



TÜRK DEVLETLERİ PARLAMENTER ASAMBLESİ

EKONOMİK İŞBİRLİĞİ KOMİSYONU

ONUNCU TOPLANTI

Astana (çevrimiçi), 20 Nisan 2023

RAPOR

TÜRKPA ÜYESİ ÜLKELERİN TİCARİ VE EKONOMİK POTANSİYELİNİN ENTEGRASYONU: YENİ GERÇEKLIKTE GELECEĞİN ULAŞIM ALTYAPISI

I. GİRİŞ

1. Kırgızistan'ın Çolpon-Ata kentinde düzenlenen TÜRKPA 11. Genel Kurulunda kabul edilen Sekreteryaya'nın 2023 Yılı Faaliyet Planı uyarınca, TÜRKPA Ekonomik İşbirliği Komisyonu Onuncu Toplantısı Gündeminin ana maddesi olarak "TÜRKPA üyesi ülkelerin ticari ve ekonomik potansiyelinin entegrasyonu: yeni gerçeklikte geleceğin ulaşım altyapısı" konusunun ele alınmasına karar verildi.
2. Dünya pazarlarının küreselleşmesi, küresel tedarik zincirlerinin oluşumu, mevcut ekonomik eğilimler, dünya ticaretinin gelişeceğine olan güvenimizi artırıyor. TÜRKPA üye devletlerinin ulaşım kompleksine yönelik temel zorluk, taşınan malların bir kısmının TÜRKPA toprakları üzerinden en büyük dünya pazarları arasında yeniden yönlendirilme olanaklarının sağlanmasıdır. Transit yük trafiğinin cazibesinin, herhangi bir ekonomik değişiklik nedeniyle dünya ticaretinde bir azalma olsa bile önemini koruyacağına dikkat edilmelidir, çünkü bu sadece ticaret hacimlerindeki artış nedeniyle ek yük trafiğini çekmekle ilgili değil, aynı zamanda TÜRKPA'nın payının artması nedeniyle mevcut yük trafiği yapısının

yeniden dağıtılmasıyla ilgilidir. Tüm TÜRKPA üyesi ülkeler, Avrupa-Asya trafiğinde transit taşımacılık pazarını geliştirmekle ilgilenmektedir ve bunun tersi de geçerlidir.

3. Genişleyen uluslararası ticari bağlantılar, daha fazla, daha karmaşık ve birbirine bağlı yollar sayesinde taşınan ürün hacmini arttırmıştır. Ürün taşıma maliyeti; ticaretin hacmini, yönünü ve modelini etkilemektedir. Ticaret ve ulaşımın önündeki engeller, uluslararası ticaret ve dolayısıyla büyüme üzerinde önemli bir etkiye sahiptir, OECD analizi, işlem maliyetlerinde %1'lik bir azalmanın dünya gelirini 40 milyar ABD doları artırdığını göstermektedir. Ticaret lojistiğinin tüm bileşenleri, ticareti, bir çok boyutta mesafe veya taşıma maliyetlerinin yaptığından çok daha önemli derecede etkiler.
4. TÜRKPA üye ülkelere düşen görev, Çin ile Avrupa Birliği (AB) arasındaki transit trafiğin TÜRKPA topraklarından kara yoluyla artırılmasını sağlamaktır. Çünkü dünya taşımacılık ve lojistik hizmetleri pazarının %19'unu Avrupa ülkeleri, %15'ini Çin kapsamaktadır. Ayrıca Çin ve AB nominal olarak dünyanın ikinci ve üçüncü büyük ekonomileri olup küresel ekonomideki payları %40'a yaklaşmaktadır. Son yıllarda, Çin'in küresel ekonomik büyümeye katkısı %30 civarında seyretmekte ve bu da ülkeyi küresel ekonomik toparlanmanın en büyük motoru haline getirmektedir. TÜRKPA üzerinden Çin'den Avrupa'ya geçiş yolunun çeşitli avantajları vardır: bu yol, Süveyş Kanalı üzerinden ilerleyen deniz yolundan daha hızlı ve Çin'den Avrupa'ya doğru uzanan hava taşımacılığında daha ucuzdur. Böylece, kargo akışının bir kısmının Avrasya geçiş koridorları yoluyla nakliyeye yeniden yönlendirilmesi için tüm gereksinimler hazırdir.
5. Uluslararası ulaşım koridorlarının gelişimi, karşılıklı ürün değişimi prosedürlerinin basitleştirilmesini kolaylaştıran ekonomik entegrasyon ve ticaretin serbestleştirilmesi süreçleriyle yakından bağlantılıdır. Artan küresel riskler bağlamında, uluslararası ulaşım koridorlarının faaliyetlerine ulaşım ve lojistiğin yanında siyasi boyut eklenmekte ve bu da onları bir ölçüde jeopolitik etki aracına dönüştürmektedir. Böylece, TÜRKPA topraklarından AB'ye doğru Çin transit akışının geliştirilmesine ek bir itici güç, "Çin - Orta ve Batı Asya - Basra Körfezi ve Akdeniz" bölgelerinden oluşan merkezi bir Trans-Avrasya ekonomik koridoru oluşturmak için İpek Yolu Ekonomik Kuşağı projesini uygulamak amacıyla önemli çabalar harcayan Çin'in girişimleridir.

