



**Ömercan KULAKLIKAYA<sup>1</sup>**  
*Araştırmacı, Ekonomi Etütleri*

## MODERN İPEK YOLU

### Orta Asya'nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı

Küreselleşme süreci dünyanın ekonomik yapısında dönüşüme yol açmıştır. Bilişim ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler sayesinde taşımacılık maliyetleri azalmış ve buna bağlı olarak üretim süreçleri ayrışmaya başlamıştır. Üretim zincirlerinin ayrışması, ekonomilerin entegre yapıda olmasını gerekli kılmıştır. Farklı coğrafyaların entegrasyonu sürecinde lojistik bağların oluşması önem kazanmıştır. Günümüzde özellikle Çin başta olmak üzere Asya ülkelerinin küresel pazardaki lider üretici ve tedarikçi konumu, Doğu ile Batı arasındaki ulaştırma altyapısının geliştirilmesini gerektirmektedir. Bu bağlamda tarihi İpek Yolu'nun modernize edilerek yeniden kullanılması; lojistik ağların birbirine bağlanarak, yeniden inşa sürecine giren Afganistan gibi rota üzerindeki ülkelerin ekonomik gelişmelerini hızlandırması için fırsat niteliğindedir. Türkiye öncülüğünde bir koridor yönetim ajansının kurulması, ilgili ülkeleri tek bir platformda toplayarak, Modern İpek Yolu'nun hayata geçmesi için çözüm üretebilecektir. Bu değerlendirme notunda İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasının bölge ekonomilerinin Doğu ile Batı'nın entegrasyonu sürecine sağlayacağı katkılar tartışılmıştır.

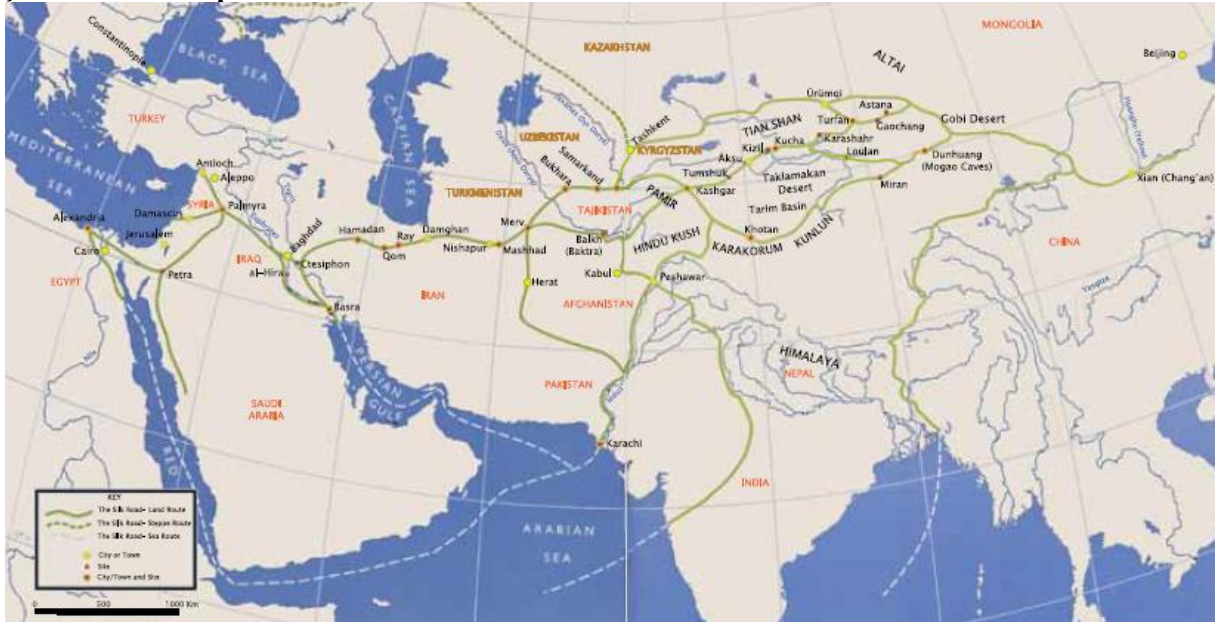
<sup>1</sup> <http://www.tepav.org.tr/tr/ekibimiz/s/1255/Omercan+Kulaklikaya>

