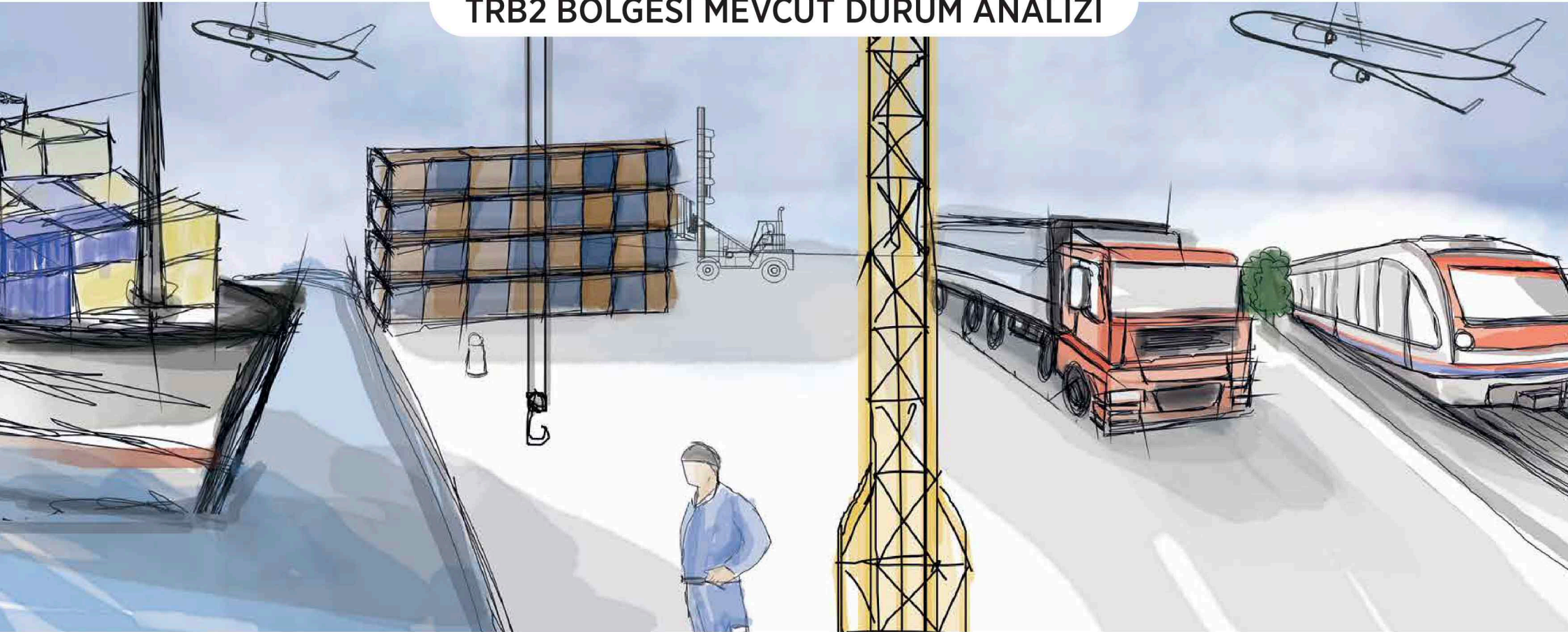


13- ULAŞIM VE LOJİSTİK

TRB2 BÖLGESİ MEVCUT DURUM ANALİZİ





Bu Raporun oluşturulmasında
DAKA PPKB Birim Başkanı M. Emin ÇAKAY'a ayrıca
DAKA PPKB Uzmanı Mustafa Eren TOPAL'a
teşekkürlerimizi sunarız.



