



T.C.
AĞRI İBRAHİM ÇEÇEN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TRACECA PROJESİ'NİN TÜRKİYE'YE ETKİSİ VE ORTA GELİR
TUZAĞI'NDAN ÇIKIŞTA ÖNEMİ

Yüksek Lisans Tezi

Saner ÇELİK

Danışman: Yrd. Doç. Dr. Şekip YAZGAN

AĞRI – 2015

Her hakkı saklıdır.

T.C.
AĞRI İBRAHİM ÇEÇEN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
ORTAK YÜKSEK LİSANS PROGRAMI
İKTİSAT ANA BİLİM DALI
İKTİSADİ GELİŞME VE ULUSLAR ARASI İKTİSAT BİLİM DALI

TRACECA PROJESİ'NİN TÜRKİYE'YE ETKİSİ VE ORTA GELİR
TUZAĞI'NDAN ÇIKIŞTA ÖNEMİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Saner ÇELİK

Danışman: Yrd. Doç. Dr. Şekip YAZGAN

AĞRI – 2015

Her hakkı saklıdır.



T.C.
AĞRI İBRAHİM ÇEÇEN
ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



TEZ ONAY FORMU

Yrd. Doç. Dr. Şekip YAZGAN danışmanlığında, Saner ÇELİK tarafından hazırlanan bu çalışma 17/06/2015 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından İktisat Anabilim Dalı İktisadi Gelişme ve Uluslararası İktisat Bilim Dalı'nda Yüksek Lisans tezi olarak **oybirliği/oy çokluğu (3/.a)** ile kabul edilmiştir.

Başkan : Prof.Dr. Vedat DAĞDEMİR

İmza :

Üye : Yrd.Doç.Dr. Murat BEŞER

İmza :

Üye : Yrd. Doç. Dr. Şekip YAZGAN

İmza :

Yukarıdaki sonucu onaylıyorum.


Prof. Dr. Kemal POLAT
Enstitü Müdürü



T.C.
AĞRI İBRAHİM ÇEÇEN ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü



TEZ BEYAN FORMU

17/06/2015

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

BİLDİRİM

Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliğine göre hazırlamış olduğum "TRACECA PROJESİ'NİN TÜRKİYE'YE ETKİSİ VE ORTA GELİR TUZAĞINDAN ÇIKIŞTA ÖNEMİ" adlı tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi taahhüt eder, tezimin kağıt ve elektronik kopyalarının Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım.

Lisansüstü Eğitim-Öğretim yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca gereğinin yapılmasını arz ederim.

Tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.

Tezim sadece Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi yerleşkelerinden erişime açılabilir.

X Tezimin 2... süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.

17/06/2015


Saner ÇELİK

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

TRACECA PROJESİ'NİN TÜRKİYE'YE ETKİSİ VE ORTA GELİR TUZAĞI'NDAN ÇIKIŞTA ÖNEMİ

Saner ÇELİK

Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi
Sosyal Bilimleri Enstitüsü
İktisat Anabilim Dalı

Danışman: Yrd. Doç. Dr. Şekip YAZGAN

Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (Transport Corridor Europe Caucasus Asia-TRACECA) Projesi ile bölge ülkelerinde güvenli ve hızlı güzergâhlar belirlenerek, bir dizi yatırım projesi ve teknik yardım programları oluşturulmuş, proje ortağı Orta Asya ülkelerinde demiryolu ulaştırması ön plana çıkmıştır.

TRACECA Projesi aracılığıyla, projeye üye ülkelerde ulaştırma altyapısının gelişmesinden hareketle bölgesel kalkınmanın başlaması öngörülmektedir. Ulaştırma altyapısının gelişmesi, taşıma maliyetlerini aşağı çekerek ticareti ve uzmanlaşmayı teşvik edecektir. Böylece iktisadi aktivitenin mekana yayılmasını sağlayarak bölgesel gelişmişlik farklılıklarını azaltacaktır.

TRACECA ile birlikte kısa dönemde ortaya çıkacak değişim ve gelişim; üretimi, istihdamı, girdi ve çıktı miktarlarını olumlu olarak etkilerken süreç içinde piyasa işleyişinden kaynaklı dinamik büyüme etkisi ile de pek çok iktisadi süreci kendiliğinden harekete geçirerek ve verimliliği artırarak, Türkiye'nin Orta Gelir Tuzağı'ndan çıkışında yardımcı olacaktır.

Bu çalışmada, TRACECA Projesi'nin Türkiye'ye etkisi ve Orta Gelir Tuzağı'ndan çıkıştaki öneminin ortaya koyulması amaçlanmıştır.

2015, 61 sayfa

Anahtar Kelimeler: TRACECA, Demiryolu, Orta Gelir Tuzağı

ABSTRACT

Master's Thesis

THE EFFECTS OF THE TRACECA PROJECTS IN TURKEY AND IT'S IMPORTANCE OF EXISTING MIDDLE INCOME TRAP

Saner ÇELİK

Ağrı İbrahim Çeçen University
Graduate School of Social Sciences
Department of Economics

Supervisor: Asst. Prof. Dr. Şekip YAZGAN

The EU project Europe-Caucasus-Asia Transport Corridor countries in the region the project has identified a safe and fast routes, it has created a series of investment projects and technical assistance programs, landlocked rail transport in Central Asian countries came to the fore.

Through the TRACECA, project member countries in the development of transport infrastructure it is expected to start moving to regional development. The development of transport infrastructure will encourage trade and specialization pulling down transportation costs. Thereby reducing regional disparities by providing the space to spread economic activity.

It will emerge in the short term with the TRACECA change and development; production, employment, input and affects the output amount of positive, process-induced dynamic growth effects from the inside market functioning in many economic process by increasing the passing and efficiency of their own motion to countries in the Middle Income Trap will help you exit from this trap.

In this study, the effect of the TRACECA project in Turkey and the Middle Income Trap is intended to put forward the importance of exit.

2015, 61 Pages

Keywords: TRACEA, Railways, Middle Income Trap

ÖNSÖZ

Hazırlamış olduğum "TRACECA Projesi'nin Türkiye'ye Etkisi Ve Orta Gelir Tuzağı'ndan Çıkışta Önemi" konulu tez çalışmamda her türlü desteği ve akademik katkıyı sağlayan değerli danışmanım Yrd.Doç.Dr. Şekip YAZGAN'a, yüksek lisans eğitimim süresince yardımlarını esirgemeyen Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü Müdürü Prof.Dr. Kemal POLAT ve Enstitü çalışanlarına teşekkürlerimi sunarım.

Teşvik ve desteklerinden dolayı kurum amirlerime, tez çalışmam boyunca her zaman yanımda olan eşime şükranlarımı sunarım.

Saner ÇELİK

AĞRI - 2015

KISALTMALAR

AET	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
AB	: Avrupa Birliği
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TACIS	: Technical Assistance to CIS (Bağımsız Devletler Topluluğu Ülkelerine Teknik Yardım)
TRACECA	: Transport Corridor Europe Caucasus Asia (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru)
UNECE	: United Nations Economic Commission for Europe
ESCAP	: Economic and Social Commission for Asia and the Pacific
TEN	: Trans-European Networks (Avrupa Taşıma Ağı)
MLA	: Multi Lateral Agreement (Çok Taraflı Temel Anlaşma)
IGC	: Intergovernmental Committee (TRACECA Hükümetlerarası Komisyonu)
TA	: Technical Assistance (Teknik Yardım)
IP	: Investment Projects (Yatırım Projesi)
COTIF	: Convention concerning International Carriage by Rail (Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme)
FIATA	: Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (Uluslararası Nakliye Acenteleri Birliği Federasyonu)
IRU	: International Road Transport Union (Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği)
TIR	: Transports Internationaux Routiers (Uluslararası Karayolu Taşımacılığı)
ISO	: International Organization for Standardization (Uluslararası Standartlar Teşkilâtı)

TABLÖLAR DİZİNİ

Tablo:2.1. GSYH Hesaplamasına Dayalı Orta Gelir Tuzağı Ölçümü.....	31
Tablo:2.2. 2010 yılında Tuzak İçinde Olmayan Yüksek Ortalama Gelirli Ülkeler.....	32
Tablo 3.1. TRACECA Ülkeleri'nde İhracat.....	41
Tablo 3.2. Demiryolları ile Dış Ticaret (Bin USD).....	42
Tablo 3.3. Endüstrilerin üretim girdilerindeki bir pay olarak demiryolu taşımacılığı kullanımlarına göre sıralaması.....	44
Tablo 3.4. Sektörlerin demiryolu taşımacılığında verimlilik artışına bağlı olarak ulusal ekonominin verimliliği üzerindeki etkilerine göre sıralaması.....	45

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1.1. TRACECA organizasyon şeması.....	7
Şekil:2.1. Ohno'nun Kalkınma Aşamaları.....	25
Şekil 3.1. Ulaşım Altyapısı ve Ekonomik Etkileri.....	54

İÇİNDEKİLER

TEZ KABUL VE ONAY TUTANAĞI.....	i
TEZ ETİK VE BİLDİRİM SAYFASI.....	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	iv
ÖNSÖZ.....	v
KISALTMALAR DİZİNİ.....	vi
TABLolar DİZİNİ.....	vii
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	viii

GİRİŞ	1
-------------	---

BÖLÜM 1

MODERN İPEK YOLU: AVRUPA-KAFKASYA-ASYA ULAŞTIRMA KORİDORU (TRACECA) PROJESİ

1.1. İpek Yolu Tarihsel Arka Planı ve Modern İpek Yolu Projesi'nin Doğuşu..	2
1.2. TRACECA Ulaştırmaları	11
1.2.1. Kara ulaştırması	11
1.2.2. Demiryolu ulaştırması.....	11
1.2.3. Deniz ulaştırması	13
1.2.4. Hava ulaştırması.....	13
1.3. TRACECA Stratejisi.....	14
1.4. TRACECA Projeleri	15
1.4.1. Genel	15
1.4.2. Yasalar ve yasal düzenlemeler açısından projeler	16
1.4.3. Çok modlu taşımacılık yönünden projeler.....	18
1.4.4. Karayolu taşımacılığı yönünden projeler.....	18
1.4.5. Demiryolu taşımacılığı yönünden projeler.....	19
1.4.6. Deniz taşımacılığı yönünden projeler	19

1.5 Projelerin Türkiye açısından değerlendirilmesi.....	20
1.6. TRACECA ve Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimleri.....	22
1.6.1. “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ” (İYEK) Projesi	23
1.6.2. “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” (DİY) Projesi	23

BÖLÜM 2

ORTA GELİR TUZAĞI KAVRAMI

2.1 Orta Gelir Tuzağı Kavramı.....	25
2.2 Orta Gelir Tuzağının Tarihi ve Teorik Altyapısı.....	28
2.2.1.Alt-Orta Gelir Tuzağı	29
2.2.2.Üst-Orta Gelir Tuzağı	29
2.3 Orta Gelir Tuzağının Kuramsal Çerçevesi	29
2.4. Orta Gelir Tuzağının Ölçümü.....	31
2.5. Orta Gelir Tuzağı ve Türkiye Ekonomisi	32
2.5.1. 2004 Öncesi Yıllar: Düşük Gelir Tuzağı'ndan Kurtulma Çabaları ..	32
2.5.2. 2004-2011Yılları Arası: Orta Gelirli Ülke Statüsüne Terfi	34

BÖLÜM 3

TRACECA'NIN TÜRKİYE'YE ETKİSİ VE ORTA GELİR TUZAĞI'NDAN ÇIKIŞTA KATKISI

3.1. TRACECA Projesi'nin Makroekonomik Etkileri.....	38
3.2. TRACECA Projesi'nin Türk Demiryolu Sektörüne Etkisi.....	46
3.3. Orta Gelir Tuzağı ve Ürün Tuzağı'nın Sektörel Bazda İrdelenmesi: Demiryolu Sektörü.....	49
SONUÇ.....	54
KAYNAKÇA.....	57
ÖZGEÇMİŞ.....	61

GİRİŞ

Avrupa Birliği(AB), 1957’de AET(Avrupa Ekonomik Topluluğu) olarak ortaya çıktığı dönemden beri devamlı yapısını geliştiren ve dünyadaki en başarılı uluslar üstü birliği olarak, dünya ekonomisinin % 30’unun etkisi altında bulunduğu önemli aktörlerden birisi durumuna gelmiştir. 1957 yılında altı üye ülke ile kuruluşundan bu yana 2013 yılında 500 milyon nüfusa sahip 28 üye ülkeye ulaşan, yakın gelecekte de sayının 35’e kadar çıkması beklenen AB’nin yirmi yıllık süreçte Orta Asya konusunda en kapsamlı çalışması, 2007 yılında yapılan “AB ve Orta Asya: Yeni Ortaklık Stratejisi” belgesi olmuştur. AB’nin stratejik hedeflerinin “istikrar ve güvenlik” olduğu ifade edilen bu belgede; Orta Asya’nın istikrar, güvenlik, demokrasi ve refah alanına dönüştürülmesi, geliştirilmiş ekonomik ilişkilerin bölgesel ve ikili düzeyde sürdürülmesi ve enerji arzı güvenliğinin geliştirilmesi hususlarının ön plana çıktığı görülmektedir

Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (Transport Corridor Europe Caucasus Asia-TRACECA) ile üye ülkelerde güvenli ve hızlı hatlar belirlenerek, yatırım projeleri ve teknik yardımlar oluşturulmuş, proje ortağı Orta Asya ülkelerinde demiryolu ulaştırması ön plana çıkmıştır. TRACECA’da kilit unsur olarak Avrupa ülkelerini Asya’ya bağlayan, doğu-batı çizgisinde çeşitli projeler belirlenmiştir. Türkiye bu açıdan, toprakları üzerinden geçen Demirden İpek Yolu ile TRACECA’ya doğrudan katılmaktadır.

TRACECA Projesi vasıtasıyla, projeye üye ülkelerde ulaştırma altyapısının gelişmesinden hareketle bölgesel kalkınmanın başlaması öngörülmektedir. Ulaştırma altyapısının gelişmesi taşıma maliyetlerini aşağı çekerek ticareti ve uzmanlaşmayı teşvik edecektir. Böylece iktisadi aktivitenin mekana yayılmasını sağlayarak bölgesel gelişmişlik farklılıklarını azaltacaktır. TRACECA ile birlikte kısa dönemde ortaya çıkacak değişim ve gelişim; üretimi, istihdamı, girdi ve çıktı miktarlarını olumlu olarak etkilerken süreç içinde piyasa işleyişinden kaynaklı dinamik büyüme etkisi ile de pek çok iktisadi süreci kendiliğinden harekete geçirmekte ve verimliliği artırarak Orta Gelir Tuzağı’nda yer alan ülkelere bu tuzaktan çıkışta yardımcı olacaktır.

BÖLÜM 1

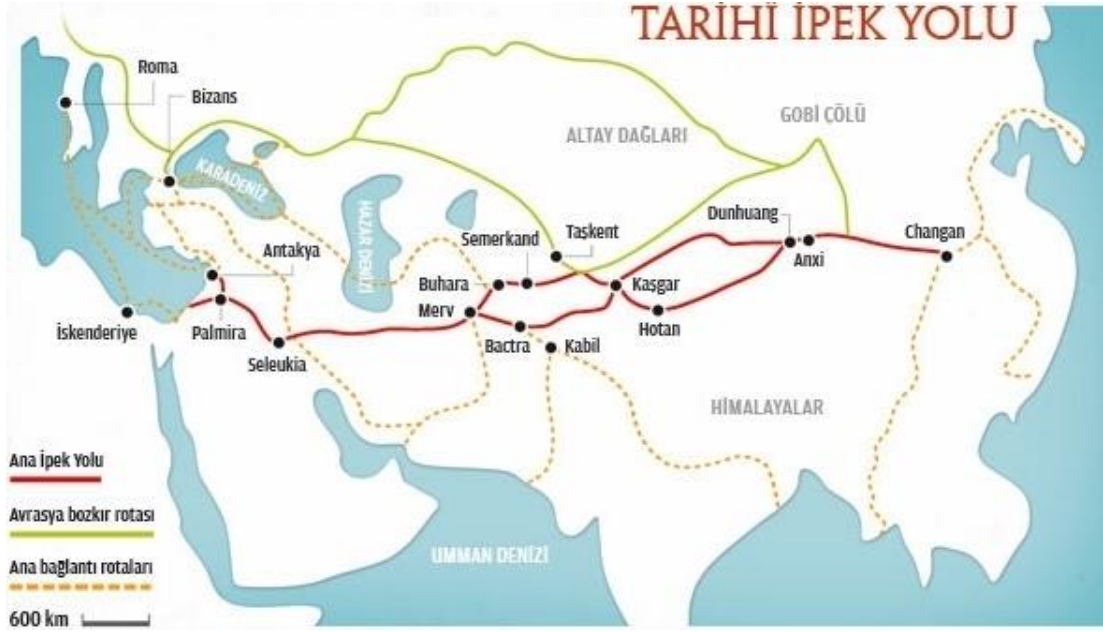
MODERN İPEK YOLU: AVRUPA-KAFKASYA-ASYA ULAŞTIRMA KORİDORU (TRACECA) PROJESİ

Tarihi İpek Yolu, Avrupa ve Asya'yı Kafkasya üzerinden birbirine bağlayan en önemli yoldur. Bu yol üzerindeki ülkelerin sahip olduğu potansiyel kaynakları gören AB, bunları tekrar canlandırmak için bir proje hazırlamıştır. TRACECA adı verilen proje AB tarafından desteklenen, önem verilen, zengin kaynaklara sahip olan Orta Asya ülkelerini Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlamayı hedefleyen bir projedir. Tezin bu bölümünde TRACECA projesine değinilecektir.

1.1. İpek Yolu Tarihsel Arka Planı ve Modern İpek Yolu Projesi'nin Doğuşu

İpek Yolu'nun milattan önce birinci yüzyılda Çin'e bağlı Han Hanedanlığı hükümdarlığında ortaya çıktığı görülmektedir. İpek Yolu, Batı Han Hanedanlığı hükümdarlığında başlayan, doğuda Çin'in Changan şehrinden başlayıp, batıda ise Roma İmparatorluğu'nun sınırlarında sona eren ve güney-kuzey hattını içeren ulaşım koridorudur. İpek ve baharatın kervanlar aracılığıyla batıya ulaştırılması, söz konusu hatta ismini vermiş, İpek Yolu adı ise Alman Bilim adamı Ferdinand Van Richthoten tarafından 1870 yılında literatüre kazandırılmıştır. Söz konusu kervanlar Çin'den başlayarak Avrupa'ya ulaşan ticaret yollarını meydana getirmiştir. İpek Yolu, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu olmasının yanı sıra, 2000 seneden bu yana güzergah üzerinde yaşayan kültürlerin, dinlerin, ırkların da izlerini taşımakta, tarihsel ve kültürel zenginlik sunmaktadır.¹

¹ Tok G., Doğudan Batıya Ticaret: İpek Yolu, Bilim ve Teknik Dergisi, İstanbul, 2000, Sayı 394, s. 12.



