The Strategic Importance Of Black Sea in China's One Road One Belt Initiative

Doç. Dr. Soner Esmer, Dokuz Eylül University

Abstract

One Belt One Road (OBOR) initiative which is signified as Road and Sea Silkroad had been declared in 2013 by China. This initiative has an extensive scope because it aims not only building a transportation infrastructure between above 60 countries which locate on the route of Asian-Europe road and sea trade but also developing trade and investment relations. In this manner, the countries that play an active role on this route will have a vital advantage. Black Sea is located at a strategic point on this route. That's why the countries in the Black Sea involved Turkey should use the advantage of having coast to the Black Sea effectively and should do planning accordingly. Turkey has some available superiorities in the intended investments within the scope of OBOR. These superiorities include the geopolitical location of Turkey, local cargo potential of Turkey, and active roles of ports in Turkey in the Black Sea directional transit container transportation. Turkey should evaluate the OBOR strategies suitably and should take the right steps in order to prevent herself from staying out of these strategies. The aim of this study is to evaluate the pros and cons of playing an active role in OBOR initiative for Turkey and to emphasize the importance of Black Sea region at this point. Within this scope, firstly the details of OBOR strategies were explained, afterward, the concrete steps that were taken by Turkey were evaluated and suggestions were developed about actions to be taken.

Keywords: China, Turkey, Logistics, One Belt One Road, Port

Özet

Kara ve Deniz Ipek Yolu Projesi olarak da adlandırılan Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road-OBOR) girişimi 2013 yılında Çin tarafından ilan edilmiştir. Girişim sadece Asya-Avrupa kara ve deniz ticaret hattında yer alan 60'ın üzerinde ülke arasında bir ulaştırma alt yapısı kurmayı değil ayrıca ticaret ve yatırım ilişkileri geliştirmeyi hedeflemesi nedeniyle çok geniş kapsamlıdır. Bu noktada güzergah üzerinde aktif rol oynayan ülkeler önemli bir avantaja sahip olacaktır. Karadeniz, güzergah üzerinde stratejik bir noktada yer almaktadır. Bu nedenle içinde Türkiye'nin de dahil olduğu Karadeniz'e ülkelerinin, Karadeniz'e kıyısı olmalarından kaynaklanan üstünlüklerini doğru değerlendirmeleri ve ona göre planlama yapmaları gerekmektedir. OBOR planı kapsamında yapılacak yatırımlarda Türkiye'nin hâlihazırda bazı üstünlükleri bulunmaktadır. Bu üstünlükler Türkiye'nin jeopolitik konumu, Türkiye'nin yerel yük potansiyeli ve Karadeniz yönlü transit konteynerde Türkiye'deki limanların aktif rolüdür. Türkiye'nin OBOR stratejilerini iyi değerlendirmesi ve bu stratejilerin dışında kalmamak için doğru adımları atması gerekmektedir. Bu çalışmanın amacı Türkiye'nin OBOR girişimi içinde aktif rol üstlenmesinin avantaj ve dezavantajlarını değerlendirmek, Karadeniz Bölgesinin bu noktadaki önemini vurgulamaktır. Bu kapsamda çalışmada öncelikle OBOR Stratejilerinin detayları açıklanmış, daha sonra Türkiye'nin bu strateji için attığı somut adımlar değerlendirilerek, yapılması gerekenler konusunda öneriler geliştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Çin, Türkiye, Lojistik, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Liman

1. GİRİŞ

Asya- Avrupa kara ve deniz ticaret hattında yer alan 60'ın üzerinde ülkeyi kapsayan Kara ve Deniz İpek Yolu Projesi (One Belt One Road-OBOR) Çin tarafından 2013 yılında ilan etmiştir. Bu girişim sadece ticaret yolu olma özelliğinden öte, daha başka özellikleri de olan çok kapsamlı bir plandır. OBOR stratejisi ile Çin, Avrupa pazarına etkin bir şekilde ulaşabileceği bir ulaştırma alt yapısı, ticaret ve yatırım bağlantısı kurmayı hedeflemektedir. Bu nedenle OBOR stratejisi vurgulanması ve önemsenmesi gereken bir konudur. Bu girişimin kara ayağı "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (Belt)", deniz ayağı ise "Deniz İpek Yolu (Road)" olarak adlandırılmaktadır.