## Üretim Süreçlerinin Ayrışması ve Ticaret

**Teknolojik gelişmeler taşımacılık maliyetlerini düşürmüştür, böylece üretim süreçlerinin farklı coğrafyalara bölünebilmesini mümkün kılmıştır.** Sanayi Devrimi ile birlikte üretim kapasiteleri hızla artmış, yerel ölçekte tedarik zincirleri oluşmaya başlamıştır. Tedarik zincirleri bir araya gelerek Almanya, İngiltere ve Fransa gibi ülkelerde büyük pazarların oluşmasını sağlamıştır. Bu ülkelerde endüstri hızla gelişmiş, buna paralel olarak 1970 yılından günümüze, GSYH bazında, dünyanın ilk on ekonomisi arasında yer almışlardır.<sup>2</sup> Ulaşım maliyetleri dikkate alındığında, sanayi üretiminin büyük pazarlara yakın kurulması, bu ülkelerin sürdürülebilir büyümesini mümkün kılmıştır. Yüksek üretim ve ticaret kapasitesine sahip bu coğrafyaya yakın olma arzusu ise, farklı ekonomilerin birbiriyle etkileşimi açısından lojistiğin önemini artırmıştır.

**Taşımacılık, doğası gereği ticaretin ayrılmaz bir parçasıdır.** Toplumların eskiden beri uzaktaki tüketim maddelerine erişebilmeleri için taşımacılık yapması gerekmiştir. Tarihte baharat ve ipek gibi kıymetli gıdaların, Doğu Asya'dan Batı'ya taşındığı İpek Yolu ticaret rotası bunun bir örneğidir. Zira uluslararası ticarete ülkeler üretiminde göreceli avantajı olduğu ürünleri ihraç etmekte, avantajı olmadığı ürünleri ise ticari partnerlerinden ithal etmektedir.<sup>3</sup> Bu alışveriş süreci Sanayi Devrimi sonrası gelişen endüstriyel kapasiteye paralel olarak hızlanırken, taşımacılık hizmetlerinin kullanımını da artırmıştır.

Şekil 1: Tarihte İpek Yolu Rotaları



Kaynak: Daniel C. Waugh, Emily Toner, "The Silk Roads in History"

**Bilişim, iletişim ve taşımacılık teknolojilerindeki gelişmeler lojistik maliyetleri düşürmüştür, dolayısıyla farklı endüstrilerin, farklı coğrafyalarda ortak tedarik zincirlerinin kurulması mümkün olmuştur.** 1990'ların sonuna doğru uluslararası ticaretin artışına paralel olarak üretim yöntemleri de değişime uğramıştır. Üretim, iş gücü ve lojistik maliyetlerinin avantajlı olduğu coğrafyalarda yapılmaya başlanmıştır. Böylece tedarik süreci gibi üretim zincirleri de bölünmeye başlamış, nihai üründen ziyade ara ürünlerin ticareti önem kazanmıştır<sup>4</sup>. Üretim süreçlerinin düşük maliyete, kısa sürede entegre edilebilmesiyle bir malın üretimini bölerek, farklı ülkelerde yapabilmek mümkün olmuştur. Örneğin, günümüzün popüler tüketim mallarından iPhone'un imalatındaki katma değer, aralarında Japonya, Kore, Almanya ve Çin gibi ülkelerin bulunduğu farklı coğrafyalara

<sup>2</sup> Dünya Bankası Gelişmişlik Endeksi Verileri (WDI), 2013

<sup>3</sup> DTÖ ve Birleşmiş Milletler Çevre Programı Raporu, "Trade and Climate Chance", 2009

<sup>4</sup> Richard Baldwin, "Trade and Industrialization After Globalization's 2<sup>nd</sup> Unbundling: How Building and Joining a Supply Chain are Different and Why It Matters"

dağılmaktadır.<sup>5</sup> İmalat sürecindeki bu değişim ticaretin dokusunu da değiştirmiş, üretimde bölgesel ve küresel ölçekte yer seçiminin, maliyetlerin görece düşük olduğu, yükselen pazarlara kaymasına neden olmuştur. Böylece üretim zincirlerindeki her bir halkada avantajlı tercihlerin yapılması, günümüz küresel pazar yapısında rekabet gücünün belirleyici unsurlarından biri olmuştur.

