

KÜRESEL LOJİSTİK PROJESİ: MODERN İPEKYOLU, TÜRKİYE VE BULGARİSTAN'IN ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNE ETKİSİ

Öğr.Gör. Selçuk DURANLAR
Trakya Menderes Üniversitesi Edirne Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu,
selcukduranlar@trakya.edu.tr
Doç.Dr. Simeoan ANANİEV ANAİEV
Todor Kableshkov of Transport of University, Sofya Bulgaristan
saexpert@expert-bg.com

Özet

Modern İpek Yolu Projesi, dünya nüfusunun yaklaşık 4,5 milyarını, 65 ülkeyi kapsayan Deniz İpek Yolu ile devasa boyuta gelmektedir. İngiltere'nin Çin'e bağlanması anlamına gelen proje 15 Avrupa ülkesini içine alması, Asya Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan orta ve güney koridorlarını Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı çerçevesinde ABD için son derece önemli olduğu görülmektedir. Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz üzerinden Avrupa'da son bulan bir ticaret yolunu temsil etmesinin yanı sıra insanların, kültürlerin ve fikirlerin hareket etmesinde yardımcı olmuştur. Çin Halk Cumhuriyeti'nin hızlı ekonomik büyümesi, dış politikada daha fazla söz sahibi olma isteği Modern İpek Yolu Projesi'ni, hayata geçirmeyi amaçlamıştır.

Dünyanın ambarı olmaya devam eden Çin Türkiye ve Bulgaristan'ın dünya ticaretindeki yerini değiştirebilecek güce sahip olacak mıdır? Bu çalışmada Modern İpek Yolu Projesinde, Türkiye ve Bulgaristan'ın karayolunu ve demiryolu incelenmiştir. Bu iki ülkenin Avrupa bağlantı noktalarını oluşturmak üzere altyapılarının hazır olup olmadığı araştırılmıştır?

Anahtar Kelimeler: İpekyolu, Çin, Türkiye, Bulgaristan, Demiryolu

GLOBAL LOGISTICS PROJECT, MODERN SILK ROAD: THE IMPACT OF BULGARIA AND TURKEY ON TRANSPORTATION INDUSTRY

Abstract

Covering approximately 4,5 billion of the world's population and 65 countries, Modern Silk Road reaches to massive size via Sea Silk Road. The project, which means connecting of the UK to China including 15 European countries, seems to be very important for the USA in the framework of the Transatlantic Trade and Investment partnership with the central and southern corridors connecting the Asia-Europe continent.

It has helped to move cultures and ideas of people as well as representing a trade route starting from China, passing through Anatolia and the Mediterranean, and ending in Europe. The People's Republic of China aimed to realize the Modern Silk Road Project because of her rapid economic growth and desire to have more say in foreign policy.

Will China, the warehouse of the world, be able to change the place of Bulgaria and Turkey in the world trade? In this study, the road and the railway of Bulgaria and Turkey have been investigated in Modern Silk Road Project. Whether the infrastructures of these two countries are ready to build the points of European connection has been investigated?

Keywords: Silk Road, China, Turkey, Bulgaria, Railway.

1. Giriş

Çin ile AB arasında kalan bölüm henüz küresel ekonomiye entegre olamamıştır. Dolayısıyla transit ticaretin artması, lojistik sektörün gelişmesi, ulaştırma altyapısının güçlendirilmesi gerekir. Bunlar gerçekleştiğinde de Avrasya'da özel sektör gelişimine ve bölge ekonomilerinin entegre olmasına katkı sağlayacaktır. Büyüme sağlanabilmesi için lojistik sektörüne ihtiyaç vardır. Çin-Hindistan, Orta Asya ve Avrupa arasında ticaret artacaktır. 2000'li yıllarla birlikte Çin'in Orta Asya'ya yönelik politikası yeni bir döneme girmiştir. Orta Asya'daki tüm ülkeler ile diplomatik, ekonomik ve güvenlik açısından iyi ilişkiler kurmuş ve günümüzde ekonomik açıdan bölgenin en önemli aktörü olmayı başarabilmiştir. Orta Asya'ya yönelik mevcut Çin dış politikası 4 stratejik temele dayanmaktadır;

1. Orta Asya'nın Uygur aktivizminin üssü haline gelmesini önlemek,
2. Orta Asya'yı, Çin'in sınır dışı güvenlik sorunlarına müdahalesini gerektirecek istikrar bozucu bir bölge haline dönüştürmekten kaçınmak,
3. Orta Asya bölgesindeki hidro karbon ve diğer doğal kaynak ve zenginliklerinin bir kısmını kontrol altına almak,
4. Kuzey ve Batı eksenli küresel Çin Pazarı stratejisi çerçevesinde Orta Asya'yı bu pazara entegre etmek (Duran, Purevsuren:2016,78-79).

Çin, 1986 yılında Tarifeler ve Ticaret Genel Anlaşması'nın sekretaryasına başvuruda bulunmuş, 2001 yılında ise Dünya Ticaret Örgütüne 143. üye olarak katılmıştır(<http://www.dtik.org.tr/dc/editor/file/raporlar/tobb-cinraporu.pdf>.) O günden beridir de dünyanın ambarı olmaya devam ederken, 20-30 yıl ilerisini düşünerek kontratlarını yapmış, büyümesinde ciddi artışlar elde etmiştir.

İpek Yolu, bölgedeki ülkelerinin ticari ve kültürel gelişmesinde büyük öneme sahip olmuştur. Yol üzerindeki ülkelerin gelişmesinin yanı sıra doğudan batıya ve batıdan doğuya yönelik yapılan ticaretin kavşak noktasında bulunmaktadır. Asya ile Avrupa kıtalarını birbirine bağlayacak bu güzergâhlara bakıldığında, orta ve güney koridorların hem Avrupa hem de ABD-AB ile oluşturulmak istenen Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı çerçevesinde ABD için son derece önemli olduğu görülmektedir.

1.1. İpek ve Tarihi İpek Yolu

Bazı Çin arkeolojik buluntularına göre MÖ 3. binde, tahminen 2700 tarihlerinde ipek ipliklerin dokumacılıkta kullanıldığı anlaşıyor; ama dışarıda tanınmaya başlandığı MÖ I. binin ikinci yarısına kadar ipek, Çin'e münhasır bir ürün olarak kalmıştır(Ferguson, 1978: 589). MÖ III. yy. başında Çinliler, ipektan kâğıt yapmaya, II. yy.'de ise ilk lüks ipek kâğıt üretmeye başladılar. İpek elbise giymek Çin'de lüks olarak kabul ediliyordu; öyle ki Qing Sülalesi (1644-1911) devrine kadar köylülerin ipek elbise giymeleri yasaktı. Ama alınan bütün bu gibi tedbirlere rağmen MS 419 yılında Çinli bir prensesin saçlarına gizlenmek suretiyle gizlice Doğu Türkistan'daki Hotan'a taşınan ipek böceği(Watson, 1983: 549) o tarihten sonra Orta Asya'nın başka ülkelerine, İran'a ve Bizans İmparatorluğu'na da yayılmıştır. Batı'daki ülkeler ipeğin hem kalite açısından zayıf olması hem de diğer yerlerdeki üretimin pahalıya mal olması nedeni ile Çin'den alarak ticaretini de geliştirmişlerdir.

İpek Yolu'nun araştırılma tarihi, Doğu'da MÖ II. yy. 'nin ikinci yarısında Çin elçisi Zhang Qian ile, Batı'da ise MS I. yy. başlarında Grek tüccarı Maes Titianus ile başlatılmaktadır. Antik dönemde ve Orta Çağ başlarında, Batı'dan Doğu'ya kara yoluyla Antakya bölgesinden başlayarak Kuzey Mezopotamya ve İran içerisinden geçmek zorunda olan İpek Yolu güzergâhı, daha sonra

Batı ve Doğu Türkistan bölgelerinden geçmek suretiyle Çin başkentleri Chang'an ve Loyang'a kadar uzanmaktaydı(Tezcan, 2014:96-123).

Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'ya kadar uzanan dünyaca ünlü tarihsel kervan yoluna İpek Yolu ismini veren, 1877 yılında Alman gezgin ve arkeolog Baron Freiherr Ferdinand Von Richtofen'dir. Yol boyunca en çok taşınan ve çok değer verilen ticaret malı Çin'den getirilen ipek4 İpeğin ticari önemi; altın gibi saklama aracı, değişim aracı, Çin'de ketenden 2 kat, Batı'da ise ketenden 4-6 kat daha değerli olmasından kaynaklanmaktadır. olduğu için yol bu isimle tanımlanmıştır. MÖ 2. yüzyılda ipeğin Çin dışında batıya olan ilk ticareti ise Çinli elçi Zhang Qian ile başlamıştır. Alman kaynaklarda "Die Seidenstrasse", İngiliz kaynaklarında "The Silk Road", Çin kaynaklarında "Sichou Zhi", Rus kaynaklarında "Velikiy Sholkoviyi", Fransız kaynaklarda "La Route de la Soie" olmak üzere çeşitli şekillerde ifade edilmiştir(Hübner, 2014:13).

Batı'yı Uzakdoğu'ya, Hindistan'ı Çin'e bağlayan, Orta Asya'yı baş- tanbaşa geçen 2000 yıllık İpek Yolu altın çağında6 kuş uçuşu 7.500 km, normal dönüşlü gidişiyile 10.000 km uzunluktaydı. 6 Tarihsel İpek Yolu'nun altın çağı, 13. ve 15. yüzyıllar arasındadır.15. yüzyılın ortalarında İstanbul'un fethiyle de İpek Yolu bir zaman için kesin olarak sona erdi. Asya ticareti ve seyahati devam etmesine rağmen İpek Yolu bir daha artık geri gelmeyecekti."(Christian 2000:6)

1.2. Modern İpekyolu Projesi

Asya'dan Avrupa'ya ticareti geliştirmek için tarihteki adına atıfta bulunularak bu ad verilmiştir. 2013 yılında Xi Jinping'in devlet başkanı olmasıyla Çin'in Orta Asya'ya yönelik ekonomik politikasında yeni dönem başlamıştır. Çin lideri 7 Eylül 2013 tarihinde Kazakistan'da Nazarbayev Üniversitesi'nde yaptığı konuşmasında "Tek Yol, Tek Kuşak" sloganlı Orta Asya kamuoyuna duyurmuştur. "One Belt One Road (Bir Kuşak Bir Yol)" sloganıyla tanıtılan Modern İpek Yolu yüzyılın en büyük projesi olmaya aday bir projedir. Sadece ticaret üzerine düşünülmemeyen proje, kapsamlı bir şekilde sosyal hayatı, siyasal iktidarları, yönetim biçimlerini şekillendirme potansiyeline sahiptir.



Görsel 1.1. Modern İpekyolu Projesi

Çin ve Pasifik Asyası'nı Avrupa pazarına bağlayan mevcut üç önemli ticaret koridoru olduğu görülmektedir:

1. Kuzey koridor: Rusya üzerinden Trans- Sibiryâ hattı boyunca Rus Anakarasından geçerek, Kazakistan ve Belarus üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır.
2. Orta koridor: Çin'den kuzeye çıkarak, Kazakistan üzerinden Türkmenistan, Azerbaycan ve Türkiye'den geçerek Avrupa'ya uzanmaktadır.
3. Güney koridor: Kazakistan'dan başlayarak sırasıyla Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan-İran hattı üzerinden Türkiye'ye, buradan da Avrupa'ya ulaşmaktadır.

Yeni güzergâhlarda yer alan Afganistan, Azerbaycan, Belarus, Çin, Gürcistan, Hindistan, Irak, İran, Kazakistan, Güney Kore, Kırgızistan, Moğolistan, Pakistan, Rusya, Suriye, Tacikistan, Türkiye, Türkmenistan ve Özbekistan olmak üzere toplam 19 ülke Modern İpek Yolu'nun ticaret koridoru üzerinde bulunan ülkeler olarak görülmektedir. Bu yollar için fizibilite çalışması yapılmaktadır.

Çin bu proje için uzun vadede 3 trilyon dolarlık bir bütçe ayırmayı planlamaktadır. Yolun geçtiği ülkeler de hesaba katılacak olursa yine uzun vadede 4 trilyon dolar harcama yapılması tahmin edilmektedir. Proje kapsamında Pekin ve Moskova arasında döşenecek demiryolunun uzunluğunun 7000 kilometreyi bulması düşünülmekte, bu da iki büyük gücün demir yoluyla birbirine bağlanması anlamına gelmektedir http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html.

Modern İpek Yolu projesi kapsamında iki farklı hattın oluşturulması planlanmaktadır (Şekil 1). İnşa edilmesi düşünülen hatlardan ilki Çin, Orta Asya, Rusya ve Avrupa'yı karadan birbirine bağlayacak olan "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" (Silk Road Economic Belt) hattıdır. Bu hat ile güzergâh üzerindeki Orta Asya ülkelerinde altyapı imkanlarının geliştirilmesi, yerli ve yabancı yatırımların artırılması ve ticaret serbestliğinin sağlanması öncelikli hedefler arasında yer almaktadır. Proje kapsamında yüksek hızlı demir yolu, kara yolu, limanlar, havaalanları, doğalgaz hatları ve diğer altyapı projeleri yer almaktadır. İkinci hat ise Çin'i Hint Okyanusu üzerinden Basra Körfezi ve Akdeniz'e bağlayacak olan "Deniz İpek Yolu" (Maritime Silk Road) hattıdır. (10) Bu hat aracılığıyla Basra Körfezi ve Hint Okyanusu üzerinden deniz yoluyla yapılan ticaretin geliştirilmesi planlanmaktadır. Deniz İpek Yolu'nun öne çıkmasında mevcut güzergâhların hem maliyetli olması hem de Aden Körfezi ve Malakka Boğazı'nın varlığından kaynaklı güvenlik sorunlarının ortaya çıkması etkili olmuştur.

Modern İpek Yolu projesi deniz ve kara yolu hatları ile birlikte toplamda 65 ülkeyi kapsamaktadır. Güzergâh üzerindeki ülkeler incelendiğinde projenin genel olarak gelişmekte olan ülkeleri içerdiği görülmektedir. Proje kapsamındaki söz konusu ülkelerin yaklaşık 21 trilyon dolarlık bir ekonomik büyüklüğü (Mc Bridge2015:22) oluşturduğu göz önünde bulundurulduğunda Modern İpek Yolu projesinin ciddi bir ekonomik potansiyeli barındırdığı anlaşılmaktadır. Çin'i Orta Asya üzerinden Avrupa'ya bağlayacak bu yolun tamamlanması ile birlikte kara, deniz ve demir yolu ulaşımında entegrasyon sağlanması, küresel ticaret yollarının çeşitlendirilmesi ve ulaşım sürelerinin kısaltılarak maliyetlerin düşürülmesi hedeflenmektedir.

1.3.Projenin Finansmanı

Çin, Yeni İpek Yolu projesini hayata geçirmek için 2015 yılında Asya Altyapı Yatırım Bankasını (AIIB) kurmuştur. Yeni İpek Yolu yani "Bir Yol Bir Kuşak" projesinin finansman görevini üstlenecek olan banka 50 milyar ABD doları sermaye ile kurulmakla birlikte proje kapsamındaki yatırımların tam olarak gerçekleşmesi için 1.4 trilyon ABD doları gerekmektedir. Söz konusu bütçe Amerika'nın Marshall planı çerçevesinde gerçekleştirdiği yardımlardan 12 kat fazladır. Proje ile ilgili en önemli meydan okuma güvenlikle ilgilidir. Gerçekleştirilmesi öngörülen 81.000 km'lik hızlı tren hattının çok sayıda ülkeden geçecek olması ve Çin'in batısı ile Pakistan arasında (dünyanın savunulması en zor olan ve yoğun çatışmaların olduğu bölge olan)

Khasgar-Gwadar ekonomik koridorundaki yolların ve boru hatlarının güvenliğinin sağlanması başlıca sorunlardır(Zhigun,2015:36)

1.4.Modern İpek Yolu ve Türkiye

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, 30 Ekim 2017 tarihinde Hattı"nda ilk katar, Kazakistan'dan getirilen tahılı Mersin Limanı'na taşımak üzere yola çıktı. Uzunluğu 838 kilometre olan yeni demiryolunun, 76 kilometresi Türkiye, 259 kilometresi Gürcistan ve 503 kilometresi ise Azerbaycan topraklarından geçmektedir. İlk etapta yıllık 1 milyon yolcu ve 6 buçuk milyon ton yük taşınırken, 2034'e kadar 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yüke çıkartılması planlanmaktadır. Hatla Çin'den yola çıkan yükün Kazakistan ve Türkmenistan üzerinden Hazar Denizi ile Bakü Alat Limanı'na, oradan da Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınması öngörülmektedir. Böylece Londra'dan Pekin'e kesintisiz demiryoluyla ulaşmak mümkün hale gelecektir.