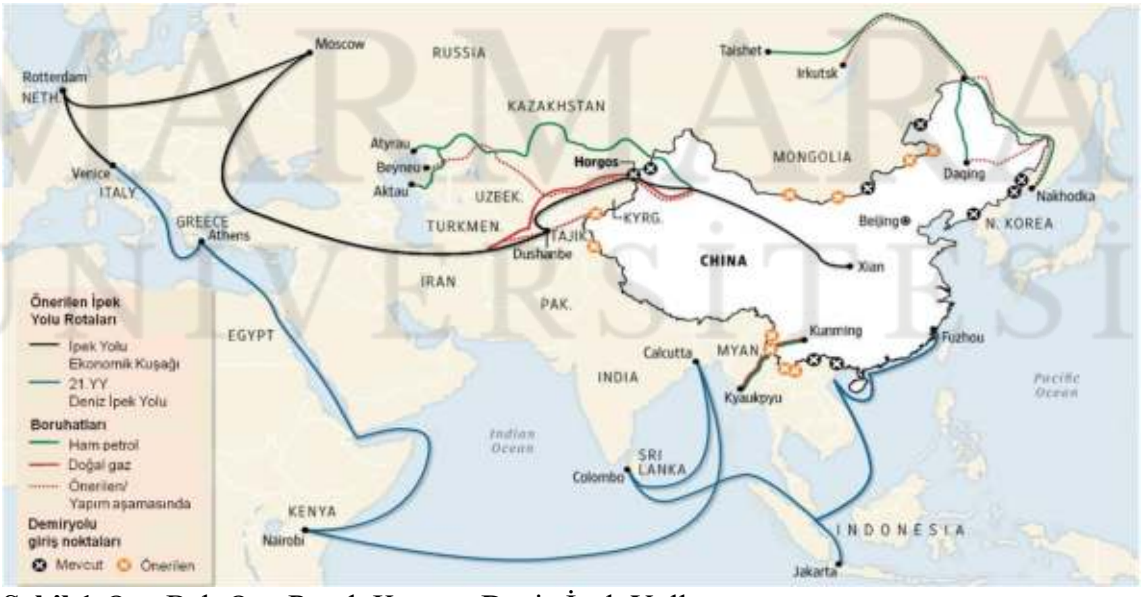
Bu noktada "güzergah üzerinde aktif rol oynayan ülkeler" önemli bir avantaja sahip olacaktır. OBOR planı kapsamında yapılacak yatırımlarda Türkiye'nin hâlihazırda bazı üstünlükleri bulunmaktadır. Bu üstünlükler Türkiye'nin jeopolitik konumu, Türkiye'nin yerel yük potansiyeli ve Karadeniz yönlü transit konteynerde Türkiye'deki limanların aktif rolüdür.

Türkiye'nin OBOR stratejilerini iyi değerlendirmesi ve bu stratejilerin dışında kalmamak için doğru adımları atması gerekmektedir. Bu çalışmanın amacı Türkiye'nin OBOR girişimi içinde aktif rol üstlenmesinin avantaj ve dezavantajlarını değerlendirmektir. Bu kapsamda çalışmada öncelikle OBOR Stratejilerinin detayları açıklanmış, daha sonra Türkiye'nin bu strateji içindeki üstünlükleri değerlendirilmiştir.

2. ÇİN'İN ONE BELT ONE ROAD (OBOR) ULAŞTIRMA STRATEJİSİ

Çin'in One Belt One Road (OBOR) girişimi ilk kez, Çin devlet başkanı Şi Cinping tarafından, 2013 yılında ilan edilmiştir (http://blogs.worldbank.org). OBOR girişiminin temel amacı Asya-Avrupa hattındaki önemli ekonomiler arasında bir ulaştırma alt yapısı, ticaret ve yatırım bağlantısı kurmaktır. Girişimin kara ve denizden olmak üzere iki önemli uluslararası ticaret güzergahı bulunmaktadır:

1. İpek yolu ekonomik kuşağı (Belt)
2. Deniz ipek yolu (Road)



Şekil 1: One Belt One Road: Kara ve Deniz İpek Yolları (http://www.xinhuanet.com/silkroad/english/index.htm)

"Kuşak (Belt)" kavramı ile Orta Çin'den başlayıp, Orta Asya üzerinden Moskova, Rotterdam ve Venedik'e uzanan karayolu, demiryolu, petrol ve gaz boru hatları ve diğer alt yapı projelerinden oluşan bir kara ulaştırma ağları bütününden bahsedilmektedir. Tek bir rota yerine Asya-Avrupa yönünde kara köprülerinden oluşan koridorlar planlanmaktadır. Bu koridorlar aşağıdaki gibi belirlenmiştir:

- Çin-Moğolistan-Rusya
- Çin-Merkez ve Batı Asya
- Çin-Hindi Çini Yarımadası
- Çin-Pakistan
- Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar

Diğer yandan "Yol (Road)" kavramı ile deniz yolu kastedilmiş bu kapsamda güney ve güney doğu Asya'dan Doğu Afrika ve Akdeniz'in kuzeyine kadar uzanan deniz bölgesinde planlanmış limanlar ve diğer kıyı yapıları ağından bahsedilmektedir.

Halen OBOR'un güzergahı netleşmemiştir ve girişimin ilanından bu yana geçen zaman içinde yatırımlar ve satın almalar ile adımlar atılmaktadır. Bu ağın içinde yer almak koridorlardaki ülkelere önemli avantajlar getirecektir. Bu noktada katılımcı ülkelerin istekli olması gerekmektedir.

