



Kerem Alkin

keremalkin@superonline.com

Oyunu Değiştiren Proje: Kanal İstanbul

MARMARAY VE AVRASYA TÜNELLERİ, YAVUZ SULTAN SELİM, OSMANGAZİ VE 18 MART ÇANAKKALE KÖPRÜLERİ, İSTANBUL HAVALİMANI (IGA), BAKÜ-TİFLİS-KARS DEMİRYOLU, TANAP, TÜRK AKIMI; TÜM BU MEGA PROJELER TÜRKİYE’NİN “KÜRESEL OYUNU DEĞİŞTİRME GÜCÜNÜN” TESCİLİDİR. KANAL İSTANBUL DA BUNUN BİR PARÇASIDIR.

Soğuk Savaş, 1947 ile 1991 arasında, “iki kutuplu” bir dünyada, Batı ile Doğu Bloku’nun kendi menfaatlerini gözettiği, bu nedenle beşeri kalkınmadan çok savunma ve uzay rekabetine milyarlarca doların akıtıldığı bir dönem olarak tarihe geçti. Oysa dünyanın istisnasız her yaşam noktasında en temel ümit, beklenti, tüm insanoğlu adına yeryüzünü daha yaşanabilir kılmak için kapsayıcı, adalet ve refaha dayalı bir ekonomi-politik düzeni hayata geçirmekti. Bu nedenle, Soğuk Savaş sona erdiğinde, dünya vatandaşları “küreselleşme” olgusunu bu ümidi, beklentiye hayata geçirebilecekleri bir fırsat olarak kabullendiler.

Ancak “neoliberal” ve “neoemperyal” dayatmalara odaklanmış küresel müesses nizam, kapsayıcı, adalet ve refahı önceliklendiren bir ekonomi-politik düzen yerine, salt kendi çıkarlarını gözetken bir küreselci anlayışı dayatmaya kalktı ve dünya vatandaşları bu dayatmayı reddetti. Tekrar vurgulamak gerekirse; insanoğlu “müesses nizam”ın dayatmaya çalıştığı “küreselci” anlayışı reddetti. Yoksa dünyanın küreselleşmesine, her dünya vatandaşının özgürce seyahat etmesine, çalışmasına, refaha kavuşmasına yönelik kapsayıcı dönüşüm ihtiyacı, beklentisi ortadan kalkmadı.

Peki, küresel müesses nizam boş duruyor mu? Durmuyor elbette. Mısır’dan Filipinler’e, Venezuela’dan Libya’ya, Türkiye’den Brezilya’ya, Körfez ülkeleri ve Afrika’yı geçtim, kimi Avrupa ülkelerine kadar bile kendi küreselci çıkarlarını savunacak şekilde, siyaset, medya ve iş dünyasından yeni yerel muhataplar oluşturuyorlar. Yeni aktörleri sürekli sahaya sürüyorlar. Bir de bakmışsın ki, yerel muhataplar “Küresel müesses nizamla sürdürmek yanlış. Bu küresel gücün ABD ve Avrupa’daki muhataplarıyla iyi geçinmek lazım” demeye, yazmaya, çizmeye başlamış. Bunun propagandasını da “liberal demokrasi” maskesi altında yapıyorlar.

Türkiye ise Cumhurbaşkanı Erdoğan’ın liderliği ve bitmek tükenmek bilmeyen enerjisiyle, halkın iradesine ve milli egemenliğe dayalı “Yurtsever Demokrasi” anlayışını merkeze yerleştirerek birer birer hayata geçirdiği mega projelerle, küresel müesses nizamın kurmaya çalıştığı “oyunu” bozuyor; darmadağın ediyor. Doğu Akdeniz’de, Suriye ve Irak’ta, Kafkasya’da, Hazar’da, Balkanlar’da Türkiye’yi rol model gören gelişmekte olan ülkelere ilham verip, küresel müesses nizamın çıkarlarına karşılık bölgesel refaha, kapsayıcı kalkınmaya dayalı yeni bir anlayışı yükseltiyoruz. Marmaray ve Avrasya tünelleri, Yavuz Sultan Selim, Osmangazi

ve 18 Mart Çanakkale köprüleri, İstanbul Havalimanı (IGA), Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, TANAP, Türk Akımı; tüm bu mega projeler Türkiye’nin “küresel oyunu değiştirme gücünün” tescilidir. “Kanal İstanbul” da bunun bir parçasıdır.