- Tarihi İpek Yolu Haritası - Kaynak: <http://dogu-turkistan.net/>

İpek Yolu vasıtasıyla, Avrupa'daki ülkelerin Doğu ile bazı ticari ilişkileri olmuştur. Bunun sebebi, Doğu bölgesinden gelen pahalı malları (ipek kaynaklı/türevli mallar) aynı değerlerdeki farklı mallar ile takas imkanı bulamadıkları için değerli metaller ile (altın,gümüş vb.) ile bu ticareti yapmaktadırlar. Öte yandan Avrupa bölgesinden Doğu'ya aktarılan değerli malların ve paraların çıkışının azaltılması amacıyla, daha az mal alımına gidilmeye başlanmış ancak, bu konuda pek başarılı olamamışlardır. Bu dönemde, Doğu ve Avrupa arasındaki ticarete tekel durumunda bulunan İtalyan'da ticari merkez olarak Venedik ve Ceneviz şehirleri ön plana çıkmıştır. Avrupa bölgesi endüstri devrimi sayesinde Doğu ile rekabet edebilecek ürünleri üretebilmiştir. Avrupa ile Asya bölgelerindeki siyasi ve ekonomik durumun değişmesi, 9. yüzyılın sonlarında görülmekte olup, özellikle denizciliğin daha da gelişmesi üzerine, geleneksel İpek Yolu 14. yüzyılın başlarından itibaren işlevini kaybetmeye başlamıştır. 15. ile 16. yüzyılında ortaya çıkan, Kolomb'la başlayan ve Vasco de Gama gibi diğer kaşiflerin sürdürdüğü Avrupa merkezli Coğrafi Keşifler, İpek Yolu üzerindeki ticaretin bitmesine neden olmuştur.²

² Heyderova F., a.g.e., s. 21-24.

Orta Asya Türki Cumhuriyetlerinin, bağımsızlıklarını elde etmeden önce Sovyet hegemonyası altında, Güney bölgelerine ve Kafkaslar üzerinden batıya açılan kapıları hep kapalı tutulmuştur. Bağımsızlığını kazanan Türki Cumhuriyetlerinin mülkiyetine sahip olduğu yeraltı ve yerüstü kaynakları potansiyeli, tüketici sayısının büyük olmasından hareketle büyük bir pazara sahip olması, batı ülkelerinin yanısıra özellikle de AB'nin bölgeye ilgisini arttırmıştır. Finansmanı AB fonlarınca sağlanan TRACECA Projesi, yatırım projeleri ve teknik yardım programlarından oluşmaktadır.³ Orta Asya ve Kafkaslarda bulunan ülkelerinin daha geniş pazarlara ulaşabilmesi, tarihi ipek yoluna tekrar işlerlik kazandırılması ve hayata geçirilmesi fikri, ilk defa Vladivostok'ta 1990 Eylül ayında düzenlenen bir uluslararası konferansta SSCB Dışişleri eski Bakanı Eduard ŞEVARDNADZE tarafından dile getirilmiş ve bölgedeki bütün ülkelerin yanısıra özellikle AB tarafından ilgiyle karşılanmıştır.

Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu olan ve Modern İpek Yolu Projesi olarak adlandırılan TRACECA Projesi, Doğu Avrupa'dan başlayıp Türkiye'ye uzanmakta olup, Karadeniz geçişi ile Gürcistan/Pota ve Batum'daki limanlara ulaşır, Güney Kafkasya ulaştırma ağları ile söz konusu bölgeyi karayolu vasıtasıyla Türkiye ile ilişkilendirmektedir. Öte yandan, Azerbaycan geçişi ile de Hazar feribotları (Bakü - Türkmenbaşı, Bakü - Aktau) ile Orta Asya devletlerini Türkmenistan ve Kazakistan'a demiryolu ağları ile bağlamakta, bu ülkelerin ulaştırma ağları da Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan üzerinden Çin ve Afganistan sınırına uzanmaktadır. TRACECA ayrıca, Orta Asya ülkelerinin bağlantısı zayıflamış olan Uzakdoğu ülkeleri ile de tekrar ticaret bağlarını/ilişkilerini sağlayıp, söz konusu bölgenin önemli bir ulaştırma hattı haline dönüşmesine zemin hazırlamaktadır.⁴

³ Ovalı S., TRACECA Projesi ve Türkiye Üzerine Sosyo-Ekonomik Etkileri, Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon, 2003, s. 101.

⁴ Ovalı S., a.g.e., 100.



- TRACECA Güzergâhları - Kaynak: www.traceca.org

Modern İpek Yolu, Tarihi İpek Yolu'nun aksine, çeşitli (politik, ekonomik, teknolojik) alanlarda gelişmiş, Uzakdoğu'dan Batı Avrupa'ya kadar bir yol olkası ve demiryolu, karayolu, denizyolu gibi çok modlu ulaştırma sistemleri ile oluşturulması ön görülmektedir.⁵ Modern İpek Yolu olarak adlandırılan TRACECA Projesi, AB'nin desteği ile teknik yardım çerçevesinde gelişmekte olan ülkelere sunduğu özel bir projedir. TRACECA, Asya-Avrupa arasında bir köprü olarak uluslararası başlıca kuruluşlar (United Nations Economic Commission for Europe-UNECE, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific-ESCAP) tarafından kabul edilmiştir. Azerbaycan, Ermenistan, Kazakistan, Gürcistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Tacikistan, Özbekistan Ulaştırma Bakanlarının yanı sıra, Romanya, Bulgaristan, Rusya, İran, Türkiye, Çin, Pakistan ve AB ülkelerinden temsilciler katılımıyla 1993 yılında TRACECA Brüksel Konferansı düzenlenmiştir.

⁵ Shevardnadze E., Great Silk Road, Georgia, 2001, s. 25.

TRACECA Brüksel Konferansı'nın amaçları şöyledir:

- a) Bölgedeki ülkeler arasındaki ticaretin geliştirilmesi konusunda katılımcı ülkeler arasında işbirliğine varmak,
- b) Bölgenin ulaştırma ve ticaret yapılarına ilişkin sorunlar ile eksikliklerini tespit etmek,
- c) AB tarafından finanse edilen teknik yardım programının zamanını ve şartlarını belirlemek,
- d) TRACECA'yı oluşturmak ve geliştirmek,
- e) Uluslar arası finans kuruluşları, bunların ortakları ve yatırımcılardan projeye destek sağlamak,
- f) Avrupa'dan Asya'ya kadar Karadeniz, Kafkasya ve Hazar Denizi vasıtasıyla alternatif ulaştırma ağı oluşturmak,
- g) TRACECA üye ülkeleri arasındaki taşımacılık sektörünün gelişmesini sağlamaktır.

Söz konusu amaçlar çerçevesinde konferans bitiminde Brüksel Deklarasyonu imzalanmıştır. İmzalanan deklarasyon sonucunda TRACECA, AB tarafından fon sağlanan teknik destek programı olarak kabul görmüştür. Teknik destek programı ilk başta acil olarak 15 Milyon Avro kredi tahsisi ile başlatılmıştır. Konferans sırasında dört sektörel çalışma grubu(periyodik olarak toplanacak) oluşturulmuş, çalışma gruplarının karayolu, demiryolu, denizyolu taşımacılığı ile ticaretin kolaylaştırılması konularında çalışmaları kararlaştırılmıştır. Konferans kapsamında en yoğun tartışılan konu ise sınır geçişleri olmuştur.⁶

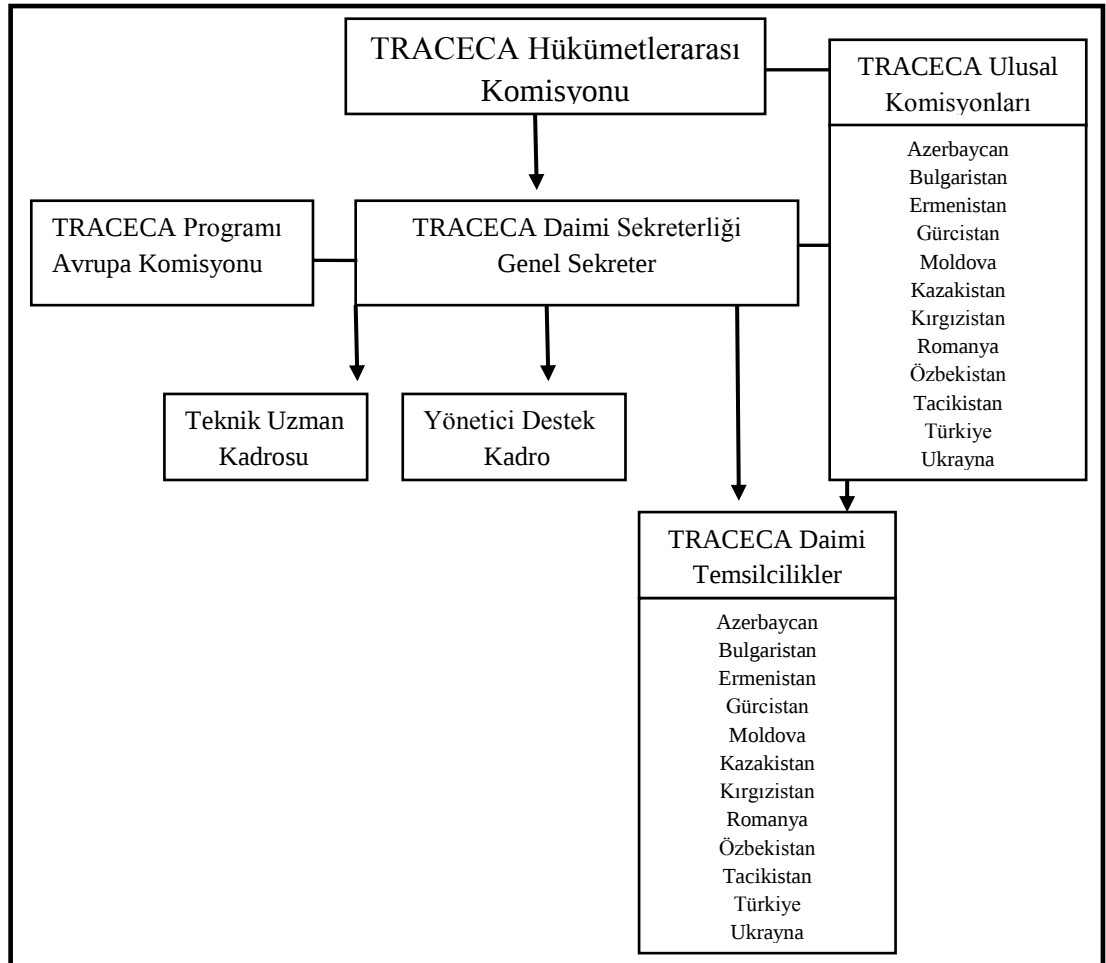
8 Eylül 1998 tarihinde Türkiye, Ukrayna, Moldova, Romanya ve Bulgaristan'ın da katılımıyla toplam 12 ülkenin Devlet ve Hükümet Başkanları tarafından, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridorunun Geliştirilmesi İçin “Çok-Taraflı Temel Anlaşma (Multi Lateral Agreement-MLA)” imzalanmış olup, bu anlaşma, TRACECA Programının uygulanmasına temel teşkil etmektedir. Türkmenistan TACIS-TRACECA Programına katılımcı olmakla birlikte, MLA'ya taraf değildir. 2009 yılında İran da MLA'yı imzalamış ve TRACECA üyesi olmuştur.

⁶ TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, “TRACECA”,(Erişim),<http://www.traceca.org.tr>, 15 Mayıs 2015.

2000 yılında, MLA hükümlerini uygulamak ve tamamlamak için TRACECA Hükümetlerarası Komisyonu (Intergovernmental Committee-IGC), 2001 yılında ise IGC'nin yürütme organı olarak görev yapan IGC TRACECA Daimi Sekreterliği (Permanent Secretariat-PS) Azerbaycan / Bakü'de kurulmuştur. Daimi Sekreterliğin her üye ülkede daimi temsilcileri (Ulusal Sekreterlikler) bulunmaktadır.⁷

TRACECA organizasyonu şunlardan oluşmaktadır:

- a) TRACECA Hükümetler arası Komisyonu (IGC)
- b) TRACECA Daimi Sekreterliği (PS)
- c) Ulusal Komisyonlar
- d) TRACECA Daimi Sekreterliği Daimi Temsilcileri (Ulusal Sekreterler)



Şekil 1.1.: TRACECA organizasyon şeması

Kaynak: <http://www.traceca.org.tr>

⁷ T.C. Ulaştırma Bakanlığı TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, <http://www.traceca.org.tr>

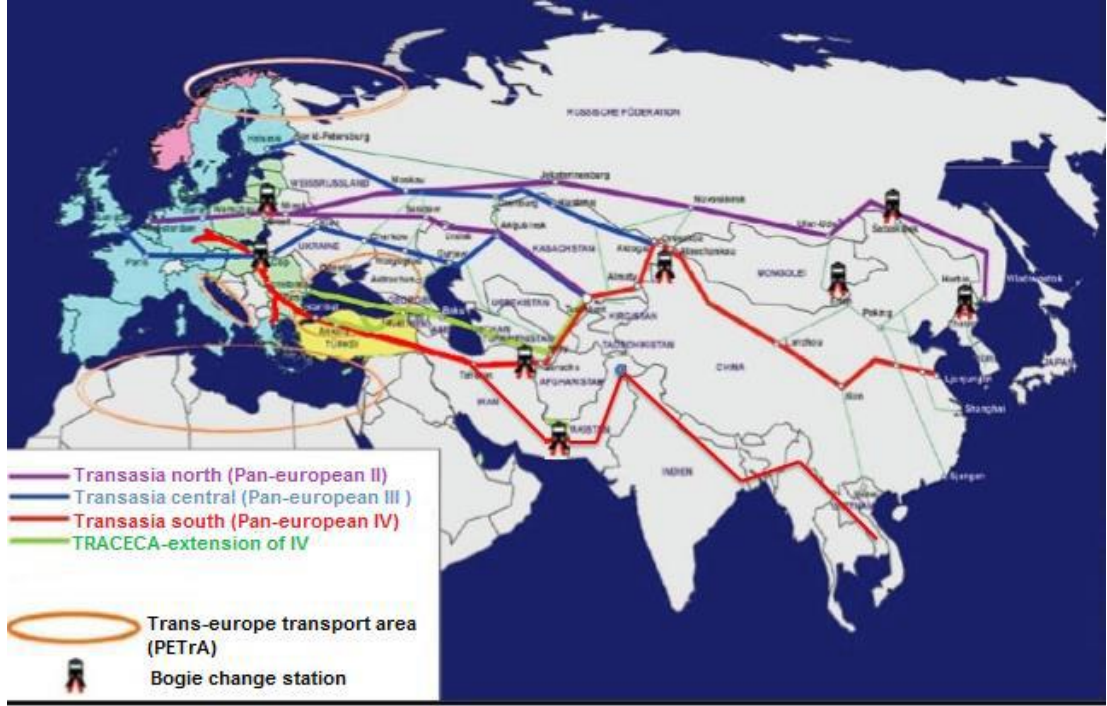
AB, bu programı, diğer yolları tamamlayacak yeni bir yol olarak sunmaktadır. Söz konusu proje AB'nin bu ülkelere yönelik genel stratejisinin bir parçası olarak şunları amaçlamaktadır:

- a) Alternatif taşıma yollarıyla Avrupa ve dünya pazarına erişim kapasitelerini artırarak söz konusu ülkelerin ekonomik ve politik bağımsızlıklarını desteklemek,
- b) Söz konusu ülkeler arasında bölgesel işbirliğini teşvik etmek,
- c) TRACECA'yı, uluslararası mali kuruluşların ve özel yatırımcıların desteğini çekmek için katalizör olarak kullanmak.
- d) TRACECA yolunu Avrupa yollarıyla birleştirmektir.

AB, Rusya Federasyonu'nun ulaştırma ağları üzerindeki tekeline alternatif olacak ve Orta Asya-Güney Kafkasya-Doğu Avrupa güzergahını izleyecek yeni ulaşım koridorları projelerine önem vermektedir. ABD tarafından da desteklenen Rusya'nın güneyinde bir Avrasya koridoru oluşturmayı amaçlayan TRACECA Projesi bu açıdan da ayrı bir önem taşımaktadır. TRACECA programı çerçevesinde 2002'ye kadar AB 57,4 milyon Avro'luk 39 Teknik Yardım (Technical Assistance-TA) Projesi ve 52,3 milyon Avro'luk 14 Yatırım Projesi (Investment Projects-IP) destek sağlamıştır.⁸ 2002 yılından günümüze kadar ise 82 projeyle 178,2 milyon Avro destek sağlanmıştır.⁹

⁸ Uluslararası Nakliyeciler Derneği tarafından 2 Eylül 2002'de yayınlanan "TRACECA" başlıklı rapor

⁹https://www.wikileaks.org/gifiles/attach/37/37202_Azerbaijan%20as%20a%20Regional%20Hub%20in%20Central%20Eurasia_TZiyadov_new.pdf, 2011, s.29



- Avrupa-Asya Arasındaki Taşıma Koridorları - Kaynak: Ülker YETKİN, UIC, 2012

TRACECA programı kapsamında sağlanan teknik destek sayesinde, liman, demir yolu ve kara yolu projelerine 700 milyon Avro destek sağlayacağını taahhüt eden Avrupa Kalkınma Bankası, Ermenistan ve Gürcistan Karayolları projelerine 40 milyon dolar destek sağlayacağını taahhüt eden Dünya Bankası ve kara yolu ve demir yolu projelerine fon ayıracağını taahhüt eden Asya Kalkınma Bankası gibi uluslararası mali kuruluşlardan oldukça fazla yatırım çekilebilmiştir.

Romalıların günümüz içinde geçerli çok önemli bir söylemi vardır: “Via est vita” (Yol hayattır).¹⁰ Tarihi İpek Yolu, Orta Asya’yı Avrupa’ya bağlayan en kısa yoldur. Günümüzdeki İpek Yolu, TRACECA’dır. TRACECA çerçevesinde kara ve demiryolu ağları, limanlar, boru hatları ve bir hava koridoru oluşturularak bölge devletlerine ulaşımın, Rusya ve İran’ı dışlayacak şekilde sağlanması amaçlanmaktadır.

¹⁰ Karluk R., Avrupa Birliği ve Türkiye, Beta yayınları, İstanbul, 2005

TRACECA aynı zamanda çok modlu bölgesel bir ulaştırma ağı olarak, ekonomik ilişkileri, ticareti ve ulaştırma bağlantılarını geliştirmeyi amaçlamakta olup TRACECA Türkiye karayolları ağı 8.365 km'dir. TRACECA Projesi kapsamında bulunan karayolu ağıımız;

- a) Van - Tatvan - Diyarbakır - Gaziantep – Adana - Mersin
- b) Ağrı/Doğubayazıt-Gürbulak - Erzurum/Horasan - Erzincan - Sivas - Yozgat - Ankara - Afyon - Uşak - İzmir
- c) Ardahan/Türkçözü - Kars - Erzurum/Horasan
- d) Sarp - Artvin/Hopa - Trabzon - Samsun - Bolu/Gerede - İzmit - İstanbul - Edirne/Kapıkule

şeklindeir. Bu hatlar, Avrupa üzerinden Kapıkule'den giriş yaparak, yüksek standartlı Karadeniz sahil yolunu takip ederek Sarp sınır kapısına erişen ana hatta bağlantı sağlayan liman (İzmir, Bandırma, Mersin, Filyos) ve sınır kapılarına (Gürbulak, Türk Gözü, Kapıköy, Esendere) ulaşan güzergahlardır.



- TRACECA Türkiye Karayolları Ağı - Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr>

TRACECA Projesi kapsamında bulunan limanlarımız ise; İstanbul/Haydarpaşa, Kocaeli/Derince, Artvin/Hopa, Samsun, Trabzon, Zonguldak, Zonguldak/Filyos ve İzmir'dir. Bununla birlikte İstanbul/Haydarpaşa, İzmir, Kocaeli/Derince ve Samsun Limanları ise Güneydoğu Avrupa bağlantısını sağlayan TEN koridoru üzerinde bulunmaktadır.

1.2. TRACECA Ulaştırmaları

1.2.1. Kara ulaştırması

TRACECA Kara Ulaştırması, proje kapsamındaki çok modlu ulaştırmanın en önemli parçasıdır. Belirli bir TRACECA üye ülkesinin ana noktasından, bir diğer TRACECA üye ülkesine, AB veya üçüncü bir ülkeye yapılan kapıdan-kapıya servis sağlayan tek taşıma modu olan Kara Ulaştırması, çok modlu taşıma ağı içerisinde de büyük öneme sahiptir.

