

Avrupa Birliği, Avrasya Ulaştırma Politikaları ve Bölge Ekonomilerine Muhtemel Yansımaları

Ph.D. Candidate Sinan Kuşcu (Turkish Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communication, Turkey)

European Union, Eurasian Transportation Policies and Prospective Effects on Region Economies

Abstract

Accessibility is assumed as one of the most important indicators of a modern and advanced society. EU has structuring and development models in issues like transportation, informatics, politics, education, justice etc. The EU member states conduct intensive studies in fields of importance in line with a state's individual priorities. The fundamental purpose of these studies is to bolster social welfare of member states, to improve trade and to attain commercial advantages over the competitors like Pacific Nations and North America. EU's Transportation Policies reflect the EU transportation sector's standards in general. In this study, we will discuss EU's transportation policies, as a significant actor in the global economy, intended to attain some advantages in the international competition and particularly against Pacific nations as well as the effects of these policies on regional economies.

JEL codes: F53, F59, E02

1 Giriş

Avrupa Birliği'nin temeli, 1951 yılında Batı Avrupa'nın ileri gelen 6 (altı) ülkesi; Belçika, Federal Almanya, Fransa, Hollanda, İtalya ve Lüksemburg tarafından, "Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu" adıyla, "Paris Antlaşması" ile atılmıştır. Bu topluluk daha sonra 1957 yılında, "Roma Antlaşması" ile "Avrupa Ekonomik Topluluğu"nun kurulması kararı ile yeni bir ivme ve amaç kazanmıştır. Bu antlaşma ile Avrupa Birliği'nin bütünleşme süreci başlamış oluyordu(T.C. U.H.D.Bak., 2011).

Avrupa Topluluğu Komisyonu, Roma Antlaşması'nda üç alanda, ortak politika oluşturulması konusunda ilke olarak anlaşmışlardır. Bu alanlar; "dış ticaret, tarım ve ulaştırmadır". Avrupa Topluluğu, bütünleşmeyi oluşturmak, ekonomik gelişmeyi sağlamak ve hızlandırmak için, ulaştırmanın gündeme girmesi ve kalmasına önem vermiştir. Avrupa Topluluğu, Roma Antlaşması'nın 74.'ten 84. Maddeye kadar olan maddelerini, ulaştırma sektörüne ayırmış ve bu konudaki hedeflerini ve politikalarını bu kısımda şekillendirmiştir(Kuşcu, 2011).

2 Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Tarihi Seyri

Avrupa Birliği (AB)'nin, Ortak Ulaştırma Politikası, genel hatları ile ulaşım sektöründeki AB standartlarını yansıtmaktadır. Bu standartlar, AB vatandaşlarının kamu hizmetleri alanındaki sosyal hak ve özgürlüklerini korumayı amaçladığı kadar, rekabetin korunması, dengeli ve sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması için çok büyük önem taşımaktadır. Bu politikalar; AB tek pazarının düzenli işleme, ekonomik ve sosyal bütünleşmenin kuvvetlendirilmesi amacı ile oluşturulmuştur(IKV, 2003).

Bu alandaki AB mevzuatı, demiryolu, karayolu, hava ve deniz taşımacılığı, iç su yolları ve kombine taşımacılık gibi ulaştırma faaliyetlerini kapsamaktadır. Bu mevzuat aynı zamanda, teknik güvenliğe ilişkin standartları, sosyal standartları, pazarın serbestleştirilmesi, ekonomik rekabetin korunması ve devlet yardımlarının denetimi gibi daha özellikli konuları da içermektedir(Özgöker, 2009).

1961 yılında, Avrupa Topluluğu Komisyonu tarafından hazırlanan memorandumla ulaştırma politikaları ile ilgili aşağıdaki ilke ve amaçlar belirlenmiştir:

- a- Serbest rekabet ortamının yaratılması
- b- Altyapı organizasyonlarının sağlanması
- c- Fiyat sisteminin geliştirilmesi
- d- Karayolu taşımacılığının önündeki engellerin kaldırılması
- e- Kullanıcılara tür seçimi konusunda serbestlik sağlanması
- f- İlgili kuruluşların mali-ticari açıdan bağımsız ve özerk hale getirilmesi
- g- Vergilendirme, paralı geçiş, devlet müdahalesi konularında farklı muamelelerin ortadan kaldırılması.

Paris Zirvesinde (1972) topluluğa, denizlerde ve denizcilik sektöründe ağırlığı olan İngiltere, Danimarka ve İrlanda'nın katılımı ile Topluluk Ulaştırma Politikası yeniden şekillendirilmiş ve denizyolu ağırlığını artırmıştır. Bunun sonucunda denizcilik ve su yolları ile ilgili çalışmalar öne çıkmaya başlamıştır(Kuşcu, 2011).

