

## ORTA ASYA'YA ULAŞIMDA DEMİRYOLU ALTERNATİFİ, BÖLGESEL GÜÇLER VE TÜRKİYE

**Öğr. Gör. Dr. Hayri Barutca**

Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi

### ÖZET

Günümüz ekonomi anlayışı üretmek kadar ürünü pazara zamanında ve güvenli bir şekilde ulaştırma konsepti üzerine kurulmaktadır. Taşımacılık sektöründe uzun mesafede tercih edilen ulaşım şekli maliyet ve güvenilirlik avantajı ile ön plana çıkan denizyoludur. Ancak Orta Asya ülkeleri açısından denizyolu yerini demiryoluna bırakmaktadır.

Orta Asya cumhuriyetlerinin güvenli ve seri bir şekilde ulaşmak istedikleri en önemli pazarlardan biri Avrupa'dır. Orta Asya'nın demiryolu ile Avrupa'ya olan önemli bir bağlantısı da İran üzerinden sağlanmaktadır. Ancak İran üzerinden Türkiye'ye giriş yapan bu yol uzun ve maliyetlidir. Diğer taraftan karayolu ulaşımı da yüksek maliyetli, güvensiz ve yetersizdir.

Bölgenin bu yetersizliğini bilen ve bölge üzerinde ekonomik ve stratejik çıkarları olan ülkeler ve güç odakları bu trafiği kendi üzerlerine çekmeye çalışmaktadırlar. Uygun gördükleri güzergâhlarda ulaşım koridorları planlamakta ve hayata geçirmektedirler. Bu kapsamda bölge ülkeleriyle mali, ticari ve teknik anlaşmalar imzalamaktadırlar.

Ancak bölgeyi Avrupa'ya bağlayan en kısa yol binlerce yıldır bilinen ve Türkiye üzerinden geçen İpek Yolu'dur. Türkiye pek çok ülke tarafından dışlanılmaya çalışıldığı bu rekabet ortamına, Kafkasya üzerinden geçen ve dost ülkeleri kucaklayan Demirden İpek Yolu ile katılmaktadır. Avrupa'nın da kabul ettiği bu güzergâhın en önemli noktası Kars–Tiflis demiryolu bağlantısıdır. Bu bağlantının tamamlanması ile Orta Asya Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlanacaktır.

Sorunların aşılmasıyla Orta Asya, başka ülkelerin uygun gördüklerinden değil; gerçekten en kısa olan güzergâhtan yararlanacaktır. Bu durumda bu ülkelerle Türkiye'nin ve Avrupa'nın ticareti artacak her iki tarafta da refah artışı gözlenecektir.

**Anahtar Kelimeler:** Ulaştırma, Demiryolu, Orta Asya.

### THE RAILROAD ALTERNATIVE, REGIONAL POWERS AND TURKEY AT TRANSPORTATION TO THE MIDDLE ASIA

#### ABSTRACT

Today's economic understanding gives priority to taking the product into the market in time safely as well as production. It is sea transportation which is preferred for long distance transportation. Nevertheless, sea transportation is replaced by railroad transportation for Middle Asian countries that do not have sea borders.

The railroad transportation to Europe, which is an important market for Kyrgyzstan and other Middle Asian countries for the reasons stated above, is now mostly provided

# AKADEMİK BAKIŞ

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi  
ISSN:1694 – 528X Sayı: 8 Ocak – 2006

İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi – Türk Dünyası Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü Celalabat – KIRGIZİSTAN

through Iran. However, this road is quite long, expensive, and dependent on Iran. Motorway transportation, on the other hand, is highly expensive, unsafe, and insufficient.

Countries with economic and strategic benefits have been planning and realizing transportation corridors in order to have this traffic; and in this manner, they have been signing financial, commercial, and technical contracts.

In fact, the shortest road that connects this region to Europe is the Silk Road, which is known for thousands of years and passes through Turkey. Turkey is involved in this process, in which many countries try to exclude her, by means of the Rail Silk Road, which passes through Caucasia and embraces a lot of friendly countries. The most significant point of this route will be the Kars-Tbilisi railroad connection. Together with the completion of this connection and with the adjustments on the route, the Middle Asia will enter the European markets through Turkey.

In conclusion, the Middle Asian countries will not be dependent on the routes that others choose for them, but will benefit from the real shortest route and be able to increase their competing powers in foreign trade.

In this situation, Turkey's foreign trade with the countries on this route will increase; and at the same time, it will have an important advantage in the process of joining the EU by getting the support of the Middle Asia.

**Key Words:** Transportation, Railroad, Middle Asia

## 1. GİRİŞ

Ülkelerin başta gelen hedeflerinden biride toplumun refah seviyesini yükseltmektir. Refah artışı içinde ekonomik büyüme ana faktördür. Ekonomik büyüme, ekonominin mal ve hizmet üretim kapasitesinin genişlemesidir. Başka bir deyişle ekonominin üretim olanaklarının (reel GSMH) artmasıdır (Parasız, 1997: 8). Bu artışta doğal olarak talep artışı sonucu gerçekleşebilir. Küreselleşen dünyada yeni pazarlara cazip fiyatlarla açılmak büyüyen ekonomilerin yegâne hedeflerinden biridir.

Yeni talep kaynakları bulmak amacıyla kaliteli ve düşük maliyetli üretim yapıp dünya piyasalarını hedeflemek artık yeterli değildir. Günümüz ekonomi anlayışı üretmek kadar ürünü pazara zamanında ve güvenli bir şekilde ulaştırma konsepti üzerine kurulmaktadır. Bu amaçla ulaştırmada ekonomi, hız ve güvenlik her ulaşım türünde aranması gereken özelliklerdir. Bunların yanında çevreyi en az kirletmesi, ülkedeki mevcut enerji kaynaklarını kullanması ve bu sırada ton-km başına tükettiği enerjinin az olması, bakım-onarım kolaylığının bulunması ulaştırma türlerinin tercihinde göz önünde bulundurulması gereken diğer unsurlardır (Çubuk, 2005)

Ülkeler dış ticaretlerinde coğrafik durumlarını, hammadde kaynaklarına ve pazarlara uzaklıklarını ve dış ticaretlerine konu olan malları göz önüne almak durumundadırlar. Bu sayede denizyolu, demiryolu, karayolu veya boru hatlarını ön planda kullanarak ulaştırma politikalarını oluştururlar.

