

Türk Konseyi Genel Sekreter Yardımcısı Sayın Kısmet Güzelov'un

Konuşma Metni Taslağı

TÜRKPA Ekonomi, Ticaret ve Mali konular Komisyonu 3.Toplantısı

11 Şubat 2014

Sayın Genel Sekreter,

Değerli Komisyon üyeleri,

Kıymetli katılımcılar,

Öncelikle bugün TÜRKPA'nın Ekonomi, Ticaret ve Mali konular Komisyonu'nun 3.Toplantısına hitap etmekten duyduğum memnuniyeti dile getirmek ve Sayın Genel Sekretere nazik davetlerinden dolayı şükranlarımı sunmak isterim.

Türk Konseyi'nin kurulduğu günden itibaren en temel çalışma usullerinden biri üye ülkeler arasındaki kapsamlı işbirliğinin somut projeler yoluyla ilerletilmesi olmuştur. Özünü ortak tarih, dil ve kültür geçmişinden alan Türk Konseyi, hayata geçirdiği somut projelerle üye ülkelerin sahip oldukları ekonomik potansiyeli açığa çıkararak ortak fayda yaratma hedefini benimsemiştir. Bu amaçla, 21 Ekim 2011 tarihinde Almatı'da gerçekleştirilen Türk Konseyi Birinci Zirvesi "Ekonomik İşbirliği" konusuna hasredilmiştir.

Bununla birlikte, üye ülkelerimiz arasındaki geniş ekonomik işbirliği potansiyelinin hayata geçirilebilmesi için üye ülkeler arasındaki ulaştırma engellerinin kaldırılması ve gerek fiziki gerek hukuki unsurlarıyla etkin ve uyumlu bir ulaştırma altyapısının oluşturulması elzemdir. Etkin bir "Ulaştırma İşbirliği" üye ülkeler arasındaki "Ekonomik İşbirliği"nin anahtarı konumundadır.

Esasen, bugün, tarihin yarattığı koşullar Türk devletleri arasında böyle bir etkileşim ve işbirliğinin altyapısını hazır hale getirmiştir. Zaten Türk Konseyi de sözkonusu tarihi koşulların en somut göstergesi ve kazanımı mahiyetindedir.

Bugün, Uzak Doğu deniz yolunun keşfiyle eski önemini kaybeden tarihi İpek Yolu tekrar stratejik bir değer edinmektedir. 20. yy'ın son on yılında Sovyetler Birliği ülkelerinin bağımsızlıklarını kazanmaları bu süreci tetiklemiştir. Netice itibarıyla, günümüzde İpek Yolu coğrafyası, Çin, Hindistan ve Güney Asya ülkelerinin çarpıcı ekonomik gelişimleri ve Orta Asya ülkelerindeki geniş enerji kaynakları ve Doğu-Batı ticaretindeki stratejik konumları nedeniyle bir kez daha küresel ekonominin etkin coğrafyalarından biri olmaya başlamıştır. Avrupa ile Doğu Asya arasındaki artış gösteren ticari ve ekonomik ilişkiler Avrupa'dan Çin'e ve Güney Asya'ya kadar erişime sahip olacak uzun bir kara bağlantısına olan ihtiyacı artırmıştır. Bu

tabloda bizim için kritik olan nokta, Batı Avrupa, Çin, Orta Doğu ve Hint Alt Kıtası arasında bir kara parçasından diğer bir noktaya karayolu, demiryolu ve petrol, gaz ve hidroelektrik taşıma teknolojileriyle ulaşmayı sağlayacak bağlantıların tümünü ifade eden “Yeni İpek Yolu”nun önemli bir bölümünün üye ülkelerimizin topraklarından geçmekte oluşudur. Bu durum, Türk Konseyi’nin hayata geçirmek istediği hedefler için tarihi koşulların uygunluğuna işaret etmektedir.

Doğu-Batı ekseninde üye ülkelerimiz üzerinden geçen ve “Yeni İpek Yolu” olarak adlandırılan “Merkezi Ulaştırma Koridoru”nun (Çin-Kazakistan-Hazar Denizi-Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye-Avrupa) gerek deniz ulaştırmasına gerekse Rusya üzerinden geçen “Kuzey Ulaştırma Hattı” ile İran üzerinden geçen “Güney Ulaştırma Hattı”na nazaran önemli avantajları bulunmaktadır.

Örneğin, Çin’in batısında üretilen bir malı düşünelim. Bu ürünün deniz yoluyla Batı Avrupa’ya ulaştırılması için öncelikle 3000 kilometrelik bir yolu katederek Çin’in doğu kıyısındaki limanlara ulaşması gerekmektedir. Daha sonra ise yaklaşık 20 bin kilometrelik bir deniz yoluyla Süveyş kanalı üzerinden Batı Avrupa’nın limanlarına varacaktır. Bu yolculuk limanların uygunluk oranının üzerinde çalışmaları, limanları ülkenin içine bağlayan ulaştırma hatlarının yetersizliği, mevsimsel koşullar ve Süveyş kanal geçişinde yaşanan beklemelelere bağlı olarak 30 ila 45 gün kadar sürebilmektedir. Ancak, aynı mal “Merkezi Ulaştırma Koridoru” üzerinden çok-modlu bir ulaştırma modeli ile transfer edildiğinde sadece 8500 kilometrelik bir yolculuğun ardından aynı noktaya varabilmektedir. Söz konusu yolculuğun süresi halihazırda 16 gün almakta olup, Kazakistan’ın TRACECA kapsamında yürütmekte olduğu “İpek Rüzgârı” (Silk Wind) projesinin tamamlanmasının ardından 10-12 güne düşmesi öngörülmektedir. İpek Rüzgârı ile birlikte Kazakistan yeni ve daha kısa bir demiryoluyla geçilirken malların Hazar denizini dolaşmasına gerek kalmayacaktır. Hazar’ı denizyoluyla aşacak tren, Avrupa’ya Bakü-Tiflis-Kars ve Marmaray’la bağlanacaktır.

Ayrıca, deniz ulaştırmasının Avrupa-Asya arasında giderek artan ekonomik ve ticari ilişkilerin hızına hem nicelik (taşıma miktarı) hem de nitelik (taşıma kalitesi ve hızı) açısından yetişemeyeceği öngörüler arasındadır. Bu durum Doğu-Batı hattında demiryolu modunun ağırlıkta olduğu bir çok-modlu ulaştırma seçeneğini zaman ve maliyet açısından giderek öne çıkarmaktadır.

Benzer şekilde, “Merkezi Ulaştırma Koridoru” Rusya topraklarından geçmekte olan “Kuzey Hattı”ndan yaklaşık 2500 km daha kısa olmasının yanısıra iklim koşulları bakımından pek çok kalem ürünün ulaştırması için daha uygun bir hat konumundadır. “Merkezi Ulaştırma Koridoru”nun İran üzerinden geçmekte olan “Güney Hattı”na temel üstünlüğü ise, siyasi istikrar bakımından daha güvenli bir hat oluşundan kaynaklanmaktadır. Ayrıca “Güney Hattı”nda, ülkelerin farklı fiziki ve hukuki ulaştırma altyapıları nedeniyle ürün transferinde ciddi gecikmeler yaşanmaktadır.

Ancak, Merkezi Ulaştırma Koridoru'nun gerek küresel Doğu-Batı ticareti gerekse ülkelerimiz arasındaki ekonomik ve ticari ilişkiler için etkin bir ulaştırma seçeneği olabilmesinin önünde bir takım engeller bulunmaktadır. Sözkonusu engellerin başında üye ülkelerimizin farklı fiziki ve hukuki ulaştırma altyapılarına sahip olmaları gelmektedir. Uluslararası ulaştırmanın etkinliği açısından tüm dünyada sorunlara sebep olan bu durum Yeni İpek Yolu ulaştırması açısından da geçerliliğini korumaktadır. Sorunların aşılması için ülkelerin ulaştırma alanında geçerli olan yasal düzenlemelerinin uyumlaştırılması, tâbi olunan taşıma modellerinin (OTIF-CIM/OSJD) standardize edilmesi, bürokrasinin azaltılması, sınırlarda yaşanan uzun beklemelemlerin sona erdirilmesi, geçiş belgesi / kota gibi uygulamaların uluslararası ticarete olumsuz etkilerinin yeniden değerlendirilmesi ve modern gümrük uygulamalarının hayata geçirilmesi gerekmektedir.

Uluslararası alanda bu istikamette çalışmalar sürdürülmektedir. UNECE öncülüğünde gerçekleştirilen "Unified Railway Law in Eurasia" konulu çalışmaya Merkezi Ulaştırma Koridoru'nda bulunan ülkeler de dahildir. Bu konudaki "Joint Declaration"da imzaları bulunmaktadır.

Benzer şekilde, Türk Konseyi bünyesinde yürütülmekte olan ulaştırma çalışmaları kapsamında üye ülkeler Merkezi Ulaştırma Koridoru'nu faal hale getirmek amacıyla var olan engelleri ortadan kaldıracak girişimlerde bulunmaktadır. Bu noktada, buraya kadar genel çerçevesini çizmeye çalıştığım ulaştırma işbirliği hususunda Türk Konseyi bünyesinde gerçekleştirilen faaliyetlerden kısaca söz etmek isterim:

Her şeyden önce şunu ifade etmek gerekir; Türk Konseyi bünyesinde Ulaştırma İşbirliği'ne verilen önemin somut bir göstergesi olarak, **Türk Konseyi III. (Gebele) Zirvesi'nin teması "Ulaştırma İşbirliği"** olarak belirlenmiştir. Anılan Zirve'de Devlet Başkanları tarafından verilen talimatlarda, Çok-modlu ulaştırma seçenekleri ile özellikle demiryolu ulaşımı üzerinde durulmuş; Merkezi Koridor'da gerçekleştirilecek ulaştırma projelerine Kırgızistan'ı da dahil etmek hususunda mutabık kalınmıştır.

İlaveten, Türk Konseyi bünyesinde üye ülkelerin yetkililerinden oluşturulan Ulaştırma Çalışma Grubu bugüne kadar 4 kez bir araya gelmiş ve pratik sorun noktalarını tespit etmiştir. Sözkonusu sorunlar 3 Temmuz 2013 tarihinde Türk Konseyi Birinci Ulaştırma Bakanları toplantısında Bakanlara arzedilmiş ve üye ülkeler arasında bir "**Ortak İşbirliği Protokolü**" imzalanmıştır. Ayrıca, ülkeler arasında ulaştırma alanında faaliyet gösteren taşıyıcı firmaların sahada karşılaştıkları sorunların çözümünde etkin olması öngörülen Bakan Yardımcısı düzeyinde bir "**Koordinasyon Kurulu**" ihdas edilmiştir. Ulaştırma Bakanları 1. Toplantısı kapsamında ilaveten **Bakü, Aktau ve Samsun limanları** arasında "**Kardeş Liman**" ilişkisi tesis eden bir **Mutabakat Zaptı** imzalanmıştır. Kardeş Liman ilişkisi kapsamında ilk toplantı 17-18 Nisan 2014 tarihinde Samsun Limanı'nın evsahipliğinde gerçekleştirilecektir.

Bakanlarca imzalanan **Ortak İşbirliği Protokolü** kapsamında;

- **Hazar geçişinin** daha etkin kullanılmasını ve transit ticaretin üye ülkeler üzerinden gerçekleştirilmesini teşvik eden tedbirler alınması;
- **Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ve İpek Rüzgarı (Silk Wind)** gibi projelerin birbirlerini tamamlayıcılık esasına göre yürütülmelerinin Merkezi (Doğu-Batı) koridorda etkin, entegre ve sürdürülebilir ulaşımın sağlanması;
- Üye ülkeler arasında **çok-modlu taşımacılığın** geliştirilmesi hususunda ülkelerin **hukuki altyapılarının uyumlaştırılması** yolunda adımlar atılması karara bağlanmıştır.

Ulaştırma Bakanları 2. Toplantısı 19-21 Mayıs 2014 tarihlerinde Kazakistan'ın evsahipliğinde (Kazakistan Ulaştırma Günleri kapsamında) Astana'da gerçekleştirilecektir. Ulaştırma Bakanları arasındaki bahsekonu toplantıların düzenli olarak yılda en az bir kez gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştır.