Bu nedenle, TRACECA bölgesindeki Kara Ulaştırması sektörünün çok modlu taşıma modelleri açısından, zaman ve maliyetleri azaltmak amacıyla optimize edilmesi gerekmektedir. Bu amaç çerçevesinde, her ülke karayolları güvenliğini en üst seviyeye çıkararak, Kara Ulaştırması yeniden yapılandırması ve ülkeler arasındaki karayolu taşımacılığı anlaşmaları yeniden biçimlendirmesi, gümrük mevzuatı ile karayolu altyapı çalışmalarını bu çerçevede yeniden gözden geçirmesi ve daha da geliştirmesi gerekir.

1.2.2. Demiryolu ulaştırması

TRACECA üyesi ülkelerde taşıma sisteminin en kilit sektörü, Demiryolu taşımasıdır.

TRACECA üye ülkelerinin coğrafi şartları (özellikle de denize kıyısı olmayan ülkelerde) dikkate alındığında Demiryolu taşıması, orta ve uzun mesafe kargo taşımacılığında, yük taşımacılığı, güvenliği, düzenliliği, ayrıca yük ve yolcu taşımacılığında; dönemin mevsim koşullarına, hava şartlarına bağlı olarak değişmeyen, diğer taşıma modları ile mukayese edildiğinde ise; doğayı ve çevreyi asgari düzeyde etkileyen, fazla kapasitesi ile hava taşımacılığından 6 kez, karayolu taşımacılığından 3 kez daha az güç tüketimi ile tartışmasız liderdir.

TRACECA programı kapsamındaki demiryolu projeleri, yerel demiryolu ağlarının yanısıra bölgesel demiryolu ağını da güçlendirmeyi hedeflemektedir. Bu hedeflerin gerçekleşmesi için de;

- a) Demiryolu yapılarının finansal ve verimlilik yönünden güçlendirilmesi için, sistemsel/yapısal reformlar yapılmalıdır.
- b) Demiryolları altyapısını çok modlu taşıma sistemlerine uygun yatırımlar yapılmalıdır.
- c) AB ile TRACECA üye ülkeleri arasındaki demiryolu ulaşımının verimliliğin artması için, birlikte hareket etme ve koordinasyon sağlanması gerekmektedir.

Bu hedeflere ulaşmak kısa vadede mümkün görünmemektedir. Çünkü coğrafyayı ve üye ülkelerin kalkınmışlık düzeylerini göz önüne alırsak, yüksek finansman ve zaman gerektiğini ifade edilebilir.



- İpek Yolu(Çin-Avrupa) Tren Hattı - <http://www.dunyabulteni.net/>

1.2.3. Deniz ulaştırması

Birçok Teknik Yardım ve Yatırım Projeleri, Bakü, Türkmenbaşı, Poti, Batum ve İlyichevsk limanlarına odaklanmış durumdadır. Bunun en önemli amacı Hazar Denizi dahilindeki rotaları, TRACECA ve Karadeniz arası rotaları birleştirip geliştirmektir. Bu sayede TRACECA rotalarının Avrupa Taşıma Ağı (TEN/Trans-European Networks) rotaları ile birleşmesiyle Avrupa'ya transit geçiş sağlanmış olacaktır. Bölgedeki denizyolu rotalarının geliştirilmesi ve çoğaltılması yoluyla mevcut denizyolu taşımacılığı zayıflığının yenilmesi ve Avrupa, Kafkasya, Orta Asya ve Çin arasında çok modlu bir ulaştırma ağı kurulması amaçlanmaktadır.

Karadeniz limanları olan Poti (Gürcistan) ve İlyichevsk (Ukrayna) 'de bulunan raylı feribot tesisleri TRACECA projesi kapsamında kısmen rehabilite edilmiş ve işletme yapıları günden güne iyiye gitmektedir. Bu iki liman ve diğer Karadeniz limanları arasında elektronik bağlantılar gitgide geliştirilmektedir . Zararlı maddelerin uluslararası güvenlik standartlarına uygun olarak taşınabilmesi için de gerekli tedbirler alınmaktadır. Bu konudaki en önemli örnek; Poti limanına demiryolu-feribot bağlantısı sağlanması sonrası TRACECA tarafından Karadeniz'de taşımacılık yapan "Ukrferry" firmasına yangın söndürme sistemleri verilmiştir. Daha önce bu hatta yanıcı madde taşıyamayan firma, 1999 senesinden bu yana uluslararası güvenlik standartlarına uygun olarak tehlikeli madde taşımacılığı yapabilmektedir. Görüldüğü gibi TRACECA projesi her açıdan, söz konusu ulaştırma alanındaki eksiklerin giderilmesinde önemli bir rol oynamaktadır.

1.2.4. Hava ulaştırması

Temel anlaşma içinde yer almakla birlikte çok az mesafe kat edilen Hava Ulaştırması modu, günümüzde daha geri planda kalan bir konu olarak görünmektedir. TRACECA stratejisi belgesinde, TRACECA üye ölkelerinde açık ve adil havacılık pazarının sağlanması, ilerlemeler arasında sayılmaktadır. TRACECA üye ölkeleri arasında, hava sahasının sektörlere ayrılması konusu farklı işlemsel metotların kullanımı ve bu sektördeki kurallar, bütün üye ölkeler tarafından kabul edilmiştir.

Bunun içinde, TRACECA ortakları arasındaki hava trafiği işletmesi bileşimi, havacılık sektörüne çok faydalı olacağından gereklidir.¹¹

1.3. TRACECA Stratejisi

Sofya’da Mayıs 2006 tarihinde yapılan 5.Bakanlar Konferansı’nda onaylanan TRACECA 2015 Stratejisi’nde, üye ülkelerin program çerçevesinde, 2015 tarihine kadar ulaştırma modlarının geliştirmesinde üzerinde durması gereken temel öncelikleri belirlenmiştir.

Söz konusu strateji, AB ile TRACECA üye ülkeleri arasında verimli, sürdürülebilir ve bütünleşmiş bir çok modlu ulaştırma sistemini gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır. Bu açıdan TRACECA 2015 Stratejisi, AB ulaştırma politikaları ile uyumlu ve TRACECA bölgesinin özellikleri ve gerçekleri üzerinde oluşturulmuş olup, koridorun geliştirilmesi ve mevcut sorunların çözümü için yön gösteren önemli bir belge olma niteliği kazanmıştır.

TRACECA 2015 Stratejisi’nin altı temel amacı bulunmaktadır. Bu amaçlar kısa, orta ve uzun vadeli olarak sınıflandırılabilir¹²;

- a) Ulaştırmanın kurumsal boyutunun geliştirilmesi ve modernize edilmesi (kısa): TRACECA ülkelerinde, ulaştırma sistemine ve gelişmeye rehberlik edecek, destekleyecek, güçlü, verimli ve iyi tasarlanmış kurumları güçlendirmeyi hedeflemektedir.
- b) Altyapı şebekelerinin entegrasyonu ve birleşmesi (orta): Farklı ulaştırma modlarını ve TRACECA ülkelerini birbirine bağlamak ve bunun yanında Trans-Avrupa ulaştırma şebekeleri arasında güçlü bağlantılar kuran modern, uyumlu ve birlikte işleyen altyapı şebekelerinin oluşturulmasıdır.

¹¹ Traceca Türkiye Ulusal Sekreterliği, Broşürü, 2011, Ankara.

¹² Tozar B., Işık İ. ve Özyanık S., 2011., a.g.e.

- c) Kesintisiz çok modlu taşımacılık zincirinin oluşturulması (orta): Bütün yük çeşitleri için, kesintisiz bir ticaret akışını, değişik ulaştırma modlarını kullanarak değişik ülkeler üzerinden güçlendirmeyi amaçlandırmaktadır.
- d) Hava ulaştırmasının tüm potansiyelleri ile kullanımı ve hava trafik yönetiminin uyumu (uzun): AB ve TRACECA ülkeleri arasında yolcu dolaşımının güçlendirilmesi amaçlanmaktadır.
- e) Bölgede daha güvenilir, emniyetli ve sürdürülebilir ulaştırma sağlamak (kısa): Bölgesel taşımacılığın sosyal ve çevresel etkilerinin olduğu dikkate alındığında, sistemden etkilenebilecek olan çevrenin, halkın, malların ve kullanıcıların güvenliğini, emniyetini ve korumasını teşvik etmektir.
- f) Güvenilir Fon sağlamak (kısa): Bölgesel ulaştırma altyapısı ve diğer projelerde yatırımların yapılması ve zamanında bitirilmesi için, finansman araştırılması ve sağlanması. Mali kaynakları çeşitlendirmek, bulmak ve sürdürülebilir olmalarını sağlamaktır.

1.4. TRACECA Projeleri

1.4.1. Genel

Tüm dünyada malların nakliyatını geciktiren ulaştırma darboğazları bulunmaktadır. TRACECA programından fayda sağlayan on üç ülkenin hükümetleri Avrupa Birliği'nin de yardımı ile TRACECA rotaları üzerinde bulunan bu darboğazları, diğer bir deyiş ile şişe ağzlarını belirlemiş ve bu sorunları Teknik Yardım ve Yatırım Projeleri kapsamında adreslemişlerdir. Bu çalışmalar yapılırken her üye ülkenin özel gereksinimleri göz önüne alınmış, çok modlu TRACECA ulaşım açısından tam olarak nasıl faydalanabilecekleri göz önünde tutulmuştur. Bir başka açıdan bakıldığında ise TRACECA programı uluslararası ulaştırma acentelerinin de sorunları irdelemekte bunlara gerçekçi çözümler aramaktadır.

Uluslararası yük taşıma şirketlerinin de dikkatini projenin üstüne çekebilme açısından, program kapsamında pazarlama ve operasyonel yardım konuları da

irdelenmektedir. Tüm ulaştırma koridorunun içinde eşzamanlı olarak hem modlar içinde hem de modlar arası adil rekabet hedeflenmektedir.

TRACECA programına katılımcı olan on üç ülkenin ulaştırma sistemlerinin işletme ayağının yeni politik ve ekonomik gelişmelere uyum göstermesi için yapılması gereken büyük çaplı değişikliklerin serbest pazar ekonomisine geçişin en zorlu ayağını oluşturduğu dūřünülmektedir. Burada en önemli sorun, ulaştırma servislerinin uluslararası mūřterilerin ihtiyaçlarına karşılık verecek şekilde yeniden organize edilmesidir. Bu sorun özellikle Teknik Yardım projelerinde irdelenmiştir. TRACECA Teknik Yardım projeleri, var olan ulaştırma sistemlerinin farklı platformlarda yeniden yapılandırılmasını içermektedir. Buna örnek olarak, politika platformunda ulaştırma şirketleri ile hükümetler arası ilişkiler ve operasyonel platformda bilgisayarlaşmış işletme araçlarına geçilmesi verilebilir. Eski S.S.C.B. üyesi ülkelerde hala bu dönemin kapalı ekonomisinin kanun ve düzenlemelerinin yansımaları gözlenmektedir. Bu kanun ve düzenlemelerin tekrar yapılandırılması ve ulaştırma altyapısının gelişmesine olacak verecek bir ortamın yaratılabilmesi için zamana ihtiyaç vardır.

TRACECA projeleri bu kapsamda sınırsız ve adil rekabeti engelleyen tüm yasal düzenlemeleri yavaş yavaş kullanımdan kaldırmayı ve devlet tarafından işletilen ulaştırma filolarına verilen desteği sona erdirmeyi amaçlamaktadır. Bu bağlamdaki yasalar sadece güvenli taşımacılık ve operasyonel standartları düzenleme amaçlı olmalıdır.

1.4.2. Yasalar ve yasal düzenlemeler açısından projeler

Eski SSCB'nin ulaştırma ile ilgili yasal düzenlemeleri serbest piyasa ekonomisi ve uluslararası ulaştırma operasyonlarına olanak vermemekteydi. Bu yüzden, bu düzenlemelerin çağımız gereklerine göre revize edilmesi ve bu şekilde uluslararası düzenlemelere izin verilmesi gerekmekteydi.

Ulaştırma Yasal ve Düzenleyici Çerçevesi (The Transport Legal and Regulatory Framework) bu konuda geniş bir bakış açısı yaratmış ve şu anda

hükümetler arası seviyede görüşülmektedir. Yasal konulardaki diğer tüm TRACECA projeleri bu proje çatısı altında organize edilip görüşülmektedir.

Yasal alandaki tüm TRACECA projeleri üye ülkeler arasındaki koordinasyon ve işbirliğinin ticaretin gelişimine çok büyük faydası olacağının altını çizmektedir. TRACECA; karayolu, demiryolu ve denizyolu alanlarında yeni çok taraflı antlaşmalar hazırlanmasına yardımcı olmakta, tüm bu antlaşmaların “Uluslararası Ulaştırma Temel Antlaşması”na dönüştürülmesine çalışmaktadır.

TRACECA Ticareti Kolaylaştırma Projesi (Trade Facilitation Project) sınır geçişlerinde yaşanan gecikmelerin gerekli dokümantasyonun uluslararası Birleşmiş Milletler formatında yapılmasıyla, Uluslararası Demiryolu Taşımacılığına İlişkin Sözleşme (Convention Concerning International Carriage by Rail - COTIF) ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomi Komisyonu (United Nations Economic Commission for Europe UNECE), Dünya Bankası ve Asya Kalkınma Bankası tarafından desteklenen diğer konvansiyonların kabul görmesiyle aşılabileceğini öngörmektedir.

Sınır geçişleri uzun bekleme süreçleri olmaktan çıkarılıp, basit transit noktalar haline getirilmelidir. Böylece halihazırda Uluslararası Karayolu taşımacılığı (Transports Internationaux Routiers-TIR) konvansiyonu altına ulaştırma yapmakta olan araçların sınır geçişleri çok daha seri hale getirilmiş olacaktır. Bu tip uygulamaların hayata geçirilmesi vakit alacaktır, ancak, şu anda bile bazı sınır geçiş bölgelerinde bu yönde çalışmalar başlatılmıştır.

TRACECA Ticareti Kolaylaştırma Projesi ayrıca üye ülkeler bünyesindeki birçok nakliye şirketine Uluslararası Nakliye Acenteleri Birliği Federasyonu (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés-FIATA) üyeleri olma yolunda önemli yardımlar sağlamaktadır. Bu şirketler FIATA’ya üye olmalarıyla birlikte kendi uluslararası tüzüklerine sahip olacaklar ve kendilerini ve ülkelerini uluslararası piyasalarda daha etkili biçimde tanıtabileceklerdir. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (International Road Transport Union-IRU) ve UNECE, şirketlerin Avrupa Birliği standartlarında lisans almalarına ve TIR karayolu yükü transit sistemine entegrasyonları için eğitim alanında katkı vererek projeye destek olmaktadır.

TRACECA Uluslararası Karayolu Taşımacılığını Kolaylaştırma Projesi, üye ülkelerin mevcut ulusal yönetmeliklerini gözden geçirerek, bu yönetmeliklerin TIR konvansiyonlarına uygunluklarını denetleyerek, gereken desteğin bu ülkelere verilmesini amaçlamaktadır.

Orta Asya Kara Ulaştırması Sınır Geçişleri Gümrük Kolaylıkları Projesi, sınırlardaki gümrük geçişlerinin daha hızlı ve dinamik yapılanmalarına yardım etmek, kurulacak yeni gümrük istasyonlarının modern dizaynına yardımcı olmak ve bu yapılar için gerekli bilgisayarlaşma ve eğitimin tedarik edilmesini sağlamak üzere geliştirilmiş bir programdır.

1.4.3. Çok modlu taşımacılık yönünden projeler

SSCB, Uluslararası Standartlar Teşkilâtı (International Organization for Standardization -ISO) standartlarına dayanan konteyner temelli bir iç taşımacılık ağı geliştirmemiş ve bu oluşumu iç taşımacılıkta çok sınırlı bir konumda tutmuştu. Ülkenin TRACECA projesi kapsamına giren coğrafyalarındaki konteyner elleçleme üniteleri 40 ft'lik standart ISO konteynerlerinin elleçlenmesi için kullanılamıyordu. Bunun sonucu olarak, TRACECA Teknik Yardım projelerinin ışığında Pota, İlyichevsk, Bakü, Tükmenbaşı limanlarındaki ve Buhara, Almaatı, Bişkek, Erivan iç terminallerindeki altyapı eksikleri tanımlanmış ve bunların giderilmesine yönelik finansman bu ülkelere sağlanmıştır. Teknik Yardım projeleri bu açıdan personelin eğitimi, işletme ve yönetsel konular açısından tam paralellik kurulmasını öngörmektedir.

1.4.4. Karayolu taşımacılığı yönünden projeler

TRACECA ulaştırma sistemindeki karayolu ağı çok geniş bir alana yayılmıştır. Ancak bu yolların tamir ve bakımı için ayrılmış ödenek kısıtlıdır. Bu yüzden var olan ödeneklerin en verimli şekilde kullanılabilmesi için yakın bir işbirliği ve ciddi bir yönetime ihtiyaç vardır. Karayolu filolarının bakım ve işletmesi de birçok TRACECA projesinin konusu durumundadır. Uzun mesafeli karayolu taşımacılığı aktiviteleri TRACECA ülkeleri içinde Kafkasya bölgesinde ve Orta

Asya'nın bir bölümünde Türkiye ve İran, kuzey bölgelerde ise Rusya ve Avrupa ülkeleri tarafından domine edilmektedir.

TRACECA üyesi ülkeler içinde sadece Özbekistan'ın kayda değer sayıda modern ekipmanlı karayolu filosu bulunmaktadır. Ancak bunlar da zaten devlete aittir. Bu konudaki TRACECA projelerinin ana amacı ise, iç taşımacılık pazarında özel girişimcilerin paylarını arttırmak ve devlet denetimindeki taşımacılığı en aza indirmektir. Bunun yapılması firmaların uluslararası pazara açılmasını teşvik edecek ve onları daha zorlu rekabete hazırlayacaktır. Ulusal yatırımcıları uluslararası piyasada koruyan yönetmeliklere yer verilmemelidir. Daha küçük ölçekli firmalarında uluslararası piyasaya girebilmeleri için gerekirse fiyat indirimleri yapılmalıdır.

1.4.5. Demiryolu taşımacılığı yönünden projeler

Çoğu TRACECA üyesi ülkede demiryollarının bakımı ve onarımı için yeterli finansman sağlanamamış, buna ek olarak eksik sinyalizasyon da bu soruna eklenince, demiryolu sistemleri gittikçe kötüye gitmiş ve ulaştırmada ciddi aksamalara yol açmıştır. Birçok Teknik Yardım projesi bu konular üzerinde yoğunlaşmış ve sorunları çözebilecek öneriler geliştirmiştir. Bunların içinde betondan konaklama vagonlarının yapılması, vagon ve lokomotif tamiri ve tank vagonların yıkanması gibi konuların yerli üreticiler tarafından karşılanmasını öngören projeler de vardır.

Demiryolu sektörü Teknik Yardım projeleri için uluslararası finans kuruluşları ile yapılan görüşmeler başarılı geçmekte ve ihtiyaç duyulan finansman karşılanabilecektir.

1.4.6. Deniz taşımacılığı yönünden projeler

Birçok Teknik Yardım ve Yatırım Projesi projesi Bakü, Türkmenbaşı, Poti, Batum ve İlyichevsk limanlarına odaklanmış durumdadır. Bunun en önemli amacı Hazar Denizi dahilindeki rotaları, TRACECA ve Karadeniz arası rotaları birleştirip geliştirmektir. Bu sayede TRACECA rotalarının TEN rotaları ile birleşmesiyle Avrupa'ya transit geçiş sağlanmış olacaktır. Bölgedeki denizyolu rotalarının

geliştirilmesi ve çoğaltılması yoluyla mevcut denizyolu taşımacılığı zayıflığının yenilmesi ve Avrupa, Kafkasya, Orta Asya ve Çin arasında çok modlu bir ulaştırma ağı kurulması amaçlanmaktadır.