Ancak Orta Asya ülkeleri gibi denize kıyısı bulunmayan ülkeler açısından denizyolu bir alternatif olmaktan çıkmaktadır.

# AKADEMİK BAKIŞ

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi  
ISSN:1694 – 528X Sayı: 8 Ocak – 2006

İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi – Türk Dünyası Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü Celalabat – KIRGIZİSTAN

## 2. ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNİN MALİYET KARŞILAŞTIRMASI

En ekonomik taşıma sistemi deniz taşımacılığıdır. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından yapılmış bir araştırmaya göre, taşıma sistemleri arasında ton-km bazında yapılan karşılaştırmanın sonucu aşağıdaki gibidir (Akten, 1994, 79 – 80):

**Tablo – 1: Ulaştırma sistemlerinde Maliyet**

Taşıma Sistemi	Taşıma maliyeti	
	Ton-km	Ton-mil
Tarifeli uçak (yük, yolcu)	25,2	36,8
Yük (kargo) uçağı	5 – 10	7–15
Karayolu (yük)	3–8	4–12
Demiryolu (yük)	0,75–5	0,1–7
Denizyolu (yük)	0,1–2	0,1–3

Kaynak: Akten, N., (1994) İstanbul Ulaşımında Denizden Yararlanma, Tablo–33, 79.

Yapılan başka bir değerlendirmede, hızın birincil önem taşımadığı kitle (dökme) yüklerin taşınmasında, taşıt türleri arasında yapılan karşılaştırmanın da aynı sonucu verdiği gözlenmektedir:

**Tablo – 2: Kitle taşımacılığında Maliyet**

<u>Taşıt türü</u>	<u>Birim Maliyet (ton-mil)</u>
Kamyon (10 tonluk)	1,00
Tren (500 ton yükle)	0,03
Gemi (100.000 dwt)	0,006
Uçak	4,40

**Kaynak: Akten, N., (1994): a.g.e, ,80.**

Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın (ICS) yaptığı bir araştırmada, yakıt tüketimi avantajının denizyollarında bulunduğunu, bunu da demiryollarının takip ettiğini belirtmektedir.

**Tablo - 3: Yakıt Tüketimi bazında Maliyet**

<u>Ulaşım sistemi</u>	<u>Yakıt tüketimi (megajul/ton-km)</u>
Denizyolu	
3000 dwt tanker	0,3
1226 TEU konteynır gemisi	0,12
Demiryolu (yük treni)	0,6
Karayolu (kamyon)	
Minimum	0,7
Maksimum	1,2

**Kaynak: ICS, Code-Shipping+the Environment, BIMCO Bulletin, 3/1993, T.5.**

# AKADEMİK BAKIŞ

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi  
ISSN:1694 – 528X Sayı: 8 Ocak – 2006

İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi – Türk Dünyası Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü Celalabat – KIRGIZİSTAN

### 3. KİTLE TAŞIMACILIĞINDA ULAŞIM TERCİHLERİ

Yukarıdaki verilerinde ışığında taşımacılık sektöründe uzun mesafede tercih edilen ulaşım şekli maliyet avantajı ile ön plana çıkan denizyoludur. Ancak denize kıyısı olmayan Orta Asya ülkeleri açısından denizyolu, pazarlara veya sıcak denizlere ulaşmaya kadar, yerini doğal olarak demiryoluna bırakmaktadır.

Orta Asya ülkeleri içersinden örnek olarak seçilen Kırgızistan, açık denizlere uzaklığı bakımından dünyanın en dezavantajlı birkaç ülkesinden biridir. Ülkeye en yakın limana ulaşabilmek için (Basra Körfezi ve Umman Denizi) en azından üç ülke ve 3000km'yi aşkın bir yol kat edilmelidir. Sonuçta ulaşılan limanında prosedür ve ücretlendirmesi çok farklı yabancı bir liman olacağı açıktır (Budak, 2000: 93).

2003 yılında toplam 590 milyon dolarlık ihracat yapan Kırgızistan'ın dış ticaret yapısına bakıldığında ise genellikle ağır mallardan oluştuğu görülmektedir (diğer Orta Asya ülkeleri içinde benzeri yapılar söz konusudur). Kırgızistan'ın ihracatı; Altın (ham), diğer madenler, pamuk, yün, inorganik kimyasallar, demir ürünleri, makine ve ekipmanlarından oluşmaktadır. 2003 yılında 587,1 milyon dolar düzeyinde gerçekleşen ithalatta ise başlıca kalemler arasında madenler, makine ve ekipman, inorganik kimyasallar ve tarım ürünleridir (IMF, 2000 ve DEİK, 2005).

Bu çerçeveden bakıldığında uzun mesafelerde, özellikle dökme yüklerde, kendi değeri ve zaman değeri düşük olan yük cinslerinde büyük ve sürekli miktarlardaki taşımacılık avantajı ön plana çıkan demiryolu, Kırgızistan ve diğer Orta Asya cumhuriyetlerinin dış ticaretinde göreceli olarak avantaj sağlayabilir. Ancak Kırgızistan'da toplam taşımacılığın %94'ü karayolu ile yapılmaktadır. Mevcut karayollarının da %50'si de bakımsızdır (DEİK, 2005: 7).