6. Buna bir alternatif, AB tarafından finanse edilen “Avrupa - Kafkasya - Asya” ulaşım koridorunun organizasyonu için AB ve ortak ülkeler arasında uluslararası bir işbirliği programı olan Avrupa-Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru'dur (TRACECA). Programın ana faaliyeti, Karadeniz, Kafkasya ve Hazar Denizi üzerinden Avrupa'dan Orta Asya ülkelerine bir ulaşım koridorunun geliştirilmesidir. Teknolojik bir bakış açısıyla, program, çeşitli taşıma yöntemleri kullanıldığında yükün tüm güzergâh için tek bir taşıma belgesine göre taşınmasına odaklanmaktadır.
7. Buna karşılık, TÜRKPA üyesi ülkeler bir Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergâhı (Orta Koridor) inşa etme girişimlerini teklif etmiştir. Bu organizasyonun ana hedefleri; transit ve dış ticaret yükünün çekilmesi, bütünleşmiş lojistik ürünlerin geliştirilmesi, etkin bir tarife politikasının uygulanması, maliyetlerin düşürülmesi ve hizmet maliyetlerinin optimizasyonu, taşıma süreci için birleşik bir teknolojinin oluşturulması, yardım limanlarda ve yanaşma istasyonlarında sınır ve gümrük prosedürleri ile kargo ve konteyner işleme ile ilgili idari engellerin azaltılmasıdır.
8. Bu bağlamda, TÜRKPA üyesi ülkelerin ticari ve ekonomik potansiyellerinin entegrasyonunu derinleştirmek için, yeni jeopolitik ve ekonomik düzen noktasında bu uluslararası ulaşım koridorlarının geliştirilmesine yönelik fırsatların aranması önemlidir.

II. TÜRKPA ÜYE ÜLKELERİ ARASINDA TİCARET VE EKONOMİK İLİŞKİLERİN MEVCUT DURUMU

Azerbaycan

9. 2021 yılında Azerbaycan'ın Kazakistan ile ticaret hacmi; 135,8 milyon ABD doları ithalat hacmi, 95,91 milyon ABD doları ihracat hacmi 39,89 milyon ABD doları, dış ticaret dengesi ise eksi 56,02 milyon ABD doları olarak gerçekleşti. 2020 yılına kıyasla, 2021 yılında Kazakistan ile ticaret cirosu %4,39 azalırken, ithalat %17,4 azaldı ve ihracat %53,91 arttı. 2021 yılında Kazakistan'ın Azerbaycan'ın dış ticaret hacmindeki payı, ithalatta %0,82 (20'nci), ihracatta ise %0,18 (32'nci) olmak üzere %0,4 (31'inci sıra) oldu.
10. 2021 yılında Azerbaycan'ın Kırgızistan ile ticaret hacmi; 9,02 milyon ABD doları ithalat hacmi, 3,0 milyon ABD doları, ihracat hacmi 6,02 milyon ABD

dolarıydı. Ayrıca dış ticaret dengesi pozitif 3,02 milyon ABD doları olarak gerçekleşti. 2020 yılına kıyasla 2021 yılında Kırgızistan ile ticaret cirosu %66,47 artarken, ithalat %16,44 azaldı ve ihracat 3,29 kat arttı. 2021 yılında Kırgızistan'ın Azerbaycan'ın dış ticaret cirosundaki payı, ithalatta %0,03 (72. sırada) ve ihracatta %0,03 (52. sırada) olmak üzere %0,03 (72. sırada) oldu.

11. 2021 yılında Azerbaycan'ın Türkiye ile ticaret hacmi; 5,02 milyar ABD doları ithalat hacmi, 2,34 milyar ABD doları ihracat hacmi 2,68 milyar ABD doları ve dış ticaret dengesi pozitif 338,76 milyon ABD doları olarak gerçekleşti. 2021 yılında Türkiye ile ticaret cirosu 2020 yılına göre %10,02 artarken, ithalat %12,37, ihracat ise %8,05 arttı. 2021 yılında Türkiye'nin Azerbaycan'ın dış ticaret cirosundaki payı, ithalatta %19,65 (2. sıra), ihracatta ise %11,26 (2. sıra) olmak üzere %13,75 (2. sıra) oldu.

