



T.C.
UFUK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET VE FİNANSMAN PROGRAMI

**KUŞAK VE YOL PROJESİNİ ANLAMAK:
LOJİSTİK MERKEZİNDE TÜRKİYE**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İLTERİŞ TURAN

TEZ DANIŞMANI
DOÇ. DR. GÜNER KOÇ AYTEKİN

ANKARA

2020

T.C.
UFUK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET VE FİNANSMAN PROGRAMI

**KUŞAK VE YOL PROJESİNİ ANLAMAK:
LOJİSTİK MERKEZİNDE TÜRKİYE**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İLTERİŞ TURAN

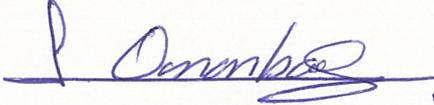
TEZ DANIŞMANI
DOÇ. DR. GÜNER KOÇ AYTEKİN

ANKARA

2020

KABUL VE ONAY

İlteriş TURAN tarafından hazırlanan “Kuşak ve Yol Projesini Anlamak: Lojistik Merkezinde Türkiye” başlıklı bu çalışma, 03/02/2020 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.



Prof. Dr. Mehmet TOMANBAY- Başkan

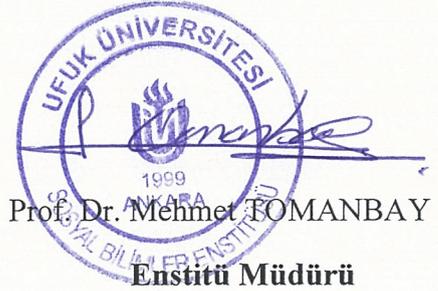


Doç. Dr. Güner KOÇ AYTEKİN- Danışman



Doç. Dr. Mehmet Ali AKTAŞ- Üye

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylıyorum.



BİLDİRİM

Hazırladığım tezin/raporun tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi taahhüt eder, tezimin/raporumun kağıt ve elektronik kopyalarının Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım:

- ✓ Tezimin/Raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.

Tezim/Raporum sadece Ufuk Üniversitesi yerleşkelerinden erişime açılabilir.

Tezimin/Raporumun Yıl süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin/raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.

03/02/2020

İlteriş TURAN



ÖZET

İpeğin Çin tarafından keşfinden kısa bir süre sonra dünyada bir statü simgesi haline gelmesi ipeği Roma İmparatorluğu'na kadar ulaştırmıştır. Bu da ticaret yolları oluşturmuş adına da “İpek Yolu” denmiştir. Tarihi bu ticaret yolu ile Akdeniz'e kadar gelen mallar Akdeniz Limanları ile dünyaya dağılmaktaydı. Ancak yine Çin'in pusulayı bulması coğrafi keşiflerin önünü açmış, bu keşiflerle yeni ticaret yolları bulunmuştur. Yaşanan bu gelişmeler 'İpek Yolu'nun önemini azaltmış sadece Çin'i değil, Akdeniz Limanlarının da önemini yitirmesi ile Osmanlı İmparatorluğunu 'da olumsuz yönde etkilemiştir.

Yaklaşık beş yüz yıl sonra Çin'in bir imalat merkezi haline gelmesi, batı ile ticaretini artırması sonucunu doğurmuştur. Bu durum Çin'e 'Tarihi İpek Yolu'nu hatırlatmış ve 2013 yılında dünyaya “One Belt One Road” adı altında özünde 'Tarihi İpek Yolu'nun modern bir hali olan projeyi duyurmuştur. Proje çeşitli ulaştırma koridorlarını içine alan Çin'in tabiri ile bir 'Win-Win' projesidir. Bu çalışmada Çin'in OBOR Projesi ile birlikte Türkiye'nin bir lojistik aktarma üssü ya da bölgesel bir ulaştırma merkezi olup olmayacağı, Türkiye'nin diğer ulaştırma koridorları ile ilişkisi incelenecektir.

Anahtar Sözcükler

Bir Kuşak Bir Yol (OBOR), Çin, Türkiye, Lojistik, Ulaştırma Koridorları

ABSTRACT

After a short time of discovery of silk by china, it had become a status symbol in the world and it had reached up to Roman Empire. This has been created trade routes and was called the "Silk Road". The goods that came to the Mediterranean through this historical trade route were distributed to the world through Mediterranean Ports. However, invention of compass by China paved the way for geographical discoveries and new trade routes were found with these discoveries. These developments have reduced the importance of the Silk Road, not only China, but also negatively affected the Ottoman Empire with the loss of the Mediterranean Ports.

Approximately five hundred years later, China's becoming a manufacturing center as a result of its trade with the west. This situation reminded China of the "Historic Silk Road" and announced the Project under the name of "One Belt One Road" to the world in 2013 which is essentially a modern version of the "Historic Silk Road". The project is a 'Win-Win' project with the expression of China, which includes various transportation corridors. In this study, Chinas' OBOR Project, whether turkey will be a logistics hub or a regional transport hub and Turkey's relations with other transport corridors will be examined.

Key Words

One Belt One Road (OBOR), China, Turkey, Logistic, Transportation Corridors

TEŞEKKÜR

Tez çalışmam sũresince desteklerini esirgemeyen, sadece bugũnũ değil geleceği de tasavvur etmem noktasında ufkumu aan tez danışmanım Sayın Doç. Dr. Gũner KOÇ AYTEKİN'e en içten dileklerle sonsuz teőekkũrlerimi sunuyorum.

Yine her tũrlũ konuda desteklerini esirgemeyen, pozitif enerjisi ile moral ve motivasyon sağlayan Enstitũ Mũdũrũmũz Prof. Dr. Mehmet TOMANBAY'a da teőekkũrlerimi arz ederim.

Ayrıca her anımda yanımda olan desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen babam Ahmet TURAN'a; annem Sezer TURAN'a, kardeşim Kemal Kağan TURAN'a en derin saygılarımı sunuyorum.

Yine bir teőekkũrden fazlasını hak eden ve hayatımı her yøndene manevi olarak zenginleştiren değerli eřim A. Aybũke TURAN, kızım İ. Belinay TURAN, oğlum A. Gũkтуę TURAN iyi ki varsınız...

İÇİNDEKİLER

| | |
|-------------------------|------------|
| KABUL VE ONAY | ii |
| BİLDİRİM | iii |
| ÖZET | iv |
| ABSTRACT | v |
| TEŞEKKÜR | vi |
| İÇİNDEKİLER | vii |
| KISALTMALAR | xii |
| ŞEKİLLER LİSTESİ | xiv |
| TABLolar LİSTESİ | xvi |
| GİRİŞ | 1 |

BİRİNCİ BÖLÜM

TARİHİ İPEK YOLU'NDAN MODERN İPEK YOLU'NA GİDEN SÜREÇ

| | |
|---|----|
| 1.1. İpek Yolu Kavramı | 3 |
| 1.2. Ticari Bir Emtia Olarak İpek ve Ekonomik Değeri | 4 |
| 1.3. Tarihi İpek Yolu Koridorları | 4 |
| 1.4. Modern İpek Yolu Fikri | 7 |
| 1.5. Çin Rüyası | 8 |
| 1.6. Çin'in Kuşak ve Yol (Modern İpek Yolu) İnsiyatifi | 9 |
| 1.7. Çin'in Kuşak ve Yol (Modern İpek Yolu) Projesi'nin Rotaları ve Kapsamı | 10 |
| 1.8. Kuşak ve Yol Projesinin Spesifik Hedefleri | 12 |
| 1.9. Kuşak ve Yol Projesi'nin Finansman Kaynakları | 14 |
| 1.9.1. Politika Bankaları | 15 |
| 1.9.1.1. Çin Kalkınma Bankası (CDB) | 15 |
| 1.9.1.2. Çin'in İhracat-İthalat Bankası (Exim Bank) | 15 |
| 1.9.2. Devlete Ait Bankalar | 16 |
| 1.9.2.1. Çin Sanayi ve Ticaret Bankası (ICBC) | 16 |
| 1.9.2.2. China Construction Bank (CCB) | 16 |
| 1.9.2.3. Çin Ziraat Bankası (ABC) | 16 |

| | |
|---|----|
| 1.9.2.4. Bank of China (BOC) | 16 |
| 1.9.3. Devlet Servet Fonları | 17 |
| 1.9.3.1. China Investment Corporation (CIC) | 17 |
| 1.9.3.2. Çin Hayat Sigortası Şirketi | 17 |
| 1.9.3.3. Çin Ulusal Sosyal Güvenlik Fonu (NSSF) | 17 |
| 1.9.3.4. İpek Yolu Fonu (SRF) | 17 |
| 1.9.4. Uluslararası Finans Kuruluşları | 18 |
| 1.9.4.1. Dünya Bankası Grubu | 18 |
| 1.9.4.2. Asya Kalkınma Bankası (ADB) | 18 |
| 1.9.4.3. Asya Altyapısı Yatırım Bankası (AIIB) | 18 |
| 1.9.4.4 Yeni Kalkınma Bankası (NDB) | 18 |
| 1.10. Kuşak ve Yol Projesi Kapsamında Finanse Edilen ve/veya İcra Edilen Projeler | 22 |
| 1.11. Kuşak ve Yol Projesinin Risk ve Fırsatları | 29 |
| 1.12. Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Türkiye | 33 |
| 1.12.1.Obor Projesinin Türkiye’ye Sunduğu Fırsatlar | 35 |
| 1.12.2.Çin’in OBOR Projesi ile Doğrudan Yabancı Yatırım Fırsatları ve Türkiye | 37 |

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE ULAŞTIRMA ALTYAPISI ve ULUSLARARASI ULAŞTIRMA KORİDORLARI İLİŞKİSİ

| | |
|---|----|
| 2.1.Ulaştırma Sistemlerinde Koridor Kavramı | 43 |
| 2.1.1. Ulusal Ticaret Koridoru | 43 |
| 2.1.2. İkili Ticaret Koridorları | 43 |
| 2.1.3. Çok Taraflı Ticaret Koridorları | 44 |
| 2.1.3.1. Multimodal Ticaret Koridorları | 44 |
| 2.1.4. Intermodal Ticaret Koridorları | 44 |
| 2.2.Ulaştırma Sistemlerinde Koridor Yönetimi | 45 |
| 2.3. Ulaştırma Ağı | 46 |
| 2.4. Türkiye- Uluslararası Karayolları Ağları İlişkisi | 48 |
| 2.4.1.Trans- Avrupa Kuzey- Güney Otoyolu Projesi (TEM) | 50 |
| 2.4.2.E-Yolları/Ana Trafik Güzergahları İçin Avrupa Anlaşması (AGR) | 52 |
| 2.4.3.Ekonomik İş birliği Teşkilatı (EİT-ECO) | 53 |
| 2.4.4.Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) | 54 |
| 2.4.4.1.TRACECA Projesinin Amaçları | 56 |

| | |
|---|----|
| 2.4.5.Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL) | 58 |
| 2.4.6.Karadeniz Ekonomik İş Birliği Teşkilatı Karayolu Ağı (KEİ-BSEC) | 59 |
| 2.4.7.Türkiye Karadeniz Çevre Karayolu Koridoru | 61 |
| 2.4.8.Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu Karayolu Ağı (ESCAP) | 62 |
| 2.4.9.Türkiye Trans Avrupa Ulaştırma (TEN-T) Karayolu Ağı | 63 |
| 2.5. Çin- Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (Orta Koridor) | 66 |
| 2.5.1. OBOR Projesinde Orta Koridor' da Türkiye Girişimi ile Oluşturulan Projeler | 67 |
| 2.5.1.1.Lapus- Lazuli Koridoru | 67 |
| 2.5.1.2.Trans- Hazar Uluslararası Taşıma Birliği | 69 |
| 2.5.1.3.Bakü-Tiflis- Kars (BTK) Demiryolu | 69 |
| 2.5.1.4.Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsü Anlaşması (Aktau Bildirisi; Hazar Anayasası) | 71 |
| 2.5.1.5.Marmaray Projesi | 73 |
| 2.5.1.6.Diğer Projeler | 74 |
| 2.6.Uluslararası Demiryolu Ağları ve Türkiye | 74 |
| 2.6.1.Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Hükümetler Arası Örgütü (OTIF) | 75 |
| 2.6.2.Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC) | 75 |
| 2.7.Türkiye'nin Avrupa Birliği ile Yürüttüğü Uluslararası Projeler | 76 |
| 2.7.1. AB 7. Çerçeve Programı Kapsamında Yer Alan Projeler | 77 |
| 2.7.1.1.Protectrail Projesi | 77 |
| 2.7.1.2.Secur-Ed Projesi | 77 |
| 2.7.1.3.Cream Projesi | 77 |
| 2.7.1.4.Mainline Projesi | 78 |
| 2.7.2. Viking Treni Projesi | 78 |
| 2.8.Trans-Asya Demiryolu Ağı Demiryolu Taşımacılığı (UNESCAP-TAR) | 79 |
| 2.9.Türkiye'deki Limanların İncelenmesi | 83 |
| 2.9.1.Mersin Uluslararası Limanı (MIP) | 85 |
| 2.9.2.Ambarlı Limanları | 86 |
| 2.9.3.Asya Port | 87 |
| 2.9.4.Derince Limanı | 87 |
| 2.9.5.DP World Yarımca Limanı | 87 |

| | |
|--|----|
| 2.9.6.Bandırma Limanı | 88 |
| 2.9.7.İskenderun Limanı | 88 |
| 2.9.8.Samsun Limanı | 89 |
| 2.9.9.İzmir Limanı | 90 |
| 2.9.10.Trabzon Limanı | 90 |
| 2.9.11.Filyos Limanı | 90 |
| 2.9.12.Çandarlı Limanı | 92 |
| 2.10.Türkiye'nin Önemli Limanları ile Dünya'nın Önemli Limanlarının Mukayesesi | 93 |

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK MERKEZLER

| | |
|--|-----|
| 3.1.Lojistik Kavramı ve Tarihçesi | 102 |
| 3.2.Uluslararası Lojistik Kavramı | 103 |
| 3.3.Lojistikte Temel Taşımacılık İlkeleri | 104 |
| 3.4.Lojistik Merkez Kavramı | 105 |
| 3.5.Lojistik Merkezler İçin Taşıma Türlerinin Önemi | 106 |
| 3.5.1.Ekol Lojistik Kombine Taşımacılık Projesi | 109 |
| 3.6.Lojistik Merkezlerin Özellikleri | 111 |
| 3.7.Lojistik Merkezlerin Sınıflandırılması | 114 |
| 3.7.1.Dünyadan Lojistik Merkez Örnekleri | 114 |
| 3.7.2.Küresel ve Bölgesel Lojistik Merkez Tanımı | 120 |
| 3.8.Türkiye'deki Lojistik Merkezlere Genel Bakış | 121 |
| 3.8.1.Lojistik Alanında Türkiye'deki Mevzuatın Gelişimi | 123 |
| 3.9.Ekonomik Gelişme Lojistik İlişkisi | 127 |
| 3.10. Lojistik Performans Endeksinin Değerlendirilmesi | 129 |
| 3.11.Lojistik Performans Endeksi (LPI) Nedir? | 130 |
| 3.11.1.Lojistik Performans Endeksi (LPI) Hesaplama Metodolojisi | 131 |
| 3.11.2.İpek Yolu Ülkelerinin LPI Değerlendirmeleri | 134 |
| 3.11.3.Türkiye'nin LPI Değerlendirmesi | 139 |
| 3.12.Lojistiğin Geleceğine Bakış; Endüstri 4.0 ve Lojistik 4.0 | 142 |
| 3.12.1.Lojistik 4.0 | 144 |
| 3.12.2.Karanlık (İnsansız) Fabrikalar (Lights Out Manufacturing) | 146 |
| 4.Sonuç ve Öneriler | 147 |
| Kaynakça | 154 |
| Ekler | 163 |

| | |
|---|-----|
| Ek 1: İstatistiki Hesaplamalar | 163 |
| Ek 2: İpek Yolu Ekonomik Kuşığı Mutabakat Muhtırası | 164 |
| EK-3: Türkiye'deki Limanlar ve İşletmecileri (Yer Bulduruları ile) | 176 |
| EK-4: Demiryolu Alanında Yapılan Uluslararası İkili ve Çoklu Anlaşmalar | 198 |
| EK-5,6: İpek Yolu, OBOR Uygulama Esasları | 202 |
| EK-7: Kuşak ve Yol Girişimi ile Finanse Edilen ve/veya İcra Edilen Projeler | 219 |
| Ek-8: Konteyner Ebat, Boyut ve Taşıma Kapasiteleri | 225 |
| Ek-9: TCDD İdaresi Transit Birim Ücret Tablosu | 226 |
| Özgeçmiş | 228 |



KISALTMALAR

| | |
|---------|--|
| AB | Avrupa Birliği |
| ABC | Çin Ziraat Bankası (Agricultural Bank of China) |
| ABD | Amerika Birleşik Devletleri |
| ALTID | Asya Kara Ulaştırması Altyapı Geliştirme Projesi (Asian Land Transport Infrastructure Development) |
| BRI | Kuşak ve Yol İnisiyatifi (Belt and Road Initiative) |
| BSEC | Karadeniz Ekonomik İş birliği (Black Sea Economic Cooperation) |
| CIC | Çin Yatırım Kuruluşu (China Investment Corporation) |
| CCB | China Construction Bank |
| CDB | China Development Bank |
| DWT | Detveyt Ton (Deadweight Tonnage) |
| GTAI | Germany Trade And Invest |
| IFC | International Finance Corporation |
| ICBC | Çin Endüstri ve Ticaret Bankası (Industrial and Commercial Bank of China) |
| OBOR | Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road) |
| OECD | Ekonomik İş birliği ve Kalkınma Teşkilatı (Organization for Economic Development and Cooperation) |
| OSB | Organize Sanayi Bölgesi |
| TAR | Trans-Asya Demiryolu Ağı (Trans-Asian Railway) |
| TCDD | Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları (Turkish State Railways) |
| TD-IHK | Türk Alman Ticaret ve Sanayi Odası (TD-IHK Türkisch-Deutsche Industrie- und Handelskammer) |
| TEM | Kuzey Güney Otoyolu Projesi (Trans-European Motorway) |
| TEN-T | Avrupa Birliği Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (European Union, Trans-European Transport Networks) |
| TEU | 20' konteyner (Twenty-Foot Equivalent Unit) |
| TRACECA | Avrupa – Kafkasya- Asya Ulaştırma Koridoru (Transport Corridor Asia – Caucasus- Europe) |
| UIC | International Union of Railways |

| | |
|---------|--|
| UNECE | Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu Trans-Avrupa (Economic Commission for Europe) |
| UNESCAP | Birleşmiş Milletler Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) |
| WB | World Bank |
| WTO | Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organization) |



ŞEKİL LİSTESİ

| | |
|---|-----|
| Şekil 1: Orta Çağ'da İpek Yolu Güzergahları | 6 |
| Şekil 2: Modern İpek Yolu: Ekonomik Kemer ve 21. Yüzyıl Denizcilik İpek Yolu Haritası | 10 |
| Şekil 3: Kuşak ve Yol Projesi Kapsamında Finanse Edilen ve/veya İcra Edilen Projeler Haritası | 25 |
| Şekil 3.a: Lapus-Lazuli Koridoru | 68 |
| Şekil 3.b: BTK Demiryolu | 71 |
| Şekil 3.c: Marmaray | 73 |
| Şekil 3.d: Ulaştırma Ağları ve Yapıları | 47 |
| Şekil 4: Türkiye'den Geçen Uluslararası Ulaştırma Koridorları ve Türkiye ilişkisi | 50 |
| Şekil 5: Trans- Avrupa Kuzey- Güney Otoyolu (TEM), Türkiye Yol Ağı | 51 |
| Şekil 6: E-Yolları Haritası | 52 |
| Şekil 7: EİT-ECO Güzergahları | 54 |
| Şekil 8: Traceca Ulaştırma Koridoru Haritası | 56 |
| Şekil 9: Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL) | 58 |
| Şekil 10: Karadeniz Ekonomik İş Birliği Teşkilatı Karayolu Ağı (KEİ-BSEC) | 60 |
| Şekil 11: Türkiye Karadeniz Çevre Karayolu Koridoru | 61 |
| Şekil 12: Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu Karayolu Ağı (ESCAP) | 62 |
| Şekil 13: Türkiye Trans Avrupa Ulaştırma Koridoru (TEN-T) Karayolu Ağı | 63 |
| Şekil 14: Trans-Asya Demiryolu (TAR) Ağı | 80 |
| Şekil 14.a: Avrupa Demiryolu Koridorları ile Asya-Avrupa Koridorları Bağlantıları | 81 |
| Şekil 14.b: Asya Demiryolu Ağları ile Avrupa Koridorları Bağlantıları | 81 |
| Şekil 15: Mersin Limanı Demiryolu Bağlantıları | 85 |
| Şekil 16: İskenderun Limanı | 88 |
| Şekil 17: Filyos Limanı Vaziyet Planı | 91 |
| Şekil 18: Filyos Limanı Endüstriyel ve Lojistik Merkezi | 92 |
| Şekil 19: Dünya Ticaret Filosu İstatistikleri (DWT Bazında) | 99 |
| Şekil 20: Dünya ve Türk Kontrollü Ticaret Filosu 2018 Profili (30 Ülke Arasında) | 100 |
| Şekil 21: Filo Yaşları | 101 |

| | |
|--|-----|
| Şekil 22: Lardner Kuralı | 104 |
| Şekil 23: Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi | 134 |
| Şekil 24: Dijital ve Birbirine Bağlı Üretim | 143 |
| Şekil 25: DHL'in Yakın Gelecek için Lojistik 4.0 Tasviri | 144 |
| Şekil 26: Lojistikte Akıllı Robotlar | 145 |



TABLO LİSTESİ

| | |
|--|-----|
| Tablo 1: Kuşak ve Yol İnisiyatifine Dahil Olan Ekonomiler | 12 |
| Tablo 2: Kuşak ve Yol Girişimi Finansmanı Ekonomik Göstergeleri | 19 |
| Tablo 3: Ülkeler bazında tahmini BRI Altyapı Projeleri Maliyetleri | 26 |
| Tablo 3.a: Yurt Dışında Yerleşik Kişilerin Türkiye'deki Doğrudan Yatırımları | 39 |
| Tablo 4: Kuşak ve Yol Girişimi ile Finanse Edilen ve/veya İcra Edilen Projeler | 27 |
| Tablo 5: Ulaştırma Koridorları ve Yönetilen Fonksiyonlar | 46 |
| Tablo 6: Uluslararası Karayolları Koridorlarının Türkiye Dahilindeki Uzunlukları | 49 |
| Tablo 7: 2016 Yılı Uluslararası Demiryolları Yük Taşımaları Karşılaştırması | 83 |
| Tablo 8: Mersin Limanı Teknik Özellikler | 86 |
| Tablo 9: İskenderun Limanı Teknik Özellikleri | 89 |
| Tablo 10: Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Konteyner Elleçleme İstatistikleri | 94 |
| Tablo 11: Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen İlk 20 Liman | 95 |
| Tablo 12: Dünya Ülkelerinin Kontrolündeki Konteyner Filosu (1000 GT ve üzeri) | 97 |
| Tablo 13: Faal Durumdaki Türk Sahipli Filonun Yıllık Gelişimi | 98 |
| Tablo 14: Taşıma Modları Maliyetleri | 108 |
| Tablo 15: Karayolu Taşımacılığı ile Oluşan Maliyet Kalemleri | 110 |
| Tablo 16: Kombine Taşımacılık ile Oluşan Maliyet Kalemleri | 110 |
| Tablo 17: Lojistik Merkezlerin Temel Özellikleri | 112 |
| Tablo 18: ABD Lojistik Merkez Örnekleri | 115 |
| Tablo 19: Avrupa Lojistik Merkez Örnekleri | 116 |
| Tablo 20: Asya Kıtası Lojistik Merkez Örnekleri | 117 |
| Tablo 21: Lojistik Merkezlerin Sınıflandırılması | 119 |
| Tablo 22: Lojistik Mevzuatındaki Son Gelişmeler | 125 |
| Tablo 23: Anket Katılımcıları İçin Ülke Gruplarının Seçilme Metodolojisi | 132 |
| Tablo 24: İpek Yolu Ülkelerinin LPI Puanları | 134 |
| Tablo 25: 2012-2018 Arası Lojistik Performansı Endeksi'ne göre ilk 10 ülke | 139 |

GİRİŞ

Dünyanın küreselleşme ile birlikte yaşadığı değişim dünya ticaretini hızlandırmış beraberinde ülkelerin ölçek ekonomisine ulaşma isteği ekonomik bütünleşmeleri hatta AB örneğinde olduğu gibi entegrasyon süreçlerini doğurmuştur. Tüm bu süreçler gibi üretilen malların sevki noktasında taşımacılıktan lojistiğe geçiş, ulaştırma alanında da tek modlu taşımacılıktan çok modlu taşımacılığa geçiş yaşanmıştır. Bu sayede ulaştırma sistemlerinin entegrasyonu sağlanmış önceleri bütünüyle denizde taşınan yüklerin artık bir kısmı karada bir kısmı denizde taşınabilecek bir duruma gelmiştir. Bunun sebebi ise uzun bir deniz yolculuğu yerine yolculuğun bir kısmının diğer ulaştırma modlarından karayolu veya demiryolu kullanılarak yüklerin hedefine daha hızlı ve daha uygun bir maliyetle ulaştırılabilmesidir. Yine ilk çıkış noktası demiryolu ile başlayan sevkiyatın uygun bir limandan standardize edilmiş tren vagonlarının gemiye bindirilmesi ve varış limanından nihai alıcıya demir ya da kara yolu ile ulaştırılması bugün kullanılan sistemlerdendir.

Yukarıda bahsedilen ulaştırma türlerinin gelişmesi 20. Yüzyılın sonlarına doğru taşıma kaplarının standardize edilmesi ile ortaya çıkan konteynerizasyon süreci ile olmuştur. Konteynerler birbirinden farklı ulaştırma türleri arasında taşımayı uyumlulaştırmıştır. Bütün bu süreçler ulaştırma altyapısında uluslararası ulaştırma koridorları kavramını doğurmuştur. Vietnam, Myanmar, Kamboçya gibi ülkeleri kapsayan Büyük Mekong Alt Bölgesi (GMS) Koridoru, tüm AB ülkelerini kapsayan Ten Projesi, AB'nin Asya ile bağlantısını sağlayacak "Demir İpek Yolu" olarak anılan TRACECA Projesi, "Modern İpek Yolu" olarak anılan altmıştan fazla ülkenin dahil olduğu Çin'in OBOR Projesi uluslararası ulaştırma koridorlarından bir kısmına örnek olarak gösterilebilir.

Özellikle Avrupa-Asya arasındaki ticaret ve taşımacılık faaliyetleri için geliştirdiği koridor bazlı Çin'in OBOR Projesi ile AB'nin TRACECA Projesinde ülkemiz iki projenin kesişim kümesinde bulunmaktadır. Coğrafi olarak Asya, Avrupa ve Afrika arasında bir kavşak pozisyonunda olan Türkiye bir manada ulaştırma ihtiyaçlarının iyileştirilmesi ve karşılanmasını isteyen ülkelerin merkezi haline gelmiştir.

Bu Çalışma ile uluslararası ulaştırma koridorları ile Türkiye ilişkisi, Türkiye'nin ulaştırma koridorları ile alakalı geliştirdiği projeler ve özellikle Çin tarafından geliştirilen “Bir Kuşak Bir Yol” Projesi (OBOR) projesi ile karşısında bir fırsat gibi duran lojistik potansiyeli ÷lkemize çekerek ÷lkemiz de oluşturulabilecek lojistik merkezlerle küresel ölçekte bir merkez olma fırsatı değerlendirilecektir.

Doğu ile Batı arasındaki köprü vazifesini tarihten günümüze sürdüren Türkiye İpek Yolu Projesi içeresinde önemli ve stratejik bir noktadadır. Türkiye'nin, bu avantajlarını iyi değerlendirebilmesi halinde İpek Yolunda ve küresel ekonomide önemli bir ticaret merkezi haline gelmesi mümkündür. Fakat Kara İpek Yolu Projesi ve Deniz İpek Yolu olmak üzere iki aşaması olan projenin bütünüyle gerçeklemesi için nelerin yapılması gerektiği ve Türkiye'nin hangi aşamada olduğunun analizinin yapılması gerekmektedir. Ekonomik gücün sınırlı olması, Dış Ticaret Açığı gibi problemler ile Lojistik alt yapının ne durumda olduğu gibi kriterlerde bu çalışmada göz önüne alınacak başlıca unsurlardır.

Bunun için öncelikle 1. Bölümde tarihte kullanılan “İpek Yolu” incelenip Çin'in bu tarihi yoldan aldığı ilham ile oluşturduğu OBOR Projesine kadar olan süreç ile OBOR'un ilanından sonra ki süreçte Çin'in Kuşak ve Yol İnsiyatifi, hedefleri, rotaları, projenin yürütülmesi için gerekli olan finansman kaynakları ve Türkiye için sunduğu fırsatların neler olduğu incelenecektir. Ayrıca başkaca akademik çalışmalara da fayda sağlayacağı düşün÷len; OBOR Projesi ile demiryolu transit geçişlerinden, Türkiye'nin elde edeceği muhtemel gelir, yine OBOR Projesinin Koridor ekonomileri için yaratacağı ticari gelir büyümesinden alması muhtemel minimum pay vb. hesaplamalara da yer verilmiştir.

2. Bölümde ise Türkiye'nin uluslararası ulaştırma koridorları ile ilişkileri incelenecek olup Türkiye'nin ulaştırma altyapısının halihazır durumunun ne olduğu değerlendirilecektir. Zira ulaştırma koridorlarında oluşan talebe cevap verebilmek iyi bir ulaştırma altyapısı ile mümkündür.

3. Bölümde lojistik merkezler, ulaştırma türlerinin lojistik merkezler için önemi, dünyadan lojistik merkez örnekleri, lojistik merkez sınıflandırmaları ve WB tarafından dünya çapındaki ÷lkelerin lojistik performanslarını puanlayarak oluşturduğu “Lojistik Performans Endeksi” incelenerek sonuç ve öneriler kısmına geçilecektir.

BİRİNCİ BÖLÜM

1.TARİHİ İPEK YOLU'NDAN MODERN İPEK YOLU'NA GİDEN SÜREÇ

1.1. İpek Yolu Kavramı

Britannica'da ise İpek Yolu, “İki büyük medeniyet olan Roma ve Çin arasında malların ve fikirlerin taşındığı, Çin’i batıya bağlayan antik ticaret rotası” şeklinde tanımlanmaktadır. (Britannica, 2019: Silk Road)

“İpek Yolu” kavramı aslında yüz yıllık geçmişi olan ve ilk kez Alman Jeolog ve coğrafyacı Ferdinand von Richthofen tarafından Çin ve Çin’in batısını anlattığı eserinde kullandığı bir kelimedir. Ama şüphesiz ki yol ismini aldığı ipeğe dayanmaktaysa da Pekin İnsanı Kafatasının kaşifi paleontolog ve jeolog Teilhard de Chardin’in Lös Örtüsünde bulduğu Aurignac izleri ile başka bir boyut kazanmıştır. Aurignac, üst paleolitik döneminden kalma sanayi evresinin genel adı olup Fransa’nın batısına ve İ.Ö 33.000 yılına kadar uzanmaktadır. Yeni Taş Çağında steplerden geçen yol ile o döneme has üretilen seramik Çin’e kadar ulaştırılmaktadır (Uhlig, 1986:13-18). Bu da Richthofen’a kadar isimlendirilmeyen yolun daha eskilere bakıldığında, yol üzerinde taşınan emtia temelinde bir seramik yolu olduğu söylenebilecekse de seramiğin Çin’e ulaşması ile Çin’de de kolayca üretilebilmesi, diğer medeniyetler tarafından da zaman içinde işlenebilmesi ipeğin önüne geçememiştir. Zira ipek o dönem için zenginliğin lüksün ve asilliğin bir simgesi olmuş uzun bir süre Çin tekelinde üretilmiştir. Ayrıca altın ve gümüş gibi sınırlı üretilen doğal kaynak statüsünde kabul edilmiştir. O dönem için bu kadar önem atfedilen ipeğin medeniyetler arasında ticaretinin yapılması ise bir ulaştırma koridoru oluşturmuş, koridorun adı ise her ne kadar sonra isimlendirilmiş olsa da “İpek Yolu” olarak kabul görmüştür.

1.2. Ticari Bir Emtia Olarak İpek ve Ekonomik Değeri

İpek ipliğinin keşfi ile onun sanatsal bir biçimde işlenmesi insanın temel ihtiyacı olan giyinme ihtiyacından kaynaklansa da önce Çin’de sonra Doğu Asya ve Roma arasındaki tüm antik dünyada sınıfsal sembollerden birisi olmuştur. İpeğin Eski Çin’de önce sadece imparatorluk ailesi, sonraları ise zengin sınıfın sahip olabilmesi, ipeği zamanla toplumsal yaşamda statü simgesi haline getirmiştir (Uhlig, 1986:20-33).

İpeğin dünyada bir zenginlik sembolü olması, ticaretini yapanlar için elde tutuldukça değerlendirilen bir sermaye haline getirmiştir. Dolayısı ile kapitalist sistemin ilk biçimlerinden biri olarak yorumlanmıştır. Zira Doğu ile Batı arasında, altının tek karşılığı olmuş ipek; ilk döviz, ilk değiştirilebilir (Konvertibl) değer olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca o dönem için moda demek ipek demektir; desenlerinin zenginliği, özel bir üretim tekniği gerektirmesi, kolayca taklit edilememesi onu farklı ve ulaşılması zor kılmıştır. Günümüz gençliğinde ve üçüncü dünya ülkelerinde elektronik aletlere, arabalara olan istek gibi, o dönemlerde de ipeğe çok çeşitli biçimleri ile sahip olma arzusu yaygınlaşmıştır. Arzular ve hırslar, statüye sahip olma isteği ile artan talep bir ekonominin meydana gelmesini sağlamış, önce takasa dayalı alışveriş yapılırken ipek ile altın, dolayısı ile altın ile ölçülebilen değerler ipek ile alınabilmiş, konvertibiliteye geçilmiştir (Uhlig, 1986:24-33). Konvertibilitenin ilk ekonomik değeri Çin’li İmparator Yangti ile Göktürk Kağan’ı Şimin arasında üç bin at karşılığında verilen on üç bin top ipekle hesaplanabilmektedir ki bu da bir atın 4.5 top ipek ettiğini göstermektedir (Onay, 2019:7). O dönem için ipeğin bu denli önemli olması, İpek Yolu’nun ortaya çıkmasının nedenini de ortaya koymaktadır.

1.3. Tarihi İpek Yolu Koridorları

Yüzyıllar boyunca tarihi İpek Yolu, Avrupa ile Asya’yı birleştiren en önemli kara yolu olarak kalmıştır. Birçok farklı rotadan oluşan ve geniş bir coğrafyaya yayılan İpek Yolu, yalnızca refah ve ticari ilişkilerin kaynağı olmakla kalmayıp aynı zamanda farklı topluluklar arasında kültürel etkileşimin, bilgi ve tecrübe alışverişinin yaşandığı bir koridor olarak tarihe geçmiştir. Kara rotaları, deniz rotalarından farklı olarak, toplumları diğer topluluklarla ve farklı kültürlerle etkileşime girmeye zorlamıştır. Ticari bir etkileşimin sonucu olarak, en küçük köyler bile yalnızca gelişmiş medeniyetlerin ürünlerine değil aynı zamanda fikir, bilgi, deneyim ve inanç alışverişine de maruz kalmışlardır (Fedorenko, 2013:3).

Son zamanlara kadar Çin ve batı medeniyeti ile tek bir yolun var olduğu düşünölmüştür ki bu yol Gansu Bölgesi ve tarım havzalarının kuzeyinden geçerek, Pamir dağlarından Afganistan'a oradan da İran, Suriye ve Anadolu'ya ulaşmaktadır. İpek Yolları güzergahlarının netleştirilememesinin en önemli sebebi yer adlarının hem doğulu hem de batılı eski tarih kayıtlarında farklı isimlendirilmesidir. Örneğin Çinliler Tufan Vadisindeki eski Uygur kenti Hoço'yu, Kao Ch'ang olarak isimlendirirken Uygur Halkı bu ismi hiç kullanmamıştır. Arkeolojik kazılar incelendiğinde ise ilk buluntular Atina'daki Kerameikos mezarlığında Yunanlı Komutan Alkibiades'in akrabalarının birinin mezarında bulunan ipek giysiye dayanmakta olduğu bilinmekteyken Güney Almanya'da İ.Ö 6. Yüzyılda bir Kelt Kral mezarında bulunan ipekle şekil değiştirmiştir. Bu bulgularla Çin'den kuzeybatıya uzanan en eski kervan yolu takip edilirse Gansu'nun kuzey sınırından, güney rotası içinde büyük bir anlam taşıyan Turfan vadisinden, Urumchi'ye bağlayan yola çıkılmaktadır. Güney Yollarının sınırı ise daha dar olup çıkış noktası Han'ın imparatorluk kenti ve aynı zamanda ticaret merkezi Changan'dır. Buradan kuzeybatıya yönelerek Lanchov üzerinden Gansu koridoruna oradan da Dun Huang'a ulaşmaktaydı. Yollar burada ayrılmakta Güney Yolu Yangyuan geçidinden Lop Gölü boyunca ilerleyerek Loulan üzerinden Kaşgar'a oradan da Pamir'e ulaşarak bugünkü Kırgızistan'daki bir platoda kuzey yolu ile birleşmekteydi. Kuzey rotası ise Yumen Kuan, Yarkhoto ve Hoço'dan geçerek, Tanrı Dağlarının güney eteğindeki Karaşar'a bağlanmaktaydı. Buradan güney batıya yönelerek Şorşuk, Kuça, Aksu, Tumşuk ve Kaşgar üzerinden Pamir'e ulaşmaktadır (Uhlig, 1986:65-79).

Birleşen yol Pamir Dağı kıyısından Baktra'dan günümüzde Afganistan'da bulunan Belh'e oradan da Merv ve Hazar Denizi güneydoğu kıyısı yakınlarındaki Şahrud üzerinden Tahran'a ulaşmaktadır. Buradan ise Hamadan (İran'da bir kent), Medain ve Palmyra (Suriye'de bir kent) üzerinden Attaleia'ya, bugünkü Antalya'ya kadar ulaşmakta olup buraya ulaşan mallar gemilerle Roma Limanlarına ve İskenderiye'ye gönderilmiştir (Uhlig, 1986:65-79).



Şekil 1: Orta Çağ'da İpek Yolu Güzergahları

Kaynak: (Fedorenko, 2013:2)

1.4. Modern İpek Yolu Fikri

Tarihî İpek Yolu oluşturduğu ekonomik fırsatlar açısından bölgedeki ülkelerin hem güvenlik avantajları hem de ekonomik avantajları sebebi ile hakim olmak istedikleri bir alan olmuştur. İpek Yolu coğrafi keşiflere kadar tek ulaştırma koridoru olarak yarattığı fırsatları artırarak devam ettirmiştir. Çin'in keşfettiği ipek ve devamında gelişen İpek Yolu koridoru ile önemli bir uluslararası ticaret merkezi olan Çin, bir manada yine kendisinin keşfettiği pusula sayesinde gerçekleşmiş olan coğrafi keşiflerle uluslararası ticaret koridorunun Atlas Okyanusu'na kaymasıyla hakimiyetini kaybetmiştir. Ancak değişen dünya konjonktürü ve kapitalizmle birlikte üretimin artması, üretim yapan firmaların ölçek ekonomisine ulaşma isteği, endüstri mühendisliği ile üretimde optimizasyon hesaplarının yapılıp rahatça uygulanabilmesi, girdi ve üretim maliyetlerinin minimize edilebilmesinin önünü açmıştır ki bu da işçilik maliyetlerini üretimde önemli hale getirmiştir. Tam bu noktada kalabalık nüfus ve ucuz iş gücü ile Çin, II. Dünya Savaşı sonrası Dünya Ticaret Örgütü nezdinde yapılan girişimlerle yaygınlaşan, hızlanan uluslararası ticaret ve gelişen ulaştırma alt yapısı ile tekrar cazibe merkezi haline gelmiştir. Bölgede önemli bir aktör olan Çin, ucuz iş gücü ile önceleri fason üretim yaparak büyümesini hızla sürdürmüş, bu arada sermaye birikimini önemli ölçüde artırmıştır. Sermaye birikiminden sonra fason üretimin dışında teknoloji üretebilir, Huawei, Alibaba gibi dünya sıralamasına giren markalar üretmiştir. Çin, artan enerji ihtiyacı, güvenlik kaygıları ve rakibi gördüğü endüstri devleri ülkelerle rekabette önemli hale gelen ulaştırma ve lojistik maliyetleri karşısında kendisi için tarihi bir miras olan İpek Yolu'nu hatırlamıştır.

Eski bir Çin Atasözü; "Tarih eskileri anlatmaz yenileri yaratır" şeklinde günümüze kadar gelmiştir. Bu atasözünün Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi'ne ilham kaynağı olduğunu söylemek pek de yanlış olmayacaktır. Zira hem Çin'in hem de diğer dünya devletlerinin ele alındığı ve daha sonra nihai olarak "Kuşak ve Yol Projesi" adını alacak olan "Modern (Yeni) İpek Yolu" inisiyatifi bu bölümün ana unsuru olacaktır.

1.5. Çin Rüyası

Çin Dünya'ya "Bir Kuşak Bir Yol" Projesini tanıtmadan önce 17 Mart 2013'te Xi Jinping'in Çin Halk Cumhuriyeti Başkanı olarak seçildiği 12. Ulusal Halk Kongresinin kapanış oturumunda değindiği "Çin Rüyasını":

"Çin Rüyasını gerçekleştirmek için Çin Yolunu izlemeliyiz, Çin Ruhunu yüceltmeliyiz, Çin'in tüm güçlerini birleştirmeliyiz. Çin Halkı barışseverdir. Barış, dayanışma ve kazan-kazan ortaklığı bayrağını yükselteceğiz, şaşmaz bir şekilde barışçıl gelişim yolunda ilerleyeceğiz, şaşmaz bir şekilde dışa açılmanın karşılıklı fayda sağlayan kazan-kazan stratejisini izleyeceğiz. Kendimizi dünyadaki diğer bütün ülkelerle dostça ortaklıklar geliştirmeye adayacağız, uluslararası görevlerimizi ve sorumluluklarımızı yerine getireceğiz, yüce barış ve gelişme amacını ilerletmeye devam edeceğiz." Şeklinde ifade etmiş ve tarihe not düşmüştür. 2013 yılının Mart ile Haziran Ayları arasında Rusya, Afrika, Latin Amerika ve A.B.D.'ni ziyaret etmiş ve A.B.D. ziyaretinde Başkan Obama'ya açık bir ifade ile: "Çin büyük yenilenme rüyasını gerçekleştirmek için çok çalışacak ve amacını ilerletmek için gayret edecektir. Çin Rüyası zengin ve güçlü bir ülke, mutlu, hoşnut insanlar demektir. Barış, gelişme, iş birliği ve kazan-kazan sonuçları için çabalar, Amerikan Rüyası ile dünyanın geri kalanındaki insanların güzel rüyaları ile bağlantılıdır." Şeklinde nakletmiştir (Xiaosi, 2017:15-16: Kassymov).

Çin Rüyası bu açıklamalardan sonra dünyada yankılanmış birçok yoruma mazhar olmuştur. A.B.D. Eski Dış İşleri Bakanı Henry Kissinger; Amerikan Rüyası, Amerikalıların sürekli yarımın daha iyi olacağını düşünerek daha iyi yaşam koşulları için çalışmasına dayanır. 100-150 Yıl sefalet çeken Çin Halkının, Çin Rüyasını ortaya koyması çok önemlidir. İki rüyanın kaynağı farklı olsa da nihai sonuçları daha barışçıl, zengin ve iş birlikçi dünyadır, şeklinde yorumlarken, Çin Danıştay Bilgi Dairesi eski Vekili; Çin Rüyası dünyanın geri kalanı ile uyumlu bir şekilde gelişmeyi ve zenginleşmeyi amaç ediniyor. Her ülke kendi tarihi ve kültürel arka planına dayanarak kendi rüyasını seçebilir ancak bütün güzel rüyalar ülkelerin zenginleşmesini ve halkın refahını etkileyecektir, şeklinde ifade etmiştir. Çin Eski Kültür Bakanı Wang Meng ise; Büyük Dünya Birliğini ilk olarak kabul eden "Çin Rüyası" Dünyadaki tüm insanların kardeş olduğuna ve dünyanın daha iyi bir yer olacağına olan inanca dayanır. Bugüne

kadar Çinliler hep Büyük Dünya Birliği Rüyası'nı akıllarında bulundurmışlardır.” Şeklinde başka bir boyut katmıştır (Xiaosi, 2017:117-127: Kassymov).

Görüldüğü üzere Amerikan Rüyası ile Çin Rüyasının kesişim kümeleri bulunmaktadır. İkisi de zengin ülke, zengin toplum ve zengin birey vaadini ihtiva ederken akıllara Amerikan Rüyasının kapitalizm ile giremediği dünyanın nüfus açısından yoğun bölgelerine Çin Rüyası ile şekil verilmeye çalışılıp çalışılmadığı sorusu gelmektedir. Ama her ne olursa olsun Çin Rüyası ile dünya yeni bir şekil almaya başlamıştır. Zira Çin Rüyası küreselleşme ekseninde küreyelleşmeye değil sürece dahil olan ülkelerle dünyanın gelişimine katkı sunmayı amaçlamaktadır. Aşağıda izah edilecek “Kuşak ve Yol” Projesi’ de bu rüyanın bir uzantısı olup, incelendiğinde her ne kadar Çin’in artan enerji ihtiyacına yönelik bir takım stratejik çözümler sunsa da sanayi devrimi ile birlikte emperyalist devletlerin Afrika’yı sömürme örneğinde olduğu gibi yönetimlere hakim olarak kaynakları neredeyse bedelsiz olarak almak değil, ilgili projeleri hayata geçirerek dünya da geçerli cari fiyatlardan almaktır. Zira Çin ülkeye kaç ton petrol getirebilmesinin dışında dünya ile rakabet halinde olduğundan artan hammadde ihtiyacı noktasında fiyat ile ilgilenmektedir, dolayısı ile son dönemlerde fiyat belirleyici bir noktadır.

1.6. Çin’in Kuşak ve Yol (Modern İpek Yolu) İnsiyatifi

Çin Rüya’sının deklarasyonunun ardından Çin Devlet Başkanı Xi Jinping’in göreve başlamasının altı ay sonrasına tekabül eden Eylül 2013'te Orta Asya'ya yaptığı ziyarette İpek Yolu Ekonomik Kemer girişimini “Bir Kuşak Bir Yol” adı ile açıklamıştır. Kazakistan’daki Nazarbayev Üniversitesi’nde yapılan bir konuşmada, Başkan Xi, Çin ve Orta Asya’nın bölgedeki iş birliğini artırmak için İpek Yolu ekonomik kuşağı oluşturmak maksadı ile birlikte hareket edilmesini önermiştir. Girişimin çerçevesini ise (Xinhua Haber Ajansı):

- a) Politika iletişimi, koordinasyonu,
- b) Altyapı bağlantısı; Pasifik'ten Baltık Denizi'ne karayolu bağlantısı ve Doğu Asya, Batı Asya ve Güney Asya'yı birbirine bağlayan bir ulaşım ağı oluşturulması,
- c) Ticaretin kolaylaştırılması, engelsiz ticaret,
- d) Parasal dolaşım, finansal entegrasyon
- e) İnsanları birbirine bağlamak olarak belirlemiştir.

1.7.Çin'in Kuşak ve Yol (Modern İpek Yolu) Projesi'nin Rotaları ve Kapsamı

Kuşak ve Yol Projesinde 1.Konsept, Çin Komünist Partisi 18. Merkez Komitesinin (TBM) Üçüncü Genel Kurul Toplantısı tarafından Kasım 2013'te resmen kabul edilirken şu şekilde ifade edilmektedir; bu konsept, mevcut projeleri birleştiren kara ve deniz taşımacılığının altyapısının geliştirilmesi yoluyla ekonomik entegrasyon ve küreselleşme süreçlerinin güçlendirilmesi düşüncesine dayanmaktadır. Daha sonra Mart 2015'te, Çin Dışişleri Bakanı'nın, ülkenin 2015'teki ana odağının çok yönlü olduğunu ifade ederek, projenin Avrasya kıtasının bir bütün olarak canlandırılmasının hızlandıracağını belirtmesi ile de II. Konsept açıklanmıştır. "Kemer ve Yol" girişimi alanındaki ikinci konsept, İpek Yolu Ekonomik Kemer ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu haritasının, Devlet Haber Ajansı Xinhua tarafından yayınlanması ile de ilan edilmiş kabul edilmektedir (Bkz.Şekil 2).



Şekil 2-Kuşak ve Yol Projesi: “Ekonomik Kemer ve 21. Yüzyıl Denizcilik İpek Yolu Haritası”

Kaynak: Xinhua News Agency

Xinhua Haber Ajansı tarafından yayınlanan harita, Orta Çin'deki Xi'an dan başlayarak Modern İpek Yolu Ekonomik Kemer Projesi rotasının Orta Asya, İran, Irak, Suriye ve Türkiye'den geçeceğini göstermektedir. Deniz İpek Yolu ise Güney Çin Denizi'nden başlayıp Hint Okyanusu'nu kat etmekte, Kenya'ya uğradıktan sonra Kızıl Deniz ve Akdeniz'i geçerek Venedik'te Kara İpek Yolu ile birleşmektedir. (Habova, 2015:64)

Bir Kuşak Bir Yol Uluslararası İş birliği Forumu olarak adlandırılan Çin'in Modern (Yeni) İpek Yolu ile alakalı en önemli uluslararası toplantı 14-15 Mayıs 2016 tarihinde Pekin'de gerçekleştirilmiştir. 29 devlet ve hükümet liderinin katıldığı forumda 100'ün üzerinde devlet ve uluslararası kuruluş projeyi desteklediğini beyan etmiştir. Çin, kırkı aşan katılımcı ile anlaşma imzalamıştır. Çin Renmin Üniversitesinde araştırmacı olan Xiang Junyong; "Modern İpek Yolu'nun ana yapısı; güzergâhlar, ticaret bölgeleri, uluslararası ekonomik koridorlar, şehirler arasında daha iyi yollar ve daha iyi limanlarla kabaca şekillendi." diyerek proje hakkında genel bir çerçeve çizmiştir. Ayrıca projeye dahil olan ülkelerde, Çinli işletmeler için 56 iş birliği bölgesi oluşturulmuş ve yaklaşık bir milyar dolarlık bir vergi geliri elde edilmiştir. Bunun bir sonucu olarak 180.000 yerel iş imkânı sağlanmıştır. (A modern Silk Road in the making, Xinhua Haber Ajansı, 2017)

Kemer ve Yol Girişimi, başlangıçta eski İpek Yolu'ndaki ülkeler arasında daha sıkı bağlantı kurmak maksadı ile yola çıksa da daha sonra bölgesel iş birliğini geliştirmeyi amaçlayan büyük bir proje haline gelmiştir. İpek Yolu Ekonomik Kemeri kara ağını oluştururken deniz yolu 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu oluşturur. Başlangıçta 64 ekonominin bir araya gelmesiyle başlayan girişim, bugün 100'ün üzerinde ekonomiyi araya getirmiştir. Tablo 1, Çin ile iş birliği anlaşması bulunan ekonomilerin listesini göstermektedir (China's new silk route PwC,2016:5):

Tablo 1: Kuşak ve Yol İnisiyatifine Dahil Olan Ekonomiler

| BÖLGE | EKONOMİ |
|--|--|
| Doğu Asya | “Çin, Moğolistan” |
| Güneydoğu Asya | “Brunei, Kamboçya, Endonezya, Laos, Malezya, Mayamar, Filipinler, Singapur, Tayland, Doğu Timor, Vietnam” |
| Güney Asya | “Afganistan, Bangladeş, Butan, Hindistan, Maldivler, Nepal, Pakistan, Sri Lanka” |
| Orta Asya | “Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan” |
| Ortadoğu ve Kuzey Afrika | “Bahreyn, Mısır, İran, Irak, İsrail, Ürdün, Kuveyt, Lübnan, Umman, Katar Suudi Arabistan, Filistin, B.A.E, Yemen” |
| Avrupa ve Orta Asya | “Arnavutluk, Ermenistan, Azerbaycan, Beyaz Rusya, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Gürcistan, Macaristan, Letonya, Litvanya, Eski Yugoslav Makedonya Cumhuriyeti, Moldova, Karadağ, Polonya, Romanya, Rusya Federasyonu, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, Türkiye, Ukrayna, İtalya” |
| 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu | “Etiyopya, Kenya, Fas, Yeni Zelanda, Panama, Kore, Güney Afrika” |
| 1-Ekonomiler, Dünya Bankası Grubu'nun bölgelere göre sınıflandırması esas alınarak gruplandırılmıştır. | |

Kaynak: China's new silk route PwC,2016:5

1.8. Kuşak ve Yol Projesinin Spesifik Hedefleri

Ticaret ve yatırımı kolaylaştırmak adına ortaya çıkan Kuşak ve Yol İnisiyatifi, bu projeye dahil olan ülkelerin gelişmesini hedeflerken, temelinde kazan-kazan stratejisinin bulunması sebebi ile katılımın ülke bazında artması Çin'in bölgesel lider olmasını desteklemektedir. Bu durum Çin için daha büyük faydaları elde etmesinin önünü de açmıştır. Zira projenin tabii bir sonucu olarak Çin kendi enerji, gıda, kaynak güvenliğini sağlamış olacaktır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi için Spesifik hedefler daha önce yetkililerin yaptığı konuşmalarda belirtilmiş ise de Çin'in 13. 5 Yıllık Planı 51. ve diğer bölümlerinde resmi olarak ifade edilmiştir:

- Kuşak ve Yol Girişiminde ticaret ve yatırımı artırma faslı: “Politik iletişim, alt yapı bağlantıları, ticareti kolaylaştırma, sermaye akışı ve insandan insana değişime odaklanarak, iki taraflı ve çok taraflı iş birliği mekanizmaları geliştirilecektir”,
- İpek Yolu Boyunca Serbest Ticaret Bölgeleri Oluşturma faslı: “Serbest ticaret bölgesi stratejisini hızlandırmak için çabalar artırılabacak, kademeli olarak yüksek standartlı serbest ticaret alanlarından oluşan bir ağ oluşturulmak sureti ile Serbest ticaret bölgelerinin inşası ile ilgili olarak Kemer ve Yol Girişimi rotaları boyunca ülke ve bölgelerle müzakerelere aktif olarak katılacaktır.”
- Altyapıyı finanse etmek için bölgedeki mali iş birliğini geliştirme faslı:” Uluslararası finansal kuruluşlar ve kurumlar da dahil olmak üzere uluslararası kuruluşlarla iş birliğini güçlendirmek, Asya Altyapısı Yatırım Bankası ve Yeni Kalkınma Bankası'nın gelişimini teşvik etmek için aktif olarak çalışmak, İpek Yolu Fonu'nu etkin bir şekilde kullanmak ve açık, çoğulcu ve karşılıklı fayda sağlayan mali iş birliği platformu tesis edilecektir.”
- Doğal Kaynaklara Erişim Faslı: “Enerji, kaynaklar, üretim zincirleri, dahili işleme ve dönüşüm üzerinde uluslararası iş birliğini güçlendirilecektir”
- BRI koridorlarındaki ulaşım altyapısını güçlendirme faslı: “Otoyolları, demiryolları, su yolları ve hava yollarını birleştiren uluslararası lojistik rotalar inşa etmek ve ana güzergahlar boyunca ve ana limanlarda altyapı gelişimini güçlendirmek, çok modlu taşımacılığı geliştirmek, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ve İpek Yolu Ekonomik Kuşağı için çekirdek bölge kabul edilen Sincan’ı geliştirmek” (China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape, OECD Business And Finance Outlook, 2018 :10).

1.9.Kuşak ve Yol Projesi'nin Finansman Kaynakları

Kemer ve Yol Girişimi (BRI) 2013 yılında ilan edildiğinden bugüne, 126'dan fazla ülke ve Asya, Orta Doğu, Avrupa, Afrika ve Güney Amerika'da 29 uluslararası kuruluş katılmak için Çin ile iş birliği anlaşmaları imzalamış bulunmaktadır. Çin ile katılımcı ülkeler arasındaki toplam ticaret hacmi 6 trilyon ABD dolarını aşması ve 2030 yılına kadar ekonominin büyümesini sürdürmek için ek olarak 26 trilyon ABD dolarına ihtiyaç duyması nedeniyle, girişimin devam eden başarısını sağlamak için finansman büyük önem arz etmektedir. BRI için ADB'nin tahminlerine göre 8.000.000.000.000\$ civarında bir altyapı yatırımına gereksinim duyulduğu yönündedir (<https://www.chinadaily.com.cn/a/201904/26/WS5cc2a6f6a3104842260b8966.html>).

Bu finansmanın “ADB ve Dünya Bankası” tarafından karşılanması mümkün olmadığından 24 Ekim 2014'de Pekin'de 21 ülke tarafından imzalanan bir anlaşmayla “Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB)” kurulmuştur. Bankanın en büyük hissedarı olan Çin'in payı %26 iken, 2. Büyük hissedar Hindistan'ın payı %7,5'tir. Bugün için 57 üyesi olan bankaya Türkiye 2.609.000.000 USD sermaye taahhüdü ile en büyük 11. Hissedar pozisyonundadır (Zentürk, <https://tr.euronews.com/2016/01/17/turkiye-nin-ortagi-oldugu-asya-altyapi-yatirim-bankasi-resmen-faaliyete-basladi>). Bölgesel bir kalkınma bankası olarak kurulan AIIB, sürdürülebilir kalkınma dahilinde ağırlıklı olarak altyapı, enerji, lojistik, telekomünikasyon, kentsel ve kırsal kalkınma ve çevre konularda finansman desteği sağlamayı amaçlamaktadır. Çin bu girişimlerle, bulunduğu bölgede küresel güçlerin ve onların kurumsal finansman sağlayıcılarının haricinde kendi finansman kaynaklarını oluşturmaya başladığını, bir manada, ilan etmiş gözükmektedir. AIIB'nin, Çin'in BRI projesinin geliştirmesinin önünü açacak bir inisiyatif olarak değerlendirilmesi mümkün gözükmektedir. II. Dünya Savaşı sonrası kurulan yeni ekonomik düzende önemli değişiklikler olacağı tartışıldığı bugünlerde, Çin; “Güney Kore, Japonya, İngiltere ve Almanya” gibi ABD müttefiklerini AIIB'ye katılımını sağlamak suretiyle SWIFT karşısında CIPS (Çin Uluslararası Ödeme Sistemi) kurarak para transferinde de yer almak istemektedir. Ancak Çin'in AIIB'yi kurma girişiminden sonra ABD bu yapılmaya karşı çıkmış ve bankayla ilgilenen diğer ülkelere üye olmamaları çağrısında bulunmuştur. Gelişmiş ülkeler özelinde “Japonya ve Kanada'nın” dışında çağrıya uyan ülke olmamıştır (Yavilioğlu, 2016:10-12).

BRI'nin finansmanını dört ayrı başlıkta incelemek mümkündür: Bunlar Çin Kaynaklarında Politika Bankaları, devlet bankaları, devlet fonları ve uluslararası finansman kuruluşları, şeklinde ifade edilmektedir (Belt and Road News, Financing and Funding for the Belt & Road Initiative, 2019/05/17):

1.9.1. Politika Bankaları

Kredi verenler veya kurumsal bankalar olarak da adlandırılırlar, iki Çin bankasından oluşurlar. Bu politika bankaları, 1994 yılında hükümetin ekonomik politikalarını uygulamak amacıyla Çin Devlet Konseyi tarafından kurulmuştur.

Her biri, belirli sektörlerdeki işletmeleri yönlendirmek ve finanse etmek için finansal politika üretmektedirler. 2017'deki ilk Kemer ve Yol Forumu sırasında, Çin iki politika bankasından yaklaşık 55 milyar ABD doları tutarında kredi sağlama sözü vermiştir. Bunlar:

1.9.1.1. Çin Kalkınma Bankası (CDB)

CDB özellikle altyapı, enerji ve ulaştırma projeleri konusunda ihtisaslaşmış olup genellikle Çin'in ekonomik kalkınma politikalarında bir motor görevi üstlenmiştir. Sonuç olarak, CDB BRI'nin arkasındaki önemli bir itici güçtür ve katkısı sürekli artmaktadır. Aynı zamanda döviz bazında en büyük borç veren ve Çin'deki en büyük ikinci tahvil ihracı yapan kuruluştur. CDB ülkenin Yuan tahvillerinin dörtte birinden fazlasını gerçekleştirmektedir.

1.9.1.2. Çin'in İhracat-İthalat Bankası (Exim Bank)

Exim Bank, Çin devlet politikasının sanayi, dış ticaret, diplomasi, yatırım ve uluslararası ekonomik iş birliği alanlarında uygulama konusunda uzmanlaşmıştır. Önemli rolü göz önüne alındığında, Çin Exim Bank BRI finansmanında önemli bir oyuncu olarak karşımıza çıkmaktadır. İthalat ve ihracat konularında finansman desteği konusunda uzmanlaşmıştır.

1.9.2. Devlete Ait Bankalar

Çin'in devlete ait birçok banka bulunmaktadır, ancak en büyük dördü, Çin'in devlet mülkiyetindeki işletmelerine bağlı olduklarından ve yine sektörel ihtisaslaşmaları yüksek olduğundan BRI'nin finansmanında giderek daha fazla yer almaktadırlar. Finansmanın büyük bir kısmı bu bankalar üzerinden temin edilmektedir. Bu bankalar ayrıca, BRI projeleri için yatırımları finanse etmek için yüksek miktarda fon toplamakla görevlendirilmişlerdir.

1.9.2.1. Çin Sanayi ve Ticaret Bankası (ICBC)

Toplam varlıkları 4 milyar ABD dolarının üzerinde olan ICBC, piyasa kapitalizasyonu ile dünyanın en büyük ve en değerli bankasıdır. Kuşak ve Yol Projesi kapsamında sağladığı finansman Tablo 2'de sunulmuştur.

1.9.2.2. China Construction Bank (CCB)

3,4 milyar ABD dolarından fazla kredi potansiyeli ile dünyadaki altıncı en büyük banka olan CCB, pazar kapitalizasyonu ile dünyanın ikinci en büyük bankasıdır. CCB ayrıca, kuşak ve yol projesi kapsamında yatırımcılara 15 milyar ABD dolarını aşan tutarda fon sağlamıştır.

1.9.2.3. Çin Ziraat Bankası (ABC)

ABC, 3,2 milyar doları aşan kredi kullandırımı ile Çin'in üçüncü büyük borç veren kuruluşudur. Banka, Pekin-Tianjin-Hebei kümesi, Guangdong-Hong Kong-Makao Büyük Körfez Bölgesi ve Yangtze Ekonomik Kemerini gibi BRI projeleri için fon tahsis etmiş bulunmakta olup 2018 yılında, kredi hacmi 63 milyar ABD dolarına ulaşmıştır.

1.9.2.4. Bank of China (BOC)

BOC, Kuşak ve Yol Projelerine dahil ülkelerde 23 şube ile en fazla şubesi bulunan bankadır. Beş yüzün üzerinde BRI projesi için yaklaşık 100 Milyar dolar kredi desteği sağlamış olup Çin'in ikinci en büyük borç veren bankası konumundadır. Banka toplam kredi büyüklüğünde ise dünyanın dördüncü en büyük bankasıdır.

1.9.3. Devlet Servet Fonları

Bağımsız yatırım fonları olarak da bilinen egemen servet fonları (SWF) devlete ait yatırım fonlarıdır. Devlete ait bankaların aksine, SWF esas olarak tahvil, değerli metal, emlak ve hisse senedi gibi finansal varlıklara yatırım yapmaktadır. Ayrıca küresel olarak ta yatırım yapmaktadırlar, BRI ülkelerinden gelen bağımsız talepleri değerlendirerek projelere finansman sağlamak faaliyetlerinin ana unsurunu oluşturmaktadır.

1.9.3.1. China Investment Corporation (CIC)

CIC, Çin'in döviz rezervlerinin önemli bir bölümünü yönetmektedir. 2016 Yılı itibarı ile 814 milyar ABD Doları tutarındaki fonun yaklaşık üçte biri, gelişmekte olan ülkelere ve BRI projeleri için fon talep edenlere öncelik verilerek özel pazarlara tahsis edilmektedir.

1.9.3.2. Çin Hayat Sigortası Şirketi

Daha önceleri kapalı bir rejim olan Çin'in, bankaya uluslararası yatırım yapmasına izin verilmesiyle fonun dış yatırımları toplam portföyünün yüzde 2,9'unu temsil eden 11,6 milyar ABD dolarına yükselmiştir. Giderek artan büyüklüğü ile China Life fonu, portföyünün yüzde 15'inden fazlasını BRI projelerine, yönlendirmeyi amaçlamaktadır.

1.9.3.3. Çin Ulusal Sosyal Güvenlik Fonu (NSSF)

NSSF yaklaşık 4 Milyar dolar ile fonunun yüzde 5,94'ünü temsil eden bedel yurtdışı yatırımlara ayrılmıştır. NSFF bünyesinde toplanan fonun belirli bir kısmını BRI'nin finansmanı ve yatırımlarında kullanırken, devlet bankalarına fon sağlama aracı olarak kullanabilmektedir.

1.9.3.4. İpek Yolu Fonu (SRF)

SRF, BRI'nin yatırım ayağı için 40 milyar Amerikan Doları kayıtlı sermaye ile çok taraflı yatırım fonu oluşturmuştur. Fon orta ve uzun vadeli kalkınma ve yatırım fonudur. Fon başta öz kaynak yatırımı olmak üzere çeşitli yatırım ve finansman biçimleriyle BRI'ya dahil ülkeler ve bölgelerde altyapı, endüstriyel yatırımlar ve finansal iş birliğine finansman sağlamaktadır (<http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html>).

1.9.4. Uluslararası Finans Kuruluşları

Çin'in de üyesi olduğu bu kurumlar yalnızca BRI'ye odaklanmamıştır, ancak BRI'nın büyük coğrafi kapsamı nedeni ile BRI projelerini de değerlendirmektedirler. Aşağıda bu kuruluşlardan dördü incelenecektir.

1.9.4.1. Dünya Bankası Grubu

Dünya Bankası, 189 farklı ülkeden hissedar yapısı ile ülkelere fon sağlayarak, projelere kredi sağlayan uluslararası bir finans kuruluşudur. Grup halihazırda BRI'daki ülkelerle derinden ilgilenmiştir ve Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) ile kalkınma projeleri üzerinde çalışmaktadır. Dünya Bankası halihazırda BRI katılımcıları için altyapı projelerine yaklaşık 80 milyar ABD doları yatırım yapacağını beyan etmiştir.

1.9.4.2. Asya Kalkınma Bankası (ADB)

ADB, 67 ülkeden hissedara sahip çok taraflı bir kalkınma bankasıdır. Adından da anlaşılacağı gibi, banka geliştirmekte olan Asya'ya yatırım yapmaya odaklanmakta ve sonuç olarak BRI aracılığıyla projelerde yer almaktadır. ADB ayrıca, Dünya Bankası ve Asya Altyapısı Yatırım Bankası (AIIB) ile birlikte çalışmaktadır.

1.9.4.3. Asya Altyapısı Yatırım Bankası (AIIB)

Yukarıda detayları verilmiş olan AIIB, 56 üyeden oluşan çok taraflı bir kalkınma bankasıdır. Çin'in en büyük hissedar olduğu bankada Çin'i Hindistan ve Rusya izlemektedir. AIIB, çoğunlukla Dünya Bankası ve Asya Kalkınma Bankası (ADB) ile birlikte çalışmaktadır.

1.9.4.4 Yeni Kalkınma Bankası (NDB)

Brezilya, Çin, Hindistan, Rusya ve Güney Afrika (BRICS) tarafından oluşturulan NDB, ortaklar arasında yatırım yapmayı amaçlamaktadır. Fonunun büyük bir kısmı yeşil enerji yatırımlarına yönlendirilmiştir.

Bu çalışma nezdinde önem arz eden Kuşak ve Yol Projesini finanse eden kuruluşların bugüne kadar finanse ettiği projeler ve finansman miktarları Tablo 2'de sunulmaktadır (Belt and Road News, Financing and Funding for the Belt & Road Initiative, 2019/05/17):

Tablo 2: Kuşak ve Yol Girişimi Finansman Kuruluşları Ekonomik Göstergeleri

| KURULUŞ | AYIRT EDİCİ ÖZELLİKLERİ | TAHMİNİ FONLAMA (\$ x 10 [□]) | PROJE ÖRNEKLERİ |
|-------------------------------|--|---|--|
| Çin Kalkınma Bankası | Kuşak Programı Desteği Kapsamında, en uygun finansmanı sağlamak,Deniz aşırı yatırımları desteklemek, İmtiyazlı, imtiyazsız kredilerin konsantrasyonlarını kontrol etmek. | 110 | Projeler: Enerji, teknik tesisler ve benzer alanları kapsar. Örnek olarak Jakarta Bandung yüksek hızlı demiryolu hattı verilebilir. Garanti alınmaksızın, 10 yıl geri ödemesiz, kredi bedelinin %60'ı için %2, %40'ı için %3,4 faiz oranlı kredi kullandırmıştır. Kredi miktarı proje bedeli olan 5.29 Milyar Amerikan Dolarının %75'i kadardır. |
| Çin Exim Bank | Tercihli İhracat Kredileri, ithalatçı ve ihracatçı kredileri, | 80 | EXIM Bank, 2015 yılı sonu itibariyle Kemer ve Yol Girişimi boyunca 49 ülkede 1000'den fazla projeyi destekleyerek, kredi bakiyeleri 520 milyar CNY'yi (yani 80 milyar ABD Doları) aşmıştır. Projeler arasında Karayolları, demiryolları, elektrik, limanlar, haberleşme ve diğer alanlar yer alıyor. Örneğin, EXIM Bank Malezya'ya Güneydoğu Asya'nın en uzun çapraz deniz köprüsü olan 22,5 kilometrelik Penang köprüsünü inşa etmek için 800 milyon ABD doları düşük faizli kredi sağladı. 7 milyar dolarlık Lao Halk Demokratik Cumhuriyeti demiryoluna katkı (%5 GSYİh), düşük %3 faiz oranı ile sağlanmıştır. |
| Çin Tarımsal Kalkınma Bankası | Deniz aşırı destekler | M/D | İpek Yolu Fonu ve Çin'li Şirketleri desteklemektedir. |

| Tablo 2 Devamı | | | |
|-------------------------------|---|-----|--|
| Çin Sanayi ve Ticaret Bankası | İmtiyazsız Krediler | 159 | Kuşak ve yol projesi ile alakalı 212 projeye 67,4 Milyar Amerikan Doları kullanılmıştır. Potansiyel projeler ile 159 Milyar Dolar'a ulaşacağı düşünülmektedir. |
| Bank of China | İmtiyazsız Krediler | 100 | 2017 sonuna kadar BRI ile ilgili proje kredilerinin 100 milyar ABD Doları tutarında olması bekleniyor |
| İpek Yolu Fonu | Tüm BRI ile alakalı projeler | 40 | İpek Yolu Fonu daha çok enerji sektöründeki altyapı projelerine yatırım yapmaktadır. Devam eden projeler arasında Pakistan'ın Jhelum Nehri üzerindeki Karot Hidroelektrik Projesi, Çin Gezhouba (Group) Corporation da dahil olmak üzere Çinli yatırımcılar tarafından geliştirilen BAE Mısır Enerji Santrali Projesi de yer alıyor. Nisan 2015'te imzalanan Pakistan Karot Hidroelektrik Projesi, "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru"nda bulunan öncelikli bir enerji projesidir. Bu Proje Çin Three Gorges Corporation altında Güney Asya Şirketi tarafından geliştirilmiştir ve İpek Yolu Fonu tarafından finanse edilecektir. İpek Yolu Fonu, Çin İhracat-İthalat Bankası, Çin Kalkınma Bankası ve Uluslararası Finans Şirketi tarafından kurulan sendikasyon projeye 200 milyon USD kredi sağlamıştır. |
| Çin İnşaat Bankası | BRI ile ilgili projelere katkıda bulunmak | 10 | Ulaştırma Bakanlığı 10 Milyar Amerikan Dolarının sağlandığını beyan etmiştir. |

| | | | |
|--------------------------------|---|-------|--|
| Yeni Kalkınma Bankası (NDB) | BRI projelerinde daha büyük bir rol oynamak | 1,261 | NDB, altyapı sektöründeki üye ülkelere kredi vermektedir. Şirket, üye ülkelerin 2370 Mega Watt yenilenebilir enerji üretim kapasitesini desteklemek amacıyla Brezilya, Çin, Güney Afrika ve Hindistan'daki yenilenebilir enerji projelerine toplam 811 milyon USD tutarında kredi sağlayan ilk kredi projelerini Nisan 2016'da duyurmuştur. Temmuz 2016'da NDB, Rusya'nın Karelia kentinde ki küçük ölçekli enerji projelerine 100 milyon USD kredi vermeyi kararlaştırmıştır. Kasım 2016'da NDB, Kuşak ve Yol Girişimi bölgesindeki bölgelerde 350 milyon USD tutarında başka bir krediyi onaylamıştır. |
| Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) | | 2,33 | AIIB, Aralık 2016 itibariyle toplam 1,73 milyar dolarlık yatırım içeren dokuz altyapı projesine onay vermiştir. Dokuz projenin tümü Tacikistan, Bangladeş, Pakistan, Endonezya, Myanmar, Umman ve Azerbaycan gibi Kuşak ve Yol Girişimi bölgesinde yer almaktadır. Projeler daha çok enerji, ulaşım ve kentsel modernizasyonuna odaklanıyor. Onaylanan en son proje, Azerbaycan'daki Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP) Projesidir. Avrupa Birliği Gaz Koridoru ile ise Hazar Denizi'ndeki doğalgazı Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşıyacaktır. Proje, AIIB'nin 600 milyon ABD doları, Dünya Bankası'nın 800 milyon ABD doları, geri kalanı ise diğer uluslararası finans kurumları ve ticari krediler tarafından sağlanacak olan toplam 8,6 milyar dolarlık bir yatırım gerektirmektedir |

Kaynak: China's new silk route PwC,2016:6.

