

DENİZ İLE KARAYI BİRBİRİNE İRTİBATLAMA -LİMAN VE TREN RAYI - ALTYAPI GELİŞİMİNİ EŞ ZAMANLI OLARAK SIRAYA KOYMA VE YATIRIM YAPMA

AVRASYA BOLGESİNDE, AVRUPA ASYA VE ÖTESİ ÜLKELERE İHRACAT VE İTHALATI DAHA KOLAYLAŞTIRMAK İÇİN BÖLGESEL DEMİRYOLU NAKLİYESİNİN REKABET DÜZEYİNİN ARTIRILMASI

Avrasya taşımalarında kullanılan taşıma modları kara ve deniz yolu ile çeşitlendirilmiştir. Özellikle Karadeniz kıyısındaki limanları kullanarak yapılan taşımalar oldukça başarılı sonuçlar vermektedir. Batı Karadeniz limanlarından doğu Karadeniz limanlarına yapılan tren+feri taşımaları co-modalite anlamında oldukça başarılıdır. Özellikle enerji kaynaklarının taşımalarında boru hattı ve deniz yolu oldukça verimlidir. Demiryolunun doğalgaz ve petrol ticaretinde taşıma modu olarak çok fazla tercih edilmediği açıktır. Orta Asya ülkelerinin en yoğun ticari faaliyetleri doğal kaynaklar üzerinedir.

Ancak, önümüzdeki süreçte, özellikle SSCB döneminde farklı teknik özellikte inşa edilmesi bakımından şu anda kullanımı zorluklar içeren demiryolu gelişmeye açıktır. TAR ve TER projeleri, SPECA, TRACECA gibi birliktelikler bu coğrafyada demiryolunun gelecekte tercih edilecek ve yatırım yapılması gereken bir taşıma modu olduğunu göstermektedir.

Lojistik firmaları, enerji ve kaynaklarını demiryolu taşımaları ile bu modun kullanımına ilişkin modlar arası geçiş projelerine yoğunlaştırmaları gerekmektedir. Özellikle bir taşıma modundan diğer taşıma moduna geçişte aktarma ve elleçleme sistemleri geliştirilmelidir. Önemli bir husus da normal hatta sahip demiryolu idareleri ile geniş hatta sahip demiryolu idarelerinin ortak bir model geliştirerek aynı taşıma araçları ile aynı gabariyi kullanmaya başlamalarının sağlanmasıdır.

INTERMODAL MODELLERİNİN GELİŞİMİNİN TARTIŞILMASI

Avrupa, Asya ve tersi yönde intermodal sistemlerin gelişimi için ortaya atılabilecek projelerin pek çoğunda Türkiye, olmak zorundadır. Ancak bu zorunluluk asla bir rehavete ve gevşekliğe yol açmamalıdır. Türkiye intermodal taşımalarda tren+feri modelini şiddetle desteklemeli ve böylece geniş hat vagonlarını kullanmalı, konteyner taşımalarında Almatı ve İslamabat taşımalarını gerekirse sübvansede etmelidir.

Özellikle son zamanlarda Avrasya trafiğinde Türkiye'nin bypass edilmesi anlamına gelecek birçok gelişme olmakta, özellikle İran - Rusya arasında kuzey güney parkurunun oluşturulması, Pekin-Moskova-Hamburg deneme treni işletilmesi bunların bir sonucu gibi gözükmektedir.

İYİ BİR INTERMODAL MERKEZİNİN (HUB) ÖZELLİKLERİ

İntermodal bir hub oluşturmak için öncelikle yük trafiğinin akışının belirlenmesi ve Asya'nın limanlara ulaşmasının yollarının incelenmesi gerekmektedir. Özellikle Orta Asya çıkışlı Asya - Avrupa yönündeki yük trafiğinin miktarı düşünüldüğünde Karadeniz ve Akdeniz limanları önemli limanlar haline gelmektedir. Bu limanlara

ulaşımı sağlayacak yolların yapılması, mevcut yolların yeniden elden geçirilerek trafik kapasitesinin artırılması gerekmektedir.

Ayrıca limanlarında iyi organize edilmesi gerekmektedir. Bir hub oluşturabilmek için besleme yollarının ve hub içindeki operasyonların iyi planlanması gerekmektedir. Bir hub oluşturabilmek için en iyi coğrafya Türkiye'dir.

Kanımcı; Erzurum Erzincan civarında oluşturulacak bir kara lojistik köyü ile buradan Trabzon limanına, Mersin ve İskenderun limanlarına demiryolu ulaşımının sağlanması oldukça başarılı bir proje olacaktır.

Birleşmiş Milletlerin geliştirdiği TAR Şebekesi



Ayrıca, Türkiye'nin orta Asya ülkelerine demiryolu ile ulaşabileceği tek güzergâh olan Van Gölü Feribot geçişinin ise sorunlardan kurtarılması gerekmektedir.

Ayrıca Türkiye, bu akstaki taşımalara talip olmak istiyorsa tarife konusunda ciddi görüş değişikliklerine gitmelidir.

TAR şebekesi olarak planlanan şebeke haritasına bakıldığında Türkiye parkurunun önemi ortaya çıkmaktadır. Ancak vazgeçilmez olmadığı da açıktır. Burada önemli olan gelecekte ne gibi bir rol üstlenmek istenilmekte ve bunun için şu kısa, orta ve uzun vadede ne gibi yatırımların yapılması gerektiğinin planlanmasıdır.

MEVCUT TİCARET GÜZERGAHLARININ ÜZERİNDEKİ YENİ DEMİRYOLU KORİDORLARININ GELİŞTİRİLMESİ; ZAMAN, MALİYET VE SÜRELER OLARAK KARŞILAŞTIRILMASI

AB, 1990'ların başında Trans-Avrupa Şebekesi (TEN) inisiyatifini başlatmıştır. Bu inisiyatifin amacı; ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon sektörlerindeki mevcut fiziki altyapı şebekelerini iyileştirmektir. Oldukça iddialı olan bu programın amacına erişmesi için ihtiyaç duyulan toplam finansman ihtiyacının 400 – 500 milyar € civarında olduğu hesap edilmiştir. Programdaki söz konusu öncelikli projeler aşağıda yer almaktadır.

- 6 adet hızlı tren yolu bağlantısı,
- 2 adet konvansiyonel tren yolu bağlantısı,
- 2 adet karayolu inşaat projesi,
- 1 adet Almanya/Danimarka arasında demiryolu/karayolu köprüsü inşaatı,
- 1 adet havaalanı inşaatı,
- 1 adet çok modlu koridor inşaatı.

Avrupa Komisyonu, 2000 yılında, Trans-Avrupa Şebekesi ile ilgili kuralların revize edilmesine karar verdi ve yapılan revizyon sonucunda TEN insiyatifi kapsamında aşağıdaki konuların önceliği artırıldı.

- Limanlar,
- Çok modlu taşımacılık,
- Fiziki altyapının yanı sıra yeni hizmetlerin temin edilmesinin sağlanması,
- Proje öngörülerinde kullanıcı ihtiyaçlarına daha duyarlı kalınması.

1996 yılında ise Komisyon, Viyana'da mukim bir sekreteryaya koordinasyonunda Ulaştırma Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi Programı'nı başlattı. Programın amacı;

- Orta ve Doğu Avrupa'daki katılım ülkelerinde entegre bir ulaştırma şebekesi öngörmek ve geliştirmek,
- Trans-Avrupa Şebekesini doğuya doğru genişletmek.

"Yapılan çalışmalar sonucunda 2015 yılına kadar tamamlanması gerektiği tespit edilen programın toplam maliyeti 91 milyar € olarak hesaplanmıştır. Bu meblağın yaklaşık olarak % 90'ı ise, karayolu ve demiryolu ile ilgili temel şebekenin oluşturulmasına harcanacaktır.

Program, Avrupa katılım ülkelerine, çevre ve ulaştırma altyapısı projelerinin finansmanı için her sene yaklaşık olarak 1 milyar € destek sağlamaktadır.

Türkiye hala bir katılım ülkesi statüsünü kazanmamış olduğunda tüm bu imkanlardan bugüne kadar hiçbir şekilde yararlanamamıştır.



AN-VRUPA ULAŖTIRMA ALANLARI VE KORİDORLARI

Avrupa Birliği, kendi içerisinde mevcut olan geliŖmiŖ ve entegre ulaŖtırma Ŗebekesini, Orta ve Doğu Avrupa ülkelerine uzatarak yaygınlaŖtırmayı amaçlamaktadır. Bu kapsamda Avrupa Birliği, 10 adet ana koridor belirlemiŖtir.

Koridor I:

Tallinn – Riga – Kaunas – Warszawa
 Branch: Riga – Kaliningrad – Gdansk
 Rail 1655
 Road 1630

Koridor II:

Berlin – Warszawa – Minsk – Moskva – Nizhny Novgorod
 Rail 2313
 Road 2200

Koridor III:

Dresden – Wroclaw – Lviv – Kiev
 Branch: Berlin – Wroclaw
 Rail 1650
 Road 1700

Koridor IV:

Dresden – Praha – Bratislava/Wien – Budapest – Arad
Branch: Nürnberg – Praha
Branch: Arad – Bucuresti – Constanta
Branch: Arad – Sofija – Istanbul
Branch: Sofija – Thessaloniki
Rail 4340
Road 3640

IV. Koridor ile ilgili hazırlanmış olan Mutabakat tüm üye ülkeleri tarafından imzalanmıştır. Avrupa Birliği de bu üye taraflar arasında yer almaktadır. Bu çerçevede, Türkiye Boğaz Tüp Tünel Geçiş Projesi nedeniyle koridora taraf olan ülkeler tarafından ilgiyle izlenmektedir. Ülkemiz, bu projenin tamamlanması ile birlikte Karadeniz Sahil Yolu üzerinden TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma koridoru) Koridoruna en kısa bağlantıyı sağlayacak coğrafi konuma sahip olacaktır.

Koridor V:

Venezia – Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest – Uzgorod – Lviv
Branch: Rijeka – Zagreb – Budapest
Branch: Ploce – Sarajevo – Budapest
Branch: Bratislava – Zilina – Uzgorod
Rail 3270
Road 2850

Koridor VI:

Gdansk – Grudziadz/Warszawa – Katowice – Zilina
Branch: Grudziadz – Poznan
Branch: Katowice – Ostrava – Breclav/Brno
Rail 1800
Road 1880

Koridor VII:

Danube 2415

Koridor VIII:

Durres – Tirana – Skopje – Sofija – Varna/Burgas
Rail 1270
Road 960

1994 yılında Girit'te düzenlenen Pan-Avrupa II. Ulaştırma Konferansı'nda VIII. Koridor olarak adlandırılmış olan bu koridorun bir uzantısı Türkiye'de IV. Koridor ile birleşmektedir. VIII. Koridor Pan-Avrupa öncelikli koridorlarından bir tanesidir. Türkiye söz konusu koridorun üyeleri içerisinde kabul edilmekte ve İdari Komite toplantılarına katılım sağlamaktadır.

Koridor IX:

Helsinki – St. Petersburg – Pskov/Moskva – Kiev – Ljubasevka – Chisinau – Bucuresti – Alexandroupolis
Branch: Klaipeda/Kaliningrad – Vilnius – Minsk – Kiev
Branch: Ljubasevka – Odessa
Rail 6500
Road 5820
Türkiye'nin dışında olan bir koridordur. (Kuzey koridoru olarak da kabul edilmektedir.)

Koridor X:

Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Nis – Skopje – Veles – Thessaloniki

Branch: Graz – Maribor – Zagreb

Branch: Budapest – Novi Sad – Beograd

Branch: Nis – Sofija

Branch: Veles – Florina

Rail 2528

Road 2300

Türkiye bu koridorun üyesi olmamakla birlikte bir uzantısının IV. koridor ile birleşmesi sebebiyle Almanya ile birlikte gözlemci statüsüne sahiptir.

Tasıma koridorları ve TRACECA projesi ile birlikte Karadeniz Limanlarında büyük bir dinamizm yaşanmaktadır. Liman kapasiteleri hızla artırılmaktadır.

Orta Asya yeraltı zenginliklerinin Kafkasya limanları Karadeniz üzerinden Avrupa'ya taşınması ve karşılıklı ticaretin büyümesinde Türkiye seyirci kalmaktadır.

Batı Karadeniz Bölgesinde Burgaz ve Varna (Bulgaristan), Köstence (Romanya) ve Odessa (Ukrayna) Limanları ile Doğu Karadeniz'deki Batum, Poti (Gürcistan), Novorosisk (Rusya) Limanlarının elleçleme kapasiteleri Türkiye için ciddi rakipler haline gelecektir.

Marmara Bölgesi Limanları ve Doğu Karadeniz Bölgesinde bulunan limanlarımız (Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize) için bir strateji oluşturulması artık kaçınılmazdır. Doğu Karadeniz'de her limanın dünya çapında bilinen bir liman olma şansı yoktur. Devlet bir fizibilite raporu hazırlayıp demiryolu bağlantısı olan, hinterland ticareti en elverişli, Kafkasya, İran gibi bölge ülkelere de transit taşıma yapılabilen bir limanı belirlemeli ve kıt kaynakların en uygun dağıtım çerçevesinde öncelikle onu ön plana çıkarmalıdır.

Türkiye 70 milyonluk nüfusu, dış ticaret hacmi açısından kendi bölgesinin en güçlü ekonomisi olmasına rağmen AB taşıma koridor ve projelerinde istenilen payı alamadığı açıkça görülmektedir.



ASYA OTYOL ŞEBEKESİ (ASIAN HIGHWAY – AH)

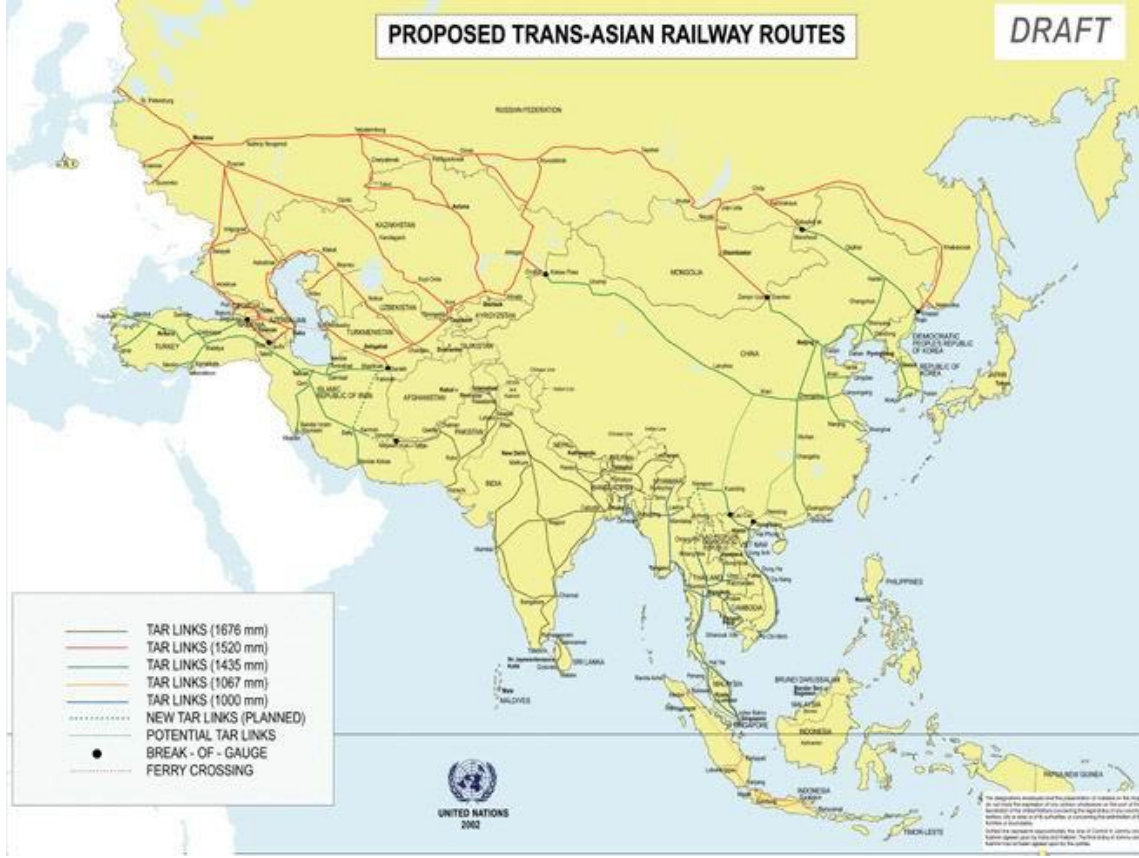
AH Projesi, 1996 yılından beri ülkemizin de üye bulunduğu BM Asya ve Pasifik Ekonomi ve Sosyal Komisyonu (ESCAP) tarafından bölgede uluslararası karayolu taşımacılığını geliştirmek amacıyla 1959 yılında başlatılmıştır. Projenin ilk safhası kabul edilen 1960-1970 yılları arasında önemli ilerlemeler kaydedildi ise de bu sürdürülememiş ve 1975 yılında projenin mali desteği askıya alınmıştır. 1992 Yılında ESCAP, Asya Kara Ulaştırması Altyapı Geliştirme (ALTID) projesini başlatmıştır. ALTID temel olarak iki bileşenden oluşmaktadır:

- Asya Otoyolu (AH)
- Trans-Asya Demiryolu (TAR)

Bu bağlamda Çin, Kazakistan, Moğolistan, Rusya Federasyonu ve Kore yarımadasını birbirine bağlayan karayolu şebekesi incelenerek Asya Otoyollarının bu ülkeler içerisinde kalan kısmı tanımlanmıştır. Böylece Kuzey Koridoru ortaya çıkmıştır. Kuzey Koridoru Kuzey-Doğu Asya'yı Orta Asya, Kafkasya ve Avrupa'ya bağlamaktadır.

Kuzey Koridoru'nun yanı sıra bir de Merkez Koridor bulunmaktadır. Bu Koridor Orta Asya'yı Hazar Denizi, Kafkasya ve Karadeniz/Rusya Federasyonu ya da Türkiye/Ukrayna üzerinden Avrupa'ya bağlamaktadır.

Özellikle Çin Asya Otoyolu projesine Kazakistan ve Rusya'ya ulaşım için çok önem vermektedir.



TRANS-ASYA DEMİRYOLU ŞEBEKESİ (TAR)

TAR şebekesi dört ana kısımdan oluşmaktadır.

- (i) Kuzey Koridoru: Çin, Kazakistan, Moğolistan, Rusya Federasyonu ve Kore Yarımadası,
- (ii) Güney Koridoru: Tayland, Güney Çin Eyaleti Yunnan, Myanmar, Bangladeş, Hindistan, Pakistan, Sri Lanka, İran ve Türkiye.
- (iii) Bölgesel Koridor: ASEAN ülkeleri, Hint-Çin güney bölgeleri.
- (iv) Kuzey-Güney Koridoru: Basra Körfezi, Orta Asya, Kafkasya, Rusya Federasyonu ve Kuzey Avrupa.

Halihazırda rota belirleme çalışmalarının tamamlanması, TAR üzerinde bulunan demiryolu organizasyonları arasında işbirliği anlaşmaları tesis edilmesi ve demiryolu sınır geçişlerinin etkin hale getirilmesi için faaliyetler sürdürülmektedir.

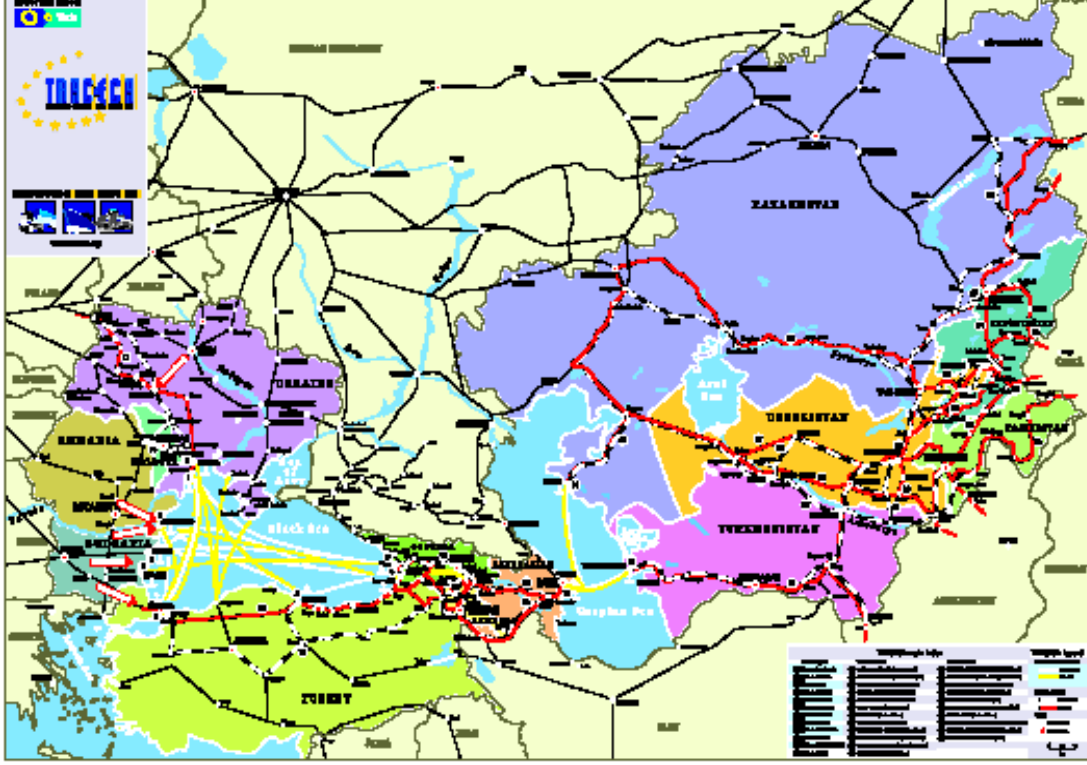
TAR İslamabada kadar çalışmaktadır ve İran, Pakistan bu koridora çok önem vermektedir. Türkiye ayağında da geçen yıl İslamabad-Haydarpaşa konteyner blok treni denemesi başarıyla gerçekleştirilmiştir.