Topluluğun, ulaştırma politikalarının tarihi seyrini ve önemli gelişmeleri hatırlayarak konuyu ele alırsak, şu konu başlıklarını belirtmemiz yerinde olacaktır:

- 1973 yılında; Topluluk komisyonu kararı ve su yolu taşımacılığında serbestliği vurgulamış,
- 1977 yılında; ulaştırma pazarı ve altyapı faaliyetlerinin geliştirilmesini bir raporla vurgulamış,
- 1980 yılında ve sonrasında ise genellikle, “uyumlaştırma” üzerine yoğunlaşmıştır.
- 1992 yılında, Maastricht Antlaşması ile, Ulaştırma politikasının siyasi, kurumsal ve mali esasları geliştirildi ve ek olarak Trans-Avrupa Taşımacılık Ağı oluşturuldu(T.C. U.H.D.Bak. 2011). Yine Avrupa Komisyonu'nun 1992 yılında yayınladığı diğer “Beyaz Kitap” ile, AB'nin Ortak taşımacılık Politikası, sürdürülebilir hareketliliğe dayalı, bütünleştirilmiş bir politika olarak ele alınmaya başlandı.

Yine bu yıllarda, ulaştırma sektöründeki kaygılarda yavaş yavaş ortaya çıkmaya başlıyordu. Bu kaygıların en önemli sebebi, karayolu taşıma paylarının, ulaştırma sektörü içindeki ağırlığının hem yolcu hem de yükte her geçen gün artmasıdır. Bu durum ulaştırma sistemi dengesinin bozulmasına ve çevrenin çok büyük boyutlarda zarar görmesine, trafik kazalarına ve bunun sonucunda can ve mal kayıplarına ve insan yaralanmalarına sebep olmaktadır. AB ülkelerinde ulaştırmadan ve trafik kazalarından kaynaklanan kayıpların, AB GSMH'nin %2,5'i düzeyinde olması, trafik tıkanması, hava kirliliği ve gürültü etkileri de hesaba katıldığında, dışsal maliyetler toplamının GSMH'nin %4,5'ine erişmiş olması tehlikenin boyutunu ortaya koymaktadır(Özdemir, 2012).

AB, bu olumsuzlukların üstesinden gelmek ve akılcı bir politikanın gereği olarak, pahalı bir ulaştırmanın ötesinde, kabul edilemez düzeydeki dışsal etkilerin önlenmesi, yani güvenliğin artırılması ve akılcı bir politikanın gereği olarak, mali yapısı sağlıklı, dengeli ve sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin gerçekleştirilmesi, AB'nin temel amacını oluşturmuştur.

- Haziran 1995'te Avrupa Komisyonu tarafından “Ortak Taşımacılık Politikası:1995-2000 dönemi için eylem planı” kabul edildi.
- Bunu Aralık 1995 tarihinde yayınlanan “Taşımacılıkta adil ve etkin fiyatlandırma” adlı “Yeşil Kitap” takip etti
- Aralık 1998 yılında yayınlanan, 2000-2004 dönemini kapsayan başka bir bildiri takip etti.
- Eylül 2001'de AB komisyonu tarafından hazırlanan “2010 yılı için Ortak Taşımacılık Politikası; Karar verme zamanı” adlı “Beyaz Kitap” bu alanda yapılan bir başka önemli çalışma oldu(Karlık, 2005). Bu çalışmada aynı zamanda, çoklu taşımacılık modeli de desteklenerek, iki veya daha fazla ulaşım türünün kullanılarak, malların “kapıdan kapıya” etkin ulaştırılması sağlanmak istenmiştir.

Sektörler arası taşımacılığın desteklenmesi “Beyaz Kitap'ın” ana temasını oluşturmaktadır. Bu belge, karayolu taşımacılığının 1998-2010 yılları arasında %50 oranında büyüyeceğini dikkate alarak, karayolu taşımacılığına alternatif olarak, kısa mesafe deniz taşımacılığı, raylı sistem ve iç su yolu gibi alternatifler bulunmasını öneriyor.

Bu çalışmalar ile, 2010 yılına kadar modern, sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin oluşturulması için, ekonomik kalkınma ile toplumun kalite ve güvenlik talepleri arasında bir denge kurulması amaçlanmaktadır.

Ulaştırma Endüstrisi, AB içerisinde önemli bir konuma sahiptir. AB GSYİH'sinin %7'sini, üye ülke yatırımlarının %40'ını, enerji tüketiminin %30'unu ve istihdamın %7'sini oluşturmaktadır(İKV, 2003).

AB, iç sularında dolaşan bütün gemilerin uygulaması ve Uluslar arası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) kurallarının pratik olarak gerçekleştirilmesi için, ortak yaklaşımlar gerçekleştiriliyor. Komisyon'un 2000 yılında hazırladığı “Erika I ve Erika II” isimli yönergeler, deniz taşımacılığı güvenliği ile ilgili aldığı önlemlerden birkaçını oluşturmaktadır. Yine burada iç su yolları ise, taşımacılık alanında önemli bir yer tutmaktadır.

Ayrıca, taşımacılık sektörleri arasındaki dengenin sağlanmasına yönelik olarak, 22 Temmuz 2003 tarihinde, “Marco Polo Programı” kabul edildi. 2003-2006 yıllarında uygulanan, 75 milyon Euro'lu bütçeli bu program, uluslar arası karayolu taşımacılığındaki artışın, deniz yolu taşımacılığı, demiryolu ve diğer taşıma yollarına kaydırılması hedeflenmiştir (Kuşçu, 2011).

