

Hızlı Tren Projelerine Hız Verilirken Yük Taşımacılığı İhmal Ediliyor

▲ Süleyman YAVUZ

1950' li yıllardan itibaren teşviklerle başlayan Karayolu ağırlıklı büyümenin beraberinde getirdiği trafik sıkışıklığı, kazaların neden olduğu kayıplar, hava kirliliği ve gürültünün toplumsal maliyeti insan sağlığını tehdit etme noktasına gelince, başta AB ülkeleri olmak üzere tüm dünya, ekonomilerinin canlandırılması kadar vatandaşının sağlığı, refahı ve geleceğine de önem veren yeni politikalar oluşturmaya başladı. AB Komisyonu tarafından "Avrupa Ulaşım Politikası" yeniden tanımlandı. Karayollarındaki artışın, deniz taşımacılığı ile demiryoluna kaydırılması, Ulaşım sistemleri arasındaki dengesizliğin ve rekabetin bir plan dahilinde giderilmesi yönünde alınan kararlar, yasal düzenlemelerle de desteklendi. Demiryolları, 1990 lı yıllardan itibaren bütünleşik ulaşım zincirinde yerini alabilmek için bir taraftan yapısal reformlarla rekabete açılırken bir taraftan da alt yapı ve çeken çekilen araçlar modernize edilerek canlandırılmaya başlandı. AB ülkelerinde bu süreçte, karşılıklı işletebilirliği sağlayan tek tip standartlar (TSI) ile, emniyetli bir trafik için sertifikasyon sistemine geçildi.

Bu değişim sürecinde bazı gelişmiş ülkeler, 300 Km/h ve üzerinde hız yapan Yüksek Hızlı tren projelerini arkası arkasına hayata geçirmeye başladı. Bir süre işletmecilik deneyiminden sonra bilimsel araştırmalar, yüksek hızlı trenlerin yapım, bakım ve işletim maliyetleri yüksek olduğundan verimliliğinin düşük olduğunu, ancak nüfusun yoğun olduğu şehir merkezleri arasında ve uçakla rekabet edebildiği mesafelerde hızlı trenlerin verimliliğe ulaşabildiğini ortaya koydu.

Fransa'da, Paris-Lyon hattında yüksek hızlı trenlerin (TGV) sefere başladığı günlerde, Paris'te "Yüksek Hızlı Hatlar ve Trafik Etüdü" konulu bir semine-

re katılmıştım. Bir ulaştırma Profesörü, çalışmalarını yansıtan aşağıdaki grafik üzerinde, hangi mesafelerde ve hangi yolculuk sürelerinde hızlı trenlerin uçakla rekabet edebildiğini, bu kesimlerde trenlerin pazar payının diğer modlara göre daha yüksek olduğunu bilimsel verilerle açıklamış, Hızlı tren hatlarının seçiminde bu kriterlere dikkat edilmesi uyarısında bulunmuştu.

Grafikte de görüldüğü gibi, 400 Km. ile 700 Km arasındaki mesafelerde Y.H.Trenler daha çok tercih edilmekte, mesafe arttıkça rekabet gücü hava yollarına geçmektedir.

AB ülkelerinde yapılan anketlerde; Uçak yolculuğunda yolculuk süresinin; şehir merkezinden hava alanına gidiş, alandaki işlemler, havadaki seyir, varış alanından şehir merkezine gidiş sürelerinin toplamı, hızlı trende geçen seyir süresine eşit veya bu süreye yakın ise, yüksek hızlı trenlerin uçağa tercih edildiği ortaya konulmuştur.