ARAP MAŞREK ENTEGRE ULAŞTIRMA SİSTEMİ (ITSAM)

ITSAM'ın amacı:

- (i) ESCWA bölgesindeki Devletlerin karayollarını, tüm bölgede trafiği geliştirecek şekilde bir şebeke haline getirmek,
- (ii) ESCWA Ülkelerini komşu bölgelere bağlayarak uluslararası ve transit ticaretine katkıda bulunmak.



TRACECA KORİDORU

TRACECA; Avrupa'yı Batı-Doğu ekseninde ve Karadeniz'i boydan boya geçerek Kafkaslar üzerinden Hazar Denizi ile Orta Asya'ya bağlayan aynı adlı ulaştırma koridorunu geliştirmek amacıyla doğmuştur.

TRACECA Programının amaçları Avrupa Birliğinin bu ülkelere yönelik global stratejisi ile uyum içinde bulunmaktadır. Buna göre programın amaçları:

- Üye cumhuriyetlerin Avrupa ve Dünya pazarına giriş kapasitelerini alternatif ulaşım güzergâhlarıyla artırarak politik ve ekonomik bağımsızlıklarını desteklemek.
- Üye devletlerarasındaki bölgesel işbirliğini artırmak ve kuvvetlendirmek.
- Uluslararası Finans Kurumları (IFIs) ve özel sektör yatırımcılarının daha etkin olmasını sağlamak amacıyla TRACECA'nın bir katalizör gibi kullanımını sağlamak.
- TRACECA güzergahını Trans-Avrupa Şebekeleri (TEN) ile bağlamak.

TRACECA programı kapsamında bugüne kadar 25 Teknik Yardım Projesi (25 Milyon €) ve 11 adet altyapının rehabilitasyonu amaçlı yatırım projesi finanse edilmiştir.

KUZEY-GÜNEY KORİDORU

Kuzey- Güney koridoru Güney Asya ile Avrupa arasında tarihi mal ticaretini yeniden geliştirme yönünde çabaları ortaya koymaktadır. Bu proje ayrıca hem Kuzey-Güney hem de Doğu ile Batı'ya doğru genişleyen çeşitli ticaret güzergahı seçeneklerinin çoğaltılması amacıyla bölge ülkelerinin ortak çıkarına da hizmet etmektedir.

Bu Koridor sayesinde Avrupa ve Asya arasındaki tarihi bağlar güçlenecek, demiryolu, karayolu ve deniz taşımacılığı ilişkilerinde de tam anlamıyla devrim gerçekleşecektir.

Halen kullanılmakta olan Süveyş Kanalı ve Akdeniz üzerinden geçen 16,129 km'lik güzergahla karşılaştırıldığında Kuzey-Güney koridoru sadece 6245 km uzunluğundadır.

Taşıma süresini en az 10-12 gün kısaltırken taşıma maliyetlerini de %15-20 kadar azaltacak kapasitededir

Koridor fikrinin birkaç amacı bulunmaktadır. Bir koridorun oluşturulmasının temel amacı sözleşmeli taraflar ve bölgedeki diğer ülkeler arasında taşımacılık bağlarının geliştirilmesidir. Rusya açısından Koridor İpek Yolunu by-pass etmeye yaramaktadır. İran bakımından ise Koridor, Orta Asya ve Hindistan ile ticaret yaparak politik ve ekonomik kazanç elde etmek anlamını taşımaktadır.

