



TÜRKİYE-ÇİN EKONOMİK İLİŞKİLERİ

SEKTÖREL YUVARLAK MASA
TOPLANTILARI - 7

ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK
SEKTÖRÜ

TUŞİAD

SEKTÖREL YUVARLAK MASA TOPLANTILARI - 7 ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

2019 yılının son günlerinde Çin'de başlayarak sonrasında tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 pandemisi, aşıların geliştirilip yaygınlaştırılması ile birlikte dünya genelinde büyük ölçüde kontrol altına alınmışsa da kamu sağlığının korunmasına yönelik önlemler ve zaman zaman farklı bölgelerde virüsün yeni varyantları üzerinden artan vakalar nedeniyle ekonomiler üzerinde olumsuz bir etki yaratmaya devam etmektedir. Bununla birlikte, sürece sektörel açıdan bakıldığında pandeminin en fazla etkilediği alanların başında ulaştırma ve lojistiğin geldiği görülmektedir. Taşımacılık modlarının tümünde yaşanan kısıtlamalar ve halen devam etmekte olan darboğazlar küresel ölçekte ticaret akışlarına sekte vurmuştur. Son dönemlerde pandemi ile mücadele konusunda sağlanan gelişmelere paralel olarak bir iyileşme söz konusu olsa da henüz bu sektörde pandemi öncesi koşullara dönülemediği görülmektedir.

Mevcut şartlar altında Türkiye'nin diğer ülkelerle ekonomik ilişkilerinin pandeminin etkilerini gidermeye ve pandemi sonrası için daha sürdürülebilir bir küresel ekonomik yapı inşasına yönelik işbirliklerinin güçlendirilmesi vizyonu ile devam ettirilmesi önem kazanmaktadır. Bu hedef doğrultusunda, Türkiye'nin Çin ile ekonomik ilişkilerinde gelinecek noktanın ulaştırma ve lojistik sektörü odaklı olarak değerlendirilmesi, yaşanmakta

olan sorunlara ortak akıl üzerinden çözüm önerileri getirilerek iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilere katkı sağlanabilmesi amacıyla sektör temsilcileri ile ilgili kamu kuruluşlarından yetkililerin katıldığı bir yuvarlak masa toplantısı düzenlenmiş ve bahsi geçen tüm konular değerlendirilerek somut politika önerileri ortaya konulmuştur.

Toplantıda tüm katılımcıların üzerinde hemfikir oldukları husus, Çin ile ilişkiler şekillendirilirken Türkiye'nin kendi ihtiyaç ve önceliklerini belirlemesi gerektiği ve bunlar arasından Çin'e de cazip gelebilecek alanlar üzerinden hareket edilerek ortak noktaların üzerinde yoğunlaşmanın fayda sağlayacağı yönünde olmuştur. Devam etmekte olan pandemiye ek olarak, başta Ukrayna olmak üzere dünyanın farklı yerinde devam eden savaşlar ve dünya genelinde artan korumacılık, küresel ticareti olumsuz yönde etkilemektedir ve sadece ticaret hacimlerinin azalmasına değil, ticaretin yönünün de değişmesine yol açmaktadır. Türkiye kendisini değişen koşullara adapte edebilmelidir ve buna paralel olarak Çin ile olan ilişkilerin de karşılıklı fayda prensibi doğrultusunda şekillendirilmesi ve özellikle de Türkiye'nin Çin'in öncülüğünde devam eden Kuşak ve Yol Girişimi üzerindeki değerli coğrafi konumunun ortak projelerle somut çıktılara dönüştürülebilmesi gerekmektedir. Diğer yandan, jeopolitik risklerin arttığı ve