AB Taşımacılık Politikası, şu dört temel programla desteklenmektedir. Bunlar; Trans-Avrupa Taşımacılık Ağları(TEN), Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı, Marco Polo Programı ve 6. Çerçeve Programı kapsamında Civitas II ve Concerto Programlarıdır.

2.1 Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN) ve Ulaştırma Koridorları

1993 yılındaki Maastricht Antlaşması ile ulaşım ağının geliştirilmesi yönünde kararlar alınmıştır. Trans-European Networks (TEN) kavramının ortaya konulması ile ortak ulaştırma bağlamında; politik, kurumsal ve finansal temellerin güçlendirilmesi, bu programla sağlanmıştır. TEN'in oluşumu ile öncelikle iç pazar desteklenmiş, ekonomik ve toplumsal bütünleşme sağlanmasına çalışılmış ve “Tek Avrupa”yı kurma amacına yönelmiştir(Kuşçu, 2011).

Daha sonra TEN kavramının kapsamının darlığı görülerek, çevre ülkeleri ve özellikle Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ile ilişkileri etkinleştirerek, bütünleşik bir Avrupa için ulaştırma politikalarının kapsamı genişletilerek, Pan-Avrupa kavramı geliştirilmiştir. Bu ağın sınırları daha sonra, Avrupa'nın ekonomik alanı içinde düşünülen, Güneydoğu Avrupa, Karadeniz, Akdeniz Ülkelerini de kapsayacak şekilde genişletilmiştir. 14-16 Mart 1994 tarihinde Girit'te yapılan, II. Pan-Avrupa Konferansında, Orta ve Doğu Avrupa ve Orta Asya Ülkelerine

uzanacak ulaştırma koridorlarına, temel oluşturacak 9 (dokuz) öncelikli “çok türlü ulaştırma koridoru” belirlenmiştir(T.C. U.H.D. Bak., 2011).

Haziran 1997 tarihinde Helsinki’de III. Pan-Avrupa Ulaştırma konferansı gerçekleştirilmiştir. Bu konferansta koridor sayısı 10’a (on) çıkarılmıştır. Bu çalışmalar 4 (dört) ana ulaştırma alanı içerisinde yürütülmesine karar verilmiştir(T.C. U.H.D. Bak. Hedef 2023).

Böylece Pan-Avrupa Ulaştırma Ağı; TEN ve 10 (on) koridorun dışında, bu koridorlara, aday ülkelerin yaklaşımını sağlayan ek ağ bileşenlerini (bu ek ağ bileşenleri, TINA ağı olarak adlandırılmaktadır), 10 (on) koridorun doğuya doğru uzantıları ve deniz alanlarını kapsayan, 4 (dört) Pan-Avrupa Ulaştırma Alanı’ndan (PETrA) oluşmaktadır.



Şekil 1. Pan-Avrupa Koridorlarının Geçtiği Ülkeler ve Güzergâhları (TRACECA Türkiye, 2012).

Belirlenen 10 Ulaştırma Koridoru şunlardır:

- Koridor:** Baltık demiryolu (550 km) ve Baltık karayolu (445 km)’ dan oluşur. Helsinki (Finlandiya), Tallinn (Estonya), Riga (Letonya), Kaunas-Klaipeda (litvanya), Varşova-Gdansk (Polonya), Kaliningrad (Rusya).
- Koridor:** Birbirine paralel kara ve demiryolundan oluşur ve 1.830 km’dir. Berlin (Almanya), Ponzan-Varşova (Polonya), Brest-Minsk (Belarus), Smolensk-Moskova-Nizhni Novgorod (Rusya).
- Koridor:** Birbirine paralel kara ve demiryolundan oluşur ve 1.640 km’dir. Berlin-Dresden (Almanya), Wrocław-Katowice-Krakow (Polonya), Lviv-Kiev (Ukrayna).
- Koridor:** Kara ve demiryolu, Tuna Nehri ferry bağlantısı, hava ve deniz limanları kombine taşıma sistemlerini kullanarak, Avrupa’yi, Güneydoğu Avrupa’ya bağlamaktadır ve toplam 3.258 km’dir. Berlin-Dresden-Nurnberg (Almanya), Prag-Brno (Çek-Slavakya), Viyana (demiryolu-Avusturya), Bratislava (Slovakya), Gyor-Budapeşte (Macaristan), Arad-Craiova-Bucharest-Köstence (Romanya), Sofya-Plovdiv (Bulgaristan), Selanik (Yunanistan) ve İstanbul (Türkiye)’den oluşmaktadır.
- Koridor:** Kara ve demiryolundan oluşur, toplam uzunluğu; 1600 km’dir.Venedik-Trieste (İtalya), Koper-Ljubljana-Maribor (Slovenya), Macaristan sınırı-Budapeşte (Macaristan), Uzgorod-Lviv-Kiev (Ukrayna) şehirlerinden geçer ve üç güzergahtan oluşur.
- Koridor:** Karayolu ve demiryolundan oluşur, kombine taşıma için planlanmıştır, 5. Nolu koridor ile bağlantılıdır ve 1.800’den oluşur. Gdansk-Katowice (Polonya), Zilina (Slovakya) şehirlerini bağlar ve 4.üncü koridorla da bağlantılıdır.

