



KARADENİZ EKONOMİK İŞBİRLİĞİ PARLAMENTER ASAMBLESİ

KEİPA

ULUSLARARASI SEKRETERYA

Doc. GA55/LC55/REP/20/tr

KEİPA GENEL KURULU ELLİ BEŞİNCİ OTURUMU

HUKUKİ VE SİYASİ İŞLER KOMİSYONU

RAPOR*

“Avrupa ve Asya’yı Birleştiren Projelerin (Bir Kuşak Bir Yol) Gerçekleştirilmesinde Hukuki Çerçeve”

Raportör: Sn. İgor BECİC, KEİPA Başkan Yardımcısı,
Komisyon Üyesi (Sırbistan)

* İşbu metin 9 Temmuz 2020 tarihinde Video Konferans sistemiyle gerçekleştirilen Hukuki ve Siyasi İşler Komisyonu'nun Elli Beşinci Toplantısında ele alınmış ve 6 Ağustos 2020 tarihinde Video Konferans sistemiyle gerçekleştirilen 55. Genel Kurul'da kabul edilmiştir.

I. GİRİŞ

1. KEİ Bölgesi, önemli bir kavşak noktasında bulunması ve bir transit koridor olmasının yanı sıra İpek Yolu, TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) Projesi, Trans Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) ve Avrupa-Asya Ulaştırma Bağlantıları (EATL) gibi stratejik açıdan başlıca ticaret güzergahlarının da kesiştiği noktadadır. Bölgenin dünya politikasındaki rolü, Avrupa ve Asya'dan geçen enerji koridorlarının ((Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Boru hattı, Güney Gaz Koridoru (SGC), Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP) Projesi), Türk Akımı ve diğerleri) gelişmesiyle önemli ölçüde artmıştır. Bunlara ek olarak, 2017 yılında devreye alınan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Projesi, Çin ve Avrupa arasında kesintisiz ticaretin tesis edilmesi noktasında yeni bir perspektif sağlamış ve Çin ve Avrupa arasında önceden 30 gün süren mal taşıma süresini iki haftaya indirmiştir.
2. Büyüyen bir ekonomik potansiyele sahip bir bölge olarak Karadeniz Bölgesi, Çin - Avrupa - Asya ilişkileri bağlamında büyüme kaydetmesi beklenen bir bölgedir. Buna ek olarak, Antik İpek Yolu üzerinde stratejik bir konuma sahip olan KEİ Üye Devletleri, sürdürülebilir altyapı ulaşım ağlarının geliştirilmesine özel önem atfetmekte ve Avrupa ve Asya arasındaki bağlantılılığın geliştirilmesi için ek bir fırsat olarak gördükleri ve bu vesileyle ülkelerindeki projelere doğrudan yatırım çekebileceklerini düşündükleri Bir Kuşak - Bir Yol (OBOR) Girişimine olumlu bakmaktadırlar.
3. İlgili politikaların koordinasyonu, ortak eylemlerde bulunabilmenin ve OBOR projelerinin başarılı bir şekilde gerçekleştirilebilmesinin önemli bir ön koşuludur. Katılımcı ülkeler arasındaki hukuki tutarsızlıklarının net bir şekilde tanımlanması ve ulaştırma ve ticaret alanındaki yasal çerçevelerin ileriye dönük olarak uyumlaştırılması, ulaştırma sektörünün gelişiminin bölgesel ve küresel hedeflere katkıda bulunmasını sağlamaktadır. Bu bağlamda, pratikte bu yönde bir ilerleme kaydedilebilmesi, her bir OBOR katılımcı ülkesinin ulusal stratejisini diğerleriyle, özellikle de komşu ülkelerle koordine etme yeteneğini açığa çıkaracak olan sağlam ulaşım politikalarına bağlıdır. KEİ Üye Devletleri, bölgesel işbirliği konusunda ortak bir vizyonun oluşturulması yoluyla ve ekonomik olarak uygulanabilir ve karşılıklı olarak fayda içeren somut projeleri başlatmak ve uygulamak suretiyle, Karadeniz Bölgesi'nde ulaşım bağlantılılığını arttıracaktır.
4. Gelişmiş KEİ Ortaklığına Doğru başlıklı KEİ Ekonomik Gündemi (özellikle gündemde yer alan 3 No'lu "Verimli Bir Ulaşım Ağının Kurulması" başlıklı Hedef), Bölgesel eşitsizlikleri azaltılabilmesi ve KEİ Bölgesi'nin ulaşım altyapısının Avrupa ve Asya Ağlarına bağlantılılığının sağlanabilmesi için Karadeniz Bölgesi halkının ekonomik, sosyal ve çevresel ihtiyaçlarını karşılayan sürdürülebilir ulaşım sistemlerinin desteklenmesini gerektirmektedir.
5. Hukuki ve Siyasi İşler Komisyonu, ulaştırmanın geliştirilmesi konusunun ve özellikle de Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin küresel önemini dikkate alarak, 25-26 Eylül tarihlerinde Soçi'de düzenlenen 54. Toplantısında "Avrupa ve Asya'yı Birleştiren Projelerin (Bir Kuşak Bir Yol) Gerçekleştirilmesinde Hukuki Çerçeve" konusunu müzakere etmeye karar vermiştir.
6. Mevcut rapor, Bulgaristan, Yunanistan, Moldova, Romanya, Rusya, Sırbistan, Türkiye ve Ukrayna ulusal delegasyonlarından elde edilen bilgileri yansıtmaktadır. Rapor kapsamında KEİ UDS'nin değerli katkısından ve ilgili İnternet kaynaklarından da faydalanılmıştır.

II. AVRUPA VE ASYA'YI BİRLEŞTİREN PROJELERİN (BİR KUŞAK BİR YOL) GERÇEKLEŞTİRİLMESİNDE HUKUKİ ÇERÇEVE

7. Altyapı bağlantılılığı, sosyal ve ekonomik (ulaşım, enerji ve telekomünikasyon) altyapıyı kapsayan geniş bir terimdir. İşbirliği kapsamı genişletildiğinde, bağlantılık, ticari maliyetlerin azaltılmasını, ekonomik büyümenin hızlandırılmasını, yeni istihdam olanakları yaratılmasını

ve dünyanın farklı bölgeleri arasındaki ticari ilişkilerin güçlendirilmesini amaçlayan bir büyümenin itici gücü niteliğini taşır.