Bakış açısı genişletilip Türkiye de ele alındığında, Türkiye'nin dış ticareti, taşımacılık türleri itibariyle Tablo: 4'de ortaya çıkmaktadır. İlgili tablodan da izlenebileceği gibi, Türkiye'nin dış ticaretinde rekabet karayolu ve denizyolu taşımacılığı arasında yaşanmaktadır. Tabloda belirtilen yıllarda ihracatta karayolları biraz daha ön planda iken, ithalatta denizyolları yüksek sayılmayacak bir farkla karayollarının önündedir. 1999 yılında ise ihracatın değer olarak yüzde 46'sı, ithalatın ise yüzde 39'u karayolu ile yapılmıştır. Bunun sonucu olarak Türkiye, Avrupa'nın en büyük kara taşıma filosuna sahip olmuştur. Demiryolları ise ancak diğer kaleminin içersinde çok küçük yüzdelerle kendine yer bulabilmektedir.

**Tablo:4**

Türkiye'nin Dış Ticaretinin Taşımacılık Türleri İtibariyle Yapısı (%)			
	1996	1997	1998
<b>İHRACAT</b>			
Deniz	42,4	39,0	40,8
Kara	48,3	53,1	52,5
Hava	8,5	7,2	6,2
Diğer	0,8	0,7	0,5
<b>İTHALAT</b>			
Deniz	50,0	50,5	47,4
Kara	35,6	35,2	39,1
Hava	10,6	11,2	11,2
Diğer	3,8	3,0	2,4

Kaynak: DTM.

# AKADEMİK BAKIŞ

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi  
ISSN:1694 – 528X Sayı: 8 Ocak – 2006

İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi – Türk Dünyası Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü Celalabat – KIRGIZİSTAN

Gelişmiş ülkelerde ise tercih, doğal olarak birim taşıma maliyeti en düşük olan denizyolu lehinedir. Örneğin Japonya'nın sanayisindeki başarısı üretime ulaşım evresinde gerekli denetimi getirmesinde yatmaktadır. Tablo:5 Japonya'da uzaklıklar itibari ile tercih edilen ulaşım sistemlerini vermektedir.

**Tablo: 5 Japonya'da uzaklıklar itibari ile Ulaşım Sistemleri Karşılaştırması**

Uzaklık(km)	Denizyolu	Karayolu	Demiryolu
1-50	0,8	97,1	2,1
51-100	7,9	73,9	18,2
101-200	16,9	43,4	39,7
201-400	33,8	16,6	49,5
401-600	42,2	12,2	45,6
601 +	59,9	3,1	37,0

Kaynak: Atken, N., a.g.e. s.86.

Tablo 5'den de izlenebileceği gibi ancak şehir içi ve yakın şehirlerarası taşımacılıkta karayolu tercih edilmektedir. 200 km.nin üzerine çıkınca karayolu büyük bir düşüş göstermekte, hatta uzun mesafelerde hemen hemen hiç kullanılmamaktadır. Tablodan da görüldüğü gibi en düşük maliyetleri elde etmek amacıyla uzun mesafelerde denizyolu tercih edilmektedir. Bunu karayoluna ezici bir üstünlük sağlayan demiryolu takip etmektedir. Araştırmalar 200km içindeki taşımlarda karayolunun en ekonomik taşıma olduğunu göstermektedir. Bu mesafenin üzerindeki taşımalarda kamyonu bağımlı olmak; ihracatta sübvansiyonla ya da pazarlama maliyetini aşağıya çekici teşvik kolaylıklarıyla ayakta kalabilmek, ithalatta da malı iç piyasaya dolayısıyla tüketiciye daha pahalıya intikal ettirmek gibi sonuçları doğurabilmektedir (Çubuk, 2005).

Hizmet verebilmesi için karayoluna göre yüksek sermaye birikimi gerektiren deniz ulaşımı gelişmekte olan ülkelerin bu alandaki finansman yetersizlikleri ile birleşince daha basit ancak yüksek maliyetli seçenekler karşısında zayıf düşmektedir.

Sonuçta da binlerce kilometrelik mesafelerde dahi gerek Türkiye, gerekse pek çok gelişmekte olan ülkeler açısından karayolu denizyolu ile rekabet etmekte demiryolu alt sıralarda kalmaktadır. Deniz ulaşımının olmadığı bölgelerde ise ilk yatırım maliyeti düşük olan karayolu rakipsiz kalmaktadır. Tabii ki bu karayollarının da düşük vasıflı yollardan oluştuğu unutulmamalıdır. Bu da nihayetinde ticarete konu olan mallarda yüksek maliyetleri doğurmaktadır. Ayrıca Avrupa ülkeleri ve Rusya'nın zaten yoğun olan kendi karayolu ulaşım ağlarını kullanırmak istememeleri ve karayolu taşıtlarının yüksek emisyon hacimleri bu ülkeleri çeşitli kısıtlamalar uygulamaya mecbur etmektedir. Bu konuda, Avusturya, İtalya, Rusya belirgin örnekler olarak karşımıza çıkmaktadır. Geçiş belgesi kısıtlamalarının yanı sıra bazı ülkeler de yüksek geçiş ücretleri talep ederek taşıma maliyetlerinin artmasına, taşımacıların rekabet gücünün zayıflamasına neden olmaktadır. Geçiş ücretlerinin maliyetleri en fazla etkilediği ülkeler arasında Romanya ve Macaristan öncelikli olarak yer almaktadır

(Onursal, 2000). Türkiye'nin karayolu ulaşımında önerdiği ve kendi üzerinden geçen Doğu – Batı koridoru, Almatı, Bişkek, Taşkent, Aşkabat, hazar Denizi geçişi, Bakû, Tiflis, İstanbul, Sofya, Üsküp, Tiran, Durres güzergâhını izleyen 5857 km.lik karayolu da yukarıda değinilen sorunlara ilaveten bakıma muhtaç ve güvenlikten uzaktır (Kaynak, 2003: 7).

### 3. ORTA ASYA, AVRUPA TAŞIMACILIK GÜZERGÂHLARI

Orta Asya ülkeleri kaydettikleri ekonomik gelişmeler sebebiyle taşımacılık sektöründe kapasite artışlarına gitme ihtiyacı göstermekte ve bu artırımda da demiryolları yatırımları ön plana çıkmaktadır (BYEGM, 2003).