Marmaray ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü ile Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştırılması düşünülen projenin Türkiye hattının tamamlanması ile "orta koridor" gerçekleştirilmiş olacaktır. Türkiye jeopolitik konumunun kendisine sağladığı Asya ve Avrupa arasında köprü olma görevini bu proje ile daha da görünür hâle getirecektir. Türkiye, proje için kurulan Asya Altyapı Yatırım Bankasına kurucu üye olarak katılmıştır.

1.4. Türkiye-Çin Dış Ticareti

Türkiye'nin Çin ile yaptığı ticarete bakıldığında; 2016 yılında 2.328.044 bin ABD doları iken, 2017 yılında 2.684.384 bin ABD dolarına yükselmiştir. Bu rakamlarla 2016 yılında ithalat içindeki payı %2.8 ile ilk sırada yer almaktadır. 2015 yılında ise bu oran %12'dir. İthalata bakıldığında; 2016 yılında 25.441.433 bin ABD doları iken, 2016 yılında 19. sırada yer almıştır. 2017 yılında ithalat içindeki pay %1.7 iken 2015 yılında %1.8 2013 yılında ise %2.4'tür(www.tuik.gov.tr)

1.5.Bulgaristan- Çin Dış Ticareti

Bulgaristan en çok mal Rusya, Türkiye, Çin ve Ukrayna'dan ithal edilmiştir. 2016 Yılında Bulgaristan'ın en büyük ithalat partnerlerine bakıldığında, Almanya; 3 210,7 Milyon Euro ile toplamın %12'sini, Rusya; 2 340,6 Milyon Euro ile %9'unu Çin; 2 071,2 Milyon Euro ile %8'ine karşılık gelmektedir. Görülmektedir ki Bulgaristan'ın ithalatında büyük partner ülkelerden biri Çin'dir. Ülke ihracatında ilk sırada geleneksel olarak Almanya yer almaktadır. Almanya, 3,21 milyar euro değerindeki ihracat rakamıyla ve %13,6'lık payıyla Bulgaristan'ın birinci ihracat partneri olmuştur. İtalya, 2,17 milyar euro ihracat değeri ve %9,2'lik payıyla ikinci sırada, Romanya ise 2,07 milyar euro ihracat değeri ve %8,8'lik payıyla üçüncü sırada yer almıştır. Türkiye, 2012 yılında yükseldiği üçüncü sırasını 2015 yılına kadar sürdürmüştü, ancak 2016 yılında bir pozisyon gerileyerek dördüncü olmuştur. Çin 2016 yılında ilk 10 ülke yer almamıştır(Sofya Büyükelçiliği, 2016-2017).

Tarihte İpek Yolu'nun en kritik geçiş güzergahlarından biri olan Anadolu'ya ev sahipliği yapan Türkiye, Çin'den başlayarak Avrupa'nın içlerine uzanacak olan projenin önemli ülkelerinden biridir. Avrupa, Asya ve Ortadoğu coğrafyasının kesiştiği noktada yer alan Türkiye, projenin kara ve demiryollarını içeren İpek Yolu Ekonomik Kuşağı hattının Avrupa'ya bağlantı noktasını oluşturmaktadır. İpek Yolu kapsamında yapılması planlanan altyapı projeleri sayesinde Türkiye ile Asya ülkeleri arasında işbirliklerinin artması ve ciddi sermaye hareketliliğinin ortaya çıkması beklenmektedir. Bu bağlamda Türkiye'nin Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın (Asia Infrastructure Investment Bank) kurucu ülkelerinden biri olması, Modern İpek Yolu'nun hangi güzergâhı öne çıkarsa çıksın kilit ülke Türkiye'dir(Şahin,Kalaycı, 2014:123-154).

1.6. Türkiye'nin Karayolu ve Demiryolu Varlığı

Türkiye'de yolcu ve yük taşımacılığında en fazla tercih edilen ulaşım türü karayolu olup, (2015 yılı itibarıyla) yurtiçi yolcu taşımacılığının % 89,2' si ve yük taşımacılığının % 89,8'i karayolu ile yapılmaktadır. Karayolları ile 2015 yılında yapılan yük taşımacılığı 244 milyar ton-km'ye, yolcu taşımacılığı 291 milyar yolcu-km'ye ve gerçekleşen toplam yol kullanımı 113 milyar taşıt-km'ye ulaşmıştır. 2003-2015 yılları arasında taşıt-km değeri toplam % 116, ton-km değeri % 61 ve yolcu-km değeri %77'lik bir artış göstermiştir. 2016 yılı sonu itibarıyla, 2.542 km (% 3,78) otoyol, 31.106 km (% 46,32) Devlet Yolu ve 33.513 km (% 49,90) İl yolu olmak üzere toplam 66.244 km yol ağı bulunmaktadır. Bu yol ağının 42.131 km'si sathi kaplamalı, 21.188 km'si bitümlü sıcak karışım(BSK) kaplamalıdır.(Karayolları Genel Müdürlüğü, 2016 Yılı Raporu:32)

TCDD'nin, 2016 yılı sonu itibarıyla 8.950 km'si konvansiyonel anahat ve 2.401 km'si tali hat, 1.181 km 2'inci, 3'üncü ve 4'üncü anahat yolları olmak üzere toplam 12.532 km'lik demiryolu hattı bulunmaktadır. Mevcut demiryolu hattımızın toplam 1.213 km'si yüksek hızlı tren hattından oluşmaktadır.

Mevcut hatların:

- %36'sının kurp yarıçapı 1000 metreden daha küçüktür.
- %12'sinin eğimi %0.10'dan daha büyüktür.
- %96'sı 22,5 ton dingil basıncının üzerindedir.
- %95'inde beton travers döşelidir.
- Rayların %65'i 0-10 yaş arasındadır.
- Demiryolu hatlarında toplam 200,4 km tünel bulunmakta, bunların %73'ü 0-1000 metre arasındadır.
- Demiryolu hatlarında toplam 89,1 km köprü ve menfez bulunmakta, bunların %62'si 51-100 yaş arasındadır. Yıllar itibari ile hedeflenen projelerin tamamlanmasına müteakip toplam yol uzunluğumuz 2023 yılında 25.979 km olacaktır.

2016 yılı sonu itibarıyla Teşekkülün çeken araç parkında 125 adet elektrikli loko, 436 adet anahat dizelli lokomotif, 107 adet manevra lokomotifi, 118 adet elektrikli dizi, 80 adet dizelli dizi, 19 set yüksek hızlı tren, çekilen araç parkında ise 872 adet yolcu, Teşekkülümüze ait 19.570 adet, sahibine ait 4.146 adet yük vagonu ve 200 adet idari vagon bulunmaktadır(TCDD, Demiryolu Sektör Raporu, 2016)

Ro-La kullanımıyla İstanbul'dan geçen ağır vasıta trafiğinin demiryoluna kaydırılması amacı ile Marmaray Hattı gerekli altyapıyı sunmaktadır. Marmaray şu anda dünyadaki en büyük ulaşım altyapı projelerinden birisi olarak gerçekleşmiştir. Proje, Avrupa yakasında bulunan Halkalı ile Asya yakasında bulunan Gebze ilçelerini kesintisiz, modern ve yüksek kapasiteli bir banliyö demiryolu sistemiyle bağlanarak İstanbul'daki mevcut banliyö demiryolu sisteminin iyileştirilmesine dayanmaktadır. İstanbul Boğazı'nın her iki yakasındaki demiryolu hatları, İstanbul Boğazı'nın altından geçecek olan bir demiryolu tünel bağlantısı ile birbirine bağlanmıştır(Ulaştırma Bakanlığı,Marmaray Projesi)

1.7. Bulgaristan'nın Karayolu ve Demiryolu Varlığı

Bulgaristan genelinde kuzeyden güneye dört, doğudan batıya üç ana karayolu şebekesi bulunmaktadır. Bulgaristan Yol Altyapısı Ajansı verilerine göre; Bulgaristan karayollarının toplam uzunluğu 19.462 km olup bunun sadece 610 km'si otobandır. Otobanlarda hız sınırı 140 km/saattir. Yolların % 40'ı iyi, % 27'si orta iyi, % 33'ü ise kötü durumdadır ve gittikçe karayolu durumunun kötüleştiği dikkat çekmektedir. Belediye yollarının toplam uzunluğu 19.490 km'dir. Bulgaristan'ı IV, VII, VIII, IX and X no'lu Pan-Avrupa Transit Koridorları kat etmektedir. Bir diğer ifadeyle, Avrupa'nın toplam 10 ana ulaşım arterlerinden beşinin Bulgaristan üzerinde keşimindedir.

Bulgaristan'ın demiryolu ağı bütün ülke üzerine yayılmış olup oldukça kapsayıcıdır. Ağın büyük bir kısmının elektrifikasyonu yapılmıştır. Mevcut ulaştırma hizmeti talebinden daha büyük talebi karşılayabilecek kapasitede olan ağın durumu geciken tadilatlar nedeniyle kötüdür. Bundan dolayı trenlerin azami hız sınırı düşük, seyahat süreleri uzun, konfor düşük, işletme maliyetleri yüksektir. Güvenlik, haberleşme ve güç kaynağı sistemleri hem teknolojik hem fiziksel anlamda eskidir. Bu nedenlerle demiryolu üzerinden gerçekleşen hizmetin kalitesi düşüktür. Ancak son yıllarda, AB fonlarının da desteği ile demiryolu altyapısında bazı önemli hatlar üzerinde modernizasyon işleri yapılmaktadır.

Ülkenin demiryolu toplam uzunluğu 2015 sonu itibariyle, 2.907 km tekli hatlar, 1.978 km çift hatlar, 1.480 km tren istasyonu rayları, 152 km dar ve geniş hatlar dahil olmak üzere, toplam 6.517 kilometredir. Demiryolu ağı üzerinde 47,5 km uzunluğunda 186 tünel, 41,9 km uzunluğunda 976 köprü, 777 demiryolu geçidi, 307 tren istasyonu mevcuttur. Karadeniz kıyısında Varna ve Burgaz limanlarının ve Tuna üzerinde Vidin, Lom, Sviştov, Ruse-İztok (Doğu Rusçuk) ve Ruse-Zapad (Batı Rusçuk) limanlarının demiryolu ağı ile bağlantıları bulunmaktadır(Haberleşme Bakanlığı,2016).

Bulgaristan Demiryolu İşletmeleri (Bulgarski Darjavni Zeleznitsi - BDZ) demiryolu ulaştırma faaliyetlerini sağlamak üzere, Bulgaristan Ulaştırma, Bilgi Teknolojileri ve Haberleşme Bakanlığına bağlıdır. 2002'de kurulan Ulusal Demiryolu Altyapısı Şirketi (NRIC) ise demiryolu altyapısının geliştirilmesini, bakımını, modernizasyonunu sağlamaktadır. BDZ yük taşımacılığı bölümüne ait yaklaşık 600 bin ton net ağırlığı olan 1.000 civarında blok tren ve yaklaşık 20 bin ton net ağırlığı olan 600 civarında konteynerli vagon bulunmaktadır. Ana güzergahlar Almanya ve Avusturya'dan Türkiye'ye ve tersi ile Slovakya'dan Türkiye'ye ve tersi.

2. Sonuç

Modern İpek Yolu Projesi'nde ABD'nin dışarıda bırakılması ve Orta Asya'yı çapraz bir şekilde geçip, İran üzerinden Türkiye limanlarıyla Avrupa'ya ulaşan bu projenin büyük oranda Rusya'yı "İpek yol"un dışına ittiği belirtilmektedir. 40 milyar dolarlık bütçeyi öngören ve her yıl yatırımlar için 750 milyon dolar harcanması planlanan "Orta Koridor" kapsamında Türkiye ile Çin arasında imzalanan, "İpek Yolu Ekonomi Kuşağının 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı Tasarısı" 7 Temmuz 2010 yılında başlamıştır (5 yıl geçerlilik süresi vardır).

Türkiye ile Çin arasında yeni bir Demiryolu İşbirliği Anlaşması 14 Kasım 2015 yılında Antalya'da imzalanmıştır. Bu anlaşmalar ile yüksek altyapı yatırımları, uzman personel, devlet desteği ile birlikte ekipman ve üretimin yanı sıra montaj sanayisinin de geliştirilerek istenen düzeye ulaşacaktır. Türkiye, güzergahın büyük bölümünü yeniden işler hale getirebilecek konumdadır. Bunu da Marmaray, İstanbul Boğazı Tüp Geçidi sağlayacaktır.

Bulgaristan'ın AB üyesi olması özelliği demiryolu taşımacılığı ile birlikte intermodal taşımacılıkta yoğun yük akımı olacaktır. Devlet ve özel sektör bir araya gelerek geniş intermodal terminal ağını oluşturarak bu yükü kaldıracaktır. Sınır geçişlerini hızlandırmak için işbirliği geliştirilmelidir.

Kaynaklar

- Haberleşme Bakanlığı, “2015-2020 Döneminde Bulgaristan Cumhuriyeti’nde Demiryolu Ulaştırma Geliştirilmesine İlişkin Strateji ve BDZ Holding EAD Grubunun Güçlendirilmesi ve Geliştirilmesine İlişkin Plan”, s.6
Belt-One-Road-ambitions-and-challenges, [Erişim Tarihi: 12.12.2017]
Christian D.,(2000), “Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History” *Journal of World History* 11, 1, p. 6.
http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html [Erişim Tarihi: 12.09.2017]
Duran H., Purevsuren N.,(2016), “Güvenlik, Enerji ve Pazar Ekseninde Çin’in Orta Asya Politikası” *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi / Dumlupınar University Journal of Social Sciences Afro-Avrasya Özel Sayısı-Aralık*
Ferguson, J. ,(1978). *China and Rome. ANRW*, 581-603.
Hübner W., “The Silk Road: a Case in Ancient International Business. In search for guidelines for the contemporary world”, <http://penn.museum/documents/publications/expedition/PDFs/52-3/waugh.pdf>, [Erişim Tarihi:24/04/2013]
Karayolları Genel Müdürlüğü, 2016 Yılı Faaliyet Raporu.
McBride J.,(2015), “Building the New Silk Road”, *Council on Foreign Relations (CFR)*
Şahin G., Kalaycı İrfan,(2014) “Yeni Bir Küresel Kalkınma Paradigması: Sürdürülebilir İpek Yolu”, *Türk International Cooperation and Koordination Agency AVRASYA ETÜDLER*(123-154)
Watson, W., (1983). *Iran and China. CHI*, 537-558.
Zhiqun, Z (2015), “China’s AIIB and 'One Belt One Road': ambitions and challenges”. (çevrimiçi), [https://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/8231-China-s-AIIB-and-One-T.C.SofyaBüyükelçiliği,TicaretMüşavirliği,Bulgaristan’ınGenelEkonomikDurumuveTürkiyeyileEkonomikTicariİlişkileri\(2016-2017\)](https://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/8231-China-s-AIIB-and-One-T.C.SofyaBüyükelçiliği,TicaretMüşavirliği,Bulgaristan’ınGenelEkonomikDurumuveTürkiyeyileEkonomikTicariİlişkileri(2016-2017))
TCDD, 2016 Demiryolu Sektör Raporu
T.C. Ulaştırma Bakanlığı Marmaray Projesi, <http://www.marmaray.com.tr/>[Erişim Tarihi: 13.12.2017]
Türkiye İstatistik Kurumu. www.tuik.gov.tr[Erişim Tarihi: 15.02.2018]
Tezcan M.,(2014), “İpek Yolunu’nun İran Güzergahı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi”, *Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi Sayı: 3/1*
<http://www.dtik.org.tr/dc/editor/file/raporlar/tobb-cinraporu.pdf>, [Erişim Tarihi: 12.09.2017]