



JOURNAL OF SOCIAL AND HUMANITIES SCIENCES RESEARCH

Uluslararası Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırma Dergisi

Open Access Refereed e-Journal & Refereed & Indexed

Article Type	Research Article	Accepted / Makale Kabul	08.12.2019
Received / Makale Geliş	30.09.2019	Published / Yayınlanma	10.12.2019

ÖZBEKİSTAN - GÜNEYDOĞU ASYA'NIN DIŞ TİCARİ İLİŞKİLERİNİN GELİŞTİRİLMESİNDE YENİ ULAŞIM KORİDORLARININ ÖNEMİ (GÜNEY YÖNLERİ ÖRNEĞİ)

SIGNIFICANCE OF NEW TRANSPORT CORRIDORS IN THE DEVELOPMENT OF ECONOMIC RELATIONS OF UZBEKISTAN - SOUTH-EAST ASIA (ON THE EXAMPLE OF THE SOUTHERN DIRECTIONS)

Öğr. Gör. Sirojiddin USAROV

Semerkant Devlet Üniversitesi, Tarih Fakültesi, Tarih Bölümü Doktora Öğrencisi, Semerkant /
ÖZBEKİSTAN, ORCID: 0000-0003-0009-1865



Doi Number: <http://dx.doi.org/10.26450/jshsr.1604>

Reference: Usarov, S. (2019). Özbekistan - Güneydoğu Asya'nın dış ticari ilişkilerinin geliştirilmesinde yeni ulaşım koridorlarının önemi (Güney Yönleri Örneği). *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 6(46), 3886-3893.

ÖZET

Günümüzde hızla devam eden küreselleşme süreci, ekonomisini büyütme isteyen ülkeleri daha sağlam dış ilişkileri üretmeye zorlamaktadır. Artık zengin iç kaynaklar bir ülkenin ekonomik gelişmişliğinin göstergesi değildir. Bu yüzden ki ülkeler ilk önce karşılıklı çıkar sağlayan dış ticari ilişkileri pekiştirme çarelerine bakmaktadırlar. Özbekistan'ın bulunduğu konum Merkezi Asya için jeostratejik öneme arz etse de bölgedeki diğer ülkeler gibi Özbekistan da uluslararası deniz ulaşımına kapalı bir ülkedir. Sovyetler döneminde kuzey ulaşım koridorlarını kullanan Özbekistan'ın güney, doğu, batı uluslararası ulaşım koridorlarına bağlanmamış olması, bağımsızlığını yeni kazanan bu ülkenin ilk yıllarda dış ticarete açılma imkanlarını zorlaştırmıştır. Dünya genelinde su yollarının dış ilişkileri gerçekleştiren öncü trafik olduğu bir dönemde, Özbekistan'ın deniz yoluna yakın, daha az masraflı çıkış yolunu bulma arzusu dış ticari-ekonomik ilişkiler bağlamında çözülmesi gereken en önemli meseleye dönüştü. Çünkü Özbekistan, coğrafi konumuna göre, uluslararası deniz yoluna ulaşmak için denize kıyısı olan en az bir devletin topraklarından geçmesi gereken dünyadaki iki devletten birisidir (Stark ve Ahrens, 2012: 12). Özbekistan, her ne kadar Sovyetler Birliği'ne bağlı olup sonradan bağımsızlığına kavuşan ülkelere demir yolları ile bağlanmış ise de Doğu Asya, Orta Doğu, Güney Doğu Avrupa, Amerika ve Afrika ülkeleri ile ticari ilişkiler kurabilmesi için deniz yoluna çıkması; yeni ve rahat yolları araması lâzımdır. Nitekim günümüzde Özbekistan, uluslararası ulaşım koridorlarının yaratılmasındaki katkısı sayesinde bugün yaklaşık on uluslararası ulaşım koridorundan yararlanma imkanına sahiptir. Bu koridorlar arasında özellikle gelecek vaat eden proje olarak nitelendirilen, yeni Güney Trans Afgan Ulaşım Koridoru büyük önem taşımaktadır. Makalede, Özbekistan'ın güney ulaşım koridorlarını yaratma çabaları, yeni koridorların Afganistan, Özbekistan ve bölgenin, genel olarak, uluslararası dış ekonomik ilişkilerinin gelişmesindeki önemi, yeni ulaşım koridorları, diğer uluslararası ulaşım koridorlarına bağlanmaya yönelik projeler ve onların Özbekistan Cumhuriyeti ile Güney, Güney-Doğu ülkeleri arasındaki ticari ilişkileri pekiştiren önemli özellikleri irdelenmiştir.

Anahtar kelimeler: Trans Afgan Ulaşım Koridoru, demir yolu, limanlar, ulaşım iletişimasyonu.