7. **Koridor:** Bu yol, Tuna nehir yolu ile Almanya'dan Karadeniz'e, Rhine ve Main nehir yolu ile de Kuzey Denizi'ne bağlanır. Güzergâhı ise; Almanya, Avusturya, Bratislava (Slovakya), Győr-Gönyü (Macaristan), Hırvatistan, Sırbistan Ruse-Lom (Bulgaristan), Moldova, Ukrayna, Köstence (Romanya) noktalarından geçerek hat oluşturur.
8. **Koridor:** Kara ve demiryolu bağlantılı olup, Durres Limanı, Bitola'da kombine taşımaya elverişlidir ve toplam uzunluğu; 1.300. km'dir. Durres-Tiran (Arnavutluk), Skopje-Bitola (Makedonya), Sofya-Plovdiv-Dimitrovgrad-Burgaz-Varna (Bulg.).
9. **Koridor:** Karayolu ve demiryolundan oluşmaktadır, liman bağlantısı bulunmaktadır ve toplam uzunluğu; 6.500. km'dir. Helsinki (Finlandiya), Vyborg-St. Petersburg-Pskov-Moskova-Kaliningrad (Rusya), Kiev-Ljubasevka (Ukrayna) Kishinev (Moldova), Bucharest (Romanya), Dimitrovgrad (Bulgaristan) ve Alexandroupoli (Yunanistan).
10. **Koridor:** Kara ve demiryolundan oluşur, liman bağlantısı vardır ve toplam uzunluğu; 2.360. km'dir. Salzburg (Avusturya)'dan başlar, Villach-Ljubljana (Slovenya), Zagreb-Belgrad-Nis (Hırvatistan), Skopje (Makedonya), Selanik (Yunanistan)'da biter. Bu koridorun, ayrıca dört adette güzergâh bağlantısı vardır(Erdal, 2004a).

Bu çalışmanın yürütüleceği çalışma alanları ise; Barent Euro-Arctic, Karadeniz, Akdeniz ve Adriyatik-İyon denizleri havzaları olarak Helsinki'de ki III. Kongrede belirlenmiştir. Pan-Avrupa koridorlarında çok modlu yaklaşım benimsenirken, sosyo-ekonomik ve çevresel analizler temel alınmaktadır. Belirlenen bu yaklaşımlar, birliğe katılımlar oldukça, yeniden ele alınmaktadır. Türkiye, IV. Koridorun, İstanbul'da sona ermeyip, Doğu ve Güneydoğu Topraklarına doğru uzatılmasını birçok platformda dile getirmiş ve öneride bulunmuştur(Avcı, 2005).

2.2 Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı Programı

Bu program, uluslar arası finans kuruluşları, üye devletler ve bölge ülkeleri tarafından tartışılmış ve Tiran (23 Mayıs 2001) ve Bükreş (26 Ekim 2001) istikrar anlaşmalarına dâhil edilmiştir. Bu proje, ulaşım altyapısı ve enerji altyapısı stratejilerini ayrı ayrı ele almaktadır. Bu çerçevede; Ulaşım altyapı stratejisinin amacı, her türlü ulaşım şeklini içeren, günümüz ve gelecekteki mal ve yolcuların trafiğini göz önünde bulunduran çok yönlü ulaşım ağlarının oluşturulmasıdır(İKV, 2003).

Enerji altyapı stratejisinin amaçları ise; Elektrik petrol ve gazın talebin sürdürülebilir bir şekilde karşılanabilmesi için modern ve etkin enerji altyapısı oluşturulması, bölgesel elektrik pazarı oluşturulması ve ekonomik olarak ticari operatörler tarafından enerji yatırımlarının desteklenmesi, şeklinde üç başlık altında toplayabiliriz.

2.3 Marco Polo programı

22 Temmuz 2003'te kabul edilen bu program ile, ulaşım sektörleri pazar paylarının 2010 yılına gelindiğinde tekrar 1998 yılı seviyelerine geri döndürülmesine yönelik tedbirler önerilmiştir. Bu programın hedefi, karayolu tıkanıklığının azaltılması ve Birlik içerisinde ulaşımın çevresel etkilerinin geliştirilmesi ve sektörler arası taşımacılığın geliştirilmesidir. Böylece etkin ve sürdürülebilir ulaştırma sisteminin desteklenmesi öngörülmüştür(İKV, 2003).

2.4 Civitas II ve Concerto Programları

Çevre ile ilgili endişeler ve havada ki kirliliğin (emiyon) düşürülmesi amacı ile etkin ulaşım teknolojilerine olan eğilimi artırmaktadır. Etkin ulaşım teknolojileri kavramının içine, daha temiz yakıtın yanı sıra, teknik olmayan tedbirlerde dahil edilmiştir.

