

Avrasya Ulaşım Koridorunda Yeni ve Önemli Bir Bağlantı Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu - 1

BAKÜ-TİFLİS-KARS (BTK) DEMİRYOLU BAĞLANTISI: İPEK YOLU GİRİŞİMİ KAPSAMINDA HAZAR GEÇİŞLİ ORTA KORİDOR GÜZERGAHINDAKİ KONUMU; TÜRKİYE İÇİN ÖNEMİ

Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu hattının Kars-Tiflis bölümü, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan ile Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan ve Özbekistan liderlerinin katıldıkları törenle 30 Ekim 2017 günü hizmete açıldı.

Koray Targay

E. Büyükelçi

A- Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Hattının Lojistik Niteliği

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattının önemi, güç coğrafi ve topoğrafik şartlarda gerçekleştirilmiş olmasıdır. Nitekim BTK Demiryolu hattı çerçevesinde, 498 km'lik

Bakü-Tiflis bölümü takviye edildi; Gürcistan'da Ahılkelek-Tiflis arasındaki 183 km'lik bölüm modernize edildi; Kars ile Ahılkelek arasındaki 106 km'lik bölüm yeni döşendi. Söz konusu yeni bölümün 76 km'si Türkiye, 30 km'si Gürcistan topraklarındadır. Bu bölümde 2.250 m

uzunluğunda çift hatlı bir tünelin inşa edilmesi gerekmiştir. Sonuçta, olağanüstü güç topoğrafik ve meteorolojik şartlar ile diğer bazı etkenlerin bir araya gelmesi sonucunda, proje yedi yılda tamamlanabildi.

BTK Demiryolu hattı fiili olarak, Bakü'nün 70 km güneyinde inşaatı devam etmekte olan Alat limanına uzanmaktadır.

BTK hattından ilk aşamada 6,5 milyon ton yük ve 1,5 milyon yolcu, orta



vadede ise 17 milyon ton yük ve 3 milyon yolcu taşınması planlanmıştır. İşletmede ilk yıl olan 2018'de 4 milyon ton yük (15.000 container) taşınması planlanmıştır. Bu amaçla, Hazar'ın Kazakistan kıyısındaki Aktau limanı ile Alat limanı arasında 01 Nisan 2018'den itibaren düzenli "feeder" ulaşımı başlayacaktır.

B- İpek Yolu Girişimi Kapsamında BTK Demiryolu Hattının Hazar Geçişli Orta Koridor (Transcaspian Middle Corridor) Güzergahındaki Konumu

İpek Yolu Girişimi, kara ve deniz koridorları itibariyle iki ana gruba ayrılmıştır. "Belt and Road Initiative" (BRI) ifadesiyle anlatılan grup, girişimin Çin ile Avrupa arasında karayolu ve demiryolu sitemlerini içeren kara ayağıdır.

BRI kapsamında esas itibariyle, "feeder" hatlarıyla birlikte, üç arter söz konusudur. Bunlar:

-Çin'den başlayıp Kazakistan ve Rusya Federasyonu üzerinden Avrupa'ya ulaşan arter, Kuzey Koridoru'dur (*Northern Corridor*).

-Çin'den başlayıp Kazakistan-Türkmenistan <veya Özbekistan/Türkmenistan>-Hazar Geçişli-Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye güzergahından Avrupa'ya ulaşan arter, Hazar Geçişli Orta Koridor'dur (*Trans-Caspian Middle Corridor*).

-Çin'den başlayıp Kazakistan- Özbekistan/Türkmenistan-Iran-Türkiye veya Tacikistan-Özbekistan-Iran-Türkiye ve Azerbaycan güzergahından Avrupa'ya ulaşan arter, Güney Koridoru'dur (*Southern Corridor*).

Halen günde 1,4 milyar € civarında seyreden Avrupa-Çin ticaret hacminin önümüzdeki 10 yılda ikiye katlanması beklentisi, söz konusu üç arterin her birine ne kadar yoğun ihtiyaç duyulacağını somut göstergesidir.

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattı, Türkiye için öncelik taşıyan Hazar Geçişli Orta Koridor üzerindeki önemli halkalardan birini oluşturmaktadır. BTK, Hazar Geçişli Orta Koridor'un demiryolu ayağının "olmazsa-olmaz" ıdır, bununla birlikte, tamamlanmış olan son halkası değildir.

Türkiye Güzergahında Durum

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattı, Türkiye için öncelik taşıyan Hazar Geçişli Orta Koridor üzerindeki önemli halkalardan birini oluşturmaktadır. BTK, Hazar Geçişli Orta Koridor'un demiryolu ayağının "olmazsa-olmaz" ıdır, bununla birlikte, tamamlanmış olan son halkası değildir.

Hazar Geçişli Orta Koridor'un Türkiye güzergahında karayolu altyapısı ile bağlantıları, liman altyapısı ile bağlantıları ve lojistik merkezi hizmetleri modern ihtiyaçlara cevap verecek düzeyde ve kalitededir. Genişletme ve modernizasyon çalışmaları da kesintisiz sürmektedir. Keza, hava taşımacılığı alanında, 2018 sonuna doğru hizmete girecek olan İstanbul 3.Hava Limanı, hava lojistik kapasitemize büyük bir ivme kazandıracak, lojistik sektörümüze önemli katkı sağlayacaktır.

Ulusal demiryolu ağımızın kapsamlı yenileme ihtiyacı ise devam etmektedir. Halen Türkiye'nin doğu ile batı uçları arasında uluslararası modern taşımacılık lojistiği normlarında, Hazar Geçişli Orta Koridor'un gerektirdiği standartta, kesintisiz demiryolu hattı mevcut değildir. Orta Koridor'un Türkiye üzerinden geçen bölümünde ge-





liştirilmesi/yeniden yapılması gereken demiryolu hattı 2.200 km'yi bulmaktadır.