Koordinasyon Kurulu'nun ilk toplantısı 12-13 Aralık 2013 tarihinde İstanbul'da gerçekleştirilmiştir. Toplantı kapsamında;

- Türkiye tarafı, ülkelerimiz arasındaki taşıma işbirliğinin derinleştirilmesi ve var olan operasyonel sorunların giderilmesi amacıyla, Sayın İlham Aliyev'in kısa süre önce Türkiye'ye yapmış olduğu ziyaret sırasında iki ülke Hükümetleri arasında imzalanan **"Combined Freight Transportation"** konulu anlaşma ışığında, Ulaştırma, Gümrük, Maliye, Sigortacılık gibi farklı sorun alanlarını içine alan **geniş kapsamlı bir anlaşma taslağı** hazırlamıştır.
- Taşıyıcı firmaların sahada karşılaştıkları pratik sorunlara hızlı bir çözüm mekanizması geliştirilmesinin gereğine değinen Taraflar, üye ülkelerin Ulaştırma Bakanlıklarında, taşıyıcı firmalarca doğrudan ulaşılabilecek bir **irtibat hattı** ihdas edilmesi hususunda mutabık kalmıştır.
- 28 Kasım 2012 tarihinde İzmir'de imzalanan İpek Rüzgârı (**Silk Wind**) Projesi **Mutabakat Muhtırası** çerçevesinde oluşturulan ancak bugüne kadar toplanamayan **Çalışma Grubu'nun ilk toplantısının 2014'ün ilk üç ayı içerisinde Bakü'de** gerçekleştirilmesine karar verilmiştir. Taraflar ayrıca, Çalışma Grubu tarafından yürütülecek çalışmalar çerçevesinde tamamlanacak **"İpek Rüzgârı Çerçeve Anlaşması'nın**, yetiştirilebilmesi halinde, 19-21 Mayıs 2014 tarihlerinde Astana'da düzenlenecek Türk Keneşi Ulaştırma Bakanları 2. Toplantısı sırasında imzalanmasında mutabık kalmışlardır.

Ulaştırma Koordinasyon Kurulu 2. Toplantısı da 19-21 Mayıs 2014 tarihlerinde Kazakistan'ın evsahipliğinde Astana'da gerçekleştirilecektir.

Ulaştırma alanında gerçekleştirilen bir diğer faaliyet de, Hazar Denzinde Bakü ve Aktau limanları arasındaki seferlerin düzenli ve öngörülebilir hale getirilmesi amacıyla bahsekonu liman otoriteleri arasında Sekretarya öncülüğünde başlatılan görüşmelerdir. İlki 13-14 Mayıs

2013 tarihinde Aktau'da gerçekleştirilen sözkonusu toplantının ikinci ayağı önümüzdeki dönemde Bakü'de düzenlenecektir. Konuyla alakalı olarak Kazakistan, Azerbaycan ve Gürcistan'ın demiryolu ve liman otoriteleri ile Azerbaycan'ın Hazar denizcilik firması arasında 7 Kasım 2013 tarihinde "Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Hattının Geliştirilmesi için Koordinasyon Komitesi İhdası" başlıklı bir anlaşma imzalanmıştır. Sözkonusu anlaşmaya Türk Konseyi Ulaştırma Koordinasyon Kurulu'nun Birinci toplantısında Türkiye de davet edilmiştir. Bu itibarla, anlaşma Sekreteryaya tarafından değerlendirmesi için Türkiye Ulaştırma Bakanlığı'na iletilmiştir.

Bugün dünya nüfusunun % 75'i; küresel milli gelirin % 60'ı ve dünya enerji kaynaklarının % 75'ine sahip olan Avrasya'nın küresel ekonomideki ağırlığı giderek artmaktadır. İpek Yolu ülkeleri olarak sınıflandırılan 17 ülkenin 2004-2012 yılları arasındaki ortalama büyüme hızı % 6,9'dur. Bu ülkeler IMF'nin "Gelişen Asya" olarak sınıflandırdığı ülke grubundan sonra en hızlı büyüyen ülkelerdir. Ekonomik çekim gücünün Doğu'ya kaydığı giderek kabul görmektedir. 2000 yılında G-7 ülkeleri dünya refahının yaklaşık % 66'sını elde etmekteyken, 2012'de bu oran % 47 seviyesine gerilemiştir. Yükselen ve Gelişen ekonomiler ise 2000 yılında dünya refahından % 20 seviyesinde pay alırken, 2012'de bu oran % 37'ye çıkmıştır. Aynı dönemde gelişen Asya'nın dünya refahından aldığı pay % 10 artmıştır.

