



İPEK YOLU EKONOMİSİ VE TÜRKİYE AÇISINDAN FIRSATLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Şerife Merve KOŞAROĞLU¹

Hacı Ahmet KARADAŞ²

Esengül SALİHOĞLU³

Özet

Tarih boyunca dünya ekonomisindeki gelişmelerin ve küreselleşmenin temel nedenlerinden biri ulaşımda meydana gelen gelişmelerdir. Ulaşımındaki imkanlar, üretim ve teknolojik gelişmeler; maliyetler ve ürün geliştirme gibi avantajlar sayesinde ülkeler arasındaki ticari ilişkiler artmış, bu ilişkilerin yanı sıra uluslararası düzeyde finans hareketliliği önemli ölçüde gelişmiştir. Özellikle günümüzde Asya ülkelerinin büyümesi ve artan ticaret hacmi önemli boyutlardadır. Avrupa ve Asya arasındaki ticari faaliyetleri en ucuz maliyetle gerçekleştirme ilkeler arasında hedeflenmektedir. Bu hedef 2015 yılının ikinci yarısında bitmesi hedeflenen modern ipek yolu olarak adlandırılan proje TRACECA kapsamında değerlendirilecektir. Modern ipek yolu projesinin hayata geçmesiyle Avrupa ve Asya arasında köprü olan Türkiye başta ekonomik faktörler olmak üzere oluşacak olası etkilerin araştırılması hedeflenmektedir.

Anahtar Kelimeler

Modern ipek yolu, Dış ticaret, TRACECA, Büyüme, Türkiye ekonomisi

-
- 1 Öğretim Görevlisi, Cumhuriyet Üniversitesi Zara Veysel Dursun Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu, Bankacılık Finans Bölümü, mervekosaroglu@gmail.com.
 - 2 Araştırma Görevlisi, Cumhuriyet Üniversitesi Fen Fakültesi, Matematik Bölümü, karadas@gmail.com.
 - 3 Öğretim Görevlisi, Cumhuriyet Üniversitesi Cumhuriyet Meslek Yüksekokulu, Bankacılık ve Sigortacılık Bölümü, esengulsalihoglu@gmail.com.

SILK ROAD ECONOMY AND ASSESSMENT OF OPPORTUNITIES FOR TURKEY

Abstract

Throughout the history, one of the main factors triggering the process in the world economy and globalization is the development of transportation. The commercial relations between countries have been increased owing to the facilities of transportation, manufacturing and technological advancements and costs and product improvement advantages. Besides these relations, the financial activity on international scale has also increased dramatically. Especially today, the growth of Asian countries and the increased trading volume is sufficiently high. Running the trade activities at lowest costs between Europa and Asia is aimed to be one of the principles. This goal will be evaluated as a part of TRACECA, the project named as the modern silk road, which is planned to be completed by the second half of 2015. Economic factors and possible effects on countries, primarily Turkey which is a bridge between Europa and Asia, after implementation of modern Silk Road, are aimed to be investigated.

Key Words

Modern Silk Road, TRACECA, Growth and Development, Economy of Turkey, Foreign Trade



1) Giriş

Ticaret ülkeleri yakınlaştıran, ürün çeşitliliğine imkan tanıyan, kaynakların daha etkili kullanımını sağlayan önemli ilişkiler ağıdır. Dış ticaret günümüze kadar ülkeler açısından politika aracı olarak kullanılmış, özellikle İkinci Dünya Savaşı'na sonrasına kadar ülkeler dış ticarete olumsuz bakmışlardır. 1980'lerde küreselleşmenin de yarattığı olumlu hava sayesinde ülkeler ticaret engellerini kaldırıcı çalışmalar ve anlaşmalar yapmaktadır. Özellikle ticaretin gelişmesi için taşıma masraflarını en alt seviyeye indirecek olan alt yapı yatırımlarına önem verilmekte olduğu görülmektedir. Bu açıdan dünya ticaretine hakim olan ülkelerin çizmeye çalıştığı ulaşım ağları önem kazanmaktadır.

Özellikle tarihte büyük önem taşıyan, medeniyetlerin hakimi olmak için büyük çaba sarf ettikleri İpek Yolu, coğrafi keşiflerle önemini yitirmiştir. İleri Orta Çağ'dan itibaren Avrupalı devletlerce deniz yolu taşımacılığı ile ticari malların aktarımı önem kazanmıştır. Yaşanan savaşlar, ekonomik krizler, küreselleşme gibi gelişmelerle birlikte Asya ülkeleri koştukları uluslararası rekabete dahil olmuşlar ve Batılı devletlerden daha yüksek büyüme rakamları elde etmişlerdir. Özellikle ucuz işgücü sayesinde atılım yaparak ekonomik büyümelerini gerçekleştiren Asya ekonomileri için yeni pazar arayışları devam etmektedir, bu nedenle ulaşım maliyetlerini en asgari seviyeye indirmek için çalışmalar yapılmaktadır. Yeni ulaşım imkanları geliştirme, çevre ülkelerle anlaşmalar yapma, altyapı yatırımları önem taşımaktadır. Özellikle Çin'in atılımıyla uzak ülkelere daha hızlı ve daha düşük maliyetli ticaret yapabilmek için tarihte olduğu gibi İpek Yolu'nun canlandırılmasına çalışılmaktadır. Bu çalışmada İpek Yolu'nun tarihi, ekonomik anlamda önemi ve İpek Yolu'nu canlandırmak için yeni yapılan çalışmalar değerlendirilip Türkiye açısından önemi tartışılacaktır.

2) İpek Yolunun Tarihi

Yaklaşık olarak 2000 yıllık bir mazisi olan ve ilk defa MÖ II. yy.'nin sonlarında açıldığı hakkında bilgilerimiz olan İpek Yolu; Doğu'nun, ürettiği ipek ve ipekli mallarına pazar aradığı, Batı'nın da, Doğu'daki ipek ve diğer kıymetli malları elde etmek amacıyla girişimlerde bulunarak açtığı bir yollar ağıdır. (Tezcan, 2014:97)

İpek Yolu uçsuz bucaksız çorak topraklarda ağır yüklü develer dizisini bir araya getirmiştir. Ancak, İpek Yolu sadece bir yoldan ibaret değildi. Orta ve Güney Asya'nın ve Doğu Avrupa'nın çeşitli bölgelerine giden dallar ve ağlardan oluşmaktaydı. Bu yüzden diyebiliriz ki, ipek yolu çok sayıda farklı iklim ve çalışma yöntemlerine sahip ülke ve kültürleri bağliyordu. (Vogel, 2003:395-396) Bu yönüyle İpek Yolu, yüz yıllar boyunca farklı milletler, diller, dinler, kültürler ve medeniyetler arasında adeta köprü görevi görmüş; birbirine bağladığı coğrafyalarda bazı ortak değerlerin, duygu ve düşüncelerin oluşmasına da vesile olmuştur. (Alyılmaz, 2004:181)

Çin de üretilen ipek ve baharat, Çin'in kuzeyindeki bölgelerde üretilen madenler ve değerli taşlar Hindistan'da üretilen baharat ve tekstil ürünleri, bu yolun geçtiği diğer ülkelerde üretilen kürk, tahıl, yağ ve şarap, bal gibi diğer ürünlerle birlikte Avrupa'ya İpek yolu ve buna bağlı ticaret yollarıyla ulaşmaktadır. İpek Yolu, Hazar Denizine geldiğinde iki kola ayrılır. Bir

kol Hazar Denizi'nin güneyinden Orta Doğu ve Arap Yarımadasına, oradan kara ve deniz yoluyla Mısır, Kuzey Afrika ülkeleri, gemilerle Akdeniz'e kıyısı olan Anadolu, Bizans ve diğer Avrupa ülkelerine ulaşır. İlk başlarda uzun süre bu yol kullanılmıştır. Bugün İpek Yolu denince de akla bu güzergah gelir. Diğer kol ise Hazar Denizi'nin kuzeyinden Avrasya'ya gemilerle Karadeniz'e kıyısı olan Anadolu kentlerine, Bizans'a, Tuna Nehri ve kolları vasıtasıyla Orta Avrupa'ya, Volga, Don ve Dinyeper nehirleri ve bu nehirlere bağlı su yolları vasıtasıyla Baltık Denizine, oradan da İskandinav ülkelerine, Kuzey Avrupa ülkelerine ve İngiltere'ye kadar ulaşır. (Kürüm, 2002:4)

2000 yıl öncesine dayanan eski İpek Yolu, uzmanlık ve güvene dayalı işlemlere ve zamanının en iyi teknolojisine sahipti. Eski ipek yolunun tarihe karışması yine daha iyi bir başka teknolojiden kaynaklandı. (Vogel, 2003:400) İpek Yolu'nun tarihi güzergahı aşağıdaki haritada görülmektedir.

Harita1: İpek Yolu Güzergahı



Kaynak: Kürüm, 2002:4

3) İpek Yolunun Önemi

Ülkeler coğrafi ve fiziki özellikleri nedeniyle her ürünü üretememektedir. Kendi coğrafi, beşeri yapısına uygun üretim yapabilen ülkeler ancak dış ticaret yoluyla üretemediği malları kullanma imkanına sahip olmaktadır. Özellikle günümüzde küreselleşmeyle birlikte ülkeler daha çok ticaret yapma imkanına kavuşmuşlardır. Bu sayede ülkeler sadece üretemediği malları elde etmenin yanı sıra, kendi üretim maliyetlerinin de altında üretimi yapılan malları ithal etme imkanına kavuşmuşlardır. Ülkeler kendi üretim maliyetinin altında mal ithal etmesi durumunda, kendi kaynaklarını başka alanlara yönlendirerek daha yüksek kar marjı elde edeceği alanlarda daha verimli kullanabilecektir. Böyle bir ortamda ülkelerin dış ticaret politikası olarak, ticareti özendirici anlaşmalar, üreticileri daha fazla alıcıyla buluşturacak dış pazar imkanlarının geliştirilmesi önem arz etmektedir. Dış ticareti engelleyici kısıtlama ve



yasakları kaldıran ülkeler günümüzde alt yapı yatırımlarına ağırlık vererek ülkeler arasındaki taşıma maliyetlerini düşürerek ticareti artırma şeklinde hedefler takip etmektedirler.

1980'li yıllara kadar gelişmiş ülkeler denildiğinde akla ilk gelen ülkeler Amerika, Japonya ve Avrupa ülkeleriydi. Ancak 80'li yıllarda Asya ülkeleri de gelişmiş ülkeler arasına katılmışlardır. Yükselen Asya ülkelerinin uluslararası piyasalara dönük üretim yapması, dış ticaret artışı ve daha fazla enerji ihtiyacının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Taşımacılık maliyetlerini azaltıcı çalışmalar, enerji kaynaklarının ülkeler arası daha düşük maliyetlerle taşınabilmesi, mal fiyatlarında düşümlere neden olurken tüketiciler için daha ucuza ihtiyaçlarını daha kaliteli giderme imkanı sunulmuş olmaktadır.

Özellikle son dönemde ekonomisinin hızla gelişmesine paralel olarak Çin'in enerji ihtiyacı hızla artmaktadır. Çin günlük 7 milyon varil olan petrol tüketiminin yarısını ithal etmek durumundadır. Petrol ithalatının %60'ını Ortadoğu'dan yapmaktadır. ABD'nin Ortadoğu'ya yerleşmesi ve petrol ve doğalgaz kaynakları ve bunların ulaşım yollarını kontrol etmesi Çin'i rahatsız etmektedir. Artan enerji ve Ortadoğu bağımlılığını azaltmak için Çin kaynak ülkeleri çeşitlendirmeye çalışmakta, bu kapsamda Orta Asya, Afrika ve Latin Amerika'da çeşitli ülkelerle anlaşmalar yapmaktadır. Çin'in yurt içinde olduğu gibi yurt dışında da enerji yatırımları artmaktadır. Orta Asya ile petrol boru hatları bağlantıları gerçekleştirerek, bu hatlara İran'ı da dâhil ederek Hürmüz ve Malacca boğazlarından geçmek zorunda olan deniz ulaşım yollarının hassasiyetini asgariye indirmeye çalışmaktadır. (Sandıklı, 2009:47)

Maliyetleri azaltıcı unsur olarak taşıma giderlerinin azaltılması ve ticaret yollarının en kısa ve en güvenli şekilde oluşturulması ülkelerin uluslararası rekabet düzeyini koruyabilmesi için önem oluşturmaktadır. Yani beşeri ve teknolojik gelişmeler sayesinde daha ucuza mal üretebilen ülkeler bu mallarını en ucuza dış piyasalara taşıma yollarını aramaktadırlar. Bu bağlamda ülkemiz jeopolitik olarak önemli noktada bulunmaktadır. Batı pazarlarına giden yolların bölgesel enerji aktarım merkezi olan Türkiye'den geçip, Avusturya, İtalya ya da Yunansitan' a doğru Batı Balkanlar üstünden nakliye rotalarına yayılarak geçilmesi gerektiğinden dolayı Karadeniz kritik bir öneme sahiptir. (Colibasenu, 2003:27) Türkiye doğu ve batı arasında ticaret ağı sağladığında bu yolla önemli bir gelir kapasitesi elde etme imkanına kavuşacaktır.

4) Günümüzde İpek Yolu

Avrasya bölgesi boyunca uzanan, ve daha uygun bir denizcilik rotası tarafından saf dışı bırakılan antik ipek yolu, merkezine Merkezi Asya'yı alan ve Avrasya bölgesinin yeniden canlandırılmasının görüleceği yeni bir kavramla yeniden gündemdedir. (Jianqun, 2014:4) 2013'te Çin Devlet Başkanı Xi Jinping Doğu Asya ve Avrupa'yı bağlayan iki büyük ticaret ve altyapı network bağlantısı olarak yeni bir plan tasarlamaktadır: Yeni İpek Yolu (İpek Yolu Ekonomik Kemer olarak da bilinen) ve Deniz İpek Yolu. (Tiezzi, 2014:1)

Eylül 2013'te Xi Jinping Devlet Başkanı olduktan sadece altı ay sonra Kazakistan'ın Nazarbayev Üniversitesi'nde yaptığı bir konuşmada Batı Çin'den başlayan Orta Asya

boyunca devam eden bir “Yeni İpek Yolu Ekonomik Kuşacağı” oluşturulmasını önermiştir. Ertesi ay, Endonezya parlamentosuna konuşmasında Xi Jinping, Çin ve Güneydoğu Asya arasındaki deniz bağlantıları ve işbirliğini genişletmek için bir tamamlayıcı “Deniz İpek Yolu” geliştirmeyi önermiştir. (Leverett, 2015:1) Want China Times, İpek yolu ekonomik kemerinin toplam değerini, söylenenlerin yapılması halinde 21,1 trilyon USD gibi astronomik bir rakama ulaşacağını tahmin etmektedir. (Tiezzi, 2014:1) Bazı gazeteciler ise Türkiye üzerinden Londra ile Çin’ in başkenti arasında bağlantı kuracak olan bir yüksek hızlı tren hattı inşaatı olasılığını dile getiriyorlar. (Esteban, 2015:1)

Xinhua’nın haritasına göre Kara İpek Yolu, Çin’den başlayıp Orta Asya ve İran üzerinden Türkiye’ye geldikten sonra Avrupa’ya devam ediyor; Rotterdam’a kadar gidip güneye iniyor ve Venedik’te son buluyor. Deniz İpek Yolu ise Güney Çin Denizi’nden inip Kalküta’ya uğradıktan sonra Hint Okyanusu’nu kat ediyor, Kenya’ya uğrayıp Kızıl Deniz ve Akdeniz’i geçerek Venedik’te Kara İpek Yolu ile birleşiyor. Xinhua’nın haberinde Yeni İpek Yolu “Çin’e ve inşa edilecek yol üzerindeki tüm ülkelere yeni imkânlar ve yeni bir gelecek sağlayacak” bir ekonomik işbirliği alanı projesi olarak tanımlanıyor. (Atlı, 2015:76) Özellikle Çin’in atılımıyla modern anlamda İpek Yolu girişimi başlatılmış ve Türkiye’nin de içinde olduğu girişim yeni bir uluslararası ticaret ağı sağlaması beklenmektedir.

Çin ve Türkiye, 2010 yılında stratejik ortaklık ilişkilerini arttırdığından beri, iki ülke ikili ticaret ve yatırım ilişkilerinde gelişme yaşanmıştır. TÜİK’e göre, 2014 yılında, Çin’in Türkiye’nin ithalatındaki payı 2. sırada iken, Türkiye’nin ihracatındaki payı 19. Sıradaki en büyük pazarlarından. İki ülke arasındaki toplam ticaret hacmi, 2010 yılında 19,5 milyar USD iken, 2014 yılında 27,8 milyar USD’ye yükselmiş bir diğer ifadeyle % 42.6 artış gerçekleşmiştir.

Ayrıca, Türkiye, Çinli yatırımcılar arasında giderek daha popüler hale gelmiştir. Hainan Airlines, Çin’in büyük lokomotif üreticisi CSR Corporation, Ltd. ve tarım şirketi New Hope Grubu gibi bir grup Çinli işletme, Türkiye’de ulaşım, enerji, telekomünikasyon, madencilik ve turizm gibi alanlarda hali hazırda yatırım yapmıştır. Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren, bir Çin-Türk konsorsiyumu tarafından ortaklaşa yapılan Türk hükümetinin imza attığı projelerden biri olarak dikkat çekicidir.

Kasım 2014’de, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Çin’in Devlet Başkanı Xi Jinping özel elçisi Meng Jinzhou ile yaptığı görüşmede İpek Yolu Ekonomik Kuşak ve Denizcilik İpek Yolu Girişimi için desteğini vurgulamıştır. (Chin, 2015:14-15)

5) İpek Yolunu Geliştirmeye Yönelik Projeler

17. yüzyılın sonlarında önemini kaybetmesine rağmen, Tarihî İpek Yolu, bugün farklı formlarıyla canlandırılmaya çalışılmaktadır. Bu çerçevede, uluslararası Yeni İpek Yolları adı altında birtakım inisiyatifler vasıtasıyla iktisadî ve siyasî işbirliklerine gidilmektedir. Bunların başlıcaları petrol-doğalgaz boru hattı projeleri (PBHP-DGBHP), Avrupa-Kafkasya-



Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA), Kuzey Dağıtım Ağı (NSR-NDN), Kore-Sibirya Demiryolu (TKR-TSR) ve Körfez-Asya Modelidir. Türkiye bunların önemli bir kısmında fiilen yer almaktadır. (Ekinci, 2014:8)

Avrupa Birliği bünyesinde ulaştırma konusunda çok yönlü faaliyetler yürütmekte olan Batı Avrupa ülkeleri, önceliklerini Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ile entegrasyon konusuna kaydırmakla beraber, aynı zamanda, Asya pazarlarına ulaşmak için güvenli, hızlı ve ucuz taşımacılığa olanak sağlayacak ulaştırma güzergahları arayışı içine girmişler ve ulaştırma stratejilerinde bu yönde önemli değişiklikler yapmışlardır. Kendi ulaştırma sisteminin geliştirilmesi ve entegrasyonunun diğer Avrupa ülkelerini de içine alan bir ulaşım ağının sağlanmasıyla gerçekleşeceğine inanan Avrupa Birliği, Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ve diğer çevre ülkeleriyle ulaştırma alanında işbirliği sağlama amacıyla "Pan-Avrupa" kavramını yaratmıştır. Bu kapsamda, 1991 'de Prag'da, 1994'de Girit'te ve 1997'de Helsinki'de yapılan I., II. ve III. Pan-Avrupa Konferansları sonucunda, 10 öncelikli koridordan oluşan PanAvrupa Ulaştırma Ağı (Pan-European Network) (PEN) belirlenmiştir. Bunlardan biri de Türkiye yönünden çok önemli olan 4 numaralı Dresden/Nuremberg- Prag- Budapeşte Köstence/Selanik/İstanbul koridorudur. Pan-Avrupa Ulaşım Ağı (PEN), Avrupa Birliği içinde önce 14 adet iken sonradan yapılan eklemelerle 29 öncelikli projeye çıkarılan Trans-Avrupa Ağı'nı (Trans-European Network) (TEN)(20) tamamlamaktadır. TEN 'in tamamlanması öngörülen karayolu kısmı, otoyol ve yüksek kaliteli yollardan oluşmaktadır. TransAvrupa demiryolu ağı ise, yüksek hızlı tren, kombine taşımacılık ve konvansiyonel demiryolu şebekelerini kapsamakta ve demiryollarının özellikle karayollarıyla rekabet edebileceği yerlerde demiryolu hatlarının oluşturulmasını hedeflemektedir. Diğer taraftan, Avrupa-Asya Kara Köprüsü (Euro-Asian Land Bridge) adı altında Avrupa'dan Orta Asya'yı geçerek Doğu Asya'ya ulaşımı sağlayan yeni bir proje daha ortaya atılmıştır. Böylece, Pan-Avrupa ve TEN ile Trans-Asya koridorları birbirine bağlanmış olmaktadır. Bu koridorlar aynı zamanda şu güzergahlarla da uyuşmaktadır: (Kaynak, 2004:11)

- a. Trans-Sibirya Koridoru (Moskova-Ekateringburg-Novosibirsk-Ulan Bator-Pekin),
- b. Trans-Asya Kuzey Koridoru (Kiev/Moskova-Druzhba-AlashankouLianyungang),
- c. Trans-Asya Orta Koridoru İpek Yolu (İstanbul-Ankara-Tebriz-TahranMeshed-Sarakhs-Taşkent-Almatı-Aktogay-Druzhba-AlashankouLianyungang),
- d. Trans-Asya Güney Koridoru (İstanbul-Ankara-Tebriz-Tahran-KermanZahidan-Hindistan-Nepal-Sri Lanka-Bengladeş-Myanmar-Tayland) ve
- e. TRACECA(Köstence-Poti-Bakü-Taşkent-Almatı-Aktogay-Druzhba-Alashanko Lianyungang).

Kuzeyden geçen koridorların kısa olduğu ancak olumsuz iklim koşulları nedeniyle dezavantajlı olduğu şeklinde fikirler geliştirilmiştir. Bunun yanı sıra özellikle Türkiye üzerinden geçecek bir koridor Asya-Avrupa arasında daha avantajlı olacağı değerlendirilmiştir.

5.1) TRACECA Programı: 7 Mayıs 1993 tarihinde Brüksel Konferansı'nda gündeme gelmiştir. Konferansa, Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan ticaret ve ulaştırma bakanlarının yanı sıra, Rusya, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, İran, Çin, Pakistan ve Avrupa Birliği ülkelerinden de temsilciler katılmıştır. Konferans'ın amaçları şöyle sıralanabilir:

- Bölgede ticaretin gelişmesi konusunda katılımcı ülkeler arasındaki işbirliğini canlandırmak,
- Bölgenin ticaret ve ulaştırma sistemleriyle ilgili problem ve eksikliklerini ortaya koymak,
- AB tarafından finanse edilen bir Teknik Yardım Programı'nın zamanını ve şartlarını belirlemek,
- Orta Asya-Kafkasya-Avrupa Ulaştırma Koridoru'nu oluşturmak ve geliştirmek.

Konferansın sonunda Brüksel Deklarasyonu imzalanmıştır. Böylece Avrupa'dan batı-doğu ekseninde, Karadeniz boyunca, Kafkaslar ve Hazar Denizi üzerinden Orta Asya'ya açılan bir ulaştırma koridorunun geliştirilmesi amacıyla AB tarafından fon sağlanan bir teknik destek programı kabul edilmiştir. Konferansta bölgenin ticareti ve ulaşım sistemlerindeki problem ve eksiklikleri ortaya konularak, bunların giderilmesine yönelik projeler tanımlanmış ve bu projelerde kullanılmak üzere AB tarafından acil olarak 15 Milyon 9'luk kredi tahsis edilmiştir. Bu projeler geleneksel Moskova merkezli ticaret güzergahlarının batıya açılmasını amaçlamaktadır.

Ayrıca Konferansta 1993 yılından itibaren periyodik olarak toplanacak olan 4 sektörel çalışma grubu oluşturulmuştur. Bu çalışma gruplarının; ticaretin kolaylaştırılması, karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı ve denizyolu taşımacılığı konularında faaliyet göstermesi kararlaştırılmıştır. Söz konusu çalışma gruplarında Orta Asya'dan geçecek rotanın tespiti yapılarak, denizyolu, havayolu ve Rusya'dan geçen mevcut karayolu güzergahlarının maliyetleri karşılaştırmalı olarak hesaplanmıştır. Konferansta en çok üzerinde tartışılan konu, sınır geçişlerinin kolaylaştırılması olmuştur. (Ovalı, 2008:153)



Harita2: TRACECA Ağı



Kaynak: <http://www.ubak.gov.tr>

Günümüzde TRACECA rotası nakliye sistemi 13 üye ülkeden oluşmaktadır. Bu ülkeler; Azerbaycan, Ermenistan, Bulgaristan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna, Özbekistan, Gürcistan'dır. (<http://www.traceca-org.org/en/countries/>)

Tablo1: TRACECA Ülkeleri Ekonomik Göstergeler

| | GSYH (nominal, US \$) | Yıllık GSYH Büyümesi (%) | İthalat (%) | İhracat (%) | Ülke Nüfusu | Nüfusun Dünya Nüfusuna Oranı | Nüfus Büyüme Hızı |
|--------------------|--------------------------|-----------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------------|----------------------|
| Ermenistan | 10.881.605.059 | 3,4000 | 51,1748 | 31,2617 | 2.983.990 | 0,0414 | 0,2491 |
| Azerbaycan | 75.198.010.965 | 2,0000 | 26,2217 | 43,2875 | 9.537.823 | 0,1323 | 1,2770 |
| Bulgaristan | 55.734.676.435 | 1,7055 | 68,6143 | 67,9020 | 7.226.291 | 0,1003 | -0,5358 |
| Gürcistan | 16.529.963.187 | 4,7664 | 60,3946 | 42,8900 | 4.504.100 | 0,0625 | 0,3759 |
| İran | 415.338.504.536 | 1,4587 | NA | NA | 78.470.222 | 1,0887 | 1,3123 |
| Kazakistan | 212.247.913.268 | 4,3000 | NA | NA | 17.289.111 | 0,2399 | 1,4791 |
| Kırgızistan | 7.404.412.710 | 3,6030 | 88,1233 | 36,8986 | 5.834.200 | 0,0809 | 1,9838 |
| Moldova | 7.944.184.930 | 4,6000 | 78,9102 | 42,1098 | 3.556.400 | 0,0493 | -0,0609 |
| Romanya | 199.043.652.215 | 1,7566 | 41,0418 | 41,1294 | 19.910.995 | 0,2762 | -0,3644 |
| Tacikistan | 9.241.627.841 | 6,6993 | NA | NA | 8.408.947 | 0,1167 | 2,4207 |
| Türkiye | 799.534.963.354 | 2,8667 | 32,1338 | 27,7167 | 75.837.020 | 1,0522 | 1,1997 |
| Ukrayna | 131.805.126.738 | -6,8000 | 53,2404 | 49,1547 | 45.362.900 | 0,6294 | -0,2789 |
| Özbekistan | 62.643.953.022 | 8,1000 | 29,3716 | 29,3352 | 30.742.500 | 0,4265 | 1,6375 |

Kaynak: World Bank (<http://data.worldbank.org/indicator>)

5.2) Deniz İpek Yolu: 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.

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. (Dış İşleri Bakanlığı, 2015:1-2)

5.3) Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği Programı (CAREC): 2000'li yıllarda Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Sosyal Komisyonu'nun öncülüğünü yaptığı bir başka projede amaç, kara ile kaplı ve transit konumdaki gelişmekte olan Asya ülkelerinin ulaşım altyapılarını entegre etmek ve yenilemektir. Bu proje kapsamında 3 ulaşım koridoru Orta Asya ülkelerini ilgilendirmektedir. Ulaşım ile ilgili bir başka proje ise Asya Kalkınma Bankası'nın Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği Programı'nın (CAREC: Central Asia Regional Economic Cooperation) ulaşımı ve ticareti kolaylaştırmaya yönelik stratejisidir. Ulaşım ile ilgili 80 projenin 33'ü tamamlanmış, geri kalan 47 projenin 37'sinde çeşitli nedenlerle gecikmeler olmakla birlikte bu projelerin yaklaşık %40'ı tamamlanmıştır. Ayrıca ticareti kolaylaştırma açısından her gümrük kapısında beklemeyi azaltacak tek pencere sistemini bölge ülkeleri arasında geliştirmek için gerekli altyapının oluşturulması noktasında CAREC'in çalışmaları mevcuttur. (Çatalbaş, 2014:7)

6) İpek Yolunun Türkiye Açısından Ekonomik Katkısı

Yeni İpek Yolu boyunca gelişim global firmalarla bölgesel şirketler için çoklu modelli yeni ve bağlantılı yatırım fırsatları yaratabilir. Çin şüphesiz Doğudaki yapılanmada ve diğer büyüme yanlısı gelişmelerde liderliği alacak fakat yalnız olmayacaktır. Küresel kriz sonrası



batıdan doğuya ekonomik büyümeye imkan veren değişim, batının yatırım görünümünün bilgilendirdiği uzun dönem dönüşümsel temalardan biridir. (Ehrlichman, 2014:1)

Gelişen ve etkin bir altyapı, ekonomik faaliyetin seviyesini belirleyen önemli bir faktör olması nedeniyle ekonominin verimli işlemesi için kritik öneme sahiptir. İyi altyapı, bölgeler arasındaki mesafenin etkisini azaltır. Ulusal pazarı düşük maliyet ile birbirine bağlar ve diğer ülke ve bölgelerle ticareti kolaylaştırır. Ayrıca, altyapı ağlarının kalitesi ekonomik gelişmeyi önemli biçimde etkiler ve birçok açıdan gelir eşitsizliğini ve fakirliği azaltır. Verimli taşıma türleri, girişimcilerin, mallarını ve hizmetlerini güvenli ve zamanında almalarını sağlar, ayrıca çalışanların en uygun işlere yönelik hareketlerini kolaylaştırır. Geniş iletişim ağları bilgi akışının hızlı ve serbestçe gerçekleşmesini sağlar. (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2015:4)

Ülkeler, coğrafi yapılarına ve sahip oldukları alt yapıya dayalı olarak bu alt sistemlere ilişkin önem derecelerini belirlemekte ve ilgili politikaları izlemektedir. Dış ticarete ulaştırma alt sistemlerine ilişkin bilgiler şu şekildedir: (Kara, 2009:73)

- Karayolu: Esnek bir yapıya sahiptir. Kapıdan kapıya taşımacılık yapılabilen tek alt sistemdir. Farklı ürün çeşitleri için kullanılabilir. Maliyetleri yüksektir. Ağırlık ve boyut sınırlamaları vardır. Hava şartlarından ve trafikten etkilenir. 300 km. altındaki mesafeler için uygundur.
- Demiryolu: Yükte ağır, pahada hafif ürünler için uygun bir alt sistemdir. 500 km.'den uzak mesafeler için daha ekonomiktir. Rayların döşeneceği arazinin elde edilmesine ilişkin yatırımlar devlet kanalıyla gerçekleştirilmekte, gereğinde ihale yoluna gidilebilmektedir. İlk yatırım masrafları yüksektir. Kombine taşımacılığa uygundur.
- Suyolu: Denizde, gölde ve nehirde yüzen gemilerle yapılan taşımayı içerir. Uzak mesafelere yapılan uluslararası taşımalar bu alt sistem içindedir. Büyük miktarların taşındığı ticarî, dökme, sıvı, konteyner ve ton bası fiyatı ucuz malzemeler için uygundur. Hızı düşüktür. Deniz şartları dolayısıyla güvenilirlik problemi vardır. İlk yatırım maliyetleri yüksek olup, geri dönüş süresi uzundur. Limandan limana taşıma yapıldığından, nakliye sürecinin ortasında yer almaktadır.
- Havayolu: En yeni ulaştırma alt sistemidir. Sabit iki nokta arasındaki taşımayı sağlar. En hızlı taşıma metodudur. Yüksek değerli, zaman hassasiyetli, küçük miktartlı taşımalar için uygundur. 500 km.'den daha uzun mesafeler için ekonomiktir. İlk yatırım ve işletme masrafları yüksektir.

Türkiye, doğu batı arasında 600 milyar dolarlık mal hareketinin geçiş noktasında, karayolları, demiryolları, üç tarafını çevreleyen denizleri, hava limanları ve dağıtım merkezleri ile Avrasya ticaretinin merkezinde, Batı Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkasya, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Orta Doğunun bağlantı merkezi konumundadır². Bir ülkenin lojistik merkez olabilmesi için ulaştırma güzergâhlarında yer alması oldukça önemlidir. Bu konuda ülkeler birbirileri ile ciddi rekabet içindedirler. (Elgün, 2011:204)

Doğu ile Batı arasındaki ekonomik entegrasyonun sağlanması için kaliteli lojistik altyapısıyla Modern İpek Yolu hayata geçmelidir. Afganistan başta olmak üzere Orta Asya ülkelerinin ekonomik potansiyellerini değerlendirebilmek amacıyla yeni bir strateji belirlenmelidir. Güney Koridorunda Modern İpek Yolu rotasının kaliteli lojistik altyapısıyla tekrar kullanıma geçmesi, ulaştırma imkanlarını geliştireceğinden ekonomilerin değer zincirlerini birbirine yaklaştıracak, ticareti artıracaktır. Rota sayesinde tüm Asya kıtasının Avrupa ve Orta Doğu ile bağlanması mümkün olacaktır. Asya ülkelerinin pazardaki lider tedarikçi pozisyonu ve sanayileşmiş Batı ülkeleriyle olan yüksek ticaret kapasitesi, Modern İpek Yolu'nun kullanılmasıyla Orta Asya ülkelerine ekonomik fırsatlar sunacaktır. Afganistan gibi yeniden inşa sürecinde olan ve Kazakistan, Özbekistan yeraltı kaynakları sayesinde hızlı büyüyen ekonomiler bu süreçten en çok fayda sağlayan ülkeler olacaktır.

Transit koridorların eksik halkaları kaliteli altyapı yatırımlarıyla giderilmeli ve sınır geçişlerini kolaylaştıracak ortak gümrük prosedürleri benimsenmelidir. Ülkelerin her yöne transit bağlantılarının olması ticareti kolaylaştırıcı etkiye sahip olacaktır. Bu nedenle Modern İpek Yolu üzerindeki karayolu ve demiryolu koridorlarındaki eksik bölümler tamamlanmalıdır. Özellikle Çin, Hindistan ve Pakistan gibi hızla büyüyen ekonomilerin Avrasya bölgesiyle transit koridorlar aracılığıyla bağlanması gerekmektedir. Ayrıca Hazar Denizi'nde limanlarıyla kombine taşımacılık imkanı sağlayabilen Türkmenistan ve Azerbaycan'ın koridorlara bağlanması ve bölgede lojistik merkez haline gelmesi Batı'yla taşımacılık yapılmasını kolaylaştıracaktır. (Kulaklıkaya, 2013:6)

Bütün bu yolları, demiryollarını ve limanları kim inşa edecek ve kim kar edecek muhtemel sorulardır. Ama aynı zamanda yeni ulaşım ağlarına kimlerin ihtiyacı olacak da sorulmaya değer bir sorudur. Çoğu mal dünya etrafında deniz yoluyla dolaşır, çünkü daha yavaş olmasına rağmen daha ucuz ve lojistiği basittir, daha sonra ise demiryolu veya hava taşımacılığı gelir. Her ne kadar demiryolları deniz taşımacılığının yarısı kadar zaman alsada demiryollarını inşaa etmek için aşılması gereken çok sayıda engel vardır: farklı ölçü sistemleri, finansal paylaşım, istikrarsız güvenlik ortamları gibi. Çin, altyapı yatırımlarıyla kısa süreli kar edebilir ama kimse altyapıyı kullanmaya cesaret edemezse uzun dönemde sorgulanabilir. Buna ek olarak, daha fazla mal Çin'den Avrupa'ya sonra tam tersi seyahat etmektedir. Demiryolu taşımacılığının yararı, aynı zamanda, hattın her iki ucundaki talebe de bağlıdır. (Stanzel, 2015:2)

7) Değerlendirme ve Sonuç

Ticaretin gelişmesinde altyapının önemini vurguladığımız çalışmada günümüzde gerçekleştirilmek için önemli adımlar atılan, tarihi geçmişi olan Modern İpek Yolu'nu ve muhtemel ekonomik etkileri değerlendirilmiştir. Enerji ve mal transferi gerçekleştirilirken maliyetleri düşürücü etki yapacak olan İpek Yolu'nun günümüzde önemi artmaktadır. İpek Yolu sayesinde Asya ve Avrupa arasında önemli ticari taşıma altyapısı geliştirilerek bölge ekonomileri özellikle Türkiye için önemli potansiyel sunmaktadır. Muhtemel güzergah üzerindeki Rusya'nın geçmişten gelen günümüzde de Kırım meselesi nedeniyle Batılı



lkelerle ilişkisinin olumsuz etkilenmesi Türkiye açısından avantaj oluşturmaktadır. Özellikle İpek Yolu zerindeki ülkelerde enerji kaynaklarının ve malların taşınması önemli gelir potansiyeli taşımakla birlikte ülkeler bu potansiyeli elde etmek için rekabet halindedirler. Türkiye'nin bu rekabet ortamında ülkelerle olan ilişkilerini ve ticari çıkarlarını en üst seviyede tutarak girişimlerde bulanması, var olan fırsatları en iyi Şekilde değerlendirmesi gerekmektedir.

8) Kaynakça

- Alyılmaz, Cengiz. (2004), "İpek Yolu ve Orhun Yazıtları", A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, S:24.
- Atlı, Altay. (2015), Çin ve Yeni İpek Yolu Projesi, <http://www.usakanalist.com/detail.php?id=822141>, Erişim tarihi: 11.06.2015.
- Chin, Helen; Winnie, Fong Lau and Cheung, He Timothy. (2015), "The Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road", Global Sourcing Fung Business Intelligence Centre.
- Colibasanu, Antonia; Andrei, Radulescu; Silvia, Steininger and Andrei, Tarnae. (2013), "Influences and Opportunities on the New Silk Road: from the Caspian via the Black Sea to the Adriatic", A Three Seas Institute publication for Bucharest Forum 2013.
- Çatalbaş, Nazım. (2014), "Orta Asya'da Dış Ticaretin Gelişmesinde Lojistik Hizmetlerinin Rolü", International Conference on Eurasian Economies.
- Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu. (2015), "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı İle 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler", <http://istanbul.china-consulate.org/tur/xwtd/t1258666.htm>, Erişim Tarihi:15.06.2015.
- Dış İşleri Bakanlığı. (2015), "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı İle 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Faaliyetler", <http://istanbul.china-consulate.org/tur/xwtd/t1258666.htm>, Erişim Tarihi: 15.06.2015.
- Ehrlichman, Paul. (2014), "New Silk Road Signals Growth Shift To The East, ClearBridge Investments", Institutional Perspective.
- Ekinci, Mehmet Behzat. (2014), "The Silk Roads From Past To The Future And Their Interactions With The Foreign Trade Of Turkey", Avrasya Etüdları İpek Yolu Özel Sayısı, S:45.
- Elgün, Mahmut Nevfel. (2011), "Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticarette Lojistik Köylerin Yapılanma Esasları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi", Afyon Kocatepe Ü., İİBF Dergisi, C:XIII, S:II.
- Esteban, Mario and Otero-Iglasias, Miguel. (2015), "What Are The Prospects For The New Chinese-led Silk Road And Asian Infrastructure Investment Bank", Elcano Royal Institute.
- Jianqun, Tang. (2014), "An Outdated Idea - Rejuvenated in Modern Times, Re-imagining The Silk Road", Messenger, Vol:25, No:5.
- Kara, Mehmet; Tayfur, Lütfü ve Basık, Hamit. (2009), "Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye", Mustafa Kemal Ü., Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C:6, S:11.
- Kaynak, Muhteşem. (2004), "Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Bağlamında Avrasya Ulaştırma Koridorlarında Bölgesel Rekabet ve Türkiye", 4. Türkiye İzmir İktisat Kongresi.



- Kulaklıkaya, Ömercan. (2013), "Modern İpek Yolu, Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı".
- Kürüm, M. Turgay. (2015), Avrasya'da Runik Yazı, <http://www.antalyaonline.net/futhark/avrasya.htm>, Erişim tarihi: 11.06.2015.
- Leverett, Flynt; Mann, Hillary and Wu, Bingbing. (2015), "China Looks West:What Is at Stake in Beijing's New Silk Road Project", The World Financial Review.
- Ovalı, Serap. (2008), "TRACECA Projesi ve Türkiye", International Journal of Economic and Administrative Studies, V:1, N:1.
- Sandıklı, Atilla. (2009), "Geleceğin Süper Gücü İçin", Bilgi Strateji, C:1, S:1.
- Stanzel, Angela. (2015), "China's Silk Road To Nowhere?, European Council On Foreign Relations", http://www.ecfr.eu/article/commentary_chinas_silk_road_to_nowhere3025, Erişim Tarihi: 15.06.2015.
- T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2015), "Küresel Rekabetçilik Raporu", <http://risk.gtb.gov.tr/data/52c58a61487c8eca94a7c696/K%C3%BCresel%20Rekabet%C3%A7ilik%20Endeksi%20Raporu%202014-2015.pdf>, Erişim Tarihi: 16.06.2015.
- Tezcan, Mehmet. (2014), "İpek Yolu'nun İran Güzergahı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi", Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi, S.3/1.
- Tiezzi, Shannon. (2014), "The new silk road: China's Marshall Plan?", The Diplomat, <http://thediplomat.com/2014/11/the-new-silk-road-chinas-marshall-plan/>, Erişim Tarihi: 11.06.2015.
- Vogel, Douglas R.; Davidson, Robert; Gricar, Jož; Haris, Roger and Sorrentino, Maddalena. (2003), "E-Transformation of the Silk Road: Rejuvenating a Historical Trade Network", 16th Bled eCommerce Conference eTransformation Bled, Slovenia.
- <http://www.traceca-org.org/en/countries>
- <http://www.ubak.gov.tr>
- <http://data.worldbank.org>

