

---

**BAKAN TURHAN :İRAN VE NAHCIVAN BAĞLANTILARININ YAPILMASI ÜLKEMİZİN ÖNEMİNİ ARTIRACAKTIR**

-

17.10.2018

---

Trend Haber Ajansı (17 Ekim 2018)

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Cahit Turhan başta İstanbul Yeni Havalimanı olmak üzere , Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Hattı, Kanal İstanbul, 3 Katlı Büyük İstanbul Tüneli, 1915 Çanakkale Köprüsü ve Kanal İstanbul Projesine ilişkin, TREND Haber Ajansına özel açıklamalarda bulundu.

İşte Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Cahit Turhannın açıklamaları;

İran ve Nahcivan bağlantılarının yapılması ülkemizin önemini artıracaktır

Türkiye ile Nahcivan arasında tren yolu projesi , Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Hattı ve inşası devam eden Kars Lojistik Merkezi ile birlikte Orta Koridoru tamamlayacak bir hat niteliğindedir. Ülkemizin ana omurgası olan Doğu-Batı koridoru (Kapıkule-Edirne-İstanbul-Eskişehir-Ankara-Yozgat-Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars) üzerine ayrıca, İran ve Nahcivan bağlantılarının yapılması ülkemizin önemini artıracaktır. Diğer taraftan, önemli bir tarım bölgesi olan Iğdır ilimize de demiryolu bağlantısı sağlanacak olup, ayrıca Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars Demiryolu Projesinin fizibilitesini de pozitif yönde etkileyecektir. Bu kapsamda hattın etüt proje ihale hazırlıklarını sürdürüyoruz.

BTK hattından, orta vadede 3 milyon, uzun vadede 17 milyon ton yük taşımalarını planlıyoruz

Türkiyeden başlayarak Gürcistandan Azerbaycana, buradan da Hazar Denizini aşarak Türkmenistan ve Kazakistanı takiben diğer Orta Asya Cumhuriyetleri, Afganistan, Pakistan ve Çin Halk Cumhuriyetine ulaşan Orta Koridor, tarihi İpek Yolunun canlandırılması projesinin en önemli bileşenlerinden birini oluşturmaktadır. Orta Koridor ülkemizden başlayarak, demiryolu ile sırasıyla Gürcistan, Azerbaycan (Hazar Denizinden feribot ile), Türkmenistan, Kazakistan ve Çin Halk Cumhuriyeti ne uzanmaktadır.

Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Projesinin faaliyete geçmesiyle Orta Koridor un önemli bir ayağı tamamlanmıştır. Tarihi İpekyolunun canlandırılması için başlatılan Tek Kuşak, Tek Yol Girişimi de ulaştırmanın çok ötesinde ekonomik, siyasi, sosyal, kültürel alanları kapsayan çok yönlü etkileri olan bir projedir. İpek yolu, kara coğrafyasında dünyanın en uzun ulaşım ve ticaret yoludur. Çinin doğusundan Londraya kadar uzanan bu yol yatay doğrultuda bile 18 bin kilometreyi aşmaktadır. Bu koridordan direkt ve en direkt faydalanabilen ülke sayısı 60tan fazla olup bu ülkelerin toplam nüfusu ise 4,5 milyarı geçmektedir. Aynı şekilde bu hinterlandtaki ekonomilerin büyüklüğü 21 trilyon doların üzerindedir.

Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun açılması ile birlikte Asya ile Avrupa arasındaki Orta Koridora demiryolu bağlantısı sağlayan Ülkemizin; bu koridor üzerinde yük taşıma payının artırılması, koridor üzerinde söz sahibi olması ve Avrupa Asya arasındaki demiryolu yük trafiğinde Ülkemizin de transit ülke konumuna sahip olabilmesi amacıyla, Bakanlığımıza bağlı TCDD Taşımacılık AŞ, 15 Şubat 2018 tarihinde Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergahı Birliğine üye olmuştur.

İlk etapta Kazakistan - Türkiye arasında 4.700 kilometrelik mesafede başlayan taşımacılık, Türkiye - Azerbaycan-Türkmenistan-Çin ve Çin-Avrupa destinasyonlarıyla devam etmektedir.

Şu anda TCDD Taşımacılık AŞ tarafından BTK hattı üzerinden Türkiye-Azerbaycan-Kazakistan arasında karşılıklı olarak haftada 3 tren çalıştırılmaktadır.