Girişimi stratejik ve jeopolitik unsurlar içerdiğinden sadece "Çin'in ihracatına yönelik bir ulaştırma alt yapısı" olarak değerlendirmemek gerekmektedir. Girişim bazı kesimler tarafından "EuroAsia" çağının başlangıç adımı olarak değerlendirilmekte, hatta tam olarak küresel bir nitelik taşıdığı belirtilmektedir. Girişimin ekonomik çarpan etkisinin 2.5 olacağı, bu anlamda Çin'in yatırdığı her 1 trilyon doların aslında çok daha büyük bir ekonomik büyüklüğü ifade ettiği ifade edilmektedir (http://theloadstar.co.uk/chinas-strategy-link-global-supply-chain-investments-one-belt-one-road/).

Girişimin ekonomik ölçeği çok büyüktür. Çünkü OBOR'un tanımı ve işaret ettiği coğrafyada 4.4 milyar insan ve dünya GSYİH'sının % 40'ını üreten doğrudan ve dolaylı 60 ülke yer almakta, ancak bu ülkelerin içinde özellikle 27 ülkenin doğrudan sisteme dahil olacağı belirtilmektedir. Çin, bu yeni ipek yolunda kullanılmak üzere çok önemli kaynaklar ayırmıştır. OBOR güzergahında özel girişimcilerin yatırımları için ayrılan miktar 40 milyar dolardır. Ancak daha sonra bahsedileceği gibi miktar çok daha fazladır. Yeni "ipek yolu", hem Çin devleti hem de bu proje için ayrılan 160 milyar dolar sermaye ile Asya Altyapı Yatırım Bankası (the Asia Infrastructure Investment Bank) tarafından finanse edilmektedir. Ayrıca Çin Gelişim Bankası (China Development Bank), 60 ülkeyi içeren 900'den fazla proje için 900 milyar dolarlık bir yatırım olacağını belirtmektedir. Economist dergisine göre Çin bu girişimciler için "1 triyon dolar kamu fonu" harcayacaktır. Tüm projenin ekonomik büyüklüğü için ise 21 trilyon dolar telaffuz edilmektedir (https://en.wikipedia.org/wiki/One_Belt,_One_Road).

Girişimin bir alt yapı yatırımından daha fazla anlamı vardır. Bu kapsamda katılımcı ülkeler ile daha yakın ekonomik ilişkiler kurulması, alt yapılar için teknik standartlarının uyumlaştırılması, ticaret ve yatırımlar için bariyerlerin kaldırılması, serbest ticaret bölgelerinin kurulması, finansal işbirlikleri, kültürel, akademik değişimlerin, personel değişiminin ve işbirliklerinin yapılması, medya işbirlikleri sağlanması, gönüllü hizmetlerin verilmesi hedeflenmektedir.

OBOR girişimi bu kapsamda değerlendirildiğinde, küresel ekonomik gelişimin daha da sürdürülebilir bir yapıda olacağı beklenebilir. Koridor üzerinde yer alan özellikle alt yapısı gelişmemiş olan ülkeler daha fazla fayda görecektir. Çin ise bu sayede ürünlerini en büyük pazarlarından birisi olan Avrupa'ya taşınmasını sağlam bir zemine yaymış olacak, hem de enerji ve ham madde ihtiyaçlarını karşılarken ağırlıklı olarak kullanmak durumunda kaldığı Malaga Boğazı ve Güney Çin Denizini güvenlik altına alacaktır.

OBOR girişiminin, ülkelerin bireysel yatırımları ile karşılaştırıldığında önemli üstünlükleri vardır. Bu üstünlükler yaratılacak iş ağlarının etkisi (1), Çin'in finansal gücünden kaynaklanan avantajlar (2), Çin'in liderlik avantajı (3) ve Çin'in ekonomik gelişim seviyesinden kaynaklanan avantajlar (4) olarak dört gurupta incelenebilir. OBOR kapsamındaki ülkelerin kendi başlarına bu yatırımları yapmalarının güç olması, Çin'e hem finansal kaynaklarını kullanmasını hem de yatırımları kendi çıkarlarına doğru yönlendirmesini sağlamaktadır. Bu yatırımlar ile Çin'in yakın zamanda doğal kaynakların gelişimi konusunda yapılan yabancı yatırımlarda dünya lideri olması beklenebilir.

Son yıllarda Çin'in yerel ekonomik yapısı değişim göstermektedir. Çin deniz aşırı yatırımlarını yakın zamana kadar sadece doğal kaynaklar üzerine yaparken artık üretim tesisi yatırımları da yapmaya başlamıştır. Bu değişimin, Çin'deki iş gücü maliyetlerinin yükselmesi ve üretimde çevre duyarlılığı ile ilgili taleplerin artması gibi önemli nedenleri vardır. Elbette bu tür yatırımlar, uygun ulaştırma alt yapıları ile desteklendiği takdirde çok anlamlıdır. Gelecekte OBOR girişimi bu noktada da devreye girecektir.

2.1. Çin OBOR girişimine neden ihtiyaç duymuştur?

