



Söyleşi

Türkiye’de Demiryolları ve Ulaştırma Politikaları

Muhtesem Kaynak**

Abstract · Railroads in Turkey and politics on transportation

In this interview, Prof. Muhtesem Kaynak talked about below subjects. The rapid progress in the field of communication technologies is pushing the whole world to move along the path of globalization in a economic, political and cultural sense; in a world, where borders are vanishing and cargo as well as passenger transportations are gaining impetus, just like transmission services, communication services are assuming more and more important tasks than it was before. The pipelines are much faster, more secure and more economical types of transportation than highway, railroad and ocean transportation, therefore, it has an important place in the field of international transportations. Looking through this angle, Turkey is located in a strategic position, in other words, Turkey serves as a transit country between energy rich Caspian Sea region, Middle East and the Western countries where energy is much needed. Within this context, Turkey has to attach great importance to oil and gas pipeline transportations which may bring her economic as well as political benefits.

- Sayın Kaynak, her ne kadar ulaştırma politikalarını konuşacaksak da, önce, geçtiğimiz aylarda meydana gelen demiryolu kazaları ile ilgili düşüncelerinizi öğrenebilir miyiz?

Muhtesem KAYNAK: Önce kazalarda ölenler için Tanrıdan rahmet ölenlerin ailelerine sabırlar dilerim...Elbette, meydana gelen kazalar insanlarımız ve ülkemiz için çok kötü olmuştur. Onlarca insanımızı bu kazalarda kaybettik...Ancak, meydana

gelen kazalar, demiryollarımızın hali pür melalinin gözler önüne serilmesine yol açmıştır. Biliyor musunuz, bugün demiryollarındaki anahatların % 97'sinde hala 19. yüzyıldan kalma tek hat işletmeciliği sürdürülmekte ve ancak % 20'sinde elektrikli hat bulunmaktadır. Oysa, Avrupa ülkelerinde tek hatlı işletmecilik tarihe karışmıştır ve bir çok Avrupa ülkesinde demiryolları 4 hatlı olarak işletilmektedir.

- Ülkemizde demiryollarının durumu nedir?

*Söyleşi, 28 Eylül 2004 tarihinde gerçekleştirilmiştir.

**Prof.Dr. Gazi Üniversitesi İİBF Dekanı

KAYNAK: Türkiye’de demiryollarının % 44’ü de standart dışı ray ve traverslerden oluşmaktadır, önemli bir bölümünün kurp yarıçapları ve eğimleri yine standart dışıdır. Ayrıca, bütün manevra lokomotiflerinin ve elektrikli dizilerin % 100’ü, dizel anahat lokomotiflerin % 60’ı, dizel dizi filosunun % 40’ı ve elektrikli lokomotif filosunun ise % 25’i oldukça kötü durumdadır. Demiryolu altyapısının bu kötü durumu ve tek hatlılığı, sonuçta, yolcu ve yük trenlerinde ciddi ölçülerde iptallere yol açmakta, bundan da ekonomimiz ve vatandaşlarımız önemli zararlarla karşı karşıya kalmaktadır. İşte, meydana gelen kazalar demiryollarının bu vahim durumunun herkesin gözüne sokulmasına yol açmıştır. Ancak, bu kazalar, asla demiryollarının iyileştirilmesi çabalarına son vermemelidir, geciktirmemelidir de... Tam tersine, demiryollarının iyileştirilmesi yönündeki çabaların daha da hızlandırılmasına yol açmalıdır.

- Eski bir devlet büyüğümüz bir konuşmasında “karayolu hür teşebbüstür, özgürlüktür, demiryolu doğu bloku ülkelerinde yaygındır” diye...karayollarını övmüştü..

KAYNAK: Doğru, Oysa, bu eski devlet büyüğümüz Amerika’da uzun yıllar geçirmiş bir zattı. Ve nasıl oluyor da bilmiyordu ki, kapitalizmin kalesi Amerika sahip olduğu 235.000 km.lik demiryollarıyla dünyada 1 numaradır ve yıllardır toplam yük taşımacılığının % 40’ını da demiryollarıyla gerçekleştirmektedir. Ve nasıl oluyor da bu zat ve diğer devlet büyüklerimiz bilmiyorlardı ki, Amerika’nın dışında daha bir çok ülkede ağır ve hacimli malların taşınmasında yıllardır demiryolları kullanılmaktadır...Ve nasıl bilmiyorlardı ki, son 25-30 yıla damgasını vuran yüksek hızlı tren işletmeciliği ilk defa ne Rusya’da, ne Küba’da, ne de Çin’de başlamıştır. 1964 yılında işletmeye konulan Tokyo-Osaka hattının açılmasıyla ilk defa Japonya’da başlamıştır. Japonya’dan sonra ilk hızlı tren

uygulamasına da yine ne Rusya’da, ne Küba’da, ne de Çin’de geçilmiştir...Fransa’da geçilmiştir... 21. yüzyılın öne çıkacak 2 ulaşım aracından biri havayolları olurken diğeri de demiryolu taşımacılığıdır. Bu nedenle, hemen hemen her gelişmiş ülkede hatta kimi gelişmekte olan ülkede “eski dost” trene dönme çabaları giderek yoğunlaşmaktadır.

- Bunun nedenleri nelerdir?