Türkiye den Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan, Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan ve Rusya; İnşaat malzemesi, gıda maddesi, temizlik ürünleri, tarım ürünleri gönderilirken, Ülkemize; tahıl, demir ve çinko taşınmaktadır. BTK Hattının açılışından buyana; 102 trenle toplam 100 bin ton yük taşınmıştır.

BTK hattında taşınan eşyaların gümrük işlemleri yapılan anlaşma ile Basitleştirilmiş usul kapsamında gerçekleştirilmeye başlanmış; gümrük işlemleri tren başına (yaklaşık 60 konteyner) 10 ile 15 dakika arasına düşürülmüştür. Ancak ülkelerimiz arasındaki yeni düzenlemeler ve işbirlikleri ile Orta Koridorun ve bununla birlikte Hazar geçişlerini artıracak ve genişletmek istiyoruz. Bakanlığımız ve TCDD Taşımacılık Genel Müdürlüğümüz gerekli işbirlikleri ve düzenlemeler için görüşmelerini sürdürmekte. Keza BTK Hattından, orta vadede 3 milyon, uzun vadede 17 milyon ton yük taşımalarını planlıyoruz.

Azerbaycan ile komşumuz İran arasında demiryolu alanında işbirliğine gidilmesini, hizmete açtığımız Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun alternatifi olarak görmüyoruz

Temiz ve ucuz enerji tüketimi, çevre ve gürültü duyarlılığı, inşa ve bakım maliyetlerinin düşüklüğü nedeniyle ulaşım modları arasında öne çıkan demiryollarına büyük yatırımlar yapılmaktadır.

Küresel ölçekli olarak devam eden demiryolu yarışından kopmamak için Türkiye olarak biz de demiryollarına önem veriyoruz. Devlet politikası olarak kabul ettiğimiz demiryollarımızı kalkınmanın lokomotifi olarak görüyoruz.

Ülkemizi doğudan batıya yüksek hızlı ve hızlı demiryoluyla örüyoruz. Mevcut hatları yeniliyor, elektrikli ve sinyalli hale getiriyoruz. Demiryollarımızı ülkemizin muasır medeniyetler seviyesinin üzerine çıkmasında amiral gemisi olarak görüyoruz. İnşa ettiğimiz yeni demiryollarıyla komşularımızla kardeşlik köprüleri kuruyoruz.

Biz demiryolu çalışmalarımızı yürütürken kardeş ülke Azerbaycan ile komşumuz İran arasında

demiryolu alanında işbirliğine gidilmesini, hizmete açtığımız Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun alternatifi olarak görmüyoruz.

Zira daha önce de ifade ettiğim gibi Modern İpek Yolu olarak bilinen Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattımız, doğudan batıya uzanan en kısa ve en emniyetli yoldur. Dost ve kardeş ülke Azerbaycan ile sınır komşumuz İran arasındaki demiryolu işbirliğinden Türkiye olarak memnuniyet duymaktayız.

Dev projelerimiz hız kesmeden devam ediyor

Bildiğimiz gibi hükümet olarak uçuk vaatlerle olmayacak, gerçekleşmeyecek hedeflerle, hayallerle değil, gerçeklerle hareket ederek iktidara geldik. Hükümetimizi iktidara taşıyan da sonrasındaki her seçimde de oylarını kat kat artıran, millet nezdinde itibarını sürekli yükselten anlayış işte bu samimi, bu içten siyaset anlayışıdır. Biz yapamayacağımızı, yapmayacağımızı vaat etmedik. Bugün de vaat etmiyoruz. Biz, Türkiye'ye, Türkiye ekonomisine taşıyamayacağı yükler yüklemedik, bugün de yüklemiyoruz. Biz hiçbir zaman hayal ticareti, umut simsarlığı yapmadık, popülizme tenezzül etmedik. Yaptıklarımızla ülkemizi geleceğe taşıdık. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak da Türkiye'nin gelişimi, toplumun kalkınması ve Cumhuriyetimizin 100'üncü yılı hedeflerine ulaşması için canla başla çalışıyoruz. Her şeyden önce 2023, 2035 ve daha sonrası için belirlenen bir vizyonla hareket ediyoruz.