Bu kapsamda gerek Kırgızistan'ın gerekse diğer Orta Asya cumhuriyetlerinin güvenli ve seri bir şekilde ulaşmak istedikleri en önemli pazarlardan biride Avrupa'dır. Günümüzde Avrupa ile Orta Asya'yı demiryolu ağırlıklı olmak üzere birbirine bağlayan ana ulaşım güzergâhları aşağıdaki gibidir:

- Trans-Sibirya Koridoru (Moskova-Pekin).
- Trans-Asya Kuzey Koridoru (Kiev/Moskova, Lianyungang).
- Trans-Asya Orta Koridoru/İpek Yolu (İstanbul, Ankara, Tebriz, Tahran, Meshed, Taşkent, Almatı, Aktogay, Lianyungang).
- TRACECA (Köstence, Poti, Bakû, Taşkent, Almatı, Aktogay, Druzhba, Alashankov, Lianyungang). (Kaynak,2003: 4)

Bu alternatif güzergâhlar arasında en çok tercih edileni Rusya içlerinden geçen koridorlardır (Trans-Sibirya ve Trans-Asya Kuzey Koridoru). Türkiye ve İran'ı kapsayan yol (İpek Yolu) Rusya alternatifine göre daha kısa ancak İran'a bağımlıdır (Çınar, 2002,4). Türkiye kısa vadede bu İran hattını canlı tutmayı hedeflemekte bu amaçla İstanbul-Almatı arasında taşımacılığı destekleyici tren seferleri düzenlemektedir. Bu güzergâh üzerinden yapılan taşımacılık Türkiye'ye diğer alternatiflerden (karayolu) %50 daha ucuza mal olmaktadır (BYEGM, 2002).

### 5. ORTA ASYA ULAŞIMINDA BÖLGESEL GÜÇLER

Orta Asya bölgesi başta petrol ve doğal gaz gibi ekonomilerin vazgeçilemez ihtiyaçlarının yanı sıra yeraltından elde edilen pek çok hammaddenin de kaynağıdır. Ayrıca pamuk, tütün, buğday, ham deri, yün gibi tarım ve hayvancılık ürünleri de bölgenin ihracatına konu olmaktadır (IMF, 2000).

Dünya üzerinde söz sahibi olmak isteyen büyük güçler bilhassa yeraltı kaynaklarını kendi bölgelerine en ekonomik yollardan ulaştırma çabası içindedirler. Bunun yanında ilgili güçler bu kaynakları günümüz itibariyle sunabilen ancak geleceği belirsiz olan ya da kaynakları tükenebilecek bölgelere de alternatif üretme çabası içersindedirler. Bu amaçla bölge için en ekonomik çözüm olan demiryolu koridorları oluşturmada birbirleri ile rekabet halindedirler. Ancak bu koridorlar en düşük birim maliyeti sağlayacak değil ilgili gücün ekonomik çıkarlarına en iyi hizmet edebilecek yapıdadırlar. Bu bölgesel güçler Çin ve ortağı Rusya ve onlara yakın politika izleyen İran, Diğer tarafta da AB ve ABD ve onlara yakın politika izleyen Türkiye'dir. Bu güçlerin uyguladıkları ulaştırma politikaları ülkeler bazında aşağıdaki gibi ele alınabilir.

## a) İran

Rusya ve Çin'in ekseninde Orta Doğu ve Kafkaslarda etkin bir taşımacılık pazarına sahip olmak isteyen İran, Türkiye veya Türkiye üzerinden Avrupa'ya gitmek amacıyla İran topraklarına giren, Orta Asya trafiğini güçleştirerek Türkiye'yi bu kârlı ticaretten dışlamak istemektedir. Bu amaçla Orta Asya'ya hizmet sunan Türk karayolu araçlarına karşı caydırıcı ve maliyet yükseltici davranışlar içersindedir. Bunun yanı sıra asıl önemli faaliyeti Orta Asya ulaşımını kuzey-güney aksına çekmek istemesidir. Bu amaçla Sarakhs (Türkmenistan)-Meşhet (İran) demiryolu hattını tamamlayıp, Orta Asya ülkeleri ile bağlantısını kurmuştur.

Bu bağlantının yanı sıra ürünleri Avrupa ve dünya pazarına ulaştıracak olan Basra Körfezindeki limanlarını çok büyük yatırımlarla modernize etmiş ve Bender-Abbas limanını çift hatlı demiryolu ile Tahran'a bağlayarak yoğun bir trafiği kaldırabilecek bir yapıya getirmiştir. İlaveten Orta Asya ülkelerine yönelik cazip tarifelerde uygulamaktadır. Bu sayede özellikle hammadde zengini yeni cumhuriyetlerdeki maden cevheri ve petrol taşımalarını hedeflemektedir (Kaynak, 2003: 5). Şu an Irak'ın işgal altında olması sebebiyle sekteye uğramış olan bir projesi de Irak üzerinden Suriye'nin Lâskiye limanına demiryolu bağlantısı kurmaktır. Yunanistan tarafından desteklenen bu proje ile ürünler Yunanistan'ın Volos limanına feribot taşımacılığı ile aktarılacaktır (Çınar, 2002: 5). Bu gelişmelerin yanı sıra Rusya, Azerbaycan ve İran "Kuzey-Güney" Uluslararası Ulaşım Koridoru çerçevesinde Kazvin-Reşt-Enzeli-Astara Demiryolu Hattının inşaatına ilişkin bir anlaşma imzalamışlardır. Proje Tahran'ı Azerbaycan üzerinden Rusya'ya (bir ölçüde de Türkiye'yi by-pass ederek Avrupa'ya) bağlamayı hedeflemektedir. 375 km.lik bir hattı öngören, projenin gerçekleşmesi için bir konsorsiyum oluşturulmuş ve buna göre de katılımcı her bir ülke 200 milyon dolar sermaye katkısında bulunması kararlaştırılmıştır.

## b) Çin ve Rusya

Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile tarihsel ilişki içinde olan önemli bir güç Çin'dir. Eski Sovyetler Birliği döneminde bölge ile ilişkisi Moskova'ya bağlı olan Çin, bu ülke ile olan rekabeti sebebiyle bölgeye pek fazla girme imkânına sahip değildi. Ancak, Sovyetler Birliği'nin dağılması ile birlikte Çin'in bölgeye olan ilgisi artmıştır. Merkezi planlı ekonomiden serbest pazar ekonomisine geçme çabasındaki bu ülkeler için Çin, bir model gibi de sunulmaktadır (Akdiş, 1999).

Çin ABD'nin sürekliliğini sağlamaya çalıştığı "Amerikan değerlerinin kabul edildiği, hukuksal, ekonomik, siyasal ve kültürel boyutları Amerikan değerlerine göre çizilmiş tek kutuplu dünyanın yarattığı barış ortamı" olarak özetlenebilecek Pax Americana düşüncesine karşı durabilmek için süper güç kimliğini kaybeden Rusya federasyonu ile stratejik ortaklığa yönelmektedir (Kanbolat vd. 2000). Arka bahçesini batılılara karşı kaybetmek istemeyen Rusya'da yakın dostluğundan ziyade stratejik çıkarları örtüşen Çin ile ortak politikalar yürütmek zorunda kalmıştır. Böylece Rusya doğu ile batı arasında gerilen demiryolları ile Süveyş Kanalı'ndaki trafiği kendi üzerine çekmeyi hedeflemektedir. Rusya şu an için teknolojik olarak imkânsız gibi görünen Asya-Amerika demiryolu bağlantısını da gündeme getirmektedir. Tasarıya göre Sibirya demiryolları bir tünel veya köprü ile Bering Boğazını aşp Alaska'ya ulaşacaktır. Çok yüksek ekonomik ve stratejik getirisi olan bu düşüncenin maliyetinin de çok yüksek olduğu açıktır.

Bu siyasal gelişmelerin yanı sıra Çin son 10 yılda %10'luk yıllık kalkınma hızı ile gelişen endüstrisi için yeni enerji kaynakları arayışı ve talebi içindedir. Ayrıca Çin'in ucuz

göreceli olarak kaliteli mallarına da Orta Asya'nın talebi yüksektir. Bu sebeple 3000 km.lik sınırı olan Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan ve diğer cumhuriyetlerle karşılıklı güvene dayalı ekonomik ve siyasi işbirliğini genişletmek istemektedir. Bu amaçla siyasal ve ekonomik işbirliği amacıyla Çin, Rusya, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan'ın katılımıyla Şanghay Beşlisi oluşturulmuş 2001'de Özbekistan'ın katılımıyla da oluşum bir Orta ve İç Asya örgütüne dönüşmüştür (Jorayev, 2003).

Çin'in hedeflerinin ilk somut uygulaması Kırgızistan-Şanghay arasındaki demiryolu bağlantısıdır. Bu sayede Londra'dan Şanghay'a dek doğu batı koridoru açılmış olacaktır. Ayrıca 1991'de başlanan ve hayata geçirilen Çin'den Kazakistan'a oradan da Hazar Denizi kıyısına uzanan demiryolu hattı da Çin'in gerek Orta Asya kaynaklarına ulaşmak gerekse de ürünlerini Avrupa'ya ulaştırmak açısından alternatiflerini çoğaltmıştır (CRI, 2005). Bu sayede denizyolu ile 50 gün Trans-Sibirya Koridoru ile 15 gün süren yolculuk süresi 8 güne indirilecektir (Güngörürler, 2004: 23). Bu arada Çin Rusya ile yukarıda anlatılan İran politikalarını da desteklemekte, benzeri bir yapı gösteren Hindistan ve Ermenistan'la da karşılıklı diyalogları sürmektedir. Tüm bunların yanında Çin'in ucuz ihraç malları batı pazarlarını olduğu gibi Orta Asya pazarlarını da doldurmuş ülkelerin imalat sanayilerini tehdit eder boyuta gelmiştir. Tüm bu gelişmeler ışığında Türkiye'de karşılıklı çıkarlar doğrultusunda bilhassa Rusya ve bir ölçüde de Çin ile zaman zaman ortak hareket etmektedir. Birde unutulmaması gereken bir maliyet ögesi de Rusya ve Orta Asya'da kullanılan ray açıklıklarının birbirinden farklı olmasıdır. Bu sebeple vagonun vagona aktarma yerine daha düşük maliyetli olan boji değiştirme istasyonlarının kurulması hedeflenmektedir.

### c) Avrupa Birliği ve TRACECA

Soğuk Savaş sonrası eski Sovyet coğrafyasındaki jeopolitik rekabetin odak noktasını ulaşım ağları oluşturmaktaydı. Rusya'nın bölgedeki etkinliği, daha önce bölgeye egemen olmasının bir sonucu olarak bölgeye ulaşım ağının büyük ölçüde Rusya'dan geçmesinden ileri gelmektedir. Bunun içindir ki, ünlü Amerikan stratejisti Brzezinski bölge ulaşım ağlarıyla denizden ve karadan "küresel ekonomik etkinliğin büyük merkezlerine bağlandığı zaman jeopolitik çoğulculuk kalıcı bir gerçeklik olacaktır" demektedir. İşte Moskova'nın bu tekeli kırma için batı en önemlisi TRACECA olan anılan bir dizi alternatif ulaşım koridorlarını hayata geçirmektedir (Ağacan, 2005).

TRACECA yani, Avrupa – Kafkasya - Asya Ulaşım Koridoru (Transport Corridor Europe Caucasus Asia), Avrupa Birliği tarafından 1993'de 3 Kafkas ülkesi (Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan) ile 5 Orta Asya ülkesinin (Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan) katılımıyla başlatılan bir projeler dizisidir. TRACECA Koridoru, Avrupa Birliği tarafından, zengin kaynaklara sahip Orta Asya cumhuriyetlerini Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlamayı hedefleyen ağırlıklı olarak demiryolu olmak üzere tüm ulaşım sistemlerini kapsayan bir Doğu – Batı Koridorudur(TRACECA, 2003).