1.10. Kuşak ve Yol Projesi Kapsamında Finanse Edilen ve/veya İcra Edilen Projeler

Kuşak ve Yol Projesi'nin 2013 Yılında ilanı ile her ne kadar çeşitli kaynaklarda Çin'in Marshall Planı olarak adlandırılmış ise de Çin, bu projenin karşılıklı gönüllülük çerçevesinde bir "Win-Win" (Kazan-Kazan) projesi olduğu deklarasyonları ile bu tezi bir manada çürütmüştür. Projenin finansman kaynaklarının teşkili ve uygulamaların başlaması ile bu sefer Çin'in "Borç Diplomasisi" şeklinde nitelendirilmelerde bulunulmuştur.

Örneğin Sri Lanka Pekin'in desteğiyle, Kuşak-Yol projesi kapsamında demiryolu, havaalanı ve limanlar başta olmak üzere, çeşitli yatırımlar için 12 yılda 15 milyar dolarlık antlaşmalara imza atmış bulunmaktadır ki bu Dünya Bankası'nın (IFC) 1956-2016 yılları arasında ülkeye yapılan toplam yardımın tam 15 katıdır. 2105 yılı itibarı ile Sri Lanka'nın Çin'e 8 milyar dolar dış borcu oluşmuş 2018 yılı sonu itibarı ile de Sri Lanka'nın 14,8 milyar dolar gelirinin 12,3 milyar doları dış borçlara gitmektedir. Borçlanma sebebi ile Sri Lanka, Çin'e olan borcunun 1,1 milyar dolarlık kısmına karşılık Kolombo liman işletmesinin yüzde 70'ini 99 yıllığına Çin'e devretmiş, ayrıca liman etrafındaki 15 hektarlık arazinin doğal gaz santrali, rafineriler ve lojistik bölge oluşturulması amacıyla şirkete tahsisini de onaylamıştır (Oğuz, 2019).

Çin'in, Tek Yol Tek Kuşak projesinin önemli parçalarından, Çin Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEK) kapsamında Pakistan'ın aldığı borçlar da borç diplomasisi "borç tuzağı" yaratmaya başladığı şeklinde yorumlanmaktadır. Zira Pakistan'ın Çin'e olan borcu 2017 yılı itibarı ile toplam 19 milyar dolarla, kamu borcunun beşte birine eşit hale gelmiştir. Analistler, böyle durumlarda Çin'in, ödenemeyen borçlar karşılığında, ülkenin liman, yol gibi stratejik unsurlarının kontrolünü ele geçirme stratejisini izlediğini kayıtlara geçirmektedirler. (Yıldızoğlu, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-46692891>) Pakistan'ın Gwadar Limanı'nın işletilmesini, vergi muafiyetinin de sağlandığı "ekonomik bölge", kurulması amacıyla 43 yıllığına Çin'e devretmesi de bu görüşü destekler niteliktedir. Pakistan ordusundan emekli bir Korgeneral Asif Yasin Malik'in, "Çin için Gwadar Limanı'nı 43 yıllığına kontrol altında tutmak son derece tatmin edici bir gelişme olacağı ve Çin'in, bu sayede Hint Okyanusu'ndaki Malakka Boğazı'ndan Afrika, Avrupa ve diğer ülkelere giden gemilerin bloke edilmesi halinde, buna müdahale

edebileceği şekilde yorumu Çin'in ticari girişiminin altındaki stratejik niyetini ortaya koymaktadır (Anonim, <https://www.dunyabulteni.net/asya/pakistanin-gwadar-limani-43-yilligina-cinin-oldu-h355396.html>).

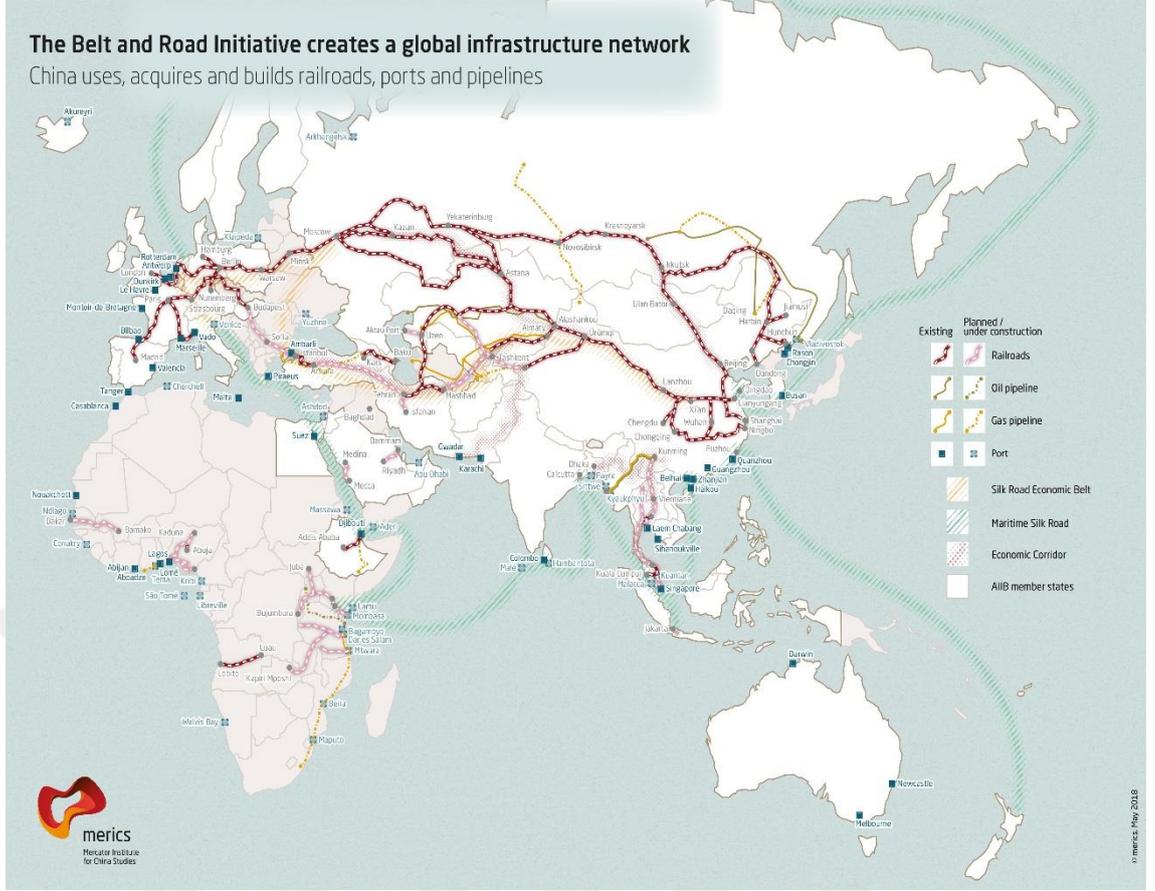
2018 Yılında ise ilginç bir şekilde Pakistan Başbakanı Imran Han, Pakistan'ın ödemeler dengesi krizini aşmak için IMF'ye gitmesinin gerekebileceğini, ancak önceliğin dost ülkelere fon arayışı olacağını deklere etmiştir. Bunu müteakip Pakistan Maliye Bakanı Asad Umar ise daha önce yaptığı; dış borçlarını ödeyebilmek için yıl sonuna kadar en az 8 milyar dolara ihtiyacı olduğu açıklamasına binaen IMF ile acil mali yardım için görüşmelere başlanacağını ilan etmiştir (Koyuncu, 2018).

Pakistan'ın IMF'ye gitme açıklaması Çin ile Amerika arasında üstü örtülü ve dolaylı bir win-win antlaşması şeklinde de yorumlanabilse de Çin'in önümüzdeki yıllarda sıkça duyulacak olan Çin'li Çok Uluslu Şirketlerle bu sorunların üstünden gelmesi mütalaa olunmaktadır. Aksi halde Çin'in kendine olan borcu yüzünden, ilişkide olduğu ülkelerin IMF ve benzeri kuruluşlarla ikincil borçlanma antlaşmalarına göz yumması Kuşak ve Yol Projesi'nin yok olmasına sebebiyet verecektir.

Malezya tüm bu olaylar karşısında Çin ile yürütülen 20 Milyar Dolarlık demiryolu ile 2.3 Milyar Dolarlık doğalgaz projelerini iptal etmiştir. Öte yandan girişimin bazı ortakları 2013 yılında başlatılan projelerin maliyet yüksekliğinden şikayetçi olduklarını belirtmesi ve yine bazı batılı hükümetlerin ise Çin'in yabancı devletler üzerinde nüfuzunu artırmak ve yoksul ülkeleri sürdürülemez borç batağına çekmek için Kuşak ve Yol projesini kullandığından şüphe ettiğini belirtmesi üzerine; Çin, şüpheleri gidermek için 2019'un Nisan ayında 'borç riskini önlemek ve çözmek' adına sürdürülebilir borç konusunda bir çerçeve oluşturacağını açıklayarak bir nevi teminat taahhütünde bulunmuştur (Sade, 2019: Euronews).

Genellikle ticari hacminin büyük kısmının batı ülkeleri ile olması sebebi ile hep tek kutupla yani batı ile iş ve ilişkilerini geliştirme politikası güden Türkiye için ilk kez yeni düzende iki kutuplu yani batının dışında doğu ve Avrasya temelli ticari stratejilerini geliştirme fırsatını bulmuştur. Dolayısı ile Kuşak ve Yol Projesi'nin "Kazan-Kazan" Stratejisi yukarıda anlatılan olumsuz örneklerin tersine Türkiye'nin lehine bir durum yaratmaktadır. Zira Türkiye YİD, finansmana dayalı proje yürütme konularında köklü bir

geçmişe ve deneyime sahiptir. Ayrıca Türkiye, yukarıda örnekleri verilen kalkınmalarını bir manada BRI'ya bağlayan küçük ekonomilere benzememektedir. Hem bulunduğu coğrafya itibarı ile doğudan batıya İpek Yolu'nun dünyaya açılan kapısı hem de Avrupa'dan Asya'ya geliştirilen "Demir İpek Yolu" da denilen Traceca Projesi'nin Asya'ya açılan kapısıdır. Adeta bu iki projenin kesişim kümesidir. Burada üzerinde durulması gereken konu halihazır durumu ile Türkiye'nin sadece bir transit koridor olarak kalacağı mı, yoksa bir lojistik merkez olarak yer alabileceği midir? Türkiye ve "Kuşak ve Yol Projesi" ayrı bir başlık altında ele alınacağından bu bölümde son olarak Çin'in tüm Proje kapsamında paydaş ülkelerde finanse ettiği ve/veya icra ettiği projelerin haritası Şekil 3'te, ülke bazlı tahmini maliyetleri Tablo 3'te, proje adları ve ülkeleri listesinin çok uzun olması sebebi ile önemli olanları Tablo 4'te, tümü ise Ek 7'de sunulmaktadır. Tablolar incelendiğinde ve stratejik analizler hariç tutulduğunda projenin Dünya Ticaretini akışkanlaştırması ve bölgesel kalkınmanın hızlanması yönünden önemli bir proje olduğu sonucuna ulaşılabilir. Her ne kadar bu projeye ülkelerin borçlanması ya da Çin'in bu proje ile ülkeleri farklı yollardan sömürmesi şeklinde eleştiriler getirilse de tablodaki ülkelerin bu yatırımları; sadece finansmanını çözseler dahi tek başlarına yapacak teknolojik altyapısı ve know-how'ı yoktur. Çin'in bu manada bir boşluğu doldurduğu da yadsınamaz bir gerçektir.



Şekil 3: Kuşak ve Yol Projesi Kapsamında Finanse Edilen ve/veya İcra Edilen Projeler Haritası

Kaynak: The Mercator Institute for China Studies (MERICS)

Tablo 3: Ülkeler bazında tahmini BRI Altyapı Projeleri Maliyetleri

| ÜLKE | BEDEL (x Milyon USD) |
|--------------|-----------------------|
| Afganistan | 12,252.14 |
| Azerbaycan | 2,262.44 |
| Bangladeş | 6,880.27 |
| Kamboçya | 2,039.68 |
| Çin | 63,706.51 |
| Gürcistan | 5,146.44 |
| Yunanistan | 0 |
| Hindistan | 3,400.00 |
| İran | 10,621.36 |
| Kazakistan | 21,305.71 |
| Kenya | 23,597.86 |
| Kırgızistan | 5,391.43 |
| Laos | 6,528.57 |
| Malezya | 12,997.86 |
| Moğolistan | 35,515.57 |
| Mayamar | 26,397.86 |
| Pakistan | 49,301.82 |
| Rusya | 18,065.90 |
| Tacikistan | 3,480.29 |
| Türkmenistan | 15,155.30 |
| Türkiye | 1,946.71 |
| TOPLAM | 368,168.23 |

Kaynak: World Bank, 2019. "Policy Research Working Paper 880"

Tablo 4: Kuşak ve Yol Girişimi ile Finanse Edilen ve/veya İcra Edilen Projeler

| Yatırımın Adı | Yatırım Ülkesi | Yatırımın Türü |
|---|----------------|---------------------------------|
| Padma Demiryolu Bağlantısı | Bangladeş | Ulaştırma |
| Aşağı <u>Sesan</u> 2 Barajı | Kamboçya | Enerji |
| Orta Asya-Çin doğal gaz boru hattı | Çoklu | Enerji |
| Doraleh Limanı (Çok Maksatlı) | Cibuti | Ulaştırma |
| Avrupa-Çin – Demiryolu Bağlantısı I. & II. Aşamalar | Çoklu | Ulaştırma |
| Khorgos Geçiti Kuru Yük Limanı | Kazakistan | Ulaştırma |
| Mombasa Nairobi Demiryolu | Kenya | Ulaştırma |
| Forest City | Malezya | Şehircilik |
| Melaka Geçidi | Malezya | Şehircilik |
| Pakistan-Çin- Fiber Optik Projesi | Çoklu | Bilişim ve İletişim Teknolojisi |
| Diamer-Bhasha Barajı | Pakistan | Enerji |
| Gwadar Limanı | Pakistan | Ulaştırma |
| Engro That Block II Enerji Santrali | Pakistan | Enerji |
| Belgrad-Karadağ Bar Şehri Limanı Otoyolu | Sırbistan | Ulaştırma |
| Sino-Tayland Hızlı Demiryolu | Çoklu | Ulaştırma |
| Colombo Güney Limanı | Sri Lanka | Ulaştırma |
| Port City Colombo | Sri Lanka | Şehircilik |

| Yatırımın Adı | Yatırım Ülkesi | Yatırımın Türü |
|---------------------------------------|----------------|----------------|
| Pire Limanı | Yunanistan | Ulaştırma |
| Kumport Terminali | Türkiye | Ulaştırma |
| Suez Canal Economic Zone | Mısır | SEZ |
| Kyaukpyu Derin Deniz Tanker Limanı | Myanmar | Ulaştırma |
| Kyaukpyu Special Economic Zone | Myanmar | Ulaştırma |
| Port Aktau | Kazakistan | Transport |
| “Khorgos – Doğu Çıkışı” | Kazakistan | SEZ |
| Khalifa Port Terminal 2 | UAE | Ulaştırma |
| Büyük Peşaver Bölgesi Toplu Taşınması | Pakistan | Ulaştırma |
| Dhaka-Chattoqram Demiryolu Güzergahı | Bangladeş | Ulaştırma |
| Kuala Tanjung Port | Indonesia | Ulaştırma |
| Kayan Nehri Hidroelektrik Santrali | Indonesia | Enerji |
| Toba Gölü Turizm Bölgesi | Indonesia | Şehircilik |
| Lembah Uluslararası Havalimanı | Indonesia | Ulaştırma |
| Dammam Riyadh Yük Hattı | Saudi Arabia | Ulaştırma |
| Hassyan Clean Coal Project, Dubai | UAE | Enerji |
| Muse-Mandalay Demiryolu | Myanmar | Ulaştırma |

Kaynak: Anonim, <https://www.beltroad-initiative.com/projects/>

1.11. Kuşak ve Yol Projesinin Risk ve Fırsatları

Kuşak ve Yol Projesi'nin "Kuşak" olarak adlandırılan kara koridoru Çin'i Orta ve Güney Asya'ya ve daha sonra Avrupa'ya bağlar. "Yol" olarak adlandırılan deniz koridoru ise Çin'i Güney Doğu Asya, Körfez ülkeleri, Doğu ve Kuzey Afrika ve Avrupa'ya bağlar. Proje' de nihai olarak Altı kara ekonomik koridoru belirlenmiştir:

- 1- Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru,
- 2- Yeni Avrasya Kara Köprüsü,
- 3- Çin- Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru,
- 4- Çin-Çin Hindi Yarımadası Ekonomik Koridoru,
- 5- Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru,
- 6- Bangladeş-Çin-Hindistan- Myanmar Ekonomik Koridoru.

Dünya Bankası'nın Kuşak ve Yol Projesi dahilinde ulaştırma koridorlarının risk ve fırsatları analizinden hareketle, BRI'nın proje dahilindeki ülkelerin ekonomilerine nasıl katkı yapabileceği ve risklerin neler olduğunun incelenmesi, Çin Halk Cumhuriyeti'nin 100. Yılı'nı kutlayacağı 2049 yılında tamamlanması planlanan projenin sürdürülebilirliğini sağlamak açısından bir perspektif sunacaktır (World Bank, 2019: 4-7):

Analizden dört ana bulgu ortaya çıkmaktadır:

A. Kemer ve Yol koridor ekonomilerindeki altyapı ve politika boşlukları, ticareti ve yabancı yatırımı engellemektedir. Proje bazlı altyapı yatırımlarının bu boşlukların kapatılmasına yardımcı olabileceği düşünülse de bazı yatırımların maliyet yüksekliği dolayısıyla kamu borcunu artırıcı etki yaratması riskleri daha da artırabilmektedir. Aşağıda bu madde nezdinde incelenip analiz edilen veriler sunulmaktadır:

- BRI koridor ekonomilerinde ticaretin potansiyelin yüzde 30 altında olduğu ve DYY'nin ise potansiyelin yüzde 70 altında olduğu tahmin edilmektedir. Ekonomiler, 2017 yılında küresel mal ihracatının yüzde 40'a yakını ve doğrudan yabancı yatırım (DYY) girişlerinin yüzde 35'ini oluşturmuştur. Yine de birçok koridor ekonomisi, özellikle düşük gelirli ülkeler, bölgesel ve dünya pazarlarına zayıf bir şekilde entegre olma eğilimi

göstermekte, düşük ticaret hacmi, küçük DYY girişleri ve küresel değer zincirlerine marjinal katılım göstermektedirler.

- Ekonomik açıdan düşük performans gösteren ülkelerde sınır gecikmeleri, ekonomik performansları iyi olan ülkelere göre 40 kat daha fazla olabilmektedir. Seyahat sürelerini bir gün azaltmak BRI ticaretini yüzde 5,2 artıracaktır.

- BRI ulaşım projelerinin maliyeti 70 koridor ekonomisinin (Çin hariç) 144 milyar dolar ile 304 milyar dolar arasında olduğu tahmin edilmektedir. Enerji dahil tüm sektörlerdeki projeleri de içeren tahmini BRI yatırımı 575 milyar ABD Doları değerindedir. Bu yatırımlar hızla artan kamu borçları bağlamında gerçekleşmektedir. Bu da bazı ekonomilerde artan borç yükü nedeniyle sıkıntılara yol açmaktadır.

B. BRI ulaştırma projeleri, ticaret maliyetlerini düşürerek ticareti genişletebilir, dış yatırımı artırabilir ve yoksulluğu azaltabilir. Ama bazı ülkeler için yeni altyapı maliyetleri, kronik bir sorun olarak görülen artan borç yükü nedeniyle kazançlardan daha ağır basabilecektir. Bu sonuca ulaşmak için analiz edilen kriterler aşağıdaki gibidir:

- Tam olarak uygulanması halinde, BRI ulaşım altyapısı, ulaşım koridorları boyunca yer alan ekonomilerin seyahat sürelerini %12'ye kadar azaltarak ticaret maliyetlerini düşürebilecektir. Bunun etkisi ile dünyanın geri kalanında, seyahat sürelerinin ortalama %3 oranında düşeceği tahmin edilmektedir ki bu da Kuşak dışı ülkelerin, koridor ekonomilerindeki gelişmiş demiryollarına ve limanlarına erişiminden faydalanacağını göstermektedir.

- BRI ulaştırma projelerinin koridor ekonomilerinin ticaretini %2,8 ile %9,7 arasında, dünya ticaretini ise %1,7 ile %6,2 arasında artıracığı tahmin edilmektedir. Dünyadaki tüm ülkeler bu olumlu ticari etkileri hissetmeyecekse de BRI'nin ağ etkisi nedeniyle çevre ülkeler ticaret maliyetlerinde bir düşüş yaşayacağından toplam etkileri olumlu olacaktır. Zamana duyarlı hassas girdiler (taze meyveler ve sebzeler gibi) veya zamana duyarlı diğer

girdiler (elektronik, kimyasallar ve küresel değer zincirlerine entegre edilmiş diğerleri gibi) gerektiren sektörler, en çok faydayı sağlayacaktır. Ayrıca ticaretteki artış DYY girişlerinin düşük gelirli koridor ekonomileri nezdinde yüzde 7,6 artıracığı beklenmektedir.

- Artan ticaretin, altyapı yatırım maliyetini içermeyen küresel reel geliri %0,7 ila %2,9 oranında artırması beklenmektedir. Ancak en büyük kazançlar, reel gelir artışlarının %1,2 ile %3,4 arasında olması düşünülen koridor ekonomileri için beklenmektedir ki bu da DYY' deki artışlar ile birlikte reel gelirdeki artışları daha da artıracaktır.

- Projeden kaynaklı gelirler ülkeler arasında eşit olmayan bir şekilde dağıtılacaktır. Kırgız Cumhuriyeti, Pakistan ve Tayland gibi ülkelerde gerçek gelir artışları yüzde 8'in üzerinde olabileceken yapılan analiz, Azerbaycan, Moğolistan ve Tacikistan'ın olumsuz refah etkileri yaşayabileceğini göstermektedir. Sebebi ise altyapı maliyetlerinin entegrasyondan elde edilecek kazancı aşması olarak karşımıza çıkmaktadır.

C. Kuşak ve Yol Ekonomilerindeki ülkelerde kanuni düzenlemeler yapılmalı ve oluşabilecek risklere karşı önlemler alınmalıdır.

- Özel sektörün katılımının artırılması uzun vadede BRI'nın sürdürülmesine yardımcı olabilir. Bu tarz girişimler şimdiye kadar ağırlıklı olarak Çin'in devlet bankaları ve devlet işletmeleri tarafından yönlendirilmeye çalışılmıştır. BRI'ya özel sektör katılımını artırmak için, katılımcı ülkelerin yatırım ortamını iyileştirmeleri ve potansiyel yatırımcıların karşılaştığı riskleri azaltmaları gerekmektedir. Özel reformlar ile düzenleyici yasaların iyileştirilmeli ve bunların uygulanması yoluyla yatırımların yasal olarak korunmasının önü açılmalıdır.

- Tamamlayıcı politikalar, sosyal güvenliği güçlendirme, işçi eğitimini geliştirme ve işgücü hareketliliğini artırma politikaları BRI projelerinden elde edilen kazanımların paylaşılmasına yardımcı olabileceken bununla birlikte bir takım risklerin oluşması da

muhtemeldir. Kemer ve Yol koridoru ekonomileri için çoğunluğu tarım sektöründen yaklaşık 12 milyon işçi yerinden olabilecek, işçiler, kentsel merkezlerde veya ekonomik faaliyetlerin yoğunlaştığı diğer yerlerde ortaya çıkan fırsatlardan yararlanmak için de göç edebileceklerdir.

D. BRI, büyük altyapı projeleri için ortak riskler sunmaktadır. Bu riskler, girişimin sınırlı şeffaflığı ve açıklığı ile katılımcı ülkelerin zayıf ekonomik temelleri ve yönetişimi ile daha da kötüleşebileceğini ortaya koymaktadır.

- Borç finansmanı içeren büyük altyapı yatırımları borç sürdürülebilirliği için risk oluşturmaktadır. Çin aynı zamanda farklı aktörler arasında daha iyi bir koordinasyona (devlet kurumları, borç veren kurumlar, özel sektör firmaları ve devlete ait işletmeler) ve diğer alacaklılarla iş birliğine dayalı bir yaklaşım sağlayan borç yeniden yapılandırması düzenlemesine sahip olmalıdır.

Yukarıdaki analizlerde belirtilenlerin dışında Kemer ve Yol Girişimi, ulaştırma bağlantıları ve entegrasyona odaklanarak, koridor ekonomilerinin uzun vadeli gelişimine katkıda bulunma potansiyeline sahiptir. Ancak hedeflenen potansiyele ulaşmak, riskleri azaltabilecek ve koridor ülkelerinde tamamlayıcı reformları destekleyecek politikaların oluşturulmasına ve yine düzenleyici kurumların oluşturulmasına bağlı olacaktır.

1.12. Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Türkiye

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in Eylül 2013'te Orta Asya'ya yaptığı ziyarette İpek Yolu Ekonomik Kemer girişimini "Bir Kuşak Bir Yol" adı ile açıklamasından sonra Mart 2015'te Devlet Konseyi yetkisi ile "Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Dışişleri Bakanlığı - Ticaret Bakanlığı" OBOR'un anayasası olarak nitelendirilecek, projenin tarihsel gelişimi ile neleri kapsadığını "I. Çağ Zemini, II. İlkeler, III. Çerçeve, IV. İşbirliği Öncelikleri, V. İşbirliği Mekanizmaları, VI. Çin'deki Açılım Durumu, VII. Çin'in Faaliyetleri, VIII. Hep Birlikte Daha Parlak Bir Geleceği Kucaklama" başlıkları ile anlatan "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler" adı altında yayınlamıştır. OBOR'un anayasası sayılabilecek bu metin Ek-6'da sunulmuştur (<http://istanbul.china-consulate.org/tur/xwtd/t1258666.htm>).

Projenin Çin tarafından ilanından sonra dünya'da yankılanmış ve bölge ülkeleri de bu proje içinde kendilerine göre isimlendirdikleri girişimlerle yer aldıklarını beyan etmişlerdir. Rusya; "Avrasya Ekonomik Birliği", Kazakistan;" Nurlu Yol girişimi", Türkiye;" Orta Koridor Girişimi" olarak isimlendirdikleri irade beyanları ile OBOR'u desteklemişlerdir (<http://istanbul.china-consulate.org/tur/xwtd/t1258666.htm>).

2010 yılında "Çin Demiryolu Bakanlığı" ile "Türkiye Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı" arasında "Yüksek Hızlı Demiryolu İşbirliği Konusunda Hükümetler Arası" anlaşmanın imzalanması ve Çinli işletmeler ve bankaların, Türkiye yetkilileri ile "Doğu-Batı Yüksek Hızlı Demiryolu" projesi dahilinde işbirliği için müzakerelere başlaması Çin'in Türkiye'de doğrudan yabancı yatırım yapmasının önünü açması sebebi ile Türk-Çin ilişkilerinde yeni bir döneme işaret etmekteydi (<http://tr.china-embassy.org/tur/ztgx/t1201739.htm>).

2013 yılında Marmaray'ın açılışında konuşan Türkiye Cumhuriyeti Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan, Pekin'i Londra'ya bağlayan bu eserin açılmasının İpek Yolu'nun uzatılması anlamına geldiğini kaydederek, adeta "Yeni İpek Yolu" fikrine uzak olunmadığını belirtmiştir. 2014 yılında "Dışa açılma ve işbirliği, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nı birlikte inşa etmek" konulu "4. Çin-Avrasya Fuarı" dahilinde verilen mülakatlarda Çin Ankara Ekonomi Müsteşarı Zhu Guangyao, Çin'in Türkiye ile "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nı" kurmaya hazır olduğunu beyan etmiştir (<http://tr.china->

embassy.org/tur/ztgx/t1201739.htm). Karşılıklı bu olumlu açıklamalardan sonra Kasım 2015'te Antalya'da düzenlenen G-20 Zirvesinde "T.C. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan" ile "Çin Devlet Başkanı Xi Jinping" başkanlığında heyetler arası görüşmeler yapılmış ve görüşmeler sonucunda iki ülke arasında 7 anlaşma imzalanmıştır (<https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiye-ile-cin-7-anlasma-imzaladi/473607>). Bunlar:

- a) "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti arasında, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası"
- b) "Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile Çin Halk Cumhuriyeti Kalkınma ve Reform Komisyonu arasında, e-ticarette İşbirliğinin Güçlendirilmesi Mutabakat Zaptı"
- c) "Edirne-Kars Yüksek Hızlı Tren projesi çerçevesinde hazırlanan Demiryolu İşbirliği Anlaşması"
- d) "Türkiye Cumhuriyeti Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ile Çin Halk Cumhuriyeti arasında, Türk Kirazlarının Çin'e İhraç Edilmesine Yönelik Bitki Sağlığı Gereklilikleri Protokolü"
- e) "Türkiye Cumhuriyeti Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ile Çin Halk Cumhuriyeti arasında, Türkiye'den Çin'e İhraç Edilecek Süt Ürünleri İçin Veterinerlik ve Sağlık Şartları Konusunda Protokol"
- f) "Başbakanlık Türkiye Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı ile China Export and Credit Insurance Corporation (Sinasure) arasında Çerçeve İşbirliği Anlaşması"
- g) "Kumport Limanı'nın hisselerinin devrine ilişkin anlaşmada Fiba Holding ile China Merchants, China Ocean Shipping Company (COSCO) ve China Investment Corporation (CIC) arasında imzalanmıştır."

Son olarak da Antalya'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti arasında, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası" 24/02/2016 tarihinde TBMM'ye sunulmuş 6792 sayılı kanun ile 15/02/2017 tarihinde kabul edilmiş, 07/03/2017 tarihli Remi Gazete 'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir (<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/03/20170308-28.pdf>). Mutabakata ilişkin kabul edilen kanun tasarısı ve gerekçesi Ek-2 sunulmuş olup "Politik Eşgüdüm, Kolaylaştırıcı Bağlantı, Mali Bütünleşme, İnsandan insana bağ, Fon işbirliği" adı altında altı başlığı ihtiva etmektedir ki bu altı başlık Çin'in OBOR Projesinin altı başlığı ile

örtüşmekle birlikte iki ülke ve proje dahilinde çok boyutlu bir entegrasyonu ve “40 milyar dolarlık toplam bütçeyle yıllık yatırımlar için 750 milyon dolarlık bir kaynak kullanılmasını öngören” projeleri hedeflemektedir.

1.12.1.Obor Projesinin Türkiye’ye Sunduğu Fırsatlar

Türkiye’nin “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti arasında, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası”nın TBMM’de kabulünün ardından OBOR’un Türkiye’ye sunduğu ulaştırma altyapısının iyileştirmesi vb gibi alanların dışında doğu-batı, batı doğu yönündeki taşımalarından ne kadar pay alabileceği, genel anlamda ülkemiz ekonomisine katkılarının ne olabileceğini irdelemek OBOR Projesinin katkılarını anlamak açısından önem arz etmektedir. Hesaplanacak bu verilerin başkaca akademik araştırmalara da katkı sunacağı düşünülmektedir.

AB Parlamentosu, İç Politikalar Genel Müdürlüğü, Yapısal ve Uyum Politikaları Politika Dairesinin, Ulaşım ve Turizm; TRAN Komitesi Araştırmaları: 2018 Haziran tarihli Yeni İpek Yolu Rotası, fırsatlar ve AB taşımacılığı için zorluklar başlıklı raporunda; Deniz taşımacılığı için, 2016 yılında Uzak Doğu ve AB arasındaki toplam batı ve doğu yönlü ticaret akışlarının 16 milyon TEU'nun biraz üzerinde olduğu tahmin edilmektedir. Araştırmada sunulan tahminlere göre, toplam iki yönlü yük trafiğinin 2040 yılında 40 milyon TEU civarında olacağı tahmin edilmektedir. Hava taşımacılığı için, Avrupa ile Uzak Doğu arasında akan toplam iki yönlü hacim 2016 yılında 3,3 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Bunun 2040 yılına kadar 5 milyon tona çıkacağı tahmin edilmektedir.

Ayrıca, bu araştırma, şu anda Avrupa ve Uzak Doğu arasındaki deniz ve hava modları tarafından taşınan kargoların, BRI Projesi ile iyileştirileceği düşünülen hizmetlerin bir sonucu olarak gelecekte demiryoluna ne ölçüde kaymaların olacağını da değerlendirmiştir. Analizin sonuçları, 2040 yılına kadar yaklaşık deniz taşımacılığından demiryoluna 2,5 milyon TEU’nun ve hava taşımacılığından ise 0,5 milyon TEU’nun demiryoluna transfer olabileceğini göstermektedir. Bunun, günde 50 ila 60 ek trene veya saatte 2 ila 3 trene eşdeğer olduğu tahmin edilmektedir. Bu verilerle demiryolu hizmetlerinin mevcut deniz taşımacılığından daha yüksek değerli ve zamana duyarlı ürünleri hedeflemesi beklenebilir.

Araştırmadan 2040 yılına kadar diğer ulaştırma modlarından demiryoluna yıllık 3 milyon TEU'nun kayacağı sonucuna istinaden ve Türkiye'nin bu yük talebi karşısında gerekli altyapı yatırımlarının da tamamlanmış olması kısıtları dahilinde ülkemizin bu transit geçişlerden alması muhtemel geliri şöyle hesaplayabiliriz:

Ek 8'de verilen 1 TEU konteynerin taşıma kapasitesini ortalama 20 ton alırsak; Orta Koridor ve dolayısı ile Türkiye'nin üzerinden demiryolu ile transit taşınacak yük miktarını:

$$(A) 3.000.000 \text{ TEU} \times 20 \text{ ton} = 60.000.000 \text{ ton olarak hesaplanabilmektedir.}$$

Ek 9' da sunulan TCDD İdaresi Transit Birim Ücret Tablosundan 1901 ile 2000 km arası mesafe için 20 tonluk taşımayı 65,65 Avro üzerinden ücretlendirdiği sonucuna ulaşılabilecektir. Buradan da 1901 ile 2000 km arası mesafe için 1 tonluk transit taşımayı yaklaşık olarak (B) 3,28 Avro olarak ücretlendirdiği sonucuna ulaşmak mümkündür. Dolayısı ile yukarıda verilen kıstaslar dahilinde Türkiye'nin "OBOR Orta Koridor" dahilinde sadece transit taşımacılıktan elde edebileceği gelir (A) x (B)'den;

$$60.000.000 \times 3,28 = 196.950.000 \text{ Avro olarak hesaplanabilir.}$$

Dünya Bankası'nın Kuşak ve Yol Projesi dahilinde ulaştırma koridorlarının risk ve fırsatları analizinden hareketle BRI ulaştırma projelerinin koridor ekonomilerinin ticaretini %2,8 ile %9,7 arasında, dünya ticaretini ise %1,7 ile %6,2 arasında artıracığı tahmin edilmektedir (World Bank, 2019: 4-7). 2019 yılının Ocak-Aralık döneminde ülkemiz ihracatı %2,04 artışla 180,5 milyar dolara ulaşmıştır (<https://ticaret.gov.tr/haberler/2019-yili-aralik-ayi-dis-ticaret-ticaret-esnaf-ve-kooperatif-verileri>). OBOR Projesinin, koridor ekonomileri ticaretini %2,8 ile %9,7 arasında artıştan hareketle "Orta Koridor" üzerinde bulunan ülkemizin dış ticaretinin minimum %2,8 artabileceği sonucundan hareketle ve bugün için OBOR Projesi entegrasyonunun tam olarak sağlanması halinde dış ticaretimizin yaklaşık olarak:

$$180.500.000.000 \text{ USD} \times \%2,8 = 5.054.000.000 \text{ USD artması muhtemeldir.}$$

Bu artış OBOR Projesi dahilinde yapılması gereken tüm yatırımların yapılması ve politika yapımcıların bir önceki bölümde incelenen "OBOR Projesi Risk ve Fırsatları" bölümünde değerlendirilen konular dahilinde geliştirecekleri yapıcı politikalar ile mümkün olabilecektir. Yine OBOR Projesinin ekonomimize yapması muhtemel bu etkilerin istihdamı artırıcı özelliklerini de göz ardı etmemek gerekmektedir. Ülkemizin

coğrafi konumu itibarı ile dört ulaştırma modunu bir araya toplaması, ülkemize lojistik faaliyetler açısından avantajlar sağlamaktadır. OBOR'un ulaştırma altyapısı öncelikli bir proje olması bu manada Türkiye'yi proje nezdinde stratejik bir noktaya oturtmaktadır. Yine AB orjinli TRACECA "Demir ipek Yolu Projesi" de Türkiye'nin bu konumunu destekler niteliktedir. Ancak tüm bu projelerin altyapı yatırımlarının dışında belirli bir anayasası diye tabir edeceğimiz düzenleyici kurumları yoktur. Bu meyanda Türkiye'nin "Çok Taraflı Ulaştırma Politikası" adı altında yürüttüğü başarılı bir politikası olsa da uluslararası ölçekte kendimizi merkezleyebilmemiz için liman kapasiteleri, demiryolu altyapısı vb. gibi altyapı yatırımlarımızı tamamlamamız gerekmektedir. Bu konuların analizi ilerleyen bölümlerde yapılacak olup bu bölüm nezdinde son olarak AB – Asya arasında ki ticaret akışının arasında bulunan ülkemiz açısından başka bir fırsat olarak görülebilecek doğrudan yabancı yatırım fırsatları değerlendirilecektir.

1.12.2.Çin'in OBOR Projesi ile Doğrudan Yabancı Yatırım Fırsatları ve Türkiye

Türkiye için kronik bir sorun olan cari işlemler açığını sürdürülebilir kılmak ya da düşürmek için dış yatırımcıları çekebilmenin bir avantaj sağlayacağı açıkken, OBOR ile Türkiye, Çin'den gelebilecek Doğrudan Yabancı Yatırımlardan (DYY) bu manada yarar sağlayabilecektir. Şu anda büyük ölçüde Avrupa'dan gelen yatırıma bağımlı durumda olan Türkiye'nin OBOR vasıtası ile çekeceği DYY'lerin AB'ye bağımlılığını azaltmak ve Türkiye'deki sermaye birikiminin artırılmasına yardımcı olma potansiyeli bulunmaktadır (İnan, 2017:45).

Kalkınma teorisyenlerinden Rostow'a göre bir ekonominin gelişme aşamasında üretim ve üretim için gerekli sermaye birikimi önemli unsurlardır. Bu unsurların harekete geçebilmesi için de öncelikli olarak ulaştırma altyapısı ve üretim tesisleri gibi büyük yatırımların yapılması gereklidir. Devamında ise ölçek ekonomisine ulaşmak için teknolojik yatırımlara ihtiyaç duyulacaktır. Bu noktada ülkelerin sermaye birikiminin yetersiz kalması halinde sermaye ithaline ihtiyaç duyulacaktır ki bu da doğrudan yabancı yatırım ile gerçekleştirilebilecektir (Yıldıran,2013:50). Sermaye ithali ile de ekonomik büyümenin gerçekleşmesi sağlanmış olur. İthal edilen sermaye ile teknolojik ve yönetsel uzmanlık da çekilebilirse ekonomik kalkınmanın tüm evrelerini olumlu manada etkileyecektir. DYY'lar yolu ile elde edilecek teknolojik ilerlemelerin, DYY

çeken ülkelerin uluslararası pazarlara entegre olmasında önemli bir rolü olacaktır. Özellikle, gelişmekte olan ülkeler teknoloji transferleriyle birlikte bu teknolojileri taklit etseler dahi bu teknolojilerin yapısına uyum sağlayarak dışa bağımlılıklarını azaltma ve kendi ülkelerinin ekonomisine katkı sağlama noktasında önemli gelişmeler sağlayabileceklerdir (Koç Aytekin, 2006:43-44).

Türkiye için kronik bir sorun olan cari işlemler açığını sürdürülebilir kılmak ya da düşürmek için dış yatırımcıları çekebilmenin bir avantaj sağlayacağı açıkken, OBOR ile Türkiye, Çin'den gelebilecek Doğrudan Yabancı Yatırımlardan (DYY) bu manada yarar sağlayabilecektir. Şu anda büyük ölçüde Avrupa'dan gelen yatırıma bağımlı durumda olan Türkiye'nin OBOR vasıtası ile çekeceği DYY'lerin, Türkiye'nin AB'ye olan bağımlılığını azaltma ve Türkiye'deki sermaye birikimini artırma potansiyelinin yanında ekonomik büyümesine de katkı sağlayacağı aşikardır ki bu da OBOR Projesinin ulaştırma alanının dışında sunduğu fırsatlardan biridir (İnan, 2017:45).

Yurt Dışında Yerleşik Kişilerin Türkiye'deki Doğrudan Yatırımları, TCMB verileri ile oluşturulan Tablo 3.a'ya istinaden yoğunluklu olarak Hollanda, Rusya, Almanya, Katar, Azerbaycan, ABD olarak karşımıza çıkmaktadır. Verilerin 2013 yılından itibaren incelenmesinin sebebi ise OBOR Projesinin Çin tarafından 2013 yılında ilan edilmesidir. Yine Tablo 3.a incelendiğinde Çin'in Türkiye'deki 2017 ve 2018 yıllarındaki doğrudan yatırımları 2013, 2014, 2015 yılları toplamının 3 katı büyüklüğündedir ve artan bir ivme ile devam etmektedir. Bu veriler ile Türkiye'nin OBOR- "Orta Koridor" girişimi dahilinde yaptığı yatırımların 2017 Yılı ve sonrası işletmeye alınmasından sonra canlanan "Orta Koridor" un Çin ile ilişkileri olumlu yönde etkilediği sonucuna ulaşabilmektedir. TCMB Resmi verileri 2018 yılına kadar yayınlandığından Tablo 3.a'da değerlendirilmeyen ancak bu bölümde detayları verilen ve 2019 yılında temelleri atılan 1.7 milyar USD bedelli Hunutlu Termik Santrali yatırımını da dikkate alacak olursak OBOR Projesi ile birlikte Çin orjinli yabancı yatırımların artan bir ivme ile devam ettiğini söylemek mümkün olacaktır.

**Tablo 3.a: Yurt Dışında Yerleşik Kişilerin Türkiye'deki Doğrudan Yatırımları
(Milyon ABD Doları), (Hollanda, Rusya, Almanya, Katar, Azerbaycan, ABD, Çin)**

| YIL | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| ÜLKE | | | | | | |
| Hollanda | 26.328 | 30.389 | 27.311 | 25.081 | 40.620 | 33.494 |
| Rusya | 6.643 | 9.563 | 7.060 | 10.409 | 12.687 | 16.022 |
| Almanya | 17.377 | 18.179 | 14.529 | 13.611 | 17.666 | 10.929 |
| Katar | 323 | 778 | 715 | 4.941 | 5.663 | 6.433 |
| Azerbaycan | 2.922 | 4.330 | 6.452 | 5.715 | 9.349 | 5.901 |
| ABD | 6.408 | 9.092 | 5.094 | 4.595 | 7.081 | 4.333 |
| Çin | 69 | 82 | 624 | 474 | 1.562 | 1.126 |

Kaynak: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası İstatistik Genel Müdürlüğü Ödemeler Dengesi Müdürlüğü verilerinden yazar tarafından oluşturulmuştur.

Çin'in son yıllarda Türkiye'de yapmış olduğu önemli DYY'leri ise aşağıdaki gibidir:

- “2016 yılında Çin'in akıllı telefon ve telekomünikasyon ekipmanı üreticisi ZTE, sistem entegratörü Netaş'ın %48 oranındaki hissesini yaklaşık 101 milyon dolara aldığını açıklamıştır.” (İş Bankası, Çin Bülteni: <https://ekonomi.isbank.com.tr>).
- 2016 Yılında “BDDK 2011'den bu yana Türkiye'de temsilcilik yoluyla faaliyetlerini sürdüren dünyanın ve Çin'in en büyük dördüncü bankası olan Bank of China tarafından Türkiye'de 300 milyon USD sermayeyle mevduat bankası kurulmasına izin verildiğini açıklanmıştır. 2015'te Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) da Tekstilbank'ı satın alarak Türkiye pazarında faaliyete geçmiştir. 2016 yılında Çin'in Türkiye'de yaptığı toplam doğrudan yatırımlar ise 300 milyon USD düzeyinde gerçekleşmiştir.” (İş Bankası, Çin Bülteni: <https://ekonomi.isbank.com.tr>).
- Çin'li Wanda Properties, Türkiye'de bir ortaklık kurarak “Wanda Vista” markasıyla Güneşli'de bir otel açmaya karar verdiğini beyan etmiştir. Wanda Vista markasına ait ilk yurt dışı oteli İstanbul'da açmış olacaktır. Söz konusu

yatırım ile birlikte daha fazla Çinli turistin Türkiye'ye çekilebileceği düşünülmektedir.” (İş Bankası, Çin Bülteni: <https://ekonomi.isbank.com.tr>).

- “Çin’in Türkiye’de altyapı yatırımlarında müteahhitlik faaliyetleri de bulunmaktadır. Bu kapsamda, İstanbul-Ankara arasında ikinci etabı dahilinde hızlı tren projesi Çin’in yurt dışında gerçekleştirdiği ilk hızlı tren projesidir. Edirne-Kars tren yolu projesi için de anlaşma sağlanırken, proje sonunda Çin’den Avrupa’ya erişimin daha hızlı ve daha az maliyetli olması hedeflenmektedir. Ayrıca, Çin Türkiye’nin enerji sektöründeki stratejilerini uygulanmasında da rol almaktadır. Doğalgaz kesintileri karşısında arz sürdürülebilirliğini sağlamak amacıyla Tuz Gölü doğalgaz depolama tesisi Çin’in enerji sektöründe Türkiye’de gerçekleştirdiği projeler arasında yer almaktadır.” (İş Bankası, Çin Bülteni: <https://ekonomi.isbank.com.tr>).
- “Çin-Türk ortaklığı olan Smart Growth International (SGI), Çin Kalkınma ve Yatırım Kurumu (SDIC) ile 225 milyon dolar bedelli rüzgâr enerji santrali yatırım anlaşması imzalamıştır. Anlaşma 2012’den bu yana üretimini sürdüren Aydın-Söke RES ile Aydın ve Manisa bölgesinde halen projesi devam eden santralleri kapsamaktadır.” (İş Bankası, Çin Bülteni: <https://ekonomi.isbank.com.tr>).
- “Çin’in Türkiye’deki en büyük doğrudan yatırımı olan Hunutlu Termik Santrali, Shanghai Electric Power Company'den elde edilen toplam 1,7 milyar ABD doları tutarındaki finansman ile gerçekleştirilecektir. Proje Çin tarafından önerilen Kemer ve Yol Girişimini Türkiye'nin "Orta Koridor" vizyonu ile birleştiren önemli bir projedir (Xinhua / Zheng Siyuan). Termik Santral İnşaatı 22.09.2019 Pazar günü Adana'nın Yumurtalık ilçesi Hunutlu Beldesindeki temel atma töreni ile resmen başlamıştır. Santralin kömür taşımacılığı için özel olarak tasarlanmış bir limanı da bulunmaktadır. 1.320 megawatt kapasiteye sahip olması beklenen proje tam faaliyete geçtikten sonra her yıl 9 milyar kilovat saat elektrik üretmesi beklenmektedir ki bu da Türkiye’deki tüm elektrik kaynaklarının tahmini yüzde 3’ünü oluşturmaktadır. Projenin faaliyete geçmesinin 2021 sonunda başlaması planlanmaktadır.” (Çin Kuşak ve Yol Resmi Web Sitesi, Belt and Road Portal,2019. <https://eng.yidaiyulu.gov.cn/qwyw/rdxw/104246.htm#p=7>)
- “2015 yılında Cosco Pacific konsorsiyumu, Fiba Grup’un işlettiği Kumport Limanının %65 Hissesini 940 milyon dolar bedelle satın almıştır. Satın alma

işlemi bugüne kadar Çin'den Türkiye'ye gelen en büyük doğrudan yabancı yatırım olma özelliği taşımaktadır. Çin'in en büyük devlet kuruluşlarından biri olan Cosco, Yunanistan'ın Pire Limanı'nın da azınlık ortağı konumundadır.” (<https://www.dunya.com/sirketler/kumport-limani-cosco-pacific039e-satildi-haberi-292370>).

- “24 Temmuz 2018’de Rekabet Kurulu onayı ile Çin’ li Alibaba, 16 milyon kullanıcısı ve 90 milyondan fazla aylık ziyaretçisi olan Türk online alışveriş sitesi Trendyol’u resmen satın almıştır. Satın alma bedeli ise çoğunluk hisseleri için 728 milyon dolar olarak açıklanmıştır.” (<https://www.dunya.com/kose-yazisi/alibaba-trendyola-728-milyon-dolar-odedi/424231>).
- “Zhongtian Technology, Demirer Kablonun %100 Hisselerini 67 milyon dolara 2018 yılında satın almıştır.”
- “Son olarak ise China Merchants Joint Venture, 3. Köprü ve Bağlantı Yollarının %51 Hisselerini 688.500.000 USD bedelle satışı için görüşüldüğü ilan edilmiştir.” (<http://www.anhui-expressway.net/en/upload/2019-12/157715241220844800.pdf>).

Çin’in ilk etapta ucuz işçilikle başladığı büyüme hamlesi fason üretim ile birlikte seyretmiş kendi know-how’ının dışında üretim yapması ise Çin ürünlerinin taklit devamında da kalitesiz algılanmasına sebep olmuştur. Çin bu algıyı kırmak için 2009 yılında CNN gibi global kanallara “Made in China Made with the World” sloganı ile reklamlar vererek dünya markaları için üretim yaptığını öncelleyerek üretim yaptığı markaların kalite anlayışına sığınmaya çalışsa da başarısız olmuş ve kısa sürede reklamları çekmiştir. Bugünlerde ise Çin teknolojik kapasitesini artırdığını, Çin devriminin 100. Yılına tekabül eden 2049 yılına gelindiğinde dünyada teknolojik bir güç haline geleceğini sembolize eden “Made in China 2025” sloganını ortaya atmıştır. Esasında bununla hedeflenenin Çin’i imalat merkezinden dolayısı ile emek yoğun bir merkezden inovasyon temelli yüksek teknoloji üretebilen bir merkeze dönüştürebilmek olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

Çin’in bu girişimi “Sanayi ve Bilgi Teknolojileri Bakanlığı” tarafından hazırlanmış ve Mayıs 2015’te “Çin Devlet Konseyi” tarafından açıklanmış olup bundan hedeflenen ise Çin’i dünyanın imalat merkezi olmaktan çıkartıp dünya teknoloji gücü haline getirebilmek olarak ifade edilebilir. Bu dönüşüm için 2049 yılına kadar üç aşamalı

bir eylem planı hedeflenmekle birlikte “Made in China 2025” girişiminin Almanya tarafından ilan edilen “Endüstri 4.0” vizyonunun Çin versiyonu şeklinde kabul etmekte mümkündür (<https://digitalage.com.tr/cin-made-in-china-2025le-imalat-merkezinden-teknolojik-guce-donusu-hedefliyor/>).

Çin’in teknoloji yoğun bir hedefe yönelmesi bu manada OBOR Projesi ülkeleri nezdindeki doğrudan yabancı yatırımları içinde bir fırsat niteliği taşımaktadır. Zira Çin üretim kapasitesindeki çeşitliliğin pazarlanması noktasında Çin merkezli pazarlamanın dışında “Volvo, IBM” gibi satın almalarla ve yine Türkiye’deki Huawei gibi teknoloji ihracı ile ön açıcı stratejiler izlemektedir. Bu da daha önce izah edildiği üzere gelişmekte olan ülkeler için teknolojiyi içselleştirme potansiyelini ihtiva ettiğinden önem verilmesi gereken bir konu olarak karşımızda durmaktadır.

İKİNCİ BÖLÜM

2.TÜRKİYE ULAŞTIRMA ALTYAPISI ve ULUSLARARASI ULAŞTIRMA KORİDORLARI İLİŞKİSİ

2.1.Ulaştırma Sistemlerinde Koridor Kavramı

Ulaşım koridorları hem fiziksel hem de işlevsel bir boyuta sahip olan, fiziksel bileşenler açısından, ülkeler içinde ve ülkeler arasında ekonomik merkezleri birbirine bağlayan bir veya daha fazla güzergahtır. Bu güzergahlar, ulaşım hizmetlerinin kullandığı yollar ve ulaşım hizmetlerini birbirine bağlayan düğümlerden oluşur (Arnold, 2006:8-18).

Dış ticaret koridorları, artan ticaret ve rekabet ortamında ekonomik büyümeyi desteklemek için kullanılmaktadır. Tek bir ülkenin, komşu ülkelerin veya sıklıkla her ikisinin dış ticareti kolaylaştırmak için kullandığı sistemlerdir. İç trafiğe hizmet eden ulusal ulaşım bağlantılarının da kullanılması, uluslararası koridorlarda koridor kapasitesine yönelik trafik yoğunluğu sebebiyle olumsuz durumlar yaratmaktadır. Ayrıca, bu yolların geliştirilmesi ve bakımı için değişen finansman kaynaklarına ihtiyaç duyulması bu yolların sürdürülebilirliği noktasında sıkıntılar doğurabilmektedir. Bu nedenle, iç, dış ve transit trafiğine hizmet veren koridorların rolleri arasında ayırım yapmak önemlidir. Dolayısı ile dört koridor tipinden bahsedilebilir, bunlar; Ulusal, İkili, Çok Taraflı, Çok taraflı ve Intermodal olarak tanımlanmaktadır (Arnold, 2006:8-18).

2.1.1. Ulusal Ticaret Koridoru

Ulusal taşımacılık ağı içinde uluslararası bir geçitten veya sınır kapısından ithalat ve ihracatı taşımacılığı için kullanılan belirlenmiş bir rota olup ülkenin önemli üretim ve tüketim merkezlerinden birine veya daha fazlasına bağlanma özelliği gösterirler. En yaygın koridor şekli, bir ülkenin ulusal başkentini veya sanayi bölgesini ana limanına bağlayan şeklidir (Arnold, 2006:8-18).

2.1.2. İkili Ticaret Koridorları

İkili ticaret koridorları, iki ülke arasındaki ticari taşımacılığı yapmak ve komşu ülkelere birinin diğeri için uluslararası sınır kapılarını kullanmasına izin verdiği

anlaşmalar ile uluşturulur. Bu nedenle, bir veya daha fazla sınır geçişi içerebilirler ve yine bir veya daha fazla uluslararası ağ geçidine bağlanabilirler. Koridorlar, sadece guzergahları değil, aynı zamanda ikili ticaretin ülkeye girip çıkabileceği yerleri net olarak belirleyen ve yine gümrük konularında da bir takım imtiyazları belirleyen hususlar ulusal mevzuatlar ile düzenlenir (Arnold, 2006:8-18).

2.1.3. Çok Taraflı Ticaret Koridorları

Koridorlardan en az bir tanesi transit ülke olarak görev yapan ülkeden geçmek kaydı ile üç veya daha fazla ülkeden geçen guzergahlardan kargo ve/veya yük taşımak için kullanılır. Sonuç olarak, en az iki sınır kapısı vardır ve bir veya daha fazla uluslararası ağ geçidine bağlantı olabilmektedir. Ancak zaman zaman çok taraflı ulaştırma koridorlarında karayolunun dışında denizyolu, demiryolu da müştereken bazen de ayrı ayrı kullanılabilir. Bunlarda multimodal ticaret koridorları olarak değerlendirilmektedir (Arnold, 2006:8-18).

2.1.3.1. Multimodal Ticaret Koridorları

Tek sözleşme altında farklı modlar kullanılarak birbirine alternatif yolların bulunduğu çok modlu bir koridorun yönetilmesi şeklinindedir. Hem kalkınma hem de düzenleme için multimodal ajanslar kurulur ve bunlar arasındaki koordinasyonun yönetilmesi için, başbakan, planlama komisyonu, st düzey bir bakanlık veya yasama komitesi gibi st düzey siyasi liderlerin katılımını gerektirir (Arnold, 2006:8-18).

2.1.4. Intermodal Ticaret Koridorları

Intermodal bir koridor, intermodal bağlantıları olan birden fazla mod içeren ayrı ayrı guzergahlara sahip olduğu için yönetilmesi daha zor olan ve hükümetler arası katılım ve düzenlemelerin zorunlu olduğu koridorlardır. Dolayısı ile her moddan sorumlu bakanlıklar/kurumlar arasında iyi bir mevzuat uyumu devamında ise st düzey hükümet yetkililerinin kararlı politika üretmesini zorunlu kılar (Arnold, 2006:8-18).

2.2.Ulaştırma Sistemlerinde Koridor Yönetimi

Yukarıda ki tanımlamalar, birbirini dışlayan kategoriler olmamakla birlikte, kullanılabilmesi için yönetsel bir kararlılık gerektirmektedir. Yönetim amaçlarının ve yapısının oluşturulmasında dikkate alınması gereken birden fazla unsur bulunmaktadır. Bu meyanda koridorun oluşması için öncelik olan koridor yönetimini incelemek yerinde olacaktır (Arnold, 2006:8-18):

- Koridor yönetiminin kapsamı: Bir uluslararası koridor ticaret ve transit anlaşmaları, altyapı ve tesisler, nakliye ve lojistik hizmetleri, standartlar, düzenlemeler, prosedürler ve güvenlik gibi bir takım düzenlemeleri içerir. Bu koridor bileşenlerinin ve bunların yönetiminin etkinliği, bir dizi performans önlemiyle değerlendirilmelidir. Koridor yönetimi, bu değerlendirme için bir bağlantı görevi görmeli ve düzenlemelerin önünü açmak için koordine edici olmalıdır.

Bir koridor yönetimi üç bileşenden oluşmaktadır. Bunlar yasal, fiziksel ve operasyonel bileşenler olarak sınıflandırılabilir. Yasal bileşen, malların uluslararası sınırları aşmasını sağlayan ikili ve çok taraflı anlaşmaları, koridor boyunca ve sınırlar geçişlerinde ulaşım ve lojistik hizmetlerinin sağlanmasını düzenleyen politika çerçevesini kapsamaktadır. Fiziksel bileşen, sınır geçişleri ve uluslararası ağ geçitleri de dahil olmak üzere koridoru oluşturan altyapı ve tesislerin planlaması ve icra edilmesidir. Operasyonel bileşen, sadece yasal düzenlemelerin ve politika alıcıların kararlarını uygulamakla kalmaz, aynı zamanda altyapı ve tesislerinin işletilmesini üstlenir. Yine performansı iyileştirmek, taşımacılık ve lojistik hizmetlerin kalite ve çeşitliliğinin artırılması noktasında çalışmalar yapar. Tipik olarak, koridor yönetimi, koridorun gelişimini destekleyen politikalar ve yasalar dahilinde iş ve işlemlerini yapar. Bunun hem üst hem alt yapısını ise şu bileşenler oluşturur (Arnold, 2006:8-20):

- İkili ve çok taraflı ticaret ve transit anlaşmalarının imzalanması,
- Koridorun politik ve resmi olarak ilanı,
- Gececeği güzergahlar, sınır geçişleri vb. gibi kritik noktalar ve imtiyazların tanımlanması,
- Koridor altyapısı için programlı finansman çerçevesinin belirlenmesi.

Tablo 5’te Dünyada oluşturulan çeşitli ulaştırma koridorları ve yönetilen fonksiyonların neler olduğu sunulmuştur.

Tablo 5: Dünya’daki Ulaştırma Koridorları ve Yönetilen Fonksiyonlar

| Koridor Adı | Fonksiyon |
|--------------------|---|
| Can-Mex | Altyapı ve tesis iyileştirmeleri |
| Pan American | |
| SAARC | |
| TEN | Ticaret ve Transit Geçiş Anlaşmaları, Altyapı ve tesislerinin iyileştirilmesi ve standartlaştırılması |
| TRACECA | |
| Asian Highway | |
| Northern | Altyapı ve tesislerinin iyileştirilmesi, Ulaştırma ve lojistik performansın iyileştirilmesi |
| Maputo | |
| Trans-Kalahari | Standartların ve prosedürlerin iyileştirilmesi |
| ECOWAS | Ticaret ve transit geçiş anlaşmaları, standartların ve prosedürlerin yükseltilmesi |
| Asean | |
| GMS Corridors | |
| Mercosur | |

Kaynak: World Bank, 2006.

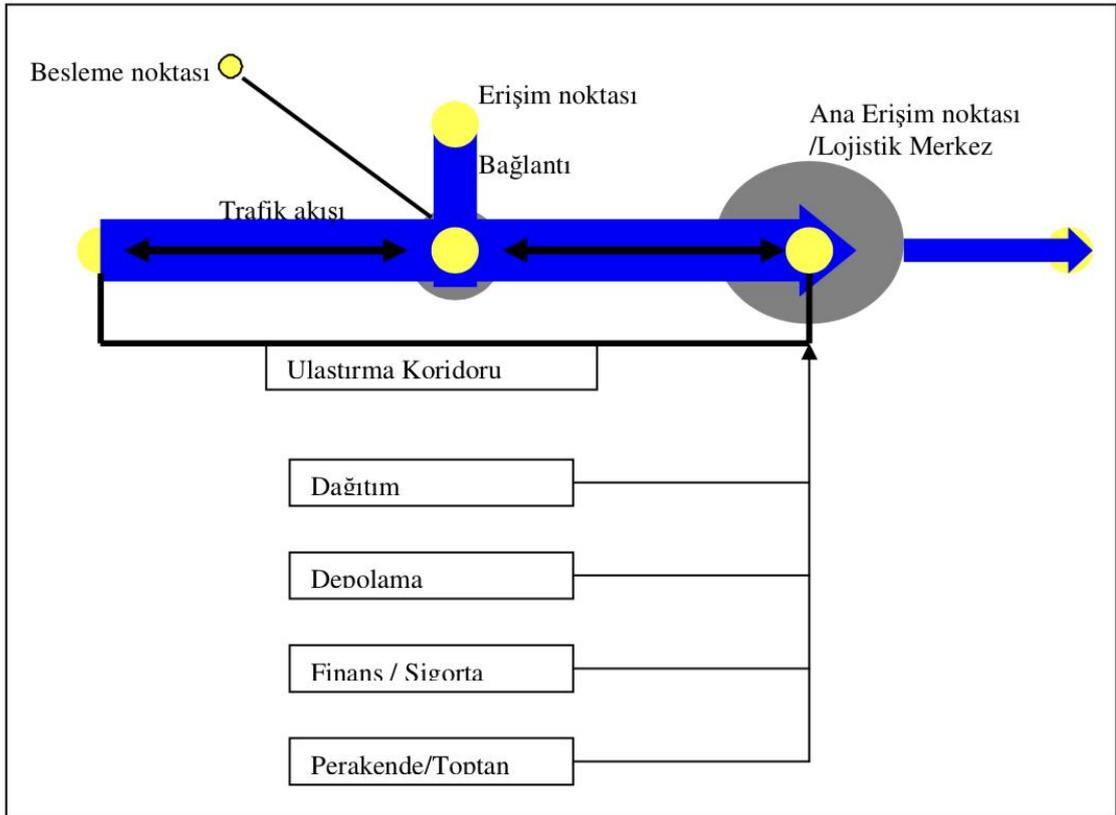
2.3. Ulaştırma Ağı

Ulaştırma ağı, iki ya da daha fazla erişim noktasının (nodes) arasında mevcut olan yolların oluşturduğu ulaştırma sisteminin adıdır. Coğrafi olarak ulaştırma ağları ile bağlantılı değişik tipte ulaştırma yapıları tanımlanabilir. Bu yapılar Şekil 3.d’de sunulurken bu yapı içindeki kavramlar şu şekilde izah edilebilir (Rodrigue vd., 2006: Çetin, 2007:13-14).

- **Erişim Noktası (Node):** Ulaştırma ağına herhangi bir noktadan erişebilen yerleşim birimidir.
- **Bağlantı (Link):** Farklı erişim noktaları arasında bağlantı sağlayan ulaştırma altyapısı olarak tanımlanır.

- **Trafik Akışı (Traffic Flow):** Farklı erişim noktalarını birleştiren ulaştırma altyapısında akan trafik miktarıdır.
- **Ana Erişim Noktası (Hub/Interface):** Birçok trafik akışının birleştiği ya da zorunlu geçiş noktası görevini gören erişim noktasıdır, lojistik merkez şeklinde de tanımlanır. İntermodal taşımacılık genellikle ana erişim noktalarından gerçekleşmekte olup dağıtım, depolama vb. lojistik faaliyetler buralarda gerçekleşmektedir.
- **Besleme Noktası (Feeder):** Lojistik merkezlere (Ana Erişim Noktası) bağlanan bir nevi kavşak pozisyonundaki erişim noktalarıdır. Dolayısı ile birleştirme ve dağıtım noktaları olarak da kabul edilirler.
- **Koridor:** Lojistik faaliyetlerin; yük, insan, bilgi trafiği akışının gerçekleştiği erişim ve bağlantı noktalarının oluşturduğu doğrusal kümelenmedir.

Şekil 3.d: Ulaştırma Ağları ve Yapıları



Kaynak: (Rodrigue vd., 2005b: Çetin, 2007:14)

2.4. Türkiye- Uluslararası Ulaştırma Koridorları İlişkisi

Türkiye, coğrafi konumu itibarı ile; Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının kesiştiği noktada doğal bir kavşak olarak, Asya, Kafkasya ile Karadeniz ve hatta Pasifik ülkelerini birbirine bağlayan Avrupa-Asya Uluslararası Ulaştırma ağlarının merkezinde yer almaktadır. Türkiye'yi ilgilendiren uluslararası ulaştırma koridorları ise (<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/uluslararasıYolGuzargahi.aspx>):

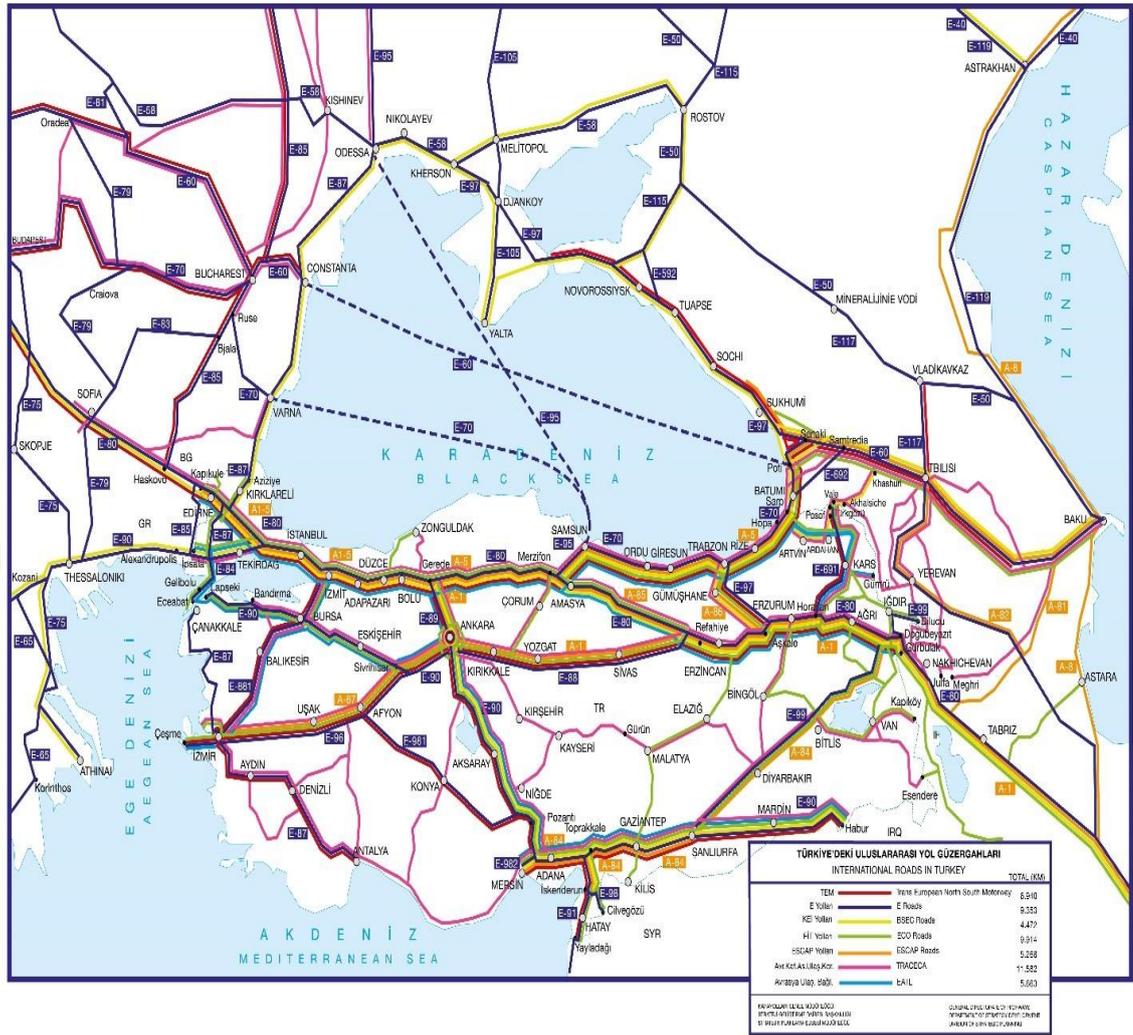
- A) BM Uluslararası Ulaştırma Koridorları
 - “TEM: UNECE Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu Projesi”,
 - “TER: UNECE Trans Avrupa Demiryolu Projesi”,
 - “TAR: UNESCAP Trans Asya Demiryolu Ağı”,
 - “AGR: E-Karayolu Projesi”,
 - “EATL: Avrasya Karayolu Bağlantıları”,
- B) AB Uluslararası Ulaştırma Koridorları
 - “Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları”,
 - “Traceca (Avrupa-Kafkasya-Asya) Ulaştırma Koridoru”,
 - “TEN-T: Trans Avrupa Ulaştırma Kapsamlı Karayolu Ağı”,
- C) Diğer Uluslararası Ulaştırma Koridorları
 - “Karadeniz Ekonomik İş Birliği Örgütü Koridoru”,
 - “Ekonomik İş Birliği Örgütü”,
 - “OBOR, “Orta Koridor”, şeklindedir.

