

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**TRACECA PROJESİ'NİN DEĞERLENDİRİLMESİ VE
KARADENİZ-HAZAR TAŞIMA HATLARI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Müh. Selçuk BAKANOĞLU**

Anabilim Dalı: DENİZ ULAŞTIRMA MÜHENDİSLİĞİ

Programı: DENİZ ULAŞTIRMA MÜHENDİSLİĞİ

OCAK 2008

**TRACECA PROJESİ'NİN DEĞERLENDİRİLMESİ VE
KARADENİZ-HAZAR TAŞIMA HATLARI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Müh. Selçuk BAKANOĞLU
512041021**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 17 Aralık 2007
Tezin Savunulduğu Tarih : 28 Ocak 2008**

Tez Danışmanı : Prof.Dr. Nil GÜLER (İ.T.Ü.)

**Diğer Jüri Üyeleri : Prof.Dr. S. Aydın ŞALCI (İ.T.Ü.)
Prof.Dr. Güngör EVREN (O.Ü.)**

OCAK 2008

ÖNSÖZ

Bu çalışmayı hazırlamak ve bitirmek konusunda benden yardımlarını esirgemeyen, başta danışmanım Sayın Prof. Dr. Nil GÜLER olmak üzere İTÜ Denizcilik Fakültesi'nin tüm değerli öğretim üyelerine ve bana maddi ve manevi anlamda her zaman destek olan sevgili aileme içten bir teşekkürü kendime borç bilirim.

Ağustos 2007

Selçuk BAKANOĞLU

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	vi
TABLO LİSTESİ	vii
ŞEKİL LİSTESİ	viii
ÖZET	ix
SUMMARY	x
1. GİRİŞ	1
1.1. TRACECA nedir?	1
1.2. Stratejik Amaçlar	2
2. TRACECA PROJELERİ	4
2.1. Genel.....	4
2.2. Yasalar ve Yasal Düzenlemeler Açısından Projeler	5
2.3. Çok Modlu Taşımacılık Yönünden Projeler	6
2.4. Karayolu Taşımacılığı Yönünden Projeler	6
2.5. Demiryolu Taşımacılığı Yönünden Projeler	7
2.6. Deniz Taşımacılığı Yönünden Projeler	7
2.7. Tematik Olarak Projelerin Sınıflandırılması	8
2.7.1. Kurumsal Projeler	8
2.7.1.1. TRACECA Koordinasyon Takımı (TA 17).....	9
2.7.1.2. MLA'nın Uygulanması için Hükümetlerarası Komisyon (TA 25).....	9
2.7.1.3. MLA'nın Uygulanması için Hükümetlerarası Komisyon-Devam.....	9
2.7.1.4. TRACECA Koordinasyon Takımı (TA 31).....	9
2.7.1.5. Ticaretin Kolaylaştırılması ve Kurumsal Destek (TA 41).....	10
2.7.1.6. Koordine Ulusal Ulaştırma Politikalarının Gelişimi (TA 47).....	10
2.7.2. Ticari Kolaylaştırma Projeleri.....	10
2.7.2.1. Ulaştırma Yasal ve Düzenleyici Çerçevesi (TA 3).....	11
2.7.2.2. TRACECA Ticareti Kolaylaştırma Projesi (TA 13).....	11
2.7.2.3. Uluslararası Kara Ulaştırması ve Transit Kolaylaştırma (TA 23)	12
2.7.2.4. Orta Asya Kara Ulaştırması Sınır Geçişleri Gümrük Kolaylıkları	12
2.7.2.5. Sınır Geçişleri Uyumlaştırma Prosedürleri (TA 29)	12
2.7.2.6. Transit Ulaştırmada Ortak Yasal Altyapı (TA 34).....	12
2.7.2.7. Moldova-Ukrayna Sınır Geçişleri (TA 36)	13
2.7.3. Çok Modlu Projeler.....	13
2.7.3.1. Intermodal Ulaştırması (TA 7).....	13
2.7.3.2. Intermodal Servis ve Eğitim (TA 22)	14
2.7.3.3. Buhara Pamuk İhracat Dağıtım Merkezi (IP 3)	14
2.7.3.4. Bakü ve Türkmenbaşı Limanları Arasında Konteyner Servisleri (IP 4).....	15
2.7.3.5. Yatırım Projesi 8 (IP 8)	15
2.7.3.6. Intermodal Terminal Malzemeleri (IP 10)	15
2.7.4. Karayolu Projeleri	15
2.7.4.1. Dolphin Projesi, Kervansaray Fizibilite Çalışması (TA 1)	16
2.7.4.2. Kara Ulaştırması Servisleri (Kafkasya) (TA 6)	17

2.7.4.3. Kaldırım İşletmesi Sistemleri (TA 9).....	17
2.7.4.4. Kara Ulaştırması Servisleri (Orta Asya) (TA 10)	17
2.7.4.5. Yol Bakım-Onarım (TA 19)	18
2.7.4.6. Kafkas Karayolu Sektörü (TA 26)	18
2.7.4.7. Kafkas Otoyollarının Rehabilitasyonu (TA 37).....	18
2.7.5. Demiryolları Projeleri	18
2.7.5.1. Demiryolu Altyapı Çalışmaları (Kafkasya) (TA 8)	20
2.7.5.2. Demiryolu Araçları Bakımı (TA 12).....	20
2.7.5.3. Demiryolu Altyapıları (Orta Asya) (TA 14)	21
2.7.5.4. Demiryolları Tarifeleri ve Zaman Çizelgeleri (TA 16).....	21
2.7.5.5. Azeri-Gürcü Demiryollarının Yeniden Yapılandırılması (TA 21)	21
2.7.5.6. TA 32 Projesi	22
2.7.5.7. Orta Asya Demiryolu Telekomünikasyonları (TA 33)	22
2.7.5.8. Demiryolu Transit Petrol Lojistik Merkezi (TA 38).....	22
2.7.5.9. Kafkas Demiryolları Rehabilitasyonu (IP 1)	22
2.7.5.10. Gürcistan Poti Limanı'nda Demiryolu Feribot Servisleri (IP 5).....	23
2.7.5.11. Ukrayna İlyichevsk Limanı'nda Demiryolu Feribot Servisleri (IP 6)	23
2.7.5.12. Demiryolu Tankerleri Vagon Temizleme Kazanları (IP 9)	23
2.7.5.13. Ermenistan-Azerbaycan-Gürcistan Demiryolu Optik Kablo Sistemi	23
2.7.5.14. Azerbaycan Demiryollarına Petrol Tanker Vagonları Sağlanması.....	23
2.7.6. Denizcilik ve Liman Projeleri	24
2.7.6.1. Bakü Limanı Denizcilik Eğitimi (TA 4)	25
2.7.6.2. Feribot Terminalleri : Bakü-Türkmenbaşı (TA 11)	25
2.7.6.3. Poti ve Batum Limanlarının Yeni Terminal Tesisleri (TA 20).....	25
2.7.6.4. Denizcilik Eğitimi (TA 43)	26
2.7.6.5. TRACECA Koridoru Boyunca Tehlikeli Madde Taşınması (TA 45) ..	26
2.7.6.6. Türkmenbaşı Limanı Deniz Kanalı (TA 46)	27
2.7.6.7. İlyichevsk-Poti Limanları Arasında Bilgisayar Bağlantısı (IP 7)	27
2.7.6.8. Denizcilik Yardım Malzemeleri Sağlanması (TA 13)	28
2.7.7. Sivil Havacılık Projeleri	28
2.7.8. Trafik ve Tarife Çalışmaları Projeleri	28
2.7.8.1. Bölgesel Trafik Tahmini Modeli (TA 5).....	28
2.7.8.2. Trafik Tahminleri ve Fizibilite Çalışmaları (TA 24)	28
2.7.8.3. Transit Ücretler ve Tarifeler Birleşik Politikaları (TA 52)	28
2.7.9. Kapasite Geliştirme Projeleri	29
2.7.9.1. Ulaştırma İşletmesi Eğitimi (TA 2)	29
2.7.9.2. Kıdemli Ulaştırma Personeli için Kapasite Geliştirme Programı.....	29
2.7.9.3. Yük Taşımacılığı Eğitim Kursları (TA 42)	29
2.8. Projelerin Değerlendirmesi	29
3. KARADENİZ-HAZAR TAŞIMA HATLARI.....	31
3.1. Karadeniz-Hazar Bölgesi'nin Genel Durumu	31
3.2. Türkiye'nin Karadeniz-Hazar Bölgesindeki Taşımacılık Faaliyetleri.....	36
3.2.1. Deniz Taşımacılığı ve Limanlar	36
3.2.2. Demiryolu Hatları ve Demiryolu Taşımacılığı	44

3.3. Orta Asya Ulaşımında Bölgesel Güçler	47
3.3.1. İran ve Stratejileri.....	48
3.3.2. Çin ve Rusya	49
3.3.3. Avrupa Birliği ve TRACECA.....	50
4. TÜRKİYE VE STRATEJİLERİ	51
4.1. Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Hattı Projesi	52
4.2. Karadeniz Sahil Yolu ve Marmaray Projeleri	54
5. SONUÇLAR VE DEĞERLENDİRME	57
KAYNAKLAR	60
ÖZGEÇMİŞ.....	62

KISALTMALAR

TRACECA	: Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia
TACIS	: Technical Assistance for Commonwealth of Independent States
MLA	: Basic Multilateral Agreement
IGC	: Intergovernmental Commission
AB	: Avrupa Birliği
PS	: Permanent Secretariat
TEN	: Trans European Network
IFI	: International Financing Institues
TA	: Technical Assistance
IP	: Invesment Project
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TIR	: Transport International Road
COTIF	: Convention Concerning International Carriage by Rail
UN-ECE	: Economic Commission for Europe
UN-ESCAP	: Economic and Social Commission for Asia and Pacific
ADB	: Asian Development Bank
FIATA	: The International Federation of Freight Forwarders Associations
IRU	: The International Road Transport Union
ADR	: European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road
ISO	: International Standarts Organisation
PETra	: Pan-European Transport Area
IDB	: Islamic Development Bank
EBRD	: European Bank for Reconstruction and Development
IMO	: International Maritime Organisation
LPG	: Liquefied Petroleum Gas
BTC	: Bakü-Tiflis-Ceyhan
JICA	: Japan International Cooperation Agency
TEU	: Twenty Feet Equivalent Unit
YİD	: Yap-İşlet-Devret
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirmesi
DOKAP	: Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planı
ULİMAP	: Ulusal Liman Çalışması Master Planı
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
KATB	: Kars-Tiflis-Bakü
KEİ	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği

TABLO LİSTESİ

Sayfa No:

Tablo 2.1. TRACECA Kurumsal Projeleri	9
Tablo 2.2. TRACECA Ticari Kolaylaştırma Projeleri	11
Tablo 2.3. TRACECA Çok Modlu Projeleri	14
Tablo 2.4. TRACECA Karayolu Projeleri	16
Tablo 2.5. TRACECA Demiryolu Projeleri	19
Tablo 2.6. TRACECA Denizcilik ve Liman Projeleri	24
Tablo 3.1. Ülkemiz limanlarından ro-ro yoluyla çıkış yapan araç sayıları	37
Tablo 3.2. TCDD Taşıma Değerleri (ton)	45

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No:

Şekil 2.1	: Bakü-Batum-Poti Demiryolu Bağlantısı [4]	20
Şekil 2.2	: Bakü-Türkmenbaşı Demiryolu-Feribot Bağlantısı [4]	25
Şekil 2.3	: Batum ve Poti Limanları ve Demiryolu Bağlantıları [4]	26
Şekil 2.4	: İlyichevsk Limanı-TEN 9 Koridor Bağlantısı [4]	27
Şekil 3.1	: Karadeniz Avrupa Ulaştırma Bölgesi (BS PETrA) [7]	32
Şekil 3.2	: AB günlük petrol ihtiyacı [8]	33
Şekil 3.3	: Türkiye’den transit geçiş yapan ve planlanan boru hatları [8]	34
Şekil 3.4	: NABUCCO boru hattı projesi [8]	35
Şekil 3.5	: Karadeniz’deki ro-ro hatları [9]	36
Şekil 3.6	: Haydarpaşa Limanı ve Koridor 4 bağlantısı [7]	38
Şekil 3.7	: Haydarpaşa Limanı Konteyner Trafığı [11]	39
Şekil 3.8	: TCDD Demiryolu Şebekesi [14]	44
Şekil 3.9	: TCDD Uluslararası Yük Taşıma Oranları (ton)	45
Şekil 3.10	: TCDD Uluslararası Transit Yük Taşıma Oranları	46
Şekil 3.11	: Hazar Havzası Enerji Kaynakları [16]	47
Şekil 3.12	: Orta Asya-İran-Basra Körfezi Bağlantısı [16]	48
Şekil 3.13	: KATB ve Hopa-Batum Demiryolu Hattı Projeleri [18]	53
Şekil 3.14	: Karadeniz Sahil Yolu ve Diğer Uluslararası Yol Bağlantıları [22]	55
Şekil 3.15	: TRACECA haritasında Karadeniz Sahil Yolu ve Doğu-Batı Transit Demiryolu Bağlantısı [2]	56

TRACECA PROJESİ’NİN DEĞERLENDİRİLMESİ VE KARADENİZ-HAZAR TAŞIMA HATLARI

ÖZET

Bu çalışmada, Avrupa Birliği tarafından desteklenen ve finanse edilen TRACECA ulaştırma koridorunun projeleri, amaçları irdelenmiş ve Türkiye açısından değerlendirilmesi yapılmıştır. TRACECA’nın karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu ve kombine taşımacılık projeleri ve bunların gerçekleştirilme amaçları detaylı olarak incelenmiştir. Türkiye açısından değerlendirmeler yapılırken, TRACECA ile birlikte Karadeniz-Hazar bölgesindeki mevcut diğer ulaştırma koridorları ve taşıma hatları da gözönüne alınmıştır. Orta Asya Türk Cumhuriyetleri’nin mevcut ekonomik ve stratejik potansiyellerine atıfta bulunulmuştur. Bölgede faaliyet gösteren diğer bölgesel güçlerin mevcut yatırım ve stratejileri gözlemlenmiş ve bu stratejiler karşısında Türkiye’nin olası proje ve yatırımları tartışılmıştır. Türkiye’nin gerçekleştirmeye çalıştığı önemli yatırımlar arasında Karadeniz Sahil Yolu projesi, Boğaz Tüplü Geçiş projesi ve Kars-Tiflis-Bakü demiryolu hattı projesi öne çıkmaktadır. Kars-Tiflis-Bakü demiryolu hattı projesi hayata geçirilebilirse, Orta Asya ile Avrupa en kısa yoldan birbirine bağlanmış olacaktır. Karadeniz Sahil Yolu ve Boğaz Tüp Geçiş projeleri ile de karayolu yoluyla TEN 4 koridoru ile Avrupa’ya kesintisiz ulaştırma sağlanmış olacaktır. Tüm bunların yanında özellikle Karadeniz limanlarımızın mevcut ulaştırma koridorları kapsamındaki önemleri, sorunları ve avantajları hakkında yorumlar yapılmıştır. Bu konu ile ilgili olarak Haydarpaşa Limanı’nın kapasitesinin sınırlanarak faaliyetine devam etmesi, TRACECA dahilinde bulunan Samsun Limanı’nın ro-ro hattı sayısının artırılması ve gerekli yatırımların yapılması ve diğer Karadeniz limanlarımızın da TRACECA kapsamına dahil edilerek, Romanya-Gürcistan arasında kurulan doğu-batı ro-ro hatlarının ülkemiz ekonomisine yansıyan olumsuz etkilerini azaltmak gerektiği sonucuna varılmıştır. Sonuç olarak TRACECA’nın aslen Türkiye’yi Karadeniz-Hazar ulaştırma sisteminden dışlayan bir proje olduğu, ancak jeopolitik ve jeostratejik konumu nedeniyle ve yapacağı önemli ve doğru yatırımlarla Türkiye’nin TRACECA’yı kendine avantaj sağlayacak şekilde kullanabileceği belirtilmiştir.

AN EVALUATION OF TRACECA PROJECT AND BLACKSEA-CASPIAN TRANSPORTATION ROUTES

SUMMARY

In this study, the objectives and projects of the TRACECA Transport Corridor which are supported and financed by the European Union are examined and an evaluation from the point of view of Turkey is made. The road, seaway, railway, airway and multimodal transportation projects of TRACECA and their objectives are examined in detailed. During making evaluations for Turkey other existing transportation corridors and routes in Blacksea-Caspian region in addition to the TRACECA are taken into account. The existing economic and strategic potentials of the Central Asian Turkish Republics are mentioned in the study. The existing investments and strategies of the other regional powers which are also operating in the region are observed and Turkey's possible projects and investments against their strategies are examined. Blacksea Coastal Highway Project and Bosphorus Tube Tunnel Project are coming to the fore between the important projects which Turkey plans to realize. When Kars-Tbilisi-Baku railway route project can be realized, the shortest connection between Central Asia and Europe will be established. With the Blacksea Coastal Highway and Bosphorus Tube Tunnel projects an uninterrupted transportation through the TEN 4 Corridor to Europe will be established. Beside all these facts, comments are made about the importance, problems and advantages of particularly Turkey's Blacksea harbours in the scope of existing transportation corridors. Connected with this subject it has been stated that Haydarpaşa Port should continue its service with a limited capacity, the ro-ro line number of Samsun Port should be increased and necessary investments should be done about this port and other Blacksea ports should be covered with TRACECA project in order to reduce the negative effects of the east-west ro-ro line between Romania and Georgia to the Turkish economy. In conclusion, it has been stated that the TRACECA project actually externalizes Turkey from Blacksea-Caspian transportation system, however, using its geopolitic and geostrategic position, Turkey can use TRACECA project advantageously making important and right investments.

1. GİRİŞ

1.1. TRACECA nedir?

TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) veya tarihten gelen adıyla “Yeni İpek Yolu” üç kıtayı birbirine bağlayıp entegre etmek amacıyla hayata geçirilen bir çok modlu ulaştırma ağıdır. Bu bölgesel girişimin fon finansmanını Avrupa Komisyonu “TACIS” programı üstlenmiştir. Koridorun amacı, koridor boyunca ekonomik ilişkileri, ticareti ve ulaştırma bağlantılarını geliştirmektir. TRACECA 1993 yılında Brüksel’deki bir konferansta 8 devletin katılımı ile kurulmuş ve günümüzde 13 devlet programa dahil olmuş durumdadır. İlk konferansta katılımı gerçekleşen devletler Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan’dır. 1996-1998 yılları arasında Ukrayna ve Moldova da TRACECA programına katılmışlardır. TRACECA Hükümetlerarası Komisyonu’nun 2000 yılındaki ilk senelik toplantısında ise Bulgaristan, Romanya ve Türkiye de programa katılmak için Avrupa Komisyonu’na başvuruda bulundular. 1998 yılında Bakü zirvesinde 12 ülke tarafından “Çok Taraflı Temel Antlaşma” (MLA, Basic Multilateral Agreement) imzalanmış, bunu takiben de 2000 yılında Türkiye’nin katılım başvurusunu yaptığı Tiflis toplantısında ise Hükümetlerarası Komisyon (IGC, Intergovernmental Commission) kurulmuştur. Türkmenistan Tacis TRACECA programına taraf olmakla birlikte MLA’ya taraf değildir [1].

Nisan 2005’ten bu yana bütün üye ülkelerin kararı ile MLA’ya taraf olacak iki yeni ülke kararlaştırılmıştır; bu ülkeler Afganistan ve İran’dır. Afganistan ve İran henüz MLA prosedürlerine uyum sürecindedirler ve AB Tacis TRACECA programına katılımcı değildirler [2].

TRACECA’nın organizasyon yapısını IGC TRACECA, IGC TRACECA Daimi Sekreterliği, Ulusal Komisyonlar, IGC TRACECA Daimi Sekreterliği Daimi Temsilcileri (Ulusal Sekreterler) ve çalışma grupları oluşturmaktadır [2]. IGC yürütme organı Bakü’de bulunan Daimi Sekreterlik (PS, Permanent Secretariat)

olmakla birlikte ulusal sekreterler tarafından yürütülen Daimi Temsilcilikler her üye ülkede bulunmaktadır [2].

Başlangıç sürecinde TRACECA kurumsal yapıları Avrupa Birliği tarafından finanse edilmekteydi. 2004 yılından beri programın finansmanı aşama aşama üye ülkeler sağlamaya başladılar [2]. 2006 yılında PS IGC TRACECA'nın bütçesinin %75'inden fazlası üye ülkeler tarafından karşılanmıştır. 2007 yılında ise organizasyonun tamamen kendi kendisini finanse etmesi hedeflenmektedir [2].

MLA'ya üye ülkeler güçlerini birleştirip coğrafi konumlarının avantajlarını tamamiyle kullanmak ve ekonomik imkanlarını Avrupa ve Asya arasındaki doğal transit köprülerden biri olan TRACECA koridoru ile güçlendirmek için bir strateji geliştirmişlerdir [1]. Bu strateji; 2015 yılında ulaşılabilmek üzere değişiklikleri ve amaçlarıyla, sürdürülebilir, yeterli ve bütünleşmiş bir çok modlu ulaştırma sistemi kurmaktır [1]. Strateji TRACECA ülkelerinin özel ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte olup, aynı zamanda da bölgesel ulaştırma sistemindeki merkezi sorunları aşmak üzere de tasarlanmıştır [2]. Strateji içeriğinde çok yönlü olarak bölgesel taşımacılığa ait diğer önemli girişimlerin, tecrübelerin ve projelerin sonuçlarını ve önerilerini de barındırmaktadır [2].

Bu stratejinin üzerinde durduğu amaçlar üye ülkeler açısından; ulaştırmanın kurumsal bölünmelerini güçlendirmek ve modernize etmek, altyapı ağları için entegrasyon ve birleşmeyi sağlamak, güvenilir çok modlu ulaştırma zincirlerini sağlamak için çabalamak, hava taşımacılığında güvenilir fonlar bulunmasına yardım etmek, önemli, güvenli ve sürdürülebilir ulaştırma yöntemleri sağlamaktır [1].