Kazakistan

12. 2021 yılı için Kazakistan ile Azerbaycan arasındaki ticaret cirosu ülkenin toplam ticaret hacmindeki payının %0,3'üne tekabül eden 332 milyon ABD doları olurken, ihracatı 287 milyon ABD doları ile ülkenin toplam ihracat içindeki payının %0,5'ini oluştururken, ithalat ise 44 milyon ABD doları ile ülkenin toplam ithalatı içindeki payının %0,1'ini oluşturmaktadır. Kazakistan ile Azerbaycan arasındaki ticaret hacminin son yıllarda neredeyse üç katına çıkması nedeniyle 2022 yılı Ağustos ve Ekim aylarında yapılan Devlet Başkanları toplantılarında ikili ticaret hacminin çok yakın gelecekte 1 milyar ABD dolarına çıkarılması görevi belirlenmiştir.
13. 2021 yılı için Kazakistan ile Kırgızistan arasındaki ticaret cirosu, ülkenin toplam ticaret hacmindeki payının %1'ine tekabül eden 1,05 milyar ABD doları olurken, ülkenin toplam ihracat içindeki payının %1,1'i olan 674 milyon ABD doları tutarında ihracat yapılmış, ithalat ise 375 milyon ABD doları ile ülkenin toplam ithalat içindeki payının %0,9'unu oluşturmuştur. Kazakistan ile Kırgızistan arasındaki ticaret hacminin geçtiğimiz dönemde %17,7 artarak 1 milyar ABD dolarını aşması nedeniyle 2022 yılının Mayıs ve Ekim aylarında Devlet Başkanları arasında yapılan toplantılarda, karşılıklı ihracat terminolojisini genişleterek, gümrük prosedürlerinde dijital çözümlerin getirilmesi de dahil olmak üzere Kazak-Kırgız sınırlarının iş

hacminin iyileştirilmesi suretiyle ikili ticareti 2 milyar ABD dolarına çıkarmak amaçlanmıştır.

14. Türkiye, Kazakistan'ın önde gelen beş ticaret ortağından biridir. Son dönemde ülkeler arasındaki karşılıklı ticaret cirosu 5 milyar doları aşmıştır. 2021 yılında Kazakistan'ın Türkiye'ye ihracatı yaklaşık 3 milyar ABD doları, ithalatı ise 1 milyar ABD dolarının üzerinde gerçekleşmiştir. Mayıs ve Ekim 2022'de Devlet Başkanları toplantılarında ikili ticaret hacminin 10 milyar ABD dolarına çıkarılması görevi belirlenmiştir. Türkiye aynı zamanda Kazakistan ekonomisine 4 milyar doların üzerinde yatırım yapan, Kazakistan'ın en büyük 10 yatırımcısından biridir. Kazakistan şimdiden Türk ekonomisine 1 milyar dolardan fazla yatırım yapmıştır. Son 2 yılda Türk yatırımcılar Kazakistan'da 16 yatırım projesi hayata geçirmiştir.

Kırgızistan

15. 2021 yılında Kırgızistan ile Azerbaycan arasındaki ticaret cirosu 2020 yılına göre 1,4 kat artarak 10,0 milyon ABD doları olarak gerçekleşmiştir. İthalat 3 kat artarak 75,7 milyon ABD doları olurken, ihracat %14,6 azalarak 4,3 milyon ABD doları olmuştur. Ticari ve ekonomik sorunları derhal çözmek için, 23 Nisan 1997'de Kırgızistan ve Azerbaycan Hükümetleri arasında bir Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Anlaşması imzalanmış ve buna dayanarak Ekonomik ve İnsani İşbirliği Ortak Hükümetlerarası Komisyonu çalışmalarını yürütmektedir.
16. Kırgızistan ve Kazakistan arasında 200'den fazla devletler arası, hükümetler arası, bakanlıklar arası ve çeşitli ikili anlaşma imzalanmıştır. 2021 yılı sonuçlarına göre Kazakistan, Kırgızistan ile ticari ve ekonomik işbirliğinde Rusya ve Çin'in ardından 3. sırada yer almaktadır. 2021 yılı ticaret cirosu, 2020 yılına göre %29 artışla 1044,3 milyon ABD doları olarak gerçekleşmiştir. 2021 yılında ihracat %33,6 artarak 382,2 milyon ABD doları, ithalat ise %26,5 artarak 662,1 milyon ABD doları olarak gerçekleşmiştir. Hükümetlerarası Konsey ve Ticari ve Ekonomik Konular Çalışma Grubu, ticari ve ekonomik sorunları hızla çözmek için çalışmaktadır.
17. 2017-2021 döneminde Kırgızistan ile Türkiye arasındaki ticaret cirosu %15,7 artarken ithalat 1,4 kat artmış ve ihracat 1,4 kat azalmıştır. 2021 yılında Türkiye'nin Kırgızistan'ın ticaret cirosundaki payı %4,9, toplam

ihracatındaki payı %3,3, toplam ithalatındaki payı ise %5,8 olmuştur. Böylece 2021 yılında Kırgızistan ile Türkiye arasındaki ticaret cirosu 2020 yılına göre 1,5 kat artarak 412,2 milyon ABD doları, ihracat %21,3 artarak 90,6 milyon ABD doları, ithalat ise 1,7 kat artarak 321,6 milyon ABD doları olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye

18. 2021 yılında Türkiye ile Azerbaycan arasındaki ticaret cirosu 5.025 milyar doları aşarken, Türkiye'nin Azerbaycan'a yaptığı ihracat 2020 yılına göre %12,3 artarak 2.343 milyar doları bulmuştur. Aynı zamanda, 2021 yılında Azerbaycan'dan Türkiye'ye yapılan ithalat, 2020 yılına göre %8,05 oranında artarak 2.682 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. Ayrıca Türk müteahhitleri şu anda Azerbaycan'da yaklaşık 12 milyar ABD doları değerinde 363 adet projeyi hayata geçirmektedir.
19. 2021 yılında Türkiye'nin Kazakistan'a ihracatı yaklaşık 1,3 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. İhracat bir önceki yıla göre %31 artmıştır. Başlıca ihraç ürünleri ilaç, hazır giyim ve ekipman olmuştur. Aynı yıl ithalat ise bir önceki yıla göre %35 artarak 1,6 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. Ana ithalat ürünleri, rafine ham bakır ve bakır alaşımları, işlenmemiş alüminyum, petrol gazları ve diğer gaz halindeki hidrokarbonlar, kömür, kömürden elde edilen briketler, peletler ve diğer katı yakıtlar ve pamuktur. Genel olarak iki ülke arasındaki ticaret cirosu 2021 yılında 2.883 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir.
20. 2020 yılında Türkiye ile Kırgızistan arasındaki ticaret cirosu 509 milyon ABD doları, Türkiye'nin Kırgızistan'a ihracatı ise 418 milyon ABD doları olmuştur. İhraç edilen başlıca ürünler mücevherat, ilaç, inşaat malzemeleri ve tekstildir. Ayrıca 2020 yılında Kırgızistan'dan Türkiye'ye yapılan ithalat 91 milyon ABD doları olarak gerçekleşmiştir. Ana ürünler pamuk, altın, kuru bezelye ve değerli metallerdir. 2021 yılında ticaret cirosu 836 milyon ABD dolarına, ihracat %79,4 artarak 749 milyon ABD dolarına, ithalat ise %5,1 azalarak 86 milyon ABD dolarına gerilemiştir.

III. TÜRKPA ÜYE ÜLKELERİNİN TİCARİ VE EKONOMİK POTANSİYELİNİN ENTEGRASYONUNU GÜÇLENDİRMEK İÇİN YENİ GERÇEKTE ULAŞIM ALTYAPISININ GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK BEKLENTİLER

Azerbaycan

21. Orta Koridor'da elverişli bir coğrafi konumda, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney uluslararası ulaşım koridorlarının kesiştiği noktada bulunan Azerbaycan, geniş bir geçiş potansiyeline sahiptir. Bu doğrultuda, ek kargo akışlarını çekerek, taşıma ve teslimat hacmini artırarak ve taşıma operasyonlarını optimize ederek bu potansiyeli gerçekleştirmek için yerel ve bölgesel düzeyde önemli projeler hayata geçirilmiştir. TÜRKPA üyesi ülkelerin karayolu taşımacıları da dahil olmak üzere yabancı yük taşıtlarından alınan vergi ve harçların iptali için gerekli tedbirler alınmaktadır. Tehlikeli maddelerin taşınması, büyük şehirlere giriş için alınan vergi ve harçların kaldırılması ve ayrıca kalış süresi boyunca karayolu vergisinin optimizasyonu yönünde ulusal mevzuatta değişiklik yapılmasına yönelik bir teklif paketi ülke topraklarında yabancı araçlar ve Azerbaycan topraklarına giren 38 tondan daha ağır araçların kat ettiği yolun her bir kilometresi için hazırlanmıştır. Ayrıca, sınır geçiş noktalarında motorlu taşıtların hızlı geçişine yönelik koşulların oluşturulması, ek zaman kaybının önlenmesi ve ulusal mevzuatın uluslararası uygulamaya uyarlanması amacıyla ülke hudut kapılarında kontenjan dışında "İzin" verilmesinin iptaline ilişkin mevzuatta değişiklik önerilmiştir.
22. Azerbaycan, transit potansiyelini ve kargo akışlarını artırmak için daha pandemiden önce ulaşım ve transit ücretlerinde indirim uygulamıştır. Bu tavizler, TÜRKPA üyesi ülkelerin nakliyecileri için taşıma operasyonlarının basitleştirilmesi ve taşıma maliyetlerinin düşürülmesi açısından önemlidir. Ayrıca, TÜRKPA üyesi devlet şirketlerinin Hazar Denizi'nde TIR (*Transports Internationaux Routiers*) taşımacılığına yatırıma katılması ve Feribot/Ro-Ro nakliyecilerinin ortak işletmeciliği alanındaki işbirliği, artan taşıma hacimlerinin karşılanmasına ve maliyetlerin optimize edilmesine hizmet edebilir.
23. Halihazırda transit taşımacılıkta şeffaflığın ve taşıma sürecindeki katılımcılar arasında eşit koşulların sağlanmasına yönelik en önemli araçlardan biri Orta Koridorun dijitalleştirilmesidir. Bu doğrultuda Azerbaycan, 21 Ekim 2022 tarihli ilgili Kanunu kabul ederek Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımacılığına İlişkin Anlaşmaya Dair BM Sözleşmesinin elektronik konşimentolara (E-CMR) dair Ek Protokolüne katılmıştır. Ayrıca, e-TIR taşımacılığı için yasal çerçeveyi oluşturan

“Uluslararası Yük Taşımacılığı Kitapçığı Uygulaması ile Uluslararası Yük Taşımacılığına Dair” gümrük sözleşmesinin yeni 11. Ek'i kabul edilmiştir.