**Arz zincirinin kilit halkalarından olan lojistik, küresel rekabette ulaştırma altyapısının belirleyici bir faktör haline gelmesini sağlamıştır.** Lojistik tanımı gereği bir ürünün, servis hizmetinin ve bilgi akışının, gönderildiği noktadan teslim noktasına kadar tedarik zinciri içindeki her iki yöne doğru olan hareketinin etkili bir biçimde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması, korunması ve kontrol altında tutulmasıdır.<sup>6</sup> Taşımacılık, lojistik maliyetlerin ortalama %30-40'lık kısmını, toplam lojistik maliyetler ise nihai ürün maliyetinin %10-30'lık kısmını oluşturmaktadır.<sup>7</sup> Üretim süreçlerinin farklı coğrafyalara bölünmesiyle lojistik maliyetlerin rekabet üzerindeki etkisi artmıştır. Bu nedenle ulaştırma sistemlerinin çeşitliliği ve altyapı kalitesi, maliyeti düşüren unsurlardan olması sebebiyle rekabeti etkilemektedir. Ancak İpek Yolu rotası üzerindeki Orta Asya ülkelerinin ulaştırma altyapıları, bölgedeki ticari faaliyetleri teşvik edecek yeterlilikte değildir. Bu ülkeler lojistik performans bakımından 155 arasında, Kazakistan hariç, sıralamada ilk 100'de bile yer alamamıştır (Tablo1). Altyapıdaki bu kalite eksikliği, bölgenin rekabet gücünü zayıf kılmaktadır.

**Tablo 1: Ülkelerin küresel rekabetçilik endeksinde (GCI) göre ulaştırma altyapısı kalitesinde ve lojistik performans endeksinde (LPI) dünya sıralamaları**

	Lojistik Performans Endeksi	Karayolu Altyapısının Kalitesi	Demiryolu Altyapısının Kalitesi	Liman Kalitesi	Havayolu Taşımacılığın Kalitesi
Almanya	4	10	7	9	7
Hollanda	5	11	9	1	4
Japonya	8	14	2	31	46
Çin	26	54	22	59	70
Türkiye	27	43	53	63	36
Pakistan	71	73	66	60	78
Kazakistan	86	117	29	115	95
İran	112	68	45	81	132
Azerbaycan	116	67	35	78	53
Özbekistan	117	-	-	-	-
Afganistan	135	-	-	-	-
Tacikistan	136	98	43	143	88

Kaynak: Dünya Bankası Gelişmişlik Endeksi Verileri (WDI) (2012), Dünya Ekonomik Forumu Küresel Rekabet Endeksi (WEF) (2012)

### İpek Yolu'nun Bölge İçin Önemi

**Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla Orta Asya bölgesi için yeni bir dönem başlamıştır.** Bölgede bağımsızlığını kazanan Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan gelişmekte olan ülkeler arasındadır. Bu ülkelerin bir kısmı zengin yer altı kaynaklarını kalkınmanın anahtarı olarak görmektedir. Örneğin, Azerbaycan ve Kazakistan'ın ihracatında petrol ve petrol ürünlerinin payı, 2010 yılında, sırasıyla %88 ve %61'dir.<sup>8</sup> Ancak altyapı yetersizliği ve sanayinin gelişmemiş olması, ülkelerin küresel değer zincirine entegrasyonuna engel olmaktadır. Bu ülkelerin lojistik altyapılarını güçlendirerek, petrol-dışı ihracat yapabilmeleri gerekmektedir. Bölgenin bir diğer üyesi Afganistan ise son dönemde iç savaş ve terör sorunları nedeniyle ekonomik ve politik açıdan stabil durumda olamamıştır. Ülkedeki yabancı askeri birliklerin peyderpey geri çekilme kararı alması,

<sup>5</sup> UN Statistical Division, "Trade in Value Added: I-O Approach and the Domestic Content of Exports"

<sup>6</sup> T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, "Ulaştırma Hizmetleri Lojistik Yönetimi", 2011

<sup>7</sup> UNECE, "Global Supply Chains, Transport and Competitiveness" Presentation, 2009, Geneva, Switzerland

<sup>8</sup> UN Comtrade İstatistikleri, 2013

ekonomik, politik ve güvenlik alanlarında istikrarın sağlanması için yeni bir döneme girileceğine işaret etmektedir.

