

ASYA'YA AÇILAN KAPI: İPEK YOLU

Çin, yüzyılın projesi olarak değerlendirilen İpek Yolu güzergâhını yeniden canlandırıyor. Çin'den başlayarak Orta Asya ve Hazar bölgesi üzerinden Avrupa'ya bağlanacak olan "Orta Koridor" hattının en önemli konumunda bulunan Türkiye, bu sayede Asya pazarlarına yeni ve daha ucuz taşıma imkânları ile kolayca erişebilecek. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği de Türkiye'nin Modern İpek Yolu'ndaki gücünü artıracak projeleri hayata geçiriyor.



Avrasya Tüneli, Gebze-Orhanga-zi-İzmir Otoyolu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Edirne-Kars Demiryolu ve Marmaray gibi dev projelere imza atan Türkiye, Asya pazarlarına ulaşmak için şimdi de Modern İpek Yolu Projesi'ne odaklandı.

Çin Devlet Başkanı Şi Cinping'in 2013 yılında ortaya attığı yeni İpek Yolu Projesi Türkiye'nin olduğu kadar artık dünyanın da gündeminde. Geçtiğimiz aylarda 29 ülkenin devlet ve hükümet başkanının ağırlandığı Pekin'deki toplantılarda da "One Belt, One Road" (Bir Kuşak, Bir Yol) adıyla söz konusu İpek Yolu projesi kullanışlı hale getirilmeye çalışıldı.

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın da aralarında bulunduğu 29 liderin katılımıyla düzenlenen toplantılarda Türkiye'yi ilgilendiren çok sayıda anlaşma imzalandı.

Çin yönetiminin günümüzdeki en önemli dış politikası olarak gündeme gelen ve hatta yüzyılın projesi olarak

değerlendirilen İpek Yolu güzergâhının yeniden canlandırılması Türkiye için büyük önem arz ediyor.

Çin Hükümeti'nin uygulamaya koyduğu One Belt, One Road projesinin en önemli ayaklarından birinde Türkiye yer alıyor.

Üç koridor bulunuyor

İpek Yolu'nu üç koridor üzerinden canlandırmak isteyen küresel ekonominin büyüme motoru Çin'in, Türkiye'nin içinde yer aldığı Orta Koridor'a yapacağı yatırımların toplamının 8 trilyon dolar, sadece ulaştırma alt yapısı için 40 milyar doları bulması bekleniyor.

Asya ve Avrupa arasında, Doğu-Batı güzergâhında, Kuzey, Güney ve Orta Koridor olmak üzere üç ana koridor bulunuyor. "Orta Koridor" olarak adlandırılan ve Çin'den başlayarak Orta Asya ve Hazar bölgesini ülkemiz üzerinden Avrupa'ya bağlayacak hat, Modern İpek Yolu'nun bir devamı olarak büyük öneme sahip. Orta Koridor, Çin'den başlayarak

Kazakistan ve Azerbaycan üzerinden Türkiye'ye ulaşıyor, buradan da Avrupa'ya bağlanıyor.

Modern İpek Yolu stratejisi

Türkiye'nin Orta Koridoru geliştirme çabası da Türkiye'nin Modern İpek Yolu Stratejisi olarak belirtiliyor.

Bu projenin hayata geçmesiyle Türkiye artık Asya pazarına yeni ve daha ucuz taşıma imkânları ile kolayca erişebilecek.

Türkiye ve Çin, Modern İpek Yolu güzergâhının iki ucunda lojistik performansı iyi durumda olan ülkeler arasında yer alıyor. Dünya Bankası tarafından uygulanan bir anket sonucu hazırlanan Lojistik Performansı Endeksi 2016 değerlerine göre Çin 27., Türkiye ise 34. sırada yer alıyor. İki ülkenin arasında yer alan Orta Asya ülkelerinin alt sıralarda yer aldığı endekste hem Türkiye hem de Çin'in çevresinde yer alan ülkelere iyi bir performans sergilemesi, Asya ile Avrupa arasındaki ticarete bu iki ülkenin



potansiyel lojistik merkezler olarak öne çıktığını gösteriyor.

TEPAV'ın araştırmasına göre Çin'in Avrupa ile ticaretinde Türkiye'ye Orta Asya üzerinden ulaşan Orta Koridor ve Güneybatı Asya ülkeleri üzerinden ulaşan Güney Koridor'un zayıf olması fiziki olmayan altyapıdan kaynaklanıyor. Ülkelerdeki lojistik altyapı imkanlarının değerlendirilmesine bakıldığında Çin ile Avrupa arasında yer alan Asya ülkelerinde altyapının özellikle Pakistan-İran hattı ile Kazakistan'da iyi olduğu görülüyor. Buna karşın, bu ülkeler arasındaki dış ticaret işlemlerindeki prosedürlerin fazlalığı, standardizasyon eksikliği ve birbirleriyle uyumlu olmayan sistemlerin kullanılması nedenleriyle Çin'den Avrupa'ya yapılan kara taşımacılığında Rusya üzerinden giden Kuzey Koridoru daha yoğun biçimde kullanılıyor.