Karadeniz'de bulunan limanlar Gürcistan/Poti ve Ukrayna/İlyichevsk'de bulunan raylı feribot tesisleri TRACECA kapsamında kısmen onarılabilmiş ve işletme altyapıları günden güne iyiye gitmekte, bu iki liman ve diğer Karadeniz limanları arasında elektronik bağlantıları ise gitgide geliştirilmektedir. Zararlı maddelerin uluslararası güvenlik standartlarına uygun olarak taşınabilmesi için de gerekli önlemler alınmaktadır. Bu alandaki örneklerden en önemlisi; Gürcistan/Poti limanına demiryolu-feribot bağlantısı sağlanması akabinde TRACECA tarafından Karadeniz'de taşımacılık yapan “Ukrferry” firmasına yangın söndürme sistemleri verilmiştir. Daha önce bu hat üzerinde yanıcı materyal taşıyamayan firma, 1999 yılından beri uluslararası güvenlik standartlarına uygun olarak tehlikeli madde taşımacılığı yapabilmektedir. Örnekte de görüldüğü üzere TRACECA projesi her açıdan, ulaştırma alanlarındaki eksiklerin tamamlanmasında önemli bir role sahiptir.

1.4.7. Projelerin Türkiye açısından değerlendirilmesi

TRACECA, Avrupa kıtasında doğu-batı ekseninde, Karadeniz'den geçen, Kafkasların ve Hazar Denizi'nin içinden geçerek Orta Asya'ya bağlanan bir koridor yaratmayı amaçlamaktadır. Genel olarak eski Sovyet bloğu ülkelerinin eksikliklerine ve ihtiyaçlarına yönelik projeler dikkat çekicidir. Projelerin ortak amacı bölgeye serbest piyasa ekonomisi şartlarını yerleştirmek, birçok yerde kendini gösteren altyapı eksiklerini tamamlamak, kısacası bölgeyi Sovyet döneminden kalan hantal yapısından kurtarmak olarak göze çarpmaktadır. Burada dikkat çekici husus Türkiye'ye bu kapsamda hiçbir teknik yardım veya yatırım projesinin yapılmamış olmasıdır.

Türkiye'nin TRACECA'ya entegre olduğu projeler zaten tamamen kendisinin geliştirdiği ve uygulamaya koyduğu projelerdir. Bunlara örnek olarak, Van gölündeki feribot seferleri, Karadeniz Sahilyolu Projesi ve yolcu taşımacılığı açısından Boğaz Tüp Geçiş Projesi olarak gösterilebilir. Poti, Batum, İlyichevsk limanlarına yapılan son derece önemli teknik yardım ve yatırımların bu limanlarla direkt Ro-Ro

bağlantıları olan Samsun, Trabzon, Rize ve Zonguldak limanlarına yapılmaması dikkat çekicidir. Türkiye'nin her türlü ulaştırma altyapısının eski Sovyet cumhuriyetlerinden daha gelişmiş olduğu çok açık ise de, Türkiye'nin bugün gitgide önem kazanan Karadeniz'de devre dışı kalma olasılığı akıllara gelmektedir.

TRACECA çerçevesinde bulunan bölge içi ticaretin karayolu hattının Türkiye üzerinden geçmesi düşünülmüştür. Pan-Avrupa ve TRACECA ulaştırma ağı arasındaki bağlantının kalitesini yükseltecek Karadeniz Sahil Otoyolu'nun yapım çalışmalarına başlanmıştır. Samsun-Artvin/Hopa otoyolunun yapımı, Türk karayolu taşımacılarını, İran'ı transit geçmek zorunluluğundan ve zorunlu ek ödeme maliyetlerden kurtaracaktır. Ayrıca, bölgelerarası ticaretin daha güvenli yapılabilmesi amacıyla sınır geçişlerinde fiziki alt yapıların iyileştirilmesi de bu çerçevede önem arz etmektedir.

Karadeniz ve Akdeniz'de uygulanmakta olan Ro-Ro taşımacılığı, daha ziyade avantajlı konumda bulunan Karadeniz üzerinden; Zonguldak-Ukrayna/Odessa , Zonguldak-Ukrayna/Evapotaria, Zonguldak-Ukrayna/Skadovsk, Samsun-Rusya/Novorrossisky, Trabzon-Rusya/Soçi ve Rize-Gürcistan/Poti denizyolları ile gerçekleştirilmektedir. Öte yandan Akdeniz tarafında ise İtalya/Trieste -Mersin arasında gerçekleştirilen Ro-Ro taşımacılığının potansiyeli zamanla artış göstermektedir. Buradan hareketle ise Avrupa bağlantılı yük taşımacılığı trafiğinin %55 oranında arttırılması amaçlanmaktadır. İtalya/Trieste-Mersin Ro-Ro taşımacılığı hattı aynı zamanda Suriye, İran ve Irak'a yönelik Avrupa varış noktalarına, Mersin limanı üzerinden transit geçişe imkan vermektedir.

Ayrıca, TRACECA üye ülkeri bölgesinde çok taraflı geçiş belgesinin oluşturulması ve geçişlerden alınan ücretlerin azaltılarak standart hale getirilmesinin, karayolu geçiş belgesi sorunu yaşanan ülkelere (özellikle Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan gibi) yönelik taşımalarımızı olumlu etkileyeceği, Çin ile Avrupa arasındaki karayolu taşımalarında taşımacılarımıza avantaj sağlayacağı ifade edilebilecektir.

1.5. TRACECA ve Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimleri

Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC)'in “Yeni İpek Yolu Girişimi”, TRACECA ile gerek güzergah gerekse de amaçlar bakımından ortak noktalar içermektedir.

ÇHC Devlet Başkanı Xi Jinping, 3-13 Eylül 2013 tarihleri arasında Orta Asya ülkelerine gerçekleştirdiği ziyaretler kapsamında, ÇHC'nin Orta Asya ülkeleriyle işbirliği politikasına ilişkin olarak, Kazakistan'daki Nazarbayev Üniversitesi'nde yaptığı konuşmasında, tarihi İpek Yolu'nun modern dünyanın ekonomik gerçekleri doğrultusunda yeniden tanımlanması gerektiğini ifade ederek, ÇHC'nin Avrasya ülkeleriyle ortaklaşa yeni bir “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” (İYEK) oluşturulmasını önermiştir.

Ayrıca, 3 Kasım 2013 tarihinde Xi, ASEAN ziyaretleri kapsamında Endonezya Parlamentosu'nda yaptığı konuşmasında ASEAN ülkeleri ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu (DİY) projesini hayata geçirmek istediklerini belirtmiştir.

Bununla birlikte, 12 Kasım 2013 tarihinde 18. ÇHC Komünist Partisi Merkez Komitesi tarafından İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu projelerinin kapsamlı bir şekilde geliştirilmesi ve teşvik edilmesi kararı alınmıştır.

Bu gelişmeler doğrultusunda ortaya çıkan ÇHC'nin Yeni İpek Yolu'nun toplam uzunluğu 109 bin kilometre, ÇHC sınırları içerisinde toplam 10 eyaletten geçen uzunluğu 4395 kilometre, Doğu, Orta ve Batı Asya ile Orta, Güney ve Batı Avrupa'daki 50'den fazla ülkede kapsadığı alan yaklaşık 40 milyon kilometrekaredir. Bu rakam dünya yüzölçümünün %26'sını oluşturmaktadır. Projenin kapsama alanına girecek toplam nüfus yaklaşık 4 milyardır.

ÇHC Yönetimi, Yeni İpek Yolu'nu oluşturmak üzere 40 milyar Dolarlık bir fon tahsis edileceğini açıklamıştır. Söz konusu fonun ihdası, ÇHC'nin İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Avrasya hattındaki ekonomik entegrasyon konularındaki kararlılığını kanıtlamakla birlikte, anılan fon sermayesinin ilk aşamada 10 milyar ABD Doları olmasının öngörülmekte ve söz konusu rakamın kademeli olarak 50 milyar Dolara çıkarılacaktır. Fonun ÇHC Merkez Bankası, Maliye Bakanlığı ve ülkedeki kalkınma bankalarınınca destekleneceği, yarısından fazlasının ise ÇHC'nin yurtdışındaki rezervlerinden karşılanacağı da ayrıca belirtilmektedir.

1.5.1. İpek Yolu Ekonomik Kuşığı (İYEK) Projesi

İpek Yolu Ekonomik Kuşığı projesi, Asya'nın doğusunu, batısını ve güneyini birbirine bağlayacak şekilde ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesi, bölgedeki mal, kaynak ve sermayenin dolaşımının hızlanması, ticaret ve yatırımın kolaylaştırılması, ticari bariyerlerinin kaldırılması, yerel para birimi kullanılması suretiyle maliyetlerin büyük ölçüde düşürülmesi gibi unsurları içermektedir.

ÇHC, 3 kıtayı birbirine bağlayacak söz konusu proje kapsamında altyapı çalışmalara 16,3 milyar Dolar yatırım fonu tahsis edildiğini açıklamıştır.

Projede bahse konu kavramların somut karşılığının ne olacağının, zaman içinde daha da belirginleşeceği düşünülmektedir. ÇHC'nin diğer ülkelerden gelecek reaksiyonlara göre projeyi şekillendirmesi beklenmektedir.

1.5.2. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu (DİY) Projesi

Güney Asya, Batı Asya, Kuzey Afrika, Avrupa ve ASEAN ülkelerini kapsayan bu proje sayesinde kıyı ülkeler ve bölge ülkelerinin oluşturacağı stratejik platform sayesinde hem güvenlik ve barış tesis edilecek, hem de ülkelerin ekonomik kalkınmaları için önemli fırsatlar yakalanacaktır. ÇHC Yönetimi, tüm güzergah ülkelerinin katılımı ve katkısıyla söz konusu projelere bölgesel/uluslararası bir nitelik kazandırmayı hedeflemektedir. Bu bağlamda, son olarak 16 Aralık 2014 tarihinde Maldivler'le 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'na katılım, Nepal'le ise İpek Yolu Ekonomik Kuşığı'na katılım konusunda Mutabakat Muhtırası imzalanmıştır.

BÖLÜM 2

ORTA GELİR TUZAĞI KAVRAMI

Orta Gelir Tuzağı Kavramına girmeden önce gelir tuzaklarını açıklamak gerekir. Gelir tuzakları kavramı Orta Gelir Tuzağı kavramından daha genel bir ifadedir. Bir başka deyişle, gelir tuzakları orta gelir seviyesinde ortaya çıkabileceği gibi yüksek gelir ve düşük gelirden de ortaya çıkma durumu söz konusu olabilmektedir. Burada sözü edilen gelirden kasıt, ülkelerde dolar cinsinden Satın Alma Gücü Paritesine göre ölçülen kişi başına gelirdir. Gelir tuzağı kavramı, belli yapısal sorunlar nedeniyle, bulunduğu gelir grubundan çıkamama durumunu ifade eder. Gelir tuzağı kavramını belirleyen en iyi gösterge ülkelerin uzun vadede gösterdikleri büyüme oranlarıdır. Bu noktadan da anlaşılabileceği gibi büyüme hızını belli bir oranda götürebilen ekonomiler tuzağa yakalanmayıp bir üst gelir grubuna geçebileceklerdir.

Orta gelir eşiğinde olan ülkeler açısından düşündüğümüzde; bu ülkeler hızlı büyüme oranlarıyla düşük gelir eşiğinden orta gelirli ülkeler sınıfına geçmişlerdir. Bu ülkeler düşük gelir ülke grubunda bol ve ucuz işgücü çalıştırarak yüksek büyüme oranlarıyla kişi başı milli gelir oranlarını artırarak bir üst sınıfa yükselmişler, ancak orta gelir sınıfına girdiklerinde ücretler yükselmiştir. Ardından, verimliliğin arttırılamaması ve teknolojinin geliştirilememesiyle birlikte ekonomileri ivme kaybederek eski büyüme oranlarını yakalayamamışlar ve Orta Gelir Tuzağına yakalanmışlardır. Aynı şekilde, düşük ve yüksek gelirden de tuzağa düşmek mümkündür. Potansiyelleri olmasına rağmen düşük gelir tuzağında birçok Asya ve özellikle Afrika ülkelerini görmekteyiz.

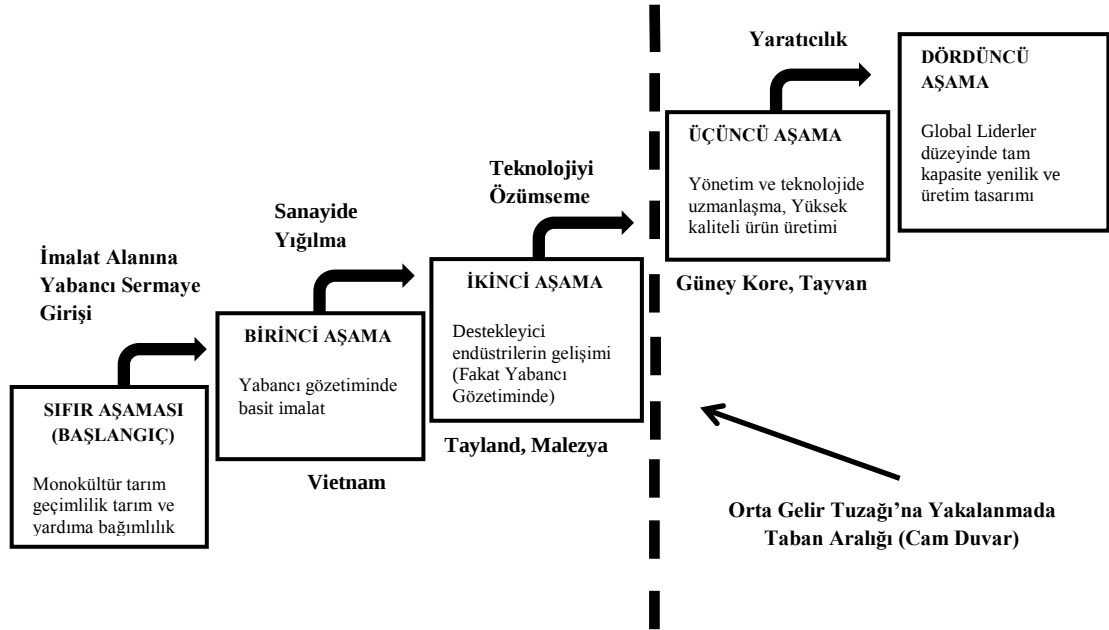
Yine aynı şekilde son 20 yılda yüzde birin altındaki büyüme oranlarıyla Japonya ve 2009 Küresel Finans Krizinin etkisiyle AB’de de büyüme oldukça yavaş seyretmekte olduğundan bu ülkeler içinde yüksek gelir tuzağından bahsedebiliriz. Düşük gelirden orta gelire, orta gelirden de yüksek gelire Güney Kore örneğinde olduğu gibi tuzağa yakalanmadan geçen ülkelerde mevcuttur.¹³

¹³ Karahan H., “Kalkınma Yolunda Yeni Eşik: Orta Gelir Tuzağı” , MUSİAD Türkiye Ekonomisi Raporu, 2012, Syf.96-98.

2.1 Orta Gelir Tuzağı Kavramı

Orta Gelir Tuzağı kavramı ilk kez 1960 yılında Doğu Asya Rönesansı başlıklı Dünya Bankası raporunda kullanılmıştır. Raporda; 20. yüzyıl, zengin ülkelerin inovasyonlarla hızlı ekonomik değişiklikleri gerçekleştirerek orta ve düşük gelirli ülkeleri domine ettikleri ve bu gelişmeleri takip edemeyen orta ve düşük gelirli ülkelerin ise bulundukları gelir eşiğinde sıkışıp kaldıkları ve yakınsama hipotezinin geçerliliğini yitirdiği bir yüzyıl olarak tanımlanmıştır. Yani Orta Gelir Tuzağının aslında ülkelerin yakınsamamasının bir sonucu olarak ortaya çıktığı belirtilmiştir.¹⁴

Orta Gelir Tuzağı en sade şekliyle; ekonomik büyümesini finanse etmek için fiziksel faktör birikiminden verimlilik artırıcı maliyetleri azaltıcı emek ve sermaye piyasalarına doğru yapısal dönüşüm sergileyememiş ülkelerin sıkıştıkları gelir eşiğini ifade eder.¹⁵ Ohno, Orta Gelir Tuzağını Şekil 2.1.'de görüldüğü üzere aşamalar halinde anlatmıştır. Bu şekilde ülkeler için dört tane düzey belirlenmiştir.



Şekil:2.1. - Ohno'nun Kalkınma Aşamaları

Kaynak:Kenichi Ohno, “Avoiding the Middle-Income Trap Renovating Industrial Policy Formulation in Vietnam” ,ASEAN Economic Bulletin, Vol.26, No.1, Nisan 2009, Syf.28

¹⁴ Indermit G. and Homi K. v.d, “An East Asian Renaissance Ideas For Economic Growth” , Office of the Chief Economist East Asia & Pacific Region: Dünya Bankası Raporu, 2007, Syf.5

¹⁵ Homi K. and Harinder K., “What Is the Middle Income Trap, Why do Countries Fall Into It, and How Can It Be Avoided?” Global Journal of Emerging Market Economies,2011,Syf.281

Şekilde de görüldüğü üzere sıfır aşaması dış yardımlara bağımlı tipik bir tarım toplumu aşaması "Sıfır Aşaması-Başlangıç" olarak gösterilmiştir. Birinci aşamaya geçilebilmesi için asgari düzeyde kendine yetecek kadar üretim yapma koşulu belirlenmiştir. Birinci aşama basit üretim tarzı ve dış takviyeli bir endüstri olarak tanımlanmıştır (Vietnam gibi). İkinci aşamaya geçmek için endüstrilerin birbirlerine yakın yerlerde kümelenerek etkinliklerini sürdürmeleri ve bunun neticesinde ulaşım, iletişim ve alt yapı kolaylıklarıyla dışsal tasarruflar sağlamaları gerekmektedir.

İkinci aşama belli endüstrilere sahip ancak yine dışardan takviyenin olduğu bir ekonomik düzeyi ifade etmektedir (Tayvan ve Malezya gibi). İkinci aşamadan üçüncü aşamaya geçme konusu ise tamda bizim çalışmamızın sorunsalıdır. Bu aşama “Cam Tavan” kavramıyla açıklanmış ve tabloda kesikli çizgiyle gösterilmiştir. İkinci aşamadan üçüncü aşamaya geçmeyi zorlaştıran bu “Cam Tavan” çizgisi bir üst seviyeye terfi etmeyi engelleyen görünmez bir engeli ifade etmektedir. Aslında buradaki “Cam Tavan” Orta Gelir Tuzağını ifade etmektedir.

Ülkelerin üçüncü aşamaya geçebilmeleri için beşeri sermayelerini güncellemeleri gerekmektedir. Bu da ülkelerin teknolojiyi bünyelerine sindirmelerine bağlanmıştır. Üçüncü aşama ise yönetim ve teknolojiye artık uzmanlaşmış yüksek kalitede ürün üreten bir endüstri seviyesini ifade etmektedir (Güney Kore ve Tayvan). Bu aşamadan son düzey olan dördüncü aşamaya geçmek için yaratıcılık gerekmektedir. Dördüncü aşama artık ABD, Japonya ve Avrupa birliği ülkeleri gibi inovasyonda ve ürün dizaynında küresel liderleri göstermektedir.¹⁶

2012 Şubat ayında yayınlanan Çin 2030 başlıklı Dünya Bankası raporunu incelediğimizde; İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde pek çok ülkenin orta gelirli ülkeler grubuna yükseldiğini görüyoruz. Ancak, çok az ülke yüksek gelirli ülkeler grubuna yükseldi. 2000’li yıllara kadar bu ülkelerin bu eşikte kalmaları Orta Gelir Tuzağı Hipotezini güçlendirmektedir. Bu ülkeleri orta gelir düzeyine yükselten düşük işgücü maliyeti avantajları bu ülkeler orta gelir seviyesine yükseldiklerinde ortadan kaybolmuştur. Artık bu ülkelerin yüksek gelir seviyesine ulaşabilmeleri için

¹⁶ Kenichi O., “Avoiding the Middle-Income Trap Renovating Industrial Policy Formulation in Vietnam” ,ASEAN Economic Bulletin, Vol.26, No.1, Nisan 2009, Syf.28

yeni büyüme kaynakları bulmaları gerekmektedir. Orta gelir sarmalından çıkamayan ülkelerin geçmişlerine yani düşük gelirli ülkeler grubunda yer aldıkları döneme baktığımız zaman tabloyu daha net görme fırsatımız olacaktır. Bu ülkeler o zamanlar uluslararası piyasalarda emek-yoğun ve düşük maliyetli ürünler üreterek daha önce bahsettiğimiz “Cam Tavan” tablosunda anlattığımız gibi “Başlangıç” ve “Birinci” olarak gösterilen endüstri aşamalarını atlayıp ikinci endüstri aşamasına yükselmişlerdir.

İşte artık bu noktadan sonra bir ülkenin sürdürülebilir bir büyüme eğilimine girmesi için üretkenlik kazanımlarıyla verimin düşük olduğu tarımdan yüksek verimli üretim alanlarına sermaye ve emek faktörlerinin yeniden tahsisini gerçekleştirmeleri gerekmektedir. Çünkü bu ülkeler orta gelir statüsüne geçtikten sonra kırsal işgücü azalmış ve ücretler yükselmiştir. Sonuç olarak bu ülkeler inovasyon bağlamında verimliliklerini arttıramayarak Kenichi Ohno tablosundaki cam tavana çarpmışlardır.¹⁷

Orta Gelir Tuzağı, bir diğer açıdan da orta gelir seviyesindeki ekonomilerin, çok uzun yıllar boyunca orta gelir seviyesinde kalıp, yüksek gelirli ülkeler grubuna geçememelerini de ifade etmektedir. Yani bir anlamda Orta Gelir Tuzağı; yüksek nitelikli insan gücüne sahip ileri ekonomiler arasında mücadele etme ya da düşük ücretli nitelsiz beşeri sermayeye sahip olma arasındaki ince çizgiye işaret etmektedir.

Ekonomik kalkınmanın ilk aşamalarında yatırımların yüksek getirisiyle tarımdan emek verimliliğinin daha yüksek olduğu tarım dışına geçen işgücü sayesinde kişi başına gelirden yüksek artışlar sağlamak kolay olur. Buna karşılık sermaye stoku büyüdükçe verimi düşer ve tarımdan tarım dışına işgücü transferi de azalır. Bu gelişmelerin sonucu olarak da kişi başına gelir artışı yavaşlar. Kişi başına gelir artışlarını yüksek düzeyde sürdürebilmek için emek verimliliğinin büyümeye daha fazla katkı sağlaması şarttır. Aksi takdirde Orta Gelir Tuzağı olarak adlandırılan bu aşamadan çıkmak zorlaşır.

¹⁷ Çin 2030: Building A Modern, Harmonious and Creative Society, Dünya Bankası Raporu, 2013, Syf.12

Bir başka Orta Gelir Tuzağı tanımında Barry Eichengreen'in tanımıdır.¹⁸ Bu tanımda; kişi başına gelirin 2005 yılı sabit fiyatları baz alınarak 16000 dolara yükselmesi, kişi başına gelirin ABD düzeyinin yüzde 58'ine ulaşması ve ülke imalat sanayisinin milli gelir içindeki payının yüzde 23'e ulaşması kriterleri Orta Gelir Tuzağı için kritik noktalar olarak belirlenmiştir. Ayrıca Eichengreen bu kriterleri belirttikten sonra kişi başına düşen milli hasılları sırasıyla 8.500,9.600 ve 3.800 dolar olan Çin, Brezilya ve Hindistan gibi yükselen ekonomilerin, belirttiği kişi başı gelir eşiğine ulaştıklarında muhtemelen Orta Gelir Tuzağına yakalanacaklarına inanmaktadır.

Öte yandan Çin 2030 başlıklı rapora göre; düşük gelirli ülkeler dışarıdan transfer ettikleri basit teknolojiyle ürettikleri ucuz maliyetli ve emek yoğun ürünlerle, düşük emek maliyeti avantajını kullanarak uluslar arası piyasalarda rekabet edebilirler. Emek ve sermayenin verimliliği düşük tarım sektöründen daha yüksek verimliliğe sahip imalat sektörüne kaymasıyla birlikte ülkenin üretkenlik düzeyi, dolayısıyla da gelir düzeyi artar. Ancak ülkelerin orta gelir düzeyine ulaşmalarıyla beraber kırsal kesimdeki eksik istihdam giderek azalır, ücretler artar ve dolayısıyla uluslararası rekabet gücü düşer. İnovasyon yoluyla üretkenlik düzeyini artıramayan ülkeler orta gelir düzeyinden yüksek gelir düzeyine geçemezler, bir başka deyişle Orta Gelir Tuzağına düşerler.¹⁹

2.2 Orta Gelir Tuzağının Tarihi ve Teorik Altyapısı

Felipe, Abdon ve Kumar geçmişte Orta Gelir Tuzağının hangi ülkelerin başına geldiğine, ne kadar yıl bu ülkelerin Orta Gelir Tuzağında kaldıklarına ve tuzak içerisinde kaldıkları zaman aralığı boyunca ne kadar bir ortalama büyüme performansı gösterdiklerine yoğunlaşmışlardır.²⁰ Orta gelir grubu; alt-orta gelir ve

¹⁸ EICHENGREEN B., PARK D. ve SHİN K. Growth Slowdowns Redux: New Evidence On The Middle-Income Trap, NBER Working Paper Series, Working Paper 18673, 2013,

¹⁹ Öz S., "Orta Gelir Tuzağı", Ekonomik Araştırma Forumu, Politika Notu No.12-06, Ağustos, 2012, Syf.1

²⁰ ABDON A., FELİPE J. ve KUMAR U., "Tracking the Middle Income Trap: What is It, Who is in It and Why?", Levy Economics Institute, 2012

üst-orta gelir olmak üzere ikiye ayrıldığı gibi Orta Gelir Tuzağı da Alt-Orta Gelir ve Üst-Orta Gelir Tuzağı olmak üzere ikiye ayrılır.

2.2.1.Alt-Orta Gelir Tuzağı

Felipe, Abdon ve Kumar bir ülkenin alt-orta gelir grubundan 28 yıl veya daha üstü süre boyunca çıkmaması durumunda Alt-Orta Gelir Tuzağına yakalanmış olacağını kabul etmektedirler.

2.2.2.Üst-Orta Gelir Tuzağı

Felipe, Abdon ve Kumar; üst-orta gelir grubundan yüksek gelirli ülkeler grubuna yükselen ülkeler, bu ülkelerin bir önceki gelir eşiğinde kalma süreleri ve bu eşikte kaldıkları zaman aralığı boyunca ortalama ne kadar bir büyüme performansı sergiledikleri gösterilmektedir. Bir ülkenin Üst –Orta Gelir Tuzağına yakalandığının söylenebilmesi için üst-orta gelir grubundan 14 veya daha fazla yıl bir üst gelir grubuna geçememesi gerekir.

2.3 Orta Gelir Tuzağının Kuramsal Çerçevesi

Orta Gelir Tuzağını teorik bir çerçeveye oturtmak için yapılan yaklaşımlardan biride Orta Gelir Tuzağıyla Solow'un neo-klasik büyüme modelinde tanımladığı uzun dönemde ekonomik büyümenin durağanlaşması arasında doğal bir uzantının olduğu savıdır.

Neo-klasik sentezde sermaye genişlemesi ve sermaye derinleşmesi uzun dönemde durağan ekonomik büyümenin neo-klasik büyüme modelinde nasıl gerçekleştiğini anlamamızı sağlamaktadır. İşgücüne yeni katılanları sermaye ile donatmak için tasarrufların kullanılmasına sermaye genişlemesi denir. Bu durumda işgücü başına sermaye miktarı değişmez. Sermaye/İşgücü oranını artırmak için kullanılan tasarruflar söz konusu olduğunda ise sermaye derinleşmesinden bahsedilir ve derinleşme, işgücü başına sermaye miktarında artışa sebep olur.

Orta Gelir Tuzağının tanımlanmasında önemli ipuçları veren neo-klasik büyüme modelin tanımını yaparsak; neo-klasik büyüme modeli teknolojinin

dışsallığı varsayımı altında ve sermayenin niteliğinde beşeri sermayenin rolünün göz ardı edilmesi sonucu azalan verimler kanunu gereğince Orta Gelir Tuzağının en önemli belirtisi olan büyümenin durağanlaşması kavramını durağan durum dengesi kavramıyla formülize etmektedir. Yani sadece fiziksel sermaye birikiminin uzun dönemde büyümeyi finanse edecek sermaye derinleşmesini sağlayamayacağını ve iktisadi büyümede uzun dönemde bir durağan durumun gerçekleşeceğini ifade etmiştir.

Orta Gelir Tuzağının teorik temellerinden bir tanesi de Barro ve Sala-i Martin'in 1997 tarihli çalışmasıdır. Bu model Orta Gelir tuzağı için analitik bir çağrışım uyandırmaktadır. Çalışmanın varsayımları şu şekildedir;

- a) Uzun dönemde dünyanın toplam ekonomik büyümesini gelişmiş ülkelerde gerçekleşen teknolojik gelişmeler finanse etmektedir.
- b) Yakalama ekonomileri ise taklit yoluyla yeni inovasyonları içselleştirmeye çalışmaktadırlar.
- c) Taklit etmek inovasyondan daha ucuza mal olacağından dolayı yakalama ekonomilerine bu daha rasyonel gelir ve inovasyonları taklit etmeye devam ederler.
- d) Taklidin bu düşük maliyetinden dolayı gelişmiş ekonomilerden daha fazla ekonomik büyüme oranları elde ederek onlara yakınsamaya başlarlar.
- e) Ta ki durum artık taklit edilemeyen inovasyonlara kadar devam edecektir. Bu durumda yakalama ekonomilerinin elinde eski ve artık modası geçmiş taklitler kalacağından ekonomik büyüme durağanlaşmaya başlayacaktır. Sonuç şudur ki; Ekonomik büyümenin uzun dönemde tek finansmanı öncü alanlarda gerçekleştirilecek olan özgün inovasyonlardır.

Yukarıda maddeler halinde açıkladığımız yakalama ekonomilerinde ekonomik büyümenin durağanlaşma süreci aynı zamanda Orta Gelir Tuzağına giden süreci anlatmaktadır.

2.4. Orta Gelir Tuzağının Ölçümü

Orta gelir tuzağının ölçümü açısından temelde iki yöntem kullanılmaktadır. Bunlardan ilki; ABD GSYH'sinin %20'sinde kalınıp kalınmadığının ölçülmesidir.

YILLAR	TÜRKİYE KBGSYH (USD)	ABD KBGSYH (USD)	TR / ABD X 100%
2008	10.272	46.901	21,90
2009	8.528	45.461	18,76
2010	10.017	46.811	21,40
2011	10.363	48.328	21,44
2012	10.457	49.802	21,00

Tablo:2.1. - GSYH Hesaplamasına Dayalı Orta Gelir Tuzağı Ölçümü(Türkiye)

Kaynak: <http://www.mahfiegilmez.com/2012/12/orta-gelir-tuzagi-ve-turkiye.html>

Tablo 2.1'e göre ilgili dönemde, Türkiye için kişi başı GSYİH oranının %20-21 oranında kaldığı ve tuzağa düşme olasılığının yüksek olduğu görülmektedir.

Orta gelir tuzağının ölçülmesinde kullanılan diğer bir yöntem ise bir ülkenin orta gelir grubunda bulunduğu en düşük yıl sayısı belirlenmeye çalışılır. Bu eşğin ötesinde orta gelir tuzağının söz konusu olduğu yorumu yapılır. Ülke düşük orta gelir tuzağında ise bu seviyede 28 yıl ya da daha fazla kalması gerekir. Eğer yüksek ortalama gelir tuzağında ise de yüksek ortalama gelirden 14 yıl ya da daha fazla kalması gerekir.

Bu açıdan Tablo 2.2'e bakıldığından Türkiye açısından düşük gelirli kaldığı yıl sayısı eşik değeri olan 28 yılın çok üzerindedir. Bunun yanı sıra üst orta gelir tuzağında kalma yıl sayısı açısından 14 yıllık eşik değere yaklaşılmıştır ve önemli politika değişikliği ve önlemler alınmadığı ölçüde tuzağa düşme ihtimalinin oldukça fazla olduğu söylenebilir.

ÜLKE	2010 KBGSYH (1990 PPP\$)	Düşük Gelirli Kaldığı Yıl Sayısı	2010 Yılına Kadar Yüksek Ortalama Gelirde Kaldığı Yıl Sayısı	Yüksek Ortalama Gelir Tuzağına Düşmeden Önceki Yıl Sayısı	Ortalama Büyüme Oranı (%) 2000-2010	11.750 \$'a Ulaşmak İçin Ortalama Büyüme Oranı
Çin	8.019	17	2	12	8,9	3,2
Tayland	9.143	28	7	7	3,6	3,6
Bulgaristan	8.497	53	5	9	4,7	3,7
Macaristan	9.000	51	10	4	2,4	6,9
Polonya	10.731	50	11	3	3,9	3,1
Türkiye	8.123	51	6	8	2,3	4,7
Kosta Rika	8.207	54	5	9	2,9	4,1
Meksika	7.763	53	8	6	0,7	7,2
Umman	8.202	33	10	4	1,4	9,4

Tablo:2.2. - 2010 yılında Tuzak İçinde Olmayan Yüksek Ortalama Gelirli Ülkeler

Kaynak: Felipe, J. (2012), Tracking the Middle-Income Trap: What is It, Who is in It, and Why? ADB Economics Working Paper Series No. 306, s.15

2.5. Orta Gelir Tuzağı ve Türkiye Ekonomisi

Türkiye ekonomisi 2004 yılından beri orta gelirli ülke statüsünde yer almakta olup, orta gelir tuzağına takılmakla kalma hususuna değinmenin yanı sıra, öncelikle 2000’li seneler öncesinde içinde yer aldığı düşük gelir tuzağını da ele almakta fayda vardır.

2.5.1. 2004 Öncesi Yıllar: Düşük Gelir Tuzağı’ndan Kurtulma Çabaları

Türkiye, 2. Dünya Savaşı akabinde 1970 ve de 1990 yıllarında olmak üzere, ekonomisinde iki yitlik on yılları tecrübe edinmiştir. Söz konusu yıllarda, iç ve dış konjonktürlerde kırılmalar yaşanmış, istikrarsızlık ve halkçılık belirgin bir şekilde ön plana çıkmış ve makro ekonomik dengeler ciddi anlamda bozulmuştur.

Söz konusu yıllara kısa bir şekilde değinmek gerekirse, Türkiye’nin, 1970’li yıllar öncesindeki dönem, yani 1960’lara, tüm dünyaya paralel bir şekilde İthal İkameci Sanayi (İİS) politikalarıyla girdiği gözlemlenmektedir. Fakat, göreceli olarak başarılı olan 1960-1970 dönemi, ikinci on yılda yerini tam bir çöküşe bırakmıştır. Planlı kalkınma ve ithal ikameci sanayileşmede Türkiye’nin geri kaldığı

dönem de zaten 1970’li yıllara rast gelmektedir. Zira Türkiye’nin 1960’lı yıllarda başlattığı İİS modelinde önemli zafiyetler bulunmaktadır. Bu zafiyetlerin birincisi, modelin verimlilik ve hareketli bir sanayileşmeyi değil, durağan ve ağır bir yaklaşımı öne çıkarmasıdır. İkinci zafiyet ise, modelin korumacı olması ile rekabet ortamının kurumsallaşamamasıdır.

Bununla birlikte, yapıdaki eksikliklere, Türk sanayileşmesindeki misyonsuzluk ve dış dünyadan kopukluğun yanı sıra, sanayicinin uzun vadeli, stratejik ve girişimci kalitesine dayanan dönüşümünü temin edecek olan destek/disiplin/denetim paradigması eksikliği ilave edilmelidir. Dolayısıyla, ülkeye döviz çekemeyen, rekabetin olumlu etkilerine maruz kalmayan bu verimsiz düzen ömrünü başarısızlıkla tamamlamış ve Türkiye’yi 1980’li yıllara, ekonomisi zayıf ve gelir düzeyi düşük bir ülke girmesine neden olmuştur. Bunu müteakip Türkiye ekonomisi, 1980’li yıllarda hareketlenme sürecine girmiş, fakat bir sıçrayış için gerekli olan iç ve dış çapalar devreye girememiş, küresel uyum sistemi oluşturulamamış ve böylece ekonomi alanındaki küçük iyileşmelere rağmen, yapı söz konusu 10 yılda bir yol kat edememiştir. 1990’larda ise, koalisyon hükümetlerince yaratılan siyasi ve ekonomik dengesizlikler ve çöküntü, ekonomiye ağır zarar vermiş ve süreç 2001 krizi ile sonuçlanmıştır. Sonuç olarak Türkiye ekonomisi, uzun yıllar boyunca, düşük gelirli ülke tuzağında takılı kalmıştır.

2001 krizi akabinde ise yaşanan değişim ve yenilik süreci, tek parti hükümetinin politik istikrarı ve başarılı ekonomik politikaları beraberinde getirmesiyle birlikte, ekonominin yıllar sonra rahat bir nefes almasına neden olmuştur. Bu çerçevede Güçlü Ekonomiye Geçiş programı başarıyla hayata geçirilmiş, ekonominin makroekonomik göstergeleri yoluna koyulmaya başlamıştır. Nitekim söz konusu süreçte, endüstriye geçiş ve verimlilik üzerindeki başarıların da etkisiyle hızlı ve kesintisiz bir büyüme performansı gösteren ekonominin, kriz ve öncesinde rekor seviyelere ulaşan kamu borçlarının da ciddi oranda azaltarak mali disipline kavuşması sağlanmıştır. Buna ilaveten, ekonominin yıllar boyunca çözüm bulunamamış problemi olan yüksek ve yapışkan enflasyon da % 70 düzeylerinden tek haneli rakamlara çekilmiştir. Bütün bunlara bağlı olarak, Avrupa Birliği İlerleme Raporları’nın da belirtildiği üzere, Türkiye ekonomisi tarihinde ilk defa 2004

yılından itibaren başlıca sektörlerini çalışmaya başladığı, risklerin ölçülebilir, öngörülebilir ve yönetilebilir hale geldiği çalışan bir piyasa ekonomisi kimliğine kavuşması söz konusu olmuştur.

Türkiye sonunda, 2001 krizi sonrasında 3.000 \$ olan kişi başına milli gelir düzeyini, 2004 yılı sonunda orta gelir seviyesi olarak görülen 10.000 \$ seviyesine çıkarabilmiştir. Türkiye bu gelir düzeyi artışı ile düşük gelir tuzağından ancak 40-50 yıl sonra çıkabilmiştir.

2.5.2. 2004-2011 Yılları Arası: Orta Gelirli Ülke Statüsüne Terfi

Orta gelirli ülke düzeyine 2004 yılından sonra kavuşan Türkiye ekonomisi, büyüme oranları artış artarak devam etmiş, fakat 2008 yılı Ekim ayından itibaren, global krizin etkisiyle küçülmeye başlamıştır. 2009 yılının son çeyreğinde ise yeniden toparlanmaya başlayan ekonomi, 2010 ve 2011 yıllarını, birçok ülkeyi imrendiren ve rekor sayılabilecek büyüme oranlarıyla geride bırakmıştır. Avrupa, ABD ve Japonya gibi olgun ekonomiler bir hamle yapamaz durumdayken, Türkiye ise dünya ülkelerinin birçoğundan olumlu yönde farklılaşmış, çalkantılı dünyada bir sakin liman olarak ön plana çıkmıştır. Bununla birlikte, kırılganlığı devam etmekte olan dış dünyanın da etkisiyle, Türkiye'nin, 2008 yılından beri yaşanan süreci yönetmek zorunda kaldığını da unutmamak gerekmektedir. 2023 hedeflerinde ifade edilen rakamlar düzeyine çıkmak ise, sağlam bir strateji olmaksızın gerçekleştirilemeyecektir. Ayrıca, Türkiye'yi 3.000 \$ aralığındaki gelir düzeyinden 10.000 \$ düzeyine kısa bir sürede çıkaran strateji, 25.000 \$ düzeyine ulaştırmak için yeterli olmayacağı aşıkardır. Ayrıca, daha önce de ifade edildiği gibi, bu strateji temelde, zaten erozyona uğramış ekonominin düzelmesini sağlamıştır.

Türkiye ekonomisinin 2002 yılından beri uzun zamandır arzuladığı istikrara kavuşup, sahip olduğu potansiyeli ve yoksulluk avantajlarını da sonuna kadar devreye sokabilmiştir. Bununla birlikte son 10 yıl içerisinde Türkiye'de varlık fiyatları düşük, reel ücretlerinde yeterince rekabetçi ve kredi maliyetleri de gerileyerek seyretmesi Türkiye'nin rekabetçiliğine olumlu yansımış ve büyümeyi desteklemiştir. Söz konusu süreçte de Türkiye'de düşük/orta teknolojilere sahip geleneksel sektörler de yoğunluk kazanmış, bunun sonucunda ise orta gelir tuzağına

düşen ülkelerin içinde bulunduğu duruma düştüğü gözlemlenmektedir. Düşük maliyetler ve emek yoğun sektörler avantajı, orta gelir kategorisine girildiği an, kaybedilmekte ve rekabet gücünün artırılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Türkiye ekonomisi, orta gelirli ülke düzeyine henüz 2004 yılında erişmiştir. Bundan dolayı, ekonomisinin gelir basamaklarını geçiş aşaması hali hazırda normal olarak ilerlemektedir. Fakat ileriki süreçte ise, hızlı bir şekilde bir üst gelir düzeyine geçiş sürecinde, bir tuzağa kapılmamak için dikkatli olunması gerekmektedir. Türkiye ekonomisinin 2010 ve 2011 yılları yüksek büyüme oranlarının yavaşlamaya başlamış olması ve yapısal olarak çözülmesi gereken cari açık sorununun varlığı, Türkiye ekonomisinin ileriki süreçte, bir orta gelir tuzağı testinden geçebileceğine de göstermektedir. Tam bu noktada, ekonominin tuzağa kapılarak ilerleyememesi ve artan bir şekilde açık pazar durumuna düşmesinin önüne, günümüzde alınacak önemli tedbirlerle geçilebilecektir.

Bu doğrultuda, Türkiye'nin yeni büyüme modeli, ihtiyaçları doğrultusunda şekillenerek, geleneksel olmayan karma bir ekonomi paketi olarak ortaya koyulabilir. 2023 hedefleri çerçevesinde sürdürülebilir bir büyüme sağlamak amacıyla, yüksek rekabet gücüne dayalı, iç pazarı düşürmeden tüm dünya pazarlarına ihracatı teşvik eden, cari açık problemini minimize edecek bir üretim politikası kabul edilmelidir. Söz konusu ekonomi politikasının bileşenlerin ne olacağı düşünüldüğünde ise, milli gelirin oluşum sürecini genel hatlarıyla ele almak, politika oluşturuculara daha net bir fikir verecektir.

GSYH en basit bir formülle ortaya konulduğunda, GSYH'nin üç çarpandan oluştuğu söylenebilecektir. Bu çarpanlar, her bir çalışanın harcamış olduğu saat sayısı, çalışan kişi sayısı ve her bir çalışanın saat başına ortaya çıkardığı ürün sayısıdır.

Bu çarpanlardan ilk ikisi, emek piyasalarının yapısı ile ilişkilidir. Son çarpan olan üretilen ürün ise, sermayenin miktarına bağlı olarak değişmekle birlikte, verimlilikle de büyük ölçüde ilişkilidir. Dolayısıyla, daha çok ürün üretimi için

sermaye zengini olmanın yanısıra, ayrıca sermayeyi de verimli bir şekilde kullanmak elzemdir. Bu nedenle, politika için belirlenecek stratejinin verimlilik odaklı olması gerektiği göz önünde bulundurulmalıdır. Bundan hareketle, firmaların verimliliğinde ara geçişi sağlayarak önemli etkileri olan sektörler de, ekonominin mezo düzeyi olarak ele alınmasından fayda görülmektedir.

Nihayetinde, politikacılar tarafından oluşturulacak büyüme modeli için gerekli dinamikleri, makro, mezo ve mikro seviyeler için ayrı ayrı incelemek gerekmektedir. Model oluşumundaki söz konusu bakış açısı, GSYH dinamiklerini irdelleyen makro bakış ile ekonominin oyuncularını etkileyen mikro bakışın yanı sıra, sektörleri de ele alan mezo düzey bir analizle birlikte, üçlü bir model kurarak, oluşturulacak politikalarda bütünsellik avantajı sağlanacaktır. Bu kalkınma modelinin başarısı da, söz konusu 3 seviyeli politikalar arasındaki güçlü ilişkiye bağlı olacaktır.

BÖLÜM 3

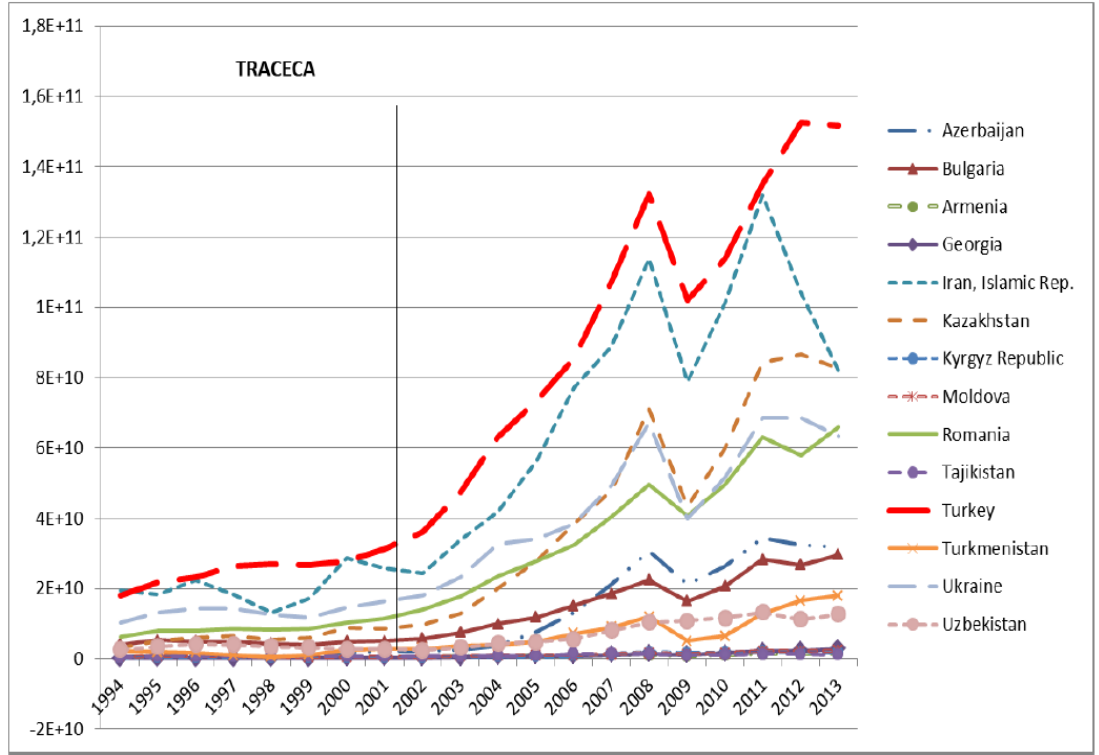
TRACECA'NIN TÜRKİYE'YE ETKİSİ VE ORTA GELİR TUZAĞI'NDAN ÇIKIŞTA KATKISI

Tezin bu bölümünde TRACECA Projesi'nin Türkiye'ye olası etkileri ele alınarak TRACECA'nın Orta Gelir Tuzağı'ndan çıkışta katkısı irdelenecektir.

3.1. TRACECA Projesi'nin Makroekonomik Etkileri

Ulaştırma ağları ülkelerin ekonomik stratejilerini şekillendiren önemli bir unsurdur. Ulaştırma sistemleri, mal ve hizmetler için yer ve zaman faydası yaratmaktadır. Böylece ulaştırma sistemleri piyasa dengesinin oluşumuna katkı sağlamakta, bireyler ve mal/hizmetlerin mobilitesini kolaylaştırmaktadır. Kısacası “Via est Vita”, yani “yol hayattır”. Öyle ki, ulaştırma sistemi ekonomide talep edilen mal ve hizmetler ile arzın bir göstergesi olan üretim fonksiyonu arasındaki bağlantıyı oluşturmaktadır. Bu bağlamda, ulaştırmanın ekonomik işleyişte zaman ve yer faydası yaratan bir rolünün bulunduğu bahsedilebilir.

Bu açıdan Türkiye'nin coğrafi konumundan hareketle, üç kıtanın birleşme noktasındaki ulaştırma hatları bağlamında stratejik önemi, uluslararası taşımacılık için büyük önem arz etmektedir. TRACECA ile birlikte Avrupa ülkeleri gibi Türkiye'nin de Orta Asya pazarına daha kısa yoldan ulaşması halinde, dış ticaret hacmini karşılıklı olarak genişletmesi ve taşıma gelirini artırma olanağı da mevcuttur. Zira dış ticaret ve ekonomik kalkınma arasındaki ilişki ele alındığında, dış ticaretin kalkınmayı, bununla birlikte kalkınmanın da dış ticareti etkilediği görülmektedir.



Tablo 3.1. - TRACECA Ülkeleri'nde İhracat
Kaynak: World Bank Data, 2015

TRACECA ulaşım koridoru üye ülkelerde ve bu ülkelerin bulunduğu "Avrasya" ekonomik kalkınmasına önemli katkılarda bulunmaktadır. Bu etkilerin en önemlisi uluslararası ticaret hacmidir. TRACECA ile üye ülkelerde geliştirilen hızlı ve ucuz ulaşım operasyonları, ülkelerin ticaret hacimlerini arttırmalarına fayda sağlamaktadır.

Tablo 3.1.'de görüldüğü gibi, TRACECA'ya katılan ülkelerin ihracat rakamlarına bakıldığında, projenin başladığı yıl olan 1998'den sonra ihracat rakamlarında artış trendi dikkat çekici görülmektedir. TRACECA ülkeleri arasında, Türkiye en yüksek ihracat artışı gerçekleştirmiş ülkedir. Bundan hareketle Türkiye'nin sahip olduğu stratejik önemin, TRACECA ile daha da arttığı söylenebilecektir.

Öte yandan üye ülkelerin ihracattaki artış eğiliminin nedeni sadece TRACECA projesi değildir. Uluslararası entegrasyon dahil olmak üzere ülkeler arasındaki ticaret anlaşmaları, devletlerin ihracat politikaları gibi nedenler de ihracat artış nedenleri arasında yer almaktadır. Ancak, ihracat faaliyetlerindeki verimlilik artışı maliyet azalmasına da yol açarak ihracatı artırmaktadır. Bu nedenle, üye

lkeler, Avrupa pazarlarına bağlantı ağması ve küresel ticarete uyum sağlanması açısından çok modlu TRACECA projesine stratejik önem vermektedir. Böylece, ilgili hükümetler ve ulaştırma sektörü arasındaki yakın işbirliği neticesinde, sınır geçiş kolaylaştırıcı süreçler yaratılmış ve yaratılmaya devam edilmektedir.

TRACECA'nın doğu-batı yönündeki en kısa, hızlı ve ucuz koridor olacağı hususundan hareketle yük taşımacılığında yaşanacak artışların, bu yol üzerindeki lojistik şirketlerinin de ilgisini çekeceği düşünülmektedir. Ayrıca, TRACECA projesi özellikle ticaret ve ulaştırma ağları geliştirmek açısından denize hiçbir bağlantısı olmayan Orta Asya lkeleri için de büyük önem taşımaktadır.

Bununla birlikte TRACECA dahil ülkeler, gelişmiş dünya ülkeleri ile karşılaştırıldığında, ihracat rakamları ve lojistik performans açısından alt satırlarda yer almaktadır. Ancak, planlanan altyapı projelerinin tamamlanması ile bu ülkelerin önemli bir geçiş bölgesi haline gelmesi, uluslararası ticaret ve turizm gelirlerinde artış elde etmeleri beklenmektedir.

Türkiye'nin dış ticaretinde, deniz ve karayolu önemli bir yer tutarken demiryolu ile taşımacılık geri planda kalmıştır. Tablo 3.2.'de de görüleceği üzere demiryolları ile dış ticaretin nakli, son yıllarda düşme eğilimi göstermiştir. Ne var ki 10 yıllık periyotta demiryollarının payı ihracatta ortalama %0,86, ithalatta ise ortalama %1,2 olarak gerçekleşmiştir.

Yıllar	İhracat	Pay(%)	İthalat	Pay(%)
2004	577.822	0,91	1.254.518	1,28
2005	756.935	1,03	1.816.522	1,55
2006	911.760	1,06	2.196.112	1,57
2007	1.081.911	1,01	2.540.385	1,49
2008	1.260.202	0,95	2.573.376	1,27
2009	906.923	0,89	1.723.345	1,22
2010	990.802	0,87	2.454.604	1,32
2011	1.242.610	0,92	3.185.525	1,32
2012	1.017.753	0,67	2.346.113	0,99
2013	956.521	0,63	1.773.400	0,70
2014	660.025	0,55	876.335	0,49

Tablo 3.2. - Demiryolları ile Dış Ticaret (Bin USD)

Kaynak: TÜİK Dış Ticaret Verileri

Demiryollarının dış ticarete ulaştırma payının, son dönemlerde azalmasında; yatırımların yük taşımadan ziyade yolcu taşımaya yöneltilmesi, hızlı tren projeleri neticesinde zorunlu olarak hatlarda yaşanan kesintiler ile özellikle Ortadoğu’da yaşanan siyasi gerilimler önemli yer tutmaktadır. Oysa Türkiye, Asya ile Avrupa arasında bir köprü ülke olma özelliğine sahiptir. Demiryollarının ekonomik, sosyal ve siyasal olarak özellikle karayolları ulaşımından daha etkin ve verimli olduğu dikkate alındığında, dış ticarete yönelik olarak gerçekleştirilecek atılımlar maliyetleri düşürecek ve gerek firma gerekse ülke ekonomisine olumlu katkı sağlayacaktır. Dış ticarete konu 99 fasıldan yaklaşık 90’ı nakliye aşamasında demiryollarının kullanımını mümkün kılmaktadır. Ayrıca Türkiye’nin TRACECA üye ülkeleri Ermenistan (1993’den beri kapalı), Gürcistan, Azerbaycan, İran ile demiryolu bağlantıları da mevcut olup bu durum Avrupa, Asya ve Ortadoğu’ya ulaşımın çıkış kapılarını oluşturmaktadır.

Ayrıca TRACECA Projesi ile birlikte demiryolu ulaşımı alanında yatırımlarda bir artış ve rekabetin başlaması ve artan sektörel verimliliğin hız kazanması muhtemeldir. Demiryolu taşımacılığı pek çok farklı sektöre girdi sağlayan bir süreç olması nedeniyle, bu alandaki verimlilik artışının, pek çok farklı sektörün verimliliği üzerinde olumlu etkisi olması beklenmektedir. Bu ilişkiyi ortaya koymak üzere Türk Ekonomisinin Gelir/Gider tablosu kullanılarak aşağıdaki iki tablo oluşturulmuştur.²¹

²¹ Türkiye Ekonomisi Girdi Çıktı Tabloları, TÜİK (1999)

Aşağıdaki tabloda demiryolu taşımacılığının sektörel verimliliğindeki herhangi bir değişiklikten en çok etkilenecek endüstriler sıralanmaktadır.

ENDÜSTRİ	ENDEKS
Rafine petrol ürünleri	1,000000
Demiryolu, Demiryolu araçlarının üretimi	0,309811
Diğer hizmet faaliyetleri	0,296395
Elektrik	0,242705
Tıbbi ekipman	0,129387
Finansal hizmetler	0,122893
Sigorta	0,085453
Elektrikli makineler	0,064865
Makine kiralama	0,059348
İlaç	0,056159
Motorlu taşıt satışları	0,056063
Motorlu taşıt üretimi	0,052936
Ofis ekipmanları	0,048007
Su dağıtımı	0,035730
Kozmetik	0,033462
Su taşımacılığı	0,029498
Kömür madenciliği	0,023190
Gaz dağıtımı	0,018498
Mobilya	0,014392
Seramik	0,012183

Tablo 3.3. - Endüstrilerin üretim girdilerindeki bir pay olarak demiryolu taşımacılığı kullanımlarına göre sıralaması

Kaynak: Türkiye Ekonomisi Girdi Çıktı Tabloları, TÜİK (1998)

Aşağıdaki Tablo 3.4.'de ise ulusal ekonominin genel verimliliği üzerinde en önemli etkiye sahip olacak endüstriler yer almaktadır. Diğer bir deyişle, bu tablo, sektörleri demiryolu taşımacılığı kullanım yoğunlukları ile ulusal katma değere katkılarının ağırlıklı ortalamasına göre sıralamaktadır.

ENDÜSTRİ	ENDEKS
Rafine petrol ürünleri	1,000000
Finansal hizmetler	0,251214
Elektirik dağıtımı	0,148247
Motorlu taşıt satışları	0,045564
Diğer hizmet faaliyetleri	0,024859
Motorlu taşıt üretimi	0,020203
Elektrikli makineler	0,011463
İlaç	0,009687
Sigorta	0,007366
Su taşımacılığı	0,005873
Su dağıtımı	0,005579
Telekominikasyon	0,004378
Kozmetik	0,003956
Hazır giyim	0,003950
Oteller	0,002813
Sebze üretimi	0,002510
Kömür madenciliği	0,002454
Tıbbi ekipman	0,002199
Metal ürünler	0,002117
Mobilyalar	0,001852

Tablo 3.4. - Sektörlerin demiryolu taşımacılığında verimlilik artışına bağlı olarak ulusal ekonominin verimliliği üzerindeki etkilerine göre sıralaması

Kaynak: Türkiye Ekonomisi Girdi Çıktı Tabloları, TÜİK (1998)

Bununla birlikte, TRACECA projesinin, Türkiye'yi; yabancı yatırımlar, turizm sektörü ve bölgesel kalkınma açısından etkilemesi beklenmektedir. Proje kapsamında Türkiye'nin de yer aldığı teknik destek projeleri sayesinde uluslar arası karayolu taşımacılığı da önemli ölçüde rahatlayacaktır. Çünkü; sınır geçişleri kolaylaştırılacak, sınırlardaki gecikmeler en aza indirilecek, yolsuzluklar önlenecek, transit ücretler indirilecektir. Ayrıca hızlandırılan demiryolu yatırımları sayesinde ulaştırmanın karayolu-demiryolu ana sistemleri arasında daha dengeli olarak yapılması sağlanacaktır. Samsun ve İstanbul limanlarının altyapısının yenilenmesi ve AB standartlarına uygun hale getirilmesi sağlanacaktır.²²

TRACECA projesi, tüm bölge ülkeleri için olduğu gibi Türkiye için de yabancı sermayeyi ülkeye çekecek bir katalizör görevi üstlenmektedir. Proje kapsamında yapılacak altyapı çalışmalarında AB, ABD ve Japonya gibi gelişmiş ülkelerin yatırımları ülkeye yönelecektir. Bu ülkelerin özellikle WB ve EBRD gibi finansman kuruluşları kanalıyla ulaştırma altyapı yatırımlarını üstlenmeleri Türkiye'nin kaynak sıkıntısı nedeniyle askıya almak zorunda olduğu, özellikle demiryolları ve limanların iyileştirilmesine yönelik yatırımların gerçekleşmesini sağlayacaktır.

Ülkelerin önemli bir turizm potansiyeline sahip olmasına rağmen mevcut yolların yetersizliği, kaliteli ve güvenli ulaştırma hizmetlerinin verilememesi ve sınırlardaki olumsuz uygulamalar nedeniyle Türkiye ile bölge ülkeleri arasında turizm pek gelişme gösterememiştir. Ancak bölgedeki ulaşımın altyapı ve kalitesinin artırılması ve bürokratik engellerin ortadan kaldırılması ile ülkeler arasında yolcu taşımacılığı ve dolayısıyla turizmi de olumlu yönde etkilemesi beklenmektedir.

TRACECA dolayısıyla ulaştırma sektöründe de belli bir istihdam artışı sağlanabilecektir. Özellikle eğitilmiş ve nitelikli işgücü bu sektörde daha fazla yer alabilecektir. Böylece istihdam artışı nedeniyle bölgesel gelişme gözlenebilecektir.

²² Ovalı S., "TRACECA Projesi ve Türkiye" Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi Yıl 1, Sayı 1, 2008, s.166

Yine demiryolu ulaştırmasının ulaştırma modları içindeki payının arttırılması ve özel sektörün söz konusu taşıma tipinde daha çok rol alması için ülkemizin kalkınma planlarına ve TRACECA genel vizyonuna uygun olarak Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun meclisten geçirilmiştir. Böylelikle özel sektörün demiryolu taşımacılığına daha fazla dâhil olması sağlanarak, demiryolu yatırımlarının daha hızlı bir şekilde istenilen noktaya gelmesi ve TRACECA Projesine uygun olmasının önü açılmıştır.

TRACECA Projesi'nin Türkiye' ye etkileri anlamında üzerinde durulması gereken unsurlardan biri de Lojistik Köyler'dir.²³ Projenin farklı taşıma modlarının entegrasyonunu zorunlu kılmasıyla birlikte hem modların birleşme noktası hem de farklı lojistik fonksiyonların tek bir merkezden ülke ekonomisine katkıda bulunacak şekilde yönetilmesi sağlanmış olacaktır. Türkiye' de bugün 16 ayrı merkezde lojistik köyler ile ilgili çalışmalar sürdürölmektedir. Daha fazla lojistik köyün devreye girmesiyle birlikte ekonomide ve sosyal alanlarda da gelişime katkı sağlanmış olacaktır. Lojistik köyler kullanılarak liman ve demiryolu ile bağılı olan ülkelere taşımacılık yapmak mümkün olduğı gibi kombine taşımacılık altyapısını kullanarak da Asya ve Avrupa ülkelerine de sevkiyat gerçekleştirilmesi kolaylaşmaktadır. Bu bağlamda; TRACECA Projesi dâhilinde olan Türkiye'nin, bu proje kapsamında gerçekleştireceğı lojistik köyler, mevcut ulaştırma altyapısının modernizasyonu, demiryolu gibi düşük maliyetli ve doğa dostu bir ulaştırma modunun geliştirilmesi gibi fiziksel altyapı edinimlerine sahip olmasına ve ayrıca ulaştırma anlamında bölgesel uluslar arası konvansiyonlara taraf olmasını ve bunları iç mevzuata aktarmasına neden olmuştur.

Lojistik köylerin geliştirilmesi, birbirleriyle ilişkileri olmayan birtakım kullanıcılar tarafından gerçekleştirilen eşya hareketlerinin bir ölçek ekonomisi kapsamında yönetilmesi açısından önemli faydalar sağlayacaktır.

²³ Saatçioğlu C., Lojistik Üs Olma Yolunda TRACECA Projesi Ve Türkiye' Ye Etkileri, Kafkasya Üniversiteler Birliğı Uluslararası Ağırlı Sosyal Bilimler Kongresi, 26 Eylül 2013

3.2. Türk Demiryolu Sektörüne TRACECA Projesi'nin Etkisi

TRACECA üye ülkeleri daha etkin ve verimli bir demiryolu ulaştırmasının oluşturulması amacıyla 3 temel amaç belirlemiştir. Bunlar:

- a) Planlı bir şekilde altyapı yatırımları gerçekleştirmek,
- b) Demiryolu sistemlerinin verimliliğini ve finansman koşullarını güçlendirmek için yapısal reformlar ortaya koymak,
- c) AB ve TRACECA ülkeleri arasında devletlerarası demiryolu ulaştırmasının verimliliğini geliştirmek amacıyla ulaştırmada birlikte hareket etmeyi teşvik etmektir.

Türkiye'de ise bu çerçevede TRACECA kapsamında bölge ulaştırma hatları içinde demiryolları altyapısı ve taşımacılığı ile ilgili olmak üzere üç önemli proje gerçekleştirilmesi planlanmıştır:

- a) Marmaray Tüp Geçit Projesi,
- b) İstanbul - Sivas - Kars'a uzanan Yüksek Hız Hatları,(Avrupa 4. TEN koridoruna bağlanmaktadır.)
- c) Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı.

Bu projelerden ilki, TRACECA kapsamında yer alan İngiltere-Çin arasındaki kesintisiz demiryolu taşımacılığını sağlayacak olan Marmaray Tüp Geçit Projesi'dir. Türkiye'nin boğazlarındaki bölgeler, günümüzdeki yük gemisi geçiş adedi ile güvenli seyir temeline dayalı olarak ciddi riskler barındırmaktadır. Söz konusu boğazların fiziki yapısını değiştirme imkanı bulunmadığından, mezkur kapasitenin daha fazla zorlanması seyir, can, mal ve çevre güvenliğini artırıcı tedbirleri almaya ve bu yönde tedbirler alınmasını zorlamaya yönelmektedir. TRACECA Projesi ile Boğazlar üzerinde yapılan mevcut transit taşımacılık yükünün azaltılması planlanmaktadır.

Avrupa ulaştırma koridorlarından 4. TEN koridorlarının devamı niteliğinde olan Yüksek Hız Hatları ile Türkiye, Güney-Doğu güzergahında, Bakü-Tiflis-Kars güzergahındaki demiryolu koridoruyla da TRACECA'nın Kafkaslar bağlantısını gerçekleştirecektir. Tiflis-Kars demiryolunun tamamlanmasıyla birlikte ise, Avrupa'nın bölgeye dönük demiryolu ulaşımı Türkiye üzerinden gerçekleşecek, Türki Cumhuriyetlerine kadar kesintisiz taşımacılık yapılabilecek hale gelecektir. Bunlarla birlikte Türk Demiryolları uluslararası koridorlarda mevcut faaliyetlerini sürdürecektir.

Öte yandan, Proje kapsamında, TRACECA'ya dahil olan Samsun Limanı ile Rusya'nın Kavkaz Limanı arasında Feribot Bağlantılı Demiryolu Taşımacılığı Yapılması Projesi ile Türkiye ve Rusya Federasyonu arasında Karadeniz üzerinde bir tren-feri hattı oluşturularak Rusya'dan Ülkemize ve Ülkemizden Rusya'ya yapılacak taşımaların Samsun ve Kavkaz (Rusya Federasyonu) Limanları arasında bir köprü oluşturulmak suretiyle taşınması amaçlanmış ve Samsun-Kavkaz Tren Feri Hattı 19 Şubat 2013 tarihinde hizmete açılmıştır.

Ayrıca, TRACECA Programı kapsamında yürütölen “Lojistik Merkezleri ve Deniz Otoyolları II” projesi kapsamında, Kazakistan'ın girişimiyle, TRACECA koridoru üzerinden, Çin Sınırından başlayıp, Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye ile Avrupa Sınırında son bulacak İpek Rüzgarı olarak adlandırılan blok tren projesi 2012 yılında başlatılmıştır.²⁴

²⁴ http://www.traceca-org.org/uploads/media/6__Presentation_Silk_wind_eng.pdf



* İpek Rüzgârı Proje Güzergâhı - Kaynak: www.traceca.org

Bu proje, kapıdan kapıya yapılan yük trafiğinin, Avrupa-Kafkasya- Asya Demiryolu koridoruna kaydırılması amacıyla gelişmiş elektronik altyapı ile bilgi alışverişi yapılması ve hızlı konteyner blok tren rotasının oluşturulmasını amaçlamaktadır.

Bu proje ile;

- Yüksek seviyede yük akışına sahip olan Çin ve Türkiye arasında daha kısa ve daha hızlı direkt bir demiryolu bağlantısı kurulması,
- Gümrük ve sınır geçişleri prosedürleri ortak tarife ve taşıma belgesi ile kolaylaştırılması,
- Transit geçiş süresinin azalması ve çevre üzerindeki olumsuz etkilerinin azaltılması,
- Yapılmakta olana yatırımlar ile ortalama 16 gün olan taşıma süresinin 12 güne düşürülmesi,

öngörülmektedir.

İstanbul'dan Kazakistan'ın Çin sınırına kadar toplam mesafe hali hazırda 6.998 km ve 16 gün olarak belirlenmiştir. (Kars-Haydarpaşa 1876 km, Bakü-Tiflis-

Kars demiryolu güzergahı 786 km, Hazar Gölü feribot geçiş güzergahı 490 km, Dostyk-Aktau Kazakistan ayağı 3846 km). Bununla birlikte Kazakistan'da Beineu - Zhezkazgan arasında 988 kmlik yeni bir güzergah inşaatına başlanılmış, söz konusu güzergahın tamamlanması ile birlikte ise toplam mesafe 1200 km daha kısalarak 5798 km düşmesi beklenmektedir.

İpek Rüzgârı Projesi ile Türkiye-Kazakistan arasındaki kesintisiz trenle yolculuk süresinin azaltılması hedeflenmektedir. İleriki dönemde tarifeli seferlere başlanması ve hedeflenen sürelerde işletmeciliğin başlaması, tren taşımacılığını Türkiye-Kazakistan arasındaki yük taşımacılığında tercih edilebilir hale getirecektir. Ayrıca proje, Kazakistan şirketlerince Çin ile yapılacak bağlantılı yük taşıma miktarlarını da önemli ölçüde artıracaktır.

Diğer taraftan ise Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan arasında da tren ile yük taşımacılığında kayda değer artışlar görülmesi beklenmekte, Türkiye'den Kazakistan'a gıda maddeleri, kağıt ve kağıt ürünleri, beyaz eşya, , temizlik malzemesi ve inşaat malzemesi vs. Kazakistan'dan ise ağırlıklı tahıl olmak üzere, kömür, konserve, metal, pil, hijyen malzemeleri, elektronik ürünler vs. taşınabilmesi planlanmaktadır.

Projenin Türk demiryolu sektörüne etkilerinden biri de mevcut demiryolu şebekesinin iyileştirilmesi ve geliştirilmesi için yürütülen yatırımlara paralel olarak demiryollarının daha etkin bir yapıya kavuşturulmasını temin etmek üzere, AB mevzuatına uygun olarak demiryolu sektörünün yasal ve yapısal çerçevesinin oluşturulması amacıyla, ülkemizdeki demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılmasına yönelik 6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Kanunu'nun kabulüdür.

Bu çerçevede Türk demiryollarının AB müktesebatına uyumlu yasal düzenlemelerini içeren “Demiryolu Sektörünün Organizasyonu (Eşleştirme-Twinning) Projesi” ve yeniden yapılanma projesi “Yeni TCDD Organizasyonu, Hükümetle Mali İlişkilerin Düzenlenmesi ve Mali Yönetim Bilgi Sistemi Kurulması Projesi’ hayata geçmiştir.

3.3. Orta Gelir Tuzağı ve Ürün Tuzağı'nın Sektörel Bazda İrdelenmesi:

Orta gelir tuzağının belirlenmesi/ölçümünde rakamsal ifadelerin yanı sıra içerikte dikkat edilmesi gereken temel noktalardan birisi üretilerek ihracat avantaj kazandıran ürünlerin niteliği ve çeşitliliğidir. Bu açıdan orta gelir tuzağına daha özelde ürün tuzağı ya da ürün boşluğu perspektifinden bakmak daha rasyonel olacaktır. Ürün tuzağı/ürün boşluğu perspektifi sorunun aşılması, sektörel hedef ve yönlendirmeler açısından da çok fonksiyoneldir.

Kurumsal ve görelî faktör yapılanması dışında ülkelerin ihracat yapılarındaki farklılık ürün boşluklarına (product space) bağlıdır.²⁵ Ürün tuzağı ya da ürün boşluğu kavramı; bir ülkenin hali hazırda ürettiği, mevcut standart teknoloji düzeyini aşmamış ve ancak maliyet düşüklüğü açısından rekabet edilebilirliği sağlayan aynı ürün grubunda ilerlemeyi sürdürerek nitelikli büyüme için gereken ve daha sofistike ürünlerin üretimini sağlayacak yapısal dönüşümü gerçekleştirememesi durumudur.²⁶

Üretimin, ürün boşluğunun ötesinde üretim gerçekleştirebilmek üzere düzenlenmesi oldukça zordur. Bununla birlikte büyük oranlı sıçramaları desteklemek de güçtür. Ancak söz konusu sıçramalar yapısal dönüşümleri, yakınsamayı ve büyümeyi sağlamaktadır.²⁷ Orta gelirli ülkelerin geleneksel yüksek oranlı büyüme seviyelerini teknolojik olarak daha sofistike malların üretimini sağlayacak biçimde sürdürmeleri güç bir uğraştır.²⁸ Bunun için algı değişikliği, temel kaynak yönlendirmesi ve yapısal politikaların kamusal politikalar çerçevesinde yerleştirilmesi önemlidir.

Söz konusu politikaların en temel hedeflerinden biri de nitelikli büyüme ve orta gelir tuzağının aşılmasında çok önemli faktörlerden biri olan imalat sanayi

²⁵ Jankowska, A., Nagengast, A. ve Perea, J.R., The Product Space and The Middle-Income Trap: Comparing Asian and Latin American Experiences, OECD Development Centre, Working Paper No. 311, April 2012, s.28

²⁶ Abdon, A. ve Felipe, J. , The Product Space: What Does It Say About the Opportunities for Growth and Structural Transformation of Sub-Saharan Africa?, The Levy Economics Institute Working Paper, Working Paper No. 670, 2011, s.6-7

²⁷ Hidalgo, C.A., Klinger, B., Barabási, A.L. ve Hausmann, R. , "The Product Space Conditions the Development of Nations", Science, 317, 2007, s.487

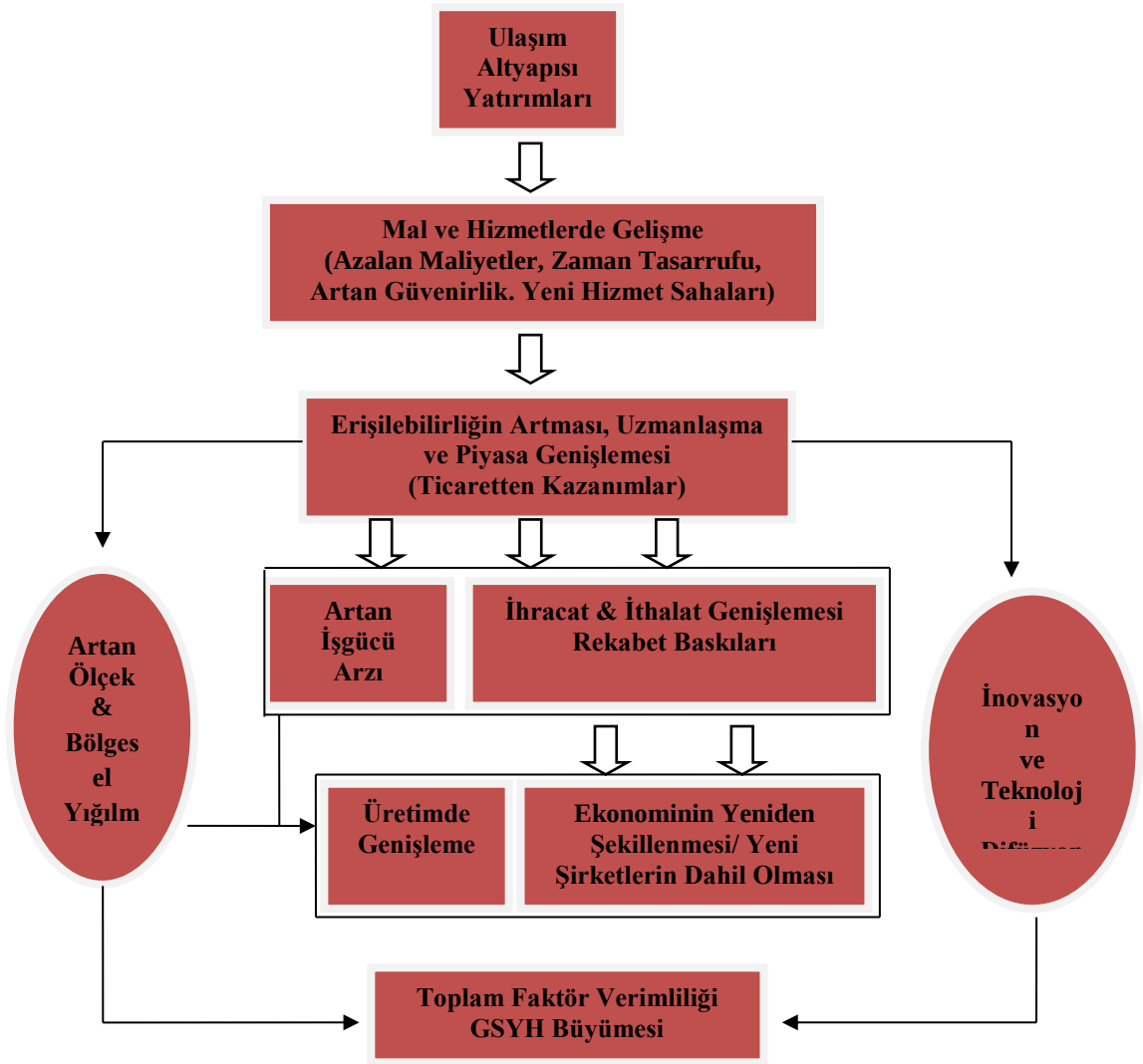
²⁸ Eichengreen, B., Park, D. ve Shin, K. Growth Slowdowns Redux: New Evidence On The Middle-Income Trap, NBER Working Paper Series, Working Paper 18673, 2013, s.11

sektörünün bazı alt dallarıdır. İçerisinde kimyasallar, otomobiller, diğer taşıma araçları ve makine donanım gereçlerinin bulunduğu sanayiler yerli piyasalar için küresel yenilikleri içinde barındırmaktadır. Bu sanayiler 2010 yılında küresel imalat katma değerinin %34'ünü oluşturmaktadır. Bu endüstriler de yüksek oranda Ar-Ge yoğunudur.²⁹ Malezya hammadde ihracatçısı olma konumundan sanayi ürünleri ihracatçılığına yükselmiştir, yani artık muz dilimlemek yerine bilgisayar çipleri üretmektedir.³⁰

İmalat sanayi sektörünün içerisinde önemli katma değerleri barındıran ve ülkeleri küresel değer zincirlerine daha kolay eklemlendiren temel alan ulaştırma alanıdır. Alan içerisinde ileri ve geri bağlantılarıyla etkin bir sektör demiryolu ulaştırma sektörüdür.