Proje ilerleyen yıllar itibariyle genişlemiş Ukrayna (1996), Moldovya (1998), Türkiye, Romanya, Bulgaristan'ı da (2002) bünyesine katmıştır. Proje alternatif ulaşım koridorlarını hayata geçirmeyi amaçlarken başlangıcında Türkiye'yi tamimiyle bay-pass etmiş ve Romanya (Köstence) ile Gürcistan'ı (Poti) denizyolu ile birbirine bağlayarak Orta Asya Avrupa bağlantısını sağlamayı amaçlamıştır. Ancak anlaşmaya taraf ülkelere gelen talepler üzerine özellikle Karadeniz bölgesinde Kuzey-Güney ekseninde yayılma göstermiştir (Işık 2004, 1).

# AKADEMİK BAKIŞ

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi  
ISSN:1694 – 528X Sayı: 8 Ocak – 2006

İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi – Türk Dünyası Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü Celalabat – KIRGIZİSTAN

Türkiye'nin anlaşmaya dahil olması ile Türkiye üzerinden geçen alternatif güzergahlarda gündeme gelmiştir. Ancak Türkiye'yi dışlayan koridorlar gerek Köstence-Poti, gerekse Lazkiye, Volos hattı vb. diğer hatlarla Türkiye'nin transit ticaretten kazandığı gelirleri azaltma eğilimindedir. Ayrıca İran'ın kendi limanlarını önermesi de ayrı bir sorun teşkil etmektedir.

## d) Türkiye

Bölgede tüm bu gelişmeler olurken bilinmesi gereken bir şey vardır ki Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayan en kısa yol binlerce yıldır bilinen ve Türkiye üzerinden geçen tarihi İpek Yolu'dur. Tarihi İpek Yolunu günümüze demiryolları sayesinde "Demirden İpek Yolu" olarak uyarladığımızda; bu yolun Türkiye'den ikiye ayrılan iki alternatif hattı bulunduğu görülmektedir. İlki ve halen kullanılmakta olanı, Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan, Kırgızistan ile İran üzerinden Türkiye'ye ulaşan ve TRACECA dâhilinde olan İran hattıdır. Ancak ilgili hatta yaşanan sorunlara yukarıda değinilmiştir. İkincisi ve ilk hattan daha kısası, Hazar'dan feribot geçişi ile Türkmenistan'dan Azerbaycan'a ulaşan ve Ermenistan üzerinden Türkiye'ye bağlanan hattır. Ancak bu hat Karabağ sorunu nedeniyle işlerliği bulunmamaktadır (Çınar, 2002: 11).

Türkiye'nin Orta Asya ulaşımında hedefi bu ikinci hattı kullanıp Gürcistan üzerinden yeni bir ara bağlantıyla Azerbaycan'a (Bakû) ulaşmayı hedeflemektedir. 1993'den beri gündemde olan bu alternatif TRACECA tarafından da proje kapsamına alınmıştır. Tüm hattın can damarı Kars-Tiflis arasında projelendirilmiş olan demiryolu bağlantısıdır(TRACECA, 2002: 36). Bağlantı mahiyetindeki hat sadece 132km. olup 265 milyar\$'a gerçekleştirilebilecektir. Bu hat şu an bilinen en kısa hat olan İran bağlantısından 375km. daha kısadır. Hattın mutabakat zaptı ilgili ülkeler tarafından imzalanmış olup; etüt ve fizibilite çalışmalarına 2005 yılı içerisinde başlanacaktır (BYEGM, 2004).

Ürünleri en kısa yoldan pazarlara ulaştıracak ve maliyet avantajı sağlayacak olan güzergaha hem Türkiye hem de Gürcistan sıcak bakmaktadır. Ayrıca Azerbaycan'ın Ermenistan tarafından büyük ölçüde kesilen batı bağlantısına da çare olacak ve Azerbaycan'ın dış ticareti bariz bir artış gösterecektir (TİKA, 2004, 9–10). Türkiye'de diğer batı ülkeleri gibi Orta Asya pazarına daha kısa yoldan ulaşacak maliyet avantajının artması ile dış ticaret hacmi karşılıklı olarak genişleyecektir. Tüm bunlara ilaveten transit ticareti kendi üzerine çeken Türkiye'de bu alandan elde ettiği geliri arttıracaktır.

Asıl önemli nokta olan Kars-Tiflis bağlantısına ilaveten Türkiye içerisinde yapılması gereken bazı iyileştirmelerde vardır. Bunlar; şu anki güzergâhı daha da kısaltacak Ballıış – Yozgat – Yıldızeli hattının hayata geçirilmesi, mevcut güzergâhın daha hızlı ve yoğun trafiğe elverişli hale getirilmesi ve önemli bir adım olan Boğaz Tüp geçişinin (Marmararay) tamamlanmasıdır. 77 km.lik bir toplu taşıma sisteminin parçası olan Tüp geçiş İstanbul için bir elzem iken Avrupa Asya koridorunu da kesintisiz hale getirecektir. Sonuçta da Orta Asya ulaşımı daha ekonomik ve süratli bir hale gelecektir.

Ancak alternatifimiz için çok zaman yitirilmiştir. Projemizi yakın zamanda ısrarlı çabalar sonucu kabul ettirdiğimiz TRACECA programı diğer güzergâhlarda hayli ilerlemeler kaydetmiştir. Rekabet içerisinde olduğumuz bu ülkelerde ittifaklar kurarak önemli çabalar sarf etmektedirler. Buna ilaveten güzergâhımızdaki ülkelerin ekonomik ve siyasal sorunlar yaşamaları da sıkıntıyı arttırmaktadır. Sonuçta projemizin mali finansmanında ve

önceliğindeki aksamalar çözülmesi gereken önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Sorunun çözümünde de istekli ve istikrarlı yönetimlere önemli görevler düşmektedir.