Edirne-Kars Hızlı Tren Hattı Projesinde hedef, Gürcistan'dan Bulgaristan'a iki günde ulaşmaktır.

Marmaray'ın kargo kapasitesinin artırılmasına ilaveten Yavuz Sultan Selim köprüsünün demiryolu kapasitesinin kullanıma açılması, İstanbul-Edirne hızlı tren hattının yapılması, ileride Üç Katlı İstanbul Tüneli'nin de devreye girmesi, Türkiye demiryolu güzergahının batı bölümünü tamamlayacaktır. Güzergahın doğu bölümünde ise, yapımı devam eden Ankara-Sivas hızlı tren demiryolu hattı yakında hizmete açılacaktır. Sivas-Erzincan, Erzincan-Erzurum ve Erzurum-Kars bağlantıları tamamlandığında, hızlı tren demiryolu güzergahının doğu bölümü de tamamlanmış olacaktır. Ulaştırma Denizcilik ve Haber-

leşme Bakanlığımız bu yönde olağanüstü çabalar harcamaktadır.

Gürcistan, Azerbaycan ve Hazar Geçışı

BTK'nın hizmete girmesi sadece Azerbaycan uzantılı taşımacılığa değil, aynı zamanda Rusya Federasyonu uzantılı taşımacılığa da katkı sağlama imkanını açmıştır. Bu kapsamda, Tiflis'e BTK üzerinden ulaştırılan kargonun Lars-Kazbeki karayolundan Rusya hattına taşınması imkanı ortaya çıkmıştır.

Diğer yandan, Gürcistan'ın Anaklia Derin Deniz Limanı ve Serbest Ticaret Bölgesi inşaatına başlanmıştır. Anaklia sisteminin BTK hattına iki yönlü entegrasyonu sağlandığında, bir yandan kapasite artışı sağlanacak, diğer

TRANSCASPIAN INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTE

- ▶ The Trans-Caspian route - Silk Road for goods from industrial cities of China to the South and South-Eastern Europe and backwards
- ▶ Length of the Trans-Caspian route: China (Lianyungang) - Kazakhstan - Azerbaijan - Georgia - Turkey is 9600 km
- ▶ Lead time of the Trans-Caspian organized container trains - 14-15 days



According to expert estimates, the growth of turnover in the region of the Trans-Caspian route will increase from 646.4 to 922 billion USD by 2020.

yandan da Kars, bölgenin ulaşım “hub”ı olma yolunda ilave güç kazanacaktır.

Keza, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımızın projeleri arasında bulunan Kars-Nahçıvan demiryolu bağlantısı gerçekleştirildiğinde, Nahçıvan üzerinden İran ile ilave demiryolu bağlantısı sağlanacaktır. Bu proje de Kars'ın bölgesel “hub” olmasına katkı sağlayacaktır.

Hazar geçişi, Orta Koridor'un “olmazsa-olmaz”ıdır, ana unsurdur. Bu itibarla, Azerbaycan'ın Alat limanı ile Kazakistan'ın Aktau ile Kuryk limanları ve Türkmenistan'ın Türkmenbaşı limanı arasında etkin, süratli, iyi senkronize edilmiş, ücret-maliyet oranı rekabet edilebilir düzeyde sağlanmış, profesyonel liman işletmeciliği ile feribot/Ro-Ro/Ro-La taşımacılığının önemini vurgulamakta yarar vardır. Bu alanda da çalışmalara devam edildiği anlaşılmaktadır.

Halen Çin ile AB arasında 45-62 gün olan karadan yük taşıma süresinin, Hazar Geçişli Orta Koridor sayesinde 12-15 güne inmesi hedeflenmektedir. Bu hedef, doğal olarak rekabet edilebilirlik ilkesini de kapsamaktadır.

Keza, Azerbaycan'ın sınır kenti Astara ile İran'ın Rasht kenti arasında inşasına yakında başlanacak olan 175

km'lik hızlı tren bağlantısı sağlandığında, Azerbaycan'dan güney yönüne de “Güney Koridoru’na” kesintisiz demiryolu ulaşımı mümkün olacaktır. Proje tamamlandığında ilaveten, Chabahar ve Bandar Abbas limanları ile Bakü-Tiflis- Krs hattına bağlantı da sağlanmış olacaktır. Bu yeni boyut üzerinde Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan ve İran Dışişleri Bakanları 17 Mart 2018'de mutabakat sağlamışlardır.

C- BTK Bağlantısı Kapsamında Türkiye'nin Konumu

Dünya lojistik sektörünün hacmi 7 trilyon \$ civarındadır. Türk lojistik sektörünün GSYH içerisindeki payı, 110-115 milyar \$ ile yaklaşık %14'tür.

Türkiye halen, Doğu-Batı arasındaki yaklaşık 650 milyar \$'lık mal hareketinin geçiş noktasındadır. Bu miktarın 2020'de 900 milyar \$'ın üzerine çıkması beklenmektedir.

Karayolundan taşımacılığın maliyetinin hızlı demiryoluna oranla iki mislini bulduğu hesaplanmaktadır. Bu itibarla, Edirne-Kars Hızlı Tren Hattı tamamlandığında BTK üzerinden geçmesi söz konusu ticaret hacmi ve Türkiye'nin bu sektörde elde edeceği gelir, bu verilere göre değerlendirilmelidir.