

tepav | eprı

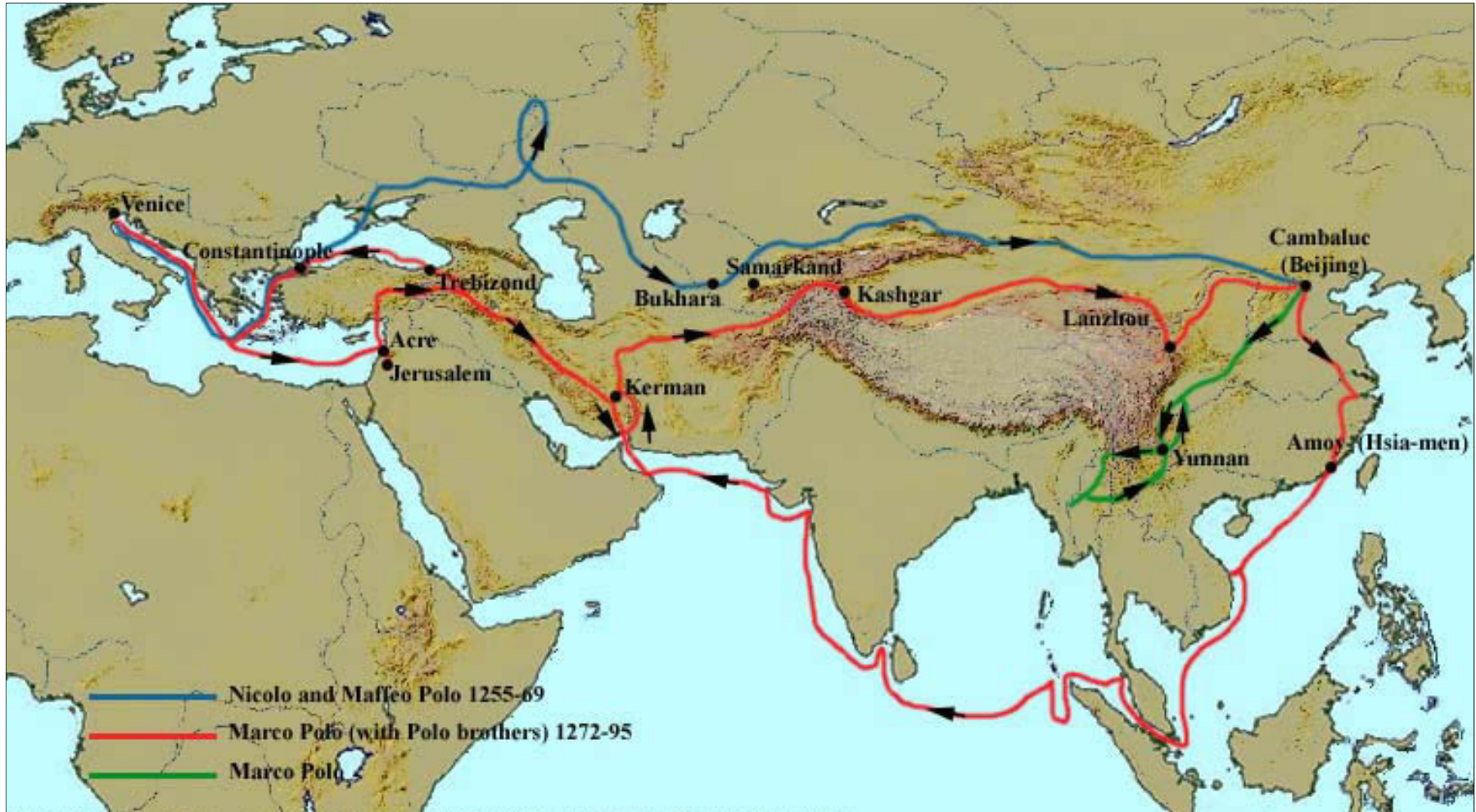
economic policy research institute
ekonomik politikalar araştırma enstitüsü

Avrasya için Yeni Bir Fırsat: Tarihi İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması

Hüseyin Erdem

Avrasya Ticaret ve Sanayi Odaları 2. Zirve Toplantısı
28 Mayıs 2006

İPEK YOLU



Büyük Resim: Türkiye ve Avrasya

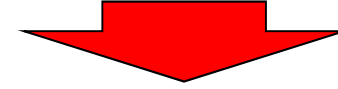
- Avrasya kıtasının bir ucunda gelişmiş Avrupa Birliği diğer ucunda da hızla gelişen Çin bulunmaktadır.
 - Bu iki bölgenin arasında kalan bölüm henüz küresel ekonomiye entegre olamamıştır.
- İtalya ve Çin arasındaki bölgede Türkiye; gelişmiş, özel sektöre dayalı ekonomisi ile dikkat çekmektedir.
 - Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgesinin sanayi ihracatlarının %65'ini Türkiye gerçekleştirmektedir.
 - Türkiye ihracatının %60'ından fazlasını AB ülkelerine yapmaktadır.
- Türkiye ekonomisinin küresel ekonomiye entegrasyonu 2001'den sonra daha da hızlanmıştır.
 - Türk özel sektörü bir yandan kendi yapısal dönüşümünü tamamlarken, diğer yandan da bölge ekonomilerindeki özel sektörün gelişimine katkıda bulunacaktır.

Büyük Resim: İpek Yolunun Yeniden Canlandırılması



- Çin, küresel ekonomik büyümenin lokomotifi konumunda
- Çin'in ekonomik performansından sadece sınırlı sayıda ülke yararlanıyor.

- Çin limanlarının kapasitesi yetersiz ve maliyetler yüksek



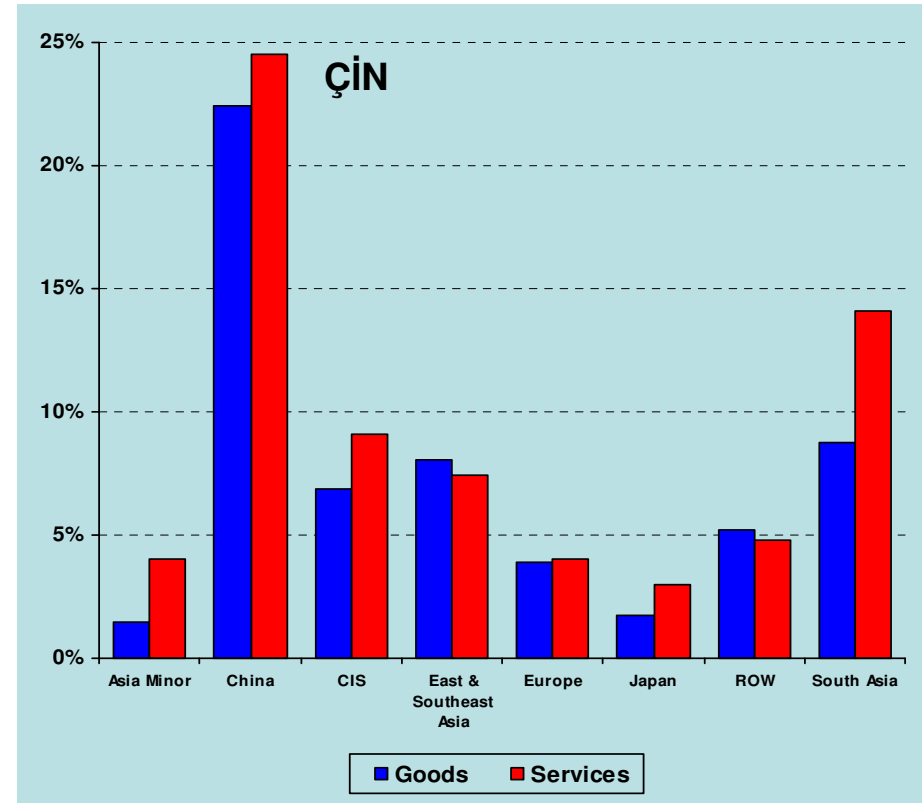
- Çin ile Avrupa arasında kurulacak her türlü ulaşımda Türkiye köprü konumunda olacak.

- İpek Yolu, Avrasya'ya neler kazandırabilir?
 - Transit ticaretin artması
 - Lojistik sektörünün gelişmesi
 - Ulaştırma altyapısının güçlendirilmesi

Çin'in Ekonomik Büyümesinden Yaralanabilmek için İpek Yolu Projesi

- Avrasya'da gaz – petrol harici ticaretin yeterince gelişmediği bir ortamda Çin'in mal ve servis ihracatı %25'e yakın arttı.
- Çin'deki olağanüstü büyüme ve ihraç ürünlerindeki artış bütün Avrasya için büyük bir fırsat oluşturmaktadır.
- Şu ana dek, Çin'den çok az sayıda ülke yararlanabildi. İpek Yolu projesi yeniden canlandırılabilirse Avrasya'da Çin'in ekonomik büyümesinden faydalanabilecek.

Mal ve Servis İhracatında Bölgesel Artış Oranları (1992-2002)



Neden İpek Yolu Projesi?

Neden Şimdi?

- Avrasya'da ekonomik yapılar halen istikrarsız, ekonomik ilişkilerde ve yasal çerçevede büyük bir boşluk var.
- Gümrük geçişlerinde farklı uygulamalar ve büyük zorluklar var.
- Yüksek sınır ve sınır arkası maliyetler Orta Asya'da ticaretin gelişmesine engel. Lojistik sektörünün gelişmesi için düzenleyici yasal çerçeveye ihtiyaç var.
- Tüm bunlar yapılabilirse sadece İpek Yolu canlandırılmayacak, Avrasya'da özel sektör gelişimine ve bölge ekonomilerinin birbirleriyle entegre olmasına katkı sağlanacak.

Neden İpek Yolu Projesi?

Neden Şimdi?

- İpek Yolunun yeniden canlanması, bölgede Taşımacılık-Lojistik sektörü başta olmak üzere ticareti de canlandıracaktır.
- Orta Asya'da ekonomik büyümeyi sürdürülebilir kılmak için etkin bir lojistik sektörüne ihtiyaç var.
- Turizm gözde sektör haline gelecek. Doğa ve Kültür turizmi gelişecek, doğa turları artacaktır.
- İpek Yolunun tarihi ve kültürel değer olarak yeniden canlandırılması, insanların kaynaşmasına da hizmet edecektir
- Ticari hareketlilikler sonucu gıda başta olmak üzere sanayi gelişecektir.

Avrasya Ekonomik Entegrasyonundan Ne Anlıyoruz?

- Avrasya Ekonomik entegrasyonu için üç blokun arasında ticareti arttırmak gerekiyor.
 - Çin-Hindistan
 - Orta Asya
 - Avrupa
- Şimdiki Durum:
 - Yaşlanan ve Rekabet gücünü kaybeden Avrupa
 - Siyasi ve ekonomik olarak istikrarsız Orta Asya
 - Küresel Ekonominin Lokomotifi olan Çin ve büyük potansiyel sahibi Hindistan...

Avrasya Ekonomik Entegrasyonu'nun 3 Bloku



Avrasya'da Karşılaştırmalı Ulaştırma Maliyetleri

Alma Ata'dan Gönderilen Bir Konteynır Malın Maliyeti (ABD \$)						
Koridor	Variş Noktası	Taşıma Türü	Uzaklık (km)	Nakliye Ücreti	Zaman (gün)	Birim Maliyet (km)
Kuzey	Moskova – Rusya	Karayolu	4.391	3.350	10	0.76
		Demiryolu	4.050	1.100	17	0.27
Batı	Bakü – Azerbaycan	Karayolu	4.090	5.300	13	1.30
		Demiryolu	3.934	1.800	18	0.46
Güney	Tahran – İran	Karayolu	3.120	4.650	16	1.49
		Demiryolu	3.250	1.200	16	0.37
Doğu	Urumqi – Çin	Karayolu	1.330	2.150	5	1.90
		Demiryolu	1.338	1.016	8	0.76

İPEK YOLU TRENİ

24 NİSAN 2005/ANKARA GARI



İPEK YOLU TRENİ - Dönüş

- İpek Yolu treni Astana'dan Türkiye'ye geri dönüşünü 8 gün gibi kısa bir zamanda gerçekleştirdi.
- İstanbul-Almatı demiryolu hattının işletilmesinde gerekli etkinliğin ve ülkeler arası koordinasyonun sağlanması halinde konteynır sevkiyatı bu hatta 10 gün gibi kısa bir süre içerisinde gerçekleştirilebilecektir.
- Bir TIR'ın bugünkü şartlarda üç haftada İstanbul'dan Almatı'ya ulaştığı gözönüne alındığında, demiryolu taşımacılığında zaman ve maliyet açısından çok daha elverişli koşullar sağlanabileceği ortaya çıkmaktadır.

Mikro projelerden Bir Örnek Olarak: IRU'nun Deneyimi

- İpek Yolu projesi fazla büyük bir proje...Daha somut ve mikro projelere bölmek gerekiyor.
- Bütün bölge ülkeleri elini taşın altına sokmalı
- IRU, 27 Eylül–17 Ekim 2005 arasında Pekin'den Brüksel'e giden bir tır filosu İpek Yolu'nu kat etti.

1. Beijing	27 September 2005	4. Warsaw	14 October 2005
2. Astana	30 September 2005	5. Brussels	17 October 2005
3. Moscow	7 October 2005	6. Riga	10 October 2005



İpek Yolu'nun Canlandırılması Projesinde Türkiye'nin Rolü - I

Karayolu

- Türkiye, Tarihi İpek Yolu güzergahının büyük kısmını yeniden işler hale getirebilecek konumdadır.
- Artması beklenen karşılıklı ticaret ve gelişecek trafiğin değişik koridorlara dağılması zorunlu hale gelmektedir.
- Türkiye ilgili BM konvansiyonlarını yasalaştırmalı ve etkin olarak uygulamalı, diğer bölge ülkelerinde yaygınlaştırılmasına yönelik girişimlerde bulunmalıdır.

İpek Yolu'nun Canlandırılması Projesinde Türkiye'nin Rolü - II

Demiryolu

- İpek Yolu ulaşım koridoru sadece karayolu ile değil, aynı zamanda raylı sistemle de desteklenmeli.
- Demiryolu ağının Avrupa'dan, Kafkasya ve Uzakdoğu'ya uzanan kesintisiz bir ulaşım koridorunda en önemli halka; iki kıtayı birleştirecek olan Marmaray Projesi'dir.
- Marmaray Projesi; 2008'de bitirilecek, İpek Yolu koridorundaki raylı sistemin kıtalar arasında kesintisiz geçişi sağlanacaktır
- Türkiye ve Gürcistan arasında 98 Km.lik yeni demiryolunun yapımı tamamlandığında Asya-Avrupa arasında kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlanacaktır.
- Kars-Ahalkale ve İstanbul Boğazı Tüp Geçit Projesi tamamlandığında İngiltere'den yola çıkan bir tren Çin'e ulaşabilecektir.

İpek Yolu ve TOBB

- Uluslararası karayolu taşımacılığında; TIR Sözleşmesi gereğince TOBB, Türkiye'nin kefil kuruluşudur.
- TIR karnelerine yılda 30 milyar dolar kefalet yükümlülüğü bulunmakta.
- Dünyada dağıtılan her 5 TIR karnesinden birisi Türk nakliye firmalarınınca kullanılmakta.
- Sınır geçişlerini kolaylaştırmak için Türkiye'de bazı gümrük kapılarının işletme ve modernizasyonu TOBB tarafından yapılmakta.
- TOBB taşımacılıktaki potansiyeli harekete geçirmek için çeşitli uluslararası kurumlarla görüşmeler yapmakta.

Nasıl bir strateji İzlenmeli? Neler Yapılmalı?

- İpek Yolu güzergâhında yer alan tüm ülkelerin katılımıyla bölgede:
 - Mal ve hizmet ticaretinin geliştirilmesi
 - Ortak yatırımların başarısı için özel sektörün katılabileceği mikro projelerin ortaya konulması gerekli.
 - Bölge ülkeleri arasındaki ulaştırma altyapısının geliştirilmesi için ortak çalışmalar hızlandırılmalı
 - Gümrük mevzuatları uyumlulaştırılmalı
 - Sınır geçişlerinin hızlandırılması konularında bölgesel işbirliği projelerini geliştirmeyi hedefleyen çalışmalar yapılmalı.