Çok güçlü bir çelik ve ağır ekipman üretim kapasitesine olan Çin'de, son yıllarda bu kapasitenin atıl bir duruma geldiği bilinmektedir. OBOR girişimi ile bu kapasitenin yeni pazarlara ulaşımı kolaylaştırılacaktır. Çin'in iç piyasasındaki daralmadan dolayı yeni ticari pazarlara girilmesi önem arz etmektedir. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 1 trilyon dolar kamu harcamasını bu projeye aktarmış ve önümüzdeki 10 yıl içinde 2.5 trilyon dolarlık bir geri dönüşümün olacağı beklentisi içindedir. Xi Jinping aynı zamanda kamunun sahip olduğu şirketleri ve finansal kurumları güzergâhtaki ülkelere yatırım yapmaları konusunda cesaretlendirmektedir (https://www.weforum.org/agenda/2016/06/why-china-is-building-a-new-silk-road).

Eldeki verilerin ışığında projenin sadece ekonomik bir boyutunun olmadığı aynı zamanda jeopolitik bir özelliğinin olduğu çok açıktır. Çin bu proje ile küresel ekonomideki yerini taktiksel olarak değiştirmektedir. Çin bu girişimde yalnız değildir. Güney Doğu Asya (ASEAN), Merkez Asya ve Avrupa ülkeleri bu girişime destek vermektedir. Ayrıca Çin, güzergâhta bulunan diğer ülkelerle ekonomik ve kültürel ilişkilerini geliştirmekte, bu sayede ilişkilerde baskın bir oyuncu haline dönüşmektedir. Asya Altyapı Yatırım Bankası Başkanı Jin Liquin; OBOR girişimini üç koşul sağlandığı sürece desteklediğini belirtmiştir: yeni ticari rotalar ekonomik gelişimi desteklemeli (1), sosyal olarak kabul edilebilir olmalı (2) ve çevre dostu olmalıdır (3).

2.2. Avrupa Birliği'nin TEN-T Politikası ve OBOR

Çin ve AB, kendi bölgelerindeki ulaştırma alt yapısını geliştirmek için önemli yatırımlar yapmışlardır. AB, Avrupa Ulaştırma Politikası (TEN-T) kapsamında ürünlerin ve insanların AB içinde güvenli ve sürekli aktarımını sağlamaya gayret etmektedir (https://www.tentdays.eu/2016/). Günümüzde TEN-T politikası Avrupa sınırlarını aşsa da özellikle Doğu ve Güney'deki yeni üye ülkelerle ulaştırma alt yapısının iyileştirilmesi, AB'ye komşu olan ülkelerin alt yapılarındaki iyileştirmeler gibi daha yapılacak daha çok şey vardır.

Diğer yandan Çin, OBOR girişimi ile Asya ve Avrupa arasındaki ulaştırmayı güvenlik altına almak istemektedir. Çin, hem AB hem de Çin ulaştırma alt yapısını kendi plan ve politikalarına göre geliştirmek istemektedir. Ancak her iki taraf için de amaç sadece ulaştırma alt yapısının gelişimi değil, başka amaçları da kapsamaktadır. Çin açısından OBOR girişimi; birçok sektöründeki kapasite fazlalığının AB ülkeleri ile rekabetin sağlanması ve henüz çok gelişmemiş olan Batı bölgesinin gelişimi de amaçlayarak planlanmıştır. AB açısından ise;

OBOR stratejisi çok önemli miktarlarda fonlar gerektiren Avrupa ulaştırma alt yapısının gelişimini de içerdiği için önemli bir avantaj olarak görülmektedir.

Fakat OBOR aynı zamanda TEN-T için bir riskte oluşturmaktadır. Bu nedenle Çin'e AB içinde yapılacak yatırımların AB yasalarına uyum zorunluluğu dayatılmaktadır. Bu yasalar ağırlıklı olarak çevreyle ilgili kuralları ve asgari teknik özellikleri içermektedir. Bu gereklilikler yatırım sürecinde ilgili komisyon tarafından çok sıkı bir şekilde takip edilmektedir.

AB ülkelerinde TEN-T'nin ana ulaşım ağını bitirmesi için belirlenen süre 2030 olarak belirlenmiş ve ilave ağlarla birlikte bu sürecin 2050 yılına kadar uzatılması kararlaştırılmıştır. Bu tarihler Çin'in OBOR girişimi ile birlikte artması beklenen taşıma miktarının riski altındadır. Diğer yandan planlamalar dışında yapılan liman ve terminal yatırımlarının da kapasite fazlalığı yaratma riski bulunmaktadır.

