

TÜRKİYE’İN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ (The Position and Effectiveness of Railway Border Gates to International Transportation of Turkey)

Yard. Doç. Dr. Muzaffer BAKIRCI

*İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü
mubak@istanbul.edu.tr*

ÖZET

Bu çalışma Türkiye’de demiryolu ulaşımının uluslararası durumunu irdelemeye odaklanmakta, bu kapsamda demiryolu sınır kapılarının etkinliğini gözden geçirmeyi hedeflemektedir. Çalışmada, Türkiye’de demiryolu ulaşımın genel ulaşım sistemleri içindeki yeri ve bunun sınır aşan boyutu tarihsel bir perspektifte ele alınmış, bu alanda yaşanan sorunlar irdelenmiştir.

Hâlihazırda biri kapalı olmak üzere 7 adet demiryolu sınır kapısına sahip olan Türkiye’de; demiryolu ulaşımın sınır kapılarına göre etkinliği farklı ölçeklerde gerçekleşmektedir. 2012 yılı verilerine göre Türkiye’ye giriş-çıkış yapan toplam yolcu sayısının %1’i, toplam dış ticaretin ise %9’u demiryolu ulaşım sistemiyle gerçekleşmiş bulunmaktadır. Bu durum bir yandan adı geçen ulaşım yolunun uluslararası ulaşım bakımından öneminin az olduğunu ortaya koyarken, diğer taraftan ise büyük bir potansiyelin varlığına işaret etmektedir. Bu bakımdan özellikle hızlı tren sistemlerinin yaygınlaştırılması; sadece yurt içinde değil, aynı zamanda uluslararası yolcu ve yük taşımada da demiryolundan daha fazla yararlanma imkânını ortaya koyacaktır.

***Anahtar Kelimeler:** Uluslararası Ulaşım, demiryolu, Türkiye, dış ticaret, yolcu ve yük taşıma, sınır kapıları*

ABSTRACT

This study is focused on to examine the status of international railway transport of Turkey and in this context, it is aims to review the effectiveness of railway border gates in Turkey. In the study, the place of railway transportation in the general transport systems and its cross-border dimension are discussed in a historical perspective, and the problems in this area are examined.

Currently, including the closed one, Turkey has 7 railway border gates, and the effectiveness of rail transportation occur at different scales at this border gates. According to data of 2012, 1% of the total number of passengers departing from Turkey and arriving to Turkey, and 9% of total foreign trade realized by using rail transportation system in Turkey. This case introduces

that, on one hand rail transportation has a little importance in terms of general international transportation of Turkey, on the other hand, its indicates the existence of a large potential. In this respect the developing of high-speed rail systems will provide more benefit from railway transportation, not only domestic but also in international transportation in Turkey.

Keywords: *International Transportation, railway, Turkey, foreign trade, passenger and goods transportation, borders gates*

GİRİŞ

Yüklerin ve yolcuların her geçen gün farklı mekânlar arasında daha fazla hareket ediyor olması, ülkeleri mevcut ulaşım sistemlerinin etkinliklerini arttırmaya zorlamakta, aynı zamanda yeni ulaşım araç ve yollarının uygulama alanına taşınmasını da kaçınılmaz kılmaktadır.

Kuşkusuz ulaşımın taleplere ve ihtiyaçlara yeteri kadar cevap vermesi gerekliliği, sadece ülke sınırları içinde değil sınır aşan ulaştırma faaliyetlerinde de son derece büyük önem arz etmektedir. Dolayısıyla uluslararası ulaşım ile ilişkili sistemlerini geliştiren ülkeler sadece ulusal ihtiyaçlarını karşılamakla kalmamakta aynı zamanda transit ulaşım kavşağı olma avantajını da elde etmektedir.

Bilindiği üzere Anadolu'nun coğrafi konumu ona kıtalararası ulaşımında büyük bir avantaj sağlamış, bu avantaj tarih boyunca çeşitli siyasi organizasyonlar tarafından etkin bir şekilde kullanılmıştır. Coğrafi mekânın bu uygun konumu, geçmişten beri karayolu, denizyolu ve günümüze yakın dönemlerde havayolu ve boru hatlarıyla ulaşım açısından yoğun bir biçimde kullanılmasına karşın, aynı etkinlik demiryolu ulaşımında yeterince sağlanamamıştır. Bu durum kısmen ulaşım sisteminin genel özelliklerine bağlı olmakla birlikte, büyük ölçüde ulaşım politikalarıyla alakalıdır.

Türkiye'de demiryolu ulaşımının uluslararası ulaşımındaki yerini ve etkinliğini ortaya koymayı amaçlayan bu çalışmada, demiryolu ulaşımının tarihsel gelişimine ve genel ulaşımında yerine değinilmiş, bu ulaşım sisteminin Türkiye'nin uluslararası taşımadaki yeri ve etkinliği demiryolu sınır kapıları özelinde ele alınmıştır. Çalışma hazırlanırken, konuya ilişkin akademik çalışmalar gözden geçirilmiş, tarihsel süreç içinde yaşanan değişim ve gelişmeler irdelenmiş, son yıllardaki durum ise, Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Gümrük ve Ticaret Bakanlığına ait

TÜRKİYE’İN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ

istatistiklerden yararlanılarak ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu araştırmanın sonunda ise, Türkiye’nin uluslararası demiryolu ulaşımına ilişkin sorunları ve yeni projeleri ile bu ulaşım sisteminin geliştirilmesine yönelik öneriler sıralanmıştır.

Türkiye’de Demiryolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi

Atlar tarafından çekilen araçların raylar üzerinde kaydırılması ve bu suretle kömür ocaklarındaki suyun boşaltılması amacıyla yönelik olarak ortaya çıkan demiryolu, buhar gücünün 1802 yılında Richard Trevithick tarafından demiryoluna uygulanmasıyla daha fazla gündeme gelmeye başlamış, 1825 yılında George Stephenson’un Darlington maden ocağını Stockton limanına bağlayan bir hat inşa etmesi ise yeni bir aşamaya işaret etmiştir (Rodrique, 2006, Akbulut, 2010, Tümertekin, 1987). Tek seferde çok daha fazla yük ve yolcuyu taşıyabilme niteliği, bu ulaşım şekline kısa bir sürede özellikle yük taşımada vazgeçilmez bir avantaj kazandırmıştır. Yaşanan bu gelişmeler sadece İngiltere’yle sınırlı kalmamış, 1930’lu yıllardan itibaren başta Kuzey Amerika ve Batı Avrupa olmak üzere hızla yayılmaya başlamıştır.

Her geçen gün hız ve kapasiteleri artan trenler, demiryolu ulaşımının sadece yük taşımada değil, aynı zamanda yolcu taşımada da temel bir ulaşım sistemine dönüşmesine zemin hazırlamış; bu bakımdan demiryolu sistemine sahip olan ülkeler yoğun nüfuslu bölge ve şehirleri birbirine bağlayan hatların oluşturulmasına yönelikken, demiryolu ulaşım sistemine sahip olan ülkelerin sayısı da hızla artmaya devam etmiştir.

Başlangıçta her ülke kendi sınırları içinde demiryoluyla ulaşım sistemini organize ederken (Akbulut, 2010, s.12), 1843 yılında faaliyete geçen ve Belçika’nın Liege ile Almanya’nın Köln şehirlerini bağlayan hat ilk uluslararası demiryolu hattı olma niteliği kazanmıştır (Satan, 2012, s. 310). Sonraki dönemlerde yaygınlaşan demiryolu hatları, sadece ülkeler arasında değil aynı zamanda uzunlukları binlerce km’yi bulan kıtalararası ağlara dönüşmüşlerdir.

1964 Tokyo Olimpiyatları için Japonya tarafından geliştirilmiş olan ve ilk seferini Tokyo-Osaka arasında gerçekleştiren hızlı tren, demiryolu ulaşımında yeni bir aşamaya işaret etmiştir. Başta Avrupa ülkeleri olmak üzere başka ülkeler tarafından da uygulanan hızlı tren

sistemiyle ilk uluslararası taşıma ise, 1995 yılında faaliyet geçen Londra-Brüksel-Paris hızlı tren hattında gerçekleştirilmiştir (Karabulut, 1997, s. 179).

Osmanlı döneminde demiryolları çağı yakalama aracı olarak görülmüş, bu kapsamda bir yandan yeni ulaşım güzergâhlarının belirmesiyle, sahip olduğu ticaret yollarının kaybolan öneminin telafi edilmesi (Akbulut, 2010, s.12) hedeflenirken, diğer taraftan demiryolları, merkez teşkilâtının taşraya hâkim olması, güvenliğin sağlanması, daha etkin vergi toplanması, asker sevkıyatı ve köylünün ürettiği mahsulü İstanbul'a, ordu birliklerine ve cepheye taşınmasının temel aracı olarak görülmüştür (Satan, 2012, s. 209). Belirtilen şartlar, Osmanlının her ne şekilde olursa olsun demiryolu ulaşımının geliştirilmesinde kararlı olmasını beraberinde getirmiş, ancak devletin içinde bulunduğu mali zorluklar demiryollarının kapitülasyonlar yoluyla inşa edilmesini zorunlu kılmıştır.

Osmanlı devleti bir yandan kendi sınırları içinde özellikle merkezi otoritenin etkinliğini arttıracak demiryolu hatlarının inşasına çalışırken diğer taraftan bu hatların uluslararası bağlantılarının sağlanması gereğini de göz ardı etmemiştir. Bu bakımdan Osmanlı devleti döneminde demiryolu hatlarının üç farklı ekseninde ilerlediği görülmektedir. Bunlardan birincisi Anadolu toprakları üzerinde demiryolları (merkezi demiryolu hatları), ikincisi merkezi güneye bağlayacak hatlar, üçüncüsü ise özellikle İstanbul üzerinden Avrupa'ya bağlantıyı sağlayacak hatlar olarak sıralanabilir (Harita 1).

Bütün kısıtlı imkânlarla rağmen Osmanlı devleti döneminde demiryolu hatlarının toplam uzunluğu 8619 km'ye ulaşmıştır (Akbulut, 2010, s.173). Osmanlı devletinin ortadan kalkmasına giden süreçte, sınırlarda meydana gelen değişimler mevcut demiryollarının kullanılmasında ve etkinliğinde de değişimlere yol açmış, Osmanlıdan yeni kurulan Türkiye cumhuriyetine 4136 km demiryolu miras olarak kalmıştır (TCDD, 2012, s. 8). Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşunu takiben ekonomik ve sosyal hayatın her alanında olduğu gibi demiryolu ulaşımında da önemli atılımlar gerçekleştirilmiştir. Cumhuriyet hükümetleri bir taraftan ekonomik kalkınmayı hızlandırmak, diğer taraftan da siyasi birliği güçlendirmek, savunmayı kolaylaştırmak

TÜRKİYE'NİN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ

amacıyla aktif ve tutarlı bir demiryolu politikası benimseyip uygulamaya koymuşlardır (Karabulut, 1997, s.168).



Harita 1: Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti Dönemlerinde İnşa Edilen Demiryolu Hatları

Belirtilen amaç doğrultusunda, Cumhuriyet öncesi dönemde yabancı şirketlere verilen imtiyazlarla, başka ülkelerin ekonomik ve siyasi çıkarlarına hizmet eder türde gerçekleştirilen demiryolları, Cumhuriyet sonrası dönemde milli çıkarlar doğrultusunda yapılandırılmaya başlanmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti döneminde ulaşım ağları dışarıyla bütünleşmeden ziyade iç pazar bütünlüğünü sağlamaya yönelik olmuş (Karabulut, 1997, s.168), yeni inşa edilen demiryolu hatları da büyük ölçüde bu amaca hizmet edecek şekilde organize edilmiştir (Harita 1).

Ülkenin sahip olduğu kısıtlı imkânlarla rağmen, demiryolu yapımı İkinci Dünya Savaşına kadar büyük bir hızla sürdürülmüş, savaş nedeniyle 1940 yılından sonra yavaşlamaya başlamıştır. 1923-1950 yılları arasında yapılan 3.764 km'lik demiryolunun büyük bir bölümü 1940 yılına kadar tamamlanmıştır (TCDD, 2012, s.8).

1950'li yıllara gelindiğinde dünyada artık demiryolu ulaşımının yerini hızla lastik tekerlekli araçlar almaya başlamıştır. Bireysel taşımayı kolaylaştıran ve kapıdan kapıya taşımayı mümkün kılan karayolu ulaşımının yaygınlaşması büyük ölçüde demiryolu ulaşımının aleyhine olmuş, bu değişim Türkiye'de de en açık şekliyle kendini göstermiştir.

