

Marmaray hattı'nın bir kuşak bir yol kapsamında değerlendirilmesi

Ömer ÖZKAN¹

İsmail Cem AY²

Geliş tarihi / Received: 28.08.2020

Düzeltilerek geliş tarihi / Received in revised form: 15.09.2020

Kabul tarihi / Accepted: 27.09.2020

Öz

Bu çalışmanın amacı, “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin “Orta Koridor” çalışmaları arasında bulunan Marmaray hattının, Asya-Avrupa arası demiryolu taşımacılığındaki rolüne değinmektir. Asya-Avrupa arasında doğal köprü olarak bulunan Türkiye, demiryolu çalışmalarını son yıllarda hızlandırmış ve bunlara yeni projeler eklemeye devam etmektedir. Türkiye, günümüzde yurt içi demiryolu çalışmalarında kuzey-güney ve doğu-batı hatlarında yolcu ve yük taşımacılığında önemli adımlar atmaya başlamış ve lojistik üslerle birlikte, ülkemizde yük giriş/çıkış işlemlerini daha profesyonelce ve daha fazla ithalat/ihracat yapabilme potansiyelini arttırmıştır. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattıyla birlikte ülkemiz demiryolu yük taşımacılığında Orta Asya ve Kafkasya bölgelerinden yük getirebilme özelliği kazanmıştır. “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin alternatif ve en uygun demiryolu ağını barındıran Türkiye, coğrafi şartlara uygun bir şekilde çok modlu taşımacılık fırsatını

1 Yüksek Lisans Öğrencisi, İstanbul Aydın Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İktisat Ana Bilim Dalı, Küçükçekmece/İst. 05389840165, e-mail: omerozkan1@stu.aydin.edu.tr, ORCID ID: 0000-0002-8958-0982

2 Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Gelişim Üniversitesi, İktisadi İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Ekonomi ve Finans Bölümü, İstanbul, İİSBF, İstanbul, Türkiye. e-posta: icay@gelisim.edu.tr, ORCID ID: 0000-0002-8915-8183

DOI: 10.17932/IAU.ABMYOD.2006.005/abmyod_v15i60001

demiryolu taşımacılığı ile entegre edebilme özelliğini de barındırmaktadır. İstanbul'un Asya ve Avrupa yakalarını boğaz altından birleştiren Marmaray, ilk etapta yolcu taşımacılığında rol oynasa bile "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin tamamen aktif olarak faaliyete geçmesinden sonra Avrupa'ya ulaştırma hususunda zaman aralığını kısaltmakta ve yük taşımacılığının daha hızlı gelişmesinde rol oynamaktadır. Marmaray hattının hem Asya hem de Avrupa tabanlı yüklerin ülkemize ulaştırılması hususunda da kolaylık sağlayacağı öngörülmektedir. Özellikle denizyolu ve karayolu taşımacılığındaki gecikmelerin en aza indirilmesi Marmaray ve diğer demiryolu hatlarıyla mümkün kılınacaktır. Bu çalışmada, gerçekleşmiş olan Asya-Avrupa demiryolu taşımacılığında bahsedilmiş olup, somut verilerden Marmaray'ın projedeki etkisi bahsedilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Bir Kuşak Bir Yol, Modern İpek Yolu, Marmaray, Demiryolu taşımacılığı, Lojistik, Ticaret.

Evaluation of Marmaray line within the scope of one belt one road

Abstract

The aim of this study is to Marmaray railway project's role is mentioned to the "One Belt One Road" project. Turkey is a natural bridge between Europe and Asia. Turkey is located in a natural bridge between Asia-Europe, railways work has accelerated in recent years and continues to add new railway projects. Turkey, today in the north-south and east-west rail work period in domestic passenger and freight transport has begun to take important steps. Together with the logistics bases, it has increased the potential for more professional freight entry/exit operations in our country and more import/export. Also, the Baku-Tbilisi-Kars railway line, our country has gained the ability to bring freight from Middle Asia and the Caucasus regions in rail freight transportation. "One Belt One Road" project of the railway network and the most appropriate alternative hosts Turkey, the multi-modal transport opportunities to integrate rail transport with in accordance with the geographical conditions also incorporated the feature. When the "One Belt One Road" project active completely, the Marmaray project will provide transition Europe fastly

and it will shorten the time interval. It is anticipated that the Marmaray line will also facilitate the transportation of Asian and European based cargoes to our country. In particular, minimizing delays in seaway and road transport will be made possible by Marmaray and railway lines. Also, this study has mentioned to Asia and Europe railway transportation and effects of Marmaray to “One Belt One Road” from concrete data.

Keywords: *One Belt One Road, Modern Silkroad, Marmaray, Railway transportation, Logistics, Trade.*

Giriş

Küresel pazarlar ülkelerin kendi aralarında işbirlikleri yapmaya teşvik etmiş ve yapılan çalışmalar ekonomik bütünleşmelerin gerçekleşmesine neden olmuştur. Kültür, teknoloji, altyapı ve ekonomik birleşmeler pazarların genişlemesine ve gelişmesine sebep olmuştur. Bu olguların bir araya getirilip ülkelerin işbirliğinin yapması “Küresel Ekonomik Dünya” kavramını ortaya çıkarmıştır. Ülkeler böylelikle kendi aralarında şeffaf ve serbest ticaret olgusunu benimsemişlerdir.

Küresel pazarlar sürekli gelişen dünya düzenine ayak uydurmakla birlikte, yeni pazar bağlantılarının geliştirilmesine yönelik çalışmalar yapmaktadırlar. Çin, bu etmenleri göz önünde bulundurarak proje fikri üretmiş, sahip olduğu “Bir Kuşak Bir Yol” projesini 2013 yılında ortaya koyup tarihi İpek Yolu’nu tekrar canlandırmak için çalışmalar yapmaya başlamıştır. Asya pazarının canlılığını arttırarak ve Avrupa bağlantılarının günümüz multimodal taşıma unsurlarını bir arada kullanarak hem lojistik sektörünü hem de az kullanılan taşıma modlarının canlanmasını hedef almıştır. Dolayısıyla, yüklerin bir uçtan diğer bir uca kolayca ulaşması için birçok ülke ile çalışmalar yürütmeye başlamıştır. Türkiye bu projenin özellikle demiryolu hattı konumunda büyük önem arz etmekle birlikte, Çin ve Londra güzergâhları arasında alternatif güzergâh olarak yer almaktadır.

Önemli bir demiryolu hattı olan “Bakü-Tiflis-Kars” hattı, Asya’dan gelen trenlerin Kafkasya üzerinden Türkiye’ye giriş yapmasına ve Türkiye’deki

diğer demiryolu hatlarına bağlantısını sağlamaktadır. Kars üzerinden giriş yapabilen trenler, İstanbul'a kadar ulaşmakta ve Marmaray hattıyla birlikte Kapıkule'ye bağlanarak, Avrupa'daki demiryollarına ulaşarak taşımacılık alanında kesintisiz ulaşım hakkı tanımaktadır.

Bir kuşak bir yol projesi

İnsanlık tarihinde yollar, ticaret alanında büyük önem taşımaktadır. Zamanın teknolojik unsurları ve yaşam şekilleri farklı boyutlarda ticaretin yapılmasına neden olmuştur. Dünyada pek çok ticaret yolları bulunmaktadır ve bu yollar isimlerini yapılan ticari ürünlerin adını alarak şekillenmişlerdir. Dünya üzerinde bilinen ticaret yolları; Baharat Yolu, Tütsü Yolu, Amber Yolu, Tuz Yolu, Trans Sahra Yolu, Kalay Yolu, Çay ve At Yolu ve İpek Yolu olarak günümüzde bilinmektedir (URL 1). En önemli yollardan biri olan İpek Yolu, ipek ticaretinin yapılmasından dolayı ismini almış ve farklı kültürlerin alışveriş yapmasına olanak sağlamıştır. Medeniyetleşmenin şekillenmesine yardımcı olan İpek Yolu, Doğu-Batı ticaretinin gelişmesini sağlamış ve Avrupa ile ilişkilerin de gelişmesine sebep olmuştur (Atasoy, 2010).

İpek Yolu bölgesel olarak ekonomik, kültürel, sanatsal ve bilimsel alanlarda ülkelerin birbirleriyle ilişki içinde gelişiminde önemli rol almış ve farklı yaşam biçimlerini de entegre etmiştir. Zamanla alternatif ulaşım imkânları bu yolun kullanım etkisini azaltıp önemini yitirtmiştir. (Akkaymak, 2009). Bir Kuşak Bir Yol projesini ise Çin, 2013 yılında ortaya çıkarmış ve dünyadaki pazarların birbiri ile entegrasyonunun sağlamasını amaçlamıştır. Avrupa, İran, Rusya ve Türki Cumhuriyetlerini ele alan proje 65 ülkeyi kapsamaktadır. Proje iki hattı bünyesinde barındırmaktadır. Orta Asya, Avrupa, Çin ve Rusya'yı kara bağlantıları üzerinden bağlayacak hat "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" olarak belirtilmiştir. Basra Körfezi, Hint Okyanusu ve Akdeniz'i kapsayan hat ise "Deniz İpek Yolu" hattı olarak kayıtlara geçmiştir. Proje ile birlikte ülkeler arasındaki ticaretin serbestleştirilmesi, lojistik altyapıların geliştirilip iyileştirilmesi ve yabancı yatırımcıların teşviklerinin yapılması hedeflenmektedir. Projenin karayolu hattına "kuşak", denizyolu hattına ise "yol" ismi verilmiştir. Projenin isminde hem bu etmenlerden esinlenilmiş hem de projenin ismi "Modern İpek Yolu Projesi" olarak da dile getirilmiştir (Karagöl, 2017).

