

176

Şubat 2016

İKV DEĞERLENDİRME NOTU

TRACECA PROJESİ: YENİ İPEK YOLU

Deniz SERVANTIE
İKV Uzman Yardımcısı

İKTİSADİ KALKINMA VAKFI

www.ikv.org.tr



TRACECA Projesi: Yeni İpek Yolu

Deniz Servantie

İKV Uzman Yardımcısı



Genel Tespitler

- TRACECA toplam 13 ülkeyi kapsamaktadır.
- TRACECA Projesi ile AB, projeye dâhil ülkeleri AB'ye yakınlaştırmayı hedeflemektedir.
- Projeye dâhil olan Türkiye, bu kapsamda kendi yatırımlarını geliştirmek için önemli bir fırsat olarak değerlendirmektedir.
- AB'nin petrol ve doğal gazda dışa bağımlılığındaki artış ve buna bağlı olarak gelişen ucuz hammadde ve pazar arayışı bölgeyi AB açısından daha da cazip hale getirmektedir.
- TRACECA'nın hayata geçirilmesi, Türkiye'nin Orta Asya'daki Türki cumhuriyetler ile ilişkilerini daha gelişmiş bir boyuta taşımalarını beraberinde getirmektedir.
- TRACECA Projesi, tüm bölge ülkeleri için olduğu gibi Türkiye için de yabancı sermayeyi ülkeye çekecek bir katalizör görevi üstlenmektedir.
- TRACECA Projesi'nin, Türkiye'yi; ulaştırma sektörü, yabancı yatırımlar, turizm sektörü ve bölgesel kalkınma açısından etkilemesi beklenmektedir.



Giriş

1991 yılında SSCB'nin dağılmasıyla beraber AB'nin Kafkasya ve Orta Asya'ya olan ilgisi önemli oranda artmıştır. Buna ek olarak, söz konusu bölgelerin sahip olduğu stratejik önem ve doğal kaynaklardan ötürü AB yatırımlarında ciddi bir artış kaydedilmiştir. Bu kapsamda Avrupa Komisyonu, Avrupa- Kafkasya- Asya Ulaşım Koridoru- TRACECA Projesi'ni sunmuştur. TRACECA Projesi ile AB, projeye dâhil ülkeleri AB'ye yakınlaştırmayı hedeflemektedir. AB, Karadeniz, Kafkasya ve Hazar Denizi üzerinden Asya'ya daha kolay bir şekilde ulaşabilmeyi öngörmüştür. Bu çerçevede, Orta Asya'ya (ve bunun ötesinde Çin'e) Türkiye ile Kafkaslar üzerinden ulaşım hatlarının pekiştirilmesi hedeflenmiştir. TRACECA'nın Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya bölgelerinde uluslararası ulaştırma ağlarını geliştirmenin yanı sıra bölgede bulunan ülkelerin siyasi ve ekonomik kalkınmasına katkı sağlayacak nitelikte bir proje olduğu belirtilmelidir. Bu açıdan bakıldığında, TRACECA Türkiye için kendi yatırımların artırılması doğrultusunda önemli bir fırsat teşkil etmektedir. Türkiye'nin konumu itibarıyla söz konusu projede oldukça yüksek stratejik öneme sahip olduğu görülmektedir. Türkiye'nin enerji ve lojistik açıdan bir merkez ülke olma hedefi yönünden bakıldığında, Türkiye'nin TRACECA için ne denli önemli bir ülke olduğu görülmektedir.

TRACECA'nın Gelişimi

Dünya ekonomisinin gelişimi ile beraber AB, Avrupa-Kafkasya-Orta Asya Ulaştırma Koridoru- TRACECA'yı 1993 yılında lanse etmiştir¹. AB, söz konusu bölge ile ticari ilişkilerini geliştirmek amacıyla, TACIS Programı çerçevesinde TRACECA'yı geliştirmiş ve ilk etapta 3 Kafkasya ülkesi; Gürcistan, Azerbaycan ve Ermenistan ve daha sonra da 5 Orta Asya ülkesi; Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan ve Tacikistan projeye dâhil edilmiştir. AB tarafından finansmanı sağlanan TRACECA Projesi ile beraber, söz konusu ülkelerin mevcut demiryolları, karayolları ve limanlarının onarımı amaçlanmıştır. TRACECA, 21'inci yüzyılın İpek Yolu olarak adlandırılmaktadır. Yüzyıllar önce gelişmiş tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlanmasının ortak bir coğrafyada yer alan aktörleri de yakında ilgilendirdiği aşikârdır.

1990'lı yılların başında Orta Asya'daki Türki Cumhuriyetlerin SSCB'den ayrılarak bağımsızlıklarını ilan etmeleriyle beraber başta AB ve ABD olmak üzere dış aktörlerin bölgeye ilgisi oldukça artmıştır. Çarlık Rusya'sı zamanından beri Rusların egemenliği altındaki Orta Asya'nın stratejik öneminin arttığı aşikârdır. Bu bağlamda dünyanın

¹ T.C. Dışişleri Bakanlığı, "Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)", 2011, <http://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulastirma-koridoru.tr.mfa> Erişim tarihi: 23.02.2016



büyük güçleri arasında bu bölgede bir rekabetin oluştuğu da söylenebilir. Bunun başlıca nedeni olarak Türkiye Cumhuriyetleri'nin sahip olduğu stratejik maden yatakları akıllara gelmektedir. Kazakistan ve Türkmenistan'da yoğun olarak petrol ve doğal gaz kaynakları bulunmaktadır. Bölgenin petrol, doğalgaz, kömür, alüminyum, kurşun, cıva, bakır, altın ve uranyum gibi çeşitli yeraltı ve yerüstü kaynaklar bakımından zenginliği; Batı ile Doğu arasındaki irtibatı sağlayan önemli stratejik konumu; Rusya ve Çin gibi dünya ekonomisinde büyük rol oynayan ülkelerle birlikte etkinliği giderek artan İran ve benzeri ülkelere komşu olması ve pazar hacminin genişliği, AB başta olmak üzere önemli aktörleri bölgeye yönlendirmiştir. Ayrıca, AB'nin petrol ve doğal gazda dışa olan bağımlılığındaki artış ve buna bağlı olarak gelişen ucuz hammadde ve pazar arayışı, bölgeyi AB açısından daha da cazip hale getirmiştir. Buna karşın altyapı sorunları, teknik eksiklikler, Soğuk Savaş döneminde SSCB'nin bölgedeki tek hâkim güç olması nedeniyle bölge ülkelerinin dış dünya ile ve kendi aralarındaki iletişimsizlik gibi nedenler ulaştırma problemini de beraberinde getirmiştir.

AB, bölgeye yönelik hedeflerini gerçekleştirmesinin önkoşulu olan ulaştırma problemini çözmek için ulaştırma altyapısını modernize etme ve kara, demir ve deniz yolu transit taşımacılığının önünü açma gibi önemli girişimlerde bulunmuştur. İpek Yolu üzerinde Doğu-Batı ticaretinin yeniden canlandırılması ve nitelikli bir ulaştırma koridoruna dönüştürülmesi fikri, Eylül 1990'da Vladivostok Uluslararası Konferansı'nda dönemin SSCB Dışişleri Bakanı olan Eduard Shevardnadze tarafından öne sürülmüş ve bütün Orta Asya ülkeleri (Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan, Türkmenistan ve Tacikistan), AB ve Türkiye'nin ilgisini çekmiştir. Bu çerçevede, TRACECA Projesi'nin ilk adımları atılmaya başlanmıştır.

TRACECA kapsamında ilk Çalışma Grubu Toplantısı, Mayıs 1995 tarihinde Kazakistan'ın en büyük şehri Almatı'da gerçekleştirilmiştir. Toplantıda ticaretin, karayolları, demiryolları ve denizyolları ulaştırmasının geliştirilmesi konularındaki gelişmeler masaya yatırılmıştır. 16 projelik bir liste hazırlanarak, bunların hayata geçirilmesi kararlaştırılmış ve bu adım TRACECA'nın gelişimi için bir dönüm noktası teşkil etmiştir. Ekim 1995 tarihinde ise Viyana'da düzenlenen İkinci Çalışma Grubu Toplantısı'nda katılımcı ülkeler, TRACECA'nın odaklanacağı özel ve tek bir güzergâh oluşturma fikrinde birleşmiştir. 1995 yılından sonra TRACECA'nın gelişimi daha da hız kazanmıştır.

Bu bağlamda TRACECA'nın Üçüncü Çalışma Grubu Toplantısı, Mart 1996'da Venedik'te yapılmıştır. Toplantıda, Ukrayna ile Moğolistan arasındaki irtibatın güçlendirilmesi kararlaştırılmıştır. Yine dördü teknik destek projesi ve biri yatırım projesi olmak üzere beş yeni proje katılımcı ülkeler tarafından kabul edilmiştir. 13 Mayıs 1996 tarihinde ise İran'ın Türkmenistan sınırında bulunan Serahs şehrinde; Özbekistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkmenistan cumhurbaşkanları tarafından, bu ülkeler arasındaki demiryolu bağlantılarının geliştirilmesi ve transit taşımacılığın düzenlenmesine yönelik bir anlaşma imzalanmıştır. Serahs Anlaşması; bu ülkelere, malların ulaşımında güvenlik,



gümrük işlemlerinde kolaylık ve taşıma ücretlerinde yaklaşık yüzde 50 oranında bir azalma olanağı sağlamıştır. Ayrıca bunun sonucunda yük taşıma miktarı 1997 yılında, 1996 yılına oranla 2,5 kat artış göstermiştir. Ekim 1996 tarihinde Yunanistan'ın başkenti Atina'da düzenlenen Dördüncü Çalışma Grubu Toplantısı ile Ukrayna ve Moğolistan TRACECA Projesi'ne dâhil edilmiştir².



Resim 1: TRACECA Haritası

Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

TRACECA'nın Temel Amaçları

Bölgede yeni istihdam olanakları ve büyümeye hizmet edecek olan TRACECA'nın temel amaçları arasında programa dâhil ülkeler arasında ticaretin geliştirilmesi ön sıralarda yer almaktadır. Buna ek olarak aşağıda belirtilen amaçlar belirlenmiştir³:

- Uluslararası ulaştırma koridoru TRACECA'nın Trans-Avrupa Ağlarına (TENS) bağlanması;
- Ticaret ve ulaştırma sistemlerinin gelişimi sağlayan faktörlerin tanımlanması;

² Kenan Çelik, Serap Ovalı, "TRACECA Projesi ve Türkiye", KTÜ, Trabzon, 2007, http://www.kenancelik.com/documents/iiid9SERAP_OVALI.pdf Erişim tarihi: 23.02.2016

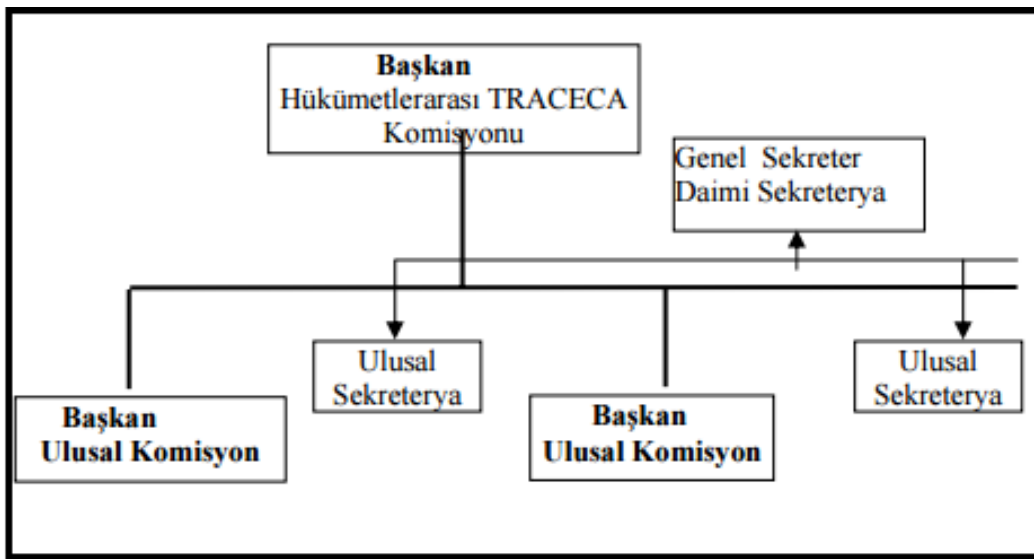
³ Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD), *Bir Bakışta TRACECA*, 2012, <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=10229> Erişim tarihi: 23.02.2016



- TRACECA projeleri ve özel yatırımcı kredilerinin desteklenmesi;
- Uluslararası yol, hava ve demiryolu ve ulaştırma pazarlarına erişimin kolaylaştırılması;
- Malların, yolcuların ve doğal kaynakların (petrol ve doğal gaz) dolaşımının teşvik edilmesi;
- Trafik emniyetinin, malların güvenliğinin ve çevresel korumanın garanti altına alınması;
- Çeşitli ulaştırma modları (karayolu, denizyolu, havayolu) arasında eşit rekabet kurallarının oluşturulması.

TRACECA: Başlıca Aktörler

TRACECA'yı oluşturan en önemli aktörler, şüphesiz projeye dâhil olan devletlerdir. Bunlar; Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Özbekistan, Romanya, Türkmenistan, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna'dan oluşmaktadır. Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridorunun geliştirilmesi amacıyla, 1998 yılında Bakü'de 12 ülke arasında Çok Tarafli Temel Anlaşma imzalamıştır. Söz konusu anlaşma, TRACECA'nın uygulanmasına temel teşkil etmektedir. 2009 yılında ise TRACECA ailesi büyümeye devam etmiş ve bölgedeki en önemli aktörlerden biri olan İran, TRACECA'ya dâhil olmuştur.



Şekil 1: TRACECA'nın Kurumsal Yapısı

Kaynak: TRACECA Projesi ve Türkiye



TRACECA Projesi ve Türkiye

Türkiye, 8 Eylül 1998 tarihinde Bakü'de gerçekleştirilen zirvede TRACECA'ya dâhil olmuştur. TRACECA'nın gelişimi, Türkiye'nin Türki Cumhuriyetler ile ilişkilerini daha gelişmiş bir boyuta taşımaya imkân sağlamaktadır. Aynı zamanda TRACECA Projesi ile birlikte Türkiye'nin üç kıtanın birleşme noktasındaki stratejik coğrafi konumunu kullanarak uluslararası taşımacılıktan aldığı payı artırması söz konusudur. Asya ile Avrupa arasındaki büyük hacimli ticarete aktif rol oynamak Türkiye açısından çok önemlidir. Taşınma ve ulaştırılmasında rol alacağı ticari malların Türkiye'ye ciddi bir döviz getirisi sağlaması beklenmektedir. Alınması beklenen başarılı sonuçlar, bölgesel kalkınma açısından faydalı olacaktır, öte yandan Avrupa ülkelerinin Türkiye'ye bakışını olumlu anlamda etkileyecek ve Türkiye'nin uluslararası arenada değerini artıracaktır.

Bölge ülkeleriyle ile benzer dil, din ve kültüre sahip olması, Türkiye'yi bölgede önemli bir aktör haline getirmektedir. Nitekim Batılı ülkeler de bunun farkında olarak pazara açılırken Türkiye'yi merkezi bir üs olarak görmüşlerdir. Karşı taraf açısından bakıldığında ise Türkiye, Batı pazarlarına girişte köprü görevi üstlenmektedir. Bunun nedeni, Batı ülkelerine ulaşmada Türkiye haricinde bir alternatif olmamasıdır. TRACECA Projesi'nin, Türkiye'yi; ulaştırma sektörü, yabancı yatırımlar, turizm sektörü ve bölgesel kalkınma açısından etkilemesi beklenmektedir. Proje kapsamında Türkiye'nin de yer aldığı teknik destek projeleri sayesinde uluslararası karayolu taşımacılığı önemli ölçüde rahatlaması beklenmektedir⁴. Sınır geçişleri kolaylaştırılacak, sınırlardaki gecikmeler en aza indirilecek, yolsuzluklar önlenecek, transit ücretler indirilecektir. Ayrıca hızlandırılan demiryolu yatırımları sayesinde ulaştırmanın karayolu-demiryolu ana sistemleri arasında daha dengeli olarak yapılması sağlanacaktır. Samsun ve İstanbul limanlarının altyapısının yenilenmesi ve AB standartlarına uygun hale getirilmesi sağlanacaktır.

TRACECA Projesi, tüm bölge ülkeleri için olduğu gibi Türkiye için de yabancı sermayeyi ülkeye çekmede bir katalizör olarak görülmektedir. Proje kapsamında yapılacak altyapı çalışmalarında AB ülkeleri, ABD ve Japonya gibi gelişmiş ülkelerin yatırımları ülkeye yönelecektir. Bu ülkelerin özellikle Dünya Bankası ve Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası gibi finansman kuruluşları kanalıyla ulaştırma altyapı yatırımlarını üstlenmeleri, Türkiye'nin kaynak sıkıntısı nedeniyle askıya almak zorunda olduğu, özellikle demiryolları ve limanların iyileştirilmesine yönelik yatırımların gerçekleşmesini sağlayacaktır.

Ülkelerin önemli bir turizm potansiyeline sahip olmasına rağmen mevcut yolların yetersizliği, kaliteli ve güvenli ulaştırma hizmetlerinin verilememesi ve sınırlardaki

⁴ Kenan Çelik, Serap Ovalı, "TRACECA Projesi ve Türkiye", KTÜ, Trabzon, 2007, http://www.kenancelik.com/documents/iiid9SERAP_OVALI.pdf Erişim tarihi: 23.02.2016



olumsuz uygulamalar nedeniyle Türkiye ile bölge ülkeleri arasında turizm, potansiyelini açığa çıkaramamıştır. Ancak bölgedeki ulaşım altyapısının ve kalitesinin artırılması ve bürokratik engellerin ortadan kaldırılması ile ülkeler arasında yolcu taşımacılığının ve turizmin olumlu yönde etkilemesi beklenmektedir. TRACECA ile ulaştırma sektöründe de istihdam artışı sağlanabilecektir. Özellikle eğitilmiş ve nitelikli işgücü bu sektörde daha fazla yer alabilecektir. Böylece istihdam artışı nedeniyle bölgesel kalkınmaya da katkı sağlayabilecektir.

