

EKONOMİK İŞBİRLİĞİ KOMİTESİ

GÜNDEM MADDESİ:

Kafkasya ve Orta Asya Bölgelerinde Ticareti Arttırmak İçin Ulaştırma Koridorlarının Geliştirilmesi

KOMİTE SEKRETERİ: ASLI ELA KEMALOĞLU

AKADEMİK ASİSTAN: CELAL EMİR NAKIŞÇI

İÇİNDEKİLER

- I. Genel Sekreter Mektubu
- II. Komite Sekreteri Mektubu
- III. Akademik Asistan Mektubu
- IV. Türk Devletleri Teşkilatı'nın Rolü ve Önemi
- V. Komite Tanıtımı
- VI. Gündem Maddesinin Tanıtımı
- VII. Kafkasya ve Orta Asya'nın Stratejik Önemi
- VIII. Ticaret Koridorlarının Türk Devletleri Arasında Ekonomik İşbirliğini Güçlendirme Potansiyeli
- IX. Mevcut Ulaştırma Koridorları
 - IX.A Türkiye-Kafkaslar-Orta Asya-Çin Bağlantısı/Orta Koridor
 - IX.B Hazar Denizi Geçişli Koridorlar
 - IX.C Kafkasya Üzerinden Geçen Karayolu ve Demiryolu Hatları
 - IX.D Kuzey ve Güney Ulaştırma Koridorları
- X. Ticaretin Geliştirilmesi İçin Ulaştırma Koridorlarının İyileştirilmesi
 - X.A Olası Altyapı Yatırımları ve İyileştirme Projeleri
 - X.B Gümrük Prosedürlerinin Basitleştirilmesi ve Dijitalleşmenin Sağlanması
- XI. Kafkasya ve Orta Asya'daki Lojistik Merkezler
 - XI.A Lojistik Merkezlerinin Kurulması
 - XI.B Kurulacak Lojistik Merkezlerinin Stratejik Lokasyonlarının Önemi
 - XI.C Liman ve Demiryolu Merkezlerinin Geliştirilmesi
 - XI.D Hava Taşımacılığı ve Kargo Hizmetlerinden Alınabilecek Destekler
- XII. Türk Devletleri Arasında Ulaştırma Politikalarının Uyumlaştırılmasına Yönelik Çalışmalar
- XIII. Ulaştırma Koridorlarının Bölgesel Kalkınmadaki Rolü
- XIV. Ülkelerin Kaynaklar, Ulaştırma ve Ticarete Dayalı Veri ve Politikaları
 - XIV.A Doğal Kaynaklara Dayalı Veriler
 - XIV.B Ulaştırmaya Dayalı Veriler
 - XIV.C Ticarete Dayalı Veriler
- XV. Cevaplanması Gereken Sorular
- XVI. Kaynakça

I. Genel Sekreter Mektubu

Sayın Katılımcılar,

Sizleri Model Türk Devletleri Teşkilatı 2025 Konferansımızda görmekten büyük bir onur duyuyorum.

Bu sene ikincisi gerçekleştirilecek olan bu konferansta Türk dünyası liderlerinin, diplomatların ve uluslararası karar vericilerin rollerini somutlaştırma ve simüle etme şansına sahip olacak ve bunu yaparken eleştirel düşünme, müzakere ve topluluk önünde konuşma gibi temel becerilerinizi geliştireceksiniz. Dahası, güncel küresel meseleler hakkında daha derin bir anlayış kazanacak, Türk Devletleri Teşkilatı yapısını daha yakından tanıyacak ve ortak geçmişimiz hakkında araştırmalar yaparak akademik ve profesyonel uğraşlarınızda size hizmet edecek bilgiler kazanacaksınız.

Sekreterliğimizin seçmiş olduğu birbirinden güzel komitelerde deneyiminizi güzelleştirmek ve kolaylaştırmak için burada olan akademik ekibimizle unutulmaz bir konferans yaşayacaksınız.

Umarım ki konferansımızda sunacağınız değerli fikirleriniz günümüzde olan ve gelecekte olabilecek problemlere çözüm olacak ve sizlere de yeni bakış açıları kazandıracaktır.

Bu yolculuğun bir parçası olduğunuz için teşekkür ederim.

Sevgi ve saygılarımla,

Muhammet Gökhan YILDIZ

Model Türk Devletleri Teşkilatı Genel Sekreteri

gokhan.yildiz@mtdt.com.tr

II. Komite Sekreteri Mektubu

Sayın Delegates,

20-21-22 Ocak 2025 tarihlerinde düzenlenecek olan Model Türk Devletleri Teşkilatı Ekonomik İşbirliği Komite Sekreteri olarak hepimizi karşılamaktan onur duyuyorum.

Bu konferansın benim için önemi çok büyük. Geçtiğimiz yıl yapılan konferansa ben ve bir çok arkadaşım birbirimizden etkilenerek katılmaya karar verdiğimizde deneyimlediğim en güzel etkinliklerden birine adım atacağımdan habersiz olarak Antalya'ya gelmişim. Bir çok yeni arkadaş ve anı edindiğim çok özel bir konferanstı. Bunun dışında her iki yıl da bana çok fazla bilgi kazandıran bir deneyim oldu. Umarım siz de benim yaşadığım deneyime ortak olabilirsiniz. Maalesef aynı tarihlerde katılmam gereken farklı bir konferans olduğu için aranızda katılamayacak olsam da şimdiden sizinle tanışmak için çok heyecanlandığımı belirtmek isterim.

Bu çalışma rehberinde Kafkasya ve Orta Asya'daki ulaştırma koridorlarının ticareti geliştirmek amaçlı nasıl kullanılabileceğine ve uygulanabilecek değişik politikalara değindik. Bu çalışma rehberinden yola çıkarak ve size atanan ülkenin politikalarıyla sentezleyerek oluşturacağınız politikalar Türk Devletleri Teşkilatına üye devletler için büyük önem arz etmektedir. Hepinize şimdiden başarılar diliyor ve işbirliğiyle ürettiğiniz yeni fikirleri görmek için sabırsızlanıyorum.

Bu konferansın yapımında emeği geçen başta Gökhan, Mehmet Emre, Abdurrahman, Behiç, bu çalışma rehberini yazmama yardım eden Celal Emir ve geçen sene bu konferansta yanımda olan Şevval, Ceren, Mert, Deniz ve Yiğit abiye sonsuz teşekkürlerimi iletmemi isterim.

Aslı Ela Kemaloğlu,

Komite Sekreteri

III. Akademik Asistan Mektubu

Hepinize merhabalar,ben Celal Emir Nakışcı ve komitemizin akademik asistanıyım.Akademik asistan olarak hepinizi bu güzel konferansta görmekten mutluluk duyuyorum.Siz delegelerimizle bu komitedeki amacımız konferansın sonunda Türk Devletleri'nin ekonomik olarak rahatlamaları için çözüm üretmek.

Bu çalışma rehberinde ilk olarak şu anda mevcut olarak bulunan ve üzerinde çalışılan ulaştırma koridorlarının hangileri olduğunu ve bu ulaştırma koridorlarının nerede,hangi amaçla kullanıldıklarının üzerinde çalıştık.

Çalışma rehberinin diğer başlıklarında ise bu ulaştırma koridorlarını geliştirmek için uygulanmış ve uygulanmakta olan projeleri size anlatmaya ve aktarmaya çalıştık.

Çalışma rehberinin son kısımlarında ise ülkelerin ekonomik durumlarını,doğal kaynaklara dayalı verilerini ve ulaştırmaya dayalı verilerini inceledik.En son kısımda ise bu konferansta konuşulacak gereken ve cevaplanacak olan soruları yazdık.Sizleri komitemizde görmek ve her birinizle tanışmak için sabırsızlanıyorum.Eğer konferans,komite,çalışma rehberi veya başka konularda sorularınız olursa bana ulaşmaktan ve sormaktan çekinmeyin.

Bu konferans sürecinde her şeyiyle çalışan Gökhan,Abdurrahman,Mehmet Emre ve Behiçe;bu çalışma rehberini yazmamda yardım eden Aslı Ela'ya teşekkürlerimi sunarım.

Celal Emir Nakışcı,

Akademik Asistan

IV. Türk Devletleri Teşkilatı'nın Rolü ve Önemi

Türk Devletleri Teşkilatı (TDT), Türk Devletleri arasında kapsamlı işbirliğini teşvik etmek amacı ile uluslararası bir örgüt olarak 2009 yılında kurulmuştur. Teşkilatın kurucu üyeleri Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan ve Türkiye'dir. Ekim 2019'da Özbekistan Teşkilata tam üye olarak katılmıştır. Macaristan Eylül 2018'de, Türkmenistan Kasım 2021'de, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Kasım 2022'de ve Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (ECO) 2023 yılında Teşkilat nezdinde gözlemci statüsü kazanmıştır.

Temel belgeleri olan 3 Ekim 2009 tarihli Nahçıvan Anlaşması ve 16 Eylül 2010 tarihli İstanbul Bildirisine göre, Teşkilata üye ülkeler, Birleşmiş Milletler Anlaşması'nın amaçları ve ilkelerinin yanı sıra uluslararası hukukun diğer evrensel olarak tanınan ilkelerini benimsemiştir.

Nahçıvan Antlaşmasında kararlaştırılan örgütün bazı diğer amaç ve görevleri şunlardır;

- Dış politika konularında ortak tutumlar benimsenmesi
- Ticaret ve yatırım için uygun koşulların yaratılması
- Kapsamlı ve dengeli bir ekonomik büyüme, sosyal ve kültürel gelişimin sağlanması
- Bilim, teknoloji, eğitim ve kültür alanlarında etkileşimin genişletilmesi
- Kitle iletişim araçlarıyla etkileşimin ve daha yoğun bir iletişimin teşvik edilmesi
- Taraflar arasında karşılıklı güvenin güçlendirilmesi.

V. Komite Tanıtımı

Ekonomik İşbirliği Komitesi, Türk Devletleri Teşkilatına üye devletler arasındaki ekonomik işbirliğini ve ortak büyümeyi teşvik etmek için önemli bir platformdur. Genel amacı Türk Devletleri arasındaki ticareti, yatırımları ve sosyoekonomik kalkınmayı desteklemek ve hem üye devletlere hem de tüm dünyaya ekonomik fayda sağlamaktır.

Her ne kadar Türk Devletleri Teşkilatında Ekonomik İşbirliği Komitesi gözlemci statüsünde yer almayıp işbirliği alanlarından biri olsa da çalışma prensipleri bakımından günümüzde TDT'nin tüm üyelerini de içinde barındıran ECO'ya (Ekonomik İşbirliği Teşkilatı) benzetilebilir.

VI. Gündem Maddesinin Tanıtımı

Kafkasya ve Orta Asya bölgelerinde ticareti artırmak için ulaştırma koridorlarının geliştirilmesi Türk devletlerinde kalkınmanın gelişmesini sağlamak ve ticari kapasiteleriyle birlikte küresel ekonomideki paylarını artırmaları sağlamak açısından üzerine düşülmesi ve yatırımlarla desteklenmesi gereken önemli bir konudur.

Konunun derinliklerine inmeden önce Kafkasya bölgesi ve Orta Asya bölgeleri hangi ülkeleri kapsamaktadır, jeopolitik konumları ve stratejik önemleri nelerdir bunları bilmek önemlidir.

Kafkasya, Karadeniz ve Hazar Denizi arasında yer alan ve Avrupa ve Asya'nın sınırında kalan bir bölgedir. Günümüzde bildiğimizin aksine Kafkasya coğrafyası geniş bir alanı kapsamaktadır. Siyasi ve coğrafi olarak Güney Kafkasya ve Kuzey Kafkasya olarak ikiye ayrılmaktadır. Güney Kafkasya günümüzde Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan ülkelerini ve Dağlık Karabağ, Nahçıvan, Güney Osetya, Abhazya ve Acara bölgelerini kapsamaktadır. Kuzey Kafkasya bölgesi ise Karaçay-Çerkes, Kabardino-Balkarya, Kuzey Osetya, Çeçenistan, İnguşetya ve Dağıstan Cumhuriyeti bölgelerini kapsamaktadır.

Orta Asya ise Afganistan, Pakistan'ın kuzeyi, Çin'in batısı, Moğolistan, Rusya'nın bir kısmı ve İran'ın kuzeydoğusunu ve içerisinde kalan tüm ülkeleri kapsayan bölgedir. Orta Asya kavramı aynı zamanda Asya kıtasının okyanuslardan uzak iç kesimini belirtmek için de kullanılır. Bölge zengin petrol, doğalgaz, uranyum ve altın rezervlerine sahip olmanın yanında gelişmiş olan pamuk üretimi ve hayvancılık faaliyetleriyle de bilinir.

Kafkasya ve Orta Asya, Türk Devletleri için stratejik öneme sahip iki önemli bölgedir. Büyük enerji ve doğal kaynak rezervleri ve Asya ve Avrupa arasındaki kritik bir geçiş yolu olmasıyla ve bir köprü görevi görmesiyle büyük öneme sahiptir. Ayrıca bölgenin konumu ticaretin kolaylaşması ve Türk devletlerinin işbirliklerinin güçlendirilmesi açısından büyük potansiyele sahiptir. Ticari hacmin arttırılmasına yönelik olan bu potansiyel güvenli, efektif ve birbiriyle entegre ulaştırma koridorlarının geliştirilmesine bağlıdır. Yapılacak olan gelişmeler ticaret akımlarını kolaylaştırmak, sürdürülebilir ekonomik büyümeyi destekleyecektir. Bu nedenle Kafkasya, Orta Asya ve Türk devletleri için önemli bir konudur.

Bölgedeki lojistik ağlarının modernize edilmesi, ulaştırma altyapılarının entegrasyonu ve demir yolu, deniz yolu ve hava yolu taşımacılığının birbirleriyle uyumlu şekillerde geliştirilmesi Türk devletlerinin arasında ticareti arttırmakla kalmayıp Asya, Avrupa ve Orta Doğu'ya açılan ticaret yollarının da güçlenmesine katkıda bulunacaktır.

Günümüzde Kafkasya ve Orta Asya'da bulunan mevcut ulaştırma altyapıları gelişim potansiyeline sahip olmasına rağmen bazı kısıtlamalarla karşı karşıya kalmaktadır. Bölgede, kara yolu, demir yolu, deniz yolu ve hava yolu gibi ulaşım yollarının tümü kullanılmaktadır fakat altyapı eksiklikleri ve bürokratik engeller ticaretin tam anlamıyla gelişimini engellemektedir. Özellikle demiryolu ağlarının modernizasyonu, karayolu altyapısının

geliştirilmesi ve sınır geçişlerinin kolaylaştırılması gibi alanlarda ciddi yatırımlara ihtiyaç duyulmaktadır. Bölgedeki gümrük prosedürleri ve vergi uygulamaları gibi konular bölgenin ticaret akışını yavaşlatmakta ve maliyetleri yükseltmektedir. Dijitalleşme ve bölgedeki gümrük işlemlerinin modernizasyonu daha hızlı ve verimli bir ticaret ortamı oluşturmak için gereklilik arz etmektedir. Ortak ulaşım prosedürleri geliştirmek Türk devletleri arasında taşımacılığı kolaylaştıracak ve uluslararası ticaretin önünü açacaktır.

VII. Kafkasya ve Orta Asya'nın Stratejik Önemi

Kafkasya

Tarih boyunca jeopolitik bir öneme sahip olan Kafkasya bölgesel güçlerin çatışma alanı olarak da dikkati çekmektedir. Bölge önemli ticaret yollarını içerisinde barındırmaktadır. Zengezur Koridorundan Türkiye ile Türk dünyasının doğrudan bağlantısının kurulması hem Türkiye hem de Türk dünyası için çok önemlidir.

Kafkasya bu özellikleri dışında özellikle şu üç nedenden dolayı stratejik öneme sahiptir;

Jeostratejik alanda Orta Asya'nın giriş kapısıdır.

Orta Asya bakımından batı pazarlarına açılan bir geçittir.

Orta Asya ile bir bütün olarak ele alındığında ise bölge önemli miktarda petrol ve doğalgaz rezervlerine sahiptir.

Orta Asya

Orta Asya'nın stratejik önemi coğrafi konumundan kaynaklanmaktadır. Bölge; Rusya, Çin, Hindistan, Türkiye ve İran gibi siyasi blokların çevrelediği bir konumda, Asya kıtasının ortasında yer aldığından, tüm bu ülkelerin ve diğer küresel güçlerin rekabet sahası hâline gelmiştir.

Orta Asya'nın stratejik olarak öne çıkan bir diğer özelliği de bölgedeki birçok ülkenin petrol ve doğal gaz açısından oldukça zengin olan Hazar Denizi'ne kıyısı olmasıdır. Yapılan bazı tahminlere göre Hazar Denizi 150 milyar varil petrol ve 75 trilyon metreküp doğal gaz rezervine, Türkmenistan ise tek başına yaklaşık 17 trilyon metreküp doğal gaz rezervine sahiptir. Orta Asya bugün, doğal kaynak bakımından güçlü olmasının yanında, enerji hatları ile Doğu Asya ve Avrupa arasında ticari malların aktarımını sağlayan kara ve deniz yolları üzerinde hâkimiyet kurulabilecek stratejik bir konumda bulunması nedeniyle de bölgedeki ülkeler ve uluslararası büyük güçler arasında hem açık hem de dolaylı bir rekabete sahne olmaktadır.

VIII. Ticaret Koridorlarının Türk Devletleri Arasında Ekonomik İşbirliğini Güçlendirme Potansiyeli

Orta Koridor'un merkezinde yer alan Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkiye ve Özbekistan'ın birbirleri ile ihracat dinamiklerine baktığımızda 2021'de toplam 22.9 milyar dolarlık bir hacim ortaya çıkmaktadır. Bu miktar içerisinde en büyük pay, 7.9 milyar dolar ile Türkiye'ye ait olup onu 6.1 milyar dolarla Kazakistan, 3.5 milyar dolarla Azerbaycan ve 3.4 milyar dolarla Özbekistan takip etmektedir. Gürcistan ve Kırgızistan için bu rakamlar sırasıyla 1 milyar dolar ve 712 milyon dolardır. Orta Koridor ülkelerinin ekonomik potansiyelindeki artışlar hâlihazırda gerçekleştirilen yük taşımacılığının artmasına kendi katkısını sağlayacaktır. Bu ülkelerin ihracat ortaklarına baktığımızda Türkiye'nin ihracatında dengeli bir dağılım söz konusu iken Kazakistan'ın ihracatının %85'i Özbekistan ve Türkiye'ye, Azerbaycan'ın ihracatının %79'unun Türkiye'ye yöneldiği görülmektedir. Bu bağlamda Gürcistan'ın en büyük ihracat ortağı Azerbaycan olup, Kırgızistan'ın ise Kazakistan'dır. Özbekistan da Türkiye gibi Türkiye gibi dengeli bir ihracat dinamiğine sahiptir. Bu veriler bizlere Orta Koridor içerisindeki ticari ilişkileri daha iyi anlamamıza ve ülkelerin hangi ülkelere daha fazla sefer düzenledikleri ve aynı zamanda gelecek perspektifi hakkında genel bir veri sağlamaktadır. Bu rakamlar, adı geçen ülkelerin sadece seçili güzergâh ülkeleri ile ticari ilişkilerini geliştirmekte olduğuna işaret ederken öte yandan, söz konusu rakamların ülkelerin toplam ihracatları içerisinde düşük kaldığını da göstermektedir. Tarihi İpek Yolunun Yeniden Canlandırılmasında Orta Koridor'un sağlayacağı ekonomik kazanımlara bir başka açıdan baktığımızda güzergâhın sunduğu faydaların sadece taşımacılık alanındaki getiriler ve ticari ilişkileri geliştirmekle sınırlı kalmadığını da görebilmekteyiz. Örneğin Ağustos 2022'de Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (AİKB) Kazakistan Demiryolları Ulusal Şirketi'ne Kazakistan Menkul Kıymetler Borsası'nda kote edilecek yerel para biriminde bir tahvil ihracına 50 milyar tenge (105 milyon dolar) yatırım yapacağını açıkladı. Söz konusu bu finansmanla Kazakistan Demiryolları Ulusal Şirketi'nin finansal ve operasyonel gücünün artırılması hedeflenmekte olup bu yeni finansal sermaye Orta Koridor güzergâhındaki merkezi ülkelere olan Kazakistan'ın demiryolu altyapısının modernize edilmesinde kullanılacaktır. Bu konuda AİKB yetkilileri, Kazakistan Demiryolları Ulusal Şirketi'nin güçlendirilmesi ile bölgesel ve uluslararası taşımacılıkta ve ticaret güvenliğinde istikrarın korunmasına yardımcı olmak istediklerini belirtmektedir. Aynı zamanda, yetkililer hâlihazırda Çin'den Avrupa'ya yük taşımacılığında Orta Koridor'un, Kuzey Koridoru'nun en gerçekçi alternatifi olduğunu teyit etmektedir. Kara, demir ve deniz yoluna havayolu taşımacılığının daha fazla entegre edilerek Orta Koridor ülkelerinden gelen talepler doğrultusunda sefer sayılarının artırılması da hava yolu taşımacılığının güçlenmesinin önünü açarak Orta Koridor'un işlevselliğinin artırılmasına katkı sağlayacaktır. Bu konu Türk Devletleri Teşkilatı'nın 8. Zirve bildirisinde sivil havacılık iş birliklerinin genişletilmesi başlığı altında ve aynı zamanda 9. Zirve bildirisinde de gündeme gelmiştir. Bu noktada ticaret koridorları sadece malların ve ürünlerin taşınmasına yarayan bir taşımacılık güzergâhlarından daha çok bölge ülkelerinin pazar ekonomisinin rekabet koşulları dâhilinde oluşan ekonomik

ticari ilişkilerinin gelişmesine yardımcı olarak hâlihazırda ulaşım sektöründe yaşanan iş birliği eksikliğinin giderilmesine de katkı sunma potansiyeline sahiptir.

IX. Mevcut Ulaştırma Koridorları

IX.A Türkiye-Kafkaslar-Orta Asya-Çin Bağlantısı/Orta Koridor

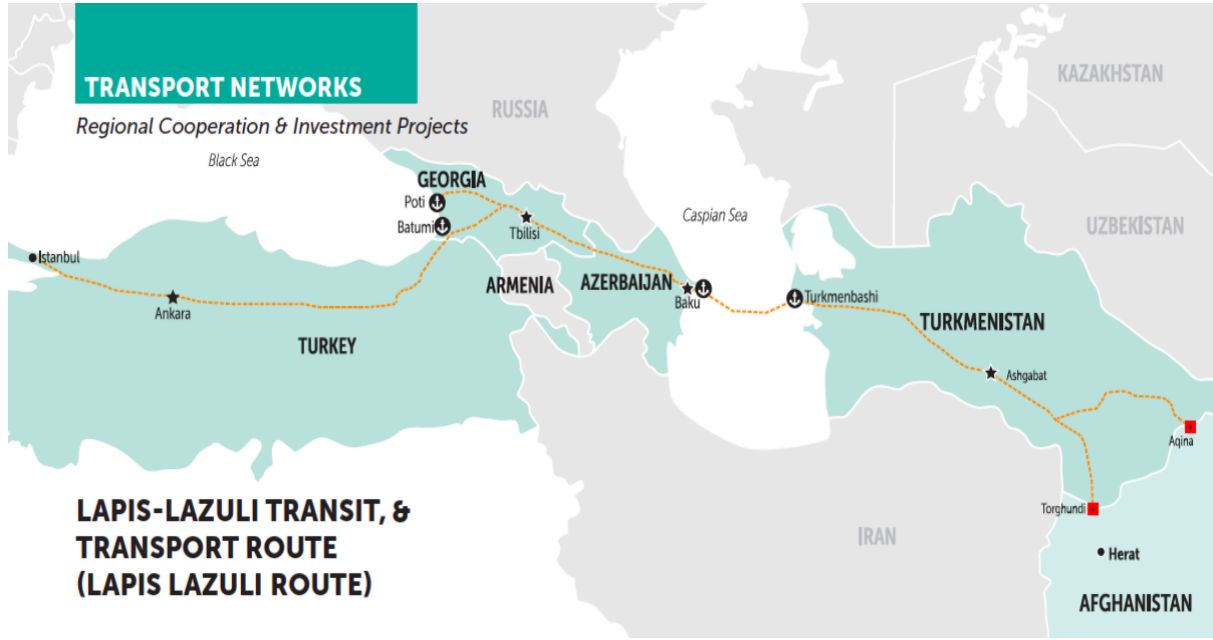
Orta Koridor

Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Koridoru ya da yaygın kullanılan adı ile Orta Koridor, merkezinde Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkiye ve Özbekistan olmak üzere, ülkeleri Asya'dan Avrupa'ya karadan bağlayan multi-modal bir ulaşım güzergâhını kapsamaktadır. Orta Koridor, bölgesel ölçekte ulaşım altyapısının geliştirilmesi suretiyle Türkiye ile Kafkaslar ve Orta Asya ülkelerinin başta ticari ve ekonomik ilişkilerinin geliştirilmesini ve dolayısı ile her alanda ülkeler arasındaki işbirliğinin daha da güçlendirilmesi için önemli bir girişimdir. Küresel ölçekte ise Kuşak Yol Girişimi'nin (KYG) doğal bir parçası olan Orta Koridor, Avrupa ülkeleri ile Çin arasında gerçekleşen yıllık 600 milyar doları aşan ticari ve ekonomik ilişkilerde kritik bir yere sahiptir. Bölgede, Orta Koridor'un tamamlayıcısı ya da alternatifi sayılabilecek KYG ve Rusya üzerinden Avrupa'ya ulaşan Kuzey Koridoru gibi güzergâhlar da bulunmaktadır.



Lapis Lazuli Koridoru

Bu koridor Afganistan'ı Orta Koridor'a ve dolayısı ile de Avrupa'ya bağlaması yönüyle, bölgesel ulaşımda önemli bir girişim olarak kabul edilmektedir. Adını Afganistan'da çıkarılan Lapis Lazuli değerli taşından alan ve Afganistan'da Herat şehrinden başlayan bu koridor, Türkmenistan üzerinden geçerek Türkmenbaşı Limanı'ndan Bakü'ye oradan da Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya erişimi sağlamaktadır. 15 Kasım 2017'de Aşkabat'ta düzenlenen "Afganistan İçin Bölgesel Ekonomik İş birliği Konferansı (RECCA) 7. Bakanlar Toplantısı"nda Lapis-Lazuli Güzergâhı Anlaşması imzalanmıştır. Aralık 2018'de Lapis Lazuli Güzergâhı faaliyete geçerek ilk tır konvoyu Türkiye'ye gönderilmiştir. Lapis Lazuli hattı ile hem Orta Koridor ulaşım ağının kapsamı gelişmiş hem de Afganistan'ın Orta Koridor'a entegre olabilmesine ve güzergâh üzerindeki pek çok ülkeye daha rahat ulaşımına olanak sağlanmıştır.



IX.B Hazar Denizi Geçişli Koridorlar

Lapis Lazuli Koridoru (Yukarıda açıklaması bulunmaktadır)

Aktau-Alat Deniz Yolu Hattı

Aktau Alat Deniz Yolu Hattı, Kazakistan'ın Aktau Limanı'ndan Azerbaycan'ın Bakü yakınlarında bulunan Alat Limanı'na yapılan deniz taşımacılığı hattıdır. Bu hat, Orta Asya'dan gelen kargo ve enerji taşımacılığının Hazar Denizi üzerinden Kafkasya'ya aktarılmasını sağlar. Günümüzde kargo ve konteyner gemisi olarak kullanılması dışında yolcu taşıyan bir feribot olarak da çalışmaktadır. Çinden ve çeşitli Orta Doğu ülkelerinden gelen ticari malların Kazakistan üzerinden Azerbaycan'a ulaşmasını sağlar. Hattın önemli bir kısmı petrol ve doğal gaz gibi enerji kaynaklarının taşınmasını içerir. Hat Ro-Ro gemileri ve ağır yük taşımacılığına uygun olduğundan sıklıkla tercih edilen yollardan biridir.

Trans Hazar Boru Hattı

Trans Hazar Gaz Boru Hattı, Türkmenistan'ın Türkmenbaşı ile Azerbaycan'ın Bakü şehri arasında yapılması planlanan denizaltı boru hattıdır. Bu boru hattı hem Rusya hem de İran'ı atlayarak Türkmenistan ve Kazakistan'dan Avrupa ülkelerine gaz taşıyacaktır. Öngörülen kapasitesi yılda 30 milyar metreküp doğal gaz olup tahmini maliyeti 5 milyar Amerikan dolarıdır. Bakü'de Güney Kafkasya Boru Hattı'na (Bakü-Tiflis - Erzurum boru hattı) ve bunun aracılığıyla planlanan Trans-Anadolu gaz boru hattına bağlanacaktır.



IX.C Kafkasya Üzerinden Geçen Karayolu ve Demir Yolu Hatları

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı

Bakü - Tiflis - Kars demiryolu ya da Bakü - Tiflis - Ahılkelek - Kars demiryolu, kısaca BTK ya da BTAK, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'yi doğrudan birbirine bağlayan bölgesel demiryolu hattıdır. Hat, "Demir İpek Yolu" olarak da adlandırılmaktadır. Bu demir yolu hattı, Ermenistan'ı es geçerek ederek Azerbaycan'ın başkenti Bakü şehrinde başlayıp Gürcistan'ın başkenti Tiflis ve Ahılkelek şehirlerinden geçerek 5 km uzunluğunda bir tünelle Türkiye sınırlarına giren hat, Kars şehrine kadar uzanmaktadır. Demir yolunun tamamı 838,6 km olup, toplam maliyeti 450 milyon dolardır. Demir yolunun 503 km'si Azerbaycan'dan, 259 km'si Gürcistan'dan, 76 km'si ise Türkiye'den geçmektedir. İlk etapta hattın yıllık 1 milyon yolcu ve 6.5 milyon ton yük taşınması hedeflenmektedir. Temeli 2007 yılında atılan hat, 30 Ekim 2017 tarihinde Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve Gürcistan Başbakanı Giorgi Kvirikaşvili'nin katılımıyla hizmete açılmıştır.

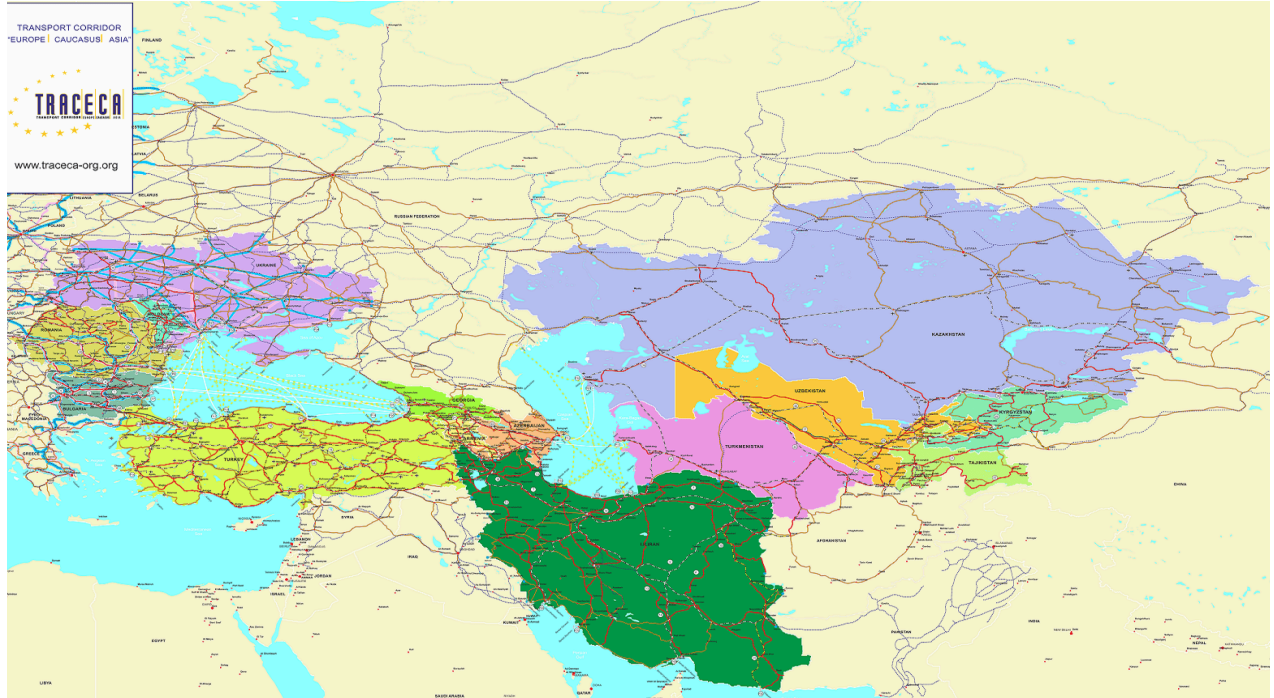


Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru (TRACECA)

TRACECA, Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya'da uluslararası ulaştırmayı geliştirmeyi ve siyasi-ekonomik ilerlemeyi hedefleyen, devletler arası bir programdır. İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması amacıyla Orta Asya cumhuriyetlerini Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlamayı hedefleyen ve ağırlıklı olarak demir yollarından

oluşan kapsamlı bir ulaşım sistemleri bütünü ve bir Doğu Batı koridoru olarak da tanımlanabilir.

Programın temeli 8 TRACECA ülkesi olan Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan'ın ticaret ve ulaştırma bakanlarının Avrupa Birliği yetkilileriyle Brüksel'de katıldıkları bir konferansta, 1993 yılının Mayıs ayında atılmıştır. Avrupa Birliği tarafından, zengin kaynaklara sahip Orta Asya cumhuriyetlerini, Kafkasya üzerinden, ağırlıklı olarak demir yolu ile Avrupa'ya bağlamayı hedefleyen ve tüm ulaşım sistemlerini kapsayan Doğu-Batı arasında bir koridor olarak düşünülmüştür. Daha sonra Türkiye, Ukrayna, Moldova, Romanya, Bulgaristan ve İran'ın da katılımıyla toplam 13 ülkenin devlet ve hükümet başkanları tarafından, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridorunun Geliştirilmesi İçin Çok-Taraflı Temel Anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşma TRACECA'nın uygulanmasına temel teşkil etmektedir.



IX.D Kuzey ve Güney Ulaştırma Koridorları

Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP)

İki kardeş ülke Türkiye ve Azerbaycan'ın enerji alanında bugüne kadar süregelen başarılı iş birliğinin en önemli göstergelerinden biri olan Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP), Güney Kafkasya Boru Hattı (SCP) ve Trans Adriyatik Boru Hattı (TAP) ile birlikte Güney Gaz Koridoru'nun en önemli halkasını oluşturmaktadır. Türkiye, Ortadoğu ve Avrupa'nın en uzun (1811 km) ve en büyük

çaplı doğal gaz boru hattı olan TANAP, Azerbaycan'ın Şah Deniz Sahasında üretilen doğal gazın öncelikle Türkiye'ye, ardından Avrupa'ya taşınmasını amaçlamaktadır.

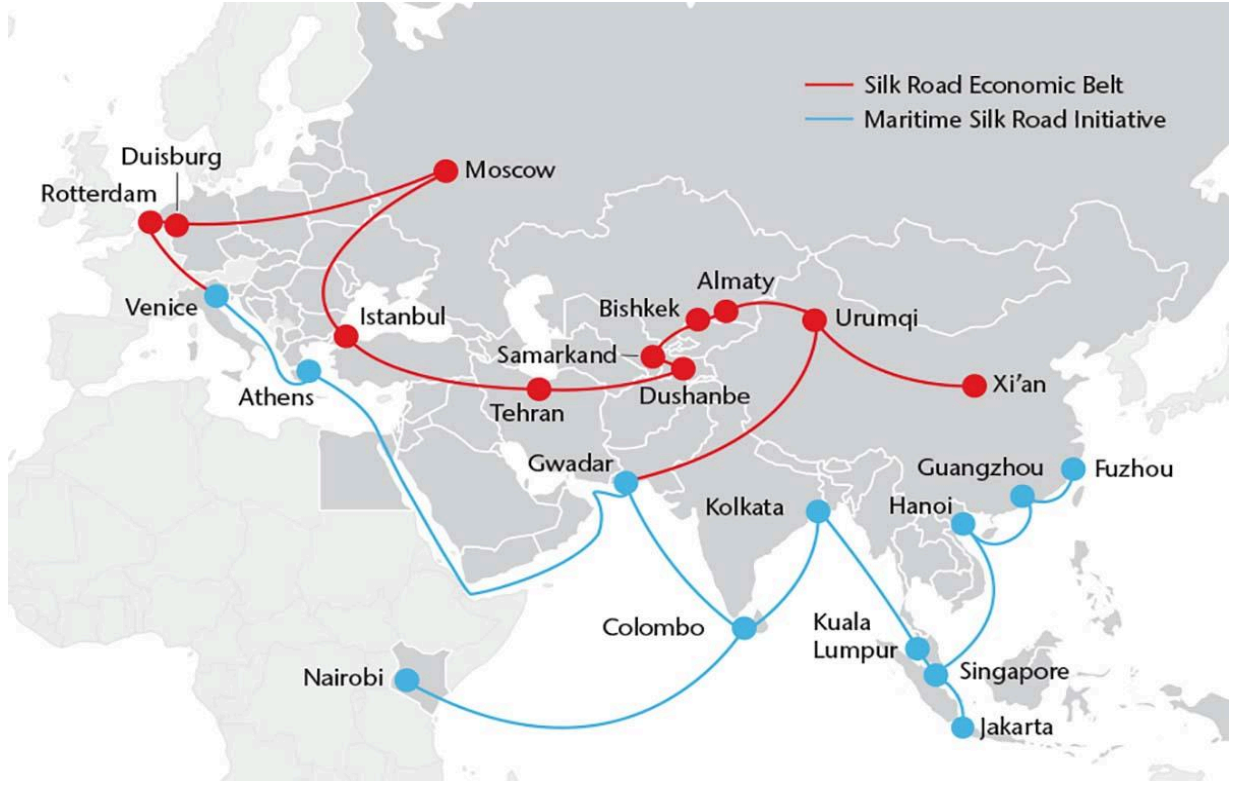


Kuşak Yol Girişimi

Kuşak ve Yol Girişimi (aynı zamanda Bir Kuşak Bir Yol Girişimi olarak da bilinir), Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2013'te Kazakistan ziyareti sırasında ilk defa uluslararası kamuoyuna açıklanmış olan bir ticaret rotasıdır. Kuşak ve Yol Girişimi'ni destekleyen ya da çeşitli vesilelerle söz konusu bu girişim içerisinde bulunan ülkelerin sayısı günümüzde 148 civarındadır. Kuşak ve Yol Girişimi'nin hedeflenen kapasitesine ulaşabilmesi için hesaplanan tahmini maliyetin 4 ila 8 trilyon dolar arasında olması beklenmektedir. Çin, bugüne kadar bu çerçevede çeşitli projelere 200 milyar dolar kaynak aktarmıştır. 2027'ye kadar yapılması planlanan yatırımların toplamda 1.2 trilyon dolara ulaşması tahmin edilmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi'nin geçmekte olduğu güzergâhlar dikkate alındığında Orta Koridor, Kuşak ve Yol Girişimi'nin doğal bir parçası olarak değerlendirilebilir. Hâlihazırda tüm Orta Koridor güzergâhı ülkeleri aynı zamanda doğrudan ya da dolaylı olarak Kuşak ve Yol Girişimi'ni de desteklemektedir.

Kuşak ve Yol Girişimi'nin açıklanmasından bu yana çok sayıda ülkede çeşitli altyapı çalışmaları sürdürülmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi güzergâhı üzerindeki ülkeler hem ulusal stratejileri ve bütçeleri, hem de Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında elde ettikleri, özellikle de Çin'in finansal desteği ile ulaşım sektörlerindeki ilgili plan ve projeleri hayata geçirmektedir. Bu kapsamda Çin, Kuşak ve Yol Girişimi'nin finansmanının oluşturulmasında kendi kamusal kaynaklarına ek olarak çok taraflı

kalkınma bankaları ve varlık fonlarının oluşturulmasına yönelik girişimlerde de bulunmaktadır. Bu doğrultuda Çin hükümeti, 2014'te İpek Yolu Fonu'nu yaklaşık 40 milyar dolarlık bir başlangıç sermayesi ile kurmuştur. Söz konusu varlık fonu Kuşak ve Yol Girişimi projelerine finansal yardım sağlamakla da yükümlü kılınan bir kuruluş olarak faaliyetlerini yürütmektedir. 2015'te Çin'in öncülüğünde 57 kurucu ülkenin desteği ile başlangıç sermayesi 100 milyar dolarla kurulan Asya Kalkınma ve Yatırım Bankası (AKYB) da Kuşak ve Yol Girişimi çatısı altındaki yatırımlara çeşitli finansal destekler sunmaktadır. Her ne kadar 148 ülke tarafından desteklenen bir girişim olsa da Kuşak ve Yol Girişimi'nin, esasında Çin'in gelecek perspektifleri çerçevesinde tasarlanan bir proje olduğunu söylemek yanıltıcı olmayacaktır. Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Çin, 148 ülkeyle 200'den fazla işbirliği anlaşması imzalamıştır. Orta Koridor'un, Kuşak ve Yol Girişimi içerisindeki konumuna bakıldığında, Orta Koridor'un Kuşak ve Yol Girişimi için önemli bir güzergâh olduğunu söylenebilir. Güzergâhtaki iki önemli ülke olan Çin ile Türkiye arasındaki gelişen ilişkiler ve Türkiye'nin Orta Koridor'a atfettiği önemin de bu süreci etkilediğini söylenebilir. Çin, ulaştırma politikalarının yanında Orta Koridor'u bölge ülkeleri ile ekonomik ve siyasi ilişkileri daha da güçlendirmek için bir araç olarak görmektedir. Bu çerçevede Orta Koridor'un geliştirilmesine yönelik yoğun çaba sarf eden Türkiye ile de ulaşım alanında ikili iş birliklerine önem vermektedir. Çin ve Türkiye arasında ulaşım alanındaki güncel gelişmelere baktığımızda Mart 2021'de Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kara yolu Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Anlaşması'nın onaylandığını görülmektedir. Öte yandan Türkiye 2016'da 2.6 milyar dolar (%2.6) sağladığı finansal destek ile AKYB'nin önemli kurucu ülkeleri arasında yerini almıştır. Bu konuda AKYB'nin hem Orta Koridor ülkelerinin ulaşım altyapısına hem de Kuşak ve Yol Girişimi'ne de katkı sunabilecek projelere daha fazla ilgi göstermesi konusunun gündeme daha sık getirilmesi olumlu bir katkı sağlayacaktır. Son yıllarda Türkiye ile Çin arasında Kuşak ve Yol Girişimi ve Orta Koridor'a atfen çeşitli konferanslar ve devlet başkanlarını bir araya getiren zirveler düzenlenmektedir. Tüm bu ilişkiler içerisinde Orta Koridor güzergâhı ülkelerinin bu tür girişimlere destek vermek mahiyetinde Orta Koridor'un görünürlüğünün ve bölgesel ulaşım faaliyetlerine katkısının daha iyi anlaşılması noktasında daha aktif bir politika yürütmeleri faydalı olacaktır. Özetle, Kuşak ve Yol Girişimi bölgesel ticari ve ulaşım altyapısının geliştirilmesi ile yük taşımacılığının kolaylaştırılması hedefleri doğrultusunda Orta Koridor girişimini, kendine önemli bir ortak ve katkı sağlayan bir platform olarak görmektedir. Bu nedenle Kuşak ve Yol Girişimi'nin itici gücü Çin, Orta Koridor'un gelişip işlevselliğinin artırılmasına olumlu yaklaşmaktadır.



Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (INSTC)

Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (INSTC), Tahran'ın Azerbaycan ve Rusya ile diğer ülkelerle bağlantı kurmayı planladığı İran limanlarını ve demiryollarını kullanarak Hindistan'daki Mumbai'den Finlandiya'ya mal taşımayı kolaylaştırmak için tasarlanmış büyük bir transit yoldur. Bu bağlantılar Rusya'nın demiryolu bağlantısı yoluyla hem Basra Körfezi'ne hem de Hindistan'a erişimini sağlayacaktır.

2000-2002 yılları arasında projenin temelini Rusya, İran ve Hindistan atmasının ardından projeye diğer ülkeler katılmıştır. Ermenistan, Azerbaycan, Kazakistan, Belarus, Tacikistan, Türkmenistan, Ukrayna ve Bulgaristan da dahil olmuştur. INSTC'ye katılan Kafkaslar, Güney Avrupa, Batı Asya ve Orta Asya'daki ülkelerle, Avrasya'nın en önemli ulaşım girişimlerinden biri olarak öngörülmektedir.

Ocak 2018'de hattaki kayıp bağlantı olan Reşt-Astara bağlantısının hayata geçirilmesiyle INSTC, Güney ve Batı Asya'yı Kafkaslar, Güney Avrupa ve Orta Asya ile Basra Körfezi ve Hindistan demir yolu ağına bağlayabilir. Ayrıca nakliye süresini ve maliyetlerini azaltabilir. Avrasya'da kuzeyden güneye uzanarak, doğudan batıya uzanan KYP'yi tamamlayıcı bir role bürünebilir.

6 Mart 2019'da İran ve Hindistan, Rusya, Türkiye, Tacikistan, Ermenistan, Azerbaycan, Belarus, Bulgaristan, Umman, Kırgızistan, Kazakistan ve Suriye dahil olmak üzere diğer 12 ülke, INSTC ile ilgili çalışmalarını koordine etmek üzere iki günlük bir konferans gerçekleştirdi. Bütün bu ülkeler Koridor boyunca yer almaktadır. İki İran şehri olan Qazvin

ve Rešt'i birbirine bağlayan 164 kilometrelik bir demiryolu projesi, Başkan Hassan Rouhani tarafından açıldı. Qazvin-Rešt hattı, INSTC'de eksik bir bağı doldurmaktadır.

INSTC, Hindistan, İran, Afganistan, Ermenistan, Azerbaycan, Rusya, Orta Asya ve Avrupa arasında yük taşımacılığı için 7.200 km uzunluğunda çok modlu bir gemi, demiryolu ve karayolu ağı olarak öngörülmüştür. Ülkeler, koridorun Bombay, Moskova, Tahran, Bakü, Bandar Abbas ve Astrakhan gibi büyük şehirler arasındaki ticari bağlantıyı artıracaklarını ummaktadırlar. Bu geçiş ağı, tüm bu ülkelerin Avrupa'ya giderken Süveyş Kanalı'nı atlamasına izin verebileceği ve Orta ve Güney Asya'daki genişletilmiş Rus etkisinin temeli olabileceği tahmin edilmektedir. Koridor, Hint Okyanusu ile Basra Körfezini İran üzerinden Rusya ve Avrupa'ya bağlayan en kısa multimodal ulaşım güzergahıdır. Koridor, malların Hindistan'dan Rusya ve Avrupa'ya İran üzerinden transfer maliyetlerini azaltmaya yardımcı olacaktır. Aynı zamanda Orta Asya ve Kafkasya'daki ülkelere alternatif bir bağlantı yolu sağlayacaktır.



X. Ticaretin Geliştirilmesi İçin Ulaştırma Koridorlarının İyileştirilmesi

X.A Olası Altyapı Yatırımları ve İyileştirme Projeleri

Azerbaycan, Hazar Denizi geçişinde liman ve Ro-Ro hizmetlerini sunması nedeniyle ticaretin kilit transit ülkelerinden birisidir. Bundan dolayı ülkenin koridorların güzergâhlarının entegrasyon sürecine gösterdiği kurumsal düzeydeki ilgi, önem arz etmektedir. Bu bağlamda Azerbaycan'ın ilgili ulaşım alanına dair mevzuatına ve stratejik belgelerine bakıldığında çeşitli stratejik planlamaların mevcut olduğu görülmektedir. Bunlar arasında "Azerbaycan 2020: Geleceğe Bakış Kalkınma Konsepti", 2016-2020 Denizciliğin Geliştirilmesine Yönelik

Program, Lojistik ve Ticaretin Geliştirilmesi için Stratejik Yol Haritası, Azerbaycan Bölgelerinin 2019-2023 Yıllarında Sosyo-Ekonomik Kalkınması Devlet Programı gösterilebilir. Azerbaycan, bu düzenlemeler ve programlar çerçevesinde ulaşım sektörünün geliştirilmesini hedeflerken, bölgeden geçen ulaşım koridorlarının genişletilmesinin ve güçlendirilmesinin ülkenin ulaşım altyapısına ve ekonomik kalkınmasına katkı sağlayacağı bilinciyle Orta Koridor'a özel önem vermektedir. Özetle, hem BTK hem de Hazar geçişi nedeniyle Azerbaycan Orta Koridor için merkezi konuma sahip bir ülkedir. Bu sebeple, Hazar üzerinden gerçekleşen deniz ulaşımı kapasitesinin, Kazakistan'ın da dâhil olduğu bir süreçte geliştirilmesi Orta Koridor için hayati bir öneme sahiptir.

Kazakistan, Azerbaycan gibi Hazar Denizi'ne kıyısı olan bir devlet olarak ticaret koridorlarının diğer kilit ülkelerinden birisidir. Kazakistan, sadece Orta Koridor için değil, diğer güzergâhlar açısından da Çin'den Avrupa'ya uzanan yük taşımacılığının vazgeçilmez ülkelerinden birisidir. Diğer taraftan Çin'den gelen yüklerin direkt Hazar Denizi'ne kadar ulaştırılmasında ve nakliye sürelerinin bu süreçte minimuma indirilmesini de sağlayacak bir konumdadır. Kazakistan'da ulaştırma ile ilgili politikalar ve uygulamalar, Sanayi ve Altyapı Geliştirme Bakanlığı'na bağlı "Yol Komitesi", "Sivil Havacılık Komitesi" ile "Ulaştırma Komitesi" gibi üç farklı birim tarafından yürütülmektedir. Ulaşım altyapısının güçlendirilmesi, belirtilen birimler aracılığıyla özel olarak açıklanan devlet programları ile de desteklenmektedir.

"Kazakistan 2030 Stratejisi", "Kazakistan 2050 Stratejisi", "Nurlı Jol" Devlet Programı ve "Üçüncü Modernizasyon ve 100 Somut Adım Ulusal Programı" bunlardan öne çıkanlar arasındadır. Nurlı Jol Devlet Programı ile ülkenin kara ve demiryolu ağlarının modernizasyonu hedeflenirken, diğer programlarla Kazakistan Cumhuriyeti Demiryolu Taşımacılığı Hakkındaki 266 Sayılı Kanunu'nun 2. maddesinin 6. ve 11. alt maddesine de uygun olarak uluslararası yük taşımacılığının geliştirilmesine yönelik çalışmalara ağırlık verilmektedir. Genel olarak, Asya ve Avrupa arasında mal ve hizmet akışının Kazakistan üzerinden engelsiz ve kesintisiz geçişinin sağlanması amacıyla multi-modal ulaşım koridorlarının geliştirilmesi hedeflenmekte ve bu doğrultuda Trans-Hazar güzergâhı olan Orta Koridor'a öncelik verildiği belirtilmiştir. Bu mevzuat ve programlar içerisinde Kazakistan'ın ulaştırma altyapısının ve özellikle de Orta Koridor'un geliştirilmesine önem verilmiştir.

Özbekistan'da, daha önce farklı bakanlıklar altında yürütülen ulaştırma çalışmaları, 1 Şubat 2019 tarihi itibarı ile oluşturulan Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde yürütülmeye başlamıştır. Özbekistan'ın ulaşım altyapısının geliştirilmesine yönelik öne çıkan devlet programları arasında "2018-2022 için Ulaşım Altyapısının İyileştirilmesi ve Dış Ticaret Yollarının çeşitlendirilmesi için Kapsamlı Programı" ve "Özbekistan Cumhuriyeti'nin 2035 Yılına Kadar Ulaşım Sisteminin Geliştirilmesi Stratejisi" bulunmaktadır. Bu belgeler ve Özbekistan Ulaştırma Bakanlığı'nın çalışmaları, ülkenin yeni ulaşım koridorlarına katılımını ve lojistik merkezleri ağını artırmayı hedeflemektedir. Orta Koridor açısından Özbekistan'ın yürüttüğü öne çıkan projelerden birisi olan Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demiryolu'nun yapım süreci devam etmektedir.

Kırgızistan'ın topraklarının dörtte üçünün dağlarla kaplı olması nedeniyle ulaşım altyapısında kara yolu taşımacılığının geliştirilmesi ön plana çıkarken, demir yolu altyapısı sınırlı kalmaktadır. Bu nedenle "Kırgızistan 2014-2020 Demiryolu Taşımacılığını Geliştirme Stratejisi" ülkedeki demir yolu ağının uluslararası demir yolu ağlarına bağlanması ve Kırgızistan'ın demir yolu taşımacılığının geliştirilmesini amaçlayan yatırım programları ve projelerinin hazırlanması ve uygulanması kararı alınmıştır. Denilebilir ki Kırgızistan hem KYG hem de Orta Koridor kapsamındaki altyapı yatırımları ile hem ulaşım kapasitesini geliştirmeyi hem de bu süreçten ticari ve ekonomik katkılar elde etmeyi amaçlamaktadır.

XI. Kafkasya ve Orta Asya'daki Lojistik Merkezler

Lojistik Merkez Nedir?

Lojistik merkezler tüm lojistik faaliyetlerin bir arada yürütüldüğü, çok modlu taşımacılık türlerine (multimodal, intermodal, kombine) ve uluslararası taşımacılık koridorlarına erişim sağlayan ve ticari süreçlere müdahil tüm kurum ve kuruluşların bir arada bulunduğu fiziki mekanları ifade etmektedir.

Tanımdan da anlaşılacağı üzere lojistik merkezlerin üç temel özelliği bulunmaktadır. Bunlardan ilki lojistik faaliyetlerin bir arada yürütülmesidir. Böylece lojistik hizmetlere erişim kolaylaşmakta ve hizmet sağlayıcılar arasında ortaya çıkacak sinerji, etkinlik ve maliyetlere olumlu olarak yansımaktadır. Diğer unsur ise çok modlu taşımacılık imkanlarına ve uluslararası ulaşım koridorlarına erişimin mümkün olmasıdır.

Orta Asya ve Kafkasya bölgelerinde bulunan lojistik merkezlerine örnek olarak Kars, Abşeron, Türkmenistan/Aşkabat ve Kazakistan'da bulunan bazı lojistik merkezleri verilebilir.

Kars Lojistik Merkezi, Uzakdoğu, Orta Asya ve Kafkaslara açılan bir kapı konumundadır. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattının bir parçası olmakla beraber dünya ticaretinin önemli bir bölümünü bünyesinde bulunduracak olan Kuşak Yol Projesi'nin bir parçasıdır. Ayrıca, Kars-Ankara yüksek hızlı tren hattı ve Kars-Iğdır-Nahçıvan-İran demiryolu hattı projeleriyle önemli bir demiryolu kesişim noktası olma potansiyeline sahiptir. Bir başka lojistik merkezi ve Kafkasya'nın en büyük kara limanı olarak bilinen Abşeron Lojistik Merkezi de Orta Koridor'un önemli noktalarından biridir. Bu merkez, bölgedeki ticaret ve lojistik faaliyetlerinin geliştirilmesinde kritik bir rol oynamaktadır. Türkmenistan'da özellikle Aşkabat çevresinde lojistik faaliyetlerinin yürütüldüğü birçok merkez bulunmaktadır. Kazakistan, Orta Asya'nın en büyük ülkesi olarak, lojistik ve taşımacılık sektöründe

önemli bir role sahiptir bu da ülke genelinde çeşitli lojistik merkezler ve taşımacılık ağları bulunmasıyla sağlanmaktadır.

XII. Türk Devletleri Arasında Ulaştırma Politikalarının Uyumlaştırılmasına Yönelik Çalışmalar

Ulaştırma politikaları ve yolları arasındaki uyumlaşma ülkeler arası ticari genişleme ve kalkınmanın gerçekleşebilmesi için yapılması gereken olmazsa olmaz çalışmalarından biridir. Bu politikaların uyumlanması ticaretteki transfer süreçlerini kolaylaştırmakta, daha güvenli transfer süreçlerinin gerçekleştirilmesine yardımcı olmakta ve süreci genel anlamda hızlandırmaktadır. Bu politikaların bazıları bu çalışma rehberinin dokuzuncu bölümünde belirtilen bazı projelerin kapsamında gerçekleştirilmeye başlamıştır. Bu politikalar hala gelişme ve dijitalleşme süreçlerine açıktır.

Bu politikalardan bir örnek olarak Orta Koridor'da uygulanan Elektronik Gümrük Sistemi verilebilir. Bu sistem Orta Koridor boyunca gümrük prosedürlerinin uyumlaştırılarak elektronik veri değişim sistemleri kurulmasını içermektedir. Bu sayede sınır geçişleri daha hızlı hale gelmiştir ve hem Türk Devletleri arasındaki ulaşım bağıllığını artırmış hem de Orta Koridor'un Asya ve Avrupa arasında alternatif bir rota haline gelmesini sağlamıştır.

Türk Devletleri Teşkilatı Ulaştırma İş Birliği üye devletlerinin arasında ortak taşıma politikaları, protokolleri ve eylem planları geliştirerek taşıma alanında işbirliğinin geliştirilmesini amaçlamaktadır. TDT, üye ve gözlemci ülkeleri arasında uluslararası karayolu taşımacılığında Elektronik İzin (e-Permit) projesinin uygulanmasını ilerletmektedir. Bu proje, taşımacılık operasyonlarını dijitalleştirme yoluyla kolaylaştırmayı, fiziksel izinlerle ilgili maliyetleri azaltmayı ve izinlerin kaybolması veya kötüye kullanılması gibi sorunları ortadan kaldırmayı hedeflemektedir. Bu projenin yanı sıra TDT, Türk bölgelerinde "eCMR" (Elektronik Karayolu Malları Sözleşmesi) uygulamasını ilerletmektedir. Bu uygulama taşıma belgesi ya da sevk irsaliyesidir. Karayolu ile yapılan taşımacılıkta malların iyi durumda alındığının ve taşımının belirtilen koşullarda gerçekleştiğinin yasal kanıtıdır. Uluslararası taşımacılıkta kullanılır ve ticaret zincir yönetiminin, uluslararası lojistiğin önemli bir parçasıdır. Şubat 2023'te TDT, Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) ile işbirliği içinde, BM CMR Konvansiyonu ve e-CMR Protokolü hakkında sanal bir çalıştay düzenlemiştir.

Başka bir uyumlama projesi de dijitalleşme ve akıllı taşıma sistemlerinin geliştirilmesidir. Sınır kapılarında yapılacak olan sistemler ile trafik yoğunluğunun azaltılması, dolaşımda olan malların takibi ve tedarik zinciri yönetimi için ortak bir dijital platform oluşturulması dijitalleşme adımlarına örnektir.

XIII. Ulaştırma Koridorlarının Bölgesel Kalkınmadaki Rolü

Günümüzde Orta Koridor, Lapis Lazuli Hattı, Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma koridoru gibi ulaştırma koridorları birçok farklı bölgeden geçmektedir. Bu bölgelerin hepsi gelişmiş bölgeler olmamasına karşılık birçoğu gelişmekte olan yani kalkınmaya başlamış bölgelerdir. Mevcut olan ve gelecekte oluşturulması beklenen ulaştırma koridorları üzerlerinden geçtikleri bölgeyi ekonomik, ticari ve altyapısal gelişme sağlama potansiyelleri göz önünde bulundurulduğunda bölgenin kalkınmasında büyük rol oynamaktadır. Bu ulaştırma koridorları ülkeler arasındaki ticarete anahtar bir role sahip oldukları için bu koridorlardan yararlanan ülkeler bu koridorlara yatırım yapmaktadır. Bu yatırımlar koridorların geçtiği bölgelerin kalkınması ve gelişmesinde büyük rol oynamaktadır

XIV. Ülkelerin Kaynaklar, Ulaştırma ve Ticarete Dayalı Veri ve Politikaları

XIV.A Doğal Kaynaklara Dayalı Veriler

Kazakistan

Petrol ve Doğal Gaz : Kazakistan, önemli miktarda petrol ve doğal gaz rezervlerine sahiptir. Bu kaynaklar, Kazakistan'ın ekonomik büyümesinde ve dış ticaret dengesinde önemli bir rol oynamaktadır.

Tuz ve Potas Madenleri: Kazakistan, tuz ve potas madenleri açısından da zengindir. Ülkenin güneyindeki Karatau Madeni, dünyanın en büyük potas rezervlerinden birine sahiptir.

Kömür: Kazakistan, önemli miktarda kömür rezervlerine sahiptir. Özellikle Karaganda, Kuzey Kazakistan ve Pavlodar bölgeleri kömür madenciliği için önemli bölgelerdir.

Tarım Toprakları: Kazakistan'ın yeraltı potansiyelleri arasında tarım toprakları da yer alır. Ülkenin geniş arazileri, tahıl üretimi, hayvancılık ve tarım ürünleri yetiştiriciliği için elverişlidir.

Uranyum ve Diğer Mineraller: Kazakistan, uranyum başta olmak üzere çeşitli mineraller bakımından zengindir. Dünya uranyum rezervlerinin önemli bir kısmı Kazakistan'da bulunmaktadır. Ayrıca demir cevheri, bakır, altın, kömür gibi diğer madenler de ülkede çıkarılmaktadır.

Kazakistan, kömür, demir dışı ve demir de dahil olmak üzere zengin mineral kaynaklarına sahiptir. Ayrıca, Kazakistan'ın kömür, altın ve manganez konusunda geniş rezervleri bulunmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri Jeoloji Araştırmaları Kurumu (USGS) verilerine göre, 2021'de dünya uranyum üretiminin %33'ünü karşılayarak dünyanın en büyük uranyum üreticisidir. Bunun yanı sıra, Kazakistan, titanyum üretiminde dünya genelinde üçüncü, çinko üretiminde yedinci, kurşun üretiminde sekizinci ve altın üretiminde on birinci sırada yer almaktadır.

Özbekistan

Doğal Gaz ve Petrol: Özbekistan, önemli doğalgaz ve petrol rezervlerine sahiptir. Ülkenin doğusunda ve batısında bulunan gaz ve petrol sahaları, Özbekistan'ın enerji sektörünün ana kaynaklarını oluşturur.

Altın: Özbekistan, dünyanın önde gelen altın üreticilerinden biridir. Ülkenin Muruntau Altın Madeni gibi büyük altın sahaları bulunmaktadır.

Uranyum: Özbekistan, uranyum rezervleri bakımından zengin bir ülkedir. Ülkenin Navoi bölgesindeki Nurabad madeni gibi uranyum yatakları, dünya uranyum üretimine katkı sağlamaktadır.

Kömür ve Doğal Taşlar: Özbekistan, kömür ve çeşitli doğal taşlar (mermer, granit, traverten gibi) açısından zengindir. Kömür, enerji üretimi ve sanayi için önemli bir kaynaktır.

Tuz ve Potas Madenleri: Ülkenin bazı bölgelerinde önemli miktarda tuz ve potas rezervleri bulunmaktadır. Bu kaynaklar, endüstriyel ve tarımsal kullanımlar için değerlidir.

Tarım Toprakları: Özbekistan'ın verimli toprakları, pamuk, buğday, pirinç, meyve ve sebze gibi tarım ürünlerinin yetiştirilmesi için elverişlidir. Bu da ülkenin tarım potansiyelini artırır.

Özbekistan'ın madencilik endüstrisi, en önemli ve stratejik sektörlerinden biridir. Özbekistan, altın ve uranyumun dünyanın önde gelen üreticilerinden biridir. Ayrıca, bakır, gümüş, kömür, fosfat, molibden, potasyum, tungsten, kurşun ve çinko gibi diğer mineralleri de üretir.

Ayrıca, Özbekistan, dünyanın dördüncü büyük altın rezervlerine sahip olup, madencilik açısından genel sıralamada 12. sıradadır. Özbekistan ayrıca, uranyum ve bakır rezervleri bakımından en çok 15 ülke arasındadır. 2018'de Devlet Jeoloji

Komitesi (GeoCom) verilerine göre, Özbekistan topraklarının sadece %20'si araştırılmış olup, potansiyel mineral kaynaklarının tahmini değeri 5.7 milyar dolar olarak hesaplanmıştır. Ülkenin keşfedilen rezervleri, 1 milyar doların üzerindedir.

Kırgızistan

Altın ve Diğer Madenler: Kırgızistan, özellikle altın açısından zengin bir ülkedir. Ülkenin kuzeyindeki Talas bölgesi ve güneyindeki Batken bölgesi gibi bölgelerde altın madenleri bulunmaktadır. Ayrıca, uranyum, antimon, cıva, kurşun ve diğer bazı metaller de ülkede çıkarılmaktadır.

Antimon: Kırgızistan, dünya antimon rezervlerinin önemli bir kısmına sahiptir. Ülkenin bazı bölgelerinde antimon madenciliği yapılmaktadır.

Kömür: Kırgızistan'ın güneyinde bazı kömür yatakları bulunmaktadır. Ancak, bu rezervler diğer Orta Asya ülkelerine kıyasla daha sınırlıdır.

Uranyum: Bazı bölgelerde uranyum rezervleri bulunmaktadır ancak bu rezervler diğer ülkelerde olduğu kadar büyük değildir. **Demir ve Diğer**

Mineraller: Kırgızistan'da demir, alüminyum, çinko, tungsten ve diğer bazı mineraller bulunmaktadır. Ancak, bu kaynaklar ülkenin ekonomisinde daha az belirleyici bir rol oynamaktadır.

Kırgızistan, gümüş, kalay, bakır, tungsten, çinko, alüminyum, demir, kurşun, manganez, molibden, krom, kobalt ve nikel gibi rezervlere sahiptir. Ancak, bu rezervlerin verimli bir şekilde çıkarılabilmesi için daha fazla yatırım ve teknolojik ekipman gerektiği rapor edilmektedir. Ancak, Kırgızistan'ın en dikkate değer maden kaynağı altındır ve en önemli olarak Kumtor altın madeninde çıkarılır. Bu maden, Orta Asya'nın en büyük açık ocak altın madeni olup, 68,509 tonluk kanıtlanmış rezervleri (7,778 ton) ve muhtemel rezervleri (60,729 ton) ile ortalama 2.1 gram/tonluk bir ortalama derecede 190.85 ton altın içermektedir. Ayrıca, 2020'de maden işletmeleri Kırgızistan'ın gayri safi yurtiçi hasılasının %12.5'ini ve toplam sanayi üretiminin %23.3'ünü oluşturarak ülkenin ekonomik çıktısına önemli katkı sağlamaktadır. Ayrıca, deniz seviyesinden neredeyse 4000 metre yükseklikte yer alan dünyanın ikinci en yüksek madenidir.

Azerbaycan

Petrol ve Doğal gaz: Azerbaycan, önemli petrol ve doğal gaz rezervlerine sahiptir. Özellikle Hazar Denizi'nde bulunan Shah Deniz ve Azeri-Chirag-Guneshli gibi büyük sahalar, ülkenin enerji sektöründe belirleyici bir rol oynamaktadır. Ayrıca, Bakü'deki petrol kuyuları tarihsel olarak önemli bir petrol üretim merkezi olmuştur.

Uranyum: Azerbaycan'da uranyum rezervleri bulunmaktadır. Ancak, uranyum üretimi diğer yeraltı kaynaklarına kıyasla daha sınırlıdır. Demir ve

Bakır: Ülkede demir ve bakır gibi metallerin önemli rezervleri bulunmaktadır. Bu mineraller, sanayi için önemli ham maddelerdir.

Tuz ve Kükürt: Azerbaycan, tuz ve kükürt gibi endüstriyel mineraller açısından zengindir. Ülkenin Abşeron Yarımadası'nda ve diğer bölgelerinde tuz yatakları bulunmaktadır.

Altın ve Diğer Metaller: Azerbaycan'da altın ve diğer değerli metallerin bulunduğu madenler mevcuttur. Ancak, bu rezervler petrol ve gaz gibi diğer kaynaklara kıyasla daha az önemlidir.

Taş Kömürü: Azerbaycan'da taşkömürü rezervleri bulunmaktadır. Ancak, bu rezervler diğer yeraltı kaynaklarına kıyasla daha sınırlıdır.

2005 yılında, Azerbaycan'ın toplam ihracat değerinin %76'sını yakıt oluşturmuştur. Ülkenin başlıca ihraç ürünü ham petrol. Diğer mineral ihracatları arasında petrol rafineri ürünleri ve alüminyum yer almaktadır.

Hazar Denizi'ndeki kıyıda açıkta bulunan hidrokarbon yapıları, ülkenin petrol ve gaz üretiminin büyük çoğunluğunu oluşturmuştur. Çeşitli endüstri dergilerine ve hükümet kaynaklarına göre, Azerbaycan'ın kanıtlanmış ham petrol rezervleri 7 milyar ile 13 milyar varildir.

Türkiye

Petrol ve Doğal Gaz: Türkiye petrol ve doğal gaz konusunda sınırlı rezervlere sahiptir. Ancak son yıllarda Karadeniz'de keşfedilen doğal gaz rezervleri, Türkiye'nin enerji bağımsızlığı yolunda önemli bir adımdır.

Kömür: Türkiye, özellikle linyit rezervleri açısından zengindir. Afşin, Elbistan, Soma ve Tunçbilek gibi bölgelerde yoğun linyit kömürü madenciliği yapılmaktadır.

Bor ve Diğer Mineraller: Türkiye, dünya bor rezervlerinin yaklaşık %73'ne sahiptir ve bu alanda liderdir. Ayrıca krom, bakır, altın ve feldspat gibi çeşitli mineraller açısından da zengindir.

Tarım Toprakları: Verimli tarım toprakları sayesinde Türkiye, tarımsal üretimde kendi kendine yeten nadir ülkelerden biridir. Tahıl, pamuk, fındık, zeytin ve meyve-sebze üretiminde ne çıkar.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti

Petrol ve Doğal Gaz: KKTC'nin kendi enerji rezervleri sınırlıdır. Ancak Doğu Akdeniz'deki hidrokarbon keşitleri, bölgenin enerji potansiyelini artırmaktadır. Kıbrıs açıklarındaki doğalgaz rezervleri, jeopolitik açıdan önemli bir tartışma konusu olma özelliğini sürdürmektedir.

Tarım Toprakları: KKTC'nin geniş ve verimli tarım alanları, özellikle narenciye üretiminde ne çıkar. Zeytincilik, arpa ve buğday üretimi de önemlidir.

Yeraltı Kaynakları: KKTC'de sınırlı maden rezervleri bulunmaktadır. İnşaat sektöründe kullanılan taş ocakları önemli bir gelir kaynağıdır. Bunun dışında, bölgedeki deniz kaynakları potansiyel ekonomik değer taşımaktadır.

Türkmenistan

Doğal Gaz: Türkmenistan, dünyanın en büyük doğal gaz rezervlerinden birine sahiptir. Özellikle Karakum lnn altında bulunan South Yoloten gaz sahası, ülkenin en büyük doğal gaz yatağı olarak bilinir.

Petrol: Türkmenistan, önemli miktarda petrol rezervlerine sahiptir. Ancak doğal gaz, ülkenin enerji ihracatında öncelikli kaynak olmasına rağmen, petrol üretimi ve ihracatı da önemlidir.

Uranyum: Türkmenistan'ın kuzeyindeki dağlık bölgelerde uranyum rezervleri bulunmaktadır. lke, uranyum üretiminde potansiyel olarak önemli bir rol oynayabilir.

Kömür: Türkmenistan, bazı bölgelerinde önemli miktarda kömür rezervlerine sahiptir. Kömür, enerji üretimi için önemli bir kaynaktır.

Sodyum Sülfat ve Diğer Mineraller: Ülkenin batı kesimlerinde sodyum sülfat ve çeşitli diğer minerallerin bulunduğu madenler bulunmaktadır.

Tuz Madenleri: Türkmenistan, tuz rezervleri açısından da zengindir. Ülkenin Karakum Çölünün altında geniş tuz yatakları bulunmaktadır.

Türkmenistan'ın başlıca doğal kaynakları arasında doğal gaz, petrol, tuz ve kükürt bulunmaktadır. Ülke, dünyanın en büyük doğal gaz rezervlerinden bazılarında sahiptir. Ülkede üretilen yakıt dışı mineraller arasında bischofit, sodyum sülfat, bentonit, epsomit, brom ve iyot bulunmaktadır. 2012 verilerine göre Oil and Gas Journal'a göre ülkenin 600 milyon varil petrol rezervi olduğu tahmin edilmektedir. Türkmenistan'ın Hazar Denizi boyunca karada bulunan arazilerinin, ülkenin petrol rezervlerinin büyük çoğunluğunu barındırdığına inanılmaktadır.

Türkmenistan ayrıca dünyanın en büyük gaz yataklarından bazılarında sahiptir ve 2010'da 44,270 milyar metreküp doğal gaz üreterek küresel olarak kanıtlanmış doğal gaz rezervleri bakımından dördüncü sıradadır.

Macaristan

Petrol ve Doğal Gaz: Macaristan, sınırlı yerel rezervlere sahip olmakla birlikte doğal gaz ithalatına bağımlıdır. Rusya'dan gelen enerji kaynakları önemli bir yer tutar. Ülkede doğal gaz depolama tesisleri, bölgesel enerji güvenliğinde stratejik rol oynamaktadır.

Jeotermal Enerji Potansiyeli: Termal su rezervleri ile tanınır. Bu kaynaklar, jeotermal enerji üretimi ve kaplıca turizmi için kullanılmaktadır. Budapeşte, termal su kaynaklarıyla dünya çapında ünlüdür.

Boksit ve Alüminyum: Macaristan, boksit rezervleri açısından zengindir ve bu rezervler alüminyum üretiminde kullanılmaktadır. Ülke, Avrupa'nın önemli alüminyum üreticilerinden biridir.

Tarım Toprakları: Verimli ovalara sahip olan Macaristan, tahıl ve şarap üretiminde güçlüdür. Hortobágy gibi bölgelerde hayvancılık ve geleneksel çiftçilik yaygındır.

XIV.B Ulaştırmaya Dayalı Veriler

Kazakistan

Stratejik Konum: Orta Asya'da Hazar Denizi'ne kıyısı bulunan bir enerji ve ulaşım merkezi olması ekonomisine katkı sağlamaktadır.

Demiryolları: Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası (TITR) ile Çin'den Avrupa'ya uzanan ticaret yollarının kilit bir parçasıdır. Sovyetler döneminden kalma demir yolu ağı modernize edilerek uluslararası ticarete entegre edilmiştir.

Karayolları: Geniş karayolu ağıyla Orta Asya içi ticaretinin bel kemiğini oluşturmaktadır.

Hava Taşımacılığı: Almatı ve Astana (Nur-Sultan) havaalanları uluslararası taşımacılıkta önemli merkezlerdir.

Serbest Bölgeler: Aktau ve Khorgos gibi serbest ekonomik bölgeler Kazakistan'ın lojistik ve ticareti için önemli merkezlerdir.

Özbekistan

Demiryolları: Sovyetler döneminden kalmış olsa da demir yolu ağı Orta Asya ticaretinde kritik rol oynar.

Karayolları: Bölge içi ticaretin sağlanması Özbekistan karayolları büyük önem taşır.

Hava Taşımacılığı: Navoiy Havalimanı kargo taşımacılığı için stratejik bir merkez konumundadır.

Serbest Bölgeler: Navoiy Serbest Ekonomik Bölgesi lojistik merkezi olarak işlev görmesinden dolayı büyük bir öneme sahiptir.

Kırgızistan

Dağlık Yapı: Dağlık yapısı nedeniyle ulaştırma altyapısı konusunda zorluklar yaşamaktadır.

Karayolları: Çin ve Orta Asya ülkeleri arasında transit taşımacılık koridoru olarak çalışmaktadır.

Demiryolları: Demiryolları ağı sınırlıdır fakat Çin ve Özbekistan bağlantılarını geliştirme projeleri devam etmektedir.

Hava Taşımacılığı: Bişkek Havalimanı Orta Asya'ya bir giriş kapısı olarak değerlendirilmektedir.

Azerbaycan

Denizyolları: Hazar Denizi'ndeki Bakü Limanı, bölgesel ticaret için önemli bir merkezdir.

Demiryolları: Başkent Bakü, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının başlangıç noktasıdır.

Kara Yolları: Kafkasya'nın ulaşım ağı genellikle Azerbaycan üzerinden geçmektedir.

Türkiye

Stratejik Konum: Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan bir köprü konumundadır.

Limanlar: Üç tarafı denizlerle çevrili olması ve Karadeniz, Akdeniz ve Ege'ye olan kıyıları sayesinde İstanbul, İzmir, Mersin ve Sinop limanları ticarete ön plandadır.

Hava Taşımacılığı: Dünyanın en büyük üçüncü havalimanı olan İstanbul Havalimanı, Avrupa'nın en büyük aktarma noktalarından biridir.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti

Deniz Yolları: Türkiye ile olan deniz taşımacılığı ekonomik hareketliliğinde önemli bir yere sahiptir.

Hava Taşımacılığı: Ercan Havalimanı KKTC'nin dış dünyayla bağlantısını sağlayan ana noktadır.

Kara Ulaşımı: Bir ada ülkesi olması dolayısıyla dış ülkelerle kara bağlantısı bulunmamaktadır fakat iç turizm ve ticaret için modern kara yolu ağına sahiptir.

Türkmenistan

Demir Yolları: Türkmenistan-Afganistan-Tacikistan hattı bölgesel bağlantılar arasında önemli bir yere sahiptir.

Deniz Yolları: Türkmenbaşı Limanı, Hazar Denizi ticareti için stratejik bir konumda bulunur.

Karayolları: Türkmenistan karayolları Çin, İran ve Kazakistan'a bağlantılar sağlamaktadır.

Macaristan

Demir Yolları: Orta Avrupa'nın önemli bir transit noktasıdır. Başkent Budapeşte önemli bir lojistik merkezidir.

Hava Taşımacılığı: Budapeşte Havalimanı, Doğu Avrupa ile Batı Avrupa'yı birbirine bağlayan önemli bir hava taşımacılığı merkezidir.

Karayolları: Avrupa Birliği otoyol ağının bir parçasıdır ve özellikle Visegrad ülkeleriyle güçlü bir bağlantıya sahiptir.

XIV.C Ticarete Dayalı Veriler

Kazakistan

Başlıca İhracat Ürünleri: Petrol, doğal gaz, kömür, demir, bakır ve çinko gibi demir dışı metaller ve buğdaydır.

Ticaret Partnerleri: Çin, Rusya, Avrupa Birliği, Türkiye'dir.

Entegrasyon Projeleri: Avrasya Ekonomik Topluluğu (EAEU) üyesi olarak Rusya ve diğer Orta Asya ülkeleriyle ticari entegrasyonu güçlendirmektedir.

Özbekistan

Başlıca İhracat Ürünleri: Altın, pamuk, doğal gaz, tekstil ürünleri, otomotiv ürünleridir.

Ticaret Partnerleri: Çin, Rusya, Kazakistan ve Türkiye'dir.

Ticari Reformlar: Özbekistan son yıllarda dış ticaret rejimini serbestleştirmiş ve gümrük prosedürlerini kolaylaştıracak adımlar atmıştır.

Pamuk üretiminde lider ülkelerden biri konumunda olması tekstil sanayisinin gelişmesine büyük katkı sağlamıştır.

Kırgızistan

Başlıca İhracat Ürünleri: Altın, meyve sebze ve pamuk gibi tarım ürünleri, tekstil sanayisi ve hidroelektrik enerjidir.

Ticaret Partnerleri: Çin, Rusya, Kazakistan ve Türkiye'dir.

Entegrasyon Projeleri: Avrasya Ekonomik Topluluğu (EAEU) üyesi olarak bölgesel ticarete önemli bir bağlantı rolü üstlenmektedir.

Ticaretinin önemli bir kısmı Çin ile yapılan küçük ölçekli sınır ticaretine dayanmaktadır.

Azerbaycan

Başlıca İhracat Ürünleri: Ham petrol, doğal gaz, petrokimya ürünleri ve demir dışı metallerdir.

Ticaret Partnerleri: Türkiye, Avrupa Birliği, Rusya ve Çin'dir.

Bakü-Tiflis-Ceyhan ve Güney Gaz Koridoru gibi projelerle enerji ihracatında stratejik bir konumdadır.

Nar, üzüm ve diğer meyve ürünleriyle uluslararası tarım ticaretinde adını duyurmaktadır.

Türkiye

Başlıca İhracat Ürünleri: Otomotiv ve otomotiv parçaları, makineler, tekstil ve hazır giyim, elektrikli cihazlar, kimyasallar ve gıda ürünleridir.

Ticaret Partnerleri: Avrupa Birliği, Amerika Birleşik Devletleri, Çin, Rusya, Orta Doğu ve Orta Asya ülkeleridir.

Serbest Ticaret Anlaşmaları: Türkiye, 30'dan fazla ülke ile serbest ticaret anlaşmalarına sahiptir. Bunların yanı sıra Gümrük Birliği çerçevesinde Avrupa Birliği ile güçlü ticaret bağlarına sahiptir.

E-ticaret potansiyeli hızlı bir şekilde büyümekte olup 2023 yılında hacmi 50 milyar doları aşmıştır.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti

Başlıca İhracat Ürünleri: Narenciye, patates ve süt ürünleridir.

Ticaret Partnerleri: En büyük ticaret ortağı Türkiye'dir ve dolaylı ticaret yoluyla Avrupa Birliği ülkeleri ile de ticari partner sayılmaktadır.

Ticaret gelirinin önemli bir kısmını turizmle entegre olarak hizmet sektöründen sağlamaktadır.

Türkmenistan

Başlıca İhracat Ürünleri: Doğal gaz, petrol, kimyasallar ve tekstil ürünleridir.

Ticaret Partnerleri: Çin, Türkiye, İran ve Rusya'dır.

Çine uzanan boru hatlarıyla enerji ihracatında önemli bir rol oynamaktadır.

Türkmenbaşı serbest ekonomik bölgesi ticaret hacmini arttırmak için stratejik bir alan olmak konusunda gelişmektedir.

Macaristan

Başlıca İhracat Ürünleri: Otomotiv, elektronik cihazlar, kimyasallar ve ilaçlardır.

Ticaret Partnerleri: Avrupa Birliği, Türkiye ve Çin'dir.

Dijital ticaret ve inovasyona yönelik yatırımlar ihracat potansiyelini gün geçtikçe arttırmaktadır.

XV. Cevaplanması Gereken Sorular

1. Mevcut ticaret koridorlarının modernizasyonu için hangi altyapı yatırımları öncelikli olmalıdır?
2. Orta Koridor'un etkinliğini artırmak için multimodal taşımacılık sistemlerinde ne tür iyileştirmeler yapılabilir?
3. Demiryolu ağlarının modernizasyonu Kafkasya ve Orta Asya'daki ticaret üzerinde nasıl bir etki yaratabilir?
4. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattının kapasitelerinin artırılması için ne tür projeler geliştirilebilir?
5. Gümrük prosedürlerinin basitleştirilmesi için uygulanabilecek dijitalleşme adımları nelerdir?
6. Elektronik izin (e-Permit) sisteminin ticaret akışını hızlandırması için diğer ülkelerde nasıl genişletilebilir?
7. Elektronik veri değişim sistemlerinin bölgede hayata geçirilmesinin önündeki engeller nasıl aşılabılır?
8. Türk Devletleri arasında ortak ulaştırma politikaları geliştirmek için hangi düzenlemeler yapılmalıdır?
9. Lojistik ağların entegrasyonu için ülkelerin ulaştırma altyapılarını nasıl uyumlu hale getirebiliriz?
10. Kuzey-Güney ve Orta Koridor güzergahlarının bağlantısının güçlendirilmesi için ne tür politikalar geliştirilebilir?
11. Hazar Denizi üzerinden gerçekleşen ulaştırma rotalarının optimizasyonu nasıl sağlanabilir?
12. Kars, Abşeron ve Türkmenbaşı gibi lojistik merkezlerin geliştirilmesi için hangi yatırımlar yapılmalıdır?
13. Lojistik merkezlerin çok modlu taşımacılığa uyum sağlaması için neler yapılabilir?
14. Türkiye-Kafkasya-Orta Asya arasında enerji taşımacılığı ve ticareti daha verimli hale getirmek için ne tür yatırımlar yapılabilir?
15. Liman ve demiryolu bağlantılarının entegrasyonu, enerji taşımacılığında maliyetleri nasıl düşürür?
16. Ulaştırma koridorlarının kalkınmaya etkisini artırmak için bölgesel işbirlikleri nasıl geliştirilebilir?
17. Türk Devletleri arasındaki taşımacılık projelerinin küresel ticarete katkısı nasıl artırılabilir?
18. Ticaret koridorlarının ekonomik potansiyelini maksimize etmek için uluslararası finansal kuruluşlarla nasıl işbirliği yapılabilir?
19. Kuşak ve Yol Girişimi ile Orta Koridor'un entegrasyonunda Türk Devletlerinin rolü nasıl genişletilebilir?

20. Kafkasya ve Orta Asya'daki ulaştırma projelerinde yenilenebilir enerji kaynakları nasıl kullanılabilir?
21. Ticaret koridorlarının sosyal ve ekonomik sürdürülebilirliğini sağlamak için hangi politikalar geliştirilebilir?

XVI. Kaynakça

- <https://www.turkicstates.org/tr/turk-konsevi-hakkinda>
- <https://ticaret.gov.tr/blog/ulkelerden-ticari-haberler/iran/uluslararası-kuzey-güney-tasimacilik-koridoru>
- <https://aygm.uab.gov.tr/dogu-turkiye-orta-koridor-demiryolu-gelistirme-projesi>
- <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/11803/10-soruda-lojistik-merkezler>
- <https://acikerisim.gelisim.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/11363/3861/745742.pdf?isAllowed=y&sequence>
- <https://avim.org.tr/tr/Yorum/ORTA-KORIDOR-ICIN-YENI-OLANAKLAR-VE-GIRISIMLE>
- <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file>
- <https://www.mfa.gov.tr/kars---tiflis-baku-demiryolu- ktb -projesi-.tr>
- <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/yeniden-hizmete-acilan-baku-tiflis-kars-demir-yolu-hatti-orta-koridoru-da-hareketlendirecek>
- <https://www.uab.gov.tr/basin-aciklamalari/baku-tiflis-kars-demiryolu-projesi-ile-orta-koridor-atagi>
- <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/gorus-orta-koridor-yeniden-asya-ve-turkiyenin-guclenen-jeopolitik-konumu>
- <https://m5dergi.com/one-cikan/orta-koridor-yeniden-asya-ve-turkiyenin-guclenen-jeopolitik-konumu>
- <https://www.turkicstates.org/tr/isbirligi- Alanlari-detay/4-isbirligi-birligi>
- <https://www.sde.org.tr/mithat-isik/genel/kafkasyanın-gelecegi-icin-stratejik-dusunce-kose-yazisi-7374#:~:text=Kafkasya%20%C3%96zellikle%20%C3%9C%C3%A7%20nedenden%20Dolay%C4%B1,petrol%20ve%20do%C4%9Falgaz%20rezervlerine%20sahiptir.>
- <https://dergipark.org.tr/tr/pub/kkujebpir/issue/78673/1291721>
- https://insamer.com/tr/orta-asyadaki-rusya-cin-rekabeti_3400.html#:~:text=Orta%20Asya'n%C4%B1n%20stratejik%20%C3%B6nemi,g%C3%BC%C3%A7lerin%20rekabet%20sahas%C4%B1%20oh%C3%A2line%20gelmi%C5%9Ftir.