Projenin ulaştırma faaliyetlerinin entegrasyonuna ait çalışmalar, ülkelerin altyapı çalışmalarına yönelmesine sebep olmuş ve lojistik süreçlerin daha profesyonel anlamda gelişme göstermesine olanak sağlamıştır. Projedeki bağlantılar için “Koridor” çalışmalarına başlanılmış, yol ve altyapı çalışmaları oluşturulmuştur. Koridor çalışmalarına yönelik Kuzey, Güney ve Orta Koridor çatısı altında oluşturulmuştur. Türkiye, koridor çalışmaları arasından “Orta Koridor” üzerinde yer almaktadır. Deniz, hava, kara ve demiryolu ulaşım modellerinin birbirine entegrasyonu için çeşitli uluslararası çalışmalar yapılmış ve multimodal taşımacılık üzerinde hassasiyet gösterilmiştir. Projenin çalışmaları günümüzde devam etmekte olup 2049 yılında tamamlanması hedeflenmektedir. Projenin Türkiye’yi ilgilendiren çalışmaları; TRACECA Projesi, Pan-Avrupa Taşıma Koridorları, Trans Avrupa Ulaştırma Ağı, Karadeniz Ekonomik Ağı, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Ağı, TEM Projesi, TER Projesi, Asya Otoyolu, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı ve Marmaray Projeleri olmak üzere hem uluslararası hem de Türkiye coğrafyası üzerinde çalışmalar bulunmaktadır (Camgöz, 2017).

Marmaray projesi hakkında

Marmaray projesi ilk olarak Sultan Abdülmecid tarafından 1860 yılında düşünülmüş olup, 1892 yılında ise projenin çizimi Sultan II. Abdülhamit Han tarafından yaptırılmıştır. Atılan fikirlerle beraber ilerleyen süreçte proje geliştirilmiş ve tasarım çalışmaları başlamıştır. Yapılan tasarımda İstanbul Boğazının altından demiryolunun geçirilmesi öngörülmüştür. Projenin denizin dibinden geçen bir tünel sayesinde gerçekleşmesi gerektiği fakat o zamanın şartlarının yetersiz olması nedeniyle tünelin mümkün olamayacağı kanısına varılmıştır. 1980’li yıllarda ise Asya ve Avrupa kıtalarının demiryolu ile bağlanabileceğinin sağlanabileceği konusu tekrar gündeme gelmiştir. 1987 yılında Turgut Özal tarafından fizibilite çalışmaları yapılmış, çalışmanın sonunda bu projenin teknik olarak uygulanabilir ve finansal olarak verimli olduğu belirlenmiştir. 1997 yılında Turgut Özal’ın belirlemiş olduğu proje kapsamı tekrar ele alınmış ve 2000 yılında ihaleler yapılmıştır. 2002 yılında sondaj çalışmalarına başlanmış ve 2003 yılında tüp geçit ihaleleri gerçekleştirilmiştir. 2011 yılında ise “Banliyö Hatları İyileştirme Projesi” gerçekleştirilmiş ve Marmaray hattının “Halkalı-Söğütlüçeşme” arasında

hizmet vermesi kararlaştırılmıştır. 76,6 km demiryolu hat uzunluğuna sahip olan proje, 12 Mart 2019 tarihinde tamamen faaliyet göstermeye başlamış ve dünyadaki en büyük ulaşım altyapı projelerinden birisi olarak ifade edilmiştir (URL 2).

Bakü-Tiflis-Kars ve Marmaray demiryolu hatlarının “bir kuşak bir yol” projesindeki önemi

“Bir Kuşak Bir Yol” projesinde, Türkiye’de önemli diğer bağlantı noktası Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattıdır. Türkiye sınırından Kafkasya bölgesine demiryoluyla bu hat üzerinden giriş ve çıkış yapılabilir. Yolcu ve yük taşımacılığında önemli konuma sahip olan Bakü-Tiflis-Kars hattının Türkiye’deki diğer demiryolu ağlarıyla bağlantısı da mevcuttur (Özpay, 2018). Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının ülkemize giriş ve çıkış yapma prensibine sahip olması nedeniyle Marmaray kadar öneme sahiptir.