Bu arada Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun (CPEC) oluşturulması iki ülke arasında demiryolu taşımacılığının geliş-

tirilmesi açısından olumlu bir proje. Çin'in Kaşgar kenti ile Pakistan'ın Gwadar ve Karachi arasında birçok otoyol, demiryolu fiber ağların yapım ve onarımını içeren ekonomik koridorun, Modern İpek Yolu Projesi'ndeki en az kullanılan Güney Koridoru'nun işlemesi açısından da önemli. Bu güzergah, Orta Koridor için bir alternatif oluşturarak yük trafiğine bağlı olası gecikmeleri önlemek ve Güneydoğu Asya ülkelerine de ulaşmak açısından öneriliyor.

Kuzey Koridor'daki sıkıntı ne?

Türkiye ve Çin arasındaki kara ve demiryolu taşımacılığında Orta Koridor temel, Güney Koridor ise alternatif olarak değerlendirilebilir. Modern İpek Yolu koridorları incelendiğinde Kuzey Koridor'un Rusya üzerinden doğrudan Avrupa'ya bağlandığı görülüyor. Bu koridorun, diğer Asya ülkeleri ve Türkiye'yi bypass ettiğinden bu ülkeler ile Çin arasındaki entegrasyonu zayıflatma ihtimali söz konusu. Ayrıca uzunluk açısından da Kuzey Koridor dezavan-

tajlı konumda. Güney Koridor'da ise temel altyapıya sahip olmasına karşın aralarında siyasi çekişmeler olan (Pakistan-Hindistan gibi) ülkelerin bulunması Orta Koridoru daha avantajlı hale getiriyor. Orta Koridor'un Kazakistan, Azerbaycan ve Türkiye gibi siyasi ilişkileri iyi ülkeleri barındırması, Orta Asya'daki birçok büyük kentin yakınından geçmesi ve limanlarla Türkiye'den farklı coğrafyalara rahat ulaşım sağlanması nedenleriyle desteklenmesi gerekiyor. Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'nın da söz konusu Orta Koridor'un desteklenmesi için çalışmaları sürüyor. Orta Koridor'a bir alternatif olarak yine Asya ülkeleri arasındaki ticari ilişkilerin gelişmesini sağlayacak Güney Koridor'un değerlendirilmesi mümkün. Son yıllarda gerek Çin-Pakistan arasındaki CPEC, gerekse buna bir alternatif olarak İran ve Hindistan'ın Chabahar Limanı'nı geliştirme çalışmaları Güney Koridor'un gelişmesine yönelik beklentilerin bir göstergesi.

Tek zayıf nokta Van Gölü geçişinde

Alternatif Güney Koridoru'nun güçlendirilmesi için Van Gölü geçişinin demiryolu ile sağlanması noktasında Türkiye-Çin ortak yatırımı yapılabilir. İpek Yolu Projesi güzergahının Türkiye tarafındaki tek zayıf noktası Van Gölü geçişinde. Hali hazırda Tatvan-Van arasındaki feribot seferlerinden kaynaklanan gecikme bu geçişin uzun sürmesine ve fazla kullanılmamasına neden oluyor. Ancak Van Gölü geçişinin doğusundaki Kapıköy Gümrük Kapısı'nın, TOBB iştiraki olan GTİ tarafından modernize ediliyor olması bu güzergahın kullanılma potansiyelini artırıyor. Söz konusu modernizasyonun, Van Gölü Kuzey Demiryolu Geçişi ile desteklenmesi Türkiye ile Asya ülkeleri arasındaki demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi açısından önemli.

Çin'in Türkiye ve Orta Asya ülkelerinde demiryolu yatırımlarına öncelik vermesi Modern İpek Yolu Projesi'nin Orta Koridoru'nun gelişmesi için önemli. Çin'in dış ülkelerdeki demiryolu sektörü yatırımlarına bakıldığında genellikle denizyolu ticaretini geliştirmek amacıyla Venezuela, Endonezya, Çad ve Etiyopya gibi ülkelere ağırlık verdiği görülüyor. Ancak bu ülkelerin dışında, Çin'in İpek Yolu Projesi güzergâhlarından kuzeydeki Rusya ve güneydeki İran'a Türkiye'den daha fazla demiryolu sektörü yatırımı yapması dikkat çekiyor.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan:

AKTİF BİR DİPLOMASİ BAŞLATTIK

Türkiye tarafından “Modern İpek Yolu Projesi” olarak da adlandırılan “Orta Koridor” Doğu ile Batı arasındaki mevcut hatları tamamlayıcı ve güvenli bir güzergâh teşkil etmektedir. Gelecek dönem bizim coğrafyamızın da içinde bulunduğu bölgelerin yılı olacaktır. Biz de Çin’in “Bir Kuşak Bir Yol Projesi”ne ilişkin aktif bir diplomasi başlattık.



A sya ve Avrupa arasında, Doğu-Batı güzergâhında, kuzey, güney ve orta koridor olmak üzere üç ana koridor bulunmaktadır. “Orta Koridor” olarak adlandırılan ve Çin’den başlayarak Orta Asya ve Hazar bölgesini ülkemiz üzerinden Avrupa’ya bağlayacak hat, tarihi İpek Yolu’nun bir devamı olarak büyük öneme sahiptir. Orta Koridor, Çin’den başlayarak Kazakistan ve Azerbaycan üzerinden Türkiye’ye ulaşmakta buradan da Avrupa’ya bağlanmaktadır.

Bu tablo içinde Avrupa ve Asya’yı tarihsel olarak bağlayan İpek Yolu güzergâhı yeniden önem kazanmış, yeni bir süper güç olmaya aday Çin Halk Cumhuriyeti, Modern İpek Yolu’na yönelik çok önemli bir açılım başlatmıştır.

“Bir Kuşak Bir Yol Projesi” olarak adlandırılan ve Mart 2015’de Vizyon Belgesi yayınlanan girişim çerçevesinde Çin; Asya, Avrupa ve Ortadoğu’yu birbirine bağlayan devasa bir altyapı ve ulaşım, yatırım, enerji ve ticaret ağı oluşturmayı amaçlamaktadır.

Güvenli bir güzergâh

Ülkelerimizin bu artan ticaret hacminden ve yatırım ortamından daha fazla pay sahibi olmasını sağlamak için ana ulaşım koridorları üzerinde yer almak ve ulaşım altyapılarımızı bu bakış açısıyla ele almak zorundayız. Bu itibarla Türkiye olarak, Orta Koridor yaklaşımımızın Çin’in “Bir Kuşak Bir Yol Projesi”ne ilişkin aktif bir diplomasi başlattık.

Türkiye tarafından “Modern İpek Yolu Projesi” olarak da adlandırılan “Orta Koridor” Doğu ile Batı arasındaki mevcut hatları tamamlayıcı ve güvenli bir güzergâh teşkil etmektedir. Ülkemizin ulaşım politikalarının temel eksenini, Çin’den

Londra'ya kesintisiz bir taşımacılık hattı sağlamak üzere büyük ölçekli altyapı yatırımları gerçekleştirmek olmuştur.

Uzakdoğu'dan Avrupa'ya kadar uzanan, yüzyıllar boyunca ticaret kervanlarının güzergâhı olarak yerini almış tarihi İpek Yolu'nun Orta Koridor'da geliştirilmesi için hem Anadolu'da hem de Kafkasya ve Orta Asya'da demiryolu ağlarının teşkil edilmesi ve karayollarının entegrasyonu konularında uzun süreden beri bölge ülkeleriyle çalışmamız yakından devam etmektedir.

Dev projeler hazırladık

Gelinen bu noktada Türkiye, ulaşım altyapı çalışmalarında muazzam bir değişim sürecinden geçmekte ve dünyaya parmak ısırtan Yap-İşlet-Devret Modeli (YİD) ile hayata geçirilen dev projeleri ile göz doldurmaktadır. Avrasya Tüneli, Gebze-Orhangazi-Izmir Otoyolu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu, 3 Katlı Büyük İstanbul Tüneli, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Edirne-Kars Demiryolu ve Marmaray gibi nice dev proje İpek Yolu'nun Orta Koridor'da geliştirilmesi için zemin oluşturmaktadır.

İpek Yolu Projesi'nin Türkiye'ye faydasına gelince... Dünyadaki ekonomik kriz de dikkate alındığında, zenginlik merkezlerinde önemli değişimler yaşanmakta; son 30-40 yıllık dönemde başta Avrupa olmak üzere okyanus ötesinde bulunan zenginlik merkezlerinin yavaş yavaş Doğu'ya hareket ettiği görülmektedir.