4 1. LOJİSTİK KAVRAMI VE YÖNETİMİ

- 4 1.1. Dünyada Lojistik Sektörü Mevcut Durumu
- 7 1.2. Türkiye'de Lojistik Sektörü Mevcut Durumu
- 10 1.3. TRB2 Bölgesi Lojistik Sektörü Mevcut Durumu
- 15 1.4. TRB2 Bölgesi'nin Uluslararası ve Ulusal Ulaşım Aksları İçindeki Yeri

18 2. TRB2 BÖLGESİ ULAŞTIRMA MODLARININ MEVCUT DURUMU

- 18 2.1. TRB2 Bölgesi Karayolu Ulaştırması Mevcut Durumu
- 25 2.2. TRB2 Bölgesi Havayolu Ulaştırması Mevcut Durumu
- 28 2.3. TRB2 Bölgesi Demiryolu Ulaştırması Mevcut Durumu
- 31 2.4. TRB2 Bölgesi Denizyolu Ulaştırması Mevcut Durumu
- 32 2.5. TRB2 Bölgesi Mevcut Multimodal Taşımacılık
- 32 2.6. TRB2 Bölgesi Mevcut Depo ve Antrepolar
- 32 2.7. TRB2 Bölgesi Ulaşım ve Lojistik Yönlü Genel Değerlendirmesi

- 8 Şekil 1 : (Değer Bazında) Toplam İhracatın Gerçekleştirildiği Taşıma Modlarına göre Dağılımı - 2011
- 8 Şekil 2 : (Değer Bazında) Toplam İthalatın Gerçekleştirildiği Taşıma Modlarına göre Dağılımı - 2011
- 11 Şekil 3 : Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu Projesi (TEM) Türkiye Yol Ağı
- 12 Şekil 4 : TEN-T ve PEC Ulaştırma Ağları
- 13 Şekil 5 : TRACECA Karayolu Haritası
- 14 Şekil 6 : Uluslararası E-Yolları Ağı Türkiye Mevcut Durumu - 2011
- 15 Şekil 7 : Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP)
- 20 Şekil 8 : TRB2 Bölgesi Karayolu Ulaşım Ağı
- 21 Şekil 9 : TRB2 Bölgesi Mevcut Sınır Kapıları -2013
- 28 Şekil 10 : TCDD'nin 5. ve 6. Bölgeleri
- 31 Şekil 11 : TRB2-Van Merkezli Olmak Koşulu ile En Yakın Limanlar

- 5 Tablo 1 : Dünya Eşya ve Ticari Hizmetler İhracatı 2005-10 (milyar \$ ve yıllık değişim) (DTÖ, 2011)
- 6 Tablo 2 : Lojistik Performans Endeksi
- 7 Tablo 3 : Yük Taşıma Değerlerinin Ulaşım Modlarına ve Yıllara göre Dağılımı
- 9 Tablo 4 : Ulaşım Yollarına göre Yük Taşınması
- 12 Tablo 5 : Türkiye TEN-T Karayolu Ağ Uzunluğu
- 19 Tablo 6 : TRB2 Bölgesi İl ve Devlet Yolu ve Köy Yolu Uzunlukları (2008-2011 - km)
- 19 Tablo 7 : TRB2 Bölgesi İl ve Devlet Yolu, Köy Yolu İller Bazında Uzunlukları (2011 - km)
- 19 Tablo 8 : TRB2 Bölgesi İl ve Devlet Yolu, Köy Yolu İller Bazında Mevcut Durumları
- 21 Tablo 9 : Kapılara göre Toplam İhraç-İthal-Transit Taşımacılar - 2013
- 22 Tablo 10 : TRB2 Bölgesi İlleri için Seçilmiş Yurt İçi Merkezlerle Uzaklığı
- 23 Tablo 11 : TRB2 Bölgesi İlleri için Seçilmiş Yurt Dışı Merkezlerle Uzaklığı
- 23 Tablo 12 : TRB2 Bölge İllerinin Seçilmiş Sınır Kapılarına Uzaklığı
- 24 Tablo 13 : Erişilebilirlik Alt Endeksi Sıralamaları
- 25 Tablo 14 : 2005-2012 KÖYDES Proje Sayıları
- 26 Tablo 16 : Muş NATO Havalimanı Kargo Bilgileri (2010-2011, Ton)
- 27 Tablo 17 : Van Ferit Melen Havalimanı'na İniş Kalkış Yapan Uçak Sayısı (2010-2011)
- 27 Tablo 18 : Van Ferit Melen Havalimanı Kargo Bilgileri (2010-2011, Ton)
- 29 Tablo 19 : TRB2 Bölgesi İller Bazında Mevcut Demiryolu Uzunluğu (2011 - Km)
- 29 Tablo 20 : Yıllara göre Demiryolu Taşıma Miktarları (2011)
- 30 Tablo 21 : Van Merkezli Demiryolu Taşıma Miktarı - (2012)
- 30 Tablo 22 : TRB2 Bölgesi Tatvan-Van Gölü Feribot İşletmeleri Yıllara Yaygın Yük-Yolcu İstatistikleri

1. LOJİSTİK KAVRAMI VE YÖNETİMİ

Lojistik kavramı, geniş anlamda zamana bağlı olarak kaynakların (mamuller, işgücü, üretim kapasitesi, bilgi vb.) doğru yerde, doğru zamanda, doğru kalitede, doğru fiyat ile bulundurulması olarak tanımlanabilir (Demir, V., 2006). Doğru fiyattan kastımız, uluslararası rekabet şartları çerçevesinde istenilen ürünü ya da hizmeti makul ve kabul edilebilir bir masrafla yani rekabet edebilir bir fiyatla sağlamaktır. Lojistik dar anlamda ise, toplam tedarik zincirinin (total supply chain) stratejik yönetimi olarak tanımlanabilir. Lojistik Yönetimi Konseyi'nin (The Council of Logistics Management - CLM) tanımına göre lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, süreç içindeki envanterin etkin, verimli ve en az maliyetli olacak şekilde akış ve depolanmasının sağlanması, kontrol altına alınması ve planlanması sürecidir (Koban, E., 2007).

Lojistik yönetimi, müşteri gereksinimleri doğrultusunda sevkiyat noktaları ile teslimat noktaları arasındaki malzemenin iki yönlü akışı boyunca yer alan faaliyetlerin bütünsel yönetimini ifade etmektedir (Tanyaş., M., 2005).

Lojistik yönetimi tedarik zinciri içindeki süreçte müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının başlangıç noktasından ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması ve denetiminin gerçekleştirilmesidir (Douglas., M., 1999).

1.1. DÜNYA'DA LOJİSTİK SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

Bu bölümde dünya ve lojistik sektörünün mevcut durumu ve sektörün geleceğine yönelik çeşitli veri kaynakları ve uzman görüşleri üzerinden değerlendirme yapılmaktadır.

Küresel lojistik anlayışı, dünya ticaret hacminin büyümesine bağlı olarak hızla değişim göstermektedir. Uluslararası ticaret arttıkça lojistik sektörü gelişmekte ve bu alandaki profesyonelleşme ve uzmanlaşma seviyesi yükselmektedir. Son yıllarda küresel düzeyde yaşanmakta olan rekabet, şirketleri ürünlerini daha hızlı hazırlamaya ve tam zamanında teslim etmeye doğru zorlamaktadır. Böyle bir rekabet ortamında pazar payının ve karın artırılabilmesinin ve korunmasının en önemli ayağı, düşük maliyetle girdi teminini ve malların rekabet edebilir fiyatlarla ve zamanında piyasaya sunulmasını sağlayan aktif ve disiplinli lojistik faaliyetlerdir. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) verilerine göre, ulaştırma hizmetlerinin toplam hizmetler içindeki değeri son on yılda % 28 dolaylarında gerçekleşmiş, 2010 yılında bu oran % 30'a kadar ulaşmıştır. Lojistik sektörünün önemini anlamak amacı ile diğer hizmet kalemleri incelendiğinde, sektörün önemi

veriler ışığında açıkça gözlemlenmektedir. Öyledir ki, ulaştırma 2010 yılında ticari hizmetler ihracatında en hızlı gelişen unsur olarak % 14 artışla 782.8 milyar \$'a ulaşmıştır. Ulaştırma hizmetlerinin diğer hizmetlerden daha hızlı gelişmesi, eşya ticareti ile yakından bağlantılı olduğundan 2010 yılındaki olumlu artıştan da payını almıştır (TOBB Sektör Raporu-2012).

Tablo 1 : Dünya Eşya ve Ticari Hizmetler İhracatı 2005-10 (milyar \$ ve yıllık değişim) (DTÖ, 2011)

	Değer	Yıllık Değişim %			
	2010	2008	2009	2010	2005-10
Eşya ticareti	15237.6	15	-22	22	8
Ticari hizmetler	3663.8	13	-12	8	8
Ulaştırma	782.8	16	-23	14	7
Turizm/seyahat	935.7	10	-9	8	6
Diğer ticari hizmetler	1945.3	13	-8	6	9

(TOBB-Sektör Raporu, 2011)

DTÖ'nün Dünya ve Bölgesel İhracat Raporu (Temmuz 2010) incelendiğinde, 2000'li yıllardan günümüze dünya genelinde ihracat artış hızının ithalata göre daha hızlı olduğu ve bundan dolayı dış ticaret açığını ortaya çıktığı bilinmektedir. 2009 yılında yaşanan küresel kriz, dünya ekonomisinde önemli bir daralmaya yol açmış, 2. Dünya Savaşı'ndan bu yana küresel daralma ilk kez % 2'yi geçmiş, dünya mal ticaret hacmi % 22,6, hizmet ticaret hacmi ise % 12,9 oranında azalmıştır (Türkiye Lojistik Kataloğu, 2011).

Dünya genelinde ticaret hacminde yaşanan bu olumsuzluklar tüm sektörleri etkilediği gibi lojistik sektörünü de ciddi oranda etkilemiştir ve sektörün daralmasına neden olmuştur. Öte yandan, Avrupa Birliği ülkelerinin yaşadığı kriz nedeni ile lojistik aktivitelerinin eskiye nazaran ağırlıklı olarak Asya ve gelişmekte olan ülkelere (BRICS) kayda değer oranlarda arttığı gözlemlenmektedir. Dünya'da lojistik, 2009 yılında 6 trilyon dolarlık bir pazar oluşturmuş olup 2015'te bu pazarın 10-12 trilyon dolarlık bir hacme çıkması beklenmektedir (Lojistik Sektör Raporu, 2010).

1.1.1. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi

Türkiye lojistik sektörünün dünya bütününde değerlendirilmesi için Dünya Bankası tarafından ülkelerin lojistik sektörlerine yönelik yıllar bazında hazırladığı Lojistik Performans İndeksi sonuçları önem teşkil etmektedir.

Dünya Bankası tarafından farklı lojistik kriter kullanarak ülkeler bazında Lojistik Performans İndeksi ölçüm sistemi geliştirilmiş ve bu şekilde ülkelerin lojistik açıdan gelişmişlik düzeyinin ölçülmesi gerçekleştirilmiştir. En son 2012 yılında yapılan Lojistik Performans İndeksi ölçüm sistemi değerlendirme hesabında (bkz. Tablo-1.2.) iş hacminin etkisinden ziyade, lojistik altyapı ve sistemlerin etkinliği çok daha fazla önemsenmektedir. Ayrıca, puanlamaların hesabında bire bir görüşmeler ve denetimler de dikkate alınmaktadır.

Lojistik Performans İndeksi temel olarak ülkelerin gümrük ve sınır kapısı geçiş kolaylığı, lojistik altyapı, uygun maliyetlerle uluslararası taşıma organizasyonu kolaylığı, lojistik hizmetlerin kalitesi ve rekabetçiliği, sevkiyatların izlenebilirliği ve zamanında teslimat kriterlerini dikkate alarak puanlama yapılmaktadır.

Bu bağlamda, Dünya Bankası tarafından yayımlanan Lojistik Performans İndeksi çalışmasında 2011 yılında 39. sırada yer alan Türkiye, Lojistik Performans İndeksi 2012 sonuçlarına göre 155 ülke arasında 3,51/5,00 puanla 27. sırada yer alarak önemli başarı elde etmiştir.

Türkiye, Lojistik Performans Endeksi'nin temel bileşenleri olan gümrük, altyapı, uluslararası sevkiyat, lojistik hizmetlerin kalitesi ve lojistik yetkinlik, sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi, sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması kriterlerinin hepsinde 2010 raporuna kıyasla daha üst sıralara yerleştiği de 2012 yılı raporunda açıkça görülmektedir. En fazla yükseliş ise bahse konu rapora göre sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi kriterinde yaşanmıştır.