6 Kasım 2019 tarihinde Çin’den yola çıkıp Avrupa’ya kadar ulaşan ve ilk yük treni özelliği taşıyan China Express Railway, Xian – Çekya arasında taşıma gerçekleştirmiştir. Çin’den yola çıktıktan sonra rota Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye, Bulgaristan, Sırbistan, Macaristan, Slovakya ve Çekya olarak gerçekleşmiştir. China Express, Türkiye girişinde Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattını kullanmıştır. Kars üzerinden ise Erzurum, Erzincan, Sivas, Kayseri, Kırıkkale güzergâhlarını kullanarak önce Ankara’ya ulaşmış, Ankara’dan devam eden tren, Eskişehir ve Kocaeli’ni takip ederek İstanbul’a ulaşmıştır. İstanbul’da Marmaray’ı kullanan tren (Resim 1, 2, 3), Halkalıdan Çerkezköy demiryolu hattına bağlanıp Kapıkule’ye ulaşarak Avrupa’ya açılmıştır. Nitekim Marmaray hattı transit geçiş özelliği taşımakta ve Türkiye’den Avrupa’ya açılan demiryolu ayağının ilk etabı olarak kabul edilmektedir (URL 3).



Resim 1: Çin'den Avrupa'ya Giden İlk Yük Treni Marmaray Hattında (URL 4)



Resim 2: Çin'den Avrupa'ya Giden İlk Yük Treni Marmaray Hattında (URL 5)



Resim 3: Çin'den Avrupa'ya Giden İlk Yük Treni Marmaray Hattında (URL 6)

Sonuç ve değerlendirme

Türkiye proje kapsamında konumunu en iyi şekilde kullanmakla birlikte, geleceğe yatırım ve özellikle demiryolu taşımacılığı alanında makul adımlar atmıştır. Türkiye'nin altyapı çalışmalarının entegrasyon çalışmaları devam etmekte ve bu çalışmalar coğrafi şartları avantaja çevirmektedir. Çin'den Avrupa'ya kesintisiz demiryolu ağının Türkiye'den geçmesiyle bu durumun sosyo-ekonomik faktörlerin gelişmesinde de rol oynayacağı düşünülmektedir. Çünkü altyapıdaki eksiklerin tamamlanması, mevcut ulaşım gücünün ve ticaretin artmasına olanak sağlamaktadır. Marmaray, Asya ve Avrupa kıtalarını İstanbul'da demiryoluyla bağlayan tek ulaşım seçeneği olduğu için yük/yolcu taşımacılığında cazip bir konum elde etmeyi başarmıştır.

Demiryolu taşımacılığı, çevreye daha uyumlu ve diğer ulaşım modlarına göre daha konforlu bir taşıma modu olarak bilinmektedir. Karayolu taşımacılığında sık sık yaşanan ülke sınır geçiş problemlerinin, demiryolu lojistik faaliyetleriyle aşılabacağı ve Marmaray hattı ile, Doğu Asya bölgesinden Avrupa'ya kesintisiz güvenli ihracat sağlanacaktır. Marmaray hattı, "Bir Kuşak Bir Yol" projesinde ihracat tüneli olma özelliği kazanmış olacak ve Asya

ve Avrupa ülkelerinin demiryolu yük taşımacılığına yatırımları artacaktır. Ayrıca Türkiye, uluslararası demiryolu geçiş güzergâhı konumuna erişecektir. Marmaray hattının olmaması durumunda ise demiryolu ile İstanbul'un Asya kıtasına getirilen yükler, Avrupa kıtasına denizyolu veya karayolu ile aktarılacaktır. Asya kıtasına gelen yükler için yapılan aktarmaların artık demiryoluyla kesintisiz şekilde Avrupa kıtasına aktarılmasıyla, ek taşıma masrafı ve gecikmeler engellenecektir. Böylelikle, tasarruf edilmesinin öncülüğünü sağlayan demiryolu lojistiği ve Marmaray hattı, Türkiye lojistiğinde fiyat avantajı sağlayarak hava, deniz ve karayolu taşımacılığına göre rekabet gücünü arttıracaktır. Marmaray hattının ilerleyen zamanlarda çok modlu taşımacılıkta "Karayolu-Demiryolu" (RO-LA) sistemi kullanılabilir olasılığıyla beraber, tırların Marmaray hattında vagonlara entegre edilerek belli noktalara kadar ulaştırabilme potansiyelini de barındırmaktadır. Karayolu-Demiryolu sistemiyle birlikte köprü trafiğinin hafifletilmesi ve olası trafik sıkışıklığının önüne geçilmesi olası ihtimaller arasındadır.

