

TÜRK DÜNYASI VE TRACECA PROJESİ

Serap OVALI¹

(Karadeniz Teknik Üniversitesi, Türkiye)

Kenan ÇELİK²

(Karadeniz Teknik Üniversitesi, Türkiye)

1. GİRİŞ

Kafkasya, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney eksenlerinde oldukça önemli bir geçiş noktasıdır. Doğuda Çin'den başlayarak batıda Avrupa ve Akdeniz'e kadar uzanan tarihi "İpek Yolu" da Kafkasya üzerinden geçmektedir. Kafkasya ve Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin yer aldığı coğrafyada var olan ulaştırma altyapısı, Türk Cumhuriyetlerinin ihtiyaçlarını tam anlamıyla karşılayamamaktadır. Ulaştırma altyapısı, Sovyetler Birliği döneminde uygulanan politikalar nedeniyle Rusya'ya yönelik olarak inşa edilmiştir. Bölgenin kara ve demir yolu ağları kuzey-güney yönünde uzanmış ve bölgeyi esas olarak Rusya Federasyonu'na bağlamıştır. Ayrıca, Sovyetler Birliği döneminden kalan ulaştırma alt yapısının eskiliği ve teknik eksikliklerinin yanı sıra Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin milli sınırları göz önüne alınmaksızın oluşturulmuş olması da ulaştırma konusunda önemli sorunlara yol açmıştır. Ulaştırmada karşılaşılan güçlükler, Türk Cumhuriyetlerinin ekonomik kalkınması ile Türk Cumhuriyetlerinin kendi aralarındaki ticari ve ekonomik bağların güçlenmesini olumsuz yönde etkilemiştir.

Orta Asya ve Kafkasya Bölgesi özellikle SSCB'nin dağılması ve bağımsızlık hareketlerinden sonra ticari, ekonomik ve politik açıdan tüm dünyanın olduğu gibi Avrupa'nın bölgeyle ilgilenmesini gündeme getirmiştir. Öyle ki; doğal kaynaklar bakımından zengin olan bu ülkeler gelişmiş Avrupa devletleri için bir pazar ve ucuz hammadde kaynağı rolünü üstlenmiştir. Bu amaçla bağımsızlık hareketlerinden sonra bölgenin AB'ye yönelik sosyal, kültürel ve bilimsel alandaki destek faaliyetlerini sürdürdüğü bilinmektedir. Bölgenin her açıdan modernizasyonu AB'nin yararına olacağından bölgeyle ilgili olarak bir çok ülkeyi içine alan yardım program ve projeleri üretilmiştir.

Uzun vadede AB'nin bölgedeki enerji kaynaklarına ilişkin amaçlarını gerçekleştirebilmesi, özellikle uluslararası ticaretin vazgeçilmezlerinden olan ulaşım konusunu ön plana çıkarmıştır. AB ile bölge arasındaki coğrafi uzaklık çeşitli ulaştırma ve transit ticaret yatırımlarıyla aşılmaya ve ulaştırma altyapısı modernize edilmeye çalışılmıştır. Bu bağlamda, kara, demir ve deniz yolu transit taşımacılığı tüm yönleriyle faaliyet programlarına dahil edilmiştir. AB ile Orta

¹ Öğr.Gör., Karadeniz Teknik Üniversitesi, Beşikdüzü Meslek Yüksekokulu, sovali@ktu.edu.tr

² Prof.Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, kenancelik@ktu.edu.tr.

Asya ve Kafkasya ülkeleri arasındaki ticaretin geliştirilmesi birinci derecede ulaşım faktörüne bağlı olduğundan bölgede nitelik ve nicelik yönünden geliştirilmiş bir ulaştırma koridoruna ihtiyaç duyulmuştur. Bu nedenle AB tarafından Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), bölgenin ulaştırma problemini çözmeye yönelik Türkiye dahil 13 aktif ülkenin yer aldığı bir proje olarak ortaya konulmuştur. İlk etapta 3 Kafkasya (Gürcistan, Azerbaycan, Ermenistan) ve 5 Orta Asya (Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan, Tacikistan ve Kırgızistan) ülkesini kapsayan Proje'ye daha sonraki yıllarda Türkiye, Romanya, Moldova ve Bulgaristan da dahil edilmiştir. AB tarafından finansmanı sağlanan TRACECA Projesi, mevcut demiryolları, karayolları ve limanların restorasyonu, yeni demiryolu, karayolu, liman ve köprülerin inşası, ulaştırma sektöründeki personelin eğitimi, ülkeler arasındaki sınır geçişlerinin kolaylaştırılması gibi bir dizi yatırım projesi ve teknik yardım programlarından oluşmaktadır.

Bağımsız Devletler için Teknik Yardım Programı (Technical Assistance to the Commonwealth of Independent States-TACIS)'in bir alt programı olan TRACECA Avrupa ile Orta Asya arasında bir ulaştırma koridorunun geliştirilmesini hedeflemektedir. Bölgenin ulaştırma potansiyelini ortaya koyan TRACECA politik olarak üst düzeyde kabul görmüştür. Proje kurumsal, ulaştırmaya ilişkin, hukuki ve politik reformlar, ulaştırma yönetiminin geliştirilmesi, sürdürülebilir altyapı, yatırımların kolaylaştırılması, ulaştırma hizmetlerinin yeniden yapılandırılması ve doğrudan yatırım ana konularını kapsamaktadır.

Bu çalışmada, uluslararası ticaretin gelişiminde ulaştırma sektörünün rolü incelenerek, bu kapsamda Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile AB arasındaki ticari ilişkileri geliştirmesi hedeflenen TRACECA Projesi tanıtılacak ve Projenin AB ve Türk devletleri açısından önemi ortaya koyulacaktır.

2. Ulaştırma Sektörüne Genel Bakış

Dünyada uluslararası ticaret akımlarının artması, sınırların ortadan kalkması ve teknolojinin gelişmesiyle birlikte ulaştırma sektöründe önemli değişimler ortaya çıkmıştır. Baş döndürücü bir hızla ilerleyen teknoloji ve onun ürünü olan ulaştırma ve iletişim ülkeler arasındaki ilişkiyi inanılmaz ölçüde arttırmıştır. Rekabetin arttığı dünyada yaşanan bu değişimi en fazla etkileyen ve etkileyebilecek olan sektörlerin biri ulaştırma sektörüdür. Sanayileşmenin hızla gelişmesine, nüfus artışına ve yerleşim merkezlerinin yaygınlaşmasına paralel olarak, ulaştırma sistemleri de konfor, hız ve güvenlik yönünden devamlı gelişmeler kaydetmektedir.³

³ <http://www.vakifbank.com.tr/earastirma/ulastirma.doc>.

Dünya ulaştırma sektörü, küreselleşen ekonominin artan talepleri doğrultusunda gelişme gösteren uluslararası ticaretin önemli yapı taşlarından biridir. Bölgesel kalkınma stratejilerinin uygulanması, teknolojik gelişmeler, altyapı olanaklarının iyileştirilmesi, ticaretin serbestleştirilmesi, düzenleyici otoritelerin belirlediği kurallar, ticari hizmet anlayışında kalitenin ve müşteri memnuniyetinin önem kazanması ulaştırma sektöründe hızlı gelişmelere yol açmıştır. Ülkelerin sürdürülebilir kalkınma sürecini yakalamalarında ulaştırma sistemi, oluşturduğu ağ ile bölgeler ve ülkeler arası bütünleşmeye katkıda bulunmaktadır. Buna bağlı olarak, ulaştırma sektörünün etkin, verimli, kaliteli, güvenli, esnek, ucuz ve hızlı hizmet sağlayamadığı durumlarda ulusal, bölgesel veya uluslararası düzeyde gelişmenin gerçekleşmesi ve başarı elde edilmesi mümkün olamamaktadır.⁴

Ulaştırma, genel olarak kişilerin ve malların yer ve/veya zaman faydası yaratmak üzere ekonomik, hızlı ve güvenli bir şekilde yer değiştirmesi olarak tanımlanabilir. Ancak daha geniş bir açıdan bakıldığında ulaştırma, tüm ekonomik, sosyal ve kültürel faaliyetlerin hemen her safhasında katkısı bulunan bir hizmet sektörüdür. Bu nedenle ulaştırma, bütün sektörleri birbirine bağlayan bir hizmet dalı veya sektörler zincirinin bir halkası olarak kabul edilmelidir. Ayrıca ulaştırma, talebi başka sektörler tarafından yaratılan bir hizmet etkinliği olup, ticaret ve turizm de bu anlamda ulaştırma talebi doğuran en önemli sektörlerdir. Ulaştırma, iktisadi, sosyal ve kültürel gelişmelerin yarattığı hizmet talebini tatmin amacına yönelmiş bir sektördür ve bu görevini yerine getirirken de, teknolojik anlamda kendisinden beklenen hız, güven ve konfor imkanlarına sahip olması gerekmektedir. Ulaştırma hizmetlerinin en önemli özelliği, üretim ile satışın aynı anda olmasıdır. Ayrıca bu hizmet, depolanamayan bir hizmet olduğu için her zaman ekonomilerde “optimal kapasiteler oluşturma” sorununu gündeme getirmektedir. Kapasitenin hizmet talebinin çok altında veya üstünde olmasının ayrı ayrı ekonomik kayıplara neden olacağı açıktır.⁵

Ulaştırma sektörünün diğer sektörlerden farklı olan özellikleri ayrıca alt yapı özelliği, taşıt özelliği ve talep özelliği olarak da üç ana grupta ele alınabilir.

a. Altyapı Özelliği: Sektörün altyapısı, karayolları, demiryolları, köprüler, deniz ve hava limanları ile benzeri sabit tesislerden oluşmaktadır. Bu altyapılar ekonomik açıdan son derece pahalı olup, masrafları genellikle firma ve fertlerin olanaklarını aştığından bazı istisnalar dışında çoğunlukla devlet tarafından yapılmaktadır. Ayrıca ulaştırma sektörü altyapıları, diğer sektörlerle karşılaştırılamayacak kadar uzun ömürlüdür. Bu da ekonomik eskimeden önce teknolojik eskimeye neden olmaktadır. Diğer yandan, ulaştırma altyapılarının alternatif kullanımları azdır ya da hiç yoktur. Bu nedenle son derece pahalı olan

⁴ TÜSİAD (2007), “Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü-Özet Bulgular” Basın Bülteni, 28 Şubat 2007, (TS/BAS-BÜL/07-20).

⁵ TEKELOĞLU, Atila (1988), “Uluslararası Kara Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri”, Uluslararası Kara Taşımacılığının Türk Ekonomisine Katkıları ve Sorunları Sempozyumu’nda Sunulan Bildiri, İstanbul, 1988, ss.51-57.

bu tür yatırımların optimal planlanmasının önemi ön plana çıkmaktadır. Son olarak, ulaştırma altyapı yatırımlarının kapasitelerini zamanla değişen talebe göre ayarlamak, diğer sektörlerin altyapılarına oranla çok daha zor ve pahalıdır. Bu yüzden ulaştırma altyapı yatırımlarında optimal kapasitenin tespiti çok büyük önem taşımaktadır.

b. Taşıt Özelliği: Ulaştırma sektöründe hareketli tesisler olarak adlandırılan kamyon, tren, gemi, uçak ve diğer taşıtlar, altyapı tesisleriyle zıt ekonomik özellikler taşırlar. Altyapı tesislerinin çok yüksek maliyeti karşısında, taşıtların üretim maliyetleri çok önemsizdir. Altyapı hizmetlerinin yalnız devlet tarafından gerçekleştirilmesine karşın araçların yapımı ve ulaştırma hizmetlerinin büyük ölçüde özel kesimin elinde bulunmasına neden olan bu durum, bu sektörün ekonomiye istenilen katkısı sağlaması için devletin özel bir ulaştırma politikası izlemesini gerektirir.

c. Talep Özelliği: Ulaştırma için söz edilen talep, diğer sektörlerden farklı olup, birçok faktöre bağlı türev bir taleptir. Çünkü bu talep, gerçekte mal ve hizmetlere olan talebe göre belirlenir. Diğer bir husus da buradaki talebin klasik mal ve hizmet talebinden farklı olarak, toplam trafik hacminin alternatif ulaştırma türleri arasındaki dağılımını da yansıttır. Ülkelerin askeri, ekonomik ve sosyal politikalarının yanı sıra coğrafi özellikleri gibi ekonomi dışı bazı faktörlerin de ulaştırma talebini etkilediğini unutmamak gerekir.⁶

Ulaştırma sektörünün bir diğer özelliği de kayıt dışı ekonominin önlenmesinde oynayabileceği etkin roldür. İşletmeler arasında haksız rekabet yaratan kayıt dışı ekonomi önemli gelir kayıplarına neden olmaktadır. Yüz binlerce üreticiden milyonlarca tüketiciye ulaşan ürünleri ve milyonlarca yolcunun ulaşımını ticari anlamda kayıt içine alabilen bir ulaştırma sektörü kayıt dışı ekonominin önlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır.⁷

Avrupa'daki gelişmiş ülkelerin ticareti geliştirme amacı yanında, Kafkasya ve Orta Asya ülkelerinin de teknoloji transferi ve gelişmiş ülkelerle entegrasyon arzuları nedeniyle ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi son yılların en temel konusu olmuştur.

3. Dünyada Ulaştırma Sektörü

Ulaştırma sektörünün alt sektörleri olarak ta adlandırılan ulaştırma türlerini 5 ana grupta sıralamak mümkündür. Bu kısımda dünyada bu ulaştırma türlerinin mevcut durumu ve kaydedilen gelişmeler özet olarak ele alınacaktır.

⁶ SEZGİN, Orhan (1988), "Ulaştırma Sektörüne Genel Bir Bakış", Uluslararası Kara Taşımacılığının Türk Ekonomisine Katkıları ve Sorunları Sempozyumu'nda Sunulan Bildiri, İstanbul, 1988, ss.33-45.

⁷ TÜSİAD (2007), "Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü-Özet Bulgular" Basın Bülteni, 28 Şubat 2007, (TS/BAS-BÜL/07-20).

Karayolu ulaştırması; Dünya yol istatistikleri incelendiğinde diğer ulaştırma sistemleri çok gelişmiş olan ülkeler de dahil bir çok ülkede yük ve yolcu taşımacılığında karayoluna olan talebin sürekli artan bir eğilim gösterdiği izlenmektedir. Son yıllarda dünya genelinde yer alan karayolu ulaşımı ile ilgili çalışmalar; karayolu teknolojisi, karayolu yönetimi, sürdürülebilir gelişme ve karayollarının ulaşım sistemindeki rolü, kullanıcı görüşlerinin değerlendirilmesi, harcama yapmaya değer olma durumu ve teknoloji transferi konularında yoğunlaşmıştır.⁸ Dünyada karayolu taşımacılığı, üretim yerinden tüketim mahalline aktarmasız ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olması nedeniyle, diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilmektedir.

Demiryolu ulaştırması; Demiryolları, küreselleşmenin yarattığı düzene ayak uydurabilmek için önemli yapısal ve teknik değişim sürecinden geçmektedir. Dünya demiryollarının hemen tümünde yeniden yapılanma çalışmaları çeşitli biçimlerde sürdürölmektedir. Son dönemlerde, demiryolu sektörünün sadece diğer ulaştırma sistemleri karşısındaki rekabet gücünü arttırmaya değil, aynı demiryolu altyapısı üzerinde birden fazla işleticinin faaliyetine imkan vererek, sektör içinde rekabetin yaratılmasına çalışılmaktadır. Sektör içinde rekabetin yaratılması, demiryolu altyapısının kullanım kurallarının belirlenmesi ve bu kuralların ülkeler arasında uyumunu gündeme getirmiştir.⁹

Denizyolu ulaştırması; Hızla gelişen teknolojilere paralel olarak dünyada deniz ve denizcilik, yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri ve deniz turizmi ile bir bütün olarak bir ticaret ve hizmet dalıdır. Denizyolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Uluslararası siyasi, ekonomik gelişme ve koşullar deniz ulaştırmasının kural ve yöntemlerini belirlemektedir. Denizcilik faaliyetleri can ve mal emniyeti ve deniz ortamının korunması için uluslararası kurallar çerçevesinde, yüksek standartlara sahip olmak zorundadır. 20. yüzyılın son çeyreğinde dünyadaki politik ve teknolojik gelişmeler dünya deniz ticaretini de etkilemiş, yapısal değişimlere zorlamıştır. Teknolojik gelişmelere paralel olarak gemilerin süratlerinin ve boyutlarının artması, uzaktaki pazarlara daha kolay taşınmasını sağlamıştır.¹⁰

Havayolu ulaştırması; Kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesinin; havayolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde büyük ölçüde etkisi olurken diğer yandan serbestleşme, özelleştirme, sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürölmesi ve işbirliklerinin oluşması da

⁸ Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, 2001, s.5.

⁹ DTP (2001d), Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara.

¹⁰ <http://vizyon2023.tubitak.gov.tr/teknolojiongorusu/paneller/ulastirmaveturizm/>

sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hakim olduğu bir pazara dönüştürmüştür. Bu yapısal değişiklikler arasında özelleştirme, birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede büyük ölçüde benimsenmekte ve uygulanmaktadır.

Boru hattı ulaştırması; Petrol ve doğal gaz taşımada kara ve denizyolu taşımacılığına göre tesis maliyeti yüksek olmasına rağmen hızlı ve güvenli olması açısından boru hatları tercih edilmektedir. Gelişmenin vazgeçilmez unsurlarından biri olan enerji ve enerjinin verimli kullanımı hızlı bir küreselleşme sürecinde bulunan dünyada arz kaynağı olan ülkelerle talep merkezlerinin çeşitli taşıma yolları ve boru hatlarıyla birbirine bağlanmasını zorunlu kılmıştır. 19. yüzyıl sonlarında, küçük çaplı ve kısa mesafeli hatlar ile başlayan petrol ve doğal gaz taşımacılığı, artan tüketime, talebe ve teknolojik gelişmelere paralel olarak, günümüzde daha büyük çaplı borularla, daha uzun mesafelerde ve yüksek basınçlarda yapılmaktadır.¹¹

Dünyada yolcu ve yük taşımacılığında ulaştırma türlerinin yalnız birinden yararlanan ülke yoktur. Hemen her ülkede demiryolu, karayolu ve havayolu ulaştırmasının yanı sıra ülkenin coğrafi konumuna göre denizyolu ulaştırması ile likit yük taşımacılığında boru hatlarından yararlanır. Yolcu ve yük taşımacılığında ulaştırma türlerinin her birinden faydalanmak esas olmakla birlikte; ülkenin sosyal durumuna, mali imkanlarına, sahip olduğu enerji kaynakları ve arazisinin topoğrafik özelliklerine ve teknolojik yapısına uygun düşen ulaştırma türlerinin seçilip, her birine gerekli olan ağırlığın verilmesi gerekmektedir.¹² Ayrıca bunların yanında çevreyi en az kirletmesi, ülkede mevcut enerji kaynaklarını kullanması ve bu sırada yolcu-km veya ton-km başına tükettiği enerjinin az olması, ilk tesis ve bakım-onarım kolaylığı, ulaştırma türlerinin tercihinde dikkat edilmesi gereken diğer unsurlardır.¹³

Ulaştırma sistemlerinin etkin kullanımına yönelik bir model olarak gelişen kombine taşımacılık; malların, bir taşıma ünitesi ile en uygun taşıma sistemleri kullanılarak kapıdan kapıya taşınmasıdır. Kombine taşımada karayolu sadece başlangıç ve sonuçtaki terminal taşımalarda kullanılmakta, taşımanın büyük bölümünde demiryolu ve iç su yolu ve/veya denizyolu kullanılmaktadır. Kombine taşımacılığın amaçları; müşteriye daha iyi hizmet vermek için kapıdan kapıya ekonomik taşıma sunmak, karayollarında sıkışıklığı azaltmak, kazaları azaltmak, çevre kirliliğini azaltmak ve enerji tasarrufu sağlamaktır.¹⁴

Ulaştırma bir bütün olduğundan ülke hedefleri, gereksinimleri ve potansiyelleri ile örtüşecek biçimde ulaştırma türlerinin birbirinin rakibi olmadan, birbirini besleyecek ve tamamlayacak şekilde bütünleşmesinin gerekmektedir. Deniz yolunun, demiryolu ve karayoluyla bütünleşmesi ile oluşan taşıma zinciriyle malların kısa sürede, ekonomik ve güvenli olarak

¹¹ DTP (2001c), Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara, s. 2.

¹² <http://vizyon2023.tubitak.gov.tr/teknolojiongorusu/paneller/ulastirmaveturizm/>

¹³ <http://www.vakifbank.com.tr/earastirma/ulastirma.doc>.

¹⁴ www.ubak.gov.tr/tr/sura/deniz/sonuc-raporu.doc.

taşınması sağlanmaktadır. Birden fazla taşıma türünün entegrasyonu ile yapılan ve artan bir hızla yaygınlaşan kombine taşımacılıkta Ro-Ro taşımaları artmış, böylece eskiden limandan-limana olan taşımacılık anlayışı alıcıdan-satıcıya direk teslim şekline dönüşmüştür. Kombine taşımacılıkta, taşımacılığı mümkün olduğunca demiryolları ve denizyolları ile gerçekleştirmek, kapıdan kapıya taşıma için karayolu taşımacılığından yalnızca taşımacılığın ilk ve son dönemlerinde kısa mesafeli olarak faydalanmak amaçlanmaktadır.¹⁵

4. AB'nin Ulaştırma Politikaları

Tüm dünyada olduğu gibi AB de 90'lı yıllardan itibaren kombine taşımacılığı benimsemiştir. Bu kapsamda, AB, hem kendi altyapı yatırımlarını bu yönde yapmakta, hem de TRACECA gibi projelerle doğu ülkeleri ile taşımacılıkta aynı politikanın uygulanması için gerekli finansmanı sağlamaktadır. Bu yönde AB, özellikle limanların demiryolu bağlantısına önem vermektedir.¹⁶

AB ulaştırma politikaları şöyle özetlenebilir:

- a) Ulaştırma pazarlarının entegrasyonu ve tekellerin kaldırılmasının desteklenmesi, adil olmayan uygulamalardan kaçınılması,
- b) Sınır geçişlerini kolaylaştırarak ve etkin lojistik ve çalışma imkanları yaratarak; kişilerin, malların, işleticilerin ve müşterilerin ulaşımına, dolayısıyla ekonomik ve sosyal refaha katkıda bulunarak Avrupa genelinde ulaşımında etkinliğin artırılması,
- c) Tüm ulaştırma sistemlerinin entegrasyon içinde kullanılması, yük taşımada demiryolu, iç su yolu, kısa deniz taşımacılığı ve kombine taşımaya, ayrıca yolcu taşımada toplu taşımaya öncelik verilmesi,
- d) Kullanıcılara, çalışanlara ve tüm topluma sosyal ve çevre açısından kabul edilebilir, güvenli bir ulaştırma ortamının sağlanması; ulaştırma güvenliğinin iyileştirilmesi,
- e) Avrupa'da mevcut yasal düzenlemelerdeki farklılıkların azaltılması.
- f) Ulaştırma sisteminin (altyapı, araç ve ekipmanlar, hizmetler ve işlemler) inşası ve işletiminin iyileştirilmesi.

AB ulaştırma politikası şu dört temel programla desteklenmektedir;

1. Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TENT-T)
2. Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı
3. Marco Polo Programı

¹⁵ BAYAR, Sibel, İNCAZ, Serap, ALKAN, Güler (2007), "Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Türkiye'nin Limancılık Politikası", Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri III Ulusal Sempozyumu, 17 Kasım 2007, İstanbul, s.2.

¹⁶ BAYAR, Sibel, İNCAZ, Serap, ALKAN, Güler (2007), "Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Türkiye'nin Limancılık Politikası", Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri III Ulusal Sempozyumu, 17 Kasım 2007, İstanbul, s.2.

4. Çerçeve Programı 6 kapsamında Civitas II ve Concerto programları

5. Türk Cumhuriyetlerinin Stratejik Önemi ve AB'nin Bölgeye Yönelik Politikaları

SSCB'nin çöküşüyle birlikte ortaya çıkan yeni Kafkasya ve Orta Asya Cumhuriyetleri üzerinde Avrupalı devletler etkin bir politika belirleme yoluna gitmemiştir. AB daha ziyade Merkezi ve Doğu Avrupa ülkeleri ve Rusya üzerinde politikalar oluşturmuştur. Bu sebeple AB'nin bölge ülkeleri ile ilişkilerini her açıdan geliştirecek yeni bir AB stratejisi formüle edilmesi konusunda artan bir ihtiyaç söz konusu olmuştur. Enerji alanında işbirliği bu konuda mükemmel bir fırsat sunmaktadır. Hazar Denizi havzasında, dünyanın ihtiyacının önemli bir kısmına cevap verebilecek olan geniş petrol ve doğal gaz rezervleri bulunmaktadır. Bu rezervler Batının Ortadoğu petrolüne bağımlılığını azaltarak onlara daha ucuz enerji girdisi sağlayabilecek niteliktedir. AB'nin enerji temininin geleneksel alanları olan Rusya, Norveç ve Cezayir'in yüksek maliyetleri göz önünde bulundurulduğunda, gelecekte bu ülkelerin AB'nin enerji ihtiyacına cevap veremeyeceği tahmin edilmektedir. Bu nedenle AB, uzun dönemde Orta Asya ve Kafkasya ülkelerinin enerji kaynaklarını kullanmak istemektedir. Ancak bölgenin Avrupa pazarına coğrafi olarak uzak bulunması ulaşım sorununu da gündeme getirmektedir. Bu nedenle, enerji ve ulaştırma sektörleri bundan sonraki ilişkilerin önemli bir bölümünü oluşturacaktır.¹⁷

Türk Cumhuriyetlerinin yer aldığı geniş coğrafya, tarih boyunca Doğu ile Batı arasında önemli bir köprü rolü oynamıştır. Söz konusu coğrafyada tarihi İpek Yolu yeni deniz yollarının keşfedilmesine kadar dünyanın en önemli ticaret yolu olarak önemini korumuştur. Ancak deniz taşımacılığının gelişmesi, yeni kıtaların ve deniz yollarının keşfi ve Orta Asya'da yüzyıllar boyunca yaşanan siyasi çalkantılar bölgenin dünya ticareti sisteminden kopmasına yol açmıştır. 20. yüzyılın büyük bölümünde Sovyetler Birliği'nin parçası olarak merkezi planlamacı bir ekonomik sistemle yönetilen bölge ülkeleri, dışa kapalı ekonomiler haline gelmişlerdir. Diğer yandan, Türk Cumhuriyetlerinin denize çıkışlarının olmaması (land-locked) ve hatta bu ülkelerin merkezinde yer alan Özbekistan'ın denize sınırı olan bir komşusunun dahi bulunmaması, dış dünya ile olan ulaştırma maliyetlerini normal seviyelerin çok üzerine çekmektedir. Bu durum bölge ülkelerinin uluslararası dünya ile olan siyasi ve ekonomik

¹⁷ HÜSEYNOV, Fuat, (2002), "Avrupa Birliği ve Türk Cumhuriyetleri İlişkileri ve Türkiye", Avrasya Etütleri, Sayı:21 (Kış).s. 69.

etkileşimleri ile iç bünyedeki reform süreçleri üzerinde ciddi etkiler yaratmaktadır.¹⁸

Jeostratejik açıdan önemli bir konuma sahip olan Orta Asya bölgesi, Rusya ve Çin gibi büyük ülkelerin yanı sıra, İran ve Afganistan gibi ülkelerle de komşudur. Dünyanın başlıca güçleri arasında her geçen gün yoğunlaşan rekabete sahne olan Orta Asya ülkeleriyle ilişkileri etkin biçimde geliştirmek, günümüzde birçok ülkenin öncelik verdiği bir politika haline gelmiştir. AB, siyasi ve ekonomik alanlarda yeni stratejiler belirleyerek, bölgedeki etkisini artırmayı bir zorunluluk olarak görmektedir.

Ayrıca, genişlemenin de etkisiyle AB'nin petrol ve doğal gazla olan dışa bağımlılığındaki artış ve global enerji pazarında bu kaynaklar üzerindeki artan güçlü rekabet, enerji arzı güvenliği ile ilgili kaygılara sebep olmuştur. Enerji arz güvenliği enerji kaynaklarının fiziksel açıdan kesintisiz bir şekilde ana üreticiden son tüketiciye uygun ve makul fiyatlarla ulaşması demektir.¹⁹

AB'nin bölgeye yönelik stratejisine bakıldığında şu konular dikkati çekmektedir;

Yeni petrol, gaz ve hidro-enerji kaynaklarının keşfedilmesini destekleyerek mevcut enerji altyapısını geliştirmek, Birliğin enerji arzı güvenliğini artırmak için ilave boru hatları ve enerji ulaşım ağlarının geliştirilmesine destek olmak. Bunlar ayrıca enerji güvenliği ve bölgesel işbirliğinin geliştirilmesine katkı sağlayacak ve bölgedeki üreticiler için geniş bir ihracat pazarı temin edecektir. Bunun yanı sıra gelişmekte olan Orta Asya ülkelerine Hazar Denizi-Karadeniz-Avrupa Birliği enerji ve ulaştırma koridoru oluşturulmasında siyasi destek ve yardımlarda bulunacaktır.²⁰

AB, Bölgenin gelişimini desteklemek amacıyla Bağımsız Devletler Topluluğu'na Teknik Yardım (TACIS) Programı çerçevesine teknik ve mali yardımlar, AT İnsani Yardım Ofisi (ECHO) çerçevesinde gıda, ilaç ve v.b. gibi insani yardımlar sunmaktadır. Ayrıca Avrupa Tarımsal Yön Verme ve Garanti Fonu (FEOGA) çerçevesinde de özellikle tarım alanında reform çalışmalarını desteklemek amacıyla mali yardımlar sağlamaktadır.

TACIS Programı çerçevesinde de bölgeye yönelik olarak iki önemli proje hayata geçirilmiştir. Bunlar INOGATE (Petrol ve Gazın Avrupa'ya Uluslararası Nakli-Interstate Oil And Gas Transport to Europe) ile TRACECA Projeleridir. INOGATE Projesi, AB'nin eski SSCB için öngördüğü teknik yardım çerçevesinde bir bölgesel program olarak gerçekleştirilmektedir. Programın hazırlığı 1995-1997 yılları arasında yapılmış, daha sonra bazı merkezi ve doğu Avrupa ülkelerini de kapsayacak şekilde genişletilmiştir.

¹⁸<http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/DisTicaretGelistirmeDb/turk%20cumhuriyetleri/sayfa9.doc>

¹⁹ ARAS, Bülent, YORKAN, Arzu, (2005), "Avrupa Birliği ve Enerji Güvenliği: Siyaset, Ekonomi ve Çevre", TASAM Yayınları, Stratejik Rapor No:13, s.5.

²⁰ CONCILIUM (2007), "European Union and Central Asia: Strategy for a New Partnership", Council Of The European Union General Secretariat, October 2007. s.20.

Enerjide Ortadoğu ve Rusya'ya bağımlı bulunan AB, gelecekte meydana gelebilecek istikrarsızlıkların önlenmesi için enerji arzının çeşitlendirilmesi ve enerji güvenliğinin sağlanması amacıyla INOGATE projesini hayata geçirmiştir. Hazar havzasındaki petrol ve doğalgaz kaynaklarının Avrupa'ya taşınması, yeni stratejik güzergahların oluşturulması, mevcut boru hattı ağlarının rehabilitasyonu ve modernizasyonu projenin öncelikli hedefleri arasındadır. Böylece, INOGATE projesi genel olarak AB-Güney Kafkasya ülkeleri ilişkilerinin önemli yapıtaşlarından biridir. Proje, bölge ülkelerine sağlayacağı ekonomik ve siyasi avantajlar ve bölgesel entegrasyon bakımından büyük önem taşımaktadır.²¹

TRACECA Projesi ise Avrupa'dan batı-doğu istikametinde Karadeniz üzerinden geçerek Kafkasya ve Hazar Denizi'nden Orta Asya'ya kadar ulaşan bir ulaştırma koridorunun geliştirilmesine yöneliktir.

6. Türk Cumhuriyetlerinin Ekonomik Yapısı ve AB ile Ticari İlişkileri

Türk Cumhuriyetleri başta petrol ve doğalgaz olmak üzere, demir cevheri, kömür, alüminyum, krom, nikel, kurşun, cıva ve bakır, çinko, altın, gümüş ve uranyum gibi çok çeşitli ve dünyanın en stratejik maden yataklarına sahiptirler. Doğal kaynaklar ve yeraltı zenginliklerine bakıldığında; Azerbaycan'ın petrol, doğal gaz, demir cevheri ve alüminyum; Kazakistan'ın petrol, doğal gaz, kömür, demir cevheri, magnezyum, krom, nikel, kobalt, bakır, altın ve uranyum; Kırgızistan'ın hidroelektrik, altın, kömür ve doğal gaz; Özbekistan'ın doğal gaz, petrol, kömür, altın, uranyum, gümüş ve kurşun; Türkmenistan ise petrol, doğal gaz, kömür, sülfür ve tuz bakımından zenginliği dikkati çekmektedir.²²

2007 sonu itibariyle dünya petrol rezervlerinin %61.5'i Ortadoğu, %6.4'ü Rusya, yaklaşık %4 kadar Orta Asya ve Hazar Havzası'nda olup, doğalgaz rezervleri açısından bu oranlar Ortadoğu için %41.3, Rusya için %25.2 ve Orta Asya ile Hazar Havzası için %4.3 düzeyindedir. Sahip oldukları petrol ve doğal gaz rezervleri, yüksek miktarda enerji ithalatına bağımlı olan AB'nin bölgeye ilişkin politikaları içinde "*enerji arz güvenliğinin sağlanması*"na önemli bir yer vermesine neden olmuştur. AB, 2007 yılında dünya enerji tüketiminde %15.7'lik bir pay ile ABD'den sonra, Çin ile başa baş bir durumda yer almaktadır. Eurostat'ın yıllık enerji istatistiklerinde AB'nin 2006 yılında 1 milyar 825 milyon ton petrol eşdeğeri olan brüt enerji tüketiminin yaklaşık %55'inin ithalat ile karşılandığı görülmektedir. Toplam ithalat rakamları

²¹ ELMA, Fikret, (2009), "Küreselleşme Sürecinde Güney Kafkasya Demokrasi, Güvenlik ve İşbirliği Sorunu" Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi-The Journal of International Social Research, Volume 2/6 Winter 2009, s.205

²²<http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/DisTicaretGelistirmeDb/turk%20cumhuriyetleri/sayfa65.doc9>.

üzerinden, AB'nin petrol ithalatının yaklaşık %29'u ve doğalgaz ithalatının %32'si Rusya'dan karşılanmaktadır.²³

1990'lı yılların sonunda AB'nin Türk Cumhuriyetleri ile birçok alanda işbirliği yapılmasını ve öngören ve karşılıklı ilişkilerin hukuki temelini oluşturan Ortaklık ve İşbirliği Anlaşmaları'nı imzalaması bu ülkeler ile ilişkilerin geliştirilmesi yönünde atılan önemli adımlardan biridir.²⁴

Tablo:1 AB'nin Türk Cumhuriyetleriyle Ortaklık ve İşbirliği Anlaşmaları

Ülke	Yürürlüğe Giriş Tarihi
Azerbaycan	Temmuz 1999
Kazakistan	Temmuz 1999
Kırgızistan	Temmuz 1999
Türkmenistan	Henüz yürürlüğe girmemiştir.
Gürcistan	Temmuz 1999
Tacikistan	Mayıs 2005
Özbekistan	Temmuz 1999

Kaynak: <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/r17002.htm>

Her bir ülke ile ikili olarak imzalanan bu anlaşmalar, karşılıklı ilişkileri düzenleyerek işbirliği alanlarını ortaya koymakta ve ilişkilerin kurumsal mekanizmasını oluşturmaktadır. Ortaklık ve İşbirliği Anlaşmaları'nın içeriği ülkelerin farklı yapılarına göre bazı değişiklikler gösterse de temelde siyasi diyalog, ticaret ve yatırımdan, ekonomik işbirliğine kadar pek çok konuyu kapsamaktadır.²⁵

Türk Cumhuriyetlerinin AB ile dış ticaretinin bileşimine bakıldığında şu hususlar göze çarpmaktadır. Azerbaycan'ın AB'ye ihracatı petrol ve doğalgaz gibi enerji ürünlerinde yoğunlaşırken, ithalatı makine ve taşıma araç ve gereçleri üzerinde yoğunlaşmaktadır. Kırgızistan'ın AB'den ithalatının yaklaşık yarısını makine, nakliye araç-gereçleri ve kimyasal ürünler oluşturmaktadır. AB'nin bölgedeki en önemli ticaret ortağı olan Kazakistan'ın AB'ye ihracatı genellikle enerji ürünlerinden, ithalatı ise makine ve nakliye araç ve gereçlerinden oluşmaktadır. Türkmenistan'ın en önemli ihracat ürünü doğal gaz, petrol ve petrol ürünleridir. AB'ye ihracatın yaklaşık %90'ını enerji

²³ ERCAN, Nilgün (2008), "AB'nin Enerji Güvenliği ve Karadeniz", Enerji Dergisi, Sayı 10, 2008, s.21-22.

²⁴ HATİPOĞLU, Esra (2008), "Avrupa Birliği - Orta Asya İlişkilerinde Yeni Bir Stratejiye Doğru (Mu?)", Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu, Orta Asya ve Kafkasya Araştırmaları Dergisi, Cilt: 3 No: 5, 2008, s.5.

²⁵ HATİPOĞLU, Esra (2008), "Avrupa Birliği - Orta Asya İlişkilerinde Yeni Bir Stratejiye Doğru (Mu?)", Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu, Orta Asya ve Kafkasya Araştırmaları Dergisi, Cilt: 3 No: 5, 2008, s.5.

ürünleri oluşturmakta olup, ithalatta ise ilk sıraları makine ve nakliye araçları almaktadır. Özbekistan'ın AB'ye ihracatında ise ilk sıralarda kıymetli maden ve metaller, tarım ürünleri, tekstil ve konfeksiyon yer alırken, ithalatında makine, elektrik ekipmanları ve kimyasallar bulunmaktadır.

Türk Cumhuriyetlerinin AB ile 2003-2007 yılları arasında gerçekleşen dış ticareti Tablo 2'de verilmiştir. Türk Cumhuriyetlerinin AB'ye toplam ihracatı 2003 yılında 4 milyar 748 milyon € iken, 2007 yılında bu değer 20 milyar 168 milyon € olarak gerçekleşmiştir.

Tablodan görüldüğü gibi, Kırgızistan ve Türkmenistan hariç Türk Cumhuriyetlerinin AB'ye ihracatı önemli derecede artışlar göstermiştir.

Tablo:2 Türk Cumhuriyetleri ile AB'nin Dış Ticareti (Milyon €)

Ülke/Yıl	AB'ye İhracat					AB'den İthalat				
	2003	2004	2005	2006	2007	2003	2004	2005	2006	2007
Azerbaycan	1.557	1.586	1.808	2.891	6.475	776	968	1.011	1.289	1.824
Kırgızistan	30	27	23	27	26	83	96	98	164	224
Kazakistan	2.218	5.660	9.391	12.043	12.125	2.092	2.856	3.931	5.522	6.690
Türkmenistan	611	481	824	528	316	274	455	364	398	402
Özbekistan	332	386	487	996	1.226	496	515	651	689	846
Toplam	4.748	8.140	12.533	16.485	20.168	3.721	4.890	6.055	8.062	9.986

Kaynak: <http://ec.europa.eu/trade/issues/bilateral/data.htm>.

Bölgenin AB'ye ihracatının artmasının altında yatan başlıca neden, AB'nin enerji ihtiyacının artmasıdır. AB'ye en fazla değerde ihracat gerçekleştiren ülke Kazakistan'dır. Kazakistan 2003 yılında 2 milyar 218 milyon € olan ihracatını 2007 yılı itibariyle, 12 milyar 43 milyon €'ya yükseltmiştir. İkinci sırayı Azerbaycan almakta olup 2007 yılı ihracatı 6 milyar 478 milyon € olmuştur. AB'ye en düşük ihracat yapan Kırgızistan'ın ise 2007 yılı ihracat değeri 26 milyar € olarak gerçekleşmiştir.

Türk Cumhuriyetlerinin AB'den ithalat değerleri de yine Tablo 2'de görülmektedir. AB'den ithalat Özbekistan hariç bütün ülkelerde artış göstermiştir. Ancak ithalattaki artış hızı ihracat artışına oranla daha düşük seviyededir. 2007 yılı itibariyle AB'den toplam ithalat 3 milyar 721 milyon € iken, 2007 yılı sonunda bu değer 9 milyar 586 milyon €'ya yükselmiştir. AB'den ithalatı en yüksek olan iki ülke yine Kazakistan ve Azerbaycan'dır. 2007 yılı itibariyle, AB'den Kazakistan 6 milyar 690 milyon €, Azerbaycan ise 1 milyar 824 milyon € değerinde ithalat yapmıştır. AB'den en düşük ithalat ise 224 milyar € ile yine Kırgızistan tarafından gerçekleştirilmiştir.

Tablo: 3 Türk Cumhuriyetlerinin Toplam İhracatı ve AB'nin Payı (Milyon €)

Ülke/Yıl	Toplam İhracat					AB'nin Payı				
	2003	2004	2005	2006	2007	2003	2004	2005	2006	2007
Azerbaycan	2.290	2.906	3.494	5.057	9.488	%68	%55	%52	%57	%69
Kırgızistan	514	584	509	632	733	%6	%5	%4	%4	%4
Kazakistan	11.424	16.145	18.883	23.753	26.708	%19	%35	%50	%51	%45
Türkmenista	3.049	3.266	4.581	5.034	5.581	%20	%15	%18	%11	%6
Özbekistan	1.735	2.158	2.783	3.922	4.313	%19	%18	%18	%25	%28
Toplam	19.012	25.059	30.200	38.398	46.823	%25	%32	%42	%43	%43

Kaynak: <http://ec.europa.eu/trade/issues/bilateral/data.htm>

Türk Cumhuriyetlerinin dünyaya yaptıkları toplam ihracat değerleri ve AB'nin toplam ihracattaki payı Tablo 3'te görülmektedir. Değerler incelendiğinde dünyaya toplam ihracat 2003 yılında 19 milyar 12 milyon € iken, 2007 yılında 46 milyar 823 milyon € olarak gerçekleşmiştir. Yıllar itibariyle bütün Türk Cumhuriyetlerinin ihracatında artış olduğu görülmektedir. Yine 2003 yılından 2007 yılına kadar AB'nin toplam ihracattaki payı da önemli ölçüde artmış, 2003 yılında %25 iken, 2007 yılında %43 olarak gerçekleşmiştir.

Ülkeler itibariyle bakıldığında, 2007 yılında AB'nin bölgedeki en büyük ticari partneri olan Azerbaycan'ın toplam ihracatında AB'nin payı %69'dur. Aynı yılda ikinci sırayı alan Kazakistan'ın ihracatında AB'nin payı %45, Özbekistan'da bu pay %28, Türkmenistan'da %6 ve Kırgızistan'da %4'dür.

Ülkelerin dünyadan yaptıkları toplam ithalat değerleri ve AB'nin toplam ithalattaki payı Tablo 4'te görülmektedir. Değerler incelendiğinde dünyadan toplam ithalat 2003 yılında 14 milyar 784 milyon € iken, 2007 yılında 42 milyar 235 milyon € olarak gerçekleşmiştir. Yıllar itibariyle bütün Türk Cumhuriyetlerinin AB'den yapılan ithalattaki payı 2003 yılında %25 iken, 2007 yılında %23 olarak gerçekleşmiştir.

Ülkeler itibariyle bakıldığında Azerbaycan'ın toplam ithalatında AB'nin payı %32'dir. Kazakistan'ın dış ticaretinde AB'nin payı %26, Türkmenistan'da %16, Özbekistan'da %20 ve Kırgızistan'da %6'dır.

Tablo: 4 Türk Cumhuriyetlerinin Toplam İthalatı ve AB'nin Payı (Milyon €)

Ülke/Yıl	Toplam İthalat					AB'nin Payı				
	2003	2004	2005	2006	2007	2003	2004	2005	2006	2007
Azerbaycan	2.320	2.825	3.382	4.177	5.707	%33	%34	%30	%31	%32
Kırgızistan	629	757	892	1.356	3.826	%14	%13	%11	%12	%6
Kazakistan	7.425	10.259	16.190	21.477	26.056	%28	%28	%24	%26	%26
Türkmenistan	2.220	2.194	2.173	2.207	2.507	%12	%21	%17	%18	%16

Özbekistan	2.190	2.534	2.851	3.400	4.139	%23	%20	%23	%20	%20
Toplam	14.784	18.520	25.488	32.617	42.235	%25	%26	%24	%45	%23

Kaynak: <http://ec.europa.eu/trade/issues/bilateral/data.htm>

7. TRACECA Projesi

TRACECA Programı, 7 Mayıs 1993 tarihinde Brüksel Konferansı'nda gündeme gelmiştir. Konferansa, Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan ticaret ve ulaştırma bakanlarının yanı sıra, Rusya, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, İran, Çin, Pakistan ve Avrupa Birliği ülkelerinden de temsilciler katılmıştır. Konferans'ın amaçları şöyle sıralanabilir.²⁶ ;

- Bölgede ticaretin gelişmesi konusunda katılımcı ülkeler arasındaki işbirliğini canlandırmak,
- Bölgenin ticaret ve ulaştırma sistemleriyle ilgili problem ve eksikliklerini ortaya koymak,
- AB tarafından finanse edilen bir Teknik Yardım Programı'nın zamanını ve şartlarını belirlemek,
- Orta Asya-Kafkasya-Avrupa Ulaştırma Koridoru'nu oluşturmak ve geliştirmek.

Konferansın sonunda Brüksel Deklarasyonu imzalanmıştır. Böylece Avrupa'dan batı-doğu ekseninde, Karadeniz boyunca, Kafkaslar ve Hazar Denizi üzerinden Orta Asya'ya açılan ulaştırma koridoru olan TRACECA Projesinin geliştirilmesi amacıyla AB tarafından fon sağlanan bir teknik destek programı kabul edilmiştir. Konferansta bölgenin ticareti ve ulaşım sistemlerindeki problem ve eksiklikleri ortaya konularak, bunların giderilmesine yönelik projeler tanımlanmış ve bu projelerde kullanılmak üzere AB tarafından acil olarak 15 Milyon €'luk kredi tahsis edilmiştir. Bu projeler geleneksel Moskova merkezli ticaret güzergahlarının batıya açılmasını amaçlamaktadır.²⁷

Ayrıca Konferansta 1993 yılından itibaren periyodik olarak toplanacak olan 4 Sektörel Çalışma Grubu oluşturulmuştur. Bu çalışma gruplarının; Ticaretin Kolaylaştırılması, Karayolu Taşımacılığı, Demiryolu Taşımacılığı ve Denizyolu Taşımacılığı konularında faaliyet göstermesi kararlaştırılmıştır. Söz konusu çalışma gruplarında Orta Asya'dan geçecek rotanın tespiti yapılarak, denizyolu, havayolu ve Rusya'dan geçen mevcut karayolu güzergahlarının maliyetleri karşılaştırmalı olarak hesaplanmıştır. Konferansta en çok üzerinde tartışılan konu, sınır geçişlerinin kolaylaştırılması olmuştur.²⁸

²⁶ www.igc-traceca.org.

²⁷ UND, 2002, <http://www.und.org.tr/ulkeler/KUZZEY/GUNEY1.pdf>.

²⁸ www.american.edu/TED/silkroad.html.

Başlangıçta Kafkasya ve Orta Asya'da bulunan Cumhuriyetlerin AB dış politikasında önemli bir konumu olmamakla birlikte daha sonra bu ülkelere yönelik politikanın değiştiği görülmektedir. AB, özellikle bölgedeki enerji kaynaklarıyla ilgilenmektedir. Ancak bölgenin Avrupa pazarına coğrafi olarak uzak bulunması ulaşım sorununu da gündeme getirmiştir. Bu nedenle, enerji ve ulaştırma sektörleri bundan sonraki ilişkilerin de önemli bir bölümünü oluşturmuştur. Bu amaçla AB, Avrupa'dan batı-doğu istikametinde Karadeniz üzerinden, Kafkasya ve Hazar Denizi'nden Orta Asya'ya kadar varan ulaştırma koridorunun geliştirilmesi için bir teknik yardım programı oluşturmayı kararlaştırmış ve bölgeye yönelik global stratejisinin bir parçası olarak şu hedefleri gerçekleştirmek üzere sunmuştur:

- Orta Asya ve Kafkasya Cumhuriyetlerinin alternatif ulaştırma güzergahlarıyla Avrupa ve dünya pazarlarına giriş kabiliyetlerini arttırarak, bu ülkelerin politik ve ekonomik bağımsızlıklarını desteklemek,
- Partner ülkeler arasında bölgesel işbirliklerinin daha da geliştirilmesini sağlamak,
- TRACECA'yı uluslararası finans kuruluşları ve özel yatırımcıların desteğini artırma yönünde bir katalizör olarak kullanmak,
- TRACECA güzergahının TENS ile bağlantısını yapmak.²⁹

7.1. TRACECA Projesi'nin Gelişim Süreci

Projenin ilk aşaması 1995 yılında başlamıştır ve bu aşama koridor boyunca yer alan ulaştırma bağlantılarının yenilenmesi ve üye ülkelerin gümrük ve yasal düzenlemelerinin uyumlaştırılması konularını kapsamaktadır. Proje kapsamındaki İlk Çalışma Grup Toplantısı, Mayıs 1995'te Kazakistan'ın başkenti Alma Ata'da gerçekleştirilmiştir. Konferansta ticaretin, karayolları, demiryolları ve denizyolları ulaştırmasının geliştirilmesi konularındaki gelişmeler ortaya konulmuştur. Çalışma grupları tarafından önerilen projeler arasından seçilen 16 projelik bir liste hazırlanarak 8 ülke tarafından onaylanmış ve 15 milyon ECU değerindeki bu teknik destek projeleri sözleşmeye bağlanarak çalışmalara başlanmıştır.³⁰

İkinci Çalışma Grup Toplantısı, Ekim 1995'te Viyana'da düzenlenmiştir. Katılımcı ülkeler TRACECA'nın yoğunlaşacağı özel ve tek bir güzergah üzerinde fikir birliğine varmışlardır. Bu güzergahın tüm kısımları için her bir temsilci, tedbir alınması gereken bölgeler hakkında önerilerde bulunmuştur. Ayrıca bu ana güzergah dışındaki projelerin sadece ulusal TACIS programları ya da başka yardım kaynaklarınca finanse edilmesi kararlaştırılmıştır.³¹

²⁹ HÜSEYNOV, Fuat, (2002), "Avrupa Birliği ve Türk Cumhuriyetleri İlişkileri ve Türkiye", Avrasya Etütleri, Sayı:21 (Kış), s.64.

³⁰ http://mcar.in-baku.com/project_background.htm.

³¹ UND,2002,<http://www.und.org.tr/ulkeler/KUZEY/GUNEY1.pdf>

Üçüncü Çalışma Grup Toplantısı, Mart 1996'da Venedik'te yapılmıştır. Ukrayna ile Moğolistan arasındaki bağlantıların geliştirilmesi üzerinde fikir birliğine varılmıştır. Bunun yanı sıra projeler arasındaki eşgüdümün sağlanabilmesi için bir koordinasyon programı geliştirilmiş ve Avrupa'dan uzman kişilerin bölgede inceleme yapmak üzere bulunmaları kararlaştırılmıştır. Toplantıda ayrıca, büyük ölçekli yatırımların finansmanı için, Uluslararası Finans Kuruluşlarıyla işbirliğinin artırılması ve gelecekte yapılacak faaliyetler ve alınacak kararlarda önceliklerin belirlenmesi konuları ele alınmıştır. Son olarak, dördü teknik destek projesi ve biri yatırım projesi olan 10 Milyon ECU değerinde beş yeni proje onaylanmıştır.³²

13 Mayıs 1996'da Sarakhs (Türkmenistan)'da TRACECA'nın geliştirilmesi amacıyla Özbekistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkmenistan cumhurbaşkanları tarafından, bu ülkeler arasındaki demiryolu bağlantılarının geliştirilmesi ve transit taşımacılığın düzenlenmesi üzerine bir işbirliği anlaşması imzalanmıştır. Bu, projeye ilgili hukuki düzenlemeler açısından ilk girişim olmuştur. Sarakhs Anlaşması bu ülkelere, malların ulaşımında güvenlik, gümrük işlemlerinde kolaylık ve taşıma ücretlerinde yaklaşık yüzde 50'lik bir azalma olanağı sağlamıştır. Ayrıca bunun sonucunda yük taşıma miktarı 1997'de 1996'ya oranla 2.5 kat artmıştır.³³

Dördüncü Grup Toplantısı, Ekim 1996'da Atina'da düzenlenmiş ve TRACECA'nın çok modlu taşımacılık güzergahı olması yönü geliştirilerek, devam eden projeler değerlendirilmiştir. Önemli bir gelişme olarak Ukrayna ve Moğolistan'ın da TRACECA Projesine katılmaları oybirliği ile kabul edilmiştir. Üçüncü toplantıda kabul edilen beş projenin 1997'de tamamlanması kararlaştırılarak TRACECA güzergahının, Karadeniz Bölgesini TENS'e ve Crete Koridorlarına bağlanmasının gereği vurgulanmıştır.³⁴

TRACECA-BSEC Konferansı, Nisan 1997'de Tiflis'te TRACECA güzergahının Karadeniz Bölgesini Trans-Avrupa Şebekelerine bağlanma olanaklarının incelendiği ve AB tarafından organize edilen bir konferans düzenlenmiştir. Konferansta TRACECA ve Karadeniz ülkelerinin Trans Avrupa şebekeleri içerisinde entegre edilmesi hususunda TRACECA ve BSEC'in yakın işbirliğine girmelerine karar verilmiştir. Bu konferansa katılan 16 ülke Haziran 1997'de Helsinki'de yapılan Pan Avrupa Ulaştırma Konferansına katılmış ve sonuç olarak Karadeniz Bölgesini PETRA (Pan Avrupa Ulaştırma Bölgesi) olarak tanımlayarak Trans Avrupa Şebekelerini daha da Doğuya doğru ilerletmiştir.

8 Eylül 1998'de Bakü'de gerçekleştirilen "TRACECA-Tarihi İpek Yolunun Restorasyonu" Konferansına, Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, Kırgızistan, Moldova, Romanya, Türkiye, Özbekistan ve Ukrayna devlet başkanları,

³² http://mcar.in-baku.com/project_background.htm.

³³ <http://www.silkroad.az:8101>.

³⁴ SHEVARDNADZE, Edward (2001), Great Silk Road, Georgia, 2001, s. 20).

Ermenistan Başbakanı, AB Komisyonu temsilcileri ile 32 ülkeden hükümet başkanları ve ulaştırma bakanları ve 12 uluslararası örgüt temsilcisi katılmıştır. Konferansın en önemli başarısı uluslararası kara-demiryolu taşımacılığı, uluslararası ticari deniz taşımacılığı, gümrük prosedürleri ve dokümantasyonu ve dokümantasyon kullanımına ilişkin Avrupa-Kafkaslar-Asya Ulaştırma Koridorunun Geliştirilmesine yönelik Temel Çok Taraflı Uluslararası Taşımacılık Anlaşması'nın imzalanmasıdır.³⁵

Bu Anlaşma'nın amaçları şöyle sıralanabilir;³⁶

- Avrupa, Karadeniz, Kafkasya, Hazar Denizi ve Orta Asya bölgelerinde ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve taşımacılığın geliştirilmesi,
- Uluslararası kara, hava ve demiryolu taşımacılığı ile ticari deniz seyrüseferi pazarlarına girişin kolaylaştırılması,
- Uluslararası mal ve yolcu taşımacılığı ile uluslar arası hidrokarbon taşımacılığının kolaylaştırılması,
- Trafik emniyeti, malların güvenliği ve çevrenin korunmasının sağlanması,
- Taşımacılık politikalarının ve taşımacılık alanındaki yasal çerçevenin uyumlaştırılması,
- Farklı taşımacılık türleri arasında eşit rekabet şartlarının yaratılmasıdır.

7.2. TRACECA'nın Finansmanı

TRACECA tarafından gerçekleştirilen teknik yardım ve küçük ölçekli yatırım projeleri uluslararası finansman kuruluşlarının bölgeye olan ilgisini arttırmıştır. Bu kuruluşlardan Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası (EBRD), Dünya Bankası (WB), Asya Kalkınma Bankası (ADB), İslami Kalkınma Bankası (IDB) ve Kuveyt Arap Ekonomisini Kalkındırma Fonu, bölgedeki liman, demiryolu ve karayolu ile ilgili olarak 700 milyon €'ya ulaşan yatırımları öngörmüştür. Bu yatırımların yanında, Japon yatırımcıları TRACECA üye ülkelerine ulaştırma alt yapısına yönelik, 1 milyar \$'ın üzerinde yatırım yapmışlardır.³⁷

Başlangıçta TRACECA AB tarafından finanse edilirken 2004 yılından itibaren finansmanı üye ülkelerce yapılmaktadır. 2006 yılında TRACECA'nın bütçesinin yüzde 75'den fazlası üye ülkelerin katkılarıyla karşılanmıştır. TRACECA Daimi Sekreteryası'nın 2007 yılı için tahmini gelir-gider bütçesi 772.500 €'dur. 650.000 €'nun üye ülkeler tarafından karşılanması beklenmektedir.³⁸

³⁵ UND (2002b), "TRACECA", Uluslararası Nakliyeciler Birliği Derneği (UND), AR-GE İstatistik Departmanı, İstanbul, s.6).

³⁶ T.C. Resmi Gazete, 22 Aralık 2001, 2001/24611.

³⁷ <http://www.traceca.org/rep/broshure/broshure.pdf>.

³⁸ http://www.traceca.org.tr/Antalya_tust.htm.

7.3. TRACECA'nın Kurumsal Yapısı

TRACECA Projesi'nin uygulanmasıyla ilgili olarak oluşturulan organlar, hükümetlerarası TRACECA Komisyonu, daimi sekreteryaya ve ulusal sekreteryalardan oluşmaktadır.

7.3.1. Hükümetlerarası TRACECA Komisyonu

Hükümetlerarası TRACECA Komisyonu, 8 Eylül 1998'de Bakü'de düzenlenen konferansta oluşturulmuştur. Komisyonun amacı; Temel Anlaşma'nın şartlarının ve onun teknik eklerinin uygulanmasını sağlamaktır. Komisyon, katılımcı ülkelerin üst düzey yetkililerinden ve MLA çerçevesinde karar alma yetkisi olan temsilcilerden oluşmaktadır. Kararlar oybirliği ile alınmaktadır. Yılda en az bir kere ve her seferinde bir ülkenin ev sahipliğinde düzenli olarak toplantılar düzenlenmektedir. Her toplantıda ev sahibi olan ülke Komisyona başkanlık eder. Komisyon şu konularla ilgili kararları düzenlemektedir.³⁹

- Temel Anlaşmanın şartlarının ve teknik eklerinin uygulanmasını sağlamak,
- Ülkeler arasında ulaştırma politikalarının koordinasyonu ve gelişimini sağlamak,
- Anlaşmada yer almayan üçüncü ülkelere karşı ortak ulaştırma politikalarının uygulanmasını sağlamak,
- Ulaştırma ile ilgili konularda hukuki yaptırımların koordinasyonunu sağlamak,
- Bölgede, daha sonraki tarihlerde ulaştırma, gümrükler ve uluslararası ticaret ile ilgili konularda anlaşmaların imzalanması konusunda çalışmalar yapmak,
- Trafik güvenliğini, can güvenliğini ve çevresel faktörleri de dikkate alarak, ülkeler arasındaki ulaştırmayı uyumlu bir şekilde gelişimini sağlamak,
- Bölgedeki ulaştırma şirketleri ve kurumları arasında işbirliğini teşvik etmek,
- Bölgede çok modlu ulaştırma altyapısını ve hizmetlerini teşvik etmek,
- Gümrüklerde uygulanmakta olan prosedürlerin kolaylaştırılmasını sağlamak ve bölgede ortak gümrük uygulamalarını teşvik etmek,
- Gerekli gördüğünde, MLA'nın maddelerinde değişiklik ve düzenlemeler yapmak, ve yeni eklerin kabul edilmesiyle ilgili önerilerde bulunmak,
- Birleşmiş Milletler, Avrupa Birliği, Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) ve Uluslararası Lojistikçiler Federasyonu (FIATA) gibi diğer uluslararası kuruluşlarla ilişkileri geliştirmek,
- Tehlikeli ve dayanıksız mallar gibi bazı spesifik malların taşınmasıyla ilgili düzenlemeler yapmak,

³⁹ <http://www.igc-traceca.org/english/structure.html>

- Ulusal ve uluslararası ulaştırma hukuku ve ulaştırma politikası ve yönetimi ile ilgili konularda bir bilgi bankası geliştirmek ve katılımcı ülkelere ulaştırmak,
- Bölgede modern taşımacılık ve ulaştırma sigortası hizmetlerinin geliştirilmesini sağlamak,
- Hükümet yetkilileri, nakliyeciler, birlikleri, sigorta şirketleri ve bankalara ve ilgili kişilere danışmanlık görevi yapmak.

7.3.2. Daimi Sekreteryaya

Daimi Sekreteryaya, Temel Anlaşma'nın şartlarının uygulanmasını sağlamak amacıyla Hükümetlerarası Komisyon tarafından oluşturulmuştur. Sekreteryaya Bakü'de kurulmuştur. Daimi Sekreteryaya'nın yetkilerinin sınırları Komisyon tarafından 11 Mart 2000 tarihindeki ilk toplantısında belirlenmiştir. Temel görevi Temel anlaşmanın uygulanması olan Daimi Sekreteryanın diğer görevleri şu şekilde sıralanabilir;

- Hükümetlerarası Komisyon tarafından alınan kararları uygulamak,
- Komisyon tarafından saptanan sorunların çözümünü sağlamak,
- Proje kapsamında bilgi akışını yönetmek, bilginin üçüncü ülkelere ve uluslararası kuruluşlara ulaşmasını sağlamak,
- Kendi içindeki faaliyetleri düzenlemek, örneğin; yıllık faaliyet planlarını hazırlamak, ulusal komisyonların, ulusal sekreteriyaların ve çalışma gruplarının koordinasyonlarını sağlamak,
- Hükümetlerarası Komisyonun bütçesini ve yıllık raporları hazırlamak,
- Hükümetlerarası Komisyonun giderlerini karşılamak,
- TRACECA arşivini oluşturmak,
- Trafik ve proje veritabanlarını oluşturmak,
- Protokolleri oluşturmak,
- İşbirliği, programlama ve de TRACECA projelerinin dönüşüm işletmelerini sağlamak,
- MLA'ya üye olan her tarafta Daimi Temsilcileri oluşturmaktadır.

Daimi Sekreteryaya, Genel Sekreter tarafından idare edilmektedir. Genel Sekreter Hükümetlerarası Komisyon tarafından yıllık toplantı sırasında ve bir yıl için seçilir. Genel Sekreter, Daimi Sekreteryanın görevlerini organize etmekle ve onu üçüncü ülkelere karşı temsil etmekle sorumludur.⁴⁰

7.3.3. Ulusal Sekreteriyalar

Ulusal Sekreterler, Ulusal Komisyonu çalıştırarak Hükümetlerarası Komisyon'un çalışma gruplarına katılımını sağlamakla yükümlüdür. Her üye ülkenin Ulaştırma Bakanlığı'nda ulusal bir komisyon mevcuttur. Genel

⁴⁰<http://www.igc-traceca.org/english/structure.html>; <http://www.traceca.org.tr/tra/traceca-sekreteryaya>.

Sekreterin sorumluluğu altında, Hükümetlerarası Komisyon ile ulusal komisyon arasındaki ilişkileri düzenlemek ve Hükümetlerarası Komisyon'un tavsiyelerini uygulamak için de her ülke bir ulusal sekreter atamıştır.⁴¹

7.4. TRACECA'nın Güzergahları

TRACECA Projesi'nin denizyolu, kara ve demiryolu güzergahları Harita 1 de gösterilmiştir.

Harita 1: TRACECA Ağı



Kaynak: <http://www.traceca-org.org/default.php?!=en>

7.4.1. Denizyolu Güzergahları

TRACECA Projesi kapsamına alınan Karadeniz ve Hazar Denizi'ndeki limanlar şunlardır; Karadeniz'de Odesa, İliçevsk, Köstence, Varna, Burgaz, İstanbul, Samsun, Batum, ve Poti limanları, Hazar Denizi'nde ise Bakü, Türkmenbaşı ve Aktau limanları.

Proje dahilinde Karadeniz üzerinden yapılacak taşımalarda; İstanbul Limanı ile Odesa, İliçevsk ve Köstence limanları, Burgaz-Poti limanları, Köstence-Batum limanları ve Samsun-İliçevsk limanları arasında Ro-Ro seferleri; İstanbul Limanı ile Köstence ve İliçevsk limanları, Varna-Poti-Batum limanları, Köstence-Samsun-Batum limanları ve İliçevsk-Poti limanları arasında demiryolu feribot seferleri öngörülmektedir. Hazar Denizi üzerinden yapılacak

⁴¹ <http://www.igc-traceca.org/english/structure.html>.

taşımalarda ise Baku-Aktau limanları ve Baku-Türkmenbaşı limanları arasında demiryolu feribot seferleri ve Ro-Ro sefer-leri.

7.4.2. Kara ve Demiryolu Güzergahları

Proje dahilinde yapılacak taşımalardaki TRACECA karayolu ve demiryolu bağlantıları şunlardır;

Batıda Ukrayna'dan İliçevsk'e uzanan kara ve demiryolu hattı, Ungeny-Klimentovo ve Un-Kurchugan demiryolu hattı, 4. TEN Koridoruna bağlanan ve Türkiye sınırları içinden İstanbul-Samsun-Trabzon-Batum/Vale/Gümrü karayolu hattı, İstanbul-Sivas-Kars-Gümrü demiryolu hattı, Batum-Tiflis ve Poti-Tiflis demiryolu hatları, Tiflis-Erivan kara ve demiryolu hattı, Tiflis-Bakü kara ve demiryolu hattı, Erivan-Bakü kara ve demiryolu hattı, Türkmenbaşı-Buhara kara ve demiryolu hattı, Türkmenbaşı-Taşkent kara ve demiryolu hattı, Semerkand-Duşanbe/Kulab kara ve demiryolu hattı, Duşanbe-Oş-Bişkek karayolu hattı, Taşkent-Oş-Irkeshtam/Torugart karayolu hattı, Semerkand-Oş/Calalabad kara ve demiryolu hattı, Semerkand-Kulkuduk-Beyneu karayolu hattı, Semerkand-Buhara-Beyneu karayolu hattı, Navoi-Kulkuduk-Beyneu demiryolu hattı, Türkmenabad-Taşavuz-Beyneu demiryolu hattı, Beyneu-Aktau demiryolu hattı, Aktau-Beyneu-Alma Ata-Druzhba kara ve demiryolu hattı, Lugovaya-Bişkek-Balıkçı kara ve demiryolu hattı, Duşanbe-Kulab-Rangkul karayolu hattı.

Böylece Avrupa'ya TENS ile bağlanan TRACECA, Yagodin (Ukrayna)'den başlayarak Odesa ve İliçevsk limanlarına ve Karadeniz'i feribot ve Ro-Ro seferleriyle geçerek Poti ve Batum limanlarından Kafkasya'ya bağlanan, buradan Tiflis ve Erivan ana güzergahlarını takip ederek kara ve demiryollarıyla Baku'ye ulaşan Bakü Limanı'ndan yine feribot ve Ro-Ro seferleriyle Orta Asya'nın Türkmenbaşı ve Aktau limanlarına ulaşarak kara ve demiryolu bağlantılarıyla Tacikistan'a ve nihayet Çin'e kadar uzanan bir ulaştırma koridorunu temsil etmektedir. Ayrıca koridorun Avrupa ile Kafkasya'yı birleştiren kara bağlantısı Türkiye üzerinden İstanbul-Samsun-Hopa karayolu ve yine İstanbul-Ankara-Kars-Tiflis demiryolu aracılığı ile gerçekleştirilecektir.

7.5. TRACECA Kapsamındaki Projeler

AB tarafından finansmanı sağlanan TRACECA Projesi, mevcut demiryolları, karayolları ve limanların restorasyonu, yeni bir takım demiryolu, karayolu, liman ve köprülerin inşası, ulaştırma sektöründeki personelin eğitimi, ülkeler arasında sınır geçişlerinin kolaylaştırılması gibi bir dizi yatırım projesi ve teknik yardım programlarından oluşmaktadır.

Program, başlatıldığı tarihten itibaren altyapının rehabilitasyonu için çok sayıda teknik yardım ve yatırım projesini finanse etmiştir. TRACECA programı kapsamında sağlanan teknik destek sayesinde, liman, demir yolu ve karayolu projeleri için Avrupa Kalkınma Bankası, Ermenistan ve Gürcistan Karayolları projeleri için Dünya Bankası ve kara yolu ve demir yolu projeleri için Asya

Kalkınma Bankası gibi uluslararası mali kuruluşlardan oldukça fazla yatırım çekmiştir.⁴²

a) Yatırım Projeleri

TRACECA Projesi kapsamında planlanan başlıca yatırım projeleri, başlama tarihleri süreleri ve bütçeleri ile ilgili bilgiler Tablo 5'te verilmiştir. Bu projelerin toplam bütçesi 54.300.000 €'dur.

b) Teknik Yardım Projeleri

TRACECA kapsamında bulunan teknik yardım projelerinin başlıcaları Tablo 6'da verilmiştir. Bu projelerin toplam bütçesi 28.605.000 €'dur.

AB, teknik yardım ve yatırım projelerine verdiği mali desteğin yanı sıra Bakü'deki Daimi Sekreteryaya'nın masraflarını da karşılamaktadır. Ancak, bunun 2004-2005 yılları için kısmi olarak, 1 Ocak 2006'dan itibaren ise tamamının üye ülkeler tarafından finanse edilmesi gündeme gelmiştir. 2004 yılı için, üye ülkelerin eşit bazda 7.000 Euro katkı payı ödemeleri Erivan Konferansı'nda önerilmiş ve kabul edilmiştir. Üye ülkelerin büyük çoğunluğu, öngörülen katkı paylarını ödemişlerdir.

TRACECA programı ile katılımcı ülkeler arasında işbirliği ve diyalog artmış, böylelikle transit ücretlerinin rekabetçi düzeylerde tutulmasına yönelik anlaşmalara ve sınır geçiş formalitelerinin basitleştirilmesine yönelik çabalara yol açmıştır. Ayrıca, TRACECA koridorunun Orta Asya ile dünyanın derin deniz limanlarını birbirine bağlayan en kısa ve potansiyel olarak en hızlı ve en ucuz güzergah olduğu kabul edilerek büyük hacimlerde kargo gönderilmesine yönelik anlaşmalar da yapılmıştır.⁴³

Tablo 5: TRACECA Projesi Kapsamındaki Yatırım Projeleri

PROJENİN ADI	BAŞLAMA TARİHİ	SÜRE (Ay)	BÜTÇE (€)	Ulaştırma Alt Sektörü
Kafkasya Demiryolları'nın Rehabilitasyonu	Ekim 1998	9	5.000.000	Demiryolu
Kızıl Köprü'nün Rehabilitasyonu ve TRACECA Köprüsü'nün İnşası	Mart 1997	18	2.500.000	Karayolu
Buhara Tekstil İhraç Merkezi, Bakü, Türkmenbaşı, Poti ve İliçevsk Limanlarına Kargo ve Konteyner Yükleme Ekipmanları	Şubat 1998	18	5.825.000	Çok modlu
Bakü ve Türkmenbaşı Liman Kentleri Arasında Konteyner Servisleri	Şubat 1998	12	2.650.000	Çok modlu

⁴²<http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/DisTicaretGelistirmeDb/turk%20cumhuriyetleri/sayfal17.doc>.

⁴³ UND (2002b), "TRACECA", Uluslararası Nakliyeciler Birliği Derneği (UND), AR-GE İstatistik Departmanı, İstanbul.

Poti Limanı Demiryolu İskelesinin İnşası	Şubat1998	12	3.400.000	Demiryolu
Poti ve İliçevsk Limanları'nın Mevcut Demiryolu İskelesinin İyileştirilmesi	Ağustos 1998	18	6.400.000	Demiryolu
İliçevsk ve Poti Limanlarına Bilgisayar ve Haberleşme Ekipmanı	Ocak 1998	18	1.500.000	Denizyolu
Baku'de Demiryolu Tanklarını Temizlemede Kullanılan Buhar Kazanları	Haziran 1999	6	475.000	Demiryolu
Terminal Ekipmanları(Karmir Belur, Çimkent, Aktau, Bişkek)	Ağustos 1999	20	2.500.000	Çok modlu
Ermenistan, Gürcistan ve Azerbaycan Demiryollarına Haberleşme ve Sinyalizasyon için Fiber Optik Kablo Sisteminin Kurulması	Şubat 2000	24	15.000.000	Demiryolu
Aktau Demiryolu İskele Terminalinin Rehabilitasyonu	Ekim 2001	12	2.000.000	Demiryolu
Denizcilikle İlgili Ekipmanların Sağlanması	Şubat 2003	6	1.600.000	Denizyolu
Azerbaycan Demiryollarına Doğalgaz Tanker Vagonları Yapımı	Kasım 2002	4	1.600.000	Demiryolu
Galaba-Termez Demiryolu Rehabilitasyonu, Demiryolu Yük Vagonu Yapımı	Kontrat Aşamasında	4	2.000.000	Demiryolu
Toplam Bütçe			54.300.000	

Kaynak: www.traceca.org/chart., <http://www.traceca.org.tr/tra/traceca-eylemplan/yatirim-projesi> (Erişim tarihi: 1 Nisan 2009).

Tablo 6: TRACECA Projesi Kapsamındaki Teknik Yardım Projeleri

Projenin adı	Başlama Tarihi	Süre (ay)	Bütçe (€)	Ulaştırma alt sektörü
"Dolphin" Projesi, Kervansaray Fizibilite Çalışması	Ağustos 1995	27	475.000	Karayolu
Ulaştırma İşletmesi Eğitimi	Aralık 1995	11	900.000	Kapasite Geliştirme
Ulaştırma Yasal ve Düzenleyici Çerçevesi	Aralık 1995	24	1.500.000	Yasa&Ulaştırma
Bakü Limanı Denizcilik Eğitimi	Aralık 1995	24	1.350.000	Denizcilik
Bölgesel Trafik Tahmini Modeli	Ocak 1996	24	700.000	Trafik ve Tarife Çalışmaları
Kara Ulaştırması Servisleri	Ocak 1996	14	250.000	Karayolu
Intermodal Ulaştırması	Ocak 1996	12	500.000	Intermodal
Demiryolu Altyapı Çalışmaları	Ocak 1996	15	1.200.000	Demiryolu
Kaldırım İşletmesi Sistemleri	Aralık 1995	25	2.000.000	Karayolu
Kara Ulaştırması (Orta Asya)	Mart 1996	20	7.000.000	Karayolu
Feribot terminali: Bakü-Türkmenbaşı	Mart 1996	24	1.550.000	Denizcilik
Demiryolu Araçları	Mart 1996	14	700.000	Demiryolu

TRACECA Ticareti Kolaylaştırma	Mart 1996	17	980.000	Yasa&Ticari
Yük Taşımacılığı Eğitim Kursları	Eylül 2005	24	2.000.000	Kapasite Geliştirme
Denizcilik Eğitimi	Ekim 2005	24	2.000.000	Denizcilik
Hajigabul arayolu rehabilitasyonu-İşetitim Danışmanlığı	Mayıs 2005	30	2.000.000	Karayolu
TRACECA Koridorunda Tehlikeli Madde taşımacılığı	Mart 2006	18	1.000.000	Denizcilik
Türkmenbaşı Limanına Denizcilik Kanalı	Mayıs 2006	12	500.000	Denizcilik
Toplam Bütçe			28.605.000	

Kaynak: www.traceca.org/chart.

<http://www.traceca.org.tr/tra/traceca-eylemlan/teknik-yatirimi>

<http://www.traceca.org.tr/tra/traceca-eylemlan/devam> (Erişim tarihi: 1 Nisan 2009).

8. Sonuç

AB'nin enerji arzı açısından büyük ölçüde Rusya'ya bağımlı olması Birliğin önündeki önemli sorunlardan biri olarak görülmektedir. AB, TRACECA Projesi aracılığı ile Orta Asya ve Kafkasya ülkelerinden enerji akışının güvenliğini sağlamak ve bölge ülkelerinin ekonomik potansiyellerinden mümkün olduğunca fazla yararlanmak istemektedir.

AB'nin Orta Asya ve Kafkasya ülkeleriyle ticari ilişkilerini geliştirmek istemesi, bölgenin coğrafi uzaklığı dolayısıyla ulaşım sorununu gündeme getirmiştir. Ulaştırmanın dış ticarete kilit bir sektör olması ve bölge ülkelerinin ulaştırma alt yapısının yetersizliği nedeniyle AB, TACIS Programı çerçevesinde bölgeye yönelik olarak TRACECA Projesi'ni geliştirmiştir. AB, TRACECA Projesi ile özellikle Türkmenistan, Kazakistan ve Azerbaycan'da bulunan petrol ve doğal gazı güvenilir ve kesintisiz bir şekilde Avrupa'ya ulaştırmak ve büyüme potansiyeli olan Orta Asya ülkeleri ile dış ticareti geliştirerek bu potansiyellerinden yararlanmayı hedeflemiştir.

1993 yılında Brüksel Konferansı'nda temelleri atılan ve ilk etapta Gürcistan, Azerbaycan, Ermenistan, Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan, Tacikistan ve Kırgızistan'ı kapsayan Proje'ye daha sonraki yıllarda Türkiye, Romanya, Moldova ve Bulgaristan'da dahil edilmiştir. AB tarafından finansmanı sağlanan TRACECA Projesi, AB ile Orta Asya ve Kafkasya ülkeleri arasındaki ulaştırma ile ilgili bir dizi yatırım projesi ve teknik yardım programlarından oluşmaktadır.

TRACECA Projesi'nin analizi yapıldığında Projenin özellikle şu alanlarda yeniden yapılanmaya yoğunlaştığı görülmektedir;

- Sınır geçişlerinin kolaylaştırılması,
- Transit taşımacılığın kolaylaştırılması ve bürokratik bir takım engellerin kaldırılması,

- Mevcut limanların, karayollarının ve demiryollarının modernize edilmesi ve yeni yapılanmalara gidilmesi,
- Koridor boyunca daha yoğun olarak feribot seferleri ve demiryolu taşımacılığının kullanılması için demiryolu iskelelerinin inşa edilmesi,
- Ulaştırma ile ilgili personele gerekli eğitimin verilmesi,
- Bölge ülkelerinin ulaştırma altyapısının AB standartlarına uyumlu olacak şekilde modernize edilmesi,
- Proje kapsamında yapılan yatırımlarda özellikle uluslararası kuruluşların desteğinin sağlanması.

Proje ile, üye ülkeler arasındaki bölgesel işbirliğini teşvik etmek, uluslararası finansal kuruluşları ve özel yatırımcıların desteğini etkilemek için TRACECA'nın katalizör olarak kullanılması ve Trans-Avrupa Şebekesi (TENs) ile birleştirmesi amaçlanmaktadır.

AB Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra başlayan sürece ilgisiz kalmayarak, bu bölgedeki ülkelerle ticari ilişkilerini ve işbirliğini geliştirmek konusunda önemli adımlar atmıştır. Yıllar itibariyle AB'nin Türk Cumhuriyetleriyle ticari ilişkileri artmaktadır. AB ülkeleri genel olarak bu ülkelere teknolojik ürünler ihraç ederken, enerji ithal etmektedir.

TRACECA projesi kapsamında ulaştırma alt yapısının geliştirilmesi ile bölge ülkelerinin başta AB olmak üzere toplam ticaretinde daha da önemli gelişmeler kaydedilecektir.

KAYNAKLAR

1. ARAS, Bülent, YORKAN, Arzu, (2005), "Avrupa Birliği ve Enerji Güvenliği: Siyaset, Ekonomi ve Çevre", TASAM Yayınları, Stratejik Rapor No:13.
2. BAYAR, Sibel, İNCAZ, Serap, ALKAN, Güler (2007), "Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Türkiye'nin Limancılık Politikası", Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri III Ulusal Sempozyumu, 17 Kasım 2007, İstanbul.
3. COŞKUN, N. (1998), "Türkiye Ekonomisi Sektörel Analizi", Türkiye Ekonomi Kurumu Yayınları, Ankara.
4. CONCILIUM (2007), "European Union and Central Asia: Strategy for a New Partnership", Council Of The European Union General Secretariat, October 2007.
5. DTM, <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/DisTicaretGelistirmeDb/turk%20cumhuriyetleri/sayfa9.doc>.(25.04.2009)
6. DTM, <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/DisTicaretGelistirmeDb/turk%20cumhuriyetleri/sayfa65.doc9>.(25.04.2009).
7. DTP (2001c), Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara,
8. DTP (2001d), Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara,
9. ELMA, Fikret, (2009), "Küreselleşme Sürecinde Güney Kafkasya Demokrasi, Güvenlik ve İşbirliği Sorunu" Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi-The Journal of International Social Research, Volume 2/6 Winter 2009.
10. ERCAN, Nilgün (2008), "AB'nin Enerji Güvenliği ve Karadeniz", Enerji Dergisi, Sayı 10, 2008.

11. HATİPOĞLU, Esra (2008), “Avrupa Birliği - Orta Asya İlişkilerinde Yeni Bir Stratejiye Doğru (Mu?)”, Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu, Orta Asya ve Kafkasya Araştırmaları Dergisi, Cilt: 3 No: 5, 2008
12. HÜSEYNOV, Fuat, (2001), “Avrupa Birliği ve Azerbaycan”, Avrasya Etütleri, Sayı:19.
13. HÜSEYNOV, Fuat, (2002), “Avrupa Birliği ve Türk Cumhuriyetleri İlişkileri ve Türkiye”, Avrasya Etütleri, Sayı:21 (Kış).
14. SEZGİN, Orhan (1988), “Ulaştırma Sektörüne Genel Bir Bakış”, Uluslararası Kara Taşımacılığının Türk Ekonomisine Katkıları ve Sorunları Sempozyumu’nda Sunulan Bildiri, İstanbul, 1988, ss.33-45.
15. SHEVARDNADZE, Edward (2001), Great Silk Road, Georgia, 2001.
16. UND (2002), “Kuzey-Güney Koridoru Araştırma Raporu”, Uluslararası Nakliyeciler Birliği Derneği (UND), AR-GE İstatistik Departmanı, İstanbul.
(<http://www.und.org.tr/ulkeler/KUZEY/GUNEY1.pdf> .16.08.2003).
17. UND (2002b), “TRACECA”, Uluslararası Nakliyeciler Birliği Derneği (UND), AR-GE İstatistik Departmanı, İstanbul.
18. UND (2003), “RO-LA Taşımacılığı Araştırma Raporu”, Uluslararası Nakliyeciler Birliği Derneği(UND) AR-GE İstatistik Departmanı, İstanbul.
19. UND (2003), “TRACECA Dışında Kalamayız” UND’nin Sesi Dergisi, İstanbul.
20. TÜSİAD (2007), “Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü- Özet Bulgular” Basın Bülteni, 28 Şubat 2007, (TS/BAS-BÜL/07-20)
21. VAKIFBANK (2002), “Ulaştırma Sektörü”, Sektör Araştırmaları Serisi/No:24(<http://www.vakifbank.com.tr/earastirma/ulastirma.doc>(11.11.2002).
22. TEKELOĞLU, Atila (1988), “Uluslararası Kara Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri”, Uluslararası Kara Taşımacılığının Türk Ekonomisine Katkıları ve Sorunları Sempozyumu’nda Sunulan Bildiri, İstanbul, 1988, ss.51-57.
23. TUBİTAK, “Vizyon 2023 Ulaştırma Ve Turizm Paneli Ön Raporu”,
24. (<http://vizyon2023.tubitak.gov.tr/teknolojiongorusu/paneller/ulastirmaveturizm/raporlar/raporut.pdf>, (29.05.2003).
25. T.C. Resmi Gazete, 22 Aralık 2001, 2001/24611.
26. <http://www.traceca.org.tr/und1.htm>, (28.06.2003).
27. www.american.edu/TED/silkroad.htm(13.02.2002).
28. http://www.jrtr.net/jrtr28/pdf/f50_gor.pdf(15.03.2002).
29. www.igc-traceca.org(05.01.2002).
30. http://mcar.in-baku.com/project_background.htm(22.08.2002).
31. <http://www.silkroad.az>:8101
32. <http://www.igc-traceca.org/english/structure.html>(02.04.2003).
33. www.traceca.org/chart(06.04.2002).
34. <http://www.arkitera.com/haberler/2003/04/28/kars-tiflis.htm>(10.02.2004)
35. <http://www.kgm.gov.tr>(10.02.2002).
36. <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik592.pdf>(10.02.2003).
37. <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik596.pdf> (10.02.2003).
38. <http://www.traceca.org/rep/brochure/brochure.pdf> (14.03.2003).
39. http://www.traceca.org.tr/antalya_tust.htm (01.08.2007).
40. <http://www.traceca-org.org/default.php?l=en> (03.08.2007).
41. <http://www.ubak.gov.tr/tr/sura/deniz/sonuc-raporu.doc> (01.04.2009).
42. <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/r17002.htm> (01.04.2009).
43. <http://ec.europa.eu/trade/issues/bilateral/data.htm> (01.04.2009).
44. <http://www.traceca.org.tr/tra/traceca-eylemplan/yatirim-projesi> (01.04.2009).
45. <http://www.traceca.org.tr/tra/traceca-eylemplan/teknik-yatirim> (01.04.2009).
46. <http://www.traceca.org.tr/tra/traceca-eylemplan/devam> (01.04.2009).

Summary

TURKISH WORLD and TRACECA PROJECT

Serap OVALI

(Karadeniz Teknik University, Turkey)

Kenan CHELİK

(Karadeniz Teknik University, Turkey)

With the globalization in the world, the role of the transportation sector has improved gradually within the economical and commercial lives of the countries. Transportation has become one of the key success factors for international competition. The countries which do not strengthen their transportation infrastructures cannot be successful regarding other areas.

The Turkish States are rich in terms of natural resources, energy and agricultural products. Thus, they draw attention of the developed countries and especially of the European Union (EU). Because this is a region in which cheap energy and raw materials are being produced and is a new market that produced goods are marketed for the EU. The EU's demand to improve its commercial relations with the region brought up the transportation problem because of the geographical distance. TRACECA aims at developing a transportation corridor from Europe, on a west-east axis, through the Black Sea, over Caucasia and the Caspian Sea to Central Asia. With this project, it will be possible for the Central Asian Turkish Republics to improve their low-level foreign trade and also to develop their trade routes to Turkey, European markets and China. On the completion of the Project, it is expected that the TRACECA countries will have an easier access to European and world markets, the regional cooperation between the member countries will improve and integration to the Trans-European Transportation Network will be realized.

The study primarily introduced the importance of transportation for the region, the development of the TRACECA Project that was developed within this context. Also in this study, information on the objectives of the Project and the investment and technical aid projects that have been developed within this scope is given. The effects of the Project on the commercial and economical development of Caucasia and Central Asia region are discussed.

Keywords: TRACECA Project, Transportation sector, Central Asia, Caucasia Region, Turkish Republics, Turkish World, European Union.