



34 / Z RAPORU

**MURAT
YÜLEK**



PROF. DR. MURAT YÜLEK

OSTİM TEKNİK ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ

Türkiye'nin 'connectivity' stratejisi var mı?

İstanbul dünyanın merkezidir. Ancak bunu Napolyon'dan başka bilen ve inanan kimse var mı? Biz inanıyor muyuz? İnanıyorsak (ki doğru) önce ülke olarak kapsamlı bir "connectivity" stratejisine sahip olmamız gerekiyor.

Bugün Türkiye'yi "dünyanın merkezi" olarak konumlandırabilmek için geliştirilmesi gereken strateji, ulaştırma, enerji ve elektronik haberleşmeyi kapsayan geniş bir çerçeveye sahip olmalı. Türkiye kendisini enerji alanında bir koridorlar kesişimi olarak tanımlıyor. Ancak bu koridorların ulaştırma ve fiber optik haberleşmeyi de kapsamı gerekiyor.

Dünya ekonomisi ve siyasetinde güçlü bir yere sahip olmak bazı "fazlardan" geçerek başarılı; dünya gelişmelerinden "haberdar olmak", "izlemek" ve "yönlendirmek." Bu süreçte devlet birimlerinin (Cumhurbaşkanlığı birimleri, Bakanlıklar, Başkanlıklar hatta yerel yönetimler) etkin bir eşgüdüm içinde olması gerekir.

Osmanlı İmparatorluğu 16. yüzyılın başında kendisini Asya-Avrupa ticaretinin yürüdüğü İpek ve Baharat yollarının tam düğüm noktasında (Anadolu, Mısır ve Batı Akdeniz) konumlandırmıştı. Ancak aynı dönemde, Ümit Burnunun Portekiz Krallığı tarafından keşfiyle dünya ticaret yolları güneye kaydı. Bugün de Çin önderliğinde, Çin'in ticari (ve siyasi) yayılmacılığı OBOR süreci ile şekilleniyor.

Türkiye tabii olarak küresel enerji, ulaşım (deniz, hava, kara) ve fiber optik ağlarının optimal merkezinde yer alır. Ancak bu teorik optimaliteyi fiziki gerçeklik haline getirmek iyi düşünülmüş bir "connectivity" stratejisiyle etkin bir devlet içi koordinasyonun sağlanması ile olur. Yoksa, 1960'lı yıllardan beri beş yılda bir entelektüel bir haz almak için yapıp sonra rafa kaldırdığımız Kalkınma Planlarına döner durum.

Maalesef hem uzak hem de yakın geçmişte durum bu oldu. Örneğin Türkiye bir dönem Avrupa merkezli TRACECA ağının etkisinde kaldı. Türkiye

o dönemde "TRACECA'cı" oldu. Oysa, TRACECA ağı Türkiye'yi kasıtlı olarak bypass eden bir konsepte sahipti. Dahası ulaşım optimalitesine sahip değilken aynı zamanda siyasi kriterleri ekonomik kriterlere tercih eden bir ağ fikri idi. Allah'tan Türkiye ile birlikte Rusya (ve İran'ı da) bypas ediyordu. Bunu bilen Rusya TRACECA'nın ölmese de bitkisel hayata girmesinde sabotör olarak önemli rol oynadı.

Türkiye bir taraftan Baku-Tiflis-Kars demiryolu bağlantısı gibi ferdi projeleri gerçekleştiriyor. Bunlar önemli yatırımlar. Ancak ağ strateji demiryolu açısından dahi bütüncül değil. Türkiye'de yük trafiğinden demiryollarının payı yüzde 5 civarında tıkanıp kalmışken taşımacılık talebi ekonomik olarak çok verimsiz olan kamyon taşımacılığı ile karşılanıyor. Çanakkale 1915 Köprüsünde demiryolu hattı planlanmadı. Trabzon ve Antalya limanlarının ana demiryolu bağlantıları yok.

Demiryolu içinde dahi sağlayamadığımız bütüncül strateji ve finans desteğinin diğer modlar ve haberleşme ile bütüncül bir yapı içine alamadığımız da bir gerçek. Dünya fiberoptik hatlarının çok az bir bölümü Anadolu'dan geçiyor. Türkiye'de veri depolama kapasitesi ve üretim teknolojisi hala çok düşük seviyelerde.

Deniz ulaşımı hususunda da durumumuz potansiyelimizin çok gerisinde. Oysa, Türkiye'yi dünyanın önemli elleçleme merkezlerinden birisi haline getirmemiz çok zor değil. Türkiye'nin Asya - Avrupa trafiğinin düğüm noktası olarak deniz, hava ve kara ulaşım modlarının enerji ve haberleşme ağları ile bütüncül ve verimli çalıştığı bir ulaşım / connectivity merkezi haline gelmesi için önce küresel bir vizyona sahip olmak ardından da bunu gerçekleştirecek verimli bir uygulama sürecini başarmamız gerekiyor.