Tüm bunların yanında konuya iş dünyası açısından da bakmak gereklidir. Demiryolu taşımacılığında fiyatın belirlenmesinde etkili olan kıstaslar şunlardır: malın cinsi, ölçütleri, tonajı ve taşıma mesafesi. Öncelikle malın cinsinin demiryolu ve karayoluna uygun olduğu düşünülürse, ikinci olarak ölçüt ve tonajı gündeme gelir. Firmanın demiryolunu tercih edebilmesi için aktarmak istediği malın, Rus tipi vagonların standardına uygun olması maliyet avantajı doğurur. Konu açıklanacak olursa; Rus vagonlarına 64–68 tona kadar yükleme yapabilmek mümkündür, oysaki tırlara en fazla 20–21 ton yükleme yapabilir, yani 3 tırla taşıyabilecek malı 1 vagona koymak mümkündür. Ölçüleri tırdan daha büyük vagonlarla (130-165 m3 gibi iç hacim) navlun avantajı yakalamak söz konusu olabilmektedir. Bu ölçütü tutturamayan yüklerde karayolu avantajını korumaktadır. Sonuç olarak kitlevi üretimi söz konusu olan hammadde ve ara mallarında demiryolu ulaşımı ön plana çıkmaktadır (bu durum ilgili Orta Asya ülkelerinin dış ticaret yapısı ile de kısmen örtüşmektedir). Son kıstas ise mesafedir. Firmalar ekonomik anlamdan ziyade parasal anlamda en hesaplı olan hatta yönelirler. Örneğin Kırgızistan'dan veya Kazakistan'dan Avrupa içlerine ulaşması gereken, demiryolu ve karayoluna müsait bir mal için fiyat anlamında uygun çeşitli güzergâhlar önerilebilir; örneğin:

İlgili ülkeden vagonlarla Rus Limanı Novorosisyk'e malları getirme oradan komple gemi ile bir aktarma Limanı üzerinden Avrupa içlerinde taşımayı tamamlama.

Demiryolu ile malları İran üzerinden Van'a oradan da kamyonlarla Mersin Limanına getirip gemi ile bir aktarma limanına yollayıp malları Avrupa içlerine ulaştırmak. Kuzey parkuru üzerinden vagonlarla Polonya veya Çek sınırlarında malları Avrupa tipi vagonlara aktararak taşımayı tamamlamak.

İran üzerinden Van'a kadar vagonlarla malları getirmek Van'da malları kamyonlara aktararak İstanbul Halkalı'ya getirme buradan vagonlarla taşımayı tamamlamak.

İran üzerinden malları vagonlarla Van'a getirmek Van'da kamyonlara aktararak taşımayı tamamlamak gibi alternatifler sunulabilir.

Sonuç olarak Kars-Tiflis hattının ulaşım kazandırılması ile fiziksel olarak en kısa hat oluşmuş olacaktır. Ancak rekabet ortamında alternatifler her zaman mevcuttur. Bu sebeple kazanılan fiziksel avantajlar ekonomik çıkarlar doğrultusunda uygun tarifeler, geçiş kolaylıkları, güvenli taşıma koşulları vb. avantajlarla mutlaka desteklenmelidir.

## 6. SONUÇ

Belirtilen sorunların aşılıp Kars-Tiflis bağlantısının hayata geçirilmesiyle Orta Asya, başka ülkelerin uygun gördüklerinden değil; gerçekten en kısa olan güzergâhtan yararlanacaktır. Bu sayede bölge ülkeleri gerek ihracat gerekse ithalatlarda fiyat avantajlarını arttıracaklar. Türkiye'de bölge ülkelerinden hammadde ihtiyaçlarını daha ucuza karşılarken, avantajlı fiyatlarla mamul maddeleri de bölgeye ihraç edebilecektir. Güvenli ve sürprizlerden uzak bir taşımacılık sektörü dış ticaret yapmaya, karşılıklı yatırımlara girişmeye hevesli bir girişimci kitleyi de beraberinde getirecektir. Bu ülkelerin kalkınmaları için bir elzem olan yabancı sermayeden de bu şekilde yararlanılabilecektir. Tüm bu gelişmelerin sonucunda artan ticaret hacmi artan refahı da beraberinde getirecektir. Jeopolitik ve jeostratejik önemini korumuş Türkiye, geçmişte İspanya ve Portekiz'in Latin Amerika'yı

# AKADEMİK BAKIŞ

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi  
ISSN:1694 – 528X Sayı: 8 Ocak – 2006

İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi – Türk Dünyası Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü Celalabat – KIRGIZİSTAN

arkasına alarak Avrupa Birliğine girişte sağladığı avantajı, Orta Asya'yı arkasına alarak gerçekleştirmiş olacaktır. Şu nokta da unutulmamalıdır ki, ekonomiler istikrarlı ortamlarda yükselişe geçebilirler. Kendi iç istikrarlarını sağlamış kardeş ülkelerin girişimlerinin, beraberinde refahı getireceği de açıktır.