Afganistan'ın güneyinde ve doğusunda yer alan Pakistan, Hindistan ve Çin bölgenin tedarikçileri konumundadır. Bu ülkelerin aynı zamanda Batı'nın değer zincirlerine olan yakınlıkları ise Orta Asya için fırsat niteliğindedir. Orta Asya gerekli altyapı yatırımlarıyla ve gümrük anlaşmalarıyla hem fiziksel, hem siyasi erişilebilirliğini artırmalıdır. Dolayısıyla bölgede lojistik köprülerin bağlanması, ekonomik işbirliğine gidilmesi ve ticaretin artırılması, değer zincirlerini birbirine yaklaştıracak gibi kalkınma sürecini de hızlandıracaktır. İpek Yolu'nun modern ulaştırma altyapıları ile tekrar kullanılması bu bakımdan önemli bir araç niteliğindedir.

**Çin'in ile Batı arasındaki ticaret trafiği, iki bölge arasında kalan coğrafyanın kalkınmasının anahtarıdır.** Küresel pazarın lider tedarikçisi ve üreticisi olan Çin, AB 27 ülkelerine olan ihracatını 2001-2011 yılları arasında %460 oranında artırmıştır.<sup>9</sup> İki bölge arasındaki ticaret, çoğunluklu deniz yolu ve son dönemde yapılan yatırımlarla Rusya ve Kafkasya üzerinden geçen demiryolu rotalarından sağlanmaktadır. Bu ticaretin İpek Yolu rotası üzerinden geçmesi, Kazakistan, Afganistan, Özbekistan gibi ülkelerin küresel değer zincirlerine entegre olabilmesi için fırsat niteliğindedir.

Ayrıca, kaliteli ulaştırma altyapısı farklı coğrafyalara bağlanabilmeyi ve yeni ekonomik merkezler oluşturmayı mümkün kılmaktadır. Örneğin, son yıllarda Batı Çin'e yapılan ulaştırma altyapı yatırımları bölgenin dış dünyaya bağlanabilirliğini artırmış, buna paralel olarak 2011 yılında, ülkenin güney batısında Chengdu-Chongqing Ekonomik Bölgesi kurulmuştur.<sup>10</sup> Çin, ticaretin gelişmesi ve ekonomik entegrasyonun sağlanması için lojistik ağını geliştirmeye devam etmekte, bölgedeki altyapı yatırımlarını hızlandırmaktadır. Bunların en önemlilerinden 2012 yılında faaliyete geçen, uzunluğu 11,179 km olan Chongqing-Xinjiang-Avrupa demiryolu hattıdır. Bu rota Çin'den Avrupa'ya denizyolu ile 38 gün süren konteynır taşımacılığı süresini demiryolu kullanarak 16 güne indirmiştir.<sup>11</sup> Söz konusu demiryolu hattı Batı Çin bölgesinden Doğu Avrupa bölgesine bağlanarak İpek Yolu rotasının modern kullanımına örnek teşkil etmektedir.

**İpek Yolu, Afganistan'da istikrarın sağlanması ve bölgede yeni ticari kanalların açılması süreci için bir fırsat niteliğindedir.** Afganistan'daki gelişmeler uluslararası toplumun dikkatini çekmekte ve ülkenin kalkınmasına yönelik çeşitli projeler geliştirilmektedir. Ülkede güvenlik sorunlarının çözülmesi, siyasi ve ekonomik istikrarın sağlanması, ülkede istikrarı sağlayacağı gibi bölgede ekonomik yeni ekonomik girişimlere ortam hazırlamaktadır. Bu nedenle Afganistan'ın yeniden imarı sürecine başta Orta Asya cumhuriyetleri olmak üzere çeşitli ülkeler destek vermektedir. Bu bağlamda Türkiye de, Kasım 2010 tarihinde Afganistan'a destek sağlamak amacıyla gerçekleştirilen Bölgesel Ekonomik İşbirliği Konferansı'na (RECCA) ev sahipliği yaparak sürece katkıda bulunacağını göstermiştir.