Dünya Bankası Lojistik Performans endeksine (LPI) göre, Türkiye'nin temel bileşenlere ilişkin puanlamaları, gümrükler (32), ulaştırma ve bilgi altyapısı (25), uluslararası taşımaların kolaylığı ve ucuzluğu (30), lojistik firmalarının rekabet edebilirliği (26), uluslararası taşımaların takibi (29) ve zamanında teslim (27) şeklindedir.

Tablo 2 : Lojistik Performans Endeksi

LPI Sıralama			
1	Singapur	24	İtalya
2	Hong Kong	25	İrlanda
3	Finlandiya	26	ÇHC
4	Almanya	27	Türkiye
5	Hollanda	28	Portekiz
6	Danimarka	29	Malezya
7	Belçika	30	Polonya
8	Japonya	-	-
9	ABD	153	Haiti
10	İngiltere	155	Burundi

(Dünya Bankası, 2012)

1.2. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

Türkiye'ye bugüne kadar uluslararası arenada biçilen “koridor ülkesi kavramı”, “üç kıtanın birleştiği dünyanın en kritik kavşağı” olarak değiştirilmiştir. Dünyanın en kritik kavşağı olan ülkemizde lojistik sektörü son on yılda yıldızı parlayan genç ve dinamik bir sektördür.

Ağırlıklı olarak ülke içinde kara taşımacılığında varlığını sürdüren Türkiye lojistik sektörü, son zamanlarda ithalat ve ihracat işlemlerinde karayolu taşımacılığına nispeten denizyolu taşımacılığı kullanımını artırmıştır. Bunun yanı sıra, demiryolu ve hava kargo taşımacılığının da her geçen gün sektörde, özellikle ithalat ve ihracat odaklı işlemlerde kullanımı artmaktadır. Öte yandan, ülke genelinde depolama ve katma değerli (etiketleme, ambalajlama vb.) hizmetlerin sunulmasına ilişkin altyapı yatırımlarının hızla artmakta olduğu da gözlemlenmektedir.

Türkiye'de lojistik sektörüne yönelik veri sıkıntısından dolayı lojistik sektörünün ülkeler bazında mevcut durumunu değerlendirmek için ülkelerin ihracat ve ithalat işlemlerinde lojistik sektörünün oynadığı roller önem taşımaktadır. Bu bakış açısı ile 2010 yılı itibari ile ekonomisinde % 8,9 oranında büyümeye sağlayan Türkiye, birçok ülkenin önüne geçerek 17. sırada yer almıştır.

Ulaştırma, depolama ve haberleşme alt sektörü 2010 yılında toplam GSYİH değerinin % 14,6'lık bölümünü oluşturarak ülke içerisindeki önemini göstermiştir. 2010 yılında ulaştırma sektörü % 12,2 oranında büyümeye göstermiş ve yük taşımacılığı ağırlıklı olarak denizyolu ile yapılmıştır. (bkz. Tablo-1.3.). TÜİK verileri incelendiğinde, 2010 yılında Türkiye toplam ihracatının % 50,74'ü deniz taşımacılığı ile gerçekleşirken 2011 yılında ise Türkiye toplam ihracatının % 54,1'i olan 73,6 milyar dolarlık bölümü denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmiştir. Benzer bir artış demiryolu taşımacılığında da yaşanmıştır. 2010 yılı sonu itibari ile ihracatın 0,99 milyar dolarlık kısmı demiryolu ile gerçekleşirken 2011 yılında bu rakam 1,3 milyar dolara ulaşmıştır.