Bu bağlamda Kanal İstanbul, 3 Katlı Büyük İstanbul Tüneli, 1915 Çanakkale Köprüsü, Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Demiryolu gibi dev projelerimiz hız kesmeden devam ediyor. Bunların yanı sıra bölünmüş yol, otoyol, tünel, köprü, viyadük yapımından e-Devlet hizmetlerine, yerli ve millî 5G ve ötesine yönelik çalışmalardan lojistik merkezlerinin kurulmasına daha pek çok faaliyetimiz mevcut. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak, ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve iyileştirilmesi, daha güvenli, kaliteli ve ekonomik ulaşım hizmetinin sunulması için ülke genelinde toplam 385 milyar lira tutarında 3 bin 443 projede çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Bunların önemli bir kısmı, yaklaşık 150 milyar lira tutarındaki ulaştırma projesi yap-işlet-devret modeliyle yürütülüyor. Önümüzdeki günlerde yeni büyük projelere başlayacağımızı da ifade etmek istiyorum.

Ayrıca vizyonumuz çerçevesinde, gelecekte görmeyi hedeflediğimiz Türkiye fotoğrafını daha da netleştirmekteyiz. Bu fotoğraftaki Türkiye; demiryolunda yüksek hızlı tren ağını genişletmiş, hızlı tren koridorları oluşturmuş, mevcut yollarını yenilemiş, üretim merkezlerinin ve organize sanayi bölgelerinin demiryollarıyla limanlara bağlandığı, yerli bir demiryolu endüstrisi oluşturmuş, milli yüksek hızlı trenini kendisi üreten, lojistik merkezlerle ülkesinin rekabet kabiliyetini güçlendiren, İpek Demiryolu'nun merkez ülkesi konumuna gelen bir ülke olacaktır. Karayollarında; bölünmüş yollarıyla, işlevsel hale getirdiği ve yeni açtığı koridorlarla, diğer ulaşım modlarıyla entegre karayolu yatırımlarıyla, Yavuz Sultan Selim Köprüsüyle, Çanakkale Köprüsüyle, Avrasya Tüneli, Osmangazi Köprüsüyle, Kanal İstanbuluyla bunun gibi nice mega projelerle, otoyollarla, karayolu altyapısını tamamlamış Türkiye olacaktır. Kıyı yapılarıyla, büyük limanlarıyla, ülkemizi gemi inşasında marka yapan tersaneleriyle, güçlü deniz ticaret filomuzla deniz ülkesi kimliğimizi yeniden hatırlatan bir ülke olacaktır. Yeni havaalanlarıyla ve tabii ki İstanbul Yeni Havalimanıyla sadece bölgesel değil; kıtalararası konumunu güçlendiren, havacılık endüstrisinde söz sahibi olan, kendi milli uydusunu üreten bir Türkiye olacaktır. Bilgi Toplumu'na geçen, bilişim teknolojilerinde ve yazılımda üretici vasfına haiz bir Türkiye olacaktır.

İstanbul Yeni Havalimanı, 150 havayolu şirketine 350nin üzerinde destinasyona uçuş imkânı sağlayacaktır

Hiç şüphesiz İstanbul Yeni Havalimanı, Türkiye'nin önümüzdeki yirmi yıllık büyüme hikâyesinin itici

güçlerinden biri, hatta en önemli sembolü olma potansiyelini taşımaktadır. Birçok bilimsel çalışma ve rapor da bunu gözler önüne sermektedir. Bugün uluslararası hava taşıma sektörünün son on yıllık büyüme rakamı dünya ortalamasında %5,6 olarak gerçekleşmişken, Türkiyede aynı dönemde bu oran yaklaşık %14 olmuştur. Bu rakamlar sektörün finansal büyüklüğüne de aynı biçimde yansımıştır. 2002 yılında 2,2 milyar Amerikan doları olan rakam 2015 sonu itibariyle 23,4 milyar dolara ulaşmıştır. Aynı durum yaklaşık üç kat artışla sektörün yarattığı istihdama da yansımış bulunmaktadır.

Havayolu taşımacılığında yakalanan bu ivmenin önümüzdeki yıllarda da devam edeceği tahmin edilmektedir. Buna göre toplam yolcu sayısının senede %9 oranında artarak 2018 yılında 232 milyona ulaşması beklenmektedir. Ayrıca İstanbul havalimanları Avrupanın en çok büyüyen ilk üç havalimanı arasına girmişlerdir. Bu noktada İstanbulun ilave bir hizmet kapasitesi oluşturacak şekilde yeni bir topla-dağıt-işle-aktar (hub) havalimanına kavuşması bu ivmenin devam ettirilmesini sağlayacak olan gerekli bir koşuldur.