## Kaynakça:

1. 100 Yıllık Rüya “Gerçekleşiyor Asya ile Avrupa Demiryolu İle Kavuşuyor”, (Haziran 2004), **Demiryolu Dergisi**, Yıl.2, S.13.
2. AĞACAN, K. (03 Ocak.2005), “Tiflis demiryolu: Hayal Gerçek mi Oluyor”?, **ASAM, Günlük değerlendirme bülteni**, <http://www.avsam.org/tr/gunlukbulten.asp?ID=351> (Erişim: 14.03.2005).
3. AKDIŞ, M. (Temmuz 1999), “Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile Ekonomik, Sosyal, Kültürel İlişkiler-Bölgeye Yabancı İlgisi ve Beklentiler”, **Dış Ticaret Dergisi**, Dış Ticaret Müsteşarlığı, S.14.
4. AKTEN, N., (1994), **İstanbul Ulaşımında Denizden Yararlanma**, İTO yay., İstanbul, No:1994–29.
5. “Asya ile Avrupa Demiryolu ile Kavuşuyor”, (Haziran 2004), **Demiryolu Dergisi**, Yıl.2, S.13, (e-dergi: <http://www.tcdd.gov.tr/gazete/dergi/13/13.sayi.htm>, (erişim:10.03.2005).
6. BUDAK, F., (2000), **Kırgızistan Dünü, Bugünü, Yarını**, Ocak Yay. Ankara.
7. BYEGM, (Ekim 2003), Basın Yayın Enformasyon Genel Müdürlüğü, “Anadolu’ya Haberler”, <http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/anadoluyahaberler.yeni/anadoluyahaberler-a-siv.htm>.23.10.2003, (Erişim:29.03.2005).
8. BYEGM, (Şubat 2002), Basın Yayın Enformasyon Genel Müdürlüğü, “Anadolu’ya Haberler”, <http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/anadoluyahaberler.yeni/anadoluyahaberler-a-siv.htm>. (Erişim: 22.03.2005).
9. BYEGM, (Aralık 2004), Basın Yayın Enformasyon Genel Müdürlüğü, “Anadolu’ya Haberler”, [http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/anadoluyahaberler-yeni/2004/aralik/ah\\_30\\_12-4.htm](http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/anadoluyahaberler-yeni/2004/aralik/ah_30_12-4.htm), (Erişim: 22.03.2005).
10. ÇINAR, T., (2002), “Aktif Bir Demiryolu Politikası saptanmazsa Türkiye Uluslararası ulaşım istemlerinden Dışlanabilir I-VI”, **Düşünen Adam Elektronik Dergi**, <http://www.dusunenadam.com.tr/demiryo2.htm>, (Erişim: 28.02.2005).
11. ÇINAR, T., (2002), “Büyük Okyanus Akdeniz’e I, II”, **Düşünen Adam Elektronik Dergi**, <http://www.dusunenadam.com.tr/demiryo24.htm>, (Erişim: 28.02.2005).
12. ÇINAR, T., (2002), “Türkiye’nin Doğu Batı Ana Demiryolu Arterinin Önemi ve Acilen Yapılması Gereken İşler”, **Düşünen Adam Elektronik Dergi**, <http://www.dusunenadam.com.tr/demiryo16.htm>, (Erişim: 28.02.2005).
13. ÇUBUK, K., CANSIZ, F. (2005), “Türkiye’de ulaşım Sistemleri Arasındaki Enerji Durumu”, 24. Enerji Verimliliği Haftası "Enerji Verimliliği" Konferansı, [http://www.eie.gov.tr/turkce/en\\_tasarrufu/en\\_etkinlik/2005bildirileroturum5/KursatCubuk.doc](http://www.eie.gov.tr/turkce/en_tasarrufu/en_etkinlik/2005bildirileroturum5/KursatCubuk.doc), (Erişim: 03.04.2005).

# AKADEMİK BAKIŞ

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi  
ISSN:1694 – 528X Sayı: 8 Ocak – 2006

İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi – Türk Dünyası Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü Celalabat – KIRGIZİSTAN

14. CRI, ,(11.03.2005), “*XinJiang, Orta Asya Ülkeleriyle Olan İşbirliğini Genişletiyor*” , **Online Çin Uluslar arası Radyosu**, (China Radio International), [http://www.chinabroadcast.cn/1/2002/02/02/1@32191\\_1.htm](http://www.chinabroadcast.cn/1/2002/02/02/1@32191_1.htm), (Erişim: 04.04.2005).

15. DEİK, (Şubat 2005), “*Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Faaliyet Raporu*” , <http://www.deik.org.tr/bultenler/2005224144023Kırgızistan-Subat2005.pdf>, (Erişim: 12. 04. 2005).

16. GÜNGÖRÜRLER, S., (Haziran, 2004), “*Asya ve Avrupa Kavuşuyor*”, Pusula Dergisi, İZTO,

17. ICS, (Marh, 1993), “*Code-Shipping + the Environment*”, BIMCO Bulletin.

18. IŞIK, İ., (Şubat 2004), “*TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru) Dünü, Bugünü ve Yarını*”, **Demiryolu Dergisi**, Yıl. 1, S. 10.

19. IMF, (2000), The Economist Intelligence Unit, **Country Profile**,

20. JORAYEV, G. M., (Temmuz 2003), “*21. Yüzyılın Başında Orta Asya*”, **Stradigma**, S. 6, , <http://www.stradigma.com/index.php?sayfa=makale&no=45> (Erişim:01.03.2005).

21. KANBOLAT, H., AĞACAM, K., (2001), “*Çin Halk Cumhuriyetinin Kafkasya’ya Artan İlgisi ve Ekonomik Boyutları*”, [http://www.circassiancanada.com/tr/arastirma/cin\\_halk\\_cumhuriyetinin\\_kafkasyaya\\_artan\\_ilgisi.htm](http://www.circassiancanada.com/tr/arastirma/cin_halk_cumhuriyetinin_kafkasyaya_artan_ilgisi.htm), (Erişim:15.03.2005).

22. KAYNAK, M., (2003), “*Ulaştırma Yeni Eğilimler ve Türkiye'nin Bölgesel Lojistik Güç Olma Potansiyeli*”, **TCDD Gazetesi**, [www.tcdd.gov.tr/gazete/makale/muh.htm](http://www.tcdd.gov.tr/gazete/makale/muh.htm) - 56k (Erişim:07.03.2005).

23. ONURSAL, E., (Ocak 2000), “*Tamamlanan Bir Secı Projesi: Güneydoğu Avrupa Bölgesinde Sınır Geçişlerinin Kolaylaştırılması*”, **Dış Ticaret Müsteşarlığı Dergisi** , <http://www.dtm.gov.tr/ead/DTDERGİ/Ocak2000/tamam.htm>.

24. PARASIZ, İ., (1997),**Modern Makro Ekonominin Temelleri**, Ezgi Kitabevi, Bursa,.

25. TİKA, , (Mayıs, 2004), “*Azerbaycan Ankara Büyükelçisi Mehmet Nevruzoglu Aliyev’le*”, **Avrasya Bülteni**, S.22.

26. TRACECA, (2002), Broshure, <http://www.TRACECA-org.org/rep/broshure/broshure.pdf>.