Uluslararası karayolu koridorlarının Türkiye'den geçen kısımlarının haritası Şekil 4'te ayrı ayrı uzunlukları ise Tablo 6'da detaylıca incelenebilecektir.

Tablo 6: Uluslararası Karayolları Koridorlarının Türkiye Dahilindeki Uzunlukları

| Uluslararası Karayolları Koridorları | <i>Türkiye Dahilinde Uzunluk</i> |
|---|---|
| Trans- Avrupa Kuzey- Güney Otoyolu Projesi (Trans European Motorway - TEM) | 6.940 |
| E- Yolları / Ana Trafik güzergahları için Avrupa Anlaşması (AGR) (International E – Road Network) | 9.353 |
| Ekonomik İş Birliği Teşkilatı- EİT (Economic Cooperation Organization - ECO) | 9.914 |
| Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia- (TRACECA) | 11.582 |
| Avrasya Karayolu Bağlantıları (Euro Asian Transport Linkages - EATL) | 5.663 |
| Karadeniz Ekonomik İş birliği Teşkilatı – KEİ (Black Sea Economic Cooperation - BSEC) | 4.472 |
| Birleşmiş Milletler /Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (United Nations/ (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific –UN/ ESCAP) | 5.268 |
| Türkiye Trans Avrupa Ulaştırma Kapsamlı Karayolu Ağı / Çekirdek Karayolu Ağı Trans European- Transport Network (TEN-T) | 16.799/ 9.212 |

Kaynak: KGM Faaliyet Raporu, 2018.



Şekil 4: Türkiye’den Geçen Uluslararası Ulaştırma Koridorları ve Türkiye ilişkisi
Kaynak: KGM Faaliyet Raporu, 2018

2.4.1. Trans- Avrupa Kuzey- Güneye Otoyolu Projesi (TEM)

Kısa adı TEM olan, “Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu”, 1977 yılında, Helsinki Nihai Belgesi kararı dahilinde 10 Avrupa Ülkesinin katılımı ile “Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu’nun (BM/AEK- UN/ECE)” ve “Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP)” desteğinde başlatılmış ve halen devam etmekte olan uluslararası bölgesel bir projedir (KGM Faaliyet Raporu, 2017).

Mevcut hali ile TEM Projesi; “14 üye ülke “Avusturya, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Çekya, Ermenistan, Gürcistan, Hırvatistan, İtalya, Litvanya, Polonya,

Romanya, Slovakya, Slovenya, Türkiye” ve dört gözlemci statüdeki ülkeden “İsveç, Ukrayna, Sırbistan ve Karadağ” oluşmaktadır. Batıda Avrupa Birliği’nin “Trans-Avrupa Yol Ağı” ’na bağlanırken, doğuda ve güney doğuda Kafkasya ve Batı Asya karayolu sistemleri ile direkt bağlantılar kurmaktadır” (<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/Tem.aspx>).



Şekil 5: Trans- Avrupa Kuzey- Güney Otoyolu (TEM), Türkiye Yol Ağı

Kaynak: KGM Faaliyet Raporu, 2018

Tüm TEM Projesinin %28’i Türkiye’den geçmekte olup “Kapıkule, Sarp, Gürbulak, Cilvegözü ve Habur” sınır kapılarına ulaşmaktadır. TEM Projesi kapsamındaki yollarımızın büyük bölümü aynı zamanda uluslararası E-Yolları ağının bir parçasıdır

(<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/Tem.aspx>).

2.4.2.E-Yolları/Ana Trafik Güzergahları İçin Avrupa Anlaşması (AGR)

İkinci Dünya Savaşından sonra 16 Eylül 1950’de Cenevre’de “Uluslararası Ana Trafik Arterleri Oluşturulması Deklarasyonu” (AGR), “Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (BM/AEK) (United Nations/Economic Commission for Europe (UN/ECE))” tarafından hazırlanmıştır. Avrupa “E Yolları Ağı” (European Highway Network), AEK bünyesindeki çalışmalar sonucu oluşturulmuştur. Üye devletlerin hükümetlerince “E Yolları” Ağına tahsis edilecek güzergahları düzenleyen Anlaşmaya Türkiye, 10 Mart 1954 tarihinde 6360 sayılı “Cenevre’de imzalanmış olan Milletlerarası Ana Trafik Yollarının İnşasına Mütedair Beyanname” ile bu beyannamenin 1, 2 ve 3 sayılı eklerine “Türkiye Cumhuriyeti Hükümetinin İltihakı Hakkında Kanun” ile katılım kararı almıştır. Türkiye, “AGR Uluslararası E- Yol” Ağının Güneydoğu Avrupa uzantısında yer almaktadır. AGR hükümlerine göre Avrupa’dan Türkiye’ye üç ana arter bağlanmaktadır. Bunlar: Şekil 6’da görüldüğü üzere, “Bulgaristan sınırından (Kapıkule Sınır Kapısı) bağlanan E-80, Yunanistan sınırından (İpsala Sınır Kapısı) bağlanan E-90 ile Bulgaristan’ın Varna Limanından gelip Samsun’a bağlanan E-70 numaralı” arterlerdir (<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/EYollar.aspx>).



Şekil 6: E-Yolları Haritası

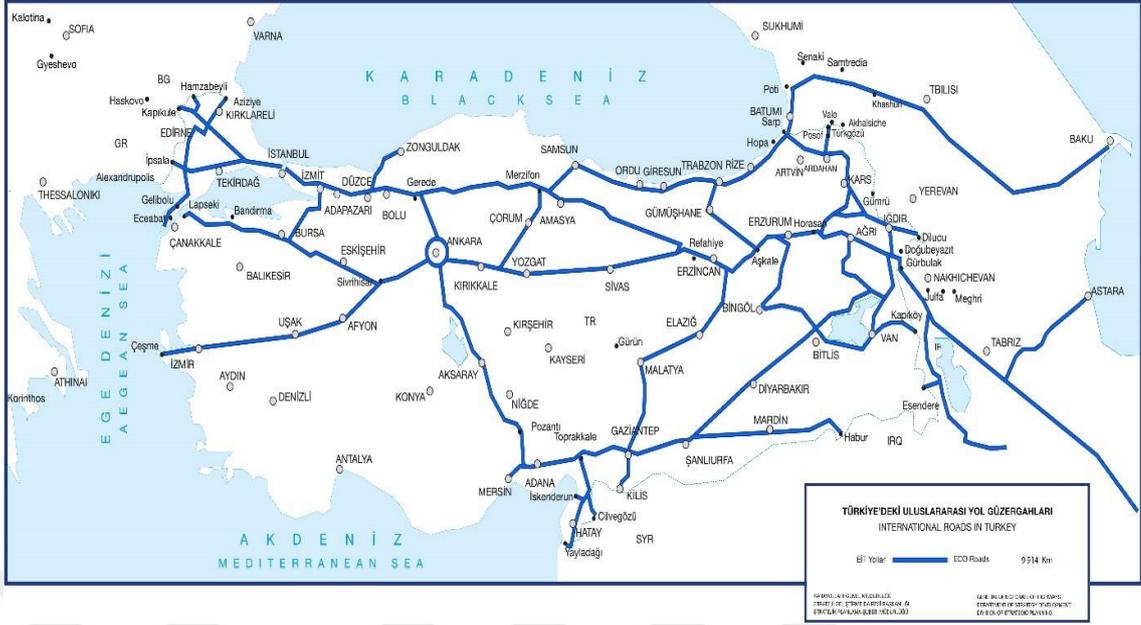
Kaynak: KGM Faaliyet Raporu, 2018

“Yine Şekil 6’da görüldüğü üzere bu güzergahlar, Anadolu üzerinden Türkiye’nin Güney ve Doğu sınırındaki Ortadoğu ve Asya uluslararası karayolu ağlarına bağlantı sağlamaktadır. Ülkemizdeki E-Yolları uzunluğu toplam 9.353 km’dir.”

2.4.3. Ekonomik İş birliği Teşkilatı (EİT-ECO)

ECO, üye ülkeler arasındaki ekonomik, teknik ve kültürel iş birliğini teşvik etmek ve geliştirmek amacıyla 1985 yılında 1977 tarihli İzmir antlaşmasını tadil eden bir protokol ile “İran, Türkiye ve Pakistan” tarafından kurulan bölgesel bir organizasyon olup İran devrimi ile atıl hale gelen, 1964’ten 1979’a kadar varlığını sürdüren “Kalkınmaya Yönelik Bölgesel İş birliği (Regional Cooperation for Development, RCD)” organizasyonunun devamı niteliğindedir (Baykal, 2009:58).

“Afganistan, Azerbaycan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Pakistan, Tacikistan, Türkiye, Türkmenistan ve Özbekistan” ECO’ya üye ülkelerdir. ECO Bakanlar Kurulu (The Council of Ministers, COM) en üst karar verme organı olup Dışişleri Bakanları veya Hükümet tarafından tayin edilmiş bazı Bakanlık temsilcilerinden oluşur. Bakanlar Kurulu (COM), üye ülkeler arasında rotasyon ile en az yılda bir kez toplanır.” ECO Bölgesel Planlama Konseyi (The Regional Planning Council, RPC) Üye Ülkelerin Planlama Teşkilatlarının Başkanlarından veya onlara denk olan temsilcilerinden oluşmaktadır (<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/EkonomikIsbirligi.aspx>).



Şekil 7: EİT-ECO Güzergahları

Kaynak: KGM Faaliyet Raporu, 2018

2011 yılı Mayıs ayında ECO Sekretaryası ECO Transit Karayolları Haritasını hazırlanmış ve üye ülkelere dağıtım yapılmıştır. Şekil 7’de görüldüğü üzere; “ECO Türkiye karayolu ağı 9.914 km’dir.”

2.4.4. Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)

TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), TRACECA Programı ilk kez Mayıs 1993’te Brüksel’de 8 ülkeden Ticaret ve Ulaştırma Bakanlıklarının katıldığı Brüksel Konferansı ile başlamıştır. Konferansın üyeleri “Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan”, Avrupa Birliği tarafından finanse edilen ve Avrupa ile Karadeniz, Kafkasya ve Hazar’ı geçerek Asya ile bağlantı kuran ulaşım koridorunun geliştirilmesini hedefleyen, bölgeler arası teknik yardım olarak adlandırdıkları “TRACECA” projesinin uygulanması için Brüksel Deklarasyonu’nu kabul etmişlerdir (<http://www.traceca-org.org/en/traceca/history-of-traceca/>).

Eylül 1997’de, Azerbaycan Cumhurbaşkanı Aliyev ve Gürcistan Cumhurbaşkanı Shevardnadze tarafından 1998 yılında Kafkasya’da bir konferans düzenlenmesi teklifi, TRACECA desteği ile 8 Eylül 1998 tarihinde Bakü’de (Azerbaycan Cumhuriyeti) düzenlenen Uluslararası “TRACECA- Tarihi İpek Yolunun Restorasyonu” Konferansı ile

sonuçlanmıştır. Konferansa “Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, Kırgızistan, Moldova, Romanya, Türkiye, Ukrayna ve Özbekistan” başkanları, 32 ülkeden bakanlık ve bakanlıkların uzmanları ile Avrupa Komisyonu temsilcileri ve 12 uluslararası örgüt temsilcisi katılmıştır. TRACECA’ya Türkiye üyeliğinin de kabul edildiği Konferansın önemli sonucu “Avrupa- Kafkasya – Asya Ulaştırma Koridoru Üzerinde Uluslararası Taşımacılığın Geliştirilmesi için Çok Taraflı Anlaşma” (MLA) ‘nın imzalanmasıdır (<http://www.traceca-org.org/en/traceca/history-of-traceca/>).

2000 Yılına gelindiğinde 1998 Yılında imzalanan Çok Taraflı Temel Anlaşmayı yürütmek için “TRACECA, Hükümetlerarası Komisyonu; IGC (IGC-Intergovernmental Commission)”, yürütme organı olan Daimi Sekreterliği (PS IGC TRACECA), (PS-Permanent Secretariat), Ulusal Komisyonlar ve Daimi Sekreterlik Daimi Temsilcileri (Ulusal Sekreterler)’ yetkili kılınmıştır. IGC yürütme organı Bakü’de yer alan Daimî Sekreterlik (PS)’tir. “Ulusal Sekreterlik Daimî Temsilcileri” her üye ülkede bulunmaktadır. Günümüzde TRACECA programına üye olan ülkeler: “Azerbaycan, Özbekistan, Bulgaristan, Romanya, Ermenistan, Tacikistan, Gürcistan, Türkiye, Kazakistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Ukrayna, Moldova’dır” (TRACECA: <http://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulastirma-koridoru.tr.mfa>).



Şekil 8: Traceca Ulaştırma Koridoru Haritası

Kaynak: KGM Faaliyet Raporu, 2018

2.4.4.1.TRACECA Projesinin Amaçları

1993 yılında “İpek Yolu’nun Restorasyonu” olarak ortaya çıkan TRACECA Projesi, öngördüğü ulaştırma koridorları ile Kafkasya ve Orta Asya Cumhuriyetlerini kara, deniz ve demir yolu ağları ile uluslararası pazarlarla bütünleştirerek bölgedeki ekonomik büyümeyi hedeflemektedir. Rusya’ya elinde tuttuğu koridorlara alternatif olarak geliştirilen TRACECA güzergâhı Asya ile Avrupa arasında en kısa ve ucuz ulaşım koridoru olarak planlanmaktadır (Aygün, 2004:64-67).

IGC TRACECA Stratejisinin hedefleri (Yılmaz, 2014:43):

- Bölgedeki ticareti akışkanlaştırmak ve mevcut ticaret hacmini geliştirmek için üye ülkeler arasındaki iş birliğini teşvik etmek.
- Tasarlanan TRACECA koridorunun “Avrupa Taşıma Ağı (TEN)” ’na dönüştürülmesi için en uygun uyumlulaştırmayı teşvik etmek,
- Ticaret ve ulaştırma sistemlerinin gelişimi için fizibiliteler yapmak,

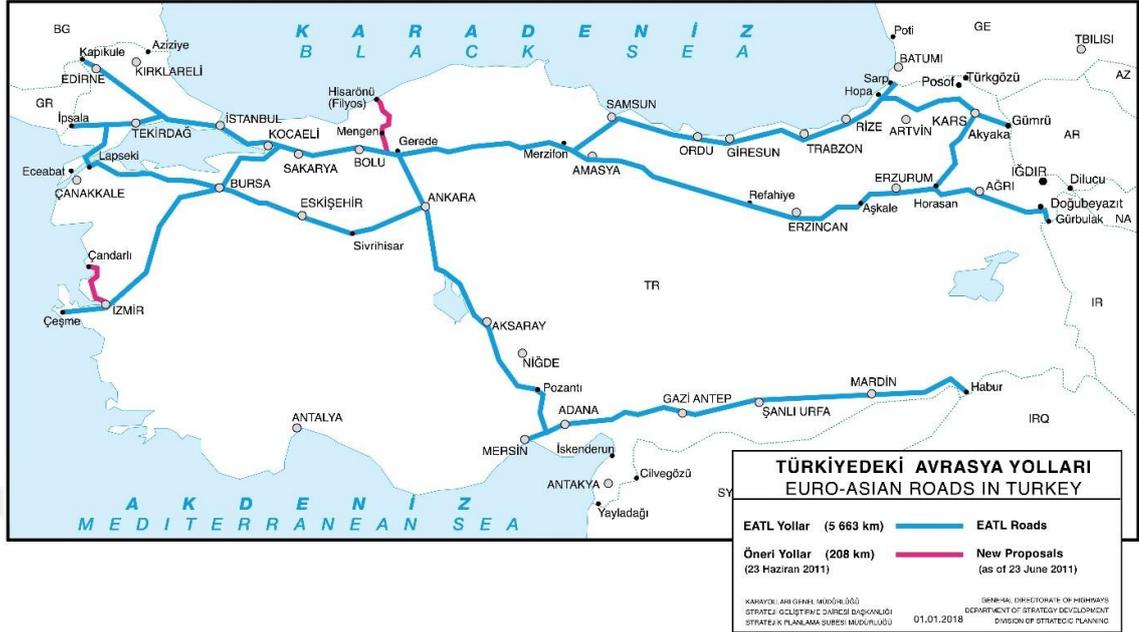
- TRACECA projelerini, Uluslararası Finans Kuruluşları (IFIs-International Financing Institutions) nezdinde öncelemek,
- “Avrupa-Karadeniz-Kafkasya-Hazar Denizi ve Asya” koridorlarında ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve ulaştırma bağlantılarının gelişimine çalışmak,
- Çok modlu ulaştırma ağları geliştirme,
- Trafik emniyetinin, ticaret güvenliğinin ve çevresel korumanın garanti edilmesini sağlamak,
- Değişik ulaştırma modları arasında eşit rekabet oluşturmak.
- Hava taşımacılığının tam kapasite kullanımı ve havayolu yolculuğunun artırılması, olarak belirlenmiştir.

TRACECA Projesi kapsamında Türkiye’de desteklenen bazı projeler şu şekildedir:

- Filyos Limanı: “Filyos Limanı bir TRACECA rotası limanı olarak tescil edilmiş ve desteklenmektedir. Yatırım hacmi yaklaşık 500 Milyon Avro olarak belirlenmiştir.”
- Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Elektrifikasyonu ve Sinyalizasyonu: “Bu Proje: TRACECA Koridorunda TINA Çekirdek ağının bir parçası olarak kabul edilmiştir. Yatırım Hacmi ise yaklaşık 320 Milyon Avro olarak belirlenmiştir. “
- Refahiye Kavşaağı-Erzurum-Gürbulak Yol İyileştirmesi: “IV No’lu Pan-Avrupa Ulaşım Koridoru, E-Yolları, KEİ, TRACECA, ECO, UN / ESCAP, TEM ve Avrupa-Asya Yolu'nun bir parçası olan yol için yatırım hacmi yaklaşık 450 Milyon Avro olarak belirlenmiştir”

[\(http://www.traceca-org.org/en/countries/turkey/investment-projects/\)](http://www.traceca-org.org/en/countries/turkey/investment-projects/).

2.4.5. Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL)



Şekil 9: Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL)

Kaynak: KGM Faaliyet Raporu, 2018

“Avrasya Karayolu Bağlantıları” Projesi (EATL) ilk defa “Asya ve Kafkasya” ülkelerinin BM/AEK’ ya üye olmalarıyla birlikte güncel hale gelmiş olup BM/AEK İç Ulaştırma Komitesi’nde değerlendirilmiştir. EATL ile Asya’daki ana bölgelerin Pan-Avrupa Ulaştırma koridorlarıyla entegrasyonunun sağlanması hedef olarak ortaya konulmuş ve bu hedef dahilinde büyük ölçekli altyapı yatırımlarından ziyade, ulaşımı kolaylaştırıcı önlemlerin alınması benimsenmiştir. Avrasya bağlantılarının geliştirilmesi için “Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (BM-AEK-UNECE)” ve “Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UNESCAP)” ile yakın iş birliği içinde “Avrasya Ulaştırma Bağlantıları” ’nın planlanması ve geliştirilmesi konusunda çalışmalara başlanmıştır (KGM, Önemli ve global projeler).

KGM’nin önemli ve global projeler kapsamında değerlendirdiği, “EATL Projesinin I. Aşaması 2002-2007 dönemini kapsamakta olup UNECE ve UNESCAP ortak girişimi ile başlamıştır. Bu aşamada üye ülkelerin Ulusal Otoriteleri ile yapılan çalışmalar dahilinde karayolu güzergahları tespit edilerek öncelikler belirlenmiştir. Projenin II. Aşaması 2008-2013 dönemini kapsamakta olup bu aşamada uzmanlar grubu iki kıtayı bağlayan dokuz adet karayolu ve demiryolu koridoru belirlemiştir. Üye ülkeler

bünyesinde 311 adet projenin yaklaşık maliyetleri çıkartılmıştır. EATL Projesinin III. Aşaması ise 2013-2015 yıllarını kapsamaktadır. III. Aşamada belirlenen hedefler ise ana hatları ile EATL karayolu bağlantılarını işlevsel hale getirmektir.” Bundan hedeflenen ise Avrupa ile Asya arasındaki kara taşımacılığında sınırlar arası fiziksel ve idari darboğazların kaldırılmasıdır

(<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/ProjelerUluslararası.aspx>).

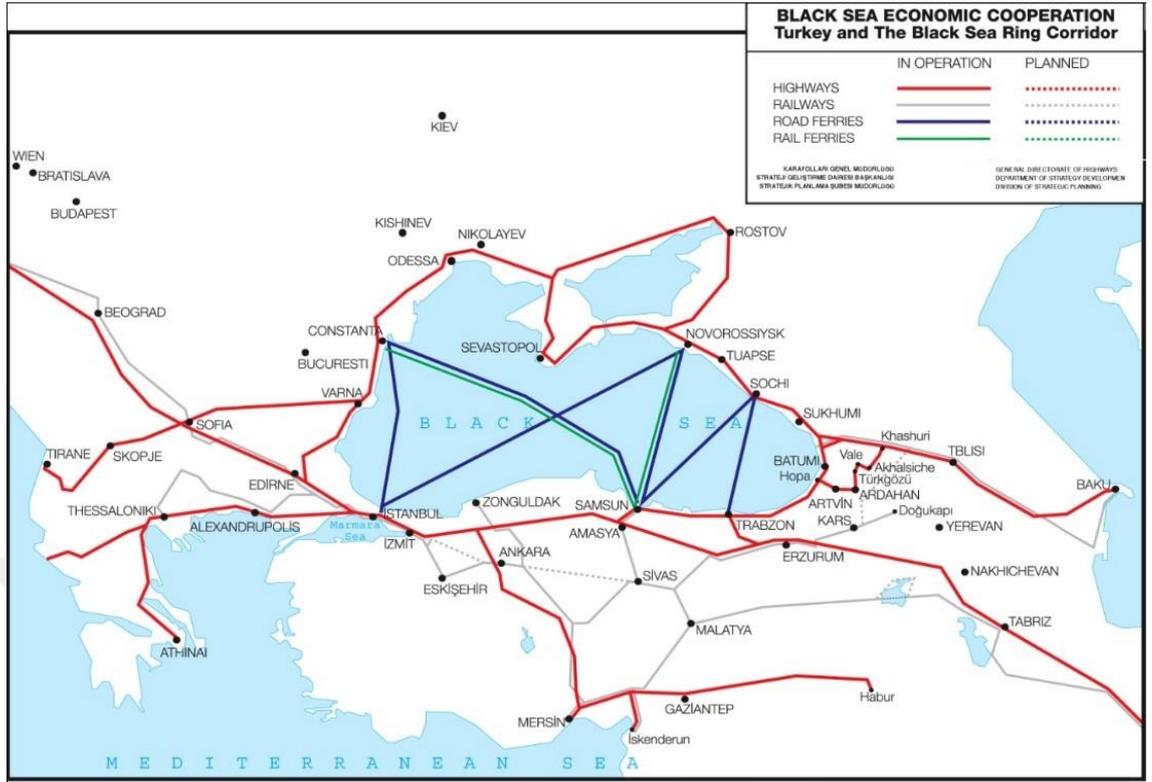
Coğrafi konumu itibarı ile Türkiye, projenin Avrasya Ulaştırma Bağlantılarının tesis edilmesi sürecinde önemli rol oynamaktadır. Proje'nin I. ve II. Aşama çalışmaları dahilinde hem "E Yolu" hem de "A" Yollarımızdan oluşan 5.663 km uzunluğundaki karayolu ağı "Türkiye Avrasya Karayolu Ağı" olarak tanımlanmıştır. Ayrıca, yaklaşık 208 km uzunluğundaki Filyos ve Çandarlı liman bağlantıları da Avrasya Karayolu Ağı için önerilmiştir

(<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/ProjelerUluslararası.aspx>).

2.4.6.Karadeniz Ekonomik İş Birliği Teşkilatı Karayolu Ağı (KEİ-BSEC)

Karadeniz Ekonomik İş Birliği (KEİ) Zirvesi Deklarasyonu Haziran 1992'de İstanbul'da "Türkiye, Yunanistan, Bulgaristan, Romanya, Arnavutluk, Ermenistan, Gürcistan, Moldova ve Ukrayna" arasında imzalanmıştır. İşbirliğinin ana amacı, bölgede ulaşım ağı ve koridorlarının gelişimi için gerekli iş birliğini tesis etmektir (2019 Yılı Performans Programı Tasarısı, 2019:61, KGM.).

21. yüzyılda, Karadeniz bölgesinin küresel ekonomideki rolünün artacağı düşüncesi ile KEİ'nin bölgesel bir ekonomik örgüte dönüştürülmesi yolunda 5 Haziran 1998'de Yalta Zirvesi'nde "KEİ Örgütü Şartı" hazırlanarak KEİ'nin örgüte dönüştürülmesi süreci tamamlanmıştır. Bununla beraber bir eylem planını çerçevesinde bütünleşmeyi hızlandıracak bir karayolu ağı inşasının gerekli olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Ülkemizdeki KEİ ulaşım ağının uzunluğu 4.472 Km'dir (2019 Yılı Performans Programı Tasarısı, 2019:61, KGM.)



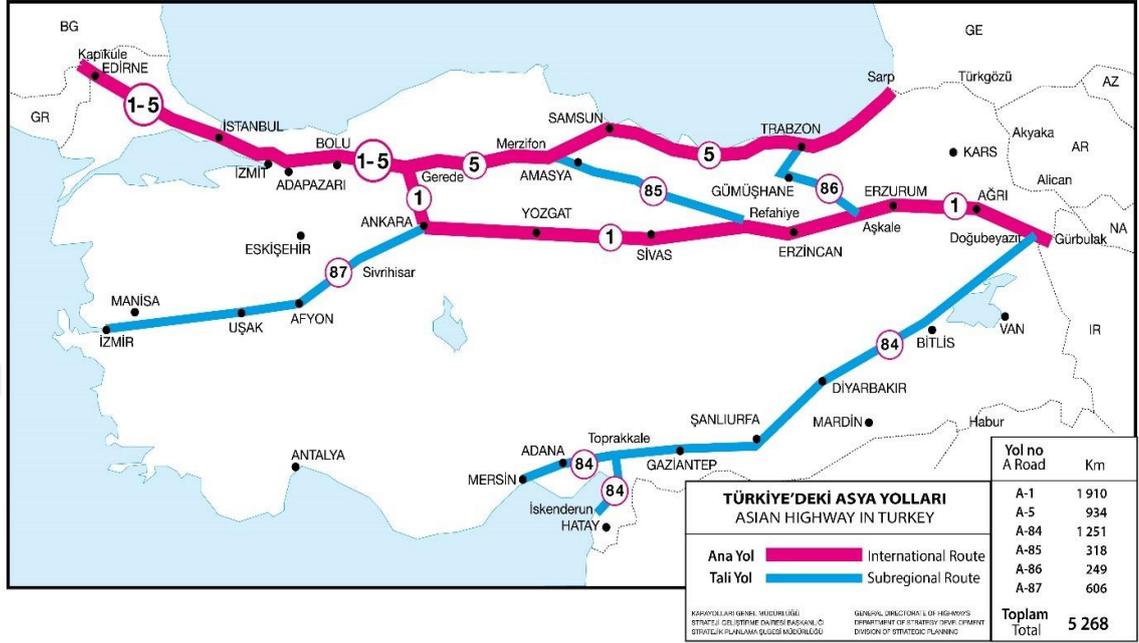
Şekil 10: Karadeniz Ekonomik İş Birliği Teşkilatı Karayolu Ağı (KEİ-BSEC)

Kaynak: KGM Faaliyet Raporu, 2018

2003 yılında Türkiye'nin Dönem Başkanlığı sürecinde KEİ Eylem Planı hazırlanmıştır. Plan, KEİ ülkelerinde taşımacılığın kolaylaştırılması amacıyla tüm ulaşım türlerinde iyileştirmeler yapılmasını ve ulaşımında entegrasyon sağlanmasını amaçlamaktadır. Türkiye'deki "Karadeniz Çevre Karayolu" 'nun amacı da doğu ile batı arasında yeni bir ulaşım koridoru oluşturmaktır. Buna binaen, iki şeritli karayolu kesimlerinin daha yüksek standartlı güzergâhlara dönüştürülmesi uygulamaya konulmuş ve tamamlanan kesimler trafiğe açılmıştır. Ayrıca bu koridor, ana yol ağıımızı Karadeniz ülkelerine, Kafkasya'ya, dolayısı ile de Hazar Denizinden, Orta Asya ve Uzak Doğu'ya bağlamaktadır

(<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/KaradenizTeskilati.aspx>).

2.4.8. Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu Karayolu Ağı (ESCAP)



Şekil 12: Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu Karayolu Ağı (ESCAP)

Kaynak: KGM Faaliyet Raporu, 2018

BM Ekonomik ve Sosyal Konseyi'nin (ECOSOC) Asya ve Pasifik için bölgesel kolu olarak kurulan UNESCAP 1947 yılında Şangay'da kurulmuştur. 1949 yılında ise Bangkok'a taşınmıştır. (Aykan K., 2009:58). Asya'da İran ile Pasifik'teki Cook adalarına kadar olan bölge UNESCAP'ın çalışma alanı olarak belirlenmiştir.

“Asya Karayolu” çalışmaları, “Asya-Pasifik” arasında güvenli ve etkin ulaştırma ağlarının kurulmasını, uluslararası ticaret ve bölgesel ticaretin hızlandırılmasını amaçlamaktadır. 1992 Yılında UNESCAP tarafından Asya Kara Taşımacılığı Altyapısı Geliştirme (ALTID) Projesi dahilinde Asya Karayolu, Asya Demiryolu ve Trans-Asya Demiryolunu kapsayacak şekilde Asya ulaşım ağları oluşturulmuştur. Türkiye'nin ESCAP'a üyeliği ise 18 Temmuz 1996'da hukuken başlamış olup, proje ülkemizi İran üzerinden Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayan koridorda yer almaktadır (Çetinoğlu H., 2007:109)

1998 yılında Türkiye sınırlarındaki “A-Yolları” olarak kodlanan “Asya Karayolu” Ağı'nın tespiti çalışmaları dahilinde 3.200 Km olarak belirlenmiştir. Ancak, Azerbaycan ve Gürcistan'ın UNESCAP'a üye olması ile bu ülkelere bağlantı sağlanması ihtiyacı üzerine “A-Yolu” bağlantısına “Karadeniz Sahil Yolu” ve “Ankara – İstanbul Otoyolu” da ilave edilmiştir. Toplamda Asya Karayolu Ağı ülkemiz sınırları dahilinde 5.268 Km'ye ulaşmıştır. (KGM Faaliyet Raporu, 2018:141)

2.4.9. Türkiye Trans Avrupa Ulaştırma (TEN-T) Karayolu Ağı



Şekil 13: Türkiye Trans Avrupa Ulaştırma Koridoru (TEN-T) Karayolu Ağı

Kaynak: KGM Faaliyet Raporu, 2018

Türkiye TEN-T Kapsamı Karayolu Ağı uzunluğu 16.799 km'dir. Bunun 9.212 km'sini Çekirdek Karayolu Ağı oluşturmaktadır. Avrupa Birliği tarafından oluşturulan Trans-Avrupa (TENs) ve Pan-Avrupa ulaştırma koridorlarının Türkiye bağlantılı olanları ise aşağıdaki gibidir:

- 4. koridor: “Berlin-Nürnberg-Prag-Budapeşte-Köstence-Selanik-İstanbul”
- 8. koridor: “Dures-Tiran-Üsküp-Sofya-Varna (denizyoluyla İstanbul)”
- 10. koridor: “Salzburg-Ljubljana- Zagreb-Belgrat-Nis-Üsküp-Veles-Selanik”

Trans Avrupa Ağları (TEN) Faslı ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon olarak üç alt başlıktan oluşmaktadır. TEN-Ulaştırmanın (TEN-T) temel amacı Üye Ülkeler arasında kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımını kolaylaştırmak amacıyla ‘Tek Avrupa Ulaştırma Alanı’nın fiziki altyapısını oluşturmaktır. TEN-T kapsamında 1990’lı yılların ortalarında yürütölen ‘‘Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Analizi (TINA)’’ çalışmaları ile belirlenen koridor anlayışı geliştirilmiştir. Bu bağlamda, sürekli güncellenen TEN-T indikatif haritaları ile TEN-T yük ve yolcu koridorları belirlenmiştir (<https://www.ab.gov.tr/86.html>).

TEN-Ulaştırmanın amacı, ‘‘Türkiye ve AB arasında kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımını kolaylaştırmak amacıyla iyi bir ulaştırma altyapısı oluşturarak, bunun Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarına eklenmesini sağlamaktır.’’ Türkiye, hızlı ve güvenilir ulaştırma altyapısının ve multi-modal ulaştırma ağının oluşturulmasına ve Karadeniz, Asya, Orta Doğu ve Akdeniz bölgeleri ile Avrupa arasında gerekli ulaştırma bağlantılarının sağlanmasına büyük önem vermektedir (<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/Ten-T.aspx>).

Bu çerçevede, ilgili AB mevzuatı ile uyumlu Ulaştırma Altyapı İhtiyaçları Değerlendirme (TINA) Çalışması yapılmış ve bu çalışma baz alınarak ‘‘Çekirdek Ağ Veri Güncelleme Dosyası’’ hazırlanmıştır; ‘‘TINA çalışması ile ölkemizin Avrupa altyapısı ile uyumlaştırılması için öncelikli altyapı yatırım ihtiyaçları belirlenmiştir. Ölkemizin TEN-T ile bağlantısının güçlendirilmesi ve kendi çekirdek ağının inşasını amaçlayan altyapı projeleri IPA (2007-2013) altında Ulaştırma Operasyonel Programı kapsamında yürütölmektedir. Dolayısıyla, Ulaştırma Operasyonel Programı kapsamındaki projeler de TINA çalışması temel alınarak önceliklendirilmektedir.’’ Bu kapsamda hazırlanan projeler aşağıda yer almaktadır (Trans-Avrupa Ağları, <https://www.ab.gov.tr/86.html>):

- ‘‘Ankara-İstanbul Hızlı Tren Hattının Köseköy – Gebze Bölümünün İnşası Projesi: Projenin temel atma töreni 27 Mart 2012 tarihinde gerçekteşirilmiş olup, hat işletmeye alınmıştır.’’

- “Irmak – Karabük – Zonguldak Demiryolu Hattının Rehabilitasyonu ve Sinyalizasyonu Projesi: Projenin temel atma töreni 15 Mayıs 2012 tarihinde gerçekleştirilmiş olup projenin II. Bölümü için testlere başlanmıştır.”

- “Samsun – Kalın Demiryolu Hattı Projesi: 148,6 milyon Euro’luk kısmı ise AB hibe fonlarından karşılan projenin çalışma programı 17 Mart 2016 tarihinde revize edilmiş olup inşaat işleri tamamlanmıştır.”

Planlama aşamasında olan projeler:

- “Halkalı – Kapıkule Demiryolu Hattı Projesi: Proje’nin IPA II (2014-2020) kapsamında finanse edilmesi planlanmıştır.”

2.5.OBOR, Çin- Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (Orta Koridor)

Pekin, yılda yaklaşık 10 milyon konteyneri Avrupa'ya göndermek için Trans-Sibiryaya Demiryolunu “Kuzey Koridoru-NC” kullanmayı tercih etmektedir. Türkiye'nin girişimi olan “Orta Koridor” ise Kuzey Koridorundan “2.000 km daha kısa, daha elverişli iklim koşullarına sahip ve deniz yoluyla karşılaştırıldığında seyahat süresini 1/3 (15 gün) kısaltmaktadır. Orta Koridor Asya'daki kargo trafiği için büyük fırsatlar sunmakla birlikte etkin bir şekilde kullanılırsa, Orta Asya ülkelerinin Çin ve Avrupa arasındaki yıllık 600 milyar USD olduğu tahmin edilen ticaretten faydalanabilmeleri açısından önemli ekonomik fırsatlar ortaya çıkaracaktır.” Ayrıca, Türkmenistan, Kazakistan ve Azerbaycan limanlarında lojistik merkezlerin ve serbest ticaret bölgelerinin kurulması, Trans-Hazar işbirliğinin gelişmesini ve derinleşmesini kolaylaştıracaktır (<https://www.insideover.com/politics/a-significant-step-in-sino-turkish-relations.html>).

Orta Koridor daha önce Trans-Hazar Uluslararası Ulaşım Rotası olarak bilinmekteydi. 2014 yılında koridor, Kazakistan (Kazakistan Demiryolları ve Aktau Deniz Limanı), Azerbaycan (Azerbaycan Demiryolları, Bakü Deniz Limanı ve Azerbaycan Hazar Denizcilik) ve Gürcistan'dan (Gürcistan Demiryolu ve Batum Deniz Limanı) yedi lojistik şirketi tarafından önerilmiştir. İlk aşamada, katılımcılar kendi ülkeleri arasında, özellikle Kazakistan'dan Gürcistan limanlarına doğru, çok modlu ulaşım yolları geliştirmeyi amaçlamışlardır (<https://www.railfreight.com/tag/middle-corridor/?gdpr=accept>). Ancak “Orta Koridor”, Türkiye'nin “Orta Koridor” adındaki İpek Yolu girişimi nezdinde geliştirip uyguladığı ve Orta Koridorun ana direğini oluşturan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattı ile hayat bulmuştur. Ana amacı blok konteyner tren seferlerinin “Xi'an'dan başlayarak Türkmenistan-Özbekistan-Kırgızistan veya Kazakistan” rotasını izleyerek Hazar Denizi üzerinden demiryolu ve karayolu ile geçerek (Hazar transit koridorunu geçerek), Azerbaycan, Gürcistan rotalarından Türkiye'ye; Kars, Erzurum, Erzincan, Sivas, Kayseri, Kırıkkale, Ankara, Eskişehir, Kocaeli, İstanbul (Marmaray) ve Kapıkule (Edirne)” üzerinden Avrupa'ya ulaşmasıdır (<https://www.insideover.com/politics/a-significant-step-in-sino-turkish-relations.html>).

Türkiye'nin “Orta Koridor” girişimi, Çin ile Türkiye arasındaki anlaşmalara rağmen BRI ve Orta Koridor planlarının entegrasyonu için bir yol haritası bulunduğunu

söylemek zor görünmektedir. Türkiye'nin İpek Yolu işbirliği projeleri için somut tekliflerinin bulunmaması durumunda, Çin'in, Türkiye'yi ilgilendiren herhangi bir girişimle ilgili siyasi belirsizlikleri önlemek amacıyla bekle ve gör politikası izlemesi muhtemeldir (https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-turkeys-middle-corridor-question-compatibility#_ftn9).

2.5.1.OBOR Projesinde Orta Koridor' da Türkiye Girişimi ile Oluşturulan Projeler

Daha önce değinildiği üzere BRI ve “Orta Koridorun” planlarının uyumlulaştırılması noktasında Türkiye ve Çin arasında belirlenmiş bir yol haritası olmasa da Türkiye “Çok Taraflı Ulaştırma Politikası” adı altında kendi politikalarını oluşturarak kendine özgü bir yol takip etmektedir. Bununla birlikte ülkemiz bir manada karşılıklı bağımlılığı artırmak sureti ile “Orta Koridor” girişimine de destek olmaktadır. Türkiye'nin “Çok Taraflı Ulaştırma Politikası” dahilindeki projeleri alt başlıklarda incelenecektir.

2.5.1.1.Lapus- Lazuli Koridoru

Türkiye Kasım 2017'de “Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan-Afganistan (Lapis Lazuli) Transit Taşımacılık Koridoruna Dair Anlaşma” Aşkabat'ta düzenlenen “Afganistan için Bölgesel Ekonomik İşbirliği Konferansı” (RECCA) sırasında imzalanmıştır. Çin'in oldukça düşük anahtar rolünün olduğu bu anlaşma, ABD'nin Afganistan'daki askeri harekâtlarına destek için oluşturduğu rotalar üzerinde inşa ettiği ulaştırma yollarını kapsamaktadır. Çin'in, Doğu Xinjiang Eyaletinin batısında Afganistan ile sınırdaş olması ve bölgeyi etkileyen terör baskısından rahatsızlık duyması Çin için Lapis Lazuli Koridorunu sadece ticaret için değil, güvenlik açısından da önemli kılmaktadır. Dolayısı ile bu bölgede alt yapı yatırımlarının çoğunun Çin tarafından karşılanacağını söylemek yanlış olmayacaktır. Koridor Afganistan'ın Türkmenistan sınırına komşu olan Kuzey Faryab bölgesindeki Aqina Şehri ve Batı Herat'taki Torghundi Şehrinden başlamaktadır. Hem Akina hem de Torghundi'nin Türkmenistan'a demiryolu bağlantısının olması Türkmenistan'daki Türkmenbaşı Hazar Denizi Limanı'na bağlantıyı sağlamaktadır. Hazar'ı geçtikten sonra rota Azerbaycan'ın başkenti Bakü'ye devam etmekte ve daha sonra Gürcistan'ın başkenti Tiflis'in yanı sıra Gürcistan'ın Poti ve Batum

limanlarına bağlanmaktadır; Ayrıca, koridor Bakü-Tiflis-Kars Projesi vasıtasıyla Orta Koridor'a Türkiye'deki Kars şehri ile İstanbul'dan da Avrupa'ya bağlanmaktadır (<https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/06/19/turkeys-pivotal-role-chinas-belt-road-initiative-europe-central-asia-middle-east/>).



Şekil 3.a: Lapus-Lazuli Koridoru

Kaynak:(<https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/06/19/turkeys-pivotal-role-chinas-belt-road-initiative-europe-central-asia-middle-east/>).

Türkiye'nin bu hamlesi OBOR'un Orta Koridoru ile Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru arasındaki bağlantıyı sağlamış olup, Hindistan ve İran'ı Avrupa'ya (Türkiye üzerinden) bağlamaktadır. Ayrıca yine bu yeni oluşturulan koridor ve çevresindeki ağlar ile Kuzey Koridoruna; Rusya'ya ve büyük demiryolu ağına kadar uzanmaktadır (<https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/06/19/turkeys-pivotal-role-chinas-belt-road-initiative-europe-central-asia-middle-east/>).

2.5.1.2. Trans- Hazar Uluslararası Taşıma Birliği

07.08.2013 Tarihinde “Gürcistan- Azerbaycan- Kazakistan” arasında Hazar Denizi geçişindeki ulaştırma alternatiflerinin düzenlenmesi amacı ile “Trans- Hazar Uluslararası Ulaştırma Hattının Geliştirilmesi için Koordinasyon Komitesi İhdası” anlaşması imzalanmıştır(http://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulastirma-politikasi.tr.mfa). Sonrasında Çin’in de taraf olduğu bu anlaşma Türkiye’nin Orta Koridor girişiminin önemini artırmıştır. Şubat 2017’de ise “Trans- Hazar Ulaştırma Hattı” ‘nın etkin ve verimli kullanılması için “Trans- Hazar Uluslararası Taşıma Güzergahı Birliği” kurulmuş ve kısaca “TITR” olarak adlandırılmıştır. TITR rekabet gücünü yükseltmek için lojistik alanda bir takım iyileştirmeleri yapmak, ulaşım alanında verimliliği artırmak, yük taşıma alanında demiryolu tarifelerinde düzenleme, uyumlulaştırma yapmak gibi konuları öncelikli hedeflerine almıştır. TITR’in 15-16 Şubat 2018 Tarihlerinde ilk kez Ankara’da gerçekleştirdiği toplantıda 16 Şubat tarihi itibarı ile “TCDD Taşımacılık AŞ” birliğin daimi üyesi olarak seçilmiş ve “Türkiye’nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikaları” nezdindeki “Orta Koridor” girişiminde yeni bir politik başarı sağlamıştır. Böylelikle Trans- Hazar Hattı ve BTK Demiryolu ile bütünleşen “Orta Koridor” da Çin başlangıçlı bir yükün “Kazakistan- Azerbaycan- Gürcistan- Türkiye” rotasını izlemesi halinde taşıma süresi kırk beş günden on beş güne düşerek 1/3 oranında zaman tasarrufu sağlanmış olacaktır (<http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/167/>).

2.5.1.3. Bakü-Tiflis- Kars (BTK) Demiryolu

Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattı, Türkiye’de Kars, Gürcistan’da Tiflis ve Azerbaycan’da Bakü’ye doğrudan bağlanan, Orta Koridorun omurgası olan bir demiryolu projesidir. Projenin toplam tahmini maliyeti 600 milyon dolardır. Projenin temelleri Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye Cumhurbaşkanları ’nın 25 Mayıs 2005 tarihinde Bakü-Tiflis-Kars demiryolu bağlantısı ile ilgili bildirgeyi imzalamaları ile başlamıştır. Anlaşmanın 3 ülke arasında imza edilmesinin sebebi AB ve ABD’nin Ermenistan’ı by-pass ettiği için proje geliştirme, mali yardım ve finansman seçeneklerini reddetmesiydi (<https://www.railway-technology.com/projects/baku-tbilisi-kars/>). Bunun üzerine Gürcistan BTK bağlantısının kendi sınırlarındaki hattını inşa etmek için, Azerbaycan’dan yıllık yüzde bir faizle 25 yıllık 200 milyon dolarlık kredi kullanmıştır. Türkiye ve Azerbaycan kendi güzergahlarını finanse etmişleridir. Kars- Akhalkalaki demiryolu

hattının toplam uzunluğu 105 kilometredir. Türkiye üzerinden 76 km uzunluğundaki Kars ve Akhalkalaki demiryolu hattının inşaatı Türkiye tarafından finanse edilmiş olup, Gürcistan üzerinden geçen 26 km uzunluğundaki Kars- Akhalkalaki demiryolu hattının inşası ve Akhalkalaki- Marabda'nın mevcut 153 km uzunluğundaki demiryolu hattının rehabilitasyonu / yeniden inşası Azerbaycan Cumhuriyeti tarafından yıllık %1 oranında 200 milyon ABD Doları (kredi) ile finanse edilmiştir (<https://www.oilfund.az/en/projects/6>). Türkiye demiryolları genişliği ile, Gürcistan demiryolları genişliğinin uyumlu hale getirilmesi için Akhalkalaki istasyonunda, trenlerin 1.520 mm'den 1.435 mm'ye dönüşmesi için özel bir alan inşa edilmiştir (<https://www.railway-technology.com/projects/baku-tbilisi-kars/>).

BTK demiryolu hattı ile başlangıç aşamasında bir milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük taşınacağı, 2030'a kadar ise bu demiryolu hattı ile yaklaşık 17 milyon ton yük ve yaklaşık üç milyon yolcu taşınacağını tahmin edilmektedir. Şekil 3.b'de görüldüğü üzere Çin- Kazakistan- Hazar Denizi- Azerbaycan ve Türkiye üzerinden Avrupa birleşmiş olmaktadır. Hat tüm yatırımların tamamlanması ve ortak irade ile Asya ve Avrupa arasındaki en kısa demiryolu köprüsü olacaktır (https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-turkeys-middle-corridor-question-compatibility#_ftn14).



Şekil 3.b: BTK Demiryolu

Kaynak: Giorgi Balakhadze, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=52167737>.

2.5.1.4. Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsü Anlaşması (Aktau Bildirisi; Hazar Anayasası)

Hazar Denizi BM Deniz Hukuku'na göre "deniz" olarak kabul edilirken Türkmenistan, İran ve Rusya, Hazar Denizini "göl" olarak kabul etmeleri uluslararası arenada Hazar Denizinin "tartışma denizi" olarak nitelendirilmesine sebep olmuştur. Zira Hazar Denizine kıyısı bulunan ülkelerden "İran'ın 724 Km, Rusya'nın 695 Km Kazakistan'ın 2320 Km, Türkmenistan'ın 1200 Km, Azerbaycan'ın 955 Km" kıyısı bulunmaktayken en az sınırı olan İran ve Rusya'nın Hazar Denizini eşit kullanmak istemesi ve kıyıdaş ülkelerin bunu reddetmesi problemin asıl kaynağını oluşturmaktaydı (Kemaloğlu:2018, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/asrin-anlasmasi-hazar-anayasasi/1231886>).

Rusya, Hazar Denizi vasıtası ile sınır komşusu olan İran'la sınır sınırdaşlığını kaybetmemek ve serbest deniz dolaşımının yok olmaması için Hazar Denizine kıyısı bulunan devletlerin münferit karasuları haricinde, Denizin ortak kullanıma açık olmasını savunmaktaydı (<https://www.sde.org.tr/genel/sd-analiz-hazar-jeopolitigi-tamam-mi>

[devam-mi-kazakistandan-bir-bakis-analizi-6797](#)). Ancak Kazakistan ve Azerbaycan gibi ülkelerin ABD ile yakınlaşması vb gibi güvenlik gerekçeleri sebebi ile anlaşmazlığın tarafı olan Rusya ve İran öne sürdükleri tezlerden vaz geçerek 12.08.2018 tarihinde Aktau’da, Hazar Denizine Kıyısı Bulunan Devletler arasında “Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsü Anlaşması” imzalamışlardır. Anlaşmanın 25 Eylül'de de Rusya Federasyon Konseyi'nden geçmesi ve Devlet Başkanı Putin tarafından onaylanması ile anlaşmanın kabulü resmen ilan edilmiştir (<http://www.turkrus.com/897298-putin-hazar-denizinin-hukuki-statusu-anlasmasini-onayladi-xh.aspx>).

Anlaşmayla; “Hazar Denizi'ne kıyısı bulunan devletler, denizin yüzey kısmını ortak bir şekilde kullanabilecek, dip kısmı ve maden rezervleri ise kıyıdaş devletlerin arasında, uluslararası hukuk temelinde anlaşılarak paylaşılacaktır. Denizcilik, balıkçılık, bilimsel araştırmalar ve ana boru hatlarının döşenmesi, tarafların üzerinde mutabakata varacağı kurallara göre gerçekleştirilecektir. Kapsamlı deniz projelerinin hayata geçirilmesi durumunda ekoloji faktörü dikkate alınarak iş ve eylemler yapılacaktır” Ayrıca dış ülkeler Hazar Denizinde Askeri varlık gösteremeyecektir (<https://tr.sputniknews.com/rusya/201808121034710273-hazar-denizi-anlasmasi-imzalandi/>).

Hazar’ın hukuki statüsünün belirlenmesi ve dolayısı ile Hazar Denizi'ne kıyısı bulunan devletlerin denizin yüzey kısmını ortak bir şekilde kullanabilecek olması Avrupa’dan taşınacak olan yükler için “Hint Okyanusu” rotasının dışında başka bir güzergah oluşturmuştur. Avrupa’dan Hindistan ve İran’a taşınan yükler için Hazar Denizinin yeni statüsü Avrupa için de bir fırsat oluşturmuştur (<https://www.sde.org.tr/genel/sd-analiz-hazar-jeopolitigi-tamam-mi-devam-mi-kazakistandan-bir-bakis-analizi-6797>).

Tüm bunların sonucunda Türkiye açısından “Çok Taraflı Ulaştırma Politikaları” nezdindeki OBOR-Orta Koridoru, Hazar Denizi geçişi üzerinde olası politik ve güvenlik sorunları çözülmüş ve bir hukuki statüye bağlanmıştır ki bu da yürütülen politikaların önünü açmıştır. Ayrıca Hazar Denizinde ki anlaşmazlıklardan kaynaklanan sebeplerle bekleyen Türkmenistan-Türkiye arasındaki “Trans- Hazar Doğalgaz Boru Hattı”nın yapılmasının önündeki engellerde kalkmıştır.

2.5.1.5.Marmaray Projesi

Marmaray Projesi Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan İstanbul Boğazı altında 1,4 km uzunluğunda "Batırma Tünel" ve her iki yakada açılan 11 km uzunluğundaki "Delme Tüneller" ile inşa edilen, Metro (Yolcu) ve yük trenlerinin aynı hat dahilinde işleyebileceği nadir projelerdendir. Proje kapsamında 440 adet "Çeken-Çekilen" Demiryolu araçlarının temini de gerçekleştirilmiştir. 3. Köprü ile Marmaray OBOR "Orta Koridor" üzerinde değerlendirilmektedir. Asya'dan Avrupa'ya, (Pekin'den Londra'ya) kesintisiz demiryolu bağlantısını da sağlayan proje ile Türkiye OBOR'un en avantajlı ülkesi olacaktır (http://www.marmaray.gov.tr/content/hayal_gercek_oldu.pdf).



Şekil 3.c: Marmaray

Kaynak: (http://www.marmaray.gov.tr/content/hayal_gercek_oldu.pdf).

2.5.1.6.Diğer Projeler

OBOR Projesi “Orta Koridor” nezdinde ve Türkiye’nin çok taraflı ulaştırma politikaları çerçevesinde geliştirilen diğer projeler ise;

- “Türkiye’yi Orta Asya üzerinden Çin’e bağlaması hedeflenen Orta Koridor dahilinde gümrükler arası işbirliğine yönelik Kervansaray Projesi”,
- “26 Ağustos 2016 tarihinde açılışı yapılan Yavuz Sultan Selim Köprüsü”,
- “20 Aralık 2016 tarihinde hizmete giren “Avrasya Tüp Geçiti”,
- “29 Ekim 2018 tarihinde açılışı yapılan İstanbul Havalimanı”, tamamlanmış projeler arasında olup,
- “Çanakkale Boğazı Köprüsü”,
- “3 Katlı Tüp Geçit Projesi”,
- “Filyos (Zonguldak), Çandarlı (İzmir) ve Mersin Limanları inşası”
- “Asya ve Avrupa’yı birbirine bağlayacak olan “Edirne – Kars Hızlı Tren Bağlantıları Demiryolu” Projeleri” ise inşa aşamasında ve/veya proje aşamasındaki projelerdir (http://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulaştırma-politikasi.tr.mfa).

2.6.Uluslararası Demiryolu Ağları ve Türkiye

Ülkemiz demiryolu taşımacılığının önünü açmak ve dünyaya entegre olabilmek için birçok ikili ve çoklu anlaşmaya imza atmış ve dünya genelinde demiryoluna özel taşıma rejimine uyum sağlamak için üst örgütlere üye olmuştur. Türkiye çeşitli ülkelerle, 41’i Resmi Gazete ’de yayınlanan, 23’ ü Resmi Gazete’ de yayınlanmayan toplamda 64 ikili ve çoklu anlaşmaya imza atmış olup Ek-4’te sunulmuştur. Diğer taraf olduğumuz dünya demiryollarını ilgi alanına giren anlaşmalar aşağıda sunulmaktadır:

2.6.1. Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Hükümetler Arası Örgütü (OTIF)

OTIF, asıl amacı devletler arasında uluslararası demiryolu rejimini düzenleyerek doğrudan yolcu, yük ve bagaj taşımalarına tek tip bir hukuki düzenleme yapmak ve bu rejimin uygulanması ile gelişimini sağlamak olan uluslararası bir üst örgüttür. Türkiye OTIF' e üye olup bu çerçevede; “Demiryolu ile Uluslararası Taşımalara İlişkin Sözleşme COTIF” e de taraftır. Ülkemiz OTIF’ te UAB “Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü” tarafından temsil edilmektedir. Ayrıca DDGM, OTIF nezdinde ECM (Bakımdan Sorumlu Kuruluş) sertifikasyon otoritesi olarak 31 Temmuz 2013 tarihinde yetkilendirilmiştir. TCDD, DDGM tarafından alınan sertifikasyon neticesinde 29 Ağustos 2013 tarihinde OTIF’ in Bakımdan Sorumlu Kuruluşu (ECM) olmuştur (UAB, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018).

2.6.2. Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC)

İlk defa, 23 Kasım 1921'de İtalya'da düzenlenen Portorosa uluslararası konferansı ve devamında 3 Mayıs 1922' de Cenevre' de toplanan uluslararası konferansta, demiryolları işleticilerini bir araya getiren uluslararası bir organizasyon oluşturma fikri ortaya atılmıştır. UIC'yi kuran uluslararası konferans ise 17 Ekim 1922'de Paris'te düzenlenmiş ve katılan hükümet temsilcileri, “demiryolu inşaatı ve işletme koşullarının standardizasyonu ve iyileştirilmesi için uluslararası trafiğe odaklanan kalıcı bir demiryolu idaresinin oluşturulması” ana başlığında anlaşmışlardır (<https://uic.org/about/about-uic/#Vital-points-of-the-UIC-action>). Türkiye'nin birlik içerisindeki yeri ise UAB, Ulaşan ve Erişen Türkiye (2018, s.321) bülteninde yer aldığı üzere aşağıdaki şekildedir:

“TCDD, UIC içerisinde faaliyet gösteren 6 Bölgesel Kurul'dan hem Avrupa Bölgesel Kurulu hem de Orta Doğu Bölgesel Kurulu (RAME) üyesidir. 2007 yılından bu yana ise RAME Başkanlığını yürütmektedir. Ayrıca, Orta Doğu Bölgesinin eğitim ihtiyaçlarını karşılamak ve demiryolu alanında daha fazla deneyim alışverişinde bulunmak amacıyla, RAME bünyesinde faaliyet göstermek üzere, 2012 yılında kurulan Ortadoğu Demiryolu Eğitim Merkezi (MERTCe) uluslararası eğitim faaliyetlerine devam etmektedir. TCDD, UIC'nin üst yönetiminde söz sahibi olmasının yanı sıra, UIC

tarafından dünya çapında düzenlenen kongreler, eğitimler ve etkinliklerde aktif olarak yer almakta olup, bu tür büyük etkinliklerin ülkemizde düzenlenmesi konusunda UIC ile yakın iş birliği yapmaktadır.”

2.7.Türkiye'nin Avrupa Birliği ile Yürüttüğü Uluslararası Projeler

Taşımacılık Politikası ve Trans-Avrupa Ağları (TEN) fasıllarına ilişkin yürütülen müzakere çalışmalarına dahilinde demiryolu alanı ile alakalı Avrupa Birliği (AB) müktesebatına uyum amacıyla yapılan çalışmaların sonucu olarak 1 Mayıs 2013 tarihinde yürürlüğe giren “6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun” çerçevesinde demiryolu sektörünün serbestleştirilmesi noktasında ilk aşama gerçekleştirilmiştir (UAB, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018, s.323).

9 Kasım 2016 tarihli Avrupa Komisyonu 2016 Yılı Türkiye İlerleme Raporu'nun Trans-Avrupa Ağları Faslı başlığı altında, Ulaştırma Bilgi Yönetim Sistemi kurma çalışmalarının tamamlanması dahilinde Avrupa Birliği Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (IPA) kapsamında finanse edilen Ulaştırma Bilgi Yönetim Sistemi Projesi icra edilmeye başlanmıştır. Proje ile Trans-Avrupa Ağları Faslına ilişkin verilerin sistematik bir şekilde Avrupa Komisyonuna iletilmesine olanak sağlayacak bir sistemin oluşturulması hedeflenmektedir. Ayrıca Türkiye-AB Mali İş birliği kapsamında finanse edilen TCDD'nin son dönem demiryolu yapım projeleri şu şekildedir (UAB, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018, s.323).

IPA 1. Dönemi (2007-2013)

- “Köseköy-Gebze Demiryolu Hattının Rehabilitasyonu ve Yeniden İnşası (tamamlandı).”
- “Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattının Rehabilitasyonu ve Sinyalizasyonu (tamamlandı).”
- “Samsun-Kalın Demiryolu Hattının Modernizasyonu (tamamlanma aşamasında)”

IPA 2. Dönemi (2014-2020)

- “Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı Projesi”
- “Çerkezköy-Kapıkule arası” IPA fonundan yapılacak olup ihale aşamasındadır.

2.7.1. AB 7. Çerçeve Programı Kapsamında Yer Alan Projeler

2007-2013 yıllarını kapsayan 7. Çerçeve Programı’na Türkiye dahil 40 ülkenin katılmış olup bütçe 50.5 Milyar Avro olarak belirlenmiştir. AB 7. Çerçeve Programı dahilinde TCDD’nin katıldığı önemli projeler aşağıda sunulmuştur (UAB, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018, s.318):

2.7.1.1. Protectrail Projesi

2014 yılında tamamlanan projenin amacı; demiryolu hizmetlerine yönelik güvenlik tehditlerini ve bunların olası etkilerini inceleyerek, bu tehditlerin önlenmesi için fayda/maliyet analizi ile en etkin çözümleri belirlemek ve bu sayede demiryolu işletmecilerinin ve sanayicilerinin rekabetçiliğini artırmaktır (UAB, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018, s.318).

2.7.1.2. Secur-Ed Projesi

Siemens, Alstom, Bombardier’in de dahil olduğu 39 farklı ulaştırma işletmesi, güvenlik teknolojileri firması, üniversite, demiryolu sanayicisi, STK ve KOBİ’lerle çalışmak sureti ile yoğun nüfuslu büyük kentlerde ulaşım hizmeti veren kuruluşlar için toplu taşımının güvenliğini arttıracak sistemler geliştirmek amacı ile oluşturulan bir proje olup başarıyla tamamlanmıştır (UAB, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018, s.319).

2.7.1.3. Cream Projesi

2007-2011 yıllarını kapsayan projede, paydaş olarak; altyapı kuruluşları, demiryolu işletmecileri, yük ve intermodal operatörleri, nakliyeciler ve müşterilerin dahil olduğu, Avrupa’daki demiryolu yük taşımacılığında mevcut hukuki, teknik ve performans durumlarının analizi ile ana yük taşıma koridorlarına ilişkin olarak araştırma yapmak üzere icra edilmiş ve tamamlanmıştır (UAB, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018, s.318).

2.7.1.4.Mainline Projesi

Tamamlanan projede çevresel etkiler ile mali kayıpları azaltmak için demiryolu altyapısının yenilenmesi, iyileştirilmesi ve bakımı çerçevesinde çalışmalar yapılmıştır (UAB, Ulaşın ve Erişen Türkiye 2018, s.318).

2.7.2. Viking Treni Projesi: “Viking Treni”, “Baltık Denizi ile Karadeniz arasında Klaipeda, Odessa ve İliçevski” deniz limanlarını demiryolu ile birleştiren bir rota üzerinde ülkemiz için ilk sayılabilecek kombine taşımacılık projesidir. TRACECA koridoru üzerinden Avrupa’nın en kısa yoldan Ortadoğu ve Asya’ya bağlanması hedeflenmektedir. “Viking Treni” nin, Türkiye üzerinden “Akdeniz, Avrupa, Ortadoğu ve Orta Asya” bağlantısı sağlayabilecek olması Türkiye’ye başka bir ulaştırma koridoru bağlantısı sağlamıştır. TCDD ile Ukrayna Demiryolları arasında “İntermodal Taşımacılığın ve Viking Treninin Geliştirilmesine İlişkin Mutabakat Zaptı” 25 Eylül 2013 tarihinde Ankara’da imzalanmıştır (TCDD Demiryolu Sektörü Raporu, 2014).



Şekil 14.c: Viking Treni Projesi Güzergahı

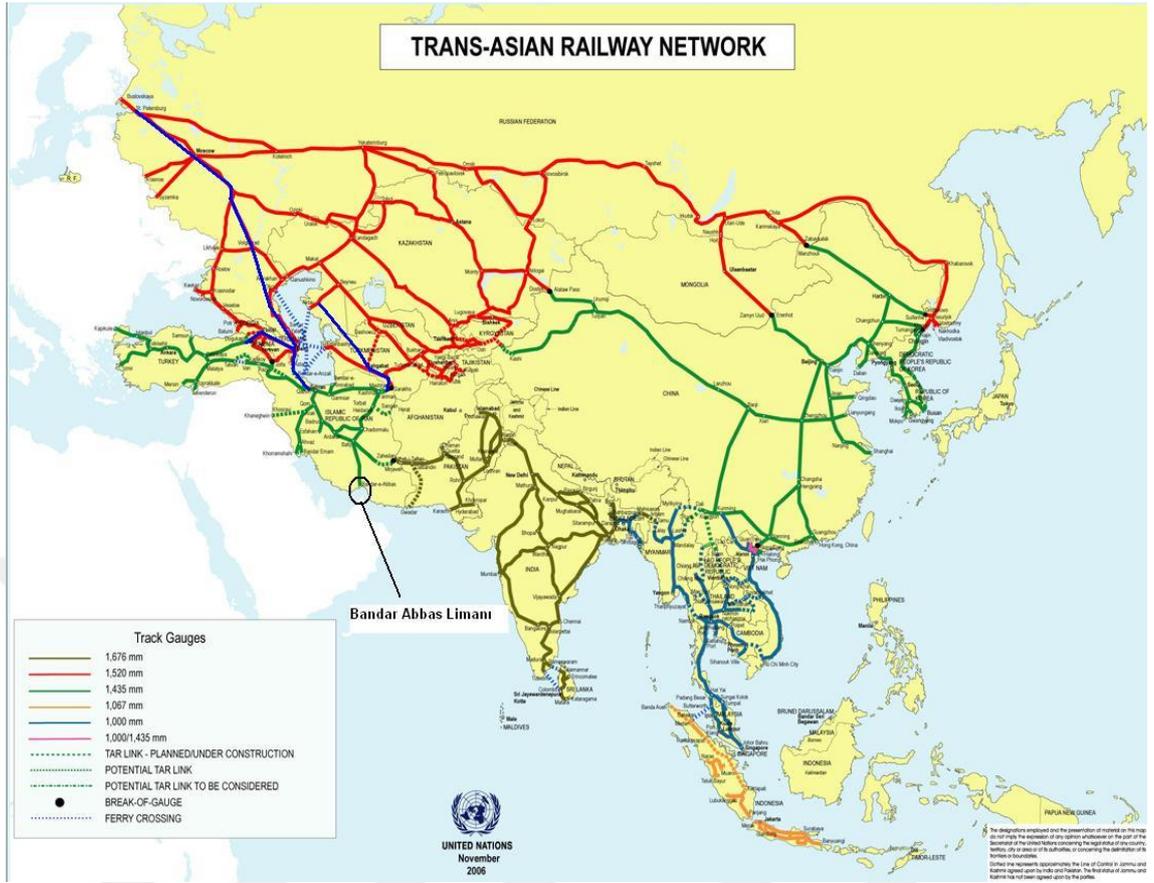
Kaynak: Center for Transport Strategies.

2.8. Trans-Asya Demiryolu Ağı Demiryolu Taşımacılığı (UNESCAP-TAR)

Demiryolu taşımacılığı, taşımacılık organizasyonunun kalitesine, demiryolunun teknik güvenilirliğine ve demiryolu raylarının sürekliliğine bağlıdır. Kapasite sorunları Demiryolu taşımacılığında ulusal raylı sistemlerden veya ağlardan sınır ötesi demiryolu bağlantılarına geçerken, uluslararası demiryolu yük taşımacılığında verimlilik, sevkiyat maliyetleri ve gecikmelerle yüz yüze kalınabilmektedir. ESCAP bölgesinde demiryolları, güvenlik, iklimsel durumlar ve fiziksel altyapı yetersizlikleri devletleri yüksek işletme ve bakım maliyetlerine maruz bırakır. Ayrıca, birbirinden farklı normlarda inşa edilen demiryolu hatlarının taşıma kapasitelerinin farklılıklarından dolayı hat geçişlerinde düzensizlikler vardır. Örneğin, Güney-Doğu Asya'da sadece birkaç ülkede 20 tonluk aks yüküne dayanacak şekilde tasarlanmış demiryolu ağı bulunurken, geri kalan ülke demiryollarının çoğu aks başına 10 ila 15 ton taşıyabilmektedir (UNESCAP, 2019:10-25).

Tüm bu olumsuzluklara yanıt olarak doğan Trans-Asya Projesi demiryolu ağı bölgede uluslararası demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi için bölgesel bir plan sunmaktadır. Haziran 2009'da Hükümetler arası bir anlaşma ile yürürlüğe giren Trans-Asya Demiryolu Projesi Ağı şu anda, şekil 14'te görülen 28 ülkede 118.000 kilometreden fazla demiryolu hattını içermektedir. Trans-Asya demiryolu ağı dört ana koridora dayanmaktadır: (UNESCAP, 2019:10-25).

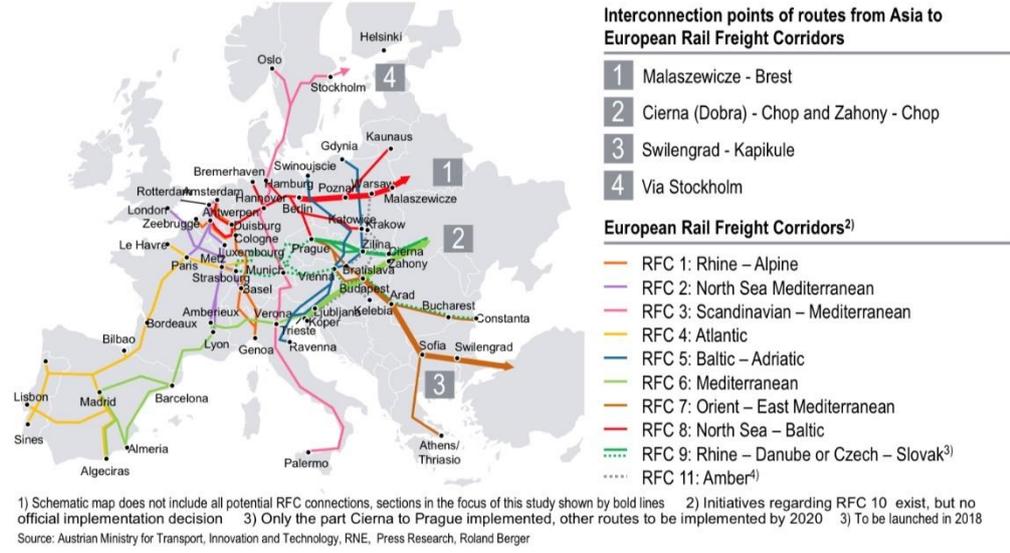
- Çin, Kazakistan, Moğolistan, Kore Yarımadası ve Rusya Federasyonu demiryolu ağlarını birbirine bağlayan Kuzey Koridoru,
- Çin-Çin ve ASEAN alt bölgesi: Kamboçya, Çin, Endonezya, Lao Demokratik Cumhuriyeti, Malezya, Singapur, Tayland ve Vietnam,
- Asya-Avrupa Güzergahlarının Güney Koridoru: Bangladeş, Çin, Hindistan, İran İslam Cumhuriyeti, Myanmar, Pakistan, Sri Lanka, Tayland ve Türkiye,
- Kuzey-Güney Koridoru Kuzey Avrupa'dan Basra Körfezi'ne; Ermenistan, Azerbaycan, Finlandiya, İran İslam Cumhuriyeti, Kazakistan, Rusya Federasyonu ve Türkmenistan.



Şekil 14: Trans-Asya Demiryolu (TAR) Ağı

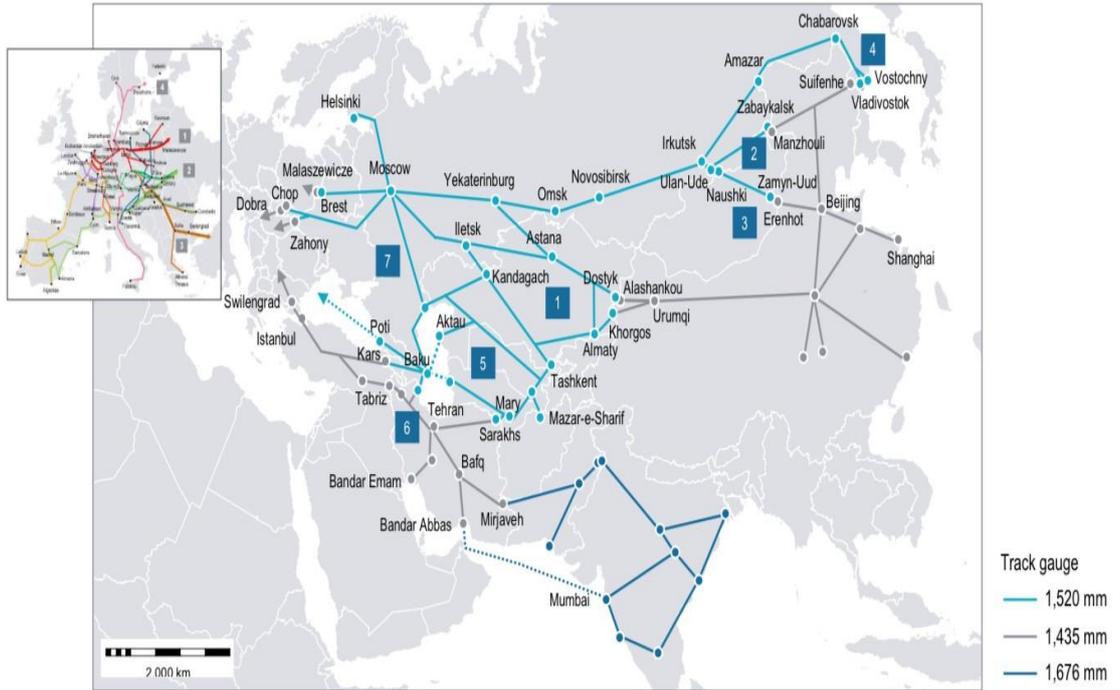
Kaynak: UNESCAP

Türkiye, Trans-Asya Demiryolu Ağı'na Hükümetler Arası Anlaşma ile yirminci üye olarak katılmıştır. Türkiye 31/03/2017 tarihli Resmi Gazete' de "Trans-Asya Demiryolu Ağı'na Hükümetler Arası Anlaşması'nın Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun" un yayınlanması ile katılım iradesini ilan etmiştir. (UNESCAP, 2019:37). Ülkemiz, büyüyen uluslararası demiryolu taşımacılığında pay almak, Doğu ile Batı'nın kavşak noktasındaki stratejik konumunu korumak ve demiryolu ağının kapasitesini genişletmek için tedbirler almaktadır. Ekim 2017'de faaliyete giren Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının açılması Asya'nın Avrupa'ya bağlanması açısından kritik önem taşımaktadır. Tam bu noktada UIC 2017-2018 Koridor Aktiviteleri raporundan hareketle Şekil 14.a, 14.b ve Tablo 7 incelendiğinde demiryolları koridorları ile Türkiye'nin etkileşimini değerlendirmek açısından önemli bir gösterge olacaktır.



Şekil 14.a: Avrupa Demiryolu Koridorları ile Asya-Avrupa Koridorları Bağlantıları

Kaynak: UIC Corridors Activities 2017- 2018



Şekil 14.b: Asya Demiryolu Ağları ile Avrupa Koridorları Bağlantıları

Kaynak: UIC Corridors Activities 2017- 2018

AB demiryolu ulaşım ağı nezdinde güney koridoru, BRI nezdinde orta koridorda yer alan Türkiye; özellikle Çin ve İran ile birlikte, eski İpek Yolu ticaret yolları boyunca altyapı bağlantılarına yatırım yapması ile daha aktif durumda olan ve hem AB

hem de BRI içinde kuzey koridoru olarak adlandırılan koridorda taşınan yükleri kendi koridoruna çekmeyi başaracaktır. Bu da Asya'dan Avrupa'ya taşınan yüklerin ilk etapta %3'ne yani 19.000 TEU'luk yükün Türkiye'nin bulunduğu "Orta Koridor" dan taşınması manasına gelmektedir. Ancak dünya genelinde deniz navlun oranlarının düşmesi deniz taşımacılığı ile rekabetin ağırlaşmasına sebep olmuş ve Şangay-Avrupa TEU başına konteyner taşıma maliyetinin 2017 Yılı sonu itibarı ile 900 USD altına düşmesi ile deniz taşıması demiryolu taşıma maliyetinin yaklaşık üçte biri seviyesine inmiştir. Demiryolu maliyetlerinde ki yüksekliğin en önemli sebebi ise sınır geçişleri ve gümrüklerdeki proseslerin çeşitliliği, bekleme süreleri, güvenilirlik, alt yapı yetersizliği olarak karşımıza çıkmaktadır (Ferrari, 2018:2-10).

Türkiye'nin OBOR- "Orta Koridor" girişimi; "Asya Demiryolu Ağları ile Avrupa Koridorları Bağlantıları" haritasında 5 Numaralı koridor, "Avrupa Demiryolu Koridorları" Haritasında da 3 Numaralı koridor arasında bir köprü vazifesi görmektedir. Bu da Türkiye'nin kıtaları bağlayan pozisyonunu geliştirmesi; demiryolu hatlarının geliştirilmesi, çok modlu taşımacılığa uygun hale getirilmesi ile demiryolu-denizyolu rotalamalarından da faydalanmak sureti ile bir lojistik cazibe merkezi olacağı sonucuna ulaşmak pek de yanlış olmayacaktır. Şu an OBOR nezdinde sıklıkla kullanılan Kuzey Koridoru çok sert bir coğrafyadan geçmektedir. Ancak yoğunlukla kullanılmasının sebebi Rus demiryolu altyapısının iyi durumda olmasıdır. Zira Rus demiryolları km başına yük taşıma kapasitesi bakımından oldukça iyi durumdadır (Bkz Tablo 7). Türkiye'nin demiryolu altyapısına yatırım yaparken Çin çıkışlı tren vagonlarının aks genişliği, rayların birim taşıma gücü, hatlardaki işletme hızlarının yüksekliği gibi teknik detayları göz önünde bulundurarak yatırım yapması "Orta Koridoru" bir cazibe merkezi yapacaktır.

Tablo 7- 2016 Yılı Uluslararası Demiryolları Yük Taşımaları Karşılaştırması

| Ülke | Yüz Ölçümü km ² (Bin) | Nüfus | Demiryolu Uzunluğu (Km) | Elektrikli Hat Uzunluğu (Km) | Yük | | | |
|-----------|----------------------------------|----------|-------------------------|------------------------------|------------------|---------------|---------------------|---------------|
| | | | | | Yük (Milyon Ton) | % (2016/2015) | Yük/Km (Milyon Ton) | % (2016/2015) |
| Türkiye | 784 | 76,82 | 10.131 | 3.856 | 23,58 | 1,58 | 10.773 | 12,01 |
| Almanya | 357 | 80,93 | 33.380 | 20.095 | - | - | 94.564 | -3,95 |
| Çin | 9.563 | 1.370,05 | 67.092 | 40.595 | 2.167,07 | -5,53 | 1.920.285 | -3,02 |
| ABD | 9.832 | 321,19 | 151.735 | - | 1.570,68 | - | 2.547.253 | - |
| Japonya | 378 | 126,82 | 19.204 | 11.545 | 31 | - | 20.255 | - |
| Rusya | 17.098 | 143,81 | 85.375 | 43.621 | 1.328,21 | -0,06 | 2.342.590 | 1,64 |
| Hindistan | 3.287 | 1.311,05 | 66.030 | 22.224 | 1.095,26 | - | 681.696 | - |

Kaynak: https://uic.org/IMG/pdf/synopsis_1, akt:Pektaş İ.,2019:20

Türkiye'nin demiryolları ile yük taşımacılığı, UIC verileri ile oluşturulan Tablo 7 kapsamında incelendiğinde; yük taşıma bazında Türkiye'de %12'lik bir artış olmasına rağmen Km başına taşınan yük bazında Almanya 94.564 ton, Çin 1.920.285 ton yük taşırken Türkiye'de sadece 10.733 ton taşınmaktadır. Bunun için Türkiye öncelikli olarak sanayi-ana hatlar ve ana hatlar-liman bağlantılarını tamamlamalı ve ağ uzunluğu yukarıda izah edilen teknik unsurlar dahilinde artırılmalıdır.

2.9.Türkiye’deki Limanların İncelenmesi

Türkiye’de 196 adet liman ve iskele mevcuttur. Söz konusu limanlar kullanılma amaçlarına göre bir sınıflandırmaya gidilirse; askeri, balıkçı, konteyner limanları, özel yat limanları şeklinde sınıflandırılabilir. Türkiye’deki limanların sahiplik durumu, hangi amaçla kullanıldıkları ve coğrafi konumlarını gösteren liste ek-3’te sunulmuş olup, bu bölüm kapsamında deniz ticareti açısından yüksek yük hacmine sahip olan limanlar incelenecektir.

Ancak bu çalışmada OBOR Projesi içinde Türkiye’nin lojistik bir merkez olup olmayacağı irdelendiğinden ve “Orta Koridor” nezdinde yapılan altyapı yatırımları ile demiryolunun ön plana çıkması sebebi ile kombine taşımacılıkta sıkça kullanılan konteyner veya türevi standartize taşıma kapları ile limanlarımız aktarma limanı şeklinde kullanılacak olduğundan yada yine OBOR Deniz Yolu rotasında Akdeniz ve Ege limanlarımızın aktarma limanı olarak kullanılabilceğinden limanlarımızın dökme yük, sıvı yük vb. özellikleri ihtiva eden kısımları hariç tutulmuştur. Dolayısı ile öncelik verilen konu kombine taşımacılık ve transit taşımacılıkta sıkça kullanılan konteyner limanları olacaktır.

UNCTAD, 1992 yılında yaptığı “Liman Pazarlaması ve Üçüncü Nesil Limanlar” adlı çalışmasında limanların yükün yüklenip boşaltılması fonksiyonu ile başlayan, 1980’lerden sonra ki dönemde de değer zincirlerine katkı sunan fonksiyonları ile lojistik merkezler haline ulaştığını belirtmiştir. 1990’lardan sonra ise dünya ticaretindeki liberalleşme politikaları ile küreselleşmenin ve taşıma türlerinin (modlarının) gelişmesi konteyner adı verilen belirli ölçülerde üretilerek standartizasyonu sağlanan, tekrar kullanılabilen, bir kapısı olan ve içindeki yükü koruyan taşıma kaplarının kullanılmasını yaygın kılmış bu da konteynerizasyona yol açmıştır.

Bu süreç dahilinde konteyner gemileri gelişmiş kullanımı her geçen gün artmıştır. Yine bu gemilere hizmet vermek için konteyner limanları ve mevcut limanlar içinde konteyner terminalleri yapılmıştır. Konteyner taşımacılığı ve konteyner terminalleri aynı sürede daha fazla yük taşınmasını sağlayarak ülkelerin kalkınmalarında ve küresel tedarik zinciri ile bütünleşmesinde kilit rol oynamıştır (Can, 2018:37)

Dünyada konteyner taşımacılığı 2009-2017 arasında %41,4 artarken Türkiye’de %92,3 artmıştır. Konteyner taşımacılığında Türkiye dünyaya göre %51 daha fazla büyümüştür (UAB).

2.9.1.Mersin Uluslararası Limanı (MIP)

Bünyesinde bir serbest bölge bulunduran liman, kara, hava, demir ve deniz yolları ile bağlantılı olup bir lojistik merkez özelliği göstermektedir. Yurtiçi ve yurtdışına olan çok modlu bağlantılara sahip olması, yeterli derinlikte rıhtımlarının olması, eski bir liman olduğu için yeterli insan kaynaklarına sahip olması, kendisini sadece Türkiye'nin değil aynı zamanda Doğu Akdeniz'in de lider limanlarından biri kılmaktadır. OBOR Projesi kapsamında da değerlendirilen limanın teknik özellikleri Tablo 8’de sunulmuştur (<https://www.mersinport.com.tr/>).

Liman Şekil 15’ de görüldüğü üzere “İç Anadolu, Güneydoğu Anadolu, Doğu Anadolu’da” ki sanayi şehirlerine ve uluslararası tren istasyonlarına bağlantılıdır. Ayrıca liman sahası içerisinde konteyner taşımacılığını sağlayan 4 hatlı demiryolu terminali mevcuttur (<https://www.mersinport.com.tr/>).



Şekil 15: Mersin Limanı Demiryolu Bağlantıları

Kaynak: <https://www.mersinport.com.tr/>

Tablo 8: Mersin Limanı Teknik Özellikleri

| Özellik | |
|-------------------------------------|------------------------|
| Toplam Liman Sahası | 112 Hektar |
| Toplam Rıhtım | 21 Adet |
| Max. Derinlik | 15,8 m |
| Dizayn Kapasitesi | 2.600.000 Teu / Yıl |
| Genel Kargo Elleçleme Kapasitesi | 1.000.000 Ton / Yıl |
| Dökme Katı Yük Elleçleme Kapasitesi | 8.000.000 Ton / Yıl |
| Dökme Sıvı Yük Elleçleme Kapasitesi | 1.000.000 Ton / Yıl |
| Ro-Ro Kapasitesi | 150.000 Adet-Araç /Yıl |
| Toplam Rıhtım Uzunluğu | 3370 m |

Kaynak: <https://www.mersinport.com.tr/>

2.9.2.Ambarlı Limanları

Ambarlı Limanları Mardaş, Kumport ve Marport'tan oluşmaktadır.

- **Mardaş Limanı:** Demiryolu bağlantısı olmayan ve yaklaşık 20 Ha büyüklüğe sahip olan limanın derinliği 20 m olup 2019 yılı için rezerv kapasitesi 703.000TEU/Yıl' dır (<http://www.mardas.com.tr/tr-TR/kapasite-ve-ellecleme-bilgileri/4/39/>).
- **Kumport Limanı:** 40,2 Ha alana kurulu olan limanın terminal kapasitesi 2.100.000 TEU olup genel kargo, konteyner ve Ro-Ro hizmetleri verilmektedir. 2018 yılı verileri itibarı ile 1 milyon 258 bin 294 TEU elleçlemiştir.
- **Marport Limanı:** 53 Ha alana kurulu olan limanın elleçleme kapasitesi 2.300.000 TEU/Yıl'dır. Rıhtım uzunluğu 1605 mt olup derinliği 16,5 mt'dir. 2018 yılı performansı limanın kendi verileri ile 1.573.601 TEU'dur.

2.9.3.Asya Port

30 Ha Liman, 10 Ha Kara Terminal sahası ile toplam 40 Ha alana kurulu limanın elleçleme kapasitesi 2.500.000 TEU/Yıl'dır. Rıhtım uzunluğu 2010 mt olup derinliği 18 mt'dir (<http://www.turklim.org/uye-limanlar/asyaport/>). Derinlik ve elleçleme verileri dahilinde Avrupa'nın en büyük 10, dünyanın en büyük 60 limanı arasında yer alan Asya Port transit liman denilen aktarma limanı olma hedefi ile kurulmuş olup demiryolu bağlantısı da bulunmaktadır (<http://www.asyaport.com/tr-TR/news-detail/asyaport-turkiye'nin-en-buyuguolacak/627918/59>).

2.9.4.Derince Limanı

Derince Uluslararası Limanı; Sanayinin yoğun olduğu Marmara Bölgesi'nde, İzmit Körfezi'nin kuzeyinde bulunmaktadır. Liman, "Sabiha Gökçen Havalimanı'na 59 km, İstanbul şehir merkezine 85 km, İzmit şehir merkezine 10 km" uzaklıktadır. Körfez Bölgesi'nde ray hattının rıhtıma kadar getirildiği tek liman olan "Derince Limanı" bu özelliği ile her türlü yükü demiryolu üzerinden de elleçlemeye uygun olup hem yurtiçi sanayi şehirlerine hem de Uzakdoğu, Avrupa ve Afrika'ya kolay geçiş sağlamaktadır. (<http://www.safiport.com.tr/sayfalar.asp?LanguageID=1&cid=3&id=18>).

8 rıhtımda toplam 1360 metrede hizmet veren limanda derinlik 5,5 metre ile 15 metre arasında değişmektedir. "Yeni yapılacak yatırımlarla konteyner hacminin 2.500.000 TEU'ya, dökme yük kapasitesinin 10.000.000 ton/yıl'a, katlı otopark projesi ile de araç sayısının 1.500.000 adete çıkartılması hedeflenmektedir" (<http://www.safiport.com.tr/sayfalar.asp?LanguageID=1&cid=3&id=18>).

2.9.5.DP World Yarımca Limanı

DP World Yarımca konteyner terminali, 1.3 Milyon TEU kapasitesiyle Türkiye'nin en büyük konteyner terminallerinden biri olup yaklaşık 50 Ha alana kuruludur. 922 mt rıhtım uzunluğu bulunmakla birlikte derinliği 16 mt'dir. Limanın ayrıca demiryolu bağlantısı bulunmaktadır.

2.9.6.Bandırma Limanı

Bandırma limanı demiryolu bağlantısı ile kombine taşımacılıkla her türlü yükün elleçlenebileceği ve yine konumu itibarı ile ülkenin en önemli limanlarından biridir. Toplam uzunluğu 2973 metre olan 20 adet rıhtımında konteyner, dökme yük, genel yük, proje yükü ve Ro-Ro gemilerine hizmet verilmektedir. Rıhtım derinlikleri 6- 11.50 metre arasında değişmekte olup rıhtımdaki yükleme-boşaltma hizmetleri yüksek teknoloji mobil vinçler, ekskavatörler ve konveyör sistemi ile gerçekleştirilmektedir. 1000 metre ve 500 metre uzunluğunda iki mendireği vardır, iki mendirek arası açıklık 225 metredir (<http://www.portofbandirma.com.tr/kurumsal/liman-hakkinda>).

2.9.7.İskenderun Limanı

Liman, İç Anadolu, Akdeniz, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinin sanayicileri ve ihracatçıları için önemli ve avantajlı bir liman konumundadır. Ayrıca başta Kuzey Irak olmak üzere Orta Doğu'nun transit ticareti için büyük önem arz eden limanın teknik özellikleri aşağıda sunulmuştur (<http://www.limakports.com.tr/tr/liman-ozellikleri/cografik-konum>).



Şekil 16: İskenderun Limanı

Kaynak:(<http://www.limakports.com.tr/tr/liman-ozellikleri/liman-teknik-ozellikleri>)

Tablo 9: İskenderun Limanı Teknik Özellikleri

| Teknik Özellikler | |
|-----------------------------|---------------------|
| Liman Sahası | 100 Ha |
| Rıhtım Sayısı | 8 Adet |
| Konteyner Rıhtım Derinliği | 15,5 m |
| Genel Kargo Rıhtım Uzunluğu | 732 m |
| Konteyner Rıhtım Uzunluğu | 920 m |
| Konteyner Kapasitesi | 1.000.000 TEU / Yıl |
| Dökme Yük Kapasitesi | 2.500.000 Ton / Yıl |
| Genel Kargo Kapasitesi | 600.000 Ton / Yıl |
| Ro-Ro Kapasitesi | 120.000 Araç / Yıl |
| Ro-Pax Kapasitesi | 30.000 Tır / Yıl |

Kaynak:<http://www.limakports.com.tr/tr/liman-ozellikleri/liman-teknik-ozellikleri>

2.9.8.Samsun Limanı

Samsun limanı Türkiye'nin Karadeniz Bölgesindeki en büyük limanı olup yine Karadeniz Bölgesinde demiryolu bağlantısı olan tek limanıdır. Geniş bir hindersahası sahiptir. Anadolu'dan gelen ve Anadolu'ya gidecek yüklerin uğrak noktasıdır. Samsun Limanı demiryolu ve karayolu bağlantısı ile, "Sinop, Çorum, Amasya, Ordu, Sivas, Erzincan, Yozgat, Tokat, Kastamonu, Ankara, Kırşehir, Kayseri, Niğde, Konya, Malatya" illerini hindersahası içine almaktadır (<http://www.samsunport.com.tr/tr/kurumsal/katalog>).

Yaklaşık 85 Ha büyüklüğe sahip limanın, ana Liman dahilindeki "1-2-3-4-5" numaralı rıhtımlarının (Toplam uzunluğu) tamamı 776 m uzunluğundadır. Rıhtımları 10 m derinliğe sahip olup 6 nolu rıhtım 6.5 m. Derinliğe sahiptir. "7-8-9" numaralı rıhtımların toplam uzunluğu ise 400 m olup 6.5m derinliğe sahiptir. Sanayi Rıhtımı ise "10-11-12" numaralı rıhtımlarda hizmet vermekte olup toplam uzunluğu 400 m, derinliği ise bu rıhtımlarda 11 metre, WF-1 ve WF-2 rıhtımlarında 5 m derinliğe sahiptir (<http://www.samsunport.com.tr/tr/kurumsal/katalog>). Yine Samsun Limanı Traceca Projesinin bir parçasıdır.

2.9.9.İzmir Limanı

Limana yaklaşık 64 Ha alan üzerine kurulu olup, 25 rıhtımı ile aynı anda 25 gemiye hizmet verebilen limanda ortalama derinlik 10,5 metredir. Karayolu, demiryolu bağlantılarıyla birlikte değerlendirildiğinde İzmir Limanının hinterlandı; “Marmara Bölgesi’nin güney kesimini, Ege ve İç Ege Bölgesi’nin tamamını, İç Anadolu’nun batı kesimini, Akdeniz’in batı ve Kuzeybatı” kesimlerini kapsamaktadır. Liman, 1 milyon TEU konteyner, toplam 10 milyon ton yük elleçleme potansiyeline sahiptir (<https://denizcilik.deu.edu.tr/wp-content/uploads/2017/01/Turan-Yalc%CC%A7%C4%B1n-Sunum.pdf>).

2.9.10.Trabzon Limanı

Yaklaşık büyüklüğü 25 Ha olan limanın Demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır. Limanın rıhtım uzunluğu toplam 1525 metre olup ortalama derinliği 2.5 metre ile 10 metre arasında değişmektedir. Ayrıca Bir serbest bölgede bulunan limanda elleçleme kapasitesi 10.000.000 Ton/YIL’ dır (<http://trabzonport.com.tr/KapasiteVeHizmetler.aspx>).

2.9.11.Filyos Limanı

Türkiye’nin OBOR “Orta Koridor” girişiminin bir parçası olarak değerlendirilen Filyos Limanı Türkiye’nin artan dış ticaretini karşılamak ve bölgesel bir aktarma merkezi olmasını sağlamak için planlanmış üç büyük yatırımdan biridir. Türkiye’nin Batı Karadeniz kıyısında, Zonguldak ili sınırları içerisinde yer almaktadır. Altyapı inşaatının 2020 yılında tamamlanması beklenmektedir (Bakınız Şekil 17). Hinterland’ı başta “Karadeniz Havzası ve Doğu Avrupa ülkeleri olmak üzere Akdeniz ve Afrika” ülkeleridir. Konteyner, dökme, katı-sıvı ve cevher yüklerini elleçlemek üzere gerekli liman tesislerini bünyesinde barındıracaktır. Tamamlandığında 25 milyon ton/yıl kapasiteye sahip olacaktır (<https://www.bakkakutuphane.org/dokumanflipbook/filyos-vadisi-projesi-tanitim-kitapci/390>).

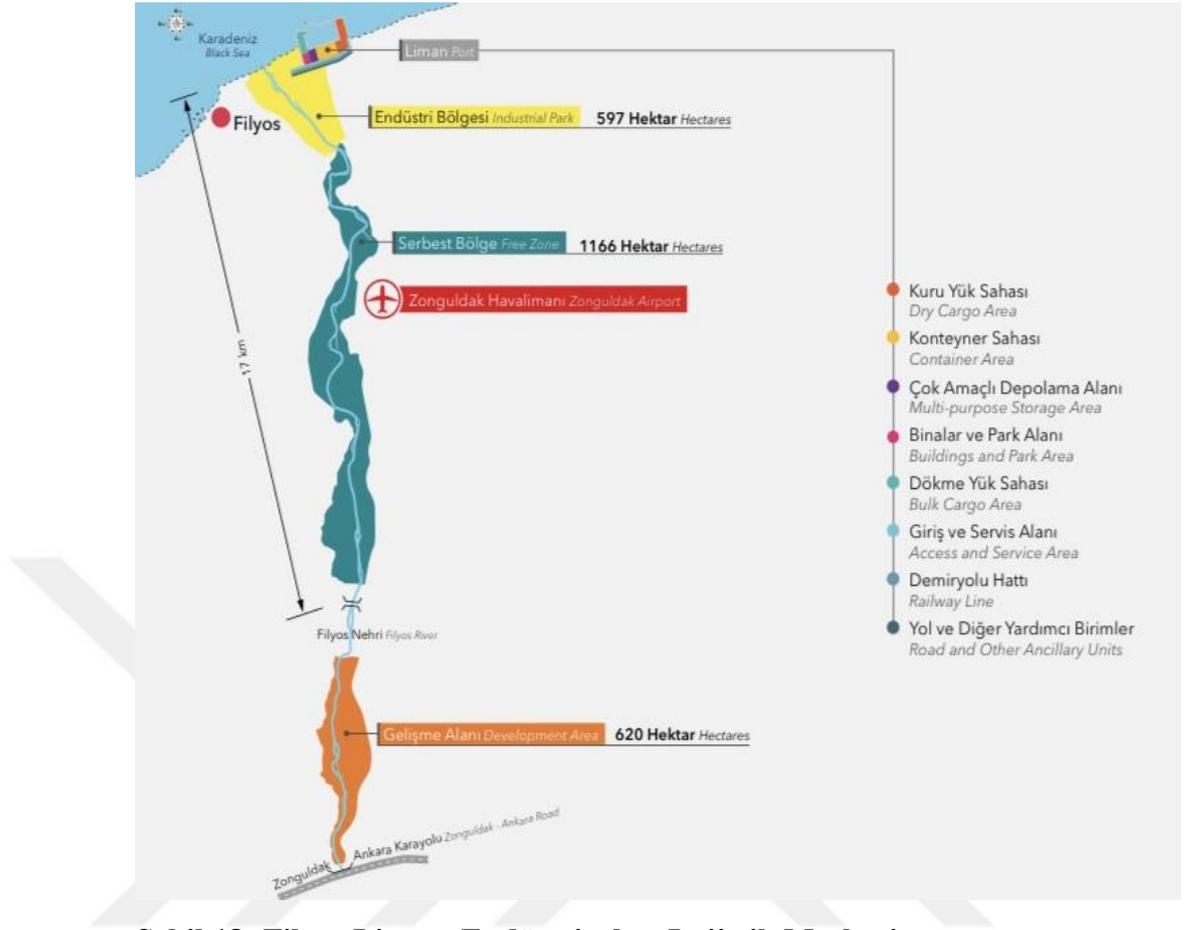
- Kuru Yük Sahası
Dry Cargo Area
- Konteyner Sahası
Container Area
- Çok Amaçlı Depolama Alanı
Multi-purpose Storage Area
- Binalar ve Park Alanı
Buildings and Park Area
- Dökme Yük Sahası
Bulk Cargo Area
- Giriş ve Servis Alanı
Access and Service Area
- Demiryolu Hattı
Railway Line
- Yol ve Diğer Yardımcı Birimler
Road and Other Ancillary Units



Şekil 17: Filyos Limanı Vaziyet Planı

Kaynak: Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı,
(<https://www.bakkakutuphane.org/dokumanflipbook/filyos-vadisi-projesi-tanitim-kitapcigi/390>).

Çok modlu taşımacılığa uygun olarak inşa edilen limanın tam arkasında “597 hektar Filyos Endüstri Bölgesi, 1166 hektar Filyos Serbest Bölgesi, 620 hektar Serbest Bölge Genişleme Alanı” planlanmış olup dünyada örneğine az rastlanır bir endüstriyel ve lojistik merkez olacaktır (Bakınız Şekil 18). Liman, hava, kara, demir ve deniz yollarını birleştiren bir proje olup 25 milyon ton/yıl kapasiteli bir liman, Proje alanının hemen yanından Ankara’dan Zonguldak’a uzanan “Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu” ve ihale süreçleri devam etmekte olan “Adapazarı-Karasu-Ereğli-Bartın Demiryolu Projesi” ile Filyos Limanı’nı Marmara Bölgesi’ne bağlayacak önemli bir projedir. Ayrıca Proje bölgesine 5 dk. mesafede uluslararası uçuşların yapılabildiği “Zonguldak Havalimanı” bulunmakla birlikte proje alanı “İstanbul-Ankara Otoyoluna” 100 km mesafededir (<https://www.bakkakutuphane.org/dokumanflipbook/filyos-vadisi-projesi-tanitim-kitapcigi/390>).



Şekil 18: Filyos Limanı Endüstriyel ve Lojistik Merkezi

Kaynak: Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı,

(<https://www.bakkakutuphane.org/dokumanflipbook/filyos-vadisi-projesi-tanitim-kitapci/390>).

2.9.12.Çandarlı Limanı

Deniz Ticaret Odası yetkili organlarınca yapılan açıklamada: “Kuzey Ege Çandarlı Limanı'nın, devletin planlamasında Çin'in başlattığı Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin demiryolu ayağının denize çıkış noktası olarak yer aldığı yine Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Lojistik Koordinasyon Kurulu'nun gündeminde Kemalpaşa Lojistik Bölgesi'nin bulunduğu belirtilmiştir.” OBOR nezdinde şu an için Çin tarafından satın alınan Yunanistan'ın Pire Limanı'nın tam kapasite olarak kullanıldığı ve yine genişlemesinin pek mümkün olmadığı göz önünde bulundurulduğunda Çandarlı Limanı faaliyete geçtiğinde OBOR nezdinde de önemli bir üs olacağı kuvvetle muhtemeldir.

2.10.Türkiye'nin Önemli Limanları ile Dünya'nın Önemli Limanlarının Mukayesesi

Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde limanlarımızın etkin kullanılması hem ekonomik kalkınmayı hızlandıracak hem de daha önceki belirttiğimiz Kuşak ve Yol Projesi ile Traceca gibi projelerde bir cazibe merkezi olmamızı sağlayacaktır. Tüm bu projeler şüphesiz ki dünya ticaretinin akışkanlaştırılması ve lojistik maliyetlerin düşürülmesi için geliştirilmiştir. Bunun için de ülkemizin bu noktada eksikliklerini veya iyileştirmesi gerekli noktaları tespit etmesi gereklidir. Limanlar özelinde öncelikle Türkiye'deki önemli limanlarımız ile dünyada ki önemli limanların mukayesesini ve denizcilik sektörü hakkında genel bir değerlendirme yapmak durum analizimiz için yerinde olacaktır. Zira Türkiye'nin önünde bir fırsat gibi duran coğrafi kavşak pozisyonunu kullanabilmesi için liman vb. gibi altyapı yatırımlarının yanında deniz filosu yaşı, etkinliği, kapasitesi de önem arz etmektedir. Tüm bu analizler Batı-Doğu rotasında Traceca Projesi, Doğu-Batı rotasında Kuşak ve Yol Projesinin kesişimin de yer alan ülkemizin bunu avantaja çevirebilmesi noktasında nelerin yapılabileceği sorusunun da yanıtı olacaktır. Bu projeler ve coğrafi konumumuz karşısında önümüzde duran en yakın fırsatlardan biri küresel lojistik merkez olabilmektir.

Tablo 10: Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Konteyner Elleçleme İstatistikleri

| LİMAN BAŞKANLIĞI | TOPLAM | | | | | | | | |
|------------------|----------------|----------------|-------------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|--------------------|
| | TOPLAM KABOTAJ | | | TOPLAM TRANSİT | | | TOPLAM ELLEÇLEME | | |
| | ADET | TEU | TON | ADET | TEU | TON | ADET | TEU | TON |
| ALİAĞA | 21.214 | 29.274 | 165.159 | 130 | 256 | 690 | 641.070 | 944.705 | 9.142.423 |
| AMBARLI | 193.805 | 272.180 | 2.649.906 | 489.368 | 737.341 | 9.577.000 | 2.012.380 | 3.169.535 | 32.515.414 |
| ANTALYA | 21.720 | 23.209 | 453.961 | 0 | 0 | 0 | 177.149 | 190.841 | 2.547.647 |
| BANDIRMA | 34.458 | 36.875 | 467.860 | 0 | 0 | 0 | 34.563 | 36.985 | 468.117 |
| BOTAŞ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 81 | 81 | 2.025 |
| GEMLİK | 122.929 | 172.835 | 1.828.883 | 1.316 | 2.264 | 31.366 | 561.633 | 854.698 | 7.871.164 |
| İĞNEADA | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 122 | 194 | 969 |
| İSKENDERUN | 4.390 | 6.945 | 38.795 | 0 | 0 | 0 | 304.279 | 512.300 | 5.683.090 |
| İSTANBUL | 11.570 | 18.164 | 70.576 | 54 | 90 | 1.298 | 35.277 | 55.556 | 393.403 |
| İZMİR | 28.117 | 36.283 | 418.941 | 65 | 114 | 1.340 | 426.172 | 610.908 | 5.915.754 |
| KARABİGA | 1.863 | 2.350 | 21.851 | 0 | 0 | 0 | 1.863 | 2.350 | 21.851 |
| KARASU | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 18 | 18 | 126 |
| KOCAELİ | 67.180 | 94.857 | 772.712 | 84.320 | 119.609 | 1.516.178 | 1.028.352 | 1.597.620 | 17.156.550 |
| MARMARA ADASI | 644 | 644 | 8.581 | 0 | 0 | 0 | 644 | 644 | 8.581 |
| MERSİN | 24.403 | 37.958 | 466.199 | 6.241 | 9.856 | 130.485 | 1.065.232 | 1.662.360 | 18.786.297 |
| SAMSUN | 29.788 | 39.641 | 495.779 | 0 | 0 | 0 | 48.543 | 69.235 | 686.042 |
| TEKİRDAĞ | 121.258 | 157.318 | 2.216.775 | 444.736 | 619.654 | 7.811.230 | 767.569 | 1.084.196 | 12.753.971 |
| TRABZON | 5.876 | 7.128 | 124.896 | 0 | 0 | 0 | 7.816 | 9.372 | 130.003 |
| YALOVA | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19.367 | 41.726 | 145.236 |
| ZONGULDAK | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 675 | 675 | 2.802 |
| TOPLAM | 689.215 | 935.661 | 10.200.874 | 1.026.230 | 1.489.184 | 19.069.587 | 7.132.805 | 10.843.998 | 114.231.465 |

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü-Planlama ve İstatistik Dairesi Başkanlığı
16.01.2019 - 11:55:51

Tablo 11: Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen İlk 20 Liman

| Sıra | Limana Adı | Ülke | Elleçlenen Yük Miktarı (TEU) |
|------|-------------------------|--------------------------|------------------------------|
| 1 | Shanghai | Çin | 37.100.000 |
| 2 | Singapore | Singapur | 30.900.000 |
| 3 | Shenzen | Çin | 24.000.000 |
| 4 | Ningbo-Zhousan | Çin | 21.570.000 |
| 5 | Hong Kong | Çin Özel Yönetim Bölgesi | 19.810.000 |
| 6 | Busan | Güney Kore | 19.430.000 |
| 7 | Guangzhou | Çin | 18.820.000 |
| 8 | Qingdao | Çin | 18.010.000 |
| 9 | Los Angeles- Long Beach | Amerika | 15.630.000 |
| 10 | Dubai | B. A. E | 14.770.000 |
| 11 | Tianjin | Çin | 14.520.000 |
| 12 | Port Kelang | Malezya | 13.170.000 |
| 13 | Rotterdam | Hollanda | 12.390.000 |
| 14 | Kaohsiung | Tayvan | 10.460.000 |
| 15 | Antwerp | Belçika | 10.040.000 |
| 16 | Xiamen | Çin | 9.610.000 |
| 17 | Dalian | Çin | 9.590.000 |
| 18 | Hamburg | Almanya | 8.930.000 |
| 19 | Tanjung Pelepas | Malezya | 8.280.000 |
| 20 | Laem Chabang | Tayland | 7.230.000 |

Kaynak: Deniz Sektörü Raporu, 2018:225. Deniz Ticaret Odası.

Tablo 10 ve 11 incelendiğinde Türkiye’de elleçlenen TEU cinsinden toplam konteyner miktarı, dünyadan verilen örneklerden tek başına Çin’deki Shanghai Limanını ya da Singapur Limanından daha azdır. Yine liman başkanlıkları nezdinde Tablo 10’da verilen Türkiye’de toplam elleçlenen yük miktarı, Tablo 11’de verilen “Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen İlk 20 Liman”ın elleçlediği TEU cinsinden yük ortalaması

olan 16.209.500 TEU/yıl' dan daha azdır. Çin Limanları'nın TEU cinsinden elleçlediği yük ortalaması ise 19.152.500 TEU/Yıl'dır.

Bu büyük farkın en önemli sebeplerinden biri Dünya'daki en büyük konteyner elleçleyen limanların aynı zamanda birer lojistik merkez olmaları ve kombine taşımacılık sistemini verimli şekilde uygulamasıdır. Türkiye'deki limanlar ise konvansiyonel türde projelendirilerek inşa edilmiş olup halen buna uygun şekilde işletilmektedir.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin 8.333 kilometreyi bulan sahil şeridi ile Asya – Avrupa, Asya- Afrika arasında ve uluslararası ulaştırma koridorlarının merkezinde bulunması sebebi ile stratejik ve lojistik açıdan avantajlı görünse de, uzun vadeli ve istikrarlı bir liman politikasının olmaması, mevzuatın güncel ihtiyaca cevap verememesi, finansman ihtiyacı, altyapı ve üst yapı yetersizliği, genellikle limanların uluslararası standartlara uygun olmaması, düzenli bilgi akışını sağlayacak Elektronik Veri Aktarımı (EDI) Sistemi'nin olmaması, esnek bir tarife yapısından uzak olunması, kapıdan kapıya taşımacılık sisteminin yetersizliği, büyüyen gemileri alabilecek rıhtım sayısının ve derinliklerin yetersiz olması sebepleri ile jeostratejik ve lojistik avantajlar kullanılamamaktadır (Zorlu, 2008:41).

Tam bu noktada Türkiye'deki Limanların konteyner gemileri için hizmet verdiği rıhtımların max. Derinlikleri için yapılan çalışma incelendiğinde konteyner gemilerine hizmet verilen toplam rıhtım uzunluğunun %30'u 16 mt'den daha derin olduğu görülmekte, terminal bazında incelendiğinde ise ortalama rıhtım derinlikleri dahilinde söz konusu oran %13'e düşmektedir. Konteyner gemilerine hizmet veren 16 mt'den daha derin rıhtımlar dikkate alındığında, ülkemizin toplam konteyner rıhtımları içindeki oran %13 iken, komşu limanlarda söz konusu oran %22, ilk otuz liman için %23'dür (Oral Vd., 2017:35).

Yukarıdaki verilerin hepsi ülkemizin "Lojistik Merkez" olabilme fırsatı karşısında birer pusula niteliğindedir. Üç tarafı denizlerle çevrili olan ve küresel lojistik koridorları nezdinde önemli bir yere sahip olan ülkemizin öncelikli olarak liman kapasitelerini artırması, diğer liman teknik özelliklerini günümüz gereksinimleri ile revize etmesi gerekmektedir. Tüm bunların dışında denizcilik alt yapısını da incelemek dünya ve çevre

ülkeleri arasında hangi durumda olduğumuzu irdeleyip, bir yol haritası oluşturmak bağlamında büyük önem taşımaktadır.

Tablo 12: Dünya Ülkelerinin Kontrolündeki Konteyner Filosu (1000 GT ve üzeri)

| Sıra (1000 TEU) | ÜLKE | GEMİ SAYISI | 1000 DWT | 1000 TEU |
|----------------------|---------------------------|----------------|-------------|------------|
| 1 | Yunanistan | 487 | 26919 | 2242 |
| 2 | Japonya | 278 | 16827 | 1548 |
| 3 | Cin | 529 | 28397 | 2704 |
| 4 | Almanya | 1190 | 53050 | 4763 |
| 5 | Kore | 196 | 6910 | 565 |
| 6 | Norveç | 62 | 2952 | 415 |
| 7 | A.B.D | 77 | 2993 | 270 |
| 8 | Singapur | 203 | 7674 | 645 |
| 9 | Tayvan | 254 | 12248 | 993 |
| 10 | İtalya | 207 | 15775 | 1382 |
| 11 | Danimarka | 322 | 26180 | 2253 |
| 12 | Hong Kong | 107 | 6744 | 619 |
| 13 | Kanada | 106 | 9780 | 872 |
| 14 | Birlesik Krallık | 127 | 7034 | 620 |
| 15 | Türkiye | 90 | 2135 | 277 |
| 16 | Hindistan | 10 | 226 | 27 |
| 17 | Rusya | 24 | 316 | 124 |
| 18 | Belçika | 26 | 1067 | 89 |
| 19 | Endonezya | 203 | 2497 | 224 |
| 20 | İran | 26 | 1130 | 105 |
| 21 | Suudi Arabistan | 1 | 5 | 9 |
| 22 | Fransa | 135 | 12268 | 1044 |
| 23 | Birleşik Arap Emirlikleri | 61 | 1466 | 126 |
| 24 | Malezya | 22 | 238 | 20 |
| 25 | Hollanda | 87 | 1167 | 280 |
| 26 | Bermuda | - | - | 0 |
| 27 | İsviçre | 3 | 34 | 13 |
| 28 | Viet Nam | 45 | 472 | 44 |
| 29 | Oman | - | - | - |
| 30 | Tayland | 49 | 702 | 58 |
| <i>Toplam</i> | | 4927 | 247208 | 22332 |
| <i>Diğer Ülkeler</i> | | 206 | 5453 | 760 |
| <i>Dünya Toplamı</i> | | 5133 | 252660 | 23091 |
| <i>% Toplam Pay</i> | | 11.9 | 13.8 | - |

Kaynak: Deniz Sektörü Raporu, 2018:25. Deniz Ticaret Odası.

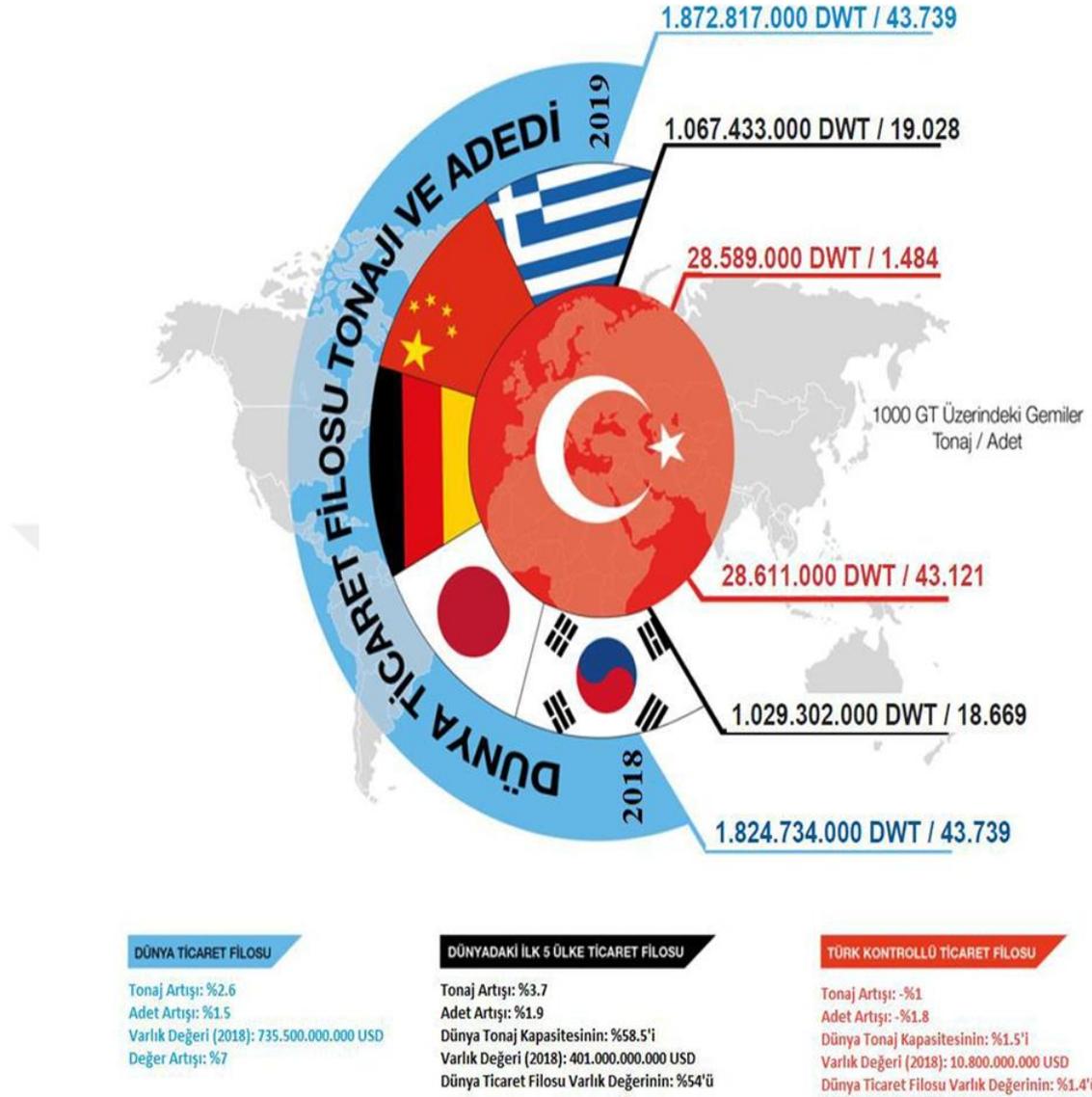
Tablo 13: Faal Durumdaki Türk Sahipli Filonun Yıllık Gelişimi

(1000 GT ve Üzeri)

| Yıl | Dünya Sırası | Ulusal Bayraktaki Filo | | | | Yabancı Bayraktaki Filo | | | | Toplam Filo | | | |
|------|--------------|------------------------|----------|----------|----------|-------------------------|----------|----------|----------|-------------|----------|----------|----------|
| | | Toplam Adet | DWT-1000 | TEU-1000 | Ort. Yaş | Toplam Adet | DWT-1000 | TEU-1000 | Ort. Yaş | Toplam Adet | DWT-1000 | TEU-1000 | Ort. Yaş |
| 2003 | 17 | 437 | 7.338 | 58 | 18,4 | 132 | 1.575 | 20 | 19,3 | 569 | 8.912 | 78 | 18,6 |
| 2004 | 18 | 408 | 6.556 | 56 | 19,0 | 163 | 2.159 | 24 | 20,0 | 571 | 8.715 | 80 | 19,0 |
| 2005 | 20 | 420 | 6.427 | 53 | 18,0 | 237 | 2.725 | 24 | 22,0 | 657 | 9.152 | 77 | 20,0 |
| 2006 | 19 | 432 | 6.844 | 50 | 19,0 | 353 | 3.609 | 24 | 21,0 | 785 | 10.453 | 74 | 20,0 |
| 2007 | 19 | 446 | 6.464 | 50 | 19,0 | 424 | 4.650 | 36 | 21,0 | 870 | 11.115 | 87 | 20,0 |
| 2008 | 17 | 490 | 6.592 | 62 | 19,0 | 513 | 6.591 | 50 | 20,0 | 1003 | 13.183 | 113 | 19,0 |
| 2009 | 16 | 520 | 6.736 | 69 | 18,0 | 636 | 8.592 | 61 | 20,0 | 1156 | 15.328 | 130 | 19,0 |
| 2010 | 15 | 560 | 7.246 | 70 | 17,5 | 665 | 9.954 | 66 | 18,6 | 1.225 | 17.201 | 136 | 18,1 |
| 2011 | 15 | 547 | 7.797 | 72 | 16,8 | 672 | 11.863 | 59 | 17,6 | 1.219 | 19.660 | 131 | 17,2 |
| 2012 | 15 | 523 | 8.479 | 76 | 16,5 | 642 | 14.093 | 60 | 16,2 | 1.165 | 22.572 | 136 | 16,3 |
| 2013 | 13 | 627 | 9.488 | 88 | 17,4 | 842 | 20.838 | 91 | 16,7 | 1.469 | 30.327 | 179 | 17,0 |
| 2014 | 13 | 599 | 8.580 | 91 | 17,7 | 890 | 21.846 | 101 | 17,2 | 1.489 | 30.427 | 192 | 17,4 |
| 2015 | 13 | 564 | 8.297 | 96 | 18,0 | 834 | 19.209 | 108 | 18,5 | 1.398 | 27.507 | 204 | 18,3 |
| 2016 | 14 | 551 | 8.272 | 110 | 19,0 | 984 | 20.879 | 139 | 17,6 | 1.535 | 29.151 | 249 | 18,1 |
| 2017 | 15 | 525 | 7.800 | 108 | 20,1 | 1022 | 21.465 | 151 | 18,2 | 1.547 | 29.265 | 259 | 18,8 |
| 2018 | 15 | 483 | 7.288 | 115 | 20,5 | 1028 | 21.323 | 162 | 18,5 | 1.511 | 28.611 | 277 | 19,2 |

Kaynak: Deniz Sektörü Raporu, Deniz Ticaret Odası.

Yukarıdaki Tablo 12 ve 13 incelendiğinde Türk Sahipli Konteyner Filomuzun Dünya sıralamasında 15. Olduğu, yakın çevremizdeki Yunanistan'ın 1., İtalya'nın ise 10. Sırada olduğu görünmektedir. Yine bu verileri çalışma kapsamında incelediğimizde, Türkiye'nin Küresel Lojistik Merkez olma fırsatının önünde bir engel gibi durmaktadır. Zira hem Yunanistan'ın hem de İtalya'nın kendi ticaret hacimlerini karşılayacak filololara sahip olmasının dışında Dünya'da söz sahibi bir deniz ticaret filosuna sahip oldukları gerçeği açıktır. Bu durumu Dünya Ticaret Filosu özelinde incelemek durumu daha iyi analiz etmemizi sağlayacaktır:



Şekil 19: Dünya Ticaret Filosu İstatistikleri (DWT Bazında)

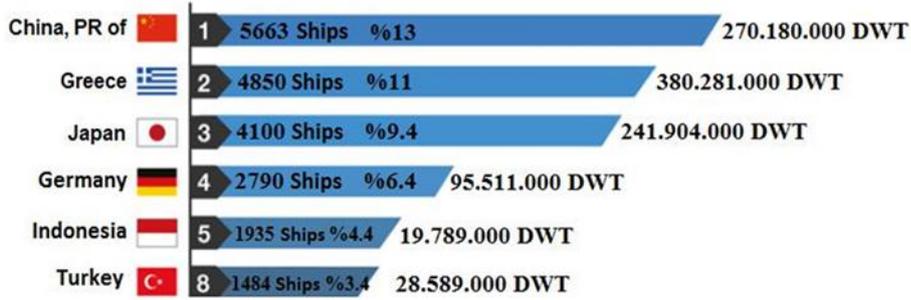
Kaynak: Türkiye Armatörler Birliği, Deniz Taşımacılığı Gözden Geçirme Raporu, 2019.

Yukarıdaki Şekil 19 dahilinde Dünya Geneline bakıldığında Türkiye'nin Dünya Ticaret Filosu Varlık Değerinin %1,4'ne sahip olduğu olduğu görünürken, Varlık değeri açısından Dünya'daki ilk beş ülke olan Yunanistan, Çin, Almanya, Japonya ve Kore'nin Dünya Ticaret Filosu Varlık Değerinin %54'ne sahip olduğu görünmektedir. Bu manada Türkiye'de öncelikli olarak tersaneciliğin sonrasında denizcilik faaliyetlerinin desteklenmesi gerekmektedir. Bu genel bakış açısının dışında Türk Filosu sayısı ve yaşını da inceleyecek olursak:

Dünyanın İlk 5 Büyük Filosu-DWT



Dünyanın İlk 5 Büyük Filosu-ADET



Şekil 20: Dünya ve Türk Kontrollü Ticaret Filosu 2018 Profili (30 Ülke Arasında)

Kaynak: Türkiye Armatörler Birliği, Deniz Taşımacılığı Gözden Geçirme Raporu, 2019.

Yukarıdaki Şekil 20 incelendiğinde adet bazında Dünya’da en fazla gemiye sahip ülke Yunanistan iken, Çin ikinci, Türkiye on beşincidir. Taşıma kapasitesi açısından ise Çin birinci, Yunanistan ikinci, Türkiye sekizincidir. Dolayısı ile lojistik açıdan Dünya’daki talebe cevap verme noktasında Türkiye ortalamanın üzerinde bir pozisyona sahip iken yakın çevresi ile birlikte incelendiğinde görece dezavantajlıdır. Şekil 20’de sunulan veriler konteyner, dökme yük, Ro-Ro vb. gibi ayrımların dışında toplam adet ve toplam DWT bazında değerlendirilmiştir. Bunu bir gösterge olarak alırsak ve gerek TRACECA gerekse de OBOR nezdinde bir merkez olmak isteniyorsa filo bazında gemi sayısını artırılması gerekmektedir. Zira Filyos Limanı, Yunanistan’ın Pire Limanına alternatif olarak görülen Çandarlı Limanları ve Limanlarımızdaki kapasite artışları bittiğinde kendi ticaretimiz nezdinde de bir kapasite artışı olacağı aşikardır.



Şekil 21: Filo Yaşları

Kaynak: Türkiye Armatörler Birliği

genç olduğu görünmektedir. Bu da piyasada Avrupa Filolarının Türkiye Filolarına göre daha üstün olduğu sonucunu doğurmaktadır.

Japonya 10 yaşına gelen gemiyi maliyetleri pahalı olacağı nedeniyle elden çıkarmayı tercih ettiği düşünüldüğünde Türkiye'nin Ticari Filosunun oldukça yaşlı olduğu söylenebilir. Bu da demiryoluna göre 3 kat, karayoluna göre 7 kat, havayoluna göre ise 21 kat daha ucuz olan deniz taşımacılığında ölçek ekonomisine ulaşmayı zorlaştırmaktadır (Onur S., 2019. lojiport.com:utikad). Zira yaşlı filo bakım, onarım maliyetleri, arıza vb. gibi durumlardan kaynaklanan gecikme maliyetleri sebebi ile dezavantajlı durumlar yaratmaktadır. Avrupa ölçeğinde Belçika, İsviçre, Yunanistan, Fransa, Almanya'nın filo yaşları incelendiğinde Türkiye'nin filo yaşına göre oldukça

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK MERKEZLER

3.1.Lojistik Kavramı ve Tarihçesi

Lojistik (Logistic) Latince kökenli Logic (mantık) ve statics (istatistik) kelimelerinin birleşiminden meydana gelmiştir. Sözlük anlamı “mantıklı istatistik” tir. Literatürde, lojistik tanımı, sözlükler bazında incelendiğinde; 1974 basımı TDK Sözlüğünde lojistik; “savaşta ya da askerî bir yürüyüşte yol, haberleşme, sağlık, ikmal gibi hizmetleri sağlayan strateji bölümü; lojistik (mantık)” olarak tanımlanmıştır. TDK yeni Türkçe sözlüğünde ise, lojistik kavramı “geri hizmet” olarak ifade edilmiştir. Oxford Üniversitesi, “Oxford Advanced Learner’s Dictionary of Current English” sözlüğünde lojistik, “logic” kelimesinden türemiş bir kelime olarak ifade edilirken, anlamı; “ikmal, dağıtım, personel ve malzemenin yer değiştirmesi” olarak belirtilmiştir. “Webster Sözlüğünde” ise lojistik için iki tanım bulunmaktadır. Birincisi, “Askerî bilimin satın alma, tedarik, bakım ve askerî malzeme, tesis ve personel ulaştırması ile ilgili dalıdır, diğeri ise “bir operasyonun detaylarının ele alınmasıdır.” şeklindedir. “Ana Britannica”da ise lojistik için yapılan tanım sözlüklerdeki tanımlardan biraz daha farklıdır. “İş dünyasında, malzemelerin ve bazen insanların organize hareketleri” olarak tanımlanmıştır. “Cambridge Sözlüğünde” ise lojistik, “Bir organizasyonun başarılı ve etkili olabilmesi için karmaşık bir eylemin dikkatli organizasyonu” olarak ifade edilmiştir (Çekerol,2013:4).

Lojistik kavramının, tarihsel akış içinde, askeri faaliyetlerden doğan bir kavram olduğu söylenebilir. Zira “Binbaşı Chauncey B. Baker”in “Ordunun tedarik ve hareketine ait savaş sanat dalı, lojistik olarak bilinir.” cümlesinin yer aldığı kitabında ilk kez lojistik dağıtım kavramı zikredilmiştir. II. Dünya Savaşı boyunca, ordular malzemelerin sevkiyatlarını tam zamanında sağlamak amacıyla lojistiğin yeni biçimlerini kullanmaya başlamışlardır (Çekerol,2013:5).

“NATO (North Atlantic Treaty Organization; Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü)” lojistik kavramını askeri faaliyetlerden hareketle tanımlamıştır. NATO’nun tanımlamasına göre lojistik, “Askeri malzemelerin tasarımını, tedarik edilmesini,

depolanmasını, taşınmasını, dağıtımını, tahliyesini, tesislerin inşa edilmesini, bakımı ve sağlık hizmetleri desteği konularını kapsamaktadır”. Örgüt, lojistik prensip ve politikalarını standartlaştırarak onaylamıştır. NATO bu prensip ve politikaları, NATO’ya üye ülkeler ile olası müşterek operasyonlarda kesintisiz olarak lojistik kodlama çerçevesinde iş birliği içinde kullanabilmektedir (Çekerol,2013:5).

Günümüzde ise lojistiğin kabul gören en geçerli tanımı CSCMP, (Counsel of supply chain management professionals) tarafından yapılmıştır. Bu tanıma göre lojistik; müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, servis hizmetinin ve bilgi akışının, başlangıç noktasından (kaynağından) tüketildiği son noktaya (nihai tüketiciye) kadar olan tedarik zinciri içindeki her iki yöne doğru olan hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulmasıdır (M.E.B,2011:4/5)

3.2.Uluslararası Lojistik Kavramı

Uluslararası lojistik ile yerel lojistik taşıma, maliyet, zaman vb. gibi temel unsurlara dayansa da ülke sınırları içindeki lojistik ile uluslararası lojistik arasındaki temel fark ulaştırma, taşıma türleri ile ve uygulanan yasal prosedürlere dayanmaktadır. Uluslararası lojistik genellikle bir gümrük rejimine tabidir. Ayrıca farklı taşıma türlerini kullanabilmekte, deniz aşırı ve bazen kıtalar arası boyutta gerçekleşmektedir. Yine uluslararası lojistikte taşınan yük miktarları ile yol uzunlukları yerel lojistiğe göre oldukça fazladır (Long, 2016:23)

Yerel lojistikte genellikle ağırlıklı olarak karayolu olmak üzere demiryolu kullanılırken, uluslararası taşımacılıkta kara yolu ve demir yolunun dışında denizyolu ve havayolu da kullanılmaktadır. Yine uluslararası lojistikte birden fazla taşıma türü senkronize olarak beraber kullanılmaktadır ki bu tip sistemler karma (intermodal) taşıma sistemleri olarak adlandırılmaktadır (Şahin, 2013:6)

3.3.Lojistikte Temel Taşımacılık İlkeleri

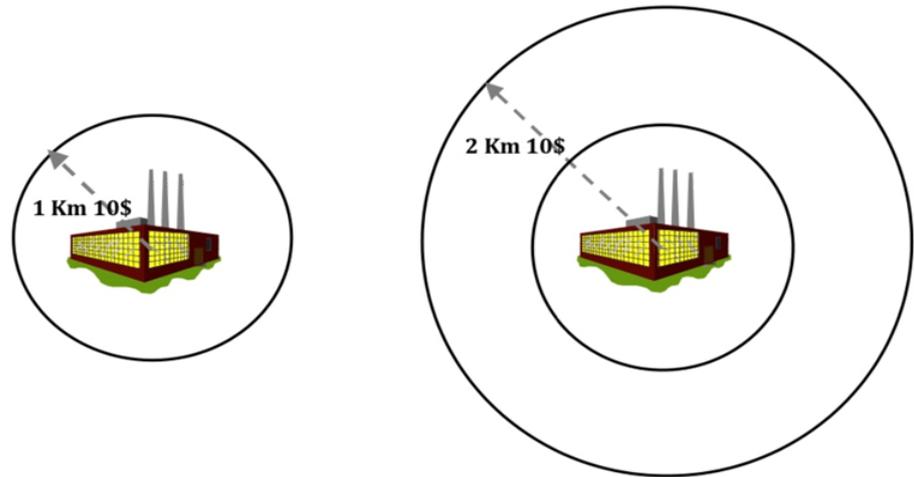
Lojistiğin bir unsuru olan taşımacılık sabit ve değişken maliyetlerden oluşmaktadır. Yakıt, yağ vb. maliyetler değişken olup taşıma mesafesi ve miktarı ile alakalı olarak artar. Amortisman, taşıt vergisi gibi maliyetler ise sabittir ve taşıma mesafesi ve miktarı arttıkça toplam maliyet içindeki yüzdeleri düşer (Long, 2016:122). Tam bu noktada iki temel taşımacılık ilkesini ifade etmek gerekirse:

Ölçek Ekonomisi: Yüklemenin büyüklüğü arttıkça birim başına düşen maliyetin azalacağını ifade eder.

Mesafe Ekonomisi: Taşıma mesafesi arttıkça, birim yük mesafe başına düşen maliyetin azalacağını ifade eder.

Lardner Kuralı: Eğer taşıma maliyetleri yarıya inerse, ürünlerin sunulabileceği Pazar alanının 4 kat, dairenin çapının (ulaştırma mesafesinin)'de 2 kat artacağını belirtir.

Aşağıdaki şekilden hareketle, ürünün teslimat maliyeti 10\$ olarak kabul edilir ve pazarı üretim tesisinden bir km uzağa ulaşabilen bir daire olarak kabul edilirse; Pazar alanı $A = \pi r^2$ olarak hesaplanabilecektir. Dolayısı ile eğer nakliye giderleri yarıya düşürülürse, 10\$'a 2 kat daha fazla mesafeye ulaşılacağı açıktır (Long, 2016:97):



Şekil 22: Lardner Kuralı

3.4.Lojistik Merkez Kavramı

Lojistik Merkez kavramı için Avrupa Lojistik Merkezleri Birliği tanımı; “Gerek ulusal gerekse de uluslararası geçiş için farklı türlerdeki firmalar/operatörler tarafından yapılan taşımacılık, lojistik ve malların dağıtımı ile ilgili operasyonların bulunduğu alanlardır (Logistic Centres Directions For Use ,2004:3).” Şeklinde olsa da dünyada ortak kabul gören bir tanımlama bulunmamaktadır. Dünyada çeşitli özelliklere göre sınıflandırmalara gidilmiş olup bu çalışma özelinde ülkemizi de ilgilendiren “Uluslararası/Bölgesel Lojistik Merkez” kavramı için geniş bir tanımlama, bu bölümün tüm verileri dikkate alınarak “7.7.1.Dünyadan Lojistik Merkez Örnekleri” bölümünün son kısmında yapılmıştır. Dünya’da Lojistik merkezler için (Meidute, 2005:3);

- İngiltere’de; “Lojistik Köy” (Freight Village),
- Amerika’da; “Lojistik Köy” (Freight Village),
- Fransa’da; “Multimodal Platform” (Plat Forme Multimodales),
- Almanya’da;” Lojistik Köy” (Güterverkehrszentrum),
- İtalya’da; “Interporto” (Lojistik Köy),
- Güney Kore’de; Çok Modlu Endüstriyel Park (Multimodal Industrial Park),
- Danimarka’da; “Taşımacılık Merkezi” (Transport Centre) gibi kavramlar kullanılmaktadır.

Avrupa’da 1960’lı yılların sonlarından itibaren, lojistik köy kavramının kullanıldığı bilinmektedir. Verona/İtalya’daki “Freight Village Quadrante Europa”nın yaklaşık 30 yıldır faaliyette olduğu göz önüne alınırsa AB Kavramı oluşmadan, lojistik köyü kavramının var olduğu teyit edilebilmektedir (Elgün, 2011:207).

Ayrıca dünya genelinde konteyner taşımacılığının yaygınlaşması ile deniz taşımacılığına olan talep artmış ve bir ihtiyaç olarak deniz limanlarının arkasına lojistik tesis yapılanmaları yapılmıştır. Bu manada konteynerizasyon ile lojistik merkezlerin ortaya çıkışı aynı zaman dilimine denk gelmektedir (Roso vd., 2009:340).

Lojistik Merkezler dünyada artan ticaret hacmi ile değişim göstermiş, ilk başlarda basit depoculuk ve taşıma anlayışından, birçok ulaştırma tiplerinin kesişimi noktasında elleçleme, fonksiyonel depoculuk ve farklı ulaştırma tiplerini buluşturur nitelikte organize merkezlere dönüşmüştür.

3.5.Lojistik Merkezler İçin Taşıma Türlerinin Önemi

Lojistiğin önemli unsurlarından birisi olan taşıma türleri lojistik merkezler içinde büyük önem arz etmektedir. Taşıma türleri genel olarak şu şekilde sıralanabilir:

- “Karayolu Taşımacılığı”
- “Demiryolu Taşımacılığı”
- “Denizyolu Taşımacılığı”
- “Havayolu Taşımacılığı”
- “Boru hattı Taşımacılığı”
- “Birleşik (Kombine) Taşımacılık”
- “İç Su Yolu (Nehir) Taşımacılığı”

Yukarıdaki taşıma türlerinden karayolu, demiryolu ve denizyoluna daha önceki bölümlerde değinildiğinden bu bölümde lojistik merkezlerde sıklıkla kullanılan ve genellikle diğer taşıma türlerini de kapsayan birleşik taşımacılık türünün üzerinde durulacaktır.

Lojistikte, taşıma türü, taşımada kullanılacak taşıma yolları ile ilgili olduğundan birleşik taşıma için üç temel taşıma tipi belirlenmiştir. Bunlar:

- **Çok (Modlu) Araçla Taşıma (Multi-modal Transportation):** Araç (Mod) değişimlerinde sadece yüklerin elleçlendiği, sevkiyatın taşıma türleri için ayrı ayrı koordine edildiği taşıma tipidir (Long, 2016:121). Taşıma birden fazla türde araç kullanılarak tamamlanmaktadır. Herhangi bir yükün karayolu vasıtası ile limana ulaştırılması ve oradan gemiye yüklenmesi sureti ile taşınması bu taşıma tipine örnek olarak verilebilir. Yük indiği limandan sonra herhangi bir araca yüklenerek yoluna devam edebilir (Sipahioğlu, 2013:29).
- **Modlar Arası Taşıma (Inter-modal Transportation):** Araç (Mod) değişimlerinde yüklerin elleçlenmediği, yüklerin içine konulduğu araç veya kapların elleçlendiği, iki ya da daha fazla taşımacılık şekli kullanılan taşımacılık sistemidir. (Long, 2016:122)

- **Kombine Taşımacılık:** UNECE tanımına göre taşımanın başlangıç noktası ile bitiş noktasında karayolunun mümkün olduğunca az kullanıldığı arada kat edilen daha uzun rotanın demiryolu, nehir yolu, deniz yolu veya kanal ile yapıldığı taşımacılık sistemidir.

Kombine taşımacılık olarak isimlendirilen bu tip taşıma ilk iki tip taşımanın karması şeklinde uygulanır ve en az iki farklı taşıma tipinin birlikte ve koordineli olarak kullanılmasıdır (Long, 2016:122). Yine bu tip taşımada genellikle yük bir karayolu vasıtasına (Kamyon vb.) yüklenir, karayolu vasıtası da gemi veya tren gibi bir başka taşıma aracına yüklenerek seyahate devam eder. Dolayısı ile yükün birkaç noktada indi bindi yapması önlenerek gemi veya tren taşımasının maliyet avantajından faydalanılır. Ayrıca yollarda trafiğin azalması yolu ile hem yol bakım onarım maliyetleri düşürülmüş olur hem de karbon emisyonu azaltılarak çevresel avantaj sağlanır. Yine gümrüklerde karayolu vasıtalarından kaynaklanacak yoğunluklar ve olası trafik kazaları önlenmiş olur. Bahsedilen yararlar dahilinde günümüzde birleşik (kombine) taşımacılık yaygınlaşmaya başlamıştır (Sipahioğlu, 2013:29).

Kombine taşımacılıkta en çok görülen kombinasyonlar ise şu şekildedir (Long, 2016:122):

- **Karayolu-Demiryolu Taşımacılığı (Piggybacking):** Aynı teslimat kapsamında karayolu ve demiryolu taşımacılık modlarının müştereken kullanılmasıdır. RO-LA (Rollende Landstrasse) olarak adlandırılmaktadır.
- **Karayolu-Denizyolu Taşımacılığı (Fishybacking):** Aynı teslimat kapsamında karayolu ve denizyolu taşımacılık modlarının müştereken kullanılmasıdır. RO-RO (Roll On-Roll Off) olarak adlandırılmaktadır.
- **Karayolu-Havayolu Taşımacılığı (Birdybacking):** Aynı teslimat kapsamında karayolu ve havayolu taşımacılık modlarının müştereken kullanılmasıdır.

Lojistik merkezler açısından ise tam bu noktada, yukarıda verilen ulaştırma tiplerini buluşturan merkezlerdir. Başka bir deyişle multi-modal ya da inter-modal taşımanın yapılmadığı lojistik kümelenmeler lojistik merkez olarak değerlendirilemezler.

Dolayısı ile hemen hemen tüm lojistik merkezlerde inter-modal ve multi-modal terminaller bulunmaktadır ve buna göre dizayn edilmektedirler.

Tüm taşıma modlarının değişken özellikleri vardır. Dolayısı ile en uygun taşıma modu seçilirken maliyet ve zaman göz önünde bulundurularak mümkün olması halinde birden fazla modun kullanılabileceği bir kombinasyonu seçilmelidir. Taşıma moduna göre maliyet yapısı Sanders tarafından aşağıdaki gibi özetlenmiş ve tablolaştırılmıştır:

Tablo 14: Taşıma Modları Maliyetleri

| Taşıma Modu | Sabit Maliyet | Değişken Maliyet |
|-------------|--|--|
| Demiryolu | Yüksek; örn. ekipman, terminaller. | Düşük; örn. yüksek tonajlar taşınabilir. |
| Karayolu | Düşük | Orta; örn. yakıt, bakım, işçi |
| Denizyolu | Demiryolu ve havayoluna göre düşük. orta | Düşük; örn. yüksek tonajlar taşınabilir. |
| Havayolu | Yüksek; örn. uçak, elleçleme, kargo | Yüksek: örn. yakıt, bakım, işçi |

Kaynak: Sanders, (2011). Supply Chain Management: A Global Perspective, John Wiley & Sons. Akt: Taşkın A.

Bu bölüm kapsamında incelenen taşıma modları, taşıma tipleri, taşıma maliyetleri ve birbirleri ile etkileşimlerini daha iyi inceleyebilmek açısından “Lojistik Derneği (LODER) ile Mersin Ticaret ve Sanayi Odası”nın 2011 yılında ortaklaşa düzenlediği “1. Ulusal Lojistik Proje Yarışması”nda Kurumsal Başarı Ödülü’nü alan “Ekol Lojistik Intermodal Taşıma Projesi”nin detaylarına bakmak yerinde olacaktır (<https://www.ekol.com/tr/ekolden-cevreci-cozum-intermodal-tasimacilik/>).

3.5.1.Ekol Lojistik Kombine Taşımacılık Projesi

“Türkiye ile Batı Avrupa” ülkeleri rotasında çalışan bir araç her seferinde 7.000 km civarında bir yol kat etmektedir. Bu yolculuk esnasında, sınır kapılarında yaşanan sıkışıklık, transit geçiş belgelerinden doğan sorunlar ile hava muhalefetleri ve geçiş kotaları gibi problemler sonucunda oluşan düşük hizmet kalitesi ile kaynakların etkin kullanılamaması lojistik hizmetleri olumsuz etkilemektedir. Bu gibi olumsuzlukların dışında oluşan karbondioksit emisyonları ile çevreye verilen zarar konusunda duyarlı olan müşterilerinin talebine de cevap vermek maksadı ile Ekol Lojistik karayoluna alternatif çözüm arayışlarına kendilerinin taşıma türü olarak blok tren uygulaması diye adlandırdığı ama uygulamaya bakıldığında genel anlamda kombine taşımacılık ile çözüm bulmuştur (<https://www.ekol.com/tr/ekolden-cevreci-cozum-intermodal-tasimacilik/>).

Ekol Lojistik, kombine taşımacılık uygulamasıyla Türk mallarını çekicisiz olarak yarı-römorklarla İstanbul, İzmir ve Mersin limanlarından RO-RO gemilerine yüklemek suret ile 3 gün içerisinde İtalya'nın Trieste Limanı'na göndermekte Trieste'den sonra, limandan trenlere yüklenen yarı-römorklar ile bir günden kısa sürede Almanya Worms Terminali'ne ulaşmaktadır. Trenden indirilen yarı-römorklar (RO-LA) Ekol'ün Alman plakalı çekicilerine takılarak bu noktadan sonra “Almanya, Benelüks ülkeleri, Fransa, İngiltere, İsviçre, Danimarka, İrlanda ve İspanya”ya taşınmaktadır. Bu da bu ülkeler için ortalama 7.000 km olan yolculuğun karayolu bölümünün ortalama 2.000 km'ye düşürmektedir ki bu da her seferde araç başına 1600 litre yakıt tasarrufu anlamına gelmektedir (Anonim,2011: <https://www.ekol.com/tr/ekolden-cevreci-cozum-intermodal-tasimacilik/>).

Mersin ve civarından Almanya'ya yapılan bir taşımada, 7.000 km'lik bir karayolu söz konusu iken, Ekol Heppenheim deposuna yapılan kombine taşımacılıkta karayolu 100 km'ye kadar düşebilmektedir. Kara yolu yerine kombine taşımacılık tercih edildiğinde maliyet kalemlerinin karşılaştırması Tablo 15 ve Tablo 16'da gösterilmektedir (Büyüközkan: 2013:165-166):

Tablo 15: Karayolu Taşımacılığı ile Oluşan Maliyet Unsurları

| Maliyet Kalemi | Hesaplama Kalemi |
|--|-------------------------|
| Ülke Geçişleri Belge Bedeli-(Orta Avrupa – Kara) | 1 Pozisyon |
| Amortisman ve Değişken Giderler (Gidiş-Dönüş) | 7000 Km |
| Maut Gideri | 1 Pozisyon |
| Yakıt (Motorin) | 7000 Km |
| Tünel / Köprü Gideri | 1 Pozisyon |

Tablo 16: Kombine Taşımacılık ile Oluşan Maliyet Unsurları

| Maliyet Kalemi | Hesaplama Kalemi |
|--|-------------------------|
| Ülke Geçişleri Belge Bedeli-(Orta Avrupa – Kara) | Yok |
| Amortisman ve Değişken Giderler (Gidiş-Dönüş) | 100 Km |
| Maut Gideri | 1 Pozisyon |
| Yakıt (Motorin) | 100 Km |
| Tünel / Köprü Gideri | Yok |
| Roro Gideri | 1 Pozisyon |
| Tren Gideri | 1 Pozisyon |

Karayolunda oluşabilecek trafik, gümrük geçişlerinden etkilenilmemesi sebebi ile zaman, yakıt tüketiminin ve çekicilere bağlı amortisman giderleri ve ilk yatırım maliyetlerinin düşmesi sebebi ile maliyet tasarrufu sağladığından kombine taşımacılık uygulaması karayoluna göre tartışmasız daha üstündür. Kombine taşımacılık kullanılınsaydı Mersin'den Heppenheim'a yaklaşık 3.500 Km kat edilecek, malın tesliminden sonra yük bulunmazsa 3.500 Km yol boş olarak dönülecekti. Yine taşınacak toplam yükün 2.000 ton ve bir çekicinin yasal sınırlamalar dahilinde 20 ton taşıdığını var sayarsak, 100 çekiciye ihtiyaç duyulacakken Ekol Lojistik örneğinde Almanya'da trenden inen treylerler çekiciler vasıtası ile 100 Km'de olan depoya taşınacağından ve her bir çekicinin dolu iken saatte 60 Km, boş iken 80 Km yol alacağından hareketle günde 4 sefer yapabilecektir. Doğru bir rotalamayla çekici yatırımı dörtte birine düşecektir. Yine müşterilere teslimat süreleri daha güvenilir verilebilecek, gecikme sorunları minimize edilecektir. Ayrıca bu operasyonların uluslararası boyutta olması lojistik olarak karşılıklı bağımlılığı artıracak hız ve maliyet tasarrufu sayesinde dünya ticaretine katkı sunacaktır. Daha önceki bölümlerde bahsedilen ulaştırma koridorlarındaki gelişmeler, taşımacılık türlerindeki gelişmeler, ulaştırma alanında yatırımların teşvik edilmesi de şüphesiz dünya ticaretinde tüm risklerin minimize edildiği sorunsuz bir sonuca ulaşmak içindir.

3.6.Lojistik Merkezlerin Özellikleri

Şehir içi dağıtım faaliyetlerine hizmet vermek maksadı ile kurulmuş tesisler ile taşıma, depolama ve lojistik faaliyetlerin organize bir alanda toplanmasını sağlamak amacı ile kurulmuş lojistik merkezlerde sahip olunan özellikler birbirinden farklılık gösterebilmektedir. Lojistik merkezler intermodalite fonksiyonu taşıırken, sadece karayolu taşımacılığı yapılan merkezlerde intermodalite fonksiyonu yer almamaktadır (Erdal M. ve Ünal A., 2014:22). Buradan hareketle Lojistik Merkezlerin yaygın olarak kabul edilen temel özellikleri bir tablo halinde incelemek gerekirse (Kondratowicz Vd., 2003:64):

Tablo 17: Lojistik Merkezlerin Temel Özellikleri

| Özellik | Açıklama |
|--------------------------------|---|
| Multimodalite | En az iki taşıma moduna erişim (Sıklıkla Karayolu ve Demiryolu) |
| Çok İşlevlilik | Geniş Kapsamlı Hizmetlerin Bulunması |
| Çok Kullanıcılık | Çok sayıda müşteriye hizmet verme |
| Entegre Platform Fonksiyonları | Farklı iş birimleri için iyi iş birliği koşulları; taşımacılık ve lojistik işletmeleri için entegrasyon platformları oluşturma. |
| Bilgi Teknolojisi Çözümleri | Gelişmiş bilgi ve iletişim teknolojileri alt yapısı |
| Değer Ekleme | Bölgesel kalkınma açısından makro ekonomik fayda, tedarik zinciri üyeleri açısından mikro ekonomik fayda yaratma |

Ancak Lojistik merkezlerdeki temel amaç, ölçek ekonomisini yakalamak için lojistik sistem yapılarının etkinliğini sağlamaktır. Bu amaçla, lojistik zinciri, taşıt kullanımı, depo kullanımı, iş gücü gibi unsurları optimize etmek için daha kapsamlı özellikleri göz önüne almak gerekir.

Lojistik merkezlerin kapsamlı temel özellikleri şu şekilde sıralanabilir (Çekerol,2013:173):

- Coğrafi konum
- Demiryolu, denizyolu, karayolu, iç su yolu ve boru hattı bağlantıları
- Kombine taşımacılık altyapısı, intermodal/multimodal terminaller
- İhracat, ithalat, transit ve gümrük rejimlerinde ticaret odaklılık
- Bölge ülkelerine yakınlık
- Üretim merkezlerine yakınlık

- Tüketim merkezlerine yakınlık
- İş süreçlerinde standartlaşma
- Yasal çerçevede basitlik
- Gelişmiş bilgi ve iletişim teknolojileri altyapısı
- Lojistik üs saha genişliği (ofisler, konteyner alanları, araç parkları, depolar, vb.)
- Liman altyapısı; teknik donanımlar, vinçler, forkliftler vb.
- Rıhtım uzunluğu (denizyolu), pist uzunluğu (havayolu)
- Ro-Ro ve yolcu terminalleri
- Transit taşımacılık için elverişlilik
- Lojistik işletmeleri için ofisler
- Gümrük yönetsel birimleri
- Dağıtım merkezleri
- Ambalaj, paketleme, elleçleme hizmetleri
- Sigortacılık hizmetleri
- Bankacılık ve finansman kuruluşları
- Kapalı ve soğutmalı depolar, silolar
- Tehlikeli madde depolama merkezleri
- Tersaneler, bakım ve onarım hizmetleri
- Havayolu kargo taşımacılığında hizmet veren pistlerin sayı ve uzunlukları
- Lojistik eğitim kurumlarının varlığı ve meslekî eğitime elverişli mekânlar

3.7.Lojistik Merkezlerin Sınıflandırılması

Lojistik merkezlerin sınıflandırılması uluslararası çalışmalarda farklı kriterler göz önünde bulundurularak yapılmaktadır. Bunlar fonksiyonel, hiyerarşik, taşıma modu gibi kriterler olarak karşımıza çıkmakta ise de Dünyadan ve Türkiye’den lojistik merkez örneklerini inceleyerek lojistik merkezlerin sınıflandırmasına ulaşmak daha uygun olacaktır. Zira fiili olarak faaliyette bulunan örneklerden hareket etmek resmin bütününi görmek açısından önem arz etmektedir.

7.7.1.Dünyadan Lojistik Merkez Örnekleri

Amerika, Avrupa, Asya kıtasındaki lojistik merkezler, alan büyüklükleri, sunulan hizmetler, ulaştırma modları, yönetim türleri açısından farklılık göstermektedir. Dünya’da lojistik faaliyetlerin kümelendiği belirli bölgeler coğrafi olarak lojistik merkez olarak ele alınır. Örnek olarak Rotterdam (Hollanda)- Antwerp (Belçika) – Duisburg (Almanya) ‘dan oluşan bölge coğrafi açıdan tabii bir lojistik merkez olarak kabul edilmektedir. Bu tabii lojistik merkez çoğu kez “Hollanda Lojistik Koridoru” olarakta ele alınmaktadır. Bu koridor iki büyük liman kompleksi, Alman demiryolu terminali, endüstri kümelenmelerini ihtiva etmektedir. Buradan hareketle lojistik merkezleri; yönetilen lojistik merkezler ve lojistik faaliyetlerin kümelendiği yönetilmeyen tesisler şeklinde sınıflandırmak mümkündür (Erdal ve Ünal, 2014:77):

1.Yönetilen Lojistik Merkezler: Kamu otoriteleri, yerel yönetimler, özel sektör veya bunlardan bazılarının ortak girişimi ile geliştirilen ve yönetilen lojistik merkezlerdir.

2.Lojistik Faaliyetlerin Kümelendiği Yönetilmeyen Tesisler: Çoğu zaman bu tür tesisler, yönetilen merkezlerin lojistik alt yapı avantajını kullanarak, bu merkezlerin çevresinde faaliyet göstermektedir.

Dünyadaki lojistik merkezleri tablolar halinde incelemek, sınıflandırma yapabilmek açısından daha uygun olacağından, Dünyadan (ABD-Avrupa-Asya) örnekler aşağıda tablolar halinde incelenecektir.

Tablo 18: ABD Lojistik Merkez Örnekleri

| | | | | | |
|-----------------------------------|---|---|--|--|---|
| Tesis Adı | Center Point Intermodal Center Chicago | Alliance Texas Fort Worth Texas | Skyline Business Park Texas | RaritanCenter New Jersey | Pureland Industrial Complex New Jersey |
| Lojistik Değerlendirme | Lojistik Merkez | Lojistik Merkez | Yük Terminali, Endüstriyel Park | Lojistik Merkez | Lojistik Merkez |
| Arazi Büyüküğü | 890 Ha | 3.885 Ha | 1214 Ha | 951 Ha | 1.214 Ha |
| Ulaştırma Türleri | İntermodal Karayolu Demiryolu | İntermodal Karayolu Demiryolu Havayolu | İntermodal Karayolu Demiryolu | İntermodal Karayolu Demiryolu | İntermodal Karayolu Demiryolu |
| Operasyon ve Yönetim | Center Point | Hillwood | Mesquite UP Skyline Hillwood | Federal Business Centers, Summit Associates Raritan Demiryolları | Pureland Grup, DP Partners |
| Kurumsal Yapı | Özel | Özel | Özel | Özel | Özel |
| Kamu Katılımı | Yerel Yönetim | Yerel Yönetim | Kısmen (Teşvik vb.) | Kısmen (Teşvik vb.) | Kısmen (Teşvik vb.) |
| Endüstriyel Faaliyet | Var | Var | Var | Var | Var |

Kaynak: Cerreno vd., 2008:21, verilerinden güncellenerek oluşturulmuştur.

Tablo 19: Avrupa Lojistik Merkez Örnekleri

| | | | | | |
|-------------------------------|---|--|--|---|--------------------------------------|
| Tesis Adı | RoissySogaris Fransa | NTC Danimarka | GVZ Bremen Almanya | Interproto Bologna İtalya | Rotterdam Distriparks Hollanda |
| Lojistik Değerlendirme | Lojistik Merkez | Lojistik Merkez | Lojistik Merkez | Lojistik Merkez | Endüstriyel Park |
| Arazi Büyüklüğü | 54 Ha | 200 Ha | 472 Ha | 200 Ha | 49 Ha |
| Ulaştırma Türü | İntermodal Karayolu Demiryolu Havayolu | İntermodal Karayolu Demiryolu Denizyolu | İntermodal Karayolu Demiryolu Denizyolu Havayolu | İntermodal Karayolu Demiryolu | Karayolu |
| Operasyon ve Yönetim | Sogaris (%80 Kamu, %20 Özel) | NTC Ltd. | GVZE Bremen | Interporto Bologna SPA (%52 Kamu, %48 Özel) | Liman İşletmesi |
| Kurumsal Yapı | Kamu-Özel Sektör | Kamu-Özel Sektör | Kamu-Özel Sektör | Kamu-Özel Sektör | Özel |
| Kamu Katılımı | Bölgesel ve Yerel Yönetim | Merkezi, Bölgesel ve Yerel Yönetim | Merkezi ve Bölgesel Yönetim | Merkezi, Bölgesel ve Yerel Yönetim | Var |
| Endüstriyel Faaliyet | Var | Var | Var | Var | Var |

Kaynak: Cerreno vd., 2008:13, verilerinden güncellenerek oluşturulmuştur.

Tablo 20: Asya Kitası Lojistik Merkez Örnekleri

| | | | | | |
|-----------------------------------|--|--|---|--|------------------------------|
| Tesis Adı | Keppel Distripark Singapur | Alexandra Distripark Singapur | Pasir Panjang Distripark Singapur (1,2,3,4,5,6) | Busan Port Logistics Complex Kore(Jas, Shin, Gam,Uam) | Pro Logis Park Japonya |
| Lojistik Değerlendirme | Endüstriyel/ Lojistik Park | Endüstriyel/ Lojistik Park | Endüstriyel/ Lojistik Park | Lojistik Merkez | Yük Terminalı |
| Arazi Büyüküğü | 102,5 Ha | 25 Ha | 551 Ha | 172 Ha | 1,99 Ha |
| Ulaştırma Türü | İntermodal Karayolu Demiryolu Denizyolu | İntermodal Karayolu Demiryolu Denizyolu | İntermodal Karayolu Demiryolu Denizyolu | İntermodal Karayolu Demiryolu Denizyolu Havayolu | Karayolu |
| Operasyon ve Yönetim | Singapur Liman İşletmesi | Singapur Liman İşletmesi | Singapur Liman İşletmesi | Korea Hucs, Dong Bu Ltd.,KBCT | ProLogis |
| Kurumsal Yapı | Kamu | Kamu | Kamu | Kamu-Özel | Özel |
| Kamu Katılımı | Merkezi Hükümet | Merkezi Hükümet | Merkezi Hükümet | Merkezi Hükümet | Yok |
| Endüstriyel Faaliyet | Var | Var | Var | Var | Yok |

Kaynak: Cerreno vd., 2008:18, verilerinden güncellenerek oluşturulmuştur.

Yukarıda Amerika, Avrupa ve Asya nezdindeki lojistik merkez incelemeleri, çok büyük lojistik kümelenmeler ve şehir devletleri özelindeki çok küçük endüstriyel merkezler hariç tutularak irdelendiğinde, ortalama lojistik merkez alan büyüklüğü 335 Ha olarak hesaplanmaktadır (İlgili istatistiki hesaplamalar Ek-1’de sunulmuştur). AB Ortalaması ise 195 Ha’dır. Yine dünya üzerinden 3 farklı coğrafyadaki lojistik merkez örneklerinin hemen hemen hepsinde endüstriyel faaliyet bulunmaktadır. Yine lojistik merkez tanımlaması yapılmış merkezlerde kara, hava, deniz, demiryolu ulaştırma modları birleştirilmiştir. Çok modlu ulaştırma sistemlerinin bir araya toplanması ulusal ve ulusal ağlara entegre edilmesi vb. gibi sebeplerden hemen hemen tüm merkezlerde kamu katılımı bulunmaktadır. Yönetim boyutunda ise lojistik merkezin kapsadığı liman işletmeleri genellikle tüm yönetimi organize etmekle birlikte işletme boyutunda özel sektör katılımı da olmaktadır.

Yine bu çalışma özelinde incelenen Avrupa, Amerika ve Asya lojistik merkezlerinin analizinden elde edilen bulgular ile Unece tarafından yapılan Intermodal Taşımada Terminaller ve Lojistik Merkezlerin Rolü adlı çalışmadaki verilerden hareketle Tablo 21’de görüleceği üzere küresel/bölgesel lojistik merkez, lojistik park, lojistik köy ve endüstriyel/lojistik merkez şeklinde bir sınıflandırmaya ulaşılabilecek olup son olarak çalışmanın da konusunu oluşturan Türkiye’nin OBOR’a entegrasyonu ile karşısında duran önemli fırsatlardan biri olan “Uluslararası ya da Bölgesel Lojistik Merkez” olabilme potansiyeli dahilinde, bir uluslararası/bölgesel lojistik merkez hangi özelliklere sahip olması gerektiğinin analizi yapılacaktır. Böylelikle bir “Uluslararası/Bölgesel Lojistik Merkez” tanımlamasına da ulaşılabilecektir. Yine Türkiye’de oluşturulması muhtemel lojistik merkez türlerine de bir fikir verebilecektir.

Tablo 21: Lojistik Merkezlerin Sınıflandırılması

| LOJİSTİK TESİS TÜRÜ | LOJİSTİK PARK | LOJİSTİK KÖY | ENDÜSTRİYEL /LOJİSTİK MERKEZ | KÜRESEL/BÖLGESEL LOJİSTİK MERKEZ |
|-----------------------------|---|--|--|---|
| AMAÇ | Şehir trafik yükünün azaltılması | Amaçlar taşıma türleri arasında değişim, maliyet azaltma, şehir trafik yükünün azaltılması | Amaçlar taşıma türleri arası değişim ve bölgesel ekonomik kalkınma | Uluslararası fonksiyonlara sahip bölgesel ekonomik kalkınma |
| TAŞIMA TÜRLERİ | Karayolu- Karayolu/ Karayolu- Demiryolu | Karayolu- Demiryolu (Mavna) | Karayolu- Karayolu/ Karayolu- Demiryolu | Kara-Deniz ve/veya Havayolu, Kara- Demir-Denizyolu ve/veya Havayolu |
| YÖNETİM | Taşıma işleri organizatörleri ve perakendeciler | Kamu önceliğinde ortaklıklar | Tek bir işletmeci bulunmamaktadır. | Havalimanı veya Deniz Liman Otoriteleri |
| TESİSTEKİ ŞİRKET PROFİLLERİ | Taşıma işleri organizatörleri ve perakendeciler | Taşımacılık/ Lojistik İşletmeler | Endüstriyel ve Lojistik İşletmeler | Büyük İşletmeler |
| ARAZİ KULLANIMI | Şehir içinde küçük araziler | Şehir dışında büyük araziler | Şehir dış büyük araziler ve eski endüstri bölgeleri | Havalimanı ve Deniz Limanına yakın araziler |
| ARAZİ FİYATLARI | Yüksek | Görece Düşük | Görece Düşük | Yüksek |
| ALTYAPI KALİTESİ | Şehire iyi erişim | Ana altyapıya ve şehre erişim | Ana altyapıya doğrudan bağlantılar | Uluslararası altyapıya çok iyi erişim |

Kaynak: UNECE, Role of Terminals and Logistics Centres for Intermodal Transport, 2011:2 verilerinden uyarlanarak oluşturulmuştur.

3.7.2. Küresel ve Bölgesel Lojistik Merkez Tanımı

Tablo 18, 19 ve 20'den hareketle Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Danimarka, ABD, Singapur, Kore ve Japonya örnekleri incelendiğinde daha önce belirtildiği üzere ortalama lojistik merkez alan büyüklüğü 335 Hektar olarak hesaplanmış olup oluşturulması muhtemel bir lojistik merkezin minimum 300 Ha olması gerektiği sonucuna ulaşılabilir. Zira dünyada belirli ihtiyaçlar dahilinde tecrübe edilmiş lojistik merkezlerden hareketle oluşturulan bu veri sadece arazi gereksinimi noktasında bir fikir verebilme potansiyeline sahiptir. Sadece AB ortalaması ise 195 Ha'dır.

Lojistik merkezler çoğunlukla hava, kara, demir ve deniz yoluna bağlı olup coğrafi konumla ilgilide olsa uluslararası altyapıya erişimleri çok iyi olmaktadır. Kurumsal yapıları Kamu-Özel Sektör işbirliği şeklinde olmakla birlikte üst otorite olarak sadece kamu katılımı bulunmaktadır. Yine endüstriyel üretimin yapıldığı örneklerden hareketle geniş bir ard bölgesi (hinterlandı) olması gerektiği söylenebilir.

Bölüm 6.3'te "Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen İlk 20 Liman" arasında Çin Limanlarının elleçlediği TEU cinsinden yük ortalaması olan 19.152.500 TEU/yıl verisi de küresel lojistik merkezler nezdinde önemli bir veri olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak üretim varsa taşınacak yük vardır, üretimin olmadığı yerde lojistik faaliyetlerden de bahsedilemeyecektir. Çin'in ekonomik büyüklüğünü göz ardı ederek bu verinin ülkemiz nezdinde oluşması muhtemel lojistik merkez limanları için bir gösterge olarak kullanılmasının yanıltıcı olabileceğinden hareketle iki ülkenin GSYİH' larını kullanarak bir veri elde etmek daha sağlıklı olacaktır. Çin'in 2018 yılı GSYİH' si 13,608 trilyon USD, Türkiye'ninki ise 771,350 milyar USD olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'nin GSYİH'si Çin'in GSYİH'sinin %5,67 oranındadır (World Bank: <https://databank.worldbank.org/data/download/GDP.pdf>). %5,67 oranı "Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen İlk 20 Liman" arasında Çin Limanlarının elleçlediği TEU cinsinden yük ortalaması olan 19.152.500 TEU/yıl ile çarpılırsa yaklaşık 1.086.000 TEU/yıl sonucuna ulaşılacaktır. Bu veriyi ülkemiz limanlarının sınıflandırmasında ve "Küresel Lojistik Merkez" tanımı yapma noktasında kullanmak önemli bir gösterge olacaktır.

Bu bölümde elde edilen veriler diğer bölümlerdeki veriler ile birleştirilerek bir "Küresel/Bölgesel Lojistik Merkez" tanımlaması yapılırsa;

Küresel Lojistik Merkez: Minimum 1.100.000 TEU/Yıl yük elleçleme kapasitesine sahip, coğrafi konum itibarı ile en az bir uluslararası koridor üzerinde olan, ard bölgesi (hinterlandı) endüstriyel üretime uygun ve geniş, demiryolu, denizyolu, karayolu ve havayolunu bünyesinde birleştiren, intermodal taşımacılığa uygun, genellikle kurumsal yapıları kamu-özel işbirliği şeklinde gelişen ve 300 Ha üzerinde bir arazi büyüklüğüne sahip, limanlar özelinde büyük konteyner gemi yanaşmalarına uygun 16m ve üzeri derinliğe sahip terminaleri olan küresel ve bölgesel ticaret hacmine cevap verebilen üretimde dahil olmak üzere lojistik iş ve işlemlerinin yürütüldüğü merkezlerdir.

Bölgesel Lojistik Merkez: Minimum 700.000 TEU/Yıl yük elleçleme kapasitesine sahip, coğrafi konum itibarı ile uluslararası koridor üzerinde olan limanlarla bağlantısı olan, ard bölgesi (hinterlandı) endüstriyel üretime uygun ve geniş, başta demiryolu, denizyolu, karayolu olmak üzere en az 3 ulaştırma modunu bünyesinde birleştiren, intermodal taşımacılığa uygun, genellikle kurumsal yapıları kamu-özel işbirliği şeklinde gelişen ve 195 Ha üzerinde bir arazi büyüklüğüne sahip, limanlar özelinde konteyner taşımacılığına uygun 16m ve üzeri derinliğe sahip rıhtımları olan küresel ve bölgesel ticaret hacmine cevap verebilen üretimde dahil olmak üzere lojistik iş ve işlemlerinin yürütüldüğü merkezlerdir.

3.8.Türkiye’deki Lojistik Merkezlere Genel Bakış

2005 yılı ile birlikte Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın öncülüğünde, TCDD tarafından başlatılan proje dahilinde, kurulacak lojistik köylerin ülkemizin organize sanayi bölgeleri bağlantılı olarak yük taşıma potansiyelinin yoğun olduğu “İstanbul (Halkalı), Kocaeli (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey), Balıkesir (Gökköy), Kayseri (Boğazköprü), Samsun (Gelemen), Denizli (Kaklık), Mersin (Yenice), Erzurum (Palandöken), Uşak, Konya (Kayacık), İstanbul (Yeşilbayır), Bilecik (Bozüyük), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Sivas, Kars, İzmir (Kemalpaşa), Şırnak (Habur) ve Bitlis (Tatvan)” olmak üzere toplam 20 noktada yapılması planlanmıştır. 2018 yılı sonunda, işletmeye açılmış lojistik merkez sayısı 8’e “Samsun (Gelemen), Uşak, Denizli (Kaklık), Kocaeli (Köseköy), İstanbul (Halkalı),

Eskişehir (Hasanbey), Balıkesir (Gökköy), Erzurum (Palandöken)” ulaşmış olup, diğerlerinde de yapım çalışmaları halen sürmektedir (Üstün, 2019).

Ancak TCDD tarafından planlanan lojistik köylerde; limanlarla yeterli bağlantı ve iletişimin olmadığı, dolayısı ile izole bir yapıda ve tüm paydaşların dahil olduğu bütünlük planlama anlayışından uzak olduğu bir durum ortaya çıkmıştır (Kaynak vd., 2007:55)

“TCDD Lojistik Merkezlerinin Etkinlik Analizi” adı altında yapılan çalışmada, Köseköy ve Halkalı dışındaki lojistik köylerin etkin olmadığı sonucuna ulaşılmış, lojistik köyleri etkin hale getirebilmek için lojistik köylere gelen yük miktarının artırılması gerektiği, bunun sonucunda ise lojistik merkezlerdeki optimizasyonun sağlanabileceği görüşü belirtilmiştir. Sebebinin ise beklenen yük miktarının oluşmamasından kaynaklı hali hazırda demiryolu sayılarının kapasite altında kaldığı, yine personel sayısının hesaplanan kapasiteye uygun olarak bulundurulduğundan gelen az yük karşısında atıl kaldığı belirtilmiştir. Yük miktarının artırılması karşısında ancak etkin çalışmanın sağlanacağı, ekipmanların etkin bir şekilde kullanımının gerçekleşeceği ve yine mevcut durumda kullanılmayan atıl lojistik köy alanının kalmayacağı sonucuna ulaşılmıştır. Dolayısı ile Lojistik Köylere gelen yük miktarını artırabilmek için; gümrük iş ve işlemlerinin hızlandırılması, O.S.B.’lere iltisak hatlarının yapılması, demiryolu alt yapısının iyileştirilmesi, teşvik edici fiyat uygulaması, limanlara demiryolu bağlantılarının yapılması gibi çeşitli çalışmalar yapılması gerekmektedir (Kapucu, 2018:89-90).

Lojistik merkezlerle alakalı dünyadaki örneklerde çeşitli ulaştırma modlarını birleştirmesi sebebi ile maliyet avantajı sağlanmakta ve tabi olarak ekonomik kalkınmaya katkı sunduğu gözlemlenmektedir. Genellikle lojistik merkezler esnek bir yönetim yapısı gerektirdiğinden kamu/özel sektör ortaklığı ile kurulmakta ve/veya işletilmektedir. Türkiye’de ise tüm ulaştırma modlarının birleşmediği, işletmesel sıkıntıların olduğu bir nevi organize yük aktarma istasyonlarına, işletmesel sıkıntıların çözülmesi halinde ise statü olarak lojistik köy olabilecek tesislerin lojistik merkez olarak sınıflandırıldığını görmekteyiz. Ankara Lojistik Parkı dışında özel sektör katılımlı lojistik merkez işletmesi bulunmamaktadır. Özel bir girişimin olması halinde ise lojistik köy, lojistik merkez, lojistik park kavramlarının tanımları, kuruluş esasları vb. gibi konularda düzenlenmiş tek

bir mevzuat yoktur. Dolayısı ile Türkiye’de yeni sayılabilecek lojistik merkezler için öncelikli konulardan biri yasal düzenlemeler olarak karşımıza çıkmakta olduğundan Türkiye’deki lojistik mevzuatın incelenmesi yerinde olacaktır.

3.8.1.Lojistik Alanında Türkiye’deki Mevzuatın Gelişimi

Lojistik, doğrudan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın yetki ve sorumluluk alanına girmektedir. Konu ile ilgili düzenlemeler genellikle bu Bakanlık tarafından yapılmaktadır. Bu da kamunun başlı başına ayrı bir sektör olan lojistiğe bir sektörden ziyade “alan” veya “sektör kolu” şeklinde yaklaşıldığını göstermektedir. Lojistik TÜİK verilerinde de Ulaştırma, Haberleşme Sektörü içinde değerlendirilmektedir. Bu durum da lojistiğe ilişkin verilerin sağlanmasında sıkıntılar yaşanmasına ve ilgili diğer verilerin sağlıklı değerlendirilememesine yol açmaktadır. Lojistiğin kamu ayağında böyle bir mevzuat sorunu gözlemlenirken demiryolları ve limanların yetersizliği, onuncu kalkınma planında taşımacılıktan lojistiğe geçiş nitelendirmesi ile lojistik alanında kat edilecek yolun uzun olduğunun tespiti önemli sorunlar olarak ortaya çıkmaktadır (<https://www.utikad.org.tr/images/BilgiBankasi/gumrukvecicaretbakanligininlojistiksektoruneyonelikuygulamalari-9191.pdf>).

Lojistik merkezler konusu da tek başına ele alındığında; Türkiye’de konu ile alakalı olarak öncelikli değerlendirilmesi gereken konu yine altyapı yetersizliğidir. Bu konuda özellikle demiryolları ve limanların yetersizliği, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın konuya dahil olmasını gerektirmektedir. Yine lojistik merkezlerin Türkiye için yeni bir konu olması sebebi ile mevzuat düzenlemeleri de ayrı bir sorun olarak karşımızda durmaktadır. Türkiye’de lojistik merkezler için daha önce oluşturulmuş mevzuat tam olarak konu ile alakalı bir çerçeve çizememiş birden fazla bakanlık için oluşturulan kanun hükmünde kararnamelerde işlenmiş olup aşağıda ki şekildedir (<https://www.utikad.org.tr/images/BilgiBankasi/gumrukvecicaretbakanligininlojistiksektoruneyonelikuygulamalari-9191.pdf>):

- Lojistik merkezlere ilişkin ilk mevzuat düzenlemesi olan Sanayi ve Kalkınma Bakanlığı görev alanında olan “4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanununun 4. maddesinde İhtisas OSB: Aynı sektör grubunda ve bu sektör grubuna dahil alt sektörlerde faaliyet gösteren tesislerin yer aldığı OSB ile lojistik amacıyla kurulan OSB’yi ifade eder.” denilmektedir

- “Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname’nin 8. Maddesinde” Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü’nün görevleri arasında; “ı) Lojistik köy, merkez veya üslerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerini belirleyerek planlamak, kurulmalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve izin vermek, gerekli arazi tahsisi ile altyapıların kurulması hususunda ilgili kuruluşları koordine etmek ve uygulamasını takip etmek ve denetlemek.” sayılmıştır.
- TCDD ise lojistik merkezleri; “Yük ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi kurumların içinde yer aldığı, her türlü taşıma türünde etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme, boşaltma, elleçleme, tam yükleri bölme, birleştirme, paketleme vb. faaliyetlerini gerçekleştirme imkanları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımlarına sahip bölge” olarak tanımlamaktadır. Ayrıca Türkiye’nin çeşitli bölgelerde lojistik merkez kurma çalışmaları yapmaktadır.
- Eski adı ile Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (Yeni adı Ticaret Bakanlığı)’nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname’nin 15. maddesinde Tasfiye Hizmetleri Genel Müdürlüğü’nün görevleri arasında; “h) Bakanlığın faaliyet alanına giren “.....”, lojistik merkezleri kurulmasına, işletilmesine ve buralarda yapılacak işlemlere ilişkin usul ve esasları belirlemek.” sayılmıştır. Lojistik merkezlerde gümrük işlemlerinin yapılacak olması Ticaret Bakanlığı’nı konunun önemli unsurlarından biri haline getirmektedir.

Görüldüğü üzere Mevzuat düzenlemeleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı ve Sanayi ve Kalkınma Bakanlığı’na aynı konuda yetki ve görevler yüklemektedir ki bu da kamu otoritesi tarafından yürütülecek bütüncül bir yaklaşım ile mümkün olabilecektir. Kamu kurumları yanında, dünyadaki örnekler dahilinde, lojistik sektörünün çoğu faaliyette paydaşı olan özel sektörün de konuyla ilgili düzenlemelere dahil edilmesi gerekmektedir. Tüm bu hususlar değerlendirildiğinde öncelikle lojistik sektörünü tüm yönleriyle düzenleyecek bir lojistik master planına ihtiyaç bulunmaktadır.

Lojistik master planı, Türkiye ve ilgili sektör için önemli konulardan biri olarak lojistik merkezler konusunu da ihtiva etmelidir. Bu konu 11. Kalkınma Planı (2019-2023) ve 2023 Türkiye İhracat Stratejisi ve Eylem Planında da işlenmiş, yürütmesinde öncelik Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na verilmiştir. 2020 Yılı itibarı ile lojistik mevzuatındaki en güncel gelişmeler Tablo 22'de sunulmuştur.

Tablo 22: Lojistik Mevzuatındaki Son Gelişmeler

| Verilen Görev | Üst Politika Belgesi |
|--|--|
| “Ulusal ölçekteki mekânsal planlar ile ulaşım planlarının bütüncül bir şekilde ele alınarak; kentsel lojistik planlar, makro ölçekteki mekânsal strateji planları, çevre düzeni planları ve lojistik master planlarının eşgüdüm içerisinde hazırlanması ve uygulanması ile hukuki ve kurumsal altyapının tamamlanması” | “ On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) 514.1, 514.2, 701.1, 701.2 numaralı tedbirler”, “ 2023 Türkiye İhracat Stratejisi ve Eylem Planı ” “30. 2023 perspektifinde Türkiye'nin yurtiçi koridorlarını, uluslararası koridorlarla bağlantılarını ve kendi uluslararası ticaret koridorlarını inceleyen ulaşım ve lojistik alt ve üst yapı ihtiyacını belirleyecek bir Master Plan hazırlanacaktır.” |
| “Modlar arası taşımacılığın yaygınlaştırılması ve sanayinin rekabet gücünün artırılması amacıyla önemli yük merkezlerine hizmet edecek iltisak hatları ve lojistik merkezlerin tamamlanması, yük taşımacılığında demiryolunun payının artırılması” | “ On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) 334.1, 334.2, 334.3 numaralı tedbirler,” “ 2019 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı -Tebir 343” |
| “Mevcut demiryolu şebekesinde tek hatlı demiryollarının çift hatlı hale getirilmesi, sinyalizasyon ve elektrifikasyon yatırımlarının tamamlanması” | “ On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) 335.12, 335.13, 335.14 numaralı tedbirler”, “ 2019 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı -Tebir 344” |

| | |
|--|---|
| <p>“Türk sahipli deniz ticaret filosunun gelişiminin sağlanması”</p> | <p>“On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) 340.1 numaralı tedbir “ “2019 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı -Tedbir 354”</p> |
| <p>“Türkiye’nin bölgesel ve kıtasal anlamda aktarma merkezi ve Kuşak ve Yol Girişimi güzergâhında etkin olmasını teminen büyük liman yatırımlarının tamamlanması”</p> | <p>“On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) 336.1, 336.2, 336.3, 437 numaralı politika ve tedbirler” “2023 Türkiye İhracat Stratejisi ve Eylem Planı” - “25.Marmara Bölgesi ihracatını kolaylaştıracak şekilde liman altyapısı ihtiyacını karşılamaya yönelik yatırımlar hayata geçirilecektir. “ - “26.Akdeniz’de Ortadoğu’nun Giriş Kapısı olarak tasarlanan Mersin Konteyner Limanının kurulması çalışmaları başlatılacaktır. “ - “27. Ege’de Çandarlı Limanı aşamalı olarak tamamlanacaktır.”</p> |
| <p>“Ulaştırma modları arasındaki entegrasyonun güçlendirilmesi yönündeki mevzuat çalışmalarının tamamlanması ve sektöre giriş engellerini ortadan kaldıracak tedbirlerin alınması”</p> | <p>“On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)- 507.1, 507.2, 507.3, 507.4, 507.5 numaralı tedbirler”, “2019 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı -Tedbir 346”</p> |
| <p>“Karayolu taşımacılığında kısıtlamaların giderilmesi, etkinliğin ve verimliliğin artırılması, kayıt dışılığın önlenmesi.”</p> | <p>“On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) 337.4, 508.1, 508.4 numaralı tedbirler 2019 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı - Tedbir 347”</p> |

Kaynak: UAB 2019-2023 Stratejik Planı (Güncellenmiş Versiyonu) ‘dan yazar tarafından oluşturulmuştur.

Görüldüğü üzere 11. Kalkınma Planında da lojistik alanındaki mevzuat eksikliğinden hareketle gerekli tedbirlerin alınması için hedefler ortaya konmuş, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 'da bu konuları çalışmak üzere 2019-2023 Strateji Planına dahil etmiştir. Ancak mevzuat konusu sektörün acil bir ihtiyacı olduğundan ivedilikle tüm paydaşların bir araya geldiği bir komisyon tarafından değerlendirilerek hayata geçirilmesi gerekmektedir.

3.9. Ekonomik Gelişme Lojistik İlişkisi

Deniz Ticaret Odası, 2019 yılı Sektör raporu incelendiğinde; "Dünya lojistik sektörü küresel büyüklüğü yaklaşık 7,5 trilyon dolar civarında olup, yapılan araştırmalar sonucunda küresel lojistik sektörünün 2023 yılında 15 trilyon doları aşması beklenmektedir. Türkiye'de ise 2017 yılında 851 milyar dolar olarak gerçekleşen Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYİH) içindeki lojistik sektörünün payı 100 milyar dolar üzerinde gerçekleşmiş olup, GSYİH'nin %14'ünün lojistik hizmetlerden oluştuğu, 2018 yılında da 784 milyar dolar olarak gerçekleşen Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYİH) içindeki lojistik sektörünün payı 72 milyar dolar ile GSYİH'nin %12'sinin lojistik hizmetlerden oluştuğu raporlanmıştır." Yine Lojistik sektörünün yaklaşık 400.000 istihdam sağladığı ifade edilmektedir.

UTİKAD 2019 lojistik sektör raporunda; "Türkiye'de lojistik sektörünün büyüklüğü ve Türkiye ekonomisindeki yerine ilişkin yapılan değerlendirmelerde büyük oranda varsayımlardan yola çıkılmakta notu ile iktisadi faaliyet kollarının (Avrupa Birliği Ekonomik Faaliyetlerin İstatistiki Sınıflaması: NACE Rev. 2) GSYH içerisindeki payları ışığında hesaplanabilmektedir. Bu değerlendirmelerde Ulaştırma ve Depolama (H) faaliyet alanı altında yalnızca yüke ilişkin faaliyetlerin yer almadığı, yolcu taşımacılığı faaliyetleri de yer almaktadır. Lojistik sektörünün büyüklüğüne dair yapılan varsayımlarda GSYH içerisindeki payının %11-13 arası olduğu kabul görmektedir. Bu oran içerisindeki %50'lik payın doğrudan lojistik hizmet sağlayıcı firmaların faaliyetlerinden kaynaklanmakta olduğu, geri kalan %50'lik payın ise mal ticareti yapan firmaların kendi bünyelerinde gerçekleştirdiği lojistik faaliyetlerden ileri geldiği düşünülmektedir." şeklinde bazı kabullerden hareketle hesaplamaların yapıldığı belirtilmektedir. Ancak lojistik sektörünün GSYİH içindeki payı 2017 yılında %14, 2018 yılında %12 olduğundan hareketle hesaplanan verilerin ortalama bazında doğru olduğunu göstermektedir.

Daha önce incelenen Lardner' in Alan Yasası dahilinde lojistik maliyetlerin yarıya indirilmesi ile üreticilerin ürünlerini sunabileceği pazar alanını 4 kata kadar artırabileceğini göz önüne alırsak lojistik sektörü, ekonominin neredeyse tüm alanlarında rekabet gücünü arttırıcı bir etki gösterebilmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan'ın görüşü' de bunu destekler niteliktedir. Bakan; "Türkiye 4 saatlik uçuş mesafesi ile 1,6 milyar nüfusu olan 30 trilyon dolar, yani neredeyse toplam küresel ticaretin yarısına karşılık gelen bir pazara ulaşabilmektedir" ifadesi ile esasında bu hinterlandtaki kişilerin de Türkiye'ye 4 saatlik uçuş mesafesinde olduğunu ifade etmiştir. Optimize lojistik maliyetler ile Türkiye kara, hava, demir, deniz yollarının birleştiği bir noktada olmasından ötürü küresel bir lojistik merkez olabilme potansiyeline sahiptir. Lojistik maliyetleri açısından dezavantajlı olan ülkelerin gelişmişlik seviyesinin düşük olduğu bir sonraki bölümde incelenecek olan LPI verileri ile sabittir. Dolayısı ile bir ülkede dış ticaretin ve sanayinin gelişmesi, sürdürülebilir, rekabetçi bir ekonomiye sahip olması o ülkenin lojistik gelişmişliği ve performansı ile yakından ilişkilidir.

3.10. Lojistik Performans Endeksinin Değerlendirilmesi (LPI)

Bu bölümde Dünya Bankası tarafından yapılan bir çalışmaya binaen hazırlanan “Küresel Lojistik Performans Endeksi”nin metodolojisi, ülke verileri, Türkiye’nin “Bir Kuşak Bir Yol Projesi” Üzerindeki ülkeler arasında durumunun ne olduğu, nelerin yapılması gerektiği gibi konular incelenecek olup ne gibi iyileştirmeler yapılabileceği noktasında çıkarsamalarda bulunulacaktır.

Dünya Bankası, uluslararası ticarete önemli bir maliyet bileşeni olan ve sunulan hizmet kalitesinin artırılması noktasında her geçen gün önemi artan lojistik hizmetlerin değerlendirilmesi için ilk olarak 2007 yılında, bir sonraki 2010 yılında yayınlanan “Connecting to Compete-Trade Logistics in the Global Economy (Rekabet Etmek İçin Bağlantı Kurmak- Global Ekonomide Ticaret Lojistiği)” başlığı altında, ülkelerin lojistik performanslarının incelendiği bir rapor hazırlamaktadır. (Büyükoğkan, 2013:179-181)

İlk olarak 2007 yılında değerlendirilen “Küresel lojistik performans endeksi (The Logistics Performance Index-LPI)”, yedi kriter temelinde ölçülmekteydi:

- “Gümrükler ve paydaşlar nezdinde yapılan işlemlerin verimliliği”,
- “Ulaştırma altyapısı ile bilgi teknolojileri kullanımının lojistik sektörü için yeterliliği ve kalitesi”,
- “Uluslararası taşıma ve sevk işlemlerinin yapılabilmesinin kolaylığı ve maliyet verimliliği”,
- “Yerel lojistik sektörünün yetkinliği”,
- “Uluslararası sevkiyatları izlenebilirliği”,
- “Yurtiçi lojistik maliyetler”,
- “Sevkiyatların varış noktasına zamanında erişebilirliği”.

LPI 2010 raporunda ise 6 kıstasa göre değerlendirme yapılmıştır:

- “Gümrük ve diğer sınır işlemlerinin etkinliği”,
- “Ticaret ve ulaştırma altyapısının lojistik açıdan verimliliği”,
- “Uluslararası sevkiyatların iş ve işlemleri ile gerçekleştirilebilirliğinin kolaylığı ve maliyeti”,
- “Lojistik hizmetlerin kalitesi ve lojistik yetkinlik”,

- “Sevkiyatların takip edilebilirliği ve izlenebilirliği”,
- “Sevkiyat bazında teslimatların zamanında yapılması”

3.11.Lojistik Performans Endeksi (LPI) Nedir?

Bir malın üretim aşamasından önce gerekli hammaddenin temini, üretim aşamasından sonra alıcıya teslimi, tüm bu prosesler aşamasında depolama, gümrükleme kapasiteleri ve zamanında teslimat gibi unsurlar ile hem maliyet hem de güvenilirlik bağlamında önem arz etmektedir. Zira optimize lojistik, güvenilir zincirler aracılığı ile işletmeleri, yerel ve uluslararası pazarlara bağlamaktadır. Lojistik performansı kötü olan ülkeler ise sadece taşıma maliyetleri ile karşı karşıya kalmamakta; tedarik zincirindeki bir halkanın bozulması diğer halkalara da sirayet ettiğinden başkaca olumsuz maliyetlere de katlanmak zorunda kalmaktadırlar. Tedarik zincirleri ülke özelliklerine, yetkin ve yeterli insan kaynağına, kalite yönetimine, fiziki ve bilgi sistemleri altyapısına ve yine ulaştırma altyapısına dayanmaktadır. Tam bu noktada 2007 yılında Dünya Bankası kısaca LPI, adı ile ülkelerin çeşitli lojistik bileşenlerini değerleyerek, uluslararası ülkeler nezdinde bir puantaj sıralaması yapmış ve bir rapor halinde yayınlamıştır.

Rapor, Dünyadaki yaklaşık bin lojistik paydaşı ile anket yapılmak sureti ile toplanan veri setlerine dayalı olarak oluşturulmaktadır. İndeksi belirlemek için kullanılan ankette en yüksek 5 puan, en düşük 1 puan verilebilmektedir. LPI, malların uluslararası piyasada alıcılara hangi ölçüde güvenilir ve minimum maliyetle sunulabildiğini göstermektedir. Lojistik Performans İndeksi, gelişmekte olan ülkeler açısından rekabet gücünün hangi noktada olduğu ve iyileştirilmesi için ne gibi önlemler alınması gerektiği noktasında önemli bir gösterge iken ekonomik büyümenin anahtarı olan sürdürülebilir kalkınma için de yol göstericidir. (Büyükoğkan, 2013:167-200).

3.11.1.Lojistik Performans Endeksi (LPI) Hesaplama Metodolojisi

LPI, biri uluslararası, biri yerel olmak üzere iki bölümlü bir anketle değerlendirilmektedir. Yerel ankette, katılımcılar çalıştıkları ülkedeki lojistik sektörü hakkında veri sağlayarak katkı sunmaktadırlar. Ülkeler oluşan LPI puanlarına göre büyükten küçüğe göre sıralanan 5 ayrı kategoride değerlendirilmekte olup, ilk yüzdelik dilimde yer alan ülkeler “Lojistik dostu” devletler, 2. dilimde yer alanlar “istikrarlı performans sergileyenler”, 3. ve 4. dilimde yer alan ülkeler “kısmen performans gösteren” devletler ve 5. dilimde yer alan ülkeler “lojistik dostu olmayan” devletler şeklinde sınıflandırılmaya tabi tutulmaktadır (G.T.B, LPE:2016).

Anket katılımcıları, deniz aşırı ülkelerin arasından 8 ülke seçip lojistik performansın altı temel bileşenini puanlamaktadır. Bu sekiz ülke, anket katılımcılarının bulunduğu ülkelerin en önemli ithalat ve ihracat pazarlarına dayanarak rasgele seçilmektedir. Denize kıyısı olmayan kara ülkelerindeki katılımcılar arasında ise seçim yakın transit ülkelere dayanarak yapılmaktadır (G.T.B, LPE:2016).

Daha önce belirtildiği üzere Lojistik performans indeksi altı temel unsur dahilinde değerlendirilmektedir:

- “Gümrük ve diğer sınır işlemlerinin etkinliği”,
- “Ticaret ve ulaştırma altyapısının lojistik açıdan verimliliği”,
- “Uluslararası sevkiyatların iş ve işlemleri ile gerçekleştirilebilirliğinin kolaylığı ve maliyeti”,
- “Lojistik hizmetlerin kalitesi ve lojistik yetkinlik”,
- “Sevkiyatların takip edilebilirliği ve izlenebilirliği”,
- “Sevkiyat bazında teslimatların zamanında yapılması”

Temel bileşenler analizi tekniği ile ağırlıklandırılmalar (toplam içindeki ağırlık katsayıları) gümrükler için “0,42”, altyapı için “0,42”, uluslararası sevkiyatlar için “0,37”, lojistik yetkinlik için “0,42”, sevkiyat takibi için “0,41”, zamanlama için “0,40” olarak belirlenmiştir. 155 ülke için lojistik performans puanlamaları, altı konuda yapılan puanlamaların ağırlıklı ortalamasının alınmasıyla elde edilmektedir. Hesaplama sonucunda bulunan değer, endeks değeri olarak ülkenin lojistik performansını göstergesi olmaktadır.

Bununla beraber anket katılımcıları çalıştıkları ülkedeki lojistikle alakalı ortam, süreçler, kurumlar, zaman ve maliyete ilişkin performanslar hakkında da nicel ve nitel olmak üzere detaylı bilgileri paylaşmaları talep edilmektedir. Bunun sonucunda uluslararası ölçekte hesaplanan LPI ile birlikte yerel ölçekte ayrı bir LPI hesaplanarak ülkelerin lojistik performans analizi daha detaylı olarak ele alınmaktadır. Yerel ölçekteki LPI analizinde, altyapı, hizmetler, gümrük ve sınır işlemlerinin süresi ile tedarik zinciri güvenilirliği olmak üzere dört ana unsur değerlendirilmektedir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015:1/2).



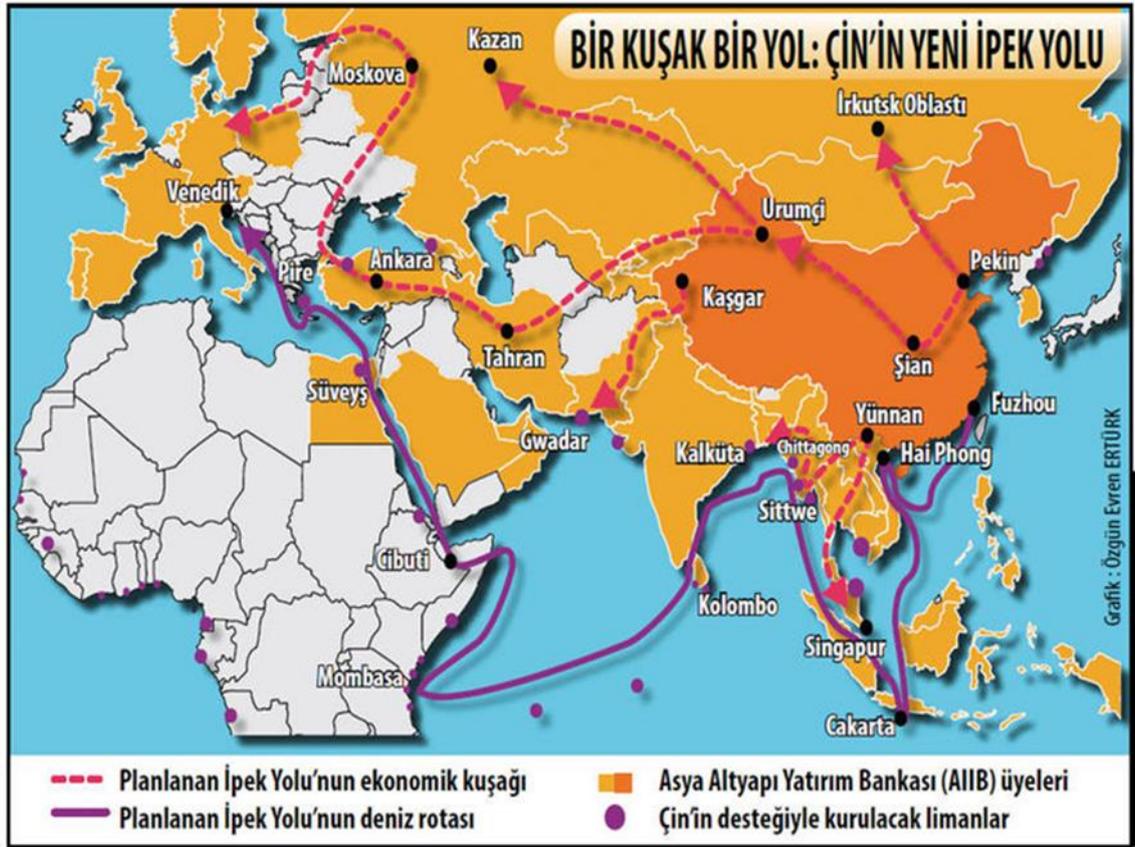
Tablo 23: Anket Katılımcıları İçin Ülke Gruplarının Seçilme Metodolojisi

| | DÜŞÜK GELİRLİ ÜLKELERİN KATILIMCILARI | ORTA GELİRLİ ÜLKELERİN KATILIMCILARI | YÜKSEK GELİRLİ ÜLKELERİN KATILIMCILARI |
|--|---|---|---|
| KIYI ÜLKELERİ KATILIMCILARI | “En önemli 5 ihracat ortağı + En önemli 3 ithalat ortağı ülke” | “En önemli 3 ihracat ortağı + En önemli ithalat ortağı + Her ülke grubundan 1 adet olmak şartıyla rasgele seçilmiş 4 ülke”: a. Afrika b. Doğu, Güney ve Merkez Asya c. Latin Amerika d. Avrupa, Merkez Asya'nın bir kısmı ve OECD | “En önemli 5 ihracat ortağı ve en önemli 5 ithalat ortağından oluşan ülke listesinden rasgele seçilen 2 ülke + Her ülke grubundan 1 adet olmak şartıyla rasgele seçilmiş 4 ülke”: a. Afrika b. Doğu, Güney ve Merkez Asya c. Latin Amerika d. Avrupa, Merkez Asya'nın bir kısmı ve OECD + a, b, c, d de yer alan ülke gruplarından rasgele seçilecek 2 ülke |
| KARAYLA ÇEVRELİ ÜLKELERİN KATILIMCILARI | “En önemli 4 ihracat ortağı + En önemli 2 ithalat ortağı + 2 kara köprüsü ülke” | “En önemli 3 ihracat ortağı + En önemli ithalat ortağı + Her ülke grubundan 1 adet olmak şartıyla rasgele seçilmiş 2 ülke”: a. Afrika, Doğu, Güney ve Merkez Asya ve Latin Amerika b. Avrupa, Merkez Asya'nın bir kısmı ve OECD | |

Kaynak: Connecting to Compete 2018 Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators, World Bank, verilerinden yazar tarafından hazırlanmıştır.

3.11.2.İpek Yolu Ülkelerinin LPI Değerlendirmeleri

OBOR projesi ile birlikte yeni ulaştırma koridorları gündeme gelmiş, bazı eski koridorlarında canlandırılması fırsatı doğmuştur. Ülkemizi ilgilendiren ve ülkemizin OBOR nezdindeki girişimi olan “Orta Koridor” BTK projesi ile ivme kazanmış, Lapus-Lazuli gibi yeni girişimlerle de güçlenmiştir. Bu da ülkemiz dışında birden çok koridor ülkesini ilgilendirmektedir. Yukarıda belirtilenler dahilinde Yeni İpek Yolunda bulunan ülkelerin Dünya Bankası tarafından hazırlanan Lojistik Performanslarının değerlendirildiği LPI Puanlarının irdelenmesi hangi ülkelerin hazır olduğu hangilerinin kendilerini hangi noktalarda geliştirmesi gerektiği daha belirgin olarak ortaya konulacaktır.



Şekil 23: Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi

Kaynak: Hürriyet Ekonomi (<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/terore-karsi-ekonomi-yolu-40457922> - Anlık Erişim 22.11.2018)

Tablo 24: İpek Yolu Ülkelerinin LPI Puanları

| ÜLKE | LPI SIRALAMASI | LPI PUANI | GÜMRÜK PUANI | ALTYAPI | ULUSLARARASI SEVKİYAT PUANI | ZAMANLAMA PUANI |
|--------------|----------------|-----------|--------------|---------|-----------------------------|-----------------|
| Türkiye | 37 | 3,29 | 2,94 | 3,36 | 3,19 | 3,68 |
| Ukrayna | 69 | 2,83 | 2,46 | 2,38 | 2,77 | 3,45 |
| Azerbaycan | 123 | 2,45 | 2,53 | 2,69 | 2,56 | 2,62 |
| Özbekistan | 117 | 2,50 | 2,13 | 2,44 | 2,54 | 3,01 |
| Kırgızistan | 132 | 2,38 | 2,38 | 2,23 | 2,20 | 2,79 |
| Tacikistan | 147 | 2,29 | 2,02 | 2,17 | 2,32 | 2,65 |
| Afganistan | 165 | 2,04 | 1,91 | 1,83 | 2,18 | 2,48 |
| Türkmenistan | 142 | 2,34 | 2,25 | 2,23 | 2,36 | 2,63 |
| İran | 81 | 2,71 | 2,46 | 2,67 | 2,68 | 3,07 |
| Ermenistan | 116 | 2,51 | 2,39 | 2,39 | 2,55 | 2,84 |
| Rusya | 85 | 2,69 | 2,25 | 2,64 | 2,59 | 3,23 |
| Kazakistan | 77 | 2,77 | 2,57 | 2,59 | 2,73 | 3,31 |
| Gürcistan | 124 | 2,45 | 2,38 | 2,36 | 2,38 | 2,92 |
| Pakistan | 95 | 2,64 | 2,41 | 2,43 | 2,79 | 2,93 |

Kaynak: Dünya Bankası “Connecting to Compete 2018 Trade Logistics in the Global Economy” yayını, 1 No’lu ekindeki 2012, 2014, 2016, ve 2018 yılı sonuçlarının değerlendirildiği tablodaki verilerden tarafımızca hazırlanmıştır.

Tablo 23'e göre, İpek Yolu ekonomilerinin lojistik performansları incelendiğinde Dünya sıralamasında 37. Olan Türkiye'nin tartışmasız bir üstünlüğü bulunmaktadır. Türkiye'den sonra lojistik performansı en iyi olan ülke Ukrayna ise 69. Sıradadır. Azerbaycan, Özbekistan, Kırgızistan, Gürcistan, Türkmenistan, Tacikistan LPI sıralaması açısından dünyada 115 ülkeden sonra gelmektedir. Bu verilerde Türkiye dışındaki İpek Yolu ülkelerinde lojistik yetersizliğin mevcut olduğunu göstermektedir ki buda ticareti engelleyen öncül faktör olarak karşımıza önemli bir sorun olarak çıkmaktadır.

İpek Yolu Ekonomilerinin lojistik sorunları alt yapı yetersizliği, gümrükleme gibi sorunlar olarak karşımıza çıkmakta ise de denize kıyıları bulunmadığı için karayoluna bağımlı olmaları ayrıca değerlendirilmesi gereken bir konudur. Zira çok uzun demiryolu ve karayolu yatırımlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Ancak Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan, Afganistan, Pakistan, Türkmenistan gibi zayıf ekonomilerin hem teknik manada hem de ekonomik olarak demiryolu ve karayolu yatırımlarını yapmaları mümkün görünmemektedir. Bu durumda bölge ülkeleri açısından tarihi bir paydaş olan ve aynı zamanda teknik ve ekonomik verileri dahilinde bölgesel bir güç olan Türkiye'ye önemli bir fırsat sunmaktadır. Zira Türkiye, enerji kaynakları açısından zengin olan İpek Yolu ülkeleri ile gerekli olan altyapı yatırımlarının yapması taahhütü karşılığında enerji ile değiştirilebilir bir formül ile cari açığını önemli ölçüde azaltacak bir hamle yapabilecektir. Ancak unutulmamalıdır ki bölge dışından gelecek AB, ABD ile bölgesel aktörler Türkiye, Çin ve Rusya arasında ki ekonomik rekabet önümüzdeki dönem hızla artacaktır.

Tablo 24: İpek Yolu Ülkeleri ile Türkiye Arasındaki Dış Ticaret Verileri
(x1000 ABD \$)

| Ülke | İhracat | İthalat | Hacim | Denge |
|--------------|-----------|------------|------------|-------------|
| Azerbaycan | 1.208.450 | 320.000 | 1.529.450 | 888.450 |
| Kazakistan | 597.580 | 1.235.000 | 1.832.580 | -637.420 |
| Türkmenistan | 387.409 | 230.663 | 618.072 | 56.746 |
| Özbekistan | 769.548 | 636.189 | 1.405.737 | 133.359 |
| Tacikistan | 142.608 | 170.653 | 313.261 | -28.045 |
| Kırgızistan | 322.896 | 42.908 | 365.804 | 279.998 |
| Ukrayna | 1.173.439 | 2.296.008 | 3.469.447 | -1.122.569 |
| Rusya | 2.761.931 | 18.446.760 | 21.208.691 | -15.684.829 |
| İran | 2.023.157 | 6.229.187 | 8.252.344 | -4.206.030 |
| Pakistan | 373.587 | 279.642 | 653.229 | 93.945 |
| Afganistan | 115.188 | 9.929 | 125.117 | 105.259 |
| Çin | 2.469.770 | 18.036.875 | 20.506.645 | -15.567.105 |
| Gürcistan | 1.074.603 | 214.631 | 1.289.234 | 859.972 |

Kaynak: http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046 Tuik 2018 (Ocak-Ekim) Dış Ticaret Verileri. Tablo bu veriler kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 24, İpek Yolu Ekonomileri dış ticaret verileri incelendiğinde Rusya, İran ve Ukrayna dışındaki ülkeler karşısında cari dengenin Türkiye lehine olduğunu görmekteyiz. Yine İpek Yolu ülkelerinin LPI verilerinin incelendiği Tablo 23'ü incelediğimizde Türkiye'nin Lojistik Performansının tüm İpek Yolu Ülkeleri karşısında tartışmasız üstün olduğunu görmekteyiz.

Temel altyapı sorunlarını çözmeye yakın ve doğal kaynaklara bağlı ekonomik yapılara sahip ekonomilere faktör temelli ekonomiler denilmektedir. Bu tip ülkeler düşük rekabet gücüne sahiptir. İpek Yolu ülkeleri arasında Kırgızistan, Pakistan, Tacikistan hatta Hindistan dahi bu tip ekonomilere örnektir. Azerbaycan ve İran ise her ne kadar faktör temelli ekonomiler olarak görünse de son yıllarda yaptıkları endüstriyel yatırımlar ile etkinlik temelli yapıya geçiş sürecindedirler. Rusya, Türkiye ve Kazakistan ise inovatif temelli rekabet gücüne sahip olma yolunda ilerlemektedirler. En yüksek rekabet gücüne sahip ülke ise Çin, Çin'den sonra ise Türkiye'dir (Yıldıran: 2013:40). Gerek ekonomik gerekse de dış ticaretin önemli bir bileşeni olan lojistik manasında üstünlüğü bulunan Türkiye'nin İpek Yolu Ülkeleri arasında oyun kurucu olabilme potansiyeli çok yüksek görünmektedir.

3.11.3. Türkiye'nin LPI Değerlendirmesi

Tablo 25'e göre, LPI 2018 Sıralamasında, Almanya 4,19 puanla birinci, Hollanda 4,07 puanla ikinci ve İsveç 4,07 puanla üçüncü sıradadır. Türkiye ise 3,29 puanla 37. sıradadır. Sıralamanın ilk 10'nda yer alan diğer ülkeler Singapur, İngiltere, Japonya, Avusturya, Belçika. Hong Kong ve Amerika'dır.

Tablo 25: 2012 – 2018 Arası Küresel Lojistik Performansı Endeksi'ne göre ilk 10 ülke (Dünya Bankası, 2018)

| Ülkeler | LPI | Gümrük | Altyapı | Sevkiyat | Uzmanlık | Takip ve izleme | Zaman |
|-------------|------|--------|---------|----------|----------|-----------------|-------|
| 1.Almanya | 4,19 | 4,09 | 4,38 | 3,83 | 4,26 | 4,22 | 4,40 |
| 2.Hollanda | 4,07 | 3,97 | 4,23 | 3,76 | 4,12 | 4,08 | 4,30 |
| 3.İsveç | 4,07 | 3,95 | 4,22 | 3,88 | 4,04 | 4,02 | 4,32 |
| 4.Belçika | 4,05 | 3,74 | 4,03 | 3,97 | 4,10 | 4,11 | 4,40 |
| 5.Singapur | 4,05 | 4,00 | 4,14 | 3,72 | 4,08 | 4,05 | 4,34 |
| 6.İngiltere | 4,01 | 3,85 | 4,09 | 3,69 | 4,04 | 4,10 | 4,32 |
| 7.Japonya | 3,99 | 3,91 | 4,19 | 3,61 | 4,03 | 4,03 | 4,24 |
| 8.Avusturya | 3,99 | 3,71 | 4,07 | 3,78 | 4,04 | 4,13 | 4,22 |
| 9.Hong Kong | 3,96 | 3,85 | 4,02 | 3,85 | 3,94 | 3,95 | 4,18 |
| 10.Amerika | 3,92 | 3,76 | 4,10 | 3,54 | 3,93 | 4,13 | 4,14 |
| 37.Türkiye | 3,29 | 2,94 | 3,36 | 3,19 | 3,23 | 3,37 | 3,68 |

Kaynak: Dünya Bankası "Connecting to Compete 2018 Trade Logistics in the Global Economy" yayını 1 No'lu ekindeki 2012, 2014, 2016, 2018 yılı verilerden yazar tarafından hazırlanmıştır.

Sıralamada, Almanya 4,19 puanla birinci, Hollanda 4,07 puanla ikinci ve İsveç 4,07 puanla üçüncü sıradadır. Türkiye ise 3,29 puanla 37. sıradadır. Sıralamanın ilk 10'nda yer alan diğer ülkeler Singapur, İngiltere, Japonya, Avusturya, Belçika, Hong Kong ve Amerika'dır.

LPI'de birinci sırada bulunan Almanya'nın, TD-IHK (Türk Alman Ticaret ve Sanayi Odası) verilerine göre lojistik sektörü incelenirse; "Lojistik sektörü Almanya'nın en büyük 3'ncü sektörü olup 2.6 milyon çalışanı, yıllık 180 milyar avro cirosu bulunmaktadır. Sektörde yaklaşık 60.000 şirket bu hizmeti vermektedir. Şirketlerde senede kişi başı 50 ton yük taşınmakta olup yüklerin %69'u karayoluyla, %16'sı demiryolu ve %10'u da denizyoluyla gerçekleştirilir."

2018 yılı sonuçlarına göre Dünya'da lojistik performansı bakımından Tablo 25'te ki ilk 10 ülke incelendiğinde:

- "Gümrüklerin ve diğer sınır işlemlerinin" etkinliği konusunda Almanya'nın başı çektiği listede "Singapur, Amerika, Hollanda, İsveç, Norveç, Finlandiya, Hong Kong, Belçika ve Japonya" ilk 10'da yer almaktadır.

- "Uluslararası sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı ve maliyet avantajı sunabilme" konusunda üst sıralarda Asya ülkelerinden "Singapur, Hong Kong, Tayvan" dikkati çekmektedir. Bu kıstasta Avusturya ilk 10'a girmiştir. AB ülkeleri yüksek maliyetleri sebebiyle Hong-Kong, Singapur gibi Asya küresel lojistik üslerinden daha alt sıralarda yer almışlardır.

- "Lojistik hizmetlerinde uzmanlık ve kalite" kriterinde bir numara Almanya'dır. İlk 10 içinde Japonya, Hong Kong ve Singapur haricinde AB ülkeleri bulunmaktadır.

- "Yüklemelerin izleme ve takip edilebilirliği" kriterinde performans sıralaması uzmanlık ve kaliteyle aynıdır; Belçika liderliğindeki listede ilk sıralarda AB ülkeleri bulunmaktadır.

- "Zamanlamanın plana uygunluğu" kriterinde birinci Singapur'dur.

OBOR Projesi nezdinde koridorlardaki tıkanıklıkları aşmak için gümrük prosedürlerinin tek düzen içinde çözülmesi ve transit geçişlerin düzenlenmesi gerekmektedir. Bölgenin taşımacılıkta yaşadığı problemler, UNESCAP tarafından Süre/Maliyet-Mesafe metodolojisi kullanılarak yapılan çalışmada karşılaştırmalı örnekler ile ortaya koyduğu raporun sonuç bölümünde Kırgızistan-Kazakistan arası bir kargo taşımacılık maliyetinin %64'nün sınır kapılarındaki beklemelede geçtiği kaydedilmiştir. Hem Lpi skorları hem de rapordan hareket edecek olursak taşımacılığın süre bazında optimum verimliliğe ulaşması için gümrük geçiş süreleri minimize edilmelidir. Bu bağlamda gümrük kapılarının modernize edilmesi ve standart düzenlemelerin kullanılması gerekmektedir. (UNECE-UNESCAP Report: 2018: Kulaklıkaya:6).

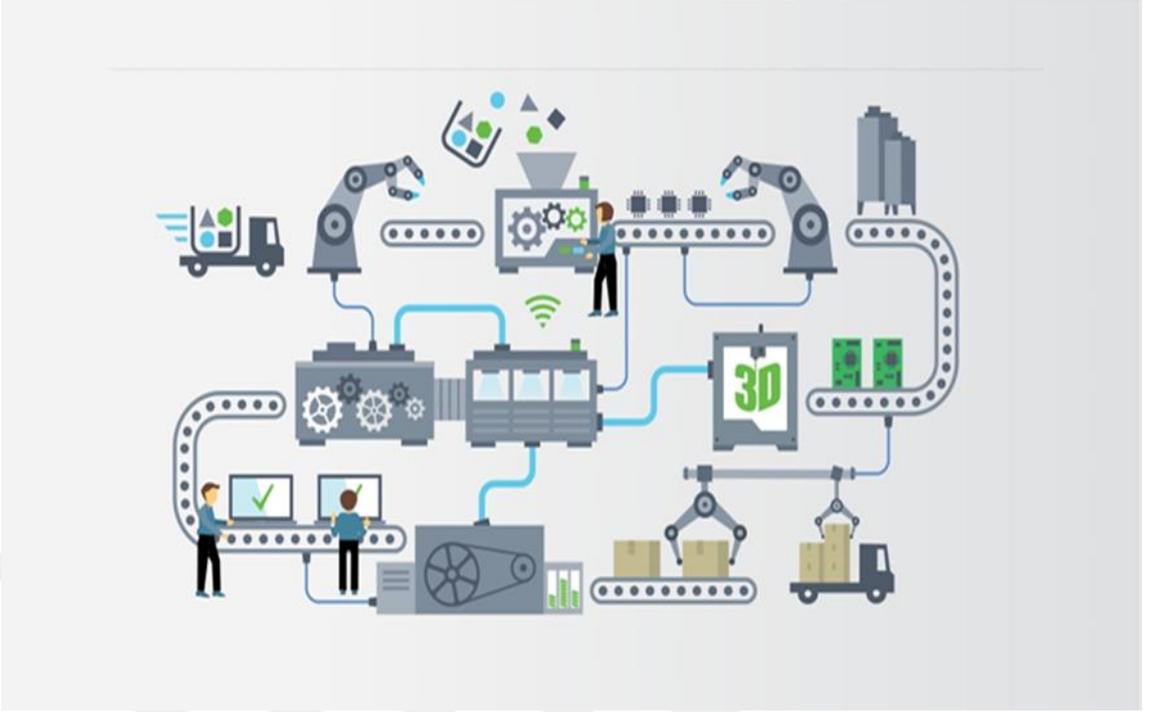
3.12.Lojistiğin Geleceğine Bakış; Endüstri 4.0 ve Lojistik 4.0

Endüstri 4.0'ın tanımı ilk olarak 2011 yılında Hannover Messe Ticaret Fuarı'nda Alman Hükümeti tarafından kurulan Endüstri 4.0 çalışma grubu tarafından yapılmış olup Almanya Ticaret ve Yatırım kuruluşu endüstri 4.0'ı aşağıdaki gibi tanımlamıştır.

Tanımlamada kısaca; Dünyadaki son endüstri devrimi dahilinde kullanılan üretim süreci mantığını tamamı ile değiştirecek, ancak teknolojik gelişmelerle mümkün olabilecek bir paradigma değişimi şeklinde bahsedilmiştir. Basitçe izah edilebilecek olursa, endüstriyel üretim makineleri eskiden olduğu gibi sadece ürünü işlemeyecek, ürün makineler ile iletişim kurarak onlara tam olarak ne yapmaları gerektiğini anlatacaktır. (Anonim, 2019. Endüstri 4.0 ve Üretim Ekosistemleri, Deloitte)

GTAI, Endüstri 4.0 konusunda “Gömülü sistemlerden siber-fiziksel sistemlere geçişi sağlayan teknolojik bir dönüşüm, gömülü üretim teknolojileri ile akıllı üretim süreçlerini birbirine bağlayan bir yaklaşım” şeklinde genel bir teknik tanımlamada yapmıştır. Başka bir ifade ile, Endüstri 4.0, alışla gelmiş üretim sistemlerinin ve ürettikleri objelerin birbirlerine bağlı olduğu ve fiziksel verileri dijital alana çeken bir sistem değil, aynı zamanda algı kurabilen, tetkik yapıp bunların sonucuna göre analiz yapabilen ve bu bilgileri fiziksel dünyada akıllı süreç ve eylemleri sürdürebilmek için kullanarak fizikselden sayısal veriler ve bilişime, bilişim ve sayısal verilerden fiziksele geçişi sağlayan bir durumdur. (Anonim, 2019. Endüstri 4.0 ve Üretim Ekosistemleri, Deloitte)

Yakın gelecekte, birbirine bağlı tedarik zincirleri ve sayısallaştırılmış endüstriyel üretim süreçleri; işçileri, makine bileşenlerini, malzemeleri, üretilecek nesnelere ve hatta lojistiği sürekli veri alışverişi ile birbirine bağlayacak pozisyona gelecektir. Makine ve nesnelere dijital kimlik, sensörler ve aktüatörler, iletişim kurma ve "zekayı" bildirme becerisi verileceğinden üretilecek nesne, üretim sistemi üzerinden algoritmik olarak belirlenmiş en uygun yolu takip ederken herhangi bir kırıma durumunda, üretimin durmasına gerek kalmaması için alternatif bir yol belirleyecektir. Bu şekilde, fabrikalar esas olarak kendi kendini organize edebilen bir hale gelecektir.



Şekil 24: Dijital ve Birbirine Bağlı Üretim

Kaynak: Accelerating clean energy through Industry 4.0: manufacturing the next revolution, UNIDO,2017.

Dijital ve birbirine bağlı üretimle ilişkili yüksek ekonomik potansiyele sahip fırsatlardan bazıları şunlardır (Sivamani vd., 2014; Qu vd., 2016):

> Yüksek esneklik derecesi nedeniyle uygun maliyetli özelleştirilmiş ürünler üretme amacını mümkün kılmaktadır. Bu, özelleştirilmiş bir ürün üretme maliyetinin, seri üretimden önemli ölçüde daha yüksek olmaması anlamına gelmektedir.

> Üretim ve kullanım aşamasından (müşteri geri bildirimini dahil) başlayarak, tüm yaşam döngüsü boyunca oluşturulan büyük veri miktarına dayalı tamamen yeni iş modelleri geliştirme fırsatı vermekte ve hatta bu süreç yaşam evresinin sonuna kadar devam etmektedir (örn. geri dönüşüm).

> E-mobilite, otonom sürüş ve dijital depolama gibi bir dizi dijital trendin akıllı lojistik terimi altında bir araya gelmesi nedeniyle, özellikle etkilendiği düşünülen sektörlerden biri lojistik olacaktır.

3.12.1.Lojistik 4.0

Dijital Lojistik olarak da bilinen Lojistik 4.0' in ana unsurlarını "akıllı" paletler ve konteynerler, "akıllı" depo yönetim sistemleri ve sürücüsüz (otonom) taşıma sistemleri oluşturmaktadır. Özellikle depolarda uzun süredir, insan müdahalesi olmadan, genellikle kendi başına çalışan makinelerin kullanıldığı otomasyon sistemi, yerini lojistik 4.0 ile birlikte yapay zekayı kullanan "Robotlaşmaya" bırakacaktır (<https://www.hannovermesse.de/en/news/industry-trends/logistics-4-0>). DHL'in Lojistik 4.0'ın yakın geleceğini tasvir ettiği şematik anlatım teknik kavramların dışında daha basit bir anlatım sunmaktadır.



Şekil 25: DHL'in Yakın Gelecek için Lojistik 4.0 Tasviri

Kaynak: DHL

DHL lojistik çalışmalarında römork ve konteyner boşaltma robotları da dahil olmak üzere, uzun bir süredir akıllı robotları kullanmaktadır. Yakın gelecek tasvirinde ise

birbirleri ile iletişim kurabilen robotlar, gidecek yükü sınıflandırıp insansız forklift diyebileceğimiz robotlar ile alıp insansız taşıyıcılar ile otonom araçlara, kargo sektöründe ise dronlara yükleyip tüm iş ve işlemleri bitirebileceklerdir. Yine otonom araçlarla limanlara sevk edilip nesnelere interneti sayesinde limanlardaki akıllı taşıyıcılarla, yüklenecek gemiye insansız araçlarla yüklenebileceklerdir. Şekil 26’da bugün kullanılan ve forklifti ortadan kaldıran akıllı robotu ve taşıma bandına sevkiyat yapan insansız aracı görmek mümkündür (<https://www.i-scoop.eu/robots-cobots-logistics-4-0/>).



Şekil 26: Lojistikte Akıllı Robotlar

Kaynak: DHL

Yakın bir gelecekte birbiri ile konuşabilen, iletişim kurabilen nesnelere teşkil edilmiş robotlarla depolara gelen ürünler insansız olarak stoklanabilecek, üretimden çıkan ürünler son sevkiyat noktalarına göre insansız çekiciler ile depodan çıkarılarak otonom tırlara yüklenip yollanabilecektir. Bu arada arıza yapan robotlar, kendilerini başka robotların tamir edeceği bölümlere geçip bir manada tedavilerini yaptırabilecektir. Bunun lojistik açıdan en büyük faydası depolarda stoklamanın optimizasyon ile maksimum faydaya ulaşabileceği, kargolamada araç yüklemelerde sıfır boşluk ile sevk işlemlerinin yapılabilmesidir. Dünyada Amazon ve kısmen DHL bu teknolojileri kullanmaktadır.

Türkiye’de de bu robotik sistemlerin distribütörlükleri alınmış pazarlanma faaliyetleri başlamıştır.

3.12.2.Karanlık (İnsansız) Fabrikalar (Lights Out Manufacturing)

Endüstri 4.0 ile gündeme gelen insansız fabrika fikrinin oturduğu üretim tekniği ve yöntemi, tam otomasyon ile eş anlamlı olarak kabul edilmektedir. Yine Endüstri 4.0’ın unsurları olan kesintisiz ve bütünleşik geliştirme otonom sistemler sayesinde insan gücünü ikinci plana ittiğinden, birçok üretim tesisi karanlık ortamda üretim yapmaya başlayacaktır (Şimşek vd., 2018:18).

Karanlık fabrikaların ilk örneği Çin’deki bir cep telefon modülleri üreten bir fabrika olarak bilinmektedir. Fabrikada kullanılan bir robot kolun 6 ile 8 arasında işçinin yapabileceği işi tek başına yapması ile birlikte, sistem kurulmadan önce fabrikada çalışan 650 işçi sayısı %90 azalarak 60 işçiye düşmüştür. Kurulan sistem sayesinde nihai mamuldeki kusurlu parça oranının %25’lerden %5’lere kadar düştüğü raporlanmıştır (Alkan, 2019).

Geçmişte insansız ve tam otomatik olarak üretim yapan bir karanlık fabrika sadece düşüncesele boyutta iken bugün dünya üzerinde fiili olarak üretim yapmaktadır. Yakın gelecekte bu sistemi kullanan fabrika sahipleri akşamları evlerinden dahi otonom robotların fabrikalarında gece boyu yaptıkları üretimi izliyor olacaklardır (Alkan, 2019).

Bu üretim teknolojisinin kullanılması ile doğrudan yabancı yatırımların da boyut değiştireceğini söylemek yanlış olmayacaktır. Zira işçiliğin %90 oranında düşmesi ile üreticiler ithal ettikleri hammaddeleri ithal etmek yerine hammaddenin bulunduğu ülkeye, “Karanlık Fabrikalar” diye ifade edilen üretim tesislerini, kurabileceklerdir. Ya da Lardner’ in alan yasası ile birlikte düşündüğümüzde lojistik avantajı olan ülkeye bir “Karanlık Fabrika” kurabilecektir. Şüphesiz ki tüm bu gelişmelerin detaylıca incelenip araştırılması gerekir. Yukardaki örneklemede enerji maliyetlerinin sabit olduğu varsayımından hareket edilmiştir.

4.Sonuç ve Öneriler

Özellikle Avrupa'dan Asya'ya, Asya'dan Avrupa'ya yapılan taşımacılık faaliyetlerinde ulaştırma alternatifleri arama çabaları Çin'in "OBOR" projesi, AB'nin başlattığı "TRACECA" projesi ve BM'nin üstlendiği "Asya Otoyolu ve Trans-Asya Demiryolu" projelerini doğurmuştur.

TRACECA AB'nin ulaştırma ihtiyacını Rusya rotaları dışında çözmek amacı ile Karadeniz- Kafkasya- Orta Asya- Uzak Doğu rotasının benimsendiği bir ulaştırma koridorudur. Proje güzergâhı İpek Yolu ülkelerinden geçtiğinden bu proje "Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması" olarak isimlendirilmiştir.

Yine BM, "Asya Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu ile Avrupa Ekonomik Komisyonu", denize kıyısı olmayan ülkelerin limanlar ile bağlantısını sağlamak ve ilgili ülkelerin ekonomik kalkınmalarına destek sağlamak için "Asya Otoyolu, Trans-Asya Demiryolu" ve "Avrupa-Asya Ulaştırma Bağlantıları" projelerini geliştirmiştir. Bu projelerin de rotalarına bakıldığı zaman yine "İpek Yolu" akla gelmektedir. Ayrıca ülkemizin çok taraflı ulaştırma politikaları kapsamında değerlendirilen "Karadeniz Ekonomik İş birliği Teşkilatı ve Ekonomik İş birliği Teşkilatı" üye ülkeleri arasında oluşturulan ulaştırma ağları ile beraber AB'nin Pan-Avrupa Tasıma Koridorları, Avrupa Tasıma Ağları, Viking Koridoru ülkemizi tüm bu projeler nezdinde vazgeçilmez kılmıştır.

OBOR Projesi nezdinde Türkiye'nin girişimi olan "Orta Koridor" ise BTK, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü Projelerinin tamamlanması ve Hazar Geçiş Statüsü anlaşmasının ilgili ülkeler tarafından imzalanması ile resmen hayat bulmuştur. "Orta Koridor", OBOR Kuzey Koridorundan "2.000 km" daha kısa, daha elverişli iklim koşullarına sahip ve deniz yoluyla karşılaştırıldığında seyahat süresini 1/3 (15 gün) kısaltan fırsatları ile Türkiye'yi adeta merkeze oturtmuştur. Orta Koridor Asya'daki kargo trafiği için büyük fırsatlar sunmakla birlikte etkin bir şekilde kullanılırsa, Orta Asya ülkeleri ve Türkiye'nin, Çin ve Avrupa arasındaki yıllık 600 milyar USD olduğu tahmin edilen ticaretten faydalanabilmeleri açısından önemli ekonomik fırsatlar doğuracaktır.

Ülkemizin İpek Yolu Ülkelerinin Akdeniz ve Avrupa'ya açılmalarında Türkiye "TRACECA" ve "OBOR Orta Koridoru" kısmında bir kavşak görevi görmesi beklenmektedir. Ancak deniz koridorları nezdinde değerlendirdiğimizde AB'nin TRACECA'nın Doğu Avrupa – Gürcistan deniz yolunu kullanarak Türkiye'yi By-pass etmesi yine OBOR nezdinde Asya çıkışlı yüklerin zaman zaman bu rotayı kullanması değerlendirilmesi gereken bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır. Asya Avrupa deniz koridoru üzerindeki konumu itibariyle Türkiye, çok modlu ulaştırmaya uygun yeterli miktarda konteyner limanlarının olmaması, "Uzak Doğu ve Avrupa" arasında doğrudan deniz yolu konteyner seferlerinin olması ve yine Uzak Doğu'dan AB'nin Karadeniz limanlarına doğrudan seferlerin olması Türkiye'nin bir aktarma üssü olma potansiyelini zayıflatmaktadır. Oysa ülkemizin bu talepleri çekebilmesi halinde ülkenin limanları ile başlayan lojistik altyapısı canlanacak ve OBOR nezdinde bir lojistik merkez olabilecektir. Karadeniz limanlarına olan taleplerin sebebi Akdeniz'de bulunan aktarma limanlarında yaşanan yoğunluk ve liman kapasitelerinin cevap verememesidir. OBOR Projesi'nin bir ayağı olan Yunanistan'ın Pire Limanı tam dolulukla çalışmaktadır. Dünyadaki ticaretin her geçen gün artması ile Akdeniz'de aktarma limanına olan talep de artarak devam edecektir. Türkiye'nin yapacağı doğru yatırım ve politikalarla limanlarımızın aktarma limanı olmasının yanında lojistik merkez olma olasılığını da artıracaktır. Bunun için bu çalışmadan hareketle limanlarımızın çoklu ulaştırma modlarını bünyesinde birleştirmesi, büyük konteyner gemilerine hizmet verebilmek için liman ya da terminallerinin 16 mt' den daha derin olması, yine küresel bir lojistik merkez olabilmek için 1.100.000TEU/Yıl elleçleme kapasitesine sahip olması koridorlar nezdinde olan talebi çekmemiz noktasında önem arz eden başlıca konulardandır.

Tam bu noktada daha önce incelenen konteyner limanlarımızdan çok modlu taşımacılığa uygun olanları incelersek; Mersin Limanı, Samsun Limanı, Derince Limanı, İzmir Limanı, Bandırma Limanı, DP World Yarımca, Asyaport ve yapım aşamasında olanlardan ise Filyos ve Çandarlı Limanları bu sınıflandırmaya uygun limanlardır.

Kapasite olarak 1.100.000 TEU/Yıl'ın üzerinde olan limanlarımız ise Kumport, Marport, Derince, DP World Yarımca, Mersin, Asyaport, İzmir, İskenderun ve inşaa aşamasındaki Çandarlı limanlarıdır.

Derinlik olarak 16 mt'den fazla olan limanlarımız ise Mersin Limanı, İskenderun Limanı, Derince, Kumport, Marport, Mardaş, Asyaport, DP World Yarımca ve inşa aşamasındaki Filyos ve Çandarlı Limanlarıdır.

Tüm bu üç özelliğe sahip limanlarımız; Mersin Limanı, Asyaport, Derince ve DP World Yarımca Limanları ile inşa aşamasındaki Çandarlı Limanıdır. Bu limanlar sahip olduğu özellikler itibarı ile birer lojistik merkez olarak değerlendirilebilecektir. Bu lojistik merkezler uluslararası koridorlar nezdinde oluşan lojistik potansiyelin bir kısmını karşılayabilecek ve Türkiye'nin OBOR nezdinde bir lojistik merkez olma potansiyelini destekleyecek niteliktedirler.

Bunun dışında kara, demir ve deniz yollarının birleştiği İzmir, Samsun ve Bandırma Limanları da birtakım iyileştirmeler ile ülkemizin lojistik potansiyeline yüksek ölçüde katkı yapacaklardır. Öncelikli olarak İzmir Limanı'nın ortalama 10,5 mt. olan derinliği mümkün olması halinde dip tarama ve/veya genişletme çalışmaları ile 16 mt'nin üzerine çıkarılması halinde Çandarlı Limanı ile birlikte yaratacağı sinerji OBOR Projesinin hinterlandına girmesini sağlayacaktır. Yine TRACECA Projesine dahil olan Samsun Limanı Karadeniz'den gelen yüklerin demiryolu ile Mersin Limanı'na ve dolayısı ile denize kıyısı olmayan Asya Ülkelerinin Akdeniz'e çıkış kapısı olması sebebi ile liman derinliğinin 16 mt'nin üzerine çıkarılması için çalışmalar yapılması gerekmektedir. Ayrıca Samsun Limanı, "Viking Treni Projesi" ile Avrupa'nın Asya, Ortadoğu ve Akdeniz bağlantısını çok modlu olarak sağlayan bir merkezdir. Yine "Viking Treni Projesine" Trabzon Limanı da dahil olduğundan demiryolu ağıma en kısa nokta olan Erzincan-Trabzon demiryolu hattının yapılması da Trabzon Limanını hem bu proje hem Karadeniz'de Samsun, Filyos Limanları ile OBOR Projesine de entegre edecektir. Tüm bunlar yapıldıktan sonra 19,8 yaş ortalamasına sahip denizcilik filomuzun da gençleştirilmesi gerekmektedir. Bunun içinde öncelikli olarak kısa vadede teşvik mekanizmaları kullanılmalı uzun vadede tersanecilik sektörümüz desteklenerek artacağı düşünülen ulusal gemi talebimize, ulusal çözümlerle cevap verebilmenin önü açılmalıdır.

Yine "Transit Konteyner Deniz Taşımacılığı" için özel düzenlemeler yapılarak ilgili servis sağlayıcılarının ülkemize çekilmesi için çalışmalar yapılmalıdır. "Türkiye Lojistik Master Planı" ve "Ulusal Ulaştırma Ana Planı" özel sektör katılımı ile

tamamlanmalı, limanların yönetiminin tek elden özel sektör katılımı ile yapılması desteklenmelidir.

Sanayinin ve lojistik sektörünün rekabet gücünün artırılması için modlar arası taşımacılığın yaygınlaştırılması ve lojistik merkezlerin sektör-üniversite işbirliği ile planlanması gerçekleştirilmeli, yük taşımacılığında demiryolunun payının artırılması desteklenmelidir. Mevcut demiryolu şebekesindeki tek hatlı demiryollarının çift hatlı hale getirilmesi, sinyalizasyon ve elektrifikasyon yatırımlarının hızlıca tamamlanması için bir eylem planı oluşturmalıdır.

Türkiye ulaştırma ve lojistik alanlarında gerek altyapı yatırımlarını kendi yapma kabiliyeti gerekse de coğrafi konumundan ötürü avantajlı görünse de yoğun rekabet ortamında birtakım önlemler alması ve iyileştirmeler yapılması zorunludur. Ülkemizin elinde bulunan lojistik potansiyelini maksimize etmesi ve Türkiye'nin lojistik sektörü olarak istenen konuma gelebilmesi için taşıma modları arasında gerekli entegrasyonlar sağlanarak kombine taşımacılık geliştirmeli ve teşvik edilmelidir. Lojistik sektörü için teşvikler artırılmalı, özellikle lojistik ihracatı yapanlar için belirli muafiyetler verilmelidir. Ülkemizin çözmesi gereken öncelikli konulardan olan lojistik master planları hazırlanırken aynı zamanda İpek Yolu'nun canlanması ve OBOR Projesi de göz önünde bulundurulmalıdır. Nitelikli eleman ihtiyacını karşılamak için üniversitelerde lisans ve yüksek lisans seviyesinde bölümler kurulmasının yanında lojistik merkezlerde uygulamalı "Lojistik Mühendisliği" bölümü ile ilgili bölümlerin açılması faydalı olacaktır.

Transit koridorların eksik kısımları tamamlanmalı, İpek Yolu Ekonomileri için teknik altyapı yetersizliği olan ve faktör temelli ekonomilere, Türkiye, enerji değişimi anlaşmaları ile ilgili ülkelerin ihtiyacı olan altyapı hizmetlerini vermelidir. Bunun sonucu olarak Türkiye hem İpek Yolunda oyun kurucu pozisyonuna geçecek hem de yatırım ihracı ile cari açığı azaltıcı yatırımlar yapmış olacaktır. Sınır geçişlerini kolaylaştırmak için transit geçişler özelinde ortak gümrük anlaşmalarına öncülük etmelidir.

Türkiye Avrupa- Asya- Afrika- Ortadoğu arasındaki jeostratejik ve jeopolitik avantajını değerlendirmek zorundadır. Aksi halde avantajını komşu ülkelere kaptırmak sureti ile by-pass edilebilme ihtimali doğacaktır. Dolayısı ile Türkiye oyun kurucu rolü

ile hamleler yapmalıdır. Lapus-Lazuli koridoru buna en güzel örneklerden biridir. OBOR Orta Koridor girişimimizi sağlamlaştırmasının ötesinde Hindistan ve İran'ı Avrupa'ya (Türkiye üzerinden) bağlanmasının önünü açmıştır. Bunun dışında kanuni düzenlemeleri tüm İpek Yolu ülkeleri tarafından kabul edilmiş, gümrük mevzuatı vb. gibi konularda anlaşılmalı, “İpek Yolu” rotasında lojistik merkezler kurulması, denize çıkışı olmayan Asya Ülkelerinin Türkiye üzerinden Avrupa ve Akdeniz’e bağlanmasını sağlayacaktır. OBOR Orta Koridor ülkelerinden denize kıyısı bulunmayan Kazakistan, Türkmenistan, Azerbaycan ve Kırgızistan ile birlikte “Türk Keneşi” nezdinde ülkemizin öncülüğünde ulaştırma alanında anlaşmalar yapılması kısa vadede mümkün görünmektedir. Uzun vadede ise Türkiye, Yeni İpek Yolu için “OBOR Orta Koridor Lojistik Düzenleme Birliğinin” kurulmasında öncü rol oynayabilir. Bu bağlamda Türkiye hem ilgili İpek Yolu Ülkeleri hem de AB, Rusya ve Çin gibi önemli destek sağlayabilecek aktörleri bir araya getirebilir. Bu sayede ekonomik girişimlerde dar boğazlar ve alt yapı gereksinimleri aşılabileceği gibi, siyasi ve politik engeller çözümlenerek, iş birliğine gidilmesi de kolaylaşacaktır. Ayrıca yine lojistik problemlerin en kısa yoldan çözümlenebilmesi için “Yeni İpek Yolu Uluslararası Tahkim Mahkemesi” Türkiye’nin girişimleri ile Türkiye’de kurulması yönünde çalışmalar yapılmalıdır.

Yine Ortadoğu coğrafyasındaki olumsuzluklardan etkilenen ülkemiz bu dar boğazdan çıkmak için Çin ve A.B.D örneklerinde olduğu gibi geniş bir coğrafyayı da kapsayacak bir “Türk Rüyası” ilanı ile; Çatışmasızlığın ve barışın ancak anlaşmazlıkların olduğu bölge ülkeleri arasında çözümlenmesi gerektiği, bölgesel kalkınmalar için bölgesel kalkınma ajanslarının kurulmasını öneren, yakın gelecekte küresel ısınma ve ekonomik yetersizlikler nedeniyle dünyayı etkileyecek iklim mültecileri sorununu yerinde çözmeyi hedefleyen, küresel eşitsizlikleri bölge zenginlikleri ile çözmeyi amaçlayan, ulaştırma altyapılarını sadece ticaret için değil aynı zamanda medeniyet götürmek için kullanan, dünya siyasetini kuşatıcı bir politika ile sahneye çıkması Türkiye’nin bölgesel politik gücünü artıracakı düşünülmektedir.

Türkiye tüm bu ulaştırma koridorları nezdinde kavşak pozisyonu nedeni ile jeopolitik olarak “Lojistik merkez” konumunda dünyadaki sayılı ülkelerden biridir. Bunun dışında OBOR Projesinin diğer ulaştırma koridorları projelerinin dışında hemen hemen tüm dünyayı hedeflemesi Türkiye’ye önemli ekonomik fırsatlar sunmaktadır. Dünya bankasının koridor ekonomileri için öngördüğü minimum %2,8 ticari gelir artışı

verisi bu görüşü destekler niteliktedir. Türkiye'nin bölgesel ulaştırma merkezi, "Lojistik Merkez" olması demiryolu transit ticaretinden elde edeceği gelirin dışında deniz yollarında aktarma limanlarının geliştirilmesi ve koordinasyonuna, gerekli altyapı yatırımlarının yapılmasına ve lojistik performansının gelişmesine bağlıdır. Dünya Bankası tarafından değerlendirilen Lojistik Performans İndeksinde iyi olan ülkeler incelendiğinde dünyanın sayılı ekonomileri ile karşılaşılmaktadır. Bunun için Türkiye Lojistik Performans Endeksinde öncelikle ilk 20'ye yükselme hedefiyle gerekli iyileştirmeleri yapmalıdır. Yine ilk etapta dünya konteyner taşımacılarını Türkiye'ye çekmek için "Konteyner Taşımacılığı" konusunda kamu-özel işbirliği ile bir ajans kurularak standart tarife ve zamanlama ilişkisi kurularak bir eylem planı hazırlanmalıdır. Yeri gelmişken limanlarımız için yukarıda izah edilen iyileştirmelerin yapılması ve yatırımların tamamlanması ile Mersin Limanı, Samsun Limanı, İzmir Limanı, Çandarlı Limanı, Filyos Limanı, Derince Limanı, DP World Yarımca Limanı Türkiye'yi OBOR Projesi içinde bir bölgesel aktarma merkezi "Lojistik Merkez" yapma potansiyele sahip görünmektedir. Ayrıca DYY'ları limanlar özelinde Çin orijinli değerlendirmek OBOR Projesini Türkiye'ye merkezleme noktasında katkı sağlayacaktır. Yine politika yapıcılar OBOR Projesi için stratejiler üretmeli ve politik sıkışıklıklarda pro-aktif bir rol oynamalıdır. Yine BTK, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Hazar geçişi sorunlarının çözülmesi "Demir İpek Yolu" nda bayağı yol kat edilmesini sağlamış olsa AB Parlamentosu çift yönlü olarak AB-Asya taşımaları 2040 ölçekli değerlendirmesinde 3.000.000 TEU yükün demiryolu ile taşınması perspektifi saatte 2 ile 3 tren trafiğine tekabül ettiğinden ülkemiz acilen tek hatlı demir yollarını çift hatta çevirmeli ve elektrifikasyon işlemlerini tamamlamalıdır. Yine OBOR ile gündeme gelen Kars-Edirne hızlı tren hattını gerçekleştirmelidir. Tüm bunların tamamlanması ile Türkiye OBOR Orta Kuşağı nezdinde bir ulaştırma merkezi; "Lojistik Merkez" yapabilecektir.

Bir gelecek perspektifi olarak Endüstri 4.0 ile mümkün olan karanlık (insansız) fabrikalar işçiliği %90 oranında düşürebilme potansiyeli ile üreticiler ithal ettikleri hammaddeleri ithal etmek yerine hammaddenin bulunduğu ülkeye, "Karanlık Fabrikalar" diye ifade edilen üretim tesislerini, kurabileceklerdir. Yine Lardner' in alan yasası ile birlikte düşündüğümüzde lojistik avantajı olan ülkeye bir "Karanlık Fabrika" kurabilecektir. Bunun için ise limanlara yakın noktalarda çok modlu ulaştırma ağlarına uygun yerleri tercih edeceklerdir. Tam bu noktada çeşitli kereler yapılması düşünülse de bugüne kadar gerçekleştirilememiş Sakarya Nehri Projesi'nin yapılması uygun olacaktır.

Nehir kenarına nehir taşımacılığına uygun limanların olduğu ard bölgesinde “Karanlık (İnsansız) Fabrikaların” kurulduğu sanayi bölgeleri olan Endüstri 4.0 ile Lojistik 4.0’ın birleştiği organize bölgeler birer cazibe merkezi olabilecektir. Sakarya Projesi, Kanal İstanbul gibi Karadeniz-Marmara Denizini birleştiren bir proje olarak tasarlanmıştır. Ancak Sakarya Projesi, İstanbul’un sanayi ve ulaşım yükünü üzerine aldığı gibi mevcut nehir yatağını kullandığından teknik manada yapılması daha öngörülebilir bir projedir. En azından bir gelecek perspektifi olarak fizibilitelerinin yapılması uygun olacaktır.

Son olarak, yukarıda detaylıca verilen öneriler dışında, özetle, OBOR Projesi’nin sunacağı imkanları maksimize edebilmesi için öncelikli olarak bu çalışma kapsamında analiz edilen altyapı yatırımlarını tamamlanması koridor yönlü taleplerin karşılanarak ülkemizin koridorlar nezdinde bir merkez olması yönündeki engelleri kaldıracaktır. Bu noktada konteyner taşımacılığı başat aktör olduğundan Samsun, İzmir ve Bandırma Limanlarımızın derinliklerini 16 mt.’den daha fazla bir derinliğe getirecek çalışmaların yapılması, yeni yapılacak özel sektör ya da devlet liman yatırımlarında konteyner taşımacılığı göz önünde bulundurulmalı, çok modlu taşımacılık, limanların demiryolu bağlantıları, derinlik olarak 16 mt.’den daha fazla bir derinlik aranması, kapasite yönünden yıllık 1.100.000 TEU üzerinde bir kapasiteye hizmet verebilmesi gibi detayların teknik şartnamelerde yer alması koridorlar nezdinde kavşak ve merkez olan ülkemiz teknik manada merkez olacağı düşünülmektedir.

Politika üreticiler yönünden ise “Transit Konteyner Deniz Taşımacılığı” için özel düzenlemeler yapılarak ilgili servis sağlayıcılarının ülkemize çekilmesi için çalışmalar yapılması ve yine “Türkiye Lojistik Master Planı” ve “Ulusal Ulaştırma Ana Planı” özel sektör katılımı ile tamamlanmasının lojistik sektörümüzün koridorlar nezdinde daha aktif bir rol oynamasının önünü açacaktır. OBOR ile lojistik sektörümüzde bir büyüme beklendiğinden artan nitelikli iş gücünü karşılamak için üniversitelerde lisans ve yüksek lisans seviyesinde bölümler kurulmasının yanında lojistik merkezlerde uygulamalı “Lojistik Mühendisliği” bölümü açılması faydalı olacaktır. OBOR Orta Koridor nezdinde aktif rol alınarak “Yeni İpek Yolu Uluslararası Tahkim Mahkemesi”, “OBOR Orta Koridor Lojistik Düzenleme Birliğinin” Türkiye’nin girişimleri ile Türkiye’de kurulması yönünde çalışmalar yapılmalıdır. Tüm bunları gerçekleştirmek için “Türk Rüyası” veya benzeri politikalarla ulusal ve uluslararası aktörleri motive etmek hedeflerimizin önünü açacaktır.

KAYNAKÇA

- 2019 Yılı Performans Programı Tasarısı, 2019, KGM.,
<https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/PerformansProgrami/2019Performans.pdf> - Anlık Erişim: 11.12.2019
- A modern Silk Road in the making, Xinhua Haber Ajansı, 2017.
(http://english.www.gov.cn/news/top_news/2017/05/12/content_281475653335794.htm
) -Anlık Erişim 11.10.2019
- Akkaymak.M., 2009. Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları ve Yeniden Canlanan İpek Yolu, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Anonim, 2011. <https://www.ekol.com/tr/ekolden-cevreci-cozum-intermodal-tasimacilik/>
- Anonim, 2016. Pakistan'ın Gwadar Limanı 43 yıllığına Çin'in oldu,
<https://www.dunyabulteni.net/asya/pakistanin-gwadar-limani-43-yilligina-cinin-oldu-h355396.html>
- Anonim, 2019. Endüstri 4.0 ve Üretim Ekosistemleri, Deloitte, (Anlık Erişim 11.10.2019 – 13.16, <https://www2.deloitte.com/tr/tr/pages/manufacturing/articles/industry-4-0-manufacturing-ecosystems-exploring-world-connected-enterprises.html>)
- Anonim, Deniz Sektörü Raporu, 2018. Deniz Ticaret Odası.
- Arnold, J., 2006. “Best Practices in Management of International Trade Corridors”, Transport Papers-38459, World Bank Group, Washington , D.C.
- Ashton, K. 2009. “That ‘Internet of Things’ Thing.” RFID Journal. (Anlık Erişim: 18.12.2019 – 15.44) <http://www.rfidjournal.com/articles/pdf?4986>
- Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), (Anlık Erişim 10.11.2018 – 15.26) <http://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulasirma-koridoru.tr.mfa>
- Aygün, M., 2004. Yeni İpek Yolu (TRACECA) ve Türkiye, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü. İstanbul
- Aykan K., 2009. Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UNESCAP), Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi, Sayı:34 ss:58-62
- Baykal Ö. F., 2009. Ekonomik İş birliği Teşkilatı (EİT) ve EİT Ticaret ve Kalkınma Bankası, Ekonomik Sorunlar Dergisi, sayı:33, sayfa:61.
- Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M. (2015). “Lojistik Maliyetler ve Lojistik Performans Ölçütleri”, Maliye Araştırmaları Dergisi, Cilt:1, Sayı:2, ss.95-112.

Belt and Road Initiative, BRI Projects, <https://www.beltroad-initiative.com/projects/>
(Anlık Erişim: 23.04.2019-16.01)

Belt and Road News, Financing and Funding for the Belt & Road Initiative, <https://www.beltandroad.news/2019/05/17/financing-and-funding-for-the-belt-road-initiative/> - Anlık Erişim: 01.11.2019

Britannica, 2019: Silk Road, <https://www.britannica.com/search?query=silk%20road>
Anlık Erişim: 23.10.2019

BÜYÜKÖZKAN, G. (2013). “Uluslararası Lojistik, Sürdürülebilir Lojistik, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Bölüm 7. Sayfa:150-167

BÜYÜKÖZKAN, G. (2013). “Uluslararası Lojistik, Uluslararası Lojistikte Diğer Konular, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Bölüm 8.

Can O., 2018. “Karadeniz ve Marmara Bölgelerinde Uluslararası Hat Taşımacılığı Yapılan Konteyner Limanlarındaki Ortalama Konteyner Hareket Tamamlama Sürelerinin Karşılaştırması ve Maliyet Analizi”. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Denizcilik Uzmanlığı Tezi

Cerreno A. Vd., Feasibility of the Freight Villages in the NYMTC Region-Inventory of Planning Resources, NYMTC, USA, 2008.

China's new silk route PwC,2016:5. <https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-center/assets/pdf/china-new-silk-route.pdf> - Anlık Erişim:27.09.2019

China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape, OECD Business And Finance Outlook, 2018

Connecting to Compete 2018 Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators, World Bank, (Anlık Erişim 26.12.2018)
<http://documents.worldbank.org/curated/en/576061531492034646/pdf/128355-WP-P164390-PUBLIC-LPIfullreportwithcover.pdf>

Çekerekol, G.S., 2013. Lojistik Yönetimi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir

Çelik, A., Karakoç, F., Çakır, C. Ve Duysak, A. (2016). " Hızlı Prototipleme Teknolojileri ve Uygulama Alanları". Dumlupınar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi. 31: 53-70.

Çetin B.İ., 2007. Deniz Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgi Analizleri: Türkiye-Almanya-Çin Uygulaması, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, Doktora Tezi.

Çetinoğlu H., 2007. Türkiye'nin Lojistik Kara Köprüsü Olarak Yapılandırılmasında Denizyolu Ulaştırmasının Rolü: Senaryo Yaklaşımı, T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Doktora Tezi

Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kaynak: Hürriyet Ekonomi (<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/terore-karsi-ekonomi-yolu-40457922> - Anlık Erişim: 22.11.2018)

De Mauro, A. et al. 2015. "What is big data? A consensual definition and a review of key research topics." AIP Conference Proceedings, 1644: 97. (Anlık Erişim-26.07.2019) <http://big-data-fr.com/wp-content/uploads/2015/02/aip-scitation-what-is-bigdata.pdf>

ElgünM.N., 2011. Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticarete Lojistik Köylerin Yapılanma Esasları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, İİBF Dergisi. C.XIII, Sayı:II

Erdal M. ve Ünal A., 2014. Lojistik Merkez Yönetimi, UTİKAD, 1.Baskı.

Europlatforms, 2004. "Logistics Centres Directions For Use", A Report By Europlatforms EEIG, s:3.

Fedorenko, V., 2013. The New Silk Road Initiatives In Central Asia, Rethink Institute, Washington DC.

Ferrari S., 2018. "UIC Corridors Activities 2017 – 2018"

Gantz, J. & Reinsel, D. 2012. "The digital universe in 2020: big data, bigger digital shadows, and biggest growth in the far east." IDC iView. (Anlık Erişim-26.07.2019) <https://www.emc.com/collateral/analyst-reports/idc-the-digital-universe-in-2020.pdf>

GTB,2018. Lojistik Performans Endeksi (Anlık Erişim 12.11.2018 – 14.56) https://risk.gtb.gov.tr/data/52c5898e487c8eca94a7c695/LPI_2016_01_03_2017.pdf

HaberTürk, Kuşak ve Yol Girişimi küresel refahı artırmayı hedefliyor, <https://www.haberturk.com/kusak-ve-yol-girisimi-kuresel-refahi-artirmayi-hedefliyor-2543757-ekonomi>

Habova A., 2015. Silk Road economic belt: China's Marshall plan, pivot to Eurasia or China's way of foreign policy, Department of International Relations, University of National and World Economy, Sofia

İnan F., 2017. "New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road, TEPAV", https://www.tepav.org.tr/upload/files/1523615843-0.New_Economic_Corridors_in_the_South_Caucasus_and_the_Chinese_One_Belt_One_Road.pdf

İş Bankası Çin Bülteni, <https://ekonomi.isbank.com.tr>

İş Bankası Çin Bülteni, 2018. “Çin-Türk ortaklığıyla 225 milyon USD’lik yatırım...”, https://ekonomi.isbank.com.tr/contentmanagement/Documents/tr17_cin_bulteni/2018/A_R_02_2018.pdf

Kahraman H., 2017. “Endüstri 4.0 ile Katmanlı Üretim”, <http://www.endustri40.com/endustri-4-0-ile-katmanli-uretim/>, Anlık Erişim- 08.08.2019.

Kapucu Y., 2018. “TCDD Lojistik Merkezlerinin Etkinlik Analizi”, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Endüstri Mühendisliği Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Kaynak M., vd., 2007. “Intermodal Terminallerin Gelişiminde Lojistik Merkezler, Dağıtım Parkları ve Türkiye’deki Durum”, Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi Sayı :9/2 (2007). Sayfa:39-58

KGM Faaliyet Raporu, 2018. Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı

KGM Önemli ve Global Projeler, Uluslararası Projeler, (Anlık Erişim:23.12.2019-21.03): <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/ProjelerUluslararası.aspx>

Koç G. A., 2006. “Doğrudan Yabancı Yatırımların Ekonomik Etkileri Ve Türkiye Üzerine Değerlendirmeler”, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Doktora Tezi.

Kondratowicz L. Vd., Planning of Logistic Centres in the Baltic Sea Region, Neloc, Gdansk, 2003. Akt: Erdal M. ve Ünal A., 2014. Lojistik Merkez Yönetimi, UTİKAD, 1.Baskı.

Kulaklıkaya Ö., Modern İpekyolu, https://www.tepav.org.tr/upload/files/1361895321-7.Modern_Ipek_Yolu_Orta_Asyaya_nin_Kuresel_Ekonomiye_Acilan_Kapisi.pdf - Anlık Erşim:24.05.2019-23.44

Leman Mammadova, “Development issues of Trans-Caspian int’l transport route discussed in Baku,” Azernews, January 18, 2019, (Anlık Erişim 04.01.2020 – 16.02) https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-turkeys-middle-corridor-question-compatibility#_ftn6

Long D., International Logistics Global Supply Chain Management, Springer, 2016, Çeviri, uyarlama: Tanyaş M., Düzgün M., 2016. Nobel Akademik Yayıncılık.

Meidute L., 2017. Comparative Analysis of the Definitions of Logistic Centres, Transport, Vol. XX, No:3, s:107.

Millî Eğitim Bakanlığı, 2011. Ulaştırma Hizmetleri, Lojistik Yönetimi

Modern İpekyolu- Orta Asya’nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı (Anlık Erişim 10.11.2018 – 16.45), https://www.tepav.org.tr/upload/files/1361895321-7.Modern_Ipek_Yolu_Orta_Asyaya_nin_Kuresel_Ekonomiye_Acilan_Kapisi.pdf

Nagasawa, T., Vd., UNIDO (2017). Accelerating clean energy through Industry 4.0: manufacturing the next revolution.

Oğuz Y.S., 2019. Sri Lanka'daki terörist saldırılar ve 'Kuşak-Yol' projesi, (Anlık Erişim:20.11.2019-13.44), <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/-sri-lankadaki-terorist-saldirilar-ve-kusak-yol-projesi/1473272>

Olimpia Logistics, Türkiye'deki Limanlar, (Anlık Erişim: 23.12.2019-01.13) <http://olimpialogistics.com.tr/tasimacilik/turkiyedeki-limanlar/>

Onur S., 2019. lojiport.com:utikad, Türk ticaret filosunun ortalama yaşı kaçırır?, (Anlık Erişim-23.12.2019-00.25) <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/25377/%E2%80%9Cturk-sahipli-yabanci-bayrakli-gemilerden-korkmayin!%E2%80%9D>

Oral, Ersel & Pabuşcu, Melih & Sultansu, Ecem. (2017). Türkiye ve Yakın Çevresindeki Limanların Karşılaştırmalı Analizi. 35-35. 10.18872/DEU.df.ULK.2017.016.

Rodrigue, J.P., 2005b. The Geography of Transport Systems, Transportation Systems and Networks, Aktaran: Çetin B.İ.

Roso V., Vd., 2009. The Dry Port Concept: Connecting Container Seaports with Hinterland, Journal of Transport Geography, Volume 17, Issue 5.

Sade G., 2019. 'Kuşak ve Yol' Forumu: Çin'den borç batağına düşmekten korkan ülkelere teminat, Euronews, (Anlık Erişim: 16.12.2019-18.30) <https://tr.euronews.com/2019/04/28/kusak-ve-yol-forumu-cin-den-borc-batagina-dusmekten-korkan-ulkelere-teminat>

Sanders, N.R., (2011). Supply Chain Management: A Global Perspective, JohnWiley & Sons. Akt: Taşkın A.

Silk Road Briefing, “Turkeys Pivotal Role in China’s Belt and Road Initiative with Europe, Central Asia, and the Middle East”, <https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/06/19/turkeys-pivotal-role-chinas-belt-road-initiative-europe-central-asia-middle-east/>

Silk Road Fund, (Anlık Erişim 10.11.2019-10.45), <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html>

Şimşek T. vd., 2018. “Endüstri 4.0, Siemens”. (Anlık Erişim-22.12.2019-09.25), <http://siemens.e-dergi.com/pubs/Endustri40/Endustri40/Default.html#p=8>

TRACECA: (Anlık Erişim-20.11.2018-14.05), (<http://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulasirma-koridoru.tr.mfa>)

Tuerdi,(2017). Tarihi İpek Yolu Projesinin Türkiye ile Çin arasındaki dış ticaret hacminin arttırılması üzerindeki rolü ve önemi”, İstanbul Ticaret Üniversitesi.

Türkiye Armatörler Birliği, T.A.B., 2019. Deniz Taşımacılığı Gözden Geçirme Raporu.

UAB, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018.” Demiryolu”, (Anlık Erişim 09.10.2019-22.11): <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/demiryolu/demiryolu.pdf>

Uhlig H., 1986. İpek Yolu; Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü, Çeviren: Alev Kırım, Okyanus Yayıncılık.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2019-2023 Stratejik Planı.

UNECE, Role of Terminals and Logistics Centres for Intermodal Transport, 2011. (Anlık Erişim-18.11.2019–19.42),

<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2011/wp24/ECE-TRANS-WP24-2011-03add1e.pdf>

UNESCAP, 2019. “Review Of Sustainable Transport Connectivity In Asia And The Pacific 2019, Addressing the Challenges for Freight Transport”

Üstün G. (2019). “TCDD Taşımacılık A.Ş. Ve Lojistik Merkezler”. (Anlık Erişim-20.11.2019-14.44), <https://www.lojiport.com/tcdd-tasimacilik-a-s-ve-lojistik-merkezler-91724yy.htm>

World Bank. 2019. Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. Washington, DC: World Bank. License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO. (*This is an adaptation of an original work by The World Bank. Views and opinions expressed in the adaptation are the sole responsibility of the author or authors of the adaptation and are not endorsed by The World Bank.*), (*This translation was not created by The World Bank and should not be considered an official World Bank translation. The World Bank shall not be liable for any content or error in this translation.*)

World Bank., Soyrez de F., 2019. “Policy Research Working Paper 880, Common Transport Infrastructure A Quantitative Model and Estimates from the Belt and Road Initiative” Sayfa:18

Xiaosi R., 2017. Çin Rüyası, Çin ve Dünya'nın Geri Kalanı İçin Ne Anlama Geliyor, Çeviren: Kassymov D., Yeni İnsan Yayınevi.

Yavilioğlu C. (2016). “Çin Öncülüğünde Yeni Bölgesel Finansal Mimari Oluşturma Çabaları: Tek Kuşak-Tek Yol Projesi”, Maliye Dergisi, Sayı 17, ss:10-12.

Yazıcı A., 2016. “Endüstri 4.0 ve Otonom Robotlar”, Elektrik Mühendisliği Dergisi, Sayı:459, s:39.

Yıldıran, M. (2013). “İpek Yolu Ekonomileri, Türkiye İçin Alternatif Vizyon”, syf. 40-45.

Yıldızdağ, C., 2005. VII.-X. yy.'larda İpek Yolu ticaretinin Türk tarihine etkileri, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan G.S.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul

Yıldızoğlu E., ABD-Çin gerginliği: Yeni Soğuk Savaş'a doğru mu? (Anlık Erişim: 20.09.2019-17.49) <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-46692891>

Yılmaz R.K., 2014. Avrupa- Kafkasya- Asya Ulaştırma Koridoru (Traceca), Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi, Sayı:47, ss.43-57.

Zentürk O., (Erişim: 01.02.2020-15.51) <https://tr.euronews.com/2016/01/17/turkiye-nin-ortagi-oldugu-asya-altyapi-yatirim-bankasi-resmen-faaliyete-basladi>.

Zorlu Ö., 2008. Türkiye Limanlarının İşletme Verimliliğinin İrdelenmesi ve Transit Liman İhtiyacı, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Kıyı Bilimleri ve Mühendisliği A.B.D. Yüksek Lisans Tezi.

İNTERNET KAYNAKLARI

<http://istanbul.china-consulate.org/tur/xwtd/t1258666.htm> (Erişim Tarihi:11.11.2019)

<http://tr.china-embassy.org/tur/ztx/t1201739.htm> (Erişim Tarihi:11.11.2019)

<https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiye-ile-cin-7-anlasma-imzaladi/473607> (Erişim Tarihi:14.09.2019)

<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/03/20170308-28.pdf> (Erişim Tarihi:11.08.2019)

<https://www.insideover.com/politics/a-significant-step-in-sino-turkish-relations.html> (Erişim Tarihi:23.10.2019)

<https://www.railfreight.com/tag/middle-corridor/?gdpr=accept> (Erişim Tarihi:30.07.2019)

https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-turkeys-middle-corridor-question-compatibility#_ftn9 (Erişim Tarihi:10.08.2019)

<https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/06/19/turkeys-pivotal-role-chinas-belt-road-initiative-europe-central-asia-middle-east/> (Erişim Tarihi:11.11.2019)

http://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-terafli-ulasirma-politikasi.tr.mfa (Erişim Tarihi:17.08.2019)

<http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/167/> (Erişim Tarihi:02.10.2019)

<https://www.railway-technology.com/projects/baku-tbilisi-kars/> (Erişim Tarihi:02.10.2019)

https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-turkeys-middle-corridor-question-compatibility#_ftn14 (Erişim Tarihi:13.10.2019)

<https://www.sde.org.tr/genel/sd-analiz-hazar-jeopolitigi-tamam-mi-devam-mi-kazakistandan-bir-bakis-analizi-6797> (Erişim Tarihi:13.10.2019)

<http://www.turkrus.com/897298-putin-hazar-denizinin-hukuki-statusu-anlasmasini-onayladi-xh.aspx> (Erişim Tarihi:13.10.2019)

<https://tr.sputniknews.com/rusya/201808121034710273-hazar-denizi-anlasmasi-imzalandi/> (Erişim Tarihi:13.10.2019)

<https://www.dunya.com/sirketler/kumport-limani-cosco-pacific039e-satildi-haberi-292370> (Erişim Tarihi:16.12.2019)

<https://www.dunya.com/kose-yazisi/alibaba-trendyola-728-milyon-dolar-odedi/424231> (Erişim Tarihi:16.12.2019)

<http://www.anhui-expressway.net/en/upload/2019-12/157715241220844800.pdf> (Erişim Tarihi:28.12.2019)

<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/uluslararasıYolGuzargahi.aspx> (Erişim Tarihi:16.05.2019)

<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/Tem.aspx> (Erişim Tarihi:16.05.2019)

<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/EYollar.aspx> (Erişim Tarihi:16.05.2019)

<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/Ekonomikİsbirligi.aspx> (Erişim Tarihi:16.05.2019)

<http://www.traceca-org.org/en/traceca/history-of-traceca/> (Erişim Tarihi:16.05.2019)

<http://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulastirma-koridoru.tr.mfa> (Erişim Tarihi:16.05.2019)

<http://www.traceca-org.org/en/countries/turkey/investment-projects/> (Erişim Tarihi:16.05.2019)

<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/KaradenizTeskilatı.aspx> (Erişim Tarihi:16.05.2019)

https://www.ab.gov.tr/_86.html (Erişim Tarihi:16.05.2019)

<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/Ten-T.aspx> (Erişim Tarihi:16.05.2019)

<https://uic.org/about/about-uic/#Vital-points-of-the-UIC-action> (Erişim Tarihi:12.12.2019)

<https://www.mersinport.com.tr/> (Erişim Tarihi:25.12.2019)

<http://www.mardas.com.tr/tr-TR/kapasite-ve-elleclleme-bilgileri/4/39/> (Erişim Tarihi:25.12.2019)

<http://www.portofbandirma.com.tr/kurumsal/liman-hakkında> (Erişim Tarihi:25.12.2019)

<http://www.limakports.com.tr/tr/liman-ozellikleri/cografikonum> (Erişim Tarihi:25.12.2019)

<http://www.limakports.com.tr/tr/liman-ozellikleri/liman-teknik-ozellikleri> (Erişim Tarihi:25.12.2019)

<http://www.samsunport.com.tr/tr/kurumsal/katalog> (Erişim Tarihi:25.12.2019)

<http://www.safiport.com.tr/sayfalar.asp?LanguageID=1&cid=3&id=18> (Erişim Tarihi:25.12.2019)

<http://trabzonport.com.tr/KapasiteVeHizmetler.aspx> (Erişim Tarihi:25.12.2019)

<https://www.bakkakutuphane.org/dokumanflipbook/filyos-vadisi-projesi-tanitim-kitapcigi/390> (Erişim Tarihi:25.12.2019)

<https://www.ekol.com/tr/ekolden-cevreci-cozum-intermodal-tasimacilik/> (Erişim Tarihi:20.10.2019)

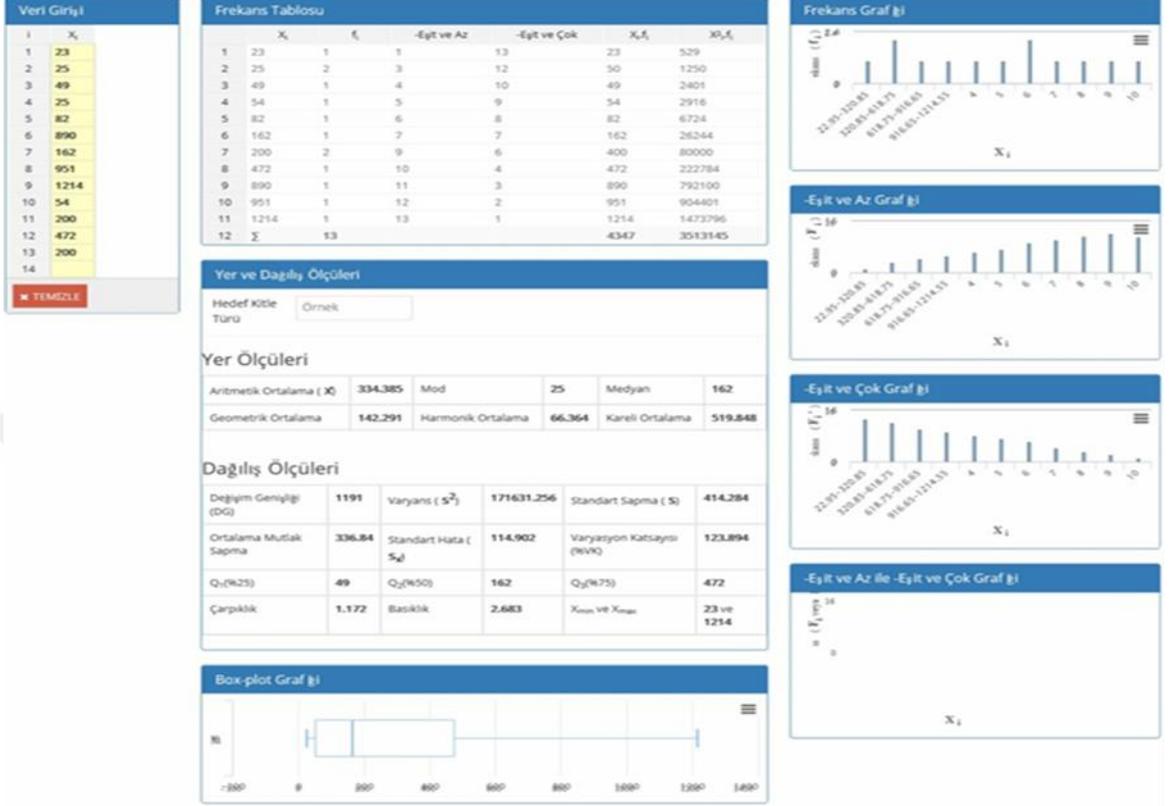
<https://databank.worldbank.org/data/download/GDP.pdf> (Erişim Tarihi:29.12.2019)

<https://tr.euronews.com/2016/01/17/turkiye-nin-ortagi-oldugu-asya-altyapi-yatirim-bankasi-resmen-faaliyete-basladi> (Erişim Tarihi:25.09.2019)



EKLER

EK-1: İstatistiki Hesaplamalar



EK-2: İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası

**T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü**

Sayı : 31853594-101-1219-561
Konu : Kanun Tasarısı

24/2/2016

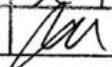
TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığı'nca hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu'nca 25/1/2016 tarihinde kararlaştırılan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı" ile gerekçesi ilişikte gönderilmiştir.

Gereğini arz ederim.


Ahmet DAVUTOĞLU
Başbakan

Ek:
1- Kanun Tasarısı
2- Gerekçe

| TBMM BAŞKANLIĞI | | | | |
|---|--|---------|--------------|----------|
| Tali Komisyon | Bayraklılık, İmar, Ulaştırma ve Turizm | | | |
| Esas Komisyon | Dışişleri | | | |
| Tarih: | 07 Mart 2016 | | E.No: 1/673 | |
| Yan.İzmi. | Bşk.Yrd. | Başkanı | Gen.Şek.Yrd. | Gen.Şek. |
|  |  | R.T. | 1/6 | Mün. |
| TBMM BAŞKANI |  | | | |

| |
|--|
| TBMM KANUNLAR ve KARARLAR DER. LOGI |
| 24 Şubat 2015 |
| Numara: |

| |
|---------------------|
| TBMM GENEL EVRAK |
| 24 Şubat 2016 |
| No: 30355 |

GEREKÇE

Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC), 2013 yılı Eylül ayında, "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" ve "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu"nun (Kuşak ve Yol) inşası fikrini ortaya atmıştır. Yeni İpek Yolu olarak da adlandırılan ve Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayacak olan sözkonusu girişim,

- Altyapı bağlantısı ile güzergâh ülkelerinin altyapı planları ve standartlarının oluşturularak, ana ulaşım yolunun inşa edilmesini,
- Ticaret bağlantısı ile güzergâh ülkelerin yatırım ve ticareti kolaylaştırıcı tedbirler almalarını,
- Sermaye bağlantısıyla finansal işbirliğini,
- Politika bağı kurarak güzergâhtaki ülkelerin siyasi alanda bölgesel işbirliğine gitmesini,
- Kültürel bağlantı ile kültürel, akademik, insan kaynakları, turizm, bilim, teknoloji ve basın alanlarında işbirliğinin geliştirilmesini hedeflemektedir.

Ülkemiz, tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasına yönelik olarak çeşitli projeler geliştirmiştir. Bu çerçevede, Türkiye'den başlayarak Gürcistan'dan Azerbaycan'a, buradan da Hazar Denizi'ni aşarak Türkmenistan ve Kazakistan'ı takiben diğer Orta Asya Cumhuriyetleri, Afganistan, Pakistan ve ÇHC'ye ulaşan Orta Koridor, tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması projesinin en önemli bileşenlerinden birini oluşturmaktadır.

Ülkemiz, Kuşak ve Yol Girişimini desteklediğini, Orta Koridor ile birlikte sözkonusu projelerin gerek bölge ülkeleri arasındaki entegrasyonun artırılması gerekse bölge ülkelerinin küresel ekonomiye daha iyi bir biçimde entegre olmaları bakımından önemli fırsat sunduğunu, Türkiye'nin coğrafi konumu bakımından projenin en kritik ülkelerinden birisi olduğunu ve yine Çin'in girişimiyle kurulan Asya Altyapı Yatırım Bankası ve İpek Yolu Fonu'nu desteklediğimizi çeşitli vesilelerle dile getirmiştir.

Orta Koridor girişimimizin Kuşak ve Yol girişimi ile uyumlaştırılması ve ÇHC tarafından bu girişimin bir parçası olduğunun kabulü, üzerinde önemle durduğumuz bir husus olmuştur. Bu bağlamda, "Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı" ülkemizin ev sahipliğinde Antalya'da düzenlenen G20 Liderler Zirvesi vesilesiyle, 14 Kasım 2015 tarihinde imzalanmıştır. Bu Mutabakat Zaptı çerçevesinde, ağırlıklı olarak karayolları, demiryolları ve limanlar dahil olmak üzere, ulaştırma ağları konusunda yakın bir işbirliği tesis edilmesinin hukuki zemini yaratılmıştır. Ülkemizde geliştirilmekte olan "Edirne-Kars Hızlı Tren Projesi"nin de Kuşak ve Yol ile Orta Koridor'un bir bileşeni olması planlanmaktadır.

Kuşak ve Yol girişimine Orta Koridor'un eklenmesi suretiyle finansman imkanları oluşturularak, şirketlerimizin İpek Yolu coğrafyasındaki ülkelerdeki altyapı ve ulaşım projelerinden istifade etmelerine elverişli bir ortam yaratılacak olmasının yanısıra; ülkemizi ve Avrupa'yı, Hazar geçişiyle Orta Asya Cumhuriyetleri üzerinden Afganistan, Pakistan ve ÇHC'ye bağlayacak olan bu güzergâhın, Rusya Federasyonu'nun da içerisinde yer aldığı Kuzey Koridoru ile güney hattında yer alan İran güzergâhlarına muhkem bir alternatif oluşturması ülkemiz için en önemli kazanımı teşkil edecektir.



**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE ÇİN HALK CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA İPEK YOLU EKONOMİK KUŞAĞININ, 21. YÜZYIL DENİZDEKİ İPEK
YOLUNUN VE ORTA KORİDOR GİRİŞİMİNİN UYUMLAŞTIRILMASINA İLİŞKİN
MUTABAKAT ZAPTININ ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR
KANUN TASARISI**

MADDE 1- (1) 14 Kasım 2015 tarihinde Antalya’da imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyulaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı”nın onaylanması uygun bulunmuştur.

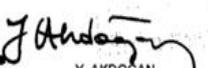
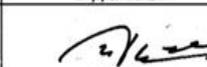
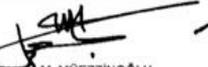
MADDE 2- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 3- (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

Eki

Zat


AHMET DAVUTOĞLU
BAŞBAKAN

| | | | |
|---|--|---|--|
|  N. KURTULMUŞ Başbakan Yardımcısı |  M. ŞİMŞEK Başbakan Yardımcısı |  Y. AKDOĞAN Başbakan Yardımcısı |  Y. T. TÜRKES Başbakan Yardımcısı |
|  I. ELVAN Başbakan Yardımcısı |  B. BOZDAĞ Adalet Bakanı |  S. RAMAZANOĞLU Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı |  Y. T. TÜRKES Avrupa Birliği Bakanı |
|  F. İSKENDER Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı |  S. SOYLU Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı |  F. G. SARI Çevre ve Şehircilik Bakanı |  M. ÇAVUŞOĞLU Dışişleri Bakanı |
|  M. ELITAŞ Ekonomi Bakanı |  B. ALBAYRAK Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı |  A. Ç. KILIÇ Gençlik ve Spor Bakanı |  F. ÇELİK Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı |
|  B. TÜFENKÇİ Sanayi ve Ticaret Bakanı |  E. YAŞAR Ulaştırma Bakanı |  C. YILMAZ Kalkınma Bakanı |  M. İNAL Kültür, Turizm Bakanı |
|  N. AĞBAL Maliye Bakanı |  N. AVCI Millî Eğitim Bakanı |  A. YILMAZ Millî Savunma Bakanı |  V. EROĞLU Orman ve Su İşleri Bakanı |
|  M. MÜEZZİNOĞLU Sağlık Bakanı |  B. YILDIRIM Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı | | |

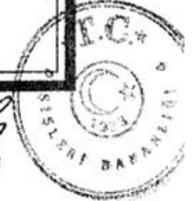
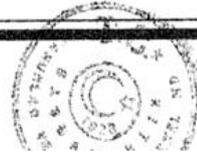
Dosya No:
101- 1219

151

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti
ile
Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti
Arasında
İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek
Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin
Mutabakat Zaptı

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti (bundan böyle "Taraflar" olarak anılacaktır) arasında Ekonomik Kuşağa Dayalı İpek Yolunun, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun (bundan böyle müştereken Kuşak ve Yol olarak anılacaktır) ve Orta Koridor Girişiminin kurulmasını ortaklaşa teşvik etmeye yönelik işbirliği arzusu temelinde;

Çin tarafından Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerin karşılıklı öğrenme ve eğitim; malların, teknolojinin, sermayenin ve personelin daha iyi değişimi ve bütünleşmesinin sağlanması; ekonomi, toplum, çevre ve kültür alanlarıyla ilgilenen ülkelerin eşgüdümlü kalkınması ve ortak ilerlemesinin desteklenmesi ve böylece farklı kültürler arasında diyalog ve bütünleşmenin kolaylaştırılması yoluyla beraberinde barış, işbirliği, açıklık, kapsayıcılık, karşılıklı öğrenme, karşılıklı fayda ve kazan-kazan sonucu getiren İpek Yolu ruhunun canlandırılması ve İpek Yolunun anlamının yeni çağın özelliklerine göre zenginleştirilmesi



gayretiyle Kuşak ve Yol Girişiminin önerildiğini göz önüne alarak;

Türkiye Cumhuriyeti'nin uzun süredir İpek Yoluyla ilgili kavramları geliştirmekte olduğu ve çok taraflı gelişme ihtiyaçlarına ve beklentilerine dayalı olarak Orta Koridor Girişimi gibi önerilerinin uygulanması için aktif şekilde çalıştığı; İpek Yolu bölgesindeki ticaretin kolaylaştırılmasına katkıda bulunma çabasıyla gümrük uygulamalarını geliştirmek için Kervansaray Projesini tatbik ettiği tanınarak;

Karşılıklı anlayış ve dostane işbirliği sahibi olmaları amacıyla Kuşak ve Yol coğrafyası boyunca açıklık, kapsayıcılık ve istişareyi etkinlikle teşvik etmek amacıyla İki Tarafın Kuşak ve Yol Girişiminin eşgüdümlü bir şekilde uygulanması hususunda siyasi uzlaşya vardıklarını dikkate alarak;

İki Tarafın ilgili tüm ülkeler ve uluslar için barışçıl gelişme ve ortak refahı gerçekleştirmek amacıyla İpek Yoluyla ilgili girişimleri arasında birleşen noktaları ortaklaşa keşfetmeleri; politikaların uyumlaştırılmasını ve pragmatik işbirliğini kolaylaştırmak üzere birlikte çaba sarf etmeleri, kazan-kazan işbirliğini ve karşılıklı öğrenmeyi desteklemeleri gerektiğine karar verilerek;

Aşağıda kaydedilen hususlarda mutabakata varılmıştır:

Madde I İşbirliği Hedefleri ve Yol Gösterici İlkeler

I. İki Taraf, ortak sürdürülebilir kalkınma ve refah hedefini gerçekleştirmek ve ekonomik büyüme ile sosyal ilerlemeyi sağlama çabasıyla somut siyasi bağları, ekonomik tamamlayıcılıkları ve



insandan insana değişimleri pragmatik işbirliğine çevirmek ve böylece iki Tarafın daha iyi siyasi ilişkiler, daha somut ekonomik bağlar, enerji alanında geliştirilmiş işbirliği ve daha yakın insandan insana değişimlerden faydalanmasını sağlamak amacıyla bir taraftan Orta Koridor ve Kuşak ve Yola ilişkin Kervansaray projeleri gibi Türk girişimlerini Kuşak ve Yol ile bütünleştirirken Kuşak ve Yol Girişimine yönelik işbirliğini ortaklaşa teşvik ederler. Aynı zamanda, İki Taraf, Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerin açıklık, kapsayıcılık, dengeli kalkınma ve paylaşılan faydaları beraberinde getiren bir ekonomik işbirliği çerçevesini ortaklaşa inşa etmek ve bölgesel barış ve kalkınmayı teşvik etmek amacıyla işbirliğini ilerletebileceklerini, aralarındaki bağlantılarını geliştirip güçlendirebileceklerini ve birbirleriyle etraflı işbirliğini derinleştirebileceklerini ümit ederler.

II. İki Taraf işbirliklerinde aşağıdaki ilkelere uyar:

(i) "Herkesin çıkarlarını karşılamak için istişare yoluyla ortaklaşa uygulanacak olan Kuşak ve Yol Girişimi" ilkesini rehber edinen İki Taraf birbirlerinin temel çıkarlarına ve başlıca endişelerine saygı gösterir, karşılıklı güveni ve kazan-kazan işbirliğini derinleştirir ve ortak sürdürülebilir kalkınma ve refahı gerçekleştirirler;

(ii) Birbirlerinin yürürlükteki mevzuatı ile uluslararası yükümlülükleri ve taahhütlerine uygun olacak şekilde iki ülkenin ekonomik ve sosyal kalkınmasına yeni bir canlılık kazandırmak;

(iii) İki Taraf, Kuşak ve Yol Girişiminin işbirliği, kalkınma ve

kazan-kazan sonuçları fikirlerine uygun olacak şekilde, bağlantılarını ve karşılıklı desteği güçlendirir, iki ülkenin katıldığı mevcut ikili işbirliği mekanizmaları ve çok taraflı mekanizmaların yanı sıra etkin bölgesel işbirliği platformlarının tüm imkânlarından faydalanmak suretiyle birbirlerinin gücünden faydalanır ve birbirlerinin en iyi unsurlarını öne çıkarır.

Madde II İşbirliğinin İçeriği

İki Taraf aşağıdaki alanlarda işbirliği yapar:

I. Politika Eşgüdümü. İki Tarafın ana kalkınma stratejileri, planları ve politikalarına ilişkin diyalog ve değişimlerin düzenli olarak gerçekleştirilmesi, ana makro-politikaların ayarlanmasına ilişkin iletişimin ve eşgüdümün güçlendirilmesi ve birbirlerinin ana kalkınma stratejileri, planları ve politikalarının birbiriyle bağlantılandırılmasına ve bütünleşmesine gayret gösterilmesi.

II. Kolaylaştırıcı Bağlantılar. Otoyol, demiryolu, sivil havacılık, limanın yanı sıra petrol ve gaz boru hatları, enerji nakil hatları şebekesi ve telekomünikasyon ağı da dâhil Türkiye’de, Çin’de ve üçüncü ülkelerde iki taraflı altyapı projelerinde işbirliği konusunda planların düzenlenmesi; kargo taşımacılığı konusunda limanlar arasında işbirliğini güçlendirmek ve işlevsel etkinliği geliştirmek için kapasite geliştirme amacıyla planlar geliştirilmesi ve uygulanması; içme suyu güvenliği, sel kontrolü ve afet azaltma, su tasarrufu sağlayan sulama ve diğer su koruma projelerinde işbirliğinde

bulunulması, iki Tarafça mutabık kalınan projelerin başlatılması ve temel projelerin geliştirilmesi için gayret gösterilmesi; standartların ve bilgi paylaşımının karşılıklı tanınmasının güçlendirilmesi; trafik erişilebilirliğinin ve ulaşım ağı güvenliğinin iyileştirilmesi, ulaşımın kolaylaştırılması için anlaşmaların görüşülmesi ve imzalanması ve sınır ötesi ulaşım güvenliğinin sağlanması.

III. Engelsiz Ticaret. İki Taraf birbirlerine pazarlarını açma hususunda karşılıklı çabaları destekler, ticaretin iki yönlü akışını genişletir, ikili bir serbest ticaret bölgesi kurulması konusunu ele alır; yatırım manzarasını iyileştirir; Yatırım Koruma Anlaşmasının erken uygulanması için birbirlerinin iç hukuk işlemlerini hızlandırır; yatırımı kolaylaştırma ve güvenlik düzeyini yükseltir; gümrükler, giriş çıkış kontrolü, muayene, karantina ve standartların karşılıklı tanınmasının yanı sıra belgelendirme ve akreditasyon konularında işbirliğini arzularlar. İpek Yolu boyunca gümrük işbirliği hususunda, Kervansaray Projesinin Kuşak ve Yol'a dâhil edilmesi memnuniyetle karşılanır.

IV. Mali Bütünleşme. RMB sınır ötesi düzenlemesinin iyileştirilmesi ve ikili işbirliği ihtiyacını karşılanması için ticarete ve yatırımda yerel ülke para birimlerinin kullanımının genişletilmesi amacıyla Türk-Çin para birimi takas anlaşmasından yararlanılması; her iki ülkedeki nitelikli kurumlar tarafından Türkiye'nin ve Çin'in bankalar arası piyasalarındaki yatırımlarının etkin bir şekilde teşvik

edilmesi; mali kurumlar tarafından yatırım ve ticari işbirliği için finansman desteği ve hizmetin teşvik edilmesi; mali riskler ve krizlerle uğraşma maksatlı işbirliği mekanizması tesis edilmesi, kredi yönetimi ve aynı işte bulunan kurumsal yatırımcılar konusundaki değişimlerin ve işbirliğinin hızlandırılması.

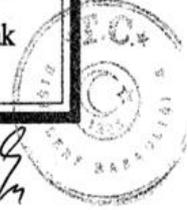
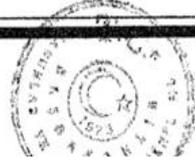
V. İnsandan İnsana Bağlar. İnsandan insana değişimlerin teşvik edilmesi, orta ve uzun vadeli kültür alışverişi işbirliği modeli oluşturulması, kardeş şehir ağları kurulması için çaba sarf edilmesi; medya, çevre koruma, eğitim, sağlık, kültür, kültür merkezleri, sanat, turizm, yoksulluğun giderilmesi, toplumsal refah vb. konularda işbirliği anlaşmalarının imzalanmasının görüşülmesi; İki Tarafta yerel birimlerin, medyanın, düşünce kuruluşlarının, öğrenci ve gençlerin değişiminin hızlandırılması ve İpek Yolu kültürünün ileriye taşınması ve birbirlerinin vatandaşlarına meşru hakları ve çıkarları bakımından gerekli korumanın sağlanması.

Madde III İşbirliği Usulleri

I. İki Taraf arasında işbirliği usulleri aşağıdaki hususları kapsar:

(i) İki taraf, taraflar arasında gerekli güncel işbirliğini yürütmek amacıyla, bir çalışma grubu kurar.

(ii) Üst düzey ziyaret değişimi ve mevcut hükümet ve hükümet dışı değişim mekanizmaları vasıtasıyla, İki Taraf çeşitli alanlarda çok katmanlı bir bilgi paylaşımı platformu kurar, bilgi ve kaynak



paylaşımını gerçekleştirir, şeffaflığı artırır ve toplumun tüm kesimlerinde insanların katılımını harekete geçirir;

(iii) İki Taraf, ülkelerin ve uluslararası örgütlerin Kuşak ve Yol'a katılımını ve onu ortaklaşa geliştirmelerini sağlamak için bilgi paylaşımı ve kapasite geliştirme de dâhil olmak üzere eşgüdümlü analiz, ortak planlama, ekonomik, bilimsel ve teknolojik değişim ve işbirliği yoluyla uluslararası hale gelmiş, pazar odaklı ve profesyonel yöntemler benimseyerek, ortak işbirliği ihtiyaçları temelinde kilit alanlarda pilot programlar, ortak araştırma, personel değişimi ve mesleki eğitim yürütür;

(iv) Altyapı, sanayi parkları, kapasite bağlantısı, e-ticaret ve çevre koruma da dâhil olmak üzere Kuşak ve Yol Girişimi ve diğer bölgesel menfaat inisiyatifleri kapsamında başlıca programların geliştirilmesini ve uygulanmasını desteklemek için karşılıklı yarara dayalı geniş işbirliği yöntemlerinin benimsenmesi;

(v) Devlet ve sosyal kooperatif sermayesi de dâhil olmak üzere özellikle Asya Altyapı ve Yatırım Bankası, İpek Yolu Fonu ve diğer hükümet fonları, piyasa işlemleri, yardım fonları, uluslararası ve sosyal fonlar aracılığıyla bu programlara yatırım ve finansman desteği sunulması ve program güvenliğini sağlamak için değişim ve işbirliğinin güçlendirilmesi.

II. Belirli bir alanda işbirliği için, İki Taraf, gerekli görüldüğü takdirde, anlaşma ya da diğer işbirliği belgelerini imzalar.

Madde IV Anlaşmazlıkların Çözümü

İki Taraf bu Mutabakat Zaptı'nın yorumlanması ve uygulanmasına ilişkin anlaşmazlıkları dostane istişare yoluyla çözer.

Madde V Yürürlüğe Girme, Değişiklik ve Sona Erme

I. Bu Mutabakat Zaptı, Tarafların ilgili belgenin yürürlüğe girmesi için gerekli iç hukuki işlemlerinin tamamlandığını birbirlerine diplomatik yollarla bildirdikleri son yazılı bildirim alındığı tarihte yürürlüğe girer.

II. Bu Mutabakat Zaptı Tarafların karşılıklı yazılı rızasıyla herhangi bir zamanda değiştirilebilir. Değişiklikler, bu maddenin ilk fıkrasında öngörülen aynı hukuki usul uyarınca yürürlüğe girer.

III. Bu Mutabakat Zaptı'nı sona erdirmek için, iki Taraftan biri bu Mutabakat Zaptı'nın sona ermesinden üç ay önce diplomatik yoldan diğer tarafa yazılı olarak bildirimde bulunur. Bu Mutabakat Zaptı, iki Tarafın mutabakatıyla sona erdirilebilir. Bu Mutabakat Zaptı'nın sona erdirilmesi devam etmekte olan programları etkilemez ve bu programlar iki Tarafça kabul edilen takvime göre uygun olarak tamamlanıncaya kadar devam eder.

IV. Bu Mutabakat Zaptı üç yıllık bir süre için yürürlükte kalır. Herhangi bir Taraf yürürlüğünün sona ermesinden üç ay önce diplomatik yollarla yazılı olarak diğer Tarafa sona erdirme niyetine ilişkin bildirimde bulunmadığı takdirde, bu Mutabakat Zaptı

kendiliğinden müteakip üç yıllık sürelerle yenilenir

Bu Mutabakat Zaptı 14 Kasım 2015 tarihinde, Antalya, Türkiye’de, her biri Türkçe, Çince ve İngilizce dillerinde çift nüsha halinde imzalanmıştır. Üç metin de eşit derecede geçerlidir.

Feridun BİLGİN

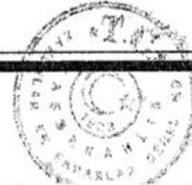


**Türkiye Cumhuriyeti
Hükümeti
Adına**

Xu SHAOSHI



**Çin Halk Cumhuriyeti
Hükümeti
Adına**



EK-3: Türkiye'deki Limanlar ve İşletmecileri (Yer Buldukları ile)

| ÜLKE LİMAN KODU: | LİMAN TESİSİ: | FAALİYET DETAYI: | LİMAN KOORDİN ATLARI: | İŞLETİCİ KURULUŞ: |
|---|--|--|--------------------------------------|---|
| STATEMEN T NUMBER & IMO Port Facility Number | PORT FACILITIES: | FACILITY DETAILS: | GEO. POSITION : | PORT OPERATOR: |
| 2917001 (TRCKZ- 0006) | ÇANAKKALE AKÇANSA LİMAN TESİSİ | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 390 52' N 0260 09' E | AKÇANSA Çimento Sanayii ve Tic. A.Ş. |
| 0234002 (TRIST- 0012) | AKÇANSA LİMANI (AMBARLI) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, RO RO, Kimyasal Tanker, Asfalt Tankeri | 400 58' N 0280 41' E | AKÇANSA Çimento Sanayii ve Tic. A.Ş. |
| 0907003 (TRALA- 0001) | ALİDAŞ LİMANI (ALANYA) | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri | 360 32' N 0320 00' E | ALİDAŞ Alanya Liman İşletmeciliği A.Ş. |
| 0234004 (TRIST- 0018) | TOTAL OIL (AMBARLI) | Akaryakıt Tankeri | 400 58' N 0280 41' E | TOTAL OIL TÜRKİYE A.Ş. |
| 2748005 (TRMRM- 0001) | MARMARİS LİMANI (MUĞLA) | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Genel Kargo | 360 51' N 0280 16' E | MARMARİS LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. |
| 2941006 (TRIZT- 0010) | DİLER LİMAN İŞLETMESİ (KOCAELİ) | Dökme Yük Gemisi, | 400 46' N 0290 35' E | DİLER DEMİRÇELİK ENDÜSTRİ ve TİC. A.Ş. |
| 2734007 (TRIST- 0020) | GİSAŞ RIHTIMI (TUZLA) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 400 51' N 0290 16' 27" E | GİSAŞ GEMİ İNŞA SANAYİ A.Ş. |
| 0941008 (TRIZT- 0023) | SOLVENTAŞ LİMANI (KOCAELİ) | Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker | 400 46' 20" N 0290 33' 10" E | SOLVENTAŞ TEKNİK DEPOLAMA A.Ş. |
| 0831009 (TRISK- 0007) | YAZICI LİMAN TESİSİ (İSKENDERUN) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Ro-Ro, Konteyner Gemisi | 360 41' N 0360 11,5' E | YAZICI DEMİR ÇELİK SAN. Ve TUR. TİC. A.Ş. |

| | | | | |
|-------------------------|--|---|------------------------------|------------------------------------|
| 0941010 (TRIZT-0015) | KROMAN LİMAN TESİSİ (KOCAELİ) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 400 46' 35" N 0290 35' 45" E | KROMAN ÇELİK SAN. A.Ş. |
| 0909011 (TRKUS-0002) | KUŞADASI LİMAN TESİSİ (AYDIN) | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri | 370 51' 48" N 0270 15' 18"E | EGE LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. |
| 0941012 (TRIZT-0011) | FORD OTOSAN YENİKÖY İSLKELESİ (KOCAELİ) | Car-Carier (Araba Gemisi), Genel Kargo, Dökme Yük | 400 44' N 0290 51' E | FORD OTOMOTİV SANAYİ A.Ş. |
| 0877013 (TRIZT-0007) | AKSA LİMAN TESİSİ (YALOVA) | Kimyasal Tanker, Dökme Yük, Genel Kargo | 400 41' 56" N 0290 24' 35" E | AKSA AKRİLİK KİMYA SANAYİİ A.Ş. |
| 2741014 (TRIZT-0016) | ASLAN ÇİMENTO LİMAN TESİSİ (KOCAELİ) | Dökme Yük Gemisi | 400 45' 25" N 0290 23' 30" E | ASLAN ÇİMENTO A.Ş. |
| 2135015 (TRCES-0002) | ULUSOY ÇEŞME LİMANI | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Genel Kargo | 380 19' 30" N 0260 17' 44" E | ULUSOY ÇEŞME LİMAN İŞLETMESİ A.Ş. |
| 2241016 (TRIZT-0024) | TÜPRAŞ İZMİT RAFİNERİSİ (KOCAELİ) | Akaryakıt Tankeri, LPG Tankeri, Kimyasal Tanker | 400 45' 34" N 0290 45' 39" E | TÜRKİYE PETROL RAFİNERİLERİ A.Ş. |
| 0941017 (TRTUT-0001) | AYGAZ YARIMCA DOLUM TESİSİ (Tütünciftlik-KOCAELİ) | Kimyasal Tanker, LPG Tankeri | 400 49' 16" N 0290 45' 31" E | AYGAZ A.Ş. |
| 0955018 (TRSSX-0003) | AYGAZ SAMSUN TERMİNALİ | LPG Tankeri | 410 15' 12" N 0360 25' 11" E | AYGAZ A.Ş. |
| 0933019 (TRMER-0012) | OPET MERSİN TERMİNALİ (MERSİN) | Akaryakıt Tankeri | 340 47' 27" N 0340 41' 10" E | OPET PETROLÇÜLÜK A.Ş. |
| 0931020 (TRISK-0006) | İSKENDERUN TANK SAHASI VE DOLUM TERMİNALİ (İSKENDERUN) | Kimyasal Tanker | 360 36' 32" N 0360 11' 45" E | ADVANSA SASA POLYESTER SANAYİ A.Ş. |

| | | | | |
|-------------------------|---|--|------------------------------------|---|
| 0831021 (TRDYL-0005) | PETGAZ LPG DOLUM VE DEPOLAMA TESİSİ (HATAY) | LPG Tankeri | 360 50' 48" N 0360 08' 12" E | PET GAZ A.Ş. |
| 0931022 (TRDYL-0003) | AYGAZ DÖRTYOL TERMİNALİ | LPG Tankeri | 360 50' N 0360 09' E | AYGAZ A.Ş. |
| 0934023 (TRIST-0008) | AYGAZ AMBARLI DOLUM TESİSİ (AMBARLI) | LPG Tankeri | 400 58' 11" N 0280 41' 37" E | AYGAZ A.Ş. |
| 0933024 (TRMER-0005) | ALPET MERSİN DOLUM TESİSİ | Akaryakıt Tankeri | 360 46' 16" N 0340 44' 31" E | ALTINBAŞ PETROL VE TİCARET A.Ş. |
| 0234026 (TRAMB-0001) | MARPORT KONTEYNER TERMİNALİ (AMBARLI) | Genel Kargo, Dökme Yük, Konteyner | 400 58' N 0280 41' E | MARPORT LİMAN İŞLETMELERİ TİCARET VE SANAYİ A.Ş. |
| 0234027 (TRIST-0014) | KUMPORT TERMİNALİ (AMBARLI) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Ro-Ro, Konteyner | 400 58' N 0280 41' E | KUMPORT LİMAN HİZMETLERİ VE LOJİSTİK SANAYİ VE TİCARET A.Ş. |
| 0234028 (TRIST-0015) | MARDAŞ TERMİNALİ (AMBARLI) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 400 58' N 0280 41' E | MARDAŞ MARMARA DENİZ İŞLETMECİLİĞİ TİCARET A.Ş. |
| 2907030 (TRAYT-0005) | PORT AKDENİZ ANTALYA LİMANI | Yolcu Gemisi, Ro-Ro, Genel Kargo, Dökme Yük Gemisi | 360 50' N 0300 36.50' E | ORTADOĞU ANTALYA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. |
| 0934031 (TRZEY-0001) | ZEYPORT LİMANI (İSTANBUL) | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri | 400 58' 48" N 0280 53' 45" E | ZEYPORT ZEYTİNBURNU LİMAN İŞLETMELERİ SAN. VE TİC. A.Ş. |

| | | | | |
|-------------------------|--|--|---------------------------------|---|
| 2907030 (TRAYT-0004) | ASÇİMPORT LİMAN TESİSİ (ANTALYA) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 360 50' N 0300 37' E | ASÇİMPORT TURİZM SANAYİ VE TİCARET A.Ş. |
| 0859033 (TRTEK-0003) | MARTAŞ MARMARA EREĞLİSİ LİMAN TESİSİ (TEKİRDAĞ) | Dökme Yük, Genel Kargo, Ro-Ro, Kimyasal Tanker, Konteyner Gemisi | 400 57.28' N 0270 55.3' E | MARTAŞ MARMARA EREĞLİSİ LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. |
| 0835034 (TRALI-0029) | LİMAN İŞLETMELERİ VE NAKLİYECİLİK (EGE ÇELİK) LİMAN TESİSİ (İZMİR) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 380 46' N 0260 55' E | LİMAN İŞLETMELERİ VE NAKLİYECİLİK SANAYİ A.Ş. |
| 0941035 (TRIZT-0022) | SHELL DERİNCE TERMİNALİ (KOCAELİ) | Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker | 400 46' 35" N 0290 35' 45" E | THE SHELL COMPANY OF TURKEY LTD. |
| 0934036 (TRIST-0002) | EXXON MOBİL SERVİBURNU TESİSATI (İSTANBUL) | Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker | 410 08' 37" N 0290 04' 20" E | MOBİL OİL TÜRK A.Ş. |
| 0833037 (TRMER-0006) | ATAŞ MERSİN TESİSİ (MERSİN) | Akaryakıt Tankeri | 360 48' N 0340 39' E | ATAŞ ANADOLU TASFİYEHANE Sİ A.Ş. |
| 2716038 (TRGEM-0005) | MKS MARMARA BORU HATTI VE ŞAMANDIRA SİSTEMİ (GEMLİK) | Kimyasal Tanker | 400 25' 45" N 0290 04' 30" E | MKS MARMARA ENTEĞRE KİMYA SANAYİ A.Ş. |
| 0934039 (TRIST-0009) | ÇEKİSAN ÇEKMECE TERMİNALİ (AMBARLI) | Akaryakıt Tankeri | 400 58' 20" N 0280 41' 44" E | ÇEKİSAN DEPOLAMA HİZMETLERİ LTD. ŞTİ. |
| 0934040 (TRIST-0001) | AMBARLI LİMİTED BORU HATTI VE ŞAMANDRA TESİSİ (AMBARLI) | Akaryakıt Tankeri | 400 58' 27" N 0280 41' 29" E | AMBARLI DEPOLAMA HİZMETLERİ LTD. ŞTİ. |

| | | | | |
|-------------------------|---|--|------------------------------------|---|
| 0907041 (TRAYT-0045) | ÇEKİSAN ANTALYA TERMİNALİ (Alanya- ANTALYA) | Akaryakıt Tankeri | 360 48' 42" N 0300 35' 44" E | ÇEKİSAN DEPOLAMA HİZMETLERİ LTD. ŞTİ. |
| 0907042 (TRAYT-0015) | STAŞ ANTALYA | Akaryakıt Tankeri | 360 51' N 0300 36' E | SHELL & TURCAS PETROL A.Ş. |
| 0916044 (TRGEM-0001) | BORUSAN LİMANI (GEMLİK) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro | 400 25' N 0290 05' E | BORUSAN LOJİSTİK DAĞITIM DEPOLAMA TAŞIMACILIK VE TİC. A.Ş. |
| 0916043 (TRGEM-0006) | GEMPORT LİMANI (GEMLİK) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro | 400 25' N 0290 07' E | GEMLİK LİMAN VE DEPOLAMA İŞLETMELERİ A.Ş. |
| 0941045 (TRIZT-0003) | ÇAYIROVA CAM SANAYİ LİMAN TESİSİ (GEBZE) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 400 48' 05" N 0290 20' 39" E | ÇAYIROVA CAM SANAYİ A.Ş. |
| 0948046 (TRBXN-0001) | BODRUM YAT LİMANI (BODRUM) | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri | 370 01' 55" N 0270 25' 35" E | BODRUM BELEDİYESİ GIDA SANAYİ TURİZM VE TİCARET A.Ş. |
| 0835047 (TRIZM-0005) | BATIÇİM LİMAN TESİSİ (ALİAĞA) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 38° 45' N 26° 54' E | BATI ANADOLU ÇİMENTO SANAYİ A.Ş. |
| 0617048 (TRGEL-0001) | GELİBOLU BELEDİYE İSKELESİ (ÇANAKKALE) | Dökme Yük Gemisi, GenelKargo | 44° 24' N 26° 40' E | GELİBOLU BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI |
| 2935049 (TRDIK-0001) | DİKİLİ LİMANI (İZMİR) | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri(Asfalt), Kimyasal Tanker (Bitkisel Yağ) | 390 04' 18" N 0260 53' 14" E | DİKİLİ LİMAN VE TURİZM İŞLETMELERİ TİCARET A.Ş. |
| 0935053 (TRALI-0033) | İDÇ NEMRUT LİMANI (İZMİR) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 380 46' N 0260 56' E | İDÇ LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. |

| | | | | |
|--------------------------|--|---|------------------------------------|--|
| 0941054 (TRIZT-0008) | ALTİNTEL LİMAN TESİSİ (GEBZE) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker, Akaryakıt Tankeri, | 400 46' 06" N 0290 32' 02" E | ALTİNTEL MELAMİN SANAYİ A.Ş. |
| 0841055 (TRIZT-0012) | GÜBRETAŞ YARIMCA LİMANI | Dökme Yük Gemisi, Kimyasal Tanker | 400 46' 27" N 0290 43' 05" E | GÜBRETAŞ GÜBRE FABRİKALARI T.A.Ş. |
| 0941056 (TRIZT-0001) | AKTAŞ TANK TERMİNALİ (İZMİT) | Kimyasal Tanker | 400 45' 00" N 0290 51' 00" E | AK-TAŞ DIŞ TİCARET A.Ş. |
| 1317057 (TRCKZ-0002) | İÇDAŞ-1 LİMANI (ÇANAKKALE) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 400 27' N 0270 08' E | İÇDAŞ ÇELİK ENERJİ TERSANE VE ULAŞIM SANAYİ A.Ş. |
| 0941058 (TRIZT-0018) | PETLINE PLATFORMU VE BORU HATTI (KOCAELİ) | Akaryakıt Tankeri Kimyasal Tanker | 400 44' 28" N 0280 46' 34" E | PETLINE PETROL ÜRÜNLERİ TİCARET A.Ş. |
| 0952059 (TRUNY-0001)) | ÜNYE LİMANI | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 410 07' N 0370 20' 30" E | ORDU BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI |
| 0941060 (TRDIL-0001) | ÇOLAKOĞLU METALURJİ LİMAN TESİSİ (Diliskelesi- KOCAELİ) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 400 46' 09" N 0290 31' 57" E | ÇOLAKOĞLU METALURJİ A.Ş. |
| 0816062 (TRGEM-0003) | BP GEMLİK DOLUM TESİSLERİ (GEMLİK) | Akaryakıt Tankeri | 400 25.12' N 0290 07.12' E | BP PETROLLERİ A.Ş. |
| 0941063 (TRDRC-0004) | KORUMA KLOR ALKALİ LİMANI (DERİNCE) | Dökme Yük Gemisi, Kimyasal Tanker, Genel Kargo | 400 46' N 0290 52' E | KORUMA KLOR ALKALİ SANAYİ VE TİCARET A.Ş. |
| 0941064 (TRIZT-0028) | TOTAL OIL TÜRKİYE DOLFEN TESİSLERİ (GEBZE) | Akaryakıt Tankeri | 400 46' 14" N 0290 32' 58" E | TOTAL OIL TÜRKİYE A.Ş. |
| 2959065 (TRTEK-0002) | BUTANGAZ TRAKYA DEPOLAMATERMİN ALİ (MARMARA EREĞLİSİ) | LPG Tankeri | 400 54' N 0270 55' E | BUTANGAZ A.Ş. |

| | | | | |
|-------------------------|---------------------------------------|---|------------------------------------|---|
| 0555066 (TRSSX-0010) | YILDIZ ŞAMANDRA TESİSİ (SAMSUN) | Kimyasal Tanker | 410 15' 07" N 0360 25' 35" E | YILDIZ ENTEGRE AĞAÇ SANAYİ VE TİCARET A.Ş. |
| 0941067 (TRIZT-0027) | EVYAP KİRAZLIYALI LİMANI (KOCAELİ) | Dökme Yük Gemisi, Kimyasal Tanker, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro | 400 46' 25" N 0290 42' 40" E | EVYAP DENİZ İŞLETMECİLİĞİ LOJİSTİK VE İNŞ. A.Ş. |
| 0531068 (TRISK-0001) | AKPET DÖRTYOL DOLUM TERMİNALİ (HATAY) | Akaryakıt Tankeri | 360 49' 34" N 0360 09' 27" E | AKPET AKARYAKIT DAĞITIM A.Ş. |
| 2441069 (TRIZT-0019) | POLİPORT LİMANI (KOCAELİ) | Dökme Yük Gemisi, Kimyasal Tanker, Genel Kargo, Konteyner, Akaryakıt Tankeri | 400 46' N 0290 31' E | POLİPORT KİMYA SANAYİ VE TİCARET A.Ş. |
| 2235070 (TRALI-0004) | TÜPRAŞ ALİAĞA TERMİNALİ (İZMİR) | Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker, LPG Tankeri | 380 49' 46" N 0260 53' 48" E | TÜRKİYE PETROL RAFİNERİLERİ A.Ş. |
| 0935072 (TRALI-0001) | EGE GÜBRE LİMAN TESİSİ (ALİAĞA) | Dökme Yük Gemisi, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker, Genel Kargo | 38 00' 55" N 26 55' 58" E | EGE GÜBRE SANAYİ A.Ş. |
| 2935073 (TRALI-0002) | HABAŞ NEMRUT LİMANI (ALİAĞA) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 380 46' N 0260 55' E | HABAŞ SANAYİ VE TIBBİ GAZLAR İST. END. A.Ş. |
| 2931075 (TRISK-0002) | GÜBRETAS İSKENDERUN LİMANI | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo Kimyasal Tanker, Akaryakıt Tankeri | 360 39'.54 N 0360 12'.12 E | GÜBRETAS GÜBRE FABRİKALARI T.A.Ş. |
| 2901076 (TRCEY-0004) | BOTAŞ CEYHAN LİMANI (ADANA) | Akaryakıt Tankeri | 360 51'.54 N 0350 56'.42 E | BOTAŞ BORU HATLARI İLE PETROL TAŞIMA A.Ş. |

| | | | | |
|--------------------------------------|---|---|---------------------------------|--|
| 2931077 (TRDYL-0004) | BOTAŞ DÖRTYOL LİMANI (HATAY) | Akaryakıt Tankeri | 360 51' N 0360 08' E | BOTAŞ BORU HATLARI İLE PETROL TAŞIMA A.Ş. |
| 2959078 (TRTEK-0001) | BOTAŞ LNG TERMİNALİ İSKELESİ (TEKİRDAĞ) | LNG Tankeri | 400 59' 30" N 0270 59' 00" E | BOTAŞ BORU HATLARI İLE PETROL TAŞIMA A.Ş. |
| 2741079 (TRHER-0002) | NUH ÇİMENTO LİMAN TESİSİ (Hereke-KOCAELİ) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 400 46' N 0290 36' E | NUH ÇİMENTO SANAYİ A.Ş. |
| 0848081 (TRBXN-0003) | D-MARİN LİMAN TESİSİ (BODRUM) | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri | 360 59' 57" N 0270 15' 23" E | DOĞUŞ TURGUTREİS MARİNA LİMAN İŞLETMECİLİĞİ TURİZM VE TİCARET A.Ş. |
| 2555083 (TRSSX-0009) | SÜRSAN LİMANI (SAMSUN) | Yağ Tankeri | 410 39' N 0350 30' E | SÜRSAN SU ÜRÜNLERİ SANAYİ VE TİCARET A.Ş. |
| 0941084 (TRIZT-0003) | ROTA LİMAN TESİSİ (KOCAELİ) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Ro-Ro | 400 46' 16" N 0290 43' 23" E | ROTA LİMAN HİZMETLERİ SANAYİ A.Ş. |
| 0908085 (TRHOP-0001) | HOPA LİMANI (ARTVİN) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri | 410 25' 09" N 0410 25' 45" E | PARK DENİZCİLİK VE HOPA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. |
| 0941086 (TRIZT-0017) | LİMAŞ LİMAN TESİSİ (KOCAELİ) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker, Akaryakıt Tankeri, Koteyner | 400 43' N 0290 53' E | LİMAŞ LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş. |
| 0810087 (2910087) (TRBDM-0007) | ÇELEBİ BANDIRMA LİMANI (BANDIRMA) | Yolcu Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 400 21' 34" N 0270 57' 33" E | ÇELEBİ BANDIRMA ULUSLARARASI LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş. |

| | | | | |
|---------------------------|--|---|------------------------------------|--|
| 1834088 (TRHAY-0001) | HAYDARPAŞA LİMANI (İSTANBUL) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner | 400 59' 40" N 0290 01' 06" E | TCDD |
| 1835089 (TRIZM-0008) | ALSANCAK LİMANI (İZMİR) | Yolcu Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Kimyasal Tanker, | 380 26' 54" N 0270 09' 00" E | TCDD |
| 0955090 (TRSSX-0008) | SAMSUNPORT LİMANI (SAMSUN) | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker, Ro- Ro | 410 18' 38" N 0360 21' 22" E | SAMSUN ULUSLARARAS I LİMAN İŞLETMECİLİĞİ |
| 0941091 (TRDRC-0001) | SAFİ DERİNCE LİMANI (KOCAELİ) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro, Kimyasal Tanker, Akaryakıt Tankeri | 410 45' 00" N 0290 50' 00" E | SAFİ DerinceUluslarara sı Liman İşletmeciliği A.Ş. |
| 0831092 (TRISK-0009) | LİMAKPORT İSKENDERUN LİMANI (HATAY) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro | 360 38' 00"N 0360 10' 00"E | LİMAK İSKENDERUN ULUSLARARAS I LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş. |
| 0933093 (TRMER-0004) | M.I.P. MERSİN LİMANI (MERSİN) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Bitkisel Yağ, Konteyner, Ro- Ro, Yolcu Gemisi, Feribot, Akaryakıt Tankeri (BİTÜM) | 360 46' N 0340 39' E | MERSİN ULUSLARARAS I LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş. |
| 0959094 (TRTEK-0005) | TEKİRDAĞ LİMANI (TEKİRDAĞ) | Feribot, Yolcu Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Kimyasal Tanker | 400 57' 45" N 0270 30' 24" E | TDİ A.Ş. |
| 0717095 (TRCKZ – 0004) | KARABİGA BELEDİYESİ LİMANI (ÇANAKKALE) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 40° 24' N 027° 18' E | KARABİGA BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI |
| 0955096 (TRSSX-0005) | SADAŞ SAMSUN TERMİNALİ | Akaryakıt Tankeri | 410 15' 21" N 0360 24' 43" E | SAMSUN AKARYAKIT DEPOLAMA A.Ş. |

| | | | | |
|--------------------------|--|--|------------------------------------|--|
| 0931100 (TRDYL-0001) | İPRAGAZ DÖRTYOL STOKLAMA TERMİNALİ (HATAY) | LPG Tankeri | 360 49' 31" N 0360 08' 41" E | İPRAGAZ A.Ş. |
| 0941101 (TRIZT-0004) | HABAŞ LPG TERMİNALİ (KOCAELİ) | LPG Tankeri, Akaryakıt Tankeri | 400 44' 23" N 0290 47' 04" E | HABAŞ PETROL ÜRÜNLERİ ENDÜSTRİ VE TİCARET A.Ş. |
| 2835102 (TRALI-0031) | PETKİM LİMANI (ALİAĞA) | Kimyasal ve LPG Tankeri, Genel Kargo, Dökme Yük, Akaryakıt Tankeri, Ro-Ro, Konteyner | 380 46' 40" N 0260 55' 33" E | PETKİM PETROKİMYA HOLDİNG A.Ş. |
| 2907103 (TRAYT-0003) | OMV POAŞ ANTALYA TERMİNALİ (ANTALYA) | Akaryakıt Tanker | 360 51' 40" N 0300 38' 39" E | OMV PETROL OFİSİ A.Ş. |
| 0831105 (TRISK-0004) | POAŞ İSKENDERUN TERMİNALİ | Akaryakıt Tanker | 360 36' 48" N 0360 11' 30" E | OMV PETROL OFİSİ A.Ş. |
| 0855106 (TRSSX-00029) | OMV POAŞ SAMSUN TERMİNALİ (SAMSUN) | Akaryakıt Tankeri | 410 15' N 0360 23' E | OMV PETROL OFİSİ A.Ş. |
| 0835107 (TRIZM-0002) | OMV PETROL OFİSİ ALİAĞA TERMİNALİ (İZMİR) | Akaryakıt Tankeri | 360 48' N 0260 54' E | OMV PETROL OFİSİ A.Ş. |
| 0834108 (TRIST-0006) | OMV POAŞ HARAMİDERE TERMİNALİ (AMBARLI) | Akaryakıt Tankeri | 400 58' N 0280 42' E | OMV PETROL OFİSİ A.Ş. |
| 0861109 (TRTZX-0001) | OMV POAŞ TRABZON TERMİNALİ | Akaryakıt Tankeri | 400 58'.53 N 0390 50'.50 E | OMV PETROL OFİSİ A.Ş. |
| 0841111 (TRDRC-0002) | OMV PETROL OFİSİ DERİNCE TERMİNALİ | Akaryakıt Tankeri | 400 45' N 0290 51' E | OMV PETROL OFİSİ A.Ş. |
| 2731112 (TRIDM-0001) | İSDEMİR LİMAN TESİSİ (İSKENDERUN) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri | 360 43' 30" N 0360 11' 06" E | İSDEMİR İSKENDERUN DEMİR VE ÇELİK A.Ş. |

| | | | | |
|-------------------------|--|---|------------------------------------|--|
| 2935113 (TRALI-0003) | TOTAL-OIL ALIAĞA TERMİNALİ | Akaryakıt Tankeri | 380 50' 47" N 0260 55' 10" E | TOTAL OIL TÜRKİYE A.Ş. |
| 2361114 (TRTZX-0002) | TRABZON LİMAN TESİSİ (TRABZON) | Yolcu/Hızlı-Yolcu Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 410 00' N 0390 45' E | TRABZON LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş. |
| 2931115 (TRDYL-0006) | DELTA RUBİS DÖRTYOL TERMİNELİ | Akaryakıt Tankeri | 360 50' 14" N 0360 08' 14" E | DELTA RUBİS PETROL TİCARET VE SAN. A.Ş. |
| 0833116 (TRMER-0008) | MERSİN SERBEST BÖLGE RIHTIMI MESBAŞ (MERSİN) | Ro-Ro, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker, LPG Tankeri | 360 46' N 0340 39' E | MERSİN SERBEST BÖLGE İŞLETİCİSİ A.Ş. |
| 0910117 (TRBDM-0005) | BAGFAŞ LİMANI (BANDIRMA) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker | 400 23' 43" N 0280 31' 00" E | BAGFAŞ GÜBRE FABRİKALARI A.Ş. |
| 0831118 (TRISK-0003) | ORHAN EKİNCİ İSKELESİ (İSKENDERUN) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 360 41.30' N 0360 11.46 E | EKMAR DENİZCİLİK VE GEMİ ACENTALIĞI A.Ş. |
| 2848119 (TRFET-0001) | FETHİYE BELEDİYESİ LİMAN TESİSİ (FETHİYE) | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 360 37' N 0290 04' E | FETHİYE BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI |
| 0941120 (TRDIL-0004) | EFESANPORT LİMAN TESİSİ (GEBZE) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Petrol Ürün Tankeri (Asfalt Yükü Taşıyan) | 400 46' 06" N 0320 02' 43" E | İSTANBUL DEMİR ÇELİK FABRİKALARI A.Ş. |
| 2901121 (TRCEY-0005) | TOROS TARIM CEYHAN TERMİNALİ | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker | 360 55' 12" N 0350 59' 18" E | TOROS TARIM SANAYİ VE TİCARET A.Ş. |
| 2701122 (TRCEY-0002) | SUGÖZÜ ENERJİ SANTRALİ TAHLİYE İSKELESİ (Ceyhan) | Dökme Yük Gemisi | 360 50' 01" N 0350 53' 26" E | İSKENDERUN ENERJİ ÜRETİM VE TİCARET A.Ş. |

| | | | | |
|--------------------------------------|---|--|---|---|
| 2941123 (TRIZT-0013) | İGSAŞ LİMANI (KOCAELİ) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker (Amonyak ve Melas), LPG, Tanker(Bitkisel ve Hayvansal Yağ) | 400 45' N 0290 45' E | İSTANBUL GÜBRE SANAYİ A.Ş. |
| 0557124 (0657124) (TRSIC-0001) | AYANCIK İSKELESİ (SİNOP) (USTABURNU BARINAĞI) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | | AYANCIK BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI |
| 2541125 (TRIZT-0025) | TURKUAZ LİMAN TESİSİ (KOCAELİ) | Akaryakıt Tankeri Kimyasal Tanker | 400 04' 28,8" N 0290 43' 13,6" E | TURKUAZ PETROL ÜRÜNLERİ A.Ş. |
| 0652126 (TRORD-0001) | ÇAKIROĞLU ORDU LİMAN TESİSİ (TDİ'ye Devir Aşamasında) (ORDU) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker | 400 59' 50" N 0370 52' 45" E | ÇAKIROĞLU ORDU LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. |
| 0974127 (TRBTN-0001) | BARTIN LİMANI (BARTIN) | Yolcu Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker, | 410 35' 06" N 0320 04' 30" E | BARTIN BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI |
| 0952128 (TRFAS-0001) | FATSA İSKELESİ (ORDU) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 410 02' 51" N 0370 29' 58" E | ORDU BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI |
| 0933129 (TRTAS-0001) | SEKA TAŞUCU LİMANI (MERSİN) | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Hızlı-Kargo Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 360 18' 34" N 0330 53' 24" E | SÜMER HOLDİNG A.Ş. TAŞUCU KAĞIT SANAYİİ İŞLETMESİ MÜDÜRLÜĞÜ |
| 0028130 (TRGIR-0002) | ÇAKIROĞLU GİRESUN LİMAN TESİSİ (GİRESUN) | Yolcu Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 400 55' N 0380 23' E | ÇAKIROĞLU GİRESUN LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. |
| 0757131 (2957131) (TRSIC-0002) | ÇAKIROĞLU SİNOP LİMAN TESİSİ (SİNOP) | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Ro-Ro | 420 01' N 0350 09' E | ÇAKIROĞLU SİNOP LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. |

| | | | | |
|--------------------------------------|--|--|---------------------------------|--|
| 0733132 (0933132) (TRTAS-0002) | TAŞUCU BELEDİYE LİMANI (MERSİN BÜYÜKŞEHİR TAŞUCU BALIKÇI BARINAĞI, FERİBOT VE YAT YANAŞMA İSKELESİ) (MERSİN) | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Genel Kargo | 360 20' N 0330 53.35' E | TAŞUCU BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI (MERSİN BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI) |
| 0953133 (TRRIZ-0001) | RİZE LİMANI (RİZE) | Dökme Yük, Genel Kargo, Ro-Ro, Yolcu Gemisi, Konteyner | 41° 03' N 40° 33' E | RİPORT RİZE LİMAN İŞLETMESİ YATIRIM A.Ş. |
| 0834134 (TRIST-0011) | KARAKÖY-SALIPAZARI LİMANI (İSTANBUL PORT) (İSTANBUL) | Yolcu/Hızlı Yolcu Gemileri | 410 01' 31" N 0280 58' 56" E | SALIPAZARI LİMAN İŞLETMECİLİĞİ VE YATIRIMLARI A.Ş. |
| 0916137 (TRGEM-0004) | GEMLİK GÜBRE LİMAN TESİSİ (GEMLİK) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, LPG Tankeri (Amonyak ve türevleri için) | 400 25' 11" N 0290 06' 58" E | GEMLİK GÜBRE SANAYİİ A.Ş. |
| 0810138 (TRCKZ-0001) | AYVALIK BELEDİYE İSKELESİ (ÇANAKKALE) | Yolcu Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 390 19' 00" N 0260 41' 00" E | AYVALIK BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI |
| 2867139 (TRZON-0002) | TTK ZONGULDAK LİMANI (ZONGULDAK) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Ro-Ro, Yolcu Gemisi | 410 18' N 0360 22' E | TTK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (TTK LİMAN VE DEMİRYOLU İŞLETME MÜDÜRLÜĞÜ) |
| 0931140 (TRDYL-0002) | MİLANGAZ DÖRTYOL TERMİNALİ | LPG Tankeri | 360 49' 28" N 0360 08' 22" E | MİLANGAZ LPG DAĞITIM TİC. VE SAN. A.Ş. |
| 0941141 (TRIZT-0031) | MİLANGAZ KÖRFEZ LPG TERMİNALİ | LPG Tankeri | 400 46' N 0290 44' E | MİLANGAZ LPG DAĞITIM TİC. VE SAN. A.Ş. |
| 0916142 (TRMUD-0001) | MUDANYA İSKELESİ (MUDANYA) | Yolcu Gemisi, Ro-Ro, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 400 22.6' N 0280 53.4' E | MUDANYA BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI |

| | | | | |
|--------------------------------------|---|--|------------------------------------|---|
| 0941144 (TRIZT-0058) | MARMARA TRANSPORT İSKELESİ (KÖRFEZ) | Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker | 400 44.40' N 0260 40.00' E | MARMARA TRANSPORT GEMİ SAN. VE İNŞ. A.Ş. |
| 2767145 (TRERE-0001) | ERDEMİR LİMANI (KDZ. EREĞLİ) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker | 410 17' 18" N 0310 23' 45" E | EREĞLİ DEMİR VE ÇELİK FABRİKALARI T.A.Ş. |
| 0910147 (TRMRA-0001) | SARAYLAR LİMANI (MARMARA ADASI) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 400 39' N 0270 40'E | BALIKESİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI |
| 2937148 (TRINE-0001) | İNEBOLU LİMANI (İNEBOLU) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker (Metanol) | 410 58' 53" N 0330 46' 37" E | İNEBOLU BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI |
| 0967149 (TRZON-0003) | KARADENİZ EREĞLİ BELEDİYE LİMANI (ZONGULDAK) | Genel Kargo | 410 17' 08" N 0310 24' 51" E | KDZ. EREĞLİ BELEDİYE BAŞKANLIĞI |
| 0933150 (TRMER-0003) | ENERJİ MERSİN TERMİNALİ | Akaryakıt Tankeri | 360 49' 19" N 0340 46' 57" E | ENERJİ PETROL ÜRÜNLERİ PAZARLAMA A.Ş. |
| 2510152 (TRBDM-0001) | DOLAMİT MADENCİLİK BADALAN İSKELESİ (MARMARA ADASI) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | | DOLAMİT MADENCİLİK SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ. |
| 0648153 (TRMUG-0001) | MOPAK LİMAN TESİSİ (MUĞLA) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, | 360 45' 20" N 0280 56' 00" E | MOPAK KAĞIT KARTON SANAYİ VE TİCARET A.Ş. |
| 2510154 (2910154) (TRBDM-0003) | ÖZGÜMÜŞ MERMER BADALAN İSKELESİ (ÖZGÜMÜŞ MERMERCİLİK İSKELESİ) (MARMARA ADASI) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo | 400 34.50' N 0270 35.37' E | ÖZGÜMÜŞ MERMER MOZAİK SAN. VE DENİZ NAK. TİC. LTD. ŞTİ. |
| 0948156 (TRMRM-0003) | DATÇA LİMAN TESİSİ (MUĞLA) | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri | 360 43' 20" N 0270 41' 19" E | SS DATÇA MERKEZ SU ÜRÜNLERİ KOOPERATİFİ |

| | | | | |
|---|--|--|------------------------------------|--|
| 2955157 (TRSSX-0004) | TOROS TARIM SAMSUN LİMANI | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker | 410 15' N 0360 27' 24" E | TOROS TARIM SANAYİ VE TİCARETA.Ş. |
| 2859158 (TRTEK-0004) | TMO TEKİRDAĞ İSKELESİ | Dökme Yük Gemisi, Nebati Yağ Tankeri | 40 58' N 37 31' E | TMO GENEL MÜDÜRLÜĞÜ |
| 1267159 (TRZON-0004) | ERDEM ÇİMENTO FABRİKASI LİMAN TESİSİ (ZONGULDAK) | Dökme Yük Gemisi | | ERDEM EREĞLİ ÇİMENTO İNŞAAT ve DENİZCİLİK SANAYİ ve TİC. A.Ş. |
| 0934161 (TRIST-0021) | UN RO-RO PENDİK TERMİNALİ (İSTANBUL) | Ro-Ro | 400 51' N 0290 16' E | UN RO-RO İŞLETMELERİ A.Ş. |
| 0974162 (TRSSX-0037) | GÜVENGAZ AKARYAKIT TRANSFER TESİSİ (BARTIN) | Akaryakıt Tankeri | 410 35' 06" N 0320 04' 30" E | GÜVENGAZ PETROL ÜRÜNLERİ ENERJİ SİSTEMLERİ DOĞALGAZ İNŞAAT TAAHHÜT TEKSTİL TAŞIMACILIK SANAYİ VE TİCARET A.Ş. |
| 2541163 (TRIZT-0014) Tadilat süresince LTGS askıya alındı | KARAYOLLARI TAVŞANCIL ASFALT TESİSİ (KOCAELİ) | Akaryakıt Tankeri | 400 46' 05" N 0290 34' 24" E | KARAYOLLARI MAKİNE İKMAL MÜDÜRLÜĞÜ |
| 0933165 (TRMER-0014) | TUTA PETROLCÜLÜK TESİSATI (MERSİN) | Akaryakıt Tankeri | 360 46' 43" N 0340 41' 30" E | TUTA PETROLCÜLÜK A.Ş. |
| 0933166 (TRMER-0001) | AKPET MERSİN TERMİNALİ (MERSİN) | Akaryakıt Tankeri | 360 48' 34" N 0340 43' 12" E | AKPET AKARYAKIT DAĞITIM A.Ş. |
| 2517167 (2917167) TRCKZ-0003) | KEPEZ LİMAN TESİSİ (ÇANAKKALE KEPEZ LİMANI) (ÇANAKKALE) | Yolcu Gemisi, Hızlı Yolcu Gemisi, Ro-Ro, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Akaryakıt | 400 06' 21" N 0260 22' 41" E | ÇANAKKALE LİMAN İŞLETMESİ SANAYİ ve TİCARET A.Ş. |

| | | | | |
|---------------------------------------|--|--------------------------|------------------------------------|---|
| | | Tankeri, Kimyasal Tanker | | |
| 0933168 (TRMER-0002) | NERGİS MERSİN TERMİNALİ | Akaryakıt Tankeri | 360 46' 25" N 0340 45' 15" E | NERGİS PETROL MAD. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ. |
| 0955170 (TRSSX-0001) | MİLANGAZ LPG TERMİNALİ (SAMSUN) | LPG Tankeri | 410 15' 11" N 0360 27' 02" E | MİLANGAZ LPG DAĞITIM TİC. VE SAN. A.Ş. |
| 0801171 (TRCEY-0003) | HAYDAR ALİYEV DENİZ TERMİNALİ (CEYHAN) | Akaryakıt Tankeri | 360 51' N 0350 56' E | BOTAŞ INTERNATIONAL LTD. |
| 0955172 (TRSSX-0006) | YEŞİLYURT LİMANI (SAMSUN) | Dökme Yük, Genel Kargo | 410 14' 45" N 0360 26' 36" E | YEŞİLYURT DEMİR ÇELİK ENDÜSTRİSİ VE LİMAN İŞLETMELERİ LTD. ŞTİ. |
| 0331174 19.01.2011 den itibaren | BİRLEŞİK PETROL YENİYURT TESİSATI (HATAY) | | | BİRLEŞİK PETROL A.Ş. |
| 0928175 (TRGIR-0003) | KARADENİZ LPG TERMİNALİ (GİRESUN) | LPG Tankeri | 410 01' 07" N 0380 50' 28" E | KARADENİZ LPG DEPOLAMA VE DENİZ TERMİNALİ TİCARET A.Ş. |
| 0959176 (TRTEK-0006) | OPET MARMARA EREĞLİSİ TERMİNALİ (TEKİRDAĞ) | Akaryakıt Tankeri | 400 58' 19" N 0270 58' 42" E | OPET PETROLÇÜLÜK A.Ş. |
| 0955177 (TRSSX-0012) | ALPET AKARYAKIT TESİSİ (SAMSUN) | Akaryakıt Tankeri | 410 15' 29" N 0360 24' 21" E | ALTINBAŞ PETROL VE TİCARET A.Ş. |
| 0848178 (2948178) (TRGUL-0002) | GÜLLÜK LİMANI (MUĞLA) | Dökme yük, Genel Kargo | 370 15' 18" K 0270 36' 24" D | GÜLLÜK LİMAN İŞLETMECİLİĞİ İNŞAAT TURİZM TİC. SAN. A.Ş. |

| | | | | |
|-------------------------|---|--|---------------------------------------|--|
| 2935179 (TRFOC-0001) | FOÇA BELEDİYESİ YOLCU LİMAN TESİSİ (İZMİR) | Yolcu, Hızlı Yolcu | 380 40' N 0260 45' E | FOÇA BELEDİYE BAŞKANLIĞI |
| 0334180 (TRIST-0082) | M/T SELİN K TANKERİ DEPOLAMA TESİSİ (İSTANBUL) | Akaryakıt Tankeri | | ANADOLU ULUSLARARAS I TİCARET VE TAŞIMACILIK A.Ş. |
| 0835181 (TRALI-0005) | EGE GAZ LNG TERMİNALİ (ALİAĞA) | LNG Tankeri | 380 49' 14" N 0260 55' 15" E | EGE GAZ A.Ş. |
| 0935184 (TRALI-0006) | ALPET ALİAĞA AKARYAKIT TESİSATI (İZMİR) | Akaryakıt Tankeri | 380 49' 34" N 0260 53' 40 E | ALTINBAŞ PETROL VE TİCARET A.Ş. |
| 0928185 (TRGIR-0004) | OPET GİRESUN- ESPIYE TERMİNALİ | Akaryakıt Tankeri | 400 57' 33" N 0380 40' 52" E | OPET PETROLÇÜLÜK A.Ş. |
| 0955186 (TRSSX-0013) | CEKA ENERJİ AKARYAKIT DEPOLAMA TESİSİ (SAMSUN) | Akaryakıt Tankeri | | CEKA ENERJİ ÜRETİM A.Ş. |
| 0916187 (TRGEM-0012) | RODAPORT LİMAN TESİSİ (GEMLİK) | Dökme Yük, Genel Kargo ve Konteyner | | RODA LİMAN DEPOLAMA VE LOJİSTİK İŞLETMELERİ A.Ş. |
| 0941188 (TRIZT-0037) | YILPORT LİMAN TESİSİ (KOCAELİ) | Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner | 40° 46' 3.76" N 29° 31' 57.2" E | YILPORT KONTEYNER TERMİNALİ VE LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. |
| 0859189 (TRTEK-0007) | MARMARA TERMİNALİ (MARMARA EREĞLİSİ) | Akaryakıt Tankeri | 400 59' 05" N 0270 58' 55" E | MARMARA DEPOÇULUK HİZMETLERİ A.Ş. |
| 0948190 (TRBXN-0006) | BODRUM YOLCU LİMANI (MUĞLA) | Yolcu ve Hızlı Yolcu Gemileri | 370 01' 44"N 0270 26' 17" E | BODRUM YOLCU LİMANI İŞLETMELERİ A.Ş. |

| | | | | |
|-------------------------|---|--|------------------------------------|---|
| 0609191 (TRADN-0001) | DİDİM YOLCU LİMANI (AYDIN) | Yolcu ve Hızlı Yolcu Gemileri | 370 22' 00" N 0270 17' 00" E | MARMARİS LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. |
| 0941192 (TRIZT-0047) | AUTOPORT LİMANI (İZMİT) | Ro-Ro, Genel Kargo, Konteyner | 400 44' 00" N 0290 52' 00" E | AUTOPORT LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. |
| 2948193 (TRBXN-0008) | PALMARİNA BODRUM MARİNA (BODRUM) | Yolcu ve Hızlı Yolcu Gemileri | 360 06' 00" N 0270 17' 00" E | BODRUM YALIKAVAK YAT LİMANI TİCARET A.Ş. |
| 0941195 (TRIZT-0051) | OPAY KÖRFEZ DOLUM TESİSİ (KOCAELİ) | Akaryakıt Tankeri | 400 44' 37" N 0290 47' 19" E | OPAY AKARYAKIT DAĞITIM LTD. ŞTİ |
| 2935196 (TRALI-0011) | NEMPORT İSKELESİ (ALİAĞA) | Dökme Yük, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro | 380 46' 07" N 0260 55' 51" E | NEMPORT LİMAN İŞL. VE ÖZEL ANTREPO NAKLİYE TİC.A.Ş. |
| 2834197 (TRIST-0074) | SARAYBURNU RIHTIMI (İSTANBUL) | Yolcu / Hızlı Yolcu Gemisi | 410 01' 02" N 0280 59' 11" E | TDİ A.Ş. İSTANBUL LİMAN İŞLETMESİ MÜDÜRLÜĞÜ |
| 0959198 (TRMAR-0001) | ARGAZ LPG AKARYAKIT DOLUM VE DEPOLAMA TESİSİ (MARMARA EREĞLİSİ) | LPG Tankeri, Akaryakıt Tankeri | 410 01' N 0270 59' E | ARGAZ LPG DOLUM VE TEVZİİ İNŞ. SAN. VE TİC. A.Ş. |
| 0955199 (TRSSX-0032) | AKPET AKARYAKIT SAMSUN TERMİNALİ | Akaryakıt Tankeri, LPG Tankeri | 410 15' N 0360 28' E | AKPET AKARYAKIT DAĞITIM A.Ş. |
| 2933200 (TRMER-0052) | EUROİL KAZANLI MERSİN TERMİNALİ | Akaryakıt Tankeri | 360 49' 02" N 0340 44' 15" E | CANASLAN PETROLCÜLÜK SANAYİ A.Ş. |
| 0933201 (TRMER-0053) | SAVKA PLATFORM TESİSİ | Akaryakıt Tankeri Kimyasal Tanker | 360 46' 03" N 0340 43' 47" E | SAVKA PLAT. VE BORU HAT. İNŞ. İŞL. NAK. AKARYAKIT İÇ VE DIŞ TİC. A.Ş. |

| | | | | |
|-------------------------|--|--|------------------------------|---|
| 2933202 (TRISK-0029) | MMK METALURJİ İSKELESİ (İSKENDERUN) | Konteyner, Ro-Ro, Dökme Yük, Genel Kargo | 360 47' 02" N 0360 12' 00" E | MMK METALURJİ San. Tic. Ve Lim. İşl. A.Ş. |
| 2909203 (TRADN-004) | D-MARİN DİDİM MARİNA | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri | 360 20' 17" N 0270 15' 57" E | Doğuş Didim Marina İşletmeleri Turizm ve tic. A. Ş. |
| 0867204 (TRZON-0009) | EREN LİMAN TESİSİ | Genel Kargo, Dökme Yük | 310 54' 07" N 0410 31' 45" E | Eren Enerji Elektrik Üretim A.Ş. |
| 0931205 (TRISK-0033) | ASSAN LİMANI (İSKENDERUN) | Konteyner, Ro-RO, Dökme Yük, Genel Kargo | 360 41' 37" N 0360 11' 25" E | ASSAN Liman İşletme A. Ş. |
| 0974206 (TRAMA-0001) | AKKONAK İSKELESİ (AMASRA) | Genel Kargo, Dökme Yük | 410 48' 50" N 0320 32' 50" E | ALKAN MADENCİLİK VE MERMER SAN. TİC. A.Ş. |
| 0907207 (TRAYT-0022) | AKDENİZ AKARYAKIT DEPOLAMA TERMİNALİ (ANTALYA) | Akaryakıt Tankeri | 360 48' 15" N 0300 35' 34" E | AKDENİZ AKARYAKIT DEPOLAMA NAKLİYAT VE TİC. AŞ. |
| 0810208 (TRAKY-0001) | AKÇAY BELEDİYE İSKELESİ (EDREMİT) | Yolcu ve Hızlı Yolcu Gemileri | 390 34' 35" N 0260 55' 19" E | AKÇAY BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI |
| 0934209 (TRIST-0084) | THY OPET YEŞİLKÖY TERMİNALİ (İSTANBUL) | Akaryakıt Tankeri | 400 57' 23" N 0280 47' 59" E | THY OPET HAVACILIK YAKITLARI A.Ş. |
| 0935210 (TRCES-0007) | SIĞACIK YAT LİMANI (TEOS MARİNA) (İZMİR) | Yolcu, Hızlı Yolcu | 380 12' N 0260 47' E | TEOS MARINA İŞLETME VE TİCARET A.Ş. |
| 1317211 (TRCKZ-0022) | İÇDAŞ-2 LİMAN TESİSİ (BEKİRLİKÖYÜ-ÇANAKKALE) | Dökme Yük | 420 24,5' N 0270 02,5' E | İÇDAŞ ÇELİK ENERJİ TERSANE VE ULAŞIM SANAYİ A.Ş. |
| 0907212 (TRKAS-0001) | KAŞ BELEDİYESİ LİMAN TESİSİ (ANTALYA) | Yolcu, Hızlı Yolcu | 360 11' 51" N 0290 38' 33" E | KAŞ BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI |

| | | | | |
|--------------------------|---|--|---|---|
| 0907213 (TRTZX-0013) | AYTEMİZ TRABZON TERMİNALİ | Petrol/Ürün Tankeri, Kimyasal Tanker, Sıvılaştırılmış Gaz (LPG) | 40011'51" N 40058'47"E | AYTEMİZ AKARYAKIT DAĞITIM A.Ş. |
| 0810214 (TRBZI-0001) | TUNA MADENCİLİK İSKELESİ | Genel Kargo, Dökme Yük | 400 38' 49" N 270 34' 16" E | TUNA MADENCİLİK NAKLİYAT OTOMOTİV TİC.LTD.ŞTİ. |
| 0935215 (TRALI-0024) | NEMRUT PLATFORMU (ALİAĞA) | LPG | 38° 46' 11" N 26° 55' 56" E | NEMRUT LİMAN VE BORU HATLARI İŞLETMECİLİĞİ NAK. İÇ VE DIŞ TİC. LTD. ŞTİ. (MİLANGAZ LPG DAĞITIM TİC. VE SANAYİ A.Ş.) |
| 0801216 (TRYUM-0001) | SANKO LİMAN TESİSİ (Yumurtalık) | Genel Kargo, Dökme Yük | 360 50' 21"N 0350 53' 52"E | SANKO Petrokimya Mam. San. Ve Tic. A.Ş. |
| 0933217 (TRTAS-0010) | YEŞİLOVACIK LİMANI (TAŞUCU) | Genel Kargo, Dökme Yük | 360 11' N 0330 29' 28" E | Yeşilovacık Liman İşletmeleri A.Ş. |
| 0917218 (TRBZC-0001) | BOZCAADA İSKELESİ | Yolcu ve Hızlı Yolcu Gemileri | 390 50' 05" N 0260 04' 23.3" E | TERRA Gemi Acenteliği Organize Turizm ve Tic. Ltd. Şti. |
| 0959219 (TRTEK-0039) | ASYAPORT LİMANI (TEKİRDAĞ) | Konteyner | 400 58' 48" N 0280 53' 45" E | ASYAPORT Liman A.Ş. |
| 2910220 (TRMRA-0004) | Marmara Adası ERS İskelesi (BALIKESİR) | Genel Kargo, Dökme Yük | 400 38' 46" N 0270 34' 17" E | ERS İnşaat Müh. Asfalt Beton Taşımacılık San. Ve Tic. Ltd. Şti. |
| 0941221 (TRYAR-0002) | DP WORLD YARIMCA KONTEYNER TERMİNALİ | Konteyner | 400 45' 43.2" N 0290 44' 56.4" E | DP WORLD Yarımca Liman İşletmeleri A.Ş. |
| 2917222 (TRKRB-00019) | CENAL KARABİGA İSKELESİ | Genel Kargo, Dökme Yük | 400 25' 13" N 0270 19' 27" E | Cenal Elektrik Üretim A.Ş. |

| | | | | |
|-----------------------------|---|-------------------|------------------------------------|---------------------------|
| 0934223 (TRAMB- 0002) | AMBARLI DEPOLAMA VE DOLUM TERMİNALİ (TP Ambarlı) | Akaryakıt Tankeri | 400 58' 04" N 0280 42' 27" E | TP Petrol Dağıtım A.Ş. |
|-----------------------------|---|-------------------|------------------------------------|---------------------------|

Kaynak: DTO verilerine istinaden, Olimpia Logistics,
<http://olimpialogistics.com.tr/tasimacilik/turkiyedeki-limanlar/>

EK-4: DEMİRYOLU ALANINDA YAPILAN ULUSLARARASI İKİLİ VE ÇOKLU ANLAŞMALAR

| RESMİ GAZETEDE YAYINLANAN ANLAŞMALAR |
|---|
| 1. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Avrupa Komisyonu Tarafından Temsil Edilen Avrupa Birliği Arasında Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Avrupa Komisyonu Arasındaki Türkiye'ye İlişkin "Bölgesel Kalkınma" Bileşeni Altındaki Katılım Öncesi Yardım Aracından Sağlanan Topluluk Yardımına Yönelik Çok Yıllı "Ulaştırma" Operasyonel Programı ile İlgili Finansman Anlaşmasını Değiştiren Finansman Anlaşması ile İlişik Notaların Onaylanması Hakkında Karar |
| 2. Türkiye Cumhuriyeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti'nin Demiryolu Bağlantısı Olan Limanları Arasındaki Uluslararası Demiryolu-Feribot Hattının Organizasyonu ile İlgili Anlaşma |
| 3. Türkiye Cumhuriyeti ile İran İslam Cumhuriyeti 24. Dönem Karma Ekonomik Komisyon Toplantısı Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar |
| 4. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Bakanlar Kurulu Arasında Demiryolu Taşımacılığı Alanında İş birliği Anlaşması |
| 5. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gürcistan Hükümeti Arasında "Bakü-Tiflis-Kars" Yeni Demiryolu Hattının "Kars-Akhalkalaki" Kısmı Üzerinde Gürcistan'da Yapılması Planlanan Demiryolu Tüneli İnşaatının Kolaylaştırılmasına İlişkin Anlaşma |
| 6. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Avrupa Komisyonu Arasında Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Avrupa Komisyonu Arasındaki Türkiye'ye İlişkin "Bölgesel Kalkınma" Bileşeni Altındaki Katılım Öncesi Yardım Aracından Sağlanan Topluluk Yardımına Yönelik Çok Yıllı "Ulaştırma" Operasyonel Programı ile İlgili Finansman Anlaşmasını Değiştiren Finansman Anlaşması |
| 7. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gürcistan Hükümeti Arasında İmzalanan 4 Nisan 1996 Tarihli Gümrük Geçiş Noktaları Konusunda Anlaşma'da Değişiklik Yapan Anlaşması |
| 8. Ankara - Konya Hızlı Demiryolu Hattının Geliştirilmesi Projesi İle İlgili Türkiye Cumhuriyeti ile İslam Kalkınma Bankası Arasında Taksitli Satış Anlaşması |

| |
|--|
| 9. Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridorunun Üzerinde Uluslararası Taşımacılığın Geliştirilmesi Hakkında Çok Taraflı Temel Anlaşma |
| 10. Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı ve Suriye Arap Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı Arasında Demiryolu Alanında Mutabakat Zaptı |
| 11. Bakü-Tiflis-Kars Yeni Demiryolu Bağlantısına İlişkin Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar |
| 12. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Svilengrad-Kapıkule Demiryolu Sınır Geçışı Faaliyetlerinin Ve Kapıkule Sınır Mübadele Garındaki Demiryolu Sınır Hizmetlerinin Düzenlenmesine İlişkin Anlaşma |
| 13. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Bakanlar Kurulu Arasında Demiryolu Taşımacılığı Alanında İş Birliği Anlaşması |
| 14. Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı ile Suriye Arap Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı Arasında Yapılan Lokomotif, Vagon Ve Diğer Ray Hizmetlerini De Kapsayan Demiryolu Araç Ve Gereçlerinin Yapımı, Geliştirilmesi, Yenilenmesi, Bakımı Ve Onarımı İle İlgili Karşılıklı Anlaşma Protokolü |
| 15. İzmir Banliyö Treni Finans Sözleşmesi |
| 16. Güney Doğu Avrupa'da Yüksek Performanslı Bir Demiryolu Ağının Kurulması Konusunda Anlaşma |
| 17. Çeken Araçların İmal ve Temini ile Modernizasyonu Projesi Kapsamında DE Anahtar Lokomotifi İmal ve Teminin Finansmanı için Türkiye Cumhuriyeti ile The Toronto-Dominion Bank ve ABD Eximbankı Arasında İmzalanan İhracat Kredisi ile Ticari Krediyeye İlişkin Anlaşmalar |
| 18. 9 Mayıs 1980 Tarihli Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme'ye (COTIF) Değişiklik Getiren 3 Haziran 1999 Tarihli Protokol |
| 19. Demiryolu Boğaz Tüp Geçışı Projesinin Finansmanı Amacıyla Türkiye Cumhuriyeti ile Japonya Hükümeti Arasında Teati Edilen Nota ve Eki Müzakere Kaydı ile Nota Teatisi'ne Bağlı Olarak Japonya Uluslararası İş Birliği Bankası ile İmzalanan Kredi Anlaşması'nın, Yürürlüğe Girmesi ve Söz Konusu Nota, Eki Müzakere Kaydı ve Kredi Anlaşmasına Dair Karar |
| 20. Romanya ile Türkiye Arasında İmzalanan Samsun ve Köstence Arasında Direk Feribot Hattının Oluşturulması ile İlgili Mutabakat Zaptı |
| 21. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İmzalanan Kapıkule Garında Demiryolu Sınır Hizmetlerinin Düzenlenmesi ile İlgili Sözleşmenin Onaylanması Hakkında Karar |
| 22. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gürcistan Hükümeti Arasında İki Ülkenin Demiryolu ve Diğer Altyapı Şebekelerinin Bağlantısına İlişkin Protokolün Onaylanması Hakkında Karar |

| |
|---|
| 23. Önemli Uluslararası Kombine Taşımacılık Hatları ve Bağlı Tesisleri Avrupa Anlaşması(AGTC) |
| 24. Türkiye-Hindistan Ekonomik ve Teknik İşbirliği Karma Komitesi Altıncı Dönem Toplantısı Mutabakat Zaptı ile Hindistan Cumhuriyeti Hükümeti ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Demiryolu Alanında İşbirliği Konusundaki Mutabakat Zaptının Onaylanmasına Dair Karar |
| 25. Divriği-İskenderun Demiryolu Hattının Elektrifikasyonu için Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fransa Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İmzalanan Mali Protokolün Onaylanmasına Dair Karar |
| 26. Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı ve Bangladeş Halk Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı Arasında Demiryolu Endüstrisinde Ortak Üretim Teknik ve Bilimsel İşbirliği Hususunda Mutabakat Zaptının Onaylanmasına Dair Karar |
| 27. Uluslararası Ana Demiryolu Hatları Avrupa Anlaşması (AGC)na Katılmamız Hakkında Karar |
| 28. Sovyetler Birliği ile Yapılan Türk-Sovyet Doğu Demiryolu Anlaşması Toplantı Tutanağının Onaylanmasına Dair Karar |
| 29. Divriği-İskenderun Demiryolu Elektrifikasyon Projesinin Finansmanı için Sağlanan Krediyile İlgili Fransa ile Türkiye Arasında Mali Protokolün Onaylanmasına Dair Anlaşma |
| 30. İran ile Türkiye Arasında İmzalanan Kara ve Demiryolu Taşımacılığı İle İlgili Mutabakat Tutanağının Onaylanması Hakkında Karar |
| 31. Devlet Demiryolları İşletmesinin Almanya Federal Cumhuriyetinden Satın Alacağı Lokomotifler ve demiryolu Ekipmanının Finansmanı Maksadıyla Kreditanstalt Für Wiederaufbaudan Sağlanan Kredi Anlaşması |
| 32. Dünya Bankasından Sağlanan II. Demiryolu Projesinin Finansmanı İçin Sağlanan Kredi Anlaşmasının Onayına Dair Karar |
| 33. Arap Ekonomik Kalkınması İçin Kuveyt Fonu ile TCDD Genel Müdürlüğünün Kapıkule-İstanbul-Ankara Hatlarında Merkezi Trafik Kontrol, Uzaktan Kontrol ve Otomatik Tren Durdurma Sistemleri Kurulması ve Modernizasyonu Projesi için Kredi Anlaşmasının Onaylanmasına Dair Karar |
| 34. Türkiye Hükümeti İle ABD Arasında İstanbul Metrosu ve Demiryolu, Boğazdan Tüp Geçit Projeleri İçin Yapılan Hibe Anlaşmasının Onayına Dair Karar |
| 35. TCDD'nin Lokomotif Alımı Projesine Almanya Federal Cumhuriyeti Hükümetinden Sağlanan Krediyeye İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasına Dair Karar |
| 36. Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Kalkınma Fonu Arasında İletim Hatları Projesi-II. Aşama İkraz ve İskenderun – Divriği Demiryolu Hattının Modernizasyonu ve Elektrifikasyonu – Aşama I Projesi İkraz Anlaşması |

| |
|---|
| 37. Pakistan İç savaşından Önce Doğu Pakistan'a Sevkedilmiş Olan 28 Adet Yolcu Vagonunun, Bangladeş'e Satılan 49 Adet Yolcu Vagonu İle İlgili Anlaşmaya Aynı Şartlarla Dahil edilmesi İçin Tahran'da Teati Edilen İlişik Mektupların Onaylanması Hakkında Karar |
| 38. Demiryolu ile Yolcu ve Bagaj Taşımaya İlişkin Uluslararası Antlaşma ve Ekleri ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Antlaşma Ekleri ve Bu Konudaki Ek Protokolün Onaylanması |
| 39. Yolcuların Ölmeleri ve Yaralanmaları Halinde Demiryolunun Sorumluluğu ile İlgili Olup 25 Şubat 1961 Tarihli Demiryollarıyla Yolcu ve Bagaj Taşımalarına Mahsus Milletlerarası Antlaşma |
| 40. Demiryolu ile Yolcu Bagaj ve Eşya Taşımaya Müteallik Milletlerarası Antlaşmalar CIV ve CIM ile Bu Anlaşmalara Bağlı A ve B Protokollerinin ve Milletlerarası Nakliyat Komisyonu Kararları |
| 41. Bazı Anlaşmaların yürürlük tarihinin tespit edilmesi hakkında karar (Bakü-Tiflis-Kars Yeni Demiryolu Bağlantısına İlişkin Anlaşma |

| RESMİ GAZETEDE YAYINLANMAYAN ANLAŞMALAR |
|--|
| 1. (TCDD) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ile (ZFBH) Bosna Hersek Federasyonu Demiryolları Arasında Demiryolu Alanındaki İşbirliğinin Geliştirilmesine Yönelik Mutabakat Zaptı |
| 2. Demiryolu Kuruluşları Arasında Yolcu Vagonların Değişimi ve Kullanılmasına İlişkin Anlaşma (RİC) |
| 3. Köstence- İzmir- Mersin Feribot Hattındaki Demiryolu Trafğine İlişkin Anlaşma |
| 4. Köstence Derince Feribot Hattındaki Demiryolu Trafği ile İlgili Anlaşma |
| 5. TCDD-JR EAST Genç Personel Değişimi ile İlgili Anlaşma |
| 6. TCDD-JR EAST Mutabakat Zaptı |
| 7. TCDD-KORAIL Mutabakat Zaptı |
| 8. TCDD ADIF Arasında Çerçeve Anlaşması |
| 9. Kars Edirne Demiryolu Yapım Projesiyle İlgili Çerçeve Anlaşması |
| 10. TCDD-FS (İtalyan Demiryolları) İşbirliği Anlaşması |
| 11. TC Ulaştırma Bakanlığı ve Çin Halk Cumhuriyeti Demiryolu Bakanlığı Arasında Demiryolu İşbirliği Konusunda Mutabakat Zaptı |
| 12. TCDD VE CFS Arasında Meydan-ı Ekbez - Çoban Bey ve Nusaybin Müşterek İşletme Anlaşması |

| |
|--|
| 13. TCDD-FS (İtalyan Demiryolları) Arasında Mutabakat Zaptı |
| 14. Vagonların Tek Tik Kullanım Sözleşmesi (CUU/AVV/GCU) |
| 15. Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşımacılığı Çerçevesinde Taşımacılar Arasındaki İlişkiler Hususunda Anlaşma (AİM) |
| 16. TCDD ve DB (Alman Demiryolları) Arasında Niyet Mektubu (Memorandum Of Understanding) |
| 17. TCDD Genel Müdürlüğü ile RENFE-Operadora Arasında İş birliği Anlaşması |
| 18. İstanbul Haydarpaşa Limanı ile Kazablanka Limanı Arasında İş birliği Protokolü |
| 19. TCDD Genel Müdürlüğü ile Alman Demiryolları (DB AG) Arasında İş birliği Anlaşması |
| 20. Demiryolu Kuruluşları Arasında Vagonların Değişimi ve Kullanılmasına İlişkin Anlaşma(RIV) |
| 21. Türk-Sovyet Doğru Demiryolu Ulaştırmasına Ait Kanun ve Sözleşme |
| 22. Türk ve Yunan Demiryolları Arasında Sınır Servisini Müşterek İşletme Anlaşması |
| 23. TCDD Genel Müdürlüğü ile İran Demiryolları (RAİ) Arasında Müşterek Mübadele Garı Kapıköy İçin Anlaşma |

EK 5,6: “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler” (İpek Yolu, OBOR Uygulama Esasları)

“Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu

Dışişleri Bakanlığı Ticaret Bakanlığı

(Devlet Konseyi yetkisi ile yayımlanmıştır)

Mart 2015

İçindekiler

Önsöz

I. Çağ Zemini

II. İlkeler

III. Çerçeve

IV. İşbirliği Öncelikleri

V. İşbirliği Mekanizmaları

VI. Çin'deki Açılım Durumu

VII. Çin'in Faaliyetleri

VIII. Hep Birlikte Daha Parlak Bir Geleceği Kucaklama

Önsöz

“İki bin yıldan daha fazla bir süre öncesinde, Avrasya'nın gayretli ve cesur insanları daha sonraki nesiller tarafından İpek Yolu olarak adlandırılacak ve büyük uygarlıkların birleştiği, birkaç ticari ve kültürel takas güzergâhı keşfederek bu yolları kullanıma açtı ve böylece Asya, Avrupa ve Afrika'yı birbirine bağlamış oldu. Binlerce yıl boyunca "barış ve işbirliği, açıklık ve kapsayıcılık, karşılıklı öğrenim ve karşılıklı fayda" değerlerinden

oluşan İpek Yolu Ruhu nesilden nesle aktarılarak insan uygarlığının ilerleyişi desteklendi ve İpek Yolu üzerindeki ülkelerin refahına ve kalkınmasına katkı sağlandı. Doğu ve Batı arasındaki iletişim ve işbirliğinin sembolü haline gelen İpek Yolu Ruhu, bütün dünya ülkeleri tarafından paylaşılan tarihi ve kültürel bir mirastır.

Barış, kalkınma, işbirliği ve karşılıklı fayda temalarının öne çıktığı yeni bir çağ olan 21. yüzyılda, küresel ekonominin canlandırılmasındaki zayıflık ve karmaşık uluslararası ve bölgesel durum karşısında İpek Yolu ruhunu devam ettirmek bizler için git gide daha önemli ve değerli bir hal almaktadır.