küresel emtia piyasalarında ciddi ölçekte dalgalanmaların yaşandığı bir dönemde ülkeler arasındaki fiziksel bağlantıların ve taşımacılık imkanlarının güçlendirilmesi ile genel olarak “bağlantılılık” kavramının daha fazla ön plana çıkartılması hayati bir önem taşımaktadır ve bu anlamda Avrupa Birliği’nin (AB) başlatmış olduğu 2021-2027 arası dönemde toplam 300 milyar euro’luk bir yatırımla dünyanın farklı bölgelerindeki projeler üzerinden ulaştırma ve enerji altyapılarıyla dijital bağlantıların güçlendirilmesini hedefleyen “Küresel Geçit” (Global Gateway) gibi projeler de Türkiye açısından Kuşak ve Yol Girişimi’ni tamamlayıcı unsurlar olarak ortaya çıkmaktadır.

DEMİRYOLU

Demiryolları ve hızlı tren hatları, Türkiye ile Çin arasındaki ulaştırma ve lojistik alanındaki mevcut ve potansiyel işbirliğinin ağırlık noktasını oluşturan, Kuşak ve Yol Girişimi’nin de merkezinde yer alan bir alanı teşkil etmektedir. Uzun vadede Çin ile demiryolu alanında işbirliğinin artırılmasının ülkemizin demiryolu altyapısının geliştirilmesine; limanların demiryolları ile bağlantılarının sağlanarak ve yurtdışına uzanan hatların nitelik ve nicelik açısından geliştirilerek ihracat potansiyelinin artırılmasına katkıda bulunacağı düşünülmektedir. Ancak bu hedefe doğru bir yönelim sağlarken, kısa ve orta vadede pandemi ile birlikte Ukrayna’daki savaş nedeniyle ortaya çıkan olumsuzluklara ve belirsizliklere de karşılık verilmesi gerekecektir.

Pandemi sürecinde deniz taşımacılığında oluşan konteyner tedarikinde yetersizlikler ve limanlarda oluşan tıkanmalar nedeniyle, Çin ile Avrupa arasındaki taşımacılıkta demiryoluna olan talep artmıştır. Her ne kadar Ukrayna’da başlayan savaşa kadar bu taşımacılıkta Rusya üzerinden giden Kuzey Koridoru ağırlıklı olarak kullanılmışsa da Türkiye ve Türkiye’nin de dahil olduğu Orta Koridor, Çin ile Avrupa arasında demiryolu ile yük taşımacılığının önemli bir halkası haline gelmiştir. Ancak halen bu hattın büyük ölçüde tek taraflı olarak çalıştığı görülmektedir. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) verilerine göre, 14 Aralık 2021 itibarıyla, söz konusu hat üzerinden toplamda Türkiye’den Çin’e 15, Çin’den ise Türkiye’ye 207 tren ulaşmıştır. Taşınan yükün toplam değeri ise 2020’de 52 milyon dolar iken 2021’de 110 milyon dolar seviyesine çıkmıştır. Orta Koridor’un bel kemiğini oluşturan Bakü-Tiflis-Kars hattında yılda 30 bin konteyner taşınmakta, bunun 5 bini Çin’e gitmekte ve Çin’e Türkiye’den daha çok maden cevheri, kimyasal ürünler gibi “yükte ağır ama pahada hafif” olarak tabir edilebilecek ürünler taşınmaktadır.

Bu noktada, Türkiye için bir taraftan Çin-Türkiye-Avrupa arasında demiryolu ile yük taşımacılığının düzenli hale getirilerek karşılıklı olarak artırılması, diğer taraftan ise hattın her iki yönde daha dengeli bir şekilde kullanılarak Türkiye’den Çin’e yapılan ihracat taşımalarında da daha büyük bir rol oynamasının sağlanması görüşü ortaya çıkarken, Türkiye’nin bu şekilde Çin ile Avrupa arasında transit konumda yer alması ise farklı yönleriyle tartışmaya açılmaktadır. Halihazırda Türkiye’nin demiryolu kapasitesi

Türkiye'nin kendi ihracatçı firmalarının taşımalarına ancak yetebilmektedir. Bu nedenle, Çin ile Avrupa arasında Türkiye'den transit geçen trenler, Türkiye içerisinde yapılan taşımalar için ihtiyaç duyulan kapasiteyi kullanmakta ve dolayısıyla Türk firmaları açısından uzun bekleme sürelerine yol açabilmektedir.