24. Aynı zamanda, Transit Yük Taşımacılığı Koordinasyon Kurulu tarafından yük taşımacılığı, sınır geçiş işlemleri, yük taşıma kuralları için tek tip tarifeler belirlenmiş olup, sözleşmelerin hüküm ve koşulları ve bunların akdedilmesi prosedürü, Azerbaycan devlet sınırını geçerken idari prosedürler için elektronik başvuruların kabul edilmesi ve yük taşımacılığı, kargo takibi ve ilgili diğer konularda elektronik yöntemlerle sözleşme yapma imkanı dahil olmak üzere ulaşım süreçleri sözleşme hüküm ve koşullarını yansıtan elektronik portal oluşturma çalışmaları devam etmektedir
25. Azerbaycan, bir dizi bölgesel projenin uygulanmasında aktif rol almaya devam etmektedir. Bu projelerden biri de “Dijital Rota” projesidir. Projenin ana hedefi, Hazar Denizi limanları (Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı, Aktav Limanı, Kurık Limanı ve Türkmenbaşı Limanı) arasındaki nakliye operasyonlarının ve ticaretin kolaylaştırılmasını sağlayan tek bir dijital platformun oluşturulmasıdır. CAREC (*The Central Asia Regional Economic Cooperation*/Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği) çerçevesinde Azerbaycan, Gelişmiş Transit Sisteminin (CATS) uygulanması konusunda Gürcistan ve Kazakistan ile işbirliği yapmaktadır. Proje, transit işlemleri için gümrük garanti zincirinin düzenlenmesi, belge sayısının en aza indirilmesi, ileri elektronik bilgi alışverişi yoluyla risklerin analiz ve değerlendirilmesinin hızlandırılması ve gümrük kontrol noktalarındaki duraklamaların azaltılması amaçlarına hizmet edecektir.

Kazakistan

26. Kazakistan ve Azerbaycan, Kafkasya güzergahı da dahil olmak üzere transit ve ulaşım potansiyelini çağdaşlaştırmak ve geliştirmek için büyük çaba sarf etmekte, Asya-Avrupa güzergahında ve tersi yönde malların tesliminde önemli rol oynamaktadır. Bu bağlamda, Azerbaycan'da Karabağ çevresindeki durumun istikrara kavuşması, Hazar liman altyapısının büyüyen potansiyelini açığa çıkararak, Güney Kafkasya ve Türkiye'nin Kazakistan ve Orta Asya ülkeleriyle daha kapsamlı bölgeler arası entegrasyonu için yeni koşullar yaratmaktadır. Bu nedenle, mevcut koşullarda Orta Koridoru dünya ticaret, transit ve tedarik sistemine doğru bir şekilde inşa etmek gerekmektedir. Bugün 80'den fazla Kazakistan

şirketi, ürünlerini Azerbaycan'a kalıcı olarak ihraç etmektedir. Aynı zamanda, metalurji ürünleri, gıda ve içecek, mühendislik ve kimya sanayi ürünleri de dahil olmak üzere, Kazakistan'dan 105 emtia kalemi ile 272 milyon ABD doları tutarında ihracatı artırma potansiyeli bulunmaktadır. Azerbaycan'da faaliyet gösteren 15 bin yabancı sermayeli şirketin 159'u Kazak sermayesi ile kurulmuştur. Bu şirketler ekonominin sanayi, inşaat, ticaret, tarım, ulaştırma ve hizmetler gibi sektörlerinde faaliyet göstermektedir. 1995-2021'de Azerbaycan'ın Kazakistan'ın petrol dışı sektöründeki yatırımları 200 milyon doları, Kazakistan'ın Azerbaycan'ın petrol dışı sektöründeki yatırımları ise yaklaşık 100 milyon doları bulmuştur.

27. Kazakistan ve Kırgızistan Cumhurbaşkanı'nın 26 Mayıs 2022'de Bişkek'te yaptığı görüşmede, ticari ve ekonomik bağların geliştirilmesi ile ulaşım ve lojistik hizmetlerine ilişkin bir dizi önemli karar alınmıştır. Özellikle, gümrük prosedürlerinde dijital çözümlerin getirilmesi de dahil olmak üzere Kazak-Kırgız sınırının kapasitesinin geliştirilmesi teklif edilirken, çağdaşlaştırılmış bir "Korday – Ak Yol" sınır kapısı oluşturulmasına karar verilmiştir. Kazakistan ve Kırgızistan arasında bölgeler arası işbirliği forumlarının düzenlenmesi de dahil olmak üzere bölgeler arasında tam ölçekli işbirliğinin kurulmasının önemi ayrıca not edilmiştir. Elektrik alışverişinde etkin bir şekilde çalışmak için Kazakistan, Kırgızistan'da ortak hidroelektrik tesislerinin, özellikle Kambarata HES-1'in inşasını önermiştir. "Karasu" ve "Ak-Tilek" kontrol noktaları alanında "Alatau" Sanayi Ticaret ve Lojistik Kompleksi inşaatı konusunda anlaşmaya varılmıştır. Bu kompleksin oluşturulması aracı sayısını azaltacak, ürünlerin son kullanıcı için maliyetini düşürecek ve teslimat hızını artıracaktır.
28. Kazakistan ve Türkiye Cumhurbaşkanı'nın 10 Mayıs 2022'de Ankara'da yaptıkları görüşmede, ulaştırma ve transit ortaklığının güçlendirilmesi ve Orta Koridorun potansiyelinin daha iyi değerlendirilmesi için mutabakata varılmıştır. İki ülke firmaları ile Uluslararası Kombine Kargo Taşımacılığına İlişkin Anlaşma ile Bilgi Alışverişinin Düzenlenmesi ve Gümrük Kontrol Prosedürlerinin Basitleştirilmesine İlişkin Anlaşma ile otuz adet ticari belge imzalanmıştır. Türkiye'den Kazakistan'a son 16 yılda yapılan doğrudan yatırım hacmi 4,2 milyar doları aşmıştır. 2021 yılında Türkiye'den en yüksek doğrudan yabancı yatırım 680 milyon dolara ulaşmıştır. Şu anda Kazakistan'da yaklaşık 4 bin Türk sermayeli şirket başarıyla faaliyet

göstermektedir. Türk iş dünyasının katılımıyla, Kazakistan'da şimdiden değeri 2 milyar doları aşan 61 büyük proje hayata geçirilmiştir. Bugün değeri 2,5 milyar doları aşan 25 proje hayata geçirilmektedir. Uygulama aşamasında değeri 1,3 milyar ABD dolarından fazla olan gelecek vaat eden 54 proje bulunmaktadır. Aynı zamanda Kazakistan, değerli ve demir dışı metallerin aranması alanında Türk yatırımcılara 5 adet hazır proje sunabilmektedir. Ayrıca, Kazakistan'ın tarım-sanayi sektöründe keten ve diğer yağlı tohumların işlenmesi için ortak girişimlerin başlatılması önerilmiştir.

29. Kazakistan, Türk ulaşım koridorlarını kullanmak da dahil olmak üzere, Çin ve Avrupa'ya petrol ihraç yollarını çeşitlendirmeye başlamıştır. Petrol boru hatlarının kapasitesinin artırılması ve Aktav ve Kurık limanlarının modernizasyonu için çalışmalara başlanmıştır. Ayrıca Kurık Limanı'nın Trans-Hazar Koridoru'na katılmasıyla Horgos'tan İstanbul'a yük taşıma süresi 5 kat kısalmıştır. Eskiden 60 gün süren kargo şimdi 13 günde ulaşmaktadır.

Kırgızistan

30. Kırgızistan'ın coğrafi konum açısından Orta Asya'nın kalbinde yer alması, devlete öncelikle transit potansiyelinin gerçekleşmesinden kaynaklanan önemli ekonomik faydalar sağlayabilecek başlıca avantajlardan biridir. Kırgızistan, özellikle kış aylarında gelişmiş ulaşım altyapısının yetersizliği, zor iklim ve coğrafi koşulları nedeniyle yüksek nakliye maliyetlerine sahiptir. Uzmanlara göre, Kırgızistan'da ihracat-ithalat ürünlerinin nakliye maliyetleri yüzde 25, denize erişimi olan ülkelerde ise payları yüzde 10 civarındadır. Tarım ve sanayide ihracata yönelik iş, hızlı, güvenilir ve uygun fiyatlı ulaşım ve telekomünikasyon bağlantıları gerektirir. Son yıllarda ülke, Çin ve diğer Asya ülkeleriyle bölgesel ticaretin gelişmesi yoluyla ulaşım altyapısını önemli ölçüde geliştirmiştir. Bölgesel ve uluslararası düzeyde, Kırgızistan ulaştırma politikasını, yük ve yolcu taşımacılığı alanındaki bölgesel faaliyetlerin koordine edildiği TRACECA ve CAREC programlarına göre belirlemektedir.
31. Kırgızistan bugüne kadar Kazakistan ile bir Kırgız-Kazak Endüstriyel Ticaret ve Lojistik Merkezi oluşturmak için ortak bir proje geliştirmektedir. "Ak-Tilek" ve "Karasu" yol kontrol noktalarında bir Sanayi Ticaret ve Lojistik Kompleksinin oluşturulması ve işletilmesi için ortak bir eylem planı

düşünülmektedir. Taraflar ve “Ortak Teknolojileri” şirketi, kompleksin altyapısına yatırımları çekilmenin yanı sıra kompleksin oluşturulması ve işletilmesi için bir konsept belirlenmesi ve ortak eylem planının oluşturulması konusunda bir Mutabakat Zaptı imzalamıştır. Bu aşamada, kompleksin işletilmesine ilişkin Hükümetlerarası anlaşma taslağı üzerinde müzakereler sürmektedir.

32. Çin mallarının Orta Asya ülkeleri üzerinden AB ve Orta Doğu'ya taşınması için Kırgızistan, Özbekistan ve Çin ile Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolunun inşasına ilişkin anlaşma imzalanmıştır. Kırgızistan topraklarında Torugart - Arpa - Makmal - Celal-Abad kombine güzergahı boyunca 280 km'lik bir otoyol inşa edilmesi planlanmaktadır. Yolun maliyeti yaklaşık 5 milyar dolar olarak tahmin edilmektedir. Otoyolun potansiyelinin yılda 7 ila 13 milyon ton kargo olduğu tahmin edilmektedir. Bunların %80'inin transit, %20'sinin Kırgız ticareti olduğu tahmin edilmektedir. Projenin rolü, Orta ve Batı Asya'da birleşik bir ulaşım ağı oluşturmaktır. Projenin uygulanması, Asya'daki ticaret ve ulaşım coğrafyasını genişletecektir. Bu yol, hem Çin'den Kırgızistan, Özbekistan ve bu ülkeler üzerinden Avrupa'ya, hem de Güney Koridoru'ndan Basra Körfezi ülkelerine kargo taşıyacaktır.
33. Kırgızistan, Nisan 2022'de 63 km uzunluğundaki Balıkçı-Koçkor demiryolunun inşaatına başlamıştır. Coğrafi olarak, Kırgızistan demiryolu, sırasıyla Kazakistan ve Özbekistan demiryolu ağına erişim sağlayan 323,4 km uzunluğundaki “Kuzey” ve 101,2 km uzunluğundaki “Güney” olmak üzere iki bölüme ayrılmıştır. Ülkenin “Kuzey” ve “Güney” kısımlarını birbirine bağlamak için Balıkçı–Koçkor–Kara-Keçe–Makmal–Celal-Abad demiryolunun yapılması gerekmektedir. Uzmanlara göre, 5,3 milyon dolara 1 km'lik demiryolu inşaatı ile projenin maliyeti yaklaşık 1 milyar dolar olacaktır. Halihazırda Kırgızistan'da, Oş, Batken ve Celal-Abad'dan doğrudan Özbekistan'a giden ve Türkmenistan üzerinden İran'a bağlanan bir demiryolu bulunmaktadır. Balıkçı–Celal-Abad projesinin tamamlanmasıyla TÜRKPA üyesi ülkeler için Kırgızistan ve Özbekistan üzerinden bir Güney Koridoru daha açılacaktır.

Türkiye

34. “Türkiye'de başlayan “Trans-Hazar Uluslararası Ulaşım Güzergahı” (Orta Koridor), kadim İpek Yolu'nu canlandırma çabalarının en önemli

bileşenlerinden biridir. Sırasıyla demiryolu ve karayolu ile Gürcistan, Azerbaycan ve Hazar Denizi'ni (Hazar transit koridoru üzerinden) geçerek Türkmenistan-Özbekistan-Kırgızistan veya Kazakistan yolunu izleyerek Çin'e ulaşmaktadır. Bu güzergâh üzerinde Bakü/Alat (Azerbaycan), Aktav/Kurık (Kazakistan) ve Türkmenbaşı (Türkmenistan) limanları Orta Koridor'daki multimodal taşımacılığın ana noktalarını oluşturmaktadır. Orta Koridor girişimi bu ülkelerin yanı sıra Afganistan ve Tacikistan tarafından da desteklenmektedir.

35. Orta Koridor ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı boyunca Çin, Türkiye ve Avrupa arasında düzenli olarak sefer yapan konteyner taşımacılığının amacı; orta vadede yılda 200 tren, uzun vadede yılda 1.500 tren getirmek ve Çin ile Türkiye arasındaki toplam taşıma süresini 10 güne indirmektir. Aynı zamanda Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı, Orta Koridor demiryolu hattı boyunca yürütülen demiryolu yük trafiği için 10 Eylül 2021 tarihinden itibaren ortak taşıma belgesi kullanmaktadır. Transit modunda basitleştirilmiş işlemlerde gümrüklemede ortak taşıma belgesi kullanılmakta, "Transit Refakat Belgesi" olarak işlenmekte, zamandan ve maliyetten tasarruf sağlanmaktadır.
36. Azerbaycan tarafı geçtiğimiz dönemde Hazar Denizi'ni geçmek için önemli adımlar atmış ve seyahatte indirimler sağlanmıştır. Türkiye-Azerbaycan görüşmelerinde yakın zamanda daha büyük gemilerle ilgili çalışmalara da başlanacağı öğrenilmiştir. Bu alanlarda yapılacak iyileştirmeler, Hazar Geçişlerini/Orta Koridorunu tüm taşıyıcılar için en iyi alternatif rota haline getirecektir. Ayrıca Azerbaycan tarafının talebi üzerine, Türkiye ile Azerbaycan arasında 1992 yılında imzalanan mevcut Karayolu Taşımacılığı Anlaşmasının uzatılmasına yönelik anlaşmaya varılmıştır. Yeni Anlaşmaya göre karayolu geçiş ücretlerinin tamamen kaldırılması ve ikili/transit trafiğin serbestleştirilmesi ülkeler arasındaki ulaşım ve ticaretin daha da gelişmesine önemli katkı sağlayacak ve uluslararası taşımacılığın uygun seviyede tutulmasına olanak sağlayacaktır.
37. Son yıllarda Kazakistan toprakları, Türkmenistan üzerinden alternatif güzergahın pandemi döneminde kapalı olması ve pandemi sonrası dönemde hareketlilik göstermemesi nedeniyle otomobil trafiği ve Türk mallarının Orta Asya ülkelerine taşınması için tek güzergâh haline gelmiştir. Kazak-Türk transit belgelerinin uzun süredir ortaya çıkan sorunlarının çözümünde yapılan asıl atılım, 9-10 Mayıs 2022 tarihlerinde Ankara'da yapılan anlaşmalar olmuştur. Bu toplantılar çerçevesinde hem

2022 yılında imzalanan Kombine Taşımacılık Anlaşması'nda değişiklikler yapılmış hem de kota sorunları giderilmiştir. Gelecekte, ikili ve çok taraflı ticaretin sürdürülebilir büyümesini sağlamak için yararlı olacak ikili ve transit taşımacılığın tamamen serbestleştirilmesine güvenmek mümkün olacaktır.