Hindistan ise mallarını Rusya, Orta Asya ve Doğu Avrupa pazarlarına ulaştırırken Orta Asya'daki çeşitli enerji kaynaklarına da ulaşabilecektir. Hindistan – Orta Asya ticareti Hindistan-Pakistan arasındaki gerilim ve rekabet nedeniyle sıklıkla sekteye uğramaktadır. Hindistan'dan Orta Asya Cumhuriyetlerine en kısa güzergah Pakistan ve Afganistan üzerinden geçmekte olup Yeni Delhi, İslamabat ile sorunlu ilişkilerinden dolayı bu güzergahı kullanamamaktadır. Kuzey-Güney Koridoru Hindistan için Pakistan'ı by-pass ederek Orta Asya'ya ulaşmada yeni bir umut ortaya koymaktadır.

Bütün bu kısaca açıklamaya çalıştığım koridorlar ülkelerin birbiri ile olan ticaretleri, kalkınması ve coğrafik ihtiyaçlarına göre oluşturulmuştur. Bu koridorlara ek yeni güzergahlar ya da alternatifler yine ülkelerin ihtiyaçlarına ve koşullarına göre incelenerek oluşturulmalı ve mevcut koridorlara dahi entegre edilebilmelidir.

Ancak bu şekilde taşımacılık sektörünün ihtiyacı olan rekabet koşulları üretilerek oluşacak yeni alternatiflerle uluslararası ticarete ülkeler arası ekonomik işbirliğinin daha verimli artışına katkısı olacaktır.

AVRASYA İÇİN GELECEKTE TERCİH EDİLEBİLECEK TAŞIMA ALTERNATİFLERİ, STRATEJİLER, İTTİFAKLAR VE TİCARET GÜZERGAHLARI

Avrasya için gelecekte tercih edilebilecek stratejiler arasında en başta gelen enerji kaynaklarının tüketicilerine ulaştırılmasını sağlayacak stratejilerdir. Enerji kaynaklarından elde edilen doğal gaz doğu-batı aksında boru hatlarıyla Avrupa'ya ulaştırılmak istenirken, petrol için en uygun pazarlama sistemi kuzey-güney aksında oluşturulan boru hatlarıyla güneydeki bir limana ulaşmak ve buradan da denizyolu ile dünyaya açılmak şeklinde olmaktadır.

Asya'nın doğusuna yapılacak taşımalar ise demiryolu ve karayolu ile Çin'in doğusundaki limanlara ulaşmak şeklinde gerçekleşmektedir.

Bu bilgiler ışığında Çin ve Hindistan dahil Asya ülkelerinin Karadeniz'e, Akdeniz'e ulaşması özel önem arz etmektedir.

Gelecekteki ticaret güzergahları da bu yönde gelişecektir. Ancak, bunun olabilmesi için önce güzergahta bulunan ülkelerin bir irade ortaya koyabilmeleri gerekmektedir.

OPERASYONLARIN DOĞRU YAPILABİLMESİ İÇİN GEREKLİ TEKNİK ve OPERASYONEL SİSTEMLER

Lojistik de operasyonların doğru yapılabilmesi için gerekli teknik bilgi sürekli üretilmektedir. Konteyner ve taşıma araçlarının sürekli gelişmesi, modlar arası geçişlerde ortaya çıkan elleçleme ve aktarma faaliyetleri ile bunlardan kaynaklanan zaman kayıplarının en aza indirilmesi çalışmaları bunun örnekleridir.

Gelecekte, bu coğrafya da yapılan tüm taşımaların oluşturulacak bir bilgi yönetim sistemi ile yönetilmesi, operasyonların uydu konumlandırma cihazları ve gözlem cihazları ile sürekli kontrol edilebilir hale getirilmesi gerekmektedir.

Avrupa'da oluşturulan sistemlerin kapsamı genişletilmeli veya yeni sistemler kurulmalıdır. Akıllı ulaştırma sistemleri bu coğrafya ya da yaygınlaştırılmalıdır.

AVRUPA'NIN BASARILI HİKAYELERİ

Bu konuda Alman Demiryollarının özellikle 2.dünya savaşından sonraki gelişimi iyi bir örnek olacaktır. Ancak konunun uzmanı olan kişilerden daha doğru görüş ve bilgilendirme olacağı için bilinciyle bu sunumu bitirmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

HACER UYARLAR
UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi
FIATA Demiryolu Çalışma Grubu üyesi