Ekonomik çekim merkezinin gelişmekte olan ekonomilere doğru kayışı, özellikle Asya'da ticaret ve ulaştırma faaliyetlerinde daha hızlı bir büyümeyi tetiklemiştir. Bu durum, hızla yükselen Doğu ekonomileriyle Batı arasında, karayolu, demiryolu ve deniz taşımacılığı ile lojistik hizmetlerde artan bir talebi de beraberinde getirmektedir. Bu itibarla, gelecek dönem, bizim coğrafyamızın da içinde bulunduğu bölgelerin yılı olacaktır.

Çin'den Avrupa'ya kesintisiz hat

İnanıyoruz ki Anadolu yani Türkiye, Kafkasya, Orta Asya ve hatta Çin'in batısına kadar olan bölge, gelecekte hem taşımacılık hem ticaret hem turizm bakımından çok daha önemli hale gelecek ve çok daha fazla konuşulacaktır.

Orta koridoru geliştirme çabalarımız



aslında Türkiye'nin Modern İpek Yolu stratejisidir. Türkiye ile Çin'i, Hazar Denizi ve Orta Asya ülkeleri üzerinden bağlamayı hedeflemektedir. Bu hat, Doğu-Batı ekseninde mevcut hatları tamamlayıcı, güvenli ve ekonomik bir güzergâhtır. Anılan güzergâha yönelik olarak gerek yurt içinde gerekse bölge ülkeleriyle önemli altyapı projeleri gerçekleştirmekteyiz.

Kervan Projesi

Güzergâhtaki eksik hatların tamamlanmasıyla Çin'den Avrupa'ya kesintisiz bir demiryolu hattı tesis edilmiş olacaktır. 2013'te hayata geçirilerek kıtaları bağlayan Marmaray, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı ve Çin ile iş birliğine yönelik müzakereleri devam eden Edirne-Kars Demiryolu Hattı bu bağlamda büyük öneme sahiptir.

Pekin'de katıldığım Uluslararası İşbirliği İçin Kuşak ve Yol Forumu'nda bu konuda çok önemli temaslarda bulunduk, gündemdeki projeler ile "Kervan Projesi"ni değerlendirdik.

Mega projelerle altyapı bağlantılarını sağlarken, intermodal ulaştırma imkanlarını iyileştirmeye ve özellikle sınır ge-

çişlerindeki engelleri ortadan kaldırmaya yönelik çalışmalar yapıyoruz. Ulaştırma altyapısına son 14 yılda yaklaşık 100 milyar dolar yatırım yaptık. Yeni karayolları, demiryolları, havalimanları ve limanlar inşa ettik. Karayolu taşımacılığında doğu-batı ve kuzey-güney karayolu koridorlarındaki eksik bağlantıları, karayolu, tünel ve köprü projeleriyle tamamladık. bölge ülkeleriyle de transit taşımacılığın geliştirilmesi ve fiziksel olmayan engellerin kaldırılmasına yönelik iş birliği yaptık.

Bu noktada Kuşak ve Yol Forumu'nda Çin ile imzalanan Karayolu Taşımacılık Anlaşması'na büyük önem atfediyoruz. Yine Çin ve Türkiye arasında Kervan Projesi başlatılmasının ve bu kapsamda İpek Yolu orta koridorunda 10 araçlık bir konvoyun Türkiye'ye ve Avrupa'ya yük taşımacılığı gerçekleştirmesinin faydalı olacağını düşünüyorum. Çinli mevkidâşımın da mutabık kalması halinde bu deneme seferiyle güzergâhtaki muhtemel sorunları, engelleri ve zorlukları tespit edebiliriz. Aynı zamanda karayolu güzergâhının canlandırılmasına da önemli bir katkı sağlamış oluruz.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu:

İPEK YOLU, TÜRKİYE'Yİ ASYA PAZARLARINA BAĞLAYACAK

Çin, Avrupa ve Amerika pazarlarına ulaşabileceği, daha ucuz mal taşımaya imkân sağlayacak rotalar arıyor. Türkiye de Asya pazarına erişebileceği yeni ve daha ucuz taşıma imkânları bulmak zorunda. Çünkü Asya pazarlarında ihracat anlamında yokuz. Yani Türkiye Asya'ya bağlı değil. Modern İpek Yolu böyle bir imkân sağlayacak.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) olarak Türkiye'nin Modern İpek Yolu'ndaki gücünü artıracak projeleri hayata geçiriyoruz.