Tablo 3 : Yük Taşıma Değerlerinin Ulaşım Modlarına ve Yıllara göre Dağılımı

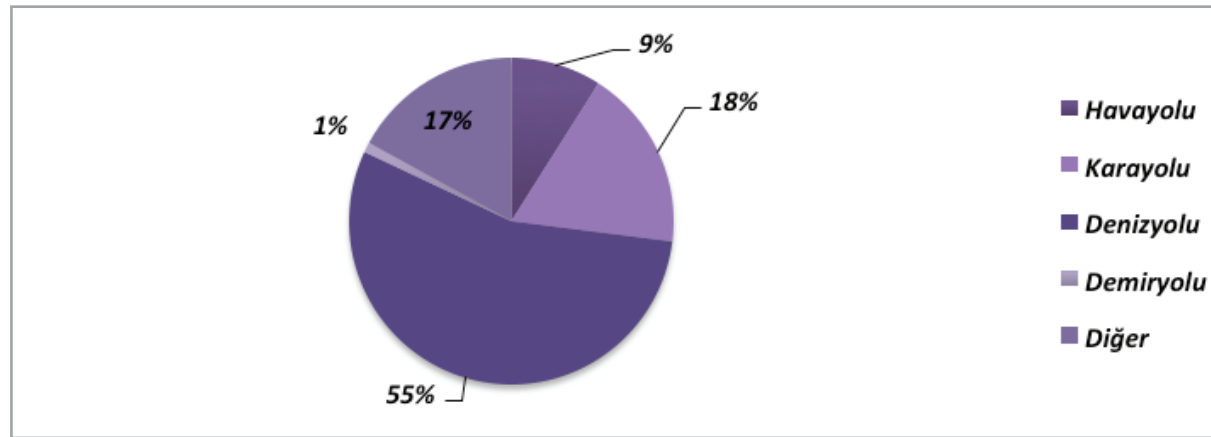
Taşıma Modu Türü	Yıl	Yük (milyon-ton-km)	
		Yurt dışı	Yurt içi
Demiryolu Ulaşımı	2009	855	9.308
	2010	1.018	10.282
	2011	1.040	10.560
Denizyolu Ulaşımı	2009	828.500	11.410
	2010	936.200	12.583
	2011	1.027.000	13.464
Havayolu Ulaşımı	2009	-	-
	2010	-	-
	2011	-	-
Karayolu Ulaşımı	2009	-	176.455
	2010	-	190.365
	2011	-	201.787

(TOBB Sektör Raporu, 2012)

Deniz yolu taşımacılığı ve demiryolu taşımacılığının aksine karayolu taşımacılığında azalma olmuştur. Öyledir ki, 2010 yılı ihracatının yaklaşık % 40'ı karayolunda gerçekleşirken bu rakam 2011 yılında % 37 olarak gerçekleşmiştir. Havayolu kargo taşımacılığında ise 2011 yılı ihracat rakamının yaklaşık % 6,3'lük (8,9 milyar dolar) bölümü gerçekleşmiştir.

İthalatta ise bu oranlar TÜİK verileri incelendiğinde; 2011 yılı toplam ithalatının % 55'i denizyolu taşımacılığı, % 18'i karayolu taşımacılığı, ardından sırası ile % 9 havayolu ve % 1 demiryolu taşımacılığı olarak gerçekleşmiştir.

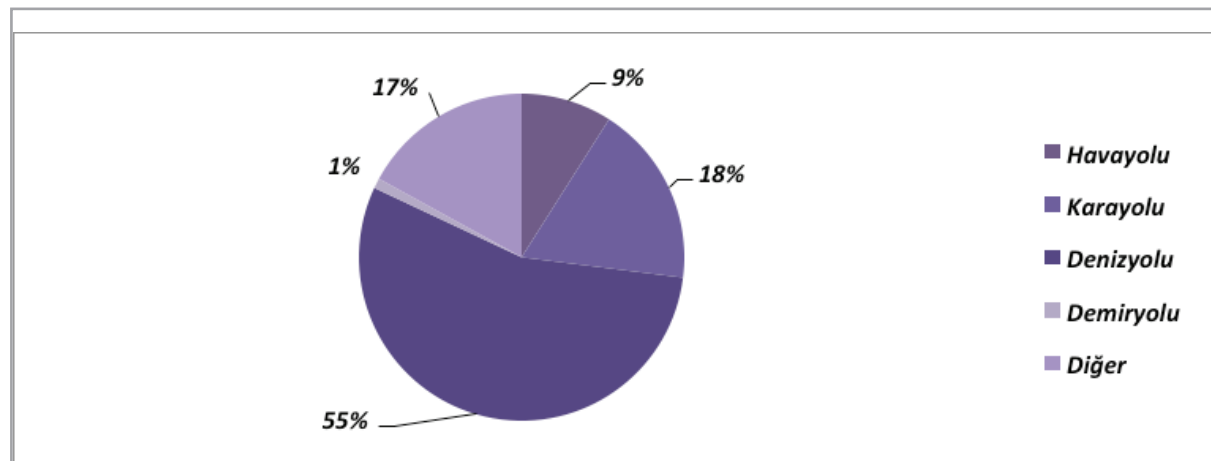
Şekil 1 : (Değer Bazında) Toplam İhracatın Gerçekleştirildiği Taşıma Modlarına göre Dağılımı - 2011



