

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ*SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İKTİSAT ANABİLİM DALI

İKTİSAT PROGRAMI

TRACECA PROJESİ VE TÜRKİYE ÜZERİNE

SOSYO-EKONOMİK ETKİLERİ

**T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Serap OVALI

137590

EYLÜL-2003

TRABZON

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ*SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İKTİSAT ANABİLİM DALI

İKTİSAT PROGRAMI

TRACECA PROJESİ VE TÜRKİYE ÜZERİNE

SOSYO-EKONOMİK ETKİLERİ

737590

Serap OVALI

Karadeniz Teknik Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü'nce

Bilim Uzmanı (İktisat)

Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tez'dir

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 13.08.2003

Tezin Sözlü Savunma Tarihi : 08.09.2003

Tezin Danışmanı : Prof. Dr. Kenan ÇELİK

Jüri Üyesi : Prof. Dr. Ersan BOCUTOĞLU

Jüri Üyesi : Prof. Dr. Mustafa ÇIKRIKÇI

Enstitü Müdürü : Prof. Dr. M. Alaaddin YALÇINKAYA

Eylül-2003

TRABZON

0. SUNUŞ

00. Önsöz

SSCB'nin dağılmasından sonra bağımsızlıklarını kazanan cumhuriyetler, zengin hammadde kaynakları ve potansiyel bir pazar olmaları nedeniyle dünyanın önde gelen ülkelerinin ilgisini çekmeye başlamışlardır. Bu büyük ülkeler bölge ülkeleriyle ticari ilişkilerini arttırmak için büyük bir rekabete girmişler ve devletlere yönelik önemli yardım ve yatırım projeleri öngörmüşlerdir.

Doğal kaynaklar bakımından oldukça zengin olmakla birlikte kaynaklarını işleyebilecek imkanlara sahip olmayan bu bölge ülkelerinin batıya özellikle Avrupa'ya olan uzaklığı, bölgedeki hammaddenin taşınması sorununu gündeme getirmiştir. Böylece Avrupa ile Kafkasya ve Asya'yı birbirine bağlayacak, uluslararası standartlara uygun taşımacılık yapılabilmesini sağlayacak bir proje olarak TRACECA Projesi gündeme gelmiştir. Bu projenin Orta Asya ve Avrupa devletleri için olduğu kadar Türkiye için de önemi büyüktür.

Bu çalışmanın temel amacı; yeni bağımsız devletlerin Avrupa Birliği ve Türkiye ile ilişkilerini inceleyerek TRACECA Projesinin Türkiye üzerinde oluşturacağı sosyo-ekonomik etkileri ortaya koymak ve projeden en fazla faydayı sağlayabilmek için yapılması gerekenler hakkında öneriler getirmektir.

Tezin hazırlanmasında her konuda yardımlarını esirgemeyen değerli hocam sayın Prof. Dr. Kenan ÇELİK'e ve Öğr.Gör. Cemalettin KALAYCI'ya teşekkürü bir borç bilirim.

Trabzon, Eylül-2003

Serap OVALI

01. İçindekiler

Sayfa Nr.

0.SUNUŞ.....	III
00. Önsöz.....	III
01. İçindekiler.....	IV
02. Özet.....	X
03. Summary.....	XI
04. Tablolar Listesi.....	XII
05. Kısaltmalar Listesi.....	XIV
GİRİŞ.....	1-2

BİRİNCİ BÖLÜM

1. DÜNYA'DA Ve TÜRKİYE' DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ VE DIŞ TİCARET.....	3-39
10. Ulaştırma Sektörü.....	3
11. Ulaştırma Sektörünün Özellikleri.....	4
12. Ulaştırma Türleri.....	5
13. Kombine (Çok Modlu) Taşımacılık.....	6
130. Eşliksiz Demiryolu Taşımacılığı	6
131. Eşlikli Demiryolu Taşımacılığı (RO-LA).....	7
132. Kombine Taşımacılıkta Rol Oynayan Uluslararası Birlikler.....	7
1320. Uluslararası Kombine Demiryolu-Karayolu Nakliye Şirketleri Birliği (UIRR).....	8
1321. Interkonteynır/Interfrigo (ICF).....	8
1322. Avrupa Çok Modlu Taşımacılık Birliği (EIA).....	8
133. Türkiye'de Kombine Taşımacılık.....	9
14. Dünyada Ulaştırma Sektörünün Durumu.....	10

140. Dünyada Karayolu Taşımacılığı	10
141. Dünyada Demiryolu Taşımacılığı.....	11
142. Dünyada Denizyolu Taşımacılığı.....	14
143. Dünyada Havayolu Taşımacılığı.....	15
144. Dünyada Boru Hattı Taşımacılığı.....	16
1440. Ham Petrol Boru Hattı Taşımacılığı.....	16
1441. Doğal Gaz Boru Hattı Taşımacılığı.....	17
15. Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Durumu.....	18
150. Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı.....	18
151. Türkiye’de Demiryolu Taşımacılığı.....	20
152. Türkiye’de Denizyolu Taşımacılığı.....	22
153. Türkiye’de Havayolu Taşımacılığı.....	25
154. Türkiye’de Boru Hattı Taşımacılığı.....	25
1540. Ham Petrol Boru Hattı Taşımacılığı.....	26
1541. Doğal Gaz Boru Hattı Taşımacılığı.....	27
16. Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Enerji Kullanımı.....	28
17. Türkiye’de Dış Ticaretin Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı.....	29
170. İhracatın Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı.....	29
171. İthalatın Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı.....	30
172. Ükelere Göre İhracatın Ulaştırma Sistemlerine Dağılımı.....	31
173. Ükelere Göre İthalatın Ulaştırma Sistemlerine Dağılımı.....	32
18. Ulaştırma Yatırımları.....	33
180. Yatırımlar İçinde Ulaştırma Sektörünün Payı.....	33
181. Ulaştırma Yatırımlarının Ulaştırma Alt Sistemlerine Göre Dağılımı.....	33
19. Uluslararası Projeler ve Sözleşmeler.....	35
190. Uluslararası Projeler.....	35
1900. Türkiye Transit Karayolu (TETEK).....	35
1901. Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu Projesi (TEM).....	35
1902. Avrupa Ekonomik Komisyonu Uluslararası E-Yolları Ağı.....	36
1903. Pan-Avrupa Koridorları.....	36
1904. Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP).....	37
1905. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı ve Karadeniz Ring Koridoru.....	37

1906. Batı-Doğu Projesi.....	38
1907. Kars-Tiflis Demiryolu Hattı.....	38
1908. Boru Hattı Projeleri.....	38
191. Uluslararası Anlaşmalar.....	39

İKİNCİ BÖLÜM

2. TRACECA BÖLGESİNİN EKONOMİK ve TİCARİ DURUMU, AB ve TÜRKİYE İLE İLİŞKİLERİ.....	40-86
20. Bölgenin Ekonomik ve Ticari Durumu.....	40
200. Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH).....	40
201. Enerji Sektörü.....	43
2010. Ham Petrol.....	43
2011. Doğal Gaz.....	45
2012. Kömür.....	46
2013. Elektrik.....	47
202. Dış Ticaret.....	48
2020. İhracat.....	48
2021. İthalat.....	51
2022. Dış Ticaret Hacmi	54
2023. Dış Ticaret Dengesi.....	56
2024. İhracatın İthalatı Karşılama Oranı.....	58
21. Bölgenin AB ile İlişkileri.....	58
210. Bölge ile AB Arasında İmzalanmış Anlaşmalar ve Yapılan Görüşmeler.....	59
211. Bölgeye Yönelik Yardım Programları.....	62
2110. TACIS Programı.....	63
2111. ECHO.....	66
2112. FEOGA.....	66
212. AB'nin Bölgeye Yönelik Yardımları	67
22. Bölgenin Türkiye ile İlişkileri.....	70
220. Yapılan Anlaşmalar.....	70
221. Türkiye'nin Bölgeye Yönelik Kredileri.....	71

222. Türkiye'nin Bölgeye Yönelik Yardımları ve Teknik İşbirliği.....	75
23. Bölgenin Türkiye ile Dış Ticareti.....	75
230. Bölgenin Türkiye'ye İhracatı	76
231. Bölgenin Türkiye'ye İthalatı.....	79
232. Bölge ile Türkiye Arasındaki Dış Ticaret Hacmi.....	82
233. Bölge ile Türkiye Arasındaki Dış Ticaret Dengesi.....	83
234. İhracatın İthalatı Karşılama Oranı.....	85

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. TRACECA PROJESİ ve TÜRKİYE'YE SOSYO EKONOMİK ETKİLERİ.....	87-130
30. Tarihi İpek Yolu ve TRACECA Projesi Fikrinin Doğuşu.....	87
31. TRACECA Projesi'nin Tarihsel Gelişimi.....	90
310. Brüksel Konferansı.....	90
311. TRACECA Sektörel Çalışma Grupları Toplantıları (1995-1999).....	92
312. TRACECA – BSEC Konferansı.....	94
313. Bakü Deklarasyonu.....	94
32. TRACECA'nın Hedefleri.....	96
33. TRACECA'nın Örgüt Şeması.....	97
330. Hükümetlerarası TRACECA Komisyonu.....	98
331. Daimi Sekreteryası.....	99
332. Ulusal Sekreteriyalar.....	100
34. TRACECA Kapsamındaki Denizyolu, Kara ve Demiryolu Güzergahları....	100
340. Denizyolu Güzergahları.....	100
341. Kara ve Demiryolu Güzergahları.....	100
35. Proje Kapsamında Yapılan Yardım ve Teknik Yardım Projeleri.....	102
350. Yatırım Projeleri.....	102
3500. Kafkasya Demiryollarının Rehabilitasyonu Projesi.....	102
3501. Kızıl Köprü'nün Rehabilitasyonu ve TRACECA Köprüsü'nün İnşası Projesi.....	103
3502. Buhara Tekstil İhraç Merkezi, Bakü, Türkmenbaşı, Poti ve İliçevsk Limanlarına Kargo ve Konteynır Yükleme Ekipmanları Tedariki Projesi.....	104

3503. Bakü ve Türkmenbaşı Liman Kentleri Arasında Konteynır Servisleri Kurulması Projesi.....	104
3504. Poti Limanı Demiryolu İskelesinin İnşası Projesi.....	104
3505. İliçevsk ve Poti Limanları'na Bilgisayar ve Haberleşme Ekipmanı Tedariki Projesi.....	105
3506. Poti ve İliçevsk Limanı'nın Mevcut Demiryolu İskelesinin İyileştirilmesi Projesi.....	105
3507. Ermenistan, Gürcistan ve Azerbaycan Demiryollarına Haberleşme ve Sinyalizasyon için Fiber Optik Kablo Sisteminin Kurulması Projesi	106
3508. Çok Modlu Terminal Ekipmanları Tedariki Projesi.....	106
3509. Bakü'de Tank Vagonlarını Temizleme Ünitelerinin Tedariki Projesi.....	106
3510. Denizcilik Güvenliğiyle İlgili Yardımcı Ekipmanların Tedariki Projesi.....	107
351. Teknik Destek Projeleri.....	107
352. TRACECA 2002-2003 Faaliyet Planı.....	117
36. TRACECA'nın Finansmanı.....	120
360. Demiryollarıyla İlgili Projelerin Finansmanı.....	121
361. Limanlarla İlgili Projelerin Finansmanı.....	121
362. Karayollarıyla İlgili Yatırım Projelerinin Finansmanı.....	122
37. TRACECA Projesinin Türkiye'ye Muhtemel Sosyo-Ekonomik Etkileri	122
370. Türkiye'nin Bölgedeki Stratejik Konumu.....	122
371. Türkiye'nin TRACECA'ya Üyeliği.....	124
372. Türkiye'nin Aktif Olarak Katıldığı Teknik Destek Projeleri.....	125
3720. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Transit Kolaylıkları Projesi.....	125
3721. Sınır Geçişlerinin Uyumlaştırılması Projesi.....	126
3722. Transit Ücretleri ve Tarifeler İle İlgili Ortak Politika Uygulanması Projesi.....	126
373. TRACECA Projesi'nin Türkiye'ye Muhtemel Etkileri.....	126
3730. Ulaştırma Sektörü.....	126

3731. Yabancı Yatırımlar.....	129
3732. Turizm Sektörü.....	129
3733. Bölgesel Kalkınma.....	130
4. SONUÇ ve ÖNERİLER.....	131
YARARLANILAN KAYNAKLAR	137
ÖZGEÇMİŞ	



02. 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.

Yapılan bu çalışmada, Türkiye için de büyük önem taşıyan bu projenin analizi yapılmıştır. Birinci bölümde Türkiye'de ulaştırma ve dış ticaret, ikinci bölümde TRACECA Bölgesi'ndeki ülkelerin ticari ve ekonomik analizi, Bölge ülkelerinin AB ve Türkiye ile ilişkileri, üçüncü bölümde TRACECA Projesi'nin gelişimi ve bu proje kapsamında gerçekleştirilen yatırımlar ve projenin Türkiye'ye etkisi ortaya konmuştur.

TRACECA Ulaştırma Koridoru'nun 2010 yılında tam anlamıyla hayata geçirilmesi planlanmaktadır. Türkiye, bu önemli projeden maksimum faydayı sağlamaya yönelik tüm girişimleri yapmak durumundadır. Bunun için bölge ile Türkiye arasındaki ilişkiler güçlendirilmeli ve gerekli destek sağlanmalıdır.

03. Summary

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.

In this study, being a very important project for Turkey, TRACECA is analyzed. International trade and transportation of Turkey is taken place in the first chapter. Commercial and economic analyses of TRACECA region and its relationship with EU and Turkey in the second chapter. Historical background, project investment, and the effect of TRACECA on Turkey are given in the chapter three.

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. For this reason; the relationships between Turkey and Region must be strengthened and for such relationships all the necessary support must be given.

04. Tablolar Listesi

<u>Tablo Nr.</u>	<u>Tablonun Adı</u>	<u>Sayfa Nr.</u>
1	Demiryoluyla Taşınan Yolcu Sayısı ve Yük Miktarı Gelişimi.....	13
2	Sınıflara ve Yollara Göre Karayolları Uzunluğu (Km).....	19
3	Yıllar İtibariyle Karayoluyla Yurtiçi Yük ve Yolcu Taşımacılığının Payları (%).....	19
4	Yıllar İtibariyle Yurt İçi Demiryolu Yük ve Yolcu Taşımacılığının Payları (%).....	20
5	TCDD'nin Mevcut Durumu.....	21
6	Yıllar İtibariyle Türk Deniz Ticaret Filosundaki Gelişmeler (1988-2001)....	22
7	Yıllar İtibariyle Denizyolu Ulaşımı Taşıma Faaliyetleri.....	23
8	Havayolu Ulaşımı Faaliyetleri.....	25
9	Yıllar İtibariyle Ham Petrol Boru Hattı Taşımaları (Bin Varil).....	27
10	Doğal Gaz Boru Hattı Taşımaları (Milyon Ton).....	28
11	İhracatın Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı (%).....	29
12	İthalatın Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı (%).....	30
13	Ülkelere ve Ulaştırma Sistemlerine Göre İhracat (Ton).....	31
14	Ülkelere ve Ulaştırma Sistemlerine Göre İthalat (Ton).....	32
15	Toplam Ulaştırma Yatırımlarının Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı (Milyon TL).....	34
16	TRACECA Bölgesinde Yer Alan Ülkelerin Yıllara Göre GSYİH Değerleri (Milyar Dolar).....	41
17	Dünyada Kesinleşmiş Petrol Rezervleri, Günlük Üretim ve Tüketimi.....	43
18	Bölge Ülkelerinin Kesinleşmiş Petrol Rezervleri, Günlük Üretim ve Tüketimleri.....	44
19	Dünyada Kesinleşmiş Doğal Gaz Rezervleri, Üretim ve Tüketimleri.....	45

20	Bölge Ülkelerinin Kesinleşmiş Doğal Gaz Rezervleri, Üretim ve Tüketimleri.....	46
21	Bölge Ülkelerinin Kömür Üretim ve Tüketimi (Milyon Ton).....	47
22	Bölge Ülkelerinin Elektrik Üretim ve Tüketimi (Milyar Kw/Saat).....	48
23	TRACECA Bölgesinde Yer Alan Ülkelerin Yıllara Göre İhracat Değerleri (Milyar Dolar).....	49
24	TRACECA Bölgesinde Yer Alan Ülkelerin Yıllara Göre İthalat Değerleri (Milyar Dolar).....	52
25	TRACECA Bölgesinde Yer Alan Ülkelerin Yıllara Göre Dış Ticaret Hacimleri (Milyar Dolar).....	55
26	TRACECA Bölgesinde Yer Alan Ülkelerin Yıllara Göre Dış Ticaret Dengeleri (Milyar Dolar).....	57
27	Bölge Ülkelerinin Türkiye İle Yaptığı Ticaret Anlaşmaları.....	70
28	Türk Eximbank Ülke Kredi ve Garanti Programları.....	71
29	Türkiye'nin Türk Cumhuriyetlerine Yönelik Yardımları ve Teknik İşbirliği.....	75
30	Bölgenin Türkiye'ye İhracatı (Milyon Dolar).....	78
31	Bölgenin Türkiye'den İthalatı (Milyon Dolar).....	81
32	Bölge ile Türkiye Arasındaki Dış Ticaret Hacmi (Milyon Dolar).....	83
33	Bölge ile Türkiye Arasındaki Dış Ticaret Dengesi (Milyon Dolar).....	85
34	TRACECA Projesi Kapsamında Planlanan Yatırım Projeleri.....	102

05. Kısaltmalar Listesi

AB	: Avrupa Birliği
ADB	: Asya Kalkınma Bankası (Asia Development Bank)
AEK	: Avrupa Ekonomik Komisyonu
APEC	: Asya Pasifik Serbest Ticaret Bölgesi
BM	: Birleşmiş Milletler
BM/AEK	: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi
BOTAŞ	: Boru Hatları İle Petrol Taşıma A.Ş.
BSEC	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı(Black Sea Economic Co-operation)
EBRD	: Avrupa Yeniden Yapılanma Ve Kalkınma Bankası (The European Bank for Reconstruction and Development)
ECHO	: Avrupa Topluluğu İnsani Yardım Ofisi (European Humanitarian Assistance Office)
ECMT	: Avrupa Bakanlar Konseyi
ECO	: Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
EIA	: İnteyner/İnterfrigo
ESCAP	: Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (Economic and Social Commision for Asia and the Pasific)
FEOGA	: Avrupa Tarımsal Yön Verme ve Garanti Fonu
FIATA	: The İnternational Federation of Freight Forwarders
ICF	: İnterkonteyner/İnterfrigo
INOGATE	: Interstate Oil and Gas Transport to Europe
IRU	: Uluslararası Karayolları Birliği (İnternational Roads Union)
KEİ	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği
MLA	: Temel Çok Taraflı Anlaşma (Basic Multilateral Agreement on International Transport for the Development of the Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia)
NAFTA	: Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi (North America Free Trade Area)
PETRA	: Pan Avrupa Ulaştırma Bölgesi (Pan European Transport Area)

POAŞ	: Petrol Ofisi Anonim Şirketi
RO-LA	: Eşlikli Demiryolu Taşımacılığı
TETEK	: Türkiye Transit Karayolu
TACIS	: Bağımsız Devletler Topluluğuna Teknik Yardım Programı (Technical Assistance to the CIS)
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEM	: Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu Projesi
TENS	: Trans-Avrupa Şebekeleri (Trans-European Networks)
TPAO	: Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TRACECA	: Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (Transport Corridor Linking Eastern Europe, The Caucasus and Central Asia)
TÜPRAŞ	: Türkiye Petrol Rafinerileri Anonim Şirketi
UBAK	: Ulaştırma Bakanları Konseyi
UIRR	: Uluslararası Kombine Demiryolu-Karayolu Nakliye Şirketleri Birliği
UNDP	: Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı
WB	: Dünya Bankası (World Bank)

GİRİŞ

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

AB'nin gelecek yüzyılda izleyeceği politikalarla ilgili genişleme süreci bir bütün olarak Avrupa kıtasında politik istikrarı, demokrasiyi ve insan haklarına saygıyı güvence altına almak için hayati önem taşımakta olup sadece şimdiki ve gelecekteki AB üyesi ülkelere değil, aynı zamanda daha geniş uluslararası topluma yararlı olacak büyüme, yatırım ve refah fırsatları yaratacaktır.

Uzun vadede AB'nin bölgedeki enerji kaynaklarına ilişkin amaçlarını gerçekleştirebilmesi özellikle uluslararası ticaretin vazgeçilmezlerinden olan ulaşım konusunu gündeme getirmiştir. AB ile bölge arasındaki coğrafi uzaklık çeşitli ulaştırma ve transit ticaret yatırımlarıyla aşmaya ve modernize edilmeye çalışılmıştır. Bu bağlamda, kara, demir ve denizyolu transit taşımacılığı tüm yönleriyle faaliyet programlara dahil edilmiştir. AB ile Orta Asya ve Kafkasya ülkeleri arasındaki ticaretin geliştirilmesi birinci derecede ulaşım faktörüne bağlı olduğundan bölgede nitelik ve nicelik yönünden geliştirilmiş bir ulaştırma koridoruna ihtiyaç vardır. Bu nedenle AB tarafından Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) bölgenin ulaştırma problemini çözmeye yönelik Türkiye dahil 13 aktif ülkenin yer aldığı bir proje olarak ortaya konmuştur. Bağımsız Devletler için Teknik Yardım Programı (Technical Assistance to the Commonwealth of Independent States-TACIS)'in bir alt programı

olan TRACECA Avrupa ile Orta Asya arasında bir dizi yatırım ve teknik yardım projesinin meydana getirdiği ulaştırma koridorunun geliştirilmesini hedeflemektedir. Bölgenin ulaştırma potansiyelini ortaya koyan TRACECA politik olarak üst düzeyde kabul görmüştür. Proje kurumsal, ulaştırmaya ilişkin, hukuki ve politik reformlar, ulaştırma yönetiminin geliştirilmesi, sürdürülebilir altyapı, yatırımların kolaylaştırılması, ulaştırma hizmetlerinin yeniden yapılandırılması ve doğrudan yatırım ana konularını kapsamaktadır. Bu projenin finansmanını, Avrupa Yatırım ve Kalkınma Bankası (EBRD), Dünya Bankası (WB) ve Asya Kalkınma Bankası (ADB) üstlenmiştir.

Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması anlamına gelen bu projeye ilk aşamada dahil edilmeyen Türkiye daha sonra bölgedeki jeopolitik konumu ve Orta Asya ve Kafkasya ile olan kültürel, tarihi ve ekonomik ilişkilerinden dolayı projeye dahil olmuştur. Kuşkusuz Asya ile Avrupa arasında bir köprü konumunda olan Türkiye'nin bu projenin hayata geçirilmesinden sağlayacağı sosyo-ekonomik yararlar küçümsenemez.

Dört bölümden oluşan bu çalışmanın amacı; TRACECA Projesi'ni ana hatlarıyla ortaya koymak, proje kapsamında ele alınan konuları irdelemek ve Türkiye açısından önemini ortaya koymaktır.

Birinci bölümde ana hatlarıyla ulaştırma sektörü incelenmiş, dünyada ve Türkiye'deki mevcut durumu ortaya konulmuştur.

İkinci bölümde TRACECA Projesi'ne dahil olan ülkelerin ekonomik ve ticari durumları analiz edilmiş ve bu ülkelerin AB ve Türkiye ile ilişkileri ortaya konulmuştur.

Üçüncü bölümde TRACECA Projesi'nin tarihi gelişimi, hedefleri, proje kapsamında yapılan yatırımlar ve projenin finansmanı üzerinde durulmuştur. Ayrıca söz konusu projenin Türkiye açısından önemi ve muhtemel etkileri araştırılmıştır.

Dördüncü ve son bölümde ise çalışmayla ilgili genel bir değerlendirme yapılarak önerilerde bulunulmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. DÜNYA'DA ve TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ VE DIŞ TİCARET

Dünya'da uluslararası ticaret akımlarının artması, sınırların ortadan kalkması ve teknolojinin gelişmesiyle birlikte ulaştırma sektöründe de önemli değişimler ortaya çıkmıştır. Baş döndürücü bir hızla ilerleyen teknoloji ve onun ürünü olan ulaşım ve iletişim ülkeler arasındaki ilişkiyi inanılmaz ölçüde arttırmıştır. Sınırların ortadan kalktığı, rekabetin arttığı dünyada yaşanan bu değişimi en fazla etkileyen ve etkileyebilecek olan sektörlerin biri ulaştırma sektörüdür. Sanayileşmenin hızla gelişmesine, nüfus artışına ve yerleşim merkezlerinin yaygınlaşmasına paralel olarak, ulaştırma sistemleri de konfor, hız ve güvenlik yönünden devamlı gelişmeler kaydetmektedir (<http://www.vakifbank.com.tr/earastirma/ulastirma.doc>).

10. Ulaştırma Sektörü

Ulaştırma, kişilerin ve malların yer ve/veya zaman faydası yaratmak üzere ekonomik, hızlı ve güvenli yer değiştirmesi olarak tanımlanabilir. Ancak daha geniş bir açıdan bakıldığında ulaştırma, tüm ekonomik, sosyal ve kültürel faaliyetlerin hemen her safhasında katkısı bulunan bir hizmet sektörüdür. Bu nedenle ulaştırma, sektörleri birbirine bağlayan bir hizmet dalı veya sektörler zincirinin bir halkası olarak kabul edilmelidir. Böylece ulaştırma, talebi başka sektörler tarafından yaratılan bir hizmet etkinliği olup, ticaret ve turizm de bu anlamda ulaştırma talebi doğuran en önemli sektörlerdir.

Ulaştırma, iktisadi, sosyal ve kültürel gelişmelerin yarattığı hizmet talebini tatmin amacına yönelmiş bir sektördür ve bu görevini yerine getirirken de, teknolojik anlamda kendisinden beklenen hız, güven ve konfor imkanlarına sahip olması gerekmektedir. Ulaştırma hizmetlerinin en önemli özelliği, hizmetin üretimi ile satışının aynı anda

olmasıdır. Ayrıca bu hizmet, depolanamayan bir hizmet olmakla, her zaman için ekonomilerde optimal kapasiteler oluşturma sorununu gündeme getirmektedir. Kapasitenin hizmet talebinin çok altında veya üstünde olmasının ayrı ayrı ekonomik kayıplara neden olacağı açıktır (TEKELOĞLU, 1988, s. 51).

11. Ulaştırma Sektörünün Özellikleri

Ulaştırma Sektörünün diğer sektörlerden çok farklı olan özelliklerini alt yapı özelliği, taşıt özelliği ve talep özelliği olarak üç ana grupta toplamak mümkündür.

a. Altyapı Özelliği: Ulaştırma sektörünün altyapısı, karayolları, demiryolları, köprüler, deniz ve hava limanları ile benzeri sabit tesislerden oluşmaktadır. Bu ulaştırma yapıları ise ekonomik açıdan son derece pahalıdır ve bu nedenle masrafları genellikle firma ve fertlerin olanaklarını aştığından birkaç istisna dışında çoğunlukla devlet tarafından yapılır. Ayrıca ulaştırma sektörü altyapıları, diğer sektörlerle karşılaştırılamayacak kadar uzun ömürlüdür. Bu da ekonomik eskimeden önce teknolojik eskimeye neden olmaktadır. Bir diğer farklı özellik olarak ulaştırma altyapılarının alternatif kullanımları azdır ya da hiç yoktur. Bu nedenle son derece pahalı olan bu tür yatırımların optimal planlanmasının önemi ön plana çıkmaktadır. Son olarak, ulaştırma altyapı yatırımlarının kapasitelerini zamanla değişen talebe göre ayarlamak, diğer sektörlerin altyapılarına oranla çok daha zor ve pahalıdır. Bu yüzden ulaştırma altyapı yatırımlarında optimal kapasitenin tespiti çok büyük önem taşır.

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

c. Talep Özelliği: Ulaştırma sektöründe söz edilen talep, diğer sektörlerden farklı olup, birçok faktöre bağlı türev bir taleptir. Çünkü; bu talep gerçekte mal ve hizmetlere olan talebe göre belirlenir. Diğer bir hususta buradaki talebin klasik mal ve hizmet talebinden

farklı olarak, toplam trafik hacminin alternatif ulaştırma türleri arasındaki dağılımlarını yansıtmasıdır.

Ayrıca, ülkenin askeri, ekonomik ve sosyal politikalarının yanı sıra coğrafi özellikleri gibi ekonomi dışı bazı faktörlerin de ulaştırma talebini etkilediğini unutmamak gerekir (SEZGİN, 1988, s. 34-35).

12. Ulaştırma Türleri

Ulaştırma sektörünün alt sektörleri olarak ta adlandırılan ulaştırma türlerini uluslararası tanıma göre 5 ana grupta sıralamak mümkündür.

- a) Karayolu ulaştırması
- b) Denizyolu ulaştırması
- c) Demiryolu ulaştırması
- d) Havayolu ulaştırması
- e) Boru Hatları ulaştırması

Dünyada yolcu ve yük taşımacılığında ulaşım türlerinden yalnız birinden yararlanan ülke yoktur. Hemen her ülkede demiryolu, karayolu, havayolu ulaştırmasının yanı sıra ülkenin coğrafi konumuna göre denizyolu ulaştırması ile likit yük taşımacılığında boru hatlarından yararlanılır. Yolcu ve yük taşımacılığında ulaşım türlerinin her birinden faydalanma esas olmak itibariyle; ülkenin sosyal durumuna, mali imkanlarına, sahip olduğu enerji kaynakları ile arazisinin topoğrafik özelliklerine, teknolojik yapısına uygun düşen ulaştırma türlerinin seçilip her birine gerekli olan ağırlığın verilmesi gerekmektedir. Bunun yanında ulaştırma, bir bütün olduğuna göre bu türler arasında dengelerin sağlanması, türlerin birbirlerinin rakibi değil, birbirlerini besleyen sistemler şeklinde bir bütün olarak işletilmeleri ülke için ekonomik, hızlı ve güvenli bir taşıma hizmetinin sağlanmasında göz önünde tutulması gereken unsurlardır (<http://vizyon2023.tubitak.gov.tr/teknolojiongorusu/paneller/ulastirmaveturizm/>).

Ayrıca bunların yanında vreysi en az kirletmesi, ülkede mevcut enerji kaynaklarını kullanması ve bu sırada yolcu-km veya ton-km başına tükettiği enerjinin az olması, ilk

tesis ve bakım-onarım kolaylığı ulaştırma türlerinin tercihinde dikkat edilmesi gereken diğer unsurlardır (<http://www.vakifbank.com.tr/earastirma/ulastirma.doc>).

13. Kombine (Çok Modlu) Taşımacılık

Ulaştırma sistemlerinin etkin kullanımına yönelik bir model olarak gelişen kombine taşımacılık; malların, bir taşıma ünitesi ile en uygun taşıma sistemleri kullanılarak kapıdan kapıya taşınmasıdır. Kombine taşımada karayolu sadece başlangıç ve sonuçtaki terminal taşımalarda kullanılmakta, taşımanın büyük bölümünde demiryolu ve iç su yolu ve/veya denizyolu kullanılmaktadır. Kombine taşımacılığın amaçları;

- Müşteriye daha iyi hizmet vermek için kapıdan kapıya ekonomik taşıma sunmak,
- Karayollarında sıklıkla azaltmak,
- Kazaları azaltmak,
- Çevre kirliliğini azaltmak,
- Enerji tasarrufu sağlamaktır (www.ubak.gov.tr/tr/sura/deniz/sonuc-raporu.doc).

Özetle kombine taşımacılıkla hedeflenen, taşıma kapasitesinin daha akılcı şekilde kullanılmasını sağlamaktır. Kombine taşımacılığının eşiksiz demir yolu taşımacılığı ve eşikli demiryolu taşımacılığı (RO-LA) olmak üzere iki şekilde uygulaması mevcuttur.

130. Eşiksiz Demiryolu Taşımacılığı

Kombine taşımacılığın en yaygın şeklidir. Bu taşıma türünde uzun mesafeler demiryoluyla kat edilirken, terminalden nihai varış yerine dağıtım karayoluyla gerçekleştirilir. Taşımada şu yol izlenir;

- Yüklü bir kamyon çok modlu aktarma için bir terminale götürülür.
- Yükleme ünitesi-bir konteynır, Bir swap body (değiş tokuş gövdesi) ya da bir yarı-römork- trene koyulur.
- Bu ünite terminale varana kadar demiryoluyla taşınır.
- Burada indirilerek bir çekme aracı yardımıyla taşınır.
- TIR karayoluyla nihai varış yerine doğru hareket eder (www.ubak.gov.tr/tr/sura/deniz/sonuc-raporu.doc).

131. Eşlikli Demiryolu Taşımacılığı (RO-LA)

Eşlikli taşımada yüklü tırlar ya da mafsallı araçlar demiryoluyla özel alçak zeminli, ufak tekerlekli vagonlar üzerinde taşınır. Araçlar vagona özel bir yükleme platformu üzerinden yüklenirken (yatay aktarma), sürücüler aynı trende özel vagonlarda yolculuk ederler (UND, 2003, s. 3).

Kombine taşımacılığın bir takım avantajları vardır. Bunlar; altyapı maliyetlerinin düşürülmesi, karayolu trafiğinin azaltılması, mevcut kapasitenin daha iyi kullanımı, sosyal harcamalarda azalma, karayolunda güvenlik, hava kirliliği, gürültü azlığı, çevre ve kentsel gelişim gibi doğrudan tasarruflardır. Müşteri açısından ise daha düşük personel harcamaları, teçhizatta daha az aşınma, karayolu vergilerinden tasarruf, daha az otoyol ücreti olarak sıralanabilir. Ayrıca kombine taşımacılık, geçiş belgesi sıkıntısının azalması, taşınan mal hacimlerinin daha esnek düzenlenmesi, terminallerde gümrük engellerinin daha kolay aşılması, elverişli taşıma kapasitelerinin kullanımı, sevkiyat sırasında malların daha az hasar görmesi gibi dolaylı tasarruflar da sağlamaktadır (UND, 2003, s.4).

Kombine Taşımacılık, AB, Uluslararası Demiryolu Birliği, Ulaştırma Bakanları Konseyi (UBAK) ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (BM/AEK) bünyesinde üzerinde en çok çalışılan taşıma biçimidir. Avrupa'da kara ulaşımının yaklaşık %77'sini karayolu ulaştırması oluşturmaktadır. Ancak bu durum; beraberinde birçok tehlike ve risk getirdiği için hükümetler, taşıtıcılar, demiryolu kuruluşları mobilitenin korunması için en uygun yöntemin kombine taşımacılık olduğu konusunda görüş birliği içindedirler. Genel düşünce, uzun mesafe taşımacılığının karayolu dışındaki diğer sistemlere kaydırılmasıdır (www.ubak.gov.tr/tr/sura/demir/sonuc-raporu.doc).

132. Kombine Taşımacılıkta Rol Oynayan Önemli Uluslararası Birlikler

Kombine taşımacılığın gerçekleştirilmesinde ve geliştirilmesinde öncülük eden önemli uluslararası birlikler; Uluslararası Kombine Demiryolu-Karayolu Nakliye Şirketleri Birliği, Interkonteynır/Interfrigo ve Avrupa Çok Modlu Taşımacılık Birliği olarak sıralanabilir.

1320. Uluslararası Kombine Demiryolu-Karayolu Nakliye Şirketleri Birliği

(UIRR)

UIRR, 1970 yılında uluslararası nakliyecilik fuarının gerçekleştirildiği Münih'te kurulmuştur. 1972 yılında ilk Uluslararası demiryolu-karayolu bağlantısı oluşturulmuştur. Tırların demiryoluyla taşınması, ilk kez Cologne ve Verone şehirleri arasında uygulamaya konulmuştur. Birliğe 17 kombine taşıma şirketi üyedir. Birliğin tüm faaliyetleri Avrupa'da kombine taşımacılığın, özellikle de kara ve deniz yolunun desteklenmesini amaçlamaktadır. Üye olan nakliye şirketlerinin hedefi yük taşımalarını mümkün olduğunca karayolundan demiryoluna kaydırmaktır.

1321. İnterkonteynır/İnterfrigo (ICF)

23 ulusal demiryolunun iştiraki ile kurulmuş olan birliğin taşımalarının %50'sini deniz yoluyla konteynır taşınması, geri kalanını ise treyler ve hareketli kasa (swap body) oluşturmaktadır (www.ubak.gov.tr/tr/sura/deniz/sonuc-raporu.doc).

1322. Avrupa Çok Modlu Taşımacılık Birliği (EIA)

EIA'nın görevi, yenilikçi demiryolu, deniz yolu, karayolu, havayolu nakliye sistemlerini birleştirerek Avrupa'da sürdürülebilir kombine taşımacılığın geliştirilmesi ve desteklenmesidir. Ayrıca Birlik, Avrupa Komisyonu tarafından tanınmış olan tek tarafsız Avrupa kombine taşımacılık kuruluşudur. Temel hedefleri;

- Yenilikçi kombine taşımacılık kavramları ve teknolojileri geliştiren üyeleri için itici güç oluşturmak ve kombine taşımacılık ürününün daha iyi tanımlanması ve hizmet kalitesinin artırılmasını sağlamak,
- Yaşam, çevre ve rekabet kalitesini koruyarak yenilikçi, hızlı, güvenli ve ekonomik mal taşımacılığı ile üyelerinin kar ve üretkenliğini artırmaktır.

AB, kıta dahilinde kombine taşımacılık hizmetleri geliştirmek üzere Intermoda Projesi'ni başlatmıştır. Finansmanı Avrupa Birliği tarafından sağlanan Intermoda Projesi'nin ilk ayağında Avrupa çapında kombine taşımacılık sistemini tanımlamak üzere

AB'ye üye ve aday ülkelerde başlatılan araştırma projesidir. Bu araştırma çerçevesinde, mevcut hatlar, altyapılar, ihtiyaçlar ve darboğazların tanımlanmasına çalışılmaktadır (<http://www.utikad.org.tr/bultenler/blt19.htm>).

133. Türkiye'de Kombine Taşımacılık

Türkiye'de halen yapılmakta olan kombine taşımacılık türleri şunlardır (www.ubak.gov.tr/tr/sura/demir/sonuc-raporu.doc);

- Demiryolu ile konteynır / hareketli kasa ve semi treyler taşıması,
- Denizyolu ile konteynır taşıması,
- Ro-Ro taşıması,
- Ferry taşıması.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) da kombine taşımacılık alanında AB ve diğer Avrupa ülkeleri demiryolu işletmeleriyle yakın ilişkiye girmiş ve belirli güzergahlar üzerinde RO-LA teknolojisi kullanılarak eşikli uluslararası kombine taşımacılık projeleri sunmuştur. Bu güzergahlar şunlardır:

- Kaspichan (Bulgaristan) – Ruse - Bradu de Sus (Romanya)
- Svilengrad (Bulgaristan) – Dragoman / Dimitrovgrad – Nis (Yugoslavya)
- Svilengrad (Bulgaristan) – Dragoman / Dimitrovgrad – Belgrad (Yugoslavya)

TCDD aşağıdaki güzergahlar üzerinde de eşiksiz uluslararası kombine taşımacılık projeleri sunmuştur;

- Dimitrovgrad Sever (Bulgaristan) - Givie Kontenerowa / Kobilnice (Polonya)
- Dimitrovgrad Sever (Bulgaristan) – Dragoman / Dimitrovgrad – Subotica / Kelebia - Budapeşte - Sopron-Wells (Avusturya)
- Dimitrovgrad Sever (Bulgaristan) – Ruse / Gurgiu Nord – Kurtici / Lokoszhaza Budapeşte - Wells (Avusturya).

14. Dünyada Ulaştırma Sektörünün Durumu

Avrupa'daki gelişmiş ülkelerin ticareti geliştirme amacı yanında, Kafkasya ve Orta Asya ülkelerinin de teknoloji transferi ve gelişmiş ülkelerle entegrasyon arzuları nedeniyle ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi son yılların en temel konusu olmuştur. Bu bölümde dünyada karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hattı taşımacılığının mevcut durumu ve kaydedilen gelişmeler incelenecektir.

140. Dünyada Karayolu Taşımacılığı

Dünya yol istatistikleri incelendiğinde diğer taşıma sistemleri çok gelişmiş olan ülkeler dahil bir çok yerde yük ve yolcu taşımacılığında karayoluna olan talebin sürekli artan bir eğilim gösterdiği izlenmektedir. Son yıllarda dünya genelinde yer alan karayolu ulaşımı ile ilgili çalışmaların konuları altı ana başlık altında özetlenebilir. Bunlar; karayolu teknolojisi, karayolu yönetimi, sürdürülebilir gelişme ve karayollarının ulaşım sistemindeki rolü, kullanıcı görüşlerinin değerlendirilmesi, harcama yapmaya değer olma durumu ve teknoloji transferidir (DPT, 2001a, s. 5).

Dünyada karayolu taşımacılığı, üretim yerinden tüketim mahalline aktarmasız ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olması nedeniyle, diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilmektedir. Bu avantajlar ana hatlarıyla şöyle özetlenebilir:

a) Karayolu araçları diğer türlerdeki araçlara oranla daha küçük ve esnek kapasitededir. Bu nedenle küçük miktarlarda mal gönderme ve alma olanağı diğerlerine göre çok daha fazladır. Bu da, bir taraftan aracın dolmasını beklemek gibi zaman kaybını ortadan kaldırmakta, diğer taraftan da alıcıyı büyük finansman gücünden kurtarmaktadır.

b) Yüksek erişebilirlik derecesi nedeniyle karayoluyla taşınan yük, satıcının işletmesinden, alıcının deposuna kadar tek araçla taşınma kolaylığına sahiptir. Bu nedenle başta seçilen sistem karayolu olmasa bile tamamlayıcılık niteliği yüzünden diğer taşıma sisteminin bittiği yerde mutlaka karayolu ulaştırması başlar ve böylece her taşıma faaliyeti ancak karayolu taşımasının katkısı ile tamamlanmış olur.

c) Yukarıdaki özelliğine bağlı olarak, karayolu ile aktarmasız taşıma olanağı, yük üzerinde diğerine oranla daha az işlem yapmayı gerektirir ve böylece mallar hırpalanmadan, fazla kayıp vermeden alıcıya ulaşabilir.

d) Aktarmasız taşıma olanağının satıcıya sağladığı diğer avantaj da, malların düşük maliyetli ambalajlarla sevk edilme imkanını vermesidir.

e) Karayolu yük taşımacılığı fırtına, sis, yağmur vb. gibi olumsuz iklim şartlarından diğerleri kadar etkilenmediğinde daha güvenilir bir sistem olmaktadır (SEZGİN, s.38, 1988).

Ancak karayolları bu avantajların yanında, bazı dezavantajlar da taşımaktadır. Örneğin tüm dünyada karayolu mevcut taşımacılık sistemi, sebep olduğu kirlenme, kazalar ve trafik tıkanıklığı ile ekonominin gelişmesinde en büyük rol oynayan hareketliliği sınırlamaktadır. Ayrıca taşımacılık için engel teşkil eden geçiş belgeleri kotaları, yüksek seviyedeki geçiş ücretleri ve bazı gümrük problemleri de karayoluna alternatif çalışmalar üzerinde yoğunlaşmaya neden olmuştur.

141. Dünyada Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolları, küreselleşmenin yarattığı düzene ayak uydurabilmek için önemli yapısal ve teknik değişim sürecinden geçmektedir. Dünya demiryollarının hemen hemen tümünde yeniden yapılanma çalışmaları çeşitli biçimlerde sürdürülmektedir. Günümüzde, demiryolu sektörünün sadece diğer ulaştırma sistemleri karşısındaki rekabet gücünü arttırmaya değil, aynı demiryolu altyapısı üzerinde birden fazla işleticinin faaliyetine imkan vererek sektör içinde rekabetin yaratılmasına çalışılmaktadır. Sektör içinde rekabetin yaratılması, demiryolu altyapısının kullanım kurallarının belirlenmesi ve bu kuralların ülkeler arasında uyumunu gündeme getirmiştir (DPT, 2001d, s. 5).

Küresel ticaretin gelişmesine paralel olarak bütün dünyada küresel ulaştırma koridorları oluşturulmaya çalışılmaktadır. Eski Doğu Bloğu ülkelerinin gelişmiş Avrupa ülkeleriyle ekonomik ve toplumsal uyumunun ve bütünleşmesinin sağlanmasında özellikle demiryolu

altyapısının geliştirilmesi amacıyla 10 adet Pan-Avrupa Çok Modlu Ulaştırma Koridoru belirlenmiştir.

Demiryolu taşımasının gelişmeye devam etmesi ve kamuoyunun çevresel koşullara duyarlılığının artması sonucu trafiğin karayolundan demiryoluna yönelmesi beklenmektedir. Dünya genelinde karayolu ağırlıklı mevcut taşımacılık sisteminin neden olduğu kirlenme, kaza, trafik tıkanıklığı ve hareketliliği sınırlaması, bir çok Avrupa ve Asya ülkelerinde de demiryollarına özel önem verilmesinde itici güç olmuştur. Bunun sonucunda da ilk olarak 30 yıl önce Japonya'da kullanılmaya başlanan ileri teknoloji türünü yüksek hız trenleri 1980'lerden itibaren tüm Avrupa'da yaygınlaşmıştır. Avrupa Birliği, ülkelerinin ulusal demiryolu şebekelerini bir araya getiren ve Orta ve Doğu Avrupa ülkelerini de içine alan bir Avrupa yüksek hız tren şebekesinin gerçekleştirilmesi yönünde karar almıştır. Avrupa Bakanlar Konseyi (ECMT) planına göre Avrupa 2015 yılında 30.000 km. uzunluğunda yüksek hızlı demiryolu şebekesine sahip olacaktır. Bu bağlamda da 1996 yılında Fransa, Hollanda ve Alman demiryollarının ortak işlettiği hızlı tren projesi hayata geçmiştir (<http://vizyon2023.tubitak.gov.tr/teknolojiongorusu/paneller/ulastirmaveturizm/>).