6. Çerçeve Programı kapsamında Civitas II programı; şehirlerde daha temiz ve iyi bir ulaşımı amaçlarken, Concerto programı ise; vatandaşların yaşam seviyelerini artırmak için tam olarak bütünleşmiş bir enerji politikasını hedeflemiştir (İKV, 2003).

Yine Civitas, sürdürülebilir kentsel ulaşım stratejileri geliştirmeyi taahhüt etmiş, şehirleri hedef almış ve sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanılmasının yaygınlaşmasını sağlamayı hedef almıştır. Concerto ise, yerel toplulukların, sürdürülebilir ve etkin enerji kullanımının desteklenmesine yönelik bir AB girişimidir.

3 AB Avrasya Ulaştırma Politikası

AB'nin Orta Asya ve Kafkasya'yı ilgilendiren en önemli Projesi, TRACECA programıdır. TRACECA, Transport Corridor Europe and Asia İngilizce kelimelerinin baş harflerinden oluşur. Türkçe açılımı ise; Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru'dur. Bu program, AB'nin Orta Asya Cumhuriyetlerini ilgilendiren en önemli programıdır. TRACECA, Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerini Kafkasya veya Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlamak amacı ile, Avrupa Birliği önderliğinde üye ülkeler tarafından oluşturulan bir Doğu-Batı koridorudur(Traceca, T.U.S, 2011). TRACECA projesine, tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması amacı ile, çağın gereği olarak çoklu ulaşım modellerinin de kullanıldığı, kısaca "YENİ ÇAĞIN İPEK YOLU" diyebiliriz.

AB, TRACECA programını TEN ulaşım koridorlarını tamamlayacak bir proje olarak görmektedir. Rusya Federasyonu'nun, bu bölgedeki ulaşım ağları üzerindeki tekeline alternatif olacak ve Orta Asya-Güney Kafkasya-Doğu Avrupa güzergâhını izleyecek projelere öncelik vermektedir. Bu projeler, ABD tarafından da desteklenmektedir(Erdal, 2004b).

TRACECA ilk olarak Mayıs 1993 tarihinde Brüksel'de, Avrupa Topluluğu Komisyonu ile üç Kafkasya ülkesi (Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan) ve 5 Orta Asya Ülkesi (Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan) Cumhuriyeti Ticaret ve Ulaştırma Bakanlarının katılımı ile düzenlenen bir konferansta formüle edilmiştir(Erdoğan, 2011).

Eylül 1998 tarihinde, Türkiye, Ukrayna, Moldova, Romanya ve Bulgaristan ve 12 ülkenin hükümet ve devlet başkanlarının katılımı ile yapılan toplantıda, TRACECA'nın geliştirilmesine karar verilmiştir. "Çok Taraflı Temel Uluslararası Anlaşma (MLA)"nın imzalanması ile de TRACECA hayata geçmiş ve programın uygulanmasının önü açılmıştır. Türkmenistan TRACECA Programına katılmakla birlikte, MLA'ya taraf değildir. Yine İran İslam Cumhuriyeti, 2009 yılında MLA'yı imzalamıştır. Diğer taraftan, Afganistan ve Pakistan hem MLA'ya taraf olma, hem de TRACECA programına tam üye olmak için, resmi talepleri vardır. Afganistan'ın üyeliği 21-22 Nisan 2005 tarihlerinde Bakü'de yapılan konferansta onaylanmıştır. Pakistan için ise, süreç devam etmektedir. Mısır, Litvanya ve Rusya'nın gözlemci olma yönünde talepleri bulunmaktadır(Tozar, vd, 2011).



Şekil 2. Avrupa-Kafkasya-Asya Tasıma Koridoru Projesi.(TRACECA Türkiye, 2012)

MLA dört adet teknik ek (Karayolu-denizyolu-demiryolu teknik ekleri ile Gümrük ve belge sürecine ilişkin teknik ek)'ten oluşur(Traceca, T.U.S, 2011) .

MLA, TRACECA Programı kapsamında şu hedeflere ulaşmayı amaçlamaktadır:

- 1- Avrupa, Karadeniz Bölgesi, Kafkasya, Hazar Denizi Bölgesi ve Asya'da ekonomik ilişkilerin, ticaret ve ulaşımın geliştirilmesi
- 2- Karayolu, demiryolu ve denizyolu ticari taşımasının, dünya pazarlarına ulaşması.
- 3- Trafik güvenliği, kargo güvenliği ve çevre koruması.
- 4- Ulaştırma alanında, ulaşım politikaları ile yasal yapılar arasında uyum.
- 5- Taşıma işlemlerinde rekabete dayalı, eşit şartların oluşturulması.

TRACECA, 2000 yılında, Çok Taraflı Temel Uluslararası Anlaşma (MLA)'yı uygulamak ve tamamlamak için oluşturulan, TRACECA Hükümetler arası Komisyonu (IGC), 2001 yılında ise IGC'nin yürütme organı olarak, daimi sekreterlik kuruldu. Daimi sekreterlik (PS) merkezi ofisi, Azerbaycan/Bakü'de kurulmuş ve faaliyetlerini sürdürmektedir. Daimi sekreterliğin, her üye ülkede, daimi temsilcileri (ulusal Sekreterlik) bulunmaktadır.

TRACECA projesine, ulaştırma sektörünün, alt sektörleri açısından da incelemek yerinde olacağından, bu sektörlere de kısaca değinelim:

3.1 Kara Ulaştırması

Kara Ulaştırması, çok modlu ulaştırmanın en önemli parçasıdır. Çok modlu ulaştırma zinciri içerisindeki öneminin yanında, belirli bir TRACECA ülkesinin ana noktasından, diğer bir TRACECA ülkesine, AB'ye veya üçüncü bir ülkeye yapılan kapıdan-kapıya servis sağlayan tek ulaştırma modudur. TRACECA, bölgesinin karayolu ağı toplamı, 1330. Bin km'dir(Tozar, vd, 2011).

Bu nedenle, TRACECA bölgesinde ki karayolu yük taşımacılığı sektörünün çok modlu ulaştırma açısından, zaman ve maliyetleri azaltmak için optimize edilmesi gerekir. Bunun için de, her ülke kendi karayolu nakliyeciliğini yeniden yapılandırması ve ülkeler arasındaki karayolu taşımacılığı anlaşmalarının yeniden şekillendirilmesi gerekir. Gümrük yasalarını da yeniden gözden geçirmek gerekir. Karayolu altyapı çalışmalarını da gözden geçirmek ve daha da geliştirmek gerekir. Karayolları güvenliğini en üst seviyeye çıkarmak gerekir.

3.2 Demiryolu Ulaştırması

Demiryolu ulaştırması, TRACECA üyesi ülkelerde, ulaştırma sisteminin en kilit sektörüdür. Demiryolu ulaştırması, orta ve uzun mesafelerde (özellikle de denize kıyısı olmayan ülkelerde) kargo taşımacılığında, yük trafiği, güvenilirliği, düzenliliği, ayrıca yük ve yolcu taşımacılığında; yılın mevsim şartlarına, hava durumuna göre değişmeyen, diğer ulaştırma modları ile karşılaştırıldığında ise; çevreyi asgari düzeyde etkileyen, fazla kapasitesi ve ulaştırma işleminin küçük yoğunluğu ile hava taşımacılığında 6 kez, karayolu taşımacılığında **3 kez daha az** güç tüketimi ile tartışmasız liderdir (Traceca Türkiye, 2012).

TRACECA programında ki demiryolu projeleri, bölgesel demiryolu ağını da güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Bunun için de;

- Demiryolu sistemlerinin verimlilik ve finansal yönden güçlendirilmesi için, yapısal reformlar yapılmalı,
- Altyapıyı da çok modlu taşımaya uygun, yatırımlar yapılmalıdır.
- AB ile TRACECA ülkeleri arasında ki demiryolu servislerinin verimliliğinin gelişmesi için, birlikte hareket etmek ve koordinasyon gerekmektedir.

Bu hedeflere ulaşmak kısa vadede mümkün görünmemektedir. Çünkü coğrafyayı ve üye ülkelerin kalkınmışlık düzeylerini göz önüne alırsak, yüksek finansman ve zaman gerektiğini göreceğiz.

3.3 Havacılık

Bu ulaştırma modu, temel anlaşma içinde yer almakla birlikte çok az mesafe alınan ve şimdilik daha geri planda kalan bir konudur. IGC, TRACECA stratejisinde, TRACECA ülkelerinde adil ve açık havacılık pazarının sağlanması gelecek ilerlemeler arasında sayılmaktadır. TRACECA ülkeleri arasında, hava sahasının sektörlere ayrılması konusu farklı işlemsel metotların kullanımı ve bu sektördeki kurallar, bütün üye ülkeler tarafından kabul edilmiştir. Bunun içinde, TRACECA ortakları arasında ki **hava trafiği işletmesi bileşimi**, havacılık sektörüne çok faydalı olacağından gereklidir(Traceca Türkiye, 2012).

4 TRACECA Stratejisi

Mayıs 2006 tarihinde Sofya'da yapılan 5.Bakanlar Konferansında onaylanan TRACECA 2015 Stratejisinde, üye ülkelerin, program çerçevesinde, 2015 yılına kadar tüm ulaştırma modlarının geliştirmesinde ele alacakları temel öncelikler belirlenmiştir(Traceca, T.U.S, 2011).

Strateji: AB ile TRACECA ülkeleri arasında ve üye ülkelerin kendi aralarında sürdürülebilir, verimli ve bütünleşmiş birçok modlu ulaştırma sistemini sağlamayı hedeflemektedir. Yani strateji, Avrupa ulaştırma politikaları ile uyumlu ve TRACECA bölgesinin gerçekleri ve özellikleri üzerinde kurulmuş olup koridorun geliştirilmesi ve mevcut sorunların çözümü için rehberlik eden önemli bir belge olma niteliği kazanmıştır.

Stratejinin 6 temel amacı bulunmaktadır ve bunlar kısa (ST), orta (MT) ve uzun (LT) dönemli olarak sınıflandırılabilir(Tozar vd. 2011).

1- Ulaştırmanın kurumsal boyutunun geliştirilmesi ve modernize edilmesi (ST).

TRACECA ülkelerinde, ulaştırma sistemine ve gelişmeye rehberlik edecek, destekleyecek, güçlü, verimli ve iyi tasarlanmış kurumları güçlendirmeyi hedeflemektedir.

2- Altyapı şebekelerinin entegrasyonu ve birleşmesi (MT).

Farklı ulaştırma modlarını ve TRACECA ülkelerini birbirine bağlamak ve bunun yanında Trans-Avrupa ulaştırma şebekeleri arasında güçlü bağlantılar kuran modern, uyumlu ve birlikte işleyen altyapı şebekelerinin oluşturulmasıdır.

3- Kesintisiz çok modlu taşımacılık zincirinin oluşturulması (MT).

Bütün yük çeşitleri için, kesintisiz bir ticaret akışını, değişik ulaştırma modlarını kullanarak değişik ülkeler üzerinden güçlendirmeyi amaçlandırmaktadır.

4- Hava ulaştırmasının tüm potansiyelleri ile kullanımı ve hava trafik yönetiminin uyumu (LT).

AB ve TRACECA ülkeleri arasında yolcu dolaşımının güçlendirilmesi amaçlanmaktadır.

5- Bölgede aha güvenilir, emniyetli ve sürdürülebilir ulaştırma sağlamak (ST).

Bölgesel taşımacılığın sosyal ve çevresel etkilerinin olduğu dikkate alındığında, sistemden etkilenebilecek olan çevrenin, halkın, malların ve kullanıcıların güvenliğini, emniyetini ve korumasını teşvik etmek.

6- Güvenilir Fon sağlamak (ST).

Bölgesel ulaştırma altyapısı ve diğer projelerde yatırımların yapılması ve zamanında bitirilmesi için, finansman araştırılması ve sağlanması. Mali kaynakları çeşitlendirmek, bulmak ve sürdürülebilir olmalarını sağlamak(Tozar, vd. 2011).

5 TRACECA Programının Muhtemel Yansımaları

TRACECA Projesi toplam 39 teknik destek projesi ve 14 altyapı rehabilitasyon projesi ile denizyolu, demiryolu ve karayolu taşıma altyapısının modernizasyonu konusunda 1993 yılından bu güne bir hayli mesafe almıştır(Erdal, 2004b).

- TRACECA programı kapsamında, Avrupa Komisyonu ve Uluslar arası Finans Kuruluşlarının (IFIs) mali desteği ile, bir dizi yatırım ve teknik yardım projesi uygulamaya konulmuştur.
- TRACECA koridorunda; AB komisyonu tarafından, demiryolu, limanlar ve karayolunun iyileştirilmesine yönelik bu güne kadar 62 teknik yardım ve 14 altyapı iyileştirme projesine doğrudan mali destek sağlanmıştır. Mali destekler daha ziyade, TACİS kapsamında yapılmıştır.
- TRACECA Programında, 2007 yılından itibaren, proje finansmanında yeni bir mali enstrüman (Avrupa Komşuluk Politikası -ENP- ile Kalkınma ve İşbirliği Programı) devreye sokulmuştur.
- 2010-2012 eylem planı şu anda uygulamadadır ve projeler sürmektedir. Yine ayrıca 2013-2015 eylem planı uygulamadadır ve bölge kalkınmasına büyük katkılar sunacaktır(UTİKAT, 2010).
- Avrupa Kalkınma Bankası, Dünya Bankası ve Asya kalkınma Bankası'nın önemli mali desteklerinin yanında, Dünya Bankası vs. gibi uluslar arası finansal kuruluşların destekleri söz konusudur.

Türkiye TACİS kapsamında olmadığı için, geçmişte projelere mali destek sağlanmasında güçlüklerle karşılaşmıştır. Ancak daha sonra, bu güçlükler ortadan kalmıştır. Türkiye ilk başta Samsun limanını TRACECA kapsamına almıştır. Daha sonra; Zonguldak, Derince, Trabzon, Hopa, Filyos, İzmir, limanları eklenmiştir. TINA çalışmasına paralel olarak, eski koridorlara yeni hatlar eklenmiştir(Tozar, vd. 2011).

Bu hatlar: Ankara-Kırıkkale-Çorum-Samsun hattı, Ankara-Gerede-Filyos hattı, İzmit-Bursa-Bandırma hattı, İzmir-Manisa-Bandırma hattı, Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Aşkale hattı, Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Aşkale hattı, Ankara-Sivrihisar-Eskişehir-Bursa-Bandırma hattı, Merzifon-Amasya-Refahiye hattı, Trabzon-Aşkale hattı ve İzmir-Afyon-Ankara-Yozgat-Sivas-Erzincan-Erzurum-Horasan/Ardahaan/Doğubeyazıt-Dilucu/ Gürbulak hatları, TRACECA kapsamına eklenmiştir.

6 Sonuç

TRACECA Programının, AB'nin "Yeni İpek Yolu Projesi" olduğunu daha önceki satırlarımızda belirtmiştik. Bu proje, AB'nin; "bütün yollar Roma'ya çıkar" çıkar diyen Roma İmparatorluğu'nun Akdeniz havzası merkezli ulaştırma Politikaları'ndan farklı bir hinterlanda yönelmek istediğini, bize göstermektedir. Elbette bu yeni yönelişin, bölge ekonomilerine birtakım yansımaları olacaktır.

AB, bu coğrafyanın kendi ekonomisine entegrasyonunu sağlayabilmek için yeni stratejiler üretmekte, bir takım altyapı yatırımları ile birtakım projeler yürütmektedir. Bölge ekonomilerinin AB gibi üretim ve tüketici profili ve standardı yüksek bir ekonomiye yaklaşmalarına ve onunla siyasi, ekonomik ve sosyal olarak ilişkiye girmelerine sebep olmuştur ve olacaktır. Böylece bu ekonomilerin üretim ve tüketim gücü artacaktır. Bölge ekonomilerinin, özellikle Doğu Avrupa ekonomilerinin, Kafkas ekonomilerinin ve Orta Asya ekonomilerinin gelişmesine ve çöküntüden kurtulmasına yardımcı olacaktır.

Ancak; eski "İpek Yolu", doğu üretiyor ve batı tüketiyorken ortaya çıkan "doğal bir olgu idi". TRACECA ise, batının üretici, doğunun ise, tüketici olduğu bir dönemin sonunda "suni" olarak AB tarafından ortaya çıkarılmaya çalışılan bir kurumdur. Yani doğal değildir ve bir takım zorlama fikirler sonucunda ortaya çıkarılmıştır ve uygulanmaya çalışılmaktadır. Acaba bu bölge, AB'nin ekonomik hinterlandı olacak mıdır? Yoksa yine yeniden üretmeye başlayan Doğu, yani Hindistan ve Çin bu yaratılmaya çalışılan ulaşım ağlarını tersine kullanarak, AB'yi kendi silahı ile mi vuracaktır? Hiç kuşkusuz tarih bunu bize yaşatacak ve gösterecektir. Tarih alınması gereken derslerle doludur.

Referanslar

- Avcı, Sedat, 2005. “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları” Ulusal Coğrafya Kongresi 2005, s:87-96. İstanbul.
- Erdal, Murat, 2004.a. “Pan-Avrupa Taşıma Koridorlarının Türkiye’ye Etkileri”, **Dünya Gazetesi**, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, s: **7441**, 4 Kasım 2004.
- Erdal, Murat, 2004.b. “Yeni İpek Yolu; Traceca Projesi ve Türkiye’nin Açmazları”, **Dünya Gazetesi**, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, s: **7456**, 25 Kasım 2004.
- Erdoğan, M. Murat, 2011. “Avrupa Birliği’nin Orta Asya Politikaları”, Ahmet Yesevi Üni. (Rapor). Ankara.
- İktisadi Kalkınma Vakfı, 2003. **Avrupa Birliği’nin Ulaştırma Politikası**. Yay. No:15, İstanbul.
- Karluk, Rıdvan, 2005. **Avrupa Birliği ve Türkiye** Beta yayımları, İstanbul.
- Kuşçu, Sinan, 2011. “Avrupa Birliği’nin Ulaştırma Politikası ve Türkiye’ye Yansımaları” *Gazi Akademik Bakış*, **5**, s. 77.
- Özdemir, Dilek, “AB’nin Sürdürülebilir Taşımacılık Politikaları ve Türkiye’nin Konumu”, Türkiye Avrupa Vakfı, <http://www.turkiyeavrupavakfi.org./index.php/araştırma-yorum/diger>, Erişim: 26.04.2012.
- Özgöker, Uğur, 2009. “Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası”, [http://www.subconturkey.com./2009/Mart koseyazisi](http://www.subconturkey.com./2009/Mart%20koseyazisi), Erişim: 14.02.2011.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı, “hedef 2023 10.Ulaştırma Şurası” Şura Raporu, 2010.
- T.C. Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı, AB Ulaştırma Politikaları, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/Yonetici_Raporu/20100518_164059_204_1_64.pdf, Erişim:14.02.2011.
- Traceca Türkiye Ulusal Sekreterliği, Broşürü, 2011, Ankara.
- Tozar, Barış, İzzet Işık ve Seçil Özyanık, 2011. **Yine Yeni Yeniden İpekyolu**. Arkadaş Basım Yay. A.Ş.
- UTİKAT(Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği) 2010. “Türkiye, Traceca’da Önemli Rol Oynuyor”, <http://www.utikat.org.tr/haberler/?id.=464,1> Erişim: 14.02.2011

Referans İnternet Ağları:

- T.C. Ulaştırma Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi; <http://www.ubak.gov.tr>
- TRACECA Türkiye ulusal Sekreterliği Resmi İnternet Sitesi; <http://www.traceca.org.tr>
- TRACECA Daimi Sekreteryası Resmi İnternet Sitesi; <http://www.traceca-programme.eu>