Ukrayna'daki savaşın Türkiye'nin bölgedeki lojistik önemini artırabileceği düşünülmektedir. Çin ile Avrupa arasında kuzey hattını tercih eden ihracatçıların bu hat her ne kadar Ukrayna'dan geçmese bile Rusya'yı kullandığı için buradan vazgeçip Orta Koridor'a dönmeleri ve bunun da özellikle yüksek değerli ürünlerin taşınmasında söz konusu olması muhtemeldir. Ancak bu şekilde artacak bir talebi karşılayabilmek için Türkiye'nin demiryolu altyapısının henüz yeterli olmadığı görülmektedir.

Türkiye'nin Çin ile Avrupa arasında gerçek bir lojistik merkez olabilmesi için demiryolu altyapısının geliştirilmesi, demiryolları ile limanların entegrasyonunun tamamlanarak intermodal taşımacılığın artırılması ve tüm bunlara yönelik önemli bir adım olarak demiryollarında özel sektör katılımının güçlendirilmesi gerekmektedir. Halen Türkiye'de demiryollarına yatırım, ağırlıklı olarak yolcu taşımacılığı için yapılmakta, yük taşımacılığı ise geri planda kalmaktadır. Özel sektörün demiryolu alanına etkin bir şekilde girememesi de kapasite sorununun devam etmesine yol açmaktadır. Tüm bunlara ek olarak, demiryolu taşımacılığı ile bağlantılı önemli bir unsur olan lojistik merkezlerinin de geliştirilmesi önemli bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmaktadır. Tüm

bu sürecin bütünü için bir örnek verilecek olursa, Çin'den Türkiye'ye gelen trenler dört ayrı noktadan çıkış yapmakta, Kazakistan'a Khorgos'tan (Altınkol) geçtikten sonra Aktau ve Hazar Denizi üzerinden Bakü'ye varıp burada Azeri vagonlarına aktarılmaktadır ve sonrasında Akhalkalaki'de Türk vagonlarına yükleme gerçekleştirilmektedir. Bakü-Tiflis-Kars hattının bitiminde ise Kars'tan sonra Köseköy üzerinden İskenderun ve Mersin'e kadar ulaşılmaktadır. Khorgos'tan trenin Türkiye'ye varışı şu anda 12 gün sürmekte iken bunun 10'a düşürülmesi hedeflenmektedir. Bu amaç doğrultusunda, fiziksel altyapı anlamında gerçekleştirilecek iyileştirme ve modernizasyonlar kadar ülkeler arasında özellikle gümrük alanında yapılacak işbirliği de önemlidir. Türk Devletleri Teşkilatı'na üye ülkeler arasında ulaştırma alanında işbirliğine yönelik olarak 2013 tarihinde imzalanan Ortak İşbirliği Protokolü bugüne değin bu bağlamda fayda sağlamıştır ve son olarak teşkilatın 14 Ekim 2021'de gerçekleştirilen 5. Ulaştırma Bakanları Toplantısı'nda da üye ülkeler arasında Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşması'nın müzakereleri son aşamaya getirilmiştir. Bu kapsamda eTIR, ePermit ve eCMR gibi süreçlerin dijitalleştirilmesine yönelik uygulamaların da hayata geçirilecek olması büyük önem taşımaktadır. Diğer taraftan, konunun fiziksel lojistik tarafında, örneğin Kars'taki lojistik merkezinde her gün 200 kadar vagonun beklemede olduğu da bilinmektedir ve buradaki kapasite yetersizliği hattın verimini düşürmektedir. Dolayısıyla Çin ile Türkiye arasında demiryolu taşımacılığına ve kapasite artırımına bütüncül bir yaklaşım sergilenmesi gerçek anlamda önem arz etmektedir.