Yüksek hız tren hizmetleri, demiryollarına önemli bir pazar imkanı yaratmıştır. Yüksek hız trenlerinin hizmet verdiği ülkelerde 200-600 kilometre arasındaki mesafelerde demiryolu ile ulaşım havayolu ile ulaşım tercih edilmektedir. Genel olarak yüksek-hız treni kavramı saatte 200 kilometrenin üzerinde hız yapan yolcu trenleri için kullanılmaktadır. Günümüzde çelik tekerlek-çelik ray teknolojisine dayalı olarak geliştirilmiş olan ancak, yüksek hıza uygun yeni bir altyapıyı da gerektiren bu trenler saatte 300 kilometreye kadar hız yapabilmektedir (<http://www.vakifbank.com.tr/earastirma/ulastirma.doc>). Mevcut konvansiyonel hatlarda yapılacak düzenlemelerle, aynı şekilde çelik tekerlek-çelik ray teknolojisine dayalı olarak geliştirilen yatar gövdeli (tilted) trenler adıyla anılan yüksek hız trenleri ise 160-250 km/saatte varabilen hızları ile ekonomik bir çözüm oluşturmakta ve son yıllarda tüm dünyada rağbet görmektedir. Teknolojik olarak çok daha ileri sisteme sahip manyetik kaldırma (moplev) trenleri ise henüz araştırma-geliştirme aşamasında olup; çalışmalar Almanya ve Japonya'da devlet desteği ile devam etmektedir. Bu çalışmaların sonucu 10 yıl içinde 400-500 km/saat'lik hızlara ulaşılmasının mümkün olacağını göstermektedir. Yeni bir altyapı gerektirdiği için bu trenlerin ağır trafik yükü altındaki belirli hatlarda işletmeye konulması beklenmektedir(<http://vizyon2023.tubitak>

.gov.tr/teknolojiongorusu/paneller/ulastirmaveturizm/).

Bazı AB ülkeleri, yük ve yolcu taşımalarında ulusal demiryolu şirketlerinin birleşerek uluslararası gruplaşmaya gitmelerini teşvik etmek amacıyla sadece bu gruplara tahsis edilen serbest yollar da oluşturmuşlardır (<http://www.vakifbank.com.tr/earastirma/ulastirma.doc>).

1997-1999 yılları arasında dünyada demiryoluyla taşınan yolcu sayısı ve yük miktarı sayısı ve yüzde değişimleri Tablo 1’de verilmiştir.

Tablo : 1
Demiryoluyla Taşınan Yolcu Sayısı ve Yük Miktarı Gelişimi

Bölgeler	Yolcu Sayısı (Milyon Kişi/Km)					Yük Miktarı (Milyon Ton/Km)				
	1997	1998	%	1999	%	1997	1998	%	1999	%
Avrupa	595,3	558,1	-6,2	578,6	3,6	1.719,0	1.622,6	-5,6	1.787,2	10,1
Afrika ve Orta Doğu	8,5	92,5	3,3	96,3	4,1	147,6	144,9	-1,8	146,8	1,3
Amerika	10,4	10,6	1,9	10,8	1,8	1.970,8	2.011,6	2,1	2.094,5	4,1
Asya	1.042,3	1.071,3	2,7	1.127,7	5,2	1.768,2	1.687,2	-4,6	1.706,5	1,1
Okyanusya	1,1	1,1	-	1,2	9,0	28,8	30,4	5,6	31,6	3,9
TOPLAM	1.738,7	1.733,6	-0,2	1.814,3	4,6	5.634,3	5.496,7	-2,4	5.766,6	4,9

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

1999 yılında demiryollarıyla taşınan kilometre başına yolcu sayısı bir önceki yıla göre tüm dünyada % 4,6 oranında artış göstermiştir. Bu artışlar, Avrupa ülkelerinde % 3,6, Afrika ve Orta Doğu ülkelerinde % 4,1, Amerika’da % 1,8, Asya ülkelerinde % 5,2 ve Okyanusya’da % 9,0 oranında gerçekleşmiştir. Aynı yıl demiryoluyla taşınan kilometre başına yük miktarı tüm dünyada % 4,9 oranında artış göstermiştir. % 10,1’lik artış ile Avrupa önde gitmektedir. Yolcu taşımacılığında % 5,2 ile tüm bölgeler arasında en fazla artış gösteren Asya ise yük taşımacılığına oldukça düşük bir gelişme göstermiştir.

142. Dünyada Denizyolu Taşımacılığı

Hızla gelişen teknolojilere paralel olarak dünyada deniz ve denizcilik, yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri ve deniz turizmi ile bir ticaret ve hizmet dalıdır. Denizyolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Uluslararası siyasi, ekonomik gelişme ve koşullar deniz ulaştırmasının kural ve yöntemlerini belirlemektedir. Denizcilik faaliyetleri can ve mal emniyeti ve deniz ortamının korunması için uluslararası kurallar çerçevesinde, yüksek standartlara sahip olmak zorundadır. 20. yüzyılın son çeyreğinde dünyadaki politik ve teknolojik gelişmeler dünya deniz ticaretini de etkilemiş, yapısal değişimlere zorlamıştır. Teknolojik gelişmelere paralel olarak gemilerin süratlerinin ve boyutlarının artması, uzaktaki pazarlara daha kolay taşınmasını sağlamıştır (<http://vizyon2023.tubitak.gov.tr/teknolojiongorusu/paneller/ulastir-maveturizm/>). 1980 yılında 3.606 milyar ton olan dünya deniz ticaret hacmi 1983 yılına kadar azalarak 3.090 milyar tona inmiş ve devam eden yıllarda sürekli artarak 1997 yılında rekor seviyesine ulaşmıştır. Dünya deniz ticaret filosu 1998 yılında yüzde 2.4 oranında büyümüştür (COŞKUN, 1998, s. 178).

Denizyolu ulaştırmasına konu olan malların düşük değerli dökme yüklerden oluşması, dünya ticaret hacmindeki gelişmenin altında bir sektörel artışla karşılaşmasına neden olmaktadır. 1996 yılında uluslararası denizyolu ham petrol taşımacılığı 1.466 milyon tondan, 1997 yılında % 4 oranında bir artışla 1.525 milyar tona yükselmiştir. Tonaj ve değer açısından okyanus taşımacılığı uluslararası ticaret üzerinde hakimiyet sahibidir. Dünya Bankası tahminlerine göre deniz trafiği 2010 yılına kadar % 4-5 artacak ve dünyada 200-300 adet fazladan konteynır terminal limanına ihtiyaç doğuracaktır. Uluslararası Limanlar Birliği (International Association of Ports and Harbours) sıralamasına göre ise dünyanın en işlek 10 limanı Singapur, Hong Kong, Kaohsiung (Tayvan), Rotterdam (Hollanda), Pusan (Güney Kore), Long Beach (ABD), Hamburg (Almanya), Antwerp (Belçika), Los Angeles (ABD), Şangay (Çin) şeklinde sıralanmaktadır. Asya'da dünyanın en iyi 10 kargo limanından 7'si ve en iyi 10 konteynır limanından 5'i bulunmaktadır. Kıtalara ve bölgelere göre okyanus taşımacılığının kontrolünü elinde bulunduran limanlar kolaylıkla saptanabilmektedir. ABD'nin uluslararası ticaretinin çoğunluğu okyanus gemilerince taşınmakta olup bu ağırlık bakımından %95, bedel olarak %75 oranlarına tekabül etmektedir (UND, 2002, s.4).

143. Dünyada Havayolu Taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı, kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Bir yandan geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesinin; havayolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde büyük ölçüde etkisi olurken diğer yandan serbestleşme, özelleştirme, sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerinin oluşması sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hakim olduğu bir pazara dönüştürmüştür. Bu yapısal değişiklikler arasında özelleştirme, birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede büyük ölçüde benimsenmekte ve uygulanmaktadır.

Dünyadaki havalimanlarının büyük çoğunluğu kamuya aittir ve havalimanı yatırımları devlet bütçesinden karşılanmaktadır. Çok pahalı olan havalimanı yatırımları, bu yatırımların hükümetler tarafından karşılanmasını zorlaştırmaktadır. Bu nedenle havalimanlarının özelleştirilmesi gündeme gelmiştir. Günümüzde dünyada en çok karşılaşılan özelleştirme biçimleri olarak; havaalanı yönetiminin özel bir şirkete devredilmesi, havaalanı sahipliği hükümette kalmak şartıyla uzun dönem kiralanması ya da anlaşmalar yoluyla özel işletmelerin havaalanı finanse etmesi ve yönetmesi, havaalanlarının hükümet tarafından özel bir işletmeye satılması ve Yap-İşlet-Devret Modeli uygulanmaktadır.

Dünya hava taşımacılığı sektörü, 1993 yılından başlayarak 1997 yılına kadar trafik ve gelirlerde sürekli bir artış yaşamıştır. Ancak daha sonra özellikle ekonomik kriz nedeniyle olumsuz gelişmelere maruz kalmıştır. 1995 yılında havayolu şirketleri, Körfez Savaşı nedeniyle uğradıkları zararı kapatmaya devam etmiş ve rekor seviyede net karlar sağlamıştır. Uluslararası ticarete hava taşımacılığı oldukça önemli rol oynamaktadır. Bu taşıma şekli, özellikle değeri yüksek olan malların kıtalararasında taşınmasında kullanılmaktadır. 11 Eylül olayının olumsuz etkilerine rağmen hava taşımacılığının gelecek 10 yıl içinde %6'nın üzerinde büyüme göstereceği ve dünya havayolu taşımacılığının gelecek 20 yıl içinde ikiye katlanması (yaklaşık 3000 uçak) beklenmektedir (UND, 2002, s. 4).

Tarifeli hava trafiği 1995 yılında 1994 yılına göre % 6,6'lık, 1996 yılında % 8,4'lük, 1997 yılında % 7'lik, 1998 yılında % 2,9'luk 1999 yılında ise % 5'lik bir artış göstermiştir. Yük trafiğindeki bir önceki yıla göre artış oranları ise 1995 yılında % 6,7, 1996 yılında % 5, 1997 yılında % 10,5, 1998 yılında % 1,1 ve 1999 yılında % 11,2 olarak gerçekleşmiştir (DPT, 2001b, s. 140).

144. Dünyada Boru Hattı Taşımacılığı

Boru Hattı petrol ve doğal gaz taşınması kara ve denizyolu taşımacılığına göre tesis maliyeti yüksek olmasına rağmen hızlı ve güvenli olması açısından tercih edilmektedir. Gelişmenin vazgeçilmez unsurlarından biri olan enerji ve enerjinin verimli kullanımı hızlı bir küreselleşme sürecinde bulunan dünyada arz kaynağı olan ülkelerle talep merkezlerinin çeşitli taşıma yolları ve boru hatlarıyla birbirine bağlanmasını zorunlu kılmıştır.

19. yüzyıl sonlarında, küçük çaplı ve kısa mesafeli hatlar ile başlayan petrol ve doğal gaz taşımacılığı, artan tüketime, talebe ve teknolojik gelişmelere paralel olarak, günümüzde daha büyük çaplı borularla, daha uzun mesafelerde ve yüksek basınçlarda yapılmaktadır (DPT, 2001c, s. 2).

1440. Ham Petrol Boru Hattı Taşımacılığı

Dünyadaki başlıca ham petrol boru hatları şunlardır (DPT, 2001c, s. 3-6):

Dünyanın en uzun ham petrol boru hattı Kanada'daki 34" çapında ve 3220 km uzunluğundaki Manitabo'dan Ontorio'ya ulaşan hattır.

Suudi Arabistan'ın Basra Körfezinde bulunan Ras Tanura, Abqaiya, Juaymah bölgesinden güney batıya 48"lik 2 paralel hat ile IPSA 2 Boru Hattı uzanmakta ve ham petrolü Yanbu'ya taşımaktadır.

Irak'ın petrol yataklarının bulunduğu Kerkük'ten petrol, farklı birkaç boru hattı ile Akdeniz'e ulaştırılmaktadır.

Volga-Ural sahasında üretilen petrol 4 hat ile Kuzeye taşınarak Gorki'de translara ayrılmaktadır.

Hazar Denizi ve Azerbaycan'da üretilen petrol, boru hattı sistemiyle Shemakta ve Tiflis üzerinden Karadeniz kıyısında Batum'a ulaşmaktadır. Güney Kafkasya'da Çeçenistan'dan geçen diğer bir boru hattı sistemi (2 Hat) Hazar Denizi kıyısındaki Mahaçkale'den başlayarak, Başkent Grozni üzerinden geçmekte Stavropol'u takip ederek kuzeyde Krasnadar'dan Novorossysk Limanına ulaşmaktadır.

Kuzey Amerika'da ABD ile Kanada'yı birleştiren Interprovincial ham petrol boru hattı Kanada Atkinson'dan güneye, Washington'a uzanmaktadır.

Dünyanın önemli boru hatlarından biri de 1287 km uzunluğundaki Tray Alaska hattıdır. Diğer önemli petrol boru hatları; Cezayir'de Hassi Mesaeud'den Akdeniz'e inen 24" ve 34" lik hatlar ile Arjantin'i kuzeyden güneye kat eden 24" ve 30"lik hatların yanı sıra, Hindistan'da Mathural ile Kutch Körfezi arasındaki 24"lik ve Çin'deki boru hatları ve Ortadoğu'da Basra Körfezi'nden Lübnan-Sidon'a uzanan ve 1950'de tamamlanan 30"lik 1720 km uzunluğundaki 25 Milyon ton/yıl kapasiteli hattıdır.

1441. Doğal Gaz Boru Hattı Taşımacılığı

Dünyada mevcut olan doğal gaz kaynakları çoğunlukla potansiyel tüketim merkezlerinden uzakta yer almaktadır. En büyük doğal gaz kaynaklarının bulunduğu Rusya'daki Batı Sibirya, Türkmenistan, İran ve Arap Yarımadası önemli tüketici merkezleri olan AB, Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi (NAFTA), Asya Pasifik Serbest Ticaret Bölgesi (APEC) gibi ekonomik birliklerin çok uzağında bulunmaktadır (<http://www.foreigntrade.gov.tr/ead/DTDERGI/ekim99/dunya.htm>).

Dünyadaki en önemli doğal gaz boru hattı Rusya'dan Doğu Avrupa'ya uzanan Transgas hattıdır. Transgas hattı 4 ayrı hat halinde 3736 km uzunluğunda olup, kapasitesi 75 Milyar m³/yıldır. Rus gazını Avusturya ve İtalya'ya taşıyan TAG I ve TAG II'nin toplam uzunluğu 1411 km ve toplam kapasitesi de 17 Milyar m³/yıldır. Gene Rus gazını Almanya ve Fransa'ya taşıyan ve 3 hattan oluşan toplam 1070 km uzunluğundaki MEGAL hattının kapasitesi 22 Milyar m³/yıldır.

Avrupa'nın gaz ihtiyacını sağlayan ikinci tülke Cezayir'dir. Cezayir gazını Avrupa'ya taşıyan önce İtalya'ya oradan da Slovenya'ya uzanan Trans Med hattının uzunluğu 1955 km ve kapasitesi de 25 Milyar m³/yıldır. Yine Cezayir gazını Fas üzerinden İspanya ve Portekiz'e ulaştıran Magrep-Europe hattı 1861 km olup, kapasitesi 9,7 Milyar m³/yıldır. Norveç'i İngiltere'ye bağlayan Frigg-Norway hattı 350 km uzunluğunda olup, 12 Milyar m³/yıl kapasiteye sahiptir. Norveç'i Almanya'ya bağlayan Norpipe hattı 440 km uzunluğunda, Statpipe hattı ise 880 km uzunluğunda olup toplam kapasiteleri de 18 Milyar m³/yıldır. Norveç'ten Almanya'ya oradan da Avusturya ve Hollanda'ya uzanan Europipe hattı 620 km uzunluğunda olup, kapasitesi 13 Milyar m³/yıldır.

Avrupa'ya doğal gaz ihracında dördüncü sırayı alan Hollanda'nın gazını, 830 km uzunluğunda ve 7 Milyar m³/yıl kapasitesindeki TENP-Transitgas hattı, Almanya, İsviçre ve İtalya'ya ulaştırmaktadır. Ayrıca Poppel- Blaregnies hattı 164 km uzunluğunda ve 12.7 Milyar m³/yıl kapasitesinde olup Hollanda gazını Belçika ve Fransa'ya taşımaktadır.

Dünyanın en büyük doğal gaz rezervlerini topraklarında bulunduran Eski Sovyetler Birliği'ndeki sahaları Batı ve Doğu Avrupa'ya bağlayan en büyük ana iletim hatları da şu şekilde sıralanabilir: 249 km uzunluğundaki Bratstvo Hattı, 660 km uzunluğundaki Shebelinka-İzmail hattı, 3600 km uzunluğundaki Northern Lights hattı, 2750 km. uzunluğundaki Soyuz hattı, 4451 km uzunluğundaki Urengoy hattı, 4605 km uzunluğundaki Progress hattı. Dünyadaki en uzun gaz iletim hattı ise Alaska'dan Kanada'ya uzanmakta olup toplam uzunluğu 7700 km'dir. (DPT, 2001c, s. 3).

15. Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Durumu

Bu bölümde Türkiye'de karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hattı taşımacılığının mevcut durumu ve yapılan taşımacılık faaliyetleri üzerinde durulacaktır.

150. Türkiye'de Karayolu Taşımacılığı

Türkiye'de yıllara göre otoyolu, devlet yolları ve il yollarının uzunlukları Tablo 2'de verilmiştir. 2002 yılı sonu itibariyle 1.851 km otoyolu, 31.376 km devlet yolu, 29.929 km

il yolu olmak üzere toplam 63.156 km'lik karayolu ağına ulaşılmıştır. Bunun sonucunda da karayolları ile yolcu ve yük taşımacılığı önemli gelişmeler göstermiştir.

Tablo : 2

Sınıflara ve Yollara Göre Karayolları Uzunluğu (Km)

Yıllar	Otoyollar	Devlet	İl	Toplam
1970	--	35.230	24.390	59.620
1975	--	34.918	24.581	59.499
1980	27	32.208	27.851	60.086
1985	81	30.982	28.130	59.193
1990	281	31.048	27.504	58.833
1995	1.246	31.389	28.443	61.078
1996	1.514	31.422	28.577	61.513
1997	1.528	31.412	28.813	61.753
1998	1.726	31.320	29.521	62.567
1999	1.749	31.345	29.540	62.634
2000	1 774	31.388	29.535	62.697
2001	1.851	31.397	29.693	62.941
2002	1.851	31.376	29.929	63.156

Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr>

Tablo 3'te görüldüğü gibi karayoluyla yük taşımacılığın payı, 1955 yılında % 35 iken 1975 yılında % 79'a, 1995 yılında % 92'ye 1999 yılında ise % 94 gibi oldukça yüksek bir orana ulaşmıştır. Yolcu taşımacılığının ise, 1955 yılında % 71 olan payı 1975 yılında % 93'e çıkmış, 1980 yılında azalma göstererek % 90 olmuş, daha sonra ise tekrar artış göstererek 1999 yılında % 96 seviyesine ulaşmıştır. Türkiye'de karayoluyla yolcu taşımacılığının payının yük taşımacılığından daha hızlı bir artış gösterdiği görülmektedir.

Tablo : 3

Yıllar İtibariyle Karayoluyla Yurt İçi Yük ve Yolcu Taşımacılığının Payları (%)

Yıllar	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	1999
Yük Taşınması	35	41	58	75	79	85	79	81	92	94
Yolcu Taşınması	71	71	85	90	93	90	91	95	95	96

Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr>

151. Türkiye’de Demiryolu Taşımacılığı

Cumhuriyetin ilk yıllarında oluşturulmaya çalışılan milli ekonomiye destek verebilecek tek ulaştırma sistemi olarak demiryolları mevcuttu. Cumhuriyet döneminden önce inşa edilen 3.714 km’lik demiryolu ağı, sanayinin yer seçiminde yönlendirici olmuştur. Ancak demiryollarının Türkiye’nin ulaştırma sistemi içindeki ağırlığı ve önemi 1950’li yıllara kadar devam etmiştir (<http://www.foreigntrade.gov.tr/ead/ekonomi/sayi12/ulsis.htm>).

1950 yılından sonra ulaştırma sektörünün birbirini tamamlayan iki ana ulaştırma sistemi olan demiryolu ve karayolu ulaştırma sistemleri arasında, o zamanki şartların ve ülkenin ekonomik imkanlarının bir gereği olarak, dengeli bir kaynak dağılımının sağlanamaması ve buna karşılık gelişen demiryolu teknolojisine paralel yapılması gereken demiryolu yatırımlarının ise büyük finansman kaynağı gerektirmesi, demiryolu sistemini geliştirme ve modernizasyon çalışmalarını yavaşlatmıştır. Bundan sonra demiryolları, kendisine tanınan kısıtlı imkanlarla ancak, mevcut sistemin işlerliğinin korunması ve trafiğin devamlılığının sağlanması yanında kısmen de modernizasyon çalışmalarını sürdürmüştür. Bu sebeplerden dolayı bu tarihten sonra taşımacılıkta ağırlık karayollarına kaymıştır (DPT, 2001d, s.10).

Yıllar itibariyle demiryollarının yük taşımacılığındaki payı, 1955 yılında % 61 iken 1970 yılında % 23’e ve nihayet 1999 yılında ise % 5’e indiği görülmektedir. Demiryollarının yurtiçi yolcu taşımacılığı içindeki payının da giderek azalan bir seyir izleyerek, 1955 yılında % 22 iken 1970 yılında % 9, 1999 yılında % 2’ye indiği görülmektedir (Tablo 4).

Tablo : 4

Yıllar İtibariyle Yurt İçi Demiryolu Yük ve Yolcu Taşımacılığının Payları (%)

Yıllar	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	1999
Yük Taşınması	61	55	40	23	20	13	16	8	7	5
Yolcu Taşınması	22	22	12	9	6	8	7	4	4	2

Kaynak: DPT, 2001d, s. 11-12.

TCDD'nin demiryolu uzunlukları, lokomotif sayısı, yolcu ve yük vagonu, liman, personel sayıları ile yıllık yolcu ve yük kapasiteleri Tablo 5'te verilmiştir. Buna göre TCDD'nin demiryolu altyapısı ve yolcu taşımacılığı açısından ilerleme kaydetmek bir yana giderek kötüleştiğini, buna karşılık demiryolu yük taşımacılığı kapasitesinde ise TCDD'nin bu alandaki genel politika değişikliğine paralel olarak görece iyileşme sağlandığını söylemek mümkündür.

Tablo : 5
TCDD'nin Mevcut Durumu

	1998	1999	2000
Demiryolu Uzunluğu (Km)	10.508	10.933	10.922
Lokomotif Sayısı (Adet)	854	843	849
Yolcu Vagonu (Adet)	1.046	1.040	1.038
Yük Vagonu Sayısı (Adet)	16.989	17.213	16.858
Liman Sayısı (Adet)	7	7	7
Çalışan Sayısı (Kişi)	47.628	48.166	47.212
Yıllık Yolcu Kapasitesi (Yolcu-Km)	109.774.000	98.931.000	85.343.000
Yıllık Yük Kapasitesi (Ton-Km)	8.466.000.000	8.446.000.000	9.895.000.000

Kaynak: TCMB, 2002 Yıllık Rapor, s.230.

Yıllık yük kapasitesinde görülen iyileşmede TCDD'nin yeni işletme mantığını "Müşteri Odaklı Hizmet" anlayışı içerisinde değiştirmesinin ve kurum yapı ve işleyişinde bu anlayış çerçevesinde yeniden şekillenmesinin payı büyüktür. Bu değişim içerisinde TCDD müşterilerine; kısa sürede seyir garantisi, komple tren tahsisi, üretim ve tüketim alanlarına doğrudan demiryolu tesisi, kapıdan kapıya nakliyat ve kombine taşımacılığı desteklemek için ray ve travers desteği, kara konteynır terminallerinin özel sektör firmalarına açılması gibi hizmetler sunmayı planlamıştır. Bu çalışmalar sonucu TCDD'nin yük taşıma kapasitesi 2002 yılı için 18 milyon ton olarak hedeflenmiştir.

- Kapıkule sınır bağlantılı, Bulgaristan'a ve Bulgaristan üzerinden diğer Avrupa ülkelerine,
- Uzunköprü üzerinden, Yunanistan'a ve Yunanistan ilerisindeki ülkelere,
- Kapıköy sınır bağlantılı, İran'a ve İran ilersindeki Orta Asya ülkelerine,
- İslahiye sınır bağlantısı ile Suriye'ye ve Suriye üzerinden Irak'a,
- Nusaybin sınır bağlantısı ile yine Suriye'ye ve Suriye üzerinden Irak'a.

demiryoluyla doğrudan uluslararası yük taşımacılığı yapılması mümkündür (<http://www.tcddhareket.gov.tr/uls/ulstasimalar.htm>). Demiryolu taşımacılığının diğer taşıma modlarıyla rekabet edebilmesi ve alternatif bir taşıma sistemi olarak uluslararası

yük taşıma pazarından taşıma payını alabilmesi için çeşitli taşımacılık projeleri geliştirilerek uygulamaya konulmaktadır

152. Türkiye’de Denizyolu Taşımacılığı

Küreselleşme eğilimlerinin arttığı 1980’li ve 1985’li yıllarda, dünya ticaretiyle bütünleşme çabasındaki Türkiye ekonomisinde artan dış ticaret hacmiyle birlikte denizyolu ulaştırmasının önemi artmıştır. 1980’li yıllardaki ihracatı artırma seferberliği ile başlayan uzak pazarlara ulaşma isteği, beraberinde kuru yük, dökme yük, konteynır ve diğer gemi tipleriyle donatılmış deniz ticaret filosu ihtiyacını arttırmıştır (COŞKUN, 1998, s. 178).

Türk deniz ticaret filosu ile ilgili bilgiler Tablo 6’da verilmiştir. 1988 yılında Türk deniz ticaret filosundaki yük gemisi adedi 481 iken yıllar itibariyle sürekli artış göstererek 2001 yılında 678’e ulaşmıştır. Yine 1988 yılında yolcu gemisi adedi 29 iken 2001 yılında 62 yolcu gemisine ulaşılmıştır. Tanker sayısına bakıldığında 1988 yılında 102 olan tanker sayısı 2001 yılında 159’a yükselmiştir. 2001 yılı itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosunda 678’i yük gemisi, 62’si yolcu gemisi ve 159’u tanker olmak üzere toplam 899 deniz taşıtı bulunmaktadır.

Tablo : 6
Yıllar İtibariyle Türk Deniz Ticaret Filosundaki Gelişmeler (1988-2001)

Yıllar	Yük Gemisi		Yolcu Gemisi		Tanker		Toplam	
	Adet	Endeks	Adet	Endeks	Adet	Endeks	Adet	Endeks
1988	481	100	29	100.0	102	100.0	612	100.0
1989	476	99.0	30	103.4	104	102.0	610	99.7
1990	493	102.5	34	117.2	105	102.9	632	103.3
1991	500	104.0	35	120.7	109	106.9	644	105.2
1992	515	107.1	36	124.1	113	110.8	664	108.5
1993	559	116.2	37	127.6	121	118.6	717	117.2
1994	589	122.5	38	131.0	127	124.5	754	123.2
1995	630	131.0	40	137.9	134	131.4	804	131.4
1996	654	136.0	42	144.8	140	137.3	836	136.6
1997	669	139.1	46	158.6	130	127.5	845	138.1
1998	660	137.2	53	182.8	134	131.4	847	138.4
1999	690	143.5	53	182.8	145	142.2	888	145.1
2000	691	143.7	57	196.6	152	149.0	900	147.1
2001	678	141.0	62	213.8	159	155.9	899	146.9

Kaynak: TCMB, 2002 Yıllık Raporu, s. 230.

Denizyoluyla taşınan yolcu sayısı 1998’de 2.420 ve 1999’da 5.276 bin kişi olarak gerçekleşmiş ve 1999 yılından sonra azalma göstererek 2000 yılında 2.097 ve 2001 yılında 1.805 bin kişiye inmiştir. Taşınan yük miktarı da yıllar itibariyle dalgalanma göstererek, 1998’de 72.572, 1999’da 70.450, 2000’de 73.410 ve 2001’de 47.189 milyon ton olarak gerçekleşmiştir (Tablo 7).

Tablo : 7

Yıllar İtibariyle Denizyolu Ulaşımı Taşıma Faaliyetleri

	1998	1999	2000	2001
Taşınan Yolcu (Bin Kişi) ¹	2.420	5.276	2.097	1.805
Taşınan Yük (Bin Ton) ²	72.572	70.450	73.410	47.189
Taşıt Parkı				
Türk Deniz Ticaret Filosu	10.590	10.591	9.924	9.651
Yolcu Gemisi (Gros Ton)	144.456	144.573	152.308	155.542
Tanker (Gros Ton)	870.146	976.738	970.920	995.120

¹ Şehir Hatları yolcu taşımacılığı dahil değildir.

² Yabancı gemilerle yapılan taşıma faaliyetleri dahil değildir.

Kaynak: TCMB, 2002 Yıllık Raporu, s. 230.

Türk deniz ticaret filosu, 1993 yılında 6.8 milyon DWT ile dünyada 23. sıradan, 1997’de 10.7 milyon DWT’lik toplam kapasite ile 17. sıraya yükselmiştir (COŞKUN, 1998, s. 177). Ancak deniz ticaret filosu tonajı 1998 yılından itibaren azalma göstererek 1998 yılında 10.590 milyon DWT, 1999 yılında 10.591 milyon DWT, 2000 yılında 9.924 milyon DWT ve 2001 yılında 9.651 milyon DWT olarak gerçekleşmiştir. Böylece Türk deniz ticaret filosu dünya sıralamasında 20. sıraya düşmüştür. Taşıma kapasitesi ve sahip olduğu gemi sayısı ile dünyadaki payı % 1,2 olan Türkiye; komşu ülkeler Yunanistan, Kıbrıs Rum Kesimi, Rusya, İran, Mısır, Bulgaristan, Ukrayna, Romanya, Irak, İsrail, Suriye, Lübnan ve Gürcistan grubu arasında üçüncülüğü almaktadır (<http://www.vakifbank.com.tr/earastirma/ulastirma.doc>).

Türkiye’nin limanlarından yüklenerken yine Türkiye’nin liman ve iskelelerine boşaltılan yük taşımalarını ifade eden dahili (kabotaj) taşımaları, 1980 yılından 1990 yılına kadar dengeli bir biçimde büyüme göstermiştir. 1990 yılında yükleme 20.472.464 ton, boşaltma 26.641.339 ton olmak üzere toplam 47.715.912 ton gerçekleşerek ilk kez azalma görülmüştür. 1990 yılından itibaren 1999 yılına kadar azalma belirgin bir şekilde devam

ederek toplam 1994 yılında 34.004.062 ton, 1997 yılında 41.715.912 ton, 1998 yılında 38.715.219 ton, 1999 yılında ise yükleme 17.428.975 ton ve boşaltma 21.229.016 ton olarak gerçekleşmiştir. Teorik olarak eşit olması gereken yükleme ve boşaltma rakamları arasındaki sürekli farklılığın nedeni yükleme-boşaltma istatistiklerinin aynı esaslarda yapılmaması ve bazı eşyaların istatistik tutulmadan yüklenip boşaltılmasıdır. Yıllar itibariyle kabotaj hattı yük taşımalarında en büyük pay dökme sıvı, ham petrol ve petrol ürünlerine aittir. Türk bayraklı gemilerin 1997'de yurtdışı taşımalarındaki payı % 29,2 iken 2000 yılında 36,1 milyon tonluk taşıma ile % 30,5'e çıkmıştır. 2000 yılında bu gemilerle en fazla yük Bulgaristan'a taşınırken bunu Polonya, Danimarka, Gürcistan ve Romanya izlemiştir. Yolcu taşımacılığında ise denizyolları ile yapılan taşımacılığın payı toplam taşımacılığın %1'ini dahi bulamamaktadır (<http://www.vakifbank.com.tr/earastirma/ulastirma.doc>).

Uluslararası taşımalarda, ithalat yükü sırasıyla ham petrol, sanayi mamulleri, kömür, maden ve diğer yüklerden, ihracat yükü ise sanayi mamulleri, maden cevheri, petrol ürünleri ve diğer yüklerden oluşmaktadır. 1996 yılında denizyoluyla taşınan toplam 72.8 milyon ton ithalat yükünün % 30,28'i ham petrol, 25,68'i sanayi mamulleri, % 14,58'i kömür, % 6,18'i maden cevheri ve % 23,28'i diğer ürünlerden oluşmaktadır. 1997 yılında 75.363.736 ton yük içinde yine ham petrol % 28,59 ile birinci sıradadır. Ham petrolü % 27,96 ile sanayi mamulleri, % 12,96 ile kömür ve % 6,99 ile maden cevheri izlemektedir. 1998 yılında toplam 79.302.959 ton olan ithalat yükünün % 26,84'ü sanayi mamulleri, % 25,67'si ham petrol, % 13,99'u kömür ve % 33,50'si diğer ürünlerdir. 1999 yılında ise toplam 77.978.153 ton olarak gerçekleştirilen ithalatın % 24,80'i sanayi mamulleri, % 23,52'si ham petrol, % 11,97'si kömür ve % 39,71'i diğer yüklerdir.

İhracat yükü taşımalarında ise, 1996 yılında taşınan toplam 18.846.238 milyon ton yükün % 54,33'ünü sanayi mamulleri, % 18,61'ini maden cevheri, % 13,60'ını petrol ürünleri, % 13,46'sını diğer yükler oluşturmaktadır. 1997 yılında, 37.009.695 ton ihracat yükünün % 44,06'sını ham petrol, % 32,72'sini sanayi mamulleri, % 9,59'unu maden cevheri, % 13,63'ünü diğer yükler oluşturmaktadır. 1998'de 24.773.274 ton ihracatın % 47,59'unu sanayi mamulleri, % 16,88'ini petrol ürünleri, % 15,59'unu maden cevheri, % 19,94'ünü diğer yükler oluşturmaktadır. 1999 yılında ise 32.923.267 ton ihracatın %

38,21'ini sanayi mamulleri, % 13,73'ünü maden cevheri, % 10.50'sini petrol ürünleri ve % 13,77'sini diğer ürünler oluşturmuştur (DPT, 2001e, s. 21-22).

153. Türkiye'de Havayolu Taşımacılığı

Türkiye'de havayolu taşımacılığı, 1983 yılında Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesiyle belirgin bir gelişme içine girmiştir. Bu dönemde Türk Hava Yolları'nın ve özel sektör havayolu işletmelerinin sayılarında, filo kapasitelerinde ve sektörden aldıkları paylarda önemli artışlar meydana gelmiştir. 1980'lerin sonu 1990'ların başında havaalanı yatırımları yeni havaalanları yapımından ziyade mevcutların standartlarının geliştirilmesine yönelik olmuştur. 1999 yılı sonu itibariyle Türkiye'de 20 tanesi uluslararası olmak üzere 38 havalimanı mevcuttur. Sektörde yapılan taşımaların % 94'ü 8 havalimanında (Atatürk, Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes, Dalaman, Bodrum, Adana ve Trabzon) gerçekleşmektedir. Havayolu taşımacılığı sektörü, dış ticaret taşımalarında taşınan malar itibariyle sınırlı kaldığından ve malların naklinin oldukça maliyetli olmasından dolayı ağırlık verilecek bir sektör özelliği taşımamaktadır (DPT, 2001b, s. 68). Türkiye'de 2002 yılı itibariyle uçak sayısı 66, havayolu ile taşınan yolcu sayısı 10.525 bin kişi, taşınan yük ise 124.425 tondur (Tablo 8).

Tablo : 8

Havayolu Ulaşımı Faaliyetleri

	1998	1999	2000	2001	2002
Taşınan Yolcu (Bin Kişi)	10.504	10.410	12.031	10.277	10.525
Taşınan Yük (Ton)	100.780	116.728	132.961	111.950	124.425
Uçak Sayısı	71	75	73	69	66

Kaynak: TCMB, 2002 Yıllık Raporu, s. 230.

154. Türkiye'de Boru Hattı Taşımacılığı

Tüm dünyada olduğu gibi, Türkiye'de de son yıllarda boru hatları ile taşımacılığa önem vermeye başlanmıştır. Önceleri petrol boru hattı işletmeciliği ile başlayan taşımacılık faaliyetleri daha sonra petrol ürünleri ve doğal gaz taşımacılığının da başlamasıyla

ulaştırma sektöründe ağırlık kazanmıştır. Türkiye’de boru hattı ulaştırmasında faaliyet gösteren başlıca kuruluşlar; Boru Hatları İle Petrol Taşıma A.Ş. (BOTAŞ), Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO), POAŞ ve TÜPRAŞ’tır.

1540. Ham Petrol Boru Hattı Taşımacılığı

Türkiye’de mevcut ham petrol boru hatları; Irak-Türkiye, Ceyhan-Kırıkkale, Batman-Dörtyol ve Şelmo-Batman boru hatlarıdır. Bu hatların mülkiyeti BOTAŞ’a aittir. Bu hatlardan Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı, 1990’da Irak’ın Kuveyt’i işgali dolayısıyla Irak’a uygulanan ambargo nedeniyle 1991-1996 yılları arasında atıl kalmıştır. Aralık 1996’dan itibaren, BM Güvenlik Konseyi’nin Irak’a verdiği izinler doğrultusunda altışar aylık dönemler itibariyle, petrol sevkiyatı devam etmektedir. Hattın kapalı kalması ülke için önemli bir taşıma geliri kaybına neden olmuştur. Azerbaycan ve Kazakistan petrollerinin dünya pazarlarına ulaştırılması konusunda tartışılan değişik alternatiflerden sonra güzergahı Bakü-Tiflis-Ceyhan olarak belirlenen ham petrol boru hattının hayata geçirilmesine yönelik anlaşmalar 1999 tarihinde sonuçlandırılmıştır. 2005 yılında faaliyete geçmesi hedeflenen boru hattının uzunluğu 1730 km olup, toplam maliyeti 2.4 milyar dolardır. Hattın 468 km’si Azerbaycan topraklarından, 225 km’si Gürcistan topraklarından ve 1037 km’si Türkiye topraklarından geçecektir. Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru hattı, Bakü yakınlarındaki Sangachally Terminali’nden başlayacak, Türkiye’ye Çıldır Gölü’nün doğusunda girip, Erzurum, Erzincan, Sivas, Pınarbaşı ve Kozan’dan geçerek Ceyhan’a ulaşacak ve Hazar petrolleri buradan dünya pazarlarına taşınacaktır (<http://www.tusiad.org/turkish/rapor/enerji/html/sec12.html>). Tablo 9’da yıllar itibariyle ham petrol taşımalarında kullanılan hatlar ve yapılan taşımalar verilmiştir. 2002 yılı itibariyle Irak-Türkiye Hattından 175.667 bin varil, Ceyhan Kırıkkale Hattından 26.510 bin varil, Batman-Dörtyol hattından 18.482 bin varil ve Şelmo-Batman Hattından 691 bin varil ham petrol taşınmıştır.

Tablo : 9

Yıllar İtibariyle Ham Petrol Boru Hattı Taşımaları (Bin Varil)

YILLAR	IRAK-TÜRKİYE	CEYHAN-KIRIKKALE	BATMAN-DÖRTYOL	ŞELMO-BATMAN
1985	358.373	-	17.198	2.223
1986	359.364	3.756	19.935	1.903
1987	441.417	15.641	20.934	1.691
1988	584.465	18.711	19.446	1.633
1989	616.355	18.399	22.419	1.402
1990	339.939	21.129	22.544	1.526
1991	-	17.697	27.943	1.331
1992	-	20.374	25.731	1.295
1993	-	24.209	23.041	804
1994	-	22.648	22.288	1.088
1995	-	24.886	20.146	831
1996	5.215	29.642	16.979	750
1997	134.562	27.644	18.752	703
1998	277.670	23.435	17.128	644
1999	305.603	28.786	17.767	610
2000	285.716	24.751	18.904	825
2001	230.855	24.779	19.836	793
2002	175.667	26.510	18.482	691

Kaynak: DPT, 2001c, s. 15; <http://www.botas.gov.tr/faliyetler/hampetrol.html>.

1541. Doğal Gaz Boru Hattı Taşımacılığı

Mevcut doğal gaz boru hatları; Rusya Federasyonu-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı, Rusya Federasyonu-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı'nın Batı Karadeniz Bölgesi'ne uzatılması amacıyla yapılan İzmit-Karadeniz Ereğli Doğal Gaz İletim Hattı, Bursa-Çan Doğal Gaz İletim Hattı ve TPAO tarafından işletilen ve kuyulardan üretilen doğal gazın küçük çaplı hatlarla ana istasyonlarda toplanıp buradan tüketim yerlerine taşınmasında kullanılan doğal gaz boru hatlarıdır. Petrol Ofisi'ne ait 1984-1999 yılları arasında yapılan doğal gaz boru hatları taşımaları ile ilgili veriler Tablo 10'da verilmiştir. Toplam doğal gaz taşımaları 1984 yılında 3.369.874 milyon ton iken 1999 yılına kadar önemli derecede azalma göstermiş ve 1999 yılında 1.735.938 milyon ton olarak gerçekleşmiştir.

Tablo : 10

Doğal Gaz Boru Hattı Taşımaları (Milyon Ton)

Yıllar	İzmit Rafinerisi	İzmir Rafinerisi Aliğa	Ataş Rafinerisi Mersin	Toplam
1984	2.514.729	535.137	320.008	3.369.874
1985	2.251.951	465.191	371.886	3.089.028
1986	2.341.385	575.389	574.296	3.491.070
1987	2.478.915	593.993	305.358	3.378.266
1988	2.358.356	568.566	359.462	3.286.384
1989	2.356.277	646.417	493.343	3.496.037
1990	2.243.628	729.572	409.217	3.382.417
1991	1.861.978	754.821	188.582	2.805.381
1992	1.655.839	946.942	342.302	2.945.083
1993	1.815.578	810.347	435.848	3.061.773
1994	1.640.111	904.391	285.347	2.829.849
1995	1.494.029	818.795	334.088	2.646.912
1996	1.341.664	794.247	183.258	2.319.169
1997	1.167.197	848.939	152.166	2.168.302
1998	1.009.878	867.393	194.858	2.072.129
1999	747.122	649.980	338.836	1.735.938

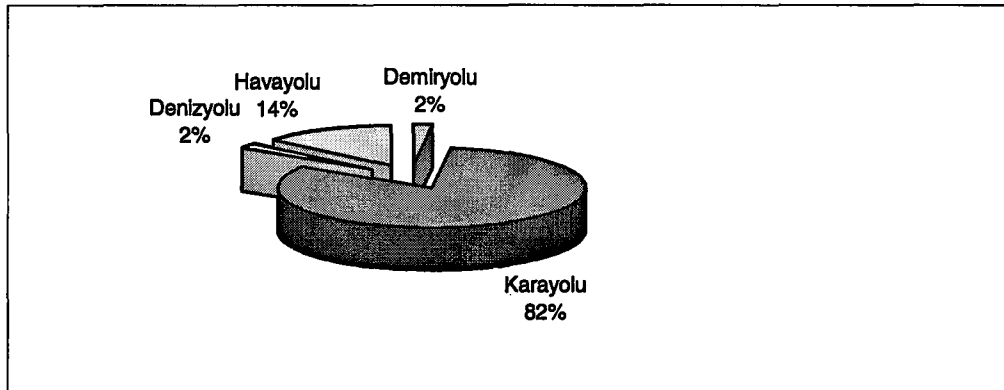
Kaynak: DPT, 2001c, s. 22.

16. Türkiye’de Ulaştırma Sektöründe Enerji Kullanımı

Türkiye’de enerji kullanımının ulaştırma sistemlerine göre dağılımı Grafik 1’de verilmiştir.

Grafik : 1

Ulaştırma Sistemlerinde Enerji Tüketim Payları



Kaynak: http://www.tcdd.gov.tr/tcdd_sun_u_dosyalar/frame.htm

2001 yılı itibariyle Türkiye’de toplam enerjinin % 22’si ulaştırma sektöründe tüketilmektedir. Ulaştırma sektöründe enerjinin % 82 gibi oldukça büyük bir kısmı karayolları tarafından, % 14’lük kısmı havayolu tarafından tüketilmektedir. Demiryolu ve denizyolunun toplam payları ise % 4’tür. Petrolde dışa bağımlılık oranının % 90,1 olduğu düşünüldüğünde ciddi bir ulaşım politikası değişikliğinin zorunlu olduğu görülmektedir (http://www.tcdd.gov.tr/tcdd_sun_u_dosyalar/frame.htm).

17. Türkiye’de Dış Ticaretin Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı

Bu bölümde önce Türkiye’de ihracatın ve ithalatın ulaştırma sistemlerine göre dağılımı incelenecek ve daha sonra ülkelere göre ihracat ve ithalatın dağılımı ele alınacaktır.

170. İhracatın Ulaştırma Sistemine Göre Dağılımı

İhracatın ulaştırma sistemlerine göre dağılımı Tablo 11’de verilmiştir. 1992 yılında denizyoluyla taşınan mal miktarının toplam ihracat miktarı içindeki payının % 80,4, karayolunun payının % 18,2, havayolu ve diğer taşımacılık sistemlerinin payının ise % 1,4 gibi oldukça düşük olduğu dikkati çekmektedir.

Tablo : 11

İhracatın Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı (%)

Yıl	Denizyolu		Karayolu		Havayolu		Diğer ⁽¹⁾	
	Miktar (%)	Değer (%)	Miktar (%)	Değer (%)	Miktar (%)	Değer (%)	Miktar (%)	Değer (%)
1992	80.4	40.2	18.2	52.6	0.2	6.2	1.2	1.0
1993	79.9	41.9	19.3	51.5	0.2	5.9	0.6	0.7
1994	84.2	44.4	14.8	47.1	0.6	7.9	0.4	0.6
1995	82.6	41.5	16.7	51.0	0.3	7.0	0.4	0.5
1996	76.5	42.4	21.9	48.4	1.0	8.4	0.7	0.7
1997	72.9	39.1	26.2	53.1	0.4	7.1	0.6	0.7
1998	81.5	40.8	17.7	52.5	0.3	6.2	0.5	0.5
1999	84.1	45.3	15.2	46.3	0.2	8.2	0.5	0.3
2000	84.4	47.1	14.8	43.3	0.2	8.4	0.6	1.2
2001	83.6	49.5	15.3	42.0	0.3	7.2	0.8	1.3

⁽¹⁾ Demiryolu, posta, boru hattı ile yapılan taşımalar ve elektrik enerjisi, kendinden hareketli vasıtalar.

Kaynak: DİE, Taşıma Sistemlerine Göre Dış Ticaret, 2001.

Denizyolunun payı 1996 yılına kadar önemli bir değişiklik göstermezken 1997 yılında en düşük, aynı tarihte karayolunun payı ise % 26,2 ile en yüksek orana ulaşmıştır. 1997 yılında denizyolu taşımacılığında karayolu taşımacılığına doğru bir kaymanın gerçekleştiği görülmektedir. 1997 yılında Rusya'da yaşanan krizin, bu ülke ile olan ticaretin büyük oranda denizyoluyla yapılması dolayısıyla denizyolunun payını daralttığını söylemek mümkündür. 1998 yılından itibaren denizyolu taşımacılığı payını tekrar eski seviyelerine çıkarmış ve nihayet 2001 yılına gelindiğinde % 83,6'lık paya sahip olmuştur. Aynı dönemde karayolu taşımacılığının payı % 15,3 ve havayolu ve diğer taşımacılık türlerinin paylarının ise % 1,1 olarak gerçekleştiği görülmektedir.

İhracatın, malların değeri cinsinden dağılımına bakıldığında ise denizyolu ile karayolu arasındaki dağılımın, miktarın tersi yönünde olduğu görülmektedir. Bunun nedenini hammadde ve ihraç değeri düşük olan ürünlerin taşınmasında denizyolunun, birim değeri yüksek olan ürünlerin taşınmasında ise karayolu ve havayolunun tercih edilmesine bağlamak mümkündür. Şöyle ki 1992 yılında denizyolunun payı % 49,2 iken karayolunun payı % 52,6 ve havayolu ve diğer sistemlerin payı da % 7,2'dir.

171. İthalatın Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı

İthalatın ulaştırma sistemlerine göre dağılımı Tablo 12'de görülmektedir.

Tablo : 12
İthalatın Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı (%)

Yıl	Deniz Yolu		Karayolu		Hava Yolu		Diğer ⁽¹⁾	
	Miktar (%)	Değer (%)	Miktar (%)	Değer (%)	Miktar (%)	Değer (%)	Miktar (%)	Değer (%)
1992	95.4	52.7	3.6	36.4	0.1	9.0	0.9	1.9
1993	95.9	54.7	3.4	31.5	0.1	10.	0.7	2.9
1994	96.0	52.4	3.4	33.5	0.1	11.	0.6	2.7
1995	94.8	52.9	3.9	33.5	0.1	11.	1.2	2.4
1996	89.0	50.6	6.7	35.4	0.5	10.	3.7	3.8
1997	89.9	50.5	7.6	35.1	0.4	11.	2.1	3.0
1998	90.5	47.4	5.9	39.1	0.3	11.	3.4	2.4
1999	90.9	47.2	5.9	39.0	0.1	10.	3.1	3.0
2000	90.7	50.6	5.9	33.6	0.1	10.	3.3	5.0
2001	90.4	48.7	6.5	32.6	0.1	12.	3.0	6.0

¹⁾ Demiryolu, posta, boru hattı ile yapılan taşımalar ve elektrik enerjisi, kendinden hareketli vasıtalar.

Kaynak: DİE, Taşıma Sistemlerine Göre Dış Ticaret, 2001.

1992 yılına denizyoluyla yapılan ithalatın miktar olarak % 95,4' ü denizyoluyla, % 3,6' sı karayoluyla ve % 1'i ise havayolu ve diğer taşımacılık sistemleriyle yapılmaktadır. İthalatta denizyolunun ağırlığı daha fazladır. Ancak yıllar itibariyle izlendiğinde denizyolunun ithalat miktarı içindeki payının giderek azaldığını bunun tersine karayolunun payının ise arttığını söylemek mümkündür. 2001 yılına gelindiğinde denizyoluyla taşımacılığın payı % 90,4'e düşmüş, karayolu taşımacılığının payı, % 6,5' e yükselmiş ve havayolu ve diğer taşıma sistemlerinin payı da % 3,1 olarak gerçekleşmiştir (Tablo 13). Değer cinsinden bakıldığında 1992 yılında deniz yolunun payı % 57,2, karayolunun payı % 36,4, havayolunun payı % 9 ve diğer taşıma türlerinin payı 1,9'dur.

172. Ülkelere Göre İhracatın Ulaştırma Sistemlerine Dağılımı

Ülkelere göre ihracatın ulaştırma sistemlerine dağılımı Tablo 13'te görülmektedir.

Tablo : 13
Ülkelere ve Ulaştırma Sistemlerine Göre İhracat (Ton)

ÜLKE	Toplam İhracat	Denizyolu		Karayolu		Havayolu		Diğer ¹	
		İhracat	% Pay	İhracat	% Pay	İhracat	% Pay	İhracat	% Pay
Avrupa	22.132.220	18.945.835	85,6	2.985.344	13,5	61.012	0,3	140.031	0,6
Afrika	4.188.568	4.115.741	98,3	67.269	1,6	5.490	0,1	64	0
Amerika	4.000.178	3.918.410	98	63.903	1,6	17.496	0,4	368	0
Ortadoğu	6.086.373	5.025.625	82,6	889.396	14,6	11.479	0,2	159.876	2,6
Diğer Asya	3.456.217	2.881.500	83,4	532.571	15,4	8.810	0,3	33.335	1,0
Okyanusya	88.288	86.613	98,1	985	1,1	364	0,4	326	0,4
Diğer	2.130.845	203.770	9,6	1.919.751	90,1	2.057	0,1	5.272	0,2
TOPLAM	42.082.691	35.177.491	83,6	6.459.219	15,3	106.708	0,3	339.272	0,8

Kaynak: DİE, Taşıma Sistemlerine Göre Dış Ticaret, 2001.

¹ Demiryolu, posta, boru hattı ile yapılan taşımalar ve elektrik enerjisi, kendinden hareketli vasıtalar

Türkiye'nin 2001 yılı itibariyle toplam 42.082.691 ton olan ihracatının % 83,6'sını denizyoluyla, % 15,3'ünü karayoluyla, % 0,3'ünü havayoluyla ve % 0,8' ini de demiryolu

ve diğer taşıma sistemleriyle gerçekleştirdiği belirtilmişti. Bu ihracatın ülkeler itibariyle gerçekleştirilme şekline bakıldığında Avrupa'ya yapılan ihracat toplam ihracatın yarısından fazlasını oluşturmaktadır. 22.132.220 ton olan bu ihracatın %85,6' sını denizyoluyla ve %13,5' i karayoluyla yapılmıştır. Ortadoğu'ya yapılan 6.086.373 ton ihracatın % 82,6'sını denizyolu, % 14,6'sını karayoluyla yapılmıştır. Afrika ülkelerine yapılan toplam 4.188.568 ton ihracatın % 98,3'ü denizyolu, % 1,6'sını karayoluyla, Amerika ülkelerine yapılan toplam 4.000.178 ton ihracatın % 98'i denizyolu % 1,6'sını karayoluyla yapılmıştır. Diğer Asya ülkelerine yapılan 3.456.217 ton ihracatın, % 83'4'ü denizyolu, %15,4'ü karayoluyla, Okyanusya'ya yapılan 88.288 ton ihracatın % 98,1'i denizyoluyla, % 1,1'i karayoluyla gerçekleştirilmiştir. Diğer serbest bölge vs. yapılan ihracatın ise % 9,6'sını denizyoluyla ve % 90,1'i karayoluyla gerçekleştirilmiştir. Havayolu ve diğer taşıma sistemlerinin payı ise önemsenmeyecek derecede düşüktür.

173. Ülkelere Göre İthalatın Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı

Ülkelere yapılan ithalatın dağılımı Tablo 14'te verilmiştir. 2001 yılı itibariyle yapılan toplam ithalat 73.682.367 tondur.

Tablo : 14

Ülkelere ve Ulaştırma Sistemlerine Göre İthalat (Ton)

ÜLKE	Toplam İthalat	Denizyolu		Karayolu		Havayolu		Diğer ¹	
		İthalat	%	İthalat	%	İthalat	%	İthalat	%
Avrupa	32.043.025	28.703.026	89,6	2.890.973	9,0	50.179	0,2	398.846	1,2
Afrika	12.900.358	12.814.064	99,3	83.224	0,6	2.976	0	88	0
Amerika	6.159.350	5.956.283	97,6	190.531	3,1	11.883	0,2	651	0
Ortadoğu	12.828.574	12.478.243	97,3	146.570	1,1	3.923	0	199.841	1,6
Diğer Asya	3.760.284	3.317.380	88,2	419.683	11,2	22.370	0,6	844	0
Okyanusya	1.709.149	1.695.076	99,2	13.749	0,8	292	0	32	0
Diğer	4.281.627	1.611.223	37,6	1.025.044	23,9	318	0	1.645.043	38,4
TOPLAM	73.682.367	66.575.296	90,4	4.769.781	6,5	91.944	0,1	2.245.346	3,0

Kaynak: DİE, Taşımacılık Sistemlerine Göre Dış Ticaret, 2001.

Avrupa'ya yapılan 32.043.025 ton ithalatın % 89,6'sını denizyolu ve % 9,0'ı karayoluyla gerçekleştirilmiştir. Afrika ülkelerine 12.900.358 tonluk ithalatın % 99,3'ü denizyoluyla, % 0,6'sını karayoluyla yapılmıştır. Amerika'ya 6.159.350 tonluk ithalatın % 97,6'sını denizyoluyla, % 3,1'i karayoluyla yapılmıştır. Ortadoğu'ya yapılan 12.478.243 tonluk

ithalatın % 97,3'ü denizyolu, % 1,1'i karayoluyla yapılmıştır. Diğer Asya Ülkelerine yapılan 3.760.284 tonluk ithalatın % 88,2' si denizyoluyla,% 11,2'si karayoluyla yapılmıştır. Okyanusya'ya yapılan ithalatın % 99,2'si denizyoluyla,% 0,8'i karayoluyla yapılmıştır. Diğer serbest bölgelere yapılan ithalatın ise % 37,6'sı denizyolu, % 23,9'u karayoluyla yapılmıştır.

18. Ulaştırma Yatırımları

1963 yılında başlayan ve yedincisi 2000 yılında sona eren Beş Yıllık Kalkınma Planları döneminde ulaştırma sektöründe yapılan yatırımların toplam yatırımlar içerisindeki payı aşağıdaki tabloda verilmiştir.

180. Yatırımlar İçerisinde Ulaştırma Sektörünün Payı

VI. Plan dönemi dışındaki bütün dönemlerde gerçekleşen yatırımlar, hedeflenen yatırımların oldukça üzerinde gerçekleşmiştir. Toplam yatırımlar içinde ulaştırma sektörünün payına bakıldığında I. BYKP döneminde % 15,6, II. BYKP döneminde % 16,4, III. BYKP döneminde % 21,6, IV, BYKP döneminde % 18,0 V. BYKP döneminde % 22,5, VI. BYKP döneminde % 21,6 ve VII. BYKP döneminde de % 17,6 olarak gerçekleşmiştir (COŞKUN, 1998, s. 67).

181. Ulaştırma Yatırımlarının Ulaştırma Alt Sistemlerine Göre Dağılımı

Tüm plan dönemlerinde toplam yatırımlar içinde karayolu ulaştırması sürekli en yüksek payı alarak diğer sistemlere göre öncelik kazanmıştır. Karayollarına yapılan yatırımlar; I. BYKP döneminde % 71,2, II. BYKP döneminde % 72,7, III. ve IV. BYKP dönemlerinde % 74,6, V. BYKP döneminde % 43,3, VI. BYKP döneminde en yüksek payı alarak % 82,7 ve VII. BYKP döneminde de % 68 olarak gerçekleşmiştir. Demiryollarında ise bu oranlar sırasıyla % 17,5, % 18,8, % 13,9, % 10,6, % 16,0, % 7,2 ve % 7,5 olarak gerçekleşmiştir. Diğer ulaştırma sistemlerinin payları da sırasıyla % 11,3, % 8,5, % 11,4, % 14,4, % 40,7, % 10,1 ve % 24,5'tir. Karayollarına yapılan yatırımların payının giderek artmasına rağmen demiryollarının payının büyük ölçüde azalması dikkati çekmektedir (COŞKUN, 1998, s. 67).

Tablo 15'te toplam ulaştırma yatırımlarının ulaştırma sistemlerine göre dağılımı verilmiştir. 1990 yılında cari fiyatlarla toplam 7 milyar 217 milyon olan ulaştırma yatırımlarının içinde karayollarının payı % 79, havayollarının payı, % 5, demiryollarının payı % 8 ve boru hatlarının payı % 5 olarak gerçekleşmiştir. Daha sonra karayollarının payı oldukça yukselerek 1991 yılında % 86'ya ulaşmış, daha sonra azalarak 1994 yılında % 75 olmuştur. 1995 yılında tekrar yukselerek % 81'e ulaşmış ve daha sonraki yıllarda ise sürekli azalarak 2000 yılında % 59 olarak gerçekleşmiştir. Havayollarının toplam ulaştırma yatırımları içindeki payı, 1990 yılında % 5 iken 1994 yılında % 11 olmuş, 1995 yılında % 7'ye dşm daha sonra ise sürekli artış göstererek 1999 yılında % 33'e yukselmiştir, 2000 yılında ise % 13 olarak gerçekleşmiştir. Demiryollarının 1990 yılında % 8 olan payı yıllar itibariyle çok fazla değişme göstermemiş, 1994 yılında % 10, ve 2000 yılında da % 6 olarak gerçekleşmiştir. Boru hattı ulaştırmasının payı, 1990 yılında % 5 iken 1996 yılına kadar çok fazla değişme göstermemiş, 1996 yılında % 2'ye dşm daha sonra artarak 1998 yılında % 10'a ulaşmış, 1999 yılında % 8 ve nihayet 2000 yılında da % 18 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo : 15

**Toplam Ulaştırma Yatırımlarının Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımları
(Milyon TL)**

Yıl	Karayolu + Otoyol	%	Havayolu	%	Demiryolu	%	Boru Hattı	%	Toplam	%
1990	5.662.514	79	338.060	5	586.213	8	364.309	5	7.217.964	100
1991	14.148.513	86	527.611	3	894.529	5	566.086	3	16.345.834	100
1992	18.042.966	84	789.058	4	1.281.167	6	959.360	4	21.545.401	100
1993	32.705.975	81	2.802.508	7	2.634.334	7	1.693.778	4	40.400.895	100
1994	33.328.736	75	4.760.703	11	4.278.781	10	1.669.285	4	44.851.985	100
1995	50.410.849	81	4.653.665	7	4.130.625	7	2.235.358	4	62.837.094	100
1996	119.267.038	76	24.567.000	16	8.212.691	5	3.531.373	2	158.470.840	100
1997	254.561.809	69	73.365.914	20	15.999.446	4	19.720.945	5	371.916.062	100
1998	419.466.221	61	143.716.939	21	34.707.379	5	71.638.684	10	687.850.125	100
1999	530.427.639	50	341.955.300	33	59.910.000	6	79.610.556	8	1.047.896.495	100
2000	843.973.000	59	181.500.000	13	88.000.000	6	250.000.000	18	1.426.073.000	100

Kaynak: <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik598.pdf>.

19. Uluslararası Projeler ve Sözleşmeler

Türkiye ulaştırma sektörü ile ilgili olarak birçok uluslararası proje ve anlaşmaya taraf olmuştur. Bunların en önemlileri üzerinde durulacaktır.

190. Uluslararası Projeler

Türkiye ile ilgili uluslararası ulaştırma projelerinin başlıcaları; Türkiye Transit Karayolu, Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu Projesi, Avrupa Ekonomik Komisyonu Uluslararası E-Yolları Ağı, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Türkiye ve Karadeniz Ring Koridoru, Pan Avrupa Şebekeleri, Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı, Batı-Doğu Koridoru'dur.

1900. Türkiye Transit Karayolu (TETEK)

3.200 km. uzunluğundaki TETEK güzergahı; Bulgaristan sınırından başlayarak, İstanbul, Ankara ve Gerede'den geçerek bir kolu Suriye sınırında son bulurken, diğer kolu da Irak sınırına kadar devam etmektedir. TETEK, Avrupa ve Orta Asya karayollarına bağlıdır. Orta Asya, Batı Asya ve Kuzey Afrika'ya uzanan en kısa transit güzergahıdır (<http://www.kgm.gov.tr/fr5.asp?tt=0010>). TETEK Projesi kapsamına giren yol ağı, toplam yol ağının % 5'ini teşkil etmektedir. Proje, Kuveyt Fonu ve Dünya Bankası kredisi kullanılarak tamamlanmıştır (<http://www.ubak.gov.tr/tr/sura/kara/RAP6.doc>).

1901. Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu Projesi (TEM)

TEM Projesi, bölgesel bir ulaşım ağı projesidir. 1977 yılında, Helsinki Nihai Belgesi kararları doğrultusunda 10 Avrupa ülkesinin katılımı ile AEK ve BM Kalkınma Programı (UNDP) desteğinde başlatılmış olup halen devam etmektedir (<http://www.ubak.gov.tr/tr/Sura/kara/RAP6.doc>). Proje, Polonya'dan başlayarak Türkiye üzerinden Asya'ya ulaşmakta ve Ortadoğu ile Güneydoğu Avrupa ülkelerini de içine almaktadır. Bu proje kapsamında, Avusturya, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Gürcistan, Macaristan, İtalya, Litvanya, Polonya, Romanya, Slovakya ve Türkiye tam üye ülkelerdir. İsveç ve Ukrayna ise gözlemci üye statüsündedir. Projenin ana amacı 20.149

km'lik yol ağının tesis edilmesidir. Türkiye'deki TEM yol ağı Bulgaristan sınırından başlayıp, Fatih Sultam Mehmet Köprüsü üzerinden İstanbul'dan geçerek Ankara'da doğu ve güney olmak üzere iki kola ayrılır. Doğuya giden kol, Aşkale'de tekrar ikiye ayrılarak biri Karadeniz'de Trabzon'a ulaşır, diğeri ise Gürbulak'ta İran sınırında sona erer. Güneye giden kol da Suriye ve Irak sınırında son bulur. Ocak 2001 itibariyle TEM'in Türkiye'deki toplam uzunluğu yaklaşık 6.954 km'dir (<http://www.kgm.gov.tr/fr5.asp?tt=0010>).

1902. Avrupa Ekonomik Komisyonu Uluslararası E-Yolları Ağı

1950 yılında Cenevre'de "Uluslararası Ana Yolların Yapımı Deklarasyonu" (AGR), Avrupa Birleşmiş Milletler Ekonomik Komisyonu (BM/AEK) tarafından hazırlanmıştır. Türkiye'de AGR Yol Ağının bir uzantısıdır ve Avrupa'dan Türkiye'ye iki ana arter gelmektedir. Bunların biri Bulgaristan sınırından (Kapıkule) giren E-80, diğeri de Yunanistan sınırından (İpsala) giren E-90'dır. Bu güzergahlar Anadolu üzerinden Türkiye'nin güney ve doğu sınırındaki Ortadoğu ve Asya Uluslararası Yol Ağlarına ulaşmaktadır (<http://www.kgm.gov.tr/fr5.asp?tt=0010>).

1903. Pan-Avrupa Koridorları

G-24 Ulaştırma Çalışma Grubu, Avrupa Birliği Komisyonu'nun, Merkezi ve Doğu Avrupa Ülkelerine yapılan yardımların koordinasyonu ile görevlendirilmesinden sonra sektörel çalışma gruplarının oluşturulmasıyla ortaya çıkmış bir oluşumdur. Ulaştırma Çalışma Grubu, çalışmalarını bölgesel, özellikle Pan-Avrupa bakış açısıyla sürdürmeyi kararlaştırmış ve pek çok toplantı yapmıştır. Kasım 1993'te çalışmalara hız vermek amacıyla öncelikli projeleri ve koridorları tespit etme çalışmaları başlatılmıştır ve Girit II. Pan Avrupa Konferansı sonucunda çalışmalara konu olan 9 öncelikli koridor belirlenmiştir.

1. Koridor : Talin-Riga Varşova
2. Koridor : Berlin-Varşova-Minsk-Moskova
3. Koridor : Berlin/Dresten-Wroclaw-Lvov-Kiev
4. Koridor: Berlin/Nuremberg-Prag-Budapeşte-Köstence/Selanik/İstanbul
5. Koridor: Trieste-Ljubijana-Budapeşte-Köstence/Selanik/İstanbul
6. Koridor : Gdansk-Warşova-Zilina
7. Koridor : Danube

8. Koridor : Durre-Tirana-Üsküp-Sofya-Varna

9. Koridor : Helsinki-Kiev/Moskova-Odesa/Kishinev/Bükreş-Filipe

1997'de Helsinki'de koridor değişiklik önerilerinin değerlendirildiği III. Pan Avrupa Ulaştırma Konferansı'nda çalışmaların daha fonksiyonel yürütülebilmesi için Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorlarının dört bölgede toplanması önerilmiştir. Bu bölgeler; Barent Euro-Arctic Bölgesi, Karadeniz Bölgesi, Akdeniz Havzası Bölgesi ve Adriyatik/Iyon Denizleri Bölgesi'dir. Türkiye Karadeniz Bölgesi içerisinde değerlendirilmektedir (<http://www.ubak.gov.tr/tr/sura/kara/RAP6.doc>).

1904. Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP)

ESCAP, 1974'te kurulmuştur. 1993'te ESCAP'ın ECO ve İslam Kalkınma Bankası ile işbirliği mutabakatının imzalanmasından sonra ESCAP ile Türkiye ilişkileri ECO kapsamında gerçekleştirilmiştir. ESCAP, ECO'nun Karayolu Ulaşım Ağı haritası çıkarılması gibi aktivitelerinde yer almıştır. ESCAP'ın en önemli projesi Asya Kara Ulaşım Altyapı Gelişimi projesidir. 1997'de ulaştırma koridorlarının saptanması için yapılan toplantıda şu koridorlar saptanmıştır;

-Kuzey Koridoru; Rusya Federasyonu ve Ukrayna/Belarus yoluyla Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlar.

-Merkezi Koridor: Orta Asya'yı Hazar Denizi, Kafkasya ülkeleri, Karadeniz, Rusya Federasyonu ve Ukrayna/Türkiye yoluyla Avrupa'ya bağlar.

-Güney Koridoru: İran ve Türkiye üzerinden Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlar (<http://www.kgm.gov.tr/fr5.asp?tt=0010>).

1905. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Türkiye Karadeniz Ring Koridoru

Bu projenin amacı üye ülkelerin ana merkezlerinin birleştirilmesi yanında Karadeniz çevresinde düzenli ulaşımı sağlayacak bir karayolu ağı oluşturmaktır. Türkiye'deki Karadeniz Ring Koridoru doğu ile batı arasında yeni bir bağlantı oluşturmaktadır. Bu koridorun ana yol ağını Karadeniz ülkelerine, Kafkasya'ya, ferry yoluyla Hazar

Denizinden, Orta Asya ve Uzak Doğu'ya bağlaması düşünülmüştür (<http://www.ubak.gov.tr/tr/sura/kara/RAP6.doc>).

1906. Batı-Doğu Projesi

Arnavutluk'un Durres Limanı'nı Üsküp üzerinden Sofya'ya bağlayacak bir otoyol projesidir. İlk defa Arnavutluk, Makedonya ve Bulgaristan arasında ele alınan projeye 1993 yılında Türkiye'de katılmıştır. 1994 yılında Türkiye'yi İstanbul-Kapıkule-Sofya-Üsküp-Tirana-Durres güzergahı ile Adriyatik sahiline oradan da Durres-Venedik Feri hattıyla Avrupa'ya bağlayacak olan Batı-Doğu Koridoru Projesi ile ilgili deklarasyon imzalanarak proje hayata geçirilmiştir(<http://www.ubak.gov.tr/tr/sura/kara/RAP6.doc>).

1907. Kars-Tiflis Demiryolu Hattı

Proje, Türkiye ile Gürcistan ve Azerbaycan arasında demiryolu bağlantısını kurmak, İran üzerinden geçen Doğu-Batı koridoruna alternatif bir güzergah oluşturmak, büyük bir ulaştırma potansiyeline sahip Orta Asya Cumhuriyetleri'ni Türkiye'ye bağlamak, Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan üzerinden geçen demiryolu-denizyolu kombine taşımacılığı ile Orta Asya'yı Akdeniz'e bağlamak amacıyla geliştirilmiştir. 92 km çift hat olarak planlanan projenin maliyeti yaklaşık 460 Milyon dolardır.

1908. Boru Hattı Projeleri

Hazar havzasındaki petrolün Türkiye üzerinden Akdeniz'deki terminale getirilerek buradan da dünya pazarlarına taşınmasını hedefleyen Baku-Ceyhan Boru Hattı Projesi Türkiye için oldukça önem taşımaktadır. Projenin gerçekleşmesi ile 45 milyon ton petrol Akdeniz'e taşınacaktır. Stratejik ve ekonomik açıdan ülkeye önemli çıkarlar sağlayacak bir oluşumdur. 16 milyar m³ Rus gazını Karadeniz altından Türkiye'ye taşıyacak Mavi Akım Projesi, Türkmenistan'dan başlayarak Hazar Denizi altından Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden geçerek Türkiye'ye ulaşacak Türkmen Gazı Projesi ve 10 milyar m³ kapasiteli İran-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı Projesi de önemli projeler arasındadır (<http://www.ihracatdunyasi.com/tassorun.html>).

191. Uluslararası Anlaşmalar

1995-2000 yılları arasında ülkelerle yapılan başlıca uluslararası ulaştırma anlaşmaları, anlaşmaların yapıldığı ülkeler ve tarihleri Ek-1’de verilmiştir. Bu yıllar arasında 23 ülke ile toplam 30 anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşmaların çoğunun Rusya Federasyonu ve Eski SSCB ülkeleri ile imzalandığı dikkati çekmektedir.



İKİNCİ BÖLÜM

2. TRACECA BÖLGESİNİN EKONOMİK ve TİCARİ DURUMU, AB ve TÜRKİYE İLE İLİŞKİLERİ

20. Bölgenin Ekonomik ve Ticari Durumu

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra bağımsızlığını kazanan Türk Cumhuriyetleri piyasa ekonomisine geçişte önemli adımlar atmışlardır bunlar şöyle özetlenebilir :

- Merkez bankalarını kurarak milli paralarını tedavüle sokmuşlardır. Böylece Rus Rublesi'nin hakimiyetinden kurtularak bağımsız para politikası uygulama imkanına kavuşmuşlardır.
- Mal ve hizmetlerin fiyatlarının serbestçe piyasalarda belirlenmesine imkan verilmiştir.
- Tarım, hizmet ve sanayi sektörlerinde özel mülkiyete geçişin hukuki altyapısı büyük ölçüde tamamlanmıştır.
- Özelleştirmenin yasal alt-yapısı hazırlanmış ve tarım, hizmetler sektörleri ile küçük ve orta boy sanayi işletmelerinde önemli ölçüde özelleştirme sağlanmıştır.
- Bankacılık sektöründe önemli gelişmeler sağlanmıştır.
- Gümrük sistemlerinin kurulması ve kambiyo rejimlerinin düzenlenmesi konusunda önemli adımlar atılmıştır.
- Bütçe ve vergi sistemlerinin kurulmasında mesafeler alınmıştır.

200. Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYİH)

Bölge ülkelerinin 1997-2001 yılları arasındaki GSYİH değerleri ve bu yıllar arasında GSYİH'da meydana gelen yüzde değişim Tablo 16'da verilmiştir.

Tablo : 16
TRACECA Bölgesinde Yer Alan Ülkelerin
Yıllara Göre GSYİH Değerleri (Milyar Dolar)

Ülkeler	GSYİH (Milyar \$)					Yüzde Değişim		
	1997	1998	1999	2000	2001	1999	2000	2001
Azerbaycan	4.0	4.1	4.0	5.3	5.6	-2,4	32,5	5,7
Gürcistan	3.6	3.6	2.8	3.0	3.1	-28	6	3
Kazakistan	22.2	22.3	16.9	18.3	22.4	-23,5	8,9	21,7
Kırgızistan	1.8	1.6	1.2	1.4	1.5	-25,0	16,7	7,1
Tacikistan	0.9	1.3	1.1	1	1.1	-15,4	-9,1	10,0
Türkmenistan	2.7	2.9	3.3	4.4	6.0	13,8	33,3	36,4
Özbekistan	14.5	12.1	17.1	13.5	11.6	41,3	-21,1	-14,1
Ermenistan	1.6	1.8	1.8	1.9	2.1	0,0	5,6	10,5
Bulgaristan	10.4	22.4	23.8	26.8	29.6	6,3	12,6	10,4
Ukrayna	50	41.8	30.8	31.8	39	-26,3	3,2	22,6
Moldova	1.9	1.7	1.2	1.3	1.4	-29,4	8,3	7,7
Romanya	34.7	42.1	35.6	36.9	39.7	-15,4	3,7	7,6
Türkiye	189.2	206.5	185.2	200.0	145.0	-10,3	8,0	-27,5
TOPLAM	348,4	372,5	339,1	356,2	316,6	-9,0	5,0	-11,1

Kaynak: World Development Indicators database, 2003 (<http://www.worldbank.org>).

UND, Gürcistan Ülke Profili, 2003, s.5.

DEİK, Azerbaycan Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2001, s.1.

DEİK, Kazakistan Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2003, s.3.

DEİK, Kırgızistan Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2003, s.3.

DEİK, Romanya Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2003, s. 2.

<http://www.tika.gov.tr/tur/ulke/index/tr.htm>.

<http://www.dtm.gov.tr/anl/raporlar/ORTA%20ASYA-BDT/tacikistan/tacikistan.htm>.

<http://www.foreigntrade.gov.tr/ead/DTDERGİ/nisan 2003>.

<http://www.dtm.gov.tr/ead/gosterge/ekogosterge.xls>

Bölge ülkelerinin toplam GSYİH'sı yıllar itibariyle dalgalanmalar göstermiştir 1997 yılında 348.4 milyar dolar, 1998 yılında 372.5 milyar dolar, 1999 yılında 339.1 milyar dolar, 2000 yılında 356.2 milyar dolar ve 2001 yılında da 316.6 milyar dolardır. Azerbaycan'ın GSYİH'sı, 1997 yılında 4 milyar, 1998 yılında 4.1 milyar, 1999 yılında 4 milyar, 2000 yılında %32.5 oranında artış göstererek 5.3 milyar ve 2001 yılında 5.6 milyar dolar olmuştur. Gürcistan'ın GSYİH'sı 1997 ve 1998 yıllarında 3.6 milyar dolar iken 1999 yılında 2.8 milyar dolara düşmüş ve 2000 yılında 3 milyar ve 2001 yılında 3.1 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Kazakistan'ın 1997 ve 1998 yıllarında 22

milyon dolar iken 1998 yılında 16.9 milyar dolara düşmüş daha sonra artış göstererek 2001 yılında bir önceki yıla oranla % 21.7 artış göstererek 22.4 milyar dolara ulaşmıştır. Kırgızistan'ın GSYİH'sı 1997 yılında 1.8 milyar dolar iken 1999 yılında 1.2 milyar dolara düşmüş ve 2001 yılında yükselme eğilimi göstererek 1.5 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Tacikistan'ın GSYİH'sı 1997 yılında 0.9 milyar dolar iken yıllar itibariyle çok fazla değişme göstermemiş ve 2001 yılında 1.1 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Türkmenistan'ın GSYİH'sı 1997 yılında 2.7 milyar dolar iken sürekli artış göstererek 2001 yılında bir önceki yıla göre %36.4'lük bir artış göstermiş ve 6 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Özbekistan'ın GSYİH'sı yıllar itibariyle dalgalanma göstererek 1997 yılında 14.5 milyar dolar iken 1998 yılında 12.1 milyar dolara düşmüş, 1999 yılında bir önceki yıla göre %41.3 oranında artarak 17.1 milyar dolara çıkmış ve daha sonraki yıllarda düşme göstererek 2001 yılında 11.6 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Ermenistan'ın GSYİH'sı 1997 yılında 1.6 milyar dolar iken yıllar itibariyle çok fazla değişme göstermemiş ve 2000 yılında 2.2 olarak gerçekleşmiştir. Bulgaristan'ın 1997 yılında 10.4 milyar olan GSYİH'sı 1998 yılında büyük artış kaydetmiş 22.4 milyar dolara ulaşmış daha sonra aynı şekilde yükselmeye devam ederek 2001 yılında 29.6 milyar dolara ulaşmıştır.

Ukrayna'nın GSYİH'sı 1997 yılında 50 milyar dolar iken 1999 yılına kadar düşme göstermiş daha sonra tekrar artış göstererek 2001 yılında bir önceki yıla göre % 22.6 oranında artış göstererek 39 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Moldova'nın GSYİH'sı 1997 yılında 1.9 milyar dolar iken düşme göstererek 1999 yılında 1.2 milyar dolar olmuş ve 2001 yılında 1.4 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Romanya'nın GSYİH'sı 1997 yılında 34.7 milyar dolar iken, 1998 yılında 42.1 milyar dolara yükselmiş daha sonra 1999 yılında 35.6 milyar dolara düşmüş ve bu tarihten sonrada artma eğilimi göstererek 2001 yılında 39,7 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye'nin GSYİH'sına bakıldığında yıllar itibariyle dalgalı bir seyir izlediği görülmektedir. 1997 yılında 189.2 milyar dolar iken 1998 yılında 206.5 milyar dolara çıkmış, 1999 yılında 185.2 milyar dolara düşmüş, 2000 yılında 200 milyar dolara çıkmış ve nihayet 2001 yılında da 145 milyar dolara düşmüştür.

201. Enerji Sektörü

Orta Asya ve Kafkasya bölgesi önemli enerji ve hammadde potansiyeline sahiptir. Bu bölümde bölgenin ham petrol rezervleri, doğal gaz ve kömür potansiyeli ve elektrik kapasitesi üzerinde durularak üretim ve tüketim dengeleri incelenecektir.

2010. Ham Petrol

Orta Asya ve Kafkasya bölgesinin ham petrol bakımından dünyadaki durumunu ortaya koymak amacıyla dünyada kesinleşmiş petrol rezervleri ve dünyadaki payları Tablo 17’de verilmiştir. 2002 yılı verileri incelendiğinde rezerv miktarı bakımından Eski SSCB’nin Orta Doğu ve Güney Amerika’dan sonra 3. sırayı aldığı görülmektedir. Dünyanın petrol rezervi bakımından en zengin bölgesi olan Orta Doğu % 65,4 gibi çok büyük bir paya sahip iken Güney Amerika % 9,4, Eski SSCB % 7,4, Afrika 7,4, Kuzey Amerika % 4,8, Asya Pasifik % 3,7 ve Avrupa % 1,9 bir rezerv payına sahiptir.

Tablo : 17

Dünyada Kesinleşmiş Petrol Rezervleri, Günlük Üretim ve Tüketimi

	Rezerv (Milyar Varil)	Dünyadaki % Payı	Günlük Üretim (Bin Varil)	Günlük Tüketim (Bin Varil)	Üretimin Tüketimi Karşılama Oranı (%)
Kuzey Amerika	49.9	4,8	14.163	23.487	60
Güney Amerika	98.6	9,4	6.654	4.590	145
Avrupa	19.7	1,9	6.740	16.025	42
Eski SSCB	77.8	7,4	9.482	3.381	280
Orta Doğu	685.6	65,4	20.973	4.338	483
Afrika	77.4	7,4	7.937	2.527	314
Asya Pasifik	38.7	3,7	7.987	21.399	37
Dünya	1047.7	100	73.935	75.747	98

Kaynak: BP Statistical Review of the World Energy, 2003, s. 4.

Günlük petrol üretiminin tüketimi karşılama oranlarına bakıldığında Orta Doğuda % 483, Afrika’da % 314, Eski SSCB’de % 280, Güney Amerika’da % 145, Kuzey Amerika’da % 60, Avrupa’da % 42 ve Asya Pasifik’te % 37’dir. Görüldüğü üzere, Asya

Pasifik, Avrupa ve Kuzey Amerika petrol açısından oldukça yetersiz ve dışa bağımlı durumdadır.

Bölge ülkelerinin kesinleşmiş petrol rezervleri ve günlük üretim-tüketim miktarları ile üretimin tüketimi karşılama oranları Tablo 18’de verilmiştir.

Tablo : 18

Bölge Ülkelerinin Kesinleşmiş Petrol Rezervleri, Günlük Üretim ve Tüketimleri

Ülkeler	Rezerv (Milyar Varil)	Günlük Üretim (Bin Varil)	Günlük Tüketim (Bin Varil)	Üretimin Tüketimi Karşılama Oranı (%)
Azerbaycan	7	300	74	405
Gürcistan	-	2	32	6
Kazakistan	8	836	136	615
Kırgızistan	-	2	20	0.01
Tacikistan	-	(a)	20	-
Türkmenistan	0,5	162	48	337
Özbekistan	0,6	171	131	130
Ermenistan	0,2	-	-	-
Bulgaristan	0,01	1	87	1,1
Ukrayna	0,4	76	255	30
Moldova	-	(a)	24	-
Romanya	1	130	217	60
Türkiye	0,3	48	619	7,7

(a) = 500 varilden daha az.

Kaynak: BP Statistical Review of the World Energy, 2003, s. 4.

http://www.eia.doe.gov/pub/international/ieapdf/to2_05.pdf

Rezerv bakımından en zengin ülkeler, Kazakistan (8 milyar varil), Azerbaycan (7 milyar varil), Romanya (1 milyar varil), Özbekistan (0,6 milyar varil) ve Türkmenistan (0,5 milyar varil) dir. Tacikistan, Moldova, Gürcistan ve Kırgızistan, Ermenistan, Ukrayna ve Türkiye'nin petrol rezervleri oldukça sınırlıdır. Üretimin tüketimi karşılama oranlarına bakıldığında Kazakistan, Azerbaycan, Türkmenistan ve Özbekistan'ın günlük tüketimlerinin çok üzerinde üretim yaptıkları görülmektedir. Petrol üretiminin tüketimini karşılama oranı Azerbaycan'da % 405, Kazakistan'da % 615, Türkmenistan'da % 337 ve Özbekistan'da % 130'dur. Bölgedeki diğer ülkeler ve Türkiye petrol bakımından dışarıya bağımlıdırlar. Kazakistan'ın dünya petrol rezervindeki payı % 0,9'dur. Azerbaycan'ın payı % 0,7, Türkmenistan ve Özbekistan'ın payları % 0,1'dir (BP, 2003, s.4).

2011. Doğal Gaz

Dünyada kesinleşmiş doğal gaz rezervleri ve bölgelerin payları Tablo 19'da verilmiştir. Buna göre 2002 yılı itibariyle Orta Doğu doğal gaz rezervi bakımından % 36'lık oran ile en yüksek paya sahip olan bölgedir. Orta Doğuyu % 34,7'lik pay ile Eski SSCB ülkeleri takip etmektedir. Asya Pasifik'in payı, % 8,1, Afrika'nın payı, % 7,6, Kuzey Amerika'nın payı % 4,6 ve Güney Amerika ve Avrupa'nın payları % 4,5'dir.

Dünya genelinde doğal gaz üretim tüketim dengesine bakıldığında sadece Güney Amerika, Eski SSCB, Orta Doğu ve Afrika'nın doğal gaz üretiminin tüketimi için yeterli olduğu görülmektedir. Yıllık doğal gaz üretiminin tüketimi karşılama oranları şu şekildedir; Kuzey Amerika % 97, Güney Amerika % 105, Avrupa % 54, Eski SSCB % 143, Orta Doğu % 114, Afrika, % 197, Asya Pasifik, % 91. Doğal gaz üretiminin tüketimini karşılama oranının en düşük olduğu bölgenin Avrupa olduğu görülmektedir.

Tablo : 19

Dünyada Kesinleşmiş Doğal Gaz Rezervleri, Üretim ve Tüketimleri

Ülkeler	Rezerv (Trilyon-m ³)	Dünyadaki % Payı	Üretim (Milyon m ³)	Tüketim (Milyon m ³)	Üretimin Tüketimi Karşılama Oranı (%)
Kuzey Amerika	7.15	4,6	766	790.3	97
Güney Amerika	7.08	4,5	103	98	105
Avrupa	7.26	4,5	312.4	572.2	54
Eski SSCB	54.14	34,7	675.7	471.6	143
Orta Doğu	56.06	36	235.6	205.7	114
Afrika	11.84	7,6	133.2	67.4	197
Asya Pasifik	12.61	8,1	301.7	330.3	91
Dünya	155.78	100	2527.6	2535.5	100

Kaynak: BP Statistical Review of the World Energy, 2003, s. 4.

Bölge ülkelerinin kesinleşmiş doğal gaz rezervleri ve üretim-tüketim payları Tablo 20'de verilmiştir. İspatlanmış doğal gaz petrol rezervi bakımından bölgenin en zengin ülkesi 2.86 trilyon m³ rezervi ile Türkmenistan'dır. Dünyadaki payı % 1,3'dür. Özbekistan ve Kazakistan'ın dünyadaki payları % 1,2 ve Azerbaycan'ın % 0,5'tir (BP, 2003, s.4).

Tablo : 20

Bölge Ülkelerinin Kesinleşmiş Doğal Gaz Rezervleri, Üretim ve Tüketimleri

Ülkeler	Rezerv (Trilyon m ³)	Üretim (Milyar m ³)	Tüketim (Milyar m ³)	Üretimin Tüketimi Karşılama Oranı (%)
Azerbaycan	0.85	5.2	7.8	67
Gürcistan	-	-	1.2	-
Kazakistan	1.84	10.8	10.1	107
Kırgızistan	-	-	2	-
Tacikistan	-	-	1.31	-
Türkmenistan	2.86	47.9	12.9	371
Özbekistan	1.87	53.5	51	105
Ermenistan	-	-	1.4	-
Bulgaristan	0,006	-	3	-
Ukrayna	1.12	17.1	70.9	24
Moldova	-	-	2	-
Romanya	0.14	13.6	16.6	82
Türkiye	0,008	0.28	16	0,01

Kaynak: BP Statistical Review of the World Energy, 2003, s. 4.

http://www.eia.doe.gov/pub/international/ieapdf/to2_05.pdf

Azerbaycan'ın yıllık doğal gaz üretimi 5.2 milyar m³, tüketimi 7.8 milyar m³'tür. Azerbaycan'ın doğal gaz üretiminin tüketimini karşılama oranı % 67'dir. Kazakistan'ın yıllık doğal gaz üretimi 10.8 milyar m³, tüketimi ise 10.1 milyar m³ olup doğal gaz üretiminin tüketimini karşılama oranı % 107'dir. Türkmenistan'ın yıllık doğal gaz üretimi 47.9 milyar m³, tüketimi 12.9 milyar m³ ve üretimin tüketimi karşılama oranı % 378'dir. Özbekistan'ın ise yıllık doğal gaz üretimi 53.5 milyar m³, tüketimi 51 milyar m³ olup üretimin tüketimi karşılama oranı % 105'dür. Gürcistan, Kırgızistan, Tacikistan, Ermenistan, Bulgaristan, Moldova ve Türkiye'nin doğal gaz bakımından dışa bağımlıdırlar.

2012. Kömür

Bölge ülkelerinin kömür rezervleri, üretim ve tüketim değerleri Tablo 21'de verilmiştir. Kömür rezervi bakımından bölgenin en zengin ülkeleri Kazakistan ve Ukrayna'dır. Kazakistan'ın üretiminin tüketimi karşılama oranı % 145 olup, kömür ihracatçısıdır.

Gürcistan ve Özbekistan'ın kömür üretimlerinin tüketimlerinin karşılama oranı % 100'dür. Bu oran Kırgızistan'da % 34, Tacikistan'da % 14, Bulgaristan'da % 89, Ukrayna'da % 96, Romanya'da % 90 ve Türkiye'de % 89'dur.