²⁹ Manyika, J. vd., Manufacturing the Future: The Next Era of Global Growth and Innovation, McKinsey Global Institute, November 2012, s.5

³⁰ Woo, W.T. (2011), Understanding the Middle-Income Trap in Economic Development: The Case of Malaysia, The 2011 World Economy Asia Lecture, University of Nottingham, Globalization and Economic Policy (GEP) Conference, Globalization Trends and Cycles: The Asian Experiences, Semenyih, Selangor, Malaysia, 13 January 2011, s.10



Şekil 3.1. - Ulaşım Altyapısı ve Ekonomik Etkileri

Kaynak: Yeldan, E., Taşçı, K., Voyvoda, E. ve Özsan, M.E., Orta Gelir Tuzağı'ndan Çıkış: Hangi Türkiye? Cilt: 1, Makro/Bölgesel/Sektörel Analiz, TÜRKONFED, Sis Matbaacılık Ltd. Şti., İstanbul., 2012, s. 145

Ulaştırma altyapısına yönelik yatırım ve iyileştirmeler neticesinde sağlanan düşük maliyetler ve erişilebilirlikte ortaya çıkan artış; ulaşım sektörünün üretim kısmında olan işletmelerin marjinal maliyetlerinde, hane halklarının ve istihdamın mobilitesinde, mal ve hizmet talep miktarlarında olumlu katkılar sağlarken arz olanaklarının gelişmesine ve üretim kapasitesinin artmasına imkân sağlamaktadır. Kısa dönemde ortaya çıkan/çıkacak değişim ve gelişim; üretimi, istihdamı, girdi ve çıktı miktarlarını olumlu olarak etkilerken süreç içinde piyasa işleyişinden kaynaklı

dinamik büyüme etkisi ile de pek çok iktisadi süreci kendiliğinden harekete geçirmekte ve verimliliği artırmaktadır.

Demiryolu taşımacılığının en önemli yeniliği zaman değişkenidir, çünkü yolculuk süresi önemli derecede kısalmıştır ve güvenilir ve tutarlı zaman çizelgeleriyle üretim-dağıtım faaliyetleri planlama anlamında kolaylaşmıştır. Demiryolu ulaşımına yönelik yatırımlar ile erişilebilirlik, hizmet sektöründeki gelişmeler ve nakliye ağını kullanan şirketlerin daha geniş pazarlara ulaşımı kolaylaşacak, piyasalardaki bu genişleme ise farklı özelliklere sahip ekonomik birim ve bölgeler arasındaki etkileşimi artırarak ticaret ve üretim düzeyini yükselteceği gibi uzmanlaşmayı da tetikleyecektir. Nitekim ekonomide uzmanlaşma seviyesinin yükselmesi ve ticaret hacminin genişlemesi sonucunda büyüme ortaya çıkacak, dış ticarete yönelik fırsatlar çoğalacaktır. Diğer bir açıdan da demiryolu hatları için ihtiyaç duyulan ray ve traversler için demir çelik sanayisi ile çimento ve beton sanayisine destek verilmekte, bu gibi bağlantılı sektörlerle olan talep ise üretimi ve dolayısıyla da ekonomik aktiviteyi artırmaktadır. Öte yandan son yıllarda yedek parça ve vagon sanayisinde ortaya çıkan üretim artışı makroekonomik katkıyı ortaya çıkarmaktadır.

Avrupa Birliği ulaştırma politikalarının bir göstergesi ve uygulaması olan büyük projelerin ağırlıklı olarak demiryolu ve de özellikle vasıflı hızlı tren yatırımları yönünde olduğu dikkat çekmektedir.³¹ Yüksek hızlı tren hatlarına yönelik olarak günümüzdeki yaklaşım yolcu taşımacılığı olup, ilerleyen dönemlerde bu hatlarda özellikle yüksek hızlı kargo taşımacılığının kullanılma olasılığı vardır ve bunun sonucu olarak da demiryolu taşımacılığı ile yükte hafif pahada ağır mallar taşınmaya başlanacak ve demiryolları, karayolları ve havayolları ile yük taşımacılığı konusunda rekabet edebilir hale gelecektir.³² Son dönemde yaygınlaşan konteyner vagonlar da demiryollarının yük taşıma kapasitesini artırmaktadır.

Demiryolu ile yolcu ve yük taşımacılığı denizyolundan sonra en az maliyetli ulaşım sistemi olarak karşımıza çıkar. Yapılan çalışmalar sonucunda, demiryollarının

³¹ Özer, D. ve Kişi, H., "Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye", Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 3(2), 2011, s.86

³² Karaşahin, M., "Türkiye’de Demiryolu Sektörünün Geleceği", Demiryolu Bülteni, Ocak-Şubat, 25, 2013, s.15

yolcu taşımacılığında %40 ila %50, yük taşımacılığında da yaklaşık %70 oranında daha ucuz olduğu belirlenmiştir.³³ Denizyolunun kullanım alanının kısıtlılığı ve hız gibi faktörler dikkate alındığında, demiryolu ulaşımının cazibesi daha da artmaktadır. Demiryolları güvenlik olarak karayolu ile taşımacılıktan daha üstündür.

Demiryollarının kara ve deniz taşımacılığına göre; arazi ve su kirlenmesindeki ve arazi kullanımındaki payı daha düşük olup, platform genişliği 13,7 m olan çift hatlı ve elektrikli bir demiryolu hattı kapasite açısından 37,5 m genişliğinde altı şeritli bir otobana eş değerdir ve aynı zamanda karayolları demiryollarına göre 2,7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir.³⁴ Diğer taraftan yatırım açısından da demiryolları ile taşımacılığın maliyeti karayollarına göre daha azdır. 1 km otobanın yapım maliyeti; tek hatlı, sinyalizasyonlu ve elektrifikasyonlu bir demiryoluna göre düz arazide 8 kat, orta engebeli arazide 5 kat daha pahalı olup bu nedenle oluşan ulaşım hizmetlerinin yetersizliğinin yıllık faturası 10 milyar TL'yi aşmakta, gereksiz hızlanmaların getirdiği ek yakıt giderleri de 1,4 milyar TL'ye ulaşmaktadır.³⁵

Orta gelir tuzağından çıkış için geliştirilecek stratejilerden en önemlisi temel sektör seçimidir. Söz konusu tercihte küresel değer zincirlerine eklenme hedef olmalıdır. Bu hedefe ulaşılmasında sektör seçimi, ileri ve geri bağlantılara sahip olmasından dolayı demiryolu taşıma sektörü çerçevesinde yapılmıştır.

³³ Kabasakal, A. ve Solak, A.O., "Demiryolu ve Karayolu Ulaştırma Sistemlerinin Ekonomik Etkinlik Analizi", Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 10(1), 2010, s.134

³⁴ TMMOB, Ulaşım da Demiryolu Gerçeği, 4. Baskı, Nisan, Yayın No:MMO/619., 2014, s.71-72

³⁵ TMMOB, 2014. a.g.e.

SONUÇ

Türkiye’yi orta gelir tuzağından çıkarabilmek için uzun dönemli ve içerisinde; sermaye birikim oranı artışının olduğu, sektörler arasında yatırım dağılımının etkin şekilde belirlendiği, işgücü içinde olmayan nüfusun üretime yöneldiği ve tüm işgücü açısından nitelikliliğin artırıldığı bir perspektif ve planlamanın olması gerekmektedir. Nitelikli büyümenin sağlanmasında; üretim yapısı, ürünlerin nitelikleri ve beşeri sermaye çok önemlidir.

Türkiye’de sofistike ürün üretimi konusunda dünya ticaretine eklemlenebilme potansiyeli fazlasıyla bulunmakta ancak bu hedefe ulaşmak açısından kararlılık gerekmektedir. Türkiye’yi dünya ürün zincirine eklemlenmeyi sağlayacak bir proje olan TRACECA’nın yanı sıra, bu alanlardan biri de var olan potansiyeli dikkate alındığında demiryolu sektörüdür. Gerek araç ve yan sanayi ürün üretimi gerekse ulaşım hizmetini daha nitelikli verebilme konularında Türkiye işletilmeyi bekleyen altyapıya sahiptir. Nitelikli büyümeye ulaştıracak perspektif ve planlamanın bir parçası da demiryollarına yönelik olmalı ve Türkiye’nin üretim, dış ticaret ve enerjiye yönelik politikalarının işlerlik kazanmasında ulaştırma ayağı daha fazla demiryolları üzerine kurgulanmalıdır.

Diğer taraftan projeye sürdürülebilir kalkınma açısından bakıldığında karayolu taşımacılığına verilen ağırlığın azaltılarak daha çevreci ve gelecek nesillere daha güzel bir Türkiye bırakması açısından büyük öneme sahip demiryolu taşımacılığına önem verilmeye başlanmasıdır. Söz konusu taşımacılığa verilen önem gerek mevcut demiryollarının yenilenmesi, gerekse yeni demiryollarının yapılması kendini göstermektedir.

Ayrıca, demiryolu sektöründeki teknoloji bağlantısı katma değerın yaratılmasında çok önemli bir işlevi yerine getirecektir. İhracat kompozisyonlarında çeşitlenmeyi sağlayarak nitelikli büyüme hedefinde olan ülkeler açısından görülen, demiryollarında gerek altyapının oluşturulması gerekse hizmetin sunumunda atılım yapma isteğidir. Teknolojik atılımın yapılarak dış bağımlılığı azaltılması ve teknoloji

ihracatının yapılması temel hedef haline gelmiştir. Demiryolu ile yük ve yolcu taşımacılığı, sunulan hizmetin yanı sıra teknolojik alt yapı ile üretilen makine, donanım ve yan sanayi ürünleri çerçevesinde orta gelir tuzağından çıkış için katkı sağlayacak bir sistemdir. Gerek ekonomik gerekse sosyal ve siyasal açıdan demiryolları Türkiye için önemli bir alandır. Özellikle 1950 sonrasında tercih edilirliliği azalan ve bir anlamda atıl bir potansiyele sahip olan demiryolları, orta gelir tuzağından çıkış sürecinde büyümeye katkı sağlayacak aynı zamanda da Türkiye'nin ulaşım ve taşımacılık açısından konumunu güçlendirmesini tesis edecektir.

Bu çerçevede, TRACECA Projesi kapsamında bölge ulaştırma hatları içinde demiryolları altyapısı ve taşımacılığı ile ilgili olarak yapımı biten Marmaray Projesi, yapım aşamasında olan İstanbul-Sivas-Kars'a uzanan Yüksek Hız Hatları ve Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Hattı'nın Türk demiryolu sektörüne sağlayacağı katkı da göz önünde bulundurulduğunda, projenin orta gelir tuzağından çıkış sürecinde öneme sahip olduğu söylenebilecektir.

Öte yandan, ticaretin kesiştiği nokta olarak Asya ve Avrupa arasında yer alan ve üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye için ulaştırma sektörü ekonomide önemli bir yere sahiptir. Türkiye, ulaşım altyapısıyla TRACECA'nın en aktif üyelerindendir. Türkiye ulaşım potansiyelini Avrasya ulaşım ağının hizmetine sunmak amacıyla çalışmalar yürütmekte, uluslararası trafik ve sınır geçişlerinde yaşanan tıkanıklarının giderilmesine öncelik vererek bu amaçla Marmaray, BTK demiryolu, hızlı tren projeleri, çift yol yapımı, Karadeniz Sahil Yolu, İstanbul'a ikinci tüp geçit ve ülke sathında 12 lojistik merkezi kurulması gibi birçok projeyi uygulamaya koymaktadır.

TRACECA Projesi aracılığıyla, projeye üye ülkelerde ulaştırma altyapısının gelişmesinden hareketle bölgesel kalkınmanın başlaması öngörülmektedir. Ulaştırma altyapısının gelişmesi, taşıma maliyetlerini aşağı çekerek ticareti ve uzmanlaşmayı teşvik edecektir. Böylece iktisadi aktivitenin mekana yayılmasını sağlayarak bölgesel gelişmişlik farklılıklarını azaltacaktır.

TRACECA ile birlikte kısa dönemde ortaya çıkacak değişim ve gelişim; üretimi, istihdamı, girdi ve çıktı miktarlarını olumlu olarak etkilerken süreç içinde piyasa işleyişinden kaynaklı dinamik büyüme etkisi ile de pek çok iktisadi süreci

kendiliğinden harekete geçirerek ve verimliliği artırarak, Türkiye'nin Orta Gelir Tuzağı'ndan çıkışında yardımcı olacaktır.

Nihayetinde, Türkiye söz konusu TRACECA ve projelerinin faydalarını göz önünde bulundurarak bölgedeki çok önemli ve stratejik konumunu iyi değerlendirmeli, bölgesel gelişme ve ekonomik etkinliklerinde ortaya çıkması için projeye ilişkin gerekli adımları atması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

ABDON A. ve FELİPE J. , The Product Space: What Does It Say About the Opportunities for Growth and Structural Transformation of Sub-Saharan Africa?, The Levy Economics Institute Working Paper, Working Paper No. 670, 2011,

ABDON A., FELİPE J. ve KUMAR U., “Tracking the Middle Income Trap: What is It, Who is in It and Why?”, Levy Economics Institue, 2012

BARRO, Robert J and XAVIER Sala-i-Martin, “Technological Diffusion, Convergence, and Growth”, Journal of Economic Growth vol. 2 issue 1, 1997

ÇETİN M., Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (Traceca) Projesi’nde Türkiye’nin Demiryolu Stratejileri Neler Olmalıdır?, Yüksek Lisans Tezi, Atılım Üniversitesi, Ankara, 2013

EİCHENGREEN B., PARK D. ve SHİN K. Growth Slowdowns Redux: New Evidence On The Middle-Income Trap, NBER Working Paper Series, Working Paper 18673, 2013,

HEYDEROVA Fergane, Hazar Denizinde TRACECA Projesi ile Uyumlu Yeni Bir Aktarma Terminali Modeli, Yayımlanmamış master tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 2008

HİDALGO, C.A., KLİNGER, B., BARABÁSI, A.L. ve HAUSMANN, R. , "The Product Space Conditions the Development of Nations", Science, 317, 2007,

HOMI K. and HARINDER K., What Is the Middle Income Trap, Why do Countries Fall Into It, and How Can It Be Avoided? , Global Journal of Emerging Market Economies, 2011

INDERMIT G. and HOMI K. v.d, An East Asian Renaissance Ideas For Economic Growth, Office of the Chief Economist East Asia & Pacific Region: Dünya Bankası Raporu, 2007

JANKOWSKA, A., NAGENGAST, A. ve PEREA, J.R., The Product Space and The Middle-Income Trap: Comparing Asian and Latin American Experiences, OECD Development Centre, Working Paper No. 311, 2012

KABASAKAL A. ve SOLAK A.O., “Demiryolu ve Karayolu Ulaştırma Sistemlerinin Ekonomik Etkinlik Analizi”, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 10(1), 2010

KARAHAN Hatice, Kalkınma Yolunda Yeni Eşik: Orta Gelir Tuzağı, MUSİAD Türkiye Ekonomisi Raporu,2012

KARAŞAHİN Mustafa., “Türkiye’de Demiryolu Sektörünün Geleceği”, Demiryolu Bülteni, Ocak-Şubat, 25, 2013

KARLUK Rıdvan, Avrupa Birliği ve Türkiye Beta yayınları, İstanbul. 2005

KENICHI Onho., Avoiding the Middle-Income Trap Renovating Industrial Policy Formulation in Vietnam, ASEAN Economic Bulletin, Vol.26, No.1, Nisan 2009

MANYİKA James. vd., Manufacturing the Future: The Next Era of Global Growth and Innovation, McKinsey Global Institute, November 2012,

OVALI Serap, TRACECA Projesi ve Türkiye Üzerine Sosyo-Ekonomik Etkileri, Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon, 2003

OVALI Serap, “TRACECA Projesi ve Türkiye” Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi Yıl 1, Sayı 1, 2008

ÖZ Sumru, “Orta Gelir Tuzağı”,Ekonomik Araştırma Forumu, Politika Notu No.12-06, Ağustos, 2012,

ÖZER D. ve KİŞİ H., “Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye”, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 3(2), 2011

SAATÇİOĞLU Cem, Lojistik Üs Olma Yolunda TRACECA Projesi Ve Türkiye’ye Etkileri, Kafkasya Üniversiteler Birliği Uluslararası Ağrı Sosyal Bilimler Kongresi, 26 Eylül 2013

SHEVARNADZE Edward, Great Silk Road, Georgia, 2001

TMMOB, Ulaşımda Demiryolu Gerçeği, 4. Baskı, Nisan, Yayın No:MMO/619.,2014,

TOK Gökhan., Doğudan Batıya Ticaret: İpek Yolu, Bilim ve Teknik Dergisi, İstanbul, Sayı 394, 2000

TOZAR Barış, IŞIK İzzet ve ÖZYANIK Seçil, Yine Yeni Yeniden İpekyolu. Arkadaş Basım Yay.A.Ş., 2011

WOO, Wing Thye , Understanding the Middle-Income Trap in Economic Development: The Case of Malaysia, The 2011 World Economy Asia Lecture, University of Nottingham, Globalization and Economic Policy (GEP) Conference, Globalization Trends and Cycles: The Asian Experiences, Semenyih, Selangor, Malaysia, 13 January 2011,

İNTERNET KAYNAKLARI

T.C. Ulaştırma Bakanlığı TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği,
<http://www.traceca.org.tr>

Uluslararası Nakliyeciler Derneği tarafından 2 Eylül 2002’de yayınlanan
“TRACECA” başlıklı rapor, <http://www.und.org.tr/ulkeler/KUZEY/GUNEY1.pdf>,
2002

https://www.wikileaks.org/gifiles/attach/37/37202_Azerbaijan%20as%20a%20Regional%20Hub%20in%20Central%20Eurasia_TZiyadov_new.pdf, 2011,

Çin 2030: Building A Modern, Harmonious and Creative Society, Dünya Bankası
Raporu, 2013,
http://siteresources.worldbank.org/EASTASIAPACIFICEXT/Resources/226300-1363837020207/china2030_final.pdf

Arkitera Mimarlık, “Kars Tiflis Bakü Demiryolu Projesi”, (Erişim) ,
<http://www.arkitera.com>

http://www.musiad.org.tr/F/Root/Pdf/Ara%C5%9Ft%C4%B1rma%20Raporlar%C4%B1/T%C3%BCrkiye%20Ekonomisi%20Raporlar%C4%B1/Turkiye_Ekonomisi_Raporu_2012.pdf

ÖZGEÇMİŞ

1985 yılında Isparta'da doğan Saner ÇELİK lise öğrenimini 2003 yılında Manisa Fatih Anadolu Lisesi'nde, üniversite eğitimini ise 2008 yılında İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi'nde tamamladı.

Üniversite eğitimi sonrası bir süre özel sektörde çalıştı. Askerlik görevini yapması akabinde 2010 yılında Uzman Yardımcısı olarak kamu sektöründe göreve başladı.

2013 yılında Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim dalı, İktisadi Gelişme ve Uluslar arası İktisat Bilim dalında Yüksek Lisans programına başlayarak, Yüksek lisansını “TRACECA Projesi'nin Türkiye'ye Etkisi Ve Orta Gelir Tuzağı'ndan Çıkışta Önemi” isimli tezle 2015 yılında tamamladı.