

Şerafettin ARAS

UND Yönetim Kurulu Başkanı

DEĞİŞEN DÜNYA TİCARETİ VE TÜRKİYE YÜZYILI VİZYONUyla DIŞ TİCARETİMİZ



Hala izlerini taşıdığımız Covid-19 pandemi krizi ve sonraki süreçte yaşananlar; başta karayolu taşımacılığı olmak üzere, sınırlar arası taşımacılığın ekonomilerin sürdürülebilirliği ve insanların refahı için ne kadar kritik bir rol oynadığını ortaya koyarken, sınırlar arası tedarik zincirlerinin "kırılganlığı" da çok net biçimde ortaya çıkmıştır.

Pandemi sürecinden sonra da, uluslararası ve sınırlar arası tedarik zincirlerinin sürdürülebilirliğine yönelik riskler azalmadan devam ederken; tüm dünyada sınırlar arası tedarik zincirlerinin sürdürülebilirliğini sağlayacak yeni ticaret ve lojistik stratejileri uygulamaya konmaya, dünya ticaret ve lojistik haritası hızla değişmeye başladı.

İki yılı aşkın süredir devam eden Rusya – Ukrayna savaşı Batı ile Doğu arasındaki tedarik zinciri irtibatını sağlayan "Kuzey hattının" kapanmasına yol açarken, 1 yıla yakın süredir devam eden İsrail – Filistin savaşıyla Asya ile Avrupa arasındaki ticaretin yaklaşık yüzde 10'unun gerçekleştirildiği Süveyş'te yaşanan kriz, Asya-Avrupa arasındaki deniz yolu taşımacılığını zorunlu olarak Ümit Burnu'na yönlendirerek sefer sürelerini en az 25-30 gün artırmış ve bu hattı neredeyse kullanım dışı bırakmıştır.

Güncel konjunktürde, Avrupa-Kafkasya-Orta Asya arasındaki ticaretin ve uluslararası tedarik zincirlerinin sürdürülebilirliğinde "Hazar Geçişli Uluslararası Taşımacılık Koridoru", en güvenilir alternatif olarak öne çıkmıştır.

IMF, OECD ve Dünya Ticaret Örgütü tarafından yayınlanan son raporlara göre 2023 yılında artan faiz oranları, fiyatlar ve durağanlaşan talep nedeniyle yavaşlama trendine giren dünya ticaretinde bugün itibarıyla 2024 yılı için, önceki yılın iki katı olmak üzere, ortalama % 2,3 ile % 3,3 aralığında bir artış öngörülmüyor.



OECD yorumuyla bu artışın temelinde Çin ve Doğu Asya ekonomileri olacağı öngörülmekte.

Nitekim, Dünya Bankası tarafından 2023 yılının Kasım ayında yayınlanan "Middle Trade and Transport Corridor" raporunda 2030 yılına kadar AB-Çin arasındaki ticaretin % 30 artacağı ve Orta Koridor üzerinden geçen trafiğin 3 katına çıkacağı öngörülmektedir.

Avrupa'nın dünya çapında tedarik zincirlerini ve küresel altyapısını geliştirmesini, ulaşım ve enerji ağlarını güçlendirmesini ve böylece AB ticaretinin gelişimini desteklemeyi hedefleyen Küresel Geçit (Global Gateway) girişiminin de güncelde odağına "Orta Koridorun potansiyelinin ortaya çıkarılması"nı aldığını görmekteyiz.

Bu yılın Ocak ayında Brüksel'de gerçekleştirilen "Avrupa ve Orta Asya Arasında Sürdürülebilir Taşımacılık Bağlantısı" temalı Küresel Geçit Yatırımcılar Forumu'nda AB, Orta Asya, Kafkasya ve Türkiye'den çok sayıda paydaşın "Orta Koridor'un uzun vadede Avrupa'yı Orta Asya'ya 15 gün veya daha kısa sürede bağlayan çok modlu, modern, rekabetçi, sürdürülebilir, öngörülebilir, akıllı ve hızlı bir koridor haline getirilmesi" hedefi doğrultusunda bir araya geldiğini; Türkiye'nin de üst düzey katılım sağladığı Forum sonucunda Küresel Geçit projesi fonları ile birlikte, Avrupa Komisyonu'nun önderliğinde oluşturulacak ilave kamu ve özel sektör fonlarını içeren 10 milyar Avro'luk bir tutarın, tamamen Orta Koridorun geliştirilmesine yönelik ulaşım projelerine seferber edilmesinin kararlaştırıldığını gördük.

Tüm dünyada ekonomik durgunluk yaşanan günümüzde, AB ekonomileri için Orta Asya gibi önemli bir pazara ulaştıracak olan ve geçen yılın ilk 8 ayında transit yük akışı % 84 oranında artan Orta Koridorun sağlıklı işleyişi için en güvenli ve etkin transit güzergahı, Avrupa Birliği ile 30 yıla yakındır "gümrük birliği" ve tam üyelik perspektifi altında, giderek bütünleşen bir ekonomi olan Türkiye'dir.

"Hazar Geçişli Uluslararası Taşımacılık Koridoru (Orta Koridor) Avrupa Birliği'nin 2019 yılında açıkladığı Orta Asya'ya açılım stratejisi paralelinde, AB Komisyonu'nun 2021 yılında açıkladığı "Küresel Geçit" projesi bağlamında partner ülke olarak tanımlanmış olan Türkiye ile Avrupa Birliği'nin en büyük ortak çıkar alanı haline gelmiştir.

Ancak, 2023 yılında AB ülkelerinin Türkiye'ye gerçekleştirdikleri ihracatın 106 milyar dolara ulaştığı ve Türkiye'nin AB'ye 104 milyar dolarlık ihracatının % 50'sinin Türkiye'deki AB sermayeli şirketler tarafından gerçekleştirildiği değerlendirildiğinde, Türkiye'de kayıtlı karayolu araçlarının AB ülkeleri üzerinden gerçekleştirdikleri taşımalara getirilen transit kısıtlamalarının veya Türkiye ile AB ülkeleri arasında mal taşımaya çalışan Türk TIR sürücülerinin aylarca vize almak için randevu bekleyip haksız gerekçelerle vize reddiyle karşılaştıkları süreçlerle engellenmelerinin, AB ekonomileri için de ciddi ekonomik kayıplar yarattığı düşünülmelidir.

Buna, Orta Asya bölgesine ihracat malı göndermekte olan AB'li ticaret erbabının, Avrupa'dan Orta Asya'ya her yıl karayoluyla gerçekleştirilen mal sevkiyatlarının % 70'inin Türk plakalı araçlar ve sürücüler tarafından gerçekleştirildiği de eklendiğinde, Avrupa ayağında Orta Koridorun "zayıf halkalarının acilen onarılması" ihtiyacı öne çıkmaktadır.

Bu mesajlar, UND tarafından 15 Mayıs 2024 tarihinde TÜSİAD Brüksel ev sahipliğinde gerçekleştirilen ve ülkemizin AB Daimi Temsilcisi Büyükelçi Sayın Faruk Kaymakçı'nın açılışını gerçekleştirdiği Orta Koridor konulu yuvarlak masa toplantısında da gündeme getirildi. Bahse konu toplantıya Avrupa Birliği Komisyonunun Ticaret, Uluslararası İşbirlikleri, Ulaştırma ve Genişleme Genel Müdürlüklerinden ve AB Dış İlişkiler Servisinden, ayrıca Polonya, Romanya, Bulgaristan, Kazakistan, Azerbaycan, Kırgızistan, Türkmenistan'ın AB temsilciliklerinden üst düzey yetkililerden gelen yoğun ilgi ve katılım, hem AB tarafında, hem de Koridorun Orta Asya-Kafkasya bölgesindeki paydaş ülkelerinin Orta Koridorun gelişim potansiyeline verdikleri önemi net olarak göstermiştir.