Tablo : 21
Bölge Ülkelerinin Kömür Üretim ve Tüketimi (MilyonTon)

Ülkeler	Rezerv (Milyon Ton)	Üretim (Milyon Ton)	Tüketim (Milyon Ton)	Üretimin Tüketimi Karşılama Oranı (%)
Azerbaycan	-	-	0	-
Gürcistan	-	0.01	0.01	100
Kazakistan	34.000	88.52	61.02	145
Kırgızistan	-	0.47	1.37	34
Tacikistan	-	0.02	0.14	14
Türkmenistan	-	-	0	-
Özbekistan	-	2.94	2.94	100
Ermenistan	-	-	-	-
Bulgaristan	2.711	31.47	35.24	89
Ukrayna	34153	90.06	93.71	96
Moldova	-	0	0.21	0
Romanya	1.457	33.08	36.40	90
Türkiye	3.689	72.57	81.14	89

Kaynak: http://www.eia.doe.gov/pub/international/ieapdf/to2_05.pdf

2013. Elektrik

Bölge ülkelerinin elektrik üretim ve tüketim payları ve üretimin tüketimi karşılama oranları Tablo 22'de verilmiştir. Bölge ülkelerinde elektrik üretim seviyesi oldukça yüksektir ve Tacikistan ve Özbekistan dışındaki bütün ülkelerin üretimleri tüketimlerinden fazladır. Üretimin tüketimi karşılama oranı Kazakistan'da % 109, Kırgızistan'da % 108, Kırgızistan'da % 128, Kırgızistan'da % 128, Tacikistan'da % 97, Türkmenistan'da % 119, Özbekistan'da % 94, Ermenistan'da % 111, Bulgaristan'da % 127, Ukrayna'da % 108, Moldova'da % 105, Romanya'da % 110 ve Türkiye'de % 103'tür.

Tablo : 22

Bölge Ülkelerinin Elektrik Üretim ve Tüketimi (Milyar Kw/Saat)

Ülkeler	Üretim	Tüketim	Üretimin Tüketimi Karşılama Oranı (%)
Azerbaycan	18.22	16.6	109
Kazakistan	52.42	48.4	108
Kırgızistan	13.45	10.5	128
Tacikistan	14.18	14.5	97
Türkmenistan	10.18	8.5	119
Özbekistan	44.48	47.1	94
Ermenistan	6.48	5.8	111
Bulgaristan	41.38	32.5	127
Ukrayna	164.69	152.4	108
Moldova	3.39	3.2	105
Romanya	50.86	46.1	110
Türkiye	116.56	112.6	103

Kaynak: Energy Information Administration/International Energy Annual, 2003, s. 10.

202. Dış Ticaret

Bölgenin dış ticareti 1997-2001 yılları itibariyle ele alınmış; ihracat, ithalat, dış ticaret hacmi, dış ticaret dengesi ve ihracatın ithalatı karşılama oranı alt başlıkları altında incelenecektir.

2020. İhracat

Azerbaycan'ın ihraç ettiği başlıca ürünler, petrol ve petrol ürünleri, gıda, tekstil ürünleri, makine ve ekipmanlardır, demir-çelik ürünleri ve tütündür. Azerbaycan'ın ihracatı, 1997 yılında 0.8 milyar iken, 1998 yılında 0.7 milyar dolara düşmüş, 1999 yılında 1 milyar dolara çıkmış, daha sonra %90 oranında artış göstererek 2000 ve 2001 yıllarında 1.9 milyar dolar olmuştur.

Tablo : 23
TRACECA Bölgesinde Yer Alan Ülkelerin
Yıllara Göre İhracat Değerleri (Milyar Dolar)

Ülke	İhracat (Milyar \$)					Yüzde Değişim			
	1997	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
Azerbaycan	0.8	0.7	1	1.9	1.9	-12,5	42,9	90,0	0
Gürcistan	0.3	0.2	0.2	0.4	-	-33,3	0,0	100,0	-
Kazakistan	6.9	5.8	5.9	9.2	9.0	-15,9	1,7	55,9	-2,2
Kırgızistan	0.6	0.5	0.4	0.5	0.5	-16,7	-20,0	25,0	0,0
Tacikistan	0.7	0.6	0.7	0.8	0.7	-14,3	16,7	14,3	-12,5
Türkmenist	0.8	0.6	1.2	-	-	-25,0	100,0	-	-
Özbekistan	3.7	2.9	2.8	2.9	2.8	-21,6	-3,4	3,6	-3,4
Ermenistan	0.2	0.2	0.2	0.3	-	0,0	0,0	50,0	-
Bulgaristan	4.8	4.2	4	4.8	5.1	-12,5	-4,8	20,0	6,3
Ukrayna	15.4	13.7	13.2	15.7	17.1	-11,0	-3,6	18,9	8,9
Moldova	0.9	0.6	0.5	0.5	0.6	-33,3	-16,7	0,0	20,0
Romanya	8.4	8.3	8.5	10.4	11.4	-1,2	2,4	22,4	9,6
Türkiye	26	26.9	26.6	27.8	31.3	3,5	-1,1	4,5	12,6

Kaynak: World Development Indicators database, 2003 (www.worldbank.org.tr)

DEİK, Azerbaycan Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2001, s.1.

DEİK, Kazakistan Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2003, s.3.

DEİK, Kırgızistan Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2003, s.3.

DEİK, Romanya Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2003, s. 2.

<http://www.tika.gov.tr/tur/ulke/index/tr.htm>

<http://www.dtm.gov.tr/anl/raporlar/ORTA%20ASYA-BDT/tacikistan/tacikistan.htm>

<http://www.foreigntrade.gov.tr/ead/DTDERGI/nican.2003>

<http://www.dtm.gov.tr/ead/gosterge/ekogosterge.xls>

http://www.intracen.org/countries/structural03/aze_8.pdf

<http://www.foreigntrade.gov.tr/pazaragiris/ulkeler/rom/rom-ulk-dis.htm>

Gürcistan'ın ihraç ettiği ürünler arasında ilk sırayı özellikle 2001 yılından sonra önemli artış gösteren askeri uçak ve parçaları olup bunu hurda metal, şarap, hurda alüminyum ve demir takip etmektedir. Gürcistan'ın ihracatı 1997 ile 1999 yılları itibariyle çok fazla değişme göstermemiş, 2000 yılında ise %100 oranında artış göstererek 0.4 milyar dolar olmuştur.

Kazakistan'ın ihraç ettiği başlıca mallar petrol ve metal ürünleridir. Kazakistan'ın ihracatı, 1997 yılında 6.9 milyar dolar iken 1998 ve 1999 yıllarında düşüş göstermiş daha sonra ise 2000 yılında bir önceki yıla göre %55.9 oranında artarak 9.2 milyara çıkmış ve 2001 yılında 9.0 olmuştur.

Kırgızistan'ın ihraç ettiği başlıca mallar, değerli ve yarı değerli metaller, tekstil ürünleri, gıda, içecek, tütün, makine ve ekipman, kimyasallar ve ulaşım araçlarıdır.

Kırgızistan'ın ihracatı, 1997 yılında 0.6 milyar dolar iken 1999 yılında 0.4 milyar dolara düşmüş ve 2000 ve 2001 yıllarında 0.5 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Tacikistan'ın ihraç ettiği başlıca mallar, alüminyum, pamuk ve elektrik enerjisinden oluşmaktadır. Tacikistan'ın ihracatı, 1997 yılında 0.7 milyar dolar iken çok fazla olmamakla birlikte dalgalanmalar göstermiş, 2001 yılında da 0.7 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Türkmenistan'ın ihraç ettiği başlıca mallar, doğal gaz, pamuk, petrol ürünleri, elektrik enerjisi, tekstil ve halılardan oluşmaktadır(ÖZEY, 1999, s. 168). Türkmenistan'ın ihracatı, 1997 yılında 0.8 milyar dolar iken 1998 yılında 0.6 milyar dolara düşmüş ve 1999 yılında % 100'lük bir artış göstererek 1.2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Özbekistan'ın ihraç ettiği başlıca ürünler, pamuk, doğal gaz, altın, ipekli dokuma ve çeşitli tarım makineleridir. Özbekistan'ın ihracatı, 1997 yılında 3.7 milyar dolar iken 1998 yılında 2.9 milyar dolara, 1999 yılında 2.8 milyar dolara düşmüş ve daha sonrada çok fazla değişme göstermemiş ve 2001 yılında yine 2.8 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Ermenistan'ın ihracatı içerisinde en önemli pay değerli takı ve mücevherlere ait olup diğer önemli ihraç ürünleri makine sanayi ve demir dışı metal sanayi ürünleridir(ÇELİK-KALAYCI, 2002, s.29). Ermenistan'ın ihracatı, 1997 yılında 0.2 milyar dolar iken yıllar itibariyle çok fazla değişme göstermemiş ve 2000 yılında ise bir önceki yıla göre % 50 oranında artarak 0.3 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Bulgaristan'ın ihraç ettiği başlıca mallar, mineraller ve yakıtlar, elektrikli makineler, tütün ve mamulleri, kimyasal ürünler, lastik plastik sanayi mamulleri, tekstil ve giyimdir. Bulgaristan'ın ihracatı, 1997 yılında 4.8 milyar dolar iken 1999 yılında 4 milyar dolara düşmüş ve tekrar artış göstererek 2001 yılında 5.1 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Ukrayna'nın ihraç ettiği başlıca mallar, demir-çelik, maden, makine, hububat, kimyasal ürünlerdir. Ukrayna'nın ihracatı, 1997 yılında 15.4 milyar dolar iken 1999 yılında 13,2 milyar dolar olmuş ve daha sonra artarak 2001 yılında 17.1 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Moldova'nın ihraç ettiği başlıca ürünler, gıda ürünleri, içecekler, zirai ürünler, tütün ve tekstil ürünleridir. Moldova'nın ihracatı yıllar itibariyle düşme eğilimi göstermiş, 1997 yılında 0.9 milyar dolarken 2000 yılında 0.5 milyar dolara düşmüş 2001 yılında ise % 20 artış göstererek 0.6 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Romanya'nın ihraç ettiği başlıca mallar, gıda sanayi kimya sanayi dokumacılık tarım ürünleri makine sanayi ürünleri elektrikli mamullerdir. Romanya'nın ihracatı 1997 yılında 8.4 milyar dolar iken, 1998 yılında 8.3 milyar dolar olmuş daha sonra yıllar itibariyle sürekli artış göstermiş ve 2001 yılında 11.4 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye'nin ihraç ettiği başlıca ürünler, gıda, dokuma, giyim, maden ürünleridir. Bölge ülkelerin yıllara göre ihracatı Tablo 24'de verilmiştir. Türkiye'nin ihracatına bakıldığında, yıllar itibariyle artış görülmektedir. 1997 yılında 26 milyar dolar olan ihracat 1998 yılında 26.9, 1999 yılında 26.6, 2000 yılında 27.8 milyar ve 2001 yılında bir önceki yıla göre % 12.6 oranında artarak 31.3 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

2021. İthalat

Ülkelere ait ithalat verileri ve ithalatın yıllara göre yüzde değişimi Tablo 24'te verilmiştir. Azerbaycan'ın ithal ettiği başlıca ürünler, makineler, metal ürünleri, ulaşım araçları, petrol ürünleri, kimyasal ürünler ve gıdadır. Azerbaycan'ın 1997 yılı ithalat değeri 1,3 milyar dolar iken 1998 yılında % 30.8 oranında artarak 1,7 milyar dolar olmuş daha sonra sürekli azalma göstererek 2001 yılında 1,07 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Gürcistan'ın başlıca ithalat ürünleri ham petrol, petrol ürünleri, doğal gaz, makine ve makine ekipmanları ve elektrikli makine ve aksesuarlarıdır. Gürcistan'ın ithalatı yıllara

göre dalgalanmalar göstermiştir. 1997 yılı ithalat değeri 0,9 milyar dolar iken 1998 yılında 1 milyar dolar, 1999 yılında 0.6 milyar dolar ve 2000 yılında 0,7 milyar dolar olmuştur.

Tablo 24:
TRACECA Bölgesinde Yer Alan Ülkelerin
Yıllara Göre İthalat Değerleri (Milyar Dolar)

Ülke	İthalat (Milyar \$)					Yüzde Değişim			
	1997	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
Azerbaycan	1.3	1.7	1.4	1.4	1.07	30.8	-17.6	0.0	-23.6
Gürcistan	0.9	1.0	0.6	0.7	-	11.1	-40.0	16.7	-
Kazakistan	7.2	6.7	5.6	6.8	8.2	-6.9	-16.4	21.4	20.6
Kırgızistan	0.7	0.8	0.6	0.6	0.5	14.3	-25.0	0.0	-16.7
Tacikistan	0.8	0.7	0.7	0.8	0.7	-12.5	0.0	14.3	-12.5
Türkmenistan	1.1	1.1	1.4	-	-	0.0	27.3	-	-
Özbekistan	3.8	2.7	2.6	2.4	2.5	-28.9	-3.7	-7.7	4.2
Ermenistan	0.8	0.8	0.7	0.9	-	0.0	-12.5	28.6	-
Bulgaristan	4.9	4.6	5.1	6	6.7	-6.1	10.9	17.6	11.7
Ukrayna	19.6	16.28	12.9	14.9	15.8	-16.9	-20.8	15.5	6.0
Moldova	1.2	1.0	0.6	0.8	0.9	-16.7	-40.0	33.3	12.5
Romanya	11.2	10.9	9.6	12.1	14.4	-0.14	-11.9	26.0	19.0
Türkiye	48.6	45.9	40.6	54.5	41.4	-5.6	-11.5	33.7	-23.8

Kaynak: World Development Indicators Database, 2003

DEİK, Azerbaycan Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2001, s.1.

DEİK, Kazakistan Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2003, s.3.

DEİK, Kırgızistan Ekonomisi ve Türkiye İle İlişkileri, 2003, s.3.

DEİK, Romanya Ekonomisi ve Türkiye İle İlişkileri, 2003, s. 2.

<http://www.tika.gov.tr/tur/ulke/index/tr.htm>.

<http://www.dtm.gov.tr/raporlar/ORTA%20ASYA-BDT/tacikistan/tacikistan.htm>.

<http://www.foreigntrade.gov.tr/ead/DTDERGİ/nisan.2003>.

<http://www.dtm.gov.tr/ead/gosterge/ekogosterge.xls>

http://www.intracen.org/countries/structural03/aze_8.pdf

<http://www.foreigntrade.gov.tr/pazaragiris/ulkeler/rom/rom-ulk-dis.htm>

Kazakistan'ın ithal ettiği başlıca mallar, makineler, kimyasallar, mineral yakıtlar, metaller, gıda ürünleridir. Kazakistan'ın ithalat değerleri, 1997 yılında 7.2 milyar dolar iken azalma göstererek 1999 yılında 5.6 milyar dolar olmuş ve daha sonra artış göstererek 2001 yılında 8.2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Kırgızistan'ın ithal ettiği başlıca mallar, madenler, makine ve ekipman, kimyasallar, ulaşım araçları ve sebzelerdir. Kırgızistan'ın ithalatı 1997 yılında 0.7 milyar dolar iken 1998 yılında 0.8 milyar, 1999 ve 2000 yıllarında 0.6 ve 2001 yılında da 0.5 milyar dolardır.

Tacikistan'ın ithal ettiği başlıca mallar, doğal gaz, petrol ürünleri, tahıl ürünleridir. Tacikistan'ın ithalatı, 1997 yılında 0.8, 1998 ve 1999 yıllarında 0.7, 2000 yılında 0.8 ve 2001 yılında 0.7 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Türkmenistan'ın ithal ettiği başlıca mallar, makine ve makine donanımı, gıda, plastik, kauçuk, tüketim malları ve tekstildir (ÖZEY, 1999, s. 168). Türkmenistan'ın ihracatı da yıllar itibariyle artış göstermiş, 1997 yılında 1.1 milyar dolar iken 1999 yılında 1.4 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Moldova'nın ithal ettiği başlıca ürünler, mineral yakıtlar, elektrikli makineler, kağıt ve kartondur. Moldova'nın ithalatı 1997 yılında 1.2 milyar dolar iken, 1999 yılına kadar azalarak 0.6 milyar dolar olmuş daha sonra artarak 2001 yılında 0.9 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Özbekistan'ın ithal ettiği başlıca ürünler taşıt, kimya ürünleri, tüketim malzemeleri ve gıda ürünleridir. Özbekistan'ın ithalatı 1997 yılında 3.8 milyar dolar iken sürekli azalma göstererek 2000 yılında 2.4 milyar dolar olmuş, 2001 yılında da 2.5 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Ermenistan'ın ithal ettiği başlıca ürünler gıda sanayi ürünleri, akaryakıt ve diğer madencilik ürünleridir (ÇELİK-KALAYCI, 2002, s.29) Ermenistan'ın ithalatı, 1997 ve 1998 yıllarında 0.8 milyar, 1999 yılında 0.7 milyar ve 2000 yılında 0.9 milyar dolar olmuştur.

Bulgaristan'ın ithal ettiği başlıca ürünler, mineral yakıtlar, maden cevherleri, pamuk, sentetik ve suni elyaf, otomobil, alüminyum ürünleri. Bulgaristan'ın ithalatı 1997 yılında 4.9 milyar dolar iken 1998 yılında 4.6 milyar dolara düşmüş ve bu yıldan sonra sürekli artış göstererek 2001 yılında 6.7 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Ukrayna'nın ithal ettiği başlıca mallar, doğal gaz ve petrol, makine, elektrikli makine, araçlar, plastik ve mamulleridir. Ukrayna'nın ithalatı 1997 yılında 19.6 milyar dolar iken azalma göstererek 1999 yılında 12.9 milyar dolara düşmüş daha sonra artarak 2001 yılında 15.8 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Romanya'nın ithal ettiği başlıca mallar, gıda kimya sanayii işlenmiş petrol türünleri demir dışı metal sanayi demir-çelik ve traktördür. Romanya'nın ithalatı 1997 yılında 11.2 milyar dolar iken 1998 yılında 10.9 milyar dolar 1999 yılında 9.6 milyara düşmüş daha sonra bir önceki yıla göre % 19 oranında artarak 2001 yılında 14.4 milyar dolar olmuştur.

Türkiye'nin ithal ettiği başlıca ürünler, makine, elektronik eşya, ulaşım araçları ve petroldür. Türkiye'nin ithalatı, 1997 yılında 48.6 milyar dolar iken 1999 yılına kadar azalma göstermiş, 1999 yılında 40.6 milyar dolar olmuştur. Daha sonra bir önceki yıla göre % 33.7 oranında artış göstererek 2000 yılında 54.3 olmuş, ve 2001 yılında da bir önceki yıla göre % 23.8 oranında azalma göstererek 41.4 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

2022. Dış Ticaret Hacmi

TRACECA kapsamındaki ülkelerin dış ticaret hacmi Tablo 25'te verilmiştir. Azerbaycan'ın dış ticaret hacmi 1997 yılında 2,1 milyar dolar iken yükselme göstererek 1998 ve 1999 yılında 2,4 milyar dolar, 2000 yılında 3.3 milyar, 2001 yılında da 3.6 milyar dolar olmuştur. Gürcistan'ın dış ticaret hacmi 1997 ve 1998 yıllarında 1.2 milyar dolar iken 1999 yılında 0.8 milyara düşmüş, 2000 yılında da yükselme kaydederek 1.1 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Kazakistan'ın dış ticaret hacmi 1997 yılında 14.1 milyar dolar iken 1999 yılında 11.5 milyara düşmüş, daha sonra önemli ölçüde artarak 2001 yılında 17.2 milyar dolar olmuştur.

Kırgızistan'ın dış ticaret hacmi 1997 ve 1998 yıllarında 1.3 milyar dolar iken, 1999 yılında 1 milyar, 2000 yılında 1.1 milyar ve 2001 yılında da 1 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Tacikistan'ın dış ticaret hacmi de yıllara göre dalgalanmalar göstermiş, 1997 yılında 1.5 milyar dolar, 1998 yılında 1.3 milyar dolar, 1999 yılında 1.4 milyar dolar, 2000 yılında 1.6 milyar dolar ve 2001 yılında da 1.4 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Türkmenistan'ın dış ticaret hacmi 1997 yılında 1,9 milyar dolar iken 1998 yılında 1,7 milyar dolar, 1999 yılında 2,6 milyardır.

Tablo : 25
TRACECA Bölgesinde Yer Alan Ülkelerin
Yıllara Göre Dış Ticaret Hacimleri (Milyar Dolar)

Ülke	Dış Ticaret Hacmi (Milyar \$)					Yüzde Değişim			
	1997	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
Azerbaycan	2.1	2.4	2.4	3.3	3.6	14,3	0,0	37,5	9,1
Gürcistan	1.2	1.2	0.8	1.1	-	0,0	-33,3	37,5	-
Kazakistan	14.1	12.5	11.5	16.0	17.2	-11,3	-8,0	39,1	7,5
Kırgızistan	1.3	1.3	1.0	1.1	1.0	0,0	-23,1	10,0	-9,1
Tacikistan	1.5	1.3	1.4	1.6	1.4	-13,3	7,7	14,3	-12,5
Türkmenistan	1.9	1.7	2.6	-	-	-10,5	52,9	-	-
Özbekistan	7.5	5.6	5.4	5.3	5.3	-25,3	-3,6	-1,9	0,0
Ermenistan	1	1	0.9	1.2	-	0,0	-10,0	33,3	-
Bulgaristan	9.3	8.8	9.1	10.8	3.8	-5,4	3,4	18,7	27,8
Ukrayna	35	29.9	26.1	30.6	32.9	-14,6	-12,7	17,2	7,5
Moldova	2.1	1.6	.1	1.3	1.5	-23,8	-31,3	18,2	15,4
Romanya	19.7	19.2	18.1	22.5	25.8	-2,5	-5,7	24,3	14,7
Türkiye	74.6	72.5	67.2	82.1	72.7	-2,8	-7,3	22,2	-11,4

Kaynak: World Development Indicators Database, 2003

DEİK, Azerbaycan Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2001, s.1.

DEİK, Kazakistan Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2003, s.3.

DEİK, Kırgızistan Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2003, s.3.

DEİK, Romanya Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2003, s. 2.

<http://www.tika.gov.tr/tur/ulke/index/tr.htm>.

<http://www.dtm.gov.tr.anl/raporlar/ORTA%20ASYA-BDT/tacikistan/tacikistan.htm>.

<http://www.foreigntrade.gov.tr/ead/DTDERGI/nican.2003>.

<http://www.dtm.gov.tr/ead/gosterge/ekogosterge.xls>

Özbekistan'ın dış ticaret hacmi, yıllar itibariyle azalma göstermiş 1997 yılında 7.5 milyar dolar iken 2001 yılında 5.3 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Ermenistan'ın dış ticaret hacmi, 1997 ve 1998 yıllarında 1 milyar dolar, 1999 yılında 0.9 milyar dolar ve 2000 yılında 1.2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Bulgaristan'ın dış ticaret hacmi, 1997 yılında 9.3 milyar dolar iken 1998 yılında 8.8 milyar dolara düşmüş, daha sonra sürekli artış göstererek 2001 yılında 13.8 olarak gerçekleşmiştir. Ukrayna'nın dış ticaret hacmi, 1997 yılında 35 milyar dolar iken 1999 yılına kadar azalarak 1999 yılında 26.1 milyon dolar olmuş daha sonra artarak 2001 yılında 32.9 milyar dolar olmuştur.

Moldova'nın dış ticaret hacmi, 1997 yılında 2.1 milyar dolar iken 1999 yılına kadar azalma göstermiş daha sonra tekrara artarak 2001 yılında 1.5 milyar dolar olarak gerçeklemiştir. Romanya'nın dış ticaret hacmi, 1998 yılında 19.2 milyar dolar iken 1999 yılında azalarak 18.1 milyar dolar olmuş daha sonra artış göstererek 2001 yılında 25.8 milyar dolara ulaşmıştır. Türkiye'nin dış ticaret hacmi 1997 yılında 74.6 milyar dolar iken azalma göstererek 1999 yılında 67.2 milyar dolara düşmüş, 2000 yılında % 22.2 oranında artış göstererek 82.1 milyara dolara yükselmiş daha sonra %11.4 oranında azalarak 2001 yılında 72.7 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

2023. Dış Ticaret Dengesi

TRACECA kapsamındaki ülkelerin yıllara göre dış ticaret dengesi Tablo 26'da verilmiştir. Azerbaycan'ın dış ticaret dengesi 1997,1998 ve 1999 yıllarında sürekli açık vermiş, daha sonra ise 2000 yılında 0.5, 2001 yılında da 0.8 milyar dolar olmak üzere fazla vermiştir. Gürcistan'ın dış ticaret dengesi, tüm yıllarda açık vermiştir. Dış ticaret açığının en fazla olduğu yıl 0.8 milyar dolar açık ile 1998 yılıdır. 2000 yılında açık, 0.3 milyar dolara düşmüştür.

Kazakistan'ın dış ticaret dengesi, 1997 yılından 1999 yılına kadar sürekli açık vermiş, 2000 yılında, 2.4 milyar, 2001 yılında ise 0.8 milyar dolar olmak üzere fazla vermiştir. Kırgızistan'ın dış ticaret dengesi, 1997 yılından 2000 yılına kadar açık vermiş olup 2001 yılında dış ticaret dengesi sağlanmıştır. Tacikistan'ın dış ticaret dengesi de 1997 ve 1998 yıllarında açık vermiş daha sonraki yıllarda dış ticaret dengesi sağlanmıştır.

Türkmenistan'ın dış ticaret dengesi yıllar itibariyle sürekli açık vermiştir. Dış ticaret açığının en yüksek gerçekleştiği yıl 0,5 milyar dolar açık ile 1998'dir. Özbekistan'ın dış ticaret dengesi, 1997 yılında 0.1 milyar dolar açık vermiş daha sonraki yıllarda ise 0.2, 0.2, 0.5 ve 0.3 milyar dolar fazla vermiştir.

Ermenistan'ın dış ticareti tüm yıllarda açık vermiş, dış ticaret açığı yıllara göre fazla değişmemiş ve 0.6 milyar dolar seviyesinde gerçekleşmiştir.

Tablo : 26
TRACECA Bölgesinde Yer Alan Ülkelerin
Yıllara Göre Dış Ticaret Dengeleri (Milyar Dolar)

Ülkeler	Dış Ticaret Dengesi (Milyar \$)					İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%)				
	1997	1998	1999	2000	2001	1997	1998	1999	2000	2001
Azerbaycan	-0,5	-1	-0,4	0,5	0,8	0,61	0,41	0,71	1,36	1,7
Gürcistan	-0,6	-0,8	-0,4	-0,3	-	0,33	0,2	0,33	0,57	-
Kazakistan	-0,3	-0,9	-0,3	2,4	0,8	0,96	0,87	1,05	1,35	1,1
Kırgızistan	-0,1	-0,3	-0,2	-0,1	0	0,85	0,62	0,67	0,83	1
Tacikistan	-0,1	-0,1	0	0	0	0,87	0,86	1	1	1
Türkmenistan	-0,3	-0,5	-0,2	-	-	0,73	0,55	0,86	-	-
Özbekistan	-0,1	0,2	0,2	0,5	0,3	0,97	1,07	1,07	1,21	1,12
Ermenistan	-0,6	-0,6	0,5	-0,6	-	0,25	0,25	0,28	0,33	-
Bulgaristan	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1	-0,2	0,8	0,67	0,8	0,83	0,71
Ukrayna	-4,2	-2,6	0,3	0,8	1,3	0,78	0,84	1,02	1,05	1,08
Moldova	-0,3	-0,4	-0,1	-0,3	-0,3	0,75	0,6	0,8	0,62	0,67
Romanya	-2	-2,6	-1,1	-1,7	-3,0	0,7	0,8	0,9	0,9	0,9
Türkiye	-22,3	-18,9	-14,1	-26,7	-10,1	0,54	0,58	0,65	0,51	0,75

Kaynak: World Development Indicators Database, 2003

DEİK, Azerbaycan Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2001, s.1.

DEİK, Kazakistan Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2003, s.3.

DEİK, Kırgızistan Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2003, s.3.

DEİK, Romanya Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2003, s. 2.

<http://www.tika.gov.tr/tur/ulke/index/tr.htm>

<http://www.dtm.gov.tr.anl/raporlar/ORTA%20ASYA-BDT/tacikistan/tacikistan.htm>

<http://www.foreigntrade.gov.tr/ead/DTDERGI/nican2003>

<http://www.dtm.gov.tr/ead/gosterge/ekogosterge.xls>

Bulgaristan'ın dış ticaret dengesi de tüm yıllarda açık vermiş, 2001 yılı dış ticaret açığı 0.2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Ukrayna'nın dış ticaret açığı, 1997 yılında 4.2, 1998 yılında 2.6 milyar dolar iken, dış ticaret dengesi 1999 yılından sonra fazla vermiş, dış ticaret fazlası 2001 yılında 1.3 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Moldova'nın dış ticaret dengesi tüm yıllarda açık vermiş, 2001 yılında dış ticaret açığı 0.3 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Romanya'nın dış ticaret dengesi de tüm yıllarda açık vererek, dış ticaret açığı en fazla 2001 yılında gerçekleşmiş olup, 3 milyar dolardır. Türkiye'nin dış ticaret dengesi de tüm yıllarda açık vermiştir. 1997 yılında 22.3 milyar dolar olan dış ticaret açığı, 1998 yılında 18.9 milyar dolar, 1999 yılında 14.1 milyar dolar 2000 yılında 26.7 milyar dolar ve 2001 yılında 10.1 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

2024. İhracatın İthalatı Karşılama Oranı

Bölge ülkelerinin ihracatın ithalatı karşılama oranları Tablo 26'da görülmektedir.. Azerbaycan'ın ihracatın ithalatı karşılama oranı 1997 yılında %61, 1998 yılında % 41, 1999 yılında % 71, 2000 yılında %136 ve 2001 yılında % 170 olarak gerçekleşmiştir. Gürcistan'ın ihracatın ithalatı karşılama oranı, 1997 yılında %33, 1998 yılında % 20, 1999 yılında % 33, 2000 yılında da % 57 olarak gerçekleşmiştir. Kazakistan'ın ihracatın ithalatı karşılama oranları 1997-2001 yılları arasında sırasıyla, % 96, % 87, % 105, % 135 ve % 110 olarak gerçekleşmiştir. Kırgızistan'ın ihracatın ithalatı karşılama oranı 1997 yılında % 85 iken, 1998 yılında % 62, 1999 yılında % 67, 2000 yılında % 83, 2001 yılında ise % 100 olarak gerçekleşmiştir. Tacikistan'ın ihracatın ithalatı karşılama oranı, 1997 yılında % 87, 1998 yılında % 86 ve 1999, 2000 ve 2001 yıllarında da % 100 olarak gerçekleşmiştir. Türkmenistan'ın ihracatın ithalatı karşılama oranı, 1997 yılında % 73, 1998 yılında % 55 ve 1999 yılında % 86 olarak gerçekleşmiştir. Özbekistan'ın verilerine bakıldığında ihracatın ithalatı karşılama oranı, 1997-2001 yılları arasında sırasıyla, % 97, % 107, % 107, % 121 ve % 112 olarak gerçekleşmiştir. Ermenistan'ın ihracatın ithalatı karşılama oranları, 1997 yılında % 25, 1998 yılında % 25, 1999 yılında % 28 ve 2000 yılında % 33 olarak gerçekleşmiştir. Bulgaristan'ın ihracatın ithalatı karşılama oranına bakıldığında 1997 yılında % 80, 1998 yılında % 67, 1999 % 80, 2000 yılında % 83 ve 2001 yılında % 71'dir. Ukrayna'nın ihracatın ithalatı karşılama oranı, 1997 yılında 5 78, 1998 yılında % 84, 1999 yılında % 102, 2000 yılında % 105 ve 2001 yılında % 108 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Moldova'nın ihracatın ithalatı karşılama oranı 1997 yılında % 75, 1998 yılında % 60, 1999 % 80, 2000 yılında % 62 ve 2001 yılında da % 67'dir. Romanya'nın ihracatın ithalatı karşılama oranı 1998 yılında % 80, 1998,1999 ve 2000 yıllarında % 90 olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'nin yıllara göre ihracatın ithalatı karşılama oranı 1997 yılında % 54, 1998 yılında % 58,7, 1999 yılında % 65,4, 2000 yılında % 51 ve 2001 yılında % 75,7 olarak gerçekleşmiştir.

21. Bölgenin AB ile İlişkileri

SSCB'nin çöküşüyle birlikte ortaya çıkan yeni Kafkasya ve Orta Asya Cumhuriyetleri üzerinde Avrupalı Devletler etkin bir politika belirleme yoluna gitmemiştir. AB daha ziyade Merkezi ve Doğu Avrupa ülkeleri ve Rusya üzerinde

politikalar oluşturmuştur. Bu sebeple AB'nin bölge ülkeleri ile ilişkilerini her açıdan geliştirecek yeni bir AB stratejisi formüle edilmesi konusunda artan bir ihtiyaç söz konusu olmuştur. Enerji alanında işbirliği bu konuda mükemmel bir fırsat sunmaktadır. Hazar Denizi havzasında, önümüzdeki yüzyılda dünyanın ihtiyacının bir kısmına cevap verebilecek olan geniş petrol ve doğal gaz rezervleri bulunmaktadır. Bu rezervler Batının Ortadoğu petrolüne bağımlılığını azaltabilir ve onlara daha ucuz enerji girdisi sağlayabilir.

AB'nin günümüzdeki enerji temininin geleneksel alanları olan Rusya, Norveç ve Cezayir'in yüksek maliyetleri göz önünde bulundurulursa, gelecekte bu ülkelerin AB'nin enerji ihtiyacına cevap veremeyeceği tahmin edilmektedir. Bu nedenle AB, uzun dönemde Orta Asya ve Kafkasya ülkelerinin enerji kaynaklarını kullanmak isteyecektir. Ancak bölgenin Avrupa pazarına coğrafi olarak uzak bulunması ulaşım sorununu da gündeme getirmektedir. Bu nedenle, enerji ve ulaştırma sektörleri bundan sonraki ilişkilerin önemli bir bölümünü oluşturacaktır (HÜSEYNOV, 2002, s. 69).

210. Bölge İle AB Arasında İmzalanan Anlaşmalar ve Yapılan Görüşmeler

AB ile bölge ülkeleri ilişkilerinin hukuki zeminde gerçekleştirilmesi amacıyla 18 Aralık 1989 tarihinde SSCB ile imzalanan Ticari ve Ekonomik İşbirliği Anlaşması'ndan doğan yükümlülüklerin geçerli olacağı kabul edilmiştir. Bununla birlikte, AB bölgedeki eski SSCB devletlerinin çoğu ile, partnerlik ve işbirliği anlaşmaları imzalamıştır. Bu anlaşma, AB'ye üyelikleri değişik nedenlerle kısa vadede mümkün olmayan devletlerle yapılmaktadır. 10 yıl süreli olan Anlaşma kendiliğinden bir yıl uzayabilmektedir. AB ile ilişkilerin hukuki çerçevesini oluşturan Partnerlik ve İşbirliği Anlaşmalarının 1. maddesine göre partnerlik ilişkisinin amaçları şunlardır (HÜSEYNOV, 2001, s. 66):

a) Taraflar arasındaki politik ilişkilerin geliştirilmesine yardımcı olacak siyasi diyalog için gerekli çerçevenin oluşturulması;

b) Demokrasinin güçlendirilmesi, ekonominin geliştirilmesi ve piyasa ekonomisine geçişin tamamlanmasında söz konusu ülkelerin çabalarının desteklenmesi;

c) Sürekli ekonomik kalkınmayı sağlamak amacıyla taraflar arasında ticaretin, sermaye yatırımının ve uyumlu ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi,

d)Mevzuat, ekonomi, maliye, vatandaşlık, bilim, teknoloji ve kültür alanlarında işbirliğinin sağlanması.

AB ile Özbekistan arasında karşılıklı ilişkilerin iyileştirilmesine yönelik 1996 yılında imzalanan geçici anlaşmaya kadar SSCB ile imzalanmış olan Ticari ve Ekonomik İşbirliği Anlaşması temel oluşturmuştur. AB-Özbekistan ilişkilerinde insan hakları ihlalleri nedeniyle belirli bir soğuk dönem yaşanmış olmasına rağmen, Almanya, İngiltere ve Fransa gibi bazı AB ülkelerinin Özbekistan ile ilişkilerini geliştirme yönünde sürekli çaba göstermeleri dikkat çekmektedir. Aynı zamanda Özbekistan'ın Batı ile daha yakın ilişkiler kurma çabaları içinde Avrupa ülkeleri önemli rol oynamaktadır (DPT, 2001f, 49). 1 Haziran 1999 da imzalanan Partnerlik ve İşbirliği Anlaşması ile AB-Özbekistan ilişkileri bugünkü durumuna gelmiştir. Yapılan bu anlaşma ile demokratik, sosyal, kültürel, bilimsel, yatırımların teşviki ve yönlendirilmesi alanlarında destek öngörülmüştür. Ayrıca 1993'te başlatılan ve 1999'a kadar geçerliliğini sürdüren tekstil alanındaki anlaşmanın 2004 yılına kadar uzatılması öngörülmüştür. Bir çok Avrupalı firma 1996-97 yılına kadar bölgeye büyük yatırımlarda bulunmuştur (http://www.europa.eu.int/comn/external_relations/ozbekistan/intro/index.htm).

SSCB ile yapılan Ticari ve Ekonomik İşbirliği Anlaşması AB-Türkmenistan ilişkilerinin alt zeminini oluşturmuştur ve 1996-1999 döneminde her yıl yapılan görüşmeler ile güncelleştirilmiştir. 1998 yılında Partnerlik ve İşbirliği Anlaşması imzalanmış ancak henüz yürürlüğe girmemiştir. Ayrıca tekstil ihracatına yönelik anlaşma da imzalanmıştır (http://europa.eu.int/comn/external_relations/turkmenistan/intro/index.htm).

AB ile Kazakistan arasında 1995'te imzalanan Partnerlik ve Ekonomik İşbirliği Anlaşması 1999 yılında hayata geçirilmiştir. Bu anlaşma ekonomik, sosyal ve kültürel alanlarda çok geniş bir tabana oturtulmuştur. 1999' da Astana ve Brüksel'de buna yönelik toplantılar gerçekleştirilmiştir. Yine tekstil alanında 1999'da imzalanan Ekonomik İşbirliği Antlaşmasının 2002 yılına uzatılması öngörülmüştür. Çelik ve çelik endüstrisi ürünlerinin ihracatına yönelik anlaşmalar da ülkedeki çelik sektörünü uluslar arası alanda rekabet etme düzeyine getirme amacına yönelik uygulanmaktadır

(http://europa.eu.int/comn/external_relations/kazakhstan/intro/index.htm). AB ile işbirliği Kazakistan'ın dış politika öncelikleri arasında yer almaya başlamıştır. Kazakistan'ın AB ülkeleri ile ticaret hacmi 2,7 milyar dolara ulaşmıştır. Kazakistan ve AB arasında çevre koruma, telekomünikasyon ve uyuşturucu kaçakçılığına karşı mücadele konularında ortak programlar yürütülmesi öngörülmektedir (DPT, 2001f, s. 20).

AB ile Azerbaycan arasında 1995 yılında Bakü'de "Karşılıksız Yardımın Gerçekleştirilmesi Hakkında Memorandum" imzalanmıştır. 1996 yılında ise 1989 yılında SSCB ile AB'nin imzaladığı Ticari ve Ekonomik İşbirliği Anlaşması'nın yerine geçecek Partnerlik ve İşbirliği Anlaşması imzalanmış ve 1 Haziran 1999 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yine tekstil alanında anlaşmalar yapılmıştır (http://europa.eu.int/comn/external_relations/azerbaidjan/intro/index.htm). Ayrıca Azerbaycan ile AB arasında ticaretin serbestleştirilmesine yönelik Ara Anlaşma 8 Ekim 1997 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu anlaşma 22 Nisan 1996'da Lüksemburg'ta imzalanan Partnerlik ve İşbirliği Anlaşması yürürlüğe girene kadar işbirliğinin ticaretle ilgili bölümlerini düzenlemiştir. Anlaşmaya göre taraflar birbirlerine en çok kayırılan ülke statüsünü vermişlerdir. Ayrıca taraflara fikri mülkiyet haklarını koruma yükümlülüğü getirmekte ve gümrük alanında işbirliği öngörmektedir (DPT, 2001f, s. 14).

AB ile Kırgızistan arasında Partnerlik ve İşbirliği Anlaşması 26 Mayıs 1994 tarihinde Brüksel'de parafe edilmiştir. Anlaşma, AB ile SSCB arasında 1989 yılında imzalanan Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Anlaşması'nın yerini almakta olup, demokratik değerler ve insan hakları temelinde siyasi diyalogun artırılması ile ticaret ve hizmetler alanında işbirliğini öngörmektedir. AB ile Kırgızistan arasında 9 Şubat 1995 tarihinde Brüksel'de imzalanan Partnerlik ve İşbirliği Anlaşması'nın ticari hükümlerine yönelik olarak 28 Kasım 1996 tarihinde imzalanan Ara Anlaşma 1 Ağustos 1998 tarihinde yürürlüğe girmiştir (DPT, 2001f, s. 38).

AB'nin SSCB ile 1989 yılında imzalanan Ticaret ve İşbirliği Anlaşması, bağımsızlık döneminde Tacikistan tarafından da uygulanmaya devam etmiştir. Günümüzde Tacikistan ile AB arasında herhangi bir anlaşma öngörülmemektedir. 1993 yılında tekstil ürünleri üzerine imzalanan anlaşmasıyla Tacikistan tekstil ürünlerinin Avrupa

pazarına girmesi sağlanmıştır. Anlaşma, 1999 yılına kadar geçerliliğini sürdürmüştür (http://europa.eu.int/comm/external_relations/tajikistan/intro/index.htm).

Bulgaristan Mart 1993'te AB ile bir Ortaklık Anlaşması imzalamıştır. Söz konusu Anlaşma 1 Şubat 1995 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, Bulgaristan ve AB ülkeleri arasında sanayi mallarının ticaretinde uygulanmakta olan gümrük vergilerinin indirilmesini ve en geç 2002 itibariyle tamamen sıfırlanmasını öngörmektedir. 1998 yılından beri Bulgar menşeli sanayi mallarının AB ülkelerine ithalatı gümrüksüz yapılmaktadır. Tarımsal ürünlerin ticaretinde de kolaylıklar gerçekleştirilecektir (<http://www.bolcontact.com/ulkeler/BULGAR/Bulgar3.htm>)

Romanya ile AB arasında Ortaklık Anlaşması 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Anlaşmanın nihai hedefi Romanya'nın AB'ye tam üyeliğini sağlamaktır. Romanya - AB arasında dış ticarete ilişkin Geçici Anlaşma 1994 yılında yürürlüğe girmiştir. 10 yıl içinde bir serbest ticaret alanı kurulmasını hedeflemektedir. Romanya-AB Avrupa Anlaşması 1995 yılında yürürlüğe girerek Geçici Anlaşmanın yerini almış ve Romanya'nın AB'ye ortak üyeliğini düzenlemiştir (<http://www.foreigntrade.gov.tr/pazara/giris/ulkeler/rom/rom-ulk-dis.htm>).

AB ile Ukrayna arasında Partnerlik ve İşbirliği Anlaşması 1994 yılında imzalanmış olup 1 Haziran 1998 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Anlaşma politik diyalogu da kapsayan demokratik temeller üzerine oturtulmuştur olup bilim, endüstri ve yönetsel alanda işbirliğini öngörmektedir. Tekstil ve çelik ürünlerine yönelik anlaşmalar 1993 ve 1994 yıllarında imzalanmıştır. Nükleer enerji konusunda Avrupa Atom Enerji Grubu ile 1999'da bir anlaşma imzalanmıştır (http://europa.eu.int/comm/external_relations/ukrayna/intro/index.htm).

211. Bölgeye Yönelik Yardım Programları

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

2110. TACIS Programı

TACIS, Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra kurulan 12 yeni devlet ve Moğolistan'daki siyasi ve ekonomik dönüşüm sürecini desteklemek amacıyla 1991 yılından beri yürütülmekte olan bir yardım programıdır. TACIS programının başlangıç noktasını 1990 yılı Aralık ayında Roma'da yapılan Avrupa konseyi toplantısında alınan karar oluşturmuştur. Toplantıda AB'nin bölgeye ekonomik reformlar için yapacağı desteğin bir teknik yardım programı olarak gerçekleştirilmesi kabul edilmiştir. Programın üç temel hedefi vardır (HÜSEYNOV, 2001, s.63):

- Piyasa ekonomisi ve demokrasiye geçiş;
- Her düzeyde partnerliğin ve ikili ilişkilerin geliştirilmesi,
- Program kapsamındaki ülkelerin dünya ekonomisine entegrasyonu.

TACIS, hedeflerini gerçekleştirmek için Pazar ekonomisine ve demokrasiye geçiş sürecini destekleyecek bilgi ve mali yardım sağlamaktadır. Faaliyetleri, fonların nasıl kullanılacağını belirlemek için ortak ülkelerle yakın bir işbirliği içinde yürütülür. Bu sayede TACIS fonlarının her ülkenin kendine özgü reform politikalarına ve önceliklerine uygun olması sağlanmaktadır. Program, diğer yardım kuruluşları ve uluslararası kuruluşlarla yakın işbirliği içinde çalışır (Güncel Avrupa, s.17, 1996). TACIS Fonu, ulusal ülke programı, bölgesel programlar ve küçük proje programları olmak üzere üç çeşit program aracılığıyla tahsis edilmektedir. 2000 yılında yapılan yeni düzenlemelerle birlikte, TACIS, kurumsal ve idari reform, özel sektör ve ekonomik gelişme, altyapı ağı, çevreyi koruma, kırsal ekonomi, nükleer korunma olmak üzere altı temel alan üzerinde yoğunlaşmıştır (<http://www.foreigntrade.gov.tr/ead/ekonomi/sayi10/destek%20kuruluslari.htm>).

AB, Program kapsamında mesleki eğitim, enerji, taşımacılık, mali hizmetler gibi alanlara öncelik tanımaktadır. Programdan yararlanmak üzere, kamu veya yerel yönetim kuruluşları, mesleki eğitim kuruluşları başvuruda bulunabilmektedirler. TACIS, yürürlükte olduğu 1991-1994 yılları arasında 2000'den fazla projenin başlatılması için toplam 1 milyar 753 milyon ECU tutarında yardım sağlamıştır (KARLUK, 2003, s.

276). 1999 yılı itibariyle fondan tahsis edilen kaynak toplam 4.221 milyon €'ya ulaşmış ve bunun 2.644 milyon €'su kullanılmıştır (<http://www.foreigntrade.gov.tr/ead/ekonomi/sayi10/destek%20kuruluslari.htm>).

TACIS Programı'nın fonları Avrupa Birliği'nin genel bütçesi içinde oluşturulmakta ve bu bütçenin kurallarına göre işlemektedir. Bütçe her yıl, AB Parlamentosu ile AB Konseyi tarafından belirlenmektedir. Her yıl TACIS' e genel bir ödenek ayrılmakta ve bu para, nüfus, gayri safi milli hasıla ve reform sürecini yaratmadaki kararlılık gibi nesnel ölçütlere göre ülkeler arasında bölüştürülmekte ve bu ödenek Avrupa Komisyonu tarafından karşılanmaktadır (GÜNCEL AVRUPA, 1996, s.17). TACIS'in 2000-2006 dönemi için ayrılan bütçesi 3.138 milyar €'dur.

Programın 1279/96 sayılı Konsey Yönetmeliğinin 31 Aralık 1999 yılında son bulmasından sonra çıkarılan 99/2000 sayılı Aralık 1999 Yönetmeliği ile yeniden düzenlenmiştir. Yeni Yönetmelik çerçevesinde AB ile 13 ülke arasında kurumsal, yasal ve idari reform, özel sektör ve ekonomik kalkınma, alt yapı yatırımları ve toplumsal değişimin sonuçları, çevrenin korunması, kırsal kalkınma ve nükleer emniyet konuları üzerinde işbirliğine gidilecektir. Bu alanlardan en çok üçü seçilerek işbirliği geliştirilecektir. Projelerin de belli büyüklükte olması şartı aranacaktır. Rusya ve Ukrayna'da bu kriter 2 milyon €, Diğer ülkelerde ise 1 milyon €'dur. TACIS, ulusal ülke programlarına destek vermektedir. Ulusal ülke programları 3-4 yıl geçerlidir. Bölgesel programlar ise daha çok çevrenin korunması ve ulaşım gibi yakın komşu ülkeleri kapsamaktadır (KARLUK, 2003, s. 277).

TACIS Programı çerçevesinde bölgeye yönelik olarak iki önemli proje hayata geçirilmiştir. Bunlar TRACECA ve Petrol ve Gazın Avrupa'ya Uluslararası Nakli (Interstate Oil And Gas Transport to Europe-INOGATE) Projeleridir TRACECA Projesi Avrupa'dan batı-doğu istikametinde Karadeniz üzerinden geçerek Kafkasya ve Hazar Denizi'nden Orta Asya'ya kadar ulaşan bir ulaştırma koridorunun geliştirilmesine yöneliktir. TRACECA Projesi 3. Bölümde ayrıntılı olarak anlatılacağından burada INOGATE Projesinden bahsedilecektir.

INOGATE Projesi, AB'nin eski SSCB için öngördüğü teknik yardım çerçevesinde esas bölgesel program olarak gerçekleştirilmektedir. Programın hazırlığı 1995-1997 yılları arasında yapılmış, daha sonra bazı merkezi ve doğu Avrupa ülkelerini de kapsayacak şekilde genişletilmiştir.

INOGATE Programı'nın esas hedefleri, yeni bağımsız devletlerin şu konulardaki çabalarının desteklenmesidir;

-Bölgesel gaz ulaştırma sisteminin, petrol ve petrol ürünlerinin nakli sistemlerinin yeniden yapılandırılması, geliştirilmesi ve modernizasyonu;

-Hazar Denizi'nden ve Merkezi Asya bölgesinden Avrupa ve batı pazarlarına karbonhidrat nakli için alternatif yolların belirlenmesi.

Bu hedeflere ulaşılması ve programın tam olarak uygulanması için TACIS çerçevesinde şu alanlarda yatırım yapılmaktadır;

-Yenilenme, geliştirilme ve modernizasyon konularında öncelikli projelerin tespiti ile birlikte bunların gerçekleştirilme ve uluslararası mali kuruluşlar tarafından finanse edilebilme olanaklarının araştırılması;

-Yönetici kadronun çağdaş gaz nakli sistemleri, yönetim ve organizasyon konularında eğitilmesi;

-Uluslararası standartlar ve Avrupa enerji Şartı ilkeleri çerçevesinde, istikrarlı bölgesel ihracat pazarlarının oluşturulması için hukuki düzenlemelerin hazırlanması;

-Çevrenin korunmasına ilişkin çağdaş teknolojik yöntemlere uygun olarak sınır bölgeleri altyapısına yatırım yapılmasının sağlanması (HÜSEYNOV, 2002, s.66)

INOGATE çerçevesinde Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan'ın enerji kaynaklarına önemli yer ayrılmış ve bu alanda yardımlar yapılmıştır. 1999 yılına kadar Azerbaycan ve Kazakistan'da enerji sektörüne ilişkin hukuki düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemeler, petrol ve doğal gaz boru hatlarının güvenliğine ilişkin hükümleri de içermektedir. 8 Aralık 1998 tarihinde Brüksel'de INOGATE Programına katılan ülkeler toplanmış ve Azerbaycan'ın hem Bakü-Supsa, hem de Bakü-Ceyhan petrol boru hatları projelerini destekleyici kararlar alınmıştır (HÜSEYNOV, 2002, s.67).

2111. ECHO

AB, ECHO ile herhangi bir savaş veya felaket durumunda 3. dünya devletlerine insani yardım sağlamayı amaçlamakta ve bu tip krizlerden etkilenen ülkelerde yaşayan insanların hayatlarının koruma altına alınması için ulusal düzeydeki kuruluşlarla işbirliği faaliyetlerini sürdürmektedir. Son yıllarda metodolojik ve operasyonel düzeyde bir çok yatırım yapılmıştır. ECHO'nun temel yaklaşımı şöyle sıralanabilir;

- İlk olarak insani yardıma ihtiyacı olan ülkeleri belirlemek,
- İkinci olarak ihmal edilmiş ihtiyaçlara ve krizlere dikkati çekmek
- Üçüncü olarak ta sağlanan insani yardımın kalitesinin artırılması

ECHO 2003 yılı için yaklaşık 442,5 milyon €'luk bütçesiyle felaketlerden etkilenen 50'den fazla ülkeye destek sağlamayı hedeflemiştir (<http://www.echo.org>).

2112. FEOGA

FEOGA, AB'nin 1962 yılında ortak tarım politikasının amaçlarını gerçekleştirmek için ortak bir finansman kaynağı oluşturmak, tarımsal talebi denkleştirmek, fiyat politikalarını düzenlemek ve tarım altyapısını geliştirmek üzere kurduğu bir destekleme fonudur. Finansmanı AB tarafından karşılanan FEOGA, Birlik bütçesinin yaklaşık yarısına karşılık gelmektedir. Garanti Bölümü ve Yön Verme Bölümü olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. Garanti Bölümü, ortak piyasa düzenleri içindeki harcamaları finanse ederek, aşgari finans garantilerini ve ihracat sübvansiyonlarını desteklemektedir. Garanti Bölümü, FEOGA bütçesinin yaklaşık % 90'ını oluşturmaktadır. Yön Verme Bölümü ise tarım işletmelerinin yapılarının geliştirilmesi, tarımsal altyapının iyileştirilmesi, tarım ürünlerinin transformasyonu ve pazarlama şartlarının iyileştirilmesi amaçlarına hizmet etmektedir. FEOGA'nın bütçesinden geri kalan % 10'luk paya sahip olan Yönlendirme Bölümü'nü Garanti Bölümü'nden ayıran temel fark, Yönlendirme Bölümünde üye ülkeler ile AB'nin ortak finansman sağlamasıdır (http://www.aeri.org.tr/basin/tarimsal_%20destekleme2.htm).

AB, Eski SSCB ülkelerinden bazılarında 1995-1996 yıllarında, tarımsal reform çalışmalarını desteklemek amacıyla FEOGA Fonundan yardım sağlamıştır.

212. AB'nin Bölgeye Yönelik Yardımları

1990'lı yılların başlangıcı Karabağ'da savaş ve ekonomik bunalım dönemine rastladığı için 1995 yılına kadar Azerbaycan'la AB ilişkilerinin büyük bölümünü ECHO (AT İnsani Yardım Ofisi) tarafından sağlanan insani (gıda, ilaç v.b) yardımlar oluşturmuştur (Hüseynov, 2001, s.73). Bu çerçevede gıda, insani yardım, güvenlik ve teknik yardım alanlarında 333 Milyon €'luk kaynak aktarılmıştır AB, Azerbaycan'a TACIS Programı çerçevesinde 1992-2000 yılları arasında toplam 65 milyon €, ECHO kapsamında 1993-2000 yılları arasında 83 milyon €, FEOGA kapsamında 1995 yılında 43 milyon ve 1996 yılında 22 milyon olmak üzere 65 milyon €'luk kaynak aktarılmıştır. (http://eurpa.eu.int/comn/external_relations/azerbaidjan/intro/index.htm).

Gürcistan'a 1992 yılında 2002 yılına kadar TACIC Programı çerçevesinde toplam 84 milyon €, ECHO kapsamında 81 milyon € ve FEOGA kapsamında 62,5 milyon € tutarında, gıda güvenliği için de 71 milyon € kaynak ayrılmıştır. Yapısal, kurumsal, tarım ve altyapı alanlarında harcanmak üzere 1992 yılından beri Kazakistan'a TACIS kapsamında 111,6 Milyon € aktarılmıştır (http://europa.eu.int/comn/external_relations/kazakhstan/intro/index.htm).

Kırgızistan'a 1996 yılında 32 Milyon € ilaç yardımı için ayrılmıştır. 1994-1996 yıllarında 29 Milyon €'luk gıda yardımı yapılmıştır. Yine Gıda Güvenliği kapsamında 1997-2001 dönemi için 26,5 Milyon € ayrılmıştır. 1993 yılından bu yana ECHO kapsamında 25,4 Milyon € insani yardım olarak ayrılmıştır. TACIS kapsamında 1999 yılına kadar 53 Milyon € ve bundan sonraki dönemde 2003'e kadar 16 Milyon € ayrılması öngörülmüştür (http://europa.eu.int/comn/external_relations/kyrghysstan/intro/index.htm). Tacikistan'a 1994-1998 döneminde ECHO kapsamında 71,5 Milyon ECU, 1997 yılında gıda yardımı kapsamında 8 Milyon €, 1995-1999 döneminde TACIS kapsamında öncelikle tarım ürünlerinin işlenmesi, enerji ve insan kaynakları alanında 19 Milyon € ayrılmıştır (http://europa.eu.int/comn/external_relations/tajikistan/intro/index.htm).

AB'nin Türkmenistan'a yönelik ilaç ve gıda yardımı projeleri de 1992'den beri sürdürülmektedir. 1991' den bu yana TACIS kapsamında Türkmenistan'a 41 Milyon €

aktarılmıştır. Son yıllarda özellikle enerji alanında Türkmenistan'a yönelik büyük yatırımlar söz konusu olmuştur (http://europa.eu.int/comn/external_relations/turkmenistan/intro/index.htm).

Özbekistan'a 1992'den beri ülke TACIS programı çerçevesinde yaklaşık 111 milyon € yardım tahsis edilmiştir. Bunun 29 Milyon €'luk kısmı 1998-99 faaliyet programı çerçevesinde özellikle yapısal ve kurumsal reformlar, altyapı sorunları, tarımsal ekonominin iyileştirilmesi kapsamında verilmiştir. AB'nin Özbekistan'a ileriye yönelik yardımlaşma ve ekonomik işbirliği yönünde ilişkin politikaları mevcuttur. Fakat öncelikle iç reformların her alanda ülkede gerçekleştirilmesinin gerekli olduğu dile getirilmektedir(http://www.europa.eu.int/comn/external_relations/ozbekistan/intro/index.htm). Şu anda özellikle Özbekistan'ın ısınma sistemi ve su sistemleriyle ilgili 320 milyon USD değerinde 8 projenin uygulamaya konulması planlanmaktadır

AB, Bağımsızlığından bu yana Ermenistan'a, nükleer güvenlik, gıda yardımı, finansal yardım ve insani yardım olmak üzere 1991-2000 döneminde 286,13 Milyon €'yu Ermenistan'a aktarmıştır. 2000-2001 ve 2002-2003 dönemleri için TACIS kapsamında 20 Milyon €'luk kaynak aktarımı öngörülmüştür. 1996-1999 döneminde gıda güvenliği konusunda 41 Milyon € aktarılmıştır. Ayrıca ECHO kapsamında 1993-1999 döneminde 64,255 Milyon ve 2000-2001 yıllarında da 1,5 Milyon €'luk insani yardım gerçekleştirilmiştir (http://europa.eu.int/comn/external_relations/armenia/intro/index.htm).

AB ile Bulgaristan arasındaki diplomatik ilişkiler 1988 yılında kurulmuş, 1990 yılının Mayıs ayında bir Ticaret ve İşbirliği Anlaşması imzalanmıştır. 08. Mart 1993'te derin siyasi, ekonomik ve sosyal ilişkilerin temelini atan Avrupa Ortaklık Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma Bulgaristan mevzuatının AB mevzuatına yakınlaştırılması için de çerçeve oluşturulmuştur. Söz konusu anlaşma, 1995 yılında yürürlüğe girmiş olup, ticari hükümleri 31 Aralık 1993 tarihinden itibaren yürürlükte bulunmaktadır. Bu anlaşma çerçevesinde Bulgaristan'ın AB'ye sanayi ürünleri ihracatında herhangi bir vergi ve kısıtlama bulunmamaktadır. AB'nin Bulgaristan'a sanayi ürünleri ihracatında uygulanan gümrük vergileri ise 2002 yılında sıfırlanmak üzere aşamalı olarak kaldırılması öngörülmüştür. Avrupa Anlaşması çerçevesinde yürütülen ilişkiler 1997

yılının sonunda gerçekleştirilen Lüksemburg zirvesinde atılan adımlarda önemli bir ivme kazanmış ve Bulgaristan AB'nin genişleme sürecine dahil edilmiştir (<http://www.izto.org.tr/rapor/RomBul/4bul.htm>).

1991-2001 tarihleri arasında Ukrayna, AB'den yaklaşık 1,072 Milyar € yardım görmüştür. 1996-99 periyodunda TACIS kapsamında 157 Milyon €'luk yardım alınmıştır. AB'nin Ukrayna ile ileriye yönelik sosyal, kültürel, bilim, politika, eğitim ve güvenlik alanlarında güncel politikaları mevcuttur. Burada oluşturulacak sosyal refah ve istikrarın AB için önemi her fırsatta dile getirilmektedir (http://europa.eu.int/comm/external_relations/ukrayna/intro/index.htm). AB, Moldova'ya TACIS kapsamında 1991-1999 yılları arasında 70 milyon €'luk kredi tahsis etmiştir. 1999 yılında ECHO kapsamında 4 milyon €'luk yardım sağlanmıştır. Yine AB tarafından Moldova'ya 1996-1999 yılları arasında 42,14 milyon € finansal destek ve 81,30 milyon € EBRD kredisi tahsis edilmiştir.

AB, Türkiye'ye Gümrük Birliği öncesi dönemde, Mali Protokoller, Tamamlayıcı Protokol ve Özel Mali İşbirliği çerçevesinde, 78 milyon € hibe ve 927 milyon €'da faizsiz veya düşük faizli kredi olmak üzere toplam 1 milyar 5 milyon € mali yardım yapmıştır. Gümrük Birliği döneminde (1996-1999) 340 milyon € "Yenileştirilmiş Akdeniz Programı", 205 milyon ECU'sü MEDA-I ve 12 milyon €'da "Risk Sermayesi" çerçevesinde olmak üzere toplam 557 milyon € kredi ve 376 milyon ECU'sü MEDA-I, 3 milyon ECU'sü İdari İşbirliği Programı ve 14 milyon ECU'sü de çevre, AIDS ve uyuşturucu ile mücadele gibi projeler için olmak üzere toplam 393 milyon ECU hibe yardım taahhüde bağlanmıştır. Taahhüde bağlanan bu yardımlar çeşitli projeler temelinde serbest bırakılmaktadır (<http://www.mfa.gov.tr/turkce/grupa/ab/abab/genel020103.htm>).

Ayrıca AB, 2000-2002 arası dönemde Türkiye'ye Gümrük Birliğini güçlendirmeye yönelik tedbirlerin uygulanmasını gerçekleştirmek üzere 15 milyon €'luk hibe ayrılmasını önermiş. Konsey, öneriyi 10 Nisan 2000'de onaylamıştır. Ekonomik ve sosyal kalkınmanın desteklenmesine yönelik tedbirlerin uygulanması için de 135 milyon € ayrılması önerilmiştir.

22. Bölgenin Türkiye İle İlişkileri

Türkiye tarih, dil, din ve kültür yakınlığı içinde bulunduğu bu bölge ülkeleri ile ekonomik ve ticari ilişkilerini de geliştirme yolunda önemli adımlar atmıştır. Bu çerçevede bölge ile çeşitli anlaşmalar yapmış, krediler tahsis etmiş ve finansal yardımlarda bulunmuştur.

220. Yapılan Anlaşmalar

Bölge ülkeleri ile Türkiye arasında imzalanmış olan anlaşmaların en önemlileri ve imzalanma tarihleri Tablo 27' de verilmiştir.

Tablo : 27

Bölge Ülkelerinin Türkiye ile Yaptığı Ticaret Anlaşmaları

Ülke/ Anlaşma	Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Anlaşması	Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması Anlaşması	Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması	Karma Ekonomik Komisyon Kurulmasına Dair Anlaşma	Serbest Ticaret Anlaşması
Azerbaycan	1992	1994	1994	-	-
Gürcistan	1993	1995	-	-	-
Kazakistan	1991	1992	1997	1993	-
Kırgızistan	1997	1992	1999	1995	-
Tacikistan	1993	1996	1996	2001	-
Türkmenistan	1991	1992	1995	1995	-
Özbekistan	1998	1992	1996	-	-
Ermenistan	-	-	-	-	-
Bulgaristan	1998	1994	1994	-	1999
Ukrayna	1992	1996	1996	1996	-
Moldova	1994	1994	Henüz yürürlüğe girmemiştir.	-	-
Romanya	-	1991	1986	-	1998

Kaynak: <http://www.foreigntrade.gov.tr/ead/DTDERGI/ocakozel2002/fatih.htm>

DEİK, Türkiye-Gürcistan Ticari ve Ekonomik İlişkileri, 2003, s.4.

DEİK, Ukrayna Ekonomisi ve Türkiye İle İlişkileri, 2003, s.16.

DEİK, Moldova Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2003, s. 10.

DEİK, Kırgızistan Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri, 2003, s.19.

DEİK, Kazakistan Ekonomisi ve Türkiye İle İlişkileri, 2003, s.12.

DEİK, Türkiye-Türkmenistan Ticari ve Ekonomik İlişkileri, 2003, s. 4.

DEİK, Bulgaristan Ekonomisi ve Türkiye İle ilişkileri, 2002, s. 10.

DEİK, Tacik Ekonomisi ve Türkiye İle ilişkileri, 2001, s.14.

DEİK, Özbekistan Ekonomisi ve Türk-Özbek Ekonomik İlişkileri, 2000, s. 18.

221. Türkiye'nin Bölgeye Yönelik Kredileri

Orta-Batı Asya cumhuriyetlerinin en önemli sorunlarından birini yabancı sermaye yatırımlarının ve dış finansmanın bu ülkelere yönlendirilebilmesindeki güçlükler oluşturmaktadır. Türk Eximbank, 1990'lı yılların başından itibaren finansman desteği sağlamak suretiyle belirli tecrübe birikimine sahip olduğu üçüncü ülkelere daha fazla sermaye girişini sağlayarak bu ülkelerin kalkınmalarına katkı sağlayacak büyük ölçekli projelerin finansmanında yaşanan sorunları asgariye indirmek, Türk müteşebbislerinin yabancı ortaklarıyla ileri teknoloji içeren projelerde iş üstlenmelerini temin etmek ve uygulanacak yeni finansman yöntemleri yoluyla Türkiye ve Eximbank'ın tecrübe ve bilgi birikimini geliştirmek amacıyla diğer ülkelerin ihracat kredi kuruluşları ile işbirliğinin artırılmasına özel önem vermiştir.

Tablo : 28

Türk Eximbank Ülke Kredi ve Garanti Programları

Ülkeler	Kredi Tutarı (Milyon \$)	Toplam Kullandırma (Milyon \$)	Ülkeler	Kredi Tutarı (Milyon \$)	Toplam Kullandırma (Milyon \$)
Azerbaycan	250	91,7	Tacikistan	50	20
Mal Kredisi	100	59,6	Mal Kredisi	50	20
Proje Kredisi	150	32,1	Proje Kredisi	-	-
Kazakistan	240	213,1	Gürcistan	50	41,5
Mal Kredisi	55,7	40	Mal Kredisi	50	41,5
Proje Kredisi	184,3	173,1	Proje Kredisi	-	-
Kırgızistan	75	48,1	Moldova	35	15
Mal Kredisi	37,5	35,7	Mal Kredisi	-	-
Proje Kredisi	37,5	12,4	Proje Kredisi	35	15
Özbekistan	375	347,1	Bulgaristan	50	21
Mal Kredisi	125	124,6	Mal Kredisi	50	21
Proje Kredisi	250	222,5	Proje Kredisi	-	-
Türkmenistan	163,3	109,1	Romanya	50	45,7
Mal Kredisi	75	75	Mal Kredisi	50	45,7
Proje Kredisi	88,3	34	Proje Kredisi	-	-

Kaynak: DPT, 2001f, s 152.

DEİK, Ukrayna Ekonomisi ve Türkiye İle İlişkileri, 2003, s.20.

DEİK, Bulgaristan Ekonomisi ve Türkiye İle ilişkileri, 2002, s. 14.

DEİK, Romanya Ekonomisi ve Türkiye İle ilişkileri, 2003, s. 18.

Türk Eximbank tarafından bölge ülkelerine yönelik uygulanan kredi programları Tablo 28'de verilmiştir. Azerbaycan ile Türkiye arasındaki arasında 2 Kasım 1992 tarihinde imzalanan Mutabakat Muhtırası ile Eximbank tarafından International Bank of Azerbaijan'a 250 milyon dolarlık kredi açılmıştır. Bu kredinin 100 milyon dolarlık bölümü mal ihracatının finansmanına tahsis edilmiş olup, bu kapsamda gıda, ilaç, haberleşme cihazları ve tekstil ürünleri ihracatı finanse edilmiştir. Kredinin 150 milyon dolarlık bölümü ise proje finansmanına ayrılmış olup, bu kapsamda ekmek fabrikaları, elektrikli ev aletleri ve 1997 yılında onaylanan Bakü Havaalanı Renovasyonu projeleri finanse edilmiştir (DPT, 2001f, s 152).

Türk Eximbank Kazakistan'a 55.7 milyon dolarlık kısmı ticaretin finansmanı, 184 milyon dolarlık kısmı da yatırım projelerine yönelik olmak üzere toplam 240 milyon dolarlık kredi açmıştır. Bu kredinin ticari kısmından 40 milyon doları, yatırım kısmından ise 173 milyon doları kullanılmıştır. Toplamda kullanılan rakam 213 milyon dolara ulaşmıştır. Türk Cumhuriyetleri'ne Eximbank'ın açtığı krediler içinde Kazakistan'ın payı % 22'dir (DEİK, 2003, s. 15).

Kırgızistan Mekez Bankası ile Eximbank, Haziran 1993'te 75 milyon dolarlık kredi anlaşması imzalamış, söz konusu kredinin 37,5 milyon dolarlık kısmı mal ihracatı, 37,5 milyon dolarlık kısmı da proje kredisi olarak belirlenmiştir. Daha sonra yapılan değişiklik ile toplam kredi miktarı azaltılmış ve proje kısmı 12,4 milyon dolara indirilmiştir. 1993 yılında Kırgızistan'a 10.8 milyon dolarlık buğday kredisi kullanılmıştır. Tüm Türk Cumhuriyetleri'ne açılan krediler içinde Kırgızistan'ın almış olduğu pay % 7'dir.

Türkiye ile Özbekistan arasında, Eximbank'ın Özbekistan'a kredi vermesi yönündeki İyi Niyet protokolü 1992 yılında imzalanmış ve 1999 yılına kadar Özbekistan'a 125 milyon doları mal kredisi, 250 milyon doları da proje kredisi olmak üzere 375 milyon dolarlık kredi açılmıştır. Açılan kredinin mal kısmı tamamen kullanılmış, ancak proje kredisinin sadece 222,5 milyon dolarlık bölümü kullanılmıştır. Kredinin geri kalan kısmının kullanılması Özbekistan tarafının uygun projelerini Eximbank'a iletmesine bağlıdır. Özbekistan'a yönelik Türk Eximbank kredileri başlıca şu sektörler altında toplanmıştır: turizm ve diğer hizmet sektörleri,

tüketim malları üretimine yönelik yatırımlar ve sınai yatırımlar (<http://foreigntrade.gov.tr/ead/DTDERGI/nisan2003/ozbekistan.htm>). Tüm Türk Cumhuriyetleri'ne açılan Eximbank kredileri içinde Özbekistan'ın payı % 33'tür (DEİK, 2003, s.21).

Türk Eximbank, Türkmenistan'a Mart 2000 yılı itibariyle 163,3 milyon dolar tutarında kredi açmıştır. Kredilerin 88,3 milyon doları proje, 75 milyon doları da mal kredisidir. Proje kredilerinin 34 milyon doları ve mal kredilerinin 75 milyon dolar ile kullanılmıştır. Kredilerin geri ödemesinde ortaya çıkan sorunlar yeni projelerin finansmanını zorlaştırmaktadır (DEİK, 2000, s. 12). Türkmenistan'ın Eximbank kredilerinde Türk Cumhuriyetleri içindeki payı % 15'tir (DEİK, 2003, s. 21).

8 Nisan 1993'te imzalanan Mutabakat Muhtırası ile Türk Eximbank tarafından, Tacikistan'a 50 milyon dolar tutarında kredi limiti tahsis edilmiştir. Bu limitin 14 milyon dolar tutarındaki kısmının tüketim malı., 36 milyon dolarının ise sermaye malı ihracatı kapsamında kullanılması karara bağlanmıştır. Bu kapsamda, 14 milyon dolarlık tüketim malı kredisi çerçevesinde şeker, soya yağı ve veterinerlik ilaçları ihracatı; 36 milyon dolarlık sermaye malı kredisi çerçevesinde ise deri makineleri ve tıbbi teçhizat ihracatı finanse edilmiştir.

İki ülke hükümetleri arasında 10 Aralık 1992 tarihinde imzalanan Mutabakat Zaptı çerçevesinde Türk Eximbank tarafından Gürcistan'a 50 milyon dolarlık kredi tahsis edilmiş olup, bu krediden 41,52 milyon dolar kullanılmıştır. Bu kredi kapsamında Gürcistan hükümeti tarafından talep edilen çeşitli gıda, tekstil, otomotiv ürünleri ile Makine-ekipman gibi çeşitli sermaye malları ihracatı finanse edilmiştir (DPT, 2003, s 154).

Moldova ile 3 Haziran 1994 tarihinde 35 milyon dolarlık Eximbank kredisine yönelik mutabakat imzalanmış ve Ocak 1995'te yürürlüğe girmiştir. Bu mutabakat ile proje ve ihracatın finansmanı için 5'er milyon dolarlık dilimler halinde ve 7 yıl vadeli olarak tahsis edilen kredinin, öncelikli olarak Gagavuz bölgesindeki sulama kanalları ve içme suyu şebekesinin finansmanı için kullanılması planlanmıştır. Proje yürürlüğe

girmiş ve 15 milyon dolarlık bölümü bir Türk firması tarafından kullanılmaya başlanmıştır (DEİK, 2003, s. 12).

Bulgaristan ile Aralık 1990'da yapılan Anlaşma ile Eximbank "Bulgaristan Foreign Trade Bank'a 50 milyon dolarlık ülke kredisi açmıştır. Bu anlaşma çerçevesinde 21 milyon dolarlık kullanım gerçekleşmiştir. Kredi geri ödemelerinde herhangi bir sorun yaşanmamış ancak Bulgaristan tarafından talep gelmemesi nedeniyle, kredinin geri kalan bölümü kullanılmamıştır. Eximbank'ın sigorta programları kapsamında Bulgaristan'a yönelik ihracata destek sağlanmaktadır. Kısa Vadeli İhracat Kredi Sigortası Kapsamında, Bulgaristan'a yönelik ihracata ilişkin olarak, 2001 yılında 29,52 milyon dolarlık ve 2002 yılının ilk sekiz aylık döneminde de 18.73 milyon dolarlık sevkiyat sigortalanmıştır (DEİK, 2002, s. 14).

Eximbank'ın 1993 ve 1994 yılı programlarında Ukrayna'ya yönelik 50 milyon dolarlık kredi açılması konusu yer almış ancak yürürlüğe konulmamıştır. Bu konuyla ilgili çalışmalar Mayıs 1998'de Ukrayna'ya 20 milyon dolarlık finansman imkanı öngören bir protokol imzalanmıştır. Protokolde Türk Eximbank tarafından Ukrayna'ya 5 milyon doları kredi, 5 milyon doları kısa vadeli sigorta kapsamında kredi, 10 milyon doları da orta ve uzun vadeli sigorta kapsamında kredi olmak üzere toplam 20 milyon dolar tutarında kaynak sağlanması kararlaştırılmış ancak Ukrayna Parlamentosu'nun kredi tesisine devlet garantisi vermemesi nedeniyle halen yürürlüğe girememiştir (DEİK, 2003, s. 20).

Türk Eximbank 1990 yılı ortasında Romen kuruluşlarının Türkiye'den yapacakları ithalat için 50 milyon dolar tutarında kredi açmış ve bu kredinin 45,7 milyon doları Ekim 1996 tarihinde 18. KEK Toplantısı Protokolü çerçevesinde, Romanya'ya 50 milyon dolarlık ticari kredi sağlanması hususunda görüş birliğine varılmış, ancak daha Romanya'ya yapılan ihracat, Kısa Vadeli İhracat Kredi Sigortası Programı kapsamına alınmaktadır. Bu itibarla, 1997 yılında 7,9 milyon dolarlık, 1998 yılında 17,3 milyon dolarlık, 1999 yılında 29.4 milyon dolarlık, 2000 yılında ise 30.3 milyon dolarlık, 2001 yılında 25.4 milyon dolarlık, 2002 ilk sekiz ayı sonunda ise 3.6 milyon dolarlık sevkiyat sigorta kapsamına alınmıştır (DEİK, 2003, s. 18).

222. Türkiye'nin Bölgeye Yönelik Yardımları ve Teknik İşbirliği

Türkiye'nin 5 Orta Asya ülkesine yönelik proje ve program yardımları ve teknik işbirliği tutarları Tablo 29'da verilmiştir. Azerbaycan'a 1997 yılı ile 2001 yılları arasında toplam 2 milyon 259 bin dolar, Kazakistan'a 1 milyon 882 bin dolar, Kırgızistan'a 1 milyon 965 bin dolar, Özbekistan'a 1 milyon 670 bin dolar ve Türkmenistan'a 2 milyon 549 bin dolar proje ve program yardımı yapılmıştır. Aynı dönemde yapılan teknik işbirliği tutarı ise; Azerbaycan ile 19 milyon 761 bin dolar, Kazakistan ile 13 milyon 304 bin dolar, Kırgızistan ile 14 milyon 130 bin dolar, Özbekistan ile 35 milyon 844 bin dolar ve Türkmenistan ile 18 milyon 935 bin dolardır.

Tablo : 29
Türkiye'nin Türk Cumhuriyetlerine Yönelik Yardımları ve Teknik İşbirliği

Ülke	Proje ve Program Yardımı (Bin \$)					TOPLAM
	1997	1998	1999	2000	2001	
Azerbaycan	110	226	135	1484	304	2.259
Kazakistan	71	-	1.616	56	139	1.882
Kırgızistan	122	765	576	331	171	1.965
Özbekistan	102	1353	215	-	-	1.670
Türkmenistan	173	32	215	309	150	2.549
Ülke	Teknik İşbirliği (Bin \$)					TOPLAM
	1997	1998	1999	2000	2001	
Azerbaycan	7.590	6.304	1.812	1.761	2.294	19.761
Kazakistan	4.455	4.532	1.669	1.585	1.063	13.304
Kırgızistan	3.535	6.304	1.481	1.735	1.075	14.130
Özbekistan	2.605	34.708	713	274	149	35.844
Türkmenistan	8.044	6.069	1.689	2.023	1.110	18.935

Kaynak: DPT, VIII. Beş yıllık Kalkınma Planı, 2003 Yılı Programı, s. 129.

23. Bölgenin Türkiye ile Dış Ticareti

Bölgenin Türkiye ile dış ticareti, bölgenin Türkiye'ye ihracatı, ithalatı, dış ticaret hacmi, dış ticaret dengesi ve ihracatın ithalatı karşılama oranı alt başlıkları altında incelenmiştir.

230. Bölgenin Türkiye'ye İhracatı

TRACECA Bölgesinin Türkiye'ye toplam ihracatı yıllar itibariyle dalgalanmalar göstererek, 1998 yılında 1446,15, 1999 yılında 1235,5, 2000 yılında 1627 ve 2001 yılında 1053 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir (Tablo 31). Ülkeler itibariyle ihracata bakıldığında; Azerbaycan'ın Türkiye'ye ihracatı 1998 yılında 50 milyon dolar, 1999 yılında 44 milyon dolar iken 2000 yılında önemli derecede artış göstererek (%118,2) 96 milyon dolar seviyesine yükselmiştir. 2001 yılında % 18,8 gerileyerek 78 milyar dolar olan ihracat 2002 yılında da % 21,8 oranında azalma göstererek 61 milyon dolara düşmüştür.

Gürcistan'ın Türkiye'ye ihracatına konu olan başlıca ürünler demir-çelik, mineral yakıtlar, metal cevherleri ve ağaç ve ahşap eşyalardır. Sadece demir-çelik Gürcistan'ın Türkiye'ye ihracatının yaklaşık % 70'ini teşkil etmektedir. Yapılan ihracatın değeri 1998 yılında 91 milyon dolarken 1999 yılında 93 milyon dolara çıkmış, 2000 yılında önemli derecede artış göstererek 155 milyon dolara ulaşmış 2001 yılında tekrar azalarak 127 milyon dolar ve 2002 yılı Ekim ayı itibariyle de 138 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

Kazakistan'ın Türkiye'ye ihracatı, özellikle mineral yakıtlar bakır ve bakır ürünleri, demi-çelik ve hububattan oluşmaktadır. 1998 yılında 254 milyar dolar olan ihracat 1999 yılında % 16,5'lik bir artışla 296 milyon dolara, 2000 yılında % 16,9'luk artışla 346 milyon dolara, 2001 yılında Türkiye-Kazakistan dış ticaretinde önemli yer tutan mineral yakıt ihracatının gerçekleşmemesinden dolayı % 74' lük bir azalışla 90 milyon dolara ve 2002 yılında ise % 123'lük oldukça yüksek bir artışla 201 dolara yükselmiştir.

Kırgızistan'ın Türkiye'ye ihracatı, daha çok sebze ve meyveler, pamuk ham post ve pamuktan oluşmaktadır. İhracat, 1998 yılında aynı yıl Rusya Federasyonu'nda yaşanan kriz nedeniyle oldukça düşük seviyede gerçekleşmiştir. 1998 yılında 7 milyon dolar iken 1999 yılında da %57,1 azalma göstererek 3 milyon dolara, 2000 yılında %33,33 azalma göstererek 2 milyon dolara düşmüştür. Ancak 2001 yılında krizin sona ermesiyle % 200'lük artışla 6 milyon dolara ve 2002 yılında da % 162,5'lik bir artışla 16 milyon dolara yükselmiştir.

Tacikistan'ın Türkiye'ye ihracatı 1998 yılında 7,9 milyon dolar iken, 1999 yılında 4,1 milyon dolara düşmüş, 2000 yılında 16,5 milyon dolara yükselmiştir. 2001 yılında tekrar yükselerek 13,7 milyon dolara ve 2002 yılında da 40,7 milyon dolara ulaşmıştır.

Türkmenistan'ın Türkiye'ye ihracat ettiği ürünler arasında en önemli kalem 1999 yılı itibariyle ihracatın yaklaşık % 78,3'ü oluşturan pamuktur. Pamuğu mineral yakıtlar ve örme eşyalar izlemektedir. İhracatın değerine bakıldığında ise 1998 yılında 42 milyon dolar olan ihracat 1999 yılında % 59,5'lik artışla 67 milyon dolara, 2000 yılında %46,3'lük artışla 98 milyon dolara yükselmiş, 2001 yılında %26,5'lik azalışla 72 milyon dolara düşmüş ve 2002 yılında da %37,5'lik artışla 99 milyon dolara ulaşmıştır.

Özbekistan'ın Türkiye'ye ihracatı, 1998 yılında 96 milyon dolar iken 1999 yılında % 51'lik azalma göstererek 47 milyon dolara, 2000 yılında %83'lük artış göstererek 86 milyon dolara, 2001 yılında % 58,1'lik azalma göstererek 36 milyon dolara düşmüş ve 2002 yılında da % 102,6 oranında artış göstererek 73 milyon dolara ulaşmıştır. Bulgaristan'ın Türkiye'ye ihracatı yıllar itibariyle dalgalanmalar göstermiştir. 1998 yılında 367 milyon dolar iken, 1999 yılında % 19,6 oranında azalarak 295 milyon dolara düşmüştür. Daha sonra 2000 yılında 465 milyon dolar, 2001 yılında 393 milyon dolar olmuş ve 2002 yılında önemli ölçüde artış göstererek 500 milyon dolara ulaşmıştır.

Bölgede Türkiye ile ticari ilişkileri en fazla olan ülke Ukrayna'dır. Türkiye'ye ihraç ettiği ürünlerin başında büyük ölçüde girdi olarak kullanılan hammadde ve yarı mamuller gelmektedir. 1998 yılında 989 milyon dolar olan ihracat, 1999 yılında azalma göstererek 774 milyon dolara düşmüş, 2000 yılında artış göstererek tekrar 982 milyon dolara ulaşmış 2001 yılında azalarak 758 milyon dolara düşmüş ve nihayet 2002 yılında tekrar artarak 969 milyon dolar seviyesine ulaşmıştır. Moldova'nın Türkiye'ye ihracatı oldukça düşük değerdedir, 1998 yılında 12 milyon dolar olan ihracatı sürekli bir azalma göstererek 2001 yılında 2 milyon dolara düşmüş ve 2002 yılında da 4 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

Romanya'nın Türkiye'ye ihracatı, 1998 yılında 344 milyon dolar iken, 2000 yılına kadar önemli ölçüde artarak 674 milyon dolara çıkmış, 2001 yılında 481 milyon dolar olmuş ve 2002 yılında da tekrar artarak 649 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

Tablo : 30
Bölgenin Türkiye'ye İhracatı (Milyon Dolar)

Ülke	1998		1999		2000		2001		2002	
	Değer	%Değişim	Değer	%Değişim	Değer	%Değişim	Değer	%Değişim	Değer	%Değişim
Azerbaycan	50	-12,0	44	118,2	96	78	61	-21,8		
Gürcistan	91	2,2	93	606	155	127	138	8,6		
Kazakistan	254	16,5	296	16,9	346	90	201	123		
Kırgızistan	7	-57,1	3	-33,3	2	6	16	162,5		
Tacikistan	7,9	-48,1	4,1	302	16,5	13,7	40,7	197		
Türkmenistan	42	59,5	67	46,3	98	72	99	37,5		
Özbekistan	96	-51,0	47	83,0	86	36	73	102,6		
Bulgaristan	367	-19,6	295	57,6	465	393	500	27,2		
Ukrayna	988	-21,8	773	26,9	981	757	795	5,0		
Moldova	12	-8,3	11	-36,4	7	2	4	100,0		
Romanya	344	16,6	401	68,1	674	481	649	34,9		

¹ 2001 Haziran ayı itibarıyla ihracat verileri

² 2002 Ekim Ayı ihracat verileri

Kaynak: <http://ekutup.dpt.gov.tr/program/2003.pdf>

<http://www.dtm.gov.tr/anal/raporlar/ORTA%20ASYA-BDT/tacikistan/tacikistan.htm>

<http://www.dtm.gov.tr/anal/raporlar/ORTA%20ASYA-BDT/ukrayna/ukrayna.htm>

<http://www.deik.org.tr/bultenler/200326111757gurcistan-ocak2003.pdf>

231. Bölgenin Türkiye'den İthalatı

Bölgenin Türkiye'den toplam ithalatı da ihracatta olduğu gibi yıllar itibariyle dalgalanmalar göstermiştir (Tablo 31).

Azerbaycan'ın Türkiye'den ithal ettiği ürünlerin başında imalat sanayi (yaklaşık % 91) ürünleri gelmektedir. Ülkeler itibariyle bakıldığında, Azerbaycan'ın 1998 yılından itibaren Türkiye'ye ihracatındaki artışa karşın ithalatı, sürekli azalma göstermiştir. 1998 yılında 327 milyon dolar iken 1999 yılında %24,2'lik azalma göstererek 248 milyon dolara 2000 yılında % 7,3 azalarak 230 milyon dolara 2001 yılında % 2,2 azalarak 225 milyon dolara 2002 yılında da % 1 azalarak 223 milyon dolara düşmüştür.

Gürcistan'ın Türkiye'den ithalatı oluşturan başlıca ürünler kağıt karton, elektrikli makineler, kazanlar ve plastikler ile demir-çeliktir. 1998 yılında 164 milyon dolar olan ihracat 1999 yılında 114 milyon dolara düşmüş, 2000 yılında 131 milyon dolara ve 2001 yılında 144 milyon dolara çıkmıştır. 2002 yılında ise ithalat önemli ölçüde azalarak 91,5 milyon dolara inmiştir.

Kazakistan'ın Türkiye'ye ithalatı 1998 yılında 214 milyon dolar iken, 1999 yılında % 54,7 azalarak 97 milyon dolar, a düşmüş, 2000 yılında ise % 22,7 oranında artarak 119 milyon dolara 2001 yılında 120 milyon dolara ve 2002 yılında da % 31,1 oranında artarak 157 milyon dolara çıkmıştır.

Kırgızistan'ın Türkiye'den ithalatı 1998 Federasyonu'nda yaşanan ekonomik ve finansal krizin olumsuz etkisiyle 2001 yılına kadar sürekli ve ciddi bir azalma eğilimi göstermiştir. 1998 yılında 42 milyon dolar iken 1999 yılında 23 milyon dolara 2000 yılında 21 milyon dolara 2001 yılında 17 milyon dolara düşmüştür. 2002 yılında ise % 393'lük bir artış göstererek 24 milyon dolar seviyesine ulaşmıştır.

Tacikistan'ın Türkiye'den ithalatı, 1998 yılında ithalatı 9,8 milyon dolar iken 1999 yılında % 45,2 azalarak 5,3 milyon dolara ve 2000 yılında 4,5 milyon dolara düşmüş, 2002 yılında ise % 244,4'lük artışla 15,5 milyon dolara ulaşmıştır.

Türkmenistan'ın Türkiye'den ithalatı 2000 yılına kadar artış göstererek sırasıyla 96 milyon dolar, 106 milyon dolar, ve 120 milyon dolara ulaşmış, 2001 yılında % 12,5 azalarak 105 milyon dolar ve 2002 yılında da % 12,7 artarak 118 milyon dolara ulaşmıştır.

Özbekistan'ın Türkiye'den ithalatı da aynı şekilde 2001 yılına kadar azalma göstermiştir. 1998 yılında 156 milyon dolar, 1999 yılında % 36,5'lik bir azalmayla 99 milyon dolar, 2000 yılında % 16,2 azalarak 83 milyon dolara düşmüş, 2001 yılında artış göstererek 90 milyon dolara ve 2002 yılında da 93 milyon dolara ulaşmıştır.