Dolayısıyla, Asya'da artış gösteren sözkonusu ekonomik ve ticari dinamizmin, ihtiyaç duyduğu nakil vasıtalarına kavuşması elzemdir. Bu coğrafya'da yaşanan ekonomik gelişim tarihi İpek Yolu'nu yeniden güçlü bir seçenek olarak gündeme getirmiştir.

Etkin işletilebildiği takdirde, yüksek hızlı çok-modlu konteyner blok trenlerin hareket edeceği Yeni İpek Yolu hattına deniz ulaştırmasından kaymaların yaşanacağı öngörülmektedir. Zira, ürünün niteliğine bağlı olarak hızlı ve güvenli teslimat için pek çok sektörün sözkonusu seçeneği kullanacağı bilinmektedir. Ayrıca, Avrupa-Çin ticaret hacminin her yıl ortalama % 10 büyümesi tahmin edilmektedir (Asya'dan Avrupa'ya yapılan ticaretin yılda % 11; Avrupa'dan Asya'ya yapılan ticaretin ise yılda % 7 artması öngörülmektedir). Ancak bunun için sınır beklemeleri, malın elleçlenmesi, bürokratik engeller gibi maliyeti artıran her türlü ihtimalin bertaraf edilmesi gerekmektedir.

Çin ulaştırma ve enerji nakil hatları bağlamında denize alternatif kara bağlantılarına ekonomik ve güvenlik gerekçeleriyle büyük önem atfetmektedir. Kazakistan üzerinden işleyecek İpek Rüzgârı (Silk Wind) Projesine taraftır. Projenin ana unsurlarından biri olan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi'nin (BTK) tamamlanmasının ardından projeye yılda 10 milyon ton'luk mal garantisi vermiştir. Bu rakamın takip edecek yıllarda daha artması beklenmektedir. Dolayısıyla Çin'in sözkonusu açıklamasıyla birlikte değerlendirildiğinde, sadece BTK üzerinden taşınacak yük miktarının ilk 10 yıl zarfında 30 milyon tona ulaşması beklenmektedir. 826 km uzunluğa sahip olacak BTK'nın ilk aşamada 1 milyon yolcu ile 6,5 milyon ton yük; daha sonraki aşamada ise 3 milyon yolcu ile 25 milyon ton yük kapasitesine sahip olması öngörülmektedir. 2014 yılında tamamlanacak proje ile birlikte, demiryolu

taşımacılığının Türkiye'nin uluslararası ticaretindeki oranının % 30 artması; Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye üçlü ticaretinin yılda 10 milyar USD'ye çıkması öngörülmektedir.

Bunun dışında, Çin kendisi ile Kırgızistan ve Özbekistan arasında ayrı bir demiryolu inşası için çalışmaktadır. 2 milyar Dolar yatırım yapılan bu proje tamamlandığında hattın 15 milyon ton kapasiteye sahip olacağı ifade edilmektedir. Hattın Türkmenistan'a uzatılması gündemdedir. Gerçekleşmesi halinde İpek Yolu üzerinde Çin çıkışlı Hazar geçişli alternatif bir hat daha faal hale gelmiş olabilecektir.

Sonuç itibariyle, Türk Konseyi bünyesinde Merkezi Ulaştırma Koridoru'nun etkin bir ulaştırma hattı olarak faal hale gelebilmesi yolunda çalışmalara devam edilecektir. Sözkonusu çalışmalar Gümrük alanında gerçekleştirilen işbirliği girişimleriyle daha da zenginleştirilmektedir. Bu alanda ilerde üye ülkeler arasında imzalanması muhtemel çok taraflı anlaşmaların ulusal Meclislerdeki onay süreçlerinde TürkPA'nın desteğini almaktan büyük memnuniyet duyulacaktır.

Hepinize teşekkür eder, toplantının başarılı bir şekilde sonuçlanmasını temenni ederim.