8. Günümüzde Karadeniz Bölgesi, Çin ürünlerinin Avrupalı tüketicilere hızla ulaşabileceği stratejik kavşak noktalarından birinde yer almaktadır. 2018 yılı itibariyle yıllık 540 milyar USD'den fazla tutardaki ticaret hacmiyle Çin'in ABD'den sonra en fazla ticaret cirosuna sahip olduğu yapı Avrupa Birliği'dir ve Avrupa Birliği'nin Avrupa'da yer alması, Avrupa'yı Pekin için çok önemli kılmaktadır. Avrupa ile Asya arasındaki bağlantılığını önemli kılan ilave bir unsur olarak, Çin ve Rusya arasındaki ticaret cirosu da, başta enerji alanında olmak üzere bir dizi projenin uygulanması sayesinde 2018 yılı itibariyle 108 milyar USD'yi aşmış bulunmaktadır.
9. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu birbirine bağlayan OBOR Girişimi, Çin Halk Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Sn. Xi Jinping tarafından 2013 yılında duyurulmuştur. Son birkaç yılda, Çin, 100'den fazla ülkenin ve uluslararası örgütün OBOR'un aşamalı olarak gelişimi sürecine küresel ölçekte katılımlarını teşvik etmiştir. Çin hükümeti politikaların ve yasama tabanının koordinasyonunu bu konuda ileriye dönük olarak atılacak ilk adım olarak tanımlamıştır. Bu görüşe göre, bu yöndeki pratikte kaydedilecek ilerleme, OBOR ülkeleriyle halihazırda imzalanmış ikili anlaşmaların hayata geçirilmesi için her bir ülkenin Çin'in Girişimine katılım gösterecekleri öncelikli alanlarının ve katılım biçimlerinin belirlenmesini içermektedir.
10. OBOR Girişimi'nin ortaklaşa bir şekilde inşa edilmesini içeren genel bakış açısıyla, Çin hükümeti, Girişimin karada Bir Kuşak Bir Yol güzergahı üzerindeki başlıca şehirlere dayalı olarak kilit ekonomik organize sanayi bölgelerinin işbirliği platformları olarak kullanılmasına ve bu amaçla uluslararası ulaşım yollarından yararlanılarak, altı ekonomik koridorun inşasına odaklanmasını teklif etmektedir. Girişim, denizde ise, Bir Kuşak Bir Yol güzergahı üzerindeki büyük limanları birbirine bağlayacak şekilde, düzgün, verimli ve güvenli ulaşım yolları inşa etmeyi amaçlamaktadır.
11. Bununla birlikte, Wuhan'da (Çin, Aralık 2019) yeni koronavirüsün ortaya çıkması ve KEİ Bölgesi'nin bazı ülkelerindeki en son olarak yaşanan mülteci krizi, altyapı projelerinin ve girişimlerinin sorunsuz bir şekilde gelişme kaydetmesini yavaşlatacak olan unsurlar olarak ortaya çıkmıştır. Koronavirüsün salgın şeklinde yayılması genel olarak küresel ekonomiye ve özel olarak da altyapı projelerinin geliştirilmesine yönelik olarak büyük bir tehdit oluşturmaktadır. Salgının en fazla görüldüğü ülkenin dünyanın ikinci en büyük ekonomisi olan Çin olması, koronavirüsün ekonomik yansımalarının OBOR Girişimi'nin daha da detaylandırılmasını tehdit ettiği anlamına gelmektedir.
12. Bloomberg Ekonomi'ye göre, koronavirüsünün ekonomik yansımaları, ABD, Avrupa ve Japonya'nın ekonomik durgunluğa girmesini, Çin'in rekor düşüklükte hızlarla büyümesini ve netice itibariyle küresel ekonominin toplamda 2,7 trilyon dolar zarar etmesini içerebilecektir. Hastalığın yayılmasını önlemek amacıyla uygulanan seyahat kısıtlamaları OBOR'un kilit unsurlarını engelleyebilecektir. Birçok OBOR projesi, Çin merkezli üreticilerden ekipman ve makine tedarik etme eğiliminde olduğundan, endüstriyel üretim ve tedarik zincirindeki kesintiler daha fazla gecikmeye neden olmaktadır. Şirket yöneticilerine ve yetkililerine göre, Çinli şirketler deniz aşırı projelere ulaşmamakta ve ulaşım projelerinin sorunsuz bir şekilde gelişme göstermesinde rol oynayan Çin dışındaki fabrikaların ihtiyaç duydukları Çin'den yapılan ithalatlar ile bağlantıları kesilmektedir. Bu durum dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olarak Çin'in zaten azalmış olan ticari faaliyetlerin azalmasını müteakiben gerçekleştirmiştir. Bu minvalde Çin'in ihracatı 2020 yılının ilk iki ayında yüzde 17,2 oranında düşmüş, ithalatı ise yine aynı dönemde yüzde 4 oranında düşmüştür.
13. Koronavirüsün ortaya çıkmasından önce, Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB), BRICS Bankası (Yeni Yatırım Bankası) ve İpek Yolu Fonu'nun, Bir Kuşak Bir Yol boyunca ülkelerin altyapı inşaatları için gerekli malzeme temelini sağlaması bekleniyordu. OBOR Girişimi kapsamında halihazırda planlaması yapılmış 47.100 km karayolunu, 36.800 km demiryolunu,

14 lojistik merkezi ve kapsamlı enerji nakil hatlarını içeren altyapı yatırımlarının toplam tutarı 890 milyar USD'dir. Girişimin gerçekleştirilmesi için kurulan İpek Yolu Fonu'nun bütçesi 40 milyar USD'dir. Bu rakam ek kaynak tahsisi ise yaklaşık 14,5 milyar USD arttırılarak yaklaşık 54,5 milyar USD'ye yükseltilmiştir.

14. Girişime ilave kaynak sağlamak amacıyla kurulan AIIB'nin bütçesi 100 milyar USD olarak belirlenmiştir. Aynı BRICS Bankasının bütçesi için de bir tutar öngörülmüştür. KEİ Üye Devletleri arasında AIIB üyesi olan ülkeler şunlardır: Azerbaycan, Gürcistan, Yunanistan, Romanya, Rusya, Sırbistan ve Türkiye. Ermenistan'ın da gelecekte AIIB'ye üye olacağı değerlendirilmektedir.
15. Asya ekonomik çevresi ile Avrupa ekonomik çevresini birleştirmeyi amaçlayan uluslararası ekonomik işbirliğine yönelik altı büyük OBOR koridoru şunlardır: Yeni Avrasya Karayolu Bağlantısı ve Çin-Moğolistan-Rusya, Çin-Orta Asya-Batı Asya, Çin-Çinhindi Yarımadası, Çin-Pakistan ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar koridorları. Bu koridorların tesis edilmesi, katılımcı ülkeler arasındaki bağlantının güçlenmesine ve verimli ve sorunsuz bir Avrasya pazarının oluşturulmasına katkıda bulunacaktır.
16. Yeni Avrasya Karayolu Bağlantısı Ekonomik Koridoru en iddialı OBOR projelerinden biridir. Söz konusu ekonomik koridor kapsamında, Kazakistan, Rusya ve Belarus üzerinden Çin ve Avrupa arasında demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi planlanmaktadır. Bu koridorun amacı, Çin ve Avrupa arasındaki demiryolu taşımacılığının sıklığının arttırılması, bu güzergah boyunca ticaretin hızlandırılması ve söz konusu güzergahta gerçekleştirilecek demiryolu taşımacılığının deniz taşımacılığına karşı rekabet gücünün arttırılmasıdır.
17. Çin, Moğolistan ve Rusya, Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru çerçevesinde, esas itibariyle demiryolları ve karayollarından oluşan bir sınır ötesi altyapı bağlantısı ağı oluşturmak için olumlu çaba sarf etmişlerdir. Bu koridor kapsamında, ulaşım, telekomünikasyon ve enerji ağlarının modernizasyonu ve Moğolistan'ın Çin ve Rusya arasında bir merkez haline getirilmesiyle, Çin ve Moğolistan arasındaki ticaret cirosunun arttırılması hedeflenmektedir. Üç ülke, 2018 yılında "Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridorunun Geliştirilmesi için Ortak Bir Mekanizmanın Tesis Edilmesine Yönelik Mutabakat Zaptı"nı imzalayarak üçlü işbirliğinin çalışma mekanizmasının geliştirilmesi yönünde daha fazla ilerleme kaydetmiştir.
18. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru çerçevesinde, enerji, altyapı bağlantılığı ve endüstriyel kapasite alanlarında işbirliği sağlam bir şekilde ilerleme kaydetmiştir. Bu Koridor, Çin'in Sincan eyaletini Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran ve Türkiye üzerinden Akdeniz'e bağlayan yeni İpek Yolu'nun ana eksenlerinden birini teşkil etmektedir. Bu Girişim'in tamamlayıcı unsurları, Çin ve Orta Asya ülkeleri arasındaki ikili işbirliği anlaşmalarıdır.
19. Demiryolu taşımacılığı noktasında, Macaristan-Sırbistan Demiryolu Projesi gibi işbirliği projelerine odaklanan bölgeler arası ve kıtalar arası demiryolu ağlarının inşasında büyük ilerleme kaydedilmiştir. 2018 yılı sonu itibariyle, Çin-Avrupa demiryolu servisi, Asya ve Avrupa'da yer alan 16 ülkedeki 108 şehri birbirleri ile bağlantısını sağlamış durumdadır. Bu kapsamda, toplam 13.000 trenle 1,1 milyon adet 20 feet'lik konteyner eşdeğerinde taşımacılık gerçekleştirilmiştir. Çin çıkışlı trenlerin %94'ü tam doluluk oranına sahip iken, Çin varışlı trenlerin ise %71'i tam doluluk oranına sahiptir.
20. OBOR çerçevesinde, tüm katılımcı ülkeler ve uluslararası kuruluşlar, mevcut farklılıklarına rağmen ortak bir zemin arama ilkesi temelinde, muhtemel ekonomik gelişmeleri hakkında görüş alışverişinde bulunmuşlardır. 2019 yılı Mart ayının sonu itibariyle, Çin hükümeti, 125 ülke ve 29 uluslararası kuruluş ile 173 işbirliği anlaşması imzalamıştır. OBOR, Afrika, Latin Amerika ve Güney Pasifik'te yer alan daha fazla sayıda yeni katılımcıyı kapsayacak şekilde Asya ve Avrupa eksenini merkezli olarak genişletilmiştir. Girişim ve de Girişimin temel öğeleri Birleşmiş Milletler, G20 ve diğer uluslararası kuruluşların ilgili belgelerinde yer almıştır.

21. Sürdürülebilir Yurtiçi Ulaştırma ve Hareketlilikte Yeni Çağın Benimsenmesine Yönelik UNECE (Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu) Bakanlar Kararı (21 Şubat 2017 tarihinde kabul edilmiştir), Bölgesel ve kıtalar arası bağlantılılığın iyileştirilmesi için koordineli çalışmalar gerçekleştirilmesi yönünde çağrıda bulunmuş ve ulaştırmanın kolaylaştırılması sürecinin güçlendirilmesi yoluyla İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Girişimi gibi kıtalararası kalkınma Girişimlerini desteklediğini açıklamıştır.
22. OBOR'un memnuniyetle karşılandığı ve bu Girişim için güvenli bir ortam sağlanması yönünde uluslararası topluma çağrıda bulunduğu bir Karar, 2016 yılı Kasım ayında, 193 BM Üye Devleti tarafından oybirliği ile benimsenmiştir. 2017 yılı Mart ayında ise, BM Güvenlik Konseyi, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi aracılığıyla bölgesel ekonomik işbirliğinin güçlendirilmesi yönünde uluslararası topluma çağrıda bulunulan ve aynı zamanda "insanlık için ortak bir geleceğe sahip topluluk" kavramının da ilk defa benimsendiği 2345 sayılı Kararı oybirliğiyle kabul etmiştir.
23. Çin, 83 ülkenin ve uluslararası kuruluşun katılımıyla "Bir Kuşak ve Bir Yol Güzergahı Boyunca Engelsiz Ticaret İşbirliğinin Desteklenmesi Girişimi"ni hayata geçirmiştir. Çin'in gümrük tarifeleri, Çin'in Dünya Ticaret Örgütü'ne katılımıyla birlikte ortalama yüzde 15,3'ten yüzde 7,5'e düşmüştür. Çin, Güney Doğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) ve Gürcistan ile serbest ticaret anlaşmaları imzalamış veya mevcut anlaşmaları geliştirmiştir. Çin, ayrıca, Avrasya Ekonomik Birliği ile de bir ekonomik ve ticari işbirliği anlaşması imzalamıştır.
24. 2015 yılında, Avrupa Komisyonu ve Çin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu (NDRC), şeffaf bir ortamda bilgi alışverişinin teşvik edilmesini, ortaklıkların geliştirilmesini ve projelerin desteklenmesini hedefleyen bir 'AB-Çin Bağlanırlığı Platformu'nun oluşturulması yoluyla AB ile Çin arasında siyasi bağlantının tesis edilmesi konusunda bir Mutabakat Zaptı imzalamak suretiyle anlaşmaya varmıştır. Avrupa ve Asya'nın Bağlanırlığının Sağlanmasına İlişkin en son AB Stratejisi, birlikte işleyebilecek ulaştırma ağları, enerji ve dijital ağlar yoluyla bağlantılılığın geliştirilmesi için somut öneriler ve girişimler içermektedir. Ulaştırma bağlantılılığı ile ilgili olarak, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın (TEN-T) Asya'daki ağlarla verimli bağlantılarının tesis edilmesine ve Kuzey-Güney ve Doğu-Batı eksenindeki demiryolu bağlantılarının daha da geliştirilmesine özel bir önem verilmektedir. Karadeniz Bölgesi ile ilgili olarak ise, TEN-T ağlarının Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, Moldova ve Ukrayna'ya genişletilmesine yönelik özel atıflarda bulunmaktadır.
25. Genişletilmiş Karadeniz Bölgesi'nin coğrafi konumu Bölge'nin doğal bir değeridir. Bölgenin Asya ve Avrupa arasındaki mevcut konumu dolayısıyla, KEİ bölgesinden geçmeksizin Avrupa-Asya koridorlarından hiçbirinin gerçekleşmesi mümkün değildir. Bu bağlamda, Çin'in iddialı OBOR Girişimi, Çin tarafından teşvik edilecek tüm önemli güzergahların KEİ Bölgesi'nden geçecek olması dolayısıyla KEİ Üye Devletleri için yeni fırsatlar sunmaktadır. Doğu ile Batı arasındaki bağların, sadece Çin'in dinamik ekonomik genişlemesi dolayısıyla değil, aynı zamanda diğer birçok ülkenin de ekonomilerinin açılım göstermesi nedeniyle önem kazanmasıyla birlikte, KEİ'nin transit potansiyeli ek bir ivme kazanma noktasında büyük bir fırsata sahiptir. Bununla birlikte, Çin'in OBOR Girişimi'nin getirdiği avantajların ve zorlukların dikkatle incelenmesi gerekmektedir. KEİ Üye Devletlerinin bu Girişimden faydalanabilmeleri ve mümkün olan en büyük avantajı elde edebilmeleri için kolektif ve koordineli bir yaklaşım geliştirmeleri gerekmektedir.
26. Karadeniz Bölgesi, mal taşımacılığının gerçekleştirildiği TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) Projesi, Trans Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) ve Avrupa-Asya Ulaştırma Bağlantıları (EATL) gibi ana ulaştırma rotalarının ve de Bakü-Tiflis-Ceyhan (B-T-C) boru hattı, Güney Gaz Koridoru (SGC) ve Türk Akımı'nın da dahil olduğu enerji nakil hatlarının stratejik bir kesişim noktasını teşkil etmekle birlikte, taşımacılık alanındaki işbirliği, Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SKH'ler) bağlamında Bölge'deki genel ekonomik ilerlemenin sağlanması için önemlidir. Ayrıca, OBOR Girişimi, KEİ Bölgesindeki bağlantılılık projelerinin geliştirilmesi olasılıklarını da arttıran bir unsur olarak ortaya çıkmaktadır.