Türkiye'nin lojistik altyapısının kalitesini iyileştirmeye odaklandık. Türkiye'nin kara sınır kapılarını modernize ediyoruz. İpsala, Kapıkule, Hamzabeyli, Sarp, Çıldır-Aktaş, Dilucu, Habur, Nusaybin ve Cilvegözü'nü tamamladık, hizmete açtık. Bu sayede geçiş hacimlerini dört kata çıkartırken, bekleme sürelerini de yarıya indirdik. Türkiye'nin dış ticaretinin yüzde 10'una yakınının gerçekleştirildiği, en büyük iç gümrük müdürlüğü olan Halkalı Gümrük Müdürlüğü'nün modernize edilerek İstanbul'un Çatalca bölgesine taşınmasını gerçekleştirdik. Kapıkule'ye TIR Parkı yaptık. Devlet tüm bu işler için para ödemediği gibi vergi gelirleri de katlanarak arttı. Yani herkes kazandı. Birleşmiş Milletler bile öyle etkilendi ki bu projemizi bütün dünya ülkelerine örnek gösterdi. İran ile eTIR projesini başlattık. Yine TOBB olarak hem yurt içi hem de yurt dışına taşımacılıkta taşıma ve geçiş belgelerinin düzenlenmesi ve dağıtılması işini yürütmekteyiz. Türkiye'den Avrupa'ya ilk defa tarifeli yük treni seferlerini başlattık ve dört gün gibi rekor bir sürede Avrupa'ya ulaştık. İstanbul-Tahran-İslamabad tren seferlerinin de başlaması için çalışmalar sürdürüyoruz. Ayrıca Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinde TIR sözleşmesi uygulamasının başlaması ve geçiş belgelerindeki kotaların kaldırılması için çalışıyoruz.

Çin, Avrupa ve Amerikan pazarlarına ulaşabileceği, daha ucuz mal taşımaya imkân sağlayacak rotalar arıyor. Türkiye de Asya pazarına erişebileceği yeni ve daha ucuz taşıma imkânları bulmak zorunda. Çünkü Asya pazarlarında ihracat anlamında yokuz. Yani Türkiye Asya'ya bağlı değil. İpek Yolu



böyle bir imkân sağlayacak. Örnek vermek gerekirse bugün Pakistan'a mal gönderirken temel bir problemimiz var. Türk malı yüklü konteyneri doğudaki bir yere göndermek için önce Batı'daki bir konteyner limanına gitmek gerekiyor. Anadolu'dan bir üretici, malını önce Rotterdam'a, oradan da İslamabad'a gönderiyor. Çünkü direkt ulaşım bağlantımız yok. Bu noktada İpek Yolu sayesinde Çin ile somut bir işbirliği alanı ortaya çıkabilir. Çinliler doğudan İslamabad'a bağlantıyı sağlarsa Türklerin de batıdan İslamabad'a ulaşacak konteyner rotasını açması gerekir. Planlar birlikte yapılır, projeler birlikte finanse edilir. Yeni ticaret koridorları inşa edilebilir. Bu potansiyele ilk yatırım yapan en çok karlı çıkar.

Türkiye'nin dış politika önceliği konteynerlerimizin geçiş yolunu açmak, tüccarlarımızın hareket serbestisini artırmak olmalı. Zaman sıfır problem politikasını yeniden

hatırlama zamanıdır. Konteynerlerimizin serbestçe geçtiği, tüccarlarımızın serbestçe dolaştığı ülkelerin yönetimleriyle hiçbir sorunu olamaz. Bir tek konteynerlerimizin geçişinin engellendiği, tüccarlarımızın serbest dolaşımının kısıtlandığı ülkelerle Türkiye'nin bir sorunu olabilir. Modern İpek Yolu koridorlarında darboğazların tespit edilmesi, en hızlı finansman kaynaklarının bulunması ve tarafların bir araya getirilmesi için bir platform oluşturulmalıdır. Bu platformda detaylı fizibilite çalışmaları ve çözüm odaklı projeler geliştirilmelidir. Bu bağlamda Türkiye, hem ilgili Orta Asya ülkeleri, hem de Çin ve Rusya gibi dışarıdan önemli destek sağlayabilecek ülkeleri bir araya getirebilir. Hazar Denizi üzerindeki ro-ro ve ro-pax seferlerinin iyileştirilmesi, liman kapasitelerinin ve gemi kapasitelerinin artırılması sağlanmalı.

Bu iş olur!

milyonlara iş
milyonlara aş olur

Yeni Bir
İstihdam
Sağladığınızda:

2017
SONUNA KADAR
SGK Primi ve
Vergiler
Devletten!

İlk 3 Ay
Çalışanın Maaşı,
SGK Primi ve
Vergileri
Devletten!



İSTİHDAMLA
BÜYÜYEN
TÜRKİYE