Uygulanan ulaşım politikalarının doğal sonucu olarak Karayolu ulaşımı hızlı bir gelişme sürecine girmiş, bu durum demiryolu ulaşımının genel taşımadaki payının giderek azalmaya başlamasına neden olmuştur. 1950 yılında genel ulaştırma sistemleri içerisinde yolcuda %42,2 ve yükte %68,2 olan demiryolunun payı, 2010 yılında yolcuda %1,6, yükte ise %5,3 olarak gerçekleşmiştir (TCDD, 2012, s.9).

14 Mart 2009 tarihinden itibaren Ankara – Eskişehir hattında seferlerine başlayan Türkiye'nin ilk yüksek hızlı treni, demiryolu ulaşımına olan bakış açısını değiştirmeye ve özellikle yolcu taşımada daha çok tercih edilmesine zemin hazırlamıştır.

2011 yılı sonu itibariyle Türkiye'de, 11112 km'si konvansiyonel hat, 888 km'si ise hızlı tren hattı olmak üzere toplam 12000 km demiryolu hattı bulunmaktadır (TCDD, 2012, s.14).

Cumhuriyetin kurulması ve sınırların yeniden belirlenmesi, mevcut demiryolu hatları işlerliğinde de farklılaşmalar meydana getirmiş

TÜRKİYE'NİN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ

ve ilerleyen dönemlerde bu ulaşım sistemine yönelik sınır kapıları teşkil ettirilmiştir.

Hâlihazırda 5 ayrı komşu ülke sınırında 7 sınır kapısından demiryolu geçişi mümkün olabilmektedir. Bu sınır kapılarından sadece İran'la olan Kapıköy sınır kapısı cumhuriyet döneminde inşa edilen demiryolu hattı üzerinde yer alırken, diğerleri Osmanlı döneminde inşa edilmiş hatlar üzerinde konumlanmış durumdadır.

Türkiye’de Dış Ticaretin Ulaşım Yollarına Göre Dağılışı

Bilindiği üzere sınır kapıları dış ticaretin kontrol edildiği ve yönlendirildiği noktalar niteliğindedir. Ülkelerin bulunduğu coğrafi koşullara göre sınır kapılarının etkinliği farklılaşmakta, deniz, kara, demir veya havayolu sınır kapılarından herhangi biri öne çıkabilmektedir.

Türkiye sahip olduğu coğrafi özellikler dolayısıyla dış ticaret veya uluslararası ulaşım bakımından, yukarıda belirtilen sınır kapılarının tamamını kullanabilir durumdadır. 2012 yılı verilerine göre 389 milyar dolar olan Türkiye dış ticaretinin en fazla deniz yoluyla gerçekleştiği görülmektedir (%53,2) (Tablo 1). Toplam dış ticaretin yarısından fazlasının gerçekleştiği denizyolunu takiben ise, %23,1’lik payla karayolu gelmektedir.

Son yıllarda havayolu ulaştırmasında meydana gelen gelişmeler, dış ticaret açısından havaalanlarının da önemli bir rol üstlenmesine zemin hazırlamakta, bu yolla dış ticaretin %11,7’si gerçekleşmiş bulunmaktadır. Ayrıca, yük taşıma bakımından ön plana çıkan boru hatları, toplam dış ticaretteki payını hızla arttırma eğiliminde olan diğer bir ulaşım yolu niteliğindedir. Türkiye, çalışma konumuzu oluşturan demiryolu hatları bakımından gerek ülke içi ve gerekse uluslararası ulaşımında zayıf bir görüntü sergilemektedir. Bu durum sözü edilen yolun dış ticaretteki payının da düşük düzeyde kalmasına yol açmış bulunmaktadır (%9).

Türkiye’de yıllar itibariyle demiryolu ulaşımının dış ticaretteki payına baktığımızda ise, toplam dış ticaretteki payının oldukça düşük olmasının yanında aynı zamanda yıllar arasında dalgalı da bir seyir izlediğini görmekteyiz. 2000-2012 yılları arasında demiryolu ulaşımının dış ticaretteki payının 2003 yılına kadar %1’in altında kaldığı, bu tarihten itibaren 2011 yılına kadar ise %1’in üzerinde seyrettiği izlenmektedir (Tablo 2).

MUZAFFER BAKIRCI

Tablo 1: 2012 Yılında Türkiye Dış Ticaretinin Ulaşım Yollarına Göre Dağılımı (000 ABD doları)

2012	Toplam (000\$)	Denizyolu	Pay %	Demiryolu	Pay %	Karayolu	Pay %	Havayolu	Pay %	Diğer	Pay %
Toplam	389 097 724	207 055 496	53.2	3 365 368	0.9	89 896 444	23.1	45 583 291	11.7	43 197 124	11.1

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı 2013, Dış Ticaret İstatistikleri <http://www.gumrukticaret.gov.tr/altsayfa/icerik/43/381/dis-ticaret-istatistikleri.html> 13.02.2013

Tablo 2: Yıllar itibarıyla Türkiye’de Demiryolu Ulaşımının Dış Ticaretteki Payı

Yıl	Toplam (000\$)	Demiryolu (000\$)	Pay (%)
2000	82 277 727	323 847	0.4
2001	72 733 299	454 937	0.6
2002	87 612 886	709 809	0.8
2003	116 592 528	1 039 510	0.9
2004	160 706 919	1 832 340	1.1
2005	190 250 559	2 573 457	1.4
2006	225 110 850	3 107 872	1.4
2007	277 334 464	3 622 296	1.3
2008	333 990 770	3 833 578	1.1
2009	243 071 034	2 630 268	1.1
2010	299 427 551	3 445 407	1.2
2011	375 748 545	4 428 135	1.2
2012	389 097 724	3 365 368	0.9

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı 2013, Dış Ticaret İstatistikleri. <http://www.gumrukticaret.gov.tr/altsayfa/icerik/43/381/dis-ticaret-istatistikleri.html> 13.02.2013

Belirtilen dönemde en yüksek oranına 2005 ve 2006 yıllarına ulaşan (%1,4) demiryolu yeniden bir oransal düşüş eğilimi yaşamış, 2012 yılında yeniden %1’in altına gerilemiştir. Böylece demiryoluyla dış ticaretinin, 12 yıllık periyotta %0,4 ile %1,4 arasında değişen oranlarda bir seyir takip ettiği ve adeta durağan bir yapı gösterdiği görülmektedir.

TÜRKİYE’İN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ

Türkiye’de Uluslararası Yolcu Hareketlerinin Ulaşım Yollarına Göre Dağılışı

Türkiye’de taşıma sistemlerinin dış ticaretteki payının yanı sıra yolcu taşımada da çeşitli ulaştırma yolları farklı ölçüde katkıda bulunmaktadır. Bu çerçevede dış hatlarda yabancı veya Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarının en fazla oranda havayoluyla seyahat ettiği gözlenmektedir (Tablo 3). 2012 yılında sınır ötesine 87 milyondan fazla kişi geçiş yaparken, bu miktarın büyük bir bölümü havayoluyla gerçekleşmiş bulunmaktadır (%69,4).

Uzun mesafelerde kesintisiz, hızlı ve konforlu bir ulaşım aracı olması gibi avantajlar, havayolu ulaşımının tercih sebebi yaparken, bu durum, sınır ötesi yolcu taşımalarında 60 milyonu aşan bir yolcu kitlesiyle havayolunun ilk sırada yer almasına zemin hazırlamış bulunmaktadır.

<i>Tablo 3: 2012 Yılında Türkiye’ye Giriş-Çıkış Yapan Tüm Yolcuların Ulaştırma Yollarına Göre Sayıları ve Payları</i>		
2012 Yılı	Yolcu Sayısı	Pay (%)
Havayolu	60 411 515	69.4
Karayolu	20 564 722	23.6
Denizyolu	5 995 580	6.9
Demiryolu	66 312	0.1
Toplam	87 038 129	100.0
<i>Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı 2013, Sınır Giriş-Çıkış İstatistikleri. http://www.ktyatirimisletmeler.gov.tr/TR,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html 13.02.2013</i>		

Uluslararası yolcu taşımada en fazla oranda pay sahibi olan havayolu ulaşımının ardından ikinci sırayı karayolu almıştır. 2012 yılı verilerine göre, Ülkeye giriş-çıkış yapan toplam yolcuların %23,6’sı bu ulaşım yolunu tercih etmiştir. Havayolu ulaşımı kadar etkin olmasa da karayolunun da toplam taşımalar içinde önemli bir oran teşkil ettiğini belirtmek gerekmektedir. Bu durum Türkiye’nin bulunduğu coğrafi ortamla yakından ilişkilidir. Özellikle farklı iktisadi ve sosyal mekânlarının kavşak noktasında yer alması, çok sayıda ülkeyle sınırdaş olması ve transit geçişlere uygun olması, Türkiye topraklarının daha sık

kullanılmasını beraberinde getirmektedir. Dış ticarete ilk sırada yer alan denizyolu ulaşımının yolcu taşımada havayolu ve karayolu ulaşımının oldukça gerisinde kaldığı gözlenmektedir (%6,9). Çalışma konumuzu oluşturan demiryolu ulaşımının ise dış ticaret oranından da daha geride yer aldığı ve yolcu taşıma bakımından oldukça düşük bir paya sahip olduğu izlenmektedir (%1).

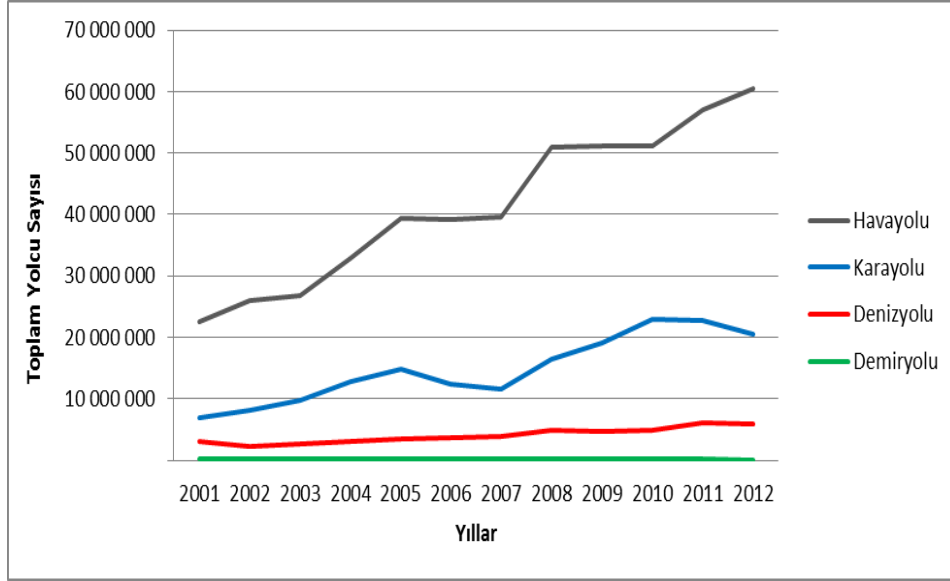
Tablo 4: Yıllar itibarıyla Türkiye’de Demiryolu Ulaşımının Uluslararası Yolcu Taşımadaki Payı			
Yıl	Toplam Yolcu	Demiryolu	Pay (%)
2001	32 643 216	171 034	0.5
2002	36 375 691	163 583	0.4
2003	39 581 380	175 999	0.5
2004	49 074 475	179 530	0.4
2005	57 938 647	187 001	0.3
2006	55 537 951	177 685	0.3
2007	55 212 780	145 270	0.3
2008	72 334 134	166 073	0.3
2009	75 164 193	154 441	0.2
2010	79 067 118	150 025	0.2
2011	86 018 355	126 230	0.2
2012	87 038 129	66 312	0.1

Kaynak: *Kültür ve Turizm Bakanlığı 2013, Sınır Giriş-Çıkış İstatistikleri.*
<http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html>
 13.02.2013

Yıllar itibarıyla Türkiye’de demiryolunun uluslararası yolcu taşımadaki payına bakıldığında, bir durağanlık veya gerilemenin söz konusu olduğu görülmektedir (Tablo 4 ve Grafik 1). 2001 ve 2005 yıllarında %5’lik oranla en yüksek seviyesine çıkan demiryolu, büyük ölçüde %2-%4 arasında seyir izlemiş, nihayet 2012 yılında %1’lik pay ile en düşük düzeye gerilemiştir. Sadece oransal olarak değil aynı zamanda mutlak değer olarak da 2008 yılından itibaren periyodik bir azalmanın olduğu izlenmektedir. Özellikle 2012 yılında 2011 yılında

TÜRKİYE'NİN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ

göre yaşanan %47'lik dramatik düşüş, Suriye'de yaşanan iç savaşla doğrudan ilgili bir husustur.