KAYNAK: Bunun ekonomik, teknolojik ve çevresel çok çeşitli nedenleri vardır. Örneğin, enformasyon ve ileri malzeme teknolojilerinde meydana gelen çarpıcı gelişmeler, demiryolu taşımacılığına düne göre teknik açıdan çok daha hızlı, rahat, güvenli ve ucuz sağlayabilme yetkinliğini kazandırmıştır. Ayrıca, günümüz koşullarında, demiryollarının sağladığı güvenli ve ekonomik yolcu ve yük taşıma kapasitesi başka hiç bir sistemde yoktur. Bundan öte, çevre bilincinin artması ve enerjinin daha verimli kullanılmasına duyulan ihtiyaç demiryollarının değerinin daha da artmasına yol açmıştır. Avrupa birliği çerçevesinde yapılan bir araştırmaya göre, ulaştırma sistemlerinde meydana gelen trafik sıkışıklığı ve kazalarla, neden olunan hava kirliliği ve gürültünün toplumsal maliyetinin Birlik üyesi ülkelerin toplam GSYİH’nın % 4’ünü aştığı ve bu maliyetin de % 90’unun karayollarıyla yapılan taşımalarından kaynaklandığı hesaplanmıştır. Bu yüzden, bir çok ülkede demiryollarına giderek daha fazla ağırlık verilmesi süreci başlamıştır. “Yeni demiryolu çağı”nın gündemde olduğu günümüz dünyasında yüksek hızlı tren uygulamalarının da hızla çoğaldığı gözlenmektedir. 2000 yılı itibariyle, dünya üzerinde 2.175 km.lik kısmı Japonya’da, 2.744 km.lik kısmı Avrupa’da olan toplam 4.919 km. yüksek hızlı demiryolu hattı işletilmektedir. Bunlara ilaveten, halen dünyada inşaatı sürmekte olan 2.507 km. ve projesi yapılmış inşa edileceği günü beklemekte olan 4.273 km. yüksek hızlı hat vardır. Dolayısıyla, dünya,

21.yüzyılın başlarında 11.699 km.lik yüksek hızlı demiryolu hatlarına kavuşmayı beklemektedir. 2015 yılını hedef alan uzun dönemli planda Avrupa' da toplam 30 000 km.lik yüksek hızlı demiryolu ağının oluşturulması öngörülmektedir. Bunun 19 000 km.sinde ise hız, 250 km/saat' in üzerinde olacaktır.

- **Sizin anlattıklarınızdan, şöyle bir sonuca varmak mümkün: Gelişmiş ülkelerde mal taşımacılığı, daha çok demiryolları ve denizyollarıyla gerçekleştirilirken ülkemizde karayollarının taşımacılıktaki ağırlığı çok fazla. Ve bazı tahminlere göre, Türkiye'deki kamyon sayısı Avrupa Birliği'ndeki ve bölge ülkelerinden çok fazladır. O halde, Türkiye'de karayollarına verilen ağırlığın ekonomik nedenleri neler olabilir? Nelerdir ?**

KAYNAK: Gerçekten, ülkemizdeki kamyon sayısı Avrupa Birliği'nde yer alan ülkelerden daha fazladır. Türk filosu, Avrupa'nın yanısıra bölgenin de en büyüğüdür. 2002 yılı itibariyle, karayollarımızda 55.476 çekici, 575.043 kamyon ve 954.892 kamyonet dolaşmaktadır. Ancak, yük taşımacılığında kullanılan çekici, kamyon ve kamyonetlerden etkin bir şekilde yararlanıldığı da söylemek mümkün değildir. Örneğin, çekici ve kamyonların doluluk oranları ancak yüzde 50'ler civarındadır. Buna karşılık, demiryolları, uzun yıllardır ciddi bir biçimde ihmal edilmiştir. Bu ihmalin en somut göstergesi ise, demiryollarına yıllardır yetersiz kaynak ayrılmasıdır. Örneğin, son yıllarda kamu harcamalarından demiryollarına ayrılan pay ancak % 5' ler civarındadır. Bu nedenle 1980 ile 2000 yılları arasında ancak 285 km.lik demiryolu hattı yapılabilmektedir. Buna karşın, aynı dönemde oldukça pahalı bir yatırım olan otoyoldan 1.722 km. yapılmıştır.

- **Otoyolla demiryolu yapımının maliyetini karşılaştırdığımızda nasıl bir sonuç çıkıyor, demiryolu yapımı daha mı maliyetli?**

KAYNAK: Hayır, tam tersi. DPT'nin yapmış olduğu bir çalışmaya göre, "çift hat + sinyalli + elektrikli " 1 km. demiryolunun maliyeti, düz arazide 1, 4 milyon dolar, engebeli arazide 3,0 milyon dolar ve çok engebeli arazide 4, 2 milyon dolar iken, 1 km. otoyolun maliyeti, düz arazide 6 milyon dolar, engebeli arazide 12 milyon dolardır. Bugün Türkiye' deki ulaştırmada karayolları mutlak hakim durumdadır. Gerek yolcu taşımalarının gerekse yük taşımalarının kabaca yüzde 95' i karayolları üzerinden yapılmaktadır. Edirne'den Kars'a 1651 km.lik bir mesafenin katedildiği Türkiye'de yük ve yolcu taşımacılığının neredeyse tamamı karayollarıyla taşınmaktadır. Böyle bir durum Amerika gibi otomotiv sanayinin son derece gelişmiş olduğu ülkede bile yoktur. Örneğin, Amerika'da yük taşımacılığının yüzde 40'ı yıllardır demiryollarıyla taşınmaktadır. Türkiye'de ise yük taşımacılığının ancak yüzde 5'i, yolcu taşımacılığının yüzde 3'ü demiryollarıyla gerçekleştirilmektedir.