Pasifik/Atlantik Koridoru

1860’ta küresel ekonomik sistem, küresel üretim, işçi sınıfı ve elektrik enerjisiyle vahşi kapitalizmde yeni bir sürece girerken, uluslararası sistemde kurulan asimetric düzenin hedefi, merkantilizmin evrilmiş hali olan kapitalist sisteme ucuz enerji, ucuz iş gücü ve yeni tüketiciler bulmak; dünyanın farklı coğrafyalarını “post-modern” sömürgeciliğin kontrolüne alabilmektir. Kapitalizmin güçlenmesinde itici güç konumundaki unsurlardan birisi olan enerji adına da, yeni keşfedilen petrol üzerinden yürüyecek “enerji savaşı” için de batıdan-doğuya doğru hakimiyet koridorları açılması gerekiyordu.

Üç kritik deniz koridoru hem askeri hem de ticari gerekçelerle, mutlaka “asimetric düzenin” elinde olmalıydı. Bunlardan ilki, 17 Kasım 1869’da hizmete açılan Süveyş Kanalı’yı. İkincisi 15 Ağustos 1914’te hizmete açılan Panama Kanalı’yı. Üçüncü deniz koridoru ise İstanbul ve Çanakkale boğazlarıydı. Asimet-

rik düzenin 1915'te, savaştığı Osmanlı İmparatorluğu'na karşı, düzenleyeceği askeri hareketla iki Türk boğazını ele geçirmesi, Avrasya'nın ve enerji savaşının kaderini değiştirecek nitelikteydi.

Hem Balkanlar'dan Asya-Pasifik'e kadar uzanan Kafkasya, Hazar, Orta Asya koridoru hem Avrasya'nın medeniyet ve sıklet merkezi Anadolu kontrol altına alınacak hem de asimetrik düzenin yanında yer alan ve Türkiye topraklarında gözü olan Rusya İmparatorluğu'na destek oluncaktı. Türk Ordusu'nun, Mehmet-çiğimizin dünya askeri tarihine kazınmış Çanakkale Zaferi, asimetrik düzen için hayati önem taşıyan üçüncü deniz koridorunun "Türk Koridoru" kalmasının destanıdır. Çanakkale Zaferi, hem Avrasya'nın hem de Rusya'nın tarihini değiştirmiş; Kurtuluş Savaşı da, Asya-Pasifik'ten Afrika'ya, 21. yüzyılın yükselen coğrafyasının sıklet merkezindeki Anadolu'nun bağımsızlığının tüm mazlumlara yol göstericisi olmuştur. İkinci Dünya Savaşı sonrasında, sömürgelerin bağımsızlık mücadelesinin de ateşi olmuş, asimetrik düzenin oyununu bozmuştur.

Türkiye, asimetrik düzenin yapı ustaları Anglosaksonların 100 yıldır Doğu Akdeniz'den Ural Dağları'na, Hazar Denizi'nden Asya-Pasifik'e açmak istedikleri batıdan doğuya sömürü koridorunun en büyük engelidir. Türkiye sayesinde, Afro-Asya hinterlandında, Anadolu sıklet merkezinde olmak üzere, yeni bir Doğu-Güney koridoru açılmaktadır. Asya-Pasifik'ten Atlantik'e, doğudan batıya doğru açılan yeni ticaret, ulaşım ve diplomasi koridorunun kontrolü Türkiye'dedir. Bu yeni koridor, kucaklayıcıdır, kapsayıcıdır, birlikte kalkınma mücadelesidir. Bu mücadelenin lideri ise Cumhurbaşkanı Erdoğan'dır. 100 yıl önce sömürü koridorunu açmayı deneyen küresel müesses nizamı Çanakkale'de darmadağın ettik. Bugün ise Fırat Kalkını, Zeytin Dalı ve Barış Pınarı hareketleriyle darmadağın etmeyi sürdürüyoruz; döviz kurlarıyla bizi darmadağın edeceklerini zannedenlerin planlarını da darmadağın ediyoruz.