(TOBB Sektör Raporu, 2012)

İthalat ve ihracatta kullanılan taşıma modlarının yanı sıra, ülke içi dahili taşımacılıkta kullanılan taşıma modları incelendiğinde, karayolu taşımacılığının diğer modlara göre çok önde olduğu söylenebilir.

Şekil 2 : (Değer Bazında) Toplam İthalatın Gerçekleştirildiği Taşıma Modlarına göre Dağılımı - 2011



(TOBB Sektör Raporu, 2012)

Karayolu ile yük taşımacılığının toplam yük taşımacılığı içindeki oranı 2009 ve 2010 yıllarında sırasıyla % 91,7 ve % 91,2 olarak gerçekleşmiştir. Bu oranın 2011 yılında da yukarı yönlü arttığı gözlemlenmektedir (bkz. Tablo-1.4.).

Tablo 4 : Ulaşım Yollarına göre Yük Taşınması

	2009	2010	2011
Karayolu			
Ton kilometre	176.455	190.365	203.072
Denizyolu - (1) (2)			
Ton mil	6.154	6.787	8.617
Demiryolu			
Ton kilometre (3)	10.326	11.462	11.677
Havayolu (1)			
Ton kilometre	-	-	-

(TÜİK)

Özetle, aşağıda sıralanan şartların mevcut olması Türkiye'de lojistik sektörünün büyümesini sağlayacaktır:

- Türkiye dış ticaretinin her yıl bir önceki yıla göre % 20 oranında artması,
- Yeniden canlanan İpek Yolu, Çin, Pakistan, Suudi Arabistan, Afganistan gibi ülkelerin Türkiye'nin de içinde bulunduğu TIR Sistemi'ne taraf olması,
- AB'nin Trans-Avrupa Ulaşım Ağlarını (TEN-T) Akdeniz, Orta Doğu ve Orta Asya'ya açılmak üzere Türkiye'nin de lehine kararlar ile yeniden kurgulaması,
- Türkiye'de demiryolu sektörünün etkin hizmet sunmasını sağlayacak yapısal (lokomotif kanunu ve özelleşme) ve fiziksel (elektrifikasyon sistemi) dönüşüm süreci içine hızla girmiş olması,
- Türkiye'nin hâlihazırda Orta Doğu'da yeniden yapılanan Irak'a ve Asya'ya açılan kapı İran'a yakın olması,
- Türkiye'de temelleri atılan Marmaray Projesi,
- Türkiye'nin Avrupa-Asya ulaştırmasında kesintisiz demiryolu bağlantılarının sağlayacak ülke konumunda olması,
- Türkiye'nin lojistik üs-aktarım merkezi ve bu bağlamda farklı taşımacılık modlarının kullanımını sağlayan altyapıya sahip olması.

Uluslararası taşımalar dâhil değildir.

(2) Ton-mil cinsindendir (1deniz mili = 1,852km).

(3) İdari ve bagaj taşımaları dâhildir.

1.3. TRB2 BÖLGESİ LOJİSTİK SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

Bu bölüm, TRB2 Bölgesi kapsamında lojistik faaliyetlerin mevcut durumunu tespit etmek amacıyla oluşturulmuştur. Bu kapsamda, ulaştırma koridorları içinde TRB2 Bölgesi'nin yeri, ulaştırma modlarının ve olanaklarının mevcut durumu ortaya konulacaktır.