- **Bunun nedenleri nedir, bile bile karayolu taşımacılığı niçin teşvik edilmiş?**

KAYNAK: Bunun bence iki önemli nedeni ise, üretim deseninin 1950'lerden itibaren karayollaşma lehinde gelişmesi ve otomotiv sanayinin gelişiminin teşvikiyle birlikte yükselen kentleşme sonucunda artan taşımacılık ihtiyaçlarının karşılamasında karayolu inşaatlarına ağırlık verilmesidir. Ülke ekonomisinin bütününde tekstil gibi emek yoğun üretim dallarının önem kazanmasına paralel bir şekilde, taşımacılık sektöründe de görece emek yoğun olan kamyon taşımacılığı gelişmiştir. Kamyon taşımacılığının gelişmesinde, demiryolu gibi çok fazla sermaye gerektirmeyen bir sektör olmasının da etkili olmuş olabileceğini belirtmek gerekir. Bir bakıma, üretim yapısındaki tüketim mallarına yönelik emek yoğun şekillenme, taşımacılık sektöründe de emek yoğun kamyon taşımacılığı

tarafından desteklenmiştir. Demiryolu taşımacılığı, gerek altyapı yatırımları ve kullanılan ulaşım araçları, gerekse taşımacılık unsurları bakımından daha sermaye yoğun bir sektördür. Türkiye’de demiryolu yatırımlarının yoğunlaştığı dönem de, ekonomisinde görece sermaye yoğun üretim yapısının oluşturulmasının öne çıktığı 1930’lardır. Türkiye, ekonomik yapıda tarım ve tekstil gibi emek yoğun üretim mallarının egemenliğinden kurtulmak üzere 1930’larda başlattığı sanayi hamlesini ileriye götüremediği gibi, buna paralel bir şekilde demiryollaşma hamlesini de devam ettirememiştir.

- Türkiye’deki taşımacılık sisteminin, yani, ulaştırma sisteminin oluşmasında dış etkiler de rol oynamış mıdır?

KAYNAK: Elbette, dış etkiler de rol oynamıştır. Örneğin, 1940’ların sonlarında Marshall yardımları kapsamında ABD’den Türkiye’ye verilen yardımlarla, ABD’deki otomotiv sanayinin gelişmesi de, Türk ulaştırma sisteminde demiryollarının ve denizyollarının ihmal edilerek karayollaşma lehinde şekillenmesinde önemli rol oynamıştır. Aslında geçerken şu saptamayı yapmakta ve üzerinde derinlemesine düşünmekte büyük yarar görmekteyiz : Nasıl 19. yüzyılın ikinci yarısında Avrupa’nın en ileri demiryolu teknolojisine sahip ülkeleri, İngiltere, Almanya ve Fransa Osmanlı Devletinde demiryollarının şekillenmesinde etkili olmuşlarsa, 1940’ların sonlarında da dünyanın en gelişmiş otomotiv sanayine sahip ülkesi ABD de Türkiye Cumhuriyeti’nin karayollarının oluşumunda çok etkili olmuştur. II. Dünya Savaşı’ndan çıkmış ABD sanayi, tank yerine iş makineleri üretmeğe başlamıştı ve bunları satmak zorundaydı. ABD kendi içinde de stratejik bir tercihle, demiryolları yerine hızla karayolları ve havayollarına geçmekteydi. Detroit’teki otomotiv sanayi çok güçlendiği gibi, petrol şirketlerinin bu sistemle akrabalığı ve en büyük şirketlerin bu gruba taşınması,

siyasi etkilerinin de artmasına yol açmıştı ve dünya pazarlarına yayılma dönemiydi. Türkiye’ye yapılan Marshall yardımlarının, karayollaşma bakımından işte böyle bir yönü de vardı.

- Peki, ulusal ulaştırma politikaları nasıl oluşturulmalıdır? Bu konuda nele-re dikkat edilmelidir? Bir de yanlış hatırlamıyorsam önceki yıllarda bir “Ulaştırma Ana Planı” çalışması yapılmıştı. Bu çalışma ne oldu sayın Kaynak ?

KAYNAK: Ulusal ulaştırma politikaları, günün moda düşünceleri tarafından değil de, ülke çıkarlarının hakim olduğu ve ulusal sanayileşme ve kentleşme eğilimlerimiz bağlamında oluşturulmalıdır. Bir dönem demiryollarını, bir dönem karayollarını ve sonra tekrar demiryollarını esas alan uç bir model yerine, tüm ulaştırma alt sistemlerini entegre bir model kapsamında kavrayan ve bunu ülkenin ekonomik ve toplumsal gelişme dinamikleriyle uyumlaştıran, bir sistem yaklaşımı içinde ele alan bir anlayış ve felsefe esas olmalıdır. Dahası, ulusal firmalarımızın ve ülkemizin üretim ve dağıtım işlemlerinin yalnızca ulaştırma değil, lojistik ekseninde ele alınmalıdır. Ulaştırma ile ilgili plan çalışmasına gelince...1983-1993 Ulaştırma Ana Planı çalışması, bir takım eksiklikleri olmasına karşın, örneğin, ulaştırmayı, kentleşme ve ekonomik gelişmenin dinamikleriyle ilişkisi bağlamında ele almasa da, belli bir bütünselliği olması bakımından önemli bir çalışmadır. Ancak, maalesef uygulanma olanağı bulamamıştır ve bu yönde başka bir plan girişimi de olmamıştır. Aslında, bugün derhal yapılması gereken, çağın yeni ulaştırma ve lojistik eğilimlerini ve gelişmelerini dikkate alan ve bunu ülkemiz gerçekleriyle bağdaştıran yeni bir ulaştırma ana planı çalışmasıdır.

- Ulaştırma derken, ulaştırma politikalarını konuşalım derken şimdi de karşımıza yeni bir kavram “lojistik” çıktı. Bu kavramı biraz açabilir miyiz?