DENİZYOLU

Denizyolu taşımacılığında pandemi koşullarında yaşanmakta olan en büyük sorun, uzun süreli kapanmalar ve kısıtlamalardan sonra üretimin yeniden başlamasıyla konteynerlere talebin hızla artması, ancak bu alanda kapasitenin kısıtlı olması nedeniyle navlun ücretlerinde ciddi artışlar yaşanmış olmasıdır. Konteyner dolaşım hızı halen istenilenin oldukça altındadır ve pandemiye kadar Türk limanları ihracat ve ithalat taşımacılığı arasında dengeli bir şekilde çalışırken son dönemde ihracat taşımacılığının artması, ithalat taşımacılığının azalması, konteyner dolaşımı konusundaki dengesizlikleri artıran bir faktör olmuştur.

Türkiye ile Çin arasında deniz taşımacılığına yönelik işbirliğinin temel ayağını oluşturan, İstanbul Ambarlı'da yer alan ve Cosco Pacific'in öncülüğündeki Çin firmalarından oluşan bir konsorsiyumun 2015 yılında yüzde 65 hissesini satın alarak ilerleyen yıllarda ek yatırımlarla kapasitesini artırdığı Kumport limanı, bahsi geçen sorunları birinci elden yaşamaya devam etmektedir. Diğer yandan söz konusu, özellikle Karadeniz'deki operasyonlar açısından stratejik öneme sahip bir konumda yer almaktadır ve bu durum Ukrayna'da devam eden savaşın deniz lojistiğine etkilerinin de yakından takip edilmesini gerektirmektedir. Savaş nedeniyle belirli büyüklükteki gemilerin Karadeniz'e açılması mümkün olmayacağından, Türk limanlarının Karadeniz operasyonlarını elleçleyecek son nokta olmaları, normalde sınırlı olan Karadeniz taşımacılık kapasitesi beş kıyıdaş ülke tarafından paylaşılırken savaş nedeniyle Türkiye'nin Karadeniz

limanlarına taşınacak yükler için son nokta haline gelmesi ve gelen yükün diğer ülke limanlarına buradan daha küçük deniz araçlarıyla taşınması söz konusu olabilecektir.

Kısa ve ortada vadede Türkiye ile Çin arasındaki deniz taşımacılığına yönelik işbirliğinin gelişimi, konteyner tedarikinde yaşanmakta olan darboğazların ve Ukrayna'daki savaşın bölgesel deniz ticareti hatlarına olan etkilerinin belirlendiği bir çerçeve içerisinde şekillenirken, uzun vadede ise Kumport gibi başarılı örneklerin sayısının artırılması ve Türkiye'nin konteyner limanlarına Çin'den yeni yatırımlar çekilmesi hedeflenmektedir. Burada esas olan, bu yatırımlar üzerinden Türkiye ekonomisi için azami derecede katma değer sağlanmasıdır. Bunun için de ortak yatırımlarla geliştirilecek olan limanlardan Çin'den Karadeniz ülkelerine ya da Avrupa'ya birer transit noktası işlevi görmelerinin ötesinde, Türkiye açısından nasıl bir getiri beklediği net bir şekilde planlanmalıdır. Bu sayede Çin ile limanlar alanında yapılacak işbirliğinin hangi noktalara ağırlık vermesinin gerektiği belirlenerek hedefe yönelik çalışmalar yapılabilir.

KARAYOLU

Çin ile Avrupa arasında gerçekleştirilmekte olan yük taşımacılığında özellikle son yıllarda hayata geçirilen yeni hatlar sayesinde karayolu taşımacılığı da giderek daha fazla tercih edilmektedir. Türkiye açısından Çin ile 2017'de imzalanan "Karayoluyla Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Anlaşması" iki ülke arasında ve bu ülkelerden transit geçişle üçüncü ülkelere karayoluyla yük ve yolcu

taşımacılığının geliştirilmesi açısından önemli bir gelişmedir ve bu anlaşmaya işlerlik kazandırılması bu anlamda fayda sağlayacaktır. Diğer yandan, operasyonlar için yeterince TIR şoförü bulunamaması, ithalatın azalması nedeniyle gittiği ülkede bekleyen ya da boş dönen TIR'ların önemli bir maliyet oluşturmaması, buna karşılık ihracatın karayolundaki artan yoğunluğu nedeniyle Türkiye'den gidecek ürünleri taşıyacak TIR bulma zorlukları, ve tüm bunlara ek olarak mazot fiyatlarındaki yüksek artışlar Türkiye ile Çin arasında ve bu ülkelerden üçüncü ülkelere karayolu üzerinden yük taşımacılığı açısından ciddi darboğazlar oluşturmaktadır.

HAVAYOLU

Pandemi öncesinde hava taşımacılığı alanında Türkiye ile Çin arasında olumlu gelişmeler yaşanmış ve karşılıklı olarak sefer sayıları artırılmışken, pandemi ile birlikte özellikle Çin tarafından yolcu trafiğine yönelik getirilen sert kısıtlamalar nedeniyle seferler durma noktasına gelmiştir. Bu raporun baskıya verildiği 15 Nisan 2022 tarihi itibarıyla, Türkiye ile Çin arasındaki havayolu ile yolcu taşımacılığı kısıtlı bir şekilde sürdürülmektedir. Çin'in getirdiği şartlar uyarınca, ülkeye ABD ile Avrupa ülkelerinden yapılan uçuşlar sadece Şanghay girişli, Ortadoğu ve Körfez ülkelerinden yapılan uçuşlar ise Guangzhou girişli olarak ve sadece haftada tek bir uçuş olarak yapılmaktadır ve bu uygulamanın 2022 yılının kalan ayları boyunca devam etmesi öngörülmektedir. Türk Havayolları da Çin'e yine haftada tek bir frekans ile Guangzhou giriş-çıkışlı olarak uçarken, ülkede artan virüs vakaları bu

uçuşları da zorlaştırmış ve tüm uçuşlar 3 Mayıs 2022'ye kadar iptal edilmiştir.

Pandemi sürecinde Türkiye ile Çin arasındaki havayolu üzerinden yolcu taşımacılığı ciddi bir şekilde sekteye uğrarken kargo taşımacılığı ise büyük ölçüde sorunsuz olarak sürmektedir. Türk Havayolları pandemi başından beri Çin ile haftada 28 karşılıklı sefer olarak kargo taşımacılığına devam ettirirken, ACT Airlines gibi özel havayolu şirketleri de büyük ölçüde Hong Kong'u bir merkez olarak kullanarak üçüncü ülkelerden firmaların Çin'e ihracat ve Çin'den ithalat taşımalarında rol almaya devam etmektedir. Mevcut durumda Türkiye açısından Çin ile havayolu taşımacılığına yönelik işbirliği noktasında esas olan pandemi kısıtlamalarının sona ereceği ve yolcu taşımacılığının tam kapasite ile devam edeceği zamana hazır olabilmektir.