ABSTRACT

Nowadays, the rapid globalization process forces countries that want to grow their economy to produce more solid foreign relations. Rich domestic resources are no longer indicative of a country's economic development. For this reason, countries first look at ways to reinforce foreign trade relations that provide mutual benefits. The position of Uzbekistan is of geostrategic importance for Central Asia, like other countries in the region. Uzbekistan is a closed country for international maritime trade routes. The fact that Uzbekistan used northern transportation corridors during the Soviet period, and was not connected to the south, east and west international transportation corridors, making it difficult for the country to gain foreign trade opportunities in the first years. At a time when waterways were the leading traffic for foreign relations around the world, the fact that Uzbekistan had to find a less costly way to the sea became the most important issue to be solved in the context of foreign trade-economic relations. According to its geographical location, Uzbekistan is one of only two doubly landlocked countries

worldwide, i.e. a landlocked country that only borders other landlocked countries (Stark and Ahrens, 2012: 12). Although Uzbekistan had its railway connections with previous Soviet Union countries which subsequently became independent, Uzbekistan still had to find new ways to establish commercial and economic relationships with the Middle East, South, East, South East, Europe, America and African countries. Thanks to its earlier contribution to the creation of international transport corridors, Uzbekistan today has the opportunity to benefit from about 10 international transport corridors. Among these corridors, the new Trans Afghan Transport Corridor, which is great importance, described as a promising project. In this article, Uzbekistan's efforts to create southern transport corridors, the importance of new ones in the development of international foreign economic relations in Afghanistan, Uzbekistan and the whole region in general, projects aimed at connecting the new corridors to other international transport corridors and their relations between the countries and important features that reinforce commercial relations are examined.

Keywords: Trans Afghan Transportation Corridor, railways, ports, transportation communication

1. GİRİŞ

Bağımsızlık arifesinde Özbekistan, kuzeyde uluslararası deniz sularına ulaşabilmek için sadece 3 limanı (Karadeniz'e çıkan İliçevsk-2964 km, Baltık Denizi'ne çıkan Sankt-Petersburg-3849 km ve Uzak Doğu deniz limanlarına çıkan Vladivostok limanları-8610 km) kullanmak zorundaydı. Bu durumda Özbekistan'ın yeni ulaşım koridorlarını geliştirme çabası bölgedeki ülkelerin de katılımı olmadan gerçekleştirilemezdi. Bu olumsuz tablo, Sovyet Birliği'ne bağlı olup bağımsızlığına yeni kavuşan ülkelerin bulunduğu Merkezî Asya'da, büyük güçlerin jeopolitik çıkarlarının karşı karşıya geldiği bir ortamda daha da çetinleşti. Bu zorluğa rağmen, bölge ülkeleri ve bölgeye komşu olan uluslararası deniz sularına kapalı ülkelerin başkanları ile gerçekleştirilen müzakereler sonucunda 1996 yılında Tacan-Serahs-Meşhed demir yolunun yapılması gerçekleştirildi. Bu sayede Özbekistan, kendisini İran ve Türkiye'nin uluslararası deniz limanlarına götüren koridora ulaşmış oldu. Söz konusu koridor; o güne kadar kuzey yönde Özbekistan ürünlerini uluslararası deniz sularına ulaştıran koridora göre, taşıma mesafesini belli oranda kısaltmakla kalmadı, ayrıca yeni pazarlara açılma imkanını da sunmuş oldu. Günümüzde, Özbekistan için çok hayati önem taşıyacak olan yeni doğu, güney-doğu ve güney ulaşım koridorlarının projeleri üzerinde çalışılmaktadır. Bunlardan Güney Trans Afgan Koridoru projesi, gelecek vaat etmesi ve kademeli uygulamaya konmuş olması ile ayrıcalık taşır. Özbekistan'ın mallarını taşıyan diğer koridorlara göre daha kısa olan söz konusu ulaşım koridoru, aynı zamanda hem İran hem de Pakistan limanlarına demir yolu ile ulaşımı sağlayacak, Özbekistan ile Orta Doğu, Güney Asya ve Asya-Büyük Okyanus kıyısı ülkeleri arasındaki mal dönüşümü hacmini daha da artıracaktır.

2. YENİ GÜNEY PROJESİ VE UYGULANMASININ İLK AŞAMASI

11 Eylül 2001 yılında Dünya Ticaret Merkezi'nde meydana gelen patlamaların ardından, ABD önderliğindeki koalisyon güçlerinin Afganistan topraklarına girmesi ile bu ülke yaklaşık yirmi senedir devam eden büyük bir istikrarsızlığa sürüklendi. Arkasından ülkede geçici bir hükümet kuruldu. Koalisyon güçlerinin Taliblerin elinde bulunan önemli stratejik mevzileri ele geçirmesi ile geçici hükümetin elindeki topraklar genişlemeye başladı. Bütün bunlar Afganistan'da göreceli de olsa istikrarın sağlanmasına neden oldu. Bu gelişmelerin sonunda Afganistan'da birçok projeyi gerçekleştirmek için imkan kapılarının aralanması sağlandı.

Bilindiği üzere, Afganistan coğrafi konumuna göre iki bölgenin, yani Merkezî Asya ile Güney Asya'nın bulunduğu noktada bulunmaktadır. Afganistan tarih boyunca bu iki bölgeyi birbirine bağladığı gibi yine tarihin en önemli ticari güzergâhı olan İpek Yolu üzerinde önemli bir konumda idi. İşte bu etkenlerden dolayı, Afganistan'da ulaştırma koridorlarının açılmasından birinci derecede çıkar sağlayacak olan sınır ülkeleri (İran, Özbekistan, Pakistan) ve diğer komşu ülkelerin girişimleri ile yeni Trans Afgan Ulaşım Koridoru projesi geliştirildi. Projenin ilk adımları Özbekistan ve İran tarafından atıldı.

Afganistan, İran için önemli pazar olduğu gibi doğal kaynaklarından faydalanma konusunda iyi bir potansiyel durumundadır. Ayrıca ulaşım ve iletişim açısından da büyük önem arz eder. Çünkü İran Afganistan'dan transit geçiş imkanlarını kullanarak Özbekistan ve Kırgızistan üzerinden Çin ulaşım ağına katılmayı planlamaktadır. Bu da bölgelerarası koridorun geliştirilmesine önemli katkı sağlayacaktır (Zokhidov, 2012: 76).

Özbekistan için, Afganistan'daki istikrarın sağlanması güvenlik açısından önemlidir. Afganistan'la sınırı bulunan ülkeler arasında Özbekistan, Çin'den sonra en kısa sınır hattına (137 km) sahip ülkedir. Ancak Afganistan'ın, Çin sınırını oluşturan ulaşım gücü dağlık bölgeyle karşılaştırıldığında oldukça önemli avantajlar sunmaktadır. Bunun yanında Özbekistan-Afganistan sınırı boyunca, ülkedeki

istikrarsızlık ocaklarının bulunması, terör gurupların etkin hareket ettiği bir bölge olması, bu sınırın kritik sınır hattı olmasına sebep olmakta ve güvenlik meselesini ön plana çıkarmaktadır. Bütün bu dezavantajlarına rağmen Afganistan, Özbekistan'ı uluslararası deniz sularına en kısa mesafede ulaştırılan ülke durumundadır. Bu yüzden, ulaşım-komünikasyon bakımından istikrarlı bir Afganistan, Merkezî Asya ülkelerini, Hint Okyanusu ve Fars Körfezi limanlarına en kısa mesafede bağlayabilecek, Güney Asya ülkelerini ise Avrupa ve Çin pazarlarına ulaştıracak potansiyele sahiptir (URL 1).

18 Haziran 2003 yılında Tahran'da Özbekistan, Afganistan ve İran devlet başkanları tarafından "Uluslararası Trans Afgan Ulaşım Koridorunu Kurma Anlaşması" imzalandı. Anlaşmaya göre "Taşkent-Tirmiz-Mezari Şerif-Şibirğan-Meymene-Herat-Delaram-Milek ve Çahbahar", "Taşkent-Tirmiz-Mezari Şerif-Şibirğan-Meymene-Herat-Dugarun-Bandar Abbas", "Taşkent-Tirmiz-Mezari Şerif-Şibirğan-Meymene-Herat-Dugarun-Meşhed-Tahran-Bazargân" otoyollarının genişletilmesi, yani Tirmiz-Mezari Şerif-Herat üzerinden İran'ın Bandar Abbas ve Çabahar limanına 2400 km uzunluğunda otoyolun yapımı öngörülmüştür (Rakhimov, 2010: 98). Ayrıca gelecekte "Sangan-Herat-Taşkent" demir yolu projesinin de hayata geçirilmesinin önemine dikkate çekilmiştir.

Söz konusu uluslararası resmî belge, Afganistan üzerinden direk okyanus sularıyla buluşan ulaşım koridorunun oluşturulmasında ilk kapsamlı proje olarak nitelendirilebilir. Yalnız, projede dikkatin otoyollara yöneltilmiş olması, onu bugüne kadar Özbekistan tarafından kullanılan ulaşım koridorları arasında verimlilik bakımından daha önemli kılmaz. Çünkü projede kastedilen "Bandar Abbas-Dugarun-Herat-Şibirğan-Mezari Şerif-Tirmiz-Taşkent" ulaşım koridorunun son noktası olan Bandar Abbas limanına kadar Özbekistan'ın malları 1996 yılında kullanıma açılan Tacan-Serahs-Meşhed demir yolu ile ulaştırılabilmektedir. Söz konusu koridorun uzunluğu 2109 km olup 16 günlük bir demir yolu yolculuğu ile Bandar Abbas'a varılabilmektedir; dolayısıyla demir yolu ile aktive edilen bu koridorla Bandar Abbas limanlarından Güney, Güney-Doğu Asya ülkelerinin limanlarına ulaşma imkanı sağlanmış durumdadır (Aripdjanov, 2011: 4). Ayrıca 2005 yılının Mayıs ayında İran'da Bafk-Meşhed demir yolunda Meşhed-Bandar Abbas hattının yapılması ile malların başkent Tahran'a girmeden direk Bandar Abbas'a ulaştırılması sağlanmış ve mesafe daha da kısalmıştı.

Yukarıdaki ulaşım koridorunun bulunmasına rağmen yeni Trans Afgan hattı projesinin ortaya çıkmasının birinci sebebi 2000'li yılların başında Özbekistan ile Türkmenistan arasında yük taşıma meselesinde meydana gelen anlaşmazlık olduğu söylenebilir. İkinci önemli sebep ise Trans Afgan koridorunun Özbekistan'ı en kısa mesafede deniz limanlarıyla buluşturabiliyor olmasıdır. Nitekim Taşkent-Tirmiz-Karaçı hattının uzunluğu 2500 km iken, Taşkent-Tirmiz-Bandar Abbas'ın uzunluğu 3100 kilometredir. Üçüncü sebep ise projede ileri sürülen İran'ın Çabahar Limanı'na kadar Trans Afgan Koridoru ulaşırsa, Güney ve Güney-Doğu ülkelerinden Bandar Abbas Limanı'na ulaşım ortalama 500 km kısalmış olacaktır.

Trans Afgan Koridoru'nda demir yolu yapımının öngörülmesi 18 Haziran 2003 yılında üç taraflı olarak imzalanan "Uluslararası Trans Afgan Koridoru Anlaşması'nın en başarılı yönüydü. Anlaşmanın imzalandığı tarihi takip eden yıllarda bölgede hissedilir değişimler yaşandı. Afganistan'da geçici hükümetin yerine Hamid Karzay başkanlığındaki (7 Aralık 2004) yeni hükümet kuruldu. G. M. Berdimuhamedov'un Türkmenistan'ın başına geçmesi ile (11 Şubat 2007) Özbekistan-Türkmenistan ilişkileri olumlu yönde seyretmeye başlamış ve Trans Afgan Koridoru'nun yapımı ile ilgili çalışmalara başlanmıştır. Bu olumlu gelişmeler dikkatleri Trans Afgan Koridoru'nu demir yolu ağıyla geliştirmeye yöneltti.

2008 yılının Kasım ayında, Bakü şehrinde, Asya Kalkınma Bankası'nın (AKB), Merkezî Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği Programı'na üye ülkelerin bakanlarının katıldığı 7. toplantıda AKB, Özbekistan ve Afganistan hükümetleri tarafından, Trans Afgan Ulaşım Koridoru'nun bir parçası olan "Hayratan-Mezari Şerif-Herat" demir yolunun yapımı konusunda bir memorandum imzalandı. Söz konusu memoranduma göre 2010 yılında Özbekistan demir yolları işletmesi tarafından Afganistan'daki 75 km uzunluğundaki Hayratan-Mezari Şerif demir yolu hattının yapımı tamamlanarak, 2011 yılından itibaren tren seferleri gerçekleştirilmeye başlandı. Günümüzde bu hat üzerinden Afganistan ithalatının yarısının gerçekleştirilmekte olması (Karimova, 2018: 2) projenin ilk aşamasının başarısını ortaya koymaktadır.

Yeri gelmişken vurgulanmalıdır ki Trans Afgan Koridoru "Hayratan-Mezari Şerif-Herat" demir yolu projesinin tamamlanıp ulaşımına açılması ile bu çerçevede, gelecek vaat eden yeni ulaşım hattı projeleri

üretilmeye başlandı. Bu projelere göre Mezari Şerif'ten, Herat'a kadar olan demir yolu hattının tamamlanmasıyla "Kuzey-Güney" projesi çerçevesinde İran'ın yanı sıra Pakistan, Hindistan demir yollarına ve Pakistan'ın Gvadar Limanı'na ulaştıran koridoru geliştirme imkanı ortaya çıkabilir (Xalq Sözi, Eylül 21, 2018). Yani "Mezari Şerif-Herat" demir yolu hattı ek olarak Merkezî Asya-Pakistan istikametinde Zahedan-Kvetta-Karaçi (İran-Pakistan) istikametinde yükleri taşıma imkanı sunabilir (Karimova, 2018). Bu proje ile (İran'ın Çabahar Limanı'na göre, Pakistan'ın Karaçi Limanı'nın daha Güney Asya'da olduğu dikkate alınır) Özbekistan'ın, Güney ve Güney-Doğu ülkeleri ile ticaret yolunu daha da kısaltacağı muhakkaktır.

3. GÜNEY-TRANS AFGAN ULAŞIM KORİDORUNUN GELİŞTİRMESİNE YÖNELİK BUGÜNKÜ GİRİŞİMLER

3.1. "Mezari Şerif – Herat" Demir Yolu Hattı Projesi

Günümüzde Özbekistan hükümeti, (2003 yılında varılan anlaşmaya göre) Trans Afgan Koridoru'nun bir sonraki aşaması olan, Mezari Şerif'ten Afgansitan'ın batısındaki Herat şehrine kadar olan demir yolu hattının yapımının gerçekleştirilmesi çerçevesinde Özbek-Afgan girişiminin hayata geçirilmesini aktif olarak desteklemektedir. 2017 yılının Aralık ayında Afganistan devlet başkanı Eşref Gâni'nin Özbekistan'a ziyareti sırasında "Mezari Şerif – Şibirğan – Meymene – Herat" demir yolu hattının yapılması ile ilgili belgenin imzalanması (URL 2) bu yoldaki en önemli adım oldu. Proje gerçekleştirilirse, Özbekistan demir yolu yapımındaki tecrübesini bu hattın inşasında da ortaya koyabilir. Çünkü "Özbekistan Demir Yolları" şirketi 100 km uzunluğundaki yolu (Hayratan-Mezari Şerif) 8 ay içinde tamamlayarak bu konudaki yetisini ortaya koymuştur (Stoban, 2018: 3).

Söz konusu 760 km olan demir yolu hattı, Hayratan-Mezari Şerif demir yolu hattının devamı olup Trans Afgan Ulaşım Koridoru'nu geliştirmenin önemli ve hemen hemen son aşaması sayılır: 1) Özbekistan'dan Basra körfezi limanlarına nakliye ve kargo hacmi artacak; 2) Afganistan ve Pakistan üzerinden Özbekistan'ın denize erişimi sağlanacaktır (Juraev, 2018: 60). Ek olarak projenin hayata geçirilmesi ile Afganistan, komşuları olan iki devlet, yani Özbekistan ve İran ile demir yolu hattıyla direk bağlanma imkanına sahip olacaktır. Bunun için İran tarafından Trans Afgan Koridoru'nu oluşturmaya yönelik çalışmalar epey önce başlamış olup birkaç proje tamamlanmış durumdadır. İran, İran-Afganistan ulaşım-komünikasyon projesi çerçevesinde Doğu İran'daki Sangan şehrini Herat'a bağlayan 205 km uzunluğundaki demir yolu hattının yapımına başlamıştır (URL 3). Bunun yanında, 2017 yılının Eylül ayında yaklaşık on sene önce başlatılan İran'ın Haf şehrinden Afganistan sınırındaki Şemti şehrine kadar olan demir yolu hattı tamamlanarak kullanıma sunuldu. Bu yol, Haf-Herat hattının bir parçasıdır. Günümüzde Haf-Herat demir yolu hattı yapımını tamamlama çalışmaları sürmektedir (Karimova, 2018). Bu güzergah Afganistan'a, İran üzerinden Avrupa'ya ve deniz bağlantılı uluslararası ulaşım koridorlarına çıkma imkanını sunacaktır (URL 4).

Trans Afgan demir yolu koridorunu, İran demir yollarına bağlama konusunda ileri sürülen diğer bir proje Meşhed'den, Herat'a kadar olan demir yolu hattının yapılmasıdır. Eğer yukarıda bahsettiğimiz Mezari Şerif – Herat demir yolu yapılırsa bu, Meşhed - Herat yolu ile entegre hale getirilebilir. Meşhed – Herat demir yolu hattı projesi ise İran'ın gelecek vaat eden en önemli deniz lojistiği olarak değerlendirilen Çabahar Limanı'na demir yolu yardımıyla ulaşımı sağlamış olacaktır. Çünkü Çabahar Limanı'na ulaşmak için mevcut demir yolu hattı Türkmenistan'ın Çarcuy ve İran'ın Meşhed şehrine varmış ve Zahedan'dan Meşhed'e kadar olan hattın yapımı çalışmaları başlatılmıştır. Yukarıda bahsettiğimiz üzere, 2005 yılının Mayıs ayında Bakf-Meşhed demir yolu hattının hayata geçirilmesi ile Bandar Abbas limanına kadar olan demir yolu hattı yaklaşık 800 km kısalmış idi. Çabahar Limanı, Bandar Abbas'a nazaran Hint Okyanusu'na ulaşımı daha da yaklaştıracaktır. Bu yüzden Trans Afgan Koridoru'nun İran limanlarına ulaşımında esas dikkatler Çabahar'a yönelmiş durumdadır. Çabahar, İran'ın Bandar Abbas'tan sonraki ikinci büyük limanıdır ve stratejik öneme sahiptir. Bu yüzden ABD yönetimi de 2018 yılının Kasım ayında, İran'a karşı uyguladığı yaptırımlara söz konusu limanı dahil etmemiştir. Bunun dışında söz konusu limanın 100 bin tondan fazla taşıma kapasitesine sahip yük gemilerini kabul edebilmesi onu Kuzey-Güney istikametindeki yük taşımacılığının % 85'ine sahip olan Bandar Abbas Limanı'ndan daha üstün kılmaktadır (Mahmudov, 2015). Üstelik limana Hint Okyanusu'ndan gelen gemiler dar Hormuzd Boğazı'ndan geçmez. Bundan dolayı Çabahar Limanı'na, Hindistan, Güney ve Güney-Doğu Asya ülkelerinin mallarını Afganistan'a, Merkezî Asya ülkelerine ve

Rusya'ya ya da tam tersi istikamette ticari malların ulaştırılmasında gelecek vaat eden stratejik bir proje olarak bakılmaktadır.

3.2. “Kabil Koridoru” Projesi

Günümüzde Özbekistan, Trans Afgan Ulaşım Koridoru'nun önemli hattı olabilecek olan ve Kabil Koridoru adı verilen “Mezari Şerif-Kabil-Pişevâr” demir yolu hattı projesini hazırlamaya girişmiştir (Xalq Sözi, Aralık 29, 2018). 2018 yılının Aralık ayında projenin sunumu gerçekleştirildi. “Mezari Şerif-Kabil-Pişevâr” demir yolu hattı projesi 573 kilometre uzunluğunda olup, ayrıca 18 km köprüler ve toplam 70 km uzunluğunda 7 tünel olmasını öngörülmüştür. Yeni demiryolu yılda 20 milyon tona kadar yük taşıyabilecek imkanı sağlayacaktır (URL 5). Bu hattın Pişevâr üzerinden Pakistan'ın Gvadar ve Karaçi limanlarına ulaşması planlanmıştır (Knyazev, 2019). Hatta Pekin yönetimi de 2019 yılının Nisan ayında bu projeye resmen katılmaya hazır olduğunu belirtmiştir (URL 6).

“Kabil Koridoru” projesine göre demir yolu, Afganistan üzerinden Özbekistan ile Pakistan'ı bağlayan en kısa yola dönüşebilecek durumdadır. Bu da yük taşımacılığının maliyetlerini ciddi şekilde düşürecektir. Üstelik söz konusu demir yolu Rusya ve Merkezî Asya ülkelerini Hint Okyanusu limanlarına (ilk önce Karaçi), Pakistan ve Hindistan, aynı zamanda Güney-Doğu ülkelerinin pazarlarına ulaştıran en kısa yol olmakla söz konusu ülkeler de Rusya ve Merkezî Asya ülkelerinin pazarına çok kolay erişebilme imkanına sahip olacaklardır.¹

4. GÜNEY KORİDORLARIN ÖZBEKİSTAN CUMHURİYETİ İÇİN ÖNEMİ

Özbekistan için güney koridor olarak bakılan Trans Afgan Koridoru projesinin “Mezari Şerif-Herat” hattı bölge için büyük öneme sahiptir. Bu hat hâlihazırda kullanılmakta olan Güney-Batı yönündeki Özbekistan-Türkmenistan-İran-Umman ve Doğu yönündeki Özbekistan, Kırgızistan-Çin ulaşım-komünikasyon koridorlarına ilaveten, sadece Özbekistan için değil aynı zamanda Merkezî Asya bölgesi ülkeleri için de daha elverişli ulaşım ve bu komünikasyon koridorunu geliştirme imkanı sağlayacaktır. Yapılan hesaplamalara göre “Mezari Şerif-Herat” demir yolu hattının yapımı tamamlandıktan sonraki ilk yılda yük transitinin yaklaşık 5,3 milyon tona, daha sonraki yıllarda ise senede 15 milyon tona ulaşması beklenmektedir. Ayrıca bu hat ile Afganistan'dan Çin'e Andican üzerinden 3 gün içinde ulaşmak mümkün olacaktır (Karimova, 2018).

Bu yüzden Özbekistan, Trans Afgan projesinin hayata geçirilmesine tam destek vermektedir. Nitekim, Özbekistan Cumhuriyeti Başkanı Ş. M. Mirziyoyev'in Aralık 2017'deki kararname ile kabul edilen 2018-2022 yıllarında ulaşım altyapısını geliştirme ve taşımacılığın dış ticaret hatlarını çeşitlendirmeye yönelik kompleks programında da Özbekistan-Türkmenistan-İran-Umman ve Özbekistan-Kırgızistan-Çin uluslararası ulaşım koridorları; ayrıca İran (Bandar Abbas, Çabahar), Pakistan (Gvadar, Karaçi) deniz limanlarına ulaşmak için Trans Afgan Ulaşım Koridorunu oluşturma çerçevesinde varılan anlaşmaları süratle hayata geçirmeye öncelik verilmiştir (Özbekistan Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, Aralık 2 2017). Programın uygulanması çerçevesinde Mezari Şerif-Herat demir yolu hattının ve projenin finansman kuruluşları tarafından finanse edilmesi meseleleri Ocak 2018'de Özbekistan Cumhuriyeti Başbakan Yardımcısı ve Maliye Bakanı başkanlığındaki hükümet delegesinin Afganistan'a ziyareti sırasında görüşülmüştür (Mustafayev, 2018: 2). Vurgulanmalıdır ki projeye uluslararası finansman kuruluşlarının yatırımlarını çekme tecrübesi bir ilk değildir. Hayratan-Mezari Şerif demir yolu hattı Asya Kalkınma Bankası'nın 165 milyon ABD doları değerindeki maddi katkısı ile yapılmıştır. (Afganistan da bu proje için 5 milyon ABD doları değerinde finansman sağlamıştır.)

Yukarıda da işaret ettiğimiz gibi, yeni Güney Trans Afgan Ulaşım Koridoru her şeyden önce diğer ulaşım koridorlarına göre daha kısa mesafe ile deniz limanlarına ulaşım imkanı sağlamaktadır. (Projenin bir parçasının İran limanlarına kadar uzunluğunun 2176 km olması öngörülmüştür.) Bu proje ile Özbekistan'ın kullandığı Kara Deniz ve Baltık Denizi limanlarına ulaşımını sağlayan hatlar, Karadeniz limanları için 2; Baltık Denizi limanları için 3 kat kısalmış olacaktır. Yine aynı şekilde Büyük Okyanus limanlarına ulaşım ise yaklaşık 5 kat kısalacaktır (Center for Economic Research, 2013: 2). Bunlara ilaveten yapılan hesaplamalara göre Trans Afgan Ulaşım Koridoru projesi ile İran limanlarına ulaşım sağlanırsa Özbekistan'ın dış ticari yüklerinin dünyaya açılma mesafesi 1500 kilometreye kadar kısalmış olacaktır (URL 7). Projenin dikkate değer en önemli özelliklerinden biriside şudur. Bu proje, bahsedilen

¹ Projeyi gerçekleştirmenin zorlukları ve projenin sunacağı avantajlarla ilgili olarak bkz. Verxoturov, 2019.

limanlara kadar demir yolu yardımıyla ulaşımı öngörmektedir. Bu da daha fazla miktarda yükün taşınması demektir. Burada vurgulanmalıdır ki, bugüne kadar Özbekistan, Güney-Doğu Asya ve Güney-Batı Asya ülkeleri ile ticarete demir yolu ile İran'ın Bandar Abbas Limanı'nı kullanmış (Zokhidov, 2012: 76), bu güzergahta Türkmenistan ve İran transit geçiş ülkeleri olmuştur. Trans Afgan projesi neticesinde, Afganistan ve İran ya da Pakistan transit ülkeye dönüşecektir.

Mesafenin ve transit ülke sayısının azalması dış ticaret için hedeflenen malların maliyetinin de düşmesini sağlayacaktır. İlk hesaplamalara göre bugüne kadar Özbekistan tarafından kullanılan Tacang-Serahs-Meşhed demir yolu hattına nazaran her ton için taşıma maliyeti Trans Afgan Koridoruyla İran'ın aynı limanına kadar 10-12 ABD doları daha ucuza mal olacaktır (Zohidov, 2014: 170), Dördüncüsü, Özbekistan'ın, aynı zamanda Merkezî Asya'daki diğer ülkelerin, Güney ve Asya-Büyük Okyanus kıyısı ülkeleri ile ticaret hacmini artıracaktır. Çünkü her iki bölgede ekonomik açıdan hızla gelişen ülkelerle Merkezî Asya ülkelerinin karşılıklı mal dönüşümü diğer bölgelere nazaran mevcut imkan ve kapasitenin çok daha altında seyretmekte ve bu süreklilik kazanmış durumdadır. Örneğin, bölgenin ekonomik açıdan yüksek kapasiteli ülkelerinden biri olan Singapur'un, Merkezî Asya ile ticari göstergesinin düşük olması söz konusu ülkenin bölge ülkeleri ile direk transit bağlantısının olmamasından, bölgenin kara yolları hattı ve limanları ile sınırlı kalmasından ileri gelmektedir (Kai, 2016). Beşincisi, Trans Afgan Projesi Özbekistan'ı bölgedeki esas transit ülke konumuna getirebilir. Nedeni, deniz limanlarına ulaştırması öngörülen Trans Afgan Koridoru'nun bir hattı Tirmiz'le başlar. Bu da Özbekistan'a uluslararası demir yollarından istifade etme imkânını sunar. Bunun dışında Çin yönetiminin girişimi olan "Tek Kuşak Tek Yol" çerçevesinde demir yolları Kırgızistan üzerinden Çin demir yolları ağına bağlanacak olursa bu kendiliğinden Trans Afgan Koridoru'nun imkan ve önemini daha da artırır.

Şu durum özellikle vurgulanmalıdır ki Trans Afgan Projesi'nin hayata geçirilmesi, ilk önce Afganistan'daki siyasi istikrarın ve barışın sağlanmasına bağlıdır. Bu konuda Özbekistan Cumhuriyeti Başkanı Ş. M. Mirziyoyev'in vurguladığı gibi "Hiç kuşkusuz eninde sonunda Afgan topraklarında barışın sağlanması, geniş Avrasya kıtasında bulunan bütün ülkeler için yeni imkanlar açacak ve gerçek fayda sağlayacaktır. Güvenlik ve istikrarı pekiştirme, oto ve demir yollarını yapma, doğal kaynakları taşıyan hatları oluşturma, bölgesel ve bölgelerarası ticareti geliştirme konusunda müsait ortam hazırlanacaktır" (Xalq Sözi, Mart 28, 2018)

5. SONUÇ

Bugünkü Afganistan'da ileri sürülmekte olan ve aşamalı olarak gerçekleştirilmesi öngörülen ulaşım-komünikasyon koridorları projesi Afganistan'ın ve Merkezî Asya ülkelerinin dünya ekonomisi ile bütünleşmesini sağlayan etken olacaktır. İkincisi, Özbekistan (ve bölgenin bazı ülkeleri) için hayati önem arz eden uluslararası deniz limanlarına ulaşmanın ve dünya pazarına açılmanın en kısa mesafesini sunabilir. Bu da aynı zamanda Özbekistan'ın deniz yolu ile dış ticari ilişkilerini sağlayan Güney Asya, Asya-Büyük Okyanus bölgesi ülkeleri ile karşılıklı ticari ilişkilerinin kapasitesinin büyümesine olanak sağlayacaktır. Üçüncüsü, Trans Afgan Koridoru projelerinin hayata geçirilmesi ile bölgede tek demir yolu ağını geliştirme sonlanarak Avrasya'daki önemli uluslararası transit hat ortaya çıkarılacaktır. Dördüncüsü, Trans Afgan Koridoru çerçevesinde ileri sürülmekte olan hatlardan biri eskiden var olan Merkezî Asya bölgesini Hindistan'la bağlayan yolun yeniden inşa edilmesini sağlayacak, bu da Afganistan'ı iki bölgeyi birbirine bağlayan köprü haline getirerek jeopolitik açıdan önemini artıracaktır.

Ayrıca ve en önemlisi, Trans Afgan Koridoru projesinin jeostratejik önemi ve ekonomik elverişliliği meselesi dünya toplulukları genelinde Afganistan'daki durumun bir an önce olumlu yönde çözülmesine katkı sağlayacaktır. Bu, ülkede kırk senedir devam eden istikrarsızlığı bertaraf etmek için "bir umut" arz eder. Zira, tarihte ekonomik çıkarların her problemin çözümünde önemli ve çözümleyici etken olduğunu unutmamak gerekir.

KAYNAKÇA

ARIPDJANOV, M. (2011). Jeleznodorojniye Marşrutı Transportirovki Uzbekskih Eksportno-importnih Gruzov. *Delovoy Partner.UZ*, 44.

BOH ZE KAI, (2016). One Belt, One Road, One Singapore-Analysis(April 13, 2016 Mantraya),<https://www.eurasiareview.com/13042016-one-belt-one-road-one-singapore-analysis/>(Erişim:25.04.2019)