Ne anlama gelmektedir? Lojistik denince biz ne anlayacağız ?

KAYNAK: Günümüz koşullarında yalnızca ulaştırmak ya da yalnızca üretmek önemli olmamaktadır...Bu ikisini birlikte ele almak ve bunu en ekonomik koşullarda gerçekleştirmek esastır. Tek başına üretmek önemli değildir. Üretimde kullanılan malzeme ve hammaddelerin fabrikalara, fabrikalarda üretilen malların da pazarlara tam zamanında teslimi ve bunun en uygun koşullarda yapılması, hem firmaların faaliyetlerini geliştirebilmeleri hem de ekonomik kalkınmanın hızlandırılması bakımından çok önemli hale gelmiştir. Bu bakımdan lojistik çok önemli hale gelmiştir... Lojistik ise, bir malın doğru yerde, doğru zamanda, doğru miktarda, en yüksek kalitede, en güvenli bir biçimde ve en uygun maliyetlerle bulundurulmasıdır. Dolayısıyla, lojistik, bir malın bir yerden diğer bir yere taşınmasından öte bir anlayışı ifade eden bir kavramdır. Lojistik, en genel anlamıyla, bir malı kaynağından nihai tüketicisine ulaştırmak için gerekli tüm faaliyetler olarak da tanımlanabilir. Bu faaliyetler, tedarik zinciri olarak adlandırılan bir akış içinde gerçekleştirilir. Geleneksel tedarik zinciri içinde, ulaştırma faaliyetlerinin yanı sıra, dağıtım, depolama, elleçleme, paketleme, gümrük, sigorta, vb. faaliyetler de vardır. Bu faaliyetlerin etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirilmesi firmalar açısından gerekli olduğu kadar, bölgesel, ulusal ve uluslararası yönden de gereklidir.

- **Şimdi ülkeler, artık, yalnızca ulaştırma politikalarıyla değil, lojistik politikalarıyla da ilgilenmektedir öyleyse... Daha doğrusu, ulaştırma ve lojistik konuları birlikte ele alınması gereken iki kavram oluyor...**

KAYNAK: Michigan State University tarafından 1999'da yapılan bir araştırmaya göre, lojistik giderlerinin çeşitli ülkelerde GSYİH'nın yüzde 10.5'u (ABD) ile yüzde 14.9'u (Meksika) arasında oldu-

ğu saptanmıştır. Bir başka çalışmada ise, dış ticaret lojistik maliyetlerinin gelişmiş ülkelerde GSYİH'nın % 10'u civarında gerçekleşirken, az gelişmiş ülkelerde bu oranın çoğu zaman % 30'u aştığı belirtilmiştir. Dolayısıyla, ülkelerin uluslararasıdaki rekabet güçlerini sürdürebilmeleri ve çoğaltabilmeleri bakımından da hükümetlerin yalnızca ulaştırma politikalarıyla değil, lojistik politikalarıyla da etkin bir şekilde ilgilenmeleri gerekmektedir. Etkin bir ulaştırma ve lojistik sisteminin ikisi birlikte, uluslararası rekabetin temel unsurlarından biri haline gelmiştir.

- **Peki, üniversitelerimizde bu konuda dersler okutuluyor mu? Araştırmalar yapılıyor mu, ya da yaptırılıyor mu?**

KAYNAK: Birkaç Fakülte ya da yükseköğretim dışında ulaştırma ve lojistikle ilgili ders veren yer yoktur. Uzun yıllardır, ulaştırma ile ilgili dersler temelde inşaat mühendisliği fakültelerinin ulaştırma ana bilim dalları ile mimarlık fakültelerinin şehircilikle ilgili ana bilim dallarında verilmektedir. Nedense, iktisadi ve idari bilimler fakültelerinin hiçbir bölümünde ya da ana bilim dalında ulaştırma ya da lojistikle ilgili bir ders verilmemektedir. Oysa, Türkiye'nin buna şiddetle ihtiyacı vardır. Bakın, size iddialı gelebilecek bir şey söyleyeyim, bildiğim kadarıyla şu anda Türkiye'de tek bir ulaştırma iktisatçısı yoktur. Ve ülkemizde milyarlarca dolarlık otoyol ihaleleri yapılmakta ulaştırma ile ilgili bir çok yatırım için çeşitli kamusal kararlar verilmektedir. Ulaştırma iktisatçısı olmayan bir ülkede bu ihaleler için verilen kamusal kararlar ne kadar sıhhatli olabilir? Batı ülkelerinin bir çok üniversitesinde ulaştırma ile ilgili bölümler, yüksek lisans ve doktora programları ve araştırma merkezleri vardır. Buralarda onlarca yüksek lisans ve doktora tezleri yapılmaktadır. Ayrıca, yüzlerce kitap, dergi ve gazete yayınlanmıştır ve yayınlanmaya devam etmektedir. Düşünebiliyeyim maşallah, Türkiye'nin denizyollarıyla, havayollarıyla

ve suyuollarıyla ilgili bilimsel, doğru dürüst hiçbir kitap yazılmamıştır. Ulaştırma ile ilgili yazılan bilimsel kitapların çok büyük bir bölümü, nerdeyse hemen hepsi demiryollarıyla ilgilidir. Az bir kısmı karayollarına aittir. Denizyollarına ve havayollarına ilişkin çalışmalar ise tek tüktür ve onlar da büyük ölçüde güncel sıradan incelemelerdir.

