

YENİ İPEKYOLU TİCARET GÜZERGAHI FIRSATLARI

YENİ İPEKYOLU LOJİSTİK AĞINA BÖLGEMİZİN ANAKLIYA LİMANINA BAĞLANTI VERMESİ İLE ENTEGRASYONUNUN ÖNEMİ



thi – Bilindiği üzere, Gürcistan Hükümetinin Çin Hükümeti ile yaptığı işbirliği kapsamında Gürcistan Karadeniz kıyısında kurulması projelendirilen ve 4 yıl içinde tamamlanması planlanan ANAKLIA LİMANI'nın Çin ve Avrupa arasında önemli bir kargo taşımacılık terminali olması hedeflenmektedir. Avrupa

Birliğinin de desteklediği proje neticesinde oluşturulacak bu hat Büyük İpek Yolu'nun canlandırılması açısından stratejik öneme haiz olmasının yanısıra Avrupa ile Çin'i Karadeniz üzerinden bağlayan en önemli hat olma özelliğini teşkil edecektir. Karadeniz'in doğu kenarında yer alan ve Ülke sınırlarımızdan sadece 150 km. uzakta kurulacak olan Anaklia Derin Limanı Terminali, stratejik olarak Çin'den Avrupa'ya olan en kısa güzergâh üzerinde durmakta olup, bu güzergâha Bölgemizin Demiryolu bağlantısı ile bağlanması oldukça büyük önem ihtiva etmektedir.

Ancak, zamanın hızla geçiyor olmasının yanısıra yeni İpek yolu güzergâhında İran üzerinden gelecek hat her ne kadar Bakü-Tiflis Demiryolu ağına bağlanacak olsa da asıl çalışacak olan hat Anakliya Limanına tesis edilecek hat olacağı bir gerçektir. Bu yolun demiryolu ağı projesi açısından acilen Ülkemizi de içine alacak şekilde gerekli girişimlerin yapılarak gerçekleştirilmesi gerekmekte olduğunu düşünmekteyiz. Şöyle ki; planlanan bu yeni İpek yolu projesi ile **Çin'den Anakliya Limanına 10 günde ulaşması beklenen**

malların buradan 7 gün içerisinde Avrupa ülkelerine toplamda 17-18 günde transfer edilebilmesi öngörülmektedir. Planlanan projeye Ülkemizin Bölgemiz üzerinden demiryolu ağı ile bağlantısı sağlanması durumunda, işbirliği imkanlar gelişerek Çin ve Avrupa arasındaki yük trafiği daha etkin bir şekilde işleyecektir.

Ayrıca Tiflis-Bakü hattı doğrultusunda Hazar denizinin kullanılması ile gerçekleştirilen sevkiyatlarda Hazar denizinin olumsuz hava şartlarında kullanılamaması nedeniyle, sevkiyatlar aksamakta bazen 15-20 güne uzanan beklemler oluşabilmektedir. Bunun da önlenmesi açısından, Hazar deniz Kazakistan ve Türkmenistan hattında daha etkin ve fırtına ile olumsuz hava şartlarında çalışabilecek bir sistemin kurulması buna uygun gemilerin bu hatta çalıştırılması gerekmektedir.

Bu nedenle Asya'nın yükselen ekonomisinin tarihi İpek Yolu'nu yeniden gündeme getirmesinin ardından başlayan süreç devam ederken bizim de Ülke olarak bir an önce bu hatta oluşturulan projelere entegre olmanın yollarını araştırmamız ve gerekli katılım için altyapı çalışmalarını bir an önce başlatmamız gerekmektedir. Aksi takdirde bölgedeki bu gelişmeleri iyi okumazsak, böylesine önemli bir stratejik ve ekonomik oluşumda ülkemiz potansiyel fırsatlardan yararlanamaz ve by-pass edilirse Ülkemizin ve Bölgemizin yanı başımızda olan bu uluslararası lojistik cazibe ağlarından yoksun atıl ve verimsiz bir lojistik altyapısıyla baş başa kalmamız kaçınılmaz olacaktır.

Bu nedenle, Bölgemize çok yakın bir coğrafyada böylesine büyük projeler hayata geçirilirken Ülkemizin jeo-stratejik konumunun da sağladığı imkânlardan faydalanarak bölgenin önemli bir uluslararası ticaret ve lojistik üssü olabilmesi için küresel ticaret rotalarının en kritik tesisi olan limanlara yatırım yapmak ve Bölgemizde yeni bir derin deniz limanları oluşturmak, gerekli altyapıyı tesis etmek için ülkemizin elini çabuk tutması gerekmekte olduğu aşikârdır. Gürcistan'ın sözkonusu liman ve demiryolu bağlantısı sayesinde **Çin'e 10**

günde ulaşılabileceği projede ve ortaya çıkacak potansiyelden Türkiye'nin pay alabilmesi için Doğu Karadeniz Bölgemiz için Batum demiryoluna Türkiye'den bağlantı verilmesi büyük önem arz etmektedir. Bu kapsamda Doğu Karadeniz Bölgenin lojistik açısından acilen Ülkemizin gelecek planlarına ve uluslararası lojistik ağına Bölgemizden demiryolu bağlantısı ile dahil edilmesi çok büyük fırsatlar ve yarar öngörülmektedir.