Bulgaristan'ın Türkiye'den ithalatı 1998 yılında 213 milyon dolar iken yıllar itibariyle sürekli artış göstermiştir. 1999 yılında 233 milyon dolar, 2000 yılında 253 milyon dolar, 2001 yılında 299 milyon dolar ve 2002 yılında da 377 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye'nin dış ticaretinde önemli yer teşkil eden Ukrayna'nın Türkiye'den ithalatı 1998 yılında 274 milyon dolar iken 1999 yılında 226 milyon dolara düşmüş, 2000 yılında 258 milyon dolara, 2001 yılında 289 milyon dolara çıkmış ve 2002 yılında da 282 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

Moldova'nın ithalatı, 1998 yılında 27 milyon dolar iken 1999 yılında 20 milyon dolara düşmüş daha sonra sürekli artış göstererek 2002 yılında 39 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

Romanya'nın ithalatı 1998 yılında 467 milyon dolar iken, 1999 yılında 268 milyon dolara düşmüş, 2000 yılında 326 milyon dolara çıkmış ve daha sonra artış göstermeye devam ederek 2002 yılında 552 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

Tablo : 31
Bölgenin Türkiye'den İthalatı (Milyon Dolar)

Ülke	1998		1999		2000		2001		2002	
	Değer	%Değişim	Değer	%Değişim	Değer	%Değişim	Değer	%Değişim	Değer	%Değişim
Azerbaycan	327		248	-24,2	230	-7,3	225	-2,2	223	-1,0
Gürcistan	164		114	-30,5	131	14,9	144	9,9	91,5	-3,5
Kazakistan	214		97	-54,7	119	22,7	120	0,8	157	31,1
Kırgızistan	42		23	-45,2	21	-8,7	17	-19,0	24	39,3
Tacikistan	9,8		5,3	-45,2	4,5	-15,09	15,5	244,44	-	-
Türkmenistan	96		106	10,4	120	13,2	105	-12,5	118	12,7
Özbekistan	156		99	-36,5	83	-16,2	90	8,4	93	3,1
Bulgaristan	213		233	9,4	253	8,6	299	18,2	377	26,1
Ukrayna	274		225	-17,9	258	14,7	289	12,0	273	-5,5
Moldova	27		20	-25,9	26	30,0	28	7,7	39	39,3
Romanya	467		268	-42,6	326	21,6	392	20,2	552	40,8

*2001 Haziran ayı itibariyle ithalat verileri

Kaynak: <http://ekutup.dpt.gov.tr/program/2003.pdf>

<http://www.dtm.gov.tr/anl/raporlar/ORTA%20ASYA-BDT/ukrayna/ukrayna.htm>

<http://www.deik.org.tr/bultenler/200326111757gucistan-ocak2003.pdf>

232. Bölge ile Türkiye Arasındaki Dış Ticaret Hacmi

Bölge ülkelerinin Türkiye ile aralarındaki dış ticaret hacminin yıllara göre değişimi Tablo 32'de verilmiştir. Bütün ülkelerin ticaret hacimlerinde bir dalgalanma söz konusudur. Genel olarak 1998 yılı ile 2002 yılı karşılaştırıldığında Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan, Ukrayna'nın Türkiye ile dış ticaret hacimlerinin azaldığı Türkmenistan, Tacikistan ve Gürcistan'ın ise arttığı görülmektedir.

Azerbaycan-Türkiye dış ticaret hacmi, 1998 yılında 377 milyon dolardan, 1999 yılında 292 milyon dolara düşmüş, 2000 yılında artarak 326 milyona ulaşmış, daha sonra azalarak 2001 ve 2002 yıllarında sırasıyla 303 milyon ve 284 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Gürcistan-Türkiye dış ticaret hacmi 1998 yılında 255 milyon dolar iken 1999 yılında 207 milyon dolar, 2000 yılında 286 milyon dolar, 2001 yılında 271 milyon dolar ve 2002 yılında da 229,5 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Kazakistan-Türkiye dış ticaret hacmi 1998 yılında 377 milyon dolar iken 1999 yılında 292 milyon, 2000 yılında 326 milyon, 2001 yılında 303 milyon ve 2002 yılında 284 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Kırgızistan-Türkiye dış ticaret hacmi 1998 yılında 49 milyon dolar iken, 1999 yılında 26 milyon dolara düşmüş, 2000 ve 2001 yıllarında 23 milyon dolar ve 2002 yılında da 40 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

Tacikistan-Türkiye dış ticaret hacmi, 1998 yılında 17,7 milyon, 1999 yılında 9,4 milyon, 2000 yılında 21 milyon, 2001 yılında 29,2 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Türkmenistan-Türkiye dış ticaret hacmi 1998 yılında 138 milyon dolar iken 1999 yılında 173 milyon dolar, 2000 yılında 218 milyon dolar, 2001 yılında 177 milyon dolar ve 2002 yılında da 217 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Özbekistan-Türkiye dış ticaret hacmi, 1998 yılında 252 milyon dolar iken, 1999 yılında 146 milyon, 2000 yılında 169 milyon, 2001 yılında 126 milyon ve 2002 yılında 166 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

Bulgaristan-Türkiye dış ticaret hacmi, 1998 yılında 580 milyon dolar iken, 1999 yılında 528 milyon dolar, 2000 yılında 718 milyon dolar, 2001 yılında 692 milyon dolar ve 2002 yılında da 877 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

Ukrayna-Türkiye dış ticaret hacmi, 1998 yılında 1263 milyon dolar iken, 1999 yılında 1000 milyon, 2000 yılında 1240 milyon, 2001 yılında 1047 milyon ve 2002 yılında 1251 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

Moldova-Türkiye dış ticaret hacmi, 1998 yılında 39 milyon, 1999 yılında 31 milyon, 2000 yılında 33 milyon, 2001 yılında 30 milyon ve 2002 yılında 43 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Romanya-Türkiye dış ticaret hacmi, 1998 yılında 811 milyon dolar, 1999 yılında 669 milyon dolar, 2000 yılında 1000 milyon dolar, 2001 yılında 873 milyon dolar ve 2002 yılında da 1201 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

Tablo : 32
Bölge ile Türkiye Arasındaki Dış Ticaret Hacmi (Milyon Dolar)

Ülke	1998			1999		2000		2001		2002	
	Değer	Değer	% Değişim	Değer	% Değişim	Değer	% Değişim	Değer	% Değişim	Değer	% Değişim
Azerbaycan	377	292	-22,5	326	11,6	303	-7,1	284	-6,3		
Gürcistan	255	207	-18,8	286	38,2	271	-5,2	229,5	-15,3		
Kazakistan	468	393	-16,0	465	18,3	210	-54,8	358	70,5		
Kırgızistan	49	26	-46,9	23	-11,5	23	0,0	40	73,9		
Tacikistan	17,7	9,4	-46,9	21	123,4	29,2	39,0		-100,0		
Türkmenistan	138	173	25,4	218	26,0	177	-18,8	217	22,6		
Özbekistan	252	146	-42,1	169	15,8	126	-25,4	166	31,7		
Bulgaristan	580	528	-9,0	718	36,0	692	-3,6	877	26,7		
Ukrayna	1262	998	-20,9	1239	24,1	1046	-15,6	1068	2,1		
Moldova	39	31	-20,5	33	6,5	30	-9,1	43	43,3		
Romanya	811	669	-17,5	1000	49,5	873	-12,7	1201	37,6		

Kaynak: <http://ekutup.dpt.gov.tr/program/2003.pdf>

<http://www.dtm.gov.tr/anl/raporlar/ORTA%20ASYA-BDT/ukrayna/ukrayna.htm>

<http://www.deik.org.tr/bultenler/200326111757gurecistan-ocak2003.pdf>

233. Bölge ile Türkiye Arasındaki Dış Ticaret Dengesi

Bölge ülkeleri ile Türkiye arasındaki dış ticaret dengesi Tablo 33'te verilmiştir. Azerbaycan, tüm yıllarda açık vermiştir. 1998 yılında 277 milyon dolar olan dış ticaret açığı, 1999 yılında 204 milyon, 2000 yılında 134 milyon, 2001 yılında 147 milyon ve 2002 yılında 162 milyon dolardır.

Gürcistan'ın dış ticaret dengesi, 2000 yılında 24 milyon ve 2002'de 46,5 milyar dolar fazla vermiş diğer tüm yıllarda açık vermiştir. Dış ticaret açıkları 1998' de 73,

1999'da 21, 2001'de 17 milyon dolardır. Moğolistan'ın dış ticaret dengesi 1999 yılında 0,08 milyon dolar fazla vermiş, 1998 yılında 0,37 milyon dolar, 2000 yılında 0,6, 2001 yılında da 0,8 milyon dolar açık vermiştir. Kazakistan, 2001 yılında açık vermiş diğer yıllarda fazla vermiştir. 1998'de 40 milyon, 1999'da 199 milyon, 2000'de 227 milyon ve 2002 yılında 43 milyon fazla, 2001 yılında ise 30 milyon dolar açık vermiştir.

Kırgızistan Türkiye karşısında sürekli açık vermiştir. 1998 yılında 35 milyon, 1999 yılında 20 milyon, 2000 yılında 19 milyon, 2001 yılında 11 milyon ve 2002 yılında 8 milyon dış ticaret açığı gerçekleşmiştir. Tacikistan Türkiye ile ticaretinde 2000 yılı dışındaki tüm yıllarda açık vermiştir. 1998 yılında 1,9 milyon, 1999 yılında 1,2 milyon açık vermiş, 2000 yılında 12 milyon fazla vermiş, 2001 yılında 33 milyon ve 2002 yılında da 19 milyon dolar dış ticaret açığı vermiştir. Türkmenistan'da tüm yıllarda açık vermiş olup, açıklar sırası 54 milyon, 39 milyon, 22 milyon, 33 milyon ve 19 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

Özbekistan Türkiye karşısında 2000 yılı dışında tüm yıllarda açık vermiştir. Özbekistan'ın dış ticaret açıkları, 1998 yılında 60, 1999 yılında 52, 2001 yılında 54, 2002 yılında 20 milyon ve 2000 yılındaki dış ticaret fazlası ise 3 milyon dolardır. Bulgaristan Türkiye ile ticaretinde sürekli fazla vermiştir. Bulgaristan'ın dış ticaret fazlası, 1998 yılında 154 milyon, 1999 yılında 62 milyon dolar, 2000 yılında 212 milyon dolar ve 2001 yılında 94 milyon dolardır.

Ukrayna'da Türkiye karşısında tüm yıllarda dış ticaret fazlası vermiştir. Sırasıyla 0,7 milyon, 0,6 milyon, 0,7 milyon, 0,5 milyon ve 2002 de' de 0,5 milyon fazla vermiştir. Moldova Türkiye ile ticaretinde tüm yıllarda açık vermiştir. 1998 yılında 15 milyon, 1999 yılında 9 milyon, 2000 yılında 19 milyon, 2001 yılında 26 milyon ve 2002 yılında 35 milyon dolar dış ticaret açığı vermiştir. Romanya'nın Türkiye karşısında 1998 yılında dış ticaret açığı, diğer tüm yıllarda ticaret fazlası verdiği görülmektedir. 1998 yılında 123 milyon dolar açık veren Romanya 1999 yılında 133 milyon, 2000 yılında 348 milyon, 2001 yılında 89 milyon ve 2002 yılında 97 milyon dolar dış ticaret fazlası vermiştir.

Tablo : 33

Bölge İle Türkiye Arasındaki Dış Ticaret Dengesi (Milyon Dolar)

Ülke	Dış Ticaret Dengesi					İthalatın İhracatı Karşılama Oranı				
	1998	1999	2000	2001	2002	1998	1999	2000	2001	2002
Azerbaycan	-277	-204	-134	-147	-162	0,15	0,18	0,42	0,35	0,27
Gürcistan	-73	-21	24	-17	46,5	0,55	0,82	1,18	0,88	1,51
Kazakistan	40	199	227	-30	44	1,19	3,05	2,91	0,75	1,28
Kırgızistan	-35	-20	-19	-11	-8	0,17	0,13	0,10	0,35	0,67
Tacikistan	-1,9	-1,2	12	-1,8	-	0,81	0,77	3,67	0,88	-
Türkmenistan	-54	-39	-22	-33	-19	0,44	0,63	0,82	0,69	0,84
Özbekistan	-60	-52	3	-54	-20	0,62	0,47	1,04	0,40	0,78
Bulgaristan	154	62	212	94	-	1,72	1,27	1,84	1,31	-
Ukrayna	714	548	723	468	522	3,61	3,44	3,80	2,62	2,91
Moldova	-15	-9	-19	-26	-35	0,44	0,55	0,27	0,07	0,10
Romanya	-123	133	348	89	97	0,74	1,50	2,07	1,23	1,18

* Haziran ayı verileri

Kaynak: <http://ekutup.dpt.gov.tr/program/2003.pdf>

<http://www.dtm.gov.tr/anl/raporlar/ORTA%20ASYA-BDT/ukrayna/ukrayna.htm>

<http://www.deik.org.tr/bultenler/200326111757gucistan-ocak2003.pdf>

234. İhracatın İthalatı Karşılama Oranı

Bölge ülkelerinin Türkiye ile ticaretlerinde ihracatlarının ithalatlarını karşılama oranları Tablo 33'te görülmektedir.

Azerbaycan'ın Türkiye'ye yaptığı ihracatın ithalatı karşılama oranı 1998 yılında 0,15, 1999 yılında 0,18, 2000 yılında 0,42, 2001 yılında 0,35 ve 2002 yılında 0,27 olarak gerçekleşmiştir. Gürcistan'ın ihracatın ithalatı karşılama oranı, 1998 yılında 0,55, 1999 yılında 0,82, 2000 yılında 1,18, 2001 yılında 0,88 ve 2002 yılında 1,51'dir. Kazakistan'da ihracatın ithalatı karşılama oranı, 1998 yılında 1,19, 1999 yılında 3,05, 2000 yılında 2,01, 2001 yılında 0,75, 2002 yılında 1,28 olarak gerçekleşmiştir.

Kırgızistan'da ihracatın ithalatı karşılama oranı, 1998 yılında 0,17, 1999 yılında 0,13, 2000 yılında 0,09, 2001 yılında 0,35 ve 2002 yılında 0,67 olarak gerçekleşmiştir. Özbekistan'ın ihracatın ithalatı karşılama oranları, 1998 yılında 0,61, 1999 yılında 0,47, 2000 yılında 1,04, 2001 yılında 0,4 ve 2002 yılında 0,82 olarak gerçekleşmiştir. Tacikistan'ın ihracatın ithalatı karşılama oranı, 1998 yılında 0,81, 1999 yılında 0,77,

2000 yılında 3,67, 2001 yılında 0,88 olarak gerçekleşmiştir. Türkmenistan'ın ihracatın ithalatı karşılama oranı, 1998 yılında 0,44, 1999 yılında 0,63, 2000 yılında 0,82, 2001 yılında 0,88 ve 2002 yılında 0,84 olarak gerçekleşmiştir. Özbekistan'ın ihracatın ithalatı karşılama oranı 1998 yılında 0,62. 1999 yılında 0,47, 2000 yılında 1,04, 2001 yılında 0,40 ve 2002 yılında 0,78 olarak gerçekleşmiştir. Bulgaristan'ın ihracatın ithalatı karşılama oranı, 1998 yılında 1,72, 1999 yılında 1,27, 2000 yılında 1,84, 2001 yılında 1,31 olarak gerçekleşmiştir.

Ukrayna'nın ihracatın ithalatı karşılama oranı, 1998 yılında 3,61, 1999 yılında 3,42, 2000 yılında 3,81, 2001 yılında 2,62 ve 2002 yılında 3,44'tür. Moldova'nın ihracatın ithalatı karşılama oranı, 1998 yılında 0,44, 1999 yılında 0,55, 2000 yılında 0,27, 2001 yılında 0,07 ve 2002 yılında 0,10'dur. Romanya'nın ihracatın ithalatı karşılama oranı, 1998 yılında 0,74, 1999 yılında 1,50, 2000 yılında 2,07, 2001 yılında 1,23 ve 2002 yılında 1,18'dir.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. TRACECA PROJESİ VE TÜRKİYE'YE SOSYO EKONOMİK ETKİLERİ

30. Tarihi İpek Yolu ve TRACECA Projesi Fikrinin Doğuşu

Doğu ve Avrupa uygarlığının oluşum ve gelişiminde, doğal olarak bu kıta halkları arasındaki ticari, ekonomik ve kültürel ilişkilerin önemli rolü olmuştur. Farklı coğrafi ortamlarda bulunmalarından dolayı farklı kaynaklara ve ürünlere sahip halklar arasında tüketim mallarının mübadelesi şeklinde çok eski dönemlerden itibaren ortaya çıkan bu ilişkiler, işbölümünü, bölge ekonomisinde uzmanlaşmayı ve daha verimli üretimin verimliliğini önemli ölçüde etkilemiştir. Ticaret yollarıyla tüketim malları, çok ihtiyaç duyulan renkli ve değerli madenler, silahlar ve zırhlı takımlar, mücevherat, süs eşyaları, çeşitli baharatlar, dekoratif ürünler, kumaş ve giysiler, çam, metal, kil ve ağaç mamulleri ve ticareti yapılan hayvanlar taşınmıştır.

Diğer taraftan ticari ilişkiler halkları birbirine yaklaştırmıştır. Şöyle ki, yeni ülkelere açılan ticaret yollarından sadece ticari mallar taşınmamış, bu yolu zanaatkarlar ve bilim adamları, şarkıcılar ve dansçılar, mimarlar ve misyonerler de kullanmışlar ve bunlar bu yol üzerinden birbirinden uzak mesafelerde yerleşmiş halkların kültür yeniliklerini, değişik inançlarını, dini değerlerini taşımışlardır. Evrensel ilişkilerin bu muhteşem ağı, yükselişi döneminde Avrasya kıtasının siyasi, etnik ve dini sınırlarını aşarak çeşitli ekonomik, kültürel, toplumsal yapılara sahip halklarla karşılıklı bilimsel ve teknolojik ilişkiler, maddi ve manevi kültür değerleri aracılığı ile yakından tanıma olanağı sağlamıştır (TÜRKLER Ansiklopedisi II.Cilt s.234).

Tarihte halklar arasındaki kültürel ve ticari ilişkilerin gelişmesinde son derece önemli roller oynayan bu ticari yol ağlarının en önemlilerinden biri "Tarihi İpek Yolu" dur. İpek Yolu terimi ilk defa, ünlü Alman coğrafyacı Ferdinand Freiherr von Richthofen tarafından

1877'de kullanılmıştır. Yol, ismini Eski ve Orta Çağ'da asilzadeler arasında popüler bir mal olan ipekten almıştır. Bu yolun oluşturulmasındaki esas amaç ipek ve ipekli ürünlerin ticaretinin geliştirilmesi olmuştur. Kolay, elastiki, uzak mesafelere taşınmaya elverişli ve dayanıklı bir madde olan ipek, hıfzısıhha özelliğinden dolayı da yüksek bir değere sahipti. İpek ticaretinde tüccarlar inanılmayacak derecede kar sağlıyorlardı. Çin'in Han döneminde M.S.III. Yüzyılda başkent mağaralarında ketenden iki kat, Batı sınırında 4-6 kat daha pahalıydı; Roma'da ise M.S.IV. Yüzyıl başında 1 kg. boyanmamış ipek için 4.000 altın dinar ödeniyordu, yani ağırlığından birkaç kat daha fazla kıymetliydi. Hatta ipeğin artık hem Orta Asya'da hem İran'da, hem de Akdeniz'de üretildiği, yani daha bol ve daha kolay elde edilebilir olduğu VII. yy.da bile Bizans'ta ipek hala altınla ölçülmekteydi.

İpek ve baharat, Çin'den şimdiki Doğu Türkistan vahaları, Orta Asya'nın dağları ve çölleri, İran yaylaları ve Kafkas sıradağları vasıtasıyla Uzak Doğu İmparatorluğu'ndan Batı İmparatorluğu'na getirildi. Sadece karayolu kullanılmıyordu. İpeğin yanı sıra porselen, kağıt ve baharatın ve değerli taşların da taşındığı "İpek Yolu"nun başlangıç noktası olan Xian şehri, İpek Yolu ticaretinin etkisiyle Budistlerin, Zerdüştlerin, Parsistlerin, Yahudilerin bir arada yaşadıkları bir kozmopolit metropol haline gelmiştir (<http://lacivert.hacettepe.edu.tr/ozbek/ticaret/tic1.html>).

Büyük İpek Yolu'nun tarihi, Miladın ilk asrından, Eski ve Yeni Dünya arasındaki ticaretin denizler ve okyanuslar üzerinde hakim olduğu Büyük Coğrafi Keşifler zamanına kadar süren 1500 yıldan fazla bir zamanı kapsamaktadır. Yolun en aktif dönemleri M.Ö. 200-M.S. 400 ve M.S. 600-M.S. 1200 yılları arasındadır. İpek Yolu ticareti, Han Hanedanlığı'nın sona ermesiyle Çin'in parçalanması (M.Ö. 200), Batı Roma İmparatorluğu'nun dağılması ve Sasani İmparatorluğu'nun çöküşü gibi sebeplerle belli dönemlerde sönük kalmıştır (www.amerikan.edu/TED/silkroad.html).

Orta Çağda, ticaret kervanları, şimdiki Çin'in Xian kentinden hareket ederek Kaşgar kentine gelirler; burada ikiye ayrılan yollardan ilkini izleyerek Afganistan ovalarından Hazar Denizine; diğeri ile de Karakurum Dağlarını aşarak İran üzerinden Anadolu'ya ulaşırlardı. Anadolu'dan deniz yolu ile veya Trakya üzerinden karayolu ile Avrupa'ya giderlerdi. Doğudan batıya doğru gelişen bu ticari harekette, daha önceki çağlardan beri kullanılmakta olan eski bir yol şebekesinden yararlanılmıştır

(www.turizm.gov.tr/turizm.tb). İpek Yolu'nu oluşturan, Avrasya kıtasını kaplayan yollar ağı içinde, malların, ilmi ve kültürel unsurların ve insanların dolaşımında esas teşkil eden asıl yolların, ikisi kara ve biri deniz yolu olmak üzere üç ana güzergahı mevcuttur:

1. Güzergah: Çin'in başkentinden başlayarak Doğu Akdeniz'e uzanıyordu. Bu güzergahtan Orta Asya'da güneye doğru, Hindikuş geçitlerinden geçerek Hindistan'a, Hindistan'ın Batı kıyısındaki limanlara, ayrıca Ganj vadisine doğru da bir yol ayrılıyordu. Aynı şekilde Amu Derya ve onun Uzboy koluna, Hazar Denizi'ne ve oradan Kuzey Mezopotamya'ya, Anadolu'ya ve Karadeniz'in doğu ve güneyindeki limanlara doğru bir su yolu geçiyordu.

2. Güzergah: Bu yol, bir okyanus yolu olup, Mısır'ı, Kızıl Deniz ve Hint Okyanusu aracılığı ile Batı Hindistan'ın, eskiden Kuşan İmparatorluğu'nun deniz kapıları olan limanlarına bağlıyordu. Bu yolun kollarından biri o zaman İran Körfezine giderken, diğerleri ise daha doğuya, Hindistan'ın Malabar sahiline, Sri Lanka (Seylan)'ya, III-IV. Yüzyılda Vanga Devleti'nin kurulduğu Ganj nehri ağzına, Hindi Çin'e uzanıyordu.

3. Güzergah: Diğer iki yoldan daha kısa olan bu yol Kuzey (veya Bozkır) Yolu olup, Çin, Doğu Türkistan ve muhtemelen Moğolistan'dan Hazar'ı dolaşarak gidiyordu. Bu yol ile, Doğu Türkistan'dan Fergana'ya ve Toharistan ve Soğd'dan gelen yollar Aral çevresi kuzeyinde ve Hazar çevresinde birleşiyorlardı (TÜRKLER Ansiklopedisi II.Cilt s.223).

Çin'den Avrupa'ya yaklaşık 6000 km'lik bir uzunluğa sahip olan İpek Yolu'nun uzun tarihi boyunca taşınan malların çeşidi değiştiği gibi, yolların güzergahı da değişmekteydi. Bazıları sönerken bazıları daha da önem kazanmaktaydı. İlk başlarda Hazar Denizi'nin güneyinden, Karadeniz ve İran üzerinden geçen kervanlar daha sonra Hazar'ın kuzeyinden ve Azerbaycan üzerinden, Karadeniz'in güney sahilinden, İstanbul üzerinden veya Karadeniz'in Kuzey sahilinden Avrupa'ya ulaşıyordu. İran ile Bizans arasında devam eden uzun savaşlar ve ticaret kervanları arasındaki rekabet, tacirleri Avrupa'ya ulaşan yeni güvenli ticaret yolları arayışı içine sokmuştur (www.american.edu/TED/silkroad.htm). 15. yüzyıl sonları ve 16. yüzyıl başlarında Büyük Coğrafi Keşiflerin ardından kıtalararası karayolu ticaret yolları da yavaş yavaş önemini kaybetmeye ve kapanmaya başlamıştır.

31. TRACECA Projesi'nin Tarihsel Gelişimi

Orta Asya'dan geçen İpek Yolu Orta Çağ sonlarında yeni kıtaların ve ticaret yollarının bulunmasının ardından önemini kaybetmiştir. Daha sonraları da Orta Asya'nın Sovyetler Birliği hakimiyeti altında hem güneye (İran, Afganistan ve Pakistan), hem de Kafkaslar üzerinden batıya açılan kapıları kapalı tutulmuştur. 1990'lı yıllarla birlikte bu bölge halklarının talihi beklenmedik bir şekilde değişmiş ve 21. yüzyıl'ın en önemli bölgelerinden biri olacak olan Orta Asya'da Türk Cumhuriyetleri bağımsızlıklarını kazanmışlardır. Böylelikle bölgenin bütün dünya için önemli yeraltı kaynaklarının Sovyet monopolünden kurtulabilme şansı da doğmuş oldu. Ancak, Rusya, Sovyetler Birliği döneminde bu bölgeyi dış dünyaya sadece kendisi üzerinden bağlamıştı ve bu yüzden de üretilen ürünlerin, petrol ve doğal gaz gibi hammaddelerin dünya pazarlarına taşınması için başka ticaret yolları gerekiyordu.

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 insan, mal ve bilgi kaynakları akımı sağlayacak bir yol olacaktır. Ayrıca karayolu, demir yolu, deniz yolu, havayolu ve boru hatları gibi bütün ulaştırma sistemlerini kapsayacaktır (http://www.jrtr.net/jrtr28/pdf/f50_gor.pdf).

310. Brüksel Konferansı

TRACECA Programı, 7 Mayıs 1993 tarihinde Brüksel'de 8 TRACECA ülkesinin ticaret ve ulaştırma bakanlarının bir araya geldiği 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 temsilci ve gözlemciler katılmıştır.

Brüksel Konferansı'nın amaçları şöyle belirlenmiştir (www.igc-traceca.org):

- Bölgede ticaretin gelişmesi konusunda katılımcı ülkeler arasındaki işbirliğini canlandırmak,
- Bölgenin ticareti 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 tanımlanmıştır 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, s.4).

Ayrıca Konferansta 1993 yılından itibaren periyodik olarak toplanacak olan 4 Sektörel Çalışma Grubunun oluşturulması kararlaştırılmıştır. Bu Çalışma grupları şu hususlarda faaliyet göstereceklerdir:

- Ticaretin Kolaylaştırılması,
- Karayolu Taşımacılığı,
- Demiryolu Taşımacılığı,
- Denizyolu Taşımacılığı.

Bu çalışma gruplarında tüm katılımcı ülkelere temsilcilerin aktif olarak rol almaları ve bu konulardaki gelişmeleri ortaya koymak üzere çalışmalarını öngörülmüştür. Bu gruplarda 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).

311. TRACECA Sektörel Çalışma Grupları Toplantıları (1995-1999)

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. Brüksel Konferansı'nda belirlenen çalışma grupları bu amaçla çeşitli toplantılar düzenlemiş ve bir dizi kararlar almıştır.

İlk Çalışma Grup Toplantısı, Mayıs 1995 tarihinde Kazakistan'ın başkenti Alma Ata'da gerçekleştirilmiştir. Konferansta ticaret, 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, vakit kaybetmeden 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 kaynaklarınca finanse edilmesi kararlaştırılmıştır (UND, 2002, s. 5). Taraflar, ticaretin kolaylaştırılması, bakım ve onarım çalışmaları, geçiş işlemleri, yolların rehabilitasyon ve modernizasyonu ile ilgili olarak yapılması gerekenleri ortaya koymuşlardır.

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 misli 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 toplantıda kabul edilen beş projenin 1997'de tamamlanması kararlaştırılarak TRACECA güzergahının, Karadeniz Bölgesini TENS'e Crete Koridorlarına bağlanmasının gereği vurgulanmıştır (SHEVARDNADZE, 2001, s. 20).

Haziran 1997'de Helsinki'de, Tiflis'te yapılan toplantıya katılan ülkeler tarafından Pan Avrupa Ulaştırma Konferansı düzenlenmiş ve sonucunda Karadeniz Bölgesi, Pan-Avrupa Ulaştırma Bölgesi (PETRA) olarak tanımlanmıştır. Böylece Trans-Avrupa Şebekeleri daha da doğru'ya doğru ilerlemiştir. Bu fikrin desteklenmesi adına AB İliçevsk Limanındaki Ro-Ro feribot terminalinin rehabilitasyonu ve böyle bir terminalin Poti Limanında da inşasını finanse etmeyi kararlaştırmışlardır. Bu projeler 2000 yılı sonunda tamamlanmıştır (<http://www.traceca.org/whatis.htm>).

Mayıs 1998'de Tiflis'te düzenlenen konferansta, TRACECA yol ve ulaştırma sistemlerinin, TRACECA ile Çin yol şebekesinin ekonomik bağlarının, uluslararası finans kuruluşlarıyla işbirliğinin geliştirilmesi, ulaştırmanın yönetsel ve çevresel sorunlarını ve yol güvenliğini kapsayan 14 proje Avrupa Komisyonu tarafından teklif edilmiş ve üye

ülkelerce de kabul edilmiştir. Ayrıca uluslararası bir komisyon tarafından bir Çok Taraflı Uluslararası Ulaştırma Anlaşması hazırlanması kararlaştırılmıştır. Moldova'da projeye dahil edilmiştir (http://mcar.in-baku.com/project_background.htm).

312. TRACECA-BSEC Konferansı

Nisan 1997'de Tiflis'te TRACECA güzergahının Karadeniz Bölgesi'ni TENS'e bağlanma olanaklarının incelendiği ve AB tarafından organize edilen bir konferans düzenlenmiştir. 16 ülkeden ulaştırma bakanlarının katıldıkları konferansta TRACECA ve Karadeniz İşbirliği Örgütü (Black Sea Economic Co-operation-BSEC)'nin yakın işbirliğine girmeleri kararlaştırılmıştır. Bulgaristan, Romanya ve Ukrayna ortak bir ulaştırma politikasının oluşturulmasını amaçlayan Sarakhs anlaşmasına dahil olmuşlardır (SHEVARDNADZE, 2001, s.22).

313. Bakü Deklarasyonu

8 Eylül 1998 tarihinde Azerbaycan'ın başkenti Bakü'de Gülistan Sarayı'nda AB Komisyonu temsilcileri, 32 ülkeden hükümet başkanları, ulaştırma bakanları ve 12 uluslararası organizasyondan 150 kadar temsilcinin katıldığı Bakü Konferansı düzenlenmiştir. Konferansa katılan ülkeler: Azerbaycan, Ermenistan, Avusturya, Belçika, Bulgaristan, Çin, Finlandiya, Fransa, Gürcistan, Almanya, Macaristan, İran, İtalya, Japonya, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Moğolistan, Hollanda, Norveç, Polonya, Romanya, Rusya, İspanya, İsveç, Türkiye, Ukrayna, İngiltere, Kuzey İrlanda, Amerika, Özbekistan ve Tacikistan'dır.

Uluslararası Organizasyonlar ise: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, Bağımsız Devletler Topluluğu, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı, Uluslararası Denizcilik Organizasyonu, Dünya Bankası, Avrupa Yatırım ve Kalkınma Bankası, Birleşmiş Milletler Örgütü, Uluslararası Karayolları Birliği(IRU), Ulaştırma Bakanları Avrupa Konseyi, Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı, Demiryolları İşbirliği teşkilatı, İslami Kalkınma Bankası'dır (www.traceca.org/default.php).

Konferansın sonunda uluslararası kara-demiryolu taşımacılığı, uluslararası ticari denizyolu taşımacılığı, gümrük prosedürleri ve dokümantasyonu ve dokümantasyon kullanımına ilişkin Avrupa-Kafkaslar-Asya Ulaştırma Koridorunun Geliştirilmesine Yönelik Temel Çok Taraflı Uluslararası Taşımacılık Anlaşması (MLA) ve onun Teknik Ekleri imzalanmıştır. Bu anlaşmayla, İngiltere'den başlayarak Japonya'ya kadar uzanan ulaştırma koridoru resmen uygulamaya konulmuştur. Konferansın sonunda Baku Deklarasyonu adlı bir belge de imzalanmıştır. Deklarasyonda katılımcı ülkelerin iyi ilişkilerinin geliştirilmesinin önemi ve Avrupa-Karadeniz-Kafkasya-Hazar Denizi ve Asya arasında kurulacak ulaşım hattının 7 Mayıs 1993 tarihindeki Brüksel Konferansında varılan anlaşma çerçevesinde olacağı vurgulanmıştır. MLA ve Teknik Ekleri'nin başlıca hedefleri şunlardır (www.traceca.org/c_does/ta/ta25.php):

- Avrupa, Karadeniz Bölgesi, Kafkasya, Hazar Denizi ve Asya'daki ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve ulaştırmanın geliştirilmesine yardımcı olmak,
- Karayolu, denizyolu ve demiryolu aracılığıyla üye devletlerin dünya pazarlarına erişimini kolaylaştırmak,
- Trafik güvenliği, kargo güvenliği ve çevrenin korunmasını sağlamak,
- Ulaştırma politikalarının ve ulaştırma alanındaki yasal yapının uyumlaştırılmasını sağlamak,
- Taşımacılık işlemlerinde eşit rekabet koşullarının oluşturulmasını sağlamak.

Konferansa katılan ülkeler, Brüksel Anlaşması'nın esaslarına aynen uyacaklardır. Taraflar İpek Yolu'nun hayata geçirilmesiyle Karadeniz ve Hazar limanlarından daha kolay şekilde istifade edeceklerdir. Taraflar taşımacılıkta, bölgenin ekolojik dengesine zarar vermemek için azami gayret göstereceklerdir. Bu program çerçevesinde Birleşmiş Milletler (BM), Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) ve Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (ECO) ile daha güçlü işbirliklerinin geliştirilmesine çalışılacaktır. Projenin kesin olarak uygulanabilmesi için ilgili ülkeler, gerekli tüm hukuki düzenlemeleri en kısa sürede yapacaklardır. Ayrıca Anlaşmanın uygulanmasını sağlamak üzere hükümetler arası bir komisyon ve bu komisyonun işlerini yürütmesi için bir genel sekreterlik kurulması kararlaştırılmıştır (www.azembassy.com/azerbaijan/economy).

32. 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, s.66). Böylece, başlangıçta Kafkasya ve Orta Asya'da bulunan Cumhuriyetlerin AB dış politikasında önemli bir konumu olmadığı söylenebilir de daha sonra bu ülkelere yönelik politikanın değiştiği görülmektedir. Bu bağlamda Aralık 1995'te yapılan Madrid Zirvesi'nde alınan ortak karar bunun açık bir göstergesi olmaktadır. Zirvede AB ülkeleri tarafından, Ortak Dış Politika ve Güvenlik Politikası kapsamında bir siyasi program oluşturulmuştur. Bu programa göre muhtelif AB üyesi ülkelerin bölgedeki devletlerle olan ikili ilişkileri bundan böyle AB'nin bölgeye ilişkin dış politikasına dahil edilmiş olacaktır. Ortak karar ile AB Kafkasya ve Orta Asya üzerinde önemli jeopolitik ve ekonomik çıkarları bulunduğunu ortaya koymuştur. Bu hususlar şunlardır;

- Önemli hammadde potansiyelinin bulunması;
- Avrupa ile Asya ve Uzakdoğu arasında önemli bir bağlantı oluşturması;
- Çok sayıda tüketiciden oluşan bir Pazar olması ve büyük kalkınma potansiyelinin bulunması;
- İstikrarsız durumu dolayısıyla uluslararası organize suçlar için özellikle de uyuşturucu ve silah ticareti için önemli bir kapı oluşturması;
- Artık dünyaya açıldığı için Rusya, ABD, Çin, İran ve Türkiye gibi güçlerin ilgi odağı haline gelmesi ve etki altında bırakılmak istenmesi;
- Bölgenin AB'ye üye ülkelerle daha yoğun ilişkide bulunmak istenmesi (HÜSEYNOV, 2002, s.45)

Görüldüğü gibi AB, özellikle bölgedeki enerji kaynaklarıyla ilgilenmektedir. Ancak bölgenin Avrupa pazarına coğrafi olarak uzak bulunması ulaşım sorununu da gündeme getirmektedir. Bu nedenle, enerji ve ulaştırma sektörleri bundan sonraki ilişkilerinde önemli bir bölümünü oluşturacaktır. 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,

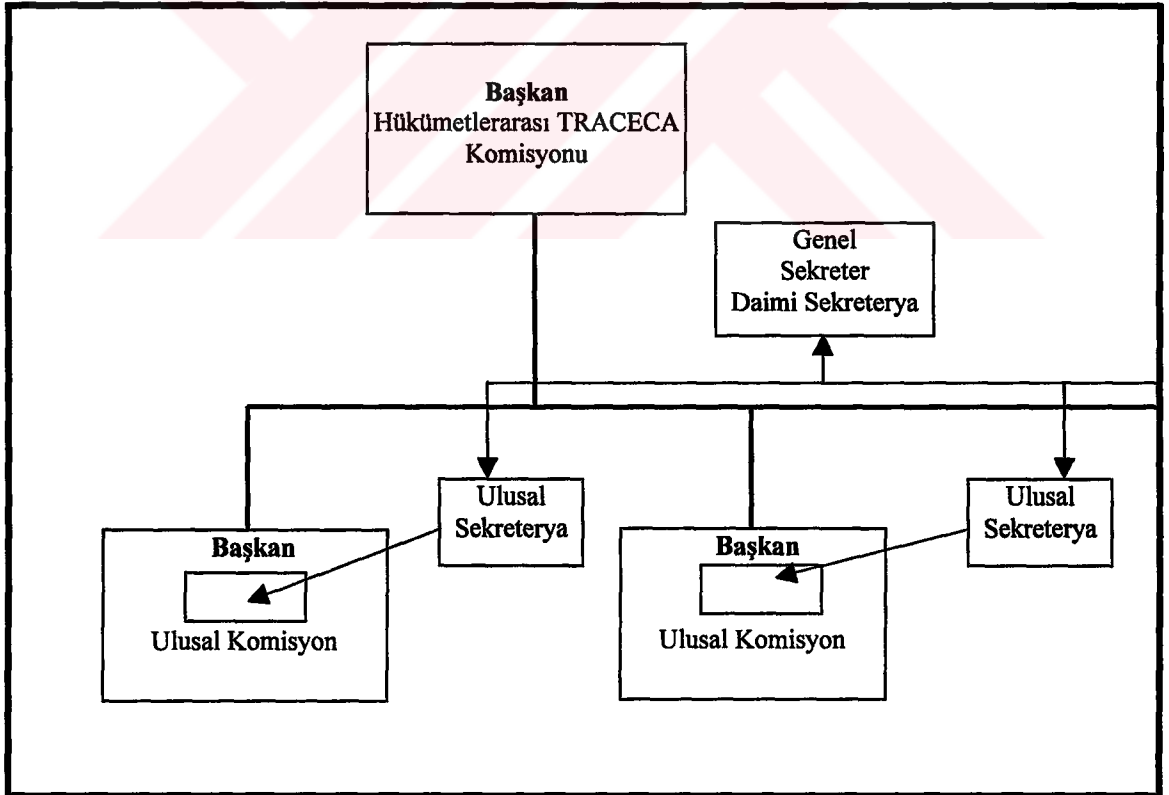
-Partner devletler arasında bölgesel işbirliklerinin daha da geliştirilmesini sağlamak,

-TRACECA'yı Uluslararası Finans Kuruluşları ve özel yatırımcıların desteğini artırma yönünde bir katalizör olarak kullanmak,

-TRACECA güzergahının TENS ile bağlantısını yapmak (HÜSEYNOV, 2002, s.45).

33. TRACECA'nın Örgüt Şeması

TRACECA Projesinin uygulanmasıyla ilgili olarak oluşturulan organlar, hükümetler arası TRACECA Komisyonu, daimi sekreteryaya ve ulusal sekreteryalardan oluşmaktadır.



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

Şekil:1

TRACECA'nın Örgüt Şeması

330. Hükümetlerarası TRACECA Komisyonu

Hükümetlerarası TRACECA Komisyonu, 8 Eylül 1998'de Bakü'de düzenlenen konferansta alınan kararla kurulmuştur. Komisyonun oluşturulmasındaki amaç; 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 bir kereden az olmamak koşuluyla, her seferinde bir ülkenin ev sahipliğinde düzenli olarak toplantılar düzenlenmektedir. Her toplantıda ev sahibi olan ülke Komisyona başkanlık eder. Komisyon kendi kurallarını kendisi düzenler. MLA'ya göre Komisyon şu konularla ilgili kararları düzenlemekle görevlidir:

- 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 hususlarda 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 ölkelere ulaştırmak,
- Bölgede modern taşımacılık ve ulaştırma sigortası hizmetlerinin geliştirilmesini sağlamak,
- Hükümet yetkilileri, nakliyeciler, sigorta şirketleri ve bankalara ve ilgili kişilere danışmanlık görevi yapmak.

Ayrıca Komisyonun, uluslararası kara, demir ve deniz yolları, gümrük prosedürleri ve ayrıca yetki ve sorumlulukların belirlenmesi ile ilgili konularda çalışmak üzere çalışma grupları oluşturabileceği kararlaştırılmıştır (<http://www.igc-traceca.org/english/structure.html>).

331. Daimi Sekreteryaya

MLA'nın 9. maddesine göre Daimi Sekreteryaya 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 ölkelere 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>).

332. 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>).

34. TRACECA Kapsamındaki Denizyolu, Kara ve Demiryolu Güzergahları

340. 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.

341. Kara ve Demiryolu Güzergahları

Proje dahilinde yapılacak taşımalarda kullanılacak TRACECA karayolu ve demiryolu bağlantıları şunlardır;

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

Böylece Avrupa'ya TENS ile bağlanan TRACECA, Yagodin (Ukrayna)'den başlayarak Odesa ve İliçevsk limanlarına ve Karadeniz'i feribot ve Ro-Ro seferleriyle geçerek Poti ve Batum limanlarından Kafkasya'ya bağlanan, buradan Tiflis ve Erivan ana güzergahlarını takip ederek kara ve demiryollarıyla Baku'ye ulaşan Bakü Limanı'ndan yine feribot ve Ro-Ro seferleriyle Orta Asya'nın Türkmenbaşı ve Aktau limanlarına ulaşıp 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.

35. TRACECA Kapsamında Yapılan Yatırım ve Teknik Yardım Projeleri

350. Yatırım Projeleri

TRACECA Projesi kapsamında planlanan yatırım projeleri Tablo 34' te verilmiştir.

Tablo : 34
TRACECA Projesi Kapsamında Planlanan 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.

3500. Kafkasya Demiryollarının Rehabilitasyonu Projesi

Kafkasya Demiryollarının, Aralık 1994-Mayıs 1995 tarihleri arasında Avrupa Komisyonu'nun finanse ettiği 204 milyon €'luk gıda yardımı dolayısıyla yoğun olarak kullanılması, demiryollarının ve demiryolları teçhizatının yıpranmasına ve eskimesine sebep olmuştur. Bu dönemde taşınan 800.000 tonluk gıda malzemesi toplam yükün

yaklaşık % 92'sini oluşturmuştur. Demiryolu raylarının acilen restorasyonu ve onarımı için bütçesi 5.000.000 € olarak belirlenen Kafkasya Demiryollarının Rehabilitasyonu Projesi uygulamaya konulmuştur. Bütçesi 5.000.000 € olan proje şu faaliyetleri kapsamaktadır;

- Gürcistan'da, 27 km'lik Kashuri-Zestafoni arası demiryolu raylarının, ahşap ve demir vagonların yapımı ve haberleşme kablolarının döşenmesi,
- Gümrü'de bir vagon onarım atölyesiyle bir lokomotif atölyesinin inşası,
- Azerbaycan'ın Kura nehri üzerindeki Poylu'da Gürcistan ile Azerbaycan arasında önemli bir demiryolu bağlantısı kuran 213 metrelik stratejik bir demiryolu köprüsünün rehabilitasyonu.

Böylece ulaşılmaması beklenen hedefler şunlardır:

- Yapılan gıda yardımının mümkün olduğunca etkin ve en az kayıpla yerine ulaştırılmasını sağlamak,
- Diğer TRACECA Projelerinin, özellikle de Demiryolları Altyapısı Bakım ve Onarım Projesiyle, Demiryolu Teçhizatı Bakım ve Onarım Projesinin tamamlanmasını sağlamak,
- Trans-Kafkasya'da bölgesel ticareti kolaylaştırmak.

3501. Kızıl Köprü'nün Rehabilitasyonu ve TRACECA Köprüsü'nün İnşası Projesi

Kızıl Köprü, Azerbaycan ile Gürcistan sınırında bulunup 12.yy'dan beri önemli bir yol bağlantısı teşkil etmektedir. Bu projenin amacı Kızıl Köprü'nün rehabilitasyonu, bakımı ve Sovyetler Birliği'nin dağıldığı dönemlerde henüz yapım aşamasında olan yeni bir köprü'nün inşasının tamamlanmasını finanse etmektir. Bütçesi 2.500.000 € olan proje şu faaliyetleri kapsamaktadır;

- TRACECA Köprüsü'nü inşa etmek,
- Sınır geçiş karakolları ve geçiş yolları inşa etmek,
- Taz demiryolu köprüsünü uzatarak, taşımacılık potansiyelini 2 katına çıkarmak,

Taz Köprüsü çalışmaları 29 Ekim 1997'de ve TRACECA Köprüsü'nün inşası da 13 Ekim 1998'de tamamlanmıştır.

3502. Buhara Tekstil İhraç Merkezi, Bakü, Türkmenbaşı, Poti ve İliçevsk Limanlarına Kargo ve Konteynır Yükleme Ekipmanları Tedariki Projesi

1997'de Özbekistan, Poti Limanı'ndan 30.000 tonu konteynır ile olmak üzere minimum 100.000 ton pamuk nakliyatı yapmayı taahhüt etmiştir. Pamuğun 2000 yılına kadar Poti Limanından yüklenmesi gerekiyordu. Özbekistan'ın bu taahhüdünün ardından TRACECA Buhara Tekstil İhraç Merkezinin geliştirilmesine 2.000.000 €'luk yatırım yapmayı üstlenmiştir. Toplam bütçesi 5.825.000 € olan projenin hedefi; Türkmenbaşı, Bakü, Poti ve İliçevsk Limanlarına önemli kargo ve konteynır yükleme ekipmanları tedarik etmektir. 320 km'lik demiryolunun hız ve güvenliğini arttırmak üzere rehabilitasyonu ve 20-50 ft'lik konteynırların yüklenmesi için 5 konteynır terminali inşa edilmiştir (http://www.jrtr.net/jrtr28/pdf/f50_gor.pdf).

3503. Bakü ve Türkmenbaşı Liman Kentleri Arasında Konteynır Servisleri Kurulması Projesi

TRACECA boyunca konteynır trafiğinin etkin bir şekilde gelişmesinde birtakım engeller mevcuttur. Ve Orta Asya trafiğinin büyük bir çoğunluğunun Kuzey Rusya rotasını kullandığı ve konteynır taşımacılığına uygun büyük miktarda yükün İran üzerinden taşındığını görülmektedir. Potansiyel talep yılda yaklaşık 2.000.000 konteynır olmasına rağmen Hazar Denizi'ndeki konteynır taşımacılığı oldukça yetersizdir. Bunun nedeni konteynır yükleme hizmetlerinin ve kanalların yetersizliğidir. Bütçesi 2.500.000 € olan projenin hedefleri;

- Bakü ve Türkmenbaşı limanlarında konteynır yükleme hizmetlerini geliştirmek,
 - İki limanı birbirine bağlayan kanalları koruyup geliştirmek,
 - Limanların ve gemicilik hatlarının yönetiminin yeniden yapılanmasını sağlamak.
- Çalışmalar 1998 sonbaharında büyük ölçüde tamamlanmıştır.

3504. Poti Limanı Demiryolu İskelesinin İnşası Projesi

TRACECA'nın geliştirilmesi için TRACECA Koridorunun TEN ve özellikle de TEN-9 yoluna bağlanması gerekmektedir. Bunun için İliçevsk Limanı ile Poti Limanı arasında

kurulan demiryolu servisi için çok modlu konteynır yükleme hizmetlerinin sağlanması ve geliştirilmesi şarttır. Kurulacak bir bilgisayar sistemi bu gelişmelerin ticari çekiciliğini ve verimliliğini arttıracaktır. Bu projenin amacı Gürcistan ve iç diğer ülkelerin uluslararası pazarlarla bağlantısını geliştirmek ve yolları çeşitlendirmek ve koridor boyunca demiryolu ve karayolu ulaşımı kapasitesinin tam kullanımını sağlamak ve TEN-9 yolu ile bağlantısını sağlamaktır.

3505. İliçevsk ve Poti Limanları'na Bilgisayar ve Haberleşme Ekipmanı Tedariki Projesi

Bütçesi 1.500.000 € olan projenin hedefi, TRACECA/BSEC Konferansı'nda kararlaştırılan TRACECA-Pan-Avrupa Koridoru bağlantısını sağlamak üzere Ukrayna ile Gürcistan arasında denizyolu bağlantısının geliştirilmesidir. Bu Limanlar arasında bilgisayar ve haberleşme ekipmanı içeren ve uluslararası standartlarda bir ferri kargo taşıması bilgisayar sistemi geliştirilerek, TRACECA ile Crete Koridorlarının bağlanması amaçlanmıştır. Poti ve İliçevsk limanları arasında bir demiryolu ferry iskelesi hizmete girmiştir. Gerekli ekipman sağlanmış, alıcı ülkeler tarafından kabul edilmiş ve limanların personeline gerekli eğitim ve teknik yardım sağlanmıştır. Tedarik edilen donanım ve yazılım paketiyle iki liman arasında ve diğer ülkelerle yapılan ticaret ve ulaştırma verileri hazırlanıp transfer edilmektedir.

3506. Poti ve İliçevsk Limanı'nın Mevcut Demiryolu İskelesinin İyileştirilmesi Projesi

Bütçesi 2.500.000 € olan projenin amacı TRACECA Koridorunun tam kullanımını ve karayolu ve demiryolu ulaşımı ile TEN-9'a bağlanmasını sağlamaktır. Proje ayrıca tehlikeli maddelerin ve petro-kimya ürünlerini Avrupa'ya taşıyan demiryolu tank vagonlarının uluslar arası güvenlik standartlarına ulaşmasını sağlamaktır. Proje kapsamında bir yük istifleme alanı oluşturulmuştur. Bunun yanında tehlikeli malların yüklenmesi için de ayrıca bir istifleme bölümü inşa edilmiştir. Ana demiryolu hattı ile park yerleri arasında demiryolu bağlantısı kurulmuştur. 1990 yılında 1870 km'lik demiryolu altyapısı tamamlanmıştır (http://www.jrtr.net/jrtr28/pdf/f50_gor.pdf).

3507. Ermenistan, Gürcistan ve Azerbaycan Demiryollarına Haberleşme ve Sinyalizasyon için Fiber Optik Kablo Sisteminin Kurulması Projesi

Batı Avrupa'da özellikle ana hatlarda oldukça yaygın olarak kullanılmakta olan optik kablo sistemi teknolojisinin yüksek performansı demiryollarının modern olarak işletilmesini sağlamaktadır. Kafkasya'da demiryolu trafiğinin son dönemlerde hızlı bir şekilde artması ve Hazar Denizinden petrol ihracatındaki artış, trafiğin hızlı ve güvenli olarak sağlanması için fiber-optik kablolarla haberleşme ve sinyalizasyon sistemi kurulmasını gerekli kılmıştır. Bu nedenle Gürcistan, Azerbaycan ve Ermenistan AB'den TRACECA Programı çerçevesinde 133 istasyonda haberleşme için optik kablo ve sinyalizasyon ekipmanı talep etmiştir.

3508. Çok Modlu Terminal Ekipmanları Tedariki Projesi

Bütçesi 2.500.000 € olan projenin amacı, konteynır taşımacılığını geliştirmek için gerekli olan donanımların sağlanmasına yöneliktir. Proje, Bişkek, Karmir-Belur, Çimkent/Aktau demiryolu terminallerinin yükleme boşaltma ekipmanları bakımından iyileştirilmesini kapsamaktadır. Projede konteynır taşımacılığının daha cazip hale getirilmesi için gerekli olan çok yönlü hizmet ve eğitim aşamaları aşağıdaki gibi özetlenebilir; İlk aşamada taraf ülkeler, ekipmanlar için fonksiyonel gereksinimler, ekipmanların kullanılması ve korunması, hazırlık aşamasında yedek parçaların dağıtım konularını vurgulamıştır. Taraf ülkeler açısından son derece gerekli olan bu ekipmanların bütçede öncelikli yer alması öngörülmüştür. Sonrasında teknik detaylar, yüklenici firmaların organizasyonu dahil taşıma faaliyetleri, kontrol, stok denetimi konuları üzerinde durulmuştur. Yapılan çalışmalarla 40 ft'lik ISO konteynırlarının elleçlenmesine imkan tanıyacak 40 ton kapasiteli teleskobik vinç makineleri sağlanmıştır. Yardımcı ekipmanların dağıtımında her bir terminalin mevcut durumu göz önüne alınmaktadır.

3509. Bakü'de Tank Vagonlarını Temizleme Ünitelerinin Tedariki Projesi

Kafkas Petrollerinin giderek artan önemi demiryolu petrol taşımacılığının yeniden ele alınıp iyileştirilmesini gerekli kılmıştır. Bölgede 1938'den 1996'ya kadar sadece Bakü'de

faaliyette olan saatte 2 ton buhar kapasiteli bir temizleme ünitesi mevcuttur. 2000 yılı itibariyle yıllık 100.000 tank kapasiteli ünitelere ihtiyaç olacağı öngörülerek bu bağlamda buharlı petrol vagon tanklarını temizlemede kullanılan ekipmanların sayısının artırılması gereği duyulmuştur. Bu projenin öncelikli amaçları; saatte 8-10 ton buhar kapasiteli 2 temizleme ünitesinin alınması, bu ünitelerin Bakü'de ilgili yere taşınması ve kurulumu, ekipmanların kullanımı ve korunmasına yönelik demiryolu personelinin eğitimi konularını kapsamaktadır. Projenin bütçesi, 475.000 € olarak saptanmıştır. Bütçede ayrıca koruma, kontrol ve koordinasyon konularına da yer verilmiştir. Bu proje ayrıca Kafkasya Demiryollarının Rehabilitasyonu ve Demiryolları Altyapısının Korunması projeleriyle de bağlantılıdır. Proje kapsamında 1999 itibariyle belirtilen 2 ünitenin kurulumu gerçekleştirilmiş, gerekli personel eğitimi, koruma ve kontrol sağlanmıştır.

3510. Denizcilik Güvenliğiyle İlgili Yardımcı Ekipmanlarının Tedariki Projesi

Bütçesi 1.600.000 € olan projenin temel amacı Bakü, Aktau ve Türkmenbaşı Limanlarına yanaşma ve kalkış sırasında seyir güvenliğinin artırılması ve geliştirilmesidir. Proje kapsamında yapılması planlanan faaliyetler; Bakü-Türkmenbaşı, Bakü-Aktau feribot ağının geliştirilmesi ve bunun için gerekli denizde güvenlik ve seyir yardımcı ekipmanlarının yenilenmesi, 3 liman arasındaki liman giriş ve çıkış ekipmanlarının iyileştirilmesi ve denizde herhangi bir kazaya yol açmayacak şekilde yapılanmasıdır.

351. Teknik Destek Projeleri

TRACECA Projesi kapsamında planlanan başlıca teknik yardım projeleri ve bu projelerin amaçları ve bütçeleriyle ilgili bilgiler aşağıda sıralanmıştır:

a) Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Transit Kolaylıkları Sağlanması Projesi

Tüm TRACECA ülkelerini kapsayan projenin bütçesi 2.800.000 €'dur. Projenin amacı IRU ile işbirliği içine girerek, sınır geçişlerindeki gecikmeleri azaltmak, gümrüklerdeki yolsuzlukları ve keyfiyetleri engellemek ve proje kapsamındaki ülkelerin uluslararası alanda rekabet gücünü arttırmaktır. Bu faaliyetlerin, uluslar arası kuruluşlarla, gümrük yetkilileri, Ulaştırma Bakanlıkları, çeşitli profesyonel işletici kurumlar ve eğitim

birimleriyle koordineli olarak yapılması gerekmektedir. Proje kapsamındaki faaliyetler şöyle sıralanabilir;

- Ulusal mevzuata uygunluk, uluslararası mevzuata bağlılık, eğitim ve lisans koşullarının yasal statüsü ve mevcut ikili anlaşmaların gözden geçirilmesi,
- Profesyonel işleticilerin eğitimi, fiziksel ekipmanın durumunun iyileştirilmesi,
- Henüz formalitelerini tamamlamamış olan ülkelerin TIR ve ADR'ye dahil olmaları,
- Dahili terminallerde SAFETIR sistemini yaygınlaştırmak amacıyla pilot bilgisayar sistemi uygulanması.

b) Sınır Geçişleri Prosedürlerinin Uyumlaştırılması Projesi

Projenin bütçesi 2.000.000 € olup, dokümanların kullanımı, kontrolü, birden çok belgenin kullanımındaki temel mevzuat ve uygulamadaki kontrolün etkinliği konularını kapsamaktadır. Uluslararası taşımacılık sırasında uygulanan yanlış sınır geçiş ücretleri ve uluslararası ticareti engelleyici faktörler TRACECA ülkelerinin ekonomilerinin dünya pazarlarına rahat bir şekilde açılmasını engellemektedir.

Sınır Geçişlerinin Uyumlaştırılması projesiyle amaçlanan bölgedeki sınır geçiş prosedürlerin uyumlaştırılması ve AB standartlarına eşdeğer hale getirilmesidir. Böylece yükün sahibi yükleme yerinde ilgili makamlara giderek gerekli bütün bilgileri bilgisayar üzerinde dolduracak ve onaylatacak, yetkililer tarafından fiziksel kontroller yapıldıktan sonra kamyon mühürlenecektir. Bu durum, bilgi sistemine işlenerek tüm sınır geçişlerindeki yetkililer yük hakkında bütün bilgilere sahip olacaktır (<http://www.traceca.org.tr/toplantı31ocak.htm>).

c) Transit Ücretleri ve Tarifeler ile İlgili Ortak Politikalar Projesi

TRACECA ülkelerinde kara taşımacılığında farklı transit geçiş ücretleri uygulanmaktadır. Özellikle karayolunda yıpranmaya neden olabilecek ağır vasıtalarla ilgili kullanıcı masrafları ya da yol ücretlerini haklı gösterecek bir takım faktörler bulunmaktadır. Bu nedenle transit ücretleri ile ilgili çelişkiler ortaya çıkmaktadır. Transit ücretlerine ilişkin ekonomik ve yasal yapıda bir şeffaflık eksikliği vardır. Transit ülke tarafından taşımacılık ile ilgisi olmayan hizmetleri de kapsayan aşırı veya keyfi ücretlerin

uygulanması, bölgesel ekonomiyi olumsuz etkilemekte ve bölgedeki ekonomik faaliyetlerde genel bir baskı oluşturmaktadır. dünyadaki en yüksek ücretler TRACECA Limanlarında uygulanan ücretlerdir.

Bu projenin birincil hedefi ortak bir politikanın belirlenmesi ve karayolu transit ücretlerinin uygulanmasında eşitlik sağlanmasıdır. Bu projeyle TRACECA'nın amacı, mevcut demiryolları transit ücretlerinin Uluslararası transit tarifelerine göre Demiryolları İşbirliği Organizasyonu (OCJD) ile birlikte yılda 2 kez düzenlenmesi sistemini değiştirerek, maliyet hesabına dayanan yeni bir ücret belirleme sistemini ortaya koymak ve uygulanmasını sağlamaktır. Bunu yaparken, geniş kapsamlı bölgesel ticari analizler, maliyet hesaplama yöntemlerinin detaylı olarak araştırılması gerekmektedir.

Bu yatırıma yüklenen temel görevler şunlardır; Karayolu taşımacılığında gerekli olan izinler, kotalar, ulusal veya bölgesel tüm ücret ve diğer uygulamaların araştırılması, kamusal prosedürlerin şeffaflığı ve uygulanana ücretlere ilişkin yasal dayanağın incelenmesi, ülkeler için transit trafikte ekonomik kayıpların ve kazançların detaylı analizi, ve yeni tarife ve metodolojinin belirlenmesidir.

d) Ulaştırma Yönetimi Eğitimi Projesi

Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Azerbaycan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan'ın taraf olduğu söz konusu ülkelerdeki ulaştırma ile ilgili yasalar, metotlar, uygulamalar ve sistemleri AB standartlarına getirebilmek için personelin eğitilmesini kapsamaktadır.

Bütçesi 900.000 € olan proje öncelikle eğitim sırasında kullanılacak kurs materyallerinin hazırlanması, uygulama ve eğitim yerlerinin belirlenmesi ve donatılması, adayların seçilmesi aşamalarından oluşmaktadır. Eğitim özellikle ulaştırma ağları, trafik tahminleri, mevcut gümrük tarifeleriyle hedef tarifeler arasındaki ilişki, uygun ulaştırma zamanlaması konularında olacaktır. Konuyla ilgili 122 kişi 10 gün boyunca Alma Ata'da eğitilmiş, bunların arasından seçilen 35 kişi Avrupa ülkelerinde konuyla ilgili olarak yerinde incelemelerde ve uygulamalarda bulunmuştur.

e) Ulaştırma Yasası ve Düzenlemeleri Tasarısı Projesi

Eski SSCB'nin ulaştırma ile ilgili olarak uyguladığı yasal düzenlemeler günümüz Pazar ekonomisine uymamaktaydı. Bu projeye amaçlanan yasal ve kurumsal çerçevede teknik yardım ve bilgi desteği ve kurumsal çerçevede teknik yardım ve bilgi desteği sunmaktır. Projenin ulaştırma yasaları oluşturulması konusundaki spesifik hedefleri; deniz, kara, havayolu taşımacılığının uyumlaştırılmasına yönelik yeni düzenlemelerle ilgili olarak ülkelere yardımcı olmak ve AB'ne uygun ulaştırma stratejilerinin sunulmasıdır ve IRU ve FIATA gibi kuruluşlara üyeliğin teşvik edilmesi ve arttırılmasıdır.

Bütçesi 1.500.00 € olan bu proje; her bir TRACECA ülkesinde ulaştırmayı geliştirmeye yönelik yasal düzenleme, seminer ve bilgilendirme, uluslararası kuruluşlara üyelik gibi konuları yürütecek birimler oluşturmayı öngörmüştür. Projeye ayrıca ileriye yönelik çok taraflı anlaşmaları da öngörmektedir.

f) Bakü Limanı'nda Denizcilik Eğitimi Projesi

Bu proje Bakü Limanı'nın her açıdan iyileştirilmesine yöneliktir. Buna planlama ve pazarlama stratejileri ve yeni binaların yapılması dahildir. Ayrıca proje, konteynır taşımacılığının iyileştirilmesini de kapsamaktadır. Bütçesi 1.350.000 € olan projenin temel hedefleri; limanla ilgili yetkililerin eğitilip bilgilendirilmesi, limana yapılacak kısa ve uzun vadeli yatırımların planlanması konusunda eğitim sunulması ve limanın mevcut durumunun analizini de kapsayan bir mastır planının oluşturulmasıdır.

Bakü Limanı'nın serbest bölge haline getirilmesi, liman trafiğinin düzenlenmesi ve genel kargo limanlarının iyileştirilmesine yönelik çalışmalar tamamlanmıştır. Limanda ayrıca EBRD tarafından 1.800.000 \$'lık yatırım gerçekleştirilmiştir.

g) Bölgesel Trafik Tahmin Modeli Projesi

Serbest ekonomilerde talep tahmini ve ulaştırmanın planlanması, yapılacak yatırımlarda önemli yer tutmaktadır. Bu projenin amacı limanlara muhtemel her bölgeden gelen talebin karşılanmasını modelleyen bir yazılım oluşturmaktır. Bu amaçla ilk olarak

limanla ilgili altyapı bilgilerini, ulaştırma ücretlerini ve diğer bilgileri kapsayan veri tabanları oluşturulmaktadır. Ayrıca ticari, kurumsal ve organizasyonel kara, deniz ve demiryolu çok modlu ulaştırma projelerinin oluşturulması gerekmektedir. Konuyla ilgili en büyük problem sağlıklı verinin toplanamamasından kaynaklanmaktadır. Proje özellikle elde edilemeyen verilerin toplanmasına yönelik bir metodolojinin geliştirilmesini sağlamıştır. Bütçesi 700.000 € olan proje kapsamında içinde bölge trafik akışı verileri ve kullanıcı kılavuzları bulunan bir CD bölge ülkelerine dağıtılmıştır.

h) Karayolu Ulaştırması Hizmetleri Projesi

Bu proje, Kafkas ülkeleri için karayolu taşımacılığının düzenlenerek çağdaş hale getirilmesini öngörmektedir. Bütçesi 250.000 € olan projenin temel hedefleri; ulusal ve uluslararası karayolu taşımacılığının geliştirilmesinin kolaylaştırılması, kargo taşımaları, otomotiv sektörünün desteği ve bunların verdikleri hizmetleri konu alan bir pilot projenin oluşturulmasıdır. Bu konuda Batı Avrupa'dan iş ortaklarının bulunması, kara taşımacılığını kurumsal olarak yeniden yapılandırılması gerekmektedir. Proje kapsamında bölgedeki ulaştırma ücretlerinin yet aldığı bir doküman tüm ülkelere dağıtılmıştır. Ayrıca proje ulaştırma bakanlıklarından yetkili kişilerin olduğu bir ulaştırma departmanı kurulmasını öngörmektedir.

ı) Çok Modlu Taşımacılık Projesi

Çok modlu ulaştırma dünya ticaretinin batılı ekonomilerle entegrasyonun sağlanması ve TRACECA bölgesinde rekabetçi ulaştırmanın kurulması açısından önemlidir. Gittikçe genişleyen uluslar arası ulaştırma ağları düşünöldüğünde etkin ve bütünleştirilmiş bir çok modlu taşımacılık sistemine ihtiyaç duyulmaktadır. Bütçesi 500.000 € olan projenin ana hedefleri; TRACECA bölgesinde çok modlu ulaştırma sisteminin oluşturulmasını sağlayacak düzenlemelerin yapılması ve bunun uluslar arası ulaştırma ağlarıyla bütünleştirilmesi, demiryolu ve çok modlu ulaştırma organizasyonlarının kolaylaştırılmasının sağlanmasıdır. Bu bağlamda konuyla ilgili bir grubun çok modlu ulaştırma tekniklerini yerinde görmek üzere AB ülkelerine seyahati gerçekeleşmiş ve böylece personelin yeni teknolojiler konusunda eğitilmesi ve karşılaşılan yerel sorunların

çözümünde kullanılacak teknikler konusunda örnek çalışma yapılarak eğitilmesi sağlanmıştır.

i) Karayolu Yönetim Sistemi Projesi

Üye ülkelerin her birindeki karayollarına ayrılan bakım bütçeleri sınırlıdır. Bu bakımdan buradaki kaynakların iyi organize edilip kullanılması gerekmektedir. Bütçesi 2.000.000 € olan bu projenin ana hedefleri; karayollarından sorumlu kişileri AB karayolu yönetim sistemi hakkında bilgilendirmek, karayolu yatırım çalışmalarını inceleyerek karayollarının bakımı için en uygun yöntemi belirlemek, ulusal karayolu kuruluşlarını bir araya getirerek düzenlemek ve bu kuruluşlardaki uzmanların eğitimini sağlamaktır. Proje AB standartlarındaki yazılım ve donanım materyallerini üye ülkelere sunmuştur.

j) Bakü-Türkmenbaşı Feribot Terminalleri Projesi

Kafkasya ile Orta Asya arasındaki demiryolu trafiği, büyük ölçüde Bakü ve Türkmenbaşı feribot yolunu kullanmaktadır. 1977'den beri Hazar Denizi'nde görülen deniz suyu yükselmeleri, kullanılan feribot rampalarının teknik sorunlar ile karşılaşmasına neden olmuştur. Bütçesi 1.550.000 € olan projenin ana hedefi, bu konuda yapılacak yatırımları, teknik çözümleri ve potansiyel trafiğin fizibiletisini ortaya koymaktır. Projeye ilgili olarak limanların trafik yükü, sağlanan hizmetler, harcamalar ve ekonomik analizler EBRD standartları kapsamında gerçekleştirilmiştir. EBRD, Türkmenistan ve Azerbaycan ile 38 milyon dolarlık bir iyileştirme kaynağı üzerinde anlaşmaya varmıştır. Projede ayrıca konteynır yükleme-boşaltma işlemlerinin sağlıklı yürütülebilmesi için Bakü ve Türkmenbaşı limanları arasında konteynır hizmetleri yatırım projesini gerekli kılmıştır. Ayrıca Aktau Limanı'nın tekrar hizmete geçirilmesi ve buradaki rampaların yenilenmesi de planlanmıştır.

k) Demiryolu Ekipmanlarının Bakımı Projesi

Bütçesi 700.000 € olan projenin hedefleri;

-TRACECA bölgesinde demiryolu ekipmanlarının yedek parça, bakım ve karşılaşılan problemlerin çözümüne yönelik tavsiyelerde bulunulması,

- Bölgedeki ticari olarak demiryolu ekipmanları konusunda faaliyet gösteren organizasyonlara rehberlik etmek,
- Ulusal yetkililerle detaylı bir yeniden yapılanma planı tasarlamaktır.

Proje kapsamında, konuyla ilgili veri eksikliği olduğundan yedek parça, mevcut durum ve olması gerekenler ile ilgili veriler toplanmıştır.

l) Trans-Kafkasya Demiryolları İçin Ortak Girişim Projesi

Bakü-Türkmenbaşı feribot bağlantısının güçlendirilmesi için demiryolu bağlantısının iyileştirilmesi kapsamında proje ortaya konulmuştur. Bütçesi 2.000.000 € olan bu projenin öncelikli hedefi, TRACECA demiryolu koridorunun geliştirilmesi için bölge ülkeleri arasında karşılıklı işbirliğini geliştirilmesidir. Bu kapsamda, konuyla ilgili ülkelerin trafik potansiyeli politik ve sosyal durumları incelenmiştir. Yerli ve yabancı katılımcıların birlikteliği ile muhtemel yönetim ve uygulama stratejileri belirlenmiştir. Ortak girişim için; bir pilot-trenin yönetilmesi, demiryolu ekipmanı üreten bir fabrikanın kurulması, bakım onarım yapan bir birimin oluşturulması, bir telekomünikasyon şirketi kurulması öngörülmüştür.

m) Demiryolu Tarifelerinin Düzenlenmesi Projesi

Bütçesi 1.500.000 € olan projenin hedefleri; TRACECA bölgesinde çeşitli demiryolu ağlarında tarife ve zamanlama programlarının koordinasyonunu sağlayarak ticareti geliştirmek, transit trafik gelirlerinin düzenlenmesi ve toplanması için bir sistem geliştirmek, bölgede tarifeler arasındaki farkların ortadan kaldırılması ve Bakü, Aktau ve Türkmenbaşı limanları arasında koordinasyonunu sağlamaktır.

n) Karayollarını Planlama Projesi

Karayollarının bölgede her mevsim ve koşulda hizmet verebilecek hale getirilmesi TRACECA açısından büyük önem taşımaktadır. Projede teknik bakım, yapısal düzenlemeler ve karayollarıyla ilgili diğer unsurlar ortaya konmuştur. Bütçesi 2.500.000 €

olan proje kapsamında mevcut durum, yatırım tavsiyeleri ve kalite kontrol yöntemleri incelenmiştir. Kış şartları için Avrupa yaklaşımı ortaya konulmuştur.

o) Azeri ve Gürcistan Demiryollarının Rehabilitasyonu Projesi

Bütçesi 1.000.000 € olan bu projenin öncelikli hedefleri; demiryolları sektörünü ticari olarak kendi kendine yetebilen bir yapıya kavuşturmak, yapılacak yatırımları belirlemek, projenin uygulanması için bir faaliyet raporunun hazırlanması, gelecekteki yatırımlar için ticari ve finansal bir eşgüdümün sağlanması ve 5 yıllık planlar şeklinde yeniden yapılanma aşamasında çevresel kuralların belirlenmesidir. Projede ayrıca tehlikeli malların taşınmasına yönelik çevresel yönetim planı oluşturulmuştur.

ö) Çok Modlu Hizmet Uygulamaları ve Eğitimi Projesi

Bu proje TRACECA bölgesinin doğu kısmındaki faaliyetlerin organizasyonuna yöneliktir. Bütçesi 2.000.000 € olan projenin ana hedefleri; çok modlu taşımacılık için TRACECA Koridorunun tümüyle aktif hale getirilmesi karayoluyla ilgili pazarlama birimlerinin oluşturulması, bu birimlerin AB ile çalışma ortaklığı yapabilecek duruma getirilmesi, operasyonel düzeyde AB ile ilgili bir pilot çalışmanın yapılması, çok modlu taşımacılığa yönelik her türlü eğitimin sunulmasıdır.

p) Bakü-Tiflis ve Erivan Karayolu Hattının Rehabilitasyonu Projesi

Kafkas Cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarından sonra ekonomilerindeki kötüleşmeden dolayı karayollarının bakım ve yatırım çalışmalarına yeterli özen gösterilememiştir. Bununla birlikte bölgedeki trafik yükünün ciddi bir şekilde artış göstermesi sonucunda tüm bölgede karayollarını iyileştirme ve geliştirme programlarına ihtiyaç duyulmuştur. Proje, 2.000.000 € olan proje; Bakü-Tiflis-Yerevan hattının dünya bankası programlarına bağlı kalarak yeniden yapılanmasına yönelik yatırımlara destek niteliğindedir.

r) Kaşgar-Bişkek ve Fergana Vadisi Arasındaki Demiryolu Ağına Ön Fizibilite Projesi

Kaşgar-Bişkek ve Fergana Vadisi üretilen mal ve hizmetlerin yeni pazarlara ulaştırılması açısından önem taşımaktadır. Bütçesi 1.500.000 € olan projenin ana amacı kurulacak ulaştırma ağı için tüm ön fizibilite çalışmalarını teknik ve teorik olarak ortaya konmasına yöneliktir.

s) Transit Demiryolu Petrol Lojistik Merkezi Kurma Projesi

Mevcut demiryolu ağı trafik yükünü karşılayamamaktadır. Bütçesi 2.000.000 € olan bu proje demiryolları ağına petrol taşımacılığına cevap verebilecek şekilde yeniden yapılanmasını hedeflemektedir. Bu kapsamda Bakü-Dubendi, Poti-Supsa-Batum terminallerine demiryolu petrol lojistik merkezlerinin kurulması ve aynı terminallerdeki petrol taşıma ekipmanlarının yenilenmesi çalışmaları yapılmıştır.

ş) Kafkas Otoyollarının Rehabilitasyonu Projesi

SSCB'den sonra Kafkas Cumhuriyetleri'nin gerileyen ekonomisi karayolu ağına yeniden yapılanmasını engellemiştir. Bu nedenle bölgede bir rehabilitasyona ihtiyaç vardır. Hızlı ulaştırma önemli bir role sahip olan otoyolların yeniden yapılandırılmasına yönelik EBRD, Dünya Bankası ve diğer yabancı yatırımlar bölgeye destek sağlamıştır. Bütçesi 2.000.000 € olan projenin ana hedefleri; Gürcistan-Ermenistan arasındaki ana yol bağlantıları ve trafik yükünün belirlenmesi, proje uygulama birimine EBRD ve Dünya Bankası projeleri kapsamında finansal ve teknik destek sağlanması ve diğer yabancı yatırımlara ait projelerin desteklenmesidir. İnşa edilecek otoyol ağlarının mühendislik, çevre etkisi, personel ve diğer özellikleri, yapılan her bir proje için ayrı ayrı ortaya konulacaktır.

t) Devlet Kurumlarının Kapasitesinin Arttırılması Projesi

2002 yılının ikinci yarısında hayata geçirilecek olan bu proje 1.800.000 € tutarında olup TRACECA projesinin ticari açıdan faydasının ortaya konması ve yasal çerçevesinin

İlgili ülkelerde güçlendirilmesinin hedeflemektedir. Demiryolu, havayolu ve karayolu transit taşımacılığında bir çok kırtasiye ve gereksiz beklemler yaşanmaktadır. Bu nedenle TRACECA koridorunun verimi azalmaktadır. Bu koridorda yer alan ülkelerde gümrük kontrol yasalarının farklılıklarından kaynaklanan çeşitli problemler yaşanmaktadır. Bu tip uygulamaların koridor içinde standart hale getirilmesi gerekmektedir. Buna ilişkin eğitim ve standardizasyonun yasalar şeklinde ortaya konması bu proje kapsamındadır. Projede konuya ilişkin altyapını oluşturulması için gümrük yetkilileri, bakanlık çalışanları, sınır görevlileri gibi kişileri eğitimi ve belgelendirilmesi de öngörülmüştür. Bu şekilde yasa yapıcı ve uygulayıcılar bir arada olacak ve eksiklikler bütünlük içinde ortaya konacaktır. İlgili kişilere yönelik eğitim projenin kapsamına dahildir. Taşkent ve Alma Ata da bu tip seminerlerin yapılması öngörülmüştür.

u) Transit Taşımacılığın Ortak Yasal Bir Yapıya Oturtulması Projesi

Bütçesi 2.000.000 € olan bu proje bölgede uygulanan farklı ulusal transit taşımacılık kural ve politikalarının neden olduğu karışıklıkları ortadan kaldırmaya yöneliktir. Bu amaçla Kazakistan üzerinde bir model proje uygulanmıştır. Bu projenin amaçları arasında koordinasyon grubuna katılmak üzere bir çalışma grubu oluşturma, ilgili TRACECA konvansiyonlarının öncelik sıralarını belirlenmesi, bu uluslar arası konvansiyonlara ulaşmada önceliğe yönelik yardım sağlanması, konuya ilişkin ikili ve çoklu antlaşma kayıtlarının tutulması, TRACECA'nın öngördüğü anlaşma ve konvansiyonların uygulanmasına yönelik altyapı çalışmalarının desteklenmesi, uluslar arası taşıma belgelerinin taslaklarının sağlanması, uluslar arası taşımacılık ile ilgili sigortaların modellenmesi, AB uygulamalarını içine alan yasal taslakların formlar şeklinde hazırlanması, konuya yönelik eğitim faaliyetlerinin sağlanması, kara transit taşımacılığında kullanılacak taşıtların teknik özelliklerinin belirlenmesi, gerekli kontrol ve teknik standartları ele alan çeşitli safhalardan oluşan programların hazırlanması, yapılan çalışmaların yasallaştırılması aşamasında gerekli eğitim ve bilgilendirme çalışmalarının yapılması maddeleri vardır.

352. TRACECA 2002-2003 Faaliyet Planı

Amerika Birleşik Devletleri'nde meydana gelen 11 Eylül saldırılarının ardından Aralık 2001 tarihinde Hükümetlerarası Komisyon Tiflis'te toplanarak, Afganistan'a gönderilecek malların kontrolü ve izlenmesine yönelik karar alınmıştır. Toplantıda ayrıca, 2002-2003 yıllarını kapsayan ve başta gelen ulaştırma ve transit geçiş problemlerinin çözümüne yönelik 31 milyon €'luk bir Faaliyet Planını kabul edilmiştir. 2002-2003 Faaliyet Planı'nda kabul edilen projeler şunlardır (<http://www.traceca.org/rep/broshure/broshure.pdf>)

1) TRACECA Vizesinin Uygulanmasının Takibi Projesi: Projenin amacı MLA'nın şartlarına uygun olarak, uluslararası taşımacılığın kolaylaştırılmasıdır. Süresi 24 ay olup, bütçesi 2 milyon €'dur.

2) TRACECA Koridoru Boyunca Tehlikeli Malların Taşınmasının Düzenlenmesi Projesi: Proje, Kazakistan, Gürcistan, Azerbaycan ve Ukrayna'da yeni terminallerin kurulması ve likit petrol gazının taşınmasına yönelik altyapının oluşturulmasıdır. Süresi 24 ay olup, bütçesi 1 buçuk milyon €'dur.

3) Orta Asya Sınır Geçişlerinin Geliştirilmesi Projesi: Projenin amacı koridor üzerindeki özellikle yoğun trafiğin olduğu kısımlarda sınır geçişlerinin kolaylaştırılmasını sağlamaktır. Süresi 12 ay olan projenin bütçesi 3 milyon €'dur.

4) Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Avrupa Konvansiyonları Çerçevesinde Deniz Taşıtlarının Kullanımına Yönelik Eğitim Projesi: Amacı, IMO ve Avrupa Konvansiyonları tarafından gerekli görülen teknik araç ve eğitim materyallerinin sağlanmasıdır. Süresi 18 ay olup, bütçesi 2 milyon €'dur.

5) TRACECA Kapsamındaki Limanların Serbest Bölge Haline Getirilmesi Projesi: Proje Aktau, Bakü, Türkmenbaşı, Poti, Batum, İliçevsk, Samsun, Burgaz, Köstence ve Varna limanlarının serbest bölge haline getirilmesine yönelik finansal çalışmaları kapsamaktadır. Süresi 24 ay, bütçesi 2 milyon €'dur.

6) Calalabad-Kara-Su-Andijan (79 Km), Oş-Kara-Su-Andijan (72 Km), Lugovaya-Bişkek-Balikchi (322 Km) ve Aktau-Beyneu-Kungrad (700 Km) Demiryolu Hatlarının Yeniden Yapılandırılması Projesi: Söz konusu demiryolları hatlarının yeniden yapılandırılması projesinin süresi 24 ay olup, bütçesi 2 milyon €'dur.

7) Samsun, Poti ve Batum, Varna, Burgaz, Köstence, İliçevsk Limanları Arasında Demiryolu-Denizyolu Kombine Taşımacılığını Geliştirme Projesi: Amacı feribot hatlarıyla, Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Gürcistan, Azerbaycan, Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan, Kırgızistan, Ermenistan, Tacikistan ve diğer bağımsız devletler arasında ticari ilişkilerin geliştirilmesini sağlamaktır. Süresi 12 ay olup bütçesi 1 buçuk milyon €'dur.

8) Kura Nehri Üzerinde İkinci Demiryolu Köprüsünün İnşası Projesi: Projenin amacı söz konusu demiryolu köprüsünün inşasıdır. Gerekli demiryolu ekipmanlar Azerbaycan hükümeti tarafından sağlanmıştır. Süresi 12 ay olan projenin bütçesi 2 milyon €'dur.

9) FIATA Taşımacılık Acentelerinin Eğitimi Projesi: TRACECA Ticari kolaylıkların Sağlanması Projesi ile birlikte bazı ülkelerin ulusal taşımacılık derneklerini oluşturarak FIATA'ya üye olmuşlardır. Projenin amacı üye ülkelerdeki bu acente ve deneklerin eğitiminin sağlanmasıdır. Süresi 24 ay olan projenin bütçesi 2 milyon €'dur.

10) Avrupa'daki Lojistik Merkezleriyle Bağlantılı Olarak Varna-Burgaz-Köstence Ve İliçevsk Limanlarında Lojistik Merkezleri Oluşturulması Projesi: Projenin süresi 18 ay olup bütçesi 2 milyon €'dur.

11) Moldova ve Ukrayna Arasındaki Sınır Geçişleri Projesi: Süresi 12 ay olan projenin bütçesi 2 milyon €'dur.

12) İliçevsk Ve Poti Limanlarına Çok Modlu Terminal Kontrol Noktaları Ekipmanlarının Temini Ve Geçişlerin Kolaylaştırılması Projesi: Proje, ilgili limanların teknik olarak geliştirilerek kapasitesinin artırılmasına yöneliktir. Süresi 12 olan projenin bütçesi 2 milyon €'dur.

13) Termez-Duşanbe-Sary-Tash Karayolu Hattının Yeniden Yapılandırılması Projesi: Süresi 12 ay olan projenin bütçesi 1 buçuk milyon €'dur.

14) Samtredia-Suhumi-Sochi Ve Erivan-Nahcivan Demiryolu Hatlarının Yeniden Yapılandırılması Projesi: Aması söz konusu demiryolu hatlarının teknik fizibilitesi olan projenin süresi 12 ay olup bütçesi 2 milyon €'dur.

15) Kungrad-Beyneu Karayolu Hattının Yeniden Yapılandırılması Projesi: gerekli ekonomik ve teknik araştırmaları kapsayan projenin süresi 12 ay olup, bütçesi 1 buçuk milyon €'dur.

16) Ayrum-Sadakhlo Arasında 12 Km'lik Demiryolu Sınır Geçişinin İyileştirilmesi Ve Gümrü'deki Konteynır Terminalinin Teknik Donanımının Sağlanması Projesi: Projenin süresi 12 olup, bütçesi 2 milyon €'dur.

17) Gümrük Prosedürlerinin Kolaylaştırılması Projesi : Proje sınır geçişlerinde telekomünikasyon, otomatik ölçüm ve x-ray ekipmanlarının kurulmasını öngörmektedir. Süresi 24 ay olup, bütçesi 9.500.000 €'dur.

18) Semerkand-Karshi İle Karshi-Termez Karayolunun İyileştirilmesi: Semerkand-Termez-Hairaton karayolu Özbekistan'ı Afganistan'a bağlayan en önemli karayollarından biridir. Bu yolun teknik açıdan iyileştirilmesi projenin kapsamındadır. Süresi 12 ay olup, bütçesi 6.000.000 €'dur.

19) Termez-Galaba (15 km), Galaba- Khairaton (6,5 km) Demiryolu Hattının Yeniden Yapılandırılması Projesi: Bu proje söz konusu demiryollarının teknik açıdan donatılmasını kapsamaktadır. Süresi 12 ay olup Bütçesi 3.000.000 €'dur.

20) Mary-Serkhetabat-Turgundi Arası Yol Yapımı İle Turgundi İstasyonu Konteynır Terminalinin Yapılması Projesi: Bu projenin genel amacı Türkmenistan ile Afganistan arasında ulaştırma altyapısının geliştirilmesine yöneliktir. Süresi 12 ay olup bütçesi 8.000.000 €'dur.

21) Atamurat-İmam Nazar Karayolunun İyileştirilmesi Projesi: Proje, bu yolun iyileştirilmesi için gerekli olan ön çalışmaların gerçekleştirilmesi aşamalarını kapsar. Süresi 12 ay olup, bütçesi 5.000.000 €'dur.

22) Serkhetabat Sınır Geçişlerinin Kolaylaştırılması Projesi: Burada terör ve uyuşturucu faaliyetlerini kontrol altına almaya yönelik sınır noktalarında gerekli teknik iyileştirmelerin yapılması ve sınır geçişlerinin kolaylaştırılmasını kapsamaktadır. Süresi 12 ay olup, bütçesi 1.500.000 €'dur.

23) Türkmenbaşı Limanı İçin Seyir Kanalı Oluşturulması Projesi: Bu proje TACIS kapsamındaki TNREG 9803 TRACECA Trafik Projesinin devamı şeklinde olup Türkmenbaşı Limanında seyrin kolaylaştırılmasını amaçlamaktadır. Süresi 6 ay olup, bütçesi 500.000 €'dur.

24) Feribotlara Ait Yedek Parça ve Makine Temini Projesi: Bu proje koridor boyunca faaliyet gösteren feribotların yedek parça ve makine ihtiyacını karşılamaya yöneliktir. Süresi 6 ay olup, bütçesi 1.500.000 €'dur.

25) TRACECA Bilgi Hattı ve Komünikasyon Faaliyetleri Projesi: Projenin amacı transit taşımacılığın kolaylaştırılmasına yönelik ulaştırma koridorunu kullanan kişiler tarafından gelebilecek her türlü problemin çözümüne yöneliktir. Süresi 24 ay olup, bütçesi 2.000.000 €'dur.

36. TRACECA'nın Finansmanı

TRACECA tarafından gerçekleştirilen teknik yardım ve küçük ölçekli yatırım projeleri Uluslararası Finansman Kuruluşlarının bölgeye olan ilgisini arttırmıştır. Bu kuruluşlardan Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası (EBRD), Dünya Bankası (WB), Asya Kalkınma Bankası (ADB), İslami Kalkınma Bankası (IDB) ve Kuveyt Arap Ekonomisini Kalkındırma Fonu, bölgedeki liman, demiryolu ve karayolu ile ilgili olarak 700 milyon €'ya ulaşan yatırımları öngörmüştür. Bu yatırımların yanında, Japon yatırımcıları TRACECA üye ülkelerine ulaştırma alt yapısına yönelik, 1 milyar \$'ın üzerinde yatırım yapmışlardır (<http://www.traceca.org/rep/brochure/brochure.pdf>).

360. Demiryollarıyla İlgili Projelerin Finansmanı

TRACECA Projesinin Kafkasya ve Orta Asya'daki demiryolu ağının iyileştirilmesi temel alınarak EBRD Kazakistan'a 65 milyon, Özbekistan'a 78 milyon, Azerbaycan ve Gürcistan'a 20 milyon \$'lık kredi sağlamıştır. Bu krediler şartlı olup demiryollarının yeniden yapılanmasına yönelik olarak kullanılmak üzere tahsis edilmiştir. Yeniden yapılanma planları TRACECA kapsamında hazırlanmıştır. Ayrıca, WB, Ermenistan'ın demiryolları altyapısında kullanılmak üzere 12 milyon \$ tahsis etmiştir. Buna ek olarak Japonya Denizaşırı Ekonomik Yardımlaşma Fonu (OEFC), Türkmenistan'a demiryolu altyapısında kullanılmak üzere kredi sağlamıştır.

361. Limanlarla İlgili Projelerin Finansmanı

Hazar Denizi'nde deniz ulaştırma ağının oluşturulması TRACECA'nın öncelikli amaçlarından biridir. Projenin bu önemli bölümüne yönelik olarak EBRD, Türkmenbaşı Limanı için 20 milyon \$, Bakü Limanı için 18 milyon \$'lık kredi tahsis etmiştir. Demiryollarının iyileştirilmesine yönelik olarak, TRACECA teknik yardım ve yatırım fonları ile EBRD finansmanı paralel olarak sürdürülmüştür. EBRD tarafından finansman sağlanan Türkmenbaşı ve Bakü limanları ve feribot terminallerinin TRACECA kapsamındaki teknik destek projeleri ile fizibilite çalışmaları, dizaynı, yükleme-boşaltma işlemleri yapılmıştır. Konteynır terminallerinin ekipmanları ve Hazar Denizi'ndeki feribotlarına yedek parça yatırımları için TRACECA kapsamında 5 milyon \$ ayrılmıştır. Bakü ve Aktau arasında kara ve demiryollarının işlemesine yönelik TRACECA'nın 30 milyon \$'lık yatırımına ek olarak EBRD 54 milyon \$ ek yatırımda bulunmuştur. Ayrıca Poti ve Batum limanları için de yatırım projesi öngörülmüştür. Poti Limanı'ndaki petrol terminali için 20 milyon \$, çok amaçlı terminaller için 60 milyon ve Batum için de 18 milyon \$'lık kredi ayrılmış ve ayrıca bu üç terminalin özelleştirilmesi de gündeme gelmiştir. Poti, Batum, İliçevsk ve Varna limanları arasında feribot bağlantılarının sağlanmasına yönelik uluslararası finansman kuruluşlarının yatırımlarını buraya çekmek amacıyla 3.4 milyon \$'lık kaynak ayrılmıştır.

362. Karayollarıyla İlgili Yatırım Projelerinin Finansmanı

TRACECA teknik destek projelerinin öngördüğü şekilde bölgedeki karayolu ağının iyileştirilmesine yönelik EBRD ve WB, Ermenistan'a 52 milyon \$, Gürcistan'a 53 milyon \$, Azerbaycan'a 90 milyon \$ kaynak aktarmıştır. Bu projeler tamamlandığında Bakü-Tiflis ve Erivan arasındaki bağlantının güçlendirilmesi sağlanacaktır. Türkmenistan'da Mary ve Tejen hattına yönelik EBRD ile 80 milyon \$'lık kredi üzerinde anlaşılmış fakat ülkenin makro ekonomik durumundan dolayı bu kredi askıya alınmıştır. TRACECA, Asya Kalkınma Bankası ile birlikte Alma Ata Bişkek karayoluna yönelik Kırgızistan'a 68 milyon \$'lık kaynak aktarmıştır. EBRD bu projede 25 milyon \$'lık ek kredi sağlamıştır. Projeye 22 milyon \$'lık kaynak ise Kırgızistan hükümetinin kendi kaynaklarından ayrılması kararlaştırılmıştır.

37. TRACECA Projesinin Türkiye'ye Muhtemel Sosyo-Ekonomik Etkileri

Bu kısımda öncelikle Türkiye'nin TRACECA bölgesindeki stratejik konumu ve önemi, projeye üyelik süreci ve aktif olarak yer aldığı teknik yardım projeleri üzerinde durulacak ve daha sonra TRACECA Projesi'nin Türkiye'de ulaştırma sektörü, yabancı yatırımlar, turizm sektörü ve bölgesel kalkınma açısından muhtemel etkileri ortaya konulacaktır.

370. Türkiye'nin Bölgedeki Stratejik Konumu

Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin yer üstü ve yer altı kaynakları bakımından oldukça zengin olması ve buna karşılık, dünyanın birçok yerinde bu kaynakların tükenmek noktasına gelmiş olması, bölgeyi gerek ham madde gerekse sanayi ürünleri açısından çok önemli bir pazar durumuna getirmektedir. Günümüz savaşlarının toprak ilhakından çok, Pazar ilhakına dönüştüğü dikkate alınırsa bölge ülkelerinin, dünya siyasetlerini belirleyici olası rolleri daha iyi anlaşılacaktır. Bu denli stratejik öneme sahip bu ülkelerin, dünya siyasetinde söz sahibi ülkeler ile söz sahibi olmaya aday ülkelerin sürekli ilgi alanı içinde kalacağı ve Türkiye'nin de bu süreç içinde üstleneceği roller açıktır (MÜTERCİMLER, 1993, s.197).

SSCB döneminde Türk Cumhuriyetlerinin durumu incelendiğinde başta petrol ve doğal gaz olmak üzere çok büyük yer altı kaynaklarına sahip olmalarına, geniş ve verimli tarım arazilerinin bulunmasına, işgücü bakımından zengin olmasına ve doğudan batıya ticari ulaşım güzergahları üzerinde bulunmalarına rağmen bu devletlerin mevcut potansiyellerini kullanamadıkları görülmektedir. Aksine, SSCB döneminin ekonomik ihtisaslaşma politikaları gereğince Birliğe işlenmemiş tarım ürünleri sağlayan, çıkarılan yeraltı zenginlikleri ve hammaddeleri işleyecek tesisleri bulunmadığı için potansiyeli olduğu gibi Rusya'ya aktaran, rasyonel üretim politikalarına uygun olmayan tesislerinde kendi insan kaynaklarının sadece vasıfsız işgücü olarak değerlendirildiği, yönetim ve mühendislik kadrolarında ise Rus ve Rus asıllıların yer aldığı görülmektedir. Bu devletler kağıt üzerinde birlik üyesi cumhuriyetler olarak görülmekle birlikte gerçekte sadece bir coğrafi birim olan toprak ve topluluk parçaları olmuşlardır.

Bağımsızlığın kazanılması ile birlikte serbest piyasa ekonomisine geçiş için çeşitli tedbirler alan bu ülkeler büyük enerji ve tarımsal üretim potansiyellerine sahip olmalarına rağmen bu potansiyeli hayata geçirebilmek için kısa ve orta vadede başta finansman olmak üzere, teknoloji, yönetici sınıfı, kalifiye işgücü gibi gereksinimleri karşılama sorunu ile yüz yüze kalmışlardır. Türkiye bölge ülkelerine kendisinden beklenen desteği vermeye çalışmış, bu ülkeleri ilk anda tanıyarak ve diplomatik ilişki kurarak, onların uluslararası alanda tanınmalarında öncü rolü üstlenmiş, siyasi, iktisadi, ticari ve kültürel ilişkilerini hızla geliştirmiştir. Türkiye açısından her alanda büyük önem arz eden bu ülkelerle ilişkilerin gerçek ve somut temeller üzerinde geliştirilmesi amacıyla kalıcı ve tutarlı bir ekonomi politikası tespit edilmesi zorunlu hale gelmiştir (KASIM, 2003, s.80).

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 ulaşabilmektedir.

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, s. 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 hizmetleri olarak;

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

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

371. Türkiye'nin TRACECA'ya Üyeliği

Türkiye, başlangıçta projeye dahil edilmemiştir. Ticaret hattı olarak AB, ulaşımın Gürcistan üzerinden Rusya ve Türkiye olmaksızın Bulgaristan'a Karadeniz'den deniz yolu ile getirilmesini amaçlamaktaydı. 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 Bakanlar Kurulu'nun 24.10.2001 tarih ve 3228 sayılı Kararı ile onaylamıştır. 24-25 Nisan 2002 tarihlerinde Özbekistan'ın başkenti Taşkent'te düzenlenen Hükümetlerarası Komisyon TRACECA 2. Bakanlar Kurulu Toplantısı'nda Bulgaristan ve Romanya ile birlikte Türkiye'nin de TRACECA Projesi'ne tam üye olması AB'nin onayı doğrultusunda kabul edilmiştir.

Türkiye'nin Tarihi İpek Yolu üzerinde kara-demiryolu transit trafiğinde öncelikli konumu ve Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorlarıyla bağlantıları dikkate alındığında, TRACECA Projesine katılımı, Avrupa ile Orta Doğu ve Asya arasındaki ekonomik ilişkilerin gelişmesine, ticaret hacminin artmasına yardımcı olacak ve ülkenin kalkınmasına katkıda bulunacaktır (UND'NİN SESİ, 2003, s. 37).

372. Türkiye'nin Aktif Olarak Katıldığı Teknik Destek Projeleri

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

3720. 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.

3721. Sınır Geçişlerinin Uyumlaştırılması Projesi

Bu projeyle hedeflenen bölge içinde mevcut prosedürlerin uyumlaştırılması, yeni prosedürlerin kabul edilmesi ve AB standartlarına eşdeğer hale getirilmesidir. Ayrıca proje, gümrük prosedürlerinin uyumlaştırılması ve ticari kolaylıkların sağlanmasına yönelik olarak Çalışma Gruplarının kurulmasını da kapsamaktadır.

3722. 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, öncelikle yüksek bulunan ücretlerin indirilmesi veya kaldırılması, TRACECA ülkeleri arasındaki köprü ücretleri ve ulusal ve yabancı araçlara uygulanan benzer ücretler arasındaki farklılıkların kaldırılması, özellikle yabancı araçlara yönelik yerel idareler tarafından uygulanan ücretlerin ve yabancı ve ulusal araçlara eşit uygulanmayan ve çevresel etkilerle ilişkili olmayan çevre ücretlerinin kaldırılmasıdır.

373. TRACECA Projesi'nin Türkiye'ye Muhtemel Etkileri

TRACECA Projesi'nin geliştirilmesi ile birlikte Türkiye'ye ulaştırma sektörü, yabancı yatırımlar, turizm sektörü ve bölgesel kalkınma açısından oldukça büyük yararlar sağlaması beklenmektedir.

3730. Ulaştırma Sektörü

Türkiye'nin Rusya, Kafkasya ve Orta Asya'ya yönelik ekonomik ve ticari olanaklardan yararlanabilmesi ancak sağlıklı ulaşım sistemleriyle gerçekleştirilebilir. TRACECA Projesi ile Türkiye üzerinden Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlaması düşünülen 3 ana yoldan ikisinin 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, Köstence ve karayolu ile uzanılan Ukrayna Odesa'dan ulaşımı

hedeflemektedir. Üçüncü yol Karadeniz otoyolunun yapılması ile Türkiye’de Karadeniz limanlarına bağlantı yapabilecektir.

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 otoyolunun yapılması Türk taşımacıları böylece İran’ı transit geçmek zorunluluğundan ve ödemek durumunda kaldıkları ek maliyetlerden kurtulmuş olacaklardır. 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-Söğütliçeşme arasında 13,3 kilometre uzunluğunda demiryolu boğaz tüp geçişi ile Boğaz geçişinin devamının sağlanması hedeflenmektedir.

Türk boğazlar bölgesi bugünkü gemi geçiş sayısı itibariyle 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. Bugün itibariyle 1 yıl içinde yaklaşık 120 milyon ton tehlikeli madde boğazlardan tankerlerle taşınmakta, bu miktar artma eğilimi göstermektedir. Bu nedenle Türkiye seyir, can, mal ve çevre güvenliğini artırıcı tedbirleri almaya ve zorlamaya devam etmektedir (http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/anadoluyaahaberler-yeni/2003/subat/ah_28_02-03.htm). TRACECA Projesinin geliştirilmesiyle Boğazlar üzerinde yapılan transit taşımacılık yükü azalacaktır.

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 DLH

Genel Müdürlüğü'nün 2003 yılı yatırım programına yeniden alınan Kars-Tiflis demiryolunun finansmanı, dış kaynaklardan karşılanacak. Öncelikli olarak yük taşıma amacı ile kullanılması planlanan demiryolu hattı için, yaklaşık 423 trilyon liralık bir yatırım yapılması öngörülmektedir. 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>). Ayrıca proje kapsamında Türkiye'nin de yer aldığı teknik destek projeleri sayesinde uluslararası karayolu taşımacılığı önemli ölçüde rahatlayacaktır şöyle ki;

- Sınır geçişleri kolaylaştırılacak,
 - Sınırlardaki gecikmeler en aza indirilecek,
 - Keyfi uygulamalar kaldırılacak,
 - Yolsuzluklar önlenecek,
 - Firma sahiplerinin belirli bir eğitimden geçerek aldıkları belge ile faaliyete başlamaları zorunluluğu, taşımacılık hizmetlerinin kalitesini arttıracaktır.
 - Özellikle Orta Asya ve Kafkasya ülkelerinde uygulanan oldukça yüksek transit ücretleri indirilecektir.
 - Ulaştırma şirketleri arasında oluşturulacak yoğun bilgi alışverişi ve temaslara, ortak şirketlerin kurulması gibi olanakların değerlendirilmesiyle ulaştırma sektöründeki bölgesel işbirliğine çok somut katkılar yapabilecektir.
- Proje kapsamında hızlandırılan demiryolu yatırımları sayesinde ulaştırmanın karayolu-demiryolu ana sistemleri arasında daha dengeli olarak yapılması sağlanabilecektir.

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.

3731. Yabancı Yatırımlar

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 girişimcilerinde 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.

3732. Turizm Sektörü

TRACECA Projesi bölge halkını yalnız ticari ilişkilerini değil kültürel ve sosyal ilişkilerini de olumlu etkileme gücüne sahiptir. 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 turizmi de olumlu yönde gelişmesi beklenmektedir. 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.

3733. Bölgesel Kalkınma

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 taşımacılıktan sağlanacak gelir artışının yanı sıra istihdam artışı nedeniyle de bir artışı sağlanacak ve bölgesel gelişme gözlenebilecektir.



4. SONUÇ ve ÖNERİLER

SSCB'nin hiçbir hazırlık yapılmadan, gerekli hukuki, siyasal, ekonomik, sosyal vb. alt ve üst yapı oluşturulmadan aniden dağılması bağımsızlığını yeni kazanan cumhuriyetleri bir dizi sorunla karşı karşıya getirmiştir. Yer altı ve yer üstü kaynakları bakımından oldukça zengin olan bu ülkeler kaynaklarını uluslar arası pazarlara, özellikle de Batıya ulaştırma da güçlüklerle karşılaşmışlardır. Bölgenin sahip olduğu potansiyel yer altı ve yerüstü kaynakları, bölgenin çok sayıda tüketiciden oluşan büyük bir Pazar olması, AB ile Asya ve Uzak Doğu arasında önemli bir bağlantı oluşturması gibi nedenlerle 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. Bu programlardan en önemlisi 1991 yılından beri yürütülmekte olan TACIS Programıdır. TACIS dahilinde bölgenin piyasa ekonomisi ve demokrasiye geçiş, ikili ilişkilerin geliştirilmesi 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 ulaştırma 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 3 Kafkasya (Gürcistan, Azerbaycan, Ermenistan) ve 5 Orta Asya (Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan, Tacikistan ve Kırgızistan) ülkesini kapsayan Proje'ye daha sonraki yıllarda Türkiye, Romanya, Moldova ve Bulgaristan'da dahil edilmiştir. AB tarafından finansmanı sağlanan TRACECA Projesi, mevcut demiryolları, karayolları ve limanların restorasyonu, yeni 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.

Türkiye TRACECA Projesine 1998 yılında imzalanan Bakü Deklerasyonu ve Çok Taraflı Temel Anlaşma ile dahil olmuştur. Türkiye'nin ulaştırma sektörü incelendiğinde şu hususlar dikkati çekmektedir;

- Türkiye karayolu ve otoyolu ağları bakımından oldukça büyük gelişmeler kaydetmiştir.
- Karayolu yük ve yolcu taşımacılığı faaliyetleri incelendiğinde karayollarının payının yük taşımacılığında % 94, yolcu taşımacılığında ise % 96 gibi oldukça yüksek bir oran olduğu görülmektedir.
- Türkiye karayollarında gösterdiği bu gelişmeyi demiryollarında gösterememiş, Cumhuriyetin ilk yıllarında bir devlet politikası olarak geliştirilen demiryolları ağına gerekli yatırım ve bakım gösterilememiştir.
- Özellikle demiryolları alt yapı yatırımlarının büyük finansman kaynağı gerektirmesi ve ulaştırma sektörünün iki ana sistemi olan demiryolu-karayolu sistemleri arasında dengeli kaynak dağılımının sağlanamaması gibi sebeplerle demiryollarının modernizasyonu gerçekleştirilememiştir.
- Demiryollarının bu durumu yolcu ve yük taşımacılığında ağırlığı karayollarına kaydırmış ve demiryollarının taşımacılık içindeki payının giderek azalan bir seyir izleyerek yolcu taşımacılığında % 5, yük taşımacılığında % 2 gibi düşük seviyelere inmesine neden olmuştur.
- Türkiye'de denizyolları taşımacılığının önemi özellikle 1980'li yıllardan sonra, Türkiye ekonomisinde artan dış ticaret hacmiyle birlikte artmıştır.
- 1980'li yıllarda ihracatı arttırmaya yönelik politikalarla başlayan uzak pazarlara ulaşma isteği, gelişmiş bir deniz ticaret filosu ihtiyacını arttırmıştır.
- Yıllar itibariyle Türk deniz ticaret filusunda meydana gelen gelişmeler ile birlikte Türkiye 2000 yılı itibariyle dünya sıralamasında 20. sırada bulunmaktadır.
- Türkiye taşıma kapasitesi ve sahip olduğu gemi sayısı ile dünyada % 1,2'lik bir paya sahiptir. Ayrıca komşu ülkeler arasında üçüncü sırayı almaktadır. Ancak denizyolu yolcu taşımacılığının toplam taşımacılıktaki payı % 1'i dahi bulmamaktadır.
- Türkiye'de Türk bayraklı gemilerle yük taşımacılığında en fazla yük Bulgaristan'a taşınırken, bunu Polonya, Danimarka, Gürcistan ve Romanya izlemektedir.
- Uluslararası taşımalara bakıldığında denizyolu taşımacılığında ham petrol, sanayi mamulleri ve demir en önemli payı almaktadır.

- Türkiye’de havayolu taşımacılığı, 1983 yılından itibaren Sivil Havacılık Kanunu’nun yürürlüğe girmesiyle gelişmeye başlamış ve THY’nin filo kapasiteleri ve özel sektörlerden aldıkları pay önemli ölçüde gelişmiştir.

- Havayolu taşımacılığı yatırımları 1980’lerin sonu ve 1990’ların başında yeni havalimanları yapımından ziyade mevcutların geliştirilmesine yönelik olmuştur.

- Havayolu taşımacılığı sektörü, dış ticarete taşınan mallar itibariyle sınırlı kaldığından ve taşımalarının maliyetlerinin oldukça yüksek olmasından dolayı ağırlık verilecek bir sektör özelliği taşımamaktadır.

- Türkiye’de boru hatları ile taşımacılığa son yıllarda önem verilmeye başlanmış ve doğal gaz taşımacılığının da başlamasıyla ulaştırma sektöründe ağırlık kazanmıştır.

- Türkiye’nin mevcut ham petrol boru hatları Irak-Türkiye, Ceyhan-Kırıkkale, Batman-Dörtöyol ve Şelmo_batman Boru hatlarıdır. Bu hatlar BOTAŞ tarafından işletilmektedir.

- Türkiye’nin mevcut doğal gaz boru hatları da TPAO tarafından işletilmektedir

Türkiye’nin dış ticaretine taşımacılık sistemleri yönünden bakıldığında şu sonuç gözlemlenmektedir;

- Türkiye’nin ihracatının miktar olarak yaklaşık % 83’ü değer olarak ta % 49’u denizyoluyla taşınmaktadır.

- Karayolunun ihracat taşımacılığındaki payı ise miktar olarak yaklaşık % 15, değer olarak ta % 42’dir İhracatta havayolu ve diğer taşımaların payı önemsenmeyecek derecede düşüktür. Miktar ve değer olarak taşımalarındaki bu tezat durumu hammadde ve ihraç değeri düşük olan ürünlerin denizyoluyla, değeri yüksek olan ürünlerin ise karayolu ve havayoluyla taşınmasına bağlamak mümkündür.

- İthalat taşımalarına bakıldığında gene denizyolunun miktar olarak % 90 değer olarak % 48, karayolunun ise miktar olarak % 6,5 değer olarak ise % 30 pay aldığı görülmektedir.

Türkiye’de ulaştırma sektörüne yapılan yatırımlar VII. Beş yıllık Kalkınma Planı döneminde toplam yatırımların % 17’si olarak gerçekleşmiştir. Ulaştırma yatırımlarından en fazla pay alan ulaştırma sistemi % 68’lik pay ile karayolları olmuştur.

Türkiye taşımacılık ile ilgili olarak çeşitli uluslararası proje ve anlaşmalara taraf olmuştur. Bunların en önemlileri, Türkiye Transit karayolu Projesi, Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu Projesi, Uluslararası E-Ağları, Pan-Avrupa Koridorları, Asya ve Pasifik Ekonomik ve Soysal Komisyonu, Batı-Doğu Projesi, Kars-Tiflis Demiryolu Hattı ve Demiryolu Projeleridir.

TRACECA Projesinin kapsamındaki bölgelerin ticari ve ekonomik analizi yapıldığında GSYİH bakımından en zengin ülkenin Türkiye olduğu göze çarpmaktadır. Ancak enerji potansiyellerine bakıldığında Orta Asya bölgesinin özellikle Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan'ın oldukça zengin olduğu görülmektedir. Zengin ham petrol ve doğal gaz potansiyeline sahip olan bu ülkeler tüketimlerinin çok üzerinde üretim yapmakta ve diğer ülkelere ihraç etmektedirler. Yine bu ülkeler kömür ve elektrik yönünden de zengin potansiyele sahiptirler.

Bölge ülkeleri ile AB'nin ticari ilişkileri geliştirmek için bir dizi Anlaşmalar yaptığı üzerinde durulmuştur. Bu anlaşmaların başında Partnerlik ve İşbirliği Anlaşmaları gelmektedir. AB yine bu devletlere mali ve insani destek sağlamaktadır.

Bölge ülkeleri ile Türkiye'nin ilişkilerine bakıldığında Türkiye'nin de sınırlı mali imkanlarıyla ülkelere destek olmaya çalıştığı görülmektedir. Türk Eximbank aracılığı ile Bölge ülkelerine krediler sağlanmakta ve çeşitli mali yardımlar yapılmaktadır. Bölge ile ticari ilişkilerin istenilen düzeyde gerçekleştirilemediği görülmektedir. Ancak Kafkasya ve Orta Asya bölgesiyle ilişkilerin geliştirilmesi için gerekli potansiyel mevcuttur. Bu ülkelerinin ekonomileri birbirlerini tamamlayacak durumdadır.

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

- a) Sınır geçişlerinin kolaylaştırılması,
- b) Transit taşımacılığın kolaylaştırılması ve bürokratik bir takım engellerin kaldırılması,
- c) Mevcut limanların, karayollarının ve demiryollarının modernize edilmesi ve yeni yapılanmalara gidilmesi,
- d) Koridor boyunca daha yoğun olarak feribot seferleri ve demiryolu taşımacılığının kullanılması için demiryolu iskelelerinin inşa edilmesi,
- d) Ulaştırma ile ilgili personele gerekli eğitimin verilmesi
- e) Bölge ülkelerinin ulaşırma altyapısının AB standartlarına uyumlu olacak şekilde modernize edilmesi,

f) 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 ulaştırma altyapısını geliştirme çalışmalarına başlamıştır. Aktif olarak Türkiye, karayolu taşımacılığı transit geçiş kolaylıkları, sınır geçişlerinin uyumlaştırılması ve gümrük tarifelerinin yeniden düzenlemesiyle ilgili projelere katılmıştır. Ayrıca Türkiye kara ve demiryollarıyla ilgili olarak ta çeşitli yatırımlarını hızlandırmıştır. Bu amaçla yapılmasına hız verilen en önemli projeler Kars-Tiflis Demiryolu Hattı Projesi ve İstanbul Tüp Boğazı Geçidi Projeleridir. Bu projeler ulaştırma sektörüne olumlu gelişmeler sağlayacaktır. Özellikle Türkiye'nin karşı karşıya bulunduğu karayolu-demiryolu alt sistemlerinin kullanılmasındaki dengesiz dağılım ortadan kalkabilecektir. İstanbul Boğazının karşı karşıya olduğu yoğun trafik yükünün de hafiflemesi söz konusudur.

Ayrıca TRACECA'ya aktif katılım sayesinde Türkiye 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 ticareten mümkün olduğunca pay sağlamak Türkiye açısından büyük önem taşımaktadır. Bölge içinde ve bölge ülkeleriyle ilgili uluslararası pazarlar arasında gerçekleşecek ticarete konu olan malların ulaştırma ve taşınması Türkiye'ye çok önemli döviz geliri sağlayacaktır. Türkiye önemli bir bölümü bölge ülkelerine yönelik olarak uluslararası taşımacılık gelirini attıracaktır.

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

a) Bölge içindeki stratejik konumunun avantajlarından faydalanmak üzere bölge ülkelerinin yöneldikleri stratejinin Türkiye tarafından hızlı bir şekilde benimsenmesi gerekmektedir.

b) Bu kapsamda özellikle Türk Cumhuriyetleriyle kalıcı bir ekonomik varlık tesis edilmesi gerekmektedir. 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.

c) Koridorun geliştirilmesi ile ilgili olarak AB ve bölge ülkeleriyle işbirliklerine gidilmelidir.

d) Bölgesel işbirliğini arttırmaya yönelik ulaştırma sektörü bazında çok taraflı anlaşmalara ve kurumsallaşma gerekmektedir. Bu konuda gerekli çalışmalar ve girişimler yapılmalıdır.

e) Stratejik açıdan gelecekte projeye katkı sağlayabilecek alternatifler üzerinde durulmalıdır.

f) TRACECA Projesi kapsamındaki yatırımlar zamanlamaya bağlı kalınarak ciddi bir şekilde sürdürülmelidir.

g) Ulaştırma altyapısının gelişmelere uyum sağlayabilmesi gerekli altyapı yatırımları başlatılmalı mevcut projelerin tamamlanmasına hız verilmelidir.

h) Yabancı yatırımcıların ülkeye çekilmesi için gerekli gayret gösterilmelidir.

ı) Koridor dışında kalan yollar ve yatırımların da Proje ile uyumlu olarak sürdürülmesini sağlanmalıdır.

i) 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.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

a. Kitaplar

COŞKUN, Nejat : Türkiye Ekonomisi Sektörel Analiz, Türkiye Ekonomi Kurumu Yayınları, Ankara, 1998.

ÇELİK, Kenan

KALAYCI, Cemalettin : Kafkasya'nın Sosyo-Ekonomik Yapısı 1992-1997, KTÜ-Kafkasya Araştırma Merkezi, Trabzon, 2002.

KARLUK, Rıdvan : Avrupa Birliği ve Türkiye, Beta Yayınları, İstanbul, 2003.

KASIM, Kamer : "Türkiye'nin Kafkasya Politikası", 1980-2003 Türkiye'nin Dış, Ekonomik, Sosyal ve İdari Politikaları, Siyasal Kitabevi, Ankara, 2003,s.80-98.

MÜTERCİMLER, Erol : Türkiye-Türk Cumhuriyetleri İlişkiler Modeli, Anahtar Kitaplar Yayınevi, İstanbul, 2003.

ÖZEY, Ramazan : Dünya Platformunda Türk Dünyası, Aktif Yayınları, İstanbul, 1999.

SHEVARDNADZE,

Edvard : Great Silk Road, Georgia, 2001.

b. Makaleler

BAYRAÇ, H. Naci : "Dünya'da ve Türkiye'de Doğal Gaz Piyasasının Ekonomik Analizi", <http://foreigntrade.gov.tr/ead/DTDERGI/ekim99/dunya.htm>.

- HÜSEYNOV, Fuad : “Avrupa Birliği ve Azerbaycan”, **Avrasya Etütleri**, Sayı:19 (İlkbahar-Yaz 2001), ss.63-88.
- HÜSEYNOV, Fuad : “Avrupa Birliği ve Türk Cumhuriyetleri İlişkileri ve Türkiye”, **Avrasya Etütleri**, Sayı:21 (Kış) 2002, ss.61-82.
- RONDELI, Alexander “TRACECA: A Tool For Regional Cooperation in the Caucasus”, **Marco Polo Magazine**, www.traceca.org/rep/marco/mp24.pdf , (02.08.2002).
- SEZGİN, Orhan : “Ulaştırma Sektörüne Genel Bir Bakış”, Uluslararası Kara Taşımacılığının Türk Ekonomisine Katkıları ve Sorunları Sempozyumu’nda Sunulan Bildiri, İstanbul, 1988, ss.33-45.
- SEZGİN, M. Niyazi : “Güney Kafkasya’da Ulaştırma ve Jeostrateji” **Stratejik Analiz**, Sayı:25 (Mayıs 2002), ss.41-48.
- TEKELOĞLU, Atila : “Uluslararası Kara Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri”, Uluslararası Kara Taşımacılığının Türk Ekonomisine Katkıları ve Sorunları Sempozyumu’nda Sunulan Bildiri, İstanbul, 1988, ss.51-57.
- TURAN, Fatih : ”Türkiye-Türk Cumhuriyetleri Ticari ve Ekonomik İlişkileri Hakkında Değerlendirme”
<http://www.foreigntrade.gov.tr/ead/ead/DTDERGI/ocakozel2002/fatih.htm>
- YILDIRIM, Ali Ekber : “Avrupa Birliği’nde Tarımsal Destekleme II”, **Dünya Gazetesi**, 14 Haziran 2000.
http://www.aeri.org.tr/basin/tarimsal_%20destekleme2.htm, (06.05.2002).

c. Diğerleri

BOTAŞ : <http://www.botas.gov.tr/faliyetler/hampetrol.html>, (12.06.2003).

DEİK : “Bulgaristan Ekonomisi ve Türkiye İle İlişkileri, Ekim 2002”

http://www.deik.org.tr/bultenler/200210793138bulgaristan_ekim2002.pdf
(04.05.2003).

_____ : “Türkmenistan Ekonomisi ve Türkiye İle İlişkileri, Ekim 2000”
<http://www.deik.org.tr/bultenler/200261892647turkmenistan-ulkebulteni-ekim2000.pdf>, (17.02.2002).

_____ : “Türkiye-Gürcistan Ticari ve Ekonomik İlişkileri, Ocak 2003”
<http://www.deik.org.tr/bultenler/200326111757gurcistan-ocak2003.pdf>, (19.04.2003)

_____ : “Ukrayna Ekonomisi ve Türkiye İle İlişkileri, Şubat 2003”
<http://www.deik.org.tr/bultenler/2003225104133ukrayna-ulkebulteni-subat2003.pdf>,
(19.04.2003).

_____ : “Kazakistan Ekonomisi ve Türkiye İle İlişkileri, Mayıs 2003”
<http://www.deik.org.tr/bultenler/2003521155436kazakistan-mayis2003.pdf>
(01.07.2003).

_____ : “Moldova Ekonomisi ve Türkiye İle İlişkileri, Haziran 2003”
<http://www.deik.org.tr/bultenler/200364155225Moldova-haziran2003.pdf>
(01.07.2003).

DİE : Taşıma Sistemlerine Göre Dış Ticaret, Ankara, 2001.

_____ : Taşıma Sistemlerine Göre Dış Ticaret, Ankara, 2002.

DPT : Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı
2001-2005, Ankara, 2000.

- _____ : Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, 2001a.
- _____ : Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Havayolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara, 2001b.
- _____ : Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara, 2001c.
- _____ : Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara, 2001d.
- _____ : Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Denizyolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara, 2001e.
- _____ : Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Türkiye İle Türk Cumhuriyetleri ve Bölge Ülkeleri İlişkileri Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, 2003f.
- _____ : Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2003 Programı, Ankara, 2002.
- _____ : “Romanya Ekonomisi ve Türkiye İle İlişkileri, Mayıs 2003”
<http://www.deik.org.tr/bultenler/200359113544romanya-mayis03.pdf>
(01.07.2003).
- _____ : <http://ekutup.dpt.gov.tr/disekono/anlasma.html>, (05.03.2002).
- DTM : <http://www.dtm.gov.tr/an/raporlar/ORTA%20ASYA-BDT/tacikistan/tacikistan.htm>, (10.11.2002).
- _____ : “Türkiye’nin Ekonomik Göstergeleri”
<http://www.dtm.gov.tr/ead/gosterge/ekogosterge.xls>, (06.06.2003).

- _____ : <http://www.dtm.gov.tr/an/raporlar/ORTA%20ASYA-BDT/AZERBAYCAN/azerbaycan.htm>, (10.11.2002).
- _____ : <http://www.dtm.gov.tr/an/raporlar/ORTA%20ASYA-BDT/KAZAKİSTAN/kazakh.htm>, (10.11.2002).
- _____ : <http://www.dtm.gov.tr/an/raporlar/ORTA%20ASYA-BDT/ukrayna/ukrayna.htm>, (10.11.2002).
- FOREIGNTRADE** : <http://foreigntrade.gov.tr/pazargiris/ulkeler/rom/rom-ulk-dis.htm>, (12.05.2003).
- _____ : <http://forigntrade.gov.tr/ead/ekonomi/sayi12/ulsis.htm>, (01.06.2003).
- _____ : <http://foreigntrade.gov.tr/ead/ekonomi/sayi10/destek%20kuruluslari.htm>, (12.05.2003).
- _____ : “Özbekistan”
<http://foreigntrade.gov.tr/ead/DTDERGI/nisan2003/ozbekistan.htm>, (27.06.2003).
- TCDD** : “Uluslararası Taşımlar Hakkında Genel Bilgiler”
<http://www.tcddhareket.gov.tr/uls/ulstasimalar.htm>, (12.06.2003).
- _____ : <http://www.tcdd.gov.tr>, (10.02.2002).
- _____ : http://www.tcdd.gov.tr/tcdd_sunu_dosyalar/frame.htm, (12.06.2003).
- TCMB** : “2002 Yıllık Rapor”
<http://www.tcmb.gov.tr/yeni/evds/yayin/yillik/02turkce/tecindekiler-2002.pdf> (08.06.2003).
- TİKA** : <http://www.tika.gov.tr/tur/ulke/index/tr.htm>, (12.10.2002).
- TÜSİAD** : <http://www.tusiad.org/turkishrapor.enerji.html>, (10.01.2003)
- TUBİTAK** : “Vizyon 2023 Ulaştırma Ve Turizm Paneli Ön Raporu”
<http://vizyon2023.tubitak.gov.tr/teknolojiongorusu/paneller/ulastirmaveturizm/raporlar/raporut.pdf>, (29.05.2003).

- UBAK : “Denizyolu Ulaştırması Komisyonu Sonuç Raporu”
<http://www.ubak.gov.tr/tr/sura/deniz/sonuc-raporu.doc>, (08.10.2002)
- _____ : “Karayolu Ulaştırması Komisyonu Sonuç Raporu”
<http://www.ubak.gov.tr/tr/sura/kara/sonuc-raporu.doc>, (08.10.2002).
- _____ : “Demiryolu Ulaştırması Komisyonu Sonuç Raporu”
<http://www.ubak.gov.tr/tr/sura/demir/sonuc-raporu.doc>, (08.10.2002)
- UND : “Kuzey-Güney Koridoru”
<http://www.und.org.tr/ulkeler/KUZEY-GUNEY1.pdf>
- _____ : “TRACECA”
<http://www.und.org.tr/ulkeler/traceca.pdf>
- _____ : “Dünya Mal Ticaretinin Akışı ve Lojistik Pazarı”
<http://www.und.org.tr/ulkeler/Dunya%20Tic.Akisi%20ve%20Lojistik%20Pazari.pdf>,
- _____ : “RO-LA Taşımacılığı”
<http://www.und.org.tr/documents/RO-LA%20TAIMACILII.pdf>
- _____ : “TRACECA Dışında Kalamayız” UND’nin Sesi Dergisi, İstanbul, Mayıs 2003, <http://www.traceca.org.tr/und1.htm>, (28.06.2003).
- UTİKAT : <http://www.utikat.org.tr/bultenler/blt19.htm>, (02.04.2003).
- VAKIFBANK : “Ulaştırma Sektörü”, Sektör Araştırmaları Serisi/No:24
<http://www.vakifbank.com.tr/earastirma/ulastirma.doc> (11.11.2002).
- WORLDBANK : “World Development Indicators Database, 2003”
<http://www.worldbank.org>, (29.06.2003).
- “TACIS nedir?”, Güncel Avrupa, Şubat/Mart 1996, s. 17.

BP Statistical Review of the World Energy, 2003, (<http://www.bp.com/centres/energy/index.asp>) (25.06.2003).

http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/anadoluyahaberler-yeni/2003/subat/ah_28_02_03.HTM, (4.04.2003)

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

<http://www.traceca.org/whatis.htm>, (01.03.2002).

http://www.traceca.org/c_does/ta/ta25çphp, (04.03.2002).

<http://www.traceca.org/chart>, (06.04.2002).

<http://www.traceca.org.tr/koridor.html>, (08.06.2003).

<http://www.traceca.org.tr/toplanti31ocak.htm>, (08.06.2003).

<http://igc-traceca.org>, (05.01.2002).

<http://www.mfa.gov.tr/turkce/grupa/ab/abab/genel1020103.htm>, (06.08.2002).

<http://www.bolcontact.com/ulkeler/BULGAR/Bulgar3.htm>, (30.05.2003).

<http://www.arkitera.com/haberler/2003/04/28/kars-tiflis.htm>, (08.06.2003).

http://europa.eu.int/comn/external_relations/ukrayna/intro/index.htm, (04.01.2003).

http://europa.eu.int/comn/external_relations/armenia/intro/index.htm, (04.01.2003).

http://europa.eu.int/comn/external_relations/kyrgyhysstan/intro/index.htm, (04.01.2003).

http://europa.eu.int/comn/external_relations/tajikistan/intro/index.htm, (04.01.2003).

http://europa.eu.int/comn/external_relations/kazakhstan/intro/index.htm, (04.01.2003).

http://europa.eu.int/comn/external_relations/uzbekistan/intro/index.htm, (04.01.2003).

<http://www.american.edu/TED/silkroad.htm>, (13.02.2002).

<http://www.turkiye.net/mbinay/news/analiz1.htm>, (24.10.2002).

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

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

<http://www.silkroad.az:8101>, (12.09.2002).

www.azembassy.com/azerbaijan/economy, (30.10.2002).

<http://www.kgm.gov.tr/fr5.asp?tt=0010>, (10.02.2002).

<http://www.izto.org.tr/rapor/RomBul/4bul.htm>, (02.04.2003).

<http://lacivert.hacettepe.edu.tr/ozbek/ticaret/tic1.html>, (23.10.2002).

<http://www.ihracatdunyasi.com/tassorun.html>, (23.10.2002).

http://www.intracen.org/countries/structural03/aze_8.pdf, (11.08.2002).

www.turizm.gov.tr/turizm.tb.html, (28.07.2002).

www.eia.doe.gov/Pub/international/ieapdf/to2_05pdf, (15.06.2003).

EKLER

EK: 1
Uluslararası Ulaştırma Anlaşmaları

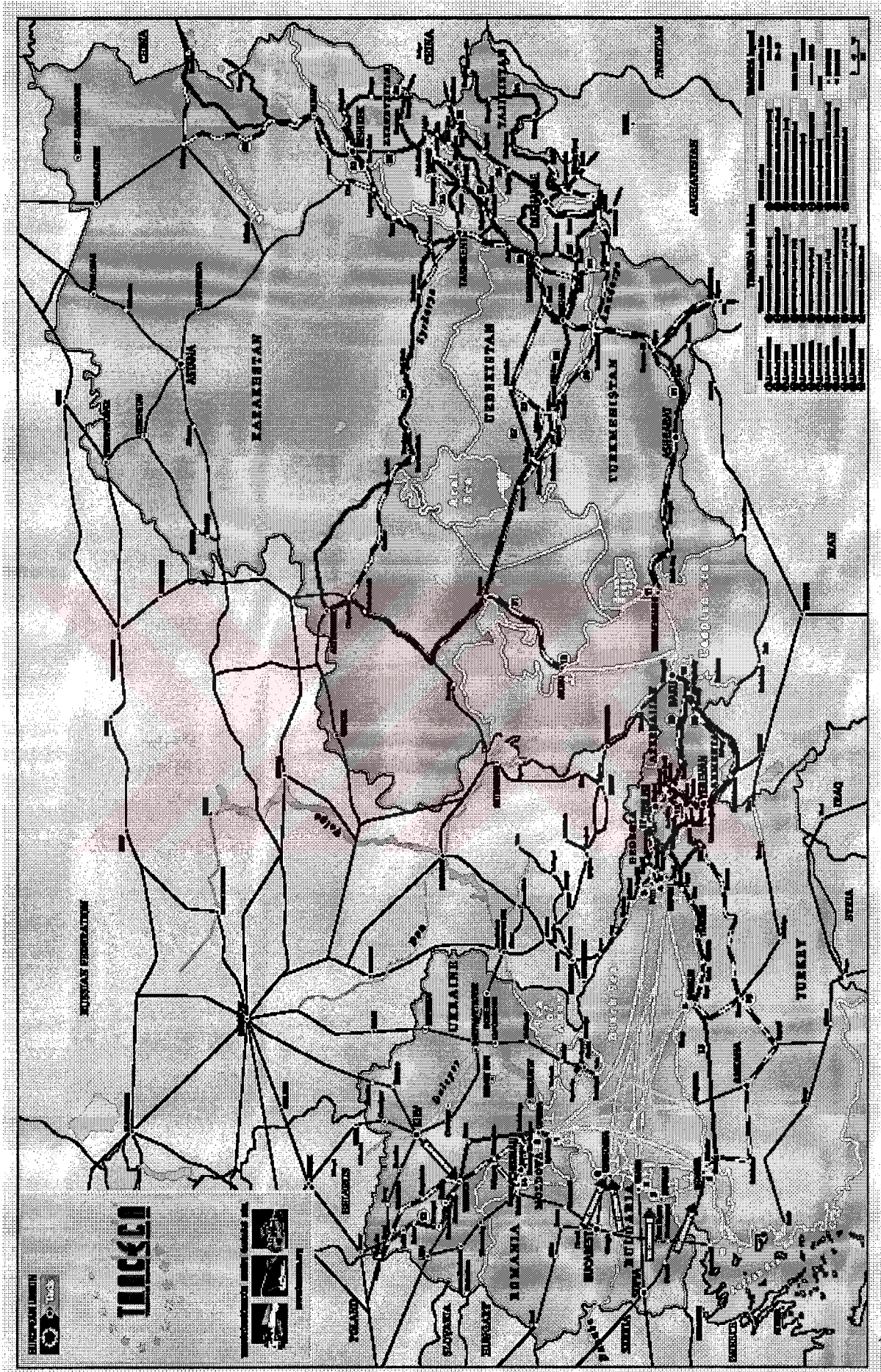
YIL	ÜLKELER	ANLAŞMALAR
1995	Kırgızistan	Kırgızistan Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması
1995	Lübnan	Lübnan Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşmasının
1995	Türkmenistan	Türkmenistan Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması
1996	Avusturya	Avusturya ile Türkiye arasında imzalanan Karayolu Taşımacılığı Karma Komisyon toplantısına ait protokolle karayolu taşıma ücretlerine dair prokol
1996	Rusya Federasyonu	Rus-Türk Ortak Ulaştırma Komitesi III. toplantısı mutabakat zaptının onaylanması
1996	Kazakistan	Kazakistan Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında imzalanan Hava Taşımacılığı Anlaşmasının onaylanması
1996	Portekiz	Portekiz Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasındaki Hava Taşımacılığı Anlaşmasının onaylanması
1996	Küba	Küba Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında Hava Taşımacılığı Anlaşmasının onaylanması
1996	Tacikistan	Tacikistan Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında imzalanan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması
1996	Gürcistan	Gürcistan ile Türkiye arasında iki ülkenin demir yolu ve diğer altyapı şebekelerinin bağlantısına ilişkin protokolün onaylanması
1996	Rusya Federasyonu	Rusya Federasyonu ile Türkiye Cumhuriyeti arasında imzalanan uluslararası karayolu taşımaları hakkında protokolün onaylanması
1996	Belarus	Belarus Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında "Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması"
1996	Estonya	Estonya Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında "Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması"
1996	Letonya	Letonya Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında "Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması"
1997	Rusya Federasyonu	Rusya Federasyonu ile Türkiye Arasında Yapılan Kara Ulaştırması Karma Komisyonu Toplantısı Sonucunda İmzalanan Uluslararası Karayolu Taşımaları Hakkında Protokolün Onaylanması
1997	İran	İran ile Türkiye Arasında Deniz Ticaret Seyrüsefer Anlaşmasının Onaylanması

EK 1'İN DEVAMI

1997	Gürcistan	Gürcistan ile Türkiye Arasında Hava Taşımacılığı Anlaşmasının Onaylanması
1997	Türkmenistan	Türkmenistan ile Türkiye Arasında İmzalanan "Deniz taşımacılığı Anlaşması
1998	Hırvatistan	Hırvatistan ile Türkiye Arasında İmzalanan "Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması'nın Onaylanması
1998	Gürcistan	Gürcistan İle Türkiye Arasında İmzalanan "Ulaştırma Alanında İşbirliğine İlişkin Protokol" ün Onaylanması
1998	Çek Cumh.	Çek Cumhuriyeti İle Türkiye Arasında İmzalanan Hava Taşımacılığı Anlaşması
1998	Litvanya	Litvanya İle Türkiye Arasında İmzalanan "Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması"
1998	Romanya	Romanya İle Türkiye Arasında İmzalanan "Samsun ve Köstence Arasında Direk Feribot Hattının Oluşturulması ile İlgili Mutabakat Zaptı
1998	Romanya	Romanya-Türkiye Arasında "Karayolları Taşımacılığı Karma Komite Toplantısı Protokolü"nun Onaylanması
1998	Cezayir	Cezayir ile Türkiye Arasında İmzalanan "Deniz Taşımacılığı ve Seyrüseferine İlişkin Anlaşma"sı
1999	Almanya Federal Cumh.	Almanya Federal Cumhuriyeti İle Türkiye Arasında Karayoluyla Yolcu ve Eşya Taşımacılığına İlişkin Karma Komisyon Toplantısı
1999	Suriye	Suriye-Türkiye Karma Ulaştırma Komisyonu Mutabakat Zaptı'nın Onaylanması
1999	Güneydoğu Avrupa B. Girişimi	Güneydoğu Avrupa Birliği Girişimi (SECI) Bölgesindeki Eşyanın Uluslararası Karayoluyla Naklinin Kolaylaştırılması Konusunda Mutabakat
2000		INMARSAT Gemi Yer İstasyonlarının Kull. Anlaş.
2000	Japonya	Bozüyük-Mekece Otoyol Projesi ve İstanbul Boğazı Tüpeçit İnşaatı Projesi'nin Finansmanı İçin Japonyadan sağlanan gelire dair nota

Kaynak: <http://ekutup.dpt.gov.tr/disekono/anlasma.htm>

EK:2 TRACECA'NIN GÜZERGAHI



Özgeçmiş

17.12.1975 tarihinde Samsun'un Alaçam İlçesinde doğdu. İlk, orta ve lise öğrenimini burada tamamladıktan sonra 1994 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Artvin Meslek Yüksekokulu İşletmecilik Programını dereceyle bitirdi. 1996 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümüne dikey geçiş yaparak 1999 yılında bölümü onur öğrencisi olarak bitirdi. Aynı yıl Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı'nda yüksek lisansa başladı. Halen, Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde Araştırma Görevlisi olan OVALI, İngilizce bilmektedir.

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
BİLGİ YAYIN MERKEZİ