Afganistan konulu çalışmalarda öne çıkan en önemli sorunların başında ülkedeki ulaştırma altyapısının eksikliği gelmektedir. Zira ülkede neredeyse hiç demiryolu altyapısı bulunmamakta, mevcut karayolu altyapısı ise tek başına yeterli olmamaktadır.<sup>12</sup> Öncelikli politikaların lojistik erişilebilirliğin artırılmasına yönelik olması, ülke ve yakın coğrafyası için kilit önem taşımaktadır. Afganistan coğrafi pozisyonu itibarıyla Orta Asya ve İpek Yolu'nun merkezinde yer almaktadır. Bu da ülkenin bölgedeki ticaretin artırılması ve ekonomilerin entegrasyonu sürecinde köprü misyonu görme fırsatını doğurmaktadır. İpek Yolu'nun modernize edilmesi bölgeyi coğrafyadaki lojistik ağına dahil edecek, dolayısıyla ülkelere küresel değer zincirinde yer alma imkanı sağlayacaktır. Ayrıca, Afganistan'ın doğusunda Çin, güneyinde Pakistan ve Hindistan'ın gibi pazarın büyük tedarikçilerinden bulunması, değer zincirlerinin yaklaşmasına katkıda bulunacaktır.

<sup>9</sup> Eurostat Uluslararası Ticaret İstatistikleri, 2013

<sup>10</sup> İdil Bilgiç Alpaslan, "Bir Bölgesel Kalkınma Hikayesi: Batı Çin", TEPAV Değerlendirme Notu, 2013

<sup>11</sup> <http://www.globaltimes.cn/NEWS/tabid/99/ID/669086/Chongqing-Germany-regular-cargo-train-starts-trip.aspx>, erişim tarihi: 08.02.2013

<sup>12</sup> RECCA V Raporu, "Regional Investment Projects and Policy Priorities", 2012

**İpek Yolu rotasında lojistik merkezler kurulması, Avrasya'da bölge dinamikleri için itici güç niteliğinde olacaktır.** Avrupa krizi tüm dünyayı olduğu gibi Avrasya bölgesini de etkilemiştir. Güney Asya bölgesinin GSYH değeri 2011 yılında %7,4'ten 2012 yılında %5,4'e gerilemiş, aynı değerler Avrupa-Orta Asya bölgesi için sırasıyla %5,5 ve %3 olarak gerçekleşmiştir.<sup>13</sup> Modern İpek Yolu stratejisi bölgede sürdürülebilir büyüme için başarının anahtarı olarak değerlendirilmelidir. Rota, bölgedeki ticaret kanallarının açılarak yeni ekonomik merkezlerin oluşmasına imkan sağlayacaktır. Bu bağlamda Orta Asya'nın merkezinde yer alan Afganistan, Hazar Denizi'nde köprü görevi gören Türkmenistan ve Azerbaycan önemli noktalar. Bu ülkelerde kombine taşımacılık imkanı veren lojistik merkezlerin kurulması ve bu merkezlerin ekonomik yatırım sahalarına dönüştürülmesi gerekmektedir. Bu sayede Asya ülkeleri ile Kafkasya bölgesi, Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlanabilecek, dolayısıyla uzak coğrafya ekonomileri araya gelecektir. Bu nedenle İpek Yolu, bölgenin ekonomik potansiyelinin ortaya çıkması ve bu ekonomilerin entegrasyonu için en pratik çözüm yollarından biri olarak görülmektedir.<sup>14</sup>

### **Avrasya Transit Koridorları**

Avrasya Bölgesi'nde Doğu ve Batı'yı birbirine bağlayan 3 tane koridordan söz edilebilir. Bu koridorlar, demiryolu altyapısıyla ekonomik, çevreci ve hızlı taşımacılık imkanı sağlamaktadır.

**Kuzey koridoru, Çin'den başlayarak Rusya toprakları üzerinden Avrupa'ya uzanmakta ve Avrasya bölgesinde demiryolu taşımacılığı imkanı sağlamaktadır.** Kuzey Doğu-Batı Koridoru olarak da adlandırılan rota, Batı Rusya topraklarındaki Trans-Sibirya Demiryolu hattı ile kıtalar arası köprü görevi üstlenmektedir. Ayrıca, Çin'in batı bölgesinden Kazakistan'a, buradan da Kuzey Koridoruna bağlanan ikinci demiryolu hattı (Chongqing-Xinjiang-Avrupa) ile bölgedeki demiryolu taşımacılığı ivme kazanmaktadır (Şekil 2). Bu koridorun en büyük avantajı faal olmasıdır. Dezavantajları arasında ise demiryollarının yüksek bakım maliyetleri ve soğuk hava koşulları gibi coğrafik zorluklar yer almaktadır.

**Orta Koridor, Çin'den başlayarak Kazakistan-Azerbaycan üzerinden Türkiye'ye, buradan da Avrupa'ya bağlanmaktadır.** Orta Koridor, Batı Çin bölgesinden başlayarak, demiryolu ile sırasıyla Kazakistan, Azerbaycan (Hazar Denizi'nden feribot ile), Türkiye ve Avrupa'ya uzanmaktadır (Şekil 2). Rota alternatif olarak Türkmenistan'a da bağlanmaktadır. Bu sayede Bakü, Aktau ve Türkmenbaşı limanları denizyolu taşımacılığında kullanılmaktadır. Bu rota aktif kullanıldığı takdirde, Avrupa-Çin ticaret trafiğinden Orta Asya ülkeleri ekonomik fırsatlar yaratabilecektir.<sup>15</sup> Özellikle Türkmenistan ve Azerbaycan limanlarında lojistik merkezler ve serbest ticaret sahaları kurulması, değer zincirlerinin yaklaşmasına imkan sağlayacaktır. Bu hat üzerinde etkin taşımacılık yapılabilmesi için öncelikle Hazar Denizi limanlarında gerekli altyapı yatırımlarının tamamlanması, ülkeler arası transit geçiş anlaşmalarının imzalanması ve demiryolu ağındaki teknik eksikliklerin giderilmesi gerekmektedir.

**Güney Koridoru, Doğu'da Çin'den başlayarak, bölgenin güneyinde sırasıyla Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran ve Türkiye'ye, buradan da Avrupa'ya uzanmaktadır (Şekil 2).** Rota üzerinde konteynır taşımacılığının yapılabilmesi için demiryolu ve karayolu kullanılabilir. Ancak koridorun alternatifleriyle rekabet edebilmesi için demiryolu altyapısının tamamlanması, güvenlik sorunlarının aşılması ve ülkeler arası anlaşmalara gerek duyulmaktadır. Özellikle rotanın alternatif kollarından Afganistan tarafında demiryolu altyapısının olmaması büyük dezavantajdır. Bununla beraber bölgenin ekonomik entegrasyonu için eksik ulaştırma altyapılarının giderilerek birbirine bağlanması önemlidir. Modern İpek Yolu bu sayede tekrar hayata geçebilecektir.

<sup>13</sup> Dünya Bankası, "Global Economic Prospects", January 2013

<sup>14</sup> S. Frederick Starr ve Andrew C. Kuchins, "The Key to Success in Afghanistan a Modern Silk Road Strategy", 2010

<sup>15</sup> Taleh Ziyadfov, "Azerbaijan As a Regional Hub in Central Eurasia", Azerbaijan Diplomatic Academy, 2012



## Şekil 2: Doğu – Batı Arasındaki Transport Koridorları



Kaynak: Google Map

### Ne yapılmalı?

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

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

**Bölgede ülkeler arası sınır geçişlerini kolaylaştıracak siyasi girişimlere ihtiyaç vardır.** Gümrük prosedürlerinin standardize edilmesi ve transit geçişlerin sağlanması gerekmektedir. Bölgenin taşımacılıkta yaşadığı problemler, UNESCAP tarafından Süre/Maliyet-Mesafe metodolojisi<sup>16</sup> kullanılarak yapılan çalışmada karşılaştırmalı örnekler ile ortaya konulmaktadır. Örneğin Bişkek'ten (Kırgızistan) yola çıkan bir kargo, Kırgız-Kazak sınırında 65 saat, Kazak-Rus sınırında ise 57 saat bekleme yaparak toplamda 207 saatte Rusya'nın Novosibirsk kentine ulaşmaktadır. Bu taşımacılık işleminin yaklaşık %60'ı iki sınır kapısında geçerken, toplam taşımacılık maliyetinin %64'ünü oluşturmaktadır.<sup>17</sup> Dolayısıyla bölgede transit geçişlerin sağlanması maliyeti düşürecek, ticareti kolaylaştıracaktır. Bu kapsamda kısa vadede neredeyse maliyeti olmayan, gümrük geçişlerini kolaylaştıracak ortak ticaret anlaşmalarının yapılması gerekmektedir. Bu sayede bölgede yaygın olan gümrük yolsuzluklarının da önüne geçmek mümkün olacaktır.

<sup>16</sup> Bkz. UNECE-UNESCAP Raporu, 2008

<sup>17</sup> A.g.e sayfa 130.

**Afganistan başta olmak üzere, bölge ülkelerine demiryolu yatırımı yapılmalıdır.** Demiryolu ile taşımacılık ekonomik, çevreci ve güvenlidir. Bu nedenle trenle taşımacılık ticareti teşvik edici özelliğe sahiptir. Modern İpek Yolu üzerindeki ülkelere demiryolu altyapısının kurulması hem yaratacağı istihdam, hem de lojistik ağın güçlendirilmesi bakımından ekonomik sıçrama yaratacaktır. Özellikle hemen hiç demiryoluna sahip olmayan, İpek Yolu'nun merkezinde yer alan Afganistan'ın demiryolu yatırımlarına ihtiyacı vardır. Bu yatırımların finanse edilmesi için bölge ülkeleri birlikte hareket etmeli, özel sektör ve Asya Kalkınma Bankası (ADB) gibi uluslararası örgütlerden destek alınmalıdır.

**Bölgedeki sınır kapılarının modernize edilmesi için uluslararası toplumdan destek alınmalıdır.** Taşımacılığın süre bazında efektif sağlaması için gümrük geçiş süreleri minimize edilmelidir. Bu bağlamda gümrük kapılarının modernize edilmesi ve standart prosedürlerin kullanılması gerekmektedir. Özellikle Modern İpek Yolu'nun merkezinde yer alan Afganistan'ın, Pakistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan, İran ve Çin sınır kapılarının modernize edilmesi ve çalışanlarına uluslararası standartlarda gümrük eğitimi verilmesi gerekmektedir.

**İpek Yolu koridorunda lojistik merkezler kurulması gerekmektedir.** Bölgede birden fazla taşımacılık yöntemiyle lojistik maliyetleri optimize eden kombine taşımacılık hizmeti benimsenmelidir. Bu hizmeti belirlenen stratejik konumlarda lojistik merkezler kurarak vermek taşımacılık maliyetlerinin yanı sıra depolama maliyetlerini de azaltacaktır. Türkmenistan ve Azerbaycan limanlarında kurulacak lojistik merkezler, Hazar Denizi üzerinden köprü görevi üstlenebilecektir. Bu sayede lojistik maliyetler düşecek, Avrasya bölgesinde ticaret akışı kolaylaşacaktır.

**Orta Asya Bölge'sinde ulaştırma ağlarının geliştirilerek Modern İpek Yolu rotasının etkin kullanılması için, tüm ilgili ülkelerin bütünsel yaklaşımına ihtiyaç vardır.** Bölge ülkelerinin, ekonomik entegrasyonun sağlanması ve koridor üzerindeki ulaştırma ağının geliştirilmesi sürecinde siyasi, teknik ve politik engellerin aşılması yönünde işbirliğine gitmeleri gerekmektedir. Bu bağlamda finansman, yönetim ve proje tasarımı gibi konulardan sorumlu bir koridor yönetim ajansı oluşturulmalıdır. Türkiye, Çin ve Rusya gibi ülkeler bu organizasyona destek olmalıdır. Ayrıca Dünya Bankası, Avrupa Birliği ve Asya Kalkınma Bankası gibi kuruluşlardan destek aranmalıdır.

**Türkiye, Modern İpek Yolu'ndan sorumlu koridor yönetim ajansının kurulmasında öncü rol oynayabilir.** Modern İpek Yolu koridorlarında, ilgili darboğazların tespit edilmesi, en hızlı finansman kaynaklarının bulunması ve tarafların bir araya getirilmesi için bir platform oluşturulmalıdır. Bu platformda detaylı fizibilite çalışmaları ve çözüm odaklı projeler geliştirilmelidir. Bu bağlamda Türkiye, hem ilgili Orta Asya ülkeleri, hem de Çin ve Rusya gibi dışarıdan önemli destek sağlayabilecek ülkeleri bir araya getirebilir. Bu sayede ekonomik girişimlerde bulunulabileceği gibi, siyasi ve politik engellerin aşılarak, işbirliğine gidilmesi de kolaylaşacaktır.