- **Avrupa Birliği'nde bu konuda çalışmalar olduğunu biliyoruz. Avrupa Birliği'nde ulaştırma ve lojistikle ilgili çalışmalar hakkında bilgi verir misiniz? Örneğin, AB tarafında hazırlanan "White Paper" ın kapsamı nedir ?**

KAYNAK: Hemen söyleyeyim ki, Avrupa Birliği'nde ulaştırma ve lojistikle ilgili çok çalışma yapılmaktadır. Bizim şu anda hiçbir şekilde gündemimizde olmayan konularda bile araştırmalar yapılmaktadır. Örneğin, yaşlıların ve sakatların olası ulaştırma sorunlarının ve çözüm önerilerinin tartışıldığı raporlar hazırlanmakta ve 2050 yılında Avrupa'yı nasıl bir ulaştırmanın beklediğine ilişkin araştırmalar yapılmaktadır. AB tarafından Eylül 2001'de yayımlanan ve "sürdürülebilir ulaştırma" politikalarının oluşturulması yönünde ciddi çabaların sergilendiği "**White Paper : European Transport Policy for 2010**" başlıklı raporda, çeşitli ulaştırma alt sistemleri arasında entegre bir yapının oluşturulması, demiryollarının canlandırılması, karayollarında güvenliğin artırılması, ulaştırmadan doğan çevresel zararların en aza indirilmesi ve sonuçta Avrupa'da serbestçe çalışacak tek bir ulaştırma sisteminin oluşturulmasına yönelik Avrupa Ana Ulaştırma Ağı'nın nasıl oluşturulabileceğine temel ilke ve politikaları yer almaktadır. Yine aynı raporda geleceğin en verimli ve etkin taşımacılık sistemi olarak "kombine taşımacılık" üzerinde de önemle durulmaktadır.

- **"Kombine Taşımacılık" ne anlama geliyor? Bu konuda ne gibi çalışmalar yapılmıştır ya da yapılmaktadır Avrupa Birliği'nde ?**

KAYNAK: Kombine taşımacılık, bir yükün çıkış noktasından itibaren birden fazla taşımacılık sistemi kullanılarak müşteriye ulaştırılmasıdır. Burada amaç, taşımacılıkta etkinliği arttırmaktır. Kombine taşımacılıkta mümkün olan ulaşım birleşimleri şöyledir :

- Denizyolu-Demiryolu-Karayolu
- Denizyolu-Karayolu (Ro-Ro Taşımacılığı)
- Demiryolu-Karayolu'dur.

Kombine taşımacılık türleri ise: Konteyner Taşımacılığı, Piggy Back Taşımacılık, Rolling Motorway Sistemi, Unaccompanied Piggy Back Sistemi, Pocket Wagon (Cepli Tip Vagon) Sistemi, Swing Tray Well Wagon (Kayar Tabanlı Vagon) Sistemi, Swap Body (Ayaklı Konteyner) Sistemi ve Bi-Modal Taşımacılık'tır.

Kombine taşımacılık türleri arasında özellikle konteynerle yapılan kombine taşımacılık, ulaşım türleri arasında aktarmalarda getirdiği kolaylık, yük standardizasyonu, yükleme ve boşaltma işlemlerinde zaman tasarrufu, yolculuk boyunca yük için maksimum korunma avantajlarına sahiptir. Bu özellikleri nedeniyle, konteyner taşımacılığı dünyada büyük gelişme göstermektedir. Örneğin, günümüzde denizlerde yapılan genel yük taşımacılığının % 60'dan fazlası konteynerlerle gerçekleştirilmektedir.

Kombine taşımacılıkla ilgili olarak Avrupa Birliği'nde yapılan çalışmalara geline...Bu konuda Avrupa Birliği'nde çok ciddi çalışmalar yapılmakta... Örneğin, PACT (Pilot Action for Combined Transport) Programı ve devamı olan Marco Polo Programı, bu kapsamdaki çalışmalardır. Bu çalışmalar, Avrupa Birliği ülkelerinde kombine taşımacılığı ve çevre dostu bir ulaşım sistemini geliştirmek üzere oluşturulmuş girişimlerdir.

- **PACT (Pilot Action for Combined Transport) ve Marco Polo Programı'nı biraz açar mısınız? Bu programların amacı nedir?**

KAYNAK: 1992’de başlatılan PACT Programının amacı, başta uluslararası olmak üzere tüm yük taşımacılığını karayollarından, demiryolu, denizyolu ve iç suyolundan meydana gelen kombine taşımacılığa kaydırarak hem karayollarındaki trafik sıkışıklığını azaltmak hem de çevre dostu bir ulaşım sistemini oluşturmaktır. 1992-2001 arasında 53 milyon Euro civarında ~~1111~~ bir bütçeye sahip olan PACT Programı 167 projeye önderlik etmiştir. 31 Aralık 2001’de sona erdirilen PACT Programı ile amaçlanan hedeflere Marco Polo Programı ile devam edilmektedir. PACT Programında olduğu gibi, Marco Polo’da da amaç, başta uluslararası yük taşımacılığı olmak üzere kombine taşımacılığı ve çevre dostu ulaşım sistemini geliştirmek, bu bağlamda demiryolu, denizyolu ve iç suyu taşımacılığını canlandırmak ve konteyner taşımacılığındaki teknik standartları uluslararası taşımacılığa daha da uygun hale getirecek çalışmalarda bulunmaktadır. 2003-2006 arası için 75 milyon Euro’luk bir bütçeye sahip olan Marco Polo halen devam etmekte olan bir programdır.

- Yolcu ve yük taşımacılığının AB’deki durumu nedir? Dengeli bir dağılım var mıdır?

KAYNAK: Hemen söyleyeyim, orada da karayollarının lehinde olmak üzere dengesiz bir dağılım vardır, ama, bu dengesizlik Türkiye’deki kadar değildir. Türkiye’de taşımacılığın mutlak hakimi karayollarıdır. Buna karşın, AB’de yük taşımacılığının % 74,7’si karayollarıyla gerçekleştirilirken % 13’ü demiryollarıyla, % 6,8’i bizde hiç bilinmeyen içsuyollarıyla ve % 5’i de boru hatlarıyla yapılmaktadır. Bir de şu var. AB ülkeleri eni ve boyu küçük olan ülkelerdir. Yük taşımacılığının büyük kısmının karayollarıyla taşınmasının bu yönden haklı nedenleri vardır. Avrupa’da yük taşımacılığı genelde kısa mesafeler için yapılmaktadır. Örneğin, yükün yüzde 60’ı 50 km. den ve yüzde 81’i de 150 km.den kısa mesafeler

için taşınmaktadır. Dolayısıyla, genelde kısa mesafeli yük taşımacılığının yapıldığı Avrupa’da, kısa mesafeli taşımacılığın en ekonomik ve rasyonel bir ulaşım sistemi olan karayollarıyla yapılmasından ve bu nedenle karayolu ulaşımının gelişmesinden daha doğal bir şey yoktur. Avrupa Ülkeleri ile Türkiye’yi karşılaştırırken bu noktanın özellikle göz önünde tutulmasında yarar vardır. Edirne’den Kars’a 1651 km.lik bir mesafenin katedildiği Türkiye’de yük ve yolcu taşımacılığının neredeyse tamamının karayollarıyla taşınmasında Avrupa’yı örnek gösterirken ve kimi karşılaştırmaları yaparken bu gerçeklerin de vurgulanması gerekmektedir.

- Sovyetler Birliği’nin parçalanması ve Doğu Bloku’nun çökmesi herhalde Avrupa ülkelerinin de ulaştırma stratejilerini gözden geçirmelerine yol açmış olsa gerek!

KAYNAK: Evet, haklısınız... Batı Avrupa ülkelerinin ulaştırma ile ilgili stratejilerini değiştirmelerine yol açmıştır. Avrupa Birliği bünyesinde ulaştırma konusunda çok yönlü faaliyetler yürütmekte olan Batı Avrupa ülkeleri, önceliklerini Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ile entegrasyon konusuna kaydırmakla beraber, aynı zamanda, Asya pazarlarına ulaşmak için güvenli, hızlı ve ucuz taşımacılığa olanak sağlayacak ulaştırma güzergahları arayışı içine girmişler ve ulaştırma stratejilerinde bu yönde önemli değişiklikler yapmışlardır.

Kendi ulaştırma sisteminin geliştirilmesi ve entegrasyonunun diğer Avrupa ülkelerini de içine alan bir ulaşım ağının sağlanmasıyla gerçekleşeceğine inanan Avrupa Birliği, Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ve diğer çevre ülkeleriyle ulaştırma alanında işbirliği sağlama amacıyla “ Pan-Avrupa “ kavramını yaratmıştır. Bu kapsamda, 1991’de Prag’da, 1994’de Girit’te ve 1997’de Helsinki’de yapılan I., II. Ve III. Pan-Avrupa Konferansları sonucunda, 10 öncelikli koridordan oluşan Pan-Avrupa

Ulaştırma Ağı (Pan-European Network) (PEN) belirlenmiştir.

- Pan-Avrupa Ulaştırma Ağı'ndan bahseder misiniz? Ne amaçlanmakta bu sistemle?

KAYNAK: Pan-Avrupa Ulaştırma Ağı (PEN), Avrupa Birliği içinde önce 14 adet iken sonradan yapılan eklemelerle 29 öncelikli projeye çıkarılan Trans-Avrupa Ağı'nı (Trans-European Network) (TEN) tamamlamaktadır. Diğer taraftan, Avrupa-Asya Kara Köprüsü (Euro-Asian Land Bridge) adı altında Avrupa'dan Orta Asya'yı geçerek Doğu Asya'ya ulaşımını sağlayan yeni bir proje daha ortaya atılmıştır. Böylece, Pan-Avrupa ve TEN ile Trans-Asya koridorları birbirine bağlanmış olmaktadır. Yine Avrupa Birliği tarafından bir program şeklinde yürütülmekte olan Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (Transport Corridor Europe Caucasus Asia / TRACECA), biraz önce yukarıda değinilen Pan-Avrupa ve Trans-Avrupa Ulaştırma Koridorlarını (PEN ve TEN) tamamlar nitelikte bir diğer uluslararası ulaştırma düzenlemesidir.

- Avrupa-Asya ulaştırma koridorlarında ciddi bir bölgesel rekabet var o zaman...

KAYNAK: Evet, bu koridorlara yönelik olarak Avrupa Birliği ülkeleri bölge ülkeleri hatta ABD arasında çok ciddi bir bölgesel rekabet vardır. Her şeyden önce Avrupa Birliği'nde içinde ulaştırmanın da yer aldığı lojistik sektöründe 12 milyon kişi çalışmaktadır. Buna lojistik sektörüyle yakından ilgili altyapı, enerji, taşıt bakım onarımı, sigortacılık vb. hizmet sektöründe çalışanlar da dahil edildiğinde rakam, 18 milyona ulaşmaktadır. Ve bunlara yeni iş alanları açmak gereklidir. İşte, Avrupa Birliği, kendi taşımacılık pazarını Avrupa'nın da ötesine, Orta ve Uzak Asya'ya doğru bu yüzden genişletmenin peşindedir. ABD de en azından bölgedeki enerji kaynaklarını kontrol etmek bakımından buradaki

ulaştırma faaliyetlerini yönlendirmeye çalışmaktadır. Ayrıca, her bölge ülkesi de, ulaşım ile ilgili koridorların kendi toprakları üzerinden geçmesini, mümkünse daha fazla yer almasını ve böylece taşımacılık faaliyetlerinden en büyük payı kapmaya çalışmaktadır.

Bakınız, doğu-batı ekseninde gerçekleşen 350-400 milyar dolarlık bir uluslararası kara taşımacılığı pazarı vardır. Bu son derece büyük pazarı, başta Avrupa Birliği ülkeleri olmak üzere pek çok ülkenin dikkatini çekmekte ve her ülke kendi başına ya da girdikleri işbirlikleri ile uluslararası taşımacılıktan alacakları payları arttırmaya çalışmaktadır. Avrupa Birliği ülkeleri ulaştırma projeleri olsun, Rusya Federasyonu, İran ve Hindistan'ın ortak Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru girişimi olsun hepsi hep bu yönde atılmış adımlardır.

- Peki, Türkiye, bu rekabetin neresinde yer almaktadır ?

KAYNAK: Henüz çok içinde olduğunu ve bu rekabette etkin bir şekilde yer aldığını söylemek pek mümkün değildir. Eğer, Türkiye bu rekabette etkin olarak yer almak istiyorsa, öncelikle Doğu-Batı koridorunu kısaltacak yatırım projelerini hayata geçirmelidir. Türkiye'nin uluslararası taşımacılıkta sağlam bir şekilde yer alabilmesi bakımından yolu kısaltan alternatifleri ön plana çıkartması, bunun için de öncelikle Kars-Tiflis demiryolu hattını yapması gerekmektedir. Ayrıca, TEM ve TER Projeleri kapsamında yer alan yollarını iyileştirecek gerekli yatırımları yaparak uluslararası taşımacılıktan yeterli payı almasını sağlayacak önlemleri geliştirmelidir. Türkiye'nin TRACECA içinde etkin bir şekilde yer alması da son derece önemli bir konudur.

- Neden önemlidir Türkiye'nin TRACECA içinde yer alması?

KAYNAK: TRACECA esas olarak Avrupa Birliği tarafından yürütülen Av-

rupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru projesidir. Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru, Pan-Avrupa ve Trans-Avrupa Ulaştırma Koridorlarını (PEN ve TEN) tamamlar nitelikte bir uluslararası ulaştırma düzenlemesidir. TRACECA, Avrupa Birliği tarafından 1993 Mayıs ayında 3 Kafkas ülkesi (Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan) ile 5 Orta Asya ülkesinin (Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan) ticaret ve ulaştırma bakanlarının katılımlarıyla Brüksel'de gerçekleştirilen bir konferansta başlatılan projedir. 1996 yılında Programa Moğolistan ve Ukrayna, 1998'de Moldova ve 2002'de de Türkiye, Romanya ve Bulgaristan dahil edilmişlerdir. TRACECA Koridoru, Avrupa Birliği tarafından, zengin kaynaklara sahip Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerinin Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlanmasını sağlayacak bir Doğu-Batı Koridoru'dur. Bu proje, tarihi İpek Yolu üzerinde Almatı'dan başlayıp, Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan güzergahını izleyen kara ve demiryollarının, Hazar Denizi yoluyla ve Azerbaycan üzerinden Gürcistan'ın Poti ve Batum limanlarına bağlanan ve bu limanlardan da denizyolu bağlantısıyla Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan limanlarına geçerek Pan-Avrupa koridorlarıyla birleşen bir projedir. Avrupa Birliği'nin geliştirdiği TRACECA Projesi, Romanya ile Bulgaristan limanlarından Gürcistan limanlarına direkt denizyolu ile Orta Asya bağlantısını sağlayan ve Türkiye'yi dışlayan bir programdır. Bu bakımdan, Türkiye'nin çift hat olarak çalışacak Kars-Tiflis demiryolu hattını yapması demek, Türkiye ile Gürcistan ve Azerbaycan arasında demiryolu bağlantısını kurmak, İran üzerinden geçen Doğu-Batı koridoruna alternatif bir güzergah oluşturmak, Orta Asya Cumhuriyetlerini Türkiye'ye bağlamak, Avrupa Orta Asya ile Avrupa arasında daha kısa, daha ekonomik ve güvenli bir yol üzerinden ulaşımı sağlamak, Türkmenistan-Azerbay-

can-Gürcistan-Türkiye üzerinden geçen demiryolu-denizyolu kombine taşımacılığı ile Orta Asya'yı Akdeniz'e bağlamak ve Orta Asya ile yapılan transit taşımacılıkta Türkiye'yi önemli bir konuma getirmek demektir. Kars-Tiflis bağlantısının gerçekleştirilmesi ile Akdeniz'deki İskenderun ve Mersin limanları da bu ulaşım açılmış olacaktır. Böylece, denizlere kapalı olan ve Akdeniz'e ve Avrupa'ya ulaşmada büyük zorluklar yaşayan ülkelerin de bu sıkıntılarını çok büyük ölçüde hafifletmiş olacaktır. Bu yol, tarihi İpek Yolunu Kafkaslar üzerine yönlendirecek, Türkiye'nin özellikle petrol, pamuk ve diğer hammadde konusundaki ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlayacak, Orta Asya ülkelerinin hammadde ihracatlarını kolaylaştıracak, Türkiye'nin transit taşımacılığını olumlu yönde geliştirecektir.

- Sayın Kaynak şunu öğrenmek istiyoruz: Türkiye'nin bölgesel lojistik güç olma potansiyeli nedir? Siz bu potansiyeli nasıl görmektesiniz ?

KAYNAK: Türkiye gerek jeostratejik, gerekse jeopolitik açıdan taşıdığı özellikler itibariyle bölgesinde ağırlığını her geçen gün arttırmak zorunda olan bir ülkedir. Coğrafi ve ekonomik bakımdan Ortadoğu ve Hazar petrollerine yakınlık, Türk Cumhuriyetleri ile olan ilişkileri, doğal kaynak zengini Kafkasya ile bağlantıları ve ortak kültürel geçmişi, Karadeniz ve Akdeniz bölgelerinin ulaştırma yollarının merkezinde bulunması, kısaca doğu-batı ve kuzey-güney eksenlerinin kesişim noktasında yer alması, Türkiye'nin bölgesel bir güç olma potansiyeli taşıdığını göstermektedir. Ancak, Türkiye'nin sahip olduğu bu potansiyeli fiiliyata dönüştürmesi ise bölgedeki taşımacılık mücadelesine etkin bir şekilde katılmasına bağlı bir olaydır. Türkiye, etrafında gerçekleşen karayolu, demiryolu, denizyolu ve boru hatlarından oluşan taşımacılık pazarında, Avrupa ülkelerinin yanı sıra, Rusya, Bulgaristan, Romanya, Polonya, Yunanistan, İran ve

Suriye'nin de rekabetiyle karşı karşıyadır. Dolayısıyla, lojistik güç merkezi olma potansiyeli açısından yalnız değildir. Türkiye şunu bilmelidir ki, Avrupa-Ortadoğu-Asya transit taşımacılık pazarı ciddi rekabetlerin yaşandığı bir pazardır. .

- Taşımacılık koridorlarında etkinliğin sağlanmasında, bir bakıma geliştirilmesinde limanlarımız da önemli rol oynamaktadır değil mi?

KAYNAK: Tabii... Türkiye'nin, Balkanlar, Kafkaslar, Karadeniz, Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'de lider ülke konumuna ve bir cazibe merkezi haline gelebilmesi, uluslararası taşımacılıkta düğüm noktalarını oluşturan limanlarla, bu limanlardaki elleçleme, depolama, dağıtım vb. hizmetlerini, kısaca, lojistikle ilgili taşımacılık dahil tüm faaliyetlerini de düzenli bir şekilde yerine getirmesine bağlıdır. Bu bakımdan, mevcut limanların ve yapılacak yenilerinin modern lojistik anlayışına göre yeniden yapılandırılmaları, inşa edilmeleri ve buna uygun bir şekilde işletilmeleri gerekmektedir. Liman işletmeciliğinde, yükün cinsini ve hacmini dikkate alacak, gereksiz bekletmelere meydan vermeyecek ve yükün sürekli akışını sağlayacak, çok modlu taşımacılığa olanak verecek dinamik bir anlayış hakim olmalıdır. Kuşkusuz, deniz ticaret filusunun da niceliksel ve niteliksel olarak teknolojik gelişmelerle uygun bir yapıya kavuşturulması suretiyle etkin katkılarının sağlanması da zorunludur.

Diğer taraftan, Türkiye, kendisi gibi lojistik güç merkezi olma potansiyeli taşıyan Doğu Akdeniz'de : Larnaka, Limasol, Doğu Karadeniz'de : Poti, Batumi, Supsa, Novorosisk Batı Karadeniz'de : Varna, Köstence, Odessa Ortadoğu, Hazar ve Orta Asya'da : Bender Abbas, Salalah, Aden gibi diğer ülke limanlarında meydana gelen gelişmeleri yakından izlemek zorundadır. Türkiye, sahip olduğu coğrafi konum itibarıyla bütün Karadeniz ülkelerine dağıtım

yapacak bir limana sahip olabileceği gibi, Akdeniz'de ana dağıtım yapabilecek limanlara da sahip olabilir. Akdeniz'de Türkiye kadar uzun sahili olan başka bir ülke yoktur. 8333 km. lik sahili ile en büyük kıyı şeridi olan ülkedir. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, bu olanaklarını henüz yeterince değerlendirememektedir. Örneğin, limanlar genelde küçüktür ve Çanakkale, Tekirdağ, Sinop, Trabzon ve Antalya gibi limanlarda demiryolu bağlantısı olmadığı gibi, özel limanların da hiçbirisinde demiryolu bağlantısı yoktur. Oysa, limanlara gelen malları uzak mesafeli taşımalarda yüklenebilecek taşıma sistemi demiryollarıdır.

- Bir de Tuna üzerinden nehir taşımacılığında bahsetmiştiniz. Bu konuyu açar mısınız sayın Kaynak?

KAYNAK: Türkiye'de artık uluslararası taşımacılıkta şimdiye kadar hiç kullanılmayan Tuna nehri üzerinden nehir taşımacılığı da gündeme gelmelidir. Dış ticaretini ağırlıklı olarak Avrupa ülkeleriyle yapan Türkiye, Tuna üzerinden yapacağı nehir taşımacılığıyla hem ulaşım yollarını çeşitlendirmiş hem de Avrupa'da giderek gelişen nehir taşımacılığında pay almış olacaktır. Nehir taşımacılığı, Türk armatörleri için yeni bir gelir kaynağı yaratmakla kalmayacak, 1/3 daha düşük olan taşımacılık giderleri nedeniyle bazı ihraç ürünlerimize önemli bir rekabet gücü de kazandırılmış olacaktır. Türkiye'nin yalnızca Almanya'ya yönelik yılda yaklaşık 700.000 ton olduğu hesaplanan seramik ihracatının nehir yoluyla taşındığını düşünmek bile konunun ne kadar önemli olduğunu göstermektedir

- Verdiğiniz bilgiler için teşekkür ederiz sayın Kaynak...

KAYNAK: Ben de kimi açıklamalarda bulunmama fırsat verdiğiniz için sizlere teşekkür ederim...