan sayıda ulaştırma altyapısı ve diğer önemli tesisler ve bölge ülkelerinin Çin'deki kredi bağımlılığı hacmi giderek artmakta ve sadece Çin'in lehine sonuçlar ortaya çıkarmaktadır. Çin daha çok yatırımlarını bu ülkelerin enerji, hammadde, hizmetler, imalat, telekomünikasyon ve gayrimenkul alanlarına yapmaktadır. Çin ve Rusya projelerini birleştirme sürecinde aşağıdaki genellemeleri söyleyebiliriz: TKTY ve AEB arasındaki birleşme üzerinde çalışmalar Haziran 2015'te başlasa da hala pratik olarak tam gelişim yoktur. Hatta Kazakistan örneğindeki gibi iki taraflı iş birliği daha ileriye gitmiştir. Yani Kazakistan "Nurlu Jol"

ile Çin "EKİY" projelerinin birleşimi olumlu sonuç göstermektedir. (S.Luziyanin, 2017)

2015'in yazında iki ülkenin Avrasya projelerinin birleşmesi için umut vaat eden mutabık bir vizyon ortaya çıkardılar, özel olarak belgelenen Rusya Federasyonu ve Çin Halk Cumhuriyeti'nin ortak bir bildirisi imzalamışlar. Çalışma Grubu çerçevesinde her iki ülkenin dışişleri bakanlıklarının temsilcilerinin de katılımıyla AEB inşaat sürecinin ve İpek Yolu Ekonomik kuşağının birleşme üzerine pratik mekanizmalar başlatılması için destek dile getirilmiştir. "Rusya Federasyonu ve Çin'in Orta Asya üzerindeki etkisi" isimli analitik makaleye göre AEB gümrük birliği ile Çin'in bölgedeki ve Avrupa'daki serbest ticaret isteği arasında temel ilişkiler ortaya çıkmıştır. Ayrıca Orta Asya devletleri kendi planları olması nedeniyle serbest ticari ilişkiler kurmak zordur. Yani bu iki projelerin ana sorunlarının başında hukukun üstünlüğü, sağlık, eğitim veya çevrenin korunması konularına çok az yer verilmesi gelmektedir. (D.Borisov, 2017)

Bu makaleye göre yakın gelecekte iki proje paralel olarak çalışacaktır, yani EKİY daha çok iki taraflı ticarete, yatırımlara ve altyapılara daha çok dikkat etse, AEB daha çok üyeleri arasındaki iç işbirliğine dikkatini çevirecektir. Dahası Çin projesi AEB projesini büyük güç sayarak Rusya'ya meşruluk kazandırmaktadır. Bilindiği gibi Ukrayna krizinden sonra Batı tarafından bir süre yaptırımlara maruz kalan Rusya için Çin iyi bir fırsat kazandırmıştır. Milli araştırma üniversite uzmanı Timofey Bordaçev'a göre "Rusya'nın genel amacı Çin projesini AEB projesini güçlendirmek ve geliştirmek için bir enstrüman haline getirmektir. Ancak iki projesini birleşmesi üzerinde bir süre sorunlar da yer almaktadır. Bu sorunlar içerisinde Orta Asya devletlerinin Çin'e karşı tutumları ana sorunlardan biridir. Rus yetkililerin AEB üyelerini, İYEK'a katılımlarını koordine etmeye teşvik etme çabaları bir sonuç vermemiştir. Ayrıca, Çin, İpek Yolu'nun ekonomik kuşağı boyunca ticaret engellerini azaltmayı taahhüt ederken ABE, ithalat için nispeten yüksek tarifelerle bir gümrük birliği kurmuş ve Çin ürünlerine karşı anti-damping soruşturmaları başlatmıştır.

3. "AEB" Ve "İYEK" Avrasya Alanındaki Yetkisi

AEB ve İYEK Avrasya alanında önemli yetkiye sahiptir. Bir taraftan Rusya'nın bu topraklarda büyük bir tarihsel geçmişi olması, diğer taraftan dünya üzerinde büyük ekonomik güce sahip olan Çin yer almaktadır. AEB'i de İYEK'i de Avrasya ekonomik gelişim, siyasi istikrarlık, güvenlik alanlarında önemli rol oynamaktadır. Yukarıda söylendiği gibi iki projede Avrasya topraklarında farklı ancak bazı noktalarda aynı olan hedefleri izlemektedir. Buna göre her iki ülkenin de amacı belli bir işbirliği kurarak kendi yetkilerini genişletmektir. Bu nedenle diğer ülkeler sisteme entegre olmak istemekte ancak kendi bağımsızlıklarını kaybetmek istememektedirler. Çin, Avrasya kıtasında devletler için önemli bir ticaret ve yatırım ortağı olmak ve Avrupa ile ticaret için yeni yollar açmak istemektedir. Bu nedenle Orta Asya Çin devletinin dış siyaseti için önemli bir alandır. Orta Asya'da ekonomik işbirliğini kolaylaştıracak iki geniş ulaşım koridoru boyunca ulaşım ve enerji altyapısının geliştirilmesi için daha büyük önem vermektedir. Çin'i Kazakistan ve Rusya üzerinden Avrupa'yı birbirine bağlayan "Yeni Avrasya Köprüsü" ekonomik koridoru mevcut demiryolu ve yol altyapısına dayanıyor ancak yenilerini inşa etmeyi vaat etmiyor. Bu nedenle, Çin, Sincan'ı, Rusya'yı atlayarak Kırgızistan, Tacikistan, Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan ile bağlantılı olacak ekonomik koridor Çin-Orta Asya-Batı Asya'nın ikinci rotasının geliştirilmesine daha fazla önem vermektedir. AEB dış ithalat için

tarifeler belirlerken, sınırları dahilinde mallar, emek, hizmetler ve sermayenin serbest dolaşımını kolaylaştırmaktadır. Ancak bu makaleye göre AEB büyük ekonomik entegrasyona acele etmiyormuş. Birçok uzmanlara göre AEB Rusya için iyi, ancak diğer üye devletleri için hiçbir şey sunmamaktadır. Bu sözler istatistik tarafından desteklenmektedir. 2016 yılının ilk dokuz ayında Kazakistan'ın AEA üye ülkeleri ile olan ticareti, 2015 yılının aynı dönemine göre yüzde 26,4 oranında azalmıştır. Böylece birçok elitler ve iş adamları AEB üyeliğinden hayal kırıklığına uğramışlardır. Zira onlar her iki ülkede güçlü bir siyasi güç temsil etmiyorlarmış. AEB tarafına daha bir olumsuz eleştiri olarak, AEB'nin Potansiyel üyeleri bulmak için tüm gücü ile mücadele etmesiymiş.

SONUÇ

Sonuç olarak söylenebilir ki iki projenin birleşmesi daha çok Rusya devleti istemektedir. Çünkü Rusya, Çin yatırımları aracılığıyla kendi altyapısını, demir yollarını ve ekonomisinin bazı alanlarını iyileştirmek istemektedir. Böylelikle Rusya küresel ekonomi piyasasına daha rahat entegre olabilecektir. Diğer taraftan Rusya Çin'in genişlemesinden ve Çin'in Orta Asya üzerinde nüfuzunun artmasından korkmaktadır. Bu nedenle çoğu uzmana göre Rusya'nın Çine ihtiyacı Çin'in Rusya'ya olan ihtiyacımdan çok daha fazladır.

Çin'in yeni bir stratejik plan çerçevesinde ekonomik kalkınma için yeni bir istikamet çizmektedir. Yani kendi mallarının üretimini artırarak, tüketimi ve pazarlamayı genişleterek Avrupa pazarlarına ulaşmayı hedeflemektedir. Bu hedefine yetişebilmek için Çin malların Avrupa piyasalarına güvenli ve engellenmeden geçişi için koşulların oluşturulmasını amaçlamaktadır.

Bu alanda çalışan birçok uzmanlara göre AEB ve İYEK projelerinin Avrasya kıtasına gelecekte derin bir etkisinin olması beklenmektedir. Her ikisinin de önemli ekonomik potansiyelleri vardır. Fakat aynı zamanda politik eksiklikleri de var. İpek Yolu ve AEB projeleri ekonomik, ticaret, yatırım ve bölgedeki işbirliğinin yaygınlaştırılması için büyük umutlar sunmaktadır. Çin ve Rusya'nın etkisi yoğunlaştıkça, Orta Asya'da rekabet alanlarının sınırlarının ötesine geçmemek için aralarında rekabet yaratmamak için çalışmak gerekmektedir. Ekonomik büyümeyi hızlandırmak, Orta Asya ülkelerinin ve Avrasya kıtasının diğer bölgelerinde fayda sağlayacak pratik beceriler ve yenilikler geliştirmek için daha fazlasını yapabilecek birileri için rekabet etmek gerekmektedir. Ayrıca bu iki proje arasında daha çok Çin projesinin ağırlık kazandığını söylemek mümkündür. Zira İYEK projesi Orta Asya devletleri için karlı bir teklif sunmaktadır. AEB tarafından böyle bir durum sözkonusu değildir. Tabi ki Çin tarafından sunulan karlı tekliflerin ne gibi riskleri olduğunu da şimdiden kestirmek kolay görünmüyor.

Kaynakça

1. Evraziskaya Ekonomičeskaya integratsiya: tsifry i fakty (2017). (2017). 1. Moskova.
2. D.Borisov. (2018 12 2017 z.). O vliyaniı Rossiskoi Federatsii i Kitaya na Tsentralnuyu Aziuu. Almaty, Kazahstan.
3. K.Syroejkin. (28 12 2017 z.). Sopryajeniye ESES i EPŞP. Moskova, Russya.
4. Karagöl, T. (2017). Modern İpek Yolu Projesi. Siyasi Ekonomi ve toplum Araştırmaları, 1-2.
5. S.Luziyanin. (28 12 2017 z.). Odin Poyas Odin Put. Rossiskaya Proektsiya i Problemy Sopryajeniya. Almaty, Kazhstan.
6. Syroejkin. (2016). Sopryajenie EAES i EPŞP. 2(31).
7. V.L.Erohin. (2017). One Belt One Road Initiative: Risks Associated with Russia's Engagement and Convergence with the EEU. Moscow: Moscow Press.