38. Kırgızistan'da Türk taşıyıcılar için ücret karşılıklı olarak alınmamaktadır. Transit belge kontenjanları uzun süre Türk taşıyıcılar için yeterli olmuş, Kırgız tarafının ek belge talepleri transit belge kullanımıyla mevcut durum dikkate alınarak karşılanmıştır. Öte yandan 2019 yılında Özbek transit belgelerinin alınmasına yönelik kontenjanın artmasıyla birlikte Kırgızistan'a ulaşım da artmış ve ek belgeler talep edilmiştir. 15-16 Eylül 2021 tarihlerinde Bişkek'te gerçekleştirilen müzakerelerde taraflar, ikili ve transit taşımacılığın serbestleştirilmesi konusunda anlaşmaya varmışlardır.

IV. SONUÇLAR

39. Sonuç olarak belirtmek gerekir ki, TÜRKPA üyesi ülkelerde transit potansiyelini geliştirmek için özel önlemler alınmaktadır. Her ülke bu alanda benzersiz bir deneyime sahiptir ve TÜRKPA üyesi ülkelerin daha fazla işbirliği, bu mevcut geçiş koridorlarının verimliliğini önemli ölçüde artırmayı, TÜRKPA bölgesindeki gelişim merkezlerini küresel kargo taşımacılığı hızına yükseltmeyi amaçlamalıdır.
40. TÜRKPA üyesi devletlerin coğrafi olarak avantajlı bir şekilde Batı ile Doğu, Kuzey ile Güney arasındaki kesişme yolları üzerinde yer aldığı belirtilmelidir. Bu nedenle, içinde bulunduğumuz zorlu jeopolitik ve sosyo-ekonomik istikrarsızlık döneminde, ulaşım ve transit iletişim potansiyelinin artırılması ve kapasitelerinin kullanımının en üst düzeye çıkarılması önemlidir. Orta Koridor ve TRACECA, TÜRKPA üyesi ülkeler için bu tür iletişim merkezlerinden biri olabilir. Bu bağlamda ulaştırma ve lojistik sektörünün bu alanlarda gelişmesi için önceliklerin belirlenmesi önem arz etmektedir. 2025 yılına kadar sadece Orta Koridorun geliştirilmesi için 20 milyar ABD doları tutarında yatırım çekilmesi planlandığından, her TÜRKPA üyesi ülke ulaşım yollarının sayısını artırmak ve lojistiği geliştirmekle ilgilenmelidir. Türk devletleri arasında iç ulaşım ve transit koridorların geliştirilmesine özel önem verilmelidir. Bunun için sınır kontrol noktalarının çağdaştırılması ve “dijital ulaşım sistemi” oluşturulması

gerekmektedir. TÜRKPFA üyesi ülkelerin tüm başkentleri arasında, örneğin Bakü-Astana, Astana-Bişkek, Bişkek-Bakü arasında hava bağlantılarının oluşturulması önemlidir. Ulaşım ve transit yollarının kavşağında "darboğaz" oluşumunu incelemek, liman merkezlerinin faaliyetlerini senkronize etmek ve demiryolu araçları ve lokomotif çekiş filolarının eksikliğini gidermek için ortak çözümler bulmak gerekmektedir.

41. Türk Devletleri Teşkilatına üye devletler arasında "Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşması" ve "Basitleştirilmiş Gümrük Koridoru Tesisi Anlaşması" ile Türk Devletleri Teşkilatının Ticareti Kolaylaştırma Stratejisi ve Ulaşım Bağlantı Programının teşvik edilmesini sağlayan TÜRKPFA üyesi ülkeler arasında karma taşımacılığın yaygınlaştırılması ve bu alandaki normatif yasal çerçevenin güçlendirilmesi büyük önem taşımaktadır.
42. TÜRKPFA üye ülkeleri, sürdürülebilir büyüme ve ekonomik kalkınmanın önemli bir unsuru olarak ticari ve ekonomik potansiyellerinin entegrasyonunu teşvik etmek için ulaşım çerçevesini iyileştirme ihtiyacını kabul etmektedir. Uluslararası işbirliği, bu alanda araştırma ve geliştirmeyi teşvik eden ana bilgi platformlarından biridir. Bu nedenle TÜRKPFA üyesi ülkeler arasındaki işbirliği ve etkileşimin seminer, konferans veya deneyim değişim programları gibi ortak etkinlik ve eylemlerle genişletilmesi gerekmektedir. Bu tür etkinliklerin düzenlenmesi, TÜRKPFA'nın ana faaliyet alanlarından biri olan model kanunların geliştirilmesine ve hazırlanmasına katkı sağlayacaktır.