SONUÇ

Türkiye, küresel ekonominin pandemi ve savaş nedeniyle zorlu bir süreçten geçtiği bu dönemde ekonomisini sürdürülebilir bir şekilde güçlendirmek, Çin dahil olmak üzere diğer ülkelerle ekonomik ilişkilerini de bu hedef doğrultusunda ilerletmek durumundadır. Bu kapsam içerisinde ulaştırma ve lojistiğin ülke ekonomisi için sağladığı katma değeri artırmak temel bir önceliklerdir. Söz konusu alanlarda altyapının geliştirilmesi, kapasitenin daha yüksek seviyelere çıkartılması, öngörülebilirliğin artırılması ve bu amaç kapsamında tedarik zincirlerinin doğru bir şekilde planlanması, sınır kapılarında kapasite artırımı sağlanması, gümrük prosedürlerinin kolaylaştırılması ve kamu-özel sektör işbirliğine ağırlık verilmesi öncelikli konulardır. Çin ile yapılacak işbirliği doğru ve karşılıklı fayda prensibi doğrultusunda planlanarak uygulamaya geçirildiği taktirde tüm bu amaçlara katkı sağlayabilecek potansiyeli taşımaktadır. Pandemi nedeniyle Türkiye ile Çin arasında gündemde olan yatırım projelerinin hayata geçirilmesi beklenen hızda gerçekleşmese de, iki ülke arasındaki ulaştırma ve lojistik alanında işbirliğinin pandemi sonrası dönemin koşulları içerisinde, ekonomilerin toparlanma ve normalleşme süreçlerine katkıda bulunacak bir şekilde ve sadece orta ve uzun vadede altyapı gelişimi ile kapasite artırımına odaklanarak değil, kısa vadede yaşanmakta olan darboğazlara da çözüm getirecek şekilde somut projelerle canlandırılması önemlidir. Bununla birlikte, Türkiye'nin Çin ile Avrupa arasında bir "köprü" ya da bir "transit merkez" olması gibi önermeler de Türkiye'nin öncelikleri göz önünde

bulundurularak değerlendirilmeli, mevcut kapasite kullanılırken önceliğin üçüncü ülkeler arasında taşınan yüklerin geçişinden çok, Türkiye'nin kendi ihracatçısının ihtiyaçlarının karşılanması olduğu hatırdan çıkartılmamalıdır. Temel hedef ise gerek ülke içinden gerekse dışından tüm talebin tamamına karşılık verecek bir ulaştırma ve lojistik altyapısını kurabilmektir ve Çin ile yapılmakta olan ya da gelecekte yapılması muhtemel işbirliği projeleri de bu amaç ışığında değerlendirilmelidir.

POLİTİKA ÖNERİLERİ:

1. Türkiye ile Çin arasında limanlar ve demiryollarındaki işbirliği sadece yeni altyapı inşası ya da mevcut altyapının fiziksel olarak genişletilmesine odaklı olarak değil, verimliliğin artırılması, dijitalleşme, yeşil dönüşümün sağlanması, yenilenebilir enerjinin her alanda daha fazla kullanılması gibi uzun vadeli hedeflere yönelik olarak planlanmalı ve hayata geçirilmelidir.

2. Türkiye'nin demiryollarında ülke içi ihracat taşımacılığı (Türk firmalarının ürünlerini üretim merkezinden ihracatın yapılacağı limanlara taşınmaları) ve transit taşımacılık (Çin ile Avrupa arasında yüklerin blok trenlerle taşınması) için talebi orta ve uzun vadeli projeksiyonlarla ortaya koyan kıyaslamalı çalışmalar hazırlanması ve mevcut demiryolu kapasitesinin kullanımı yönünde bu çalışmalar temelinde önceliklerin belirlenmesi Türk ihracatçıların dezavantajlı bir konuma düşmelerini önleyecektir.

3. Türkiye, Çin ile Avrupa arasında Orta Koridor'un konumunu güçlendirmek ve bu konumun kendi ekonomisine faydasını azami seviyeye çıkartmak isterken, Çin'in Orta ve Doğu Avrupa ülkeleriyle 16+1 gibi girişimleri ve Pire ile İskenderiye limanları gibi yatırımları bu anlamda ciddi bir rekabetin oluşmasına yol açmaktadır. Türkiye bu rekabeti iyi tahlil etmeli ve kendisini değişen koşullara karşı sürekli adapte edebilecek bir şekilde konumlandırılmalıdır.

4. Ukrayna'da devam etmekte olan savaşın bölgesel ulaştırma ve lojistik koridorlarına etkisi ve Türkiye'nin bu anlamda karşı

karşıya bulunduğu durum, oluşan imkanlar ve tehditler, ilgili kamu ve özel sektör kuruluşlarının ortak çalışmasıyla analiz edilmeli ve bu analiz temel alınarak Türkiye için bir eylem planı hazırlanmalıdır.