Bu çalışmada, projedeki diğer ülkelerin demiryolu güzergâhlarına nazaran Türkiye'nin daha kolay süreçte ulaştırma imkânı sağlaması öngörülmektedir. Ayrıca demiryolu hatlarının etkin olarak kullanılmasının önemli olduğu vurgulanmış ve Türkiye'nin bu projede avantajlı bir pozisyonda olduğu belirtilmiştir. Marmaray hattının da yolcu taşımacılığından ziyade yük taşımacılığındaki kolaylıklar sağladığı vurgulanmıştır. Bilakis yapılan çalışmaların sonucu göstermiştir ki, Marmaray hem Türkiye'de hem de Avrupa'yı ilgilendiren demiryolu hatlarının entegrasyonunda Asya-Avrupa ihracatı arasındaki demiryolu güzergâhında kilit nokta statüsüne sahip olmuştur. Marmaray hattı ulaştırma kolaylıklarına istinaden Türkiye'ye beklenilenden daha çok fayda sağlayacaktır. Bakü-Tiflis-Kars ve Marmaray hatlarıyla birlikte Türkiye'nin ticari faaliyetleri artacaktır. Yük trenlerinin Türkiye'den geçmesiyle, vergiler alınacak ve ülke hazinesine katkı sağlanacaktır. Demiryolu lojistiğine artacak olan ilgiyle beraber Türkiye'de, mevcut taşıma modları ve demiryolu taşımacılık ile kombine taşımacılık sistemi gelişecektir. Türkiye yalnızca ülkeler arası lojistik faaliyetlerde rol oynamayıp, ülke içi lojistik faaliyetlerde de demiryolu taşımacılığının kolaylıklarından faydalanacaktır.

Kaynakça

- [1] Akkaymak, M. (2009). Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları ve Yeniden Canlanan İpek Yolu, Yüksek Lisans Tezi, İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, İstanbul Teknik Üniversitesi, Türkiye.
- [2] Atasoy, F. (2010). *Küreselleşme Çağında Yeniden İpek Yolu*. Bir Kültür Koridoru Olarak İpek Yolu Sempozyumu, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Antalya.
- [3] Camgöz, C. (2017). Modern İpek Yolu Projesi Çerçevesinde Ulaştırma Ağlarının Turizme Katkıları. *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Özel Sayı-3, 1-17.
- [4] Karagöl, E. (2017). Modern İpek Yolu Projesi. *Seta Perspektif Dergisi*, Sayı:174, 1-7.
- [5] Özpay, G. (2018). Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Ve Türkiye Açısından Jeopolitik Önemi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı:37, 103-101.

İnternet Kaynakları

- URL 1- <https://listelist.com/antik-ticaret-yollari/> (Erişim Tarihi: 25.10.2020)
- URL 2- <http://marmaray.gov.tr/marmaray-hakkinda/> (Erişim Tarihi: 13.04.2020)
- URL 3- <https://tr.sputniknews.com/turkiye/201911061040570352-cinden-avrupaya-giden-ilk-yuk-treni-ankaradan-torenle-ugurlandi/> (Erişim Tarihi: 22.04.2020)
- URL 4- [https://www.cnnturk.com/turkiye/cinden-avrupaya-giden-ilk-yuk-treni-marmaraydan-gecti?page=6_\(Erişim Tarihi: 22.04.2020\)](https://www.cnnturk.com/turkiye/cinden-avrupaya-giden-ilk-yuk-treni-marmaraydan-gecti?page=6_(Erişim Tarihi: 22.04.2020)
- URL 5- [https://www.trthaber.com/haber/turkiye/cinden-avrupaya-giden-ilk-yuk-treni-istanbuldan-gecti-439738.html_\(Erişim Tarihi: 22.04.2020\)](https://www.trthaber.com/haber/turkiye/cinden-avrupaya-giden-ilk-yuk-treni-istanbuldan-gecti-439738.html_(Erişim Tarihi: 22.04.2020)
- URL 6- [https://www.cnnturk.com/turkiye/cinden-avrupaya-giden-ilk-yuk-treni-marmaraydan-gecti?page=6_\(Erişim Tarihi: 22.04.2020\)](https://www.cnnturk.com/turkiye/cinden-avrupaya-giden-ilk-yuk-treni-marmaraydan-gecti?page=6_(Erişim Tarihi: 22.04.2020)