Çin, 2013 yılında OBOR girişimini açıkladıktan sonra Merkez ve Doğu Avrupa ülkeleri ile (CEEC) "16+1" girişimini öne sürmüştür. Bu ülkeler arasında ağırlıklı olarak Balkan ülkeleri ve AB'nin Kuzey sınırında yer alan ülkeler yer almaktadır. Ayrıca bu ülkelerin bazıları AB üyesi değildir (Arnavutluk, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Letonya, Litvanya, Makedonya, Polonya, Romanya, Sırbistan, Slovakya ve Slovenya). 16+1 girişimi OBOR'a paralel kurallar içermekte, bu nedenle TEN-T'nin kamu tedariki, teknik standartlar ve çevre gereksinimleri gibi temel kurallarıyla uyuşmayan noktaları bulunmaktadır. Başka bir deyişle Çin, OBOR girişimi ile bu ülkelerin ulaştırma alt yapılarını geliştirmek istemekte fakat bu yatırımlar AB'nin TEN-T stratejisi ile örtüşmemektedir (https://www.tentdays.eu/2016/).

Tüm bu gelişmelerin de etkisiyle 28 Eylül 2015 tarihinde AB ile Çin arasında bir "iletişim platformu" kurulmuş ve bu kapsamda Çin ve Avrupa arasındaki tüm ulaştırma yatırımlarının AB'nin stratejik çıkarlarına uyumlu bir zemine oturtulması amaçlanmıştır. İletişim platformunun bir diğer amacı ise ulaştırma pazarının serbest ve adil bir çerçevede rekabet unsurlarına sahip olmasının sağlanmasıdır. Bu noktada alt yapılarda, kullanılan ekipmanlarda, teknolojilerde, standartlarda, mühendislik uygulamalarında ve inşaat teknolojilerinde sürdürülebilirlik ve işbirliği teşvik edilmektedir. Platformun kapsamı ulaştırma ile sınırlandırılsa da bu konuyla ilişkili diğer konular da kapsam içine alınabilecektir.

OBOR girişimi için özellikle AB tarafında cevaplanması beklenen sorular şu şekildedir:

1. AB'deki ulaştırma endüstrisi OBOR'daki gelişmeleri, AB'nin özellikle demiryolu/limanlar/terminaller konusundaki alt yapı ihtiyaçları kapsamında nasıl değerlendirmektedir.
2. OBOR gerçekten ihtiyaç duyulan yatırımları mı yapmaktadır? Bu büyük yatırımlar AB ve AB üyesi olmayan Avrupa ülkelerdeki ekonomik dengeyi bozacak riskler içermekte midir?
3. Çin'in demiryoluna denizyolundan daha çok odaklanmasından dolayı acaba AB'de denizyoluna verilen önem arttırılmalı mıdır?
4. Çin ile Avrupa'nın kalbi arasında kalan ülkelere OBOR kapsamında yapılacak yatırımların AB çıkarlarına zarar verip vermediğine nasıl emin olunacaktır?
5. Her ne kadar AB ile Çin arasında çok iyi işleyen bir gümrük sistemi olsa da AB-Çin arasında daha verimli bir platform geliştirilebilir mi?
6. Avrupa'daki endüstriler genellikle Çin'in ulaştırma yatırımlarını hoş karşılasa da AB'nin ilgili komisyonları bu yatırımların her kesim için adil ve eşitlik yaratıp yaratmadığı konusunda şüphelere sahiptir.

3. OBOR GİRİŞİMİNDE TÜRKİYE'NİN ÖNEMİ

OBOR planı kapsamında yapılacak yatırımlarda Türkiye'nin bazı üstünlükleri bulunmaktadır. Bu üstünlükler üç ana başlık altında toparlanabilir:

- Türkiye'nin jeopolitik konumu
- Türkiye'nin yerel yük potansiyeli
- Karadeniz yönlü transit konteyner

olarak sıralanabilir. Bu maddeler aşağıda açıklanmıştır.

3.1. Türkiye'nin Jeopolitik Konumu

Koridor seçeneklerinin çok olması, koridor üzerindeki ülkelerin vazgeçilmez olmadığı anlamına gelmektedir. Bu noktada Çin, ülkenin OBOR'a dahil olma konusundaki hevesliliğine de önem vermektedir. Türkiye, OBOR girişiminde alternatif koridorlardan birisi üzerinde (orta koridor) yer almaktadır.



Şekil 2. OBOR girişiminde Türkiye alternatifi (https://www.porttechnology.org/news/innovation_key_for_bridging_5tn_silk_road_gap)

OBOR kapsamında Türkiye'de yapılan şu ana kadarki bilinen en önemli yatırım, Kumport limanının Fiba Holdingin sahip olduğu % 64.5 hissesin China Merchants +Cosco Pacific+China Investment Corporation tarafından 940 milyon dolara Eylül 2015'de satın alması olmuştur. Bilindiği gibi Kumport limanı, elleçleme rakamları açısından Türkiye'nin 3 büyük konteyner limanıdır ve bulunduğu konum itibariye OBOR stratejilerine uygundur. 940 milyon dolar, bugüne kadar Çin'den Türkiye'ye yapılmış en büyük yatırım bedelidir. Satın alma sonrasında yapılan haberlere göre bu yatırım, Çin'in OBOR girişimine uygun bir adım olduğu yönündedir (http://www.denizhaber.com.tr/yazi/ambarlidaki-cinliler-403.htm). Ancak basına çok fazla yansımayan ve ağırlıklı olarak lojistik alanında olan yatırımların sürdüğü bilinmektedir.