Nitekim, bu yıl gerçekleşen Uluslararası Ulaştırma Forumu'nda konuşan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Türkiye'nin ulaştırma koridorlarındaki konumuna vurgu yaparak, "Türkiye'nin dahil olmadığı bir yapılanmanın çok etkin olamayacağı" dile getirilmiştir. Bu bağlamda giderek kızışan küresel rekabet ışığında, ülkemizin avantajlı jeopolitik konumundan azami faydayı sağlayabilmek ihracatımızın sürdürülebilir gelişimi ve ülkemizin uluslararası tedarik ve değer zincirlerinde daha fazla paya sahip olması için ülke olarak ve sektörümüz adına üstlenmemiz gereken yeni sorumluluklar bulunmaktadır.

Ülkemiz üzerinden geçen transit taşımacılığın geliştirilmesi amacıyla Türkiye'nin transit bir koridor olarak fiziki altyapılarındaki eksiklerinin giderilmesi, limanların demiryolu bağlantılarının tamamlanması, karayolu sınır kapılarındaki araç kuyruklarının giderilmesi için gerekli önemlerin alınması, farklı taşıma modlarının en avantajlı ve sürdürülebilir şekilde birlikte kullanıldığı intermodal ve kombine taşımacılık uygulamalarının en hızlı şekilde geliştirilmesi ve etkinleştirilmesi, etkin olacağı noktalarda intermodal aktarma ve lojistik merkezlerinin oluşturulması ve bunların gerekli altyapılar ve üst yapılarla desteklenmesi, Türkiye'de transit taşımacılık faaliyetlerini destekleyici mevzuat düzenlemelerinin yapılması, yatırım ve vergi teşvikleriyle lojistik sektörü firmalarının sürdürülebilirliğinin destekleneceği iyileştirmelerin devreye alınması suretiyle etkin bir Lojistik eko-sistemi yaratmamız gerekiyor.

Kendi içimizde, kamu-özel sektör-STK 'lar arasında etkin bir işbirliğiyle sürdürülebilir ve rekabetçi bir Lojistik eko-sistemi yaratırken; ülkemizin kilit konumda olduğu Uluslararası Hazar Geçişli Orta Koridor, Zengezur Koridoru ve Kalkınma Yolu gibi koridorların etkinleştirilmesi için ülke olarak liderlik rolünü üstlenmemiz, ticari diplomasi faaliyetlerini bu doğrultuda güçlendirmemiz önemlidir.

Türkiye üzerinden Avrupa'dan Orta Asya'ya ve geçtiğimiz aylarda Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan tarafından açıklanan "Kalkınma Yolu" projesinin desteğiyle Türkiye üzerinden Ortadoğu'ya ulaşım bağlantılarının etkinleştirilmesi konusundaki tüm ulaşım projelerine ve girişimlere Derneğimiz, sektörümüz adına destek vermeye devam edecektir.

Nitekim, AB ülkeleri nezdindeki girişimlerimize ek olarak Orta Asya-Kafkasya ve Ortadoğu bölgesindeki ülkelerin muadil dernekleri ile yürüttüğümüz yakın işbirliği, geçtiğimiz aylarda 1,5 trilyon dolarlık bir ekonomik büyüklüğe sahip bir bölgeyi temsil eden Türk Devletleri Teşkilatı çatısı altında yeni bir oluşumun önünü açmıştır.

Türk Devletleri Teşkilatı "TDT bünyesinde oluşturulan Uluslararası Karayolu Taşımacıları Özel Sektör İstişare Mekanizması çerçevesinde, bugün aramızda AHK Orta Asya üyesi olarak temsilcileri bulunan Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan gibi bu kuruluşa üye olan ülkelerin Uluslararası Taşımacılık Derneklerinin , ayrıca değerli IRU temsilcilerinin de katılım sağladıkları toplantıda, TDT üye ülkelerinin Uluslararası Taşımacılık Derneklerinden oluşacak bir Birliğin kurulması için UND'ye resmen görev verilmiştir.

Bir başka gurur projemiz olmasını arzuladığımız Birliğin ilk projesi, Orta Koridor üzerindeki sorunları tespit etmek üzere, üye ülkelerden oluşan Çin sınırından Türkiye'ye ulaşacak bir TIR kervanı yapılması olacaktır.