Grafik 1: Yıllara Göre Türkiye'nin Uluslararası Yolcu Hareketliliğinin Ulaşım Sistemlerine Göre Gelişimi

Türkiye'nin Demiryolu Sınır Kapıları

Türkiye, sahip olduğu sınırları doğu ve güney yönlerinde 6, kuzeybatıda ise 2 olmak üzere toplam 8 ülkeyle paylaşmaktadır. Kuzeydoğusunda Gürcistan (276 km), Doğusunda Ermenistan (316 km), Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti (18 km) ve İran'la (454 km) sınır komşusu olan Türkiye, güneydoğusunda Irak (331 km), güneyinde Suriye (877 km), kuzeybatısında ise Yunanistan (212 km) ve Bulgaristan (269 km) ile sınır komşusu durumundadır.

Türkiye, sahip olduğu coğrafi özellikler dolayısıyla her tipte ulaşım sistemine imkân veren sınır kapılarına sahip durumdadır. Bunların büyük bir bölümü deniz, hava ve karayolu sınır kapılarından oluşurken, demiryolu sınır kapıları sınırlı sayıda yer almaktadır. İçişleri Bakanlığı Sınır Yönetimi Bürosu verilerine göre, Türkiye'nin 102'si daimi ve 36'sı geçici olmak üzere 138 sınır kapısı bulunmaktadır. Bu sınır kapılarından 57'si deniz, 50'si hava, 25'i kara ve 7 tanesi ise demiryolu sınır kapılarından oluşmaktadır.

Türkiye'nin 8 ülkeyle olan kara sınırları üzerinde 5 ülkeyle demiryolu bağlantısı bulunmakta, fiilen kapalı olan Akyaka (Ermenistan) demiryolu sınır kapısı dışında, 3'ü Suriye sınırında, birer adet ise Yunanistan, Bulgaristan ve İran'la olmak üzere 6 demiryolu sınır kapısında geçişler sağlanmaktadır.

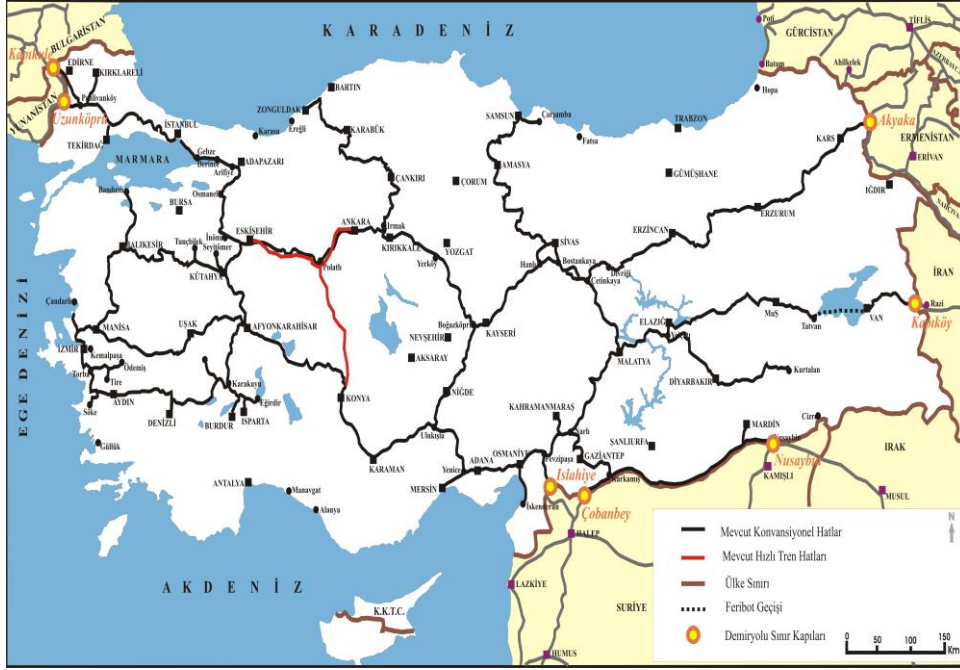
Uluslararası demiryolu ulaştırmasında yeteri kadar etkin bir rol oynayamayan demiryolu sınır kapıları, toplam sınır kapılarının %5'ini teşkil etmektedir. Bu kapıların büyük bir bölümü (5 adet) 1953 yıllarında alınan Bakanlar Kurulu Kararıyla bugünkü niteliğini kazanmış, 1971 ve 1988 yıllarında da 1'er adet demiryolu sınır kapısı açılmıştır (Tablo 5 ve Harita 2).

Tablo 5: Türkiye'nin Demiryolu Sınır Kapıları				
No	İl Adı	Kapı Adı	Ülke Sınırı	Bakanlar Kurulu Karar Tarihi
1	Edirne	Uzunköprü	Yunanistan (Pityon)	04.09.1953
2	Edirne	Kapıkule	Bulgaristan (Svilingrad)	01.04.1988
3	Gaziantep	İslahiye	Suriye (Ekbez)	04.09.1953
4	Kilis	Çobanbey	Suriye (Akderun)	04.09.1953
5	Kars	Akyaka	Ermenistan (Aktif Değil)	04.09.1953
6	Mardin	Nusaybin	Suriye (Kamışlı)	04.09.1953
7	Van	Kapıköy	İran (Razi)	07.10.1971

Kaynak: İçişleri Bakanlığı, 2013, Sınır Kapılarımız.
http://syb.icisleri.gov.tr/default_B0.aspx?content=384 13.02.2013

Türkiye'nin demiryolu sınır kapıları, sınır olunan ülkeye göre değerlendirildiğinde en fazla sayıda kapının Suriye ile olan sınırda yer aldığı görülmektedir. 3 adet kapının yer aldığı Türkiye-Suriye sınırında; İslahiye, Çobanbey ve Nusaybin sınır kapıları demiryolu ulaşımına hizmet eden kapılar durumundadır.

TÜRKİYE’İN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ



Harita 2: Türkiye'nin Demiryolu Sınır Kapıları

Suriye sınırının bu ağırlıklı görünümü ayrı tutulduğunda, kapıların diğer komşu ülkelerle olan sınırlarda daha dengeli bir dağılım gösterdiği gözlenmektedir. Nitekim Yunanistan, Bulgaristan, Ermenistan ve İran sınırlarında birer adet demiryolu sınır kapısı hizmet vermektedir.

Belirtilen çerçevede, Türkiye'nin doğusunda Ermenistan sınırında yer alan ve ismini yakınında yer aldığı Akyaka yerleşmesinden alan Akyaka (Doğukapı) demiryolu sınır kapısı iki ülke arasındaki anlaşmazlıklar dolayısıyla sınır geçişlerine fiilen kapalı bulunmaktadır.

Doğukapı adı da verilen bu kapı, Osmanlı döneminde, Ruslar tarafından Anadolu topraklarında askeri etkinlik oluşturmak amacıyla inşa edilmiş olan Gümrü-Erzurum demiryolu hattı üzerinde yer almaktadır. Anadolu topraklarında Osmanlı devletinin iradesi ve kontrolü dışında inşa edilmiş tek demiryolu hattı olan bu hat, Çarlık Rusyası tarafından Transkafkasya demiryollarına bağlı ve Batum-Tiflis-Gümrü demiryolu hattının bir devamı olarak üç aşamalı inşa edilmiştir (Yavuz ve Tavukçu, 2012, s.293).

“1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nın ardından Anadolu'nun kuzeydoğusuna egemen olan Ruslar tarafından inşa edilmiş olan bu hattın ilk aşaması olan Gümrü-Kars arasındaki bölümü 1899 yılında yapılmış, ikinci aşamayı oluşturan 60 km'lik Kars- Sarıkamış hattı ise 1913 yılında işletmeye alınmıştır. Hattın son aşaması olan 170 km'lik Sarıkamış-Erzurum arası ise Birinci Dünya Savaşı esnasında (1916-1918) tamamlanmıştır (Yavuz ve Tavukçu, 2012, s.295)”.

Rusların bölgeden çekilmeleri sonrası bölge Ermenilerin eline geçmiş, ancak 1920 yılında imzalanan Gümrü Antlaşmasıyla, Kars ve Ardahan yöresi Türkiye'ye bırakılarak günümüzdeki sınır şekillenmiştir. Bu durum geçmişte Rusya demiryolu ağının bir parçası olan hattın da iki ayrı devletin sınırları içinde yer almasına neden olmuştur. Ancak Osmanlı döneminde bu yöreye yönelik herhangi bir demiryolu hattının inşa edilmemiş olması Erzurum-Sınır hattının ülke genel demiryolu ağına eklenmesini uzun süre geciktirmiştir.

Adı geçen hat Türkiye Cumhuriyetinin Orta ve Doğu bölgelerine yönelik demiryolu ağı oluşturma çalışmaları sonucu Türkiye demiryolu ulaşım ağına katılabilmektedir. Bu çerçevede 1935 yılında Sivas-Eskiköy, 1936'da Eskiköy-Çetinkaya, 1937'de Çetinkaya-Divriği, 1938'de Divriği-Erzincan ve nihayet 1939 yılında Erzincan-Erzurum hatlarının tamamlanmasıyla Türkiye'nin doğu yöreleri demiryoluyla başta başkent Ankara olmak üzere batıya bağlanmıştır (Doğanay, 2011, s.675). Böylece 1940 yılına gelindiğinde Türkiye'nin batı sınırında doğu sınırına kadar demiryoluyla ulaşım sağlamak imkanı dahiline girmiştir.

Hâlihazırda sınır geçişlerine kapalı olan Akyaka veya Doğukapı demiryolu sınır kapısına Türkiye tarafında en yakın yerleşim birimi Akyaka ilçe merkezi olurken, en yakın şehir ise Kars'tır. Ermenistan kesiminde ise sınıra en yakın yerleşme Gümrü (Leninakan) şehridir.

Türkiye ile İran arasında yer alan ve adını yakınındaki Kapıköy'den alan **Kapıköy demiryolu sınır kapısı** Van-Tebriiz-Tahrân demiryolu hattı üzerinde yer almaktadır. Kapıköy demiryolu sınır kapısının üzerinde konumlandığı demiryolu hattı, yukarıda ifade edilen Erzurum-Akyaka hattından farklı olarak Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşundan sonra inşa edilmiş hatlardan biri durumundadır.

TÜRKİYE’İN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ

Demiryollarının tüm ülkeyi kapsayacak biçimde yeniden organize edildiği ve yeni hatların bu amaca göre şekillendirildiği Cumhuriyet döneminde, bir taraftan Erzurum’a ulaşmak üzere Sivas-Erzincan hattı inşa edilirken, diğer taraftan yine Ankara’yı Sivas üzerinden Malatya, Elâzığ ve Diyarbakır’a bağlayacak başka bir hat teşkil ettirilmiştir. 1950 yılına gelindiğinde bu hatlardan biri Diyarbakır üzerinden Kurtalan’da son bulurken, diğeri Elazığ’a kadar ilerleyebilmiştir. 1950’den sonra hattın Elazığ’dan itibaren Muş ve Tatvan üzerinden İran’a bağlantısının sağlanması için çalışmalar gerçekleştirilmiştir.

Türkiye sınırları dışına bağlantısı olan az sayıda demiryolu hattından biri olan bu hattı farklı kılan husus ise Van gölünün feribotlarla geçilmesidir. Özellikle topografik koşullar başta olma üzere iklim şartlarının ulaşım üzerinde olumsuz etkilerinin açık bir şekilde gözlemlenebildiği Van gölü havzasında, bu olumsuzlukları gidermek amacıyla gölün çevresinin dolaşılması hem zaman ve hem de maliyet açısından rantabl görülmediğinde Göl üzerinde 90 km’lik mesafede vagonların feribotlarla taşınması tercih edilmiştir.

1964 yılında Elazığ-Tatvan arasındaki demiryolu hattının tamamlanmasıyla ana hat doğuya doğru biraz daha yaklaşmış, 1971 yılında ise Van-Sınır hattının açılmasıyla bu iki hattın birleştirilmesi gündeme gelmiştir. Van gölü üzerinden vagonların feribotlarla taşınması, 1960’lı yıllardan sonra karayolunun gelişmesiyle birlikte gerilemeye başlayan Van gölünde ulaşımının yeniden bir canlanma sürecine girmesine zemin hazırlamıştır (Deniz ve Yazıcı, 2003, s. 25). Böylece Tatvan-Van arasında 1971 yılından itibaren göl üzerinde vagonların taşınması uygulamaya konulmuştur.

Halen bu uygulamanın devam ettiği Van gölü üzerinde, 2011 yılı verilerine göre feribotlarla 1991 sefer yapılmış, bu seferlerde 25.074 yolcu ve 365.528 ton yük taşınması gerçekleştirilmiştir (TCDD, 2012, s. 31).

Göl sahası feribotlarla geçildikten sonra Van’da başlayan hat Özalp ilçesinden geçerek sınıra ulaşmakta, sınırın öteki yakasında ise İran’ın Razi yerleşmesi yer almaktadır. Hat İran sınırları içerisinde ilerlemeye devam ederek önce Tebriz’e sonra da Tahran’a ulaşmaktadır.

Türkiye ile Suriye arasında yer alan ve adını yakınındaki Nusaybin'den alan **Nusaybin demiryolu sınır kapısı**, Osmanlı döneminde inşa edilen Bağdat demiryolları ana hattı üzerinde yer almaktadır.

Bağdat demiryolları, Osmanlı Devletinin sahip olduğu topraklarda etkinliğini arttırması ve özellikle askeri kontrolün daha iyi sağlanmasına hizmet etmesi amacıyla planlanmıştır. Farklı tarihlerde inşa edilen bölümlerle 1918 yılında tamamlanan bu hat Cumhuriyetin kurulması ve sınırların değişmesiyle birlikte yeni bir boyut kazanmıştır. Osmanlı döneminde Konya ve Adana üzerinden doğuya doğru uzanan hat Fevzipaşa'dan itibaren güneye doğru devam etmekte, Suriye'nin Halep şehrinin hemen kuzeyinde iki yöne ayrılmakta idi. Bu hatlardan biri güneye doğru Halep-Hama-Humus yönünde devam ederken diğeri doğuya doğru uzanmakta ve Nusaybin'den itibaren yeniden güneye doğru yönelerek Bağdat'a ulaşmakta idi.

Ancak sınırların değişmesiyle Türkiye sınırındaki Meydanekbez ile Çobanbey arasındaki yaklaşık 126 km'lik demiryolu hattı Suriye sınırları içinde kalmıştır (Doğanay, 1997, s.108). Irak'la olan demiryolu taşımacılığında Türkiye'nin geçiş ücreti ödemesine neden olan bu durum, 1953 yılında Narlı-Gaziantep ve 1960'ta da Gaziantep-Karkamış hatlarının tamamlanmasıyla (Doğanay, 1997, s.108) düzeltilmiştir. Sınırın batı bölümündeki bu sorun çözümlenmiş olmakla birlikte, doğu kesiminde Irak'la doğrudan bağlantı sağlayacak bir demiryolu kapısı bulunmamaktadır. Mevcut demiryolu hattı Nusaybin'den sonra Suriye topraklarına dahil olmakta, burada 85 km kadar mesafe kat ettikten sonra Irak sınırlarına girmektedir (Doğanay, 1997, s.108). Bu sorunun çözümlenmesi amacıyla da Hattın Nusaybin'de itibaren Habur sınırı kapısına uzatılması ve Kurtalan'dan da bir hattın bu hatla birleştirilmesi planlanmaktadır.

Diğer taraftan Nusaybin'den sonra sınırlarımızı terk eden demiryolu hattı, sınırın hemen gerisinden itibaren iki kola ayrılmaktadır. Bunlardan biri güneye doğru ilerleyerek Musul üzerinden geçerek Bağdat'a ulaşırken, güneybatıya doğru ilerleyen ikinci hat Suriye'nin Deyrizor ve Rakka şehirlerini geçerek Halep'te son bulmaktadır.

Türkiye ile Suriye arasında yer alan diğer iki demiryolu sınır kapısı **Çobanbey ve İslâhiye demiryolu sınır kapılarıdır**. Her iki kapı

TÜRKİYE’İN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ

da aynı demiryolu ulaşım hattının bir parçası olarak belirlemektedir. Nusaybin sınır kapısı için belirttiğimiz hususlar bu kapılar için de geçerlidir. Bunlar sınırların değişmesiyle Eski Bağdat demiryolu hattı üzerinde ortaya çıkan birer geçiş noktası durumundadır. Adana-Osmaniye üzerinden gelen hat İslâhiye sınır kapısını geçerek Suriye sınırlarına dahil olurken, Gaziantep yönünden gelen ve Karkamış’ta ana hat ile birleşen diğer bir hat ise Çobanbey sınır kapısından yurdu terk etmektedir. Adı geçen sınır kapısı 2009 yılı Aralık ayında hizmete girmiştir. Her iki kapıdan geçen hatlar Suriye’nin Halep şehrinin kuzeyinde birleşerek Halep ve Humus üzerinden başkent Şam’a ulaşmaktadır.

Türkiye ile Yunanistan arasında yer alan ve adını yakınındaki Uzunköprü yerleşmesinden alan **Uzunköprü demiryolu sınır kapısı**, Osmanlı döneminde Anadolu ile Avrupa arasında demiryolu bağlantısını sağlamak amacıyla inşa edilen Şark Demiryolları ana hattı üzerinde yer almaktadır. Türkiye Cumhuriyetinin kurulmasından sonra değişen sınırlar nedeniyle tıpkı Suriye sınırında olduğu gibi Yunanistan sınırında da demiryolu ulaşımına ilişkin sorunlar ortaya çıkmıştır. Çalışmanın başında da ele alındığı üzere İstanbul’dan başlayarak batıya doğru yönelen ve 2000 km olarak planlanan Rumeli veya Şark demiryolu hattı parçalar halinde inşa edilmiş, 1871 yılında Yedikule-Küçükçekmece hattının açılmasıyla Şark demiryollarının ilk adımı atılmıştır. Ana hat Pehlivan köy ve Uzunköprü üzerinden geçtikten sonra, biri güneye diğeri ise kuzeye olmak üzere iki kola ayrılmıştır. Kuzey kol Edirne’ye ulaştıktan sonra batıya yönelerek devam etmiştir. Ancak Türkiye Cumhuriyetinin kurulmasıyla oluşan yeni sınırlar nedeniyle adı geçen demiryolu hattının bir bölümü Yunanistan sınırları içinde kalmış, trenler Türkiye sınırlarını terk ettikten bir süre sonra yeniden ülke sınırları içinde dahil olmak durumunda kalmıştır.

Demiryolu taşıması ve güvenlik açısından sorunlara neden olan bu durum uzun süre varlığını muhafaza etmiş, 1971 yılında Pehlivan köy-Edirne arsında 68 km’lik bir hattın inşa edilmesiyle ancak çözümlenebilmiştir (Doğanay, 1997, s.115). Uzun yıllar sonra gerçekleştirilen bu hatla trenlerin iki ülke sınırlarında girip çıkma zorunluluğu ortadan kalkmış, mevcut demiryolu hattıyla Türkiye Yunanistan arasında demiryolu taşımacılığı devam etmiştir. Belirtilen fiili durum daha önce demiryolu ulaşımında bir sınır kapısı durumunda

olan Pazarkule sınır kapısının etkinliğinin de ortadan kalkmasını beraberinde getirmiştir (Doğanay, 1997, s.115).

Halihazırda Türkiye-Yunanistan arasındaki demiryolu hattı üzerinde yer alan Uzunköprü demiryolu sınır kapısına Türkiye kesiminde en yakın yerleşme Uzunköprü olurken, Yunanistan tarafında ise Didimotiko yerleşmesidir.

Türkiye ile Bulgaristan arasında yer alan Kapıkule demiryolu sınır kapısı, aynı zamanda ülkemizin en işlek karayolu sınır kapılarından birini teşkil etmektedir. Uzunköprü demiryolu sınır kapısı gibi, Kapıkule sınır kapısı da Anadolu ile Avrupa arasında demiryolu bağlantısını sağlamak amacıyla inşa edilen Şark Demiryolları ana hattı üzerinde yer almaktadır.

İstanbul'da batıya doğru devam eden hat Pehlivan köyü'nden itibaren kuzeybatıya yönelmekte ve Edirne'den geçtikten sonra Kapıkule sınır kapısından Bulgaristan sınırlarına dahil olmaktadır. Sınırın Türkiye tarafında en büyük yerleşme Edirne şehri olurken Bulgaristan tarafında ise Svilengrad'tır.

Demiryolu Sınır Kapılarında Ulaşım Faaliyetleri

Türkiye'de uluslararası demiryolu ulaşımı üç ana yönde gerçekleşmektedir. Bunlardan birincisi Bulgaristan ve Yunanistan üzerinden Avrupa ülkelerine olan hatlar, diğeri Suriye ve Irak üzerinden Ortadoğu ülkelerine ve üçüncü ise İran üzerinde Asya ülkelerine olan hatlardır. Sözü edilen bu hatlar üzerinde demiryolu vasıtasıyla yolcu ve yük taşınması gerçekleşmektedir. Belirtilen bu hatlar üzerinde yer alan demiryolu sınır kapılarının mevcut yolcu ve yük trafik hacmine göre etkinlikleri değişiklik göstermektedir.

Türkiye'nin demiryolu hatları üzerinde yer alan demiryolu sınır kapılarından yolcu ve yük taşımacılığı kapının üzerinde yer aldığı sınırdaş ülkeyle olan siyasi ilişkilerin durumuna bağlı olarak bazen en yüksek düzeyde işlerlik kazanırken zaman zaman da kapalı tutulabilmektedir.

Yolcu Geçişlerinin Demiryolu Sınır Kapılarına Göre Dağılımı

Daha önce de ifade edildiği üzere, Türkiye'nin uluslararası demiryolu ulaşımının etkisi ve katkısı diğer ulaşım yollarına göre

TÜRKİYE’İN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ

oldukça düşük düzeyde bulunmaktadır. Belirtilen hatlarda konforlu ve hızlı bir ulaştırma sağlayacak imkanların yetersizliği bu ulaşım yoluna olan talebi azaltırken, yeteri kadar talep olmaması da yenileştirme ve geliştirme çabalarını kesintiye uğratmaktadır.

Türkiye’nin uluslararası yolcu taşımaya baktığımızda komşu ülkelerle sınırlı sayıda seferin gerçekleştiği izlenmektedir. Bu kapsamda Türkiye ile İran arasında demiryolu ulaşımı İstanbul-Tahran arasında haftada bir gün çalışan ve kuşetli vagonlardan teşkil ettirilmiş Transasya treni ve Van-Tebriz arasında yine haftada bir gün çalışan trenle sağlanmaktadır. Bunlardan, Ankara-Kayseri-Sivas-Malatya-Elazığ-Muş-Tatvan-Van-Kapıköy Sınır-Razi ve Tebriz hattını takip eden İstanbul-Tahran treninin seyir süresi yaklaşık 2,5 günü bulurken (58 saat), Özalp-Kapıköy Sınır-Razi-Selmas hattını takip eden Van-Tebriz treninin yolculuk süresi ise 9 saati almaktadır (TCDD, 2013a).

2009-2010 yıllarında düzelen Türkiye-Suriye ilişkileri, iki ülke arasında vizesiz seyahat etme kararı alınmasına kadar ilerletilmiş, genel olarak yolcu ve yük trafiğinin hızlanmasını da beraberinde getiren bu durum demiryolu ulaşımına da olumlu yansımıştır. Belirtilen kapsamda, Osmanlı döneminde inşa edildiği halde uzun süre atıl durumda kalan ve 1981 yılında güvenlik nedeniyle kapatılan Çobanbey-Karkamış arasındaki hat yeniden faal duruma getirilmiş ve iki ülke arasında 3. demiryolu kapısı olan Çobanbey sınır kapısı Aralık 2009’da yeniden açılmıştır. Adı geçen kapı Halep-Gaziantep hattında taşıma yapan trenlerin sınır geçiş noktası görevi görmüştür. Açıldığı tarihlerde haftada iki kez karşılıklı gerçekleştirilen tren seferleri, Suriye’deki iç savaş ve Türkiye’yle ilişkilerin bozulması nedeniyle önce haftada bir sefere; daha sonra ise, ayda bir sefere kadar düşmüştür. 2013 yılı başlarından itibaren ise bu kapılar sınır geçişlerine kapatılmış durumdadır.

Yine aynı ülkeyle olan sınırda yer alan Nusaybin sınır kapısında da iyileştirmeler gerçekleştirilmiş, 2010 yılı ortalarında, başlangıçta haftada karşılıklı bir kez olmak üzere Mersin-Halep arasında tren seferleri başlatılmıştır. Hâlihazırda bu hat üzerinde kesintili de olsa ulaştırma faaliyetleri devam etmektedir.

Benzer bir durum Türkiye-Irak arasında da gerçekleşmiş, Irak’taki savaş durumunun ortadan kalkması ve iki ülke arasında ilişkilerin normalleşmeye bağlanmasıyla, karşılıklı tren seferlerinin

düzenlenmesi kararlaştırılmıştır. Bu kapsamda 2010 yılı başlarında Gaziantep-Musul arasında haftada bir kez tren seferleri gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Bu hatta sınır kapısı olarak Nusaybin demiryolu sınır kapısı kullanılmaktadır.

Türkiye'nin Avrupa yönüne olan tren seferleri ise esas olarak İstanbul-Bükreş arasında her gün karşılıklı olarak çalışan Bosfor ekspresi vasıtasıyla sağlanmakta, İstanbul-Sofya seferleri ise, adı geçen trene bağlanan vagonla gerçekleştirilmektedir. İstanbul'da hareket eden tren Kapıkule sınır kapısını aşarak Svilengrad-Dmitrovgrad ve Russe hattını takip ederek Bükreş ulaşmaktadır.

Avrupa yönüne doğru Türkiye-Yunanistan arasında Uzunköprü sınır kapısı kullanılarak gerçekleştirilen bir diğer hat ise İstanbul-Selanik arasında 2005 yılından itibaren uygulamaya konulan Dostluk treni seferleriyle sağlanmaya başlanmış ancak Yunanistan'daki ekonomik kriz nedeniyle bu hatta ulaşım Şubat 2011'de sonlandırılmıştır.

Yukarıda genel nitelikleri kısaca ele alınan demiryolu sınır kapılarında yıllar itibariyle yolcu trafiği ve kapılara göre dağılımına baktığımızda (Tablo 6 ve Grafik 2); genel anlamda dalgalı bir seyir izlendiğini görmekteyiz. 2001-2011 yılları arasında mevcut verilerde, 2001 yılında tüm sınır kapılarından demiryoluyla geçen toplam yolcu sayısının 170 bin kişiyi aştığı, 2002 yılında bir miktar azalıştan sonra yeniden artış eğilimine girdiği ve 2005 yılında 190 bin kişiye yaklaşarak en yüksek seviyeye ulaştığı görülmektedir. 2008 yılında bir önceki yıla göre küçük oranda bir artış söz konusu olmakla birlikte genel olarak 2006 yılından itibaren sürekli bir azalış eğilimi yaşandığı ve nihayet 2011 yılında son 10 yılın en düşük seviyesine gerilediği izlenmektedir.

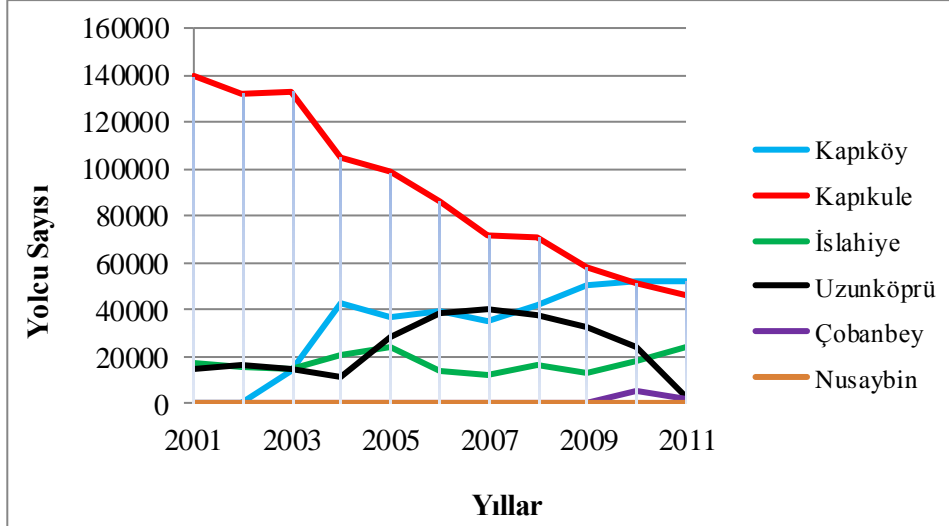
Son 10 yılda giriş-çıkış yapan yolcuların kapılara göre durumuna baktığımızda, en büyük düşüşün Kapıkule demiryolu sınır kapısında yaşandığını görmekteyiz. 2001 yılında 140 bin yolcunun geçiş yaptığı adı geçen demiryolu kapısından sonraki yıllarda eğilim hep azalma yönünde gerçekleşmiştir. Nihayet 2011 yılında bu kapıdan geçen yolcu sayısı 46 bin kişiye kadar gerilemiştir. Böylece 2001 yılında toplam yolcunun %82'sinin kullandığı bu kapı 2011 yılında toplam yolcunun ancak %37'sine geçiş imkânı vermiştir.

TÜRKİYE’İN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ

Kapıkule sınır kapısında karşılaşılan bu azalış eğilimi Kapıköy sınır kapısında farklı olarak cereyan etmiştir. 2003 yılından itibaren küçük ölçekte dalgalanmalar olmakla birlikte genel eğilim artış yönünde olmuş ve 2011 yılında en fazla sayıda yolcuya geçişine imkan sağlayan sınır kapısı olmuştur. Adı geçen kapı 2003 yılında toplam yolcu sayının %8’ine hizmet verirken 2011 yılında bu oran %41 olmuştur.

Uzunköprü sınır kapısı 2001-2009 döneminde demiryolu sınır kapıları içinde en fazla geçişe imkân sağlayan kapılardan biri niteliğindeki, özellikle 2010 yılından itibaren Yunanistan’da başlayan ekonomik kriz dolayısıyla düşüş eğilimine girmiş, 2011 yılının ilk aylarında geçiş yapan yaklaşık 2500 kişinin ardından Yunanistan yönünde kapı işlerliğini yitirmiştir. En yüksek yolcu düzeyine 2007 yılında ulaşan bu kapı, belirtilen yıl 40 bini aşan yolcuya geçiş izni vermiş ve toplam yolcu sayısının %25’ini sağlamıştır. Ancak 2011 yılında bu oran %2’ye gerilemiştir.

Kapı Adı	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Kapıköy	0	0	13671	42886	36614	39144	35216	41903	50455	51714	52324
Kapıkule	139637	132407	133027	105072	98557	86500	71619	70866	58376	51487	46273
İslahiye	17274	15094	14138	20095	23908	13319	11850	16056	12868	17946	23723
Uzunköprü	14123	16082	14571	11477	27922	38722	40258	37248	32742	23764	2499
Çobanbey	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5029	1411
Nusaybin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	85	0
Toplam	171034	163583	175407	179530	187001	177685	158943	166073	154441	150025	126230
<i>Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı. Sınır Giriş-Çıkış İstatistikleri. http://www.ktbayirimisletmeler.gov.tr/TR,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html 13.02.2013</i>											



Grafik 2: Yıllar İtibariyle Demiryolu Sınır Kapılarında Toplam Yolcu Trafiği

İslâhiye sınır kapısı Suriye sınırında yer alan demiryolu sınır kapıları içinde en işlek olan kapı durumundadır. 2001 yılından itibaren her yıl 10 binin üzerinde yolcu geçişine imkân tanıyan bu kapı en yüksek yolcu sayısına 2011 yılında erişmiştir. 2001 yılında toplam yolcu sayısının %10'una hizmet veren İslahiye kapısı 2011 yılında bu oranını %19'a yükseltmiştir.

Daha önce de belirtildiği üzere Suriye'yle ilişkilerde meydana gelen iyileşme ve gelişmeler, yeni sınır kapılarının işler hale getirilmesine zemin hazırlamıştır. Bu kapsamda oluşturulan Çobanbey ve Nusaybin sınır kapılarında az sayıda yolcu geçişi gerçekleşmiş, 2011 yılından itibaren Suriye'de meydana gelen çatışmalar nedeniyle de çoğunlukla geçişlere kapılı duruma getirilmiştir. Belirtilen kapsamda Çobanbey sınır kapısından 2010 yılında 5 binin üzerinde yolcu geçişi sağlanırken bu sayı 2011 yılında 1500 kişiyi altına düşmüştür. Nusaybin sınır kapısında ise sadece 2010 yılında 85 yolcunun geçişi kayıtlara geçmiştir.

Tablo ve açıklamalardan anlaşılacağı üzere, ülke sınırlarında bulunan demiryolu kapılarında istikrarlı bir yapının olmadığı gözlenmektedir. Bütün kapılarda yolcu geçişlerinde dalgalanmalar söz konusu olmaktadır. Kuşkusuz bunun temel sebebi ülkeler arasındaki

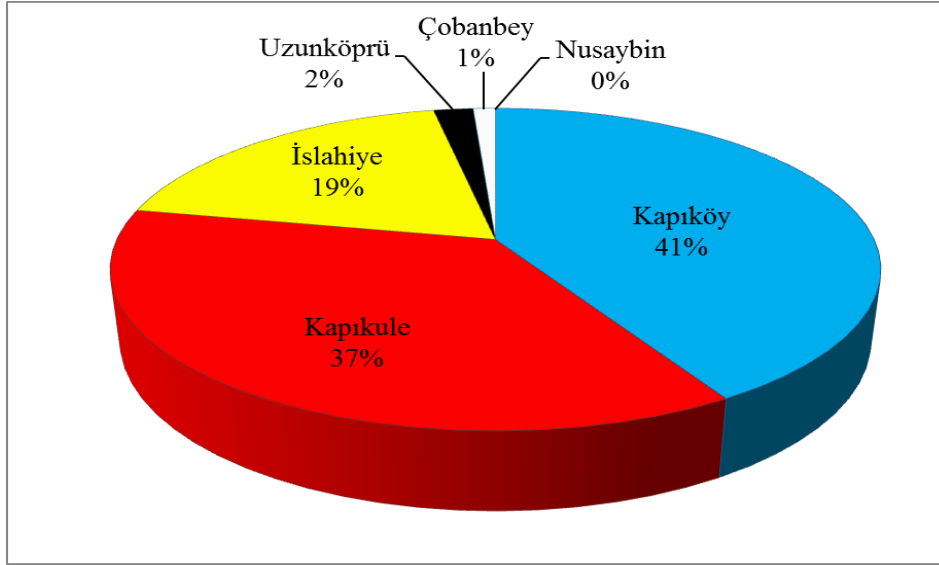
TÜRKİYE'NİN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ

ilişkilerin düzeyidir. İlişkilerin iyi olduğu dönemlerde daha fazla yolcu sınır ötesine geçiş yaparken, özellikle güvenlik endişesinin meydana geldiği dönemlerde sınır kapılarının kapatılması geçişlerin kesintiye uğramasına neden olmakta, kimi zaman ise ekonomik nedenlerle tren seferlerinin iptal edilmesi söz konusu olabilmektedir. Bu durum uluslararası ulaşım bakımından demiryolu ulaşımının istikrarsız bir yapıya sahip olmasını beraberinde getirmekte ve etkinliğinin büyük ölçüde kısıtlamaktadır.

2011 yılı verilerine göre sınır kapılarında geçiş yapan yolcuların kapılara göre dağılımı değerlendirildiğinde; belirtilen yıl en fazla yolcu geçişine izin veren sınır kapısının %41,5'lik payıyla Kapıköy sınır kapısı olduğu görülmektedir (Tablo 7 ve Grafik 3). Kapıkule sınır kapısı da sahip olduğu %36,7'lik payla ikinci sırada yer almıştır. Bu iki sınır kapısı toplam yolcu sayısının %78'lik bölümünü oluşturmuş, %18,8'lik paya sahip olan İslahiye sınır kapısıyla birlikte yolcu geçişinin büyük bir bölümünü sağlamış bulunmaktadırlar.

Tablo 7: Türkiye'ye Giriş-Çıkış Yapan Yabancı ve T.C. Vatandaşlarının Demiryolu Sınır Kapılarına Göre Durumu (2011)						
Demiryolu Sınır Kapıları	Toplam Yolcu Sayısı (2011)	Genel Toplamdaki Payı (%)	Gelen-Giden	Kapı İçindeki Payı (%)	Gelen-Giden	Kapı İçindeki Payı (%)
			Yabancı		T.C. Vatandaşları	
Kapıköy	52324	41.5	44009	84	8315	16
Kapıkule	46273	36.7	36656	79	9617	21
İslahiye	23723	18.8	16728	71	6995	29
Uzunköprü	2499	2.0	1268	51	1231	49
Çobanbey	1411	1.0	1336	95	75	5
Nusaybin	0	0.0	0	0	0	0
Genel Toplam	126230	100	99997	-	26233	-
Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı. Sınır Giriş-Çıkış İstatistikleri. http://www.ktbayirimisletmeler.gov.tr/TR,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html 13.02.2013						

Türkiye'nin uluslararası demiryolu ulaşımında bu ulaşım sistemini kullanan yolcular milliyetlerine göre değerlendirildiğinde ise daha ziyade yabancıların tercih ettiği gözlenmektedir. Bu bakımdan 2011 yılında toplam geçiş yapan yolcuların %79'u yabancılardan oluşurken %21'ini Türk vatandaşları teşkil etmiştir.



Grafik 3: Türkiye'ye Giriş-Çıkış Yapan Yabancı ve T.C. Vatandaşlarının Demiryolu Sınır Kapılarına Göre Dağılımı (2011).

Diğer taraftan demiryolu sınır kapılarının kendi içlerindeki yolcu geçişleri milliyetlerine göre değerlendirildiğinde ise, bütün kapılarda yabancıların oranının daha fazla olduğu gözlenmektedir. Bu bakımdan en yüksek oran, geçiş sağladığı toplam yolcunun %95'i yabancılardan oluşan Çobanbey sınır kapısında karşımıza çıkarken, geçişe izin verdiği yolcuların %84'ü yabancılardan oluşan Kapıköy sınır kapısı ile %79'luk bir oran gösteren Kapıkule de yabancıların daha yaygın olarak kullandığı kapılar niteliğindedir.

Türkiye'ye giriş-çıkış yapan toplam yolcunun büyük bir bölümünü oluşturan yabancılar milliyetlerine göre değerlendirildiğinde ise İranlıların baskın ağırlıkta olduğunu görmekteyiz. 2011 yılında Türkiye'ye giriş-çıkış yapan ve 91 farklı milliyete mensup toplam yolcu sayısının yarısından fazlasını (%53,5) İran vatandaşları oluşturmuştur (Tablo 8).

TÜRKİYE’İN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ

Tablo 8: 2011 yılında Türkiye’ye Giriş-Çıkış Yapan Yabancı Yolcuların Milliyetlerine Göre Dağılımı			
Sıra No.	Milliyeti	Toplam Giriş-Çıkış Yapan Yolcu Sayısı (2011)	Toplamdaki Payı (%)
1	İran	53.508	53,5
2	Suriye	7.452	7,5
3	Almanya	6.183	6,2
4	Bulgaristan	5.078	5,1
5	Romanya	3.461	3,5
6	İngiltere	2.724	2,7
7	Sırbistan	2.252	2,3
8	Fransa	2.138	2,1
9	A.B.D.	1.903	1,9
10	Hollanda	1.621	1,6
11	Avusturya	1.557	1,5
12	Diğerleri	12.120	12,1
Toplam		99.997	100

Kaynak: *Kültür ve Turizm Bakanlığı. Sınır Giriş-Çıkış İstatistikleri. <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html> 13.02.2013*

İran’ın yüksek orandaki payı hariç tutulduğunda takip eden ülkelere mensup yolcuların periyodik bir sıralama oluşturduğu izlenmektedir. Bu çerçevede Suriye, %7,5’lik payla İran’dan sonra mensupları Türkiye’ye demiryoluyla en fazla seyahat eden ikinci ülke olurken, bu ülkeyi %6,2’lik payla Almanya ve %5,1’lik oranla Bulgaristan takip etmektedir. Belirtilen ülkelere İran, Suriye ve Bulgaristan sınır komşularımız olmaları dolayısıyla en fazla yolcuya sahip olmaları olağan görülürken, Almanya bu kapsamda farklı bir karakter çizmektedir. Bu durumun aynı zamanda Almanya vatandaşı olan Türklere kaynaklandığı düşünülmektedir.

Diğer taraftan milliyetlerine göre toplam yolcu sayısının 1000 kişinin üzerinde olduğu ülkelerin sıralandığı Tablodan (Tablo 8) çıkarılabilecek diğer bir husus ise, Türkiye’ye demiryoluyla giriş-çıkış yapan yolcuların sadece sınır komşularından değil aynı zamanda İngiltere ve ABD gibi deniz aşırı ülkelere de gerçekleşmiş olduğudur. Yine, demiryolu bağlantımız olan Yunanistan ve Irak’ın bu tabloda yer almaması ve Yunanistan’ın ancak 15. sırada Irak’ın ise 38. Sırada konumlanması, belirtilen ülkelere mensup yolcuların bu ulaşım sistemini fazlaca tercih etmediklerini göstermektedir.

Türkiye’de Demiryoluyla Uluslararası Yük Taşıma

Daha önce de ifade edildiği üzere Türkiye’nin Dış ticaretinde demiryolu ulaşımının payı oldukça düşük düzeyde bulunmaktadır. Bu durum yük taşıma bakımından da adı geçen sistemin etkinliğinin düşük olduğunu göstermektedir. 2004 yılından itibaren Blok tren seferlerine geçilmesiyle yük taşımalarında önemli oranda artışlar sağlanmış olmakla birlikte toplam taşımalar içinde düşük değerler gösterdiği görülmektedir. Bu durum uluslararası taşımalarda daha da belirgin bir hal almaktadır.

Zaman zaman kesintiye uğramakla birlikte, hâlihazırda Türkiye-İran-Pakistan arasında yük treni seferleri gerçekleştirilmekte, İzmit Köseköy’den başlayan ve farklı noktalardan yük verilebilen seferler Tahran üzerinden geçerek İslamabat’a ulaşmaktadır (TCDD, 2013b). Yine Türkiye ile Avrupa ülkeleri arasında Bulgaristan ve Yunanistan üzerinden Almanya, Macaristan, Romanya, Slovenya, Polonya ve Çek Cumhuriyetine karşılıklı gerçekleştirilen blok tren seferleriyle yük taşımacılığı gerçekleştirilirken (TCDD, 2012, s.17), Suriye üzerinde ise başta Irak olmak üzere diğer Ortadoğu ülkelerine yük ulaştırması sağlanmaktadır.

2003-2011 yılları arasında Türkiye’de demiryoluyla yük taşıma miktarlarına baktığımızda genel olarak bir artış eğiliminin söz konusu olduğunu görmekteyiz. Bu bakımdan 2003 yılında 16 milyon tona yaklaşan toplam yük miktarı, 2011 yılında en yüksek miktarına ulaşmış, büyük ölçüde maden cevheri ve metal atıklar, inşaat malzemeleri ve kömür olmak üzere toplam 25.421.000 ton yük demiryolu sistemiyle taşınmıştır (Tablo 9). Böylece toplam yük taşımada 2003 yılına göre 2011 yılında %36,4’lük bir artış yaşanmıştır.

<i>Tablo 9: Yıllar itibariyle Türkiye’de Demiryoluyla Yük Taşıma Miktarları</i>									
Taşıma yeri	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Yurt içi (milyon ton)	14,2	15,6	16,2	17,1	18,3	20,6	19,4	21,1	22,4
Yurtdışı (milyon ton)	1,7	2,3	2,9	3	3,1	3,2	2,4	2,7	2,6
Toplam (milyon ton)	15,9	17,9	19,1	20,1	21,4	23,8	21,8	23,8	25
<i>Kaynak: TCDD, 2012, Demiryolu Sektör Raporu 2011. S:16 ve 19</i>									

Konu demiryoluyla uluslararası yük taşıma açısından değerlendirildiğinde, yıllar itibarıyla belirgin artışlar sağlanmasına

TÜRKİYE’İN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ

rağmen halen toplam taşımalar içinde küçük bir oran teşkil ettiğini görmekteyiz. 2003 yılında 1,7 milyon ton yük uluslararası harekete konu olurken, 2011 yılında bu miktar %35’lik artışla 2,6 milyon tona yükselmiş, aynı yıl toplam taşımalar içinde ise %10.4’lük bir paya sahip olmuştur.

Demiryoluyla uluslararası alanda gerçekleşen toplam yük miktarı dış ticaret açısından değerlendirildiğinde ise taşımaların daha ziyade ithalat yönünde olduğu, küçük bir bölümünün ise transit taşıma şeklinde gerçekleştiği gözlenmektedir. 2003 yılında taşınan toplam yükün %40’ını ihracat yükleri oluştururken, %59’unu ithal yükler teşkil etmiştir (Tablo 10). 2011 yılına gelindiğinde ise ihracata konu olan yük miktarının 2003 yılında göre %42’lik bir artış sağladığı ve toplam taşımalar içinde %46’lık bir paya sahip olduğu görülmektedir. İthalata konu olan yüklerde ise 2003 yılına göre 2011 yılında %26’lık bir artış sağlanmış olmakla birlikte, toplam taşımalar içindeki payının 2003 yılına göre gerilediği ve %54 olarak gerçekleştiği izlenmektedir. Bu durum demiryoluyla dış ticaretin hâlihazırda ithal yükler üzerinde yoğunlaşmış olmasına rağmen, ihracat lehine bir gelişmenin yaşandığına işaret etmektedir.

Uluslararası yük taşımaları (bin ton)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
İhracat	692	923	1159	1397	1548	1762	1231	1266	1183
Avrupa Yönü	298	389	580	586	665	694	505	663	602
Asya Yönü	394	534	579	810	883	1068	726	603	581
İthalat	1006	1303	1699	1577	1512	1405	1096	1407	1367
Avrupa Yönü	926	1170	1619	1487	1413	1362	1054	1347	1273
Asya Yönü	80	133	80	91	99	43	42	60	84
Transit	17	74	48	29	40	48	32	19	15
Toplam	1715	2300	2906	3003	3100	3215	2359	2692	2555

Kaynak: TCDD, 2012, Demiryolu Sektör Raporu 2011. S:19

Demiryoluyla yük ulaştırması, taşımanın yapıldığı bölgelere göre değerlendirildiğinde ise, Avrupa yönüne olan taşımalarda ithalat ve ihracatın dengeli bir yapı gösterdiği görülmektedir. Bu çerçevede 2011

yılında toplam ihraç yüklerinin %51'inin Avrupa yönüne doğru gerçekleştiği izlenmektedir. Buna karşılık ithalata konu olan yüklerde ise farklı bir durumun yaşandığı, ithalat yüklerinin büyük ölçüde Avrupa yönünden yurt içine doğru hareket ettiği anlaşılmaktadır. 2011 yılında ithal edilen malların %93'ü Avrupa yönünde gerçekleşmiş bulunmaktadır.

Dış ticarete konu olan yük miktarı kapsamında Asya ve Avrupa yönleri ayrı ayrı değerlendirildiğinde 2011 yılında toplam taşımalarda Avrupa yönünün baskın karakterde olduğu izlenmektedir. Belirtilen çerçevede Avrupa yönünde gerçekleşen taşımalar toplam taşımaların %74'ünü oluşturmuş bulunmaktadır.

Özetle uluslararası demiryolu ulaşımında yük taşımacılığının daha ziyade Avrupa yönünde gerçekleştiği, bu bakımdan Kapıkule sınır kapısının etkin rol üstlendiği görülmektedir. Asya yönünde gerçekleştirilen taşımaların ise daha çok dış satım şeklinde gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Diğer taraftan demiryolu ulaşım sisteminin uluslararası yük taşımada genel olarak etkisiz kalması yanında, yaşanan bir takım sorunlar (halihazırda Suriye ile olduğu gibi) sınır kapılarının yük taşımaya kapanmasını ve dolayısıyla taşının yük miktarının düşmesini beraberinde getirmektedir.

Türkiye'nin, İnşa Halinde ve Planlanan Demiryolu Hatlarının Uluslararası Demiryolu Ulaşımına Etkisi

Türkiye'nin demiryolu ulaşımın daha etkin ve rantabl hale getirilmesi konusunda çalışmalar ve planlamalar bulunmaktadır. Bu çalışmalar kuşkusuz sadece ülke içi değil aynı zamanda ülkelerarası ulaşımı da yakından ilgilendirmektedir.

Ülke içinde kısa ve orta vadede özellikle hızlı tren başta olmak üzere yeni demiryolu hatlarının inşa edilmesi söz konusu olurken, bu hatlarının uluslararası demiryolu koridorlarına bağlanması hedeflenmekte böylece hem ülke içinde ve hem de sınır ötesinde entegrasyonu iyi sağlanmış bir demiryolu ulaşım sisteminin oluşturulması amaçlanmaktadır. Bu çerçevede kısa mesafelerde bağlantı hatları şeklinde inşa çalışmaları devam eden konvansiyonel hatlar yanında, 2023 yılına kadar mevcut hatlara paralel olarak inşa edilecek daha kullanışlı hatların yapımı planlanmaktadır. Bu kapsamda inşa halinde olan

TÜRKİYE’İN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ

hatlardan uluslararası ulaşımı ilgilendiren Kars-Ahılkelek (Gürcistan) hattı öne çıkarken (Harita 3), 2023 yılına kadar tamamlanması planlanan Kars-Nahçıvan, Karkamış-Cizre-Irak, Diyarbakır-Mardin ve Diyarbakır-Karkamış hatlarının uluslararası demiryolu ulaşımına daha fazla katkı sağlayacağı öngörülmektedir.

Diğer taraftan hâlihazırda çalışmaları devam eden İstanbul-Eskişehir ve Ankara-Sivas hızlı tren hatları yanında, 2023 yılına kadar tamamlanması planlanan ve Edirne sınırdan başlayarak Kars sınırda son bulacak, Edirne-İstanbul-Ankara ve Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars hatları ile Sivas-Malatya-Elazığ-Diyarbakır hattının da daha konforlu ve hızlı bir taşıma yaparak demiryolu ulaşımına rağbeti arttırması öngörülmektedir.



Harita 3: Türkiye'nin Mevcut, İnşa Halinde ve Planlanan Demiryolu Hatları

Kısaca ifade etmek gerekirse hâlihazırda inşa halinde olan veya planlanan hatlar yoluyla Türkiye'nin daha fazla sayıda ülkeyle demiryolu ulaşımı gerçekleştirmesi mümkün olacak ve mevcut durumda doğrudan demiryolu ulaşımının sağlanamadığı Gürcistan, Nahçıvan ve Irakla da bunun imkan dahiline girmesi söz konusu olabilecektir. Kuşkusuz Türkiye'nin sadece kendi sınırları içinde demiryolu ulaşımına ilişkin iyileştirmeler yapması ve buna yönelik yeni hatları inşa etmesi,

Uluslararası demiryolu ulaşımının geliştirilmesinde yeterli olmayacaktır. Bu bakımdan sınırdaş ülkelerde de benzer çalışmaların paralel olarak yürütülmesi gerekmektedir.

Bunlardan Avrupa ülkeleri arasında etkin bir ulaşım mekanizması oluşturmak amacıyla oluşturulan Pan-Avrupa ulaşım ağı 3640 km karayolu, 4340 km demiryolu, 10 havalimanı ve 8 liman kapsayan entegre bir proje niteliği taşımaktadır (TCDD, 2012, s.6). Adı geçen bu projenin, Berlin-Prag-Budapeşte-Selanik ve İstanbul hattını oluşturan 4. kolu ile Niş-Sofya-İstanbul hattını oluşturan 10. kolu Türkiye'yi de ilgilendiren ana hatlar durumundadır.

Bir diğer ulaşım koridoru olan TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia) ise, "Pan-Avrupa ulaştırma koridorlarını tamamlayacak şekilde organize edilen bir uluslararası ulaşım programı niteliği taşımaktadır. 1993 yılında ortaya konulan bu program yoluyla Kafkasya ve Orta Asya cumhuriyetleri için, kuzeyde Rusya ve Güneyde İran merkezli güzergâhlara alternatif yeni ulaşım güzergâhlarının geliştirilmesini hedeflemektedir (TCDD, 2012, s.7)." 13 ülkeyi kapsayan ve Türkiye'nin 2002 yılında dahil olduğu program kapsamında ülkemiz önemli bir konuma sahip durumdadır. Asya ile Avrupa arasında ulaşım sistemlerinin birbirleriyle bağlantılı gelişmesini hedefleyen bu proje kapsamında Türkiye'de gerçekleştirilen İstanbul Boğazı tüp geçişi, Kars-Tiflis demiryolu hattı ve Yüksek hızlı tren hatları bu projenin çok önemli unsurlarını teşkil etmektedir (Akbulut, 2010, s. 256 ve 259).

Türkiye'yi ilgilendiren üçüncü bir uluslararası demiryolu ulaşım güzergâhı ise Trans-Asya Demiryolu (TAR) koridorudur. Oluşturma düşüncesi 1960'lı yıllara kadar inen ve demirden İpekyolu olarak da adlandırılan bu koridor ekonomik ve kültürel farklılıklara sahip Asya ülkeleri ile Ortadoğu ülkeleri arasında bağlantıyı sağlayacak bir nitelik taşımaktadır (Akbulut, 2010, s. 263). Doğuda Singapur'dan başlayarak çok sayıda Asya ülkesini içine alan bu ulaştırma koridoru kapsamında 4 ana hat organize edilmiş, bunlardan merkez koridorunu oluşturan iki koldan birini İstanbul – Ankara – Tebriz – Tahran – Taşkent – Almaata – Aktogai – Drujba - Urumçi ve Lanzhou'yu geçerek Çin'in liman şehri Lianyungang şehrine uzanan hat oluşturmaktadır (United Nations, 1999, s.2).

TÜRKİYE’İN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ

Türkiye, yukarıda da belirtildiği üzere biryandan ülke içi demiryolu ulaşımını daha etkin hale getirmek, diğer taraftan da uluslararası demiryolu ulaşım koridorlarına uyum sağlamak amacıyla çeşitli demiryolu projelerini ortaya koymaktadır.

Bunlardan birini İstanbul-Basra demiryolu koridoru oluşturmaktadır. Bu proje ile koridor boyunca mevcut yolların iyileştirilmesi, standardının ve kapasitesinin yükseltilmesi sağlanarak, Basra’dan Avrupa’ya kesintisiz bir demiryolu ulaşımı sağlanması amaçlanmaktadır (TCDD, 2012, s. 20).

Yukarıda söz edildiği üzere, Avrupa hızlı tren ağlarıyla uyum yönünde önemli bir adım olan Marmaray Projesi, İstanbul-Ankara hızlı tren hattı ve Kars-Tiflis tren hattının tamamlanmasıyla birlikte Doğu-Batı yönünde Avrupa ile Asya arasında kesintisiz ve hızlı bir demiryolu bağlantısını sağlamış olunacaktır (TCDD, 2012, s.20)..

Ayrıca Erzincan-Trabzon-Hopa (Batum) arasında oluşturulacak Kuzey demiryolu koridoru, Hicaz demiryolu koridorunun yeniden hayata geçirilmesi, Türkiye-İran-Pakistan üzerinden Hindistan bağlanacak Güneydoğu Asya demiryolu koridoru, Karadeniz üzerinden Rusya ile Türkiye’nin birbirine bağlanması ve mevcut hatlarla birlikte Basra körfezine kadar uzanan Kavkaz-Samsun-Basra koridoru (TCDD, 2012, s.21) gibi projelerin bir bölümünde uygulama çalışmalarına devam etmekte ve diğer bir bölümü ise plan proje aşamasında bulunmaktadır.

Kuşkusuz sözü edilen bu çalışmaların tamamlanması hem ülke içinde ve hem de uluslararası alanda Türkiye’nin demiryolu ulaşımında daha etkin bir yere sahip olmasına büyük katkı sağlayacaktır.

Türkiye’de demiryolu ulaşımının geliştirilmesine yönelik çalışmalarda sadece yolcu taşınması açısından değil, özellikle yük taşınmasında büyük bir ağırlığa sahip olan karayolunun taşımadaki payının azaltılarak dengele bir yük taşıma yapısının oluşturulmasına yönelik de projeler geliştirilmektedir. Bunların başında yüklerin birden fazla ulaşım sistemiyle taşınmasını esas alan kombine taşımacılığa yönelik çalışmalardır. Bu kapsamda özellikle limanlar ve hinterlandlarıyla bağlantısında daha etkin bir demiryolu ulaşımının sağlanması hedeflenmektedir.

Bir diğerk çalışma ise karayolu yük taşıma araçlarının çekicisi olmadan sadece kasalarının özel vagonlara yüklenmesiyle demiryoluyla taşınmasını esas alan TIR kasası taşımacılığıdır (TCDD, 2012, s.21). Ayrıca Otomotiv taşımacılığının demiryoluyla yapılmasını esas alan otomobil taşımacılığı, Şehir merkezinde kalmış olan yük istasyonlarının uygun alanlara taşınmasını esas alan lojistik merkezler oluşturulması gibi çalışmalar da demiryolu sisteminin genel ulaştırmadaki payının arttırılmasına yönelik faaliyetler olarak belirmektedir.

Sınır Kapılarında Ulaşım Bakımından Yaşanan Sorunlar

Genel hatlarıyla özellikle 1950’li yıllardan sonra demiryolu ulaşımının genel ulaşım politikalarında geri planda kalması, gerek yeni hatların yapılması ve gerekse mevcut hatların iyileştirilmesini büyük ölçüde engellemiştir. Ülke içinde yaşanan bu menfi durum uluslararası taşımayı da zayıflatmıştır. Bir yandan demiryolu ulaşımının modern yapıdan uzak kalması diğerk taraftan komşu ülkelerle genellikle kötü bir seyir izleyen ilişkiler, uluslararası taşımada demiryolu ulaşımının istenen düzeyde gerçekleşmesini sınırlamıştır.

2003 yılından itibaren genel ulaşım politikaları içinde demiryolu sistemine daha fazla ağırlık verilmesi bu ulaşım yolunda kısmi gelişmelerin yaşanmasını beraberinde getirmiştir. Buna rağmen demiryolu ulaşımı toplam ulaştırmada payı bakımından istenen düzeye ulaşmış değıldir. Bu bakımdan 1950’li yıllardaki payına ulaşması ise oldukça güç gözükmektedir.

Demiryolu ulaşımına, özellikle hızlı tren sistemlerine yapılan yatırımlar bu alanda belirgin bir canlanmayı beraberinde getirmiştir. Buna karşın hâlihazırda demiryolu ulaşımı, gerek ülke içinde ve gerekse uluslararası taşıma çeşitli sorunlarla karşı karşıya bulunmaktadır. Bu sorunların başında kuşkusuz mevcut hatların büyük bir bölümünün uzun yıllar önce inşa edilmiş olması ve bunların günün ihtiyaçlarına cevap vermekten uzak bir nitelik taşımalarıdır. Bu bakımdan sadece yeni hatların inşa edilmesi, bu ulaşım yolunun etkin bir yapıya sahip olması için yeterli olmamakta, mevcut hatların yenilenmesi veya değıştirilmesi kaçınılmaz bir zorunluluk arz etmektedir. Belirtilen kapsamda sadece hatların sahip olduğu olumsuzluklar değıl aynı zamanda trenlerin de günün koşullarına uygun hız ve konforda olmaması bu ulaşım şekline olan talebi büyük ölçüde sınırlamaktadır.

TÜRKİYE’İN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ

Herhangi bir faaliyet alanında olduğu gibi demiryolu ulaşımı bakımından da sistemin genel politikalar içinde geride kalması ve buna yönelik yatırımların yetersiz kalması, sadece demiryolu hattı ve trenlerin etkinliğini azaltmakla kalmamakta sistemi oluşturan bütün unsurların bundan olumsuz etkilenmesi söz konusu olmaktadır.

Türkiye’de demiryolu ulaşımının etkisinin düşük düzeyde kalmasının diğer bir sebebi de yasal ve kurumsal yapısıdır. Geçmişten beri Türkiye’de demiryolu ulaşımının bir devlet kuruluşu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından gerçekleştiriliyor olması günümüzde kurumsal olarak da yeni bir düzenlemeye ihtiyaç göstermektedir. Hâlihazırda her alanda rekabet faktörünün öne çıktığı düşünüldüğünde, özel sektörün taşıma yapabilmesine yönelik yasal çalışmalar gerçekleştiriliyor olmakla birlikte bu konuda da çok geç kalındığı açıktır. Belirtilen kapsamda 24 Nisan 2013 tarihinde TBMM tarafında kabul edilen ve 01 Mayıs 2013 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren *6461 numaralı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun*’la TCDD yeniden yapılandırılarak, adı geçen kurumun demiryolu yapımı ve işletmeciliğindeki tek söz sahibi olma niteliği kaldırılmaktadır. Kanuna göre; Kamu tüzel kişileri ve şirketler; Kendilerine ait demiryolu altyapısı inşa etmek, kendilerine ve/veya başka şirketlere ait demiryolu altyapısı üzerinde demiryolu altyapı işletmecisi olmak, ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde demiryolu tren işletmecisi olmak üzere Bakanlıkça yetkilendirilebileceklerdir. Böylece belirtilen yasa yoluyla özel şirketlerin de demiryolu inşa etme ve işletme imkânı getirilmektedir.

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Demiryolu ulaşımı çok değerli avantajları bünyesinde barındırmakla birlikte, çeşitli dezavantajlarıyla da dikkati çekmektedir. Bu avantaj ve dezavantajlar diğer ulaşım sistemleriyle karşılaştırılarak değerlendirildiğinde, farklı bir takım özelliklere rastlamak mümkün olmaktadır. Bu çerçevede; inşa faaliyetleri bakımından karayoluna göre maliyetin düşük olması bir avantaj olarak belirirken, tek seferde çok sayıda insan veya çok miktarda yük taşımının mümkün olması bakımından da oldukça avantajlı bir görünüm sergilemektedir. Karayoluna göre daha uzun ömürlü olması bir diğer avantajını teşkil ederken, kaza riski daha düşük olması önemli bir avantaj olarak

belirmektedir. Özellikle otoyol yapımına göre, demiryolunda arazi kamulaştırmasının daha az olması, bir yandan maliyetleri azaltırken, diğer taraftan özellikle verimli tarım arazilerinin kaybını engellemektedir. Sadece arazilerin korunması bakımından değil aynı zamanda karayoluna göre yakıt ve enerjide daha tasarruflu bir nitelik taşıması, yani aynı miktarda yük veya insan taşımada enerji tasarrufu sağlaması diğer bir avantajlı özelliğini ortaya koyarken, elektrik enerjisi kullanabilen bir ulaşım sistemi olması dolayısıyla petrole bağımlı bir yapı göstermemesi, çevre kirliliği açısından karayollarına göre çevre dostu olması ve konfor açısından kısmen karayoluna göre daha iyi şartlar sağlaması demiryolu ulaşımının avantajlı yönleri olarak belirginleşmektedir.

Yukarıda sayılan avantajlarına karşılık, hareket serbestisi ve manevra kabiliyetinin kısıtlı olması, başlangıç ve varış noktaları arasında kesintisiz ulaşım sağlanamaması, arıza veya kaza durumlarında alternatif güzergâh üretilememesi, yolcu veya yük hareketi açısından istasyonlara bağımlı olması gibi özellikleri, demiryolu ulaşımının dezavantajlı yönlerini oluşturmaktadır.

Aslında karşılaştırmalı olarak oldukça avantajlı şartlar sağlamasına karşın kimi zaman genel ulaşım politikalarından kaynaklanan, zaman zaman da dış etkiler nedeniyle demiryolu ulaşımı özellikle karayoluna karşı üstünlüklerinin uygulama alanına taşıyamamıştır.

Yaşanan deneyimler tarihsel süreç boyunca her dönem demiryolu hat güzergahlarının seçiminde başta ekonomik sebepler olmak üzere siyasal, askeri ve maliyet boyutlarının belirleyici olduğunu göstermiştir. Günümüzde de bu durum benzer özellikler göstermektedir. Ulaşımın büyük oranda tek sisteme dayandırılarak gerçekleştirildiği ülkelerde bu durumun yarattığı olumsuzlukları bertaraf etmek amacıyla ulaşım sistemleri arasında dengeli bir yapının oluşturulmasına gayret edilmekte ve bu sistemleri birbirinin alternatifi değil birbirini tamamlar şekilde organize edilmesini esas alan politikalar öne çıkmaktadır.

Belirtilen şartların ortaya çıkmasında, yani hangi ulaşım sistemine öncelik verileceği büyük ölçüde ihtiyaç ve taleplere göre şekillenmektedir. Temel hedef yolcуда en hızlı, en ekonomik, en konforlu ve en güvelli bir taşıma gerçekleştirmek olurken, yükte ise hız,

TÜRKİYE’İN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ

güvenlik ve ekonomik olma yanında çok miktarda yükün bir defada taşınması eklenmektedir. Hem yük ve hem de yolcu taşımada ise yine harcanacak enerji ve çevresel etkiler belirleyici olmaktadır.

Günümüzde gelişmiş ülkeler, sahip oldukları ulaşım sistem ve araçlarını en rantabl şekilde değerlendirme çabası içindedirler. Bu bakımdan sadece ülke içinde değil uluslararası taşımalarda da bunu sağlanması için sınır aşan güzergâhlar ve koridorlar belirlenmekte ve bunların gerçekleştirilmesi yönünde işbirliğine gidilmektedir. Bu tür projelere dahil olan ve ulaştırma yapısını buna göre şekillendiren ülkeler önemli kazanımlar elde ederken dışında kalanlar ise sadece ekonomik açıdan değil siyasal ve güvenlik açısından da geride kalma tehlikesiyle karşı karşıya kalmaktadırlar.

Çalışma içinde sıkça tekrarlandığı üzere, Türkiye’nin coğrafi konumu ona her türlü ulaşımı etkin şekilde değerlendirmesi olanağı sağlıyor olmakla birlikte mevcut şartlar, özellikle demiryolu açısından bunun yeteri kadar değerlendirilemediğine işaret etmektedir. Adeta bir kavşak noktası olmasına rağmen, hâlihazırda Avrupa ve Asya’nın en işlek demiryollarının geçtiği bir coğrafi mekân özelliği taşımamaktadır. Bu aşamada gerek doğu-batı ve kuzey-güney yönlerinde kesintisiz ve hızlı bir demiryolu ulaşımına imkân verecek tren hatlarının yokluğu veya yetersizliği ülkenin bu alanda istenen kazanımı elde etmesini güçleştirmektedir.

Bir yandan bu şartların iyileştirilmesine yönelik çabaları kısıtlayan mali olanaksızlıklar, diğer taraftan uluslararası ilişkilerden kaynaklanan kısıtlamalar, özellikle uluslararası demiryolu ulaşımının geliştirilmesinin önünde en önemli engeller olarak belirmektedir.

Özetle, Türkiye sadece genel ulaştırma faaliyetlerinde, sistemler arasında denge sağlamak ve bunların entegrasyonu ile daha etkin bir taşıma yapmaya değil aynı zamanda uluslararası demiryolu ulaşımında özellikle transit geçişlerin etkili olarak gerçekleştirilmesi yönündeki çalışmalarını bir an önce hayata geçirmek ve her dönem geliştirilmesine yönelik plan ve stratejilerini oluşturmak durumundadır.

Belirtilen kapsamda demiryolu ulaşımın toplam taşımalar içinde hem ulusal ve hem de uluslararası taşımalarda payının artırılması gerekmektedir. Mevcut hatlarla bunun gerçekleştirilmesi mümkün

olmadığına göre yeni hatların yapımına hız verilmeli ve eski olanlar daha işler hale getirilmeli veya değiştirilmelidir. Bu durum gerek yolcuda ve gerek yük taşımada talebin artmasına yol açacak ve gerçekleştirilen yatırımların geri kazanılmasında katkı sağlayacaktır.

Türkiye’de, oldukça geç kalınmış olmakla birlikte, hızlı tren uygulamalarının başlaması önemli bir dönüm noktasıdır. Mevcut hatlar kısa mesafelerde konumlanmış olmasına rağmen ortaya çıkan sonuç büyük bir talep artışı yaşanacağına dalalet etmektedir. Bu bakımda sadece ülke içinde önemli merkezler arasında değil aynı zamanda sınır aşan hatlarda da hızlı devreye girmesine ihtiyaç bulunmaktadır. Ancak bu aşamada sadece Türkiye’nin görevini yerine getirmesi yetmemekte başta komşularıyla olmak üzere uluslararası ilişkilerini buna göre olumlu bir zemine oturtması ve sınır ötesinde de ulaşım hatlarının etkin bir şekilde devamının sağlanması konusunda yönlendirici olması gerekmektedir.

Sonuç olarak,

Küreselleşme olgusu uluslararası ticaretin önündeki engellerin kaldırılmasını zorlamakta, bu durum uluslararası ulaşım faaliyetlerinin her zamankinden daha fazla önemli bir hal almaya başlamasına zemin hazırlamaktadır. Sadece transit taşımalarda değil aynı zamanda depolama hizmetlerini de içeren ulaşım faaliyetleri konusunda coğrafi konumu uygun olan ülkeler önemli kazanımlar sağlamaktadır. Bu bakımdan çok elverişli koşullara sahip olmasına karşın Türkiye’de, günümüzde demiryoluyla uluslararası taşıma çok düşük düzeyde kalmış ve bundan yeteri kadar yararlanılamamıştır.

Uluslararası ulaşımında rekabetin her geçen gün daha da kızıştığı bir ortamda bu alana yönelik yatırım ve planlamaların vakit kaybetmeksizin hayata geçirilmesi ve önce ulusal entegrasyonunu sağlaması ardından da uluslararası ulaşım koridorlarına hızla entegre olunması gerekmektedir. Aksi takdirde yaşanacak zaman kaybı mevcut potansiyelin de heba olması anlamına gelecektir.

KAYNAKÇA

Akbulut, G., (2010). Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı. Anı Yayıncılık. Ankara.

TÜRKİYE'NİN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ

- Deniz O., ve Yazıcı H., (2003). “*Van Gölünde Ulaşım*” Türk Coğrafya Dergisi. Sayı 40, s.17-33, İstanbul.
- Doğanay H., (1997). ”Türkiye Beşeri Coğrafyası” Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları. İstanbul.
- Doğanay H., (2011). ”Türkiye Ekonomik Coğrafyası” Pegem Yayınları. Ankara.
- Karabulut Y., (1997). “*Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı*” Ankara Üniversitesi Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi. Sayı 6. S.163-187, Ankara.
- Rodrique J.P., vd. (2006). The Geography of Transport Systems. Routledge Press. London.
- Satan A., (2012). Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi. Osmanlıda Ulaşım (Editörler ENGİN V., UÇAR A., DOĞAN O.) Çamlıca Yayınevi. İstanbul
- Satan A., (2012). Osmanlının Demiryolu Çağına Girişi. Osmanlıda Ulaşım (Editörler ENGİN V., UÇAR A., DOĞAN O.) Çamlıca Yayınevi. İstanbul.
- TCDD, (2012). Demiryolu Sektör Raporu 2011. Ankara.
- TÜİK, (2011). Türkiye İstatistik Yıllığı 2011Ankara.
- Tümertekin E., (1987). Ulaşım Coğrafyası. İstanbul Üniversitesi Yayını. İstanbul.
- Yavuz M., ve Tavukçu A.Y., (2012). “*Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması (I)*” Hacettepe Üniversitesi. Edebiyat Fakültesi Dergisi. Cilt: 29 Sayı:1. s.293-312 Ankara.
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (2013). Dış Ticaret İstatistikleri <http://www.gumrukticaret.gov.tr/altsayfa/icerik/43/381/dis-ticaret-istatistikleri.html> 13.02.2013.
- İçişleri Bakanlığı Sınır Yönetimi Bürosu (2012). Sınır Kapılarımız. http://syb.icisleri.gov.tr/default_B0.aspx?content=384 25.12.2012
- İçişleri Bakanlığı, (2013). Sınır Kapılarımız <http://syb.icisleri.gov.tr/defaultB0.aspx?content=384> 13.02.2013.

MUZAFFER BAKIRCI

- Kültür ve Turizm Bakanlığı (2013). Sınır Giriş-Çıkış İstatistikleri. <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR.,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html> 13.02.2013
- United Nations, (1999). Development of the Trans-Asian Railway. Newyork.<http://www.unescap.org/ttdw/publications/tispubs/tarscfulltext.pdf> 10.04.2013.
- TCDD, 2013a, Ortadoğu Ülkelerine yapılan taşımalar. <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=234> 27.03.2013
- TCDD, 2013b, Uluslararası Yük Taşıma, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=288> 10.04.2013.