TRACECA'daki Son Gelişmeler

Haziran 2012'de "Lojistik Merkezleri ve Deniz Otoyolları" projesi kapsamında 12'den fazla ülkenin üst düzey temsilcilerinden oluşan 50 kişilik bir heyetin katılımıyla İstanbul, Derince, İzmir, Manisa ve Çeşme'yi kapsayacak şekilde bir çalışma turu gerçekleştirilmiştir. Bu etkinlikle beraber ilk defa bir çalışma turu, TRACECA üye ülkelerinden birinde gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde ayrıca TRACECA, Hükümetler Arası Komisyonu kararı uyarınca Türkiye, iki kez TRACECA Bütçe Kontrol Ekibine Başkanlık yapmış ve TRACECA kapsamında "Karayolu Çalışma Grubu" kurulmuştur.

Kasım 2012'de TRACECA Türkiye Ulusal Sekreteri ve Kazakistan Ulusal Sekreterinin çabaları sonucunda oluşturulan "İpek Rüzgârı" projesi, İpek Rüzgârı Blok Tren Protokolü'nün Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan ve Türkiye adına Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım tarafından İzmir'de yapılan bir törenle imzalanmasıyla hayata geçirilmiştir.

Ocak 2015 tarihinde gerçekleşen 11'inci TRACECA Bakanlar Konferansı'na katılan dönemin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Lütfi Elvan TRACECA Hükümetler Arası Komisyon Başkanlığı'nı Türkiye adına Tacikistan'dan devralmıştır. Törende, Bakan Elvan, TRACECA'nın gelişimi için önemli olan konulara değinerek, TRACECA'nın gelişiminde yeni fırsatların oluşabilmesi için transit altyapılarının hızla iyileştirilmesi ve bölge ülkelerinde demiryolu yatırımlarının artırılmasına öncelik verilmesi gerektiğini vurgulamıştır⁵. 2003 yılında Türkiye'nin sahip olduğu tünel uzunluğu 50 kilometreyken son 12 yılda ulaştırma sektöründe 100 milyar doların üzerinde yatırımın gerçekleştirdiğinin altı çizilmiştir. Buna ek olarak Ulaştırma Bakanlığı, deniz yolu yatırımların da ciddi oranda artırılmasını hedeflemektedir.

⁵ "TRACECA Hükümetlerarası Komisyon Başkanlığı Türkiye'ye geçti", *Deniz Haber Ajansı*, 29.01.2015, <http://www.denizhaber.com.tr/traceca-hukumetlerarası-komisyon-baskanligi-turkiyeye-gecti-haber-60123.htm> Erişim tarihi: 23.02.2016



Sonuç

TRACECA Projesi, AB'nin enerjide Rusya'ya bağımlılığını azaltmasını sağlayacak önemli bir adımdır. Projede sözü geçen ulaştırma koridoru ile ülkeler, politik ve ekonomik bağımsızlıklarını Avrupa ve dünya pazarına ulaştırma şansı elde ederken, Avrupa'ya da alternatif bir ulaşım hattı sunulmaktadır. Proje; transit geçişlerin güvenli ve hızlı bir şekilde gerçekleşmesi ve bürokratik birtakım engellerin kaldırılması, bölgelerarası işbirliğinin sağlanması, ülkelerin ticaret ve ulaştırma sistemlerindeki sorunların giderilmesi ve AB standartlarına uygun olacak biçimde modernize edilmesi, yatırımların artırılması ve uluslararası kuruluşların yatırımlara yönelik desteğinin artırılması gibi hususlar üzerinde yoğunlaşmıştır.

Türkiye, stratejik konumu nedeniyle sahip olduğu avantajı iyi değerlendirdiği takdirde, Avrupa-Asya ticareti ve taşımacılığı arasında bir köprü ve lojistik üs olma şansını elde edebilir. Bu nedenle Türkiye, ulaştırma altyapısını geliştirmeye ve verimliliğini artırmaya yönelik girişimlere hız vermeli, bölge ülkeleriyle ve AB ile sıkı bir ilişki içerisinde bulunmalı ve ülkeler arası ticaretten olabildiğince yüksek bir kazanç elde etme yolunda ilerlemelidir.