- JURAEV, F. (2018). O Transportnyh Proektah v Tsentral'noy Azii. *Strategicheskiye Voprosy Besopasnosti i Razvitiya. Informatsionno-Analiticheskij Jurnal*, 1, 57-60
- KARIMOVA, Z. (2018, 10 Mart). Özbekistan Markaziy Osiyoning Transport-Tranzit Salohiyatini Oshirmoqda. *Xalq Sözi*, s.2. (Sayı: No 47 (7005))
- KNYAZEV, A. A. (2019). Mifologiya Transafganskikh Proyektov, http://www.ng.ru/dipkurer/2019-01-27/11_7492_mythology.html (Erişim:12.04.2019)
- MAHMUDOV, R. (2015). Transportniye Koridorı Çerez IRAN: Dengi–İnfrastruktura–Dengi, *Jurnal Ekonomičeskoye Obozreniye* 28.04.2015, <https://review.uz/ru/post/biznes/biznes3765> (Erişim:16.05.2019)
- STARK, M. & AHRENS, J. (2012). Economic Reform and Institutional Change in Central Asia Towards a New Model of the Developmental State. *Forschungspapiere Research Papers, Private University of Applied Sciences*, No 5.
- MUSTAFAYEV, B. (2018, 1 Şubat). “Özbekiston-Afg'oniston: Tinchlik, Xavfsizlik va Taraqqiyot Yo'lidagi Hamkorlik”, *Xalq Sözi*, s.2. (Sayı: No 21 (6979))
- ÖZBEKİSTAN CUMHURİYETİ CUMHURBAŞKANLIĞI KARARNAMESİ (2017, 2 Aralık) "2018-2022 Yılı Taşımacılığın Ulaştırma Altyapısının Geliştirilmesi ve Dış Ticaret Alanlarının Çeşitlendirilmesine Yönelik Tedbirler Hakkında Kararname" 3422 No'lu kararı. <http://lex.uz/pdfs/3436209>
- Özbekistan Cumhuriyeti Başkanı Şevket MİRZİYOYEV'in Afganistan'a yönelik “Barış Süreci, Güvenlik Alanında İşbirliği ve Bölgesel Ortaklık” konulu uluslararası konferanstaki konuşması (2018, 28 Mart). *Xalq Sözi*. (Sayı: No 59-60 (7017-7018))
- Özbekistan Cumhuriyeti Başkanı Şevket MİRZİYOYEV'in “Merkezî Asya Uluslararası Ulaşım Koridorları Sisteminde: Stratejik İstikballer ve Faydalanılmayan İmkanlar” konulu uluslararası konferans katılımcılarına yolladığı tebriği” (2018, 21 Eylül). *Xalq Sözi*. (Sayı: No 195 (7153))
- Özbekistan Cumhuriyeti Başkanı Şevket MİRZİYOYEV'in Özbekistan Cumhuriyeti Ali Meclisi'ne Çağrısı (2018, 29 Aralık). *Xalq Sözi*. (Sayı: No 271-272 (7229-7230))
- Prioritetniye Napravleniya Uçastiya Uzbekistana v Razvitiı Transportnih Kommunikatsiy v Afganistane: Problemi i Perspektivi, (2013). Center for Economic Research, (Erişim:05.05.2019)
- RAKHIMOV, M. (2010). Internal and External Dynamics of Regional Cooperation in Central Asia. *Journal of Eurasian Studies I*. (Asia-Pacific Research Center, Hanyang University. Produced and distributed by Elsevier Limited).
- STOBAN, P. (2018). India's Economic Opportunities in Central Asia. *The Institute for Defence Studies and Analyses (IDSA)*, https://idsa.in/system/files/policybrief/pb_india-economic-opportunities-in-central-asia-pstobdan.pdf (Erişim:10.05.2019)
- VERXOTUROV, D. (2019). Kratçayşiy Put Dlya Ryvka: Komu i Zaçem Nujen "Kabulskiy Koridor". <https://uz.sputniknews.ru/columnists/20190416/11249398/Kratchayshiy-put-dlya-ryvka-komu-i-zachem-nuzhen-Kabulskiy-koridor.html> (Erişim:21.05.2019)
- ZOKHIDOV, A. (2012). The Trans-Afghan Transport Corridor: State Interests and Development Prospects. *Central Asia and The Caucasus*, 13(2),74-83. https://elibrary.ru/download/elibrary_18926720_26039712.pdf
- ZOHIDOV, A. (2014). Alternativniye Transportniye Koridory v Tsentral'noy Azii: Faktory, Vzaimozavisimost' i Problemy Integratsii. *Tsentral'naya Aziya i Kavkaz*, 17 (1),167-177. <https://cyberleninka.ru/article/n/alternativnye-transportnye-koridory-v-tsentralnoy-azii-factory-vzaimozavisimost-i-problemy-integratsii>
- URL1 <http://cabar.asia/ru/chto-svyazyvaet-uzbekistan-i-afganistan-krome-obshhej-granitsy-i-voprosov-bezopasnosti> (Erişim:19.05.2019)

URL2 <http://uza.uz/ru/society/tsentralnaya-aziya-v-sisteme-mezhdunarodnykh-transportnykh-k-11-08-2018> (Erişim:05.05.2019)

URL3 https://www.unece.org/fileadmin/DAM/SPECA/documents/ecf/2016/Session_I_Background_paper_1_Russian.pdf (Erişim:10.05.2019)

URL4 Jeleznodorojnyy transport v Afganistane// Material iz Vikipedii. (<https://ru.wikipedia.org/wiki/>) (Erişim:10.05.2019)

URL5 <https://sputniknews-uz.com/society/20190114/10495813/Mozori-Sharif--obul--Peshavar-temir-yli-necha-pulga-tushadi.html> (Erişim:16.09.2019)

URL6 <http://adbl.uz/ru/novosti/perspektivi-sozdaniya-novogo-transportnogo-koridora-çerez-afganistan> (Erişim:15.04.2019)

URL7 <https://www.mift.uz/ru/menu/transportniye-koridorı> (Erişim:30.05.2019)