TRACECA koridoru sürekli gelişen ve ilerleyen, yaşayabilir alternatif ulaştırma sistemidir [2]. TRACECA Kafkasları, Karadeniz'i, Orta Asya'yı AB sınırlarına ulaştıran en verimli ve en güvenilir ulaştırma sistemidir.

TRACECA "Tarihi İpek Yolu"nın restorasyonudur.

1.2. Stratejik Amaçlar

TRACECA programı bugün herbirinin ayrı tarihi, kültürü, dili, politik ve ekonomik sistemi olan beş Avrupa, üç Kafkas, beş adet de Orta Asya ülkesini etkilemektedir [3]. Program kendi kendini geliştiren, geliştikçe üye ülkeleri dünya piyasalarında çok daha güçlü olarak boy göstermelerini sağlayacak olan bir organizasyonlar bütünüdür.

Bunu gerçekleştirmek için Temel ok Taraflı Antlaşma’da üye ülkeler aşağıdaki amaçları ortaya koymuşlardır:

- Avrupa, Karadeniz, Kafkasya, Hazar Denizi ve Asya bölgelerinde ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve ulaştırma bağılantılarının geliştirilmesi;
- Uluslararası yol, hava ve demiryolu ve de ticari denizcilik konularını içeren ulaştırma pazarına girişleri kolaylaştırmak;
- Malların, yolcuların ve hidrokarbon yüklerinin uluslararası ulaştırmasını teşvik etmek;
- Trafik ehemmiyetinin, malların güvenliğinin ve çevresel korumanın garanti edilmesi;
- Değışik ulaştırma modları arasında eşit rekabet oluşturulması [2].

Yukarıdaki bölgesel nitelikli amaçlar, aşağıdaki daha küresel ve stratejik amaçların gerçekleştirilmesine yardımcı olacaktır:

- Bölgenin kendi içindeki ve Avrupa ile olan ticaretini geliştirmek için üye ülkeler arasındaki işbirliğinin teşvik edilmesi;
- TRACECA’nın Trans-Avrupa Networks (TENs) ile entegrasyonunun en uygun biçimde yapılması;
- Ticaret ve ulaştırma sistemlerinin gelişimini sağılayan faktörlerin tanımlanması;
- TRACECA projelerini, IFI (International Financing Institutes) ve özel yatırımcıların kredilerini etkilemek için teşvik etmek [1].

2. TRACECA PROJELERİ

2.1. Genel

Tüm dünyada malların nakliyatını geciktiren ulaştırma darboğazları bulunmaktadır [4]. TRACECA programından fayda sağlayan onüç ülkenin hükümetleri Avrupa Birliği'nin de yardımı ile TRACECA rotaları üzerinde bulunan bu darboğazları, diğer bir deyiş ile “şişe ağızları”nı belirlemiş ve bu sorunları “Technical Assistance” (TA, Teknik Yardım) ve “Investment Projects” (IP, Yatırım Projeleri) kapsamında adreslemişlerdir [4]. Bu çalışmalar yapılırken her üye ülkenin özel gereksinimleri gözönüne alınmış, çok modlu TRACECA ulaşım ağından tam olarak nasıl faydalanabilecekleri gözönünde tutulmuştur [4]. Bir başka açıdan bakıldığında ise TRACECA programı uluslararası ulaştırma acentelerinin de sorunları irdelemekte bunlara gerçekçi çözümler aramaktadır [4].

Uluslararası yük taşıma şirketlerinin de dikkatini projenin üstüne çekebilme açısından, program kapsamında pazarlama ve operasyonel yardım konuları da irdelenmektedir [4]. Tüm ulaştırma koridorunun içinde eşzamanlı olarak hem modlar içinde hem de modlar arası adil rekabet hedeflenmektedir.

TRACECA programına katılımcı olan onüç 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 düşünölmektedir [4]. Burada en önemli sorun, ulaştırma servislerinin uluslararası müşterilerin ihtiyaçlarına karşılık verecek şekilde yeniden organize edilmesidir [4]. Bu sorun özellikle TA projelerinde irdelenmiştir. TRACECA TA projeleri, varolan ulaştırma sistemlerinin farklı platformlarda yeniden yapılandırılmasını içermektedir [4]. Buna örneğ olarak, politika platformunda ulaştırma şirketleri ile hükümetler arası ilişkiler ve operasyonel platformda bilgisayarlaşmış işletme araçlarına geçilmesi verilebilir [4]. Eski S.S.C.B. üyesi ölkelerde hala bu dönemin kapalı ekonomisinin kanun ve düzenlemelerinin yansımaları gözlenmektedir [4]. Bu kanun ve düzenlemerin tekrar yapılandırılması

ve ulaştırma altyapısının gelişmesine olacak verecek bir ortamın yaratılabilmesi için zamana ihtiyaç vardır [4].

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 [4].

2.2. Yasalar ve Yasal Düzenlemeler Açısından Projeler

Eski S.S.C.B.'nin ulaştırma ile ilgili yasal düzenlemeleri serbest piyasa ekonomisi ve uluslararası ulaştırma operasyonlarına olanak vermemekteydi [4]. Bu yüzden, bu düzenlemelerin çağımız gereklerine göre revize edilmesi ve bu şekilde uluslararası düzenlemelere izin verilmesi gerekmektedir [4].

Ulaştırma Yasal ve Düzenleyici Çerçevesi (The Transport Legal and Regulatory Framework) bu konuda geniş bir bakış açısı yaratmış ve şu anda hükümetlerarası seviyede görüşölmektedir [4]. Yasal konulardaki diğer tüm TRACECA projeleri bu proje çatısı altında organize edilip görüşölmektedir.

Yasal alandaki tüm TRACECA projeleri üye ölkeler arasındaki koordinasyon ve işbirliğinin ticaretin gelişimine çok büyük faydası olacağının altını çizmektedir [4]. TRACECA; karayolu, demiryolu ve denizyolu alanlarında yeni çok taraflı antlaşmalar hazırlanmasına yardımcı olmakta, tüm bu antlaşmaların “Uluslararası Ulaştırma Temel Antlaşması”na dönüştürölmesine çalışmaktadır [4].

TRACECA Ticareti Kolaylaştırma Projesi (Trade Facilitation Project) sınır geçişlerinde yaşanan gecikmelerin gerekli dokümantasyonun uluslararası Birleşmiş Milletler formatında yapılmasıyla ve TIR, COTIF ve UN-ECE, UN-ESCAP, Dünya Bankası ve ADB (Asian Development Bank) tarafından desteklenen diğer konvansiyonların kabul görmesiyle aşılabileceğini öngörmektedir [4].

Sınır geçişleri uzun bekleme süreçleri olmaktan çıkarılıp, basit transit noktalar haline getirilmelidir. Böylece halihazırda TIR konvansiyonu altına ulaştırma yapmakta olan araçların sınır geçişleri çok daha seri hale getirilmiş olacaktır [4]. Bu tip uygulamaların hayata geçirilmesi vakit alacaktır, ancak, şu anda bile bazı sınır geçiş bölgelerinde bu yönde çalışmalar başlatılmıştır [4].

TRACECA Ticareti Kolaylaştırma Projesi ayrıca üye ülkeler bünyesindeki birçok nakliye şirketine 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 [4]. IRU ve UN-ECE, şirketlerin Avrupa Birliği standartlarında lisans almalarına ve TIR karayolu yükü transit sistemine entegrasyonları için eğitim alanında katkı vererek projeye destek olmaktadır [4].

TRACECA Uluslararası Karayolu Taşımacılığını Kolaylaştırma Projesi (IRU), üye ülkelerin mevcut ulusal yönetmeliklerini gözden geçirerek, bu yönetmeliklerin TIR ve ADR konvansiyonlarına uygunluklarını denetleyerek, gereken desteğin bu ülkelere verilmesini amaçlamaktadır [4].

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 [4].

2.3. Çok Modlu Taşımacılık Yönünden Projeler

S.S.C.B. 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 [4]. Bunun sonucu olarak, TRACECA TA projelerinin ışığında Poti, İlyichevsk, Bakü, Tükmenbaşı limanlarındaki ve Buhara, Alma-Ata, Bişkek, Eriven iç terminallerindeki altyapı eksikleri tanımlanmış ve bunların giderilmesine yönelik finansman bu ülkelere sağlanmıştır. TA projeleri bu açıdan personelin eğitimi, işletme ve yönetsel konular açısından tam paralellik kurulmasını öngörmektedir [4].

2.4. 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 varolan ödeneklerin en verimli şekilde kullanılabilmesi için yakın bir işbirliği ve ciddi bir

yönetime ihtiyaç vardır [4]. Karayolu filolarının bakım ve işletmesi de birçok TRACECA projesinin konusu durumundadır [4]. 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 [4]. TRACECA üyesi ülkeler içinde sadece Özbekistan'ın kayda değer sayıda modern ekipmanlı karayolu filosu bulunmaktadır ancak bunlar da zaten devlete aittir [4]. Bu konudaki TRACECA projelerinin ana amacı ise, iç taşımacılık pazarında özel girişimcilerin paylarını arttırmak ve devlet denetimindeki taşımacılığı en aza indirmektir [4]. 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 [4].

2.5. 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 [4]. Birçok TA 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 [4].

Demiryolu sektörü TA projeleri için uluslararası finans kuruluşları (IFI) ile yapılan görüşmeler başarılı geçmekte ve ihtiyaç duyulan finansman karşılanabilecektir [4].

2.6. Deniz Taşımacılığı Yönünden Projeler

Birçok TA ve IP projesi Bakü, Türkmenbaşı, Poti, Batum ve İlyichevsk limanlarına odaklanmış durumdadır [4]. Bunun en önemli amacı Hazar Denizi dahilindeki rotaları, TRACECA ve Karadeniz arası rotaları birleştirip geliştirmektir [4]. Bu sayede TRACECA rotalarının TEN (Trans-European Networks) rotaları ile birleşmesiyle Avrupa'ya transit geçiş sağlanmış olacaktır [4]. 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 [4].

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 [4]. Zararlı maddelerin uluslararası güvenlik standartlarına uygun olarak taşınabilmesi için de gerekli tedbirler alınmaktadır [4]. Bu konudaki en önemli örnek; Poti limanına demiryolu-feribot bağlantısı sağlanmasından sonra TRACECA tarafından Karadeniz'de taşımacılık yapan "Ukrferry" firmasına yangın söndürme sistemleri verilmiştir. Daha önce bu hatta yangıcı 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.

2.7. Tematik Olarak Projelerin Sınıflandırılması

TRACECA "Teknik Yardım" ve "Yatırım" projeleri faaliyet alanlarına giren ulaştırma sektörlerine göre sınıflandırılabilir. Bu şekilde yapılan bir sınıflandırma daha kesin ve açık bir bakış açısı getirecektir.

2.7.1. Kurumsal Projeler

Kurumsal Projeler genel olarak TRACECA organizasyon şeması içindeki kurumların birbirleri ile eşgüdümünü sağlamak, yapılması gereken yasal düzenlemelerin hayata geçirilmesine olanak sağlayacak kanunların çıkarılmasına yardımcı olmak ve bürokratik işlemleri en aza indirebilmek amacıyla geliştirilmişlerdir.

Tablo 2.1 : TRACECA Kurumsal Projeleri [2]

Projeler	Başlama Tarihi	Süresi (Ay)	Bütçe (Euro)	Ulaştırma Sektörü
TA 17. TRACECA Koordinasyon Takımı	Eylül 1996	40	2,550,000	İşletme ve Kurumsal Alan
TA 25. Ulaştırma Konulu Çok Taraflı Anlaşma'nın Uygulanması için Hükümetlerarası Komisyon	Aralık 1999	14	1,100,000	İşletme ve Kurumsal Alan
TA 28. Çok taraflı Ulaştırma Konulu Anlaşmanın Devamı için Hükümetlerarası Komisyon	Ocak 2001	12	1,050,000	İşletme ve Kurumsal Alan
TA 31. TRACECA Koordinasyon Takımı	Kasım 2001	24	2,500,000	İşletme ve Kurumsal Alan
TA 41. Ticaretin Kolaylaştırılması ve Kurumsal Destek	Ağustos 2004	24	2,000,000	İşletme ve Kurumsal alan
TA 47. Koordine Ulusal Ulaştırma Politikalarının Gelişimi	Kontrat Aşamasında	12	2,000,000	İşletme ve Kurumsal Alan

Tablo 2.1 TRACECA Kurumsal Projeleri'nin başlangıç tarihlerini, muhtemel tamamlanma sürelerini, bütçesini ve faaliyet sektörünü belirtmektedir. Görüldüğü gibi kurumsal projelerin tamamı “teknik yardım” sınıfındaki projelerdir.

2.7.1.1. TRACECA Koordinasyon Takımı (TA 17)

Bu projenin ana görevi tüm TRACECA projeleri arasındaki koordinasyon ve eşgüdümün sağlanmasıdır.

2.7.1.2. MLA'nın Uygulanması için Hükümetlerarası Komisyon (TA 25)

Hükümetlerarası komisyonun ve Daimi Sekreterliğin aldığı kararları ve hayata geçirilmesi istenen projelerin hükümetler nezdinde desteklenmesi amacıyla oluşturulan projedir.

2.7.1.3. MLA'nın Uygulanması için Hükümetlerarası Komisyon-Devam (TA 28)

Yukarıda adı geçen projenin devamı niteliğinde, tamamlayıcı projedir.

2.7.1.4. TRACECA Koordinasyon Takımı (TA 31)

Bu projenin amaçları Bakü'deki Daimi Sekreterliğe finansal destek sağlamak ve aktivitelerini gözetlemek, ulusal sekreterlikler ve ulusal komisyonlarla temaların

devamını sağlamak, TRACECA projelerinin uluslararası kuruluşlarla koordinasyonunu sağlamak, TRACECA koridorunun küresel etkinliği ve rekabetçiliği ile ilgili fizibilite çalışmaları yapmak, Karadeniz PErA (Pan-European Transport Area) ve TEN Koridor IX'a destek sağlamak olarak sıralanabilir [4].

2.7.1.5. Ticaretin Kolaylaştırılması ve Kurumsal Destek (TA 41)

Ticaretin Kolaylaştırılması ve Kurumsal Destek projesi üç ana maddeden oluşmaktadır:

- “TRACECA Visa” ve “TRACECA Freight” dokümantasyonlarının uygulamalarının hayata geçirilmesi ve geliştirilmesi;
- “TRACECA On-Line Yardım Hattı” ve gelişmiş iletişimasyon projeleri geliştirmek;
- Hükümetlerarası komisyona ve Daimi Sekreterliğe destek vermek.

2.7.1.6. Koordine Ulusal Ulaştırma Politikalarının Gelişimi (TA 47)

Bu projenin amacı her üye ülkenin kendi bünyesindeki ulusal ulaşırma politikalarını belirlerken, diğer yandan TRACECA projelerine ve diğer üye ülkelere verilen taahhütlere uygun ve koordineli bir çalışma yapmasını sağlamaktır. Bu proje bir bütün olarak TRACECA'nın birbirlerinden bağımsız bir projeler bütününe dönüşmesini engelleyecektir.

2.7.2. Ticari Kolaylaştırma Projeleri

Ticari Kolaylaştırma Projeleri daha çok eski S.S.C.B. üyesi ülkelerin yasal ve hukuki düzenlemelerini çağın gereklerine uydurmak ve piyasa ekonomisine uygunluğunu sağlamak için üretilen projelerdir.

Tablo 2.2 : TRACECA Ticari Kolaylaştırma Projeleri [2]

Projeler	Başlama Tarihi	Süresi (Ay)	Bütçe (Euro)	Ulaştırma Sektörü
TA 3. Ulaştırma Yasal ve Düzenleyici Çerçevesi	Aralık 1995	24	1,500,000	Yasal&Ticari
TA 13. TRACECA Ticareti Kolaylaştırma	Mart 1996	17	980,000	Yasal&Ticari
TA 23. Uluslararası Kara Ulaştırması ve Transit Kolaylaştırma	Ekim 1999	33	2,800,000	Yasal&Ticari
TA 27. Orta Asya Kara Ulaştırması Sınır Geçişleri Gümrük Kolaylıkları	Haziran 2001	24	2,000,000	Yasal&Ticari
TA 29. Sınır Geçişleri Uyumlaştırma Prosedürleri	Kasım 2001	24	2,000,000	Yasal&Ticari
TA 34. Transit Ulaştırmada Ortak Yasal Altyapı	Kasım 2002	24	2,000,000	Yasal&Ticari
TA 36. Moldova/Ukrayna Sınır Geçişleri	Aralık 2002	12	1,700,000	Yasal&Ticari

Tablo 2.2’de TRACECA Ticari Kolaylaştırma Projeleri görülmektedir. Kurumsal projelerde olduğu gibi bu projelerin de tamamı “Teknik Yardım” sınıfına giren projelerdir.

2.7.2.1. Ulaştırma Yasal ve Düzenleyici Çerçevesi (TA 3)

Bu çerçevenin amaçları arasında navlun taşımacılığının ele alındığı yeni yasal düzenlemeler oluşturmak, bu düzenlemelerin hayata geçirilmesine yardımcı olmak, yönetim prosedürlerinin Avrupa Birliği standartlarına getirilmesini sağlamak ve üye ülkelerin taşımacılık kuruluşlarının IRU ve FIATA gibi uluslararası organizasyonlara üye olmalarını sağlamak yer almaktadır. [4] Bu proje “Temel Çok Taraflı Antlaşma” ve TRACECA Hükümetlerarası Komisyonu’nun faaliyetleri açısından temel önem taşımaktadır [4].

2.7.2.2. TRACECA Ticareti Kolaylaştırma Projesi (TA 13)

Bu proje genel olarak 73 karayolu ve demiryolu sınır geçiş noktasındaki bilgisayarlaşma ve otomasyona geçiş projelerinin hayata geçirilmesi, İngiltere’ye bu bağlamda kursiyer gönderilmesi ve FIATA’nın tanıyacağı ulusal yük taşıma birliklerinin kurulmasına öncülük etmektir [4].

2.7.2.3. Uluslararası Kara Ulaştırması ve Transit Kolaylaştırma (TA 23)

Kısaca IRU olarak da anılan bu projenin amaçları arasında her ülkenin mevcut karayolu taşıma mevzuatının gözden geçirilmesi, ADR ve TIR konvansiyonlarının gereklerini henüz tam yerine getirmemiş ülkelere bu konularda destek verilmesi, iç kara terminallerinde SAFETIR notasyonunun uygulanması için pilot otomasyon sistemleri kurulması ve gerekli ekipmanın temini yer almaktadır [4].

2.7.2.4. Orta Asya Kara Ulaştırması Sınır Geçişleri Gümrük Kolaylıkları

Gümrük tesislerinin her açıdan desteklenmesi, modern sisteme entegre olmuş gümrük tesislerinin dizaynı, gerekli bilgisayarlaşma ve otomasyon ekipmanının temin edilip faaliyete sokulması ve gerekli eğitimlerin verilmesi gibi konularla ilgilidir [4].

2.7.2.5. Sınır Geçişleri Uyumlaştırma Prosedürleri (TA 29)

TRACECA üye ülkeleri hükümetleri, ülkelerinin ekonomilerinin dünya çapındaki piyasalarla bağlantı halinde olmasına özel bir önem vermektedirler. Ancak diğer taraftan, efektif olmayan sınır geçiş prosedürleri uluslararası nakliye operatörlerine gereksiz masraflar yükleyerek bölgeyle olan uluslararası ticarete zarar vermektedir [3]. Bu projenin amacı bölgedeki sınır geçiş prosedürlerini birbirleriyle uyumlu hale getirdikten sonra, bunları Avrupa Birliği standartlarına yaklaştırmaktır [3]. Bu projede en önemli husus; proje için oluşturulan çalışma grubunun Ticareti Kolaylaştırma Projesi ile (TA 13) eşgüdüm içinde çalışmasıdır.

2.7.2.6. Transit Ulaştırmada Ortak Yasal Altyapı (TA 34)

Sovyetler Birliği'nin eski taşıma yasal çerçevesi Avrupa Birliği'nin geliştirdiği ve diğer uluslararası sistemlerle çok az entegre olabilmisti. TRACECA bölgesinden yapılan ticaret büyük ölçekte Moskova'dan idare edildiğinden dolayı bugünkü TRACECA ülkelerinin taşıma kuruluşları uluslararası kural ve prosedürlere aşina olamamışlardır [3]. Bu konuya işaret eden iki TRACECA projesi "Taşıma Yasal Düzenleyici Çerçevesi" ve "Ticareti Kolaylaştırma" projeleridir. Aslında şu günlerde eski Sovyet bloğu üyesi TRACECA ülkeleri güncel taşıma konvansiyonlarının gereklerini yerine getirmeye çalışmaktadırlar ve bu konuda oldukça mesafe katedilmiştir [3]. Ancak yine de uluslararası konvansiyonların uygulanması ve transit trafiğin yasal olarak düzenlenmesinde problemlerle karşılaşmaktadır. Bu problemi

yaşayan ülkelerden biri olan Kazakistan, TACIS programından aldığı bir “Transit Kanun Taslağı” nı kendi ulusal kanunlarına adapte etmeye çalışmaktadır [3].

2.7.2.7. Moldova-Ukrayna Sınır Geçişleri (TA 36)

Moldova-Ukrayna sınırındaki birtakım siyasi sorunlardan dolayı bölgedeki transit geçişler emniyetli bir ortamda yapılamamaktadır [3]. Bu proje bu tür siyasi gelişmelerden etkilenmeyecek bir transit geçiş yapısı oluşturabilmek için geliştirilmiştir. Buna ek olarak Moldova ve Ukrayna’da bir takım demiryolu konteyner terminalleri yapılması hedeflenmiştir [3].