Küresel planda iddialı havayolu şirketleri için faaliyet merkezi olarak hizmet edecek bu tür bir üsse sahip olmak önemli bir unsurdur. Bu bağlamda İstanbul, Türkiyenin dışarıya açılan kapısı konumuyla bu trafiğin merkezinde yer almaktadır ve İstanbul Yeni Havalimanının bu konumu destekleyeceği ve geliştireceği düşünülmelidir. İstanbul Yeni Havalimanı, 150 havayolu şirketine 350nin üzerinde destinasyona uçuş imkânı sağlayacaktır.

Zaten bilimsel araştırmalar havacılık sektörünün doğrudan, dolaylı, tetikleyici ve gayrisafi yurt içi hasılaya katkısı açısından ekonomik gelişmeye olan faydalarını ortaya koymuştur. İngiltere Havaalanları Komisyonu için PWC İngiltere tarafından yapılan analiz, havayolu taşımacılığında koltuk kapasitesindeki %10luk bir artışın kısa vadeli ekonomik büyümede %1lik bir artışa yol açtığını gösteriyor.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), dünya ticaretinin değer olarak %35-40ının hava yolu ile taşındığını tahmin ediyor. Ayrıca sivil havacılık alanındaki tanınmış danışmanlık şirketlerinden Intervistasın Avrupadaki büyük çaplı 125 havalimanı kapsayan bir çalışması neticesinde hava trafik yoğunluğu 10 milyonu geçen havalimanlarında, her 1000 birimlik artışın havalimanı hizmetleri ile bağlantılı olarak 0,85 ilave istihdam yarattığı ortaya koyuyor.

Havacılık sektörünün ekonomiye olan olumlu katkısını ortaya koymak için daha anlaşılır örnekler vermek gerekirse Amsterdam Schiphol Havalimanı çok iyi örnek teşkil etmektedir. Zengin havayolu bağlantılarından ve kara ve demiryolu ulaşımı ile sahip olduğu intermodal taşımacılık ağından güç alan Schiphol, önemli bir ofis, depolama, perakende ve diğer ticari alanlar sağlayıcısı haline dönüşmüştür. Havalimanının kapsamlı ofis ve ticari alanlar Microsoft, Intel, Cisco Systems, Citibank, Tommy Hilfiger, Canon ve Boeing gibi kiracıları kendisine çekmiştir. Toplamda, havalimanı kentinde 500den fazla küresel firma yer almaktadır. Ve havacılık sektörü, Hollandanın GSYHsine her yıl 26 milyar Eurodan fazla katkıda bulunmaktadır. Sadece Schiphol sahası, yaklaşık 65 bin çalışana iş sağlayan beş yüz kadar şirketi barındırmaktadır. Doğrudan, dolaylı ve bütünüleyici etkiler dikkate alındığında, tek başına havalimanının 2012 yılında bölgeye 24 milyar ABD doları (Brüt Katma Değer ile ölçülen) ekonomik katkı sağladığı tahmin edilmektedir. Eşdeğer istihdam sayısı, 166 bin adete karşılık gelmektedir. Bu rakam, Hollandanın GSYHsinin %3,5ine eşdeğerdur.

Kanal İstanbul Projesinin yapım ihalesine yakın zamanda çıkacağız

Kanal İstanbul Projesinin Etüt Proje işini tamamlayarak yapım ihalesine yakın zamanda çıkacağız.

Amacımız bu proje ile Marmara Denizinde özellikle yük taşımacılığında kaynaklı kazaların önüne geçilmesidir. Yaklaşık olarak 45 kilometre uzunluğunda olacak bu koridorda kanal güzergahı ile entegre olarak liman, lojistik merkez, yapay ada gibi projelerin planlama çalışmalarını da yapıyoruz.

Aslında bu çalışma ÷lkemize bir yaşam alanı, yeni bir şehir katacak. Marinasiyla, serbest bölgesiyle, su yoluyla başlı başına kendi kendine yeterli, aynı zamanda üç köprü güzergahıyla asıl İstanbul ile entegrasyonu sağlanmış bir medeniyet projesidir.

<https://tr.trend.az/business/2966449.html>

---

Kaynak/Source: