

TRACECA PROJESİ VE TÜRKİYE

Serap OVALI¹

ÖZET

Sovyetler Birliği'nin dağılması sonucunda bağımsızlığını kazanan devletlerin doğal kaynaklar, enerji ve tarım ürünleri açısından zengin olması, bu ülkeler üzerinde Avrupa Birliği (AB) başta olmak üzere büyük dünya devletlerinin bölgeye yönelik ilgisini arttırmaktadır. Bu devletler, bölgedeki hedeflerini gerçekleştirmek amacıyla bölgeyle ilgili stratejik planlar geliştirmektedirler. Öyle ki bağımsızlıktan sonra serbest pazar ekonomisine ayak uydurmaya çalışan bu devletlerin ekonomik yapısı AB ve diğer dünya devletlerini yakından ilgilendirmektedir. Bu bölge, AB için ucuz enerji ve hammaddenin elde edildiği ve karşılığında üretilen malların pazarlandığı yeni pazarlar anlamına gelmektedir. Uluslararası ticaretin en önemli ögesi olan ulaştırma yatırımları, AB'nin bölgeyle ilgili stratejisinin temelini oluşturmaktadır. Bu bağlamda, AB ile Avrupa- Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) Projesiyle ilgili ilk adımlar atılmıştır. TRACECA, Avrupa'dan batı-doğu ekseninden, Karadeniz boyunca, Kafkaslar ve Hazar Denizi üzerinden Orta Asya'ya açılan bir taşımacılık koridorunun geliştirilmesine yöneliktir. Böylece, AB ile Orta Asya ve Kafkasya arasındaki uluslararası transit ticaretin en hızlı, kolay, çağdaş ve güvenli bir şekilde yapılması sağlanacaktır. TRACECA Projesi'nin 2010 yılında tam anlamıyla hayata geçirilmesi planlanmaktadır. Türkiye, bu önemli projeden maksimum faydayı sağlamaya yönelik tüm girişimleri yapmak durumundadır.

Bu çalışmada, Türkiye için büyük önem taşıyan bu projenin analizi yapılmıştır. TRACECA Projesi'nin gelişimi ve bu proje kapsamında gerçekleştirilen yatırımlar ve Projenin Türkiye'ye etkisi ortaya konmuştur.

Anahtar Kelimeler: TRACECA Projesi, Ulaştırma, Orta Asya, Avrupa Birliği

JEL Sınıflandırması: L91, F13, R42

TRACECA PROJECT and TURKEY

ABSTRACT

After breaking-down of the USSR, Commonwealth of Independent States (CIS) drew attention to European Union and other leading countries due to their rich natural resources, energy and agricultural products. These countries including EU have been developing strategic plans about the Region to carry out their goals. The economic structure of the CIS is to take close interest to EU and other developed countries. This region for EU means not only cheap raw materials and energy but also new markets to deliver its goods. Being a main part of international trade, investments of transportation constitute principal strategy of EU on the Region. In accordance with these strategies, the first steps for Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA) have been put in to practise. TRACECA connects EU across the Black Sea, through the Caucasus and the Caspian Sea to Central Asia. In this way, international trade between EU and Central Asia-Caucasus would be performed fastly, easily, and safely. Historical background, project investment, and the effect of TRACECA on Turkey are given. It is considered that TRACECA Project will have been put into practice completely by 2010. Turkey has to take all the necessary steps to get maximum benefits from TRACECA.

In this study, being a very important project for Turkey, TRACECA is analyzed.

Key Words: TRACECA Project, Transportation, Central Asia, European Union

JEL Classification: L91, F13, R42

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

1. Giriş

SSCB'nin dağılması, gerekli hukuki, siyasal, ekonomik, sosyal vb. alt ve üst yapı şartlarını sağlayamamış olan yeni cumhuriyetleri bir dizi sorunla karşı karşıya getirmiştir. Yer altı ve yer üstü kaynakları bakımından oldukça zengin olan bu ülkeler kaynaklarını uluslararası pazarlara, özellikle de Batıya ulaştırma da güçlüklerle karşılaşmışlardır. Bölgenin sahip olduğu potansiyel yeraltı ve yerüstü kaynakları, bölgenin çok sayıda tüketiciden oluşan büyük bir pazar olması, AB ile Asya ve Uzak Doğu arasında önemli bir bağlantı oluşturması gibi nedenler batı ülkelerinin özellikle de AB'nin ilgisini bölgeye çekmiştir. AB, bağımsızlığın kazanıldığı 1991 yılından itibaren Bölge ile ticari ve ekonomik ilişkilerini geliştirmek için bir dizi anlaşmalar yapmış, ayrıca Bölgeye yönelik yardım ve yatırım programları geliştirmiştir. Bunlardan en önemlisi 1991 yılından beri yürütülmekte olan TACIS Programı'dır. TACIS, bölgenin piyasa ekonomisi ve demokrasiye geçişini, ikili ilişkilerin geliştirilmesini ve bölge ülkelerinin dünya ekonomisine entegrasyonunu hedeflemiştir.

AB'nin bölgeyle ticari ilişkilerini geliştirmek istemesi, bölgenin coğrafi uzaklığı dolayısıyla ulaşım sorununu gündeme getirmiştir. Ulaştırmanın dış ticarete kilit bir sektör olması ve bölge ülkelerinin ulaşım alt yapısının yetersizliği nedeniyle AB, TACIS Programı çerçevesinde bölgeye yönelik olarak TRACECA Projesi'ni geliştirmiştir. İlk etapta 3 Kafkasya (Gürcistan, Azerbaycan, Ermenistan) ve 5 Orta Asya (Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan, Tacikistan ve Kırgızistan) ülkelerini 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 bir takım demiryolu, karayolu, liman ve köprülerin inşası, ulaşım sektöründeki personelin eğitimi, ülkeler arasında sınır geçişlerinin kolaylaştırılması gibi bir dizi yatırım projesi ve teknik yardım programlarından oluşmaktadır.

Çalışmada öncelikle TRACECA Projesi'nin tarihi gelişimi ortaya konularak, Projenin hedefleri, bu kapsamda gerçekleştirilen yatırım ve teknik yardım projeleri hakkında bilgi verilmiştir. Daha sonra Türkiye'nin dahil olduğu yatırımlar ortaya konularak Proje'nin Türkiye üzerine getireceği muhtemel etkilerin analizi yapılmıştır.

2. TRACECA Fikrinin Doğuşu

Tarihte ülkeler arasındaki kültürel ve ticari ilişkilerin gelişmesinde son derece önemli rol oynayan ticari yol ağlarının en önemlilerinden biri "Tarihi İpek Yolu" dur. Çin'den Avrupa'ya yaklaşık 6000 km'lik bir uzunluğa sahip olan İpek Yolu uzun yıllar boyu çok çeşitli malların taşınmasına hizmet etmiştir. Zamanla İpek Yolu'ndan taşınan malların çeşidi değiştiği gibi, yolların güzergahı da değişmiştir. Orta Asya'dan geçen İpek Yolu Orta Çağ sonlarında yeni kıtaların ve ticaret yollarının bulunmasının ardından önemini kaybetmiştir(www.american.edu/TED/silkroad.htm)

Orta Asya'nın Sovyetler Birliği'nin hakimiyeti altında olduğu dönem boyunca güneye (İran, Afganistan ve Pakistan) ve Kafkaslar üzerinden batıya açılan kapıları kapalı tutulmuştur. 1990'lı yılların başında ise Orta Asya'da Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını kazanmalarıyla birlikte bölgenin bütün dünya için önemli yeraltı kaynaklarının Sovyetler Birliği tekelinden kurtulabilme şansı doğmuştur. Ancak, Rusya'nın Sovyetler Birliği döneminde bu bölgeyi dış dünyaya sadece kendisi üzerinden bağlaması nedeniyle üretilen ürünlerin, petrol ve doğal gaz gibi hammadde-lerin dünya pazarlarına taşınması için başka ticaret yolları gerekmiştir.

Orta Asya ve Kafkasya ülkelerinin geniş pazarlara erişebilmesi ve İpek Yolu üzerinde doğu-batı ticaretinin yeniden canlandırılması fikri, ilk olarak Eylül 1990'da Vladivostok Uluslararası Konferansı'nda dönemin SSCB Dışişleri Bakanı olan Eduard Shevardnadze tarafından ortaya atılmış ve bütün Orta Asya ülkeleri, Avrupa Birliği ve Türkiye tarafından da büyük ilgi görmüştür. Yalnızca bir kervan yolu olan Tarihi İpek Yolu'nun aksine bu yol politik, ekonomik, teknolojik ve hukuki alanlarda gelişmiş, Japon Adalarından Batı Avrupa'ya kadar uzanan ve çift yönlü olarak insanların, malların ve bilgi kaynaklarının akımını sağlayacak bir yol olacaktır. Ayrıca karayolu, demir yolu, deniz yolu, havayolu ve boru hatları gibi bütün ulaştırma sistemlerini kapsayacak olup çok modlu bir ulaşımı sağlayacaktır(http://www.jrtr.net/jrtr28/pdf/f50_gor.pdf).

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(www.igc-traceca.org):

- 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 bir ulaştırma koridorunun 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(UND(2002), <http://www.und.org.tr/ulkeler/KUZEY/GUNEY1.pdf>.)

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(www.american.edu/TED/silkroad.html).

3. TRACECA'nın Hedefleri

SSCB'nin çöküşüyle birlikte ortaya çıkan yeni Kafkasya ve Orta Asya Cumhuriyetleri üzerinde Avrupalı devletler etkin bir politika belirleme arayışına girmişlerdir. AB daha ziyade Merkezi ve Doğu Avrupa ülkeleri ve Rusya üzerinde politikalar oluşturmuş, bu cumhuriyetleri üçüncü plana itmiştir. Bu nedenle AB'nin bölge ülkeleri ile ilişkilerini her açıdan geliştirecek yeni bir AB stratejisi geliştirilmesi konusunda artan bir ihtiyaç söz konusu olmuştur (HÜSEYNOV, 2001:66).

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 devletler 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 (HÜSEYNOV, 2002:64).

4. TRACECA'nın 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(http://mcar.in-baku.com/project_background.htm).

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 kaynaklarıncı finanse edilmesi kararlaştırılmıştır(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(http://mcar.in-baku.com/project_background.htm).

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(<http://www.silkroad.az:8101>).

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 top-

lantıda kabul edilen beş projenin 1997’de tamamlanması kararlaştırılarak TRACECA güzergahının, Karadeniz Bölgesini TENS’e ve Crete Koridorlarına bağlanmasının gereği vurgulanmıştır(SHEVARDNADZE, 2001: 20).

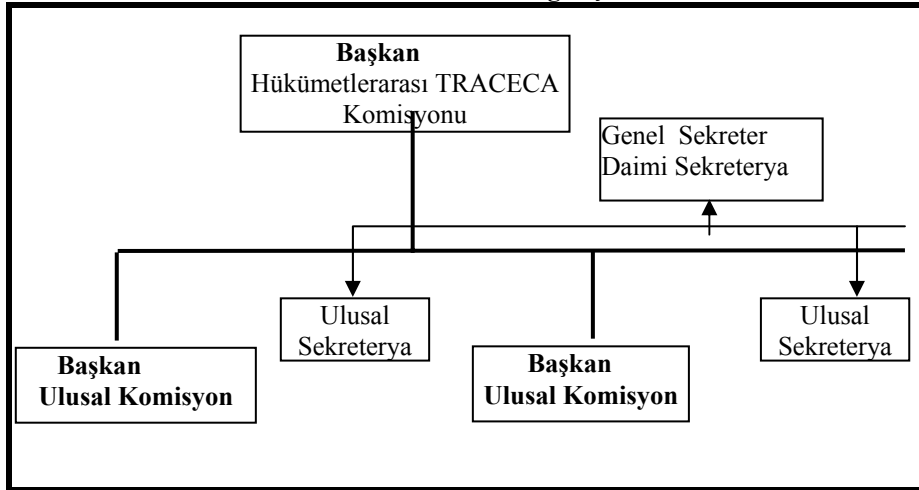
5. Proje’nin Finansmanı

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 (<http://www.traceca.org/rep/brochure/brochure.pdf>). TRACECA Daimi Sekreteryası’nın 2007 yılı için tahmini gelir-gider bütçesi 772.500 € olarak öngörülmüştür. 650.000 €’nun üye ülkeler tarafından(13 ülkex50.000) karşılanması beklenmektedir(http://www.traceca.org.tr/Antalya_tust.htm).

6. TRACECA’nın Örgüt Yapısı

TRACECA Projesi’nin uygulanmasıyla ilgili olarak oluşturulan organlar, hükümetlerarası TRACECA Komisyonu, daimi sekreteryası ve ulusal sekreteryalardan oluşmaktadır. TRACECA’nın örgütlenme yapısı Şekil 1’de gösterilmiştir.

Şekil 1:
TRACECA’nın Örgüt Şeması



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

6.1. 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 düzenlemekle görevlidir(<http://www.igc-traceca.org/english/structure.html>):

- 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,
- 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, sigorta şirketleri ve bankalara ve ilgili kişilere danışmanlık görevi yapmak.

6.2. 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 kararların uygulanması,
- 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 hazırlamak,
- Yıllık raporları hazırlamak,
- Hükümetlerarası Komisyonun giderlerini karşılamak.

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

6.3. 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 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(<http://www.igc-traceca.org/english/structure.html>).

7. 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?l=en>

7.1. 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 taşımalarda ise Baku-Aktau limanları ve Baku-Türkmenbaşı limanları arasında demiryolu feribot seferleri ve Ro-Ro seferleri yapılacaktır.

7.2. Kara ve Demiryolu Güzergahları

Proje dahilinde yapılacak taşımalarda kullanılacak 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 Bakü'ye ulaşan Bakü Limanı'ndan yine feribot ve Ro-Ro seferleriyle Orta Asya'nın Türkmenbaşı ve Aktau limanlarına ulaşip 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.

8. 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. Bu yatırım ve teknik yardım projelerinin başlama tarihleri, öngörülen süreleri ve ayrılan bütçe tutarı aşağıda verilmiştir.

8.1. TRACECA Projesi Kapsamındaki Yatırım Projeleri

TRACECA Projesi kapsamında planlanan başlıca yatırım projeleri Tablo 1’de verilmiştir.

Tablo 1: TRACECA Projesi Kapsamındaki Yatırım Projeleri

PROJENİN ADI	BAŞLAMA TARİHİ	SÜRE (Ay)	BÜTÇE (€)
Kafkasya Demiryolları'nın Rehabilitasyonu	Ekim 1995	9	5.000.000
Kızıl Köprü'nün Rehabilitasyonu ve TRACECA Köprüsü'nün İnşası	Mart 1997	18	2.500.000
Buhara Tekstil İhraç Merkezi, Bakü, Türkmenbaşı, Poti ve İliçevsk Limanlarına Kargo ve Konteyner Yükleme Ekipmanları	Şubat 1998	18	5.825.000
Bakü ve Türkmenbaşı Liman Kentleri Arasında Konteyner Servisleri	Şubat 1998	19	2.500.000
Poti Limanı Demiryolu İskelesinin İnşası	Şubat 1998	12	3.400.000
Poti ve İliçevsk Limanları'nın Mevcut Demiryolu İskelesinin İyileştirilmesi	Ağustos 1998	16	6.400.000
İliçevsk ve Poti Limanlarına Bilgisayar ve Haberleşme Ekipmanı	Ocak 1998	17	1.500.000
Baku'de Demiryolu Tanklarını Temizlemede Kullanılan Buhar Kazanları	Haziran 1999	6	475.000
Terminal Ekipmanları(Karmir Belur, Çimkent, Aktau, Bişkek)	Ağustos 1999	9	2.500.000
Ermenistan, Gürcistan ve Azerbaycan Demiryollarına Haberleşme ve Sinyalizasyon için Fiber Optik Kablo Sisteminin Kurulması	Şubat 2000	24	15.000.000
Aktau Demiryolu İskele Terminalinin Rehabilitasyonu	Ekim 2001	12	2.000.000
Denizcilikle İlgili Ekipmanların Sağlanması	2001	12	2.000.000

Kaynak:www.traceca.org/chart.

8.2. TRACECA Projesi Kapsamındaki Teknik Yardım Projeleri

TRACECA kapsamında bulunan teknik yardım projelerinin başlıcaları şunlardır;

- Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Transit Kolaylıkları Sağlanması Projesi,
- Sınır Geçişleri Prosedürlerinin Uyumlaştırılması Projesi,
- Transit Ücretleri ve Tarifeler ile İlgili Ortak Politikalar Projesi,
- Ulaştırma Yönetimi Eğitimi Projesi,
- Ulaştırma Yasası ve Düzenlemeleri Tasarısı Projesi,

- Bakü Limanı'nda Denizcilik Eğitimi Projesi,
- Bölgesel Trafik Tahmin Modeli Projesi,
- Karayolu Ulaştırması Hizmetleri Projesi,
- Çok Modlu Taşımacılık Projesi,
- Karayolu Yönetim Sistemi Projesi,
- Bakü-Türkmenbaşı Feribot Terminalleri Projesi,
- Demiryolu Ekipmanlarının Bakımı Projesi,
- Trans-Kafkasya Demiryolları İçin Ortak Girişim Projesi,
- Demiryolu Tarifelerinin Düzenlenmesi Projesi,
- Karayollarını Planlama Projesi,
- Azeri ve Gürcistan Demiryollarının Rehabilitasyonu Projesi,
- Çok Modlu Hizmet Uygulamaları ve Eğitimi Projesi,
- Bakü-Tiflis ve Erivan Karayolu Hattının Rehabilitasyonu Projesi,
- Kaşgar-Bişkek ve Fergana Vadisi Arasındaki Demiryolu Ağının Ön Fizibilite Projesi,
- Transit Demiryolu Petrol Lojistik Merkezi Kurma Projesi,
- Kafkas Otoyollarının Rehabilitasyonu Projesi,
- Devlet Kurumlarının Kapasitesinin Arttırılması Projesi.

AB, teknik yardım ve yatırım projelerine verdiği mali desteğin yanı sıra Bakü'deki Daimi Sekreteryasının 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. Türkiye dahil, üye ülkelerin büyük çoğunluğu, öngörülen katkı paylarını ödemişlerdir.

9. Türkiye'nin Konumu

Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını kazanmaları, Türkiye'nin önüne çok geniş bir coğrafyada siyasi ve ekonomik nüfuz sahibi olma fırsatını çıkarmıştır. Özellikle ilk yıllarda Rusya Federasyonu'nun kendi içişleriyle ilgili sorunları çözümlenmeye yoğunlaşması, Orta Asya ve Kafkasya'da Türkiye'nin belirleyici bir unsur olarak ortaya çıkma şansını beraberinde getirmiştir. Öyle ki Türkiye'nin bu cumhuriyetler ile dil, din ve kültür yakınlığını ve Türkiye'nin kalkınma başarılarını da dikkate alan Batılı ülkeler, Orta Asya pazarına girişte Türkiye'yi anahtar ülke

olarak görmüşlerdir. Aynı şekilde, Orta Asya ve Kafkasya için de Türkiye, Batı pazarlarına açılımda bir köprü görevi üstlenmiştir. Bölge ülkelerinden Batı'ya yalnızca Türkiye üzerinden ulaşılabilmektedir.

Türkiye, Avrupa şirketleri için önemli bir tüketim pazarı olmakla birlikte aynı zamanda artan doğu-batı ticaretinin merkezinde; Bulgaristan, Yunanistan, Ukrayna, Rusya, Gürcistan, Ermenistan, Irak, İran ve Suriye gibi ülkelerle komşu coğrafi konumuyla bu ülkeler arasında özel bir aktarma noktası olma potansiyeline sahiptir. Türk Cumhuriyetleri'nin bağımsızlıklarını kazanmalarından sonra Türkiye'nin bu konumu daha da önem kazanmıştır. Bu nedenle, bu bölgeler arasında ve bu bölgeler ile uluslararası pazarlar arasında yapılacak her türlü ticaret, yük ve yolcu taşımacılığında önemli rol oynayacaktır. Türkiye bu özelliği ile bölgesel bir ulaştırma ve taşımacılık merkezi konumunda olup;(UND, 2002: 42)

a) Orta Asya ve Kafkasya bölge ülkelerinin doğal kaynak, emtia, madenler, nihai mal gibi ürünlerin Avrupa Birliği, Amerika ve Asya-Pasifik pazarlarına açılmasında,

b) Avrupa Birliği, Amerika, Asya-Pasifik ve diğer bölgelerden Orta Asya ve Kafkasya bölge ülkelerine yönelik ara malı, yatırım malı, nihai tüketim malı gibi ürünlerin ulaştırılmasında; ulaştırma ve taşımacılık hizmetlerini;

c) Karayolları, otoyollar, demiryolları, havalimanları, limanlar gibi altyapı olanakları ile depolama ve antrepo hizmetlerini,

d) Taşımacılık, nakliye, saklama, dağıtım, kargo ve kurye ile ilgili sigorta ve benzeri destek hizmetlerini sunacaktır.

9.1. Türkiye'nin TRACECA'ya Üyeliği

Türkiye, başlangıçta projeye dahil edilmemiş, ticaret hattı olarak AB, ulaşımın Bulgaristan'a Gürcistan üzerinden Rusya ve Türkiye olmaksızın sağlanmasını amaçlamıştır. Ancak Türkiye daha sonra MLA'ya taraf olarak koridorun güzergahını Londra-Bulgaristan-İstanbul-Ankara-Gürcistan olarak değiştirmiştir. Türkiye, 8 Eylül 1998 tarihinde imzaladığı MLA'yı 24.10.2001 tarihinde onaylamıştır. 24-25 Nisan 2002 tarihlerinde Özbekistan'ın başkenti Taşkent'te gerçekleştirilen TRACECA Hükümetlerarası Komisyon'un (IGC) Bakanlar Konferansı'nda, Türkiye, Bulgaristan ve Romanya'nın TRACECA Programı'na dahil edilmesi kabul edilmiştir. Bu üç ülkenin de tam üyeliğinden sonra TRACECA haritası Türkiye'yi de kapsayacak şekilde yeniden düzenlenmiştir.

Türkiye açısından transit geçişlerde karşılaşılan en önemli sorunlar; yol vergilerinin ve geçiş ücretlerinin yüksekliği, sınır kapılarında uzun süreli beklemeler, gümrük işlemlerinin yavaş ve rasyonellikten uzak olması, bazı kavramların ülkeler arasında farklı kullanılması ve yolların yetersizliğinin yanı sıra bakım ve onarımın yapılmaması, yolların geçiş emniyetinin az olması olarak sıralanabilir.

9.2. Türkiye'nin Aktif Olarak Katıldığı Teknik Destek Projeleri

TRACECA Projesi kapsamında transit taşımacılık, ticaretin kolaylaştırılması ve sınır geçişlerinin uyumlaştırılması ile ilgili olarak Türkiye, şu teknik destek projelerine katılmıştır:

- Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Transit Kolaylıkları Projesi;
- Sınır Geçişlerinin Uyumlaştırılması Projesi;
- Transit Ücretleri ve Tarifeler ile İlgili Ortak Politika Geliştirilmesi Projesi;

9.2.1. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Transit Kolaylıkları Projesi

Bu proje ile hedeflenen IRU ile işbirliği içinde, ticarete yön vermek, sınır geçişlerindeki gecikmeleri azaltmak, gümrüklerde meydana gelen yolsuzlukları önlemek ve bu çalışmalara katılan tüm ülkelerin uluslararası rekabet ortamındaki konumlarını geliştirmektir. Bu projeye ilgili olarak en önemli hususlar personelin eğitimi, fiziksel ekipmanın durumunun gözden geçirilmesi, gelişmiş bilgisayar sisteminin uygulanması ve her şeyden önce bu uygulamaların uluslararası kuruluşlar, gümrük yetkilileri ve eğitim birimleriyle koordineli olarak gerçekleştirilmesidir. Türkiye'de bu projeye ilgili olarak, firmaların lisans sahibi olabilmesi için mesleki yeterliliğe sahip olmaları zorunluluğunun getirilecektir. Firma sahiplerinin mesleki eğitimden geçirilerek eğitimin sonunda sınava tabi tutulacaklar ve sınav sonunda alacakları belge ile lisans için başvuru yapabileceklerdir.

9.2.2. Sınır Geçişlerinin Uyumlaştırılması Projesi

Bu projeye, bölge içinde mevcut prosedürlerin uyumlaştırılması, yeni prosedürlerin kabul edilmesi ve AB standartlarına eşdeğer hale getirilmesi hedeflenmiştir. Ayrıca proje, gümrük prosedürlerinin uyumlaştırılması ve ticari kolaylıkların sağlanmasına yönelik olarak Çalışma Gruplarının kurulmasını da kapsamaktadır. Proje tamamlanmış olup, sonuçlara ilişkin uygulamaların, TRACECA programında yer alacak yeni bir proje (Kapasite Geliştirme Projesi) kapsamında yürütülmesi kararlaştırılmıştır. Proje sonucunda; Ortak bir Transit Kontrol Prosedürleri Sistemi Dokümanı, Gümrük Memurları için bir el kitapçığı, Taşıma Operatörleri için bir kullanım kılavuzu hazırlanmış olup, CD olarak üye ülkelerin hizmetine sunulmuştur.

9.2.3. Kapasite Geliştirme Projesi

Proje, Ulaştırma Sektöründe çalışan görevlilerin eğitimi için öngörülen, Batı Avrupa'daki bilgi birikimini yönetici ve uzmanlara aktarmayı amaçlayan, 2004 programında yer alan yeni bir projedir. Söz konusu eğitim programı, tüm masrafları TRACECA tarafından karşılanmak üzere A ve B grubu olarak ayrılan iki ayrı seviyedeki gruba uygulanmıştır.

9.2.4. Transit Ücretleri Ve Tarifeler İle İlgili Ortak Politika Uygulanması Projesi

Bu proje ile hedeflenen, transit taşımalara ilişkin aşırı ve keyfi ücret uygulamalarının kaldırılması ve bu uygulamaların ekonomik faaliyetlerde meydana getirdiği baskının önlenmesidir. Projeye birlikte tüm TRACECA ülkelerinde ortak bir politika belirlenecek ve ortak karayolu transit ücretleri uygulanacaktır. Kısa dönemde yapılması hedeflenen faaliyetler;

- 1) Öncelikle yüksek bulunan ücretlerin indirilmesi veya kaldırılması,
- 2) TRACECA ülkeleri arasındaki köprü ücretleri ve ulusal ve yabancı araçlara uygulanan benzer ücretler arasındaki farklılıkların kaldırılması,
- 3) Özellikle yabancı araçlara yönelik yerel idareler tarafından uygulanan ücretlerin ve yabancı ve ulusal araçlara eşit uygulanmayan ve çevresel etkilerle ilişkili olmayan çevre ücretlerinin kaldırılmasıdır.

9.3. TRACECA Projesi'nin Türkiye Üzerine Muhtemel Etkileri

Türkiye, TRACECA'ya aktif katılım sayesinde bölgede ve dünyada köprü konumunu kullanarak transit taşımacılıktan hak ettiği payı alabilecektir. Asya ile Avrupa arasındaki ticaret yaklaşık olarak 600 milyar doları bulmakta ve bu da yılda 6-7 milyon konteynıra denk gelmektedir. Bu ticaretten mümkün olduğunca pay sağlamak Türkiye açısından büyük önem taşımaktadır. Bölge içinde ve bölge ülkeleriyle ilgili uluslararası pazarlar arasında gerçekleşecek ticarete konu olan malların ulaşırma ve taşınması Türkiye'ye çok önemli döviz geliri sağlayacaktır. Türkiye, önemli bir bölümü bölge ülkelerine yönelik olarak uluslararası taşımacılık gelirini arttıracaktır.

Türkiye'nin Tarihi İpek Yolu üzerinde kara-demiryolu transit trafiğinde öncelikli konumu ve Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorlarıyla bağlantıları dikkate alındığında, TRACECA Projesi'ne katılımı, Avrupa ile Orta Doğu ve Asya arasındaki ekonomik ilişkilerin gelişmesine, ticaret hacminin artmasına yardımcı olacak ve ülkenin kalkınmasına katkıda bulunacaktır (UND, 2003: 37). TRACECA Projesi'nin geliştirilmesi ile birlikte Türkiye'ye ulaştırma sektörü, yabancı yatırımlar, turizm sektörü ve bölgesel kalkınma açısından oldukça büyük yararlar sağlaması beklenmektedir.

9.3.1. Projenin Ulaşım Sektörüne Etkileri

TRACECA Projesi ile Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlaması düşünülen 3 ana yoldan ikisinin Türkiye üzerinden geçirilmesi planlanmıştır. Böylece Türkiye kara ve demiryolu ile iki ana bağlantıyı Avrupa ile Asya arasında sağlayacaktır. Bir üçüncü yol ise Karadeniz'de Poti Limanı'na denizyolu ile Avrupa'dan Varna, Kösence ve karayolu ile uzatılan Ukrayna Odesa'dan ulaşımı hedeflemektedir. Üçüncü

yol, Karadeniz otoyolunun tamamlanmasıyla Türkiye’de Karadeniz limanlarına bağlantı yapabilecektir.

a) Karayolu Ulaşımına Etkileri; TRACECA Projesi ile bölge içi ticaretin karayolu hattı Türkiye’den geçecektir. Böylece transit ticaret ve bölge içi ticarete karayolu taşımacılığına önemli talep olacaktır. Bu nedenle TRACECA ve Pan-Avrupa ulaştırma ağı arasındaki bağlantının kalitesini yükseltecek Doğu Karadeniz otoyolunun yapımı çalışmalarına başlanmıştır. Samsun-Hopa otoyolu, Türk taşımacıları, İran’ı transit geçmek zorunluluğundan ve ödemek durumunda kaldıkları ek maliyetlerden kurtarmış olacaktır. Ayrıca proje kapsamında Türkiye’nin de yer aldığı teknik destek projeleri sayesinde uluslararası karayolu taşımacılığı önemli ölçüde rahatlayacaktır.

b) Demiryolu Ulaşımına Etkileri; TRACECA kapsamında bölge ulaştırma hatları içinde demiryolları altyapısı ve taşımacılığı ile ilgili olmak üzere 2 önemli proje gerçekleştirilecektir. Bunlardan birincisi, TRACECA Projesi çerçevesinde Londra-Çin arasındaki kesintisiz demiryolu taşımacılığı projesidir. Proje kapsamında İstanbul Boğazı Tüp Geçidi ve raylı sistem bulunmaktadır. Bu projeye 63 kilometre uzunluğundaki Gebze-Halkalı arasındaki mevcut çift hat demiryolunun 3 hata çıkarılması, Yenikapı-Söğütlüçeşme arasında 13,3 kilometre uzunluğunda demiryolu boğaz tüp geçişi ile Boğaz geçişinin devamının sağlanması hedeflenmektedir. Türk boğazlar bölgesi bugünkü gemi geçiş sayısı itibarıyla güvenli seyir esasına dayalı olarak ciddi riskler taşımaktadır. Boğazların fiziki yapısını değiştirmek mümkün olmadığına göre bu kapasitenin daha fazla zorlanması seyir can, mal ve çevre güvenliği yönünden büyük tehlikelerin ortaya çıkma riskini taşımaktadır. Bu nedenle Türkiye seyir, can, mal ve çevre güvenliğini artırıcı tedbirleri almaya ve zorlamaya devam etmektedir(http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/anadoluyahaberler-yeni/2003/subat/ah_28_02-3.htm). TRACECA Projesi’nin geliştirilmesiyle Boğazlar üzerinde yapılan transit taşımacılık yükü azalacaktır.

c) Demiryolu Ulaşımına Etkileri; Kars-Tiflis arasındaki demiryolu hattı da aynı proje kapsamında İpek Demiryolu’nun Türkiye-Kafkaslar bağlantısını sağlayacaktır. Hattın toplam uzunluğu 124 km olup, 92 km’lik kısmı Türkiye’de 32 km’lik kısmı da Gürcistan’da bulunmaktadır. İstanbul Ankara arasında iyileştirme yatırımı ile hızlı tren taşımacılığı hayata geçecektir. Kars-Tiflis demiryolunun İstanbul Boğazı Tüp Geçidi sistemi ile entegre edilmesi planlanan Kars-Tiflis demiryolunun finansmanı, dış kaynaklardan karşılanacaktır. Ayrıca 2005 ile 2006 yıllarında tamamlanması öngörülen Kars-Tiflis demiryolunun ikinci bir kolunun da, yeni bir demiryolu hattı ile Trabzon limanına kadar ulaşması planlanmaktadır. Kars-Tiflis demiryolunun tamamlanmasıyla birlikte, Avrupa’nın bölgeye dönük demiryolu ulaşımı Türkiye üzerinden olacak ve Türk Cumhuriyetlerine kadar kesintisiz taşımacılık yapılabilecektir(<http://www.arkitera.com/haberler/2003/04/28/kars-tiflis.htm>).

Proje kapsamında hızlandırılan demiryolu yatırımları sayesinde ulaştırmanın karayolu-demiryolu ana sistemleri arasında daha dengeli olarak yapılması sağlanabilecektir.

d) Denizyolu Ulaşımına Etkileri; TRACECA Projesi kapsamına alınan Samsun ve İstanbul limanlarının altyapısının yenilenmesi ve AB standartlarına uygun hale getirilmesi sağlanacaktır. Ayrıca geçmişte en yüksek liman ücretlerinin TRACECA ülkelerinde uygulandığı göz önünde bulundurulduğunda TRACECA'nın liman denizyoluyla yapılan taşımaları olumlu etkileyeceği açıktır.

9.3.2. Yabancı Yatırımlar Üzerine Etkileri

TRACECA Projesi, tüm bölge ülkeleri için olduğu gibi Türkiye için de yabancı sermayeyi ülkeye çekecek bir katalizör görevi üstlenmektedir. Proje kapsamında yapılacak altyapı çalışmalarında AB, ABD ve Japonya gibi gelişmiş ülkelerin yatırımları ülkeye yönelecektir. Böylece bölgesel ve uluslararası işbirlikleri artacak bölge ülkelerinin enerji kaynaklarını ve mevcut geniş pazarını hedefleyen uluslararası sermayenin ilgisi Türkiye üzerine çekilecektir. Bu ülkelerin özellikle WB ve EBRD gibi finansman kuruluşları kanalıyla ulaştırma altyapı yatırımlarını üstlenmeleri, Türkiye'nin kaynak sıkıntısı nedeniyle askıya almak zorunda olduğu, özellikle demiryolları ve limanların iyileştirilmesine yönelik yatırımların gerçekleştirilmesini sağlayacaktır. Yabancı sermayenin yatırımları ayrıca özel girişimcilerin de ilgisini çekebilecektir. Ayrıca ülkeye gelen yabancı yatırımlar, teknoloji transferi, işgücünün eğitimi, yeniden yapılanma ve mevcut şirketlerin kaynaklarının etkin dağıtımını sağlayarak ülkenin gelişmesine katkıda bulunabilecektir. Yüksek verime sahip yabancı yatırımlar, eski teknolojiyle çalışan kamu işletmelerinin yerini modern ekipman ve bilgi teknolojisiyle yeni tesislerin almasını sağlayabilecektir.

TRACECA Projesi, bölge halkının yalnız ticari ilişkilerini değil kültürel ve sosyal ilişkilerini de olumlu etkileyebilecektir. Ülkelerin önemli bir turizm potansiyeline sahip olmalarına rağmen mevcut yolların yetersizliği, kaliteli ve güvenli ulaştırma hizmetlerinin verilememesi ve sınırlardaki olumsuz uygulamalar nedeniyle Türkiye ile bölge ülkeleri arasında turizm pek gelişme gösterememiştir. Ancak bölgedeki ulaşımın altyapı ve kalitesinin artırılması ve bürokratik engellerin ortadan kaldırılması ile ülkeler arasındaki yolcu taşımacılığı ve dolayısıyla turizm de olumlu etkilenebilecektir. Ancak bu gelişme için yalnız TRACECA kapsamındaki yatırımların gerçekleştirilmesi yeterli olmayacaktır. Türkiye'nin geniş bölge coğrafyası üzerindeki bu potansiyelden en fazla payı alabilmesi için ulusal ulaştırma yatırımlarına da gerekli önemi vermesi gerekmektedir.

TRACECA dolayısıyla ulaştırma sektöründe de belli bir istihdam artışı sağlanabilecektir. Özellikle eğitilmiş ve nitelikli işgücü bu sektörde daha fazla yer alabilecektir. Ayrıca, TRACECA kapsamındaki birtakım projeler yabancı yatırımların, kamu ve özel sektör yatırımlarının artmasına ve dolayısıyla istihdamın artmasına neden olabilecektir. Genellikle büyük ölçekli ve orta ve uzun vadeli olarak yapılan bu altyapı yatırımlarında bölgedeki işsiz insanlar istihdam edilebilecektir. Böylece

taşımacılığın gelişmesinin yanı sıra istihdam artışı nedeniyle de bir gelir artışı sağlanacak ve bölgesel gelişme gözlenebilecektir.

10. Sonuç

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 ulaşım alt yapısının yetersizliği nedeniyle AB, TACIS Programı çerçevesinde bölgeye yönelik olarak TRACECA Projesi'ni geliştirmiştir. 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 ulaşım 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 ulaşım altyapısının AB standartlarına uyumlu olacak şekilde modernize edilmesi,
- Proje kapsamında yapılan yatırımlarda özellikle uluslararası kuruluşların desteğinin sağlanması.

Türkiye'nin, TRACECA için Asya-Avrupa bağlantısının karayolu ve demiryolu bölümünü oluşturması açısından önemi büyüktür. Türkiye TRACECA'ya 1998 yılında dahil olmasının ardından hemen kendi ulaşım altyapısını geliştirme çalışmalarına başlamıştır. Aktif olarak Türkiye, karayolu taşımacılığı transit geçiş kolaylıkları, sınır geçişlerinin uyumlaştırılması ve gümrük tarifelerinin yeniden düzenlenmesiyle ilgili projelere katılmıştır. Ayrıca Türkiye kara ve demiryollarıyla ilgili olarak ta çeşitli yatırımlarını hızlandırmıştır.

Türkiye'nin TRACECA Projesine katılımından sağlayacağı faydaları en üst seviyeye çıkarabilmesi için yapılması gereken çalışmalar şu şekilde sıralanabilir;

- Bölge içindeki stratejik konumunun avantajlarından faydalanmak üzere bölge ülkelerinin yöneldikleri stratejinin Türkiye tarafından hızlı bir şekilde benimsenmesi gerekmektedir. Bu kapsamda özellikle Türk Cumhuriyetleriyle kalıcı bir ekonomik varlık tesis edilmesi şarttır. Türkiye ile Sosyal, kültürel ve ekonomik bağlantısı olan Türk Cumhuriyetleriyle ilişkilerin gerçekçi ve somut temeller üzerine oturtulması ve bu konuda tutarlı bir ekonomik politika tespit edilmesi zorunlu hale gelmiştir.

- Koridorun geliştirilmesi ile ilgili olarak AB ve bölge ülkeleriyle işbirliklerine gidilmelidir. Bölgesel işbirliğini arttırmaya yönelik ulaştırma sektörü bazında çok taraflı anlaşmalara ve kurumsallaşma gerekmektedir. Bu konuda gerekli çalışmalar ve girişimler yapılmalıdır.

- Stratejik açıdan gelecekte projeye katkı sağlayabilecek alternatifler üzerinde durulmalıdır. TRACECA Projesi kapsamındaki yatırımlar zamanlamaya bağlı kalınarak ciddi bir şekilde sürdürülmelidir. Ulaştırma altyapısının gelişmelere uyum sağlayabilmesi gerekli altyapı yatırımları başlatılmalı mevcut projelerin tamamlanmasına hız verilmelidir.

- Yabancı yatırımcıların ülkeye çekilmesi için gerekli gayret gösterilmelidir. Koridor dışında kalan yollar ve yatırımların da Proje ile uyumlu olarak sürdürülmesini sağlanmalıdır. Ulaştırma sektörü altyapı çalışmalarında özel sektörün de desteği kazanılmaya çalışılmalıdır.

Sonuç olarak Türkiye Asya ile Avrupa arasındaki coğrafi konumu nedeniyle bulunduğu avantajlı konumdan yararlanabilmek için gerekli gayreti göstermeli, bölge ülkeleriyle ve AB ile sıkı ilişkiler tesis etmeli bu ülkeler arasındaki ticaretten maksimum kazanç sağlayabilmek için ulaştırma altyapısını TRACECA çerçevesinde geliştirmelidir.

Kaynaklar

COŞKUN, N. (1998), "Türkiye Ekonomisi Sektörel Analizi", Türkiye Ekonomi Kurumu Yayınları, Ankara.

HÜSEYNOV, Fuat (2001), "Avrupa Birliği ve Azerbaycan", Avrasya Etütleri, Sayı;19.

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

SHEVARDNADZE, Edward (2001), Great Silk Road, Georgia, 2001.

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).

UND(2003), “RO-LA Taşımacılığı Araştırma Raporu”, Uluslararası Nakliyeciler Birliği Derneği(UND) AR-GE İstatistik Departmanı, İstanbul.

UND(2003) “TRACECA Dışında Kalamayız” UND’nin Sesi Dergisi, İstanbul.

<http://www.traceca.org.tr/und1.htm>, (28.06.2003).

www.american.edu/TED/silkroad.htm(13.02.2002).

http://www.jrtr.net/jrtr28/pdf/f50_gor.pdf(15.03.2002).

www.igc-traceca.org(05.01.2002).

http://mcar.in-baku.com/project_background.htm(22.08.2002).

<http://www.silkroad.az>:8101

<http://www.igc-traceca.org/english/structure.html>(02.04.2003).

www.traceca.org/chart(06.04.2002).

61.http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/anoluyahaberler-yeni/2003/subat/ah_28_02-3.htm(04.04.2003).

<http://www.arkitera.com/haberler/2003/04/28/kars-tiflis.htm>(10.02.2004)

<http://www.kgm.gov.tr>(10.02.2002).

<http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik592.pdf>(10.02.2003).

<http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik596.pdf> (10.02.2003).

<http://www.traceca.org/rep/broshure/broshure.pdf> (14.03.2003).

http://www.traceca.org.tr/antalya_tust.htm (01.08.2007).

<http://www.traceca-org.org/default.php?l=en> (03.08.2007).