27. Çin, karşılıklı saygı ilkesi temelinde, aşağıda belirtilen mevcut işbirliği mekanizmalarına tam işlerlik kazandırmak suretiyle diğer katılımcı ülkelerle sağlam bir işbirliği yürütmektedir. Söz konusu işbirliği mekanizmaları şunlardır: G20 (Yirmiler Grubu), APEC (Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği), Şanghay İşbirliği Örgütü, Asya'da Etkileşim ve Güven Artırıcı Önlemler Konferansı, Çin-CEEC (Orta ve Doğu Avrupa) - 17 + 1 (17 Orta ve Doğu Avrupa ülkesi + Çin) İşbirliği Platformu, Dünya Ekonomik Forumu ve Avrasya Ekonomi Birliği. Çin hükümeti, Karadeniz Bölgesi'ndeki ülkelerle, toplu olarak değil, çoğunlukla ikili bazda işbirliği yapmaktadır. Çin-CEEC - 17 + 1 İşbirliği Platformu, KEİ Bölgesi'nden beş ülkeyi (Arnavutluk, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya ve Sırbistan) içermektedir. Bununla birlikte, Çin ve Karadeniz ülkeleri arasındaki en somut projeler ikili etkileşimin sonucu olarak ortaya çıkan projelerdir. 17 + 1 Çin-CEEC İşbirliği platformu, Çin ile 17 CEEC ülkesi arasındaki iş ve yatırım ilişkilerini geliştirmeyi amaçlamaktadır.
28. 17 + 1 Çin-CEEC İşbirliği Platformunun 2018 yılında Sofya'da düzenlenen Yedinci Zirvesi sırasında, Üye Devletlerle Çin arasında deneyim alışverişi ve danışmanlık için Bulgaristan'da bir Küresel Ortaklık Merkezi'nin (GPC) kurulmasını öngören Sofya Yönergesi adıyla nihai bir belge kabul edilmiştir. GPC, 17+1 CEEC işbirliğinin CEE ülkeleri ve Çin'in norm ve düzenlemelerine uygun olarak geliştirilmesini desteklemek ve geliştirmek için tasarlanmış bir düşünce kuruluşu işbirliği mekanizmasıdır. GPC, CEEC ülkeleri ile Çin arasındaki iletişimin ve karşılıklı anlayışın derinleştirilmesi için çalışan ilgili düşünce kurum ve kuruluşları arasındaki kurumsal etkileşim yoluyla 17+1 CEE işbirliğine kavramsal bir destek sağlamayı amaçlamaktadır.
29. Karadeniz Bölgesi ve Çin'i içeren benzer bir bölgesel platformun mevcut olmadığı unutulmamalıdır. Ancak, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ) potansiyel olarak bu görevi görebilir, bununla birlikte Çin hükümeti OBOR Girişimi'ni çok taraflı olarak tartışmak üzere şu ana kadar KEİ platformunu kullanmamıştır. KEİ, Bölgede en fazla temsile sahip bölgesel organizasyon olarak, Üye Devletleri için kolektif fayda sağlamayı amaçlamakla birlikte, aynı zamanda ulaşım ve bağlantılık konusundaki kendi altyapı projelerinin Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan daha geniş ağlara sorunsuz bir şekilde entegrasyonuna yönelik hazırlıklarda bulunmaktadır. Bu anlamda, OBOR Girişimi, aynı zamanda KEİ'nin altyapı projelerinin finansal olarak desteklenmesi noktasında ilave bir olanak sunmaktadır.
30. Büyük altyapı projelerinin tamamlanması uzun zaman almaktadır. Çin'in mevcut durum itibarıyla ekonomik bir yavaşlama ile karşı karşıya olduğu göz önünde bulundurulduğunda, KEİ yerel yönetimleri kaynaklı finansmanda yaşanabilecek zorluklarla birlikte yakın gelecekte Çin bankaları kaynaklı olarak tahakkuk edecek borçlar, OBOR ülkelerine engel oluşturabilir. Bu bağlamda, KEİ Üye Devletleri nihai ekonomik yavaşlamayı öngörebilmek ve potansiyel finansman zorlukları ile başa çıkmaya hazır olmak için tüm finansal mekanizmaları kullanmalıdır.
31. Altyapının küresel ölçekte entegrasyonu tamamlanmış şekilde geliştirilmesinin, güvenilir bir uzmanlığa ve sağlam metodolojilere dayanan uzun vadeli planlamayı içeren ve de her bir katılımcı ülkenin mevcut koşullarının ve gelişme durumunun da dikkate alınmasını gerektiren zaman alıcı ve yoğun kaynak kullanımını gerektiren bir süreç olduğunu belirtmek gerekir. KEİ Üye Devletleri, politikaların koordinasyonu ve ortak hükümet eylemleri yoluyla, OBOR Girişimi çerçevesinde sürdürülebilir bir ulaşım sisteminin başarıyla geliştirilebileceğini değerlendirmektedirler.
32. Geçiş kotaları, geçiş ücretleri ve vize gereksinimleri gibi farklı bölge ve ülkeler arasında değişiklik gösteren standartlar ve uygulamalar, KEİ Bölgesindeki uluslararası taşımacılığın gelişmesinde fiziksel niteliğe sahip olmayan başlıca engelleri temsil etmektedirler. OBOR Girişimi ülkelerinin topraklarından geçen transit trafiğe ilişkin idari ve taşımacılık kural ve prosedürlerinin uyumlu hale getirilip birleştirilmesiyle ticaretin kolaylaştırılması, idari ve ticari engellerin azaltılması ve gümrük işbirliğinin geliştirilmesi yönünde alınan yasal önlemlerin,

OBOR'un başarılı bir şekilde uygulanabilmesi bakımından önemli bir ön koşul teşkil ettiği kabul edilmektedir.

33. Uluslararası taşımacılıkta ortak standartların ve uygulamaların uygulanabilmesi noktasında, uluslararası anlaşmalar ve sözleşmeler çok önemli yasal araçlardır. Bu bağlamda, KEİ Üye Devletleri karayolu taşımacılığını kolaylaştıran çok taraflı anlaşmalara ve mekanizmalara büyük önem vermektedirler. Anlaşmaların ve sözleşmelerin bir çoğu, hükümetler arası işbirliğinin kolaylaştırılmasını amaçlayan Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) ve yanı sıra sınır ötesi prosedürleri ve transit geçişi kesintisiz kılan DTÖ (Dünya Ticaret Örgütü) Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması kapsamında kabul edilmiş olan metinlerdir.
34. KEİ Üye Devletlerinde, OBOR projelerine ve koridorlarına entegre edilmiş sürdürülebilir ulaşım sistemlerinin daha da geliştirilmesi, Bölge'nin Avrupa ve Asya arasındaki ana ulaşım ve enerji koridoru olarak jeostratejik konumu göz önüne alındığında, Karadeniz Bölgesi ülkelerine muazzam bir fırsat sağlayacaktır. Kadim İpek Yolu'nun önemli bir parçasını teşkil eden KEİ Üye Devletleri, Asya ile Avrupa arasında kesintisiz, kaliteli, emniyetli ve güvenli bir bağlantı tesis edilmesine yönelik çabalara katılma konusunda istekli olmalıdırlar.
35. OBOR projelerinin başarılı bir şekilde uygulanması, her bir KEİ ülkesinin somut çevre dostu ve karşılıklı yarar sağlayan projelerin hayata geçirilmesini amaçlayan ulusal stratejisini koordine etme yeteneği olarak tezahür eden uygun bir yasal çerçevenin geliştirilmesi de dahil olmak üzere etkili ulaştırma politikaları gerektirir.
36. Uygun yasal çerçeve, Birleşmiş Milletlerin taşımacılığa ilişkin önemli sözleşmelerinin hükümleri bağlamında ekolojik farkındalığa sahip ulaşım şekillerinin (demiryolları, karayolları, deniz yolları, limanlar) geliştirilmesi için OBOR Girişimi çerçevesinde sağlam bir temel oluşturulabilmesini mümkün kılacaktır. Sürdürülebilir nitelikte bir bölgesel ulaştırma bağlantırlığı, yüksek düzeyde gelişmiş lojistik merkezleri ve ağ tesisleri ile birlikte, yüksek kalitede bir ulaşım altyapısının geliştirilmesini destekleyecektir.
37. Bölgenin küresel ekonomideki artan rolü göz önünde bulundurulduğunda, KEİ Üye Devletleri, ulaştırma sektörünün Birleşmiş Milletler Paris İklim Anlaşması (2015) ve Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri'nde belirlenmiş olan iddialı hedefleri yerine getirmesini sağlamalı ve KEİ örgütü tarafından tanımlandığı şekilde çevre dostu ve güvenli ulaştırma yöntemlerinin geliştirilmesi için uygun bir yasal çerçevenin oluşturulmasına yönelik çabalarını birleştirmelidirler.
38. KEİ Örgütü yıllar içerisinde KEİ Bölgesi'nde taşımacılık ve ticaretin kolaylaştırılması noktasında büyük öneme sahip, birbirini tamamlayan birçok önemli Bölgesel proje geliştirmiştir. Söz konusu projeler arasında; Karadeniz Çevre Otoyolunun (BSRH) Koordineli Bir Şekilde Geliştirilmesi, KEİ Bölgesindeki Deniz Otoyollarının Geliştirilmesi (MoS), KEİ Bölgesindeki Malların Karayolu Taşımacılığının Kolaylaştırılması ve KEİ Permi Sistemi sayılabilir.
39. Bu projeler, Trans-Avrupa Ağlarının genişletilmesine, Avrupa-Asya ulaşım bağlantılarının ve Pan-Avrupa Ulaşım Koridorlarının geliştirilmesine bölgesel düzeyde verilen katkıyı temsil etmektedirler. Bu projeler, ayrıca, Avrupa'nın büyük ölçekli katılımı ile uygulanmakta olan TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) Projesi'nin geliştirilmesi sürecini tamamlayıcı nitelikte projelerdir.
40. Karadeniz'deki ve Akdeniz'deki limanları kapsayan KEİ Bölgesindeki Deniz Otoyolları projesinin geliştirilecek olmasının yanı sıra, son zamanlarda karma taşımacılığın geliştirilmesi amacı doğrultusunda başlatılan KEİ çalışmaları da Bölge'nin bağlantırlığı üzerinde büyük etkiye sahiptir. Nihayete erdirilmeleri için kararlı çaba gerektiren bu projeler, "modern" İpek Yolu dahil olmak üzere Avrasya Bölgesi'ni kapsayan diğer daha büyük projelere KEİ'nin katkısını temsil etmektedir.

41. Bu bağlamda, KEİ'nin Avrasya taşımacılığındaki rolü, 22 Mayıs 2019 tarihindeki 2019 ITF (Uluslararası Taşımacılık Forumu) Yıllık Zirvesi sırasında Çin Karayolu ve Taşımacılık Derneği, Uluslararası Karayolu Federasyonu ve KEİ UDS'nin ev sahipliğinde gerçekleştirilen "Bir Kuşak Bir Yol Girişimi (BRI): Avrasya'da sürdürülebilir ulaşım ve büyüme için eksikliklerin giderilmesi" başlıklı yüksek düzey bir müzakere sırasında vurgulanmıştır. Müzakere katılımcıları, BRI projelerine yatırımları teşvik etmek için uygulanması gereken önlemlere, sürdürülebilir ulaştırma altyapı projelerinin geliştirilmesi için elverişli ortamların yaratılabilmesine yönelik gereksinimlere ve uluslararası işbirliği ve koordinasyonu en üst düzeye çıkarma yollarına odaklanmışlardır.
42. Bulgaristan KEİ Dönem Başkanlığı'nın girişimi üzerine, KEİ çerçevesinde sonuçlandırılan ilgili Mutabakat Zaptı doğrultusunda, Üye Devletlerin temsilcilerinin KEİ Bölgesindeki ulaşım bağlantılılığının mevcut gelişimi ve ilgili beklentiler hakkında görüş alışverişinde bulunabilmeleri ve ayrıca bölgesel ulaşım bağlantılılığının kolaylaştırılmasına yönelik diğer ortak projelerin tartışılabilmesi amacıyla, 2019 yılının ilk yarısında, 14 Mayıs 2019 tarihinde, Varna'da, Karadeniz Bölgesinde Ulaşım Bağlantılılığı Hakkında bir Yuvarlak Masa Toplantısı düzenlenmiştir.

KEİ Üye Devletlerindeki Durum

43. ***Bulgaristan Cumhuriyeti***, kamu-özel sektör ortaklığı, ortak şirketlerin oluşturulması, imtiyazlar, hisse devirleri vb. yollarla, Avrupa ve Asya arasındaki ulaşım koridorlarının geliştirilmesine yönelik somut projelerin uygulanmasına desteğini ve buna hazır olduğunu defalarca açıklamıştır. Bulgar makamları nezdinde OBOR çerçevesindeki projelerin uygulanmasındaki temel kural, söz konusu projelerin devlet garantisi verilmeksizin, kamu-özel ortaklığı temelinde, AB gereklilikleri ve normlarına uygun olarak gerçekleştirilmeleridir.
44. Bulgaristan Cumhuriyeti, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun ortaklaşa desteklenmesi konusunda Çin ile 26 Kasım 2015 tarihinde Pekin'de bir Mutabakat Zaptı imzalamıştır. Şimdiye kadar, söz konusu Mutabakat Zaptı kapsamında henüz herhangi bir proje gerçekleştirilmemiştir. Avrupa ve Çin arasındaki ulaşım altyapısı koridorlarının teorikte içerebilecekleri olası rotalar arasında, Varna ve Burgaz şehirleri üzerinden feribotla Gürcistan, Azerbaycan ve Kazakistan üzerinden Çin'e ulaşan Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Rotası bulunmaktadır. Bulgaristan Devlet Demiryolları Yük Taşımacılığı Dairesi ve Bulgaristan Deniz Filosu, Bulgaristan'ın, yeni bir "İpek Demiryolu"nun inşası amacıyla Kazakistan, Çin, Azerbaycan, Gürcistan ve Ukrayna'dan oluşan konsorsiyuma dahil edilmesini arzu etmektedirler. Olası bir başka ulaştırma rotası da Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan ve Kazakistan üzerinden Çin'e ulaşmaktadır.
45. Bulgaristan Cumhuriyeti de CEEC 17 + 1 işbirliği platformuna aktif olarak katılmaktadır. Ülkenin bu Girişimle ilgili temel hedefleri şunlardır: siyasi diyalogun güçlendirilmesi; AB kurallarına uygun olarak Çin'in Bulgaristan'daki yatırımlarının artırılması; Bulgaristan'ın Çin'e gerçekleştirdiği ihracatın hacim ve kapsamının genişletilmesi; ve Çinli turist ve öğrencilerin Bulgaristan'a çekilmesi. CEEC 17 + 1 platformu çerçevesinde 2015 yılı Haziran ayında Sofya'da Tarımsal İşbirliği Merkezi kurulmuş ve Filibe Ziraat Üniversitesi ile birlikte bir deney parkı ve de tarımsal ürünlerin e-ticareti için bir bilgi noktası kurulmuştur.
46. 2017 yılında, Bulgaristan'ın OBOR Girişimi'ne katılımını arttırmayı ve Bulgaristan ile Çin arasındaki bağları güçlendirmeyi amaçlayan bir sivil toplum kuruluşu olarak Bulgaristan Ulusal Kuşak ve Yol Derneği kurulmuştur. 2018 yılı Temmuz ayında, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi kapsamında, Bulgar Kalkınma Bankası (BDB) ile Çin Kalkınma Bankası arasında, 500 milyon Avro'luk kısmı Bulgaristan'daki küçük ve orta ölçekli işletmelerin (KOBİ) desteklenmesi, enerji, iletişim, ulaşım ve tarım projeleri gibi Girişim kapsamındaki projeler için BDB tarafından ikili finansman olarak kullanılacak olan toplamda 1,5 milyar Avro tutarında finansmana yönelik bir Çerçeve Anlaşması imzalanmıştır.

47. **Yunanistan**, “Avrupa Yatırım Bankası Desteği kapsamında 28 AB ülkesi dahilinde ve haricinde Yatırım Danışmanlığı Hizmetleri Çerçeve Anlaşması” kapsamında başlatılan bir proje olarak, Ulusal Ulaştırma Planını hazırlamıştır. Söz konusu Plan, Yunanistan’ın ulaştırma altyapısının ve ulaştırma hizmetlerinin orta ve uzun vadeli sürdürülebilir kalkınmasının temelini oluşturmaktadır. Plan, ayrıca, önümüzdeki yirmi yıllık dönem için ulaştırma sektörünün geliştirilmesine yönelik stratejiyi ve uluslararası finans kurumları tarafından desteklenmesi muhtemel ana eylemleri ortaya koymaktadır.
48. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları ile bağlantılık kapsamında, Yunanistan Doğu/Doğu Akdeniz ülkeleri (OEM) Demiryolu Taşımacılığı Koridoru'na katılmakta, Pan-Avrupa Koridorları ile 9 dikey eksen üzerinden bağlantısı bulunan Egnatia Otoyolu ise, ülkenin Balkanlar ve Avrupa'nın geri kalanı ile bağlantısını sağlamaktadır.
49. Yunanistan'daki Pire Limanı'nda önemli bir transit merkezinin inşası tamamlanmış olup, inşaatın tamamı itibariyle son aşamasının da tamamlanması beklenmektedir. Pire Limanı, dünyanın en hızlı gelişen limanı olarak kabul edilmekte ve 2018 yılı itibariyle en büyük 15 Avrupa limanı arasında 6. sırada yer almaktadır. Pire Limanı'nın demiryolu yük taşımacılığında önemli bir rolü vardır; her hafta Pire'den Orta ve Batı Avrupa güzergahlı 16-18 yük treni kalkmaktadır.
50. Üçüncü ülkeleri içeren uluslararası yük taşımacılığı, yürürlükteki ikili anlaşmalar kapsamında yönetilmekte ve herhangi bir engel olmaksızın uygulanmakta ve yürütülmektedir. Ayrıca, CEMT (Avrupa Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı Sözleşmesi) üye ülkelerinin taşıyıcılarının, söz konusu sözleşmenin hükümleri kapsamında, üçüncü ülkelere yönelik olarak uluslararası karayolu yük taşımacılığı faaliyetlerinde bulunmalarına izin verilmektedir. KEİ çerçevesinde ise Yunanistan, Yunanistan'ın ihracat taşımacılığı ile ilgili ihtiyaçlarının yukarıda belirtilen ikili ve çok taraflı lisanslama sistemleri aracılığıyla daha iyi karşılandığı değerlendirildiğinden, KEİ Permi Sistemine katılmamaktadır.
51. **Moldova Cumhuriyeti** tarafından 19 Nisan 2007 tarihinde Belgrad'da imzalanan, Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan Projeler (Bir Kuşak - Bir Yol) kapsamındaki Karadeniz Çevre Yolu'nun koordineli gelişimi hakkındaki Mutabakat Zaptı, Moldova Cumhuriyeti tarafından 297/2007 sayılı Kanun ile onaylanmıştır.
52. Karadeniz Çevre Yolu'nun Moldova Cumhuriyeti topraklarındaki kesimini, Odessa - Kişinev - Ungheni – Romanya sınırı hattı oluşturacaktır. Yukarıda atıfta bulunulan Mutabakat Zaptı'nın yanı sıra, söz konusu hat aynı zamanda Trans Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T), TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) ve Ana Uluslararası Trafik Arterleri Avrupa Sözleşmesi (AGR) ağları kapsamında da yer almaktadır. Bu Çevre Yolu, teknik parametreler açısından bir otoyola veya şehirlerarası yola karşılık gelmektedir.
53. Halihazırda, Karadeniz Çevre Yolu ile ilgili bir fizibilite çalışması hazırlanmıştır ve yakında Moldova Cumhuriyeti'nin Ungheni kasabasının kuzeyine bağlantısını sağlayacak olan otoyol inşaatı için ihale çağrısı yapılacaktır. Projede kapsamındaki taahhütleri yerine getirmek üzere, Ungheni - Kişinev – Moldova sınırından Ukrayna'nın Odessa şehrine kadar uzanacak otoyolunun geliştirilmesi konseptine yönelik hazırlıklar da yapılmıştır.
54. Söz konusu otoyolun inşası, çok işlevli Odessa Limanı'nı Karadeniz Çevre Yolu'na bağlayacak ve Romanya'nın karayolları üzerinden Orta Avrupa (Almanya) ile bir bağlantı görevi görecektir. Moldova Cumhuriyeti, Karadeniz Çevre Otoyolunun modernizasyonu ve geliştirilmesi Girişimi'ni desteklemekte olup, bu konuda somut önlemler alacaktır.
55. **Romanya** bölgesel işbirliğine büyük önem vermekte olup, mevcut dönemde KEİ Dönem Başkanlığı görevini sürdürmektedir. KEİ Romanya Dönem Başkanlığı'nın “Uyumun Geliştirilmesi Yoluyla Köprülerin Kurulması” sloganı, Romanya'nın KEİ'nin gelecekteki konsolidasyonunun ön koşulunun uyum, ara bağlantısallık ve diyalog etrafında inşa edilmesi gerektiğine olan inancını göstermektedir. KEİ Romanya Dönem Başkanlığı, belirli bazı sektörel önceliklere odaklanarak geniş kapsamlı, açık, şeffaf ve yapıcı bir yaklaşım edinmeyi

hedeflemektedir. Söz konusu sektörel öncelikler şunlardır: Ulaştırma ve Bağlanırlık; Çevre ve Yeşil Enerji; Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri; Ekonomik Kalkınma ve Rekabetçilik.

56. Romanya, ortak refahın teşvik edilmesi ve altyapının bağlanabilirliğinin temel dayanak noktası kılınması amacıyla yönelik açık, kapsayıcı, sürdürülebilir, insan merkezli bir küresel ekonominin inşasında aktif ve rekabetçi bir rol oynayabilir. Romanya, limanlar, yollar, demiryolları vb. alanlardaki potansiyelini gerçekleştirerek sürdürülebilir bir ekonomik büyümenin temellerini atmak için bu Girişim kapsamında işbirliği yapma fırsatını kullanabilir.
57. Bu bağlamda, AB tarafından kabul edilen Avrupa-Asya Bağlanırlık Stratejisi'nin, Asya ile bağlanırlığın kurulması noktasında AB'nin ve AB'ye Üye Devletlerin nasıl hareket edeceğine ilişkin kuralları tek bir belgede bir araya getirdiği ve bu anlamda sürdürülebilir, kapsamlı, kurallara ve düzenlemelere dayalı bir Avrupa modelini tanımladığı unutulmamalıdır.
58. Romanya, Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan projeler bağlamında, AB'nin Karadeniz'deki bölgesel işbirliğine somut destek sağladığını göz önünde bulundurarak, OBOR Girişimi tarafından sunulan fırsatlar ile AB'nin bağlanırlık alanındaki fırsatları ve ilkeleri arasında dengeli bir yaklaşım benimsemektedir. Aynı şekilde Romanya, AB Konseyi'nin uzman çalışma gruplarında, bu Girişimin ve ve bağlanırlığa ilişkin AB ve diğer stratejik ortaklar tarafından önerilen alternatif yaklaşımların müzakere edilmesine yönelik ihtiyacı da eşit şekilde dile getirmeye devam edecektir.
59. **Rusya Federasyonu**, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (İYEK) ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu (DİY) girişimlerinin doğrudan katılımcısı değildir. İlgili konudaki işbirliği, Rusya Federasyonu ile Çin Halk Cumhuriyeti arasında Avrasya Ekonomik Birliği'nin ve İpek Yolu Ekonomik Kuşağının Birlikte İnşası Konusunda İşbirliğine İlişkin Ortak Beyanı'na dayanmaktadır (8 Mayıs 2015). Rus tarafı bu işbirliğini Rusya Devlet Başkanı Sn. Vladimir Putin'in Büyük Avrasya Ortaklığı'nın (BAO) kurulmasına yönelik fikrinin uygulanmasında önemli adımlardan biri olarak görmektedir.
60. BAO fikri, sosyal ekonomik kalkınma modellerinin çeşitliliğinin göz önünde bulundurulması suretiyle, Dünya Ticaret Örgütü'nün (DTÖ) normları temelinde, Avrasya'daki ikili ve çok taraflı entegrasyon süreçlerinin eşleştirilmesini ve engelsiz ve daha geniş bir ekonomik işbirliğinin tesis edilmesini ifade eden "entegrasyonların entegrasyonu" kavramına atıfta bulunmaktadır.
61. BAO'nun oluşturulması, açıklık, şeffaflık ve tüm katılımcıların çıkarlarına saygı ilkeleri temelinde, Avrasya Ekonomik Birliği (AEB), Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT), Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ), Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (GDAUB) gibi etkili bölgesel organizasyonların potansiyelinin artırılmasına katkıda bulunmayı amaçlamaktadır. Büyük Avrasya girişimi Avrupa Birliği'ne de açılmıştır. BAO'yu oluşturma görevi tüm AEB Üye Devletleri arasında paylaşılmıştır. Bu süreç, 6 Aralık 2018 tarihinde Saint Petersburg'da imzalanmış olan Avrasya Ekonomi Birliği dahilindeki Entegrasyon Süreçlerinin Daha da Geliştirilmesi Bildirgesi'ne yansımıştır.
62. BAO oluşum girişimi Çin tarafından desteklenmektedir. 5 Haziran 2019 tarihinde Rusya Federasyonu ve Çin Halk Cumhuriyeti arasında imzalanan Yeni Bir Döneme Girilirken Kapsamlı Bir Ortaklığın ve Stratejik Etkileşimin Geliştirilmesi Konulu Ortak Bildiri'de, Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) girişiminin ve Büyük Avrasya Ortaklığı'nın (BAO) birlikte yürütülebileceğine ve BKBY ve BAO kapsamında Avrasya kıtası halklarının yararına olacak şekilde kalkınmanın koordine edilebileceğine ve bölgesel örgütlerin ve ikili ve çok taraflı entegrasyon süreçlerinin ortaklaşa bir şekilde desteklenebileceğine vurguda bulunulmuştur.
63. AEB ile Çin arasındaki Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Anlaşması Ekim 2019 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiş olup, halihazırda Avrasya Ekonomi Komisyonu (Birliğin yürütme organı) ve Çin hükümeti ortak çalışma organları teşkil etmektedirler. Somut sektörel projelere ilişkin çalışmalar bu mekanizmalar çerçevesinde yürütülecektir.

64. **Sırbistan Cumhuriyeti** Hükümeti ile Çin Hükümeti arasında 2009 yılında imzalanan Altyapı Alanında Ekonomik ve Teknik İşbirliği Anlaşması, iki ülke arasındaki resmi işbirliğinin temelini oluşturmaktadır. Ek olarak, 2015 yılı Kasım ayında, Sırbistan Cumhuriyeti Hükümeti ve Çin Hükümeti, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. yüzyılın Deniz İpek Yolu'nun ortaklaşa onaylanması konusunda bir Mutabakat Zaptı imzalamıştır.
65. Sırbistan Cumhuriyeti, ortak işbirliği önceliklerinin uygulanması bakımından Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'ne özel önem atfetmektedir. Söz konusu öncelikler şunlardır: makroekonomik ve devletler arası kalkınma politikalarının koordinasyonu, altyapı planlarının ve teknik standartların entegrasyonunun iyileştirilmesi, yatırım ve ticaret engellerinin azaltılması ve bölgesel ekonomik entegrasyonun teşvik edilmesi.
66. Sırbistan Cumhuriyeti ile Çin arasındaki ilişkiler, iki ülke arasında bir “Kapsamlı Stratejik Ortaklık” kurulmasıyla 2016 yılı itibariyle tam potansiyeline ulaşmıştır. Girişim tamamen eşit ortaklık temelinde gerçekleşmekte ve birlikte “Barış, kalkınma, reform ve medeniyet için” bir ortaklığın kurulması amacını taşımaktadır. Bu Girişim kapsamında, Belgrad-Budapeşte demiryolu bağlantısının yeniden inşası ve modernizasyonu, Miloš Veliki karayolu koridorunun ve Koridor E 763'ün belirli kesimlerinin inşası ve Belgrad çevre yolunun inşası gibi çeşitli altyapı projeleri benimsenmiş veya başlatılmıştır.
67. Kaliteli ulaşım ve lojistik hizmetleri sunulabilmesi amacıyla Sırbistan'da birçok önemli altyapı projesi uygulanmaktadır. Halihazırda Sırbistan Cumhuriyeti'nde yaklaşık 950 km'lik otoyol bulunmaktadır. 10 No'lu Koridorun ve Miloš Veliki karayolunun yaklaşık 120 km'lik kesiminin tamamlanmasıyla, bir ulaşım güzergahı olarak Sırbistan'ın diğer güzergahlarla rekabet edebilmesi mümkün hale gelmiştir. Bahsi geçen projeler, özellikle Kuzey Makedonya ve Macaristan ile verimli bir bağlantı sağlayan Koridor 10 olmak üzere, OBOR Girişimi ile ya doğrudan ya da fonksiyonel bakımdan bağlantılı projelerdir. Sırbistan'ın demiryolu ağları kapsamındaki en önemli proje ise, yapım aşamasındaki “Macaristan-Sırbistan demiryolunun Sırbistan Cumhuriyeti topraklarında kalan kesiminin modernizasyonu ve yeniden inşası” projesidir.
68. **Türkiye Cumhuriyeti**, OBOR Girişiminin önemli bir bileşeni olan Trans-Hazar Doğu-Batı Orta Koridoru'nun geliştirilmesine büyük önem vermektedir. 14 Kasım 2015 tarihinde Antalya'da düzenlenen G20 Liderler Zirvesi vesilesiyle, söz konusu kapsamda Çin ile Türkiye arasında aşağıdaki Memorandolar imzalanmıştır: “İpek Yolu Ekonomik Kuşağının ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Girişimlerinin Orta Koridor Girişimi ile Uyumlaştırılması”, “Demiryolları Alanında İşbirliği” ve “Bilgi İpek Yolu'nun Gelişiminin Güçlendirilmesine İlişkin E-Ticarette İşbirliği”.
69. Yeni İpek Yolu boyunca önemli rotalardan biri olan Orta Koridorun daha da geliştirilmesi için, Türkiye Cumhuriyeti ayrıca üç kombine taşımacılık anlaşması (Azerbaycan, Türkmenistan ve Gürcistan) ve Koridor ülkeleriyle (Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan ve Çin) de sekiz karayolu taşımacılığı anlaşması imzalamıştır. 13 Mayıs 2017 tarihinde Pekin'de düzenlenen Bir Kuşak Bir Yol Forumu sırasında Türkiye Cumhuriyeti ile Çin arasında yakın zamanda imzalanan Karayolu Anlaşması kapsamında, Kazakistan ve diğer Orta Asya ülkelerine yük taşıyan araçların, geri dönüşlerinde Çin ve Kazakistan arasındaki lojistik merkezlerden veya sınır ticaret bölgelerinden navlun almalarına izin verilmiş olup, bu izin netice itibariyle Orta Koridorun rekabet gücünü arttıracaktır.
70. Karayolu, demiryolu, denizcilik ve havacılık altyapılarının ve operasyonlarının iyileştirilmesinin yanı sıra, Türkiye ana koridorlardaki eksik bağlantıların tamamlanması için aşağıda belirtilen mega projeleri gerçekleştirmiştir: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi; Edirne-Kars Hızlı Tren Projesi; Marmaray Projesi; Halkalı-Kapıkule Demiryolu Projesi; Kuzey Marmara Otoyolu ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü (3. İstanbul Köprüsü) Projesi; Avrasya Tüneli Projesi; Üç Katlı Büyük İstanbul Tüneli Projesi; Gebze – Orhangazi – İzmir Otoyolu Projesi; ve Van Gölü Geçişlerinin Rehabilitasyonu.

71. Türkiye, aşağıda belirtilen çeşitli petrol ve doğal gaz projelerini de başarıyla hayata geçirmiştir: petrolün Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden Ceyhan'a ve oradan da tankerlerle dünya pazarlarına ulaştırılmasını hedefleyen Bakü-Tiflis-Ceyhan İhraç Ham Petrol Ana Boru Hattı (BTC); ve 4 Temmuz 2007 tarihi itibarıyla doğal gaz akışı başlamış bulunan Azerbaycan ve Gürcistan topraklarında BTC ile aynı koridoru kullanan Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı. Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP) Projesi kapsamında, Türkiye'ye yılda 6 milyar m³ Azerbaycan gazının ve Avrupa'ya ise yılda 10 milyar m³ Azerbaycan gazının temini öngörülmektedir. TANAP-Avrupa bağlantısının açılış töreni 2019 yılı Kasım ayında Edirne/İpsala'da gerçekleştirilmiştir. Proje kapsamında ilk teslimatın 2020 yılında başlaması öngörülmektedir. Türk Akımı Doğal Gaz Boru Hattı Sistemi (Türk Akımı) Projesi, Rusya Federasyonu'ndan Türkiye'ye doğal gaz sağlanması ve yanı sıra Rus gazının Türkiye üzerinden Avrupa'ya sağlanması amacıyla tasarlanmış bir projedir.
72. **Ukrayna**, OBOR Girişimi çerçevesinde Çin ile şu ikili belgeleri imzalamıştır: Ukrayna Ekonomik Kalkınma Bakanlığı ile Çin Ticaret Bakanlığı arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının Birlikte Uygulanmasında İşbirliğinin Güçlendirilmesine ilişkin Protokol (2015); “İpek Yolu Kuşağı” ve “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu”nun Ortak İnşaatı için Ukrayna-Çin Eylem Planı (2017); İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun Ortak İnşaatı için İkili İşbirliği Planı Hazırlıklarının Başlatılmasına ilişkin Ukrayna Ekonomik Kalkınma Bakanlığı ile Çin Ticaret Bakanlığı arasındaki Mutabakat Zaptı (2019).
73. Ayrıca, Ukrayna Ekonomi Bakanlığı ve Çin Ticaret Bakanlığı yetkilileri arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun Ortak İnşaatı hakkında bir İşbirliği Planı hazırlanmıştır. İki taraf bu ikili belge kapsamında konsepti gözden geçirmiş, ilgili eylemler üzerinde anlaşmış ve eylemlerin hayata geçirileceği zamanlamayı içeren bir zaman çizelgesi belirlemiştir. Buna ek olarak, Ukrayna Ulusal Ulaşım Stratejisi 2030'un uygulanmasının desteklenmesi bağlamında hazırlanan 2020-2022 Eylem Planı taslağı, Ukrayna'da ulaşım altyapısının (demiryolları, havaalanları, limanlar) onarımı ve modernizasyonu kapsamında 100'den fazla projenin hayata geçirilmesini içermektedir.
74. Bu projelerin uygulanması, Ukrayna'nın ulaştırma sisteminin OBOR Girişimi kapsamındaki Avrupa-Asya transit yük trafiğine ilişkin rekabet gücünün arttırılmasını amaçlamaktadır. 2020 yılında gerçekleştirilmesi öngörülen bazı projeler aşağıdaki faaliyetleri içermektedir: Banner - Dolinskaya - Nikolaev demiryolu bölümünün yeniden inşası, Kovel - Izov demiryolu bölümünün elektrifikasyonu, 5077 km uzunluğunda yolun inşaatı ve yeniden inşaatı ve yanı sıra Odessa, Chernomorsk, Yuzhniy, Mariupol ve Nikolaev limanlarının altyapılarının modernize edilmesi ve geliştirilmesi amaçlı projelerin uygulanması.
75. “Trans - Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergahı” Tüzel Kişileri Derneği'nin daimi üyesi olan Ukrayna Demiryolu Taşımacılığı Devlet İdaresi “Ukrzaliznytsia”, söz konusu Derneğin çalışmalarına düzenli olarak katılmaktadır. Bu Derneğin faaliyetleri arasında: Avrupa ve Asya'da taşımacılık için transit ve dış ticaret mallarının cezbedilmesi, etkin bir gümrük tarifesi politikasının yürütülmesi, maliyete entegre hizmetlerin optimize edilmesi, birleşik bir nakliye süreci teknolojisinin oluşturulması ve sınır ve gümrük prosedürleriyle bağlantılı idari engellerin azaltılması.

III. SONUÇLAR

76. OBOR gündeminde altyapı bağlantılılığına yüksek öncelik verilmektedir. OBOR ülkelerinin demiryolları, karayolları, nakliye, havacılık, boru hatları ve entegre alan bilgi ağları da dahil olmak üzere çok seviyeli sürdürülebilir bir altyapı çerçevesinin oluşturulmasına yönelik çabalarını birleştirmeleri beklenmektedir. Girişimin başarıyla tamamlanması durumunda, ürünlerin, sermayenin, bilginin ve teknolojilerin işlem maliyetlerinin azaltılabilmesi ve farklı Bölgeler arasında kaynakların düzenli akışının ve optimal dağıtımının etkin bir şekilde

desteklenebilmesi olasılığı söz konusudur. Böylelikle Girişim KEİ Bölgesinde ve ötesinde karşılıklı fayda temelinde bir ekonomik işbirliğinin sağlanmasına yardımcı olacaktır.

77. Genel olarak, planlanan altyapı projelerinin mutlak büyüklüğü ve ölçeği OBOR Girişimi'nin en büyük zorluklarından biri olarak kabul edilmektedir. Ayrıca, OBOR Girişimi'nin altyapı projelerinin gerçekleştirilmesi için Çin hükümetinden ve AIIB'den (Asya Altyapı Yatırım Bankası) sağlanacak olan fonlara ilaveten özel finansman sağlanması da gerekmektedir. Bu bağlamda, KEİ Üye Devletlerinin hükümetlerinin, stratejik hedeflere ulaşılabilirliği ve sürdürülebilir bir ekonomik büyüme sağlanması amacıyla ulaştırma sektöründeki fonlamaya yüksek öncelik vermeleri gerekmektedir.
78. Parlamentoların ve KEİPA'nın, ulaştırma sektörünün daha da geliştirilmesinin kolaylaştırılması ve genişletilmiş Karadeniz Bölgesi'ndeki halkların ihtiyaçlarına daha iyi hizmet edilmesi amacıyla ticaret ve gümrük prosedürleri bağlamında gerekli yasal desteğin sağlanması ve ana uluslararası belgelerin onaylanması noktasında istekli olmaları gerekmektedir. Ticaretin kolaylaştırılmasına, idari ve ticari engellerin azaltılmasına ve OBOR ülkelerinden geçen transit trafikle ilgili idari ve ulaşım prosedürlerinin uyumlu hale getirilmesiyle gümrük işbirliğinin geliştirilmesine yönelik yasal tedbirler, Girişim kapsamındaki projelerin başarılı bir şekilde tamamlanabilmesi için gerekli bir garanti olarak kabul edilmektedir.
79. Bununla birlikte, son küresel gelişmeler ve 2019 yılı Aralık ayında Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkan yeni koronavirüs, küresel ekonomi için büyük bir tehdit oluşturmaktadır. Koronavirüsün ekonomiye yansımaları, ulaşım bağlantılı projelerinin gelişimini de tehdit etmektedir. Ek olarak, koronavirüsün yayılması, netice itibarıyla petrol piyasalarını iki yolla etkileyecek şekilde petrol tüketimini doğrudan etkilemektedir. Birincisi, koronavirüsün sınırlanmasına yönelik çabalar doğrultusunda yürürlüğe konan seyahat kısıtlamaları jet yakıtı kullanımını sınırlamakta, tedarik zincirlerini yavaşlatmakta ve endüstriyel faaliyetleri azaltmaktadır. İkinci olarak ise, koronavirüsün küresel ekonomi üzerindeki etkisine borsaların tepkisi, petrol ürünlerinin fiyatlarını ve küresel petrol talebini uzun vadede daha da azaltacak bir projeksiyon ortaya koymaktadır.
80. Bu vesile ile, petrol endüstrisinin piyasalar üzerindeki etkisi, petrol dışı sektörün daha da geliştirilmesi ile sınırlandırılmalıdır. KEİ Üye Devletleri, ihracata yönelik üretimin gelişimini, yeni istihdam olanaklarının yaratılmasını ve petrol piyasalarına bağımlılığı azaltacak olan alanların gelişmesini canlandırmak amacıyla, petrol dışı sektör yatırımlarına ve de petrol dışı sektörün büyümesine öncelik vermelidirler.
81. Genel olarak, bağlantılı altyapısının, ulaşım ve enerji koridorlarının ve yüksek düzeyde gelişmiş limanların geliştirilmesi, ekonomik refahın sağlanmasında ve bölgesel işbirliğinin artırılmasındaki en önemli faktörler arasında yer almaktadır. OBOR çerçevesinde ulaşım ve ticaretin kolaylaştırılması yoluyla bağlantılılığın desteklenmesi, küçük ve orta ölçekli işletmeler için daha iyi koşulların oluşturulmasını, istihdamın teşvik edilmesini ve ekonomik ve sosyal kalkınmaya katkıda bulunulmasını netice verecek olan katılımcı Devletler arasındaki ekonomik işbirliğinin önemli bir parçasını teşkil etmektedir. Bu bağlamda, KEİ Üye Devletlerinin ulaştırma bağlantılıklarını genişletmeleri ve KEİ Bölgesi dahilinde bölgesel entegrasyonu arttıracak ve Bölge dahilinde ve de ötesinde ticaret cirolarını geliştirecek olan sonuç odaklı projeleri desteklemeleri gerekmektedir.