İspanyol **Fedea** (Özel Düşünce Gurubu) nun yaptığı bir incelemeye göre; sadece PARIS – LYON ve TOKYO – OSAKA yüksek hızlı tren hatları verimliliğe ulaşmıştır. Nüfusun yoğun olduğu merkezleri birbirine bağlayan JINAN – QUINGDAO (Çin) yüksek hızlı tren hattı ise yakın zamanlarda verimliliğe ulaşabilmiştir. Çin ve Japonya'dan sonra, 2515 Km. uzunluğundaki hızlı tren hattı ile dünya üçüncüsü olan İspanya, bu yatırımlar için 40 milyar Euro harcamış, devam etmekte olan işler için de ayrıca 12 milyar Euro daha harcaması gerekiyor. Yine de yetkililer, tüm hatların gelirlerinin altyapı maliyetlerini karşılamaktan uzak olduğu görüşündeler.

Fransa'da Paris-Lyon Yüksek hızlı Tren, ülkede çok

olumlu bir vizyon ve prestij yarattı. Tüm büyük şehirler, hızlı trenlerin kendi şehirlerine de gelmesini istediler. Geçen yıl Fransa'da Sayıştay'ın incelediği 6 yüksek hız güzergahından hiç birinin belirtilen verimlilik hedeflerine ulaşmadığı tespit edildi. Uzmanlara göre, TGV' ler zamanlarının % 40'ında normal hatlarda normal hızlarla seyrediyor.

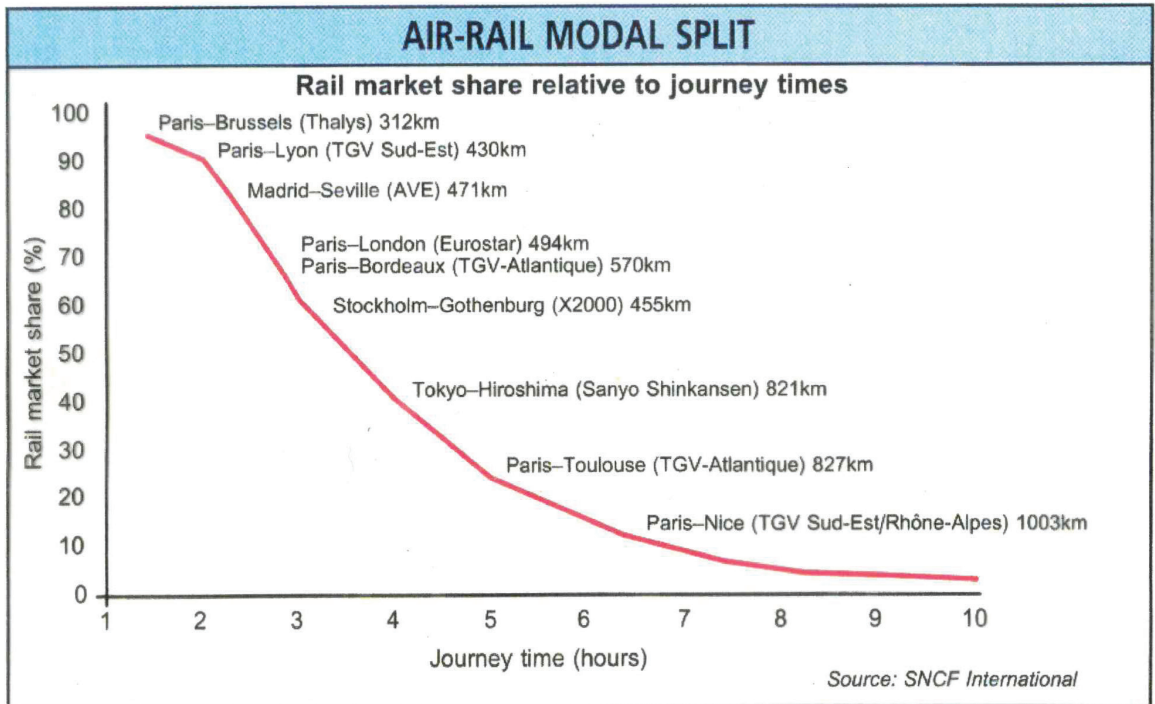
Fransa'da Sayıştayın tespitinden sonra, yeni yüksek hızlı tren projeleri 2030 yılından sonraya ertelendi. (Daha önce başlatılan 4 hat projesi ile BORDEAUX – TOULOUSE hattı hariç) 2030 yılına kadar 30 milyar Euro, normal taşımaların geliştirilmesine ve hizmetlerin iyileştirilmesine harcanacak. 12.07.2013 T.li **Le Monde** Gazetesi bu haberi, "Devlet Yüksek Hıza gem vurdu" başlığı altında duyurdu.

Ankara – İstanbul arasında "Yüksek Hızlı Tren Hattı", yukardaki grafiğin sonuçlarına göre oldukça ideal görünmektedir. Avrupa'da yüksek hız hatlarının henüz konuşulduğu 1975 yılında, Ankara-İstanbul arasında bir yüksek hız hattının projesi hazırlanmış, 1976 yılında inşaatına başlanılmış, ancak yeterli ödenek ayrılmadığı için Ayaş tüneline bir türlü aşamayan bu proje 1980 yılından sonra kararname ile yatırımdan kaldırılmıştır. O günkü siyasi otoritenin sahip çıkmadığı bu proje, bu gün işletilmekte olan Ankara-İstanbul

YHT hattından 144 Km. daha kısa bir parkura sahipti.

Mevcut hattın rehabilitasyonu şekli ile başlayan, daha sonra hızlı tren hattına çevrilen Ankara-İstanbul YHT projesi, bazı eksikliklere rağmen bu gün sınırlı seferlerle işletilmeye devam ediyor. Pendik ile İstanbul şehir merkezi bağlantısı sağlandıktan, Eskişehir – Pendik arasında devam eden bazı çalışmalar tamamlandıktan ve sefer sayıları artırılarak hava yollarında uygulandığı gibi esnek bir ücret tarifesine kavuşturulduktan sonra bu hattın verimli çalışacağına inanıyorum. Trafik etütleri bu görüşümü doğruluyor. Türk halkının, bilhassa demiryolcuların özlemini çektiği bu proje, yıllardan sonra demiryollarının yeniden canlandırılması yönünde umut olmuş ve heyecan yaratmıştır. Hızlı trenin yarattığı bu prestij nedeni ile tüm şehirler hızlı tren istemeye başlamıştır. Ulaştırma şuralarında ve hükümet temsilcilerinin söylemlerinde bir çok şehre yeni yüksek hızlı tren hatlarının projelerinden bahsedilir olmuştur. Aynı durum bir zamanlar Fransa'da da yaşanmış, ancak uygulamada ortaya çıkan bazı gerçekler, yukarıda da açıklamaya çalıştığım gibi, sistemin kendi içerisinde de bir dengenin kurulmasının zorunlu olduğu gerçeğini ortaya koymuştur.

Gelişmiş ülkelerde, bir taraftan ulaşım modları arasındaki dengesizlik giderilmeye çalışılırken, bir taraftan



da, her sistemin kendi içerisinde yük ve yolcu den-
gesinin kurulmasına özen gösterilmektedir. Örneğin
demiryolu modunda ; yolcu ve yük trenleri, ülkenin
ticari, sınai ve coğrafik özellikleri ile maksimum hiz-
met ve verimlilik esaslarına göre değerlendirilirken,
yüksek hızlı, hızlı ve konvansiyonel trenler ile hat ke-
simleri de buna göre belirlenmektedir.

Her şehrin, YHT hattı istediği günümüz Türkiye'sin-
de, bu istekleri politikacıların doğası nedeni ile nor-
mal karşılıyor. Ancak bu bencil isteklere söz veril-
meden, çok iyi etüt yapılmalı, ülkenin çok öncelikli ve
acil yatırımları dururken siyasi rant için kaynaklar israf
edilmemelidir. Bu gün Türk Demiryollarında objek-
tif ölçeklerde yapılacak bir etüd, yük taşımacılığının
çok öncelikle ele alınması gerekliliğini ortaya koya-
caktır. Türkiye, coğrafi konumu nedeni ile doğu-batı
ekseninde bir lojistik üs niteliğindedir. Bu avantajı-
nı uluslararası blok yük trenleriyle katma değerlere
dönüştürebilir. Yük taşımacılığı tüm dünyada yolcuya
nazaran daha karlıdır. Ticaretin ve milli ekonominin
motorudur. Transit yükten sağlanan gelir, bir ülkeye
turizm kadar döviz girdisi sağlar.

Türk Demiryollarının önünde yük taşımacılığı açısın-
dan çok önemli fırsatlar olmasına rağmen, bir tarafta
seneler süren yol kapanmaları, bir tarafta Van feribot
darboğazı, bir tarafta alt yapı yetersizlikleri ile tran-
sit trenlerin bürüt 750 tondan fazla yük taşıyamama-
sı gibi nedenler, söz konusu fırsatların değerlendiril-
mesine imkan vermemektedir. Karayollarındaki fazla
yükün deniz ve demiryollarına kaydırılması yönündeki
çabalar bu yüzden sonuçsuz kalmakta, demiryolları-
nın yük taşımalarındaki payı da % 5 in üzerine çı-
kamamaktadır. İthalatçı ve ihracatçıların karayoluna
mahkumiyeti ise devam etmektedir.

20 seneden beri yüksek hızlı trenlerle iç içe yaşayan
Avrupa örneğinin artı ve eksileri bir avantaj olarak
değerlendirilmeli, demiryolu yatırımları yanlış yerle-
re kanalize edilmemeli, yük taşımacılığının önündeki
sorunlar giderilerek bir an önce ayağa kaldırılmalı,
ticaretin lokomotifi olma görevi ona tekrar kazandı-
rılmalıdır..



Süleyman YAVUZ

1961 yılında Demiryolu Meslek Okulu Tesisler Şubesi mezunu olan Süleyman Yavuz, Çu-
kurova Üniversitesi İşletme bölümünden mezun olmuş ve aynı üniversitenin Makine Müh-
endisliği bölümünden 3.sınıfta ayrılmıştır.

TCDD Bünyesinde, 10 yıl Tesisler Şefi, 9 yıl Hareket Müfettişi, 6 yıl Hareket Müdürü, 2
yıl Hareket Daire Başkan Yardımcılığı, 15 yıl da Hareket Dairesi Başkanlığı'nın ardından 2004-2005 yıllarında
Çalık Holdingin Lojistikten sorumlu Genel Müdür Yardımcılığı görevlerini yürütmüştür.

Demiryolu Lojistik Müh. San. Tic. Ltd. Şirketinin Kurucusu ve Genel Müdürü olan Süleyman Yavuz aynı zaman-
da Demiryolu Taşımacılığı Derneği'nin de kurucusudur.

Şirketi Bünyesinde;

OPET ve TÜPRAŞ'ın yıllık 1.2000.000 ton akaryakıt taşımalarının organizasyonu, OPET'e ait 48 adet. TÜP-
RAŞ'a ait 443 adet vagonun işletilmesi, dolun-boşalım manevra hizmetleri, Bakım-tamir ve onarım işlerinin
takibi ve yürütülmesi, TÜPRAŞ'a ait Vagon Bakım-Onarım Atelyesinin işletilmesi, CIM ve SMGS tarife kapsa-
mında Türkiye ve üçüncü ülkelerden İran, Türkmenistan, Özbekistan, Tacikistan ve Kazakistan'a transit taşıma
organizatörlüğü, Türkmenistan Demiryolu Bakanlığının sözleşmeli acentesi olarak, Türkmenistan üzerinden
üçüncü ülkeden üçüncü ülkeye blok trenlerle transit taşıma hizmetlerinin yürütülmesini gerçekleştirilmektedir.

Fransızca bilen Süleyman Yavuz; Evli ve 4 çocuk babasıdır.