



"Bütünleştirici Ortaklık"

Tarihi İpek Yolunun Yeniden Canlandırılmasında ORTA KORİDOR

Mevcut Durum - Potansiyel - Güncel Meseleler

7.

RAPOR

Dr. Suat BEYLUR
Zhengizkhan ZHANALTAY
Omirbek HANAYI
Dr. Azimzhan KHİTAKHUNOV

TÜRK DÜNYASI
2040
VİZYONU

“Bütünleştirici Ortaklık”





Tarihi İpek Yolunun Yeniden Canlandırılmasında
ORTA KORİDOR
Mevcut Durum - Potansiyel - Güncel Meseleler
| RAPOR |

Yazarlar

Dr. Suat BEYLUR
Zhengizkhan ZHANALTAY
Omirbek HANAYİ
Dr. Azimzhan KHİTAKHUNOV

Yayın Koordinatörü

Prof. Dr. Fırat PURTAŞ - Dr. Murat YILMAZ

Teknik Koordinasyon

Halil ULUSOY

Tarihi İpek Yolunun Yeniden Canlandırılmasında ORTA KORİDOR Mevcut Durum - Potansiyel - Güncel Meseleler / Yazarlar: Dr. Suat BEYLUR - Zhengizkhan ZHANALTAY - Omirbek HANAYİ - Dr. Azimzhan KHİTAKHUNOV - Ankara: Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi, 2022

104 s: 19,5x27 cm. - (Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi İnceleme- Araştırma dizisi; yayın no: 07)

ISBN: 978-625-8329-07-0

Baskı Tarihi: **Aralık 2022**

©Ahmet Yesevi Üniversitesi
Mütevelli Heyet Başkanlığı

Adres:

Aşağı Öveçler, 1314. Cd. No: 19, 06460 Çankaya/ANKARA

Tel: 0312 216 06 00 • Faks: 0312 223 34 29

www.ayu.edu.tr • yayınlar@yesevi.edu.tr

Tasarım-Baskı



SFN Televizyon Tanıtım Tasarım

Yayıncılık Ltd. Şti.

Tel: 0312 472 37 73-74

www.sfn.com.tr

Raporda ifade edilen fikir ve görüşler sadece yazarlarının olup, Ahmet Yesevi Üniversitesi Mütevelli Heyet Başkanlığının görüşlerini yansıtmamaktadır.



“Bütünleştirici Ortaklık”

Tarihi İpek Yolunun Yeniden Canlandırılmasında **ORTA KORİDOR**

Mevcut Durum - Potansiyel - Güncel Meseleler

7.

RAPOR

Dr. Suat BEYLUR
Zhengizkhan ZHANALTAY
Omirbek HANAYI
Dr. Azimzhan KHİTAKHUNOV

**TURKIY DAVLATLAR TASHKILOTI
DAVLAT RAHBARLARI
KENGASHINING YIG'ILISHI**

Samarqand, 2022-yil 11-noyabr



MEETING OF THE COUNCIL OF HEADS OF STATE OF THE ORGANIZATION OF TURKIC STATES

Samarkand, November 11, 2022



TÜRK
DEVLETLERİ
TEŞKİLATI

ÜYE ÜLKELER



Azerbaycan



Kazakistan



Kırgızistan



Özbekistan



Türkiye

GÖZLEMCİLER



Macaristan



Türkmenistan



Kuzey Kıbrıs Türk
Cumhuriyeti

İçindekiler

TAKDİM.....	10
ÖNSÖZ	12
1. GİRİŞ	16
2. MEVCUT DURUM, KAPASİTE VE VİZYON	20
2.1. İş Birlikleri ve Güncel Gelişmeler	20
2.2. Sefer Süresi, Taşıma Kapasitesi ve Ekonomik Potansiyel	25
2.3. Güzergâh Ülkeleri İçin Ticari ve Ekonomik Kazanımlar Projeksiyonu	29
2.4. Ulaştırma Altyapısı ve Entegrasyon Süreci	37
3. BÖLGESEL VE KÜRESEL POLİTİKALAR AÇISINDAN ORTA KORİDOR...54	
3.1. Avrasya Ekonomik Birliği (AEB).....	55
3.2. Kuşak-Yol Girişimi (KYG).....	57
3.3. Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ).....	59
3.4. Avrupa Birliği (AB).....	59
3.5. Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)	60
3.6. Türk Devletleri Teşkilatı (TDT)	61
4. ORTA KORİDOR'UN POTANSİYELİ VE GÜNCEL MESELELER	70
4.1. Demir Yolu: Avantajlar ve Öne Çıkan Sorunlar	70
4.2. Kara Yolu: Avantajlar ve Öne Çıkan Sorunlar	76
4.2.1. Geçiş İzin Belgesi Sayısı.....	78
4.2.2. Kalış Süreleri	81
4.2.3. Sınır Kapılarında Yaşanan Yoğunluk	81
4.2.4. Maliyetler: Ücretler ve Vergiler	83
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	86
6. KAYNAKLAR.....	90

Kısaltmalar

AB	: Avrupa Birliği
AEB	: Avrasya Ekonomik Birliği
AİKB	: Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası
AKYB	: Asya Kalkınma ve Yatırım Bankası
BTK	: Bakü-Tiflis-Kars
CMR	: Konşimento (Kara yolu Taşıma Belgesi)
CAREC	: Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği Programı
EİKÖ	: Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
GSYİH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
IRU	: Uluslararası Kara yolu Taşımacılığı Birliği
KUKK	: Kara Ulaştırması Karma Komisyon
KYG	: Kuşak Yol Girişimi
ŞİÖ	: Şanghay İşbirliği Örgütü
TDT	: Türk Devletleri Teşkilatı
TEU	: Yirmi Fit Eş Değer Birim
TIR	: Uluslararası Gümrük Transit Sistemi (Transports Internationaux Routiers)
TRACECA	: Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru
UKYT	: Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı
UNECE	: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu
RECCA	: Afganistan İçin Bölgesel Ekonomik İşbirliği Konferansı
Ro-Ro	: Araç Taşıma Gemisi (Roll on roll off)

Tablolar

Tablo 1. Reel Gelire Etkisi (2014-2030 Yılları)	33
Tablo 2. İhracat Performansına Etkisi (2014-2030 Yılları).....	33
Tablo 3. İthalat Performansına Etkisi (2014-2030 Yılları).....	34

Şekiller

Şekil 1. Ulaşım Koridorları: Orta Koridor, Kuzey Koridor ve Deniz Yolu	17
Şekil 2. Orta Koridor Güzergâhı	18
Şekil 3. Orta Koridor'un Mesafe ve Süre Avantajı	26
Şekil 4. Orta Koridor Güzergâhı Üzerindeki Limanlar	27
Şekil 5. Jezkazgan-Beyneu Demiryolu Hattı.....	41
Şekil 6. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı.....	45
Şekil 7. Marmaray Hattı.....	46
Şekil 8. Lapis Lazuli Demiryolu Hattı.....	48
Şekil 9. Zengezur Koridoru.....	51
Şekil 10. Kuşak Yol Girişimi Güzergâhı.....	57
Şekil 11. TRACECA Altyapısı Haritası.....	61

Grafikler

Grafik 1. Ticaret Maliyetlerindeki Düşüş Projeksiyonu (2014-2030 Yılları).....	32
Grafik 2. Sektörel İhracat Performansına Etkisi (2014-2030 Yılları).....	35
Grafik 3. Sektörel İthalat Performansına Etkisi (2014-2030 Yılları)	36

Fotoğraflar

Fotoğraf 1. Ulaştırma Koordinasyon Komitesi Toplantısı.....	21
Fotoğraf 2. Kardeş Limanlar Toplantısı	23
Fotoğraf 3. Bakü Limanı	28
Fotoğraf 4. Kara yolu Genişletme Çalışmaları (Türkiye).....	38
Fotoğraf 5. Hazar Denizi'nde Ro-Ro Taşımacılığı.....	40
Fotoğraf 6. Aktau Limanı.....	42
Fotoğraf 7. Türkmenbaşı Limanı	47
Fotoğraf 8. Zengezur Koridoru'nda Yol Yapım Çalışmaları.....	50
Fotoğraf 9. Türk Devletleri Teşkilatı 9. Zirvesi	62
Fotoğraf 10. TDT Aksakallar Konseyi Başkanı Binali Yıldırım'ın TDT Sekreteryasını Ziyareti	65
Fotoğraf 11. Türk Devletleri Teşkilatı Dışişleri Bakanları Toplantısı	66
Fotoğraf 12. Türkiye'den Çin'e İlk Blok İhracat Tren Gönderimi.....	71
Fotoğraf 13. Bakü Limanı Yükleme Süreci.....	72
Fotoğraf 14. Çin-Avrupa Güzergâhı Üzerinde Demiryolu Yük Taşımacılığı.....	73
Fotoğraf 15. Hazar Denizi Üzerinden Multi-Modal Taşımacılık	75
Fotoğraf 16. Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye Arasındaki İlk Üçlü Dışişleri Bakanları ve Ulaştırma Bakanları Toplantısı	76
Fotoğraf 17. Türkiye Azerbaycan Kara Ulaştırması Karma Komisyon Toplantısı.....	79
Fotoğraf 18. Kazakistan Cumhurbaşkanı Kasım Comart Tokayev'in 10-11 Mayıs 2022 Türkiye Ziyareti.....	80
Fotoğraf 19. Sarp Sınır Kapısında Oluşan Tır Kuyruğu	82



Binali YILDIRIM

TDT Aksakallar Konseyi Başkanı

TAKDİM

Küresel sistemde jeopolitik kırılmalar meydana gelmekte, zenginlik batıdan doğuya doğru hicret etmekte, dünyanın eksenini Asya'ya kaymaktadır. Bu şartlar altında Türk dünyasına olan ilgi günden güne artmaktadır. Kafkaslar, Orta Asya, Anadolu coğrafyası zengin kaynakları, verimli ve mümbit toprakları, üretim kapasitesi, sosyal ve beşeri sermayesi ile cazibe merkezine dönüşmektedir.

Türk Devletleri Teşkilatı, Avrasya'nın doğusundan batısına uzanan geniş bir coğrafyada ortak dil, tarih ve kültüre sahip olan; refah, kalkınma

ve istikrar gibi ortak hedefler doğrultusunda benzer idealleri ve çıkarları paylaşan devletlerin kurmuş olduğu bölgesel bir işbirliği örgütüdür. Gücünü Türk halklarının kardeşlik bağlarından, köklü geçmişinden, zengin kültürel mirasından alan bu yapı üye ülkeler arasındaki siyasi, ekonomik ve insani bağların güçlenmesine hizmet ettiği gibi sürdürülebilir bölgesel barış ve istikrarın sağlamlaşmasına da katkı sağlamaktadır. Türk Devletleri Teşkilatı tarih boyunca güç mücadelelerinin yaşandığı, hegemon güçlerin çıkarlarının çatıştığı rekabet sahası olarak nitelendirilen bir bölgede, bölge

devletlerinin kendi iradeleri ve çabalarıyla başlattıkları bir girişimdir. Demokrasi, insan hakları, şeffaflık gibi evrensel değerler yanında eşitlik, egemenliklerin desteklenmesi, iç işlerine saygı ve karşılıklı çıkar gibi uluslararası ilişkilerin temel ilkelerine dayanan bir işbirliği mekanizmasıdır. Küreselleşmenin ortaya çıkardığı meydan okumalar ve fırsatlara karşı birlikte hareket ederek riskleri azaltmak, faydaları çoğaltmak anlayışıyla başlayan işbirliği süreci kısa zaman içerisinde güçlü bir kurumsal kimlik kazanmıştır.

12 Kasım 2021 tarihinde İstanbul'da gerçekleştirilen Türk Devletleri Teşkilatı 8. Zirvesi Türk devletleri arasındaki iş birliğini yeni bir boyuta taşımıştır. Türk devletlerinin bağımsızlıklarının 30. yıl dönümünün kutlandığı, Türk Devletleri Teşkilatı'nın yeni hizmet binasının açılışının yapıldığı, Türk

dünyası 2040 vizyon belgesinin kabul edildiği, Türkmenistan'ın gözlemci statüsünde örgüte üye olduğu İstanbul Zirvesi sırasında Türk Devletleri Teşkilatı Aksakallar Konseyi Başkanlığı görevi sahsıma tevdi edildi. "Yedi devlet bir millet" şiarıyla, "dilde, fikirde, işte birlik" ideali doğrultusunda bu onurlu vazifeyi layıkıyla yerine getirmek için çalışmalarımızı devam ettirmekteyiz.

Elinizdeki bu tarihi İpek Yolu'nun önemli bir güzergahı olan Orta Koridor'un mevcut durumunu ve potansiyelini ortaya koyarak işlevselliğinin daha da artırılmasına katkı sağlamak amacıyla hazırlanmıştır. Başta Ahmet Yesevi Üniversitesi Mütevelli Heyet Başkanı Prof. Dr. Muhittin Şimşek olmak üzere, raporun müelliflerine ve emeği geçen tüm arkadaşlarıma şükranlarımı sunar, faydalı olmasını temenni ederim.



Prof. Dr. Muhittin ŞİMŞEK

Ahmet Yesevi Üniversitesi Mütevelli Heyet Başkanı

ÖNSÖZ

“Birlikte Güçlüyüz” düsturu Türk Devletleri Teşkilatı’nın temel çalışma ilkesidir. Bu ifade sadece motive edici bir slogandan ibaret değildir. Türk Devletleri Teşkilatı üyelerinin her biri öncelik verdiği alanlar ve bu alanlardaki gelişmişlikleri ile birbirlerini tamamlayan ülkelerdir. Özellikle Covid 19 Pandemisi ile birlikte başlayan sistemsel dönüşümler ve bu süreçte meydana gelen Afganistan’da İkinci Taliban İktidarı, Azerbaycan’ın 44 Günlük Vatan Muharebesi, Rusya-Ukrayna savaşı gibi bölgesel gelişmeler Türk Devletleri Teşkilatı

üyeleri arasındaki dayanışma ve yardımlaşmayı daha önemli hale getirmiştir. Türk Devletleri Teşkilatı tüm olumsuzluklara rağmen pozitif gündem oluşturmayı ve üye devletler arasındaki iş birliğini çeşitlendirerek derinleştirmeyi başarabilen bir örgüttür. 12 Kasım 2021 tarihinde İstanbul’da düzenlenen TDT 8. Zirvesi’nde kabul edilen “Türk Dünyası 2040 Vizyonu” örgütün gelişiminde yeni bir dinamizm sağlamıştır. İstanbul Zirvesi’nin ardından TDT Aksakallar Konseyi, örgütün kurumsal yapısı içerisinde daha önemli sorumluluklar ve

işlevler üstlenen bir organ haline dönüşmüştür. Türkiye tarafının Aksakalı Binali Yıldırım'ın TDT Aksakallar Konseyi Başkanlığını üstlenmesi, Türkmenistan eski devlet başkanı Gurbanguli Berdimuhammedov'un Türkmenistan Aksakalı olarak çalışmalara dâhil olması Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan'ı temsil eden aksakalların da başarı hikâyeleriyle öne çıkan devlet adamları olması Aksakallar Konseyi'nin rolünü ve etkinliğini güçlendiren işaretler olmuştur.

"Birbirini Tamamlayan Ortaklık" (Integrative Partnership) Projesi, TDT Aksakallar Konseyi ile Ahmet Yesevi Üniversitesi Avrasya Araştırma Enstitüsü tarafından ortaklaşa yürütülen bir çalışmadır. Ahmet Yesevi Üniversitesi Avrasya Araştırma Enstitüsü, genelde Avrasya Bölgesi'ne, özelde bu bölgede yoğun olarak yaşayan Türk dili konuşan devlet ve topluluklara ilişkin bilimsel araştırmalar yapmak ve stratejik

öneriler geliştirmek amacıyla kurulmuştur. Avrasya Avrasya Araştırma Enstitüsü; toplumsal ve kültürel çalışmalar ile ekonomi, ulaştırma, tarih, sanat, edebiyat, siyaset ve uluslararası ilişkiler alanlarında yaptığı interdisipliner araştırmalar ve yayınlarla bölgesel ve küresel düzeyde önemli bir yer edinmiştir. 2018'de Küresel Düşünce Kuruluşları Endeksi'ne giren Enstitü, 2021 yılında "En iyi Dış Politika ve Uluslararası İlişkiler Düşünce Kuruluşları" kategorisinde sıralamaya girmiştir.

Alanında uzman kıdemli memurlar ve akademisyenler tarafından hazırlanan bu raporlar Türk Dünyası 2040 Vizyonu hedeflerine erişilmesi doğrultusunda planlanmıştır. Aksakallar Konseyi Başkanı Sayın Binali Yıldırım'ın himayeleri çalışmalarımızda bize yol göstermiş ve güç katmıştır. Başta yazarlarımız olmak üzere emek veren tüm arkadaşlarıma teşekkür eder, yayımladığımız raporların hayırlara vesile olmasını dilerim.



1. | GİRİŞ

- ✓ Bu rapor, Türk devletleri arasındaki iş birliğinin alabildiğince hızlandığı bir dönemde Orta Koridor'un mevcut durumunu ve potansiyelini ortaya koyarak ekonomik ve ticari iş birliğinin daha da geliştirilmesi adına geleceğe dönük bir perspektif sunmayı amaçlamaktadır. Bu çerçevede ilgili literatürle birlikte uluslararası kuruluşların raporları ve sektör temsilcilerinin görüş ve değerlendirmeleri incelenmiştir. Mevcut durum, potansiyel ve güncel meseleler olmak üzere üç ana eksenle hazırlanan raporun sonunda ilgili ülkeler ve kuruluşlar için öneriler paylaşılmıştır.

1. GİRİŞ

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 iş birliğinin 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 (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2021).

Bilindiği üzere, hâlihazırda Avrupa ve Asya ülkeleri arasındaki ticaretin büyük bir çoğunluğu deniz taşımacılığı üzerinden gerçekleştirilmektedir. Çin'den Avrupa'ya demir yolu üzerinden gönderilen yük miktarının 2021'deki toplam değeri yaklaşık 74.9 milyar dolar iken Avrupa'dan Çin'e gönderilen miktar ise 10 milyar dolar civarındadır (Yeping & Mingyang, 2022; Zhang, 2021). Bu rakamların, hem kara üzerinden açılan yeni taşımacılık güzergâhları hem de deniz taşımacılığında son yıllarda önemli geçiş noktalarında yaşanan sıkıntılar ve jeostratejik gelişmeler nedeniyle önümüzdeki yıllar içerisinde daha fazla artması beklenmektedir.

Önemli küresel girişimlerden birisi olan Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), 1993'te Brüksel'de toplanan Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan'ın ulaştırma ve ticaret bakanlıklarının katılımı ile Orta Asya ve Kafkasya ülkeleri ile Avrupa arasında ulaşım güzergâhlarının verimliliğinin artırılması adına teknik destek sağlama programı olarak başlatılmıştır. Bir diğer önemli girişim ise Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013'te gündeme getirdiği KYG'dir (Chatzky & McBride, 2020; TRACECA, 2022). Bu iki girişimin ana hedefi Asya'dan Avrupa'ya özellikle Çin ve Avrupa arasındaki karadan ulaşım güzergâhlarının altyapılarının geliştirilerek demir yolu ve kara yolu rotalarıyla güzergâh üzerinde bulunan pek çok ülkeye ulaşımın kolaylaştırılmasıdır. Böylece kara üzerinden gerçekleştirilen taşımacılığın güçlendirilerek deniz güzergâhlarına olan bağımlılığın azaltılması da amaçlanmaktadır. Bu bağlamda Orta Koridor, odak noktası olan Türkiye ile Kafkaslar ve Orta Asya ülkeleri arasında bir ulaşım güzergâhı olmanın yanı sıra aynı zamanda KYG ve TRACECA ile benzer hedefleri olması açısından bu girişimler için de önemli bir girişimdir.

Orta Koridor üzerinden yürütülen taşımacılık operasyonlarında Çin'den gelen yükler Kazakistan üzerinden geçerek Hazar Denizi'ne ulaştıktan sonra Azerbaycan'a, oradan da Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'daki nihai varış ülkelerine 10-15 gün içerisinde ulaşmaktadır. Söz konusu bu süre, Orta Koridor'un en büyük avantajlarından birisidir. Çünkü aynı varış noktaları açısından karadan ulaşımda, Çin'den Avrupa'ya Rusya üzerinden ulaşan Kuzey Koridoru'ndaki ulaşım süresi 15-20 gün arasındadır. Deniz taşımacılığında ise bu süre, 45-60 güne kadar uzayabilmektedir (Peymani, 2022). Bu yönüyle denilebilir ki Orta Koridor, ulaştırma sektörü açısından en önemli unsurlardan birisi olan süre avantajını hem deniz yolu güzergâhına karşı hem de Kuzey Koridoru'na karşı elinde bulundurmaktadır.

Şekil 1. Ulaşım Koridorları: Orta Koridor, Kuzey Koridor ve Deniz yolu



Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022.

Bu süre avantajının daha da geliştirilmesi ve Orta Koridor güzergâhı üzerindeki yük taşımacılığında karşılaşılan sorunların giderilmesine yönelik başta Türk Devletleri Teşkilatı (TDT) bünyesinde yürütülen çalışmalar ile ikili ve çok taraflı yürütülen girişimler, koridorun işlevselliğinin artırılması adına önemli kazanımlar elde edilmesini sağlayacaktır.

Şekil 2. Orta Koridor Güzergâhı



Kaynak: middlecorridor.com, 2022.

Öte yandan güncel küresel gelişmelere baktığımızda Rusya'nın 24 Şubat 2022'den itibaren Ukrayna'ya karşı başlattığı askeri operasyonlar, Kuzey Koridoru üzerinden yük taşımacılığını hem güvenlik hem de Moskova'ya karşı uygulanan yaptırımlar nedeniyle olumsuz yönde etkilemektedir (Standish, 2022). Ticaret akışının sorunsuz bir şekilde devam etmesi için başta Çin olmak üzere pek çok ülke alternatif güzergâh arayışı ve yönelimi içerisinde. Bu durum Orta Koridor'un stratejik önemini artırarak, Kuzey Koridoru'na ait taşımacılık pazarından pay alabilmesi için uygun bir ortam oluşturmaktadır. Tüm bu gelişmeler, Orta Koridor'un son yıllarda gelişmeye başlayan taşımacılık kapasitesinin hızla gelişmesine de zemin hazırlamaktadır. Buna rağmen 2021 yılı itibari ile bu güzergâhta taşınan 33.267 TEU (Twenty feet equivalent) konteynır yük taşıma kapasitesi Orta Koridor'un mevcut potansiyelinin oldukça altındadır. Bu rakam, alternatifi olması düşünülen ve yaklaşık yıllık 1.1 milyon TEU taşıyan Kuzey Koridoru'nun oldukça gerisindedir (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, 2022).

Bu rapor, Türk devletleri arasındaki iş birliğinin alabildiğince hızlandığı bir dönemde Orta Koridor'un mevcut durumunu ve potansiyelini ortaya koyarak ekonomik ve ticari iş birliğinin daha da geliştirilmesi adına geleceğe dönük bir perspektif sunmayı amaçlamaktadır. Bu çerçevede ilgili literatürle birlikte uluslararası kuruluşların raporları ve sektör temsilcilerinin görüş ve değerlendirmeleri incelenmiştir. Mevcut durum, potansiyel ve güncel meseleler olmak üzere üç ana eksenle hazırlanan raporun sonunda ilgili ülkeler ve kuruluşlar için öneriler paylaşılmıştır.

2.

MEVCUT DURUM, KAPASİTE ve VİZYON

- ✓ Zengezur Koridoru'nun açılmasının, başta TDT ülkeleri olmak üzere Orta Koridor'u kullanacak ülkeler için de önem arz etmesi nedeniyle Azerbaycan'ın hâlihazırda yürütmekte olduğu yol yapım çalışmalarında ve Ermenistan ile devam eden diplomatik ilişkilerinde Bakü'ye destek verilmesi mevcut tıkanıklığın aşılmasında önem arz etmektedir.

2. MEVCUT DURUM, KAPASİTE VE VİZYON

2.1. İş Birlikleri ve Güncel Gelişmeler

Bilindiği üzere gümrük tarifeleri, ulaştırma ve ulaştırılacak malın teslim tarihi ticaret maliyetlerinin ana kalemlerini oluşturmaktadır. Bu bağlamda bakıldığında Orta Koridor ülkelerinin birbirleri ile ticari ilişkilerinin güçlendirilmesinin öncelikli adımlarından birisinin de ulaşım sektöründeki iş birliği zemininin çeşitli ikili ve bölgesel anlaşmalar ve ortak uygulamalarla kurumsallaştırılması olduğu görülebilir. Bu doğrultuda 7 Kasım 2013’de Astana’da düzenlenen II. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik İş Forumu kapsamında Azerbaycan Demiryolları A.Ş., Gürcistan Demiryolları A.Ş. ve Kazakistan Demiryolları Ulusal Şirketi A.Ş. başkanları arasında Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergâhı’nın geliştirilmesi için Koordinasyon Komitesi’nin kurulması anlaşması imzalanmıştır (Middle Corridor, 2022). Bu komitenin ana amaçları arasında güzergâh üzerindeki ülkelerin deniz ve demir yolu taşımacılık kurumları arasında, bölgeye transit ve dış ticaret kargolarını çekmek, yük trafiği için tarifelerin belirlenmesinde uyumlaştırılmış bir politika yürütmek ve Orta Koridor üzerindeki yük trafiğini düzenleyerek verimliliğini artırmak bulunmaktadır. Buna ilave olarak alternatif güzergâhlara karşı kargo ulaşımında Orta Koridor’un rekabet gücünün geliştirilmesini sağlamak da bulunmaktadır (Türk Devletleri Teşkilatı, 2015). Bu yapı daha sonra, Nisan 2016’da Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Konsorsiyumu, Şubat 2017’de ise Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı Birliği olarak geliştirilmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2021; T.C. Devlet Demiryolları, 2022). Şu an Birliğin daimî üyeleri arasında Aktau Uluslararası Deniz Ticaret Limanı Ulusal Şirketi A.Ş., Azerbaycan Hazar Deniz Gemiciliği A.Ş., Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı A.Ş. Gürcistan Demiryolları A.Ş., Kazakistan Demiryolları Ulusal Şirketi A.Ş., Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları A.Ş., Ukrayna Demiryolları A.Ş. bulunmaktadır (Middle Corridor, 2022).

Fotoğraf 1. Ulaştırma Koordinasyon Komitesi Toplantısı



Kaynak: Turkkon.org, 2016.

Birliğin üyeleri arasında Çin ve diğer güzergâh ülkelerinden PKP Geniş Ölçülü Metalurjik Demiryolu Hattı Ltd. Şti, Kuryk Limanı Ltd. Şti, Lianyungang Liman Holding Grubu, NMSK Kazmortransflot, Batum Deniz Limanı Ltd. Şti, Grampet Grubu, Bakü Hovsan Uluslararası Ticaret Deniz Limanı A.Ş., Kascor-Transservis A.Ş., Xi'an Continental Bridge International Logistics Ltd. Şti, Tis-Konteyner Terminali Ltd. Şti, Aktau Marine Kuzey Terminali Ltd. Şti, Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. gibi liman ve taşımacılık firmaları da yer almaktadır. Birliğin başlıca görevleri Orta Koridor üzerindeki konteyner taşımacılığının organizasyonu ve takibini yapmak, demir yolu araçlarının kullanımının verimliliğini artırmak ve güzergâhın kargo taşımacılığındaki cazibesini artırmaktır (Middle Corridor, 2022).

Orta Koridor üzerindeki ülkeler arasında çeşitli ikili ve çoklu anlaşmalar bulunmaktadır. 2013 yılında Aktau, Bakü ve Samsun Limanları arasında Kardeş Liman ilişkisi tesis eden bir mutabakat zaptı imzalanmıştır. Bu çerçevede yürütülen iş birlikleri, limanlar arasındaki teknik ziyaretler ve ticaret ilişkilerinin artırılması ve kendi aralarında malların sevkiyatı için entegre bir yazılım sistemi oluşturulması gibi girişimleri kolaylaştırmaktadır (Türk Devletleri Teşkilatı, 2022). 2019'da Kazakistan'ın Kuryk Limanı bu anlaşmaya dâhil edilmiş, Türkmenistan'ın Türkmenbaşı Limanı da Kardeş Limanlar sürecine davet edilmiştir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2022). Ayrıca, 12 Kasım 2021'de düzenlenen TDT 8. Zirvesi'nde Mersin Limanı, Evrensel Lojistik Hizmetleri (Taşkent), Akhtachi (Andican) ve Tirmiz Kar-

go Merkezi (Surhanderya) Kardeş Limanlar sürecine katılmıştır (Türk Devletleri Teşkilatı, 2021). Mart 2022’de Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan ve Türkiye’nin ekonomi bakanları arasında Trans-Hazar Doğu-Batı Orta Koridor’un transit potansiyelinin güçlendirilmesi deklarasyonu imzalanmıştır (Agenda.ge, 2022). 2 Ağustos 2022’de Azerbaycan, Özbekistan ve Türkiye dışişleri, ticaret ve ulaştırma bakanlarının birinci toplantısı Taşkent’te yapılmıştır. Toplantı sonrasında Taşkent Deklarasyonu imzalanmıştır. Toplantının ana gündem maddeleri arasında Orta Koridor’un geliştirilmesine yönelik atılacak adımlar da yer almıştır (Hajiyeva, 2022). TDT ülkeleri arasında önemli anlaşmalardan birisi olan “Türk Devletleri Teşkilatı Üye Ülkeleri Hükümetleri arasında Basitleştirilmiş Gümrük Koridoru Kurulmasına İlişkin Protokol”ün iç prosedürlerinin hazırlanması çalışmaları tamamlanarak 11 Kasım 2022’deki TDT’nin Semerkant’ta düzenlenen 9. Zirvesi’nde “TDT Hükümetleri Arasında Basitleştirilmiş Gümrük Koridoru Kurulmasına İlişkin Anlaşma” imzalanmıştır. Bu anlaşma TDT’ye üye ülkelerin gümrük makamları arasında mal ve taşıtların hareketine ilişkin bilgi alışverişini kolaylaştıracak olup üzerinde mutabık kalınan temel mallara yönelik kolaylaştırıcı tedbirlerin uygulanmasını sağlayacaktır (Türk Devletleri Teşkilatı, 2022).

14 Kasım 2015’de G20 Zirvesi sırasında Türkiye ve Çin arasında KYG ve Orta Koridor Girişimi’nin vizyonlarının uyumlaştırılması adına bir Mutabakat Zaptı imzalanmıştır (Zeybek, 2020). Öte yandan Türkiye, güzergâh üzerindeki ülkelerle ulaşım alanındaki sorunların kapsamlı bir şekilde çözüme kavuşturulması adına 2015-2022 yılları arasında ikili olarak Azerbaycan, Çin, Gürcistan, Kazakistan ve Özbekistan ile Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı (UKYT) anlaşmasını imzalamıştır (T.C. Resmî Gazete, 2015; 2020; 2021, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020; 2021).

Konumu itibari ile Orta Koridor’un işlevselliği açısından önem arz eden ülkelerden birisi de Gürcistan’dır. Başbakan Irakli Garibaşvili 27 Temmuz 2022’de Kazakistan’a düzenlediği resmi ziyaret sırasında Kazakistan Cumhurbaşkanı Kasım Comart Tokayev, Başbakan Alihan İsmailov ve diğer devlet yetkilileri ile görüştü. Görüşmenin ana gündem maddeleri arasında ikili ticaretin geliştirilmesinin yanı sıra Orta Koridor da yer aldı. Garibaşvili, Orta Koridor’un verimliliğinin artırılması ve mevcut sorunların çözümü için tüm güzergâh ülkelerinin bir araya gelerek 2022-2025 yol haritasının hazırlanmasını teklif etmiştir. Ziyaret sırasında imzalanan anlaşmalar içerisinde Gürcistan ve Kazakistan Demiryolları arasında ikili bir iş birliği anlaşması da bulunmaktadır (Akhmetkali, 2022).

Fotoğraf 2. Kardeş Limanlar Toplantısı



Kaynak: Turkkon.org, 2022.

Orta Koridor'un geliştirilmesine yönelik çalışmalarda TDT de aktif bir rol almaktadır. Bu kapsamda 2013 yılında TDT üye ülkeleri arasında ulaştırma alanında Ortak İşbirliği Protokolü imzalanmış, ülkeler arasında çıkabilecek sorunlara pratik çözümler getirilebilmesi için bakan yardımcılar düzeyinde bir Koordinasyon Kurulu oluşturulmuştur (Türk Devletleri Teşkilatı, 2021; TURKON, 2013). TDT bünyesinde taşımacılık, transit ve gümrük iş birliğinin güçlendirilmesine yönelik Ulaştırma Bakanları Toplantısı, Ulaştırma Bakan Yardımcıları, Ulaştırma Koordinasyon Komitesi Toplantısı, Ulaştırma Çalışma Grubu Toplantısı, Gümrük İdareleri Başkanları Toplantısı, Gümrük İşbirliği Çalışma Grubu Toplantısı ve Kardeş Limanlar Toplantısı gibi çeşitli düzeylerde iş birliği mekanizmaları oluşturulmuştur (Türk Devletleri Teşkilatı, 2021). Öte yandan Teşkilatın "Türk Dünyası 2040 Vizyonu" belgesinde üye ülkeler arasındaki ekonomik ilişkilerin geliştirilmesine özel önem verilmekte ve bu çerçevede taşımacılık ve lojistik alanındaki iş birliklerinin güçlendirilmesi gerektiğine vurgu yapılmaktadır. Vizyon Belgesinde ulaştırma konusunda Hazar Geçişli Uluslararası Doğu-Batı Orta Ulaşım Koridoru ve Zengezur Koridoru özelinde iş birliğinin güçlendirilmesi gerektiği hususu da açıkça belirtilmektedir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2021). Bu bağlamda öne çıkan konular arasında Orta Koridor'un en kısa ve en güvenli ulaşım bağlantısı konumuna getirilmesi ile bölgesel ve küresel tedarik ve üretim zincirlerine dâhil edilmesi amaçlanmaktadır. Bu noktada hâlihazırda karşılaşılan mevcut sorun-

ların minimum lojistik maliyetlerle fiziksel engeller dışındaki tüm bariyerlerin giderilmesi öngörülmektedir.

Söz konusu bu girişimlerle transit geçişlerin de dâhil olduğu TDT üye ülkeleri arasındaki taşımacılık sektörünün liberalleştirilerek Orta Koridor'un, verimli, istikrarlı, hızlı ve sorunsuz bir güzergâh olması hedeflenmektedir. Ulaştırma alanındaki sorunların asgariye indirilmesiyle güzergâh üzerindeki küçük ve orta boy girişimlere yeni pazarlara daha rahat erişim imkânı sağlanarak bu işletmelerin rekabet gücünün artırılmasına da katkı sağlanacaktır. Bu adımların, ilerleyen zamanda TDT üyesi devletlerdeki şirketlerin bölgesel ve küresel üretim zincirlerine entegre olma sürecini güçlendireceği açıktır. TDT'nin 8. Zirvesinde kabul edilen 2040 Vizyon Belgesi'nin ulaşım ve ekonomi ile ilgili bölümlerinde de Orta Koridor'a değinildiği görülmektedir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2021; Beylur, 2021; Tomar, 2021). Genel perspektif içerisinde ise TDT'ye üye devletlerin Doğu ve Batı - Kuzey ve Güney ticaret koridorlarını birbirine bağlayan bölgesel bir ekonomik girişim olma potansiyeli, bölgesel ve küresel ekonomik istikrara önemli katkı sağlayacaktır (Türk Devletleri Teşkilatı, 2021).

Genel olarak bakıldığında TDT, kuruluşundan bu yana ilk dokuz yıl içerisinde başta ekonomi, ulaşım ve gümrük alanları olmak üzere pek çok alanda toplamda 40 civarında bakanlar düzeyinde toplantı gerçekleştirmiştir. 2021 yılında ise bakanlıklar arası 15 istişare toplantısı gerçekleştirmiştir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2019). Bu yoğun görüşme trafiğinden de görüleceği üzere TDT, üye devletlerin kendi aralarındaki çeşitli konulardaki meseleleri görüştükleri daha etkin ve aktif bir platform olma fonksiyonunu güçlendirmektedir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2019). Bu bağlamda, Orta Koridor'daki mevcut eksiklikler ve sorunlara çözüm önerileri getirmek amacıyla TDT çatısı altında üye devletlerin ilgili kurumları, bugüne kadar altı Ulaştırma Bakanları Toplantısı, ulaşım bakan yardımcılarının düzeyinde iki Ulaştırma Koordinasyon Komitesi Toplantısı, on Ulaştırma Çalışma Grubu Toplantısı, sekiz Gümrük İdareleri Başkanları Toplantısı, on bir Gümrük İşbirliği Çalışma Grubu Toplantısı, beş Kardeş Limanlar Toplantısı ile TDT Üye Devletlerinin Demiryolu İdareleri Başkanları Toplantısı gerçekleştirmiştir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2021; Türk Devletleri Teşkilatı, 2022). Bu çalışmaların bazı önemli sonuçlarından bahsedecek olursak 31 Mayıs 2021'de çalışmalarına başlanan Türkiye ve Özbekistan arasında E-izin belgesi projesi, Kasım 2021 içerisinde hayata geçirilmiştir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2021; Gümrük TV, 2021). Bu pilot uygulamanın tüm TDT üyelerine yaygınlaştırılması konusu da gündemdedir. Öte yandan 18 Mart 2022'de Kırgızistan ile Özbekistan arasında dijital TIR projesi de hayata geçirilmiştir. Bu proje kısaca bu iki ülke arasındaki sınırlardaki geçiş operasyonlarının tam anlamıyla elektronikleştirilmesini sağlayarak gümrük işlemlerini basitleştirmeyi ve verimliliğini artırmayı amaçlamaktadır. Öte yandan 11 Kasım 2022'de Semerkant'ta düzenlenen TDT'nin 9. Zirvesi'nde dijital TIR projesinin Türkiye ve Özbekistan arasında başlatılması ve Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan arasındaki pilot uygulama sürecinin genişletilmesi ve dijital TIR için sınır geçiş noktalarında yeşil şeritlerin oluşturulması kararı alınmıştır (Türk Devletleri Teşkilatı, 2022).

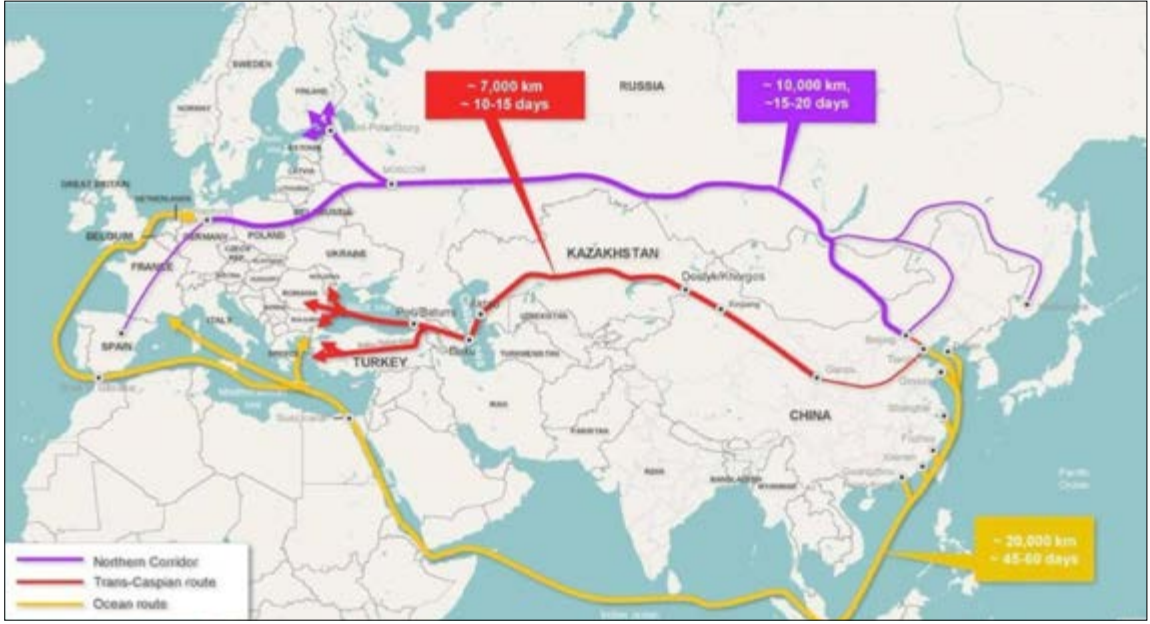
Semerkant'ta yapılan TDT'nin 9. Zirvesinde Türk Devletleri Teşkilatı Ticaretin Kolaylaştırılması Stratejisi, Basitleştirilmiş Gümrük Koridoru Kurulmasına İlişkin Anlaşma, Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşması ile Ulaştırma Bağlantı Programı gibi daha önceki toplantılarda üzerinde çalışılan bir dizi önemli belge imza altına alınmıştır (Türk Devletleri Teşkilatı, 2022). Söz konusu anlaşmaların yürürlüğe girmesi ile güzergâh ülkeleri arasında mevcut bulunan pek çok meselenin giderileceği beklenmektedir.

2.2. Sefer Süresi, Taşıma Kapasitesi ve Ekonomik Potansiyel

Orta Koridor üzerinden ticari malların gönderim süresi ve uzunluğu yaklaşık 7 bin kilometre ve 10-15 gündür. Koridor üzerinde yapılan ilk deneme sevkiyatı 28 Temmuz 2015'te gerçekleştirilmiş olup Batı Çin'den hareket eden Nomad Ekspres konteynır treni 6 gün içinde Aktau Limanı'ndan geçerek Bakü'ye ulaşmıştır (Valiyev, 2016; Türk Devletleri Teşkilatı, 2015). Bu konuda önemli gelişmelerden birisi de Kazakistan'da 2014'te yapımı tamamlanan 988 kilometrelik Jezkazgan-Beyneu Demiryolu hattının ülkenin Batı ucuna olan ulaşımı, neredeyse 1.000 kilometre azaltmış olmasıdır (Kazakistan Demiryolu Ulusal Şirketi Yük Taşımacılığı, 2014). Kasım 2017'de Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolunun hizmete açılması ile de Çin'den Avrupa'ya kesintisiz demir yolu sevkiyatının önü açılmıştır. Kasım 2019'da düzenlenen deneme sürüşünde ise Çin Demiryolu Ekspresi Chang'an Treni, Çin'den yola çıkarak Çek Cumhuriyeti'nin Prag şehrine 18 günde ulaşmıştır (Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021).

Hâlihazırda Orta Koridor üzerinden ticari malların sevkiyat süresi azaltılmaya çalışılmakta olup bu sürenin 10 güne kadar düşürülebileceği ifade edilmektedir (Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021). Bu süreyi Kuzey Koridoru ve deniz taşımacılığı güzergâhları ile karşılaştırdığımızda Kuzey Koridoru'nda toplam katedilmesi gereken mesafe 10.000 kilometreye, varış süresi ise 15-20 güne çıkmaktadır. Deniz yolunda ise mesafe 20.000 kilometreye varış süresi ise 45-60 güne kadar uzamaktadır (Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021). Bu veriler, Orta Koridor'un mesafe ve dolayısıyla da süre avantajının ne denli yüksek olduğunu açıkça göstermektedir.

Şekil 3. Orta Koridor'un Mesafe ve Süre Avantajı

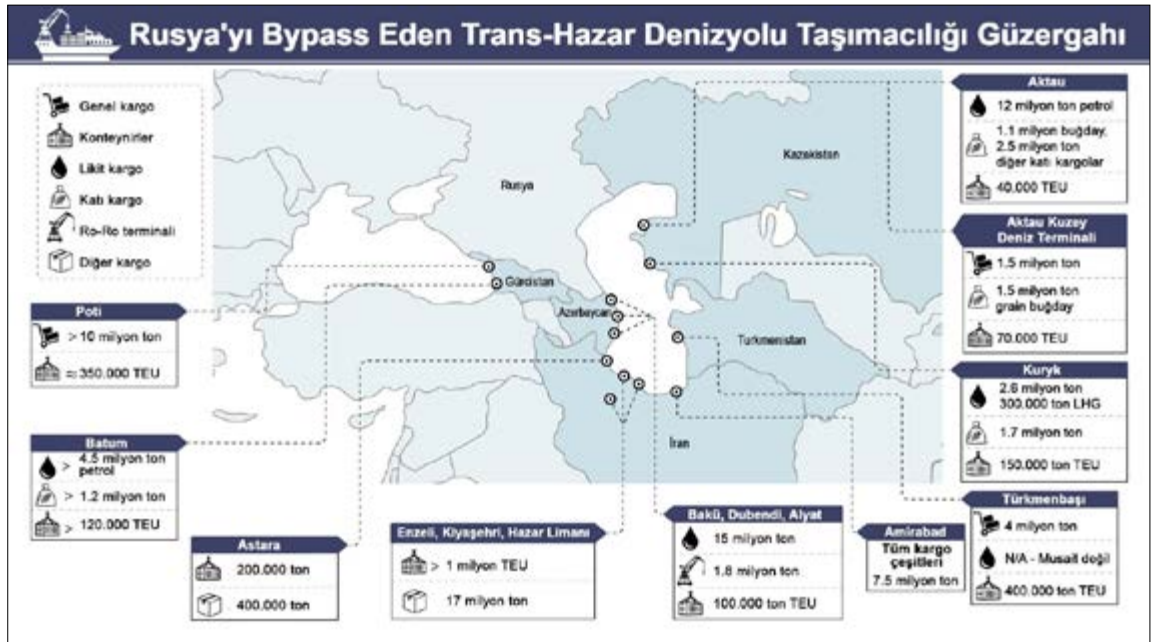


Kaynak: Railfreight.cn, 2022.

Orta Koridor üzerinden önümüzdeki yıllar içerisinde kısa vadede yıllık 100 blok treninin, orta vadede 200 blok trenin geçmesi ve uzun vadede ise Kuzey Koridoru'ndan geçen yıllık 5.000 blok trenin 30%'una denk gelen 1.500 blok treninin Orta Koridor'a kaydırılması hedefi bulunmaktadır (Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021; Pektaş, 2021; Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, 2020). Taşımacılıkta kullanılan bir diğer ölçüm birimi olan TEU (Twenty feet equivalent) (yirmi fit eş değer birim) olarak rakamlara baktığımızda Orta Koridor'un yük taşıma kapasitesi yaklaşık 200.000 TEU olarak değerlendirilmektedir (Cutler, 2022; Huseynov, 2022, Kursiv, 2022). Hâlihazırda taşıdığı yük miktarı ise 2018'de yaklaşık 18.000 TEU'dan 2019'da %70'lik bir artışla toplam yük miktarı 26.000 TEU'ya çıkmıştır (Middle Corridor, 2020). 2021'de %25'lik ilave bir artış ile Orta Koridor üzerinden 33.267 TEU nakledilmiştir (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, 2022). Bu hızlı artış 2022'de de devam etmiştir. Bunu, geçen yılın aynı dönemine göre Ocak-Mart 2022'de taşınan 5.847 TEU ve %19'luk artıştan görebilmekteyiz (Azernews, 2022).

Bu artışın önemli nedenleri arasında Orta Koridor'un canlandırılması adına yürütülen çalışmaların meyvelerini vermesi ile Aktau Limanı ve Bakü Limanı arasında 2019'da başlatılan besleyici servis olarak adlandırabileceğimiz yüklerin ana limanlara taşınmasını sağlayan adımlar gösterilebilir (Middle Corridor, 2020). Bu gelişmelerle Orta Koridor'un yük taşımacılığındaki güncel kapasitesi önemli kazanımlar elde etmektedir.

Şekil 4. Orta Koridor Güzergâhı Üzerindeki Limanlar



Kaynak: Kursiv, 2022.

Bununla birlikte daha önce belirtildiği üzere bu sürecin daha da ilerletilmesi gerekmektedir. Çünkü bu rakamları, Kuzey Koridoru'ndaki yük taşımacılığı trafiği ile karşılaştıracak olursak iki koridor arasındaki fark dikkat çekici düzeydedir. Kuzey Koridoru üzerinden 2020'de 1.135 milyon TEU taşınırken 2021'in ilk yarısı için bu rakam 701.000 TEU olmuştur (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, 2022). Orta Koridor'un, Kuzey Koridoru'nun ulaştırmadaki payının %30'una talip olması demek, hâlihazırda yük taşımacılığı kapasitesini en az 10 kat artırması gerektiği anlamına gelmektedir. Bu da ancak merkez ve çevre ülkeleri arasındaki ticari ilişkilerin önemli ölçüde artmasıyla oluşacak olan yük trafiği ve Çin'den Avrupa'ya sevk edilen yüklerin de hatırı sayılır bir miktarda Orta Koridor'a kayması ile mümkün olacaktır. Bu konuda Kuzey Koridoru'nun pazar payında yaşanabilecek kayma fırsatları Rusya'ya uygulanan yaptırımlar nedeniyle kendiliğinde oluşmaktadır. Dünyaca ünlü MAERSK firması Nisan 2022'de Rusya üzerinden gerçekleştirilecek yeni taşımacılık siparişlerini iptal ettiğini ve Orta Koridor üzerinden hizmet vereceğini açıklamıştır. Söz konusu bu rota değişikliğine Mayıs ayında Finlandiya'nın Nurminen Logistics firması da eklenmiştir (Standish, 2022). Bu karara daha fazla Batılı ve Rusya'ya yaptırımlara katılan ülkelerdeki taşımacılık firmalarının eklenmesinin, önümüzdeki süreçte Orta Koridor'un taşımacılık hacmini önemli ölçüde artacağını bizlere şimdiden göstermektedir.

Fotoğraf 3. Bakü Limanı



Kaynak: cdn.trend.az, 2022.

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 (Birleşmiş Milletler Ticari Veri Bankası, 2022). 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 (Birleşmiş Milletler Ticari Veri Bankası, 2022). 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.

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 ülkelerden olan Kazakistan'ın demir yolu 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 (Usov, 2022).

Kara, demir ve deniz yoluna hava yolu 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 (Türk Devletleri Teşkilatı, 2021; Türk Devletleri Teşkilatı, 2022).

Bu noktada Orta Koridor sadece malların ve ürünlerin taşınmasına yarayan bir taşımacılık güzergâhından 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.

2.3. Güzergâh Ülkeleri İçin Ticari ve Ekonomik Kazanımlar Projeksiyonu

Orta Koridor güzergâhındaki ülkelerin birbirleri ile olan ticari ilişkileri sürekli artan bir düzeyde gelişimini sürdürmektedir. Orta Koridor'daki bu ivme, gerek ikili ticaret hedeflerinin, gerekse ulusal ekonomik kalkınma planlarının gerçekleşmesini sağlayacak ulaşım eksenli avantajlarla ticari ilişkileri hızlandırma potansiyeline sahip bir itici güç olarak değerlendirilebilir. Keza Orta Koridor, 2021 yılı itibarıyla toplamda gayri safi yurtiçi hasılası (GSYİH) 19 trilyon dolar ve toplam ticaret hacmi, 6 trilyon doları aşan bir ekonomik büyüklüğü birbirine bağlamaktadır. Buna Batı'da Avrupa ülkelerini, Doğu'da Pakistan ve diğer belli başlı büyük ekonomileri eklediğimizde ekonomik eksen oldukça büyümektedir (Birleşmiş Milletler Ticari Veri Bankası, 2022). Güzergâh ülkelerinin birbirleri ile yakın dö-

nemdeki toplam ticaret hacmini ele aldığımızda 2017’de toplam ticaret hacmi 134.2 milyar dolardan 2021’de 192 milyar dolara çıkarak %30.2 artmıştır. Bunun içerisinde ihracat rakamları ise 2015’te 67.3 milyar dolardan 2021’de 99.6 milyar dolara ulaşarak %32.4’lük bir yükseliş kaydetmiştir. Bu veriler bize güzergâh ülkeleri arasındaki ticaretin hızlı bir gelişim trendinde olduğunu göstermektedir (Birleşmiş Milletler Ticari Veri Bankası, 2022).

Orta Koridor’un sağladığı avantajlardan en iyi şekilde yararlanılması ve hedeflenen ölçüde Kuzey Koridoru’ndan Orta Koridor’a kayabilecek yük miktarı, güzergâh ülkelerinin hem ticaret hacimlerinin hem de gümrük vergileri gibi muhtelif gelirlerinin artmasına yardımcı olacaktır. Örneğin Kuzey Koridoru’ndan Orta Koridor’a kayması hedeflenen %30’luk pay, Kuzey Koridoru’nun 2021’de taşıdığı yük miktarı olan 1.1 milyon TEU baz alındığında 330.000 TEU’ya tekabül etmektedir. Bu rakam Orta Koridor’un 2021’de taşıdığı miktar olan 33.267 TEU’dan yaklaşık 10 kat daha fazladır (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, 2022). Gerekli altyapı ve kapasitenin iyileştirilmesiyle Orta Koridor’a kayacak yük miktarı dikkate alındığında gümrük gelirlerinin de 10 kat artacağı tahmin edilmektedir.

Öte yandan uluslararası deneyimlere ve öngörülere bakıldığında ulaşımı ve ticareti kolaylaştıran projelerin ekonomilere getirilerinin bariz sonuçlarının olduğu görülmektedir. Örneğin Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü’nün (EİKÖ) ticaretin kolaylaştırılmasının ekonomik etkileri araştırması, uluslararası ulaşım koridorlarının ticaret maliyetini %1-%15 arasında azaltma potansiyeli olduğunu ortaya koymaktadır (Engman, 2005). Bu noktada ulaşım altyapısının geliştirilmesi, nakliye sürelerinin azaltılması, ticaret uygulamaların basitleştirilmesi, ikili ve çoklu ticaret anlaşmalarının yapılması gibi koşulların hangi düzeylerde yerine getirilmiş olması, artış oranının ne denli yüksek olacağını belirlemektedir.

AKYB’nin Asya Pasifik bölgesi üzerinde yürüttüğü bir çalışmada, ulaşım maliyetlerinin, ticareti yapılan ürünlerin değerinin yaklaşık %7-%10’una denk geldiği, Avrasya bölgesindeki gelişmekte olan ekonomilerde ise bu oranın, bürokrasi ve ulaşım için harcanan zamandan kaynaklı olarak EİKÖ ortalamasından en az iki kat daha fazla olduğu tahmin edilmektedir (De & Iyengar, 2014). Bu veriler, ticarete konu malların ulaştırılmasında nakliye ve zaman faktörlerinin uluslararası ticaretteki önemini açıkça göstermektedir. Dolaşısıyla malların teslimat sürelerinin ticaret hacmi üzerinde yadsınamayacak ölçüde etkili bulunmaktadır. Taşıma ve teslimat hassasiyetlerine göre de ürünler kendi içinde farklılık arz etmektedir. Bu kategoride gıda, kimyasallar, makine ve elektronik malzemeleri, araç malzemeleri ve çeşitli tarım ürünleri gibi mallar yer almaktadır. Hummel tarafından yapılan bir araştırma, teslimatında geç kalınan her bir günün, o ürününün değerinin %0.8’ine mal olduğunu göstererek zamanın kendisinin de çeşitli koşullar altında bir ticaret engeline dönüştüğünü ifade etmektedir (Hummel, 2001).

Görüldüğü üzere ulaşım koridorları altyapı, bürokratik ve ticari sorunların en aza indirildiği durumlarda ticaret hacminin artmasına da katkı sağlamaktadır. Bu bağlamda Orta Koridor’un da önemli bir bölümünü kapsayan KYG üzerine yapılan çeşitli çalışmalar, KYG’nin güzergâh ülkelerine ne tür kazanımlar sağlayacağı hakkında çeşitli projeksiyon-

lar ortaya koymaktadır. KYG için öngörülen söz konusu projeksiyonların, Orta Koridor'a da uyarlanabilmesi mümkündür.

Orta Koridor, 2017'den beri kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlıyor olması nedeniyle altyapının geliştirilmesi noktasında önemli bir adım olarak kabul edilmektedir. Bununla birlikte, fiili durumda bazı raporlarda bahsedildiği üzere nakliye sürelerinde hedef teslimat süresi olan 10-15 günü aşan gecikmeler yaşanmaktadır. Bu nedenle, bölge ülkelerinin kendi aralarında yürüttükleri çalışmalarda söz konusu süre aşımı sorunlarına çözüm aranmaktadır. Teslimat sürelerinin yanında güzergâh ülkeleri arasında gümrük tarifelerinde yapılacak indirimler ve devreye konulacak ticaret anlaşmaları söz konusu projeksiyonlara daha kapsamlı bir etki yapmaktadır. Orta Koridor güzergâhının merkez ülkelerindeki ticaret maliyetlerinin, en düşük etki içerisinde değerlendirilen sadece altyapı sorunlarının çözümlendiği senaryoya göre %1.8-%8.4 oranında, en kapsamlı senaryoda ise %5.5-%26.4 oranında düşmesi beklenmektedir. EİKÖ'nün ulaşım koridorlarının ticaret maliyetlerini %1-%15 arasında azaltma öngörüsü genel olarak bu tür projeksiyonların potansiyelini ortaya koymakta olup Orta Koridor için yukarıda bahsedilen ticareti azaltma oranlarının geçerli olabileceğini göstermektedir (Maliszewska & Mensbrugghe, 2019; Engman, 2005). Öte yandan AKYB'nin ticaret maliyeti oranlaması olan %7-%10 aralığı ile Orta Koridor güzergâhı ülkelerinin kendi aralarındaki ticaret hacmi olan 192 milyar doları baz alırsak ortalama ticaret maliyeti 13.44 milyar dolar ile 19.2 milyar dolar arasında bir rakama ulaşmaktadır. KYG geneli için tahmin edilen ticaret maliyetini düşüren hesaplama emsal alındığında Orta Koridor güzergâhındaki ülkelerin 830 milyon dolar ile 2.6 milyar dolar arasında tasarruf sağlaması mümkün olabilecektir.

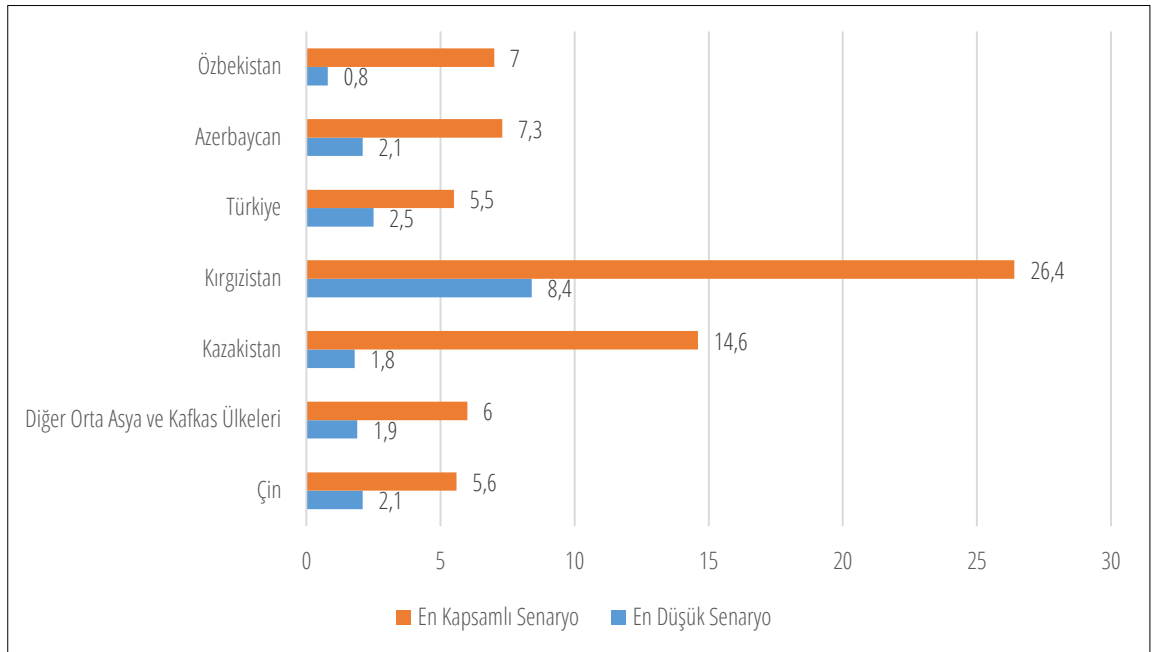
Öte yandan ticareti kolaylaştırıcı düzenlemelerin artırılması halinde yapılan senaryolara göre Orta Koridor ülkeleri için 2030'a kadar ihracat oranının %3.6-%19.6 arasında, ithalatın ise %7.1-%31.2 civarında artması tahmin edilmektedir (Maliszewska & Mensbrugghe, 2019). Sektörel açıdan bakıldığında ülkeler arasında farklı eğilimlerin olduğu gözlemlenmektedir. Aynı senaryoya göre güzergâh ülkeleri arasında tarım sektöründeki ihracatın %1.4-%22.6 arasında, sanayi sektöründeki ihracatın %2.7-%11.6 arasında, hizmet sektöründeki ihracatın ise %1.9-%8.4 arasında artması tahmin edilmektedir (Maliszewska & Mensbrugghe, 2019). Ülkeler arasındaki ticaretin kolaylaştırılmasının en çok hangi ürünlere yansıtacağı senaryosunda ise makine ve ekipman, tarım ve işlenmiş gıda ürünleri, kimyasal ve plastik ürünler ile araç ekipmanlarının öne çıktığı görülmektedir. Söz konusu bu ürünlerin çoğunun aynı zamanda teslimat süresi hassasiyeti olan ürünler olması nedeniyle taşıma sürelerindeki azalışın, ticaret hacimlerinin artmasına olumlu katkı sağlayacağı da beklenmektedir.

Orta Koridor'un güzergâh ülkelerine sağlayabileceği ekonomik avantajlar, Hummels ve Schaur'un 2013'te yaptığı "zamanın değeri" tahminleri, nakliye sürelerinin azaltılmasının ticaret maliyetleri üzerindeki olumlu etkisini açıkça göstermektedir. Hummels ve Schaur'un bu çalışması, Soyres vd. tarafından 2018'de daha da geliştirmiştir. Maliszewska ve Mensbrugghe'un 2019'da KYG üzerine yaptığı araştırmanın Orta Koridor ülkeleri ile ilgili

sonuçları gelecek projeksiyonunu göstermesi açısından aşağıda incelenecektir (Hum-
mels & Schaur, 2013; Maliszewska & Mensbrugghe, 2019 ve Soyres v.d. 2018).

Ticaret maliyetlerinin düşürülmesi üzerine öngörülen senaryolarda ilk aşama olarak ka-
bul edebileceğimiz ve en düşük ivmeyi sağlayacak olan kesintisiz ulaşım hatlarının bu-
lunması ve altyapı geliştirme çalışmaları yer alırken ikinci aşamada teslimat süresinin
azaltılmasının getireceği kazanımlar bulunmaktadır. Ulaşım alanındaki iyileştirmelerin
etkilerinin katlanarak artmasında güzergâh ülkeleri arasındaki tercihli ticaret anlaşmaları
ve ticarete dayalı olarak alınan vergilerde indirimler yapılması gibi ticareti kolaylaştıran
adımların atılmış olması ise en kapsamlı senaryo olarak değerlendirilmektedir.

Grafik 1. Ticaret Maliyetlerindeki Düşüş Projeksiyonu (2014-2030 Yılları)



Kaynak: Maliszewska & Mensbrugghe, 2019; Soyres v.d. 2018; Dünya Bankası, 2020.

Grafik 1’de gösterildiği üzere sadece altyapının geliştirildiği en düşük senaryoda Çin’in ticaret maliyetleri, toplamda %2.1 düşerken, bu rakam Kazakistan’da %1.8, Kırgızistan’da %8.4, Türkiye’de %2.5 ve diğer Orta Asya ve Kafkas ülkelerinde %1.9’a tekabül etmektedir. Ulaştırma alanı ile bürokratik ve ticari engellerin asgariye indirildiği en kapsamlı ve avantajlı senaryoda ticaret maliyetlerinde Çin için %5.6, Kazakistan için %14.6, Kırgızistan için %26.4, Türkiye için %5.5 ve diğer Orta Asya ülkeleri için ise %6 oranında bir azalma beklenmektedir (Maliszewska & Mensbrugghe, 2019). Orta Koridor’un hem transit geçiş hem de pazar olarak önemli ülkelerinden biri olan Azerbaycan’ın ticaret maliyetlerinde, en düşük senaryoda %2.1’lik bir düşüş beklenirken en kapsamlı senaryoda maliyetin %7.3 oranına kadar düşebileceği tahmin edilmektedir (Soyres v.d. 2018). Özbekistan’ın

ticaret maliyetlerindeki azalma oranları da (%0.8-%7) Azerbaycan'la benzeşmektedir (Dünya Bankası, 2019).

Tablo 1. Reel Gelire Etkisi (2014-2030 Yılları)

Ülkeler	En Düşük Senaryo		En Kapsamlı Senaryo	
	%	Milyar Dolar	%	Milyar Dolar
Çin	0.4	97	1.1	291
Kazakistan	0.3	1.4	15.5	71.9
Kırgızistan	9.9	1.3	36.1	4.5
Türkiye	3.6	53.2	4.2	61.7
Diğer Orta Asya Ülkeleri	1.4	6.6	6.6	31.1

Kaynak: Maliszewska & Mensbrugghe, 2019.

Reel gelire etkisi açısından bakıldığında 2014-2030 yıllarını kapsayan projeksiyonlardaki en düşük senaryoda Çin'in reel geliri %0.4 (97 milyar dolar) en kapsamlı senaryoda ise %1.1 (291 milyar dolar) artacaktır. Reel gelir artışı açısından bu rakamlar Kazakistan için en düşük senaryoda %0.3 (1.4 milyar dolar), en kapsamlı senaryoda %15.5 (71.9 milyar dolar); Kırgızistan için en düşük ve en kapsamlı senaryoda sırasıyla %9.9 (1.3 milyar dolar) ve %36.1 (4.5 milyar dolar); Türkiye için en düşük senaryoda %3.6 (53.2 milyar dolar), en kapsamlı senaryoda %4.2 (61.7 milyar dolar); diğer Orta Asya ülkeleri için ise en düşük senaryoda %1.4 (6.6 milyar dolar), en kapsamlı senaryoda %6.6 (31.1 milyar dolar) civarındadır (Maliszewska & Mensbrugghe, 2019). Özbekistan özelinde yapılan başka bir araştırmanın projeksiyonuna göre ise en düşük senaryoda %1, en kapsamlı senaryoda %9'luk bir artış beklenmektedir (Dünya Bankası, 2019). Bu oranlar Azerbaycan için %6-%21 aralığında oldukça yüksek düzeylerde seyretmektedir (Dünya Bankası, 2020).

Tablo 2. İhracat Performansına Etkisi (2014-2030 Yılları)

Ülkeler	En Düşük Senaryo		En Kapsamlı Senaryo	
	%	Milyar Dolar	%	Milyar Dolar
Çin	1.5	84.1	6.3	348
Kazakistan	0.8	1.4	23.7	44.9
Kırgızistan	5.4	0.9	36.9	5.8
Türkiye	6	20.9	8.6	29.7
Diğer Orta Asya Ülkeleri	2.4	3.3	10.5	14.1

Kaynak: Maliszewska & Mensbrugghe, 2019.

Orta Koridor güzergâhındaki ülkelerin ticaret verilerine baktığımızda ihracat hacmini geliştirme potansiyelinin en yüksek Kazakistan ve Kırgızistan'da olduğu görülmektedir. Çin'in ihracat hacminde en düşük senaryoda %1.5 (84.1 milyar dolar), en kapsamlı senaryoda %6.3 (348 milyar dolar) artış beklenmektedir. İhracat artışı açısından bu rakamlar Kazakistan için en düşük senaryoda %0.8 (1.4 milyar dolar), en kapsamlı senaryoda %23.7 (44.9 milyar dolar); Kırgızistan en düşük senaryoda %5.4 (0.9 milyar dolar), en kapsamlı senaryoda %36.9 (5.8 milyar dolar); Türkiye en düşük senaryoda %6 (20.9 milyar dolar), en kapsamlı senaryoda %8.6'ya (29.7 milyar dolar); diğer Orta Asya ve Kafkas ülkelerinde en düşük senaryoda %2.4 (3.3 milyar dolar), %10.5 (14.1 milyar dolar) civarındadır (Maliszewska & Mensbrugghe, 2019). Öte yandan Azerbaycan ve Özbekistan özelinde yapılan çalışmalarda ihracat artış grafikleri sırasıyla en düşük senaryoda %2.6 en kapsamlı senaryoda %6.5 ve en düşük senaryoda %13.2 en kapsamlı senaryoda %23.3'e varmaktadır (Dünya Bankası, 2020). Rakamlardan görüleceği üzere en kapsamlı senaryonun vaat ettiği büyüme oranları dikkat çekici bir artışa işaret etmektedir.

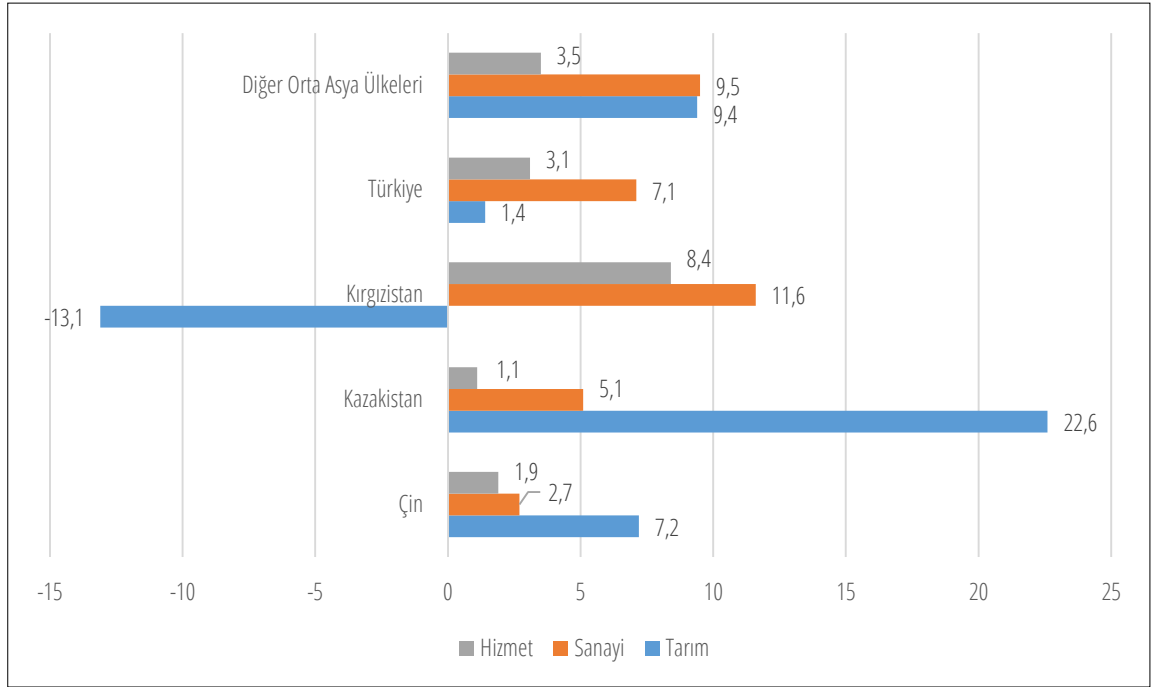
Tablo 3. İthalat Performansına Etkisi (2014-2030 Yılları)

Ülkeler	En Düşük Senaryo		En Kapsamlı Senaryo	
	%	Milyar Dolar	%	Milyar Dolar
Çin	3.1	128.4	11.1	457.6
Kazakistan	2.3	2.8	40.9	50.1
Kırgızistan	16.7	1.9	72	8
Türkiye	8.5	34.8	12.8	52.1
Diğer Orta Asya Ülkeleri	5.2	6.7	19.5	25.4

Kaynak: Maliszewska & Mensbrugghe, 2019.

İthalatta da benzer artış eğilimleri tahmin edilmektedir. Çin'in ithalat hacminde artış en düşük senaryoda %3.1 (128.4 milyar dolar), en kapsamlı senaryoda %11.1 (457.6 milyar dolar); Kazakistan için en düşük senaryoda %2.3 (2.8 milyar dolar), en kapsamlı senaryoda %40.9 (50.1 milyar dolar); Kırgızistan için en düşük senaryoda %16.7 (1.9 milyar dolar), en kapsamlı senaryoda %72 (8 milyar dolar); Türkiye için en düşük senaryoda %8.5 (34.8 milyar dolar), en kapsamlı senaryoda %12.8 52.1 milyar dolar, diğer Orta Asya ve Kafkas ülkelerinde en düşük senaryoda %5.2 (6.7 milyar dolar), en kapsamlı senaryoda %19.5'dir (25.4 milyar dolar) (Maliszewska & Mensbrugghe, 2019). Azerbaycan özelinde yapılan çalışmada bu oranlar en düşük senaryoda %2.4, en kapsamlı senaryoda %4.2 olarak çıkmaktadır (Dünya Bankası, 2020).

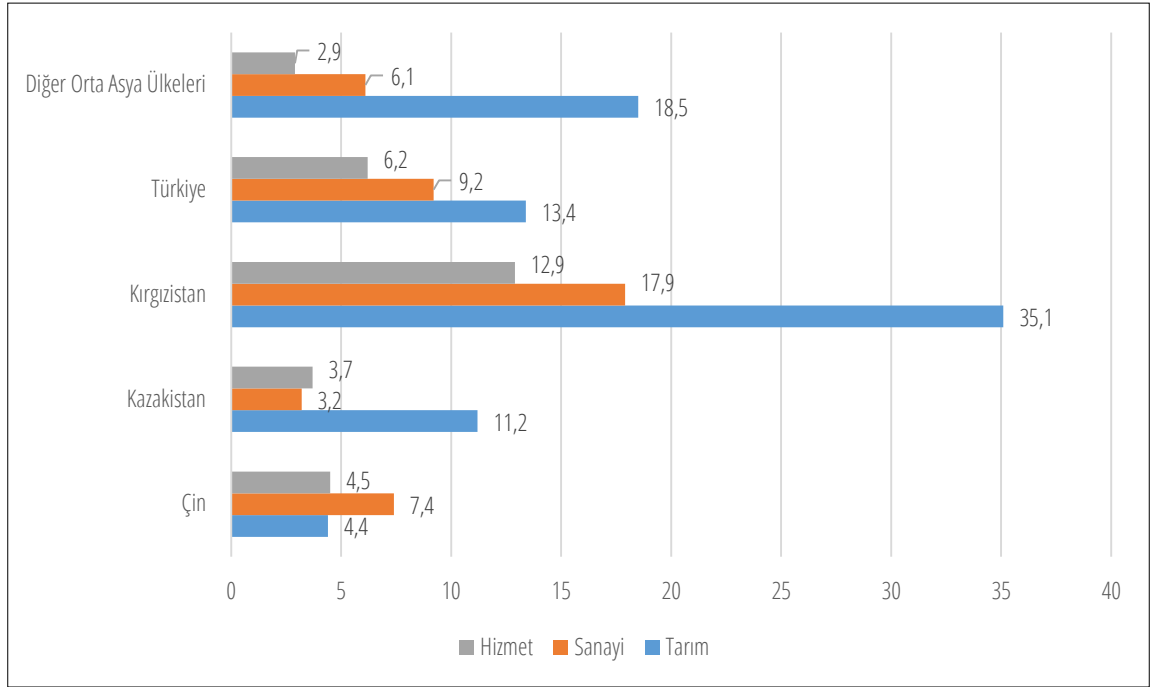
Grafik 2. Sektörel İhracat Performansına Etkisi (2014-2030 Yılları)



Kaynak: Maliszewska & Mensbrugghe, 2019.

Bu projeksiyonlara sektörel olarak baktığımızda Çin'in tarım sektöründe %7.2'lik bir yükseliş beklenirken, sanayi sektöründe %2.7, hizmet sektöründe ise %1.9'luk bir artış tahmini bulunmaktadır. Kazakistan'da tarım sektörünün ihracatı %22.6'lık bir artışla öne çıkarken onu %5.1 ile sanayi sektörü ve %1.1 ile hizmet sektörü takip etmektedir. Kırgızistan'da ise sanayi sektörü %11.6 ile öne çıkarken hizmet sektöründeki ihracatın %8.4 artması, öte yandan tarım sektöründeki ihracatın ise %13.6 daralması beklenmektedir. Türkiye'de de Kırgızistan'da olduğu gibi öne çıkması beklenen bir sektör olarak sanayi ihracatının %7.1, hizmet ve tarım sektöründeki ihracatın ise sırasıyla %3.1 ve %1.4 oranlarında artması beklenmektedir. Diğer Orta Asya ülkelerinde ise sanayi sektörü %9.5 ile başı çekerken onu %9.4 ile tarım sektörü ve %3.5 ile hizmet sektörü takip etmektedir. Bu rakamlar, Orta Asya ülkelerinin Orta Koridor'dan en çok yararlanabilecek sektörlerinin sanayi ve tarım olduğunu göstermektedir. Bu durum teslimat hassasiyeti bulunan ürünlerin nakliye süresinin azaltılma ihtimalinin doğrudan katkılarını göstermesi açısından önem arz etmektedir (Maliszewska & Mensbrugghe, 2019).

Grafik 3. Sektörel İthalat Performansına Etkisi (2014-2030 Yılları)



Kaynak: Maliszewska & Mensbrugghe, 2019.

Başta sanayi ürünleri olmak üzere ihracata konu pek çok malın, üretiminin ithalata dayalı olması, ithalat rakamlarının da sektörel bazda değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır. Dolayısıyla, ithal ürünlere erişimin kolaylaştırılmasının ihracata da olumlu yansımaları olacaktır. Söz konusu projeksiyonda Kazakistan'ın tarım sektöründeki ithalatın %11,2, sanayi sektöründeki ithalatın %7,4, hizmet sektöründeki ihracatın ise %4,5 civarlarında artması beklenmektedir. İthalattaki artış oranları Kırgızistan'da tarım sektörü için %35,1, sanayi sektörü için %17,9, hizmet sektörü için %12,9; Türkiye'de tarım sektörü için %13,4, sanayi sektörü için %9,2, hizmet sektörü için %6,2; diğer Orta Asya ülkelerinde ise tarım sektörü için %18,5, sanayi sektörü için %6,1 ve hizmet sektörü için ise %2,9 civarlarındadır (Maliszewska & Mensbrugghe, 2019).

Yukarıdaki verilerden görüleceği üzere ulaştırma koridorlarının daha işlevsel hale getirilmesi, belirli sektör ve malların ticaret hacminde kayda değer artışlara neden olacaktır. Ürün bazında araç-makine ve ekipmanları ile tarım ve işlenmiş gıda ürünlerinin, ihracat hacmi artma potansiyeli taşıyanlar grubunda olduğu görülmektedir. Örnek verecek olursak, 2030 yılına kadar öngörülen projeksiyonda Kazakistan'da araç ekipmanları ile tarım ve işlenmiş gıda ihracatı sırasıyla %53,1, %22,6, %16,9 büyüme potansiyeli ile en fazla artış beklenen başlıca ürünler arasındadır. Benzer şekilde Kırgızistan'ın ihracatı içerisinde 2030 projeksiyonu makine ve ekipman ürünlerinde %51,8'lik bir artış öngörülmektedir. Bu oran en fazla artış beklenen ürünler arasında yer almaktadır. Türkiye'nin ihracat hacmi içerisinde 2030 projeksiyonu doğrultusunda araç ekipmanları ile sanayi

ürünlerinin ihracatında sırasıyla %21.7 ila %13 arasında bir artış beklenmektedir. Söz konusu ürünler diğer Orta Asya ülkelerinin 2030 projeksiyonlarında ihracat hacmi artması beklenen ürünler arasında üst sıralarda gelmektedir. Bundan dolayı Orta Asya ülkelerinde de makine ekipmanları ihracatında %67.1 ile işlenmiş gıda ihracatında %22.4 oranlarında artış beklenmektedir. Çin açısından bakıldığında 2030 projeksiyonu ülkenin halihazırda ihracatında önemli bir yere sahip olan makine ve ekipman ile metal ürünlerinin, sırasıyla %4.5 ve %4.3 yükselme potansiyeli olduğunu göstermektedir (Maliszewska & Mensbrughe, 2019).

2.4. Ulaştırma Altyapısı ve Entegrasyon Süreci

Orta Koridor, güzergâh ülkelerinin ortaya koymuş olduğu vizyon sayesinde bölge ülkelerini birbirlerine başta ticaret olmak üzere toplumsal ve kültürel alanlarda da yakınlaştırma potansiyeline sahiptir. Bu bağlamda ulaştırma alanında gerçekleştirilen ve Orta Koridor güzergâhına uyumlu olan tüm projeleri Orta Koridor'un bir parçası olarak kabul edebiliriz. Aynı zamanda güzergâh ülkelerinin Orta Koridor ile ilgili ulaştırma alanındaki yasal ve kurumsal altyapılarındaki gelişmeler ve bu ülkelerin ulaştırma alanındaki ilgili yasal ve kurumsal altyapı çalışmaları, bahsi geçen ulaştırma altyapı entegrasyonu sürecinin devam ettirilmesi ve kurumsal düzeyde desteklenmesi açısından da oldukça önemlidir.

Orta Koridor'un ulaşım, ekonomi, ticaret gibi alanlarda Türkiye'nin kalkınma planlama belgeleri arasındaki görünürlüğünü incelediğimizde, 11. Kalkınma Planı içerisinde 84. madde, 335. madde ve 336. maddelerde Orta Koridor'un hem Türkiye hem de güzergâh üzerindeki ülkeler başta olmak üzere uluslararası ulaşım projeleri bağlamında da önemli değerlendirildiği görülebilir (Türkiye Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019). Buna ek olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın 2021-2023 Stratejik Planı içerisinde Orta Koridor'un, Kuzey ve Güney Koridorlarına alternatif ulaştırma koridoru olarak geliştirilmesi ve kullanımının cazip hale getirilmesi hususlarına değinilmektedir (Türkiye Devlet Demiryolları, 2019).

Öte yandan Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı'nın 2023 Türkiye İhracat Stratejisi ve Eylem Planı, Hazine ve Maliye Bakanlığı'nın Yeni Ekonomi Programı 2021-2023 ve Karayolları Genel Müdürlüğü Stratejik Planı 2017-2021 ise genel çerçevede bölgesel ticari ve ulaşım ağlarının geliştirilmesi gerektiğine vurgu yapmaktadır. Bu da Orta Koridor'a genel kalkınma planlarının yanı sıra ekonomi, ticaret ve ulaştırma gibi alanlarda da kapsamlı bir şekilde yer verildiğini göstermektedir (Türkiye Ekonomi Bakanlığı, 2019; Türkiye Hazine ve Maliye Bakanlığı, 2020, Türkiye Karayolları Genel Müdürlüğü, 2017). Özetle, Türkiye Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan bir ülke olarak hem siyasi hem de ekonomik avan-

tajlarını dikkate alarak Orta Koridor'un geliştirilmesine özel önem vermekte, güzergâh ülkelerini de bu yönde teşvik etmekte ve desteklemektedir.

Fotoğraf 4. Kara yolu Geniştirme Çalışmaları (Türkiye)



Kaynak: *dailysabah.com*, 2022.

Orta Koridor güzergâhındaki önemli bağlantı ülkelerinden olan Gürcistan'da ulaşım sektörü ile ilgili çalışmalar, Ekonomi ve Sürdürülebilir Kalkınma Bakanlığı ile Bölgesel Kalkınma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde sürdürülmektedir. Bu iki bakanlığa ait komiteler ve ilgili birimler, ülkenin ulaşım altyapısının geliştirilmesi çalışmalarını yürütmektedir. Daha yakından bakacak olursak, 2014-2021 yılları arasında hazırlanan 2014-2020 dönemi "Gürcistan 2020 Sosyo-Ekonomik Kalkınma Stratejisi" (2014), "2018-2021 Gürcistan Bölgesel Kalkınma Programı" gibi hayata geçirilen kapsamlı devlet programları içerisinde ulaşım sektörünün iyileştirilmesi planlamaları yer almaktadır (Gürcistan Ekonomi ve Sürdürülebilir Kalkınma Bakanlığı, 2021; Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü Raporu, 2019). Belirtilen plan ve programlar içerisinde her ne kadar Orta Koridor'a direkt atıfta bulunulmasa da Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği Programı (CAREC) gibi uluslararası kuruluşların ve TRACECA gibi girişimlerin raporlarında Orta Koridor'un hem Gürcistan hem de bölgenin ulaşım altyapısı açısından önemine dikkat çekilmektedir. Bu raporlar ve güzergâh ülkelerinin girişimleri neticesinde Gürcistan, son yıllarda Orta Koridor'un işlevselliğine yönelik düzenlemeleri hayata geçirmeye başlamıştır (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü Raporu, 2019; Gürcistan Altyapı ve Kalkınma Bakanlığı, 2021).

Azerbaycan, Hazar Denizi geçişinde liman ve Ro-Ro hizmetlerini sunması nedeniyle Orta Koridor'un kilit transit ülkelerinden birisidir. Bundan dolayı ülkenin Orta Koridor güzergâhının 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" (2012), 2016-2020 Denizciliğin Geliştirilmesine Yönelik Program (2016), Lojistik ve Ticaretin Geliştirilmesi için Stratejik Yol Haritası (2016), Azerbaycan Bölgelerinin 2019-2023 Yıllarında Sosyo-Ekonomik Kalkınması Devlet Programı (2019) gösterilebilir (E-qanun, 2019 Azerbaycan Cumhurbaşkanlığı, 2020; 2021).

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 Orta Koridor'un 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 Sanayi ve Altyapı Geliştirme Bakanlığı, 2022).

Fotoğraf 5. Hazar Denizi'nde Ro-Ro Taşımacılığı



Kaynak: azernews.com, 2022.

“Kazakistan 2030 Stratejisi” (1997), “Kazakistan 2050 Stratejisi” (2012), “Nurlı Jol” Devlet Programı (2014) ve “Üçüncü Modernizasyon ve 100 Somut Adım Ulusal Programı” (2015) bunlardan öne çıkanlar arasındadır. Nurlı Jol Devlet Programı ile ülkenin kara ve demir yolu 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 (Kazakistan Cumhuriyeti Sanayi ve Altyapı Geliştirme Bakanlığı Yol Komitesi, 2021; 2050 Stratejisi, 2020; Kazakistan Başbakanlığı, 2020). 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 (Kazakistan Adalet Bakanlığı, 2015). Bu mevzuat ve programlar içerisinde Kazakistan’ın ulaştırma altyapısının ve özellikle de Orta Koridor’un geliştirilmesine önem verilmiştir.

Şekil 5. Jezkazgan-Beyneu Demiryolu Hattı



Kaynak: Kazakistan Demiryolları Ulusal Şirketi A.Ş., 2014.

Öte yandan Orta Koridor'un önemli parçalarını oluşturan demir yolu hatları yukarıda bahsedilen programlar dâhilinde ele alınarak hem ülke içindeki altyapının hem de bölgesel ulaşım güzergâhlarındaki bağlantının geliştirilmesi adına ilgili çalışmaların gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Hayata geçirilen söz konusu projeler de Orta Koridor'un nakliye sürelerinin azaltılmasına katkı sağlamaktadır. 2014-2020 yılları arasında Kazakistan'ın Jetigen-Horgos Demiryolu, Jezkazgan-Beyneu Demiryolu ve Aktau Limanı projelerinin yanı sıra, Beyneu-Aktau, Beyneu-Akcigit ve Şetpe-Aktau karayolları projelerinin tamamlanmasıyla Kazakistan-Çin sınırındaki Horgos geçidi üzerinden ülkenin batısındaki Aktau Limanı'na kadar uzanan taşıma güzergâhının bağlantısı güçlendirilmiştir (Kazakistan Başbakanlığı, 2020). Böylece modernize edilen altyapı ile kat edilen kilometre mesafesi azaltılarak ülkenin doğusundan batısına ulaşım çok daha hızlı ve verimli bir hale getirilmiştir.

Fotoğraf 6. Aktau Limanı



Kaynak: korabli.eu, 2022.

Özbekistan’da, daha önce farklı bakanlıklar altında yürütülen ulaştırma çalışmaları, 1 Şubat 2019 tarihi itibari 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 (Juraev, 2021). 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.

Özbekistan, Orta Koridor güzergâhındaki Orta Asya’nın önemli pazarlardan birisidir. Coğrafi konumu, nüfusu ve ekonomik büyüklüğü, Özbekistan’ı Orta Koridor açısından önemli yapan diğer faktörlerdir. Mevcut kalkınma planları ve strateji belgelerinde açıkça Orta Koridor’dan bahsedilmemiş olsa da Özbekistan hem TDT ile hem de Çin’le KYG kapsamında çeşitli iş birliği süreçlerini devam ettirmektedir. Özellikle TDT Dönem Başkanlığında Özbekistan’ın Orta Koridor’un işlevselliği noktasında önemli adımlar atacağı tahmin edilmektedir. Ülke içerisindeki ulaşım altyapısı geliştirilirken ulaşım hizmetlerinin modernize edilmesine de özel önem verilmektedir. Örnek vermek gerekirse, Türkiye tarafından kara

yolu üzerinden gelen taşımacıların geçiş izin belgesi talebinin karşılanmasında ve ilgili belgelerin elektronik ortama aktarılması konularında yürütülen toplantılar ile hızlı çözüm önerilerine ulaşılması, uygulamada Özbekistan'ın Orta Koridor'un verimliliğinin güçlendirilmesine sağladığı katkıyı gözler önüne sermektedir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2021).

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 (Kırgız Demiryolları, 2014; Kırgızistan Cumhurbaşkanlığı, 2018; Kırgızistan Adalet Bakanlığı, 2017). 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.

Orta Koridor açısından ise Kırgızistan'dan Çin'e geçişlerde taşımacılara sağlanmakta olan çeşitli imkânlar ülkeyi, Çin'e kara yolu üzerinden ulaşım da cazip kılmaktadır. Aynı zamanda Çin'den Orta Asya ülkelerine ulaşım da özellikle Kırgızistan ve Özbekistan'a erişim konusunda Çin-Kırgızistan-Özbekistan demir yolu inşası bu üç ülke arasında sıklıkla gündeme getirilmektedir. Söz konusu güzergâh, Çin ve Kırgızistan arasındaki en önemli demir yolu projelerinden birisidir. Hat, 523 kilometre uzunluğunda olup 213 kilometresi Çin'den, yaklaşık 90 tüneli kapsayan 260 kilometresi Kırgızistan'dan ve 50 kilometresi ise Özbekistan'dan geçmektedir (Rafiq, 2022). Demir yolu, Çin'deki Kaşgar Demiryolu terminalinden başlayarak Kırgızistan'daki Narın ve Oş bölgesinden geçerek Özbekistan'ın Andican şehrine ulaşmaktadır. Söz konusu demir yolu, hem Kırgızistan üzerinden Çin'in Batı kesimlerine ulaşımı kolaylaştırırken aynı zamanda Çin'in Orta Asya ülkelerinin pazarlarına erişiminin daha rahat koşullarda gerçekleştirilmesini sağlayarak Çin ve Orta Asya ülkeleri arasındaki ticari ilişkilerin de gelişmesine önemli bir ivme kazandıracaktır. Fizibilite çalışmalarının 2022 içerisinde tamamlanması beklenen söz konusu demir yolu hattının, 2023'te inşaat sürecinin bitirilerek hizmete açılması hedeflenmektedir (Hanayi, 2020; Xuanmin, 2022).

Bu çalışmalar arasında ulaşım entegrasyonunun artırılması adına Türkiye ile yürütülen müzakerelerde geçiş izinlerinin libere edilmesi kararının alınmış olması, kara yolu taşımacılarının en sık karşılaşmakta olduğu sorunlardan birisine kalıcı çözüm getirmiştir (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2021; Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021). Bu sayede Orta Koridor'un batısından gelen yüklerin küresel hedefler çerçevesinde Çin'e ulaşımı kara yolu üzerinden daha da kolaylaşarak güzergâhın kullanımının artırılmasına katkı sağlamaktadır. "Kırgızistan 2018-2040 Ulusal Kalkınma Stratejisi" (2017) ve bu stratejinin ilk aşaması olan "Kırgızistan 2018-2023 Ulusal Kalkınma Stratejisi" (Yeni Döneme 40 Adım) (2017) gibi önemli strateji belgeleri de bu tür ulaşım altyapısının geliştirilmesine yönelik atılımları desteklemektedir.

Bu entegrasyon sürecine mevcut projeler üzerinden bakacak olursak, hâlihazırda Orta Koridor güzergâhı üzerindeki altyapı çalışmaları arasında pek çok projenin hayata geçirildiği görülebilir. Bunlarda birçoğunun çalışmaları ise devam etmektedir. Örneğin Kazakistan'ın doğusu ile batısını birleştiren ve Çin'den gelen trenlerin kesintisiz bir şekilde Hazar Denizi'ne kadar ulaşmasını sağlayan Jezkazgan-Beyneu hattının tamamlanması, yüklerin Kazakistan üzerinden daha hızlı bir şekilde geçmesini sağlamaktadır (Kazakistan Demiryolu Yük Taşımacılığı, 2014). Hazar Denizi üzerinden geçişlerin kolaylaştırılması ve mevcut kapasitenin artırılması adına Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan, Hazar Denizi'ndeki limanlarına önemli ölçüde yatırım yapmaktadır. Bu çerçevede Azerbaycan, 2015 yılında Bakü'ye 65 kilometre uzaklıktaki Alat yerleşkesinde genişletilmiş Bakü Limanı'nı hizmete açmıştır.

Toplam uzunluğu 838 kilometre olan BTK Demiryolunun 2017'te hizmete alınmasıyla Orta Koridor'un eksik kalan önemli bir kısmı tamamlamıştır. BTK Demiryolunun çalışmalarına 2007'de Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Gürcistan'ın eski Cumhurbaşkanı Mihail Saakaşvili ve o dönem Türkiye Cumhuriyeti Başbakanı olan Recep Tayyip Erdoğan arasındaki anlaşmanın imzalanmasıyla başlanmıştır (Taghiyev, 2019). BTK Demiryolunun toplam uzunluğu 838 kilometre olup bunun 503 kilometresi Azerbaycan'dan, 259 kilometresi Gürcistan'dan ve 76 kilometresi Türkiye'den geçmektedir. Çin'den yola çıkan bir tren Orta Koridor'u kullanarak BTK üzerinden de geçerek Türkiye üzerinden Avrupa'ya kesintisiz bir şekilde ulaşabilmektedir. Bu kısım aynı zamanda KYG açısından da kilit geçiş noktaları arasında yer almaktadır. Başlangıçta 11 milyon yolcu ve 6.5 milyon ton yük olarak belirlenen BTK'nın toplam kapasitesinin, gelecekte 30 milyon yolcu ve 17 milyon ton yüke çıkarılması hedeflenmektedir (Emanet, 2021).

Şekil 6. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı



Kaynak: Atlanticcouncil.org, 2020.

Türkiye'den Avrupa'ya geçişleri kolaylaştıran bir başka proje ise Marmaray'dır. Marmaray projesi hâlihazırda 76.6 kilometrede, 43 istasyonu ile hizmet vermektedir. İlk olarak 1860'da Sultan Abdülmecid tarafından hazırlatılan projenin, çizimleri 1892 yılında Sultan II. Abdülhamit Han döneminde yaptırılmıştır (Marmaray, 2022). Sonrasında, ilk detaylı fizibilite çalışmaları 1982'de dönemin Başbakanı Turgut Özal tarafından yaptırılmış olsa da proje inşaatı çalışmalarına 2004 yılında başlanmıştır. Projenin, ilk etabı 2013'de ikinci etabı ise 2019'da bitirilerek hizmete sunulmuştur. Marmaray hem yolcu hem de yük taşımacılığında Avrupa'ya geçişlerde kesintisiz yolculuk yapılmasına ve aynı zamanda nakliye sürelerinin de azaltılmasına katkı sağlamaktadır. Bu yönüyle Marmaray, Orta Koridor üzerinden yapılan taşımacılığın Avrupa'ya uzanan güzergâhında önemli bir bağlantı noktasıdır.

Şekil 7. Marmaray Hattı



Kaynak: RayHaber, 2019.

Mevcut durumda Türkiye üzerinden geçişlerde ülke içi demir yolu hatları kullanılarak Marmaray'a ulaşılmakta ve oradan da Avrupa'daki varış ülkelerine ulaşılmaktadır. Türkiye demir yolu altyapısının geliştirilmesi ve modernizasyonu adına pek çok çalışma yürütülmektedir. Bu çalışmalar arasında önemli projelerden bir diğeri ise halen devam eden Edirne-Kars hızlı tren projesidir. Bu proje hem ülke içi hem de transit geçişlerde ülkenin doğu ve batı uçlarını birbirine bağlayarak yolculuk süresini 1.5 günden 8 saate indirme potansiyeli ile büyük bir kolaylık ve zaman tasarrufu sağlayacaktır (Rayhaber, 2019). Öte yandan bu hattın BTK üzerinden gelen yükleri Edirne'ye kadar ulaştırması Orta Koridor'un Türkiye ayağının daha hızlı bir şekilde geçilmesine de büyük katkı sağlayacaktır.

Orta Koridor'un ana güzergâhına entegre olan projelerden bir diğeri ise Lapis Lazuli koridorudur. Bu koridor Afganistan'ı Orta Koridor'a ve dolayısı ile de Avrupa'ya bağlaması yönüyle, bölgesel ulaşımında 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 (Öztosun, 2018).

Fotoğraf 7. Türkmenbaşı Limanı



Kaynak: business.com.tm, 2022.

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 (Öztosun, 2018). 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.

Şekil 8. Lapis Lazuli Demiryolu Hattı



Kaynak: Regional Economic Cooperation Conference on Afghanistan (RECCA), 2021.

Orta Koridor güzergâhı üzerindeki önemli ulaşım hatlarından bir diğeri ise Zengezur Koridoru'dur. Zengezur Koridoru Azerbaycan'ın Nahçıvan ile bağlantısını sağlayacak olan Zengezur bölgesinde yapımına yeniden başlanan yaklaşık 43 kilometrelik bir güzergâhtır (Rehimov, 2020). Azerbaycan ve Ermenistan arasındaki ikinci Karabağ savaşını Azerbaycan'ın kısa sürede kazanmasının ardından taraflar arasında imzalanan anlaşmada Azerbaycan ve Nahçıvan arasında yeni bir ulaşım bağlantısı inşa edilmesi maddesi bulunmaktaydı (Azerbaycan Cumhurbaşkanlığı, 2020). Böylece Azerbaycan'ın Nahçıvan'a karadan ulaşımı ve sonrasında Türkiye'ye bu rota üzerinden bağlanması da mümkün olacaktır.

Bu kapsamda Azerbaycan tarafından ülkenin Batı bölgesinde Horadiz'den Ermenistan sınırına kadar olan hat yenilenecek ve Horadiz'den Nahçıvan'ın Ordubad iline kadar 166 kilometrelik yol inşa edilecektir. Zengezur bölgesinde geri kalan yaklaşık 43 kilometrelik alanda da ilgili altyapı çalışmalarının yürütülmesi ile Zengezur Koridoru'nun tamamlanması beklenmektedir (Rehimov, 2020). İnşa sürecinin bitmesi ile Zengezur Koridoru Azerbaycan'ı Nahçıvan'a kara üzerinden bağlarken Orta Koridor güzergâhında da Azerbaycan'dan Türkiye'ye geçişlerde önemli bir alternatif rota oluşturacaktır. Aynı şekilde demir yolu güzergâhları üzerinde karayollarının da inşa edilmesi planlanmakta olup Zengezur'a ulaşacak Ahmetbeyli-Horadiz-Mincivan-Ağbend otoyolu projesine de başlanmıştır (Rehimov, 2020). Bu çalışmalar, Orta Koridor ülkelerinin yanında Ermenistan'ın da olarak uluslararası ulaşım koridorlarına erişimini kolaylaştıracaktır.

Zengilan civarında 2022'de bir uluslararası hava limanı açılması planlaması da, Zengezur Koridoru'nun konumunu güçlendirecektir. Benzer şekilde Laçın'da da 2024 yılında uluslararası bir hava limanı inşaat edilmesi planlanmaktadır. Çünkü Azerbaycan ve Nahçıvan'ı birbirine bağlayacak olan Zengezur Koridoru'nun demir yolu ve kara yolu bağlantısı Zengilan bölgesinden geçmektedir. Güzergâh üzerinde yapım çalışmalarına başlanan biri 4

şeritli, biri 6 şeritli otoyol yapımının da gelecek sene içerisinde bitirilerek hizmete açılması planlanmaktadır (Azerbaycan Cumhurbaşkanlığı; Yeni Azerbaycan, 2022).

Aynı zamanda Zengilan ve Kubadlı arasında ve Kubadlı ile Laçın güzergâhında çok şeritli bir kara yolu inşaatına başlanılmış olup tamamlanmasının ardından bu bölgelerin Zengezur'un Doğu bölgeleri ile bağlantı hatları sağlanmış olacaktır. Demir yolu ağı çerçevesinde ise 100 kilometrelik Horadiz ve Agbend hattının çalışmaları devam etmekte olup 60 kilometrelik hattın yapımı tamamlanmış, önümüzdeki yıl içerisinde ise hizmete sunulması planlanmaktadır. Zengezur Koridoru üzerinden Azerbaycan'ın Nahçıvan'a bağlanması ile Hazar Denizi'nin doğusundan artarak devam eden yük taşımacılığına Zengezur Koridoru'nun da dahil edilmesi suretiyle yük trafiğine katkı sağlanması amaçlanmaktadır (Azerbaycan Cumhurbaşkanlığı; Yeni Azerbaycan, 2022).

Diğer yandan Barda-Ağdam otoyolu, işgalden kurtarılan Ağdam'ın bölgedeki ana kara yoluna bağlanmasını, Kelbecer-Laçın otoyolunun inşaatı ise Doğu Zengezur ve Karabağ bölgesinin Azerbaycan'ın Batı bölgelerine ulaşımını kolaylaştıracaktır. Bu iki projenin de yapım aşamaları ile Fuzuli-Şuşa arası 4 şeritli kara yolu, Horadiz-Ağbend ve Ağdam-Fuzuli yollarının da inşa süreci devam etmektedir. Yürütülen çalışmalar arasında önemli projelerden birisi de Toganalı-Kelbecer kara yolu olup bu yolun 12 kilometrelik tünelinin inşaatının bitirilmesinin ardından Murov geçidi yerine bu güzergâh kullanılacaktır (Azerbaycan Devlet Kara Yolları Ajansı; Yeni Azerbaycan, 2022). Tüm bu gelişmeler Zengezur Koridoru'nun entegre parçaları olarak görülebilir.

Bölgesel ulaşımı güçlendirecek bu çalışmalar, Ermenistan'ın devam eden diplomatik süreci yavaşlatması ve 10 Kasım 2020 tarihli üçlü anlaşmanın şartlarını gerektirdiği gibi yerine getirmekte isteksiz davranması nedeniyle arzu edildiği hızda sürdürülememektedir (Aslan; Yeni Azerbaycan; Modern.az, 2022). Bilindiği üzere, Azerbaycan ile Ermenistan arasında yürütülen barış müzakereleri içerisinde 10 Kasım 2020'de Azerbaycan, Ermenistan ve Rusya tarafından imzalanan üçlü anlaşmanın 9. maddesinde belirtilen bölgedeki tüm ekonomik ve ulaşım hatlarının önündeki engellerin kaldırılması ve Azerbaycan ile Nahçıvan arasındaki insan, araç ve kargo taşımacılığının çift yönlü olarak serbestleştirilmesi maddeleri yer almaktadır (Rusya Cumhurbaşkanlığı, 2022).

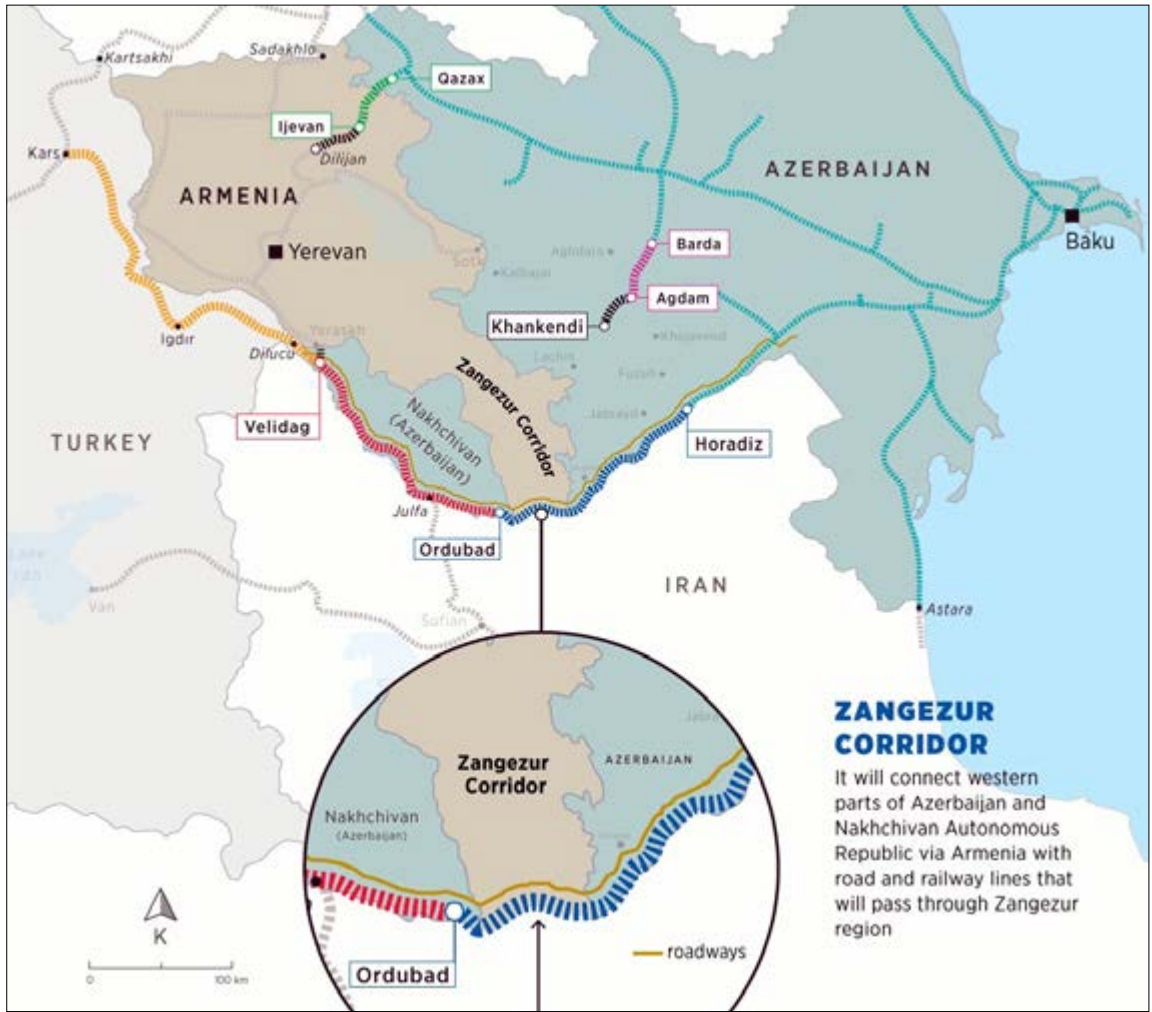
Fotoğraf 8. Zengezur Koridoru'nda Yol Yapım Çalışmaları



Kaynak: aayda.gov.az, 2022.

Brüksel'de 2022 Nisan ve Mayıs aylarında Azerbaycan ve Ermenistan arasında yapılan son görüşmelerde belirli mesafeler elde edilirken Zengezur Koridoru'nun geleceği ile ilgili hususlar henüz netleştirilememiştir. Bunun nedenleri arasında Ermenistan'ın 10 Kasım 2022 anlaşmasının 9. maddesini sadece Laçın Koridoru ile sınırlandırma gayretleri gösterilebilir (Aslan; Yeni Azerbaycan; Modern.az, 2022). Uzmanlar, Ermenistan'ın bu politik yaklaşımla Azerbaycan karşısındaki bazı avantajlarını korumaya çalıştığına işaret etmektedir (Yeni Azerbaycan, 2022). Bununla birlikte, Azerbaycan Dışişleri Bakanı Ceyhun Bayramov ve Ermenistan Dışişleri Bakanı Ararat Mirzoyan'ın 2 Ekim 2022'de Cenevre'de bir araya geldiği görüşmelerde ulaşım koridorları dâhil müzakerelerin tekrar başlatıldığı da bilinmektedir (TRT Haber, 2022). Özetle, Zengezur Koridoru'nun açılmasının, başta TDT ülkeleri olmak üzere Orta Koridor'u kullanacak ülkeler için de önem arz etmesi nedeniyle Azerbaycan'ın hâlihazırda yürütmekte olduğu yol yapım çalışmalarında ve Ermenistan ile devam eden diplomatik sürecinde Bakü'ye destek verilmesi mevcut tikanıklığın aşılmasında önem arz etmektedir.

Şekil 9. Zengezur Koridoru



Kaynak: Aircenter.az, 2022.



BÖLGESEL VE KÜRESEL POLİTİKALAR AÇISINDAN

3.

ORTA KORİDOR

- ✓ Orta Koridor, sadece bölge ülkeleri için değil Asya'dan Avrupa'ya uzanan güzergâhtaki pek çok ülke için hem süre hem de maliyet açısından avantajlar sunabilme potansiyeline sahiptir.

3. BÖLGESEL VE KÜRESEL POLİTİKALAR AÇISINDAN ORTA KORİDOR

Orta Koridor'un kapasitesinin ve işlerliğinin artırılmasına yönelik yürütülen girişimler, küresel etkileri nedeniyle pek çok ülkenin ve uluslararası kuruluşun da ilgisini çekmektedir. Dolayısıyla bölgesel ve küresel politikalar açısından Orta Koridor'un nasıl konumlandırıldığı ve algılandığı büyük önem arz etmektedir.

Avrasya coğrafyasında kara üzerinden ulaşım güzergâhlarının oluşum ve gelişim süreci uzunca bir süredir devam etmektedir. Günümüz şartlarında oluşturulan rotalar, sundukları altyapı, nakliye süresi ve maliyetler ekseninde değerlendirilmektedir. Bu şartları en avantajlı şekilde sunan girişimler yük taşımacılığında önemli rekabet gücüne sahip olmaktadır. Taşımacılık sektöründe bu tür ulaşım koridorlarına sahip olunması veya öncül ülke olma konumu, ilgili taraflara hem ekonomik hem de jeostratejik kazanımlar ve avantajlar sağlamaktadır. Bu nedenle Orta Koridor gibi Avrupa ve Asya arasında kara üzerinden taşımacılıkta kilit bir konumda bulunan girişimin bölgesel ve küresel politikalarındaki yerini, uluslararası kuruluşların yaklaşım ve politikaları çerçevesinde değerlendirmek faydalı olacaktır. Bu çerçevede Avrasya Ekonomik Birliği (AEB), Kuşak Yol Girişimi (KYG), Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ), Avrupa Birliği (AB), TRACECA ve TDT gibi kuruluş ve girişimlerin genel politika ve yaklaşımları ortaya konulmaya çalışılacaktır.

Bölgesel politikalar açısından Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkiye, Özbekistan, Gürcistan ve Çin arasında iyi düzeyde seyreden siyasi ve ekonomik ilişkiler, Orta Koridor'un gelişim perspektifi açısından önem arz etmektedir. Bu durum diğer bölgesel ölçekteki projeler için de benzer olumlu bir atmosfer sağlamaktadır. Buna ek olarak Orta Koridor gibi kazan-kazan ilkesi ile tüm katılımcı ülkelere fayda sağlayacak olan bir girişime güzergâh ülkelerinin bakış açıları da destekleyici niteliktedir. Ancak belirtilmesi gerekir ki güzergâhtaki her ülkenin Orta Koridor'dan siyasi ve ekonomik beklentileri kendi içerisinde farklılaşmaktadır. Bunun da zaman zaman söz konusu girişime yönelik somut politikalarla yansıdığı görülmektedir.

Türkiye açısından bakıldığında Orta Koridor, Orta Asya ülkeleri ile ekonomik ve ticari ilişkilerin geliştirilmesinde ve hatta bölgeye yönelik yatırımlarında büyük önem arz etmektedir. Çünkü Türkiye'nin Orta Asya pazarına ve Çin'e karadan ulaşımında çeşitli altyapı ve bürokratik engellerin oluşturduğu sorunlar, ulaşım süresi ve maliyetleri artırması nedeniyle ihracat ürünlerinin rekabet gücünü azaltmaktadır. Azerbaycan ve Gürcistan Orta Koridor, KYG, Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru gibi pek çok uluslararası koridorun önemli geçiş noktaları arasında bulunmalarını kendileri için avantajlı bir duruma çevirerek birer ulaştırma merkezi olma politikası yürütmektedir (Gabritchidze, 2022). Bu kapsamda son

zamanlarda Orta Koridor'un canlandırılma çabalarına gerek altyapı geliştirme gerekse diğer bürokratik ve teknik sorunların giderilmesinde Azerbaycan ve Gürcistan'ın aktif ve yapıcı bir tutum göstermesi bunun açık göstergesidir.

Bilindiği üzere denize erişimi olmayan Orta Asya ülkeleri küresel pazara erişim noktasında uluslararası ulaşım koridorlarına ve boru hatlarına bağımlı durumdadır. Mevcut durumda Orta Asya ülkeleri genellikle Sovyetler Birliği döneminde oluşturulan ulaştırma altyapısını kullanarak Avrupa'ya ve diğer dünya pazarlarına Rusya üzerinden ulaşım sağlamaktadır (Agenda, 2022). Bu nedenle alternatif güzergâhlar, bölge ülkelerinin ilgisini çekmektedir. Orta Koridor'un canlandırılması Orta Asya ülkelerine önemli bir alternatif güzergâh sağlaması nedeniyle de stratejik öneme sahiptir. Bunun yanında gerek Orta Koridor gerekse KYG aracılığı ile güzergâh ülkeleri aynı zamanda ulusal ulaşım altyapılarını da geliştirme fırsatına da sahiptir. Daha önce ifade edildiği üzere söz konusu girişimler çerçevesinde hem KYG hem de uluslararası finans kuruluşları güzergâh ülkelerine mali destek sağlamaktadır.

Orta Koridor'un işlerliğinin ve işlevselliğinin artırılması çok geniş bir coğrafyada ekonomik, ticari, siyasi ve toplumsal ilişkilerin gelişmesine katkılar sağlayacaktır. Bu yönüyle bakıldığında Orta Koridor, çok açıktır ki bir ulaştırma girişiminin ötesinde çok daha kapsamlı etkileri olabilecek bir platform olma özelliğine sahiptir.

Özellikle Rusya'nın Ukrayna'ya yönelik askeri müdahalesi sonrasında pek çok Avrupa ülkesinin Rusya'ya uyguladığı yaptırımlar nedeniyle Kuzey Koridoru'nun kullanımındaki düşüş, bugün itibarı ile Orta Koridor'a geniş bir alan açmıştır (Standish, 2022). Sunmuş olduğu avantajlar ve hâlihazırda kullanılan bir güzergâh olması sebebiyle alternatif güzergâh arayışı içerisinde olan pek çok ülke de Orta Koridor'un kapasitesinin daha da geliştirilmesine olumlu yaklaşmaktadır. Aslında, Avrupa'yı kara üzerinden Asya pazarlarına bağlamayı hedefleyen TRACECA ve KYG gibi çeşitli girişimler, Orta Koridor'un doğal bir parçası ya da uzantısı konumundadır. Bu sebeple Orta Koridor, sadece bölge ülkeleri için değil Asya'dan Avrupa'ya uzanan güzergâhtaki pek çok ülke için hem süre hem de maliyet açısından avantajlar sunabilme potansiyeline sahiptir.

3.1. Avrasya Ekonomik Birliği (AEB)

Orta Koridor için kilit öneme sahip olan Kazakistan'ın aynı zamanda AEB üyesi olması, adı geçen kuruluşun Orta Koridor'a yönelik tutumunu önemli kılmaktadır. Esasında, AEB'ye üye ülkeler ile Orta Koridor güzergâhı üzerindeki ülkelerin ekonomi, ticaret ve ulaşım gibi alanlarda güçlü ilişkileri bulunmaktadır.

Kuzey Koridoru'nun merkez ülkesi olan Rusya'nın ekonomik ve siyasi olarak etkili olduğu AEB'nin ilgili resmî belgeleri incelendiğinde, genel görünüm içerisinde AEB ülkelerinin

Orta Koridor yerine Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı ifadesini daha yaygın bir şekilde kullandıkları görülebilir (Avrasya Ekonomik Birliği, 2021). Söz konusu belgelerde, Orta Koridor'dan bağımsız olarak AEB coğrafyası içerisinde yer alan ulaşım koridorlarının ve genel olarak ulaşım altyapısının geliştirilmesinin önemine vurgu yapılmakta, bu girişimlerin ticari ve ekonomik kazanımlara yapacağı olumlu etkilerine değinilmektedir.

AEB'nin, geleceğe yönelik strateji belgelerine bakıldığında 2021'de kabul edilen AEB'nin 2025'e Kadar Stratejik Entegrasyon Planı'nın, birliğin gelişim sürecinin yönetilmesi açısından önemli belgeler arasında yer aldığı söylenebilir (Avrasya Ekonomik Birliği, 2021). Bu ana planlar çerçevesinde AEB ülkelerindeki ulaşım sektörlerinin ve uluslararası koridorlarının geliştirilmesine genel hatlarıyla değinilmekte ve Orta Koridor'a özel bir atıf yapılmamaktadır. AEB'nin ulaşım sektörüne dair stratejik belgeleri incelendiğinde ise 2017'de kabul edilen 2018-2020 Ulaştırma Politikasının Uygulanmasına İlişkin Ana Etap ve Yönergelerin Yol Haritası ile 2021'de kabul edilen 2021-2023 Ulaştırma Politikasının Uygulanmasına İlişkin Ana Etap ve Yönergelerin Yol Haritası belgesi, genel çerçevede AEB'nin ulaşım alanındaki hem birlik içindeki hem de uluslararası taşıma politikasının yön verici ana belgeleri olarak ele alınabilir (Avrasya Ekonomik Birliği, 2018; 2021). 2018 tarihli belgede ulaşım meselesi, 13. maddede Avrasya coğrafyasındaki ulaşım koridorlarının geliştirilmesi şeklinde oldukça yüzeysel ve sınırlı olarak yer almıştır. 2021 tarihli belgede ise taşıma konularına daha detaylı yer verildiği fark edilmektedir (Avrasya Ekonomik Birliği, 2018; 2021).

Bu noktada belirlenen hedefler arasında 2022'ye kadar Avrasya'daki ulaşım koridorlarının geliştirilmesinin kapsamlı bir planının hazırlanması hedefi göze çarpmaktadır. Aynı doküman içerisinde 24 ve 29'uncu maddelerde AEB'ye üye ülkeler arasında seyahat eden özellikle ağır yük taşıyan araçların boyutları ve ağırlıkları, kontrolleri, geçiş izinlerinin senkronizasyonu ve iç pazar dolaşımına engel teşkil eden unsurların belirlenmesi ve bu sorunların çözümü için somut adımların atılması gerektiği bildirilmektedir. Uluslararası ulaşım koridorları ile iş birliklerinin güçlendirilmesine dair 15. maddede, sadece Çin'in inisiyatifi ile ortaya çıkan KYG'ye ismen özel atıf yapılması dikkat çekmektedir. Bu bağlamda, belgede güzergâh olarak AEB coğrafyasının büyük bir kısmını da kapsayan KYG ile iş birliğinin artırılmasına yönelik stratejik hedeflere de yer verilmiştir. Belgede, AEB'nin, KYG ile 2021-2023 arası ne tür projelerde iş birliği yapabileceği alanlar ile altyapının durumunun araştırılarak denetim altına alınması gibi hususlara değinilmiştir (Avrasya Ekonomik Birliği, 2018; 2021). AEB içerisinde taşıma konuları ile ilgili bir çalışma grubu da oluşturulmuştur (Avrasya Ekonomik Birliği, 2021). Özetle, AEB Avrasya coğrafyasında ticari ilişkileri güçlendirebilecek çeşitli ulaşım koridorlarının gelişmesini destekleyen bir tutum içerisinde yer almaktadır.

3.2. Kuşak-Yol Girişimi (KYG)

KYG, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2013'te Kazakistan ziyareti sırasında ilk defa uluslararası kamuoyuna açıklanmıştır (Chatzky & McBride, 2020). KYG'yi destekleyen ya da çeşitli vesilelerle söz konusu bu girişim içerisinde bulunan ülkelerin sayısı günümüzde 148 civarındadır. KYG'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 (Chatzky & McBride, 2020; Hillman, 2018, Korkmaz, 2020, Sacks, 2021). KYG'nin geçmekte olduğu güzergâhlar dikkate alındığında Orta Koridor, KYG'nin doğal bir parçası olarak değerlendirilebilir. Hâlihazırda tüm Orta Koridor güzergâhı ülkeleri aynı zamanda doğrudan ya da dolaylı olarak KYG'yi de desteklemektedir (Sacks, 2021).

Şekil 10. Kuşak Yol Girişimi Güzergâhı



Kaynak: silkroadbriefing.com, 2022.

KYG'nin açıklanmasından bu yana çok sayıda ülkede çeşitli altyapı çalışmaları sürdürülmektedir. KYG güzergâhı üzerindeki ülkeler hem ulusal stratejileri ve bütçeleri, hem de KYG kapsamında elde ettikleri, özellikle de Çin'in finansal desteği ile ulaşım sektörlerindeki ilgili plan ve projeleri hayata geçirmektedir. Bu kapsamda Çin, KYG'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 KYG 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 KYG çatısı altındaki yatırımlara çeşitli finansal destekler sunmaktadır (Sejko, 2017). Her ne kadar 148 ülke tarafından desteklenen bir girişim olsa da KYG'nin, esasında Çin'in gelecek perspektifleri çerçevesinde tasarlanan bir proje olduğunu söylemek yanıltıcı olmayacaktır. KYG kapsamında Çin, 148 ülkeyle 200'den fazla iş birliği anlaşması imzalamıştır (Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2022).

Orta Koridor'un, KYG içerisindeki konumuna baktığımızda, Orta Koridor'un KYG için önemli bir güzergâh olduğunu söyleyebiliriz. Güzergâhtaki iki önemli ülke olan Çin ile Türkiye arasındaki gelişen ilişkiler ve Türkiye'nin Orta Koridor'a atfettiği önemin de bu süreci etkilediğini söyleyebiliriz (Wei, 2019). 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 (Andrew, 2019; Huilin, 2020). 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 görebilmekteyiz (T.C. Resmi Gazete, 2021).

Öte yandan Türkiye 2016'da 2.6 milyar dolar (%2.6) sağladığı finansal destek ile AKYB'nin önemli kurucu ülkeleri arasında yerini almıştır (Asya Kalkınma ve Yatırım Bankası, 2021). Bu konuda AKYB'nin hem Orta Koridor ülkelerinin ulaşım altyapısına hem de KYG'ye de katkı sunabilecek projelere daha fazla ilgi göstermesi konusunun gündeme daha sık getirilmesi olumlu bir katkı sağlayacaktır. Son yıllarda Türkiye ile Çin arasında KYG ve Orta Koridor'a atfen çeşitli konferanslar ve devlet başkanlarını bir araya getiren zirveler düzenlenmektedir (Korybko, 2019; Çin İzlanda Elçiliği, 2019; Çin Halk Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, 2019). 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, KYG 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 KYG'nin itici gücü Çin, Orta Koridor'un gelişip işlevselliğinin artırılmasına olumlu yaklaşmaktadır.

3.3. Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ)

Bölgedeki bir diğer önemli kuruluş olan ŞİÖ her ne kadar bir güvenlik teşkilatlanması olarak değerlendirilse de özellikle son yıllarda genişleme yönünde sergilediği yaklaşımı ve bölgesel ve küresel meselelere ilişkin daha aktif duruşu ile dikkat çekmektedir. Bünyesinde Çin, Hindistan, Pakistan, Rusya ve üyelik süreci devam eden İran gibi bölgesel güçleri barındırması nedeniyle ŞİÖ'nün, Orta Koridor'a yaklaşımı da önemli değerlendirilebilir. Bu bağlamda ŞİÖ'nün temel stratejik belge ve planlarına bakıldığında, ilk olarak 2015'te kabul edilen ŞİÖ 2025'e kadar Kalkınma Planı görülebilir (Şanghay İşbirliği Örgütü, 2015). Belge, Örgüt'ün 10 yıllık gelişimine dair planları kapsamaktadır. Esas itibarıyla ŞİÖ bünyesindeki iş birliği, Politik ve Diplomatik İş birliği, Ticari ve Ekonomik İş birliği ve Kültürel ve İnsani Alanda İş birliği olmak üzere üç kategoride ele alınmaktadır. Ulaştırma, bunlardan Ticari ve Ekonomik İş birliği kapsamına girmektedir (Şanghay İşbirliği Örgütü, 2021).

Başta ŞİÖ 2025'e Kadar Kalkınma Planı olmak üzere, Ticari ve Ekonomik İş birliği alanını ilgilendiren çeşitli belgeler içerisinde ulaşım koridorları konusu, bölgesel ticaret hacminin geliştirilmesi çabaları içerisinde yan veya destekleyici konular olarak ele alınmaktadır (Şanghay İşbirliği Örgütü, 2021). Planda, genel olarak ulaşım koridorlarının ticari ilişkileri artırmada oldukça önemli olduğu ve geliştirilmesi gerektiği vurgulanmakta, özel olarak Orta Koridor'a ya da herhangi bir güzergâha değinilmemektedir (Şanghay İşbirliği Örgütü, 2021).

3.4. Avrupa Birliği (AB)

Avrupa Birliği (AB) Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından Orta Asya ülkeleri ile ilişkilerini hızlı bir şekilde geliştirme yaklaşımında olmuştur. Çeşitli alanlarda başlatılan iş birliklerinden biri de ulaştırma alanıdır. 1993 yılında Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerini Kafkasya ve/veya Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlamak amacıyla AB önderliğinde üye ülkeler tarafından oluşturulan bir Doğu-Batı Koridoru olan TRACECA, bugün de AB'nin önem verdiği yapılardan birisidir. Kuruluşundan bugüne TRACECA belirtilen güzergâhtaki pek çok sorunun çözümüne teknik destek sağlamıştır. Zaman içerisinde bu desteklerini çeşitlendirerek artıran AB, 2018 yılında özelde Orta Asya, genelde Asya bölgesine yönelik stratejilerini kapsayan "Avrupa ve Asya'yı Birbirine Bağlamak: Bir AB Stratejisi için Yapı Taşları" adlı belgeyi de kabul etmiştir (AB Dış İlişkiler Servisi, 2018). Söz konusu bu strateji belgesi, AB'nin Asya'ya yeni açılımı hem de bağlanırlık konsepti altında ulaşım alanı da dâhil olmak üzere pek çok konuda bölgesel girişimlerini geliştirmek isteğinin göstergesidir.

AB, Orta Koridor'u hem belirtilen bağlantırılık konsepti hem de ticari ve ekonomik iş birliği alt yapısının geliştirilmesi yönleri ile desteklemektedir (Avrupa Birliği; AB Dış İlişkiler Servisi, 2018). Öte yandan güncel konular arasında yer alan Rusya'nın Ukrayna'daki askeri operasyonları nedeniyle pek çok AB üyesi ülke ve Batılı ulaştırma şirketi Rusya'ya karşı yaptırımlara destek vermektedir. Bu durum da Kuzey Koridoru üzerinden devam eden taşımacılık yükünün bir kısmının Orta Koridor'a kayması beklenmektedir (Standish, 2022). Rusya-Ukrayna savaşıyla başlayan ve ekonomik etkileri ağıısından küresel boyuta ulaşan bu gelişme, Orta Koridor'un işlerliğinin ve verimliliğinin artırılmasının AB'nin yararına olacağını da göstermiştir. Tüm bu olayları ele aldığımızda Orta Koridor, Kuzey Koridoru'na alternatif operasyonel bir güzergâh olması, KYG içerisindeki konumu ve TRACECA tarafından belirlenen hedeflerle örtüşmesi gibi nedenlerle AB tarafından açık bir şekilde desteklenmektedir.

AİKB tarafından Ağustos 2022'de, Kazakistan Demiryolları Ulusal Şirketi'ne Kazakistan Menkul Kıymetler Borsası'nda kote edilecek yerel para biriminde bir tahvil ihracına 50 milyar tenge (105 milyon dolar) kaynak ayrılması da bunun açık bir göstergesidir (Usov, 2022). Tahsis edilen bu kaynakla Orta Koridor güzergâhındaki önemli ülkelerden birisi olan Kazakistan Demiryolları Ulusal Şirketi'nin finansal imkânlarının artırılarak operasyonel kapasitesinin güçlendirilmesi sağlanacaktır.

3.5. Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)

Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), 1993'te Brüksel'de toplanan Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan'ın ulaştırma ve ticaret bakanlıklarının katılımı ile Orta Asya ve Kafkas ülkeleri ile Avrupa ülkeleri arasında ulaşım güzergâhlarının verimliliğinin artırılması adına teknik destek sağlama programı olarak başlatılmıştır (TRACECA, 2022). TRACECA 2020'ye kadar toplam 14'ü ulaşım altyapısı, 7'si teknik destek olmak üzere toplamda 21 projeye 187 milyon avro civarında finansal destek sağlamıştır (Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği Programı, 2020).

TRACECA'nın 2016-2026 strateji planında Hazar Denizi üzerinden geçişlerin verimliliğinin artırılması çerçevesinde limanların kapasitesinin geliştirilmesi, geçişlerde devlet şirketlerine ek olarak özel sektörün daha aktif rol almasına katkı sağlanması, taşıma filolarının yenilenmesi gibi önerilere yer verilmektedir (Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru, 2016). Bu şekilde hem geçiş ücretlerinin düşürölmesi hem de toplam nakliye süresinin azaltılması beklenmektedir.

Şekil 11. TRACECA Altyapı Haritası



Kaynak: traceca-org.org, 2017.

3.6. Türk Devletleri Teşkilatı (TDT)

Diğer kuruluşlar ve girişimlerle karşılaştırıldığında TDT'nin ulaştırma ve ulaştırma koridorlarına siyasi, ekonomik, ticari ve kültürel ilişkiler dâhil olmak üzere çok daha geniş bir perspektifle yaklaştığı söylenebilir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2021). Orta Koridor üzerindeki başta üye ülkelerin bulunmuş olduğu güzergâhtaki sorunlar olmak üzere teknik ve altyapı meselelerinin görüşülerek çözüme kavuşturulmasına yönelik "Türk Devletleri Teşkilatı Ulaştırma Bakanları arasında Ortak İşbirliği Protokolü", "TDT Hükümetleri Arasında Basitleştirilmiş Gümrük Koridoru Kurulmasına İlişkin Anlaşması", "TDT Üye Ülkeleri Arasında Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşması" ve "TDT Devletlerinin Belirlenmiş Teknoparkları Arasındaki İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptı" gibi iş birliğinin geliştirilmesine yönelik birçok önemli belge imzalanmıştır (Türk Devletleri Teşkilatı, 2022). Buna ek olarak bakan yardımcıları düzeyinde bir koordinasyon kurulu oluşturularak, Türk Devletleri Teşkilatı'nın Ulaştırma Çalışma Grubu'nun gündeminde Orta Koridor'un güncel

meselerleri sıkça dile getirilmektedir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2021). Ayrıca, Trans-Hazar Koridoru Uluslararası Çalıştayı, Modern İpek Yolu Ticaret Kervanı Gösteri Turu, Üye Devletlerin Sınır Geçiş Noktalarına saha ziyaretleri, Yetkilendirilmiş Yükümlü (AEO) ve transit gümrük işlemleri alanında eğitim programları, “Elektronik TIR sistemi” (E-TIR) hakkında TDT Eğitim Programı, Modern dijital araçların (“e-TIR”, “e-İzin” ve “e-CMR”) uygulanması yoluyla TDT Üye Devletlerinde ulaştırma ve transit prosedürlerinin kolaylaştırılmasına yönelik kamu-özel sektör ortaklığında birçok çalıştay, saha çalışması ve eğitim programı düzenlenmiştir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2022). Öte yandan TDT bu konuda deneyim sahibi Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) ve Uluslararası Kara yolu Taşımacılığı Birliği (IRU) ile eğitim programlarının da dâhil olduğu iş birliği olanaklarını geliştirmektedir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2021).

Böylece üye ülkeler arasında Orta Koridor’a dair karşılaşılan sorunların yetkililer düzeyinde görüşülerek çözüme kavuşturulması adına koordinasyon etkin bir şekilde kullanılmaktadır. Ulaştırma alanı ile ilgili TDT bünyesinde ulaştırma bakanlarının beş toplantısı, bakan yardımcıları düzeyindeki iki Ulaştırma Koordinasyon Komitesi Toplantısı, Çeşitli çalışma gruplarının toplam 29 toplantısı ile 5 Kardeş Limanlar Toplantısı gerçekleştirilmiştir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2021; Türk Devletleri Teşkilatı, 2022). Gerçekleştirilen bu toplantılarda karşılaşılan sorunlara ortak çözüm önerileri geliştirilmekte ve gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi, dijitalleştirilmesi ve ortak entegre sistemler kurulması gibi nakliye sürecini kolaylaştıran adımlar atılmaktadır.

Fotoğraf 9. Türk Devletleri Teşkilatı 9. Zirvesi



Kaynak: Turkkon.org, 2022.

TDT'nin 12 Kasım 2021'de düzenlenen 8. Zirvesi sonrasında yayımlanan deklarasyonda Orta Koridor'a pek çok kez değinilerek bölge açısından önemi vurgulanmıştır. Ele alınan konuların başında "Türk Devletleri Teşkilatı Üye Ülkeleri Arasında Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşması"nın nihayete kavuşturulması gelmektedir. Bu anlaşma TDT'nin 11 Kasım 2022'de Semerkant'ta düzenlenen 9. Zirvesi'nde imzalanmıştır (Türk Devletleri Teşkilatı, 2022). Öte yandan Orta Koridor'dan daha verimli bir şekilde yararlanılabilmesi için prosedürlerin basitleştirilmesi, sınır geçiş işlemlerinin uyumu ve Kervansaray Projesi ile gümrük iş birliklerinin artırılması öngörülmüştür (Türk Devletleri Teşkilatı, 2021). 8. Zirve bildirgesine Orta Koridor bağlamında detaylı bakıldığında:

"30 Nisan 2020 ve 14 Ekim 2021 tarihlerinde Budapeşte'de düzenlenen video konferans toplantısı ve Beşinci Ulaştırma Bakanları Toplantısı sonuçlarının desteklediği, Üye Devletlerin ilgili kurumlarını Hazar Geçişli Uluslararası Doğu-Batı Orta Koridor'dan daha verimli, sürdürülebilir ve kesintisiz bir güzergâh olarak istifade edebilmeleri için idari prosedürlerin basitleştirilmesi dâhil olmak üzere, ilgili birimlerce uygun koşulların oluşturulmasına yönelik çalışmaların devam ettirilmesi (md.38),

Zengezur Koridoru'nun, Hazar Geçişli Uluslararası Doğu-Batı Orta Koridoru kapsamında bağlanırlığının daha iyi sağlanması için ortaya çıkan bir fırsat olduğu vurgulanarak, Koridorun en kısa sürede faaliyete geçirilmesi için Üye Devletlerin ilgili makamlarının, Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti'nin çabalarını desteklemeye davet edilmesi (md.40),

Ulaştırma koridorlarının, gümrük-sınır kontrol noktalarının ve lojistik merkezlerin kesintisiz faaliyet göstermesinin sağlanması başta olmak üzere, pandemi sırasında ticari ve ekonomik ilişkilerin sürdürülebilirliğini sağlamak için Üye ve Gözlemci Devletlerin dayanışmasının teşvik edilmesi (md.41),

Sivil havacılıkta iş birliğinin güçlendirilmesinin önemi vurgulanarak, ilgili makamların hava yolu operasyonları için idari prosedürleri kolaylaştırması, talebe bağlı olarak üye devletler arasında uçuş sayısının artırılması ile üye ve gözlemci devletler arasındaki hava taşımacılığı bağlantılarının çeşitlendirilmesi (md.42),

Mersin Limanı, Evrensel Lojistik Hizmetleri (Taşkent), Akhtachi (Andican) ve Tirmiz Kargo Merkezi'nin (Surhanderya) Türk Devletleri Teşkilatı Kardeş Limanlar sürecine dâhil edilmesini memnuniyetle karşılandığı, 6 Eylül 2021 tarihinde Samsun'da düzenlenen Türk Devletleri Teşkilatı Kardeş Limanlar Dördüncü Toplantısı'nın sonuçlarının desteklediği ve diğer Türk Devletleri Teşkilatı Kardeş Limanlarının yanı sıra diğer Türk Dili Konuşan Ülkelerin kara ve deniz limanları arasında daha kapsamlı iş birliğinin teşvik edilmesi (md.43),

30 Haziran 2021'de Taşkent'te TDT kapsamında "e-İzin" konulu Türk-Özbek Çalışma Grubu Toplantısının düzenlenmesi de dâhil olmak üzere Sekreteryanın, Üye Devletler arasında "e-İzin" konusunda çok taraflı iş birliği başlatma çabası-

nın takdir edildiği ve bu doğrultuda ilgili makamların ulaşımda dijital araçların yaygın olarak kullanılmasının teşvik edilmesi (md.44),

“Türk Devletleri Teşkilatı Üye Ülkeleri Hükümetleri arasında Basitleştirilmiş Gümrük Koridoru Kurulmasına İlişkin Protokolün” imzalanması amacıyla üzerinde anlaşmaya varılan temel mallara yönelik kolaylaştırıcı tedbirlerin uygulanmasının teşvik edilmesi (md.46),

Hazar Geçişli Uluslararası Doğu-Batı Orta Koridorunun tüm potansiyelinden yararlanmak için gümrük ve idari usullerin kolaylaştırılması ve sınır geçiş işlemlerinin uyumuna ve sadeleştirilmesine katkı sağlayacak Kervansaray Projesi çerçevesinde gümrük iş birliği ile İpek Yolu’nun canlandırılması (md.47),

TDT bünyesinde dijital sistemlerin tanıtılması ve sınır ötesi hareketlerde elektronik ön bildirim sisteminin kurulması yoluyla gümrük ve diğer ilgili kurumlar tarafından verilen izin belgelerine ilişkin gümrük prosedürlerinin basitleştirilmesi ve üye devletler arasındaki modern gümrük mekanizmalarının ve gelişmiş bilgi alışverişi sisteminin kullanımının geliştirilmesi (md. 47.1),

Sekretaryanın, UNECE ile yakın iş birliği içinde 15 Haziran 2021’de e-TIR konusunda gerçekleştirilen ilk Çalışma Grubu toplantısı, TDT çerçevesinde Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan arasında dijital TIR pilot projelerinin başlatılması ve IRU ile iş birliği içinde gümrük makamlarının uzmanlarına yönelik eğitim programları da dâhil olmak üzere Üye Devletler arasında e-TIR konusunda etkin iş birliğinin tesis edilmesinin teşvik edilmesi (md. 47.2),

İlgili makamların, Dünya Gümrük Örgütü ile yakın iş birliği içinde üye devletler arasında dış ticaret işlemlerini kolaylaştırmaya yönelik ulusal Yetkilendirilmiş Ekonomik Operatör Programlarının geliştirilmesi ve uygulanması konusunda birbirlerinin deneyimlerinden yararlanması (md. 47.3)

gibi çok çeşitli başlığın detaylıca görüldüğü görülebilir” (Türk Devletleri Teşkilatı, 2021).

Fotoğraf 10. TDT Aksakallar Konseyi Başkanı Binali Yıldırım'ın TDT Sekreteryasını Ziyareti



Kaynak: Turkkon.org, 2022.

TDT'nin 8.Zirvesi sonrasında ortaya konulan hedefler doğrultusunda çeşitli çalışmalar yürütülmüş olup ülkeler arasındaki uzmanlar ve ilgili yetkililerin bir araya geldikleri farklı düzeylerde görüşmeler yürütülmüştür. Alınan kararlar çerçevesinde çalışmaların süratle başlatıldığını, bunlardan bir kısmının ise hayata geçirildiğini görebilmekteyiz. Örneğin Türkiye ve Özbekistan arasında hayata geçirilen ve deneme sürecinde olan E-belge uygulamasının tüm üye ülkeler arasında büyük kolaylıklar sağlaması beklenmektedir. Öte yandan 18 Mart 2022'de Özbekistan ve Kırgızistan arasında TDT çerçevesinde dijital TIR projesi tanıtılmıştır. Proje, dijital altyapıyı geliştirmek suretiyle hem gümrük işlemlerini kolaylaştıracak hem de ticari ilişkilerin de gelişmesine katkı sağlayacaktır (Türk Devletleri Teşkilatı, 2022). Bildirgede belirtilen hususların tamamına ilişkin ülkeler arasında ilgili birimlerin çalışmaları devam etmektedir. 8. Zirvenin Bildiri metnine yansıyan çoğu husus, Semerkant Zirvesi öncesinde çözüme kavuşturulmuştur (Türk Devletleri Teşkilatı, 2022).

Fotoğraf 11. Türk Devletleri Teşkilatı Dışişleri Bakanları Toplantısı



Kaynak: Turkkon.org, 2022.

Ulaştırma ile ilgili bir diğer önemli gelişme 11 Haziran 2022’de Türk Devletleri Teşkilatı Gümrük İdareleri Başkanlarının 8. Toplantısı’nda kaydedilmiştir. Toplantıda Kervansaray Projesi (dijital gümrük) uygulamasının altyapısının geliştirilmesi ve eğitimi için 2022-2023 takvimi, modern dijital araçların (“e-TIR”, “e-İzin” ve “e-CMR”) uygulanması yoluyla TDT üye devletlerinde ulaştırma ve transit prosedürlerinin kolaylaştırılması konuları görüşülmüştür. Bu görüşme aslında 8. Zirve’de alınan kararların uygulanmasına yönelik somut adımların atıldığı ve çözüm önerilerinin değerlendirildiği bir niteliğe sahiptir. Özellikle hâlihazırda karşılaşılan geçiş izin belgelerinin temini, giriş çıkışlarda bekleme süreleri gibi hususlar detaylıca ele alınmıştır. Bu konuda 9. Zirve’de taşımacılık için kotaların kaldırılması, transit geçiş izinlerinin sayısının artırılması ve diğer fiziki olmayan engellerin ortadan kaldırılması da dâhil olmak üzere taşımacılığın serbestleştirilmesi adına üye ülkelerin teşvik edildiği bir kez daha belirtilmiştir. Sonuç olarak, TDT üye devletleri hükümetleri tarafından “TDT Hükümetleri Arasında Basitleştirilmiş Gümrük Koridoru Kurulmasına İlişkin Anlaşma”nın 11 Kasım 2022’de Semerkant’ta düzenlenen 9. Zirvede kabul edilmesiyle mevcut bürokratik zorlukların aşılması beklenmektedir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2022).

TDT’nin 9. Zirve Bildirisinde, bir kısmı önceki Zirve bildirisine de yansıyan Ulaştırma ile ilgili şu maddeler yer almıştır:

Sırasıyla 12 Ağustos 2022 tarihinde İstanbul’da ve 28 Ekim 2022 tarihinde Taşkent’te gerçekleştirilen Ulaştırma Koordinasyon Komitesi ad hoc toplantısı ve 6. Ulaştırma Bakanları Toplantısının sonuçlarının desteklendiği, Üye Ülkelerin

ilgili kurumlarına, Üye Ülkeler arasında iyi geliştirilmiş ve birbirine bağlı fiziki ve hafif ulaştırma altyapı projeleri ile bölge içi bağlantılılığın sağlanmasına yönelik yatırımların arttırılmasına öncelik verilmesi (md. 32),

Hazar Geçişli Doğu-Batı Orta Koridoru boyunca altyapının arttırılması için iş birliğinin daha da geliştirilmesinin yanı sıra, güzergâhın transit potansiyelini arttırmak ve bölgesel ve uluslararası ulaşım sistemlerine entegre etmek için ulaşım, sınır ve gümrük prosedürlerinin dijitalleştirilmesine önem verilmesi (md. 34),

Üye Ülkelerin, Zenzegur Koridorunun en yakın zamanda açılması, «Bakü-Tiflis-Kars» Demiryolu Hattının kapasitesinin arttırılması, Avrupa ile Asya arasındaki ulaşım hatlarının daha iyi bağlantılandırılması ve çeşitlendirilmesine katkıda bulunan, «Özbekistan-Kırgızistan-Çin» ve «TirmizMezar-ı Şerif-Kabil-Peşaver» Demiryolu Hatlarının inşası için gösterdikleri çabaların desteklenmesi (md. 35),

27 Ekim 2022 tarihinde Taşkent'te gerçekleştirilen TDT Üye Devletlerinin Demiryolu İdareleri Başkanları İlk Toplantısı ve TDT Kardeş Limanlarının Beşinci Toplantısının sonuçlarının takdir edildiği; demir yollarının transit potansiyelinin daha da geliştirilmesi, ulaştırma operasyonlarının dijitalleştirilmesi ve demir yolu idareleri, deniz ve kara limanları ve lojistik merkezleri arasındaki ağın genişletilmesi konularında yakın iş birliğinin teşvik edilmesi (md. 36),

Türk bölgesi içerisinde verimli, istikrarlı ve kesintisiz taşımacılık için kotaların kaldırılması, transit geçiş izinlerinin sayısının arttırılması ve diğer fiziki olmayan engellerin ortadan kaldırılması da dâhil olmak üzere taşımacılığın serbestleştirilmesi ve bu yönde daha fazla adım atılması için üye ülkelerin teşvik edilmesi (md. 38),

Üye ülkelerin ilgili bakanlıklarını, ticaret hacmini, yolcu akışını ve turistik faaliyetleri arttırmak amacıyla üye ülkeler arasında mevcut hava taşımacılığı ve hava kargo ağları ile düşük maliyetli uçuşları genişletmek için ulusal sivil havacılık otoritelerinin aralarındaki iş birliğinin ve liberal hava taşımacılığı politikasının desteklenmesi (md. 39),

8-9 Haziran 2022 tarihlerinde Bışkek'te gerçekleştirilen TDT Gümrük İdareleri Başkanları 8. Toplantısının sonuçlarının desteklendiği ve üye devletlerin ilgili kurumlarına, gümrük prosedürlerinin basitleştirilmesi, modernizasyonu, standardizasyonu ve uyumlaştırılması, gümrüklerde dijital araçların daha fazla uygulanması, en iyi uygulamaların paylaşılması ve kapasite geliştirme programlarının yürütülmesi yoluyla bölgesel entegrasyon konusunda ortak faaliyetlerin devam ettirilmesi (md. 40).

Sonuç olarak, TDT üye devletleri hükümetleri tarafından 2022 yılı içerisinde imzalanması planlanan "Türk Devletleri Teşkilatı Hükümetleri Arasında Basitleştirilmiş Gümrük Koridoru Kurulmasına İlişkin Anlaşma"nın nihai versiyonunun kabul edilmesi ile mevcut bürokratik zorlukların aşılması beklenmektedir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2022).



4.

ORTA KORİDOR'UN

POTANSİYELİ ve GÜNCEL MESELELER

- ✓ Orta Koridor, ulaştırma başta olmak üzere pek çok yönüyle güzergâh ülkeleri için önemlidir. Son dönemde yaşanan bölgesel gelişmeler ve oluşan konjonktür Orta Koridor'un bu önemini daha da artırmıştır. Ancak bu potansiyeline rağmen Orta Koridor'un taşımacılık kapasitesi hedeflenen rakamların altında kalmaktadır.

4. ORTA KORİDOR'UN POTANSİYELİ VE GÜNCEL MESELELER

Araştırmanın ilgili bölümlerinde bahsedildiği üzere Orta Koridor, ulaştırma başta olmak üzere pek çok yönüyle güzergâh ülkeleri için önemlidir. Son dönemde yaşanan bölgesel gelişmeler ve oluşan konjonktür Orta Koridor'un bu önemini daha da artırmıştır. Ancak bu potansiyeline rağmen Orta Koridor'un taşımacılık kapasitesi hedeflenen rakamların altında kalmaktadır. Bu kısımda, mevcut potansiyel ortaya konularak altyapıdaki eksiklikler de dâhil olmak üzere Orta Koridor'daki güncel meseleler ele alınacaktır.

4.1. Demir Yolu: Avantajlar ve Öne Çıkan Sorunlar

Orta Koridor güzergâhının canlandırılması ve rekabet gücünün artırılmasının önündeki en büyük engellerden birisi olan kesintisiz demir yolu hattı, 2017'de BTK'nın faaliyete geçmesiyle büyük ölçüde çözülmüştür. Marmaray'ın da eklenmesi ile bu hat daha da güçlendirilmiştir. Hâlihazırda Orta Koridor'u iki aşamalı olarak düşündüğümüzde iç çemberde Türkiye'den Orta Asya ülkelerine kadar olan hatta demir yolu ve kara yolu bağlantılarında herhangi bir kesinti bulunmamaktadır. Dış çemberde ise Çin'den Avrupa'daki çeşitli ülkelere gönderilmek üzere sevk edilen yükler Kazakistan'dan başlayarak iç çember ülkelerini geçtikten sonra yine demir yolu veya kara yolu bağlantıları ile kesintisiz bir şekilde Avrupa'daki varış noktalarına varmaktadır.

Yapılan test sürüşleri, Orta Koridor'un en büyük avantajının teslimat süresi olduğunu göstermektedir. Öte yandan iklim koşulları açısından karşılaştırıldığında da Orta Koridor'un, Kuzey Koridoru'na karşı avantajlı bir konumda olduğu görülebilir (Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021). Kuzey Koridoru'nun, Rusya üzerinden geçtiği güzergâhta kış aylarında başta elektronik cihazlar olmak üzere pek çok ürünün nemlenmeye ve bozulmaya karşı özel paketlerle sevk edilme zorunluluğu taşıma maliyetlerini artırmaktadır (Zeybek, 2020).

Sayılan bu avantajlar ve Rusya'nın Ukrayna'ya askeri müdahalesi ile yaşanan son gelişmelerin sağlamış olduğu ortama rağmen 2022 yılı itibarıyla Orta Koridor'un taşımacılık kapasitesinde hissedilir bir artış görülmemektedir. Bu durum, altyapının dışında hala çözülmesi gereken belirli sorunların varlığına işaret etmektedir. Bunların başında öngörülemeyen nedenlerle yaşanan süre artışları ve standardize edilemeyen maliyetler gibi çeşitli sorunlar gösterilebilir. Özellikle Orta Koridor için belirlenen azami geçiş süresi olan 15 günün aşılması önemli bir sorun olarak durmaktadır. Çin'in Şanghay şehrinden yola çıkan bir trenin Almanya'nın Duisburg kentine gecikmeli olarak 24 günde vardığı yönündeki haberlerin üzerinde önemle durulması gerekmektedir. Zira 15-20 günü aşan süreler,

Orta Koridor'u kullanmak isteyenler için ciddi bir risk ve güven sorunu olarak değerlendirilmektedir (Pomfret, 2021). Orta Koridor güzergâhı üzerinden yapılan taşımacılıkta süre kaybına yol açan sorunları, bürokratik işlemlerden kaynaklanan sorunlar, Hazar Denizi'nden geçişlerde yaşanan gecikmeler, yük aktarma sayısının çokluğu nedeniyle oluşan süre kayıpları ile altyapı eksikliği nedeniyle sınırlardaki yetersiz işlem gücü olarak sırlayabiliriz.

Fotoğraf 12. Türkiye'den Çin'e İlk Blok İhracat Tren Gönderimi



Kaynak: *dailysabah.com*, 2020.

Bürokratik sorunlar, sadece geçiş ile ilgili belgelerden kaynaklanan sorunlardan oluşmaktadır. Bunun da ötesinde güzergâh üzerindeki ülkeler arasında hâlihazırda taşımacılık alanındaki anlaşma ve protokollerin yetersiz olduğu görülmektedir. TDT'nin 9.Zirvesi'nde çözüm bekleyen pek çok mesele gündeme alınmış olsa da esas itibariyle yasal ve kurumsal eksikliklerin giderilmesi ve üyeler arasında etkin bir koordinasyon kurulması gerekmektedir.

Demir yolu ile ilgili değinilmesi gereken diğer bir mesele de güzergâh üzerinde multi-modal taşımacılığın verimliliği ile ilgilidir. Çin'den yola çıkan bir yükün Avrupa'daki varış noktasına ulaşabilmesi için yaklaşık 7-8 defaya varan yeniden yükleme-boşaltma yapılması durumu süre kayıplarına yol açmaktadır. Kuzey Koridoru'na göre 2.000 kilometre daha kısa olmasına karşın Orta Koridor'da yüklerin, Çin'den Avrupa'ya ulaşana kadar deniz taşımacılığının da dahil olduğu 5 ülkeden geçmesi gerekmektedir. Avrupa'ya ulaşınca da

taşımacılık firmasının tercihine göre kara yolu, demir yolu ve hatta nehir yolu seçenekleri değerlendirilmektedir (RailFreight.com, 2022; Papatolios, 2022). Bu süreçlerin verimlilik düzeyi, doğal olarak varış sürelerini etkilemektedir.

Fotoğraf 13. Bakü Limanı Yükleme Süreci



Kaynak: portofbaku.com, 2022.

Taşımacılık firmalarının karşılaştığı sorunlardan belki de en çok dile getirilenler arasında Hazar Denizi'nden geçişlerde yaşanan süre kayıpları yer almaktadır. Hâlihazırda haftada bir kere sefer düzenlenirken, buna kötü hava koşulları da eklenince mevcut seferlerde de gecikmeler yaşanmaktadır. Öte yandan bürokratik işlemler sırasında istenen belgelerden daha çok iş gücündeki yetersizliklerin daha fazla süre kaybına yol açtığı da raporlara yansımaktadır. Düzenlenen seferlerde kullanılan gemilerin sayısı ve kapasitesi de değinilen sorunlardan birisidir. Mevcut durumda Çin'den Avrupa'ya gönderilen yükler için tahsis edilen 2 yük gemisinin yeterli olmadığı ve daha fazla gemiye ihtiyaç duyulduğu da raporlara yansımaktadır (RailFreight.com, 2022; Papatolios, 2022).

Diğer taraftan Kuzey Koridoru'ndan Orta Koridor'a kaymakta olan yüklerin BTK üzerinde de bir yoğunluk oluşturmaya başladığı, aynı şekilde bu yoğunluğun Türkiye'ye yansımakta olduğu ve bu sorunu Ankara'nın kısa vadede ek seferler ve ilave vagonlar sağlayarak uzun vadede ise demir yolu altyapısını geliştirerek çözmeye çalıştığı görülmektedir (RailFreight.com, 2022; Papatolios, 2022). Dahası Marmaray'dan geçişlerde yük taşımacılığı için dü-

zenlenen geçiş takvimlerine bağlı olarak bazı aksamalar nedeniyle de gecikmeler yaşanmaktadır (Kalyuzhnova & Pomfret, 2021). BTK bağlamında Azerbaycan ve Gürcistan'ın da kapsamlı bir şekilde söz konusu sorunun çözümüne daha fazla eğilmeleri gerekmektedir. Çünkü şimdiden oluşan bu yoğunluk karşısında bazı taşımacılık firmalarının BTK'ya alternatif bir güzergâh olarak Gürcistan'a ulaşan yükleri Poti Limanı'ndan Karadeniz zerinden Romanya'nın Köstence Limanı'na aktarmaya başladıkları görülmektedir. Buradan da Avrupa'daki çeşitli ülkelere ulaşımda kara yolunun demir yoluna göre daha hızlı olması nedeniyle kara yolu ulaşımının tercih edildiği bilinmektedir. Fakat şimdiden Köstence Limanı'nda da yoğunluk oluşmaya başlamıştır (RailFreight.com, 2022; Papatolios, 2022). Orta Koridor üzerinden gerçekleştirilen yük taşımacılığındaki hızlı artış 2022'de de devam etmektedir. Ocak-Mart 2022'de Orta Koridor zerinden 5.847 TEU yk taşınmış olup bu rakam geçen yılın aynı dönemine göre %19 daha fazladır (Azernews, 2022). Bu da hâlihazırda karşılaşılan yoğunluk sorununun artarak devam edeceğini göstermektedir.

Bahsedilen bu hususlardan görüleceği üzere Orta Koridor lkeleri, her ne kadar demir yolu ağları vasıtasıyla birbirlerine bağlanabilseler de mevcut altyapı, yk taşımacılığındaki artış karşısında yetersiz kalmaktadır. Dolayısıyla multi-modal taşımacılık bağlantılarının verimliliğinin geliştirilmesi gerekmektedir. Tüm bu nedenler bir araya geldiğinde uygulamada yaşanan süre kayıpları, Orta Koridor'un en büyük rekabet gücü olan süre avantajını zedelemektedir.

Fotoğraf 14. Çin-Avrupa Gzerghi zerinde Demir Yolu Yük Taşımacılığı



Kaynak: railjournal.com, 2022.

Orta Koridor'da yaşanan söz konusu sorunlar ve Kuzey Koridoru'ndan gerçekleşen kaçış, taşımacıları ve müşterileri deniz taşımacılığına yöneltmektedir. Bu noktada alternatif güzergâh arayışları içerisinde Çin'den Yunanistan'ın Pire Limanı'na ulaşılması ve sonrasında varış ülkelerine yüklerin taşınması seçeneği ön plana çıkmaktadır. Bu güzergâh üzerinde Çin'den Yunanistan'a ulaşım 20-25 gün olması beklenirken, sonrasında ise kara yolu ve demir yolunun kullanılması ile nakliye süresi azaltılmaya çalışılmaktadır (RailFreight.com, 2022; Papatolios, 2022).

Bu nedenle Orta Koridor güzergâhındaki ülkeler mevcut bu olumlu ortamı iyi değerlendirerek zaman kaybetmeden kısa sürede karşılaşılan bürokratik ve teknik sorunları en aza indirmelidir. Uzun vadede de altyapıyı geliştirmeye yönelik çalışmalar hızlandırılmalıdır. Çünkü Orta Koridor'un, Kuzey Koridoru'nun taşımacılık pazarından almayı hedeflediği paya, yakın gelecekte yeni deniz ulaşım güzergâhlarının da talip olması beklenmektedir.

Ulaşım maliyetleri de Orta Koridor'un önemli meselelerinden biridir. Söz konusu bu maliyet içerisinde Hazar Denizi geçişinde ödenen yüksek ücretler dikkat çekicidir. Hazar Denizi'nden geçişlerde firma ve sefer sayısının azlığı nedeniyle uygulanan ücret tarifeleri, diğer emsal güzergâhlara göre yüksek bulunmaktadır. Bu tür gecikmeler ve öngörülemez maliyetler nedeniyle taşımacılık firmaları, yüklerini yılların neden olduğu alışkanlık, tek ülkeden geçmenin getirdiği kolaylıklar, basitleştirilmiş bürokrasi, düzenli seferler ve nakliye ücretlerindeki netlikten dolayı Kuzey Koridoru'nu Orta Koridor'a tercih edebilmektedir (Zeybek, 2020).

Genel itibarıyla Çin'den Avrupa'ya yük taşımacılığında bir standart TEU'nun gönderimi ortalama 2019 rakamları ile 5.000 avrodan başlamaktadır. Bu rakamların pandemi sonrası arttığı bilinmekte olup taşımacılık alanındaki limanların bazılarının özelleştirilmesi ve firmalardan düzenli fiyat bilgileri alınmasında ve güncel bilgiye erişimde bazı sıkıntılar meydana gelmesi nedeniyle araştırmacılar açısından cari rakamlara ulaşılmasında çeşitli zorluklar yaşanabilmektedir (Kenderdine & Bucsky, 2021). Bu maliyet, Orta Koridor ülkelerinin kendi aralarındaki ulaşım ücretlerinde daha da azalmaktadır. Örneğin Çin'in en doğu ucundaki Lianyungang şehrinden Türkiye'deki İzmir kentine kadar bir blok trende 20 fitlik standart bir TEU gönderimi 5.565 dolar ve nakliye süresi 24-28 gün arasındadır. Bu maliyetler 40 fitlik bir büyük standart konteynirin blok trenle gönderimi için ise 3.470 dolardır. Tek konteynir gönderim fiyatı ise 3.820 dolara çıkmaktadır (Kenderdine & Bucsky, 2021).

Fotoğraf 15. Hazar Denizi Üzerinden Multi-Modal Taşımacılık



Kaynak: İru.org, 2022.

Sonuç olarak, Orta Koridor güzergâhındaki sorunlar ele alınırken TDT üyesi ülkelerin öncelikle kendi aralarında sonrasında ise Çin ve Gürcistan gibi güzergâhın önemli ülkeleri ile birlikte ulaştırma alanındaki iş birliklerini güçlendirecek yasal altyapılarda uyumlaştırmaya gitmeleri gerekmektedir. 11 Kasım 2022’de Semerkant’ta düzenlenen Türk Devletleri Teşkilatı’nın 9. Zirvesi’nde “TDT Üye Ülkeleri Arasında Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşması”nın (UKYT) imzalanmış olması bu çerçevede önemli değerlendirilebilir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2022). Söz konusu anlaşmanın etkin kullanımı ve güzergâhtaki diğer ülkelere yaygınlaştırılması uyumlaştırma sürecini hızlandıracaktır. Güzergâhın işlevselliğini teşvik eden ülkelerin başında gelen Türkiye TDT UKYT’den önce çoğu güzergâh ülkesiyle ikili düzeyde UKYT anlaşması imzalamıştır (T.C. Resmi Gazete, 2015; 2020; 2021, Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020; 2021).

Fotoğraf 16. Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye Arasındaki İlk Üçlü Dışışleri Bakanları ve Ulaş-tırma Bakanları Toplantısı



Kaynak: uab.gov.tr, 2022.

4.2. Kara Yolu: Avantajlar ve Öne Çıkan Sorunlar

Orta Koridor güzergâhı üzerinde kara yolu üzerinden gerçekleştirilen taşımacılığın demir yolunda olduğu gibi en büyük avantajlarından birisi mesafenin daha kısa olması nedeniyle süre avantajıdır. Öte yandan demir yoluna kıyasla ülkeler arasında daha hızlı ulaşım sağlanabilmesi de bu avantajı güçlendirmektedir. Bu bölümde Orta Koridor’la ilgili literatürde yeterince yer almayan kara yolu üzerinden gerçekleştirilen taşımacılık faaliyetlerinde karşılaşılan sorunlar ele alınacaktır. Ülkeler her ne kadar makro ölçekte daha fazla yük taşıma kapasitesine sahip olduğu için demir yolu ağlarının geliştirilmesine önem verseler de mevcut durumda kara yolu, Orta Koridor’un toplam ulaştırma hacminde önemli bir yere sahiptir. Demir yolu taşımacılığında olduğu gibi kara yolunda da bir kısım sorunlar olduğu bilinmektedir.

Türk devletleri açısından bakınca, Batı’daki başlangıç noktası olan Türkiye’den Orta Koridor ülkelerine gerçekleştirilmekte olan seferlerde sürücüler öncelikle Sarp Sınır Kapısından Gürcistan’a geçmekte oradan da Azerbaycan’daki Bakü Limanı’na gelmektedir. Hazar Denizi üzerinden Aktau Limanı’na varmaları sonrasında ise Kazakistan’dan diğer

Orta Asya ülkelerine ya da Çin'e geçerek teslimatlarını gerçekleştirmektedirler. Geri dönüşlerde de güzergâh üzerindeki bu ülkelerden Türkiye'ye taşınmak üzere yine yük taşımaktadırlar.

Türkiye'den Orta Asya ülkelerine yıllık yaklaşık 40.000 sefer düzenlenmekte olup bunun büyük bir çoğunluğu Covid-19 öncesi İran-Türkmenistan hattını kullanmaktaydı (Yücel, 2021). Bunun ana nedenleri arasında Hazar Denizi üzerinden geçişlerin maliyetinin yüksek olması, Azerbaycan ve Kazakistan gibi güzergâhın kilit ülkelerinde karşılaşılan çeşitli bürokratik sorunlar ve oluşan ek maliyetler yer almaktadır. Covid-19 tedbirleri gerekçeyle Türkmenistan'ın, yabancı taşımacıları ülkeye sokmaması nedeniyle Orta Asya odaklı seferlerin büyük bir kısmı Gürcistan-Rusya-Kazakistan ya da Gürcistan-Azerbaycan-Kazakistan güzergâhlarına kaymıştır. Rusya ile ilgili son gelişmelerden sonra başta güvenlik ve yaptırımlar nedeniyle de Azerbaycan-Kazakistan hattı daha fazla kullanılmaya başlanmıştır (Standish, 2022). Böylece hem demir yolu hem de kara yolu taşımacılığında Orta Koridor güzergâhı büyük bir fırsat yakalamış durumdadır.

Ulaşım sektöründeki canlılığın en önemli faktörlerinden birisi ülkeler arasındaki ticari ilişkilere olan etkisidir. Bu ticari dengeler içerisinde enerji nakliyesi dışındaki ürünlerin ticaretine baktığımızda Orta Asya ve Kafkaslarla ihracat dengesinde dengeli veya Türkiye'nin lehine bir durumun mevcut olduğunu görebilmekteyiz. Bu da yük taşımacılığında Türkiye tarafından Orta Asya ülkelerine daha fazla seferin düzenlendiğini bizlere göstermektedir. Bu kapsamda aynı demir yolunda olduğu gibi kara yolu taşımacılığında da farklı sorunlarla karşılaşılmaktadır.

Taşımacılık sürecinde karşılaşılan engellerin en başında, raporlara yansıdığı kadarıyla geçiş izin belgeleri gelmektedir. Ülkeler yabancı taşımacıların kendi gümrük sınırlarından geçebilmeleri için ilgili ülkelere belirli sayıda geçiş izin belgesi sağlamaktadır. Bu nedenle her ulaştırma aracının güzergâh üzerindeki ilgili ülkelere girmeden önce bu geçiş izin belgesine sahip olması gerekir. Bu belgeler ülkeler arasındaki ulaştırma bakanlıklarının ilgili birimleri arasında belge olarak teslim edilmektedir (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, 2019; Deniz Ticaret Odası, 2022).

Taşıma süreçlerinde karşılaşılan diğer bir mesele ise yabancı taşımacıların varış ülkelerindeki kalış süreleri ile ilgilidir. Bu mesele, özellikle maliyetlerin karşılanması adına geri dönüş yükü bulmakla yakından ilgilidir. Bilindiği üzere tek yönlü taşınan malların getirisi, geri dönüş yükü alınamamış olması halinde oldukça azalmaktadır. Bu noktada, yabancı bir sürücünün varış ülkesinde karşılaştığı kısa kalış süresi, geri dönüş yükü bulmasını zorlaştırmaktadır. Bu mesele sadece sürücüleri ya da şirketleri karlılık bağlamında ilgilendiren bir mesele olmasının ötesinde güzergâhın verimliliği ve işlerliği ile de doğrudan ilgilidir. Öngörülemeyen maliyetler de Orta Koridor'daki çözüm bekleyen sorunlardan birisidir. Raporlar, taşımacıların güzergâh üzerindeki ülkelerde farklı vergilere tabi tutulduğunu göstermektedir. Son olarak, altyapısal meselelerle ilgili olarak ise daha çok karayollarının genel durumu, sınır kapılarının kapasitesi, Hazar Denizi üzerindeki geçişlerde Ro-Ro seferlerinde yaşanan gecikmelerden bahsedilebilir.

4.2.1. Geçiş İzin Belgesi Sayısı

Geçiş izin belgesi sorunu hem sektör temsilcileri hem de güzergâh üzerindeki ülke yetkilileri tarafından sıkça gündeme getirilmektedir. Daha önce de bahsedildiği üzere Türkiye'den Orta Asya ülkelerine yılda yaklaşık 40.000 sefer düzenlenmektedir. Bu seferlerin yaklaşık %90'ı, İran-Türkmenistan üzerinden gerçekleşirken Türkmenistan'ın sınırlarını yabancı taşımacılara kapatmasıyla, güzergâh büyük oranda Gürcistan-Azerbaycan-Kazakistan hattına kaymıştır (Dünya, 2022). Bu konuda ortaya konulan 40.000 rakamı ile güzergâh üzerindeki kilit transit ülkeler olan Gürcistan, Azerbaycan ve Kazakistan'ın sunduğu geçiş izin belge sayılarının sektör için önemli olduğunu belirtmek gerekir.

Geçiş izin belgesi sayılarına baktığımızda, Gürcistan'ın Türkiye'ye yıllık olarak verdiği geçiş izin belgesinin 150.000 adet olduğu görülebilir. Bu sayıyı, gerçekleşen 40.000 ile karşılaştığımızda herhangi bir sorun bulunmadığı açıktır. Azerbaycan ise 25 Haziran 2021'ye kadar 35.000 geçiş belgesi sağlarken belirtilen tarihte gerçekleşen Azerbaycan ve Türkiye Kara Ulaştırması Karma Komisyon (KUKK) Toplantısı sonrasında geçiş belgesi adedi 46.000'e çıkarılmıştır (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2021).

Kazakistan tarafından sağlanan 8.000 adet geçiş belgesi, Orta Koridor'daki kara yolu taşımacılığındaki en önemli sorunlardan birisi olarak ifade edilmektedir. Hazar geçişi ve önemli bir pazar olması nedeniyle Kazakistan'ın sağlamış olduğu düşük belge sayısı, sefer sayılarının azalmasına neden olmuştur. Bu da hem Kazakistan'la hem de diğer bölge ülkeleri ile olan ticari ilişkileri doğrudan etkilemektedir. Bu mesele, ikili düzeyde sıkça gündeme getirilmiş en son 9 Mayıs 2022'de Kazakistan ve Türkiye arasındaki KUKK toplantısında Kazakistan'ın Türkiye'ye verdiği 8.000 adet ikili geçiş izin belgesi sayısının 2022 yılı için 11.000'e çıkarılması, 2023 yılı için ise 10.000 adet ikili geçiş izin belgesi, 15.000 adet transit geçiş belgesi ve 2.000 adet üçüncü ülkeye geçiş izin belgesi verilmesi kararına varılmıştır. Bu toplantıda alınan kararlar ile taşımacılık sektörünün taleplerinin bir ölçüde karşılandığı söylenebilir (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2022).

Fotoğraf 17. Türkiye Azerbaycan Kara Ulaştırması Karma Komisyon Toplantısı



Kaynak: iha.com.tr, 2021.

Güzergâhtaki diğer önemli bir ülke olan Özbekistan da gerçekleştirilen müzakereler neticesinde 2020 yılında, 30.000 adet ikili geçiş izin belgesi (8.000'i ücretsiz), 5.000 adet transit geçiş belgesi (2.000'i ücretsiz) temin etmiştir. 2021 Temmuz ayında revizyona gidilerek ücretsiz ikili geçiş izin belgesi sayısı 12.000'e çıkarılmıştır (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2021). Özbekistan açısından, verilen toplam geçiş izin belgelerinin mevcut talebi karşılamakta olduğu görülmektedir.

15-16 Eylül 2021 tarihlerinde Bışkek'te gerçekleştirilen Türkiye-Kırgızistan KUKK toplantısında 28 Nisan 1992 tarihinde imzalanan Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kırgızistan Cumhuriyeti Hükümeti arasında Uluslararası Kara yolu taşımacılığı anlaşması tadil edilerek, ikili ve transit geçişlerin libere edilmesi kararı alınmıştır. Bu karar doğrultusunda, iki ülkenin ulaştırma bakanlıkları, Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşmasını Tadil Eden Protokol taslağını, KUKK sırasında hazırlayarak, resmi süreci başlatmıştır (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2021; Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021). Çin'e açılan diğer bir bölge olması nedeniyle Kırgızistan'la da söz konusu meselenin aşılması güzergâh için önemli kazanımlar sağlayacaktır.

Fotoğraf 18. Kazakistan Cumhurbaşkanı Kasım Comart Tokayev'in 10-11 Mayıs 2022 Türkiye Ziyareti



Kaynak: tccb.gov.tr, 2022.

2020 sonrası dönemde izin belgeleri ile ilgili bölge genelinde önemli mesafeler alındığı görülebilir. Bunda, Türk Konseyi sürecinden TDT'ye geçişin önemli bir faktör olduğu ifade edilebilir. Bu değişime Türkiye'den gerçekleşen seferler üzerinden bakacak olursak, 2022 Ocak-Mayıs arasında Türkiye'den Orta Asya ülkelerine yaklaşık 35.000 sefer yapılmıştır. Bu sayı, geçen yıl gerçekleştirilen yıllık sefer sayısının neredeyse %90'ına tekabül etmektedir. Bu veriler, 2022 yılında sefer sayısının iki katına çıkabilme ihtimalini güçlendirmektedir. Özetle, geçiş belgelerindeki iyileştirmelerin sefer sayılarını artırdığı açıkça görülmektedir (Silkroadbriefing, 2022).

4.2.2. Kalış Süreleri

Raporlara göre Türkiye’den çıkan bir taşımacı kalış süreleri açısından çeşitli zorluklarla karşılaşmaktadır. Varış ülkesine girildiğinde başlayan 30 gün kalma süresi, yüklerin teslim edilmesi, yeni yük bulunması ve ülkeden çıkış yapılması için bazı durumlarda yeterli olmamaktadır. Bu tür durumlarda ise ülkeler tarafından farklı cezai işlemler uygulanabilmektedir. Buna ülkeye girişte, ülkelere göre değişen süreler içerisinde kayıt yaptırmaya zorunluluğunu da ekleyebiliriz. Örneğin, Türkiye’den gelen taşımacıların Kazakistan’a girişlerinde 5 gün içerisinde kayıt işlemlerini gerçekleştirmeleri ve 30 gün içerisinde de ülkeyi terk etmeleri gerekmektedir Aksi takdirde taşımacılar adli ve cezai işlemlere (28.000 tenge / 82 dolar) maruz kalabilmektedir. Geri dönüş yükleri için önemli pazarlardan birisi olan başta Kazakistan olmak üzere ülkelerde toplam kalış süresinin 90 güne çıkarılması ve kayıt işleminin de 5 günden 30 güne çıkarılması, başta KUKK toplantıları olmak üzere sıklıkla gündeme getirilen konulardan birisidir. Bununla birlikte henüz somut bir çözüme ulaşılamamıştır (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2020). Güzergâhtaki, özellikle AEB üyesi ülkeler için sorun teşkil etmeyen bu hususta, Türk taşımacılarına Türk devletlerinde 90 güne kadar vizesiz kalma imkânının tanınması hem ulaştırma sektörünü rahatlatacak hem de Koridorun işlerliğini daha verimli bir boyuta ulaştırarak ekonomik ve ticari kazanımları da artıracaktır. Özetle, 90 günlük vizesiz kalma imkânının güzergâh ülkelerinde uygulamaya geçirilmesinin söz konusu sorunlara önemli katkı sağlayacağı ifade edilmektedir (Cis-legislation.com, 1992).

4.2.3. Sınır Kapılarında Yaşanan Yoğunluk

Güzergâhtaki taşıma sürelerinin uzamasına neden olan önemli sorunlar arasında sınır kapılarında oluşan yoğunluklar gösterilebilir. Gürcistan’a girişlerde bazı taşımacılar, X-ray taraması, eşyaların boşaltılması, yeniden tartılması, sayılması, kapılarının açılması gibi tam tespit uygulamasına maruz bırakılmaktadır. Raporlarda Türk taşımacılarının bu tür durumlarla sıklıkla karşılaştığına yer verilmektedir. Bu uygulamalar da taşımacılar açısından zaman kaybına yol açarak toplam nakliye süresini uzatmaktadır (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2020). Sarp Sınır Kapısındaki yoğunluğun azaltılması adına ise Gürcistan ve Türkiye arasında “Sarp, Çıldır /Aktaş ve Posof / Türkgözü Kara Gümrük Geçiş Noktalarının Ortak Kullanıma Dair Protokol” gereğince Ortak Kapı projesinin hayata geçirilmesi ve ortak bir şekilde işletilmesinin bekleme sürelerini önemli ölçüde azaltacağı ifade edilmektedir.

Fotoğraf 19. Sarp Sınır Kapısında Oluşan Tır Kuyruğu



Kaynak: ntv.com.tr, 2022.

Aslında, tam tespit uygulamalarının sadece ciddi şüphe uyandıran kantar ağırlığı veya ihbar durumlarında yapılması karşılaşılan zaman kayıplarını asgariye indirecektir. Öte yandan Sarp-Sarpi sınır kapısının fiziki altyapısının genişlemeye müsait olmaması sebebiyle ortalama giriş çıkış sayısı olan 1.100'ün modern gümrük uygulamaları ile geliştirilmesi gerekliliği vurgulanmaktadır. Azerbaycan'da ise Kırmızı Köprü (Tovuz) gümrüğünde iş gücündeki bazı yetersizlikler nedeniyle bekleme sürelerinin 3-4 güne çıktığı ifade edilmektedir (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2020).

Genel olarak Covid-19 salgını nedeniyle Kazakistan'da Kurmangazi Sınır Kapısı ile Aktau'daki Kuryk Limanı'nda yoğunluk yaşandığı bildirilmektedir (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2020). Bu noktada, Aktau'da başlatılan tek pencere sisteminin işlem sürelerinin azaltılmasında olumlu sonuçlar gösterdiği bilinmektedir (Türk Devletleri Teşkilatı, 2021). Pandemi döneminde oluşan yoğunlukta Aktau-Kuryk limanlarında belgelerin işleme alınması sürecinde tır parklarında kalan taşımacılar ilk gün için 15.000 tenge (34 dolar) ve sonraki her gün için ise belirlenen 4.000 tenge (9 dolar) kalış ücretinin de ek bir maliyet oluşturduğu sektör temsilcileri tarafından ifade edilmektedir.

Sınır kapılarındaki söz konusu zaman kayıplarının azaltılması iki aşamada ele alınabilir. Öncelikle bürokratik işlemlerin basitleştirilmesi ve Kervansaray Projesi (dijital gümrük) gibi projelerin hayata geçirilmesi ile işlemlerin elektronik ortama taşınması, ikinci aşamada ise gümrüklerdeki altyapının geliştirilmesi ile daha fazla ve daha hızlı hizmet verilmesi yönündeki çalışmaların hızlandırılması gerekmektedir.

4.2.4. Maliyetler: Ücretler ve Vergiler

Taşımacılar, maliyetler noktasında güzergâh ülkelerinde standardize edilmemiş çeşitli sorunlarla karşılaşabilmektedir. Söz konusu maliyetler, taşımanın Koridorun hangi ucundan başladığına göre de değişiklik arz edebilmektedir. Raporlara göre örneğin, Almatı'dan İstanbul'a araçla 20 tonluk bir yükün nakliye maliyeti 4.200-4.500 dolar arasında değişirken söz konusu aracın Avrupa'daki nihai varış noktasına ulaşmasında maliyet 8.000 doların da üzerine çıkabilmektedir (Slogistics mülakat verileri, 2022). İstanbul'dan Almatı'ya aynı nitelikteki bir sevkiyatın yapılma maliyeti ise neredeyse 7.800-8.000 doları bulmaktadır. Bunun da ana nedenleri arasında Türkiye'deki akaryakıt fiyatlarındaki pahalılık, Gürcistan'a girişte yaşanan bekleme süreleri, güzergâh boyunca diğer ülkelerden alınan vergiler gelmektedir (Slogistics mülakat verileri, 2022).

Örneğin, Türkiye'den yola çıkan bir nakliyeciyi Gürcistan'da 80 dolar transit geçiş ücreti öderken, Azerbaycan'dan geçerken çeşitli kalemlerden oluşan vergileri ödemek durumunda kalabiliyor. Geçiş belgelerinin bittiği durumlarda bu maliyetler daha da artmakta: ikili ve transit taşımalar için 100 dolar, üçüncü ülke taşımaları için 600 dolar geçiş belgesi ücretleri eklenmektedir. Yine Azerbaycan'da Devlet Yol Fonu Vergisi altında iki haftalık kalış için 80 dolar, iki haftayı geçen süreler için ise 220 dolar alınmakta, az tehlikeli mallar için 80 dolar, tehlikeli yükler için 160 dolar ve çok tehlikeli ürünler için ise 320 dolar vergi uygulaması bulunmaktadır. Tehlikeli yük ile kalış süresini aşan sürücülere ayrıca 1.000 doları aşan cezalar kesilebilmektedir (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2020). Bunun yanında, Avrupa genelinde 40 ton olarak uygulanan yük taşıma limitinin Azerbaycan'da 38 ton olarak belirlenmiş olması da nakliye firmalarının zaman zaman dikkatlerinden kaçarak karşılığında cezalara maruz kalmalarına neden olabilmektedir (Yücel, 2021).

Vergilere ve cezalara ek olarak Azerbaycan'daki şirketler tarafından sağlanan Hazar Denizi'nden geçişteki Ro-Ro hizmetleri de sektör temsilcilerince pahalı bulunmaktadır. Bu konuda gidiş-dönüş maliyetinin 1.850 dolar, tek yönün ise 1.200 dolar olması taşımacılık maliyetini artıran unsurlar arasında yer almaktadır. Benzer bir güzergâh olan Türkiye-Ukrayna arası ulaşım maliyetinin tek yön için 500 dolar olduğu göz önüne alındığında Hazar geçişinin bariz bir şekilde daha maliyetli olduğu görülebilir (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2020). Sefer sayılarının azlığı, altyapı ve hava şartları gibi faktörlerin bu maliyetleri etkilediği hususuna daha önceki bölümlerde değinilmiş, hava şartları dışındaki diğer hususlara ilişkin güzergâh ülkeleri tarafından yapılması gereken önerilere değinilmiştir.

Güzergâhın geri kalan kısmında, Kazakistan tarafına geçildiğinde Kuryk Limanı'ndan giriş yapan Türk taşımacıların yük harcı, belge harcı, ilaçlama bedeli adları altında toplamda 162 dolara yakın bir ücret ödedikleri bildirilmektedir (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2020). Diğer taraftan Kazakistan tarafına geçen araçların, fazla yük taşımak gerekçeleri

ile ek cezalara maruz kaldığı gibi bir dizi keyfi uygulamaların olduğuna dair iddialar da raporlarda geçmektedir (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2020).

Özbekistan'da ücretli belgelerin içerisindeki ikili geçiş belgesinin 400 dolar ve transit belgesinin ise 800 dolar olması ile Hazar üzerinden Türkmenistan'a girişlerdeki geçiş ücretinin 465 dolar olması da sektör temsilcilerince yüksek bulunmakta ve düşürülmesi talep edilmektedir (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2020).

Yukarıda ifade edilen sorunların giderilmesine yönelik gerçekleştirilen çalışmalar sonucunda Azerbaycan tarafı Devlet Yol Fonu Vergisini 80 dolarda tutacağını, yanıcı madde vergisini almayacağını, yük taşıma limitini 42 tona çıkaracağını açıklamıştır. Hazar Denizi geçişinin geliştirilmesi konusunda ise Azerbaycan 50 tır kapasiteli 2 Ro-Ro gemisi inşa etmektedir. Benzer adımların diğer üye ülkeler tarafından atılması Orta Koridor'un işlerliği açısından önem arz etmektedir.

5.

SONUÇ ve ÖNERİLER

- ✓ Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle Kuzey Koridoru'nda yaşanan düşüşün, Orta Koridor lehine dönüştürülmesi için büyük çoğunluğuna TDT'nin zirve bildirilerinde de bahsedilen söz konusu önerilerin vakit kaybetmeksizin ilgili otoriteler tarafından değerlendirilmesi büyük önem arz etmektedir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Orta Koridor, güzergâhtaki diğer ülkelerle birlikte esas itibari ile Türk devletlerini karadan Asya'dan Avrupa'ya bağlayan multi-modal bir ulaşım güzergâhını kapsamaktadır. Bölgesel ölçekte Türkiye ile Orta Asya ve Kafkas ülkeleri arasındaki ticari ve ekonomik iş birliğinin yanı sıra toplumsal ve kültürel ilişkilerin daha da geliştirilmesine katkı sağlayacak olan Orta Koridor küresel ticaret açısından da önemli bir güzergâhtır. Zira Kuşak Yol Girişimi'nin (KYG) doğal bağlantı noktalarından birisi olan Orta Koridor, Avrupa ülkeleri ile Çin arasında gerçekleşen yıllık 600 milyar doları aşan ticari ve ekonomik ilişkilerde kritik bir yere sahiptir.

2013 yılında Kazakistan, Azerbaycan ve Gürcistan'ın girişimleri ile temelleri atılan Orta Koridor, bugün TDT başta olmak üzere diğer bölgesel ve küresel kuruluşların desteklediği bir güzergâh haline gelmiştir. Çünkü Orta Koridor, mevcut durumda Doğu-Batı güzergâhındaki yük trafiğinin büyük çoğunluğunu elinde bulunduran Kuzey Koridoru'yla karşılaştırıldığında mesafe olarak 2.000 km daha kısa olması, iklim koşulları açısından daha elverişli ve dolayısıyla daha hızlı ve daha ekonomik olması, benzer şekilde deniz yolu güzergâhına göre de ulaşım süresini üçte bir oranında azaltması gibi yönleri ile öne çıkmaktadır.

Orta Koridor'un söz konusu avantajları ve potansiyeli, bölge ülkelerini başta ulaştırma altyapısının geliştirilmesi olmak üzere uluslararası ulaştırma iş birliğinde daha aktif olma yönünde harekete geçirmiştir. İkili ve çok taraflı devam ettirilen bölgesel iş birliğinin önemli platformlarından birisi kuşkusuz TDT'dir. Gerçekleştirilen toplantılar, tesis edilen komiteler ve çalışma gruplarının yoğun çalışmaları sonucunda "Türk Devletleri Teşkilatı Ulaştırma Bakanları arasında Ortak İşbirliği Protokolü", "TDT Hükümetleri Arasında Basitleştirilmiş Gümrük Koridoru Kurulmasına İlişkin Anlaşması", "TDT Üye Ülkeleri Arasında Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşması" gibi ulaştırma ile ilgili önemli anlaşma ve protokoller hayata geçirilmiştir. Bütün bu çalışmaların esas hedefi, Doğu-Batı bağlantı koridorlarındaki altyapı sorunlarının giderilmesi, uygulama birliğinin oluşturulması ve bu suretle bölge ülkeleri arasındaki ticari ve ekonomik ilişkilerin daha da geliştirilmesidir.

Çalışma içerisinde detaylıca gösterildiği üzere Orta Koridor'un işlevselliğinin artırılması, güzergâh devletlerinin ticaret maliyetlerini azaltacak, ihracat ve ithalat performanslarını artıracak, çeşitli sektörleri canlandıracak ve dolayısıyla da reel geliri olumlu yönde etkileyecektir. Buna, Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle Kuzey Koridoru'ndan Orta Koridor'a kayacak taşıma trafiğini de eklersek bu projeksiyonu daha da büyütmek mümkün olacaktır. Gelişen iş birliği ortamı ve değinilen potansiyele rağmen alternatif koridorlarla karşılaştırıldığında Orta Koridor hala kapasitesinin çok altında bir işlerliğe sahiptir. Esas

itibari ile altyapısal, teknik ve bürokratik engellerin neden olduğu bu durum, güzergâh ülkelerinin ikili ve çok taraflı olarak atacağı adımlarla kısa sürede izale edilebilir. Nitekim TDT'nin İstanbul ve Semerkant Zirvelerinde imza altına alınan anlaşmalar ve belgeler bunun somut bir göstergesidir. Bundan sonraki süreçte atılacak somut adımlar, bölge devletleri arasındaki dayanışmayı geliştirirken aynı zamanda ekonomik refah, kalkınma ve toplumlar arası ilişkileri de güçlendirecektir.

Sözcük olarak, eşyanın, insanların ve hizmetlerin belirli bir yere ulaştırılması anlamına gelen ulaştırmanın, diğer kurum ve sektörlerle etkileri göz önüne alındığında sosyo-ekonomik açıdan oldukça kapsamlı bir kavram olduğu görülmektedir. Asya'dan Avrupa'ya Doğu-Batı uzantısında önemli bir uluslararası güzergâh olan Orta Koridor'u bu bağlamda değerlendirdiğimizde önerilerimizi şu şekilde sıralayabiliriz:

Hâlihazırdaki bölgesel ve küresel gelişmelerin, ulaştırma ve taşımacılık alanlarında Orta Koridor lehine sunduğu fırsatların kapsamlı bir şekilde ele alınarak azami düzeyde değerlendirilmesi,

Orta Koridor'un alternatif koridorlara kıyasla sahip olduğu mesafe ve süre avantajını zedeleyecek ve güven kaybı oluşturacak her türlü gelişmenin yakından takip edilmesi ve gereken adımların ivedi olarak atılması,

Ticaret maliyetlerinin azaltılmasında önemli olan kara yolu ve demir yolu bağlantılarına ilişkin altyapısal eksikliklerin giderilmesine ve uluslararası ulaşım sistemlerine entegre edilmesine yönelik TDT ve diğer uluslararası kuruluş ve girişimlerle etkin iş birliğinin devam ettirilmesi,

Orta Koridor üyesi ülkelerin kendi ekonomik refahı ve kalkınmaları açısından Çin'in, KYG'deki asimetrik pozisyonunu ve kazanımlarını dengeleyecek alternatif politikalar geliştirilmesi,

TDT üye ve gözlemci üyeleri başta olmak üzere güzergâh ülkelerindeki ulaştırma ve taşımacılık alanında faaliyet yürüten resmi otoritelerin yanında ilgili sektör temsilcileri arasında etkin eşgüdüm ve koordinasyon sağlayacak yapıların oluşturulması,

TDT Hükümetleri Arasında Basitleştirilmiş Gümrük Koridoru Kurulmasına İlişkin Anlaşma çerçevesinde ülkelerin gümrük makamları arasında mal ve taşıtların hareketine ilişkin bilgi alışverişini kolaylaştıracak mekanizmaların geliştirilmesi,

"Zamanın maliyeti" ilkesi doğrultusunda TDT'nin 9. Zirvesinde kabul edilen TDT Ticaretin Kolaylaştırılması Stratejisi doğrultusunda ticaret ve gümrük prosedürlerinin basitleştirilmesi ve uyumlaştırılması yönündeki çalışmaların hızlandırılması,

TDT'nin öncelikli gündem maddeleri arasında bulunan ve müzakere süreci devam eden TDT Üye Ülkeleri ile Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması, Serbest Ticaret Anlaşması ve Dijital Ekonomi Ortaklık Anlaşması'nın imzalanma süreçlerinin hızlandırılması,

Gümrük kapılarının modernizasyonu ve işletilmesinde kamu-özel sektör ortaklığı deneyiminin üye ülkeler tarafından değerlendirilmesi,

Orta Koridor'un rekabet gücü ve cazibesi noktasında gümrük sınır kontrol noktalarının 24 saat esasıyla kesintisiz hizmet vermelerinin sağlanması,

Bölgesel entegrasyon doğrultusunda ulaştırma, gümrük ve ticaret alanlarında kapasite geliştirme programlarının geliştirilmesi,

TDT bünyesinde Türkiye ile Özbekistan arasında "e-İzin" pilot projesi ile Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan arasındaki "e-TIR" pilot projesi gibi taşımacılık ve transit prosedürlerinin dijitalleştirilmesine yönelik girişimlerin daha da geliştirilmesi,

Orta Koridor'un işlevselliğinin ve kapasitesinin geliştirilmesi noktasında Zengezur Koridoru'nun bir an önce açılması, Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu hattının kapasitesinin arttırılması, Özbekistan-Kırgızistan-Çin ve TirmizMezar-ı Şerif-Kabil-Peşaver Demir Yolu hatlarının inşası çalışmalarının hızlandırılması,

Orta Koridor güzergahındaki demir yollarının transit potansiyelinin daha da geliştirilmesi, ulaştırma operasyonlarının dijitalleştirilmesi ve demir yolu idareleri ile deniz ve kara limanları ve lojistik merkezleri arasındaki ağın genişletilmesi,

Türk devletleri arasındaki ekonomik iş birliğini ve bağlantılılığı güçlendirmek amacıyla Kazakistan tarafından önerilen Turan Özel Ekonomik Bölgesi'nin (TURANSEZ) oluşturularak benzer uygulamaların diğer üye ülkelere de yaygınlaştırılması,

Yeniden yükleme ve boşaltma işlemlerinden kaynaklanan süre kayıplarının asgariye indirilebilmesi için Orta Koridor güzergâhı üzerinde multi-modal taşımacılığın daha verimli bir hale getirilmesi,

Türk devletleri arasındaki taşımacılığın serbestleştirilmesi doğrultusunda verimli, istikrarlı ve kesintisiz taşımacılık için mevcut kotaların kaldırılması, transit geçiş izinlerinin sayısının arttırılması ve diğer fiziki olmayan engellerin ortadan kaldırılması da dâhil olmak üzere daha fazla ve daha somut adımların geciktirilmeksizin atılması,

Kara yolu ve demir yolu bağlantılılığın yanı sıra TDT üye ve gözlemci devletlerin havacılık otoriteleri arasındaki iş birliğinin geliştirilmesi ve ülkeler arasında daha liberal bir hava taşımacılık politikasının tesis edilmesi,

Hazar geçişlerindeki mevcut eksiklik ve aksaklıkların giderilmesinde Azerbaycan ve Kazakistan'ın yanı sıra diğer TDT üyesi ülkelerin de bu sürece gerekli desteği sağlayacağı bir yapı oluşturulması.

Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle Kuzey Koridoru'nda yaşanan düşüşün, Orta Koridor lehine dönüştürülmesi için büyük çoğunluğuna TDT'nin zirve bildirimlerinde de bahsedilen söz konusu önerilerin vakit kaybetmeksizin ilgili otoriteler tarafından değerlendirilmesi büyük önem arz etmektedir.

6. | KAYNAKLAR

6. KAYNAKLAR

- Agenda.ge (2022). Gürcistan, Trans-Hazar Doğu-Batı Orta Koridoru Bildirgesine Katıldı. Alınan yer: <https://agenda.ge/en/news/2022/1012>. Erişim tarihi: 09.07.2021.
- Akhmetkali, Aibarshyn (2022). Gürcistan Başbakanı Irakli Garibashvili'nin Kazakistan Ziyareti Sırasında Kazakistan ve Gürcistan Arasında Ticaret Beklentiler ve Orta Koridor'un Genişletilmesi Konuları Görüldü. Alınan yer: <https://astanatimes.com/2022/07/kazakhstan-and-georgia-discuss-trade-prospects-and-expansion-of-middle-corridor-as-georgian-pm-irakli-garibashvili-visits-kazakhstan/>. Erişim tarihi: 30.08.2022.
- Asya Kalkınma ve Yatırım Bankası (2021). Banka Üyeleri ve Üye Adayları. Alınan yer: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>. Erişim tarihi: 06.07.2021.
- Avrasya Ekonomik Birliği (2018). 2018 - 2020 Koordineli (Mutabık Kalınan) Ulaştırma Politikasının Uygulanmasına İlişkin Ana Yönergelerin ve Aşamaların Uygulanması için Önlemler ("Yol Haritası"). Alınan yer: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/SiteAssets/ДТИ%20Транспортная%20политика/ДК%20дорожка-3-24.pdf>. Erişim tarihi: 01.07.2021.
- Avrasya Ekonomik Birliği (2021). 2021 - 2023 için Avrasya Ekonomik Birliği Üye Devletleri'nin Koordineli (Mutabık Kalınan) Ulaştırma Politikasının Uygulanmasına İlişkin Ana Yönergelerin ve Aşamaların Uygulanması için Önlemler ("Yol Haritası"). Alınan yer: https://docs.eaeunion.org/pd/ru-ru/0105791/pd_15032021. Erişim tarihi: 01.07.2021.
- Avrasya Ekonomik Birliği (2021). 2025 Yılına Kadar Avrasya Ekonomik Entegrasyonu'nun Geliştirilmesine Yönelik Stratejik Yönergeler Yayınlandı. Alınan yer: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/14-01-2021-1.aspx>. Erişim tarihi: 01.07.2021.
- Avrasya Ekonomik Birliği (2021). Ulaşım Politikası. Alınan yer: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/transportnaya_politika/Pages/default.aspx. Erişim tarihi: 01.07.2021.
- Avrasya Ekonomik Birliği (2021). Ulaşım ve Altyapı Bölümü. Alınan yer: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Pages/default.aspx>. Erişim tarihi: 01.07.2021.
- Avrupa Birliği (2018). AB, Avrupa ve Asya Kıtalarını Birbirine Bağlama Stratejisine Hız Veriyor. Alınan yer: <https://www.avrupa.info.tr/tr/eeas-news/ab-avrupa-ve-asya-kitalarini-birbirine-baglama-stratejisine-hiz-veriyor-7960>. Erişim tarihi: 26.09.2022.
- Avrupa Dış İlişkiler Servisi (2018). Avrupa ve Asya'yı Birbirine Bağlamak: Bir AB Stratejisi için Yapı Taşları. Alınan yer: https://www.eeas.europa.eu/node/50708_en. Erişim tarihi: 26.09.2022.
- Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (2017). Teknik Olmayan Atırau-Astrahan Yolu İyileştirme Raporu. Alınan yer: <https://www.ebrd.com/documents/comms-and-bis/50382-nts.pdf?blobno-cache=true>. Erişim tarihi: 03.07.2021.

- Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (2022). TRACECA Tarihi. Alınan yer: <http://www.traceca-org.org/en/about-traceca/history-of-traceca/>. Erişim tarihi: 10.08.2022.
- Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (2016). 2016-2026 Yılları İçin Avrupa-Kafkasya-Asya Uluslararası Ulaşım Koridorunun Geliştirilmesine Yönelik Hükümetler Arası Komisyon TRACECA'nın Stratejisi, TRACECA Ana Planı ve Tarafların Önerileri Temelinde Çalışıldı. Alınan yer: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/Appendix_3_Strategy_Master_plan_TRACECA_eng.pdf. Erişim tarihi: 26.09.2022.
- Aslan, Ayşe (2022). Zengezur Koridoru Açılacak. Alınan yer: <https://www.bayraqdar.info/2022/08/22/z%C9%99ng%C9%99zur-d%C9%99hlizi-acilacaq-t%C9%99hlil/>. Erişim tarihi: 28.09.2022.
- Azerbaycan Cumhurbaşkanlığı (2020). Azerbaycan, Ermenistan ve Rusya Liderlerinden Açıklama. Alınan yer: <https://president.az/articles/45923>. Erişim tarihi: 28.09.2021.
- Azerbaycan Cumhurbaşkanlığı (2021). Azerbaycan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı'nın "Azerbaycan 2030: Sosyo-Ekonomik Kalkınma için Ulusal Öncelikler" Onayına İlişkin Emri. Alınan yer: <https://president.az/en/articles/view/50474>. Erişim tarihi: 23.09.2022.
- Azerbaycan Cumhurbaşkanlığı (2022). İlham Aliyev, Zengilan İlçesinde Cumhurbaşkanlığı Özel Temsilcisi Olarak Atanan Vahid Hajiyev'i Video Formatında Kabul Etti. Alınan yer: <https://president.az/en/articles/view/55936>. Erişim tarihi: 28.09.2022.
- Azerbaycan Cumhurbaşkanlığı (2020). 2019-2023 Yıllarında Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Kalkınmasına İlişkin Devlet Programının İlk Yıl Uygulamasının Sonuçları Konferansında İlham Aliyev'in Açılış Konuşması. Alınan yer: <https://president.az/articles/35705>. Erişim tarihi: 23.09.2022.
- Azernews (2022). Azerbaycan ve Kazakistan Lojistik İş birliği Anlaşması İmzalandı. Alınan yer: <https://www.azernews.az/business/192287.html>. Erişim tarihi: 30.08.2022.
- Azerbaycan Devlet Kara Yolları Ajansı (2022). Barda-Ağdam Otoyolunun Çalışmaları Hızla Sürmektedir. Alınan yer: <http://www.aayda.gov.az/en/information>. Erişim tarihi: 03.10.2022.
- Beylur, Suat (2021). Türk Dünyası Bütünleşmesinde Yeni Bir Dönüm Noktası: "Türk Dünyası 2040 Vizyonu". Alınan yer: <https://www.eurasian-research.org/publication/a-new-turning-point-in-the-integration-of-the-turkic-world-turkic-world-vision-2040/?lang=tr>. Erişim tarihi: 03.10.2022.
- Birleşmiş Milletler Ticari Veri Bankası (2022). Birleşmiş Milletler Ticari Veriler. Alınan yer: <https://comtrade.un.org/data/>. Erişim tarihi: 08.08.2022.
- Chatzky, Andrew ve McBride, James (2020). Çin'in Büyük Kuşak Yol Girişimi. Alınan yer: <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>. Erişim tarihi: 03.07.2021.
- Cis-legislation (1992). Bağımsız Devletler Topluluğu Devletlerinin Vatandaşlarının Katılımcılarının Topraklarında Vizesiz Dolaşımına İlişkin Anlaşma. Alınan yer: <https://cis-legislation.com/document.fwx?rgn=25681>. Erişim tarihi: 15.08.2022.
- Cutler, Robert (2022). Trans-Hazar Zirve Dönemini Yaşamaya Hazır Mı? Alınan yer: <https://asiatimes.com/2022/06/is-trans-caspian-corridor-ready-for-prime-time/>. Erişim tarihi: 30.08.2022.
- Çin İzlanda Elçiliği (2019). Xi Jinping, Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ile Görüştü. Alınan yer: <http://is.china-embassy.org/eng/zgwj/t1678399.htm>. Erişim tarihi: 06.07.2021.

- Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı (2022). Daha Aydınlık Bir Geleceği Paylaşmak Adına "Kuşak ve Yol"un Ortaklaşa İnşa Edilmesi. Alınan yer: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zwjg_665342/zwbd_665378/202203/t20220330_10657688.html. Erişim tarihi: 26.09.2022.
- Çin Halk Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı (2019). "Bir Kuşak Bir Yol", "Orta Koridor" ile Buluşuyor. Alınan yer: <http://fec.mofcom.gov.cn/>. Erişim tarihi: 06.07.2021.
- Deniz Ticaret Odası (2022). Tır Geçiş Belgeleri Hakkında Genel Bilgiler. Alınan yer: <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/tir-gecis-belgeleri-hakkinda-genel-bilgiler>. Erişim tarihi: 19.08.2022.
- De, Prabir ve Iyengar, Kavita (2014). Güney Asya'da Ekonomik Koridorların Geliştirilmesi. Alınan yer: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/162073/developing-economic-corridors.pdf>. Erişim tarihi: 13.11.2022.
- De Soyres, Francois, Mulabdic, Alen, Murray, Siobhan, Rocha, Nadia, Ruta, Michele (2018). Kuşak ve Yol Girişimi Ticaret Maliyetlerini Ne Kadar Azaltıyor? Alınan yer: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/592771539630482582/pdf/WPS8614.pdf>. Erişim tarihi: 13.11.2022.
- Dünya Gazetesi (2021). Kazakistan Kapıyı Açtı Ama. Alınan yer: <https://www.dunya.com/sektorler/lojistik/kazakistan-kapiyi-acti-ama-haberi-624233>. Erişim tarihi: 29.06.2021.
- Dünya Bankası (2020). Güney Kafkasya ve Orta Asya: Kuşak Yol Girişimi Azerbaycan Ülke Çalışması. Alınan yer: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34329/South-Caucasus-and-Central-Asia-The-Belt-and-Road-Initiative-Azerbaijan-Country-Case-Study.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Erişim tarihi: 03.07.2021.
- Dünya Bankası (2019). Kuşak ve Yol Ekonomisi Ulaşım Koridorlarının Fırsat ve Riskleri. Alınan yer: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>. Erişim tarihi: 21.11.2022.
- Dünya Bankası (2020). Trans-Kafkasya Transit Koridorunun Yük Taşımacılığı ve Lojistik Performansının İyileştirilmesi: Strateji ve Eylem Planı. Alınan yer: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/33554>. Erişim tarihi: 03.07.2021.
- Emanet, Hakan (2021). Bakü Tiflis Kars Demir Yolunun Bugünü ve Geleceği. Alınan yer: <https://www.avekon.org/papers/2553.pdf>. Erişim tarihi: 09.08.2022.
- Engman, Michael (2005). Ticareti Kolaylaştırmanın Ekonomik Etkileri. Alınan yer: https://www.oecd-ilibrary.org/trade/the-economic-impact-of-trade-facilitation_861403066656;jsessionid=vdMuX-veeLNHC8d16iAi9KxrUFv-j8NJM1HM1mfBJ.ip-10-240-5-24. Erişim tarihi: 13.11.2022.
- Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü Raporu (2019). Gürcistan'da Sürdürülebilir Kalkınma için Stratejik Altyapı Planlaması. Alınan yer: <https://www.oecd.org/env/outreach/Item3-Assessment-Georgia-RUS.pdf>. Erişim tarihi: 06.07.2021.
- E-qanun (2019). 2019-2023 Yıllarında Azerbaycan Cumhuriyeti Bölgelerinin Sosyo-Ekonomik Kalkınmasına Yönelik Devlet Programının Onaylanması. Alınan yer: <https://e-qanun.az/framework/41320>. Erişim tarihi: 23.09.2022.
- Gabritchidze, Nini (2022). Gürcistan ve Azerbaycan, Rusya'nın İzole Olduğu Bir Ortamda Transit Talebinde Artış Görüyor. Alınan yer: <https://eurasianet.org/georgia-azerbaijan-see-surge-in-transit-demand-amid-russias-isolation>. Erişim tarihi: 15.08.2022.

- Gürcistan Altyapı ve Kalkınma Bakanlığı (2021). Gürcistan Bölgesel Kalkınma Programı 2018-2021. Alınan yer: <https://mrdis.gov.ge/pdf/5d11c43dcd7cc.pdf/2018-2021%20Regional%20Development%20Programme%20of%20Georgia%20%28Unofficial%20translation%29.pdf>. Erişim tarihi: 07.07.2021.
- Gürcistan Ekonomi ve Sürdürülebilir Kalkınma Bakanlığı (2021). Kurumlar. Alınan yer: <http://www.economy.ge/?page=ssip>. Erişim tarihi: 07.07.2021.
- Gümrük tv (2021). Özbekistan ile Türkiye Arasında Taşımacılık İzin Formları Elektronik Ortamda Değişebilecek. Alınan yer: <https://www.gumruktv.com.tr/ozbekistan-ile-turkiye-arasinda-tasimacilik-izin-formlari-elektronik-ortamda-degisebilecek>. Erişim tarihi: 01.11.2021.
- Güngör, Gülperi (2021). Derinleşen İş birliği: Türk Devletleri Teşkilatı. Alınan yer: <https://avim.org.tr/tr/Yorum/Derinlesen-Isbirligi-Turk-Devletleri-Teskilati>. Erişim tarihi: 07.12.2021.
- Hajiyeva, Gunay (2022). Uluslararası Ulaşım Güzergâhlarının Geliştirilmesi Amacıyla Azerbaycan, Türkiye ve Özbekistan Yeni İş birliği Formatı Oluşturdu. Alınan yer: <https://caspiannews.com/news-detail/azerbaijan-turkiye-uzbekistan-create-new-cooperation-format-intend-to-develop-intl-transport-corridor-2022-8-3-0/>. Erişim tarihi: 30.08.2022.
- Hanayi, Ömirbek (2020). Yeni Çin-Kırgızistan-Özbekistan Ulaştırma Koridorunun Değerlendirilmesi. Alınan yer: <https://eurasian-research.org/wp-content/uploads/2020/10/Weekly-e-bulletin-20.07.2020-26.07.2020-No-269.pdf>. Erişim tarihi: 13.10.2022.
- Hillman, Jonathan (2018). Çin'in Kuşak Yol Girişimi Ne Kadar Büyük? Alınan yer: <https://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road>. Erişim tarihi: 03.07.2021.
- Huilin, Shi (2020). "Yeni İpek Yolu'nun Türk Versiyonu" Mu? Çin'in Katılımı Olmadan Kalkınma Zor Olabilir. Alınan yer: <https://www.railfreight.cn/%E4%B8%AD%E6%AC%A7%E7%8F%AD%E5%88%97/2020/12/10/土耳其版新丝绸之路？没有中国的参与恐难发/>. Erişim tarihi: 06.07.2021.
- Hummels, David (2001). Ticaret Bariyeri Olarak Zaman. Alınan yer: <https://www.gtapsagecon.purdue.edu/resources/download/2877.pdf>. Erişim tarihi: 13.11.2022.
- Hummels, David, Schaur, Georg (2013). Ticaret Bariyeri Olarak Zaman. Alınan yer: <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/aer.103.7.2935>. Erişim tarihi: 13.11.2022.
- Huseynov, Vasif (2022). Rusya ve Ukrayna Savaşı Avrupa ve Azerbaycan'ı Yakınlaştırıyor. Alınan yer: <https://nationalinterest.org/feature/russia-ukraine-war-pushes-europe-and-azerbaijan-closer-202681>. Erişim tarihi: 30.08.2022.
- Juraev, Farrukh (2021). Orta Asya'daki Ulaşım Koridorlarının Kapsamlı Gelişimi için Özbekistan'ın Temel Öncelikleri. Alınan yer: <http://isrs.uz/en/maqolalar/kluceve-prioritety-uzbekistana-po-vsestoronnemu-razvitiu-transportnyh-koridorov-v-centralnoj-azii>. Erişim tarihi: 12.07.2021.
- Kalyuzhnova, Yelena ve Pomfret, Richard (2021). Hazar Bölgesinde Ticaret Koridorları: Bugün ve Gelecek. Alınan yer: <https://www.adb.org/publications/trade-corridors-caspian-region-present-future>. Erişim tarihi: 04.07.2021.
- Kazakistan Sanayi ve Altyapı Geliştirme Bakanlığı (2022). Kazakistan Sanayi ve Altyapı Geliştirme Bakanlığı Yapısı. Alınan yer: <https://www.gov.kz/memleket/entities/miid/about/structure/1/1?lang=en>. Erişim tarihi: 08.07.2021.
- Kazakistan Adalet Bakanlığı (2015). Üçüncü Modernizasyon ve 100 Somut Adım Ulusal Program. Alınan yer: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/K1500000100>. Erişim tarihi: 08.07.2021.

- Kazakistan Başbakanlığı (2020). 2020-2025 Yılları İçin "Nurlı Jol" Altyapı Geliştirme Programı. Alınan yer: <https://www.primeminister.kz/kz/news/realizaciya-novoy-gosprogrammy-nu-r-ly-zhol-na-2020-2025-gody-pozvolit-sozdat-bolee-550-tys-rabochih-mest>. Erişim tarihi: 01.07.2021.
- Kazakistan Cumhuriyeti Sanayi ve Altyapı Geliştirme Bakanlığı Yol Komitesi (2021). Kazakistan Cumhuriyeti Demir Yolu Taşımacılığı Hakkındaki 266 Sayılı Kanunu. Alınan yer: https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/documents/details/adilet/Z010000266_?lang=kk. Erişim tarihi: 07.07.2021.
- Kazakistan Demir Yolu Ulusal Şirketi Yük Taşımacılığı (2014). Cumhurbaşkanı Jezkazgan-Beyneu ve Arkalyk-Shubarkol Demiryolu İşletmesini Başlattı. Alınan yer: https://www.ktzh-gp.kz/ru/media/news/new_old/6904/. Erişim tarihi: 08.08.2022.
- Kenderdine, Tristan ve Bucsky, Péter (2021). Orta Koridor - Politika Geliştirme ve Hazar Uluslararası Ulaşım Güzergâhındaki Ticaret Potansiyeli. Alınan yer: <https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential>. Erişim tarihi: 04.07.2021.
- Kırım Haber Ajansı (2013). Türk Keneşi Turizm Çalışma Grubu İstanbul'da Toplanıyor. Alınan yer: <https://old.qha.com.ua/tr/turizm/turk-kenesi-turizm-calisma-grubu-istanbul-da-toplaniyor/130169/>. Erişim tarihi: 24.09.2022.
- Kırgızistan Adalet Bakanlığı (2017). Kırgızistan'ın "Yeni Döneme 40 Adım" Devlet Programı. Alınan yer: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/79154?cl=ru-ru>. Erişim tarihi: 04.07.2021.
- Kırgızistan Cumhurbaşkanlığı (2018). Kırgızistan 2018-2040 Ulusal Kalkınma Stratejisi onaylandı. Alınan yer: http://prezident.kg/kg/okujalar/zharlyktar/12775_2018_2040_ghildari_kirgiz_respublikasin_nktrnn_uluttuk_strategiyasi_bekitildi. Erişim tarihi: 04.07.2021.
- Kırgızistan Demiryolları (2014). 2014-2020 Kırgızistan Demiryolu Taşımacılığını Geliştirme Stratejisi. Alınan yer: <http://kjd.kg/ru/about/strategiya-razvitiya-zeleznih-dorog/>. Erişim tarihi: 04.07.2021.
- Kırgızistan Demiryolları (2020). Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demiryolu Projesi. Alınan yer: <http://kjd.kg/ky/investment-projects/kitai-kg-uz-marshrut/>. Erişim tarihi: 04.07.2021.
- Korkmaz, Hüseyin (2020). Kuşak ve Yol Girişiminin Geleceği: Çin Karakterli Bir Küreselleşme Mi? Alınan yer: <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/kusak-ve-yol-girisiminin-gelecegi-cin-karakterli-bir-kuresellesme-mi/2083696>. Erişim tarihi: 03.07.2021.
- Korybko, Andrew (2019). Türkiye'nin 'Orta Koridoru' Çin'in KYG ile Bütünleşmek İstiyor. Alınan yer: <https://news.cgtn.com/news/2019-07-01/Turkey-s-Middle-Corridor-looking-to-integrate-with-China-s-BRI-HY61SsTa2k/index.html>. Erişim tarihi: 06.07.2021.
- Kursiv.kz (2022). Rusya'yı Bypass Etmek. Yeni Güzergâhlar 10 Milyon Ton Yükü Çekebilir. Alınan yer: <https://kz.kursiv.media/en/2022-03-18/bypassing-russia-new-routes-may-absorb-about-10-million-tons-of-cargo-a-year/>. Erişim tarihi: 30.08.2022.
- Maliszewska, Maryla, Mensbrugghe, Dominique (2019). Kuşak ve Yol Girişimi: Ekonomik, Yoksulluk ve Çevresel Etkiler. Alınan yer: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/31543>. Erişim tarihi: 13.11.2022.
- Marmaray (2022). Marmaray Hakkında. Alınan yer: <https://marmaray.gov.tr/marmaray-hakkinda/#:~:text=Marmaray%20projesi%20ilk%20olarak%201860,yani%20%E2%80%9CDe-niz%20T%C3%BCneli%E2%80%9D%20denilmi%C5%9Ftir>. Erişim tarihi: 09.08.2022.

- Middle Corridor (2020). İlk Uluslararası "TITR" Derneği Çalışma Grubu ve Genel Kurulu'nun Yeni Yıl Oturumu Almatı'da Düzenlendi. Alınan yer: <https://middlecorridor.com/en/press-center/news/first-in-the-new-year-sessions-of-the-working-group-and-general-meeting-of-the-international-association-titr-held-in-almaty>. Erişim tarihi: 14.08.2022.
- Middle Corridor (2022). Orta Koridor Üyeleri. Alınan yer: <https://middlecorridor.com/en/association-members/regular-members>. Erişim tarihi: 07.08.2022.
- Middle Corridor (2022). Tarih. Alınan yer: <https://middlecorridor.com/en/about-the-association/history-en>. Erişim tarihi: 19.08.2022.
- Modern.az (2022). Devlet Başkanı Zengezur Koridoru Hakkında - Herkes Dikkate Almalı. Alınan yer: <https://modern.az/zengezur/358925/dvlet-bascisi-zengezur-dehlizi-haqqinda-her-kes-ne-zere-almalidir/>. Erişim tarihi: 28.09.2022.
- Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği Programı (2020). Uluslararası Ulaştırma Koridoru Avrupa-Kafkasya-Asya. Alınan yer: https://www.carecprogram.org/uploads/TRACECA_CAREC-Development-Partner_May-2020.pdf. Erişim tarihi: 26.09.2022.
- Öztosun, Fatih (2018). Lapis Lazuli Güzergâhı ve Orta Koridor Girişimi'nin Bütünleşmesi. Alınan yer: <https://tr.trend.az/other/commentary/2998880.html>. Erişim tarihi: 09.08.2022.
- Papatolios, Nikos (2022). Orta Koridor Kuzey Koridoru'nun Yük Taşımacılık Kapasitesini Ele Geçiremiyor Ama Fırsatlar Hala Bulunmaktadır. Alınan yer: <https://www.railfreight.com/specials/2022/03/18/middle-corridor-unable-to-absorb-northern-volumes-opportunities-still-there/>. Erişim tarihi: 23.08.2022.
- Pektaş, İlhami (2021). Raylı Sistemler Sektörel Raporu. Alınan yer: <https://www.anadoluraylisisistemler.org/content/upload/document-files/rayli-sistemler-sektor-ra-20211224173243.pdf>. Erişim tarihi: 08.08.2022.
- Peymani, Hooman (2022). Stratejik İttifak veya Uygun İş birliği: İran'ın Asya'yı Avrupa'ya Bağlamak için Çin ve Rusya Transit Yollarını Birbirine Bağlaması, s.215. Routledge Kuşak ve Yol Serisi, Çin'in Önderliğindeki Kuşak ve Yol Girişimi ve Etkileri. Alınan yer: <https://www.routledge.com/The-China-led-Belt-and-Road-Initiative-and-its-Reflections-The-Crisis-of/Amineh/p/book/9781032188355>. Erişim tarihi: 24.09.2022.
- Pomfret, Richard (2021). Avrasya Kara Köprüsü: Doğu Asya ve Avrupa'yı Demir Yolu ile Bağlamanın Etkileri. Alınan yer: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590051X21000113>. Erişim tarihi: 19.08.2022.
- RailFreight.com (2022). Avrupa-Asya Arasında Demir Yolunda Yük Taşımacılığı RailFreight.com ve RailFreight.cn Tarafından Düzenlenen Web Semineri. Alınan yer: <https://www.youtube.com/watch?v=gtgs9P61-k0&t=15s>. Erişim tarihi: 23.08.2022.
- Rafiq, Muhammad (2022). Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demiryolu Koridoru Bölgesel İşbirliğini Artıracaktır. Alınan yer: <https://astanatimes.com/2022/09/china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-corridor-to-boost-regional-cooperation/>. Erişim tarihi: 13.10.2022.
- Rayhaber (2019). Kars Edirne Demiryolu Hattı, Kuşak ve Yol Girişimi'nin Önemli Sütunlarından Olacak. Alınan yer: <https://rayhaber.com/2019/11/kars-edirne-demir-yolu-hatti-kusak-yolun-onemli-sutunlarindan-olacak/>. Erişim tarihi: 09.08.2022.

- Rehimov, Ruslan (2020). Zengezur Koridoru Türkiye ile Azerbaycan Arasında Yeni Bağlantı Sağlayacak. Alınan yer: <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/zengezur-koridoru-turkiye-ile-azerbaycan-arasinda-yeni-baglanti-saglayacak/2259193>. Erişim tarihi: 09.08.2022.
- Russel, Martin (2019). Orta Asya'da Bağlantı İpek Yolu'nu Yeniden Bağlamak. Alınan yer: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2019/637891/EPRS_BRI\(2019\)637891_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2019/637891/EPRS_BRI(2019)637891_EN.pdf). Erişim tarihi: 03.07.2021.
- Rusya Cumhurbaşkanlığı (2022). Azerbaycan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı, Ermenistan Cumhuriyeti Başbakanı ve Rusya Federasyonu Başkanı'nın Açıklaması. Alınan yer: <http://en.kremlin.ru/events/president/news/64384>. Erişim tarihi: 28.09.2022.
- Sacks, David (2021). Çin'in Kuşak Yol Girişimindeki Ülkeler: Kim İçeride Kim Dışarıda. Alınan yer: <https://www.cfr.org/blog/countries-chinas-belt-and-road-initiative-whos-and-whos-out>. Erişim tarihi: 03.07.2021.
- Sejko, Dini (2017). Kuşak ve Yol Girişiminin Finansmanı: MDB'ler, SWF'ler, KİT'ler ve Uzun Zamanlı Bekleyen Özel Yatırımcılar. Alınan yer: https://www.researchgate.net/publication/331311695_Financing_the_Belt_and_Road_Initiative_MDBs_SWFs_SOEs_and_the_Long_Wait_for_Private_Investors. Erişim tarihi: 03.07.2021.
- Silkroadbriefing (2022). Azerbaycan'ın Hazar Bakü Limanı, Kargo Trafiği Altyapısını ve Aktarımını Genişletecek. Alınan yer: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/07/05/azerbaijans-caspian-baku-port-to-expand-cargo-traffic-infrastructure-transshipment/>. Erişim tarihi: 30.08.2022.
- Slogistics Mülakat Verileri (2022). Slogistics Taşımacılık Şirketi Yetkilileri ile Eylül 2022 İçerisinde Mülakat Gerçekleştirilmiştir.
- Standish, Reid (2022). Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi Ukrayna'daki Savaş Yüzünden Yeni Avrasya Ticari Güzergâhlara Odaklanmaktadır. Alınan yer: <https://www.rferl.org/a/china-ukraine-war-eurasian-trade-routes-russia-standish/31948987.html>. Erişim tarihi: 07.08.2022.
- Şanghay İşbirliği Örgütü (2015). Şanghay İşbirliği Organizasyonu'nun 2025'e Kadar Gelişim Stratejisi. Alınan yer: <https://eng.sco-russia2020.ru/images/00/44/004418.pdf>. Erişim tarihi: 03.07.2021.
- Şanghay İşbirliği Örgütü (2021). Belgeler Sayfası, Ticari ve Ekonomik Belgeler. Alınan yer: <http://rus.sectsco.org/economy/>. Erişim tarihi: 03.07.2021.
- Şanghay İşbirliği Örgütü (2021). Sekreterlik Sayfası, Bölümler. Alınan yer: <http://rus.sectsco.org/structure/20190717/565661.html>. Erişim tarihi: 03.07.2021.
- Taghiyev, Mikayil (2019). Bölgesel ve Küresel Politikalar Açısından Tarihi İpek Yolu ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı. Alınan yer: https://www.academia.edu/53152305/B%C3%B6lgesel_ve_k%C3%BCresel_politikalar_a%C3%A7%C4%B1s%C4%B1ndan_tarihi_%C4%B0pek_Yolu_ve_Bak%C3%BC_Tiflis_Kars_demir_yolu_hatt%C4%B1. Erişim tarihi: 08.08.2022.
- Tomar, Cengiz (2021). Tarihi Dönüm Noktası: Türk Dünyası 2040 Vizyon Belgesi. Alınan yer: <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/tarihi-donum-noktasi-turk-dunyasi-2040-vizyon-belgesi/242510>. Erişim tarihi: 07.12.2021.
- Toprak, Nuri (2020). Orta Koridor Girişimi Bağlamında Türkiye'nin Değişen Orta Asya Politikası, 2020. Alınan yer: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1027220>. Erişim tarihi: 08.07.2022.

- TRT Haber (2021). Bakan Karaismailoğlu: Süveyş Kanalı'na Alternatif En Uygun Rota 'Orta Koridor'. Alınan yer: <https://www.trthaber.com/haber/gundem/bakan-karaismailoglu-suveys-kanali-na-alternatif-en-uygun-rota-orta-koridor-568498.html>. Erişim tarihi: 28.06.2021.
- TRT Haber (2022). Azerbaycan ve Ermenistan Dışişleri Bakanları Cenevre'de Bir Araya Geldi. Alınan yer: <https://www.trthaber.com/haber/dunya/azerbaycan-ve-ermenistan-disisleri-bakanlari-cenevrede-bir-araya-geldi-713110.html>. Erişim tarihi: 03.10.2022.
- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı (2021). "Kurumsallaşmasını Geliştiren, Bölgesinde ve Ötesinde İtibarını Artıran Türk Konseyi'nin Adını Türk Devletleri Teşkilatı Olarak Değiştiriyoruz". Alınan yer: <https://www.tccb.gov.tr/haberler/410/133466/-kurumsallasmasini-gelistiren-bolgesinde-ve-otesinde-itibarini-artiran-turk-konseyi-nin-adini-turk-devletleri-teskilati-olarak-degistiriyoruz->. Erişim tarihi: 07.12.2021.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (2022). Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı Birliği Ankara'da toplandı. Alınan yer: <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/749/>. Erişim tarihi: 07.08.2022.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (2020). Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Faaliyet Raporu 2020. Alınan yer: <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/uploads/images/Strateji/TCDD-Tasimacilik-2020-Faaliyet-Raporu.pdf>. Erişim tarihi: 26.09.2022.
- Türkiye Cumhuriyeti Karayolları Genel Müdürlüğü (2017). Karayolları Genel Müdürlüğü Stratejik Planı 2017-2021. Alınan yer: <https://sgb.uab.gov.tr/uploads/pages/stratejik-planlar/2017-2021-stratejik-plan.pdf>. Erişim tarihi: 28.06.2021.
- Türkiye Cumhuriyeti Resmi Gazete (2015). Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşmasının Onaylanması. Alınan yer: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/06/20150604-5.htm>. Erişim tarihi: 08.07.2021.
- Türkiye Cumhuriyeti Resmi Gazete (2020). Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Özbekistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun. Alınan yer: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2020/04/20200414-9.htm>. Erişim tarihi: 08.07.2021.
- Türkiye Cumhuriyeti Resmi Gazete (2021). Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kara yoluyla Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun. Alınan yer: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2021/03/20210320-7.htm>. Erişim tarihi: 06.07.2021.
- Türkiye Cumhuriyeti Resmi Gazete (2021). Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kara yoluyla Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun. Alınan yer: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2021/03/20210320-7.htm>. Erişim tarihi: 06.07.2021.
- Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2021). Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan Orta Asya Ticareti için Önemli Adım. Alınan yer: <https://www.uab.gov.tr/haberler/ulastirma-ve-altyapi-bakanligi-ndan-orta-asya-ticareti-icin-onemli-adim>. Erişim tarihi: 01.11.2021.
- Türk Devletleri Teşkilatı (2021). Türk Devletleri Teşkilatı 8. Zirvesi İstanbul Bildirisi. Alınan yer: https://www.turkkon.org.tr/haberler/turk-devletleri-teskilati-8-zirvesi-istanbul-bildirisi_2395. Erişim tarihi: 01.12.2021.

- Türk Devletleri Teşkilatı (2021). Bakanlar/Çalışma Grubu Toplantıları. Alınan yer: https://www.turkkon.org/tr/isbirligi-alanlari/gumruk_9/bakanlarcalisma-grubu-toplantilari_30. Erişim tarihi: 03.10.2021.
- Türk Devletleri Teşkilatı (2022). Özbekistan ile Kırgızistan Arasında Dijital TIR Projesi TDT Bünyesinde Tanıtıldı. Alınan yer: https://www.turkkon.org/tr/haberler/ozbekistan-ile-kirgizistan-arasinda-dijital-tir-projesi-tdt-bunyesinde-tanitildi_2488. Erişim tarihi: 04.07.2022.
- Türk Devletleri Teşkilatı (2022). Özbekistan ile Kırgızistan Arasında Dijital TIR Projesi TDT Bünyesinde Tanıtıldı. Alınan yer: https://www.turkkon.org/tr/haberler/ozbekistan-ile-kirgizistan-arasinda-dijital-tir-projesi-tdt-bunyesinde-tanitildi_2488. Erişim tarihi: 04.07.2022.
- Türk Devletleri Teşkilatı (2022). Türk Devletleri Teşkilatı (TDT) Gümrük İdareleri Başkanlarının 8. Toplantısı Bişkek'te Düzenlendi. Alınan yer: https://www.turkkon.org/tr/haberler/turk-devletleri-teskilati-tdt-gumruk-idareleri-baskanlarinin-8-toplantisi-bisekte-duzenlendi_2562. Erişim tarihi: 04.07.2022.
- Türk Devletleri Teşkilatı (2022). Kardeş Limanlar Süreci. Alınan yer: https://www.turkkon.org/tr/isbirligi-alanlari/ulastirma_10/kardes-limanlar-sureci_12. Erişim tarihi: 08.08.2022.
- Türk Devletleri Teşkilatı (2015). Türk Keneşi Üye Ülkeler Arasındaki İlişkilerin Kilit Taşı: Merkezi Ulaştırma Koridoru. Alınan yer: https://www.turkkon.org/tr/haberler/turk-kenesi-uye-ulkeler-arasindaki-iliskilerin-kilit-tasi-merkezi-ulastirma-koridoru_648. Erişim tarihi: 06.08.2022.
- Türk Devletleri Teşkilatı (2019). Türk Devletleri Teşkilatı Genel Sekreteri Bağhdad Amreyev Kazakistan'ın Ulusal Medya Temsilcileri ile Görüştü. Alınan yer: https://www.turkkon.org/tr/haberler/turk-konseyi-genel-sekreteri-baghdad-amreyev-kazakistanin-ulusal-medya-temsilcileri-ile-gorustu_1952. Erişim tarihi: 01.07.2021.
- Türk Devletleri Teşkilatı (2021). Bakanlar/Çalışma Grubu Toplantıları. Alınan yer: https://www.turkkon.org/tr/isbirligi-alanlari/ulastirma_10/bakanlarcalisma-grubu-toplantilari_11. Erişim tarihi: 01.11.2021.
- Türk Devletleri Teşkilatı (2021). Türk Devletleri Teşkilatı Çerçevesinde Özbekistan ile Türkiye Arasında "E-İzin" Sistemi Başlatılacak. Alınan yer: https://www.turkkon.org/tr/haberler/turk-konseyi-cercevesinde-ozbekistan-ile-turkiye-arasinda-e-izin-sistemi-baslatilacak_2286. Erişim tarihi: 08.07.2021.
- Türk Devletleri Teşkilatı (2021). Türk Devletleri Teşkilatı İşbirliği Alanları. Alınan yer: <https://www.turkkon.org/tr/isbirligi-alanlari/>. Erişim tarihi: 01.07.2021.
- Türk Devletleri Teşkilatı (2021). Türk Devletleri Teşkilatı Ulaştırma İşbirliği Alanları. Alınan yer: https://www.turkkon.org/tr/isbirligi-alanlari/ulastirma_10. Erişim tarihi: 01.07.2021.
- Türk Devletleri Teşkilatı (2021). Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi Türkistan Gayri Resmi Zirvesi Bildirisi. Alınan yer: https://www.turkkon.org/tr/haberler/turk-dili-konusan-ulkeler-isbirligi-konseyi-turkistan-gayriresmi-zirvesi-bildirisi_2220. Erişim tarihi: 01.07.2021.
- Türk Devletleri Teşkilatı (2021). Türk Dünyası 2040 Vizyonu. Alınan yer: https://www.turkkon.org/tr/haberler/turk-dunyasi-2040-vizyonu_2396. Erişim tarihi: 07.12.2021.
- Türk Devletleri Teşkilatı (2015). Trans Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergâhının Kalkınması Hakkında Yuvarlak Masa Toplantısı, Türk Keneşi'nin Katkılarıyla Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergâh Kalkınma Koordinasyon Kurulu (TITR) Tarafından Düzenlenmiştir.

- Alınan yer: https://www.turkkon.org/tr/haberler/trans-hazar-uluslararası-tasimacilik-guzergahinin-kalkinmasi-hakkinda-yuvarlak-masa-toplantisi-turk-kenesinin-katkilariyla-trans-hazar-uluslararası-tasimacilik-guzergah-kalkinma-koordinasyon-kurulu-titr-tarafından-duzenlenmistir_635. Erişim tarihi: 28.06.2022.
- Türk Devletleri Teşkilatı (2022). Türk Devletleri Teşkilatı Dokuzuncu Zirvesi Semerkant'ta gerçekleştirildi. Alınan yer: https://www.turkkon.org/tr/haberler/turk-devletleri-teskilati-dokuzuncu-zirvesi-semerkantta-gercekleştirildi_2678. Erişim tarihi: 23.11.2022.
- Türk Devletleri Teşkilatı (2022). Türk Devletleri Teşkilatı Dokuzuncu Zirvesi Semerkant Bildirisi. Alınan yer: <https://www.turkkon.org/assets/pdf/haberler/semerkant-bildirisi-2679-164.pdf>. Erişim tarihi: 22.11.2022.
- Türkiye Devlet Demiryolları (2019). 2019-2023 Stratejik Plan. Alınan yer: <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/uploads/images/Strateji/TCDD-Tasimacilik-2019-2023-Stratejik-Plan.pdf>. Erişim tarihi: 28.06.2021.
- Türkiye Dışişleri Bakanlığı (2021). Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası. Alınan yer: https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflı-ulaştırma-politikasi.tr.mfa. Erişim tarihi: 28.06.2021.
- Türkiye Ekonomi Bakanlığı (2019). Türkiye İhracat Stratejisi ve Eylem Planı. Alınan yer: http://geka.gov.tr/Dosyalar/o_1adq0ifbp1ic11m4nlc81rpsr178.pdf. Erişim tarihi: 28.06.2021.
- Türkiye Hazine ve Maliye Bakanlığı (2020). Hazine ve Maliye Bakanlığı Yeni Ekonomi Programı 2021-2023. Alınan yer: <https://hmb.gov.tr/haberler/yeni-ekonomi-programi-2021-2022-2023>. Erişim tarihi: 28.06.2021.
- Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2020). Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gürcistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşması. Alınan yer: <https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/pages/kombine-tasimacilik-tr-gurc-kombine-anlasmasi-turkce.pdf>. Erişim tarihi: 08.07.2021.
- Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2021). 12. Ulaştırma ve Haberleşme Şurası Sektörel Raporları. Alınan yer: <https://sgb.uab.gov.tr/uploads/pages/suralar/12-ulaştırma-ve-haberleşme-surasi-sektor-raporlari.pdf>. Erişim tarihi: 08.08.2022.
- Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2021). Süveyş Kanalına Alternatif En Uygun Taşıma Rotası, "Orta Koridor". Alınan yer: <https://sgb.uab.gov.tr/haberler/suveys-kanalina-alternatif-en-uygun-tasima-rotasi-orta-koridor?PageSpeed=noscript>. Erişim tarihi: 06.08.2022.
- Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2021). Türkiye Cumhuriyeti ile Kazakistan Cumhuriyeti Arasında Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşması. Alınan yer: <https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/pages/kombine-tasimacilik/kazakistan-anlasma.pdf>. Erişim tarihi: 08.07.2021.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (2020). Azerbaycan ve Kazakistan Bilgi Notu. Uluslararası Nakliyeciler Derneği Raporu.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (2020). İpek Yolu Orta Koridorun Canlandırılması & Kazakistan-Özbekistan-Türkmenistan-Gürcistan ve Azerbaycan'dan Beklentiler. Hazar Bilgi Notu.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (2020). Kazakistan'a Yapılan Taşımalarda Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar. Alınan yer: <https://www.und.org.tr/medya-detay/duyurular/kazakistan-a-yapılan-tasimalarda-dikkat-edilmesi-gereken-hususlar>. Erişim tarihi: 01.11.2021.

- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (2020). Kazakistan'a Yapılan Taşımalarda Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar. Alınan yer: <https://www.und.org.tr/medya-detay/duyurular/kazakistan-a-yapilan-tasimalarda-dikkat-edilmesi-gereken-hususlar>. Erişim tarihi: 01.11.2021.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (2020). Orta Koridor Bağlamında Türkiye-Azerbaycan Taşımacılık İlişkileri ve Değerlendirmeler. Azerbaycan Bilgi Notu.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (2021). Azerbaycan Tek tip belge kotamız 46 bin oldu. Alınan yer: <https://www.und.org.tr/medya-detay/undden-haberler/azerbaycan-tektip-belge-kotamiz-46-bin-oldu>. Erişim tarihi: 29.06.2021.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (2021). Kazakistan Kara Ulaştırma Karma Komisyon Toplantısı Sonucu Hakkında. Alınan yer: <https://www.und.org.tr/medya-detay/duyurular/kazakistan-kara-ulasirma-karma-komisyon-toplantisi-sonucu-hakkinda>. Erişim tarihi: 01.11.2021.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (2021). Kırgızistan ve Türkiye, Orta Asya ve Türk Dünyasında Örnek Alınacak İlk Serbestleştirme Adımını Attı!. Alınan yer: <https://www.und.org.tr/medya-detay/undden-haberler/kirgizistan-ve-turkiye-orta-asya-ve-turk-dunyasinda-ornek-alinacak-ilk-serbestlestirme-adimini-atti>. Erişim tarihi: 01.11.2021.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (2021). Özbekistan'dan İlave 4.000 Adet Ücretsiz İkili Geçiş Belgesi Alındı. Alınan yer: <https://www.und.org.tr/medya-detay/undden-haberler/ozbekistan-dan-ilave-4-000-adet-ucretsiz-ikili-gecis-belgesi-alindi>. Erişim tarihi: 01.11.2021.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (2022). Türkiye – Kazakistan KUKK Toplantısında İkili ve Transit Belgelerde Olumlu Gelişme. Alınan yer: <https://www.und.org.tr/medya-detay/undden-haberler/turkiye-kazakistan-kukk-toplantisinda-ikili-ve-transit-belgelerde-olumlu-gelisme>. Erişim tarihi: 08.08.2022.
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (2019). Geçiş Belgeleri Dağıtım Esasları Yönergesi (2019/Revize). Alınan yer: <https://www.utikad.org.tr/Images/Duyuru/gecisbelgesidagitimesaslarionyongesi2019martrevize0497702.pdf>. Erişim tarihi: 19.08.2022.
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (2022). Çin'in Nakliye için Avrupa'ya Ulaşmasında B Planı Türkiye. Alınan yer: <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/30939/cin-in-nakliye-icin-avrupa-ya-ulasmasinda-b-plani-turkiye>. Erişim tarihi: 08.08.2021.
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (2022). Çinli Akademisyen: Orta Koridor'un Yıldızı Parlak, Türkiye Atak. Alınan yer: <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/30849/cinli-akademisyen-orta-koridor-un-yildizi-parlak-turkiye-atak>. Erişim tarihi: 08.08.2022.
- Usov, Anton (2022). EBRD, Kazakistan Demiryolları Ulusal Şirketi Tahviline 50 Milyar KZT Yatırım Yaptı. Alınan yer: ebrd.com/news/2022/ebrd-invests-kzt-50-billion-in-kazakhstan-railways-bond.html. Erişim tarihi: 30.08.2022.
- Valiyev, Anar (2016). Azerbaycan: Avrasya Entegrasyonu Perspektifi. Alınan yer: https://ecfr.eu/article/essay_eurasian_integration_azerbaijan/. Erişim tarihi: 06.08.2022.
- Wei, Yan (2019). "Orta Koridor", "Bir Kuşak Bir Yol" ile Birleşiyor 4. Uluslararası İpek Yolu Girişimciler Zirvesi Türkiye'de Yapıldı. Alınan yer: <https://www.investgo.cn/article/yw/jmhd-dt/201911/470500.html>. Erişim tarihi: 03.07.2021.

- Xuanmin, Li (2022). Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demiryolu 'Güney Avrasya Koridorunu' Açacak, Orta Asya ile BRI İş birliğini Kolaylaştırıyor: Analistler. Alınan yer: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275365.shtml>. Erişim tarihi: 13.10.2022.
- Yeni Azerbaycan (2022). Cumhurbaşkanı İlham Aliyev Müzakerelerin İçeriğini ve Barış Gündemini Belirliyor. Alınan yer: https://www.yeniazərbaycan.com/Analitik_e70678_az.html. Erişim tarihi: 28.09.2022.
- Yeni Azerbaycan (2022). İlham Aliyev: "Zengezur Koridoru açılmalı". Alınan Yer: https://www.yeni-azərbaycan.com/Gundem_e67973_az.html. Erişim Tarihi: 03.10.2022.
- Yeping, Yin ve Tao, Mingyang (2022). Çin-Avrupa Navlun Treni Küresel Ticaretinin Önemli Bir Parçası. Alınan yer: <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1268338.shtml>. Erişim tarihi: 26.09.2022.
- Yücel, Aysel (2021). Azerbaycan Ek Ücret Alıyor, Rusya Sınırdaki Bekletiyor. Alınan yer: <https://www.dunya.com/ekonomi/azerbaycan-ek-ucret-aliyor-rusya-sinirda-bekletiyor-haberi-618584>. Erişim tarihi: 15.07.2021.
- Yücel, Aysel (2021). Orta Asya, İhracat Yüküne Geçit Vermiyor. Alınan yer: <https://www.dunya.com/ekonomi/orta-asya-ihracat-yukune-gecit-vermiyor-haberi-631220>. Erişim tarihi: 07.07.2021.
- Zeybek, Hülya (2020). Yeni İpek Yolunun kıtalar arası demir yolu konteyner taşımacılığına Etkisi: Pestle analizi. Alınan yer: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1022861>. Erişim tarihi: 08.08.2022.
- Zhang, Yingzhi (2021). Alternatif Taşıma Modu: Çin-AB Demir Yolu Ticareti. Alınan yer: https://www.spglobal.com/_assets/documents/marketplace/alternative-transport-mode-china-eu-trade-on-rail.pdf. Erişim tarihi: 26.09.2022.
- 2050 Stratejisi (2020). Kazakistan 2050 Stratejisi. Alınan yer: <https://strategy2050.kz/ru/page/multilanguage/turtsiya/>. Erişim tarihi: 30.06.2021.



Dr. Suat BEYLUR

Dr. Suat BEYLUR, Karadeniz Teknik Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde Lisans, Hacettepe Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde yüksek lisans eğitimini tamamladıktan sonra 2019 yılında Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyoloji Bölümü'nde doktorasını tamamladı. 2005-2011 yılları arasında Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde danışmanlık yapan Suat Beylur, 2011 yılında başladığı Yurtdışı Türkler ve Akraba Topluluklar Başkanlığı'nda Uzman, Koordinatör ve Daire Başkanlığı görevlerinde bulundu. 2019 yılında Müdür Yardımcısı olarak başladığı Hoca Ahmet Yesevi Üniversitesi Avrasya Araştırma Enstitüsü'nde Enstitü Müdürlüğü görevini yürüten Suat Beylur'un toplumsal değişim, gençlik, din-devlet ilişkileri, diaspora ve kamu diplomasisi gibi alanlarda ulusal ve uluslararası dergi ve yayınevleri tarafından yayımlanmış makale ve kitap bölümleri ile editörü olduğu kitaplar bulunmaktadır.



Zhengizkhan ZHANALTAY

Zhengizkhan ZHANALTAY, 2010 yılında lisans eğitimini KIMEP Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde tamamlamıştır. Aynı üniversitede yüksek lisans eğitimini 2014 yılında sunduğu "Oralmanlar'ın Kazakistan Toplumuna Entegrasyonu: Türkiye Kazakları" konulu yüksek lisans teziyle tamamlamıştır. Cengizhan Canaltay, Ocak 2015'ten itibaren Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi Avrasya Araştırma Enstitüsü'nde araştırmacı olarak çalışmaya başlamıştır. Eylül 2017'den bu yana Enstitü Müdür Yardımcısı olarak çalışmaktadır. Özellikle uluslararası göç politikaları, işçi ve etnik göçmenlerin topluma sosyal ve ekonomik entegrasyonu gibi konularda araştırmalar yapan Cengizhan Canaltay'ın, Bilig, Perception ve Central Asia Program gibi çeşitli dergilerde makaleleri yayımlanmıştır.



Omirbek HANAYI

Omirbek HANAYI, 2009 yılında Çin'in Merkezi Milletler Üniversitesi Kazak Dili ve Edebiyatı Fakültesi'ni tamamlamıştır. 2008-2009 yılları arasında değişim öğrencisi olarak bulunduğu Justus-Liebig Giessen Üniversitesi Türkoloji Bölümü'nde 2010-2013 yılları arasında eğitim almıştır. Kasım 2013 - Mayıs 2016 arasında Ş.Ş. Velihanov Tarih ve Etnoloji Enstitüsü'nde çalışmıştır. Mayıs 2016'dan beri Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi Avrasya Araştırma Enstitüsü'nde Kıdemli Araştırmacı olarak görev yapmaktadır. Omirbek Hanayı'nın, çeşitli ulusal ve uluslararası dergilerde yayımlanmış makaleleri ile kitap bölümleri ve kitap tercümeleri bulunmaktadır. Omirbek Hanayı'nın çalışmaları özellikle, Kazakistan tarihi, Türkoloji, Doğu Türkistan'daki etno-kültürel, siyasi ve sosyo-ekonomik gelişmeler, Orta Asya-Çin ilişkileri ve Çin'in dış politikası alanlarında yoğunlaşmaktadır.



Dr. Azimzhan KHITAKHUNOV

Dr. Azimzhan KHITAKHUNOV, Al-Farabi Kazak Milli Üniversitesi'nden 2011'de lisans, 2013'te yüksek lisans ve 2016'da doktora derecelerini almıştır (doktora derecesini İtalya'nın Bologna şehrinde Johns Hopkins Üniversitesi Uluslararası İleri Çalışmalar Okulu'nun işbirliği ile tamamlamıştır). Al-Farabi Kazak Ulusal Üniversitesi, Almatı Yenilikçi Teknolojiler Parkı ve KIMEP Üniversitesi'nde çeşitli eğitim ve araştırma görevlerinde bulunan Dr. Azimzhan Khitakhunov, Eylül 2019'dan itibaren Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi Avrasya Araştırma Enstitüsü'nde Kıdemli Araştırmacı olarak görev yapmaktadır. Dr. Azimzhan Khitakhunov, genelde uluslararası ticaret, bölgeselleşme, küreselleşme ve ekonomik büyüme konuları, özelde Avrasya Ekonomik Birliği ve Orta Asya'daki entegrasyon süreçleri üzerine uzmanlaşmıştır.



“Bütünleştirici Ortaklık”

“Bütünleştirici Ortaklık” (Integrative Partnership) Projesi, TDT Aksakallar Konseyi ile Ahmet Yesevi Üniversitesi Avrasya Araştırmalar Enstitüsü tarafından ortaklaşa yürütülen bir çalışmadır. Ahmet Yesevi Üniversitesi Avrasya Araştırma Enstitüsü, genelde Avrasya Bölgesi’ne, özelde bu bölgede yoğun olarak yaşayan Türk dili konuşan devlet ve topluluklara ilişkin bilimsel araştırmalar yapmak ve stratejik öneriler geliştirme amacıyla kurulmuştur. Avrasya Araştırma Enstitüsü; toplumsal ve kültürel çalışmalar ile ekonomi, ulaştırma, tarih, sanat, edebiyat, siyaset ve uluslararası ilişkiler alanlarında yaptığı interdisipliner araştırmalar ve yayınlarla bölgesel ve küresel düzeyde önemli bir yer edinmiştir. 2018’de Küresel Düşünce Kuruluşları Endeksi’ne giren Enstitü, 2021 yılında “En iyi Dış Politika ve Uluslararası İlişkiler Düşünce Kuruluşları” kategorisinde sıralamaya girmiştir.

Alanında uzman kıdemli memurlar ve akademisyenler tarafından hazırlanan bu raporlar Türk Dünyası 2040 Vizyonu’na erişilmesi hedefi doğrultusunda planlanmıştır.