OBOR kapsamında Çin-Türkiye açısından ilişkiler ayrıca hükümetler arası düzeyde de ilerlemektedir. Türkiye, "orta koridor" olarak adlandırılan bölgede yer almaktadır. Orta koridora yapılacak yatırımlar toplamının 8 trilyon doları, sadece ulaştırma alt yapısı için 40 milyar doları bulması beklenmektedir. Orta koridor, tarihi "İpek Yolu"nun canlandırılması kapsamındadır. Geçmişte de bu koridorda yer alan Türkiye topraklarının sisteme entegrasyonu için Türkiye-Çin arasında anlaşmalar imzalanmıştır. İlk aşamada 40 milyar dolarlık bütçeyi öngören ve her yıl yatırımlar için 750 milyon dolar harcanması planlanan, 'Orta Koridor' kapsamında Türkiye ile Çin arasında imzalanan, 'İpek Yolu Ekonomi Kuşağının 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı Tasarısı' ile 'Türkiye-Çin Demiryolu İşbirliği Anlaşma Tasarısı' TBMM onayından geçmiştir. Bu kapsamda Bakü-Tiflis-Kars projesi ile Edirne-Kars yüksek hızlı tren projesinin

Orta Koridorun bir bileşeni olması hedeflenmektedir (http://www.milliyet.com.tr/turkiye-ve-cin-den-orta-koridor/ekonomi/detay/ 2250498/default.htm).

Türkiye-Çin Demiryolu İşbirliği Anlaşma Tasarısı kapsamında:

- Hızlı ve yüksek hızlı demiryolu planlama, tasarım, yapım ve işletim ve yönetim konularında bilgi alışverişinin yapılması,
- Türk ve Çinli şirketlerin Türkiye'deki ve Çin'deki mevcut hatların iyileştirilmesinde ve yeni hatların yapımında işbirliğine teşvik edilmesi,
- Türk ve Çinli şirketlerin Avrupa-Çin demiryolu koridorunun Türkiye üzerinden geçen bölümünü müştereken geliştirmeleri için teşvik edilmesi,
- Demiryolu teknolojilerinin araştırılması ve demiryolu teknik standartlarının geliştirilmesinde işbirliği yapılması,
- Demiryolu idari ve teknik personelinin eğitiminde işbirliği yapılması,
- Üçüncü ülkelerde demiryolu projelerinin gerçekleştirilmesi konusunda işbirliği yapılması,
- Hızlı ve yüksek hızlı demiryolu projelerine yönelik fizibilite etütlerinin yapılmasında işbirliği yapılması

konularına imza atılmıştır.

Yine Çin-Avrupa arasındaki demiryolu hattı kapsamında, yatırımın Türkiye ayağı için Türk ve Çin hükümetleri arasında bahsedilen mutabakatın imzalanması, ardından Eylül/2016'da Türkmenistan, Azerbaycan ve Türkiye Ulaştırma Bakanlarının katılımıyla imzalanan Aşkabat Bildirisi OBOR kapsamında Türkiye'nin konumunu güçlenmesi yönünde çok önemli adımlardır. Bu adımlar aynı zamanda faaliyette olan Marmaray ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü yatırımları ile desteklenmiş, ayrıca 3. Havalimanı, Bakü-Tiflis-Kars, Edirne-Kars Demiryolu projeleri ile desteklenmeye devam edecektir.

3.2. Türkiye'nin Yerel Yük Potansiyeli

Türkiye hinterlandına yönelik yerel yük miktarı 2006-2015 yılları arasında yaklaşık iki kat artış göstererek 3.3 milyon TEU'dan 6.4 milyon TEU'ya yükselmiştir. Bu nedenle Türkiye'nin yerel yük miktarı olarak önemli bir potansiyele sahip olduğu söylenebilir. Konteyner elleçlemeleri her yıl ortalama %7.7 oranında artış göstermiştir (TÜRKLİM, 2015). Bu artış dünya ortalamasının üzerindedir ve gelecekte bu artışın devam etmesi beklenebilir.

3.3. Karadeniz Yönlü Transit Konteyner

Türkiye limanlarında elleçlenen transit yük 2006-2015 yılları arasında yaklaşık altı kat artarak 390 bin TEU'dan 1.8 milyon TEU'ya yükselmiştir. Yüzde oranı ile açıklanacak olursa 2006 yılından bu yana her yıl ortalama %22 oranında önemli bir artış oranı kaydedilmiştir (TÜRKLİM, 2015). Türkiye'de işlem gören transit yükün ağırlıklı olarak Karadeniz'de kıyısı olan ülkelere yönelik olmasından dolayı, Karedeniz ülkeleri ve limanlarındaki gelişmeler kısaca değerlendirilecektir. Bu yük, OBOR kapsamında yatırımları çekmesi açısından cazibe oluşturmaktadır.

Karadeniz'e kıyısı olan Türkiye dahil altı ülkede (Rusya, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan ve Gürcistan), toplam (satın alma paritesine göre) 3 trilyon doların üzerinde GSMH ile 18,8 milyon kilometre karede yaşayan 300 milyonun üzerinde insan söz konusu olmaktadır. Karadeniz içindeki ticaretin dolar cinsinden değeri 110 milyar doların üzerinedir (Helbing, J. (2014) .

2015 yılında Karadeniz limanlarında 2,2 milyon TEU konteyner elleçlenmiştir. Bu rakama Karadeniz içindeki transit konteyner dahil değildir. Elleçleme rakamı içinde dolu

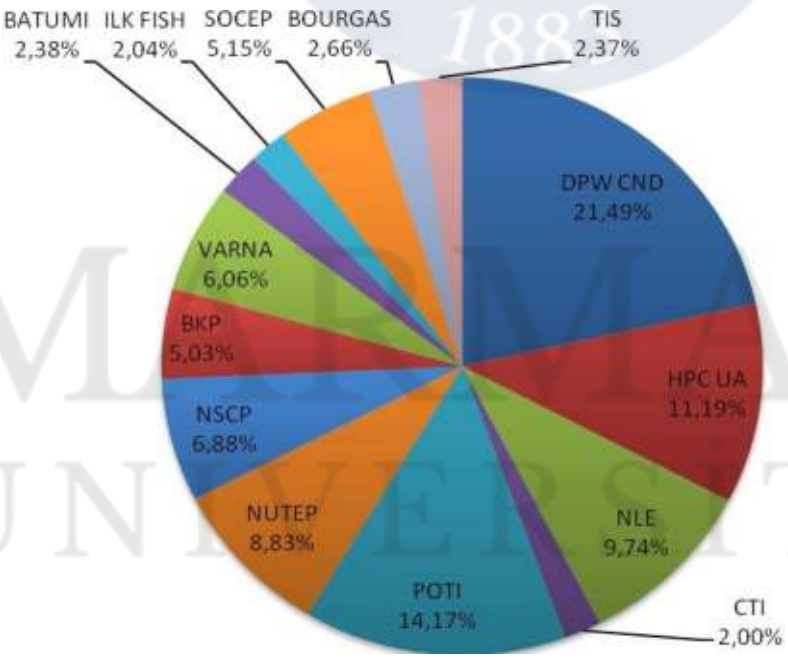
konteynerin miktarı 1,6 milyon TEU'dur. 2015 yılında Türkiye hariç tutulduğunda Karadeniz'e kıyısı olan beş ülkenin toplam konteyner elleçleme rakamı %12 oranında azalmıştır(http://www.hellenicshippingnews.com/black-sea-container-market-terminals-handled-2224 848 -teus-in-2015/).

Tablo 1. Karadeniz'de elleçlenen dolu konteynerin ülkelere dağılımı (TEU-dolu)

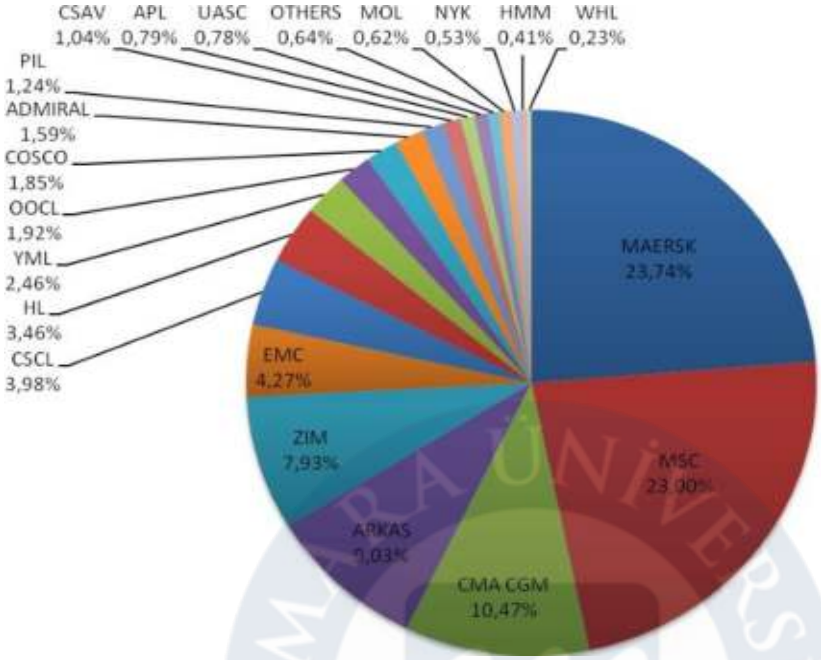
Ülke	2015	2014	Gelişim(%)
Romanya	426.213	415.743	2,5
Rusya	413.829	475.679	-13,0
Ukrayna	408.155	552.284	-26,1
Gürcistan	222.081	255.958	-13,24
Bulgaristan	158.519	154.956	2,3
Toplam	1.628.797	1.854.623	-12,2

2015 yılında bir önceki yıla göre dolu konteynerde yük artışı sadece Romanya ve Bulgaristan'da görülürken diğer ülkelerde önemli düşüşler yaşanmıştır. Bölgede elleçlenen konteynerin %53'ü ithalata yönelikken %47'si ihracata yöneliktir. Toplam içinde dolu konteynerin oranı %71'dir.

2015 yılında Karadeniz'de en fazla yük elleçleyen konteyner terminali %22 pay ile DP World Köstence olurken onu, %14 ile APM Poti terminali, %11 ile Odesa'daki HPC terminali, %10 ile Novorossiysk 'deki NLE ve beşinci sırada ise %9 pay ile yine Novorossiysk 'deki NUTEP terminali takip etmiştir (Şekil 3).



Şekil 3. Karadeniz'de faaliyet gösteren konteyner terminallerinin pazar payları (2015, %) (http://www.hellenicshippingnews.com/black-sea-container-market-terminals-handled-2224848 -teus-in-2015/)



Şekil 4. Karadeniz'de faaliyet gösteren konteyner gemi hatlarının pazar payları (TEU,2015)

(http://www.hellenicshippingnews.com/black-sea-container-market-terminals-handled-2224848 -teus-in-2015/)

2015 yılında Karadeniz içinde en fazla konteyner taşıyan gemi hattı Maersk'tir ve onu MSC izlemektedir. CMA CGM %10 pay ile üçüncü sırada yer alırken onu ARKAS % 9 pay ile takip etmektedir.

Verilerden de anlaşıldığı gibi, her ne kadar tüm dünyada olduğu gibi Karadeniz içinde de yük kaybı yaşansa da bölgenin halihazırda önemli bir yük potansiyeli bulunmaktadır. Aynı Küresel Terminal Operatörleri hem Karadeniz içindeki ülkelerde hem de Türkiye'de terminal işletmektedir.

4. SONUÇLAR

OBOR girişimine dahil olmak, sadece belirli bir ulaştırma modunu değil tüm lojistik sektörünün geleceği açısından önem verilmesi gereken bir konudur. Sistemin dışında kalmak, lojistik potansiyelimizi lokal yük ile sınırlandırma riski taşımaktadır.

Türkiye'nin OBOR kapsamında halihazırda belirli üstünlükleri bulunmaktadır. Bu üstünlükler Türkiye'nin hem Asya-Avrupa arasında doğal bir köprü olmasından, hem de Avrupa pazarına yakın olmasından kaynaklanan jeopolitik konumu, Türkiye'nin yerel yük potansiyeli ve ağırlıklı olarak Uzak-Doğu'dan gelen ya da Uzak-Doğu'ya giden konteyner için Marmara Bölgesinde yer alan Türk limanlarının aktif aktarma rolüdür. Bu limanlar İstanbul boğazı girişine yakın konuşlanmış limanlardır (Marport, Kumport, Mardaş, Asyaport, Evyapport, Yılport, Gemport, Borusan limanı) ve büyük ölçekli ana gemileri kendilerine çekmektedir. Özellikle 300 metre uzunluğun üzerindeki ana gemiler İstanbul Boğazını kullanmak yerine bu limanlara yükünü, daha küçük ölçekli besleme gemilere aktarılmak üzere bırakmaktadır. Sadece Karadeniz içindeki dolu konteyner elleçleme rakamı 2 milyon TEU civarında iken Türkiye'de işlem gören transit konteynerin 1.8 milyon TEU olması hacmin büyüklüğü hakkında çok önemli bir fikir vermektedir. Tüm bu değerlendirmeler ışığında Karadeniz'deki bu yük potansiyeli ve Türkiye'nin bu bölgede güçlü liman altyapısı ile üstlendiği rol, Türkiye'yi OBOR güzergahında önemli bir konuma getirmektedir.

Türkiye, önemli denizlere kolay ulaşabilen, artan bir lokal ve transit yük potansiyeli olan, liman alt yapısının güçlü fakat geri saha lojistik alt yapısının geliştirilmesi gereken bir ülkedir. Görüldüğü gibi Türkiye, "Bir Kuşak Bir Yol" kapsamında önemli adımlar atmış, Çin, Azerbaycan ve Türkmenistan ile anlaşma zeminini sağlamıştır. Yaşanan tecrübeler OBOR projesinin çok esnek olduğunu, güzergahların henüz şekillenmediğini ve sürekli bir değişim içinde olduğunu göstermektedir. Türkiye halihazırda güçlü limancılık alt yapısı ve Karadeniz'de uzun bir kıyı şeridine sahip ile denizyolundan erişim için önemli bir avantaja sahip olsa da özellikle demiryolu ağının güçlendirilmesi gerekmekte, bahsedilen projelerin ivedilikle tamamlanması gerekmektedir.

MARMARA ÜNİVERSİTESİ