Asya-Pasifik'ten Atlantik'e, doğudan batıya doğru açılan yeni ticaret, ulaşım ve diplomasi koridorunun kontrolü Türkiye'dedir. Bu yeni koridor, kucaklayıcıdır, kapsayıcıdır, birlikte kalkınma mücadelesidir. Bu mücadelenin lideri ise Cumhurbaşkanı Erdoğan'dır.

Kanal İstanbul 500 Milyar Doları Talip

2019'da 85 trilyon doları geçmesi beklenen küresel Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH) büyüklüğü, 2030'da 16 trilyon dolar artarak, 96 trilyon dolara ulaşacak. Küresel ölçekte, ülke içi ve ülkeler arası lojistik hizmetlerinin büyüklüğünün dünya GSYH'nın yüzde 30'una karşılık geldiği düşünüldüğünde, 24 trilyon dolar büyüklüğündeki lojistik sektörü 30 trilyon dolara dayanacak. Bu rakamın içerisinde yer alan küresel taşımacılık endüstrisinin büyüklüğü ise ülke içi 2 trilyon dolar, ülke dışı 2 trilyon dolar olarak şekillenmekte. 2 trilyon dolarlık, ülkeler arası taşımacılığın 1,5 trilyon dolarını demiryolu ve denizyolu, 100 milyar dolarını ise havayolu taşımacılığı oluşturmaktadır. Bu rakamların 2030'a kadar yüzde 20 ile 25 oranında artacağını bilmemiz yarar var. Çünkü bugün kabaca dünya GSYH'nın yüzde 20'sini oluşturan küresel mal ihracatı hacmi, 2030'da küresel GSYH'nın yüzde 25'ine, 2060'ta ise yüzde 33'üne ulaşacak. Yani 2030'da küresel ihracat, mal ticareti hacmi 24-25 trilyon dolara ulaşacak.

Sadece Çin ve Avrupa Birliği verilerine baktığımızda, hali hazırda, Çin'in 2,1 trilyon dolarlık ihracatının yüzde 19'unun AB'ye, AB'nin 1,9 trilyon dolarlık ihracatının yüzde 17'sinin de Çin'e olduğunu dikkate aldığımızda; sadece iki coğrafik alan arasındaki ticaret 725 milyar dolar. Bu rakam, 2030'da 1,2 trilyon dolara

ulaşacak. Çin'in 2030'da tarım ürünleri ithalatının bugüne göre 3 kat, maden ve enerji ithalatının ise 10 kat artması bekleniyor. Bu durum, Avrupa ile Asya arasında, Afrika ile Asya arasında 2030'a kadar mal sevkîyatının katlanarak büyüyeceğini gösteriyor. Halihazırda, Asya küresel ticaretin yüzde 40'ını, Avrupa yüzde 34'ünü ve Afrika yüzde 2,2'sini gerçekleştirmekte. 3 kıta arasındaki uluslararası mal akışı 6-7 trilyon dolarlardan yakın gelecekte, 9-10 trilyon dolarlara çıkacak ve Çin'in "kuşak-yol" projesinin temel gerekçesi de bu büyüklükteki bir küresel ticareti sadece deniz taşımacılığı ile gerçekleştirmenin imkansız olduğu. Bu nedenle, Hazar'ın kuzeyinden de ortasından da güneyinden de İran üzerinden de Karadeniz'den ve Türkiye'den ciddi miktarda mal sevkîyatı geçecek.

Milyarlarca metreküplük mal sevkîyatından, bunun depolanması ve lojistiğinden, en az 1 milyon yeni istihdamdan ve 30 trilyon dolarlık lojistik hacminin sadece yüzde 1,5'ine talip olsa, Türkiye için 450 milyar dolarlık bir işlem hacminden, 50 milyar dolarlık bir karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılığından söz ediyoruz. Kanal İstanbul, inşaat maliyetinin 50 katı bir işlem hacmine talip oluyor. Marmara, Kuzey Ege ve Batı Karadeniz'in, "Altın Halka" ile çekeceği 100 milyarlarca dolarlık ulusal ve uluslararası yatırım, 2030'da Türkiye'yi 1,7 ile 2 trilyon dolarlık bir ekonomiye, dünya milli gelirinin ise yüzde 1'inden yüzde 2'sine taşıyacak. **K**