2.7.3. Çok Modlu Projeler

TRACECA çok modlu projeleri arasında, kurumsal ve ticari kolaylaştırma projelerinin aksine yatırım projeleri (IP) de bulunmaktadır. Yatırım projelerinin fazla olması TRACECA ülkelerinin bir çoğunun çok modlu ulaştırma alanında yatırıma ihtiyaçları olduğunu, yani teknik yardım projeleri ile varolan eksiklerin giderilemeyeceğine işaret etmektedir.

2.7.3.1. Intermodal Ulaştırması (TA 7)

Çok modlu ulaştırma sistemi dünya ekonomisinin gelişimine ve TRACECA bölge ekonomilerinin batı ekonomilerine entegrasyonu için anahtar rol oynamaktadır [3]. Uzun mesafeli karayolu ve demiryolları bulunan ve deniz taşımacılığı ile birbirine bağlanan ulaştırma sistemleri yaratılması, bölgede eşit rekabetçi bir ulaştırma altyapısı oluşturacaktır [4]. Projenin üç temel amacı; TRACECA bölgesindeki çok modlu ulaştırma sorunlarını belirlemek ve çözüm üretmeye çalışarak bu rotaları uluslararası rotalara bağlamak, ISO konteyner elleçleme teknikleri ve altyapısının kurulması ve demiryolu ve diğer çok modlu bağlantı tesislerinin kurulmaya çalışılmasıdır [3]. Çok modlu ulaştırma sistemlerinin faydalarının daha iyi anlaşılabilmesi için TRACECA bölgesindeki uluslararası yük türlerinin incelenmesi ve bunların çok modlu ulaştırma sistemleri ile taşınması ile ne gibi faydalar elde edileceğini irdeleyen araştırmalar yapılmıştır [3]. Bu kapsamda pamuk çok modlu trafikte konteyner yükleri için iyi bir potansiyel oluşturması açısından ve geri dönüşlerde aynı konteynerler ile bölgenin ihtiyaçlarının karşılanması açısından önemli bir yük olarak ortaya çıkmaktadır [3].

Tablo 2.3 : TRACECA Çok Modlu Projeleri [2]

Projeler	Başlama Tarihi	Süresi (Ay)	Bütçe (Euro)	Ulaştırma Sektörü
TA 7. Intermodal Ulaştırması	Ocak 1996	12	500,000	Çok modlu
TA 22. Intermodal Servis ve Eğitim	Temmuz 1996	18	1,600,000	Çok modlu
TA 58. Bütün TRACECA ülkeleri için Lojistik Merkez Şebekesi: Orta Asya, Kafkasya ve Avrupa	Kontrat aşamasında	24	5,500,000	Çok modlu
IP 3. Buhara Pamuk İhracat Dağıtım Merkezi	Şubat 1998	12	2,000,000	Çok modlu
IP 4. Hazar Limanları olan Bakü ve Türkmenbaşı arasında Konteyner Servisleri	Şubat 1998	12	2,650,000	Çok modlu
IP 8. Bakü (Azerbaycan), Türkmenbaşı (Türkmenistan), Poti (Gürcistan) ve İlyichevsk (Ukrayna) Deniz Limanlarının Kargo ve Konteyner Taşımacılığı Araçları	Şubat 1998	18	5,825,000	Çok modlu
IP 10. Intermodal/Terminal Malzemeleri (Kermir Belur, Chimkent, Aktau, Bişkek)	Ağustos 1999	20	2,500,000	Çok modlu

Tablo 2.3’de görüldüğü gibi projenin başlangıç aşamalarından itibaren çok modlu taşıma sistemlerinin gelişimine önem verilmiştir. Bu noktada var olan şebekelerin desteklenmesinin yanı sıra, yeni yatırımlara da yer verilmiştir. TA 7 projesi aslında bu sınıflandırmadaki diğer projelerin fizibilite çalışması niteliğindedir. Diğer projeler bu çalışma ışığında hayata geçirilmiştir.

2.7.3.2. Intermodal Servis ve Eğitim (TA 22)

TRACECA bölgesi tüm dünyadan tüketim malları ve endüstriyel kargo ithal etmektedir. Bu yükler ISO konteynerleri içinde fakat Türkiye ve İran tarafından domine edilmiş bir karayolu taşıma sistemi ile yerlerine ulaştırılmaktadır [3]. Avrupa Birliği ve yerel şirketlerin çok küçük bir pazar payı tuttıkları görülmektedir. Ayrıca demiryollarının yetersizliği bu aşamada ortaya çıkmaktadır. Şu anda Hazar Denizi’nde sınırlı sayıda konteyner elleçlenmekte ve çok modlu taşıma da bu oranda düşük bir paya sahiptir [3]. Bu projenin amacı bölgede intermodal taşımacılığın hakim olması ve bu taşımacılık hizmetlerinin daha çok yerel acentalar tarafından verilmesini sağlamaktır.

2.7.3.3. Buhara Pamuk İhracat Dağıtım Merkezi (IP 3)

Özbekistan yılda 1.2 milyon ton pamuk üretmekte ve bunun 1 milyon tonunu ihraç etmektedir. Bu aşağı yukarı dünya ihracatının %16’sına tekabül etmektedir [3].

Pamuk Özbekistan’da en önemli ihracat geliri getiren ürün ve aynı zamanda en önemli istihdam yaratan maddedir [3]. Sovyetler Birliği’nin dağılmasından önce pamuk tamamen Moskova üzerinden ihraç edilmekteydi. Şimdi Özbekistan pamuğu farklı yollardan yurtdışına ihraç etmek istemektedir [3]. Şu anda pamuk Poti ve Riga limanlarına dökme yük olarak gönderilmektedir ve bu büyük firelere neden olmaktadır [3]. Bu projenin amacı pamuğun tamamen konteynerler içinde Buhara merkezli olarak Poti ve Riga limanlarına gönderilmesi ve oradan da dünya pazarına dağıtımının yapılmasıdır [3].

2.7.3.4. Bakü ve Türkmenbaşı Limanları Arasında Konteyner Servisleri (IP 4)

Türkmenbaşı ve Bakü limanları Türkmenistan ve Azerbaycan’ın en önemli limanları olup, Hazar Denizi’ndeki ticaret rotaları üzerinde önemli yerler işgal etmektedirler [3]. Proje sonucunda, her iki limanın konteyner elleçleme ekipmanlarının yenilenmesi, iki liman arasında hizmet veren gemilerin iyileştirilmesi ve limanların işletme ve yönetim sistemlerinin konteyner elleçleme operasyonlarına uygun hale getirilmesi amaçlanmaktadır [3]. Önümüzdeki yıllarda Hazar Denizi’nde gelişmesi beklenen konteyner trafiği göz önüne alındığında, adı geçen limanların şu andaki durumu iç açıcı değildir. Genel olarak proje bölgede genellikle karayolu ile taşınan konteynerlerin, çok modlu sistemler ile taşınmasına yardımcı olmaya çalışmaktadır.

2.7.3.5. Yatırım Projesi 8 (IP 8)

“Yatırım Projesi 8”; Buhara’daki pamuk ihracat dağıtım merkezine, Bakü, Türkmenbaşı, Poti ve İlyichevsk limanlarına kargo konteyner elleçleme ekipmanlarının teminini içermektedir [3].

2.7.3.6. Intermodal Terminal Malzemeleri (IP 10)

Proje Bişkek (Kırgızistan), Karmir Belur (Ermenistan), Çimkent ve Aktau (Kazakistan) kentlerindeki tesislere kargo ve konteyner elleçleme malzemesi yardımı yapılmasını öngörmektedir [3]. Bu şekilde eski standart olmayan Sovyet elleçleme sisteminin yerine, ISO standartlarında 20 ve 40 ft’lik konteynerler elleçlenebilecektir.

2.7.4. Karayolu Projeleri

Tablo 2.4’de TRACECA kapsamındaki karayolu projeleri özetlenmiştir. Projelerin büyük bir bölümü teknik yardım projesi kapsamına girmektedir.

Tablo 2.4 : TRACECA Karayolu Projeleri [2]

Projeler	Başlama Tarihi	Süresi (Ay)	Bütçe (Euro)	Ulaştırma Sektörü
TA 1. “Dolphin” Projesi, Kervansaray fizibilite çalışması	Ağustos 1995	27	475,000	Kara Ulaştırması
TA 6. Kara Ulaştırması Servisleri (Kafkasya)	Ocak 1996	14	250,000	Kara Ulaştırması
TA 9. Kaldırım İşletmesi Sistemleri	Aralık 1995	24	2,000,000	Kara Ulaştırması
TA 10. Kara Ulaştırması (Orta Asya)	Mart 1996	20	7,000,000	Kara Ulaştırması
TA 19. Yol Bakım-Onarım	Temmuz 1997	15	2,500,000	Kara Ulaştırması
TA 26. Kafkas Karayolu Sektörü-Bakü-Tiflis ve Erivan arasındaki bağlantı karayolunun iyileştirilmesi için fizibilite çalışması ve yeniden yapılandırılması	Aralık 2000	21	2,000,000	Kara Ulaştırması
TA 37. Kafkas Otoyollarının Rehabilitasyonu	Kasım 2002	24	2,000,000	Kara Ulaştırması
TA 44. Hajigabul otoyolu rehabilitasyonu-iletişim danışmanlığı	Mayıs 2005	30	2,000,000	Kara Ulaştırması
TA 48. Sari-Tash karayolu fizibilite çalışması	Kontrat Aşamasında	12	1,750,000	Kara Ulaştırması
TA 50. Dayanıksız malların lisansı ve sertifika merkezleri	Kontrat aşamasında	12	2,000,000	Kara Ulaştırması
TA 56. M3 Karayolu Moldova Fizibilite Çalışması	Kontrat aşamasında	12	750,000	Kara Ulaştırması
IP 2. Kırmızı Köprü Rehabilitasyonu ve TRACECA Köprüsü Yapımı	Mart 1997	18	2,500,000	Kara Ulaştırması

2.7.4.1. Dolphin Projesi, Kervansaray Fizibilite Çalışması (TA 1)

Dolphin Projesi kapsamında yapılan araştırmalarda TRACECA bölgesindeki karayollarının (özellikle Türkmenistan ve Özbekistan karayolları) uzun mesafeli karayolu taşımacılığına yakıt yenileme, tamir, dinlenme ve telekomünikasyon tesisleri olarak yeterli desteği veremeyeceği ortaya çıkmıştır [3]. Bu açığı orta vadede giderebilmek, için “Kervansaray” projesi ortaya atılmıştır. Belirli aralıklarda kurulacak olan bu tesislerde uzun mesafe yük taşıyan kamyonların ve şoförlerinin bakım-onarım, yakıt, konaklama, bankacılık ve telekomünikasyon gibi hizmetlerden faydalanmaları öngörülmüştür [3].

2.7.4.2. Kara Ulaştırması Servisleri (Kafkasya) (TA 6)

S.S.C.B'den Kafkas ülkelerine temelde demiryolunu tercih eden ancak yetersiz olan bir ulaştırma sistemi miras kalmıştır [3]. Bu yüzden bölgedeki karayolu taşımacılığı sisteminde müteşebbis faaliyetlerin desteklenmediği, uzun mesafe yük kamyonlarının demode olduğu ve bölgesel dağıtım karayolu dağıtım ağlarının yeterince gelişmediği gözlemlenmektedir [3]. Bu sorunları en aza indirgeyebilmek ve bölgede faaliyet gösteren yerel işletmelere işlerini geliştirme olanağı verebilmek için bu proje kapsamında bir takım teknik yardımlar yapılması gerektiği öngörülmüştür [3]. Bu teknik yardımların yapılması ile varılmak istenen amaçlar; bölgesel ve uluslararası karayolu ulaştırma sistemlerin gelişmesine yardım etmek, özel taşımacılık şirketleri ile kamu destekli şirketlerin uluslararası markette paylarını dengelemek, genel olarak karayolu taşımacılığı sektörüne destek vermek ve batılı ulaştırma sektörü partnerlerine bir yatırım kılavuzu oluşturabilmektir [3].

2.7.4.3. Kaldırım İşletmesi Sistemleri (TA 9)

Bu TRACECA projesi bölge ülkelerindeki karayollarının bakım-onarım maliyetleri üzerine yoğunlaşmıştır. S.S.C.B. zamanından bugüne, eski Sovyet cumhuriyetlerinin hiçbir zaman ulusal bütçelerinde bu başlık altında bir ödenek ayırmadıkları unutulmamalıdır [3]. Bu teknik ve mali birçok yükü beraberinde getirmektedir. Söz konusu proje bu maliyet ve teknik sorunların uluslararası finans kuruluşları ve Avrupa Birliği düzenlemeleriyle eşgüdüm içinde çözülmesine yardımcı olmaktadır [3].

2.7.4.4. Kara Ulaştırması Servisleri (Orta Asya) (TA 10)

Kafkas ülkelerinin karayolu ulaştırma sisteminde ortaya çıkan sorunlar, aynen Orta Asya ülkelerinde de gözlemlenmektedir. Orta Asya Kara Ulaştırma Servisleri Projesi kapsamında bölge ülkelerinin kamyon filolarının durumlarının ele alındığı bir çalışma yapılması amaçlanmıştır [3]. Bu çalışmaya paralel olarak karayolu ulaştırma sektörünün özellikle ağır yük taşıyabilen kamyonlar açısından yedek parça sorununu karşılayabilecek duruma getirilmesi amaçlanmaktadır [3]. Aynen Kafkas bölgesinde olduğu gibi bu bölgede de kamyon filolarının eski ve günün ihtiyaçlarını karşılamayacak durumda olduğu görülmektedir. Daha önce de belirtildiği gibi bu açıktan dolayı bölgedeki karayolu taşımacılığı İran ve Türkiye'nin modern filoları tarafından sağlanmaktadır.

2.7.4.5. Yol Bakım-Onarım (TA 19)

Kaldırım İşletmesi Sistemleri Projesi'nde ele alınan maliyet sorunları aslında tüm bakım-onarım sorunlarının merkez sorunu olarak karşımıza çıkmaktadır. Yol Bakım-Onarım Projesi daha çok teknik sorunlara eğilmektedir. Bu teknik sorunlar arasında yol yapım malzemeleri, yolların kış koşulları için bakımı ve diğer kurumsal sorunlar yer almaktadır [3].

2.7.4.6. Kafkas Karayolu Sektörü (TA 26)

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra üç Trans-Kafkas ülkesinin (Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan) ulusal ekonomileri günden güne kötüleşmiştir. Bu yüzden daha önceki konu başlıklarında belirtildiği gibi yolların bakım onarımına yeterli kaynak ayıramamışlardır [3]. Ancak aynı dönemde bölgedeki karayolu taşımacılığı trafiği %40 oranında artmıştır [3]. Kafkas Karayolu Sektörü Projesi diğer TRACECA projelerinde öngörülen yardımların yanı sıra, aynı zamanda bakım-onarım ve yeni inşaat faaliyetleri için Dünya Bankası desteğini sunmaktadır [3]. Projenin anahtar unsurları; Bakü-Tiflis-Eriven hattını birbirine bağlayan karayolunun inşaatı ve bakımı, bu yolun ekonomik ömrünün en üst düzeye çıkartılması ve gelecek yıllara ait trafik yoğunluklarının tahmin edilmesidir [3].

2.7.4.7. Kafkas Otoyollarının Rehabilitasyonu (TA 37)

Kafkas Karayolu Sektörü Projesi'nin maliyet sorunlarını ele alan projedir. Bölgedeki otoyolların rehabilitasyonunda İslami Kalkınma Bankası (IDB), Arap Ekonomik Gelişimi Kuveyt Fonu ve Dünya Bankası'nın rolünü açıklamaktadır [3].

Diğer karayolu ulaştırma sınıfındaki TRACECA projeleri de bu projelerin tamamlayıcısı olarak gözükmektedir. Karayolu projelerinin temel amacı bölgedeki ulaştırma sistemini ekonomik, teknik ve idari açıdan mevcut standartlara yükseltilmesi ve dünya piyasalarına açılmasıdır.

2.7.5. Demiryolları Projeleri

Demiryollarının yenilenmesi ve yeni demiryollarının yapılması TRACECA projeleri içinde önemli rol üstlenmektedir. Diğer projelerde olduğu gibi bu projelerde de ana konu, eski S.S.C.B. demiryolu altyapısı yetersizliğinin giderilmesi ve demiryolu rotalarının TRACECA koridoru ihtiyaçlarına, dolayısıyla çağdaş piyasa ihtiyaçlarına göre revize edilmesidir.

Tablo 2.5 : TRACECA Demiryolu Projeleri [2]

Projeler	Başlama Tarihi	Süresi (Ay)	Bütçe (Euro)	Ulaştırma Sektörü
TA 8. Demiryolu Altyapı Çalışmaları (Kafkasya)	Ocak 1996	15	1,200,000	Demiryolu
TA 12. Demiryolu Araçları Bakımı	Mart 1996	14	700,000	Demiryolu
TA 14. Demiryolu Altyapıları (Orta Asya)	Mart 1996	12	1,200,000	Demiryolu
TA 15. Trans-Kafkas Demiryolları birleşik riziko	Temmuz 1996	12	2,000,000	Demiryolu
TA 16. Demiryolu Tarifeleri ve Zaman Çizelgeleri	Temmuz 1996	20	1,500,000	Demiryolu
TA 18. Orta Asya Demiryolları Tekrar Yapılanması ve Telekomünikasyon Çalışmaları	Ağustos 1997	12	2,000,000	Demiryolu
TA 21. Azeri ve Gürcü Demiryolları yeniden yapılandırılması	Temmuz 1998	8	1,000,000	Demiryolu
TA 32. Ferghana Vadisi, Bişkek ve Kaşgar (Çin) arasında Yeni Demiryolu Bağlantısı fizibilite hazırlık çalışmaları	Kasım 2001	12	1,500,000	Demiryolu
TA 33. Orta Asya Demiryolu Telekomünikasyonları	Ocak 2002	12	1,500,000	Demiryolu
TA 38. Demiryolu Transit Petrol Lojistik Merkezi	Aralık 2002	12	400,000	Demiryolu
TA 40. Orta Asya Demiryolu Rehabilitasyonu Tekrarı	Mart 2004	18	2,000,000	Demiryolu
TA 54. Tiflis ve Erivan arasındaki Demiryolunun Rehabilitasyonu	Kontrat aşamasında	12	2,000, 000	Demiryolu
IP 1. Kafkas Demiryolları Rehabilitasyonu	Ekim 1998	9	5,000,000	Demiryolu
IP 5. Gürcistan Poti Limanında Demiryolu Feribot Servisleri dizayn ve yapımı	Şubat 1998	12	3,400,000	Demiryolu
IP 6. Ukrayna, Ilyichevsk feribot terminalinin geliştirilmesi ve servislerin yapımı	Temmuz 1998	18	6,400,000	Demiryolu
IP 9. Demiryolu Tankerleri Vagon Temizleme Kazanları, Baku (Azerbaycan)	Haziran 1999	6	475,000	Demiryolu
IP 11. Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan Demiryolları, Sinyal Optik Kablo Sistemi	Şubat 2000	24	15,000,000	Demiryolu
IP 14. Azerbaycan Demiryollarına petrol tanker vagonları sağlanması	Kasım 2002	4	1,600,000	Demiryolu
IP 15. Galaba-Termez Demiryolu Rehabilitasyonu. Demiryolu Yük vagonu sağlanması	Kontrat aşamasında	4	2,000,000	Demiryolu

Tablo 2.5’de TRACECA projesi kapsamındaki demiryolu projeleri gösterilmiştir. Burada dikkat çekici husus; hemen hemen tüm projelerin Kafkas ve Orta Asya ülkeri üzerine odaklandığıdır. Karadeniz’e kıyısı olan Balkan ülkeleri ve Türkiye’nin

demiryolu projelerinden aldığı pay yok denecek kadar azdır. TRACECA'ya üye Balkan ülkelerinin bu projelerden yeteri pay alamamasını bu ülkelerde uygulanmakta olan TEN Koridorları (Trans-European Network Corridors) projelerine bağlayabiliriz. Daha önce de değinildiği TRACECA'nın ana amaçlarından biri TRACECA koridorları ile TEN koridorlarının birbirlerine entegre edilmesidir.

2.7.5.1. Demiryolu Altyapı Çalışmaları (Kafkasya) (TA 8)

Kafkaslar'daki ekonomik ve politik gelişmeler bölgedeki demiryolu ağının finansal başarısına ve teknik altyapısına zarar vermektedir [3]. Bu durum bölgede akıcı bir demiryolu ulaştırma sistemi kurulmasını oldukça zorlaştırmaktadır [3]. Bu proje Bakü-Batum-Poti arasındaki demiryolu hattının rehabilitasyonunun yapılması ve hatta gerekli teknik ve mali desteğin sağlanmasını amaçlamaktadır [3]. Projenin mali desteğini EBRD (European Bank for Reconstruction and Development) sağlamaktadır. TRACECA bu projenin sonunda Çokmodlu Servisler ve Eğitimler (TA 22) projesi ile eşgüdümlü olarak, bu hatta kurulan servislerin Orta Asya'ya uzatılmasını amaçlamaktadır. Böylece Avrupa Birliği ile Orta Asya arasında çok modlu bir yük trafiği akışı sağlanmış olacaktır [3].



Şekil 2.1 : Bakü-Batum-Poti Demiryolu Bağlantısı [4]

Şekil 2.1'de görüldüğü gibi Bakü'den Ermenistan'a da bir demiryolu hattı yapılması planlanmaktadır. Ayrıca iki hat da ayrı branşlar olarak Erivan ve Gümrü'ye bağlanmıştır.

2.7.5.2. Demiryolu Araçları Bakımı (TA 12)

Demiryolları araç ve ekipmanlarının tamir ve bakımındaki sıkıntılar her konuda olduğu gibi Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra üst seviyeye çıkmıştır. [3] TA 12 projesinin ana amacı; demiryolu araç ve ekipmanlarının bakım-onarım, yenileme

ve yedek parça sorunlarına çözümler getirmektir [3]. Ayrıca bu sektöre hizmet verecek özel sektör teşebbüslerinin desteklenmesi karara bağlanmıştır [3].

2.7.5.3. Demiryolu Altyapıları (Orta Asya) (TA 14)

Bölgedeki demiryolu sistemi bakımsızlık yüzünden çok hasar görmüş durumdadır [3]. Sistemin zayıflığı direkt olarak bölge ülkelerinin ekonomilerine yansımaktadır [3]. Hatlar üzerinde bakım eksikliği yüzünden hız limitlemeleri konulmuştur. Bu limitlemeler para ve zaman kaybına yol açmaktadır [3]. Projenin üç temel amacı vardır. Birincisi, Aktau-Bejneu arasındaki demiryolu hattının rehabilite edilmesi için bir fizibilite çalışması yapılmasıdır [3]. Aktau limanı Kazakistan petrollerinin ana ihracat noktasıdır. İkinci amaç; mevcut hattın Hazar Denizi'nin doğusundaki TRACECA demiryolu rotaları ile entegrasyonunun sağlanmasıdır [3]. Üçüncü amaç ise; Türkmenistan'daki Amu-Derya nehri üzerinden kara ve demiryolu geçişlerinin inşa edilmesidir.

2.7.5.4. Demiryolları Tarifeleri ve Zaman Çizelgeleri (TA 16)

Kafkas ve Orta Asya cumhuriyetlerinin kullandığı demiryolu işletme giderleri hesaplama sistemleri hassas ticari kararlar ve düzenlemeler yapmaya olanak vermemekteydi [3]. TA 16 projesinin amaçlarından biri TRACECA bölgesinde demiryollarının tarife ve zaman çizelgelerini koordine ederek ticaretin geliştirilmesidir [3]. Demiryolları tarifelerinin koordine edilmesi, transit geçiş ücretlerinin genel bir mekanizma tarafından toplanıp gerekli yerlere transfer edilmesi de bölgede ticaretin daha sağlam temeller üzerine oturmasına yardımcı olacaktır [3]. Tüm bu düzenlemeler Bakü, Türkmenbaşı ve Aktau limanlarından gelen demiryolu hatlarının da daha işlevsel çalışmasına yardımcı olacaktır [3].

2.7.5.5. Azeri-Gürcü Demiryollarının Yeniden Yapılandırılması (TA 21)

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra bölgede ortaya çıkan yeni ve bağımsız demiryolları arasında bir koordinasyon kurulması kaçınılmaz olmuştur [3]. Aynı dönemde bu hatlara olan taşıma talebi %60 oranında azalmıştı [3]. Bu ülkelerin ekonomilerinin yeniden yapılanması sonuçlanana kadar, bu hatların trafik yükünün 1989 yılındaki düzeye ulaşmasının çok zor olacağı öngörülmüştür [3]. Proje Azeri ve Gürcü hükümetlerinin öneri ve tavsiyeleri ışığında sözkonusu hatların tarifeler, zaman çizelgeleri ve işletme açısından yeniden yapılandırılmasını içermektedir [3].

2.7.5.6. TA 32 Projesi

TA 32 projesi Fergana Vadisi, Bişkek ve Kaşgar arasında yeni bir demiryolu hattının inşası için bir ön fizibilite çalışması yapılmasını öngörür [3]. Fergana Vadisi Orta Asya'nın nüfus yoğunluğu en yoğun bölgesidir, Özbekistan, Tacikistan ve Kırgızistan tarafından çevrelenmiştir [3]. Her üç ülke için de önemli ekonomik değeri vardır.

2.7.5.7. Orta Asya Demiryolu Telekomünikasyonları (TA 33)

Orta Asya Demiryolu Telekomünikasyonları Projesi genel olarak bölgedeki demiryolu sisteminin sinyalizasyon, haberleşme ve koordinasyon sorunlarını çözmeyi amaçlamaktadır. Teknik açıdan bu yatırımların yapılması, demiryollarının bakım-onarım maliyetlerini oldukça düşürecektir [3].

2.7.5.8. Demiryolu Transit Petrol Lojistik Merkezi (TA 38)

Bölgeden yapılan ihracat ile artan petrol ulaştırma trafiği, Azeri ve Gürcü petrol boru hatlarının şu anki kapasitelerini zorlamaktadır [3]. Kazakistan, Azerbaycan ve Türkmenistan'dan çıkarılan petrol tankerlerle Bakü'deki limana taşınmakta ve buradan Trans-Kafkas boru hattı ile Avrupa'daki rafinerilere ulaştırılmaktadır [3]. Ancak bu hattın kapasitesi yılda sadece 5 milyon ton civarında olup, sadece tek tip ürün taşıma özelliğine sahiptir [3]. Bu açıdan bakıldığında TRACECA ham petrol ürünlerinin demiryolları ile taşınmasını teşvik etmektedir [3]. Böylece hem yeniden yapılanmakta olan demiryollarının daha da hızlı gelişmesine yardımcı olunacak ve akıcı bir ihracat ortamı sağlanmış olacaktır [3]. Bu noktada, her ne kadar Türkiye TRACECA üyesi bir ülke olsa da, Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattının TRACECA projesi amaçlarıyla çeliştiği söylenebilir. Enerji transfer yollarının mümkün olduğunca çeşitlendirilmesi görüşü, olası politik gerilimlerde ve savaş durumlarında enerji akışının aksamaması açısından önem taşımaktadır.

2.7.5.9. Kafkas Demiryolları Rehabilitasyonu (IP 1)

Avrupa Komisyonu'nun Kafkas bölgesine yaptığı 204 milyon Euro'luk gıda yardımının, bölgeye ulaştırılması işlemi mevcut demiryolu sistemini iyice hırpalamıştır [3]. 800.000 ton gıda maddesi bu yolla gerekli bölgelere ulaştırılmıştır [3]. Bu yüzden demiryolu altyapısının rehabilitasyonu ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Proje TA 8 ve TA 12 projeleri ile eş güdümlü olarak sistemin yeniden yapılandırılmasını öngörmektedir [3]. Bu projenin ihtiyaçlarına bağlı olarak da, aynı

zamanda Gürcistan demiryollarının yenilenmesi, Ermenistan'daki bakım-onarım atölyelerinin yenilenmesi ve Azerbaycan'da stratejik önemi olan Poyle demiryolu köprüsünün yapımı kararlaştırılmıştır [3].

2.7.5.10. Gürcistan Poti Limanı'nda Demiryolu Feribot Servisleri (IP 5)

Bu projede temel amaç TRACECA koridorunun bu bölümünü TEN-9 koridoru ile bağlamaktır [3]. Poti Limanı'ndan Ukrayna'nın İlyichevsk Limanı'na yapılacak olan demiryolu-feribot bağlantısı, bu noktadan da demiryolu ile TEN-9 koridoruna bağlanacaktır [3].

2.7.5.11. Ukrayna İlyichevsk Limanı'nda Demiryolu Feribot Servisleri (IP 6)

Bu proje de aynen IP 5 projesinde olduğu sözkonusu limanın ro-ro servislerinin yenilenmesi çalışmalarını içerir. IP 5 ile paralel projedir.

2.7.5.12. Demiryolu Tankerleri Vagon Temizleme Kazanları (IP 9)

Demiryolunda taşınan ham petrol ürünleri özel tank vagonlarda taşınmaktadır. Bölgede bu işi yapabilecek sadece tek bir buhar kazanı sistemi bulunmaktaydı [3]. Proje bu eski sistemin yerine Bakü'de konuşlanacak 2 yeni modern kazan sisteminin teminini amaçlamaktadır [3].

2.7.5.13. Ermenistan-Azerbaycan-Gürcistan Demiryolu Optik Kablo Sistemi

Bakü-Tiflis-Erivan hattındaki demiryolu işletmesinin efektifliği ve güvenli operasyonu için optik kablolama ve sinyal sistemlerinin kurulması projesidir [3]. Ayrıca Bakü, Poti ve İlyichevsk limanları arasında da bu sayede bir elektronik veri değişimi mekanizması kurulmuş olacaktır [3]. Projenin 15 milyon Euro'luk finansmanını EBRD sağlamaktadır.

2.7.5.14. Azerbaycan Demiryollarına Petrol Tanker Vagonları Sağlanması

Azerbaycan Demiryolları'na sağlanacak tank vagonlarının ekonomik ömürleri 32 yıl olarak tahmin edilmiştir [3]. Bu vagonların saatte 120 km'lik hızlarda hizmet vermesi öngörülmüştür [3]. Çeşitli ham petrol ürünlerinin bu vagonlarda taşınması amaçlanmaktadır. Bu vagonlarla güvenli sınırlarda yüklenmiş bir trenin, bir defada 3600 ton ham petrol ürünü taşıyabileceği öngörülmektedir [3].

2.7.6. Denizcilik ve Liman Projeleri

Tablo 2.6 : TRACECA Denizcilik ve Liman Projeleri [2]

Projeler	Başlama Tarihi	Süresi (Ay)	Bütçe (Euro)	Ulaştırma Sektörü
TA 4. Bakü Limanı Denizcilik Eğitimi	Aralık 1995	24	1,350,000	Denizcilik
TA 11. Feribot Terminali: Bakü&Türkmenbaşı	Mart 1996	24	1,550,000	Denizcilik
TA 20. Gürcistan Limanları Poti ve Batum Yeni Terminal Olanaklarının Fizibilite Çalışması ve Trans-Avrupa Şebekesine bağlandırılması	Ağustos 1997	12	1,500,000	Denizcilik
TA 39. Denizcilik yardımı malzemeleri sağlanması için danışmanlık ve eğitim	Ocak 2003	18	400,000	Denizcilik
TA 43. Denizcilik Eğitimi	Ekim 2005	24	2,000,000	Denizcilik
TA 45. TRACECA Koridoru boyunca Tehlikeli Maddelerin Ulaşımı	Mart 2006	18	1,000,000	Denizcilik
TA 46. Türkmenbaşı Limanı Deniz Kanalı	Mayıs 2006	12	500,000	Denizcilik
TA 49. TRACECA Koridoru ve TEN Koridoru arasındaki denizcilik bağlantısının gelişimi	Kontrat Aşamasında	12	2,500,000	Denizcilik
TA 55. Aktau Limanı Geliştirilmesi, Master planı ve Kazakistan'da bulunan Aktau Limanının fizibilite çalışması	Kontrat aşamasında	12	2,000,000	Denizcilik
TA 57. Ukrayna Limanı strateji geliştirmesi ve fizibilitesi	Karar aşamasında	12	1,750,000	Denizcilik
TA 59. Ortak Güvenlik İşletmesi Sistemleri Gelişimi, Denizcilik Güvenliği alanında İşbirliği ve Hazar Denizi ve Karadeniz'de Gemi Kirliliğinin Engellenmesi	Kontrat aşamasında	24	3,500,000	Denizcilik
TA 61. Karadeniz ve Hazar Denzinde Deniz Ulaştırması (MoS)	Kontrat Aşamasında	24	2,500,000	Denizcilik
IP 7. Ilyichevsk (Ukrayna) ve Poti (Gürcistan) limanlarının Feribot Kargo Hareket Bilgisayar Sistemi kurulumu ve Bilgisayarların sağlanması ve tesisat kurulumu ve de İletişim Malzemeleri	Ocak 1998	18	1,500,000	Denizcilik
TA 13. Denizcilik Yardım Malzemeleri Sağlanması	Şubat 2003	6	1,600,000	Denizcilik

Tablo 2.6’da TRACECA Denizcilik ve Liman Projeleri sıralanmıştır. Görüldüğü gibi denizcilik ve liman projelerinin önemli bir bölümü henüz kontrat aşamasında veya karara bağlanmamış durumdadır. Bu durum TRACECA projesinin tamamen efektif hale gelmesini geciktirecek en önemli faktördür.

2.7.6.1. Bakü Limanı Denizcilik Eğitimi (TA 4)

Bakü Limanı’nın TRACECA projesi dahilinde işletilmesi bir çok yenileşmeyi beraberinde getirmek durumundadır [3]. Çağdaş bir liman yönetimine uygun olarak limandaki personele pazarlama stratejileri, kurumsal yapılanma, fiyat ve finansman sistemleri ve liman tarifleri konusunda etkin eğitimler verilmesi bu projenin en önemli amacıdır [3].

2.7.6.2. Feribot Terminalleri : Bakü-Türkmenbaşı (TA 11)

Kafkas bölgesi ile Orta Asya arasındaki demiryolu kargo yükünün büyük bölümünü Bakü (Azerbaycan) ve Türkmenbaşı (Türkmenistan) limanları arasındaki feribot hattı taşımaktadır [3]. Bu amaçla her iki limanın eksik genel kargo ve konteyner elleçleme ekipmanlarının temini ve rıhtımların yenilenmesi çalışmaları projenin ana amacını oluşturmaktadır [3].



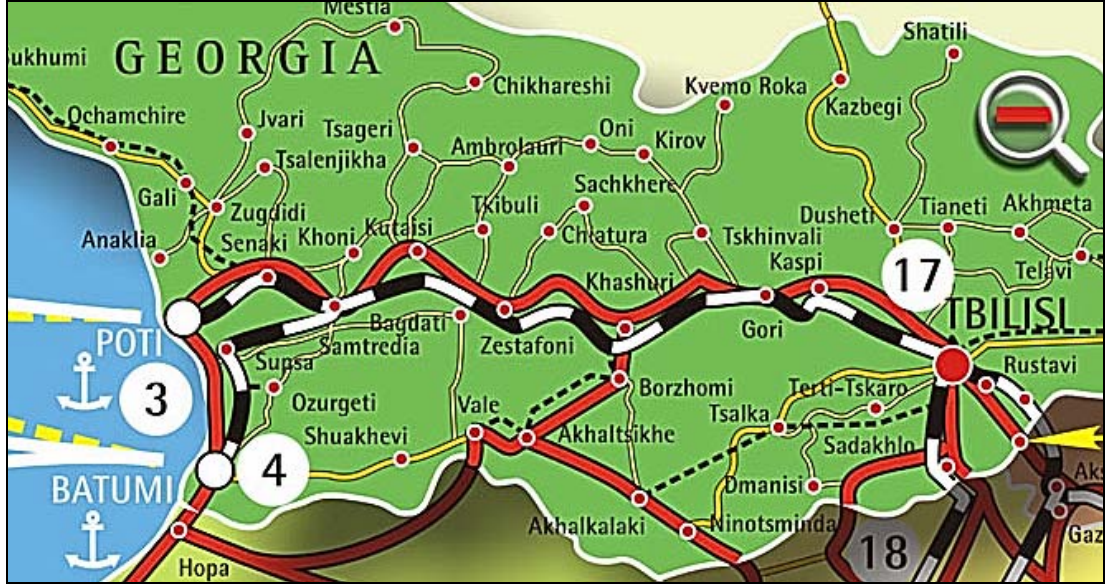
Şekil 2.2 : Bakü-Türkmenbaşı Demiryolu-Feribot Bağlantısı [4]

Şekil 2.2’de görüldüğü gibi Orta Asya’yı Hazar Denizi üzerinden Kafkasya’ya bağlayan en kısa bağlantı Bakü-Türkmenbaşı bağlantısıdır.

2.7.6.3. Poti ve Batum Limanlarının Yeni Terminal Tesisleri (TA 20)

Üç TEN koridorunun Odessa, Varna ve Köstence limanları aracılığı ile Karadeniz ile bağlantıları bulunmaktadır [3]. Bu üç koridoru kullanarak Avrupa’dan gelen yük trafiği Poti ve Batum limanlarında sıkışıklığa yol açmaktadır [3]. Yapılacak

yatırımların fizibilite çalışmaları açısından Poti ve Batum limanları ile TEN Karadeniz limanları, Danube koridoru, Rusya'nın Karadeniz limanları ve Akdeniz limanları arasındaki mevcut ve potansiyel trafiğin çok iyi araştırılması gerekmektedir [3]. Projenin diğer bir amacı da Varna-İlyichevsk ve Odessa-Poti limanları arasındaki yük trafiğinin tahmin edilerek yatırımların buna göre yapılmasıdır [3].



Şekil 2.3 : Batum ve Poti Limanları ve Demiryolu Bağlantıları [4]

Şekil 2.3 'de Poti ve Batum limanlarının ardbölge demiryolu ve karayolu bağlantıları görülmektedir.

2.7.6.4. Denizcilik Eğitimi (TA 43)

Bu proje TRACECA üyesi ülkelerin deniz ulaştırma personellerine IMO ve Avrupa Birliği konvansiyonlarına yönelik eğitim verilmesini amaçlamaktadır.

2.7.6.5. TRACECA Koridoru Boyunca Tehlikeli Madde Taşınması (TA 45)

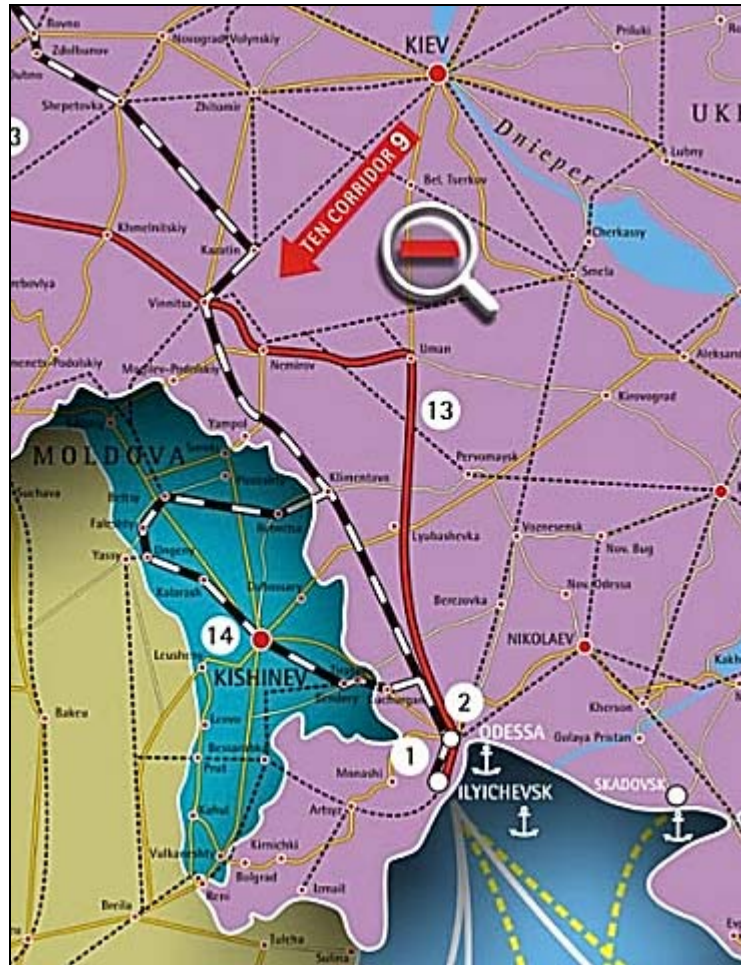
Bu projenin katılımcı üyeleri Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Türkmenistan ve Ukrayna'dır. Genel amaç LPG yüklerinin nasıl daha kolay, kolay güvenli ve daha ucuz olarak TRACECA bölgesinden taşınacağını bulmasıdır [3]. Ayrıca petrol şirketlerinin daha çok LPG üretimine teşvik edilerek, mevcut yüksek ulaştırma navlunlarının da aşağıya çekilmesi hedeflenmektedir [3].

2.7.6.6. Türkmenbaşı Limanı Deniz Kanalı (TA 46)

Türkmenbaşı Limanı'na şu anda dar, sık ve gerekli navigasyon işaretleri yetersiz bir kanaldan ulaşım sağlanmaktadır [3]. Bu kanalın yetersiz derinliği ro-ro gemilerinin ve ham petrol ürünü taşıyan tankerlerin gelecekte bu limana girişini çok tehlikeli bir hale sokmuştur [3]. Proje gerekli fayda-maliyet analizlerinin yapılarak, liman su çekiminin arttırılmasını, girişin genişletilmesini ve gerekli navigasyon ekipmanının liman girişine yerleştirilmesini amaçlamaktadır [3].

2.7.6.7. İlyichevsk-Poti Limanları Arasında Bilgisayar Bağlantısı (IP 7)

İlyichevsk ve Poti limanları arasında demiryolu-feribot bağlantılarının kurulmasıyla, TEN 9 koridoruna olan bağlantı bu Ukrayna limanı açısından daha da önem kazanmıştır [3]. Yük hareketlerinin çok kolay biçimde izlenip yönlendirilebileceği bu sistemle hem zaman kayıpları giderilecek, hem de TEN 9 bağlantısında oluşabilecek olası sıkışmalar önlenmiş olacaktır [3].



Şekil 2.4 : İlyichevsk Limanı-TEN 9 Koridor Bağlantısı [4]

Şekil 2.4’de Odessa ve İlyichevsk limanlarının TEN 9 koridoruna bağlantısı gösterilmektedir.

2.7.6.8. Denizcilik Yardım Malzemeleri Sağlanması (TA 13)

Üç Hazar Denizi limanı olan Bakü, Aktau ve Türkmenbaşı için gerekli navigasyon ekipmanlarının sağlanması projesidir. Bu sayede hem söz konusu limanlara erişim daha güvenli hale gelmiş olacak, hem de bu limanlar arasındaki navigasyon daha güvenli hale gelmiş olacaktır [3].

2.7.7. Sivil Havacılık Projeleri

TRACECA’nın kontrat aşamasında olan iki adet havacılık projesi bulunmaktadır [2]. Bunlar “Güney Ülkeleri’nin Hava Taşımacılığı Personelinin Eğitimi (TA 51)” ve “Sivil Havacılık ve Hava Ulaştırması Personeli Eğitimi (TA 60)” projeleridir.

2.7.8. Trafik ve Tarife Çalışmaları Projeleri

2.7.8.1. Bölgesel Trafik Tahmini Modeli (TA 5)

Serbest pazar ekonomisinde talebin önceden öngörülmesi ulaştırma sektöründe planlama ve yatırım açısından hayati önem taşımaktadır. [3]. Bu projenin ana amacı daha önceden toplanmış tüm veriyi kullanarak bölgeye uygun bir geleceğe dönük trafik tahmin yazılımı geliştirmektir [3].

2.7.8.2. Trafik Tahminleri ve Fizibilite Çalışmaları (TA 24)

Bu proje Bölgesel Trafik Tahmini Modeli’nin kullanılarak bölgenin geleceğe yönelik trafik akışının tahmin edilmesi amaçlıdır. [3] Projenin öncelikli amaçlarından birisi de Hazar Denizi üzerindeki ulaştırma hatlarının bu tahminlere göre geliştirilerek, bölgenin yeraltı ve tarım ürünlerinin Avrupa Birliği sınırlarına ulaştırılmasıdır [3]. Bunun için gerekirse yeni bir “Hazar Denizi Deniz Hattı” kurulması kararlaştırılmıştır [3].

2.7.8.3. Transit Ücretler ve Tarifeler Birleşik Politikaları (TA 52)

Karayolu ulaştırması transit ücretleri hemen hemen tüm TRACECA ülkelerinde uygulanmaktadır [3]. Ağır yük kamyonlarına daha yüksek ücretler uygulanmasının kabul edilebilir bir sebebi ise, bu tür kamyonların yollara verdikleri zararın daha fazla olmasıdır [3]. Transit ücretler konusu çok hassas bir denge kurmayı gerektirir, zira denize çıkışı olmayan ülkeler bu konuda kendilerini avantajsız hissederler. Çünkü bu ülkeler daha yüksek karayolu transit ücreti almaktan yanadırlar [3]. Bu

proje üye ülkeler arasında ortak bir transit ücret tarifesi oluşturmaya yardımcı olmak için geliştirilmiştir [3]. Buna demiryolu ve deniz ücret tarifelerinin standartlaştırılması da dahildir [3].

2.7.9. Kapasite Geliştirme Projeleri

2.7.9.1. Ulaştırma İşletmesi Eğitimi (TA 2)

TRACECA bölgesinde uluslararası ticaret ve ulaştırma operasyonları hakkında deneyimli personel yok denecek kadar azdır [3]. Bu sıkıntı en çok bağımsızlıklarını yeni kazanmış eski Sovyet cumhuriyetleri için geçerlidir [3]. Bu projenin amacı bölgedeki ulaştırma personelinin uluslararası ve çağdaş yönetim ve işletme politikaları doğrultusunda eğitilmesidir [3].

2.7.9.2. Kıdemli Ulaştırma Personeli için Kapasite Geliştirme Programı (TA 35)

Bakanlıklar, devlet demiryolları, limanlar, denizcilik işletmeleri ve bölgesel otoritelerdeki belirli seviyedeki uzman personel için geliştirilmiş kapasite programıdır. Proje iki seviyeye ayrılmıştır. “A” seviyesinde her ülkeden 5 ve “B” seviyesinde her ülkeden 20 personelin bu programa katılması kararlaştırılmıştır [3]. “A” seviyesi; bakanlıklardaki, devlet demiryollarındaki ve liman otoritelerindeki karar verici mekanizmadaki personeli temsil etmektedir [3]. “B” seviyesi ise daha teknik düzeydeki personeli temsil etmektedir [3].

2.7.9.3. Yük Taşımacılığı Eğitim Kursları (TA 42)

Projenin genel amacı çok modlu taşımacılık esaslarının bölge ülkelerinde yeterince kavranması ve uluslararası ticarete sorunla karşılaşılmasının sağlanmasıdır [3]. Genel olarak diğer projelerin bir eğitim kursu haline dönüştürülmüş halidir.

2.8. Projelerin Değerlendirmesi

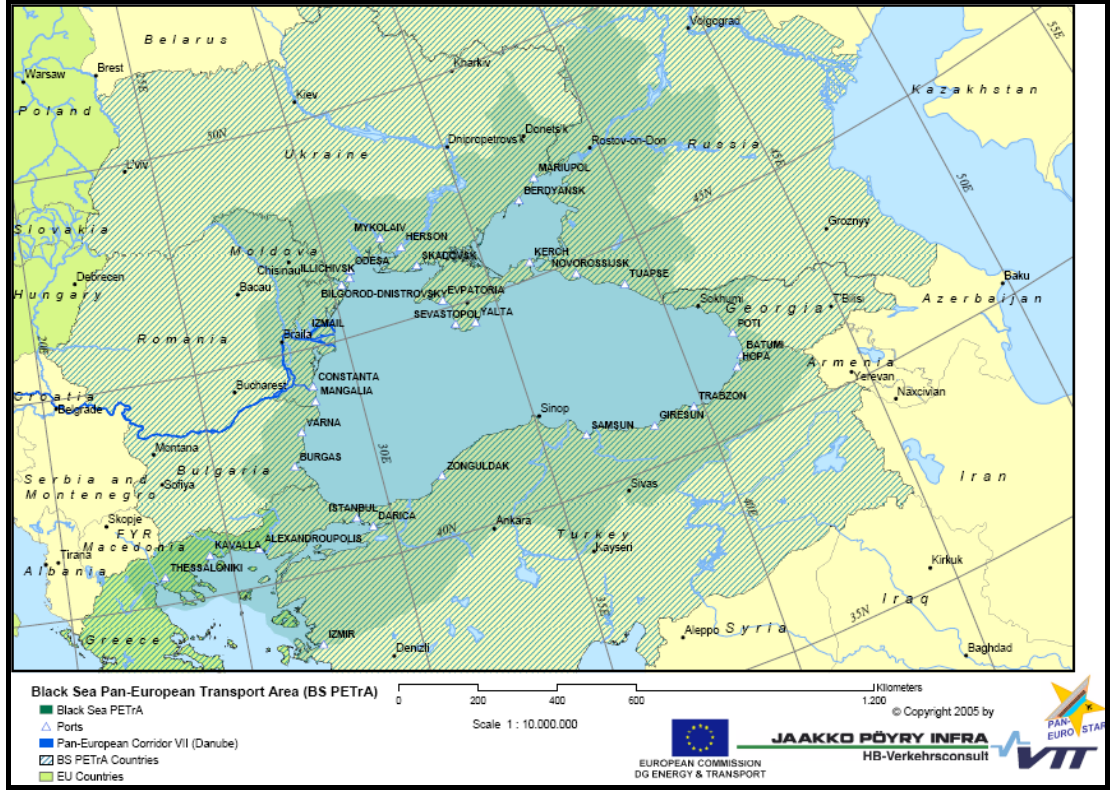
TRACECA, Avrupa kıtasında doğu-batı ekseninde, Karadeniz’den geçen, Kafkasların ve Hazar Denizi’nin içinden geçerek Orta Asya’ya bağlanan bir koridor yaratmayı amaçlamaktadır. Genel olarak eski Sovyet bloğu ülkelerinin eksikliklerine ve ihtiyaçlarına yönelik projeler dikkat çekicidir. Projelerin ortak 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 ulaşırma 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. Bu konuya çalışmanın sonraki bölümlerinde daha detaylı olarak değinilecektir.

3. KARADENİZ-HAZAR TAŞIMA HATLARI

3.1. Karadeniz-Hazar Bölgesi'nin Genel Durumu

Sovyetler Birliği'nin yıkılışı ve 11 Eylül terörist saldırılarından sonra Karadeniz-Hazar enerji sahasının önemi uluslararası arenada daha da artmıştır. Karadeniz havzası büyüklük, politik ve ekonomik durumları ve tarihleri ile bir çok devleti içinde barındırmaktadır [5]. Karadeniz'e kıyısı olan 9 devlet daha önce komunist rejime sahip, halihazırda geçiş dönemleri yaşıyan ve kendini yeniden tanımlamaya çalışan ülkelerden oluşmaktadır. Bütün bunlara ek olarak, çözümlenemeyen bölgesel problemler ve gerilimler Karadeniz havzası ülkelerini birleştirmek yerine yeni kışkırtmalara itmektedir [5]. Türkiye ile Yunanistan arasındaki Kıbrıs sorunu, Azerbaycan ile Ermenistan arasındaki Dağlık Karabağ sorunu, Rus-Çeçen savaşı bu tip gerilimlere örnek olarak gösterilebilir. Bu olaylar devletlerarası ilişkilerin gelişmesini ve dış dünya ile ticaret ve ekonomik işbirliğini engellemiştir [5]. İçlerinde dünya nüfusunun %5'ini barındıran Karadeniz havzası ülkeleri, 300 milyar USD'lik bir ticaret hacmini ellerinde tutmaktadırlar. Dünya doğal kaynaklarının %40'ı, petrolün %15'i ve kömürün %31'i Karadeniz havzasında bulunmaktadır [5]. Avrupa Birliği'nin denizyolu taşımacılığı ve limanlar özel belgesi konumundaki "Green Paper" belgesinde Karadeniz Havzası ayrı bir ticaret ve taşıma ağı olarak tanımlanmıştır. "Black Sea Pan-European Transport Area-BS PETrA" olarak geçen bölgenin coğrafi konumu şekil 3.1'de gösterilmiştir. Karadeniz Ulaştırma Bölgesi, Karadeniz'e kıyısı olan ülkeleri birbirine, "Pan-European Transport Corridors" aracılığı ile orta ve doğu Avrupa ülkelerine ve TRACECA koridoru ile Kafkas kıstağına ve Orta Asya'ya bağlamaktadır [6].

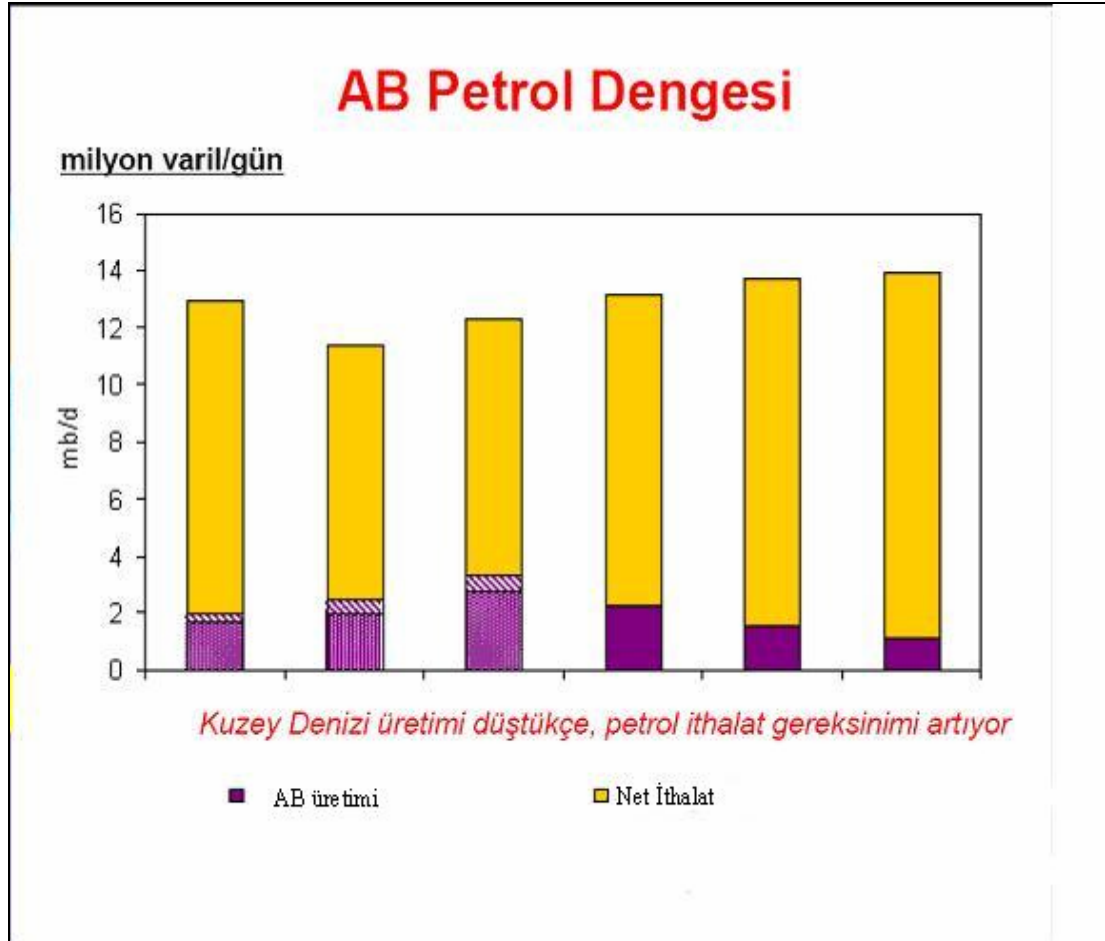


Şekil 3.1 : Karadeniz Avrupa Ulaştırma Bölgesi (BS PETrA) [7]

Karadeniz Ulaştırma Bölgesi'ne üye ülkeler Türkiye, Gürcistan, Rusya, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan ve Moldova'dır. Proje kapsamında toplam 44 liman bulunmaktadır. Türkiye'nin projedeki limanları Antalya, Gemlik, Hopa, İzmir, İstanbul, Kocaeli, Samsun ve Trabzon limanlarıdır [7]. Türkiye'den fazla limanı olan tek ülke Ukrayna'dır. Böylece Türkiye-Ukrayna arasındaki deniz taşımacılığı potansiyeli gerçekçi bir temel üzerine oturtulabilir. TEN-7 koridoru "Danube" bölgenin en kapsamlı koridor bağlantısıdır. Karadeniz'den gelen her türlü malın Avrupa'ya, dolayısı ile Atlantik Okyanusu'na çıkış noktası bu koridordur [6]. Danube'nin diğer bir önemli özelliği de Avrupa'daki en büyük içsu kanal taşımacılığının yapıldığı koridor olmasıdır [7].

Hazar ve Kafkas bölgelerinde ise ana sorun daha çok enerji hatları ve enerjinin batı ekonomilerine güvenli şekilde ulaştırılması noktasında düğümlenmektedir. Avrupa Birliği için ortak bir enerji politasının ilk olarak temellendirilgi çalışma 2000 yılında yayınlanan "Green Paper" (Yeşil Kitap) belgesidir [8]. Bu raporun hemen başlangıcında AB'nin her geçen gün daha çok enerji tükettiği ve enerji ithalatı bağımlılığının her geçen gün arttığı belirtilmektedir [8]. AB'nin dışa bağımlılığının ekonomik faturası önemli boyutlardadır. 1999 yılında AB ithalat bütçesinin %6'sını

oluşturan 240 milyar EURO tutarında enerji ithalatı gerçekleştirmiştir. AB, kullandığı doğalgazın %40'ını Rusya Federasyonu'ndan temin etmiştir [8]. Bu örnek dahi Karadeniz-Hazar bölgesinin gelecekte nasıl bir jeopolitik öneme sahip olacağının göstergesidir.



Şekil 3.2 : AB günlük petrol ihtiyacı [8]

Şekil 3.2’de görüldüğü üzere, Kuzey Denizi’ndeki petrol üretimi düştükçe AB’nin dışa bağımlılığı özellikle Hazar ve Karadeniz Bölgesi petrollerine bağımlılığı artacaktır. TRACECA, BS PETrA ve TEN koridorlarının bu kapsamda değerlendirilmesi konunun önemine ayrıca katkıda bulunacaktır. Türkiye özellikle bu noktada Ortadoğu ve Hazar kaynaklı petrol ve doğalgaz projelerinin Avrupa’ya ulaşım koridorunun üzerinde eşsiz bir konuma ve avantaja sahiptir [8]. Binlerce kilometrelik boru hatlarının döşenmesinin ve kimi zaman da boru hatları ile birlikte, kısmen tanker taşımacılığının da gerekli olduğu milyarlarca dolarlık projelerin ekonomik olabilmesi noktasında da, Türkiye’nin kendisinin bir enerji pazarı ve ciddi bir enerji ithalatçısı olması, ayrı ve yaşamsal bir avantaj oluşturmaktadır [8].



Şekil 3.3 : Türkiye’den transit geçiş yapan ve planlanan boru hatları [8]

Şekil 3.3’de görülmekte olduğu gibi Avrupa Birliği açısından Türkiye, Karadeniz ve Hazar ulaştırması açısından kilit durumdadır. Ancak çalışmanın daha önceki bölümlerinde belirtildiği gibi TRACECA projesi kapsamında Poti-Batum ve Varna-Köstence-Odessa hattı kullanılarak, hem Mavi Akım ve Bakü-Tiflis-Ceyhan projelerinin etkisi azaltılmak istenmekte, hem de Türkiye’nin Karadeniz yük taşımacılığında etkin rol oynaması tehlikeye girmektedir. Türkiye’nin bu avantajlı konumu ayrıca abartılı yapılan gaz ihtiyacı tahminleri dolayısıyla yeterince kullanılamamıştır [8]. Türkiye doğalgaz ithalatında akılcı olmayan oranlarda (%65) Rusya’ya bağlı durumdadır [8]. Tüketmese de bedelini ödeyeceği bu fazla gaz için Türkiye önümüzdeki yıllar içinde çözümler üretmek durumundadır. Üstelik Rusya’dan (Hem Mavi Akım ve Batı Hattı ile), İran’dan, Cezayir ve Nijerya’dan aldığımız doğalgazın, ihracatçı ülke izin vermeden 3. ülkelere (Avrupa Birliği ülkeleri) satılması söz konusu değildir [8]. Bu olanak sadece 2006 yılının sonunda ilk gaz gelişinin öngörüldüğü Güney Kafkasya Boru Hattı ile (Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattına paralel dönecek olan) Azerbaycan’dan alacağımız gaz için geçerlidir [8]. Bu gazın Türkiye üzerinden Avrupa’ya taşınması, Türkiye’nin Avrupa

Birliği açısından önemini somut hale getirecek en önemli unsurlardan biridir [8]. Türkiye ile Yunanistan arasında imzalanan doğalgaz boru hattı da, başlangıçta mütevazi bir miktar öngörülse bile (yılda 750 milyon metreküp), Türkiye'yi enerji piyasasında AB'ye yaklaştıran en önemli unsurlardandır. Hattın daha sonradan İtalya'ya da gaz iletmesi amaçlanmaktadır. Bu projenin finansmanı AB-TEN fonundan karşılanmaktadır [8].

AB ile Türkiye arasındaki bir diğer önemli proje de; NABUCCO adı ile de bilinen, Türkiye zerinden Bulgaristan, Romanya, Macaristan ve Avusturya'ya gaz iletmesini hedefleyen, Hazar ve Ortadoğu ülkelerinden gaz teminini öngören projedir [8].



şekil 3.4 : NABUCCO boru hattı projesi [8]

şekil 3.4'de görüldüğü gibi NABUCCO ile Mısır, Irak, İran ve Azerbaycan'dan gelecek doğalgaz Avusturya'ya, oradan da Avrupa ilerine taşınacaktır.

Yapımı tamamlanan ve faaliyete geçmiş bulunan BTC (Bakü-tiflis-Ceyhan) boru hattı projesi ile Azerbaycan petrolünün bugüne dek olduğu gibi sadece Rusya üzerinden değil, değişik güzergahlardan da dünyaya ulaşmasını sağlamıştır [8]. Bu ise Azerbaycan için "ekonomik bağımsızlık" anlamına gelmektedir [8]. Bunun yanı sıra her üç ülke için mütevazi de olsa transit geçiş gelirleri söz konusu olacaktır [8]. Diğer yandan petrol ve doğalgaz ihtiyaı sürekli artan batı piyasalarına kesintisiz ve güvenilir bir enerji hattı da sağlanmış olacaktır [8].

Türkiye, gerek jeopolitik konumu, gerek zengin doğal kaynaklara sahip komşu ülkelerle kıyaslandığında çok daha gelişmiş altyapısı ile, AB'nin giderek artan enerji

ihtiyacını karşılamada ve kaynak çeşitlendirme arayışında vazgeçilmez bir potansiyele sahiptir [8].

3.2. Türkiye'nin Karadeniz-Hazar Bölgesindeki Taşımacılık Faaliyetleri

3.2.1. Deniz Taşımacılığı ve Limanlar

Türkiye açısından Karadeniz'de öne çıkan taşıma biçimi ro-ro taşımacılığı olarak görülmektedir. Bunun en önemli sebebi Türkiye'nin ithal konteyner elleçlemesini genel olarak Haydarpaşa Limanı'nda, ihracat konteyner elleçlemesini ise İzmir Limanı'ndan yapmasıdır. TRACECA projesi kapsamında Karadeniz'in karşı sahilindeki limanlara yapılan yatırımların Karadeniz'deki ro-ro trafiğini canlandırması beklenmiştir, ancak sonuç bu düzeyde olmamıştır.



Şekil 3.5 : Karadeniz'deki ro-ro hatları [9]

Şekil 3.5'de görüldüğü gibi ülkemiz ro-ro taşımacılığının büyük bölümü Karadeniz içinde yapılmaktadır. Akdeniz'de sadece Ambarlı-Çeşme-Trieste(İtalya) hattı faaliyet göstermektedir. Ancak aşağıdaki Tablo 3.1'de de görüldüğü üzere aktif ro-ro hatları içerisinde en hareketli hat olarak bu güzergah görülmektedir. Bu durum TRACECA ile yenilenen Soçi(Rusya), Poti(Gürcistan), ve İlyiçvesk(Ukrayna) limanları yerine taşıma şirketlerinin direkt Ambarlı-Pendik-Trieste hattını tercih ettiklerini göstermektedir. Bunun sebepleri arasında bahsi geçen liman ülkeleriyle mevcut olan ticaret profili rol oynuyor olabilir. Ancak her şartta TRACECA projesi Karadeniz'de bir kuzey-güney hattı yerine doğu-batı hattını daha aktif kılmayı amaçlamaktadır.

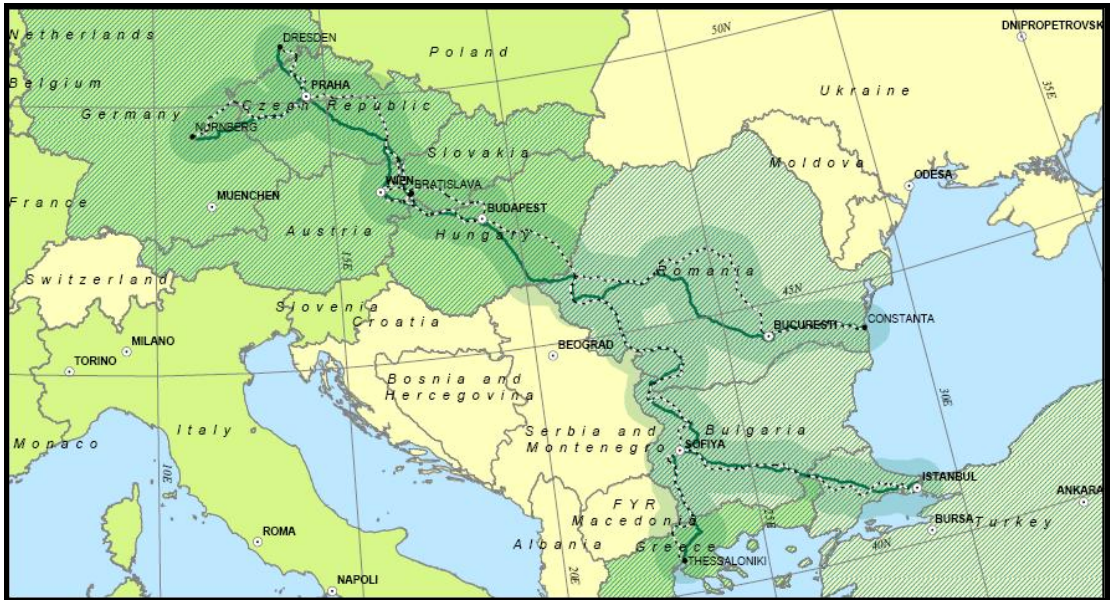
Tablo 3.1 : Ülkemiz limanlarından ro-ro yoluyla çıkış yapan araç sayıları [9]

	2006	2005	2004	2003	2002	2001
	<u>TOPLAM</u>	<u>TOPLAM</u>	<u>TOPLAM</u>	<u>TOPLAM</u>	<u>TOPLAM</u>	<u>TOPLAM</u>
PENDİK/HAYDARPAŞA-TRİESTE	57.692	53.629	55.606	54.047	44.595	40.568
ÇEŞME - TRİESTE	18.286	17.240	16.222	13.898	12.072	9.339
KUMPORT - TRİESTE	0	0	0	0	0	7.864
AMBARLI - TRİESTE	21.726	18.592	19.987	17.040	18.349	0
TEKİRDAĞ - TRİESTE	0	0	0	0	0	14.565
SAMSUN-NOVOROSSISKY	13.885	13.628	11.240	8.080	7.911	8.035
SAMSUN-ILYICHEVSKY	0	0	0	0	0	103
ZONGULDAK-UKRAYNA	9.657	7.786	5.446	5.074	4.395	3.542
RİZE-POTİ	481	2.602	3.044	3.730	701	0
TRABZON-SOCHİ	2.957	1.553	1.609	1.651	2.046	2.214
ÇEŞME - BARI/BRIN./ANC.	0	0	0	0	0	0
DERİNCE - KÖSTENCE	0	0	0	0	0	0
DERİNCE-ILYICHEVSKY	0	0	0	0	0	0
ZONGULDAK-NOVOROSSISKY	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	124.684	115.030	113.154	103.520	90.069	86.230

Tablo 3.1’de görüldüğü gibi yıllar bazında ülkemiz limanlarından çıkış yapan toplam araç sayısı sürekli bir artış göstermiştir. Ancak Karadeniz ro-ro hatlarında bir istikrarsızlık göze çarpmaktadır. Rize-Poti (Gürcistan) hattında çıkış yapan araç sayısı 2005 yılından sonra çok keskin bir azalma göstermiştir. Derince limanı da görüldüğü ro-ro yükler konusunda atıl durumdadır. Karadeniz ro-ro hatları içinde en hareketli ve aktif görünen hat, Samsun-Novoroski (Rusya) hattı olarak göze çarpmaktadır. Bu hattı Zonguldak-Odessa (Ukrayna) hattı takip etmektedir. Batı Avrupa’ya ve oradan da muhtemelen Atlantik’e gönderilecek malların Türkiye üzerinden transit geçişi TRACECA bağlamında önemli bir sorudur. Eğer bu mallar Karadeniz’e hiç girmeden, dolayısıyla Karadeniz’in karşı kıyısından Batı Avrupa’ya iletilecek olursa önümüzdeki yıllarda Karadeniz ro-ro hatlarının daha da durgunlaşması beklenebilir. Daha önce de belirtildiği gibi TRACECA projesi Karadeniz havzasını doğu-batı ekseninde geçmeyi amaçlamaktadır, ve bölge limanlarına yatırımlar hep bu yönde yapılmıştır. Batıda Varna, Köstence, doğuda ise Poti, Soçi ve Batum limanlarına yapılan yatırımlar bu söylemi güçlendirmektedir.

Konteyner taşımacılığı alanında ise TCDD limanlarının her yıl ek %20 elleçleme yüküyle karşı karşıya olduğu belirtilmektedir [10]. Haydarpaşa limanı Rhein-Main-

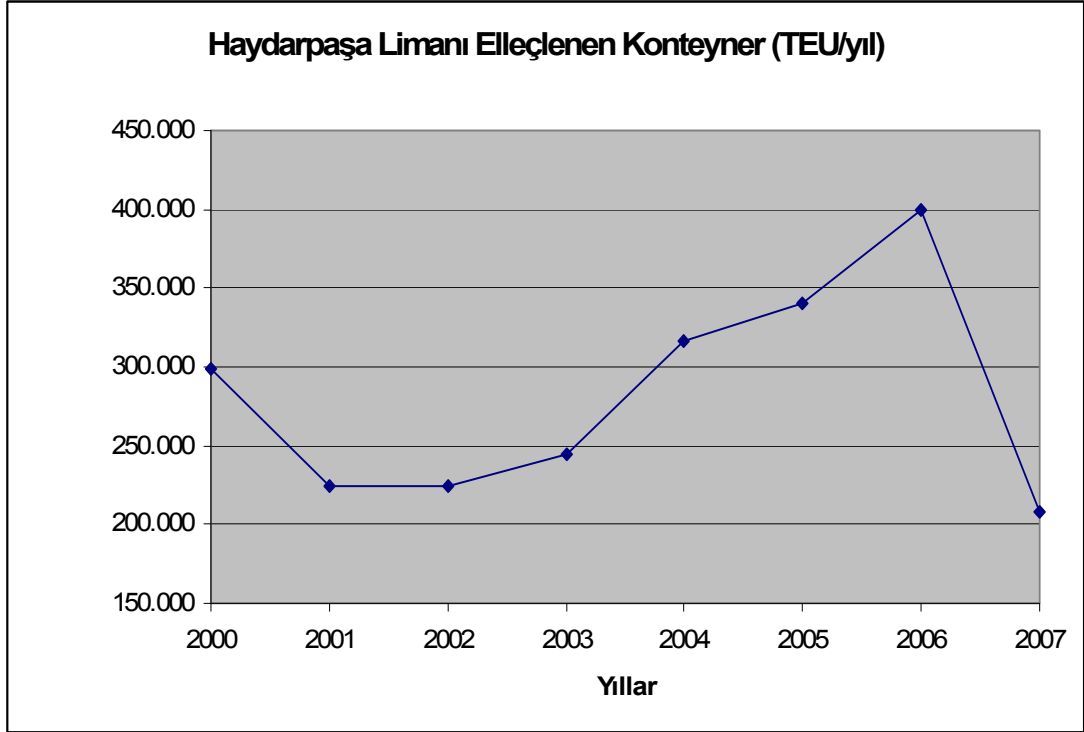
Tuna kanalı ile Avrupa ve Karadeniz ülkelerini kapsayan çok önemli bir yere sahiptir [10]. Haydarpaşa Limanı'nın kapasite yetersizliği, Ambarlı Liman bölgesinin gelişmesini hızlandırmıştır [10]. Ancak son zamanlarda Ambarlı Limanı doyuma ulaştığından Haydarpaşa Limanı'na dönüş gözlemlenmekte, özellikle konteyner yükünde artış göze çarpmaktadır [10]. JICA (Japan International Cooperation Agency) raporlarına göre, Haydarpaşa Limanı'na alternatif olabilecek bir yer bulunamadığından, kaldırılması söz konusu olmayıp kapasitesi 550.000 TEU ile sınırlandırılmış ve Derince Limanı'na yeni bir konteyner terminali öngörülmüştür [10]. Haydarpaşa Limanı "Pan-European Corridor 4" ulaştırma hattının en sonunda yer almaktadır.



Şekil 3.6 : Haydarpaşa Limanı ve Koridor 4 bağlantısı [7]

Şekil 3.6'da görüldüğü gibi Almanya'dan başlayan karayolu-demiryolu koridoru Balkanlar'a kadar paralel olarak gelmekte, Romanya'da ise 3 branşa ayrılmaktadır. Bu branşlar Selanik, İstanbul ve Köstence'ye uzanmaktadır. Karadeniz'deki rekabet işte bu noktada iyice netleşmektedir. Orta Asya ve Hazar'dan Karadeniz yoluyla her türlü malın Avrupa'ya çıkışında büyük bir rekabet yaşanacaktır. İstanbul, Köstence ve Ukrayna limanları burada birbirlerine rakip konumda gözükmektedirler. Ukrayna limanları Koridor-9 bağlantısı ile daha çok kara ve demiryoluna muhtaç durumdadır. Bu atlama noktasında Haydarpaşa Limanı önemli bir rekabet içinde bulunacaktır. Limanın taşınması ve yerine farklı amaçlı tesisler yapılması Karadeniz'den transit mal geçiş gelirlerinin tamamen diğer ülkelere kaymasına sebep olacaktır. Haydarpaşa

Limanı mümkün olan en yüksek kapasite ile çalıştırılmalı ve demiryolu bağlantıları rehabilite edilmelidir. Haydarpaşa Limanı'na alternatif olarak düşünülen Derince Limanı'nın da atıl olan ro-ro kapasitesi faaliyete geçirilmelidir.



Şekil 3.7 : Haydarpaşa Limanı Konteyner Trafiği [11]

Şekil 3.7'den de görüldüğü gibi 2001 ekonomik krizi dışında Haydarpaşa Limanı'nda elleçlenen konteyner sayısı sürekli artmıştır. 2007 senesi haziran ayına kadar olan değerleri göstermektedir. Bu trend devam ettiği takdirde 2007 sonunda da 450.000 TEU kapasitesine yaklaşılabilecektir. Görüldüğü gibi Haydarpaşa Limanı'nın mümkün olan en hızlı ve efektif biçimde rehabilite edilmesi ve Derince Limanı'nın da hem ro-ro hem konteyner yükler açısından Haydarpaşa Limanı'na destek olacak kapasiteye çıkarılması gerekmektedir. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından söz konusu düzenlemelerin yapılması için gerekli çalışmalar başlatılmış durumdadır. Marmara Denizi'nin doğusunda yer alan Derince Limanı, İzmit sanayi bölgesinin ithalat ve ihracat kapısı konumunda bulunuyor. Romanya'nın Köstence Limanı'na tren feribotu seferleriyle denizyolu ve demiryolu kombine taşımacılık imkânı da bulunan Derince Limanı, otomotiv sektörünün bulunduğu bölgeye yakınlığı nedeniyle önemli bir konumda yer alıyor. Haydarpaşa Limanı'nın özelleştirilmeyerek farklı bir şekilde değerlendirilecek olması nedeniyle bu limandaki ticaret de Derince Limanı'na kaydırılacak. Derince Limanı'nın artan yükü karşılayabilmesi için

özelleştirilirken kapasitesinin artırılması sağlanacak. Bu nedenle geçmiş dönemde gündeme gelen ancak bugüne kadar gerçekleştirilemeyen Derince Konteyner Terminali Projesi, Derince Liman özelleştirmesi içine alınacak [12].

Marmara Bölgesinin güney kesiminde Bandırma, Haydarpaşa ve Derince Limanının mevcut kapasitesin gelecek yıllarda bu bölge için yetersiz kalacağı belirlenmiş olup 1.000.000 TEU kapasiteli Derince Konteyner Terminali Yap-İşlet-Devret modeli ile gerçekleştirilmek üzere ihalesi yapılmış ancak imar planı konusu çözümlenemediğinden fesih edilmiştir, gerekli hazırlıklar yapılarak tekrar ihale edilmesi söz konusudur [10].

Marmara Bölgesinin kuzey kesiminde ise Tekirdağ Limanı mevcut olup, gelecek yıllar ihtiyacını karşılamak üzere 800.000 TEU kapasiteli yeni bir limanın gerçekleştirilmesi planlanmış olup, bu limanın hayata geçirilmesi uzun vadede ele alınabilecektir [10].

Özellikle batı ve güney Marmara'ya hizmet vermek üzere kamu tarafından altyapı inşaatı gerçekleştirilen Çanakkale iskelesi altyapı ve üstyapısının ikmal edilerek işletilmesi amacıyla YİD modeli üzerinden ihalesi gerçekleştirilerek işletmeye açılmıştır [10].

Ege Bölgesindeki en önemli liman İzmir Limanı olup, İzmir Limanı'nın Akdeniz konteyner taşımacılığında Pire Limanı ile rekabet edebilmesini teminen altyapı tevsii ve yeni projelerin gerçekleştirilmesi gereği ortaya çıkmaktadır. Limanı körfeze bağlayan geçiş kanalının büyük gemilerin geçişi için elverişli olmaması nedeniyle derinleştirilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede İzmir Limanı'nda orta vadede ilave 500.000 TEU'luk kapasite yaratılması ve körfez yaklaşım kanalının minimum -14 m. derinlik sağlamak üzere taranarak panamax ve postpanamax tipi konteyner gemilerinin girişine uygun hale getirilmesi amaçlanmıştır. Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca 4 Ocak 2006 tarihinde ilan edilen İzmir Limanı'nın 49 yıl süreli "işletme hakkının verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesinde son teklifler 7 Haziran 2006 tarihinde alınmıştır. Uzun vadede ise 1.000.000 TEU kapasiteli bir limanın fizibilitesi ve ÇED'i tamamlanmış olan Kuzey Ege'de (Çandarlı) veya Nemrut Koyu'nda gerçekleştirilmesi için AB kaynaklarına başvurulacaktır [10].

Kuzey Ege Çandarlı Liman bölgesi bakir bir alandır. Nemrut Koyu Konteyner Limanı Kuzey Ege Çandarlı limanından daha avantajlı bir bölgededir. Nemrut'a olan

demiryolu bağlantısı 2006 yılında Menemen-Aliğa demiryolunun uzantısı olarak (Ring Hattı) tamamlanmış olacaktır. Karayolu bağlantısı bir köprülü kavşak yapımı ile tamamlanabilir. Nemrut'ta genel kargo yükler mevcut iskelelerde elle lenmeye devam edilebilir. Bu iskelelerin bitişindeki arazi imar planında konteyner limanı olarak görünmektedir. Nemrut'taki derinlik oldukça elverişlidir (-14 metre). Ayrıca burada mendirek yapımına da gerek kalmayacağı d ş n lmektedir. Nemrut İzmir'e Kuzey Ege'den daha yakındır. Çevresel etki açısından Nemrut'ta demir- elik tesisleri belirli bir etmendir, ancak Çandarlı tamamen bakir bir k rfezdır [10].

Mersin'de 1.000.000 TEU kapasiteli Mersin Ana Konteyner Limanı'nın inşaası planlanmıştır. Ancak, mevcut konteyner terminalinin  zelleştirme ile işletme hakkını alan ortak girişim grubunun mevcut terminali tevsi planları da bulunmaktadır [10].

Türkiye'de toplam 7.5 milyon TEU/yıllık konteyner kapasitesine ulaşılması hedeflenmiş olup bu çerçevede liman-demiryolu-karayolu kombine taşımacılık ağı ile ülkemiz üzerinden doğu-batı, kuzey-güney yönünde elverişli koşullarda ulaşım koridoru sağlanmış olacaktır [10].

DOKAP (Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planı'na) göre; DOKAP bölgesi liman sisteminin verimli ve etkin bir şekilde işletilebilmesi ve yönetilmesinin sağlanması için bölgedeki önemli limanların (Trabzon, Rize, Ordu, Giresun ve Hopa) birbirini tamamlayan bir yapı içerişinde işletilmesi, öncelikli yurt içi ticaret ve yolcu taşımacılığını arttıracak, orta ve uzun vadede ise bu limanlar uluslararası ticaret ve turizm için giderek artan sayıda gemiye ev sahipliği yapabilmesi için entegre liman ağının geliştirilmesi projesi öngörülmüştür. Bu proje ile limanları birbirine bağlayan gelişmiş iletişim sistemleri kurulması önerilmektedir, aynı zamanda DOKAP liman sistemini entegre hale getirmek ve yönetmek için bir yönetim birimi kurma seçeneğini  ermektedir [10].

DOKAP'a göre Trabzon-Rize sanayi koridoru gelişimi  nerisi kapsamında bölgesel bir konteyner terminalinin kurulması için en uygun yer olarak Rize limanı belirlenmiş ve Rize limanı (Riport) konteyner terminali projesi önerilmiştir [10].

Mersin Konteyner Limanı, Ortadoğu ve Orta Asya orjinli yüklerin Akdeniz'e çıkışında önemli bir ana liman görevi yüklenmek üzere, modern konteyner limanının gerçekleştirilmesi ile ilgili  n çalışmaları yapılmıştır. UL MAP sonuçlara göre Türkiye'nin "Ana liman-Aktarma Merkezi" olarak hizmet verebilecek stratejik

noktada yer alan birinci öncelikli projedir. Bu liman projesi için de İspanyol hibesi kapsamında detay fizibilite ve ÇED etüdü yapılmak üzere sözleşme imzalanmış olup limanın büyüklüğü ve yatırımın zamanlanması konuları ile ilgili çalışmalar süratle tamamlanmalıdır [10].

Türkiye jeopolitik konumunun getirdiği avantajları iyi değerlendiremezse, Avrupa, Asya, Orta, Doğu üçgenindeki ticaret hareketinde, tali koridorlar üreten komşu ülkeler tarafından by-pass edilebilir. Lazkiye-Pire hattı ile güneyden, TRACECA ile Sibirya'ya uzanan Avrupa-Sibirya hattı ile kuzeyden, Tecer-Sarakhs-Mashhad-Bander Abbas hattı ile doğudan, ticaret yollarında devre dışı kalma tehlikesi mevcuttur. Yukarıda açıklandığı üzere çağdaş modern liman tesislerinin İskenderun, Mersin, Kuzey Ege, Kuzey Marmara, Derince noktalarında planlanan süreç içinde gerçekleştirilmesi ve en az ikisinin ana liman olarak hizmet vermesi halinde transit trafikte Türkiye vazgeçilmez bir koridor oluşturabilecektir [10].

JICA hibesi çerçevesinde yürütülen Türkiye Limanlar Master Planı sonuçlarında da öngörüldüğü üzere gelecekte ülkemize strateji ve diğer ülkelerle rekabet gücü de kazandıracak Mersin ve Kuzey Ege (Çandarlı) Konteyner Limanlarının “hub port” olarak gerçekleştirilmesi ihtiyaç olarak ortaya çıkmaktadır. Bu projelere ait fizibilite ve ÇED etüdları ise halen İspanya Hükümetinin hibesi çerçevesinde yürütülmektedir. Bu çalışmalarla ilgili sözleşmeler temmuz 2003 tarihinde imzalanmış ve şubat 2004 tarihinde çalışmalar başlatılmıştır. Çalışma tamamlanma aşamasındadır. Bu çalışmalar ile AB üyesi bir ülkenin hibesi ve teknik inisiyatifi ile ülkemiz üzerinden geçebilecek alternatif ulaşım koridorlarının önemi ortaya konulacak olup yatırımın zamanlaması ve büyüklüğü tespit edilecektir. Bu projelerin hayata geçirilmesinde en önemli darboğaz finans sorunudur [10].

Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı ve TRACECA Ulusal Sekreteri Kaptan Barış Tozar'ın konu hakkındaki görüşleri de genel olarak Karadeniz limanlarımızın aktifliği ve TRACECA sistemine dahil edilmeleri konusunda yoğunlaşıyor. Sayın Tozar ulusal bir gazeteye verdiği röportajında şu hususları belirtmiştir: “TRACECA programı dahilinde, Samsun ve Hopa limanlarını da kapsayan 'Trans-Avrupa Şebekeleri ile TRACECA Koridorları Arasında Deniz Taşıma Bağlantılarının İyileştirilmesi' projesi Samsun Limanı'nın küresel ticaretteki rolünü güçlendirecek. [13]” “Proje için önümüzdeki günlerde ihale açılacaktır. Proje kapsamında Samsun Limanı ile Karadeniz'deki diğer önemli limanlar arasında, demiryolu ve denizyolu

kombine taşımacılığının mümkün hale getirilmesi ve Akdeniz varışlı Karadeniz yükünün Samsun Limanı'ndan demiryolu ile Mersin ve İskenderun limanlarına taşınması için çalışmalar yapılacaktır. [13]" "Türkiye olarak, deniz taşıma bağlantıları ve liman iyileştirmeleri ile ilgili; TRACECA Programı'na dahil edilmek üzere sunulan 'Samsun Limanı ile Batum, Poti, Varna, Burgaz, Köstence, İlyichevsk limanları arasında, Samsun Limanı'nda bir buji değiştirme istasyonunun kurulmasını da içeren demiryolu ve denizyolu şeklinde kombine taşımacılık hattının oluşturulmasına ilişkin fizibilite çalışması' projesinin 2003-2004 Eylem Planında yer alması sağlandı. Bu projeye ilave olarak; 'Deniz taşımacılık hatlarına, özellikle demiryolu feribot bağlantılarına ilişkin pazar araştırması Burgaz, Varna, Köstence ve İlyichevsk limanlarının TRACECA koridoru lojistik merkezlerine dönüştürülmesi ve ileri aşamada Avrupa lojistik merkezleri şebekesine entegrasyonu' konulu projeye Samsun Limanı da dahil edilerek Bulgaristan Ukrayna ve Türkiye'nin ortak proje önerisi olarak 2004-2006 Eylem Planı'nda yer alması sağlandı. [13]" Görüldüğü gibi projenin başlangıç planlamalarında çalışmanın daha önceki bölümlerinde de belirtildiği gibi Türkiye'nin Karadeniz limanlarına herhangi bir teknik destek ve aktifleştirme çalışmasının öngörülmediği görülüyor. Bu konudaki çalışmalar daha sonra Türkiye'nin girişimleri ve çabaları ile programa dahil edilmiştir. Haydarpaşa ve Samsun limanları dışındaki limanlarımız TRACECA haritasına dahil edilmiş durumda değildir. "Bilindiği gibi Haydarpaşa ve Samsun limanları mevcut TRACECA haritasında yer alıyor. Türkiye olarak, Karadeniz bölgesinde bulunan, Trabzon, Erdemir ve Hopa özel limanları ile Derince Limanı'nın TRACECA haritasına dahil edilmesi yönünde taleplerimiz var. Ayrıca 2001 yılında Türkiye tarafından önerilen haritada yer alan Samsun'dan Mersin ve İskenderun'a inen demiryolu hat kesimi ve Mersin, İskenderun limanlarının da TRACECA koridoruna dahil edilmesi yönündeki çabalarımız devam ediyor.[13]" Yapımı tamamlanan ve ulaşım açılan "Karadeniz Sahil Yolu" Projesi'nin bu limanların çalışma verimliliği ile paralellik arz ettiği gözden kaçırılmamalıdır. Sayın Tozar'ın son olarak Samsun Limanı ile ilgili görüşleri şöyle:" Samsun Limanı TCDD tarafından işletilmekte olan ve halen Karadeniz bölgesinde en uygun altyapıya sahip önemli limanlardan biridir. Samsun Limanı'ndan Rusya'ya düzenli ro-ro seferleri gerçekleştiriliyor. Liman aynı zamanda kısa denizyolu taşımacılığı ve intermodal taşımacılık için ana liman olabilme özelliğine sahip. Bazı küçük projelerin uygulanması ile bu limanın

kapasitesini artırma imkanı mevcuttur. Bu konuda çalışmalarımız devam ediyor. [13]”

3.2.2. Demiryolu Hatları ve Demiryolu Taşımacılığı

2005 yılı sonu itibariyle Türkiye’de toplam 10984 km demiryolu hattı bulunmaktadır [14].



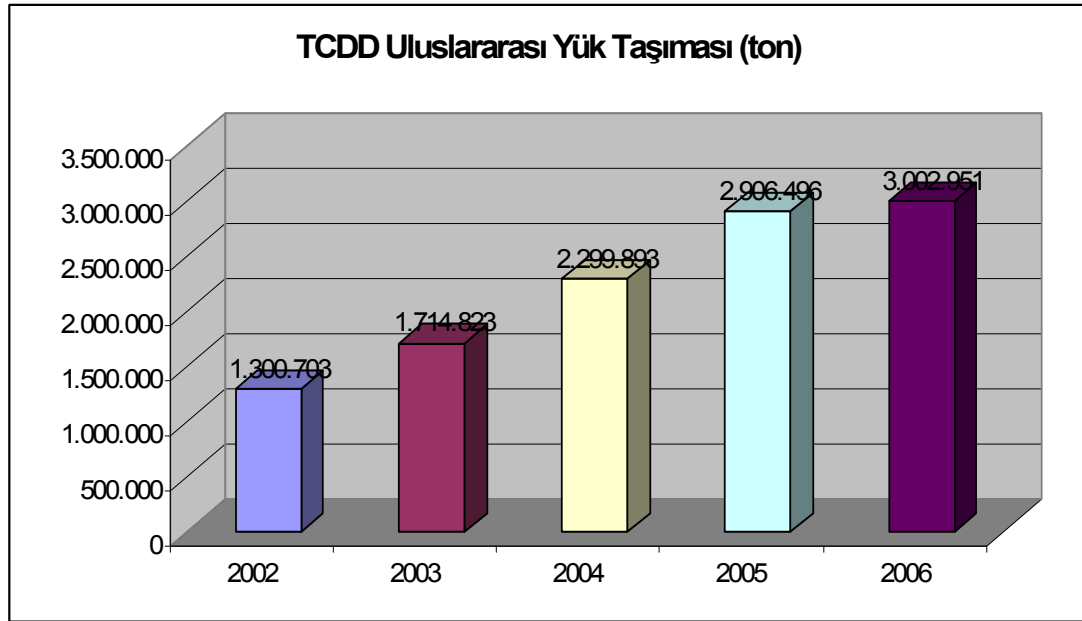
Şekil 3.8 : TCDD Demiryolu Şebekesi [14]

Şekil 3.8’de görüldüğü gibi ülkemizin yük taşımacılığında ve transit geçişlerde rahatlıkla kullanılabilecek hem doğu-batı hem de kuzey-güney doğrultusunda demiryolu hatları mevcuttur. Ülkemizden uluslararası yük taşımacılığı Avrupa ülkeleri ile Kapıkule ve Uzunköprü sınır kapıları üzerinden, Ortadoğu ülkelerine Kapıköy, İslahiye ve Nusaybin sınır kapıları üzerinden yapılmaktadır. Şekil 3.8’deki demiryolu hatlarımız dikkatle incelendiğinde Türk demiryolu ulaştırma ağına hem doğu-batı hem de kuzey-güney ekseninde hizmet verebilme özelliği göze çarpmaktadır. Zonguldak ve Samsun limanlarının Akdeniz kıyısındaki Mersin ve İskenderun limanları ile olan direkt bağlantılar dikkat çekmektedir. Bu direkt bağlantılar Karadeniz Sahil Yolu Projesi kapsamında yer alan bu limanlarımızın önemine ayrıca dikkat çekmektedir.

Tablo 3.2 : TCDD Taşıma Değerleri (ton) [15]

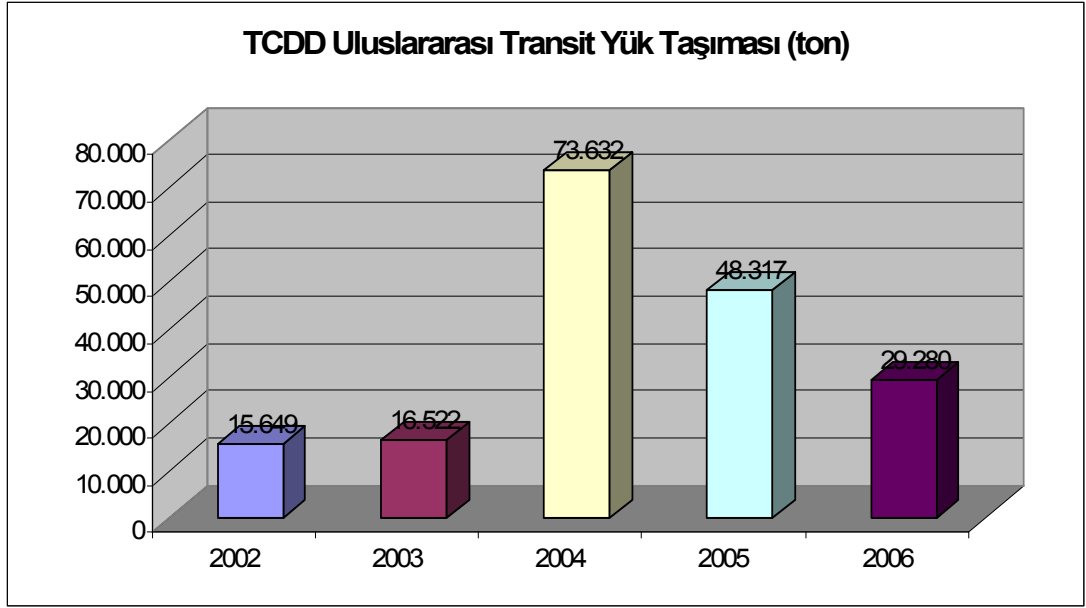
	2002	2003	2004	2005	2006
Yurtiçi	13.125.023	14.040.113	15.408.261	16.039.202	16.742.374
Yurtdışı	1.300.703	1.714.823	2.299.893	2.906.496	3.002.951
İthalat	787.793	1.006.268	1.303.349	1.698.796	1.577.186
İhracat	497.261	692.033	922.912	1.159.383	1.396.485
Transit	15.649	16.522	73.632	48.317	29.280
Toplam	14.425.726	15.754.936	17.708.154	18.945.698	19.745.325

Tablo 3.2’de görüldüğü üzere tonaj olarak demiryollarımızda yapılan taşımacılık yıldan yıla artmaktadır. Ancak yapılan taşımacılığın büyük oranı yurtiçi taşımacılığı olarak öne çıkmaktadır.



Şekil 3.9 : TCDD Uluslararası Yük Taşıma Oranları (ton)

Şekil 3.9’da görüldüğü üzere 2002-2006 yılları arasındaki süreçte demiryollarında taşınan uluslararası yük miktarı 2 katın üstüne çıkmıştır. Ancak Tablo 3.2’ye dikkatle bakıldığında transit yük taşımacılığının 2004 yılından sonra düşüşe geçtiği gözlenmektedir. 2002-2004 yılları arasında neredeyse beş kat artan transit yük taşımacılığı 2004 yılından sonra %50’den fazla bir düşüş göstermiştir. Söz konusu düşüş trendinin başlaması, TRACECA projesi kapsamında Karadeniz’de bulunan Romen ve Gürcü limanlarına yapılan yatırımların tamamlanıp, söz konusu yatırımların sonuçlarının efektif hale gelmesiyle çakışmaktadır. Bu trend devam ettiği takdirde, transit taşımacılıktaki düşüşün devam edeceği söylenebilir.



Şekil 3.10 : TCDD Uluslararası Transit Yük Taşıma Oranları

Şekil 3.10’da da görülebileceği gibi 2003-2004 arasında büyük bir artış gösteren transit taşımalar, daha sonra hızla düşmeye başlamıştır. Bu durum; TRACECA projesinden ötürü transit geçişlerin başka ülkelere kaymış olması ve dolaylı olarak transit geçiş ücretlerinde düşüş olarak yorumlanabilir.

Günümüzde Orta Asya ile Avrupa’yı demiryolu ağırlıklı olarak birbirine bağlayan ana güzergahlar aşağıdaki gibi sıralanabilir [16]:

- Trans-Sibirya Koridoru (Moskova-Pekin)
- Trans-Asya Kuzey Koridoru (Kiev/Moskova-Lianyungang)
- Trans-Asya Orta Koridoru (İstanbul-Ankara-Tebriz-Tahran-Meshed-Taşkent-Almati-Aktogay-Lianyungang)
- TRACECA(Köstence-Poti-Bakü-Taşkent-Almati-Aktogay-Druzhba-Alashankov-Lianyungang) [16].

Bu alternatif güzergahlar içersinde en çok tercih edilenler şu an Rusya içlerinden geçen koridorlardır. Türkiye ve İran’ı kullanan orta koridor daha kısa olmasına rağmen İran’a bağımlı olması nedeniyle çok tercih edilmemektedir [16]. Türkiye kısa vadede İran hattını canlı tutmayı hedeflemekte ve bunu başarabilmek için İstanbul-Almati arasında tren seferleri düzenlemektedir [16].

Yukarıdaki güzergahlardan da görülebildiği üzere, AB'nin geliştirip desteklediği TRACECA Romanya, Bulgaristan limanlarını direkt Gürcistan limanları ile ve Orta Asya ile bağlayan ve Türkiye'yi dışlayan bir programdır [17].

3.3. Orta Asya Ulaşımında Bölgesel Güçler

Orta Asya bölgesi günümüz ekonomilerinin vazgeçilmez öğeleri olan petrol ve doğalgaz için çok önemli bir bölge durumundadır. Ayrıca bir çok tarım maddesi bölgenin ihracatına konu olmaktadır [16].



Şekil 3.11 : Hazar Havzası Enerji Kaynakları [16]

Şekil 3.11'e dikkatlice bakıldığında bölgeye ulaşım için verilen mücadelenin ve TRACECA projesi kapsamında Avrupa Birliği tarafından bölgeye yapılan yatırımların ne denli stratejik olduğu kolayca anlaşılabilir.

AB, ABD, Türkiye, İran, Rusya ve Çin bölgede kendi çıkarlarına en iyi şekilde hizmet edecek ulaştırma koridorlarını hayata geçirmeye çalışmaktadırlar. Bütün ülkeler çatışan ve çakışan çıkarlarını gözönüne alarak stratejilerini ve alternatiflerini

geliştirmektedir. Koridorların güzergahları en düşük birim maliyeti sağlayacak optimum çözümler göz önüne alınarak değil, ilgili gücün çıkarları gözetilerek planlanmaktadır [16].

3.3.1. İran ve Stratejileri

Rusya-Çin ekseninde Orta Asya ve Kafkaslar'da etkin bir taşımacılık rolü üstlenmek isteyen İran, Türkiye'ye veya Türkiye üzerinden Avrupa'ya gitmek amacıyla kendi topraklarına giren Orta Asya trafiğini güçlendirerek Türkiye'yi bu karlı ticaretten dışlamak istemektedir [16]. İran bu amaçla Orta Asya'ya hizmet sunan Türk karayolu araçlarına karşı caydırıcı ve maliyet yükseltici önlemler almaktadır [16]. Ancak İran'ın bu bölgedeki asıl ve en önemli amacı Orta Asya trafiğini kuzey-güney aksına kaydırmak istemesidir [16]. (TRACECA'nın tersine olarak) Türkiye ise hem doğu-batı hem de kuzey-güney ekseninde ulaşım yapılabilecek bir konuma sahiptir. İran ulaşımı kuzey-güney aksına kaydırma konusundaki en büyük adımını Sarakhs (Türkmenistan) – Meşhed (İran) demiryolu hattını tamamlayarak Orta Asya ile sürekli bağlantısı kurarak atmıştır [16]. İran ayrıca bu hattan getireceği ürünleri dünya pazarına dağıtacağı yer olan Basra Körfezi'ndeki limanlarını da çok büyük yatırımlar yaparak modernize etmiştir [16]. Bandar Abbas ve Bandar İmam Humeyni limanlarını da çift hatlı demiryolları ile Tahran'a bağlayan İran, bölgedeki yoğun trafiği kaldırarak kapasiteye erişmiştir [16,17]. İran bu hamlesi ile transit trafiğin bir bölümünü Türkiye'den alarak Basra Körfezine indirmiştir [17]. Şekil 3.10'da transit yük taşıma oranlarındaki düşüş incelenmişti. Görüldüğü hem TRACECA'nın Türkiye'yi dışlayan Romanya-Gürcistan (doğu-batı) hem de İran'ın kuzey-güney eksenini Türkiye'nin transit taşıma kapasitesine önemli darbe vurmuştur.



Şekil 3.12 : Orta Asya-İran-Basra Körfezi Bağlantısı [16]

Şekil 3.12’de de görüldüğü gibi İran Orta Asya’dan gelen Meşhed hattını Bandar Abbas limanına bağlayarak kesintisiz bağlantıyı tamamlamıştır.

İran ayrıca Pakistan ile bağlantılı kurduğu 545 km’lik Zahidan-Kerman hattını da tamamlamıştır [17].

İran’ın Irak Savaşı yüzünden ertelemek zorunda kaldığı ve Yunanistan tarafından desteklenen bir başka önemli projesi de Irak üzerinden Suriye’nin Lazkiye Limanı’na çift hatlı bağlantı kurmaktır [14,15]. Yunan destekli bu projede ürünler Yunanistan’ın Volos Limanı’na feribot ile aktarılacak, oradan da Avrupa pazarlarına gönderilecektir [16,17].

Tüm bu gelişmelerin yanı sıra İran, Rusya ve Azerbaycan Kuzey-Güney Koridoru çerçevesinde, 375 km’lik bir demiryolu hattı ile Tahran’ı Rusya’ya dolayısıyla Avrupa’ya bağlamak bir anlaşmaya imza atmışlardır [16]. Bu hattın Türkiye’nin etkinliğine zarar verici bir etken olduğu açıktır.

3.3.2. Çin ve Rusya

Sovyetler Birliği’nin çöküşünden sonra bölgede etkisini arttıran Çin, Rusya ile örtüşen çıkarları doğrultusunda bazı stratejik adımlar atmaktadır [16].

Rusya ise şu an uygulanması teknolojik ve mali olarak çok zor görünen, ancak gerçekleştirilirse getirisi de muazzam derecede büyük olan bir proje ile ilgilenmektedir. Bu projeye göre; Avrupa’dan gelen Trans-Sibirya hattı bir tünel veya köprü ile Bering Boğazını aşır Alaska’ya ulaşacak, oradan da Amerika’ya varacaktır [16].

Çin’in bölgedeki hedeflerine yönelik ilk somut adımı, Kırgızistan-Şangay arasındaki demiryolu bağlantısıdır [16]. Ayrıca 1991 yılında başlanan ve hayata geçirilen Çin-Kazakistan demiryolu bağlantısı ile Çin Hazar Denizi’ne çıkış elde etmiş bulunmaktadır [16]. Bu sayede Çin için, denizyolu ile 50 gün, Trans-Sibirya hattı ile 15 gün süren Hazara çıkış yolcuğu 8 güne indirilmiş olmuştur [16].

Rusya ve Çin göreceli olarak İran politikalarına da destek vermektedir [16].

Zaman zaman Türkiye de Rusya ve Çin ile hareket etmektedir.

3.3.3. Avrupa Birliği ve TRACECA

Çalışmanın önceki bölümlerinde de değinildiği gibi TRACECA Avrupa Birliği destekli bir programdır. Program genel olarak doğu-batı ekseninde bir ulaştırma koridoru öngörse de, projeye üye ülkelerin itirazları ile (özellikle Türkiye) güney-kuzey ekseninde işlerlik göstermesine çalışılmaktadır. Proje daha önce de değinildiği gibi başlangıçta Romanya-Gürcistan denizyolu bağlantısı ile Türkiye'yi tamamen bypass etmiştir. Buna ek olarak alternatif olarak Türkiye “Karadeniz Sahil Yolu” projesini hayata geçirmiştir. Ancak her halükarda Köstence-Poti, Lazkiye-Volos hatları Türkiye'nin transit geçiş gelirlerinde düşüşe sebep olmaktadır [16]. TRACECA tarafından rehabilite edilen Tiflis-Erivan-Bakü demiryolu bağlantısı da Türkiye açısından Orta Asya'ya çıkışta büyük bir engel oluşturmaktadır [17].

4. TÜRKİYE VE STRATEJİLERİ

Bölgede bu gelişmeler yaşanırken, hafızalardan hiç çıkmaması gereken konu ise; Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayan en kısa yol binlerce yıldır bilinen ve Türkiye üzerinden geçen “İpek Yolu”dur [16]. Günümüzde “Demirden İpek Yolu” olarak tanımlanabilecek bu yolun, Türkiye’den ayrılan iki alternatif hattı olduğu görülmektedir [16]. Bu hatlardan ilki ve halen kullanılmakta olanı Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan ve Kırgızistan ile İran üzerinden Türkiye’ye ulaşan ve TRACECA projesi kapsamındaki İran hattıdır [16]. Ancak bu hattın Türkiye açısından sakıncalarına çalışmanın geçmiş bölümlerinde değinilmişti. İkinci alternatif hat ise, gene TRACECA projesi kapsamında bulunan Türkmenistan-Azerbaycan arasında Hazar Denizi geçişini sağlayan ve Ermenistan üzerinden Türkiye’ye bağlayan hattır. Ancak Karabağ sorunu ve diğer siyasi sorunlar nedeniyle kapalı olan sınır kapıları yüzünden bu hattın da Türkiye açısından bir işlerliği bulunmamaktadır [16].

Bu noktada Türkiye’nin gerçekleştirmek istediği çok önemli bir kaç proje bulunmaktadır. “Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi (KATB)” ile Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan arasında, Batum-Hopa Demiryolu Projesi ile Türkiye-Gürcistan-Rusya arasında, Samsun-Poti Hattı ile de Türkiye-Gürcistan arasında alternatif yük taşımacılığı hatları kurulması amaçlanmaktadır [18]. Batum-Hopa Demiryolu projesi sayesinde, yapımı planlanan Giresun-Tirebolu, Trabzon-Tirebolu-Diyarbakır ve Trabzon-Rize-Hopa yeni demiryolu hatlarının ve mevcut Doğu Karadeniz demiryollarının Gürcistan ve Azerbaycan aracılığı ile Orta Asya’ya bağlantısı gerçekleştirilmiş olacaktır [18]. Samsun-Poti hattında kurulması amaçlanan ro-ro hattı sayesinde ise, Karadeniz’de en uygun alt yapıya sahip Samsun Limanı ile Gürcistan’ın Poti ve Batum limanları arasında kombine denizyolu-demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi olanaklı olacaktır [18]. Böylece Akdeniz varışlı Karadeniz yükünün Samsun Limanı’ndan demiryolu ile Mersin ve İskenderun limanlarına aktarılması mümkün olacaktır [18]. Bulunduğu bu konum itibarıyla Samsun Limanı, Balkanlar,Orta Avrupa ülkeleri ve Rusya Federasyonu’ndan gelen yüklerin Orta Doğu ve Orta Asya veya tersi yönde Avrupa ülkelerine taşınmasında

merkez teşkil edecek konumdadır. Bu özelliği nedeniyle TRACECA ulaşım koridoruna dahil edilmiştir [19]. Türkiye, Trabzon, Erdemir, Hopa ve Derince limanlarının da TRACECA koridoruna dahil edilmesine çalışmaktadır. 2001 yılından itibaren Türkiye tarafından önerilen haritada yer alan Samsun'dan Mersin ve İskenderun'a inen demiryolu hat kesimi ile Mersin ve İskenderun limanlarının da TRACECA koridoruna dahil edilmesi yönündeki çabalar devam etmektedir [19]. TRACECA üzerinde yer alan Gürcistan'ın Poti ve Batum limanlarının Türkiye limanları ile bağlantılarının kurulması için gerekli altyapının oluşturulması önemlidir. Bu bağlamda, TRACECA programına dahil edilmek üzere sunulan projeler içerisinde yer alan “Samsun, Mersin Limanları ile Batum, Poti, Varna, Burgaz, Köstence, İlyichevsk limanları Arasında-Samsun Limanı'nda Bir Boji Değiştirme İstasyonu Kurulmasında İçeren Bir Demiryolu-Denizyolu Kombine Taşımacılık Hattının Oluşturulmasına İlişkin Yapılabilirlik Etüdü” konulu proje kabul edilerek 2004 yılı TRACECA programında yer almıştır [19]. Boji değiştirme istasyonlarının kurulma sebebi Orta Asya ülkelerinde demiryolu hattı açıklığının Avrupa standartlarına göre daha geniş olmasıdır. Kombine taşımacılık sırasında sorun yaratan bu durumun çözülmesinde ise, yüklerin vagon değiştirmesi yerine vagonların akslarının değiştirilmesi daha ekonomik olarak öne çıkmaktadır.

4.1. Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Hattı Projesi

Avrupa-Asya demiryolu ağı Türkiye'yi aşarak Ermenistan'a gelmekte ve Ermenistan'da üç kola ayrılmaktadır. Bunlardan birincisi (Kars-Gümrü- Ayrum-Marneuli-Tiflis yoluyla) Gürcistan'a, ikincisi (İçevan-Kazakh-Bakü yoluyla) Azerbaycan'a, üçüncüsü (Kars-Gümrü-Erivan-Nahçıvan-Meğri-Bakü yoluyla) Azerbaycan'a ulaşmaktadır [20]. Günümüzde Türkiye-Ermenistan kapalı olduğu için Avrupa-Asya demiryolu ağı kullanılamamaktadır [18]. Türkiye'ye bu ağın kullanılmamasından dolayı Orta Asya'ya ulaşamaz hale gelmiştir [18]. Bu nedenle Türkiye ile Orta Asya arasındaki demiryolu taşımacılığı İran üzerinden yapılmaktadır [18]. Bunun Türkiye'ye olan zararlı etkileri ve transit geçiş gelirlerinde azalmaya yol açtığı çalışmanın daha önceki bölümlerinde değinilmişti. Türkiye-Ermenistan sınırı açılrsa bile, Türkiye son derece hassas politik dengeler üzerine kurulu olan bölgede Orta Asya'ya çıkışını tek bir hatta bağlamak istememektedir [18]. Türkiye tüm bu nedenlerden dolayı Kars-Tiflis-Bakü demiryolu hattı projesini hayata geçirmek istemektedir.



Şekil 3.13 : KATB ve Hopa-Batum Demiryolu Hattı Projeleri [18]

Şekil 3.13’de görüldüğü gibi yeni bir ara bağlantıyla Gürcistan üzerinden Hazar Denizi’ne ulaşan Türkiye aynı zaman Hopa-Batum demiryolu hattı projesi ile kuzey-güney eksenindeki etkinliğini de arttırmak amacındadır. Söz konusu proje ile;

- İran üzerinden geçen mevcut doğu-batı koridoruna alternatif bir hat oluşturulması,
- Çin ve Orta Asya’nın Hazar üzerinden Türkiye’ye bağlanması,
- Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan üzerinden geçen “Denizyolu-Demiryolu Kombine Taşımacılığı” ile Çin ve Orta Asya’nın Akdeniz ve Ortadoğu’ya bağlanması,
- Böylelikle İran’ın Basra Körfezi limanlarının ve Suriye-Yunanistan bağlantısının öneminin azaltılması,
- Çin ve Orta Asya ile yapılan transit taşımacılıkta Türkiye’nin önemli bir konuma getirilmesi,
- Rusya ve Ukrayna’nın Türkiye üzerinden Akdeniz ve Ortadoğu’ya bağlanması amaçlanmıştır [18].

Türkiye Kars-Tiflis bağlantısı hayata geçirdiği anda Sovyetler Birliği döneminden kalma Kars-Gümrü-Ayrum-Tiflis hattına artık ihtiyacı kalmayacaktır [18]. Bu hattın inşası ile Türkiye işlemekte olan Güney Kafkas demiryolu ağına dahil olacak ve eski Kars-Gümrü demiryolu işlevini yitirmiş olacaktır [18]. Söz konusu hattın toplam 105 km'lik kısmı yeni inşadan oluşacaktır. Türkiye tarafında 76 km ve Gürcistan tarafında 26 km'lik kısımlar yeni inşa edilecektir [18]. Mevcut hatların da rehabilite edilmesi ile hattın toplam uzunluğu 225 km'ye ulaşacaktır. Projenin çerçeve antlaşmasını Şubat 2007'de imzalayan dönemin Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım hattın tamamlanmasından sonra 20 yıl içerisinde yıllık 30 milyon tonluk bir kapasite ile taşıma yapılabileceğini belirtmiştir [21]. Ayrıca 26 Temmuz 2007'de üçlü bir protokolün imzalandığı toplantıya katılan Kazakistan, projenin gerçekleşmesi halinde Hazar kıyısındaki Aktau Limanı'ndan Bakü Limanı'na Hazar geçişi olarak yıllık 10 milyon ton yük sağlamayı taahhüt etmiştir [18]. Bu gelişme bize söz konusu projenin ne denli önemli ve cazip olduğunu kanıtlamaktadır. Kazakistan'ın da hatta dahil olması durumunda mevcut hatlar çift hatta çevrilecektir [18]. Sovyet döneminde Gümrü-Kars hattıyla yılda 2 milyon ton yükü Ortadoğu'ya aktaran Rusya'nın hatta kayıtsız kalmayacağı açıktır [18]. Çin'in de katılımı ile birlikte hattın 20 yıl içerisinde yıllık 30 milyon tonluk bir kapasiteye ulaşması beklenmektedir [18]. Türk ulusal demiryollarının 2006 yılında toplam 19,5 milyon tonluk bir kapasite ile çalıştığı gözönüne alınırsa, yapılan yatırımın ne denli faydalı olduğu daha iyi anlaşılabilecektir [18].

Kars-Tiflis bağlantısı şu an en kısa mevcut bağlantı olan İran bağlantısından 375 km daha kısadır [16]. Böylece Orta Asya, Avrupa, Ortadoğu ve Akdeniz'e diğer güçlerin uygun gördüğünden değil, gerçekten en kısa güzergahtan bağlanmış olacaktır [16].

4.2. Karadeniz Sahil Yolu ve Marmaray Projeleri

Türkiye'nin bölgedeki ulaşım şebekelerinde etkinliğini arttırmak veya kaybetmemek için hayata geçirdiği ve geçirmekte olduğu 2 önemli proje daha vardır. Bunlar "Marmaray" boğazlı tüp geçişi ve "Karadeniz Sahil Yolu" projeleridir.

Karadeniz Sahil Yolu projesi temelde güzergahı boyunca bulunan 9 liman ve diğer önemli tesisi TRACECA projesine entegre etmek için geliştirilmiştir. Yolum ilk kez gündeme gelişi KEİ örgütü toplantıları sırasında olmuştur [22]. Türkiye Karadeniz Sahil Yolu Projesi ile Karadeniz'de kurulan Romanya-Gürcistan doğu-batı



Şekil 3.15 : TRACECA haritasında Karadeniz Sahil Yolu ve Doğu-Batı Transit Demiryolu Bağlantısı [2]

Şekil 3.15’de görüldüğü gibi Türkiye hem karayolu ve demiryolu bağlantıları ile doğu-batı (Avrasya-Avrupa) bağlantısını yapacak konumdadır. Şekil 3.15 bize neden Samsun Limanı haricinde diğer Karadeniz limanlarımızı da TRACECA kapsamına alınması için çalışıldığını da çok açık şekilde ifade etmektedir. Bütün Karadeniz limanlarımız potansiyel birer “Samsun” limanıdır.

Bu iki projenin hayata geçirilmesi ile Türkiye Bakü’den Kapıkule Sınır Kapısı’na ve oradan da TEN 4 bağlantısı ile Avrupa’nın içlerine kadar, hiçbir ülkeye bağımlı olmadan doğu-batı koridorunu hem yolcu hem de yük taşımacılığı açısından en kısa biçimde, kesintisiz olarak yaratmış olacaktır.

5. SONUÇLAR VE DEĞERLENDİRME

Türkiye; Sovyetler Birliği'nin yıkılmasından sonra yeni yeni serbest piyasa ekonomisine geçen Kafkasya, şu anda dünya enerji ihtiyacının büyük bir bölümünü karşılayan Ortadoğu ve Avrupa'ya çıkışın kapısı olarak bilinen Balkanlar'ın kesiştiği noktada muazzam bir jeopolitik ve coğrafi konumda bulunmaktadır. İki kutuplu dünya düzeninin yıkılmasından sonra bir anlamda sahipsiz kalan bölge, şu günlerde birçok devletin ilgi ve yatırımlarını kendi üzerine çekmektedir. Bu ilginin sebepleri ise; Hazar ve Karadeniz bölgesinin sürekli siyasi gerilimlerle uğraşan ve doğal kaynaklarının ömrü artık on yıllar ile ifade edilen Ortadoğu'ya en büyük alternatif konumunda olması ve bölge ülkelerinin sağlıklı bir biçimde batının serbest piyasa ekonomisine adapte edilmek istenmesidir.

Avrupa Birliği TRACECA programı aracılığı ile bölgeden gelecek enerji akışını güvenilir rotalara bağlamayı, aynı zamanda eski Sovyet cumhuriyetlerinin ekonomik potansiyellerinden azami biçimde faydalanmak istemektedir. Avrupa Birliği'nin buradaki en büyük sorunu enerji açısından (özellikle doğalgaz açısından) çok büyük ölçüde Rusya'ya bağımlı olmasıdır. TRACECA projesi ile AB, hem Türkmen, Kazak ve Azeri petrol ve doğalgazını güvenilir ve kesintisiz şekilde Avrupa'ya ulaştırmak hem de Orta Asya ülkelerinin büyüme kapasitesi olan ekonomilerini ticarete çevirmeyi amaçlamaktadır.

Bölgenin diğer bir önemli ve stratejik ülkesi İran da mücadelenin içinde yer almaktadır. Çalışmanın önceki bölümlerinde de belirtildiği gibi Türkiye'nin Orta Asya bağlantısı şu an İran üzerinden sağlanmaktadır. İran bu avantajlı konumunu kaybetmek istememekte, bu yanında kendi alternatiflerini çoğaltıcı projeleri hem TRACECA kapsamında hem de tamamen bağımsız olarak hayata geçirmeye çalışmaktadır. İran'ın bölgede kullanacağı en önemli kozu doğalgazdır. Doğalgaz kozu ile yaratacağı yeni enerji rotaları ile ticari rotaları etkileme gücünü de elinde tutmaktadır. Geçtiğimiz günlerde imzalanan İran-Türkiye doğalgaz antlaşması bölgede dengeleri değiştirebilecek bir adım olarak görülmektedir.

Bölge üzerindeki etkisi Sovyet döneminden sonra hissedilir biçimde kaybeden Rusya da yeniden bölgede etkinlik elde etmek istemektedir. Bölgedeki ulaşım sistemleri Sovyet döneminden kalma olduğu için, güzergahlar hep Rusya'nın çıkarlarını gözeterek şekilde oluşturulmuştur. Ancak son dönemde yapılan yatırım ve değişikliklerle Rusya elindeki doğalgaz kozunu kaybetmek üzeredir. Avrupa Birliği hem TRACECA hem de planlanan NABUCCO projesi ile gaz talep kaynaklarını çeşitlendirmektedir. NABUCCO ile Azerbaycan, Türkmenistan, İran ve Mısır'dan alınacak doğalgaz Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştırılacak ve Rusya dışında ciddi bir alternatif oluşturulmuş olacaktır. Rusya'nın uygulanması çok zor gözükse, ancak hayata geçirilmesi halinde çok büyük ekonomik ve stratejik faydalar bir projesi de Trans-Sibirya demiryolu hattının Bering Boğazı'nı geçerek Alaska'ya oradan da Amerika'ya bağlanmasıdır. Benzer bir projeyi ABD de Guatemala üzerinden döşeyeceği demiryolu hattı ile, Atlantik-Pasifik arasında blok konteyner trenleri çalıştırmak amacıyla planlamaktadır. Böylece Panama Kanalı'nın gemileri tonaj bakımından kısıtlayıcı etkilerinden etkilenmemiş olacaktır.

Çin ise hem Orta Asya ülkesi hem de Rusya arasında bir denge politikası izlemektedir. Çin TRACECA projesi ile kendi ürünlerinin de Orta Asya'ya dolayısıyla Avrupa'ya güvenli ve hızlı şekilde ulaşacağını bilmektedir. Ayrıca Rusya'nın planladığı Trans-Sibirya-Alaska bağlantısına güneyden döşeyeceği bir demiryolu ile katılmayı düşünmektedir.

Türkiye ise tüm strateji ve politikaların arasında kendi çıkarlarına uygun yatırım ve uygulamaları yürütmek zorundadır. Çalışmanın önceki bölümlerinde de değinildiği gibi TRACECA esasen Türkiye'yi ulaşım koridorundan dışlayan bir projedir. Türkiye sonradan aldığı tedbirlerle proje içinde olumlu bir şekilde yer almaya çalışmaktadır. Samsun ve Haydarpaşa limanları dışında diğer Karadeniz limanlarımız da bu yüzden TRACECA kapsamına dahil edilmeye çalışılmaktadır. Romanya-Gürcistan arasında kurulan ro-ro (doğu-batı) koridoru Karadeniz Sahil Yolu devreye sokularak alternatifli hale getirilmiştir. Bu noktada Samsun Limanı'nın demiryolu bağlantısı ile Akdeniz ve Ortadoğu bağlantısının Köstence ve diğer yabancı Karadeniz limanlarına sağladığı üstünlük gözden kaçırılmamalıdır. Haydarpaşa Limanı'nın değil kaldırılması yeni yatırımlarla rehabilite edilerek ve kapasitesi belirli bir ölçüde tutularak olduğu yerde faaliyetine devam etmesi gerekmektedir. Derince

Limanı büyütilerek ve demiryolu bağlantısı yapılarak, Haydarpaşa Limanı'nın en büyük destekleyicisi yapılmalıdır.

Kars-Tiflis-Bakü demiryolu hattının hayata geçirilmesi ile Orta Asya-Avrupa bağlantısı en kısa ve güvenilir biçimde sağlanmış olacaktır. Orta Asya ülkeleri böylece diğer güçlerin uygun gördüğü değil en kısa ve en güvenilir yol olan Türkiye yolunu tercih etmiş olacaklardır. Bu hem transit geçiş ücret gelirlerinde önemli bir artış hem de siyasi güvenilirlik ve yabancı yatırımın ülkemize giriş yapması açısından çok faydalı olacaktır. Mevcut projeler tamamıyla hayata geçirildiği takdirde İran'ın Akdeniz'e çıkma çabaları sonuçsuz kalacaktır. Rusya ve Ukrayna'nın ise en ucuz, en kısa ve en güvenilir şekilde Akdeniz'e inmeleri sadece Türkiye vasıtası ile mümkün olabilecektir.

Tüm bu veriler ışığında bakıldığında;

- TRACECA'nın esasen Türkiye'yi ulaştırma hatlarından dışlayan bir proje olduğu,
- TRACECA projesi'nin gelişiminin günden güne önem kazanan Karadeniz-Hazar havzasının gelişimi ile paralel düşünülmesi gerektiği,
- Karadeniz-Hazar havzasındaki enerji-ulaşım rekabetinin önümüzdeki 10 yıl içerisinde daha da hız kazanacağı,
- Türkiye'nin Haydarpaşa Limanı'nın etkinliğini arttırması gerektiği ve limanın yerinin alternatifsiz olduğu,
- Başta Samsun Limanı olmak üzere tüm Karadeniz limanlarının rehabilite edilmesi ve demiryolu bağlantılarının hazır tutulması gerektiği,
- Karadeniz Sahil Yolu'na ulaştırma için bir takım kolaylıklar sağlanması ve yolun kullanımının üzerindeki limanlar ile birlikte teşvik edilmesi gerektiği,
- Kars-Tiflis-Bakü demiryolu bağlantısı ile Orta Asya ile Türkiye arasında en kısa ve güvenilir bağlantının kurulması gerektiği,

sonuçlarına varılmaktadır. Türkiye bu yatırımlarını hayata geçirebildiği takdirde, Karadeniz-Hazar havzasında ve TRACECA projesinde avantajlı bir konuma geçebilecektir.

KAYNAKLAR

- [1] **TRACECA Official Web Site**, 2006. *About Us*, <http://www.traceca-org.org> [Ziyaret Tarihi: 13.11.2006]
- [2] **TRACECA Resmi İnternet Sitesi**, 2006. *TRACECA nedir?*, http://www.traceca.org.tr/traceca_nedir.htm [Ziyaret Tarihi: 13.11.2006]
- [3] **TRACECA Official Web Site**, 2006. *EU Tacis*, <http://traceca-org.org> [Ziyaret Tarihi: 13.11.2006]
- [4] **TRACECA Coordination Team**, 2002. *TRACECA Brochure*, Baku Azerbaijan
- [5] **Canlı, A.**, 2006. Regionalism in the Black Sea Area and Black Sea Economic Cooperation, *MSc Thesis*, Florida State University Department of International Affairs, Florida
- [6] **Güler, N., Sağ O.K.**, 2005. *The Impact of European Union's Port Policies on Maritime Transport*, Slayt sunumu, İTÜ Denizcilik Fakültesi, İstanbul
- [7] **HB-Verkehrsconsult GmbH, VTT Technical Research Centre of Finland**, 2005. Development and Activities 1994-2003 / Forecast until 2010, *Pan European Transport Corridors and Areas Status Report*, Germany
- [8] **Pamir, N.**, 2005. Avrupa Birliği'nin Enerji Sorunsalı ve Türkiye, *Stratejik Analiz*, **67**, 74-81.
- [9] **RO-DER İnternet Sitesi**, 2006. http://www.roder.org.tr/TR/INFO/inf_roro.asp *Ro-Ro Hakkında Önemli Bilgiler*, [Ziyaret Tarihi: 27/07/2007]
- [10] **Devlet Planlama Teşlikatı**, 2006. Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, *IX. Kalkınma Planı (2007-2013)*, Ankara.
- [11] **TCDD**, 2007. <http://www.tcdd.gov.tr/liman/konteyner.htm>, [Ziyaret Tarihi: 29/07/2007]
- [12] **Referans Gazetesi**, 2006. http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR_KOD=52955&KTG_KOD=147&ForArsiv=1, *Haydarpaşa'nın Ticareti Derince Limanı'na Kayacak*, [Ziyaret Tarihi: 28/07/2007]

- [13] **Deniz Haber**, 2005. <http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=ropgst&id=1477>, *Çağdaş İpek Yolu TRACECA*, [Ziyaret Tarihi: 30/07/2007]
- [14] **TCDD**, 2005. T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2001-2005, 15
- [15] **TCDD**, 2007. <http://www.tcdd.gov.tr/yuk/ulstasimalar.htm>, [Ziyaret Tarihi: 31/07/2007]
- [16] **Barutca H.**, 2006. *Orta Asya'ya Ulaşımında Demiryolu Alternatifi, Bölgesel Güçler ve Türkiye*, Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi
- [17] **Devlet Planlama Teşkilatı**, 2001. Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara.
- [18] **Kanbolat H.**, 2007. Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi Kafkasya'da Demir İpekyolu, *Stratejik Analiz*, **83**, 63-70
- [19] **Kanbolat H.**, 2005. Türkiye Kafkasya'ya Demir Ağlarla Bağlanacak mı?, *Stratejik Analiz*, **65**, 55-61
- [20] **Kanbolat H.**, 2007. Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Bir Başka Baharı mı Kaldı?, *Stratejik Analiz*, **82**, 6-7
- [21] **T.C. Ulaştırma Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi**, 2007. *Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Hattı Projesi Çerçeve Antlaşması Törenle İmzalandı*, http://www.dlh.gov.tr/Demiryollari/Turkiye_Gurcistan_.htm [Ziyaret Tarihi: 01/08/2007]
- [22] **Devlet Planlama Teşkilatı**, 2006. Karayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, *IX. Kalkınma Planı (2007-2013)*, Ankara.
- [23] **Haber 7 İnternet Sitesi**, 2007. Rakamlarla Karadeniz Sahil Yolu, http://www.haber7.com/haber.php?haber_id=231832 [Ziyaret Tarihi: 02/08/2007]

ÖZGEÇMİŞ

Selçuk BAKANOĞLU 1981 yılında İstanbul’da doğdu. İlköğrenimi Özel Tercüman Koleji’nde bitiren Selçuk BAKANOĞLU 1992-1999 yılları arasında Cağaloğlu Anadolu Lisesi’nde orta ve lise öğrenimini tamamladı. 2004 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Deniz Teknolojisi Mühendisliği Bölümü’nden bölüm 3.’sü olarak mezun oldu. İleri derecede Almanca ve İngilizce’nin yanısıra orta derecede İtalyanca bilmektedir.