5. Türkiye'deki liman projeleri özellikle Ukrayna savaşı ile birlikte yeniden şekillenen dengeler ışığında Türkiye'nin jeopolitik konumu, Doğu Akdeniz'de oluşan yeni ekonomik coğrafya ve Ortadoğu'daki çatışma sonrası yeniden inşa potansiyeli gibi unsurları içeren bir bölgesel bağlam içerisinde değerlendirilerek Çin'den potansiyel yatırımcılara etkin bir şekilde tanıtılmalıdır.

6. Türkiye'deki lojistik merkezlerinin hayata geçirilmesi ve kapasitelerinin artırılmasında Çin ile işbirliği olanakları değerlendirilmelidir.

7. Türkiye markası, pandemi sonrası dönemde kısıtlamaların kalkmasıyla birlikte havayolunu kullanarak ülkemizi ziyaret edecek olan Çinli turistler için canlı tutulmalı, bunun için özellikle sosyal medya kanalları etkin bir şekilde kullanılarak tanıtımlara devam edilmelidir.

8. Türkiye'nin demiryolu ağları üzerinden taşımacılıkta Doğu-Batı hattının yanı sıra Kuzey-Güney hattına da ağırlık verilmelidir. Bu anlamda Samsun-Mersin arası bir hattın geliştirilmesi önemli derecede fayda sağlayacaktır.

9. Demiryolu sektöründe liberalizasyon ve özel sektörün payının artırılması öncelikli bir konu olarak ele alınmalıdır.

10. Çin ile 2017 yılında imzalanmış olan “Karayoluyla Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Anlaşması”na işlerlik kazandırılması ve izin belgesi sisteminin verimli bir şekilde çalışmasının temin edilmesi, Türkiye ile Çin arasında karayolu taşımacılığının sağlıklı bir şekilde sürdürülebilmesi açısından önemlidir.

11. Ulaştırma ve lojistik alanında dünyada yaşanmakta olan hızlı gelişim yakından takip edilmeli ve Türkiye’de uygulamaya alınmalıdır. Örneğin, “beşinci taşıma modu” olarak nitelendirilen “hyperloop” (ya da Türkçe uyarlamasıyla hız yuvarı, kısaca hızyuvar) yeni nesil rayötesi sistem teknolojisi ile geliştirilmekte olan üst düzey bir hızlı ulaşım aracıdır ve limanlara konteyner taşınmasını hızlandıracak düşünülmektedir. Bu gibi alanlarda Türk firmalarının Çinli firmalarla başlatmış olduğu öncü çalışmalar desteklenmelidir.

12. Türkiye ve Çin arasındaki Kuşak ve Yol Girişimi’nin Orta Koridor Girişimi ile uyumlaştırılmasına yönelik Mutabakat Zaptı sonrasında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın koordinasyonunda kurulması hedeflenen Ortak Çalışma Grubu’nun hayata geçirilmesi, bu alanda pek çok işbirliğinin sağlanması / tikanlıkların giderilmesi açısından hayati bir diyalog platformu teşkil edecektir. Buna yönelik adımların sürekli bir şekilde ilgili bakanlıklarla işbirliği halinde atılması büyük önem arz etmektedir.

13. Çin, Kuşak ve Yol Girişimi üzerinden önemli bir finansman imkanı sunmaktadır. Bununla birlikte, projelerin finansal açıdan sürdürülebilirliği açısından kaynaklarda

mümkün olduğunca çeşitlendirmeye gidilmeli, Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD) ve Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) gibi uluslararası kuruluşların sunduğu finansman imkanları ile AB’nin başlattığı “Küresel Geçit” gibi girişimler kapsamında oluşan imkanlar daha etkin bir şekilde değerlendirilmelidir.

[illegible]



www.tusiad.org