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping 2013'ün Eylül ve Ekim aylarında Orta Asya ve Güneydoğu Asya ziyaretlerinde İpek Yolu Ekonomi Kuşağı'nı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunu (buradan itibaren "Kuşak ve Yol" olarak anılacaktır) ortaklaşa inşa etme projesini ileri sürmüş ve bu proje dünya uluslararası toplumda yakın ilgiyle karşılanmıştır. 2013 yılında yapılan Çin -ASEAN (Çin-Güneydoğu Asya Milletleri Birliği) Fuarı'nda, Çin Başbakanı Li Keqiang ASEAN'ye yönelik Deniz İpek Yolunu inşa etme ve iç bölge (hinterland) kalkınması için stratejik ilerleme mekanizmaları oluşturma ihtiyacını vurgulamıştır. Kuşak ve Yolun inşasını hızlandırmak, Kuşak ve Yol üzerinde bulunan ülkelerin ekonomik refahını ve bölgesel ekonomik işbirliğini desteklemeye, farklı uygarlıklar arasındaki paylaşımları ve karşılıklı öğrenimi güçlendirmeye ve de dünya barışının ve kalkınmasının teşvikine yardımcı olacaktır. Bu proje, dünyanın her yerindeki insanların fayda göreceği muhteşem bir projedir.”

“Kuşak ve Yol Projesi, herkesin menfaatini karşılamak üzere müzakere yoluyla ortaklaşa bir şekilde inşa edilmesi gereken sistematik bir projedir ve Kuşak ve Yol üzerinde bulunan ülkelerin kalkınma stratejilerini bütünleştirme gayreti gösterilmelidir. Çin Hükümeti projenin hayata geçirilmesini desteklemek, tarihi İpek Yoluna güç ve canlılık aşılacak, Asya, Avrupa ve Afrika ülkeleri arasında daha yakın bir bağ kurmak ve yeni bir yükselişten yeni şekillerde karşılıklı olarak faydalanmak üzere işbirliğini teşvik etme amacıyla İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesi Üzerine Vizyon ve Faaliyetler yazısını hazırlamış ve yayımlamıştır.”

I. Çağ Zemini

“Dünya'da karmaşık ve temel değişimler yaşanmaktadır. Uluslararası mali krizin derin etkileri ortaya çıkmaya devam etmektedir; dünya ekonomisi yavaş bir şekilde toparlanabilmektedir ve küresel kalkınmada istikrar mevcut değildir; uluslararası ticaret

ve yatırım manzarası ile çok uluslu ticaret ve yatırım büyük düzenlemelere tabi tutulmaktadır; ve ülkeler, kalkınmanın karşısındaki büyük mücadelelerle yüzleşmeye devam etmektedir. Çok kutuplu bir dünya, ekonomide küreselleşme, kültürel çeşitlilik ve bilgi teknolojilerinin daha büyük çapta uygulanması yönündeki eğilimleri kucaklayan ortaklaşa Kuşak ve Yol inşa etme projesini, açık bölgesel işbirliği ruhuyla, küresel serbest ticaret rejimini ve açık dünya ekonomisini destekleyecek şekilde tasarlanmıştır. Ekonomi faktörlerinin düzenli ve serbest şekilde akışını, kaynakların son derece verimli bir şekilde paylaşılmasını ve pazarların derinlikli bir şekilde bütünleştirilmesini desteklemeyi; Kuşak ve Yol üzerindeki ülkeleri ekonomi politikalarında işbirliği sağlamaları ve daha yüksek standartlarla daha geniş ve daha derinlemesine bölgesel işbirliği yapmaları için teşvik etmeyi; ortaklaşa olarak herkesin fayda sağlayacağı açık, kapsayıcı ve dengeli bir bölgesel ekonomik işbirliği yapısı oluşturmayı amaçlamaktadır. Ortaklaşa Kuşak ve Yol inşa etmek dünyanın tüm topluluklarının menfaatlerine hizmet etmektedir. Toplumların ortak ideallerini ve hedeflerini yansıtan bu proje, yeni uluslararası işbirliği ve küresel idare modelleri oluşturmak adına gösterilen olumlu bir çabadır ve dünya barışı ve kalkınması için olumlu bir enerji yükleyecektir.”

“Kuşak ve Yol Projesi Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının ve bunların komşu kıyılarının birbirine bağlanabilirliğini arttırmayı, Kuşak ve Yol üzerindeki ülkeler arasında ortaklıklar kurmayı ve bu ortaklıkları güçlendirmeyi, çok boyutlu, çok sıralı ve karma bağlanabilirlik ağları oluşturmayı ve bu ülkelerde çeşitli, bağımsız, dengeli ve sürdürülebilir kalkınmalar gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır. Projenin bağlanabilirlik temel çalışmaları Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerin kalkınma stratejilerini aynı hizaya getirmeye ve bu konuda işbirliği sağlamaya, bu bölgedeki pazar potansiyelinden faydalanılmasına, yatırım ve tüketimin teşvik edilmesine, taleplerin ve iş fırsatlarının meydana getirilmesine, ilgili ülkelerin toplumları arasındaki kişiden kişiye ve kültürel paylaşımlar ile karşılıklı öğrenimin artmasına, bu toplumların birbirini anlamasını, birbirine güvenmesini, saygı duymasını ve birbirleriyle uyum, barış ve refah içinde yaşamasını sağlamaya yardımcı olacaktır.”

“Çin ekonomisi dünya ekonomisiyle yakından bağlantılıdır. Çin ülkenin esas Dışa açılım politikasına bağlı kalacak, tam kapsamlı bir açılım için yeni bir model oluşturacak ve kendini dünyanın ekonomi sistemine daha derin bir şekilde entegre edecektir. Bu proje Çin'in açılımını daha da genişletmesini ve de derinleştirmesini ve Asya'daki, Avrupa'daki, Afrika'daki ülkelerle ve dünyanın geriye kalan diğer tüm ülkeleriyle karşılıklı fayda

sağlayan işbirliğini güçlendirmesini sağlayacaktır. Çin kendi kapasitesi dahilinde daha fazla sorumluluk ve yükümlülüğü sırtlama ve insanlığın barışına ve kalkınmasına daha büyük katkılarda bulunma amaçlarına bağlıdır. “

II. İlkeler

“Kuşak ve Yol Projesi, BM Şartı'nın amaçları ve ilkeleriyle aynı doğrultudadır. Barış İçinde Bir Arada Yaşamının Beş İlkesini desteklemektedir: birbirinin egemenliğine ve toprak bütünlüğüne karşılıklı olarak saygı gösterme, karşılıklı saldırmazlık, birbirinin iç işlerine karşılıklı olarak müdahalede bulunmama, eşitlik ve karşılıklı menfaat ve barış içinde yaşama. “

“Proje işbirliğine açıklıkta ısrarcıdır. Tarihi İpek Yolu bölgesini kapsamaktadır; fakat bununla sınırlı değildir. Ortaklaşa gösterilen çabaların sonuçlarından daha fazla bölgenin faydalanabilmesi amacıyla tüm ülkelerin ve uluslararası ve bölgesel örgütlerin katılımına açıktır. “

“Proje uyumlu ve kapsayıcıdır. Uygarlıklar arasındaki farklılıkları rafa kaldırıp her birinin güçlü yönlerine odaklanırken, uygarlıkların birbirine karşı hoşgörülü olmasını savunmakta, ülkelerin seçtiği farklı kalkınma yollarına ve usullerine saygı göstermekte ve ortak bir zemin yaratma prensipleri doğrultusunda farklı uygarlıklar arasında diyalogu desteklemektedir. Böylece tüm ülkeler ortak bir refah için barış içinde bir arada olabilecektir. “

“Proje pazar operasyonuna uyar. Piyasa kurallarına ve uluslararası normlara riayet edecek, kaynak tahsisinde pazardaki belirleyici role ve işletmelerin temel rollerine engel olmayacak ve hükümetlerin kendilerinden beklenen işlevlerini yerine getirmelerine imkan sağlayacaktır.”

“Proje karşılıklı fayda için çabalar. Projeye dahil olan tüm tarafların menfaatlerine ve ilgilerine uyum sağlar ve menfaatler ile "en büyük ortak payda"nın birleştirilmesi için çaba gösterir; böylece tüm tarafların ilmini ve yaratıcılığını, güçlü yönlerini ve potansiyellerini kullanmaları için tam destek verir. “

III. Çerçeve

“Kuşak ve Yol Projesi, karşılıklı anlayış ve güveni artırma ve her türden paylaşımı güçlendirmeye ortak kalkınma ve refah ile barışa ve dostluğa uzanan bir yolu destekleyen herkesin kazançlı çıkacağı bir işbirliği yöntemidir. Çin Hükümeti barışı ve işbirliğini,

açıklığı ve kapsayıcılığı, karşılıklı öğrenmeyi ve karşılıklı faydayı savunmaktadır. Proje karşılıklı siyasi güveni, ekonomide bütünlüğü ve kültürel kapsayıcılığı öne çıkararak, her alanda uygulamalı işbirliğini teşvik etmekte ve menfaatlerin, kaderin ve sorumluluğun paylaşıldığı bir topluluk oluşturmak için çalışmaktadır.”

“Kuşak ve Yol Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları boyunca uzanmakta, bir uçta canlı Doğu Asya ekonomi çevresini diğer uçtaki gelişmiş Avrupa ekonomisine bağlamakta ve ekonomik kalkınma için muazzam bir potansiyele sahip olan ülkeleri içine almaktadır. İpek Yolu Ekonomi Kuşağı Çin, Orta Asya, Rusya ve (Baltık) Avrupa'yı bir araya getirmeye; Çin'i Orta Asya ve Batı Asya boyunca Basra Körfezi ve Akdeniz'e bağlamaya; ve Çin'i Güneydoğu Asya, Güney Asya ve Hint Okyanusu ile bağlamaya odaklanmaktadır. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu nun asıl güzergahları; bir güzergahta Güney Çin Denizi ile Hint Okyanusu yoluyla Çin kıyısından Avrupa ve diğer bir güzergahta Güney Çin Denizi yoluyla Çin kıyısından Güney Pasifik şeklindedir.”

“Proje kara üzerinde, uluslararası ulaşım güzergahlarından faydalanarak, Kuşak ve Yol üzerindeki merkezi şehirlere dayanarak ve ekonomide kilit öneme sahip endüstriyel parkları işbirliği platformları olarak kullanarak ortaklaşa şekilde yeni bir Avrasya Kara Köprüsü inşa etmeye ve Çin-Moğolistan-Rusya, Çin-Orta Asya-Batı Asya ve Çin-Hindistan Yarımadası ekonomi koridorlarını geliştirmeye odaklanacaktır. Denizde ise, Kuşak ve Yol üzerindeki en büyük limanları bağlayarak sorunsuz, güvenli ve verimli ulaşım güzergahlarını ortaklaşa inşa etmeye odaklanacaktır. Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru'nun Kuşak ve Yol Projesi ile yakın ilgisi bulunmaktadır ve bu durum daha yakın bir işbirliğini ve daha muazzam bir ilerleyişi gerektirmektedir. “

“Proje, Kuşak ve Yol üzerindeki ülkeler arasında işbirliği ve açılım üzerine azimli bir ekonomi vizyonudur. Ülkeler birbiriyle uyum içerisinde çalışmalı ve karşılıklı fayda ve ortak güvenlik hedefleri doğrultusunda hareket etmelidir. Spesifik olmak gerekirse, bölge altyapısını geliştirmeleri ve kara, deniz ve hava geçitlerinden güvenli ve etkin bir ağ oluşturarak bağlanabilirliği daha üst düzeye taşımaları; ticaret ve yatırım kolaylığını daha da arttırmaları, yüksek standartları karşılayacak şekilde serbest ticaret bölgelerinden oluşan bir ağ oluşturmaları, ekonomik bağları daha yakın bir şekilde sürdürmeleri ve siyasi güveni derinleştirmeleri; kültürel paylaşımı arttırmaları; farklı uygarlıkların birbirinden bir şeyler öğrenmesini ve bu şekilde birlikte zenginleşmelerini sağlamaları;

ve bütün ülkelerin halkları arasındaki karşılıklı anlayışı, barışı ve dostluğu teşvik etmeleri gerekmektedir. “

IV. İşbirliği Öncelikleri

“Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerin kaynak açısından kendilerine göre avantajları vardır ve ekonomileri de karşılıklı olarak birbirini tamamlayıcı niteliktedir. Bu nedenle, işbirliği açısından muazzam bir potansiyel ve alan mevcuttur. Bu ülkeler politika koordinasyonunu, olanakların birbirine bağlanabilirliğini, engelsiz ticareti, finansal bütünlüğü ve insanlar arasında birebir bağların kurulmasını beş ana hedefleri olarak desteklemeli ve aşağıda yer alan bu temel konularda işbirliğini güçlendirmelidir:

Politika koordinasyonu

“Politika koordinasyonunu arttırmak projenin hayata geçirilmesinin önemli bir garantisidir. Hükümetler arasındaki işbirliğini teşvik etmeli, çok katmanlı bir hükümetler arası makro politika ve iletişim mekanizması oluşturmalı, ortak menfaatleri genişletmeli, karşılıklı siyasi güveni arttırmalı ve işbirliğinde yeni bir mutabakata varmalıyız. Kuşak ve Yol üzerindeki ülkeler ekonomik kalkınma stratejilerini ve politikalarını tamamıyla koordineli hale getirebilir, bölgesel işbirliği için tedbirler ve planlar oluşturabilir, işbirliğiyle ilgili meseleleri çözümlmek için müzakerede bulunabilir ve uygulamalı işbirliği ve büyük ölçekli projelerin hayata geçirilmesi için ortaklaşa politika desteğinde bulunabilirler. “

Olanakların birbirine bağlanabilirliği

“Olanakların birbirine bağlanabilirliği, projenin hayata geçirilmesinde öncelik arz eden bir konudur. Ülkelerin birbirinin egemenliğine ve güvenlik gerekliliklerine saygı göstermesi temelinde, Kuşak ve Yol üzerindeki ülkeler altyapı oluşturma planlarının ve teknik standartlar sistemlerinin birbirine bağlanabilirliğini arttırmalı, ortaklaşa bir şekilde uluslararası gövdeyolu geçitlerinin inşasını ilerletmeli ve Asya'daki tüm alt bölgeler ile Asya, Avrupa ve Afrika'yı birbirine bağlayacak bir altyapı ağı oluşturmalıdır. Aynı zamanda, yeşil ve düşük karbonlu altyapı inşası ve operasyon yönetimini destekleme çabalarında bulunulmalı, iklim değişikliğinin inşa edilen yapılar üzerindeki etkileri eksiksiz bir şekilde hesaba katılmalıdır. “

“Ulaşım altyapısının inşası ile ilgili olarak, kilit öneme sahip geçitlere, bağlantı noktalarına ve projelere odaklanmalı ve ulaşımdaki engelleri ortadan kaldırarak, yol

güvenliği olanaklarını ve trafik idaresi olanaklarını ve donanımlarını geliştirerek ve yol ağının birbirine bağlanabilirliğini arttırarak yolların bağlı olmayan bölümlerini bağlı hale getirmeye öncelik vermeliyiz. Uluslararası ulaşımın kolaylaştırılmasını sağlamak amacıyla, güzergahın tamamındaki ulaşım için bir birleşik koordinasyon mekanizması oluşturmalı, ülkeler arasındaki gümrükleme, yeniden yükleme işlemlerinin ve çok modelli ulaşımın birbirine bağlanabilirliğini arttırmalı ve kademeli olarak birbirine uyumlu ve standart ulaşım kuralları belirlemeliyiz. Liman altyapısı inşasını ilerletmeli, kara-deniz yolundan ulaşım kanalları oluşturmalı ve limanların işbirliğini arttırmalı; deniz yolu güzergahlarını ve seferlerin sayısını arttırmalı ve liman lojistiğinde bilgi teknolojileri alanındaki işbirliğini desteklemeliyiz. Sivil havacılıkta işbirliğini kapsamlı hale getirmeli ve bunun için platformlar ve mekanizmalar oluşturmalı ve havacılık altyapısını geliştirmeye yönelik adımlarımızı hızlandırmalıyız.”

“Enerji altyapısının bağlanabilirliği konusunda işbirliğini teşvik etmeli, petrol ve gaz boru hatlarının ve diğer ulaşım güzergahlarının güvenliğinden emin olmak için birlikte uyum içinde çalışmalı, sınır ötesi güç tedarik ağları ve güç aktarma güzergahları oluşturmalı ve bölgesel güç nakil şebekelerini yükseltme ve dönüştürme konusunda işbirliğinde bulunmalıyız. “

“Ortaklaşa bir şekilde sınır ötesi optik kabloların ve diğer iletişim ana hattı ağlarının yapımını geliştirmeli, uluslararası iletişimin birbirine bağlanabilirliğini iyileştirmeli ve bir Bilgi İpek Yolu yaratmalıyız. Bilgi alışverişi ile işbirliğini yaygınlaştırmak amacıyla, daha hızlı adımlarla çift yönlü sınır ötesi optik kablo ağları oluşturmalı, kıta ötesi deniz altı optik kablo projeleri planlamalı ve uzaysal (uydu) bilgi geçitlerini geliştirmeliyiz. “

Engelsiz ticaret

“Kuşak ve Yol inşa etmedeki en büyük görevlerden biri yatırım ve ticaret konusundaki işbirliğidir. Bölge dahilinde ve tüm ilgili ülkeler içerisinde yatırım ve ticaret kolaylığını geliştirmek ve sağlam bir iş ortamı yaratma amacıyla yatırım ve ticaretin önündeki engelleri kaldırmak için gayret etmeliyiz. Geniş çapta işbirliği potansiyelini hayata geçirmek amacıyla, serbest ticaret bölgeleri açma konusunu Kuşak ve Yol üzerindeki ülkeler ve bölgeler ile büyük işbirliği pastası yapacağız.”

“Kuşak ve Yol üzerindeki ülkeler bilgi alışverişi, mevzuatların karşılıklı olarak tanınması ve hukuki yaptırımlar konusunda yardımlaşma gibi konularda gümrükle ilgili olarak işbirliğini arttırmalı; denetim ve karantina, belgelendirme ve yetkilendirme, standart

ölçütleri ve istatistiki bilgi konularında çift yönlü ve çok taraflı işbirliğini arttırmalı; ve Dünya Ticaret Örgütü Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması'nın yürürlükte olmasını ve uygulanmasını sağlamak için birlikte çalışmalıdır. Sınır limanlarının gümrük olanaklarını iyileştirmeli, sınır limanlarında bir "tek pencere" oluşturmalı, gümrük giderlerini düşürmeli ve gümrük imkanlarını geliştirmeliyiz. Tedarik zincirinin güvenliğini ve elverişliliğini arttırmalı, sınır ötesi denetim prosedürlerinin koordinasyonunu geliştirmeli, denetim ve karantina belgelerinin online olarak kontrol edilebilirliğini teşvik etmeli ve Yetkilendirilmiş Ekonomi Operatörlerinin karşılıklı olarak tanınmasına olanak sağlamalıyız. Tarife dışı engelleri azaltmalı, ortaklaşa olarak teknik ticaret tedbirlerinin şeffaflığını geliştirmeli ve ticarete liberalleşmeyi ve kolaylığı arttırmalıyız.”

“Ticaret bölgelerini genişletmeli, ticari yapıyı iyileştirmeli, ticarete büyüme için yeni alanlar keşfetmeli ve ticarete dengeyi teşvik etmeliyiz. Ticaret yöntemlerimizde yenilikler yapmalı ve sınır ötesi e-ticaret ile diğer modern iş modellerini geliştirmeliyiz. Geleneksel ticareti sağlamlaştırmak ve yaygınlaştırmak için bir hizmet ticareti destek sistemi oluşturulmalı ve modern hizmet ticaretini geliştirme çabaları güçlendirilmelidir. Yatırım ve ticaret bütünlüğü sağlamalı ve yatırım yoluyla ticareti desteklemeliyiz. “

“Yatırımda kolaylığı hızlandırmalı, yatırımın önündeki engelleri kaldırmalı ve yatırımcıların kanuni haklarını ve menfaatlerini korumak için çift yönlü yatırım koruma anlaşmaları ve çifte vergilendirmenin önlenmesi anlaşmaları üzerine müzakerelerin yapılmasını sağlamalıyız.”

“Karşılıklı yatırım alanlarını genişletmeli, tarım, ormancılık, hayvan yetiştiriciliği, balık üreticiliği, tarımsal makine üretimi ve çiftlik mamulü işleme konularında işbirliğini derinleştirmeli ve deniz ürünleri yetiştiriciliği, derin deniz balıkçılığı, su ürünlerini işleme, deniz suyu arıtma, deniz biyo-eczacılığı, okyanus mühendisliği teknolojisi, çevre koruma endüstrileri, deniz turizmi ve diğer alanlardaki işbirliğini desteklemeliyiz. Kömür, petrol, gaz, metal mineraller ve diğer geleneksel enerji kaynaklarının keşfedilmesi ve geliştirilmesi konusundaki işbirliğini arttırmalı; su enerjisi, nükleer enerji, rüzgar enerjisi, güneş enerjisi ve diğer temiz, yenilenebilir enerji kaynakları üzerine işbirliğini geliştirmeli; ve bütünleşik bir endüstriyel enerji ve kaynak zinciri üzerine işbirliği yapma amacıyla enerji ve kaynakların kullanıldığı yerlerdeki veya bunların yakınlarındaki enerji ve kaynak işleme ve dönüştürme konularında işbirliğini teşvik etmeliyiz. Enerji ve kaynaklar alanlarında derin işleme teknolojisi, ekipmanı ve mühendislik hizmetleri konusundaki işbirliğini arttırmalıyız.”

“Gelişmekte olan endüstrilerde işbirliğini teşvik etmeliyiz. Karşılıklı tamamlayıcılık ve karşılıklı fayda ilkeleri doğrultusunda, Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerle yeni nesil bilgi teknolojisi, biyo-teknoloji, yeni enerji teknolojisi, yeni materyaller ve diğer gelişmekte olan endüstriler konusunda derinlemesine işbirliğini desteklemeli ve girişim ve yatırım işbirliği mekanizmaları kurmalıyız. “

“Endüstriyel zincirin tamamının ve ilgili endüstrilerin birlikte uyum içerisinde gelişmesini teşvik ederek endüstriyel zincirde işgücü ve dağıtım bölümlerini geliştirmeli; Ar-Ge, üretim ve pazarlama sistemleri oluşturmalı; ve bölgesel endüstrilerin endüstriyel destek kapasitesini ve genel olarak rekabet edebilirliğini arttırmalıyız. Bölgesel hizmet endüstrilerinin gelişimini hızlandırmak için hizmet endüstrilerimizin birbirimize karşı daha açık olmasını sağlamalıyız. Deniz aşırı ekonomik ve ticari işbirliği alanları ve sınır ötesi ekonomik işbirliği alanları gibi her türden endüstriyel parklar inşa etmek için birlikte çalışarak yatırımda işbirliği için yeni bir yöntem keşfetmeli ve endüstriyel kümelenmenin gelişimini desteklemeliyiz. Biyolojik çeşitliliği koruyarak ve iklim değişikliğini ele alarak, yatırım ve ticaret yaparken ekolojik gelişimi teşvik etmeli, eko-çevreyi koruma konusunda işbirliğini arttırmalı ve İpek Yolunu çevre dostu bir hale getirmek için güçlerimizi birleştirmeliyiz. “

“Tüm ülkelerden şirketlerin Çin'de yatırım yapmasını sıcak karşılıyor ve Çin işletmelerinin altyapı inşasında Kuşak ve Yol üzerindeki diğer ülkelere katılmasını ve bu ülkelerde endüstriyel yatırımlarda bulunmasını teşvik ediyoruz. Yerel ekonomiyi canlandırma, yerel istihdamı artırma, yerel geçimi iyileştirme amacıyla Çin şirketlerinin yerelleştirilmiş operasyon ve idarede bulunmasını ve yerel biyolojik çeşitliliği ve eko-çevreyi koruma konusunda sosyal sorumluluklar üstlenmesini destekliyoruz.”

Finansal bütünlük

“Finansal bütünlük, Kuşak ve Yol Projesinin hayata geçirilmesinde önemli bir destekleyici unsurdur. Mali işbirliğini derinleştirmeli ve Asya'da kur değeri için bir istikrar sistemi, yatırım ve finansman sistemi ve kredi enformasyon sistemi oluşturma konusunda daha fazla çaba göstermeliyiz. Kuşak ve Yol üzerindeki diğer ülkelerle çift yönlü döviz takası ve bozdurulmasının kapsamını ve ölçeğini genişletmeli, Asya'da tahvil piyasası açmalı ve geliştirmeli, Asya Altyapı Yatırım Bankası ve BRICS (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika Cumhuriyeti) Yeni Kalkınma Bankası kurmak için ortaklaşa bir şekilde gayretlerde bulunmalı, Şangay İşbirliği Örgütü (SCO) finansman kuruluşu kurma konusunda ilgili taraflarla müzakereler gerçekleştirmeli ve

mümkün olan en kısa sürede İpek Yolu Fonu oluşturmalı ve faaliyete geçirmeliyiz. Çin-ASEAN Bankalararası Birliği ile SCO Bankalararası Birliği'nin uygulamalı işbirliğini güçlendirmeli ve sendikasyon kredisi ve banka kredisi formunda çok taraflı finansal işbirliğinde bulunmalıyız. Kuşak ve Yol üzerindeki ülkeleri ve bu ülkelerin kredi notu iyi olan şirketleri ile mali kuruluşlarını Çin'de kendilerine Renminbi bonoları verilmesi konusundaki gayretlerini destekleyeceğiz. Çin'in şartlara uygun mali kuruluşları ve şirketleri hem Renminbi kurunda hem de Çin dışında yabancı kurlarda bonolar vermesi ve buna istinaden, alınan fonların Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerde kullanılması teşvik edilmektedir. “

“Mali mevzuatlarda işbirliğini güçlendirmeli, çift yönlü mali mevzuatlarda işbirliği üzerine mutabakat anlaşmalarının imzalanmasını teşvik etmeli ve bölgede etkin bir mevzuat koordinasyonu mekanizması oluşturmalıyız. Risk müdahalesi ve kriz yönetimi sistemini geliştirmeli, mali riskler için bölgesel olarak erken uyarı sistemi oluşturmalı ve sınır ötesi riskleri ve krizleri bildirmede bir bilgi takası ve işbirliği mekanizması oluşturmalıyız. Kredi araştırma yetkilileri, kredi araştırma kurumları ve kredi derecelendirme kurumları arasında sınır ötesi paylaşımları ve işbirliğini arttırmalıyız. İpek Yolu Fonu'nun ve Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerin devlet fonlarının işlevlerinin eksiksiz şekilde yerine getirilmesine olanak sağlamalı ve projelerinin temel çalışmaları inşasına katılım için ticari öz sermaye yatırım fonlarını ve özel fonları teşvik etmeliyiz.”

İnsanlar arasındaki birebir bağlar

“İnsanlar arasında birebir bağların kurulması, projenin hayata geçirilmesi için halkın desteğinin alınmasını sağlar. Çift yönlü ve çok taraflı işbirliğini derinleştirmek için halkın desteğini kazanma amacıyla kapsamlı kültürel ve akademik paylaşımları, kişisel paylaşımları ve işbirliğini, medya işbirliğini, gençlerin ve kadınların paylaşımlarını ve gönüllü hizmetlerini destekleyerek dostane işbirliği ruhunu devam ettirmeliyiz. “

“Birbirimizin ülkesine daha fazla öğrenci göndermeli ve ortaklaşa idare edilen okullarda işbirliğini desteklemeliyiz. Çin her yıl, Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelere 10.000 adet devlet bursu sağlamaktadır. Birbirimizin ülkesinde yıllık kültür programları, sanat festivalleri, film festivalleri, televizyon haftaları ve kitap fuarları düzenlemeli; güzel filmlerin, radyo ve televizyon programlarının prodüksiyonu ve çeviri üzerine işbirliği yapmalı; ve ortaklaşa bir şekilde Dünya Kültür Mirası alanları için başvuru yapmalı ve bunları korumalıyız. Ayrıca Kuşak ve Yol üzerindeki ülkeler arasında personel değişimini ve işbirliğini de arttırmalıyız. “

“Turizm alanında işbirliğini arttırmalı ve kapsamını genişletmeli; birbirimizin ülkesinde turizme destek haftaları ve tanıtım ayları düzenlemeli; ortaklaşa şekilde rekabet gücü yüksek olan uluslararası turist güzergahları ve İpek Yolu özellikleri taşıyan ürünler meydana getirmeli; ve Kuşak ve Yol üzerindeki ülkeler için turist vizesine başvuru yapmayı daha elverişli hale getirmeliyiz. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu kruvaziyer turizmi programı üzerine işbirliği sağlamalıyız. Kuşak ve Yol üzerindeki ülkeler arasında spor etkinlikleri yürütmeli ve ülkeleri büyük uluslararası spor etkinliklerine ev sahipliği yapma tekliflerinde desteklemeliyiz. “

“Salgın hastalıklarla ilgili bilgi paylaşımı, hastalık önleme ve tedavi teknolojilerinin paylaşımı ve tıp çalışanlarının eğitimi konularında komşu ülkelerle olan işbirliğimizi güçlendirmeli ve toplum sağlığıyla ilgili acil durumları ortaklaşa bildirme yeterliliğimizi geliştirmeliyiz. İlgili ülkelere tıbbi danışmanlık ve acil tıbbi yardım sağlayacağız ve anne ve çocuk sağlığı, sakatlıkların rehabilitasyonu ve AIDS, tüberküloz ve sıtma gibi büyük risk taşıyan bulaşıcı hastalıklar konusunda uygulamalı işbirliğinde bulunacağız. Ayrıca geleneksel tıp üzerine işbirliğimizi de yaygınlaştıracamız. “

“Bilim ve teknoloji alanlarında işbirliğimizi arttırmalı, ortak laboratuvarlar (veya araştırma merkezleri), uluslararası teknoloji aktarma merkezleri ve deniz yoluyla işbirliği merkezleri oluşturmalı, bilim-teknoloji personelinin değişimini teşvik etmeli, kilit öneme sahip bilim-teknoloji sorunlarıyla mücadele için işbirliği yapmalı ve bilim-teknolojide yenilik kapasitesini arttırmak için birlikte çalışmalıyız.”

“Kuşak ve Yol üzerindeki ülkeler arasında gençlerin istihdamı, girişimcilik eğitimi, mesleki becerileri geliştirme, sosyal güvenlik yönetimi, kamu idaresi ve yönetimi ve diğer ortak fayda alanları üzerine uygulamalı işbirliğini yaygınlaştırmak ve ilerletmek için mevcut kaynakları bir araya getirmeliyiz.”

“Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerin siyasi partileri ve parlamentoları arasında iletişim sağlamada köprü görevi üstlenme konusunda tam destek sağlamalı ve yasama organları, önde gelen siyasi partileri ve siyasi örgütleri arasında dostane paylaşımların yapılmasını teşvik etmeliyiz. Şehirler arasında paylaşım ve işbirliği yürütmeli, bu ülkelerdeki büyük şehirlerin kardeş şehirler haline gelmesini teşvik etmeli, uygulamalı işbirliğine ve özellikle de kültürel ve kişiler arası paylaşımlara odaklanmalı ve işbirliği üzerine daha canlı örnekler oluşturmalıyız. Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerin beyin takımlarının ortaklaşa bir şekilde araştırma yapmasını ve forumlar düzenlemesini sıcak karşılıyoruz.”

“Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerin sivil toplum kuruluşları arasındaki paylaşımları ve işbirliğini arttırmalı ve halkın menfaati için eğitim, sağlık bakımı, yoksulluk oranının düşürülmesi, biyolojik çeşitlilik ve ekolojik koruma ile ilgili olarak kamu yararına olan etkinlikler organize etmeli ve Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerin yoksulluk çeken bölgelerindeki üretimi ve yaşam koşullarını iyileştirmeliyiz. Kültür ve medya üzerine paylaşımları ve işbirliğini arttırmalı ve uyumlu ve barışçıl bir kültürel ortamı ve kamuoyunu teşvik etmede internet ve yeni medya araçlarının pozitif rollerini pekiştirmeliyiz. “

V. İşbirliği Mekanizmaları

“Dünyanın ekonomik bütünlüğü ivme kazanmaktadır ve bölgesel işbirliği ilerleme göstermektedir. Çin, Kuşak ve Yol inşasını ilerletmek ve bölgesel işbirliğinin gelişmesini teşvik etmek için mevcut çift yönlü ve çok taraflı işbirliği mekanizmalarından eksiksiz şekilde faydalanacaktır. “

“Bizler, çoklu düzeyde ve çok kanallı iletişim ve müzakere yoluyla çift yönlü işbirliğini güçlendirmeli ve çift yönlü ilişkilerin kapsamlı bir şekilde geliştirilmesini teşvik etmeliyiz. İşbirliği üzerine mutabakat anlaşmalarının ya da planların imzalanmasını teşvik etmeli ve çift yönlü işbirliği üzerine bir takım pilot projeler geliştirmeliyiz. Çift yönlü ortaklaşa çalışma mekanizmaları oluşturmalı ve Kuşak ve Yol Projesini geliştirmek için uygulama planları ve yol haritaları çıkarmalıyız. İlaveten, ortak komite, karma komite, koordinasyon komitesi, yürütme komitesi ve yönetim komitesi gibi çift yönlü mekanizmalara işbirliği projelerinin koordine edilmesi ve hayata geçirilmesi için tam destek vermeliyiz.”

“İlgili ülkeler arasındaki iletişimi güçlendirme ve Kuşak ve Yol Projesine daha fazla ülkenin ve bölgenin katılımını sağlama amacıyla çok taraflı işbirliği mekanizmalarının görevlerini arttırmalı, Şangay İşbirliği Örgütü (SCO), ASEAN artı Çin (10+1), Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği (APEC), Asya-Avrupa Toplantısı (ASEM), Asya İşbirliği Diyalogu (ACD), Asya'da Karşılıklı İlişki ve Güven Oluşturma Tedbirleri Konferansı (CICA), Çin-Arap Devletleri İşbirliği Forumu (CASCF), Çin-Körfez İşbirliği Kurulu Stratejik Diyalog, Büyük Mekong Altbölgesi (GMS) Ekonomik İşbirliği ve Orta Asya Ekonomik İşbirliği (CAREC) gibi mevcut mekanizmalardan eksiksiz şekilde faydalanmalıyız. “

“Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerin ev sahipliğini yaptığı bölgesel ve altbölgesel düzeydeki uluslararası forumların ve fuarların ve aynı zamanda Asya için Boao Forumu, Çin-ASEAN Fuarı, Çin-Avrasya Fuarı, Avrupa-Asya Ekonomi Forumu, Çin Uluslararası Yatırım ve Ticaret Fuarı, Çin-Güney Asya Fuarı, Çin-Arap Devletleri Fuarı, Batı Çin Uluslararası Fuarı, Çin-Rusya Fuarı ve Qianhai İşbirliği Forumu gibi platformların yapıcı rolünü desteklemeye devam etmeliyiz. Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerin yerel idarelerini ve toplumlarını Kuşak ve Yolun tarihini ve kültürel mirasını keşfetmeleri, ortaklaşa olarak yatırım, ticaret ve kültürel paylaşım faaliyetlerinde bulunmaları ve İpek Yolu (Dunhuang) Uluslararası Kültür Fuarı, İpek Yolu Uluslararası Film Festivali ve İpek Yolu Uluslararası Kitap Fuarı'nın başarılı olmasını sağlamaları için desteklemeliyiz. Kuşak ve Yol Projesi üzerine uluslararası bir zirve toplantısı yapmayı önermekteyiz.”

VI. Çin'deki Açılım Durumu

“Çin, Kuşak ve Yol Projesini geliştirirken çeşitli bölgelerinin karşılaştırmalı üstünlüklerini tam olarak güçlendirecek, daha fazla açılım için ileriye etkin (proaktif) bir strateji benimseyecek, doğu, batı ve merkez bölgeler arasındaki karşılıklı iletişimi ve işbirliğini güçlendirecek ve Çin ekonomisinin açıklığını kapsamlı bir şekilde geliştirecektir. “

“Kuzeybatı ve kuzeydoğu bölgeleri. Orta, Güney ve Batı Asya ülkeleri arasındaki işbirliğini derinleştirmek ve bu ülkelerle işbirliği halinde olabilmek için Xinjiang'ın (Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nin) coğrafi avantajlarından ve batıya doğru açılımda bir pencere görevi görmesinden iyi şekilde yararlanmalı, burayı kilit öneme sahip bir ulaşım, ticaret, lojistik, kültür, bilim ve eğitim merkezi ve İpek Yolu Ekonomi Kuşağının çekirdek bölgesi haline getirmeliyiz. Orta, Güney ve Batı Asya ülkelerinin endüstriyel ve kültürel paylaşımlara açılmasında stratejik kanallar, ticaret ve lojistik merkezleri ve endüstriyel ve kültürel paylaşımlar için ana merkezler yaratma amacıyla, Shaanxi ve Gansu eyaletlerinin ekonomik ve kültürel açıdan güçlü yönlerini ve Ningxia Hui Özerk Bölgesi'nin ve Qinghai eyaletinin etnik ve kültürel avantajlarını eksiksiz şekilde tanımalı, Xi'an'ı reformda ve Çin'in iç bölgelerine açılımda yeni bir odak haline getirmeyi, Lanzhou ve Xining gibi şehirlerin kalkınmasını ve açılımını hızlandırmalı ve Ningxia İç Açılım Pilot Ekonomi Bölgesi'nin inşasını ilerletmeliyiz. İç Moğolistan'ın Moğolistan ve Rusya'ya olan yakınlığından faydalanmalı, Heilongjiang eyaletinin Rusya'ya bağlayan demiryolu hatlarını ve bölgesel demiryolu ağını geliştirmeli, denizyolu-karayolu çok modelli ulaşım üzerine Çin'in Heilongjiang, Jilin ve Liaoning eyaletleriyle Rusya'nın

Uzak Doğu bölgesi arasındaki işbirliğini güçlendirmeli ve kuzeye açılan kilit öneme sahip pencereler inşa etme amacıyla Avrasya'da Pekin ile Moskova'yı birbirine bağlayan bir yüksek hızlı ulaşım koridoru geliştirmeliyiz. “

“Güneybatı Bölgesi. ASEAN ülkelerinin komşusu olan Guangxi Zhuang Özerk Bölgesi'nin eşsiz avantajından eksiksiz şekilde faydalanmalı, Beibu Körfez Bölgesi ve Pearl River- Xijiang Ekonomi Bölgesi'nin açılımını ve gelişimini hızlandırmalı, ASEAN bölgesine açılan uluslararası bir koridor inşa etmeli, Çin'in güneybatı ve orta-güney bölgelerinin açılımı ve gelişimi için yeni stratejik dayanak noktaları oluşturmalı ve İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz Üzerinde İpek Yolunu bağlayan önemli bir geçit hazırlamalıyız. Yunnan Eyaletinin coğrafi avantajından en iyi şekilde yararlanmalı, Çin'i komşu ülkelere bağlayan uluslararası bir ulaşım koridorunun inşasını başlatmalı, Büyük Mekong Altbölgesi'ndeki ekonomik işbirliğine yeni bir vurgulama yapmalı ve Çin'in Güney ve Güneydoğu Asya'ya açılmasında bölgeyi bir piyon haline getirmeliyiz. Çin Tibet Özerk Bölgesinin Nepal gibi komşusu olan ülkeler arasında sınır ticareti ve turizmini ve kültürel işbirliğini teşvik etmeliyiz. “

“Kıyı bölgeleri ile Hong Kong, Makau ve Tayvan. Yangtze Nehri Deltası, Pearl River Deltası, Tayvan Boğazlarının batı kıyısı, Bohai Rim ve yüksek seviyede açıklık sağlayan ekonomi bölgelerine sahip diğer bölgelerin güçlerini arttırmalı, ekonomik güçlerini ve güçlü katalizör rollerini sağlamlaştırmalı, Çin (Şangay) Pilot Serbest Ticaret Bölgesi'nin geliştirilmesini hızlandırmalı ve Fujian eyaletini 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun merkez bir bölgesi haline gelmesi için desteklemeliyiz. Qianhai (Shenzhen), Nansha (Guangzhou), Hengqin (Zhuhai) ve Pingtan (Fujian)'ın açılım ve işbirliğindeki rollerini tam kapsamlı hale getirmeli, Hong Kong, Makau ve Tayvan ile olan ilişkilerini derinleştirmeli ve Büyük Guangdong-Hong Kong-Makau Körfez Bölgesi'nin inşa edilmesine yardımcı olmalıyız. Zhejiang Denizyolu Ekonomisini Kalkındırma Örnek Bölgesi, Fujian Pilot Denizyolu Ekonomi Bölgesi ve Yeni Zhoushan Archipelago Bölgesi'nin gelişimini desteklemeli ve uluslararası bir turizm adası olarak Hainan eyaletini açılıma dahil etmeliyiz. Şangay, Tianjin, Ningbo-Zhoushan, Guangzhou, Shenzhen, Zhanjiang, Shantou, Qingdao, Yantai, Dalian, Fuzhou, Xiamen, Quanzhou, Haikou ve Sanya gibi kıyı şehirlerinin liman inşaatlarını güçlendirmeli ve Şangay ve Guangzhou gibi uluslararası merkez havalimanlarının fonksiyonlarını güçlendirmeliyiz. Bu alanları daha derinlemesine bir reform gerçekleştirme, yeni açık ekonomi sistemleri ve mekanizmaları oluşturma, bilimsel ve teknolojik yeniliklere hız kazandırma,

uluslararası işbirliği ve rekabete dahil olma ve lider konuma yükselmeye yeni avantajlar elde etme konularında bu bölgeleri teşvik etmek için açılımı kullanmalı ve özellikle 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu inşa ederek Kuşak ve Yol Projesinde belirleyici ve esas güç haline gelmeliyiz. Deniz aşırı Çin ve Hong Kong ve Makau Özel İdari Bölgelerinin eşsiz rolünü güçlendirmeli ve bu bölgeleri Kuşak ve Yol Projesine katılma ve katkıda bulunma konusunda teşvik etmeliyiz. Ayrıca Tayvan bölgesinin bu gayretlerin bir parçası olması için gerekli düzenlemeleri de yapmalıyız. “

“İç bölgeler. İç bölgelerin çok büyük bir kara parçasına sahip olma, insan kaynakları açısından zenginlik ve güçlü bir endüstriyel dayanak gibi avantajlarından en iyi şekilde yararlanmalı, karşılıklı iletişimi ile işbirliğini ve endüstriyel yoğunluğu arttırmak için Yangtze Nehri'nin orta kıyıları boyunca, Chengdu ve Chongqing çevresinde, merkezi Henan eyaletinde, Hohhot, Baotou, Erdos ve Yulin civarında ve Harbin ve Changchun civarında yer alan, şehir kümelenmeleri açısından kilit öneme sahip bölgelere odaklanmalıyız. Chongqing'i batı bölgeyi kalkındırma ve açılıma dahil etmede önemli bir piyon haline getirmeli ve iç bölgelerde Chengdu, Zhengzhou, Wuhan, Changsha, Nanchang ve Hefei'yi önde gelen açılım bölgeleri haline getirmeliyiz. Yangtze Nehri'nin üst ve orta kıyıları arasındaki bölgeler ile Rusya'nın Volga Nehri boyunca bulunan karşı bölgeleri arasındaki işbirliğine ivme kazandırmalıyız. Çin-Avrupa koridoru için demiryolu ulaşımı ve liman gümrüğüne yönelik koordinasyon mekanizmaları oluşturmalı, "Çin-Avrupa yük trenleri" markasını geliştirmeli ve doğu, orta ve batı bölgeleri birbirine bağlayan sınır ötesi ulaşım koridoru inşa etmeliyiz. Zhengzhou ve Xi'an gibi iç bölge şehirlerini havalimanları ve uluslararası limanlar inşa etme konusunda desteklemeli, gümrükle ilgili olarak iç bölgelerdeki limanlar ve kıyı ve sınır bölgelerindeki limanlar arasındaki işbirliğini güçlendirmeli ve sınır ötesi ticaret için pilot e-ticaret hizmetleri başlatmalıyız. Özel gümrük denetim bölgelerinin planını optimize hale getirmeli, ticaret işlemleri için yeni modeller geliştirmeli ve Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerle endüstriyel işbirliğini derinleştirmeliyiz. “

VII. Çin'in Faaliyetleri

“Çin Hükümeti bir yıldan fazla bir süredir, iletişimi ve müzakereleri arttırarak ve Kuşak ve Yol üzerindeki ülkeler arasında uygulamalı işbirlikleri başlatarak Kuşak ve Yol inşasını aktif bir şekilde desteklemektedir ve ayrıca ilk sonuçlar için bir dizi politika ve tedbiri tanıtmıştır. “

“Yüksek seviyede rehberlik ve kolaylık: Devlet Başkanı Xi Jinping ve Başbakan Premier Li Keqiang 20'den fazla ülkeyi ziyaret etmiş, Bağlanabilirlik Ortaklığını Güçlendirme Üzerine Diyalog'a ve Çin-Arap Devletleri İşbirliği Forum'unda altıncı bakan seviyesindeki konferansına iştirak etmiş ve karşılıklı ilişkiler ile bölgesel kalkınma sorunlarını tartışmak üzerine ilgili ülkelerin liderleriyle bir araya gelmiştir. Kuşak ve Yol Projesinin zengin içeriği ve olumlu çıkarımlarını açıklamak için bu fırsatlardan yararlanmışlar ve çabaları Kuşak ve Yol Projesi üzerine geniş ölçüde mutabakat sağlanmasına yardımcı olmuştur.”

“İşbirliği çerçevesinin imzalanması: Çin bazı ülkeler ile ortaklaşa Kuşak ve Yol geliştirme ve bölgesel işbirliği ile sınır ülkeleriyle işbirliği üzerine işbirliği mutabakatı anlaşmaları ve bazı komşu ülkelerle de ekonomi ve ticaret işbirliği için orta ve uzun vadeli geliştirme planlarını imzalamıştır. Bazı komşu ülkelerle birlikte bölgesel işbirliği planlarının taslaklarını önermeye iletmıştır.”

“Proje işbirliğini destekleme: Çin Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerle iletişimi ve müzakereleri arttırmış ve altyapı bağlanabilirliği, endüstriyel kalkınma, kaynak geliştirme, ekonomik ve ticari işbirliği, finansal işbirliği, kültürel paylaşımlar, ekolojinin korunması ve koşulların uygun olduğu durumlarda denizyolu işbirliği alanlarında birkaç kilit öneme sahip işbirliği projesini desteklemiştir.”

“Stratejik Önlemler: Çin Hükümeti iç kaynaklarını Proje için daha güçlü bir politika sağlama amacıyla bir araya getirecektir. Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın hazırlıklarına ivme kazandırılacaktır. Çin İpek Yolu Fonu önerisinde bulunmuştur ve Çin-Avrasya Ekonomik İşbirliği Fonu'nun yatırım fonksiyonu sağlamlaştırılacaktır. Banka kartı kliring kuruluşlarını sınır ötesi kliring operasyonları yürütmeleri konusunda ve ödeme kuruluşlarını da sınır ötesi ödeme işlemleri yürütmeleri konusunda teşvik edeceğiz. Yatırımın ve ticaretin kolaylaştırılmasını aktif bir şekilde destekleyecek ve bütünleşmiş bölgesel gümrük reformuna hız kazandıracaktır.”

“İşbirliği platformlarının rolünü canlandırma: Kuşak ve Yol Projesi üzerine birkaç uluslararası zirve, forum, seminer ve fuar düzenlenmiş ve bunlar karşılıklı anlayışı arttırma, mutabakata varma ve işbirliğini derinleştirme açısından önemli bir rol oynamıştır.”

VIII. Hep Birlikte Daha Parlak Bir Geleceği Kucaklama

“Çin tarafından önerilmiş olsa da, Kuşak ve Yol Projesi bu güzergahta bulunan tüm ülkelerin ortak arzusudur. Çin, tarafların tümünün menfaatlerini ve isteklerini göz önünde bulundurmakla birlikte, Projenin sunduğu fırsatı yakalamak, daha yüksek standartlarla ve daha derin bir düzeyde ülkeler arasında açılımı, iletişimi ve bütünlüğü daha geniş bir ölçekte teşvik etmek için Kuşak ve Yol üzerindeki tüm ülkelerle eşit şartlarda müzakere gerçekleştirmeye hazırdır. Kuşak ve Yol oluşumu açık ve kapsayıcıdır ve bizler bu Projede yer alan tüm ülkelerle uluslararası ve bölgesel kuruluşların aktif katılımına sıcak bakıyoruz. “

“Kuşak ve Yol inşası temel olarak politikaların bildirilmesi ve hedeflerin koordine edilmesiyle gerçekleştirilecektir. Bu, son derece esnek olabilen çoğulcu ve açık bir işbirliğidir. Çin, Kuşak ve Yol işbirliğinin içeriğinin ve yönteminin doğruluğunu ispat etmek ve geliştirmek, ilgili zaman çizelgeleri ve yol haritaları düzenlemek ve ulusal kalkınma programları ile bölgesel işbirliği planlarını aynı hizaya getirmek için Kuşak ve Yol üzerindeki diğer ülkelere katılacaktır. “

“Çin, mevcut çift yönlü, çok taraflı, bölgesel ve altbölgesel işbirliği mekanizmalarının çerçevesi altında ortaklaşa bir şekilde araştırma, forum ve fuarlar, personel eğitimi, paylaşımlar ve ziyaretler gerçekleştirmek için Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerle birlikte çalışacak, böylece bu ülkeler tarafından Kuşak ve Yol Projesinin içeriklerinin, amaçlarının ve görevlerinin daha iyi bir şekilde anlaşılması ve tanınması sağlanacaktır.”

“Çin istikrarlı bir şekilde örneklendirme projeleri geliştirmek, çift yönlü ve çok taraflı menfaatleri birbirine uygun hale getirecek programları ortaklaşa bir şekilde belirlemek ve taraflarca kabul edilmiş ve hayata geçirilmeye hazır olan programların başlatılmasını hızlandırarak sonuçların daha erkenden alınmasını sağlamak için Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerle birlikte çalışacaktır.”

“Kuşak ve Yol işbirliğinde, karşılıklı saygı ve güven, karşılıklı fayda ve karşılıklı kazanca dayalı işbirliği ve uygarlıklar arasında karşılıklı öğrenim öne çıkmaktadır. Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerin hepsi ortak hedefimizi takip etmek için toplu olarak gayret gösterdiği sürece, İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun başarı şansı parlak olacak ve Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerin halklarının tamamı bu Projeden faydalanabilecektir.”

EK 7: Kuşak ve Yol Girişimi ile Finanse Edilen ve/veya İcra Edilen Projeler

| Yatırımın Adı | Yatırım Ülkesi | Yatırımın Türü |
|--|----------------|---------------------------------|
| Padma Demiryolu Bağlantısı | Bangladeş | Ulaştırma |
| Aşağı <u>Sesan 2</u> Barajı | Kamboçya | Enerji |
| Orta Asya-Çin doğal gaz boru hattı | Çoklu | Enerji |
| Doraleh Limanı (Çok Maksatlı) | Cibuti | Ulaştırma |
| Avrupa-Çin – Demiryolu Bağlantısı I & II | Çoklu | Ulaştırma |
| Khorgos Geçiti Kuru Yük Limanı | Kazakistan | Ulaştırma |
| Mombasa Nairobi Demiryolu | Kenya | Ulaştırma |
| <u>Forest City</u> | Malezya | Şehircilik |
| Melaka Geçidi | Malezya | Şehircilik |
| Pakistan-Çin- Fiber Optik Projesi | Çoklu | Bilişim ve İletişim Teknolojisi |
| <u>Diamer-Bhasha Barajı</u> | Pakistan | Enerji |
| Gwadar Limanı | Pakistan | Ulaştırma |
| <u>Engro That Block II Enerji</u> Santrali | Pakistan | Enerji |
| Belgrad-Karadağ Bar Şehri Limanı Otoyolu | Serbia | Ulaştırma |

| | | |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Sino-Tayland Hızlı Demiryolu | Çoklu | Ulaştırma |
| <u>Colombo</u> Güney Limanı | Sri Lanka | Ulaştırma |
| <u>Port City Colombo</u> | Sri Lanka | Şehircilik |
| Yatırımın Adı | Yatırım Ülkesi | Yatırımın Türü |
| Transasya Tek Yük Demiryolu | Çoklu | Ulaştırma |
| <u>Karuma Hidroelektrik</u> Santrali | Uganda | Enerji |
| <u>Pap Angren Demiryolu</u> | Özbekistan | Ulaştırma |
| <u>Budapeşte-Belgrat Demiryolu</u> | Çoklu | Ulaştırma |
| <u>Yamal LNG Projesi</u> | Rusya | Enerji |
| Tahran-Mashhad Demiryolu | Iran | Ulaştırma |
| <u>Lagos-Calabar Demiryolu</u> | Nijerya | Ulaştırma |
| <u>Lagos-Kano Demiryolu</u> | Nijerya | Ulaştırma |
| Çad-Kamerun & Çad-Sudan Demiryolu | Çad | Ulaştırma |
| Abuja Toplu Taşıma Raylı Sistemi 2. Merhalesi | Nijerya | Ulaştırma |
| <u>Addis Ababa Hafif Raylı Sistemi</u> | Etiyopya | Ulaştırma |
| <u>Benguela Demiryolu</u> | Angola | Ulaştırma |
| <u>Abuja-Kaduna Demiryolu</u> | Nijerya | Ulaştırma |
| Hartum – Sudan Limanı arası Demiryolu | Sudan | Ulaştırma |
| <u>Cibuti-Etiyopya Demiryolu</u> | Çoklu | Ulaştırma |
| <u>Vientane-Boten Demiryolu</u> | Laos | Ulaştırma |
| Savannakhet-Lao Bao Demiryolu | Laos | Ulaştırma |
| Bangkok-Nong Khai Demiryolu | Tayland | Ulaştırma |

| | | |
|--|-----------------------|-----------------------|
| Bangkok-Chiang Mai Demiryolu | Tayland | Ulaştırma |
| <u>Jakarta-Bandung Demiryolu</u> | Endonezya | Ulaştırma |
| Yatırımın Adı | Yatırım Ülkesi | Yatırımın Türü |
| <u>Doğu Sahili Demiryolu</u> | Malezya | Ulaştırma |
| <u>Gemas-Johor Bahru Demiryolu</u> | Malezya | Ulaştırma |
| <u>Dawei Limanı</u> | Myanmar | Ulaştırma |
| Gujarat Kırsal Yolları (MMGSY) Projesi | Hindistan | Ulaştırma |
| Nurek Hidroelektrik Santrali Rehabilitasyonu, 1.Merhalesi | Tacikistan | Enerji |
| Batumi Bypass Yolu Projesi | Gürcistan | Ulaştırma |
| Doğal Gaz Projesi | Bangladeş | Enerji |
| Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi | Azerbaycan | Enerji |
| Duqm Limanı Ticari Terminali ve Operasyon Bölgesi | Oman | Ulaştırma |
| Tarbela 5, Hidroelektrik Genişletme Projesi | Pakistan | Enerji |
| <u>M4 Otoyolu</u> | Pakistan | Ulaştırma |
| Duşanbe-Özbekistan Hudut Yolu İyileştirmesi | Tacikistan | Ulaştırma |
| <u>Nenskra Hidroelektrik Santrali</u> | Gürcistan | Enerji |
| Amaravati Sürdürülebilir Başkent Projesi | Hindistan | Şehircilik |
| Madhya Pradesh Rural Connectivity Project | Hindistan | Ulaştırma |
| Mumbai Metro Hattı 4 | Hindistan | Ulaştırma |
| Gulshat 40 MW PV Güneş Enerjisi | Kazakistan | Enerji |
| <u>Sahiwal 2x660MW Termik Santrali</u> | Pakistan | Enerji |

| | | |
|---|-----------------------|-----------------------|
| UEP 100MW Rüzgâr Santrali | Pakistan | Enerji |
| Yatırımın Adı | Yatırım Ülkesi | Yatırımın Türü |
| Thar Mine Mouth Oracle Enerji Santrali | Pakistan | Enerji |
| <u>Peşaver-Karaçi Otoyolu</u> | Pakistan | Ulaştırma |
| Havelian Kara Limanı | Pakistan | Ulaştırma |
| <u>Gwadar Uluslararası Havalimanı</u> | Pakistan | Ulaştırma |
| <u>Myitsone Barajı</u> | Myanmar | Enerji |
| <u>Balloki Enerji Santrali</u> | Pakistan | Enerji |
| <u>Gadani Enerji Projesi</u> | Pakistan | Enerji |
| <u>Hakla-Dera Ismail Khan Otoyolu</u> | Pakistan | Ulaştırma |
| <u>Khunjerab Demiryolu</u> | Pakistan | Ulaştırma |
| <u>M5 Otoyolu</u> | Pakistan | Ulaştırma |
| <u>M8 Otoyolu</u> | Pakistan | Ulaştırma |
| <u>Matiari-Lahore Enerji Nakil Hattı</u> | Pakistan | Enerji |
| <u>Orange Line Lahore Metro su</u> | Pakistan | Ulaştırma |
| <u>Pak-China Teknik ve Meslek Enstitüsü</u> | Pakistan | Eğitim |
| <u>Pakistan Port Qasim Enerji Projesi</u> | Pakistan | Enerji |
| <u>Quaid-e-Azam Güneş Parkı</u> | Pakistan | Enerji |
| <u>Karakoram Otoyolu</u> | Pakistan | Ulaştırma |
| <u>Sahiwal Termik Santrali</u> | Pakistan | Enerji |
| <u>Suki Kinari Hidroelektrik Santrali</u> | Pakistan | Enerji |
| Nigcomsat Uyduları | Nijerya | Uzay |

| Yatırımın Adı | Yatırım Ülkesi | Yatırımın Türü |
|--|----------------|---------------------|
| Harare Havaalanının Genişletilmesi | Zimbabve | Ulaştırma |
| Gilgit KIU Hidroelektrik Santrali | Pakistan | Enerji |
| Cacho 50MW Rüzgar Santrali | Pakistan | Enerji |
| Rahimyar Khan Enerji Santrali | Pakistan | Enerji |
| Kohala Hydel Projesi | Pakistan | Enerji |
| Phandar Hidroelektrik Santrali | Pakistan | Enerji |
| Karachi Ring Demiryolu | Pakistan | Ulaştırma |
| Greater Peshawar Toplu Taşıma Projesi | Pakistan | Ulaştırma |
| Keti Bunder Deniz Limanı | Pakistan | Ulaştırma |
| <u>Rashakai Ekonomik Bölgesi</u> | Pakistan | Özel Ekonomik Bölge |
| <u>China Özel Ekonomik Özel Dhabeji</u> | Pakistan | Özel Ekonomik Bölge |
| Bostan Endüstri Bölgesi | Pakistan | SEZ |
| Allama Iqbal Endüstriyel Bölgesi | Pakistan | SEZ |
| ICT Model Endüstriyel Bölge | Pakistan | SEZ |
| Mirpur Özel Ekonomik Bölgesi | Pakistan | SEZ |
| Mohmand Mermer İhtisas Bölgesi | Pakistan | SEZ |
| Moqpondass Özel Ekonomik Bölge | Pakistan | SEZ |
| Bar-Boljare Otoyolu (Avrupa Otoyolu XI. Koridor) | Montenegro | Ulaştırma |
| Haifa Limanı | İsrael | Ulaştırma |

| Yatırımın Adı | Yatırım Ülkesi | Yatırımın Türü |
|---------------------------------------|----------------|----------------|
| Pire Limanı | Yunanistan | Ulaştırma |
| <u>Kumport Terminali</u> | Türkiye | Ulaştırma |
| <u>Suez Canal Economic Zone</u> | Mısır | SEZ |
| Kyaukpyu Derin Deniz Tanker Limanı | Myanmar | Ulaştırma |
| <u>Kyaukpyu Special Economic Zone</u> | Myanmar | Ulaştırma |
| <u>Port Aktau</u> | Kazakistan | Transport |
| <u>“Khorgos – Doğu Çıkışı”</u> | Kazakistan | SEZ |
| <u>Khalifa Port Terminal 2</u> | UAE | Ulaştırma |
| Büyük Peşaver Bölgesi Toplu Taşması | Pakistan | Ulaştırma |
| Dhaka-Chattoqram Demiryolu Güzergahı | Bangladeş | Ulaştırma |
| Kuala Tanjung Port | Indonesia | Ulaştırma |
| Kayan Nehri Hidroelektrik Santrali | Indonesia | Enerji |
| Toba Gölü Turizm Bölgesi | Indonesia | Şehircilik |
| Lembah Uluslararası Havalimanı | Indonesia | Ulaştırma |
| Dammam Riyadh Yük Hattı | Saudi Arabia | Ulaştırma |
| Hassyan Clean Coal Project, Dubai | UAE | Enerji |
| Muse-Mandalay Demiryolu | Myanmar | Ulaştırma |

Kaynak: Anonim, <https://www.beltroad-initiative.com/projects/>

Ek 8: Konteyner Ebat, Boyut ve Taşıma Kapasiteleri



KONTEYNER EBAT VE BOYUTLARI

Gemi Konteyneri Teknik Bilgileri * L: UZUNLUK * W: GENİŞLİK * H: YÜKSEKLİK

| Konteyner Türleri (Equipment) | ÖLÇÜLERİ Interior Dim.(mm.) | KAPI OLÇÜLERİ Door Opening (mm.) | BOS AĞIRLIĞI Tare Weight | KAPASİTE Cubic Capacity | TONAJ Payload |
|---|-----------------------------------|--|-----------------------------------|-------------------------------|------------------|
| 20 LİK (20'Dry Freight Container)  | L :5,898 | W :2,340 | 2,200kg. | 33,0cbm. | 24,800kg. |
| | W :2,350 | H :2,280 | 4,850lbs. | 1,179cu.ft. | 54,673lbs. |
| | H :2,390 | | | | |
| 40 LİK (40'Dry Freight Container)  | L :12,035 | W :2,339 | 3,700 kg. | 67,0cbm. | 28,800 kg. |
| | W :2,350 | H :2,274 | 8,156 lbs. | 2,393cu.ft. | 63,491 lbs. |
| | H :2,393 | | | | |
| 40'High Cube Dry Container  | L :12,030 | W :2,340 | 3,930 kg. | 76.0 cbm. | 28,570 kg. |
| | W :2,350 | H :2,579 | 8,663 lbs. | 2,714cu.ft. | 62,984 lbs. |
| | H :2,690 | | | | |
| 45'High Cube Dry Container  | L :13,556 | W :2,340 | 4,590 kg. | 86.0 cbm. | 27,910 kg. |
| | W :2,352 | H :2,579 | 10,118 lbs. | 3,071cu.ft. | 61,529 lbs. |
| | H :2,695 | | | | |

Ek 9: TCDD İdaresi Transit Birim Ücret Tablosu

01.01.2010

TCDD İDARESİ TRANSİT BİRİM ÜCRET TABLOSU

EURO/Ton

| KM | 1.SINIF | | | | 2.SINIF | | | |
|-------------|---------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|
| | 10 t | 15 t | 20 t | 25 t | 10 t | 15 t | 20 t | 25 t |
| 0000 - 0050 | 2,96 | 2,48 | 2,20 | 2,12 | 2,52 | 2,16 | 1,88 | 1,80 |
| 0000 - 0100 | 4,92 | 4,12 | 3,66 | 3,53 | 4,19 | 3,59 | 3,13 | 2,99 |
| 0101 - 0120 | 5,99 | 5,06 | 4,46 | 4,26 | 5,12 | 4,39 | 3,79 | 3,66 |
| 0121 - 0140 | 6,98 | 5,99 | 5,19 | 4,92 | 6,05 | 5,25 | 4,52 | 4,32 |
| 0141 - 0160 | 8,05 | 6,92 | 6,05 | 5,79 | 6,98 | 5,99 | 5,25 | 4,99 |
| 0161 - 0180 | 9,11 | 7,78 | 6,78 | 6,52 | 7,85 | 6,78 | 5,92 | 5,59 |
| 0181 - 0200 | 10,18 | 8,71 | 7,58 | 7,25 | 8,85 | 7,52 | 6,65 | 6,32 |
| 0201 - 0220 | 11,24 | 9,58 | 8,45 | 8,05 | 9,71 | 8,38 | 7,32 | 6,98 |
| 0221 - 0240 | 12,31 | 10,58 | 9,25 | 8,78 | 10,71 | 9,18 | 7,98 | 7,58 |
| 0241 - 0260 | 13,37 | 11,44 | 9,98 | 9,51 | 11,64 | 9,91 | 8,71 | 8,31 |
| 0261 - 0280 | 14,43 | 12,37 | 10,84 | 10,31 | 12,51 | 10,78 | 9,38 | 8,98 |
| 0281 - 0300 | 15,56 | 13,30 | 11,64 | 11,11 | 13,44 | 11,57 | 10,11 | 9,64 |
| 0301 - 0320 | 16,56 | 14,17 | 12,37 | 11,84 | 14,37 | 12,31 | 10,78 | 10,24 |
| 0321 - 0340 | 17,63 | 15,17 | 13,24 | 12,64 | 15,37 | 13,10 | 11,51 | 10,98 |
| 0341 - 0360 | 18,69 | 16,03 | 14,03 | 13,37 | 16,23 | 13,97 | 12,17 | 11,64 |
| 0361 - 0380 | 19,82 | 16,96 | 14,77 | 14,10 | 17,16 | 14,70 | 12,84 | 12,24 |
| 0381 - 0400 | 20,82 | 17,83 | 15,63 | 14,90 | 18,09 | 15,50 | 13,57 | 12,90 |
| 0401 - 0420 | 21,95 | 18,76 | 16,36 | 15,63 | 19,02 | 16,30 | 14,23 | 13,64 |
| 0421 - 0440 | 23,01 | 19,69 | 17,29 | 16,36 | 19,95 | 17,09 | 14,97 | 14,23 |
| 0441 - 0460 | 24,01 | 20,55 | 18,03 | 17,16 | 20,89 | 17,96 | 15,70 | 14,90 |
| 0461 - 0480 | 25,08 | 21,48 | 18,82 | 17,89 | 21,82 | 18,62 | 16,30 | 15,56 |
| 0481 - 0500 | 26,14 | 22,42 | 19,62 | 18,69 | 22,68 | 19,49 | 17,03 | 16,23 |
| 0501 - 0550 | 26,54 | 22,75 | 19,95 | 18,96 | 23,08 | 19,82 | 17,29 | 16,50 |
| 0551 - 0600 | 29,07 | 24,94 | 21,82 | 20,75 | 25,28 | 21,68 | 18,96 | 18,03 |
| 0601 - 0650 | 31,60 | 27,07 | 23,68 | 22,55 | 27,47 | 23,55 | 20,62 | 19,62 |
| 0651 - 0700 | 34,12 | 29,27 | 25,61 | 24,41 | 29,67 | 25,41 | 22,42 | 21,22 |
| 0701 - 0750 | 36,65 | 31,46 | 27,47 | 26,14 | 31,86 | 27,27 | 23,88 | 22,75 |
| 0751 - 0800 | 39,18 | 33,59 | 29,33 | 27,94 | 34,06 | 29,20 | 25,54 | 24,34 |
| 0801 - 0850 | 41,64 | 35,79 | 31,26 | 29,80 | 36,25 | 31,13 | 27,21 | 25,87 |
| 0851 - 0900 | 44,17 | 37,91 | 33,19 | 31,60 | 38,45 | 32,99 | 28,87 | 27,47 |
| 0901 - 0950 | 46,69 | 40,11 | 35,05 | 33,39 | 40,64 | 34,85 | 30,53 | 29,07 |
| 0951 - 1000 | 49,29 | 42,17 | 36,92 | 35,12 | 42,84 | 36,72 | 32,13 | 30,60 |
| 1001 - 1100 | 50,42 | 43,24 | 37,85 | 36,05 | 43,90 | 37,65 | 32,93 | 31,33 |
| 1101 - 1200 | 51,62 | 44,23 | 38,71 | 36,85 | 44,90 | 38,45 | 33,66 | 32,06 |
| 1201 - 1300 | 56,14 | 48,09 | 42,04 | 40,11 | 48,76 | 41,84 | 36,58 | 34,85 |
| 1301 - 1400 | 60,66 | 51,95 | 45,43 | 43,30 | 52,68 | 45,16 | 39,51 | 37,65 |
| 1401 - 1500 | 65,12 | 55,81 | 48,76 | 46,49 | 56,61 | 48,49 | 42,44 | 40,38 |
| 1501 - 1600 | 69,58 | 59,60 | 52,22 | 49,69 | 60,46 | 51,88 | 45,36 | 43,24 |
| 1601 - 1700 | 74,03 | 63,52 | 55,54 | 52,88 | 64,39 | 55,14 | 48,29 | 46,03 |
| 1701 - 1800 | 78,56 | 67,31 | 58,93 | 56,14 | 68,25 | 58,53 | 51,22 | 48,76 |
| 1801 - 1900 | 83,01 | 71,17 | 62,26 | 59,33 | 72,17 | 61,86 | 54,14 | 51,55 |
| 1901 - 2000 | 87,54 | 75,03 | 65,65 | 62,53 | 76,09 | 65,25 | 57,07 | 54,34 |
| 2001 - 2100 | 89,06 | 76,29 | 66,72 | 63,59 | 77,42 | 66,32 | 58,07 | 55,27 |
| 2101 - 2200 | 90,53 | 77,56 | 67,91 | 64,65 | 78,69 | 67,45 | 59,07 | 56,21 |
| 2201 - 2300 | 94,65 | 81,22 | 71,04 | 67,65 | 82,35 | 70,57 | 61,73 | 58,87 |
| 2301 - 2400 | 98,91 | 84,81 | 74,17 | 70,64 | 86,01 | 73,77 | 64,52 | 61,39 |
| 2401 - 2500 | 103,10 | 88,40 | 77,36 | 73,63 | 89,66 | 76,83 | 67,25 | 64,05 |

Vagon başına asgari tahsilat tutarı aşağıdaki tabloda belirtilmiştir.

| TAŞIMA TÜRÜ VE KM | ÜCRET (EURO/VAGON) | | | |
|----------------------|---------------------|-------------------------|----------------------------|---------------------|
| İTHALAT/TRANSİT (KM) | TCDD VAGONU | RIV ÜCRETİ ÖDENEN VAGON | RIV ÜCRETİ ÖDENMEYEN VAGON | ŞAHSA AİT (P) VAGON |
| 0-50 | 100 | 75 | 67 | 67 |
| 51 ve üzeri | 120 | 100 | 90 | 80 |
| İHRACAT (KM) | | | | |
| 0-50 | 110 | 75 | 67 | 67 |
| 51 ve üzeri | 130 | 100 | 90 | 80 |

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : İteriş TURAN

Doğum Yeri ve Tarihi : 14/06/1977

Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : 1)Kocaeli Üniversitesi İnşaat Mühendisliği,
2) Anadolu Üniversitesi Uluslararası İlişkiler

Yüksek Lisans Öğrenimi : Marmara Üniversitesi Mühendislik Yönetimi

Bildiği Yabancı Diller : İngilizce

Bilimsel Faaliyetleri : 1) Ulusal ve Uluslararası Tıp Yapım
Sözleşmelerinin Mukayesesi (Y.Lisans Bitirme Projesi)
2) Barajlarda Kil Çekirdek Dolgu Yerine Uçucu Kül
Kullanılması (Lisans Bitirme Projesi)

İş Deneyimi

Stajlar : DSİ Malatya Yoncalı Barajı İnşaatı, Samsun Ladik Derinöz
Ovaları Sulaması İnşaatı

Projeler : 1) İSKİ Kadıköy, Üsküdar, Beykoz İçme Suyu Projesi
2) Gebze Plastikçiler Organize Sanayi Bölgesi Altyapısı
3) Konya Kunduracılar Köprülü Kavşak İnşaatı Yapım İşi
4) UNICEF 13 Adet Prefabrik Okul Yapımı Müşavirliği
5) Elmadağ Kayak Evi Renovasyonu

Çalıştığı Kurumlar : Özel Sektör

İletişim : turandoc@gmail.com

Tarih : 25/05/2019