1.3.1. Uluslararası Ulaştırma Koridorlarına Genel Bakış

AB, iç pazarı güçlendirmek, ekonomik ve sosyal birliği sağlamak ve üye ülkeler arasında dayanışma ve işbirliğini geliştirmek üzere, etkin bir ulaştırma ağı kurmak parolasıyla yola çıkarak ulaştırma ağlarının kurulum sürecini başlatmıştır (UND, 2010). AB bu çerçevede üç temel ağ yapısını uygulamaya almaktadır. Bunlar, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T), Pan-Avrupa Ulaştırma Ağları (Pan European Corridors-PEC) ve Bölgesel Ulaştırma Ağları olarak sıralanabilir.

1.3.2 Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu Projesi (TEM)

TEM Projesi, batıda Avrupa Birliği'nin Trans-Avrupa Yol Ağı'na ulaşırken, doğuda ve güneydoğuda Kafkasya ve Batı Asya'nın karayolu sistemleriyle doğrudan bağlantılar sağlamaktadır.

Baltık, Adriyatik, Ege, Doğu Akdeniz ve Karadeniz'i bağlayan, bölünmüş ve her bir yönde en az iki şeritli, yüksek fiziki ve geometrik standartlara sahip güvenli, kesintisiz ve konforlu trafik hizmeti veren modern bir otoyol ve ekspres yol sisteminin inşası ve yönetimiyle bölgenin sosyal ve ekonomik gelişmesine katkı sağlamayı hedefleyen TEM Projesi, Avrupa Birliği üyesi ülkelerinin Trans-Avrupa Ağları ile büyük oranda örtüşmektedir.

Toplam uzunluğu (01.01.2011 tarihi itibarıyla) 24.931 km olan Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu Projesi yol ağının ülkemiz sınırları içinde kalan bölümü yaklaşık 6.962 km olup bu uzunluk tüm ağı yaklaşık % 28'ini oluşturmaktadır.

Proje, Türkiye sınırları içerisinde Kapıkule Sınır Kapısından başlayıp doğuda Sarp, Gürbulak Sınır Kapıları'na, güneyde Cilvegözü ve Habur Sınır Kapıları'na ulaşmaktadır (bkz. Şekil-1). TEM Projesi kapsamında yer alan yollarımızın büyük bölümü aynı zamanda Uluslararası E-Yolları ağının bir parçasıdır.

Şekil 3 : Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu Projesi (TEM) Türkiye Yol Ağı



(Karayolları Genel Müdürlüğü)

TEN-T ulaştırma ağları, AB ile komşuluk politikası dahilinde ilişkisi olan ülkeleri kapsamaktadır. Diğer adı ile Avrupa Transit Taşımacılık Ağı, AB'ye üye ülkeler arası rehber ilkelerinin geliştirilmesini, geleneksel altyapıyı kapsayan, çok modlu, tek bir ulaşım ağının oluşturulmasını amaçlamaktadır. Bu ülkeleri de kapsayacak şekilde geliştirilen PEC ağları, Avrupa kıtasının bir bütün olarak ulaştırma konusunda daha da etkin bir hale gelmesini garanti altına almaktadır (UND, 2010).

Proje kapsamında, ülkemizin karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu olarak tüm ulaşım modları Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından incelenmiş, her mod için çekirdek ağ tanımlaması yapılmış, projeler ve öncelik sıraları belirlenmiştir. Proje güzergahlarına ait detay bilgileri içeren TEN-T Dokümanı hazırlanmış olup 2010 yılı sonu itibarıyla nihai duruma getirilmiştir. Bahse konu dokümanda Türkiye TEN-T karayolu ağ uzunluğu tabloda yer almaktadır.

Tablo 5 : Türkiye TEN-T Karayolu Ağ Uzunluğu

Önerilen TEN-T Karayolu Ağı Güzergahları (42 adet)	15.200 km
Önerilen TEN-T içindeki Öncelikli Projeler (17 adet)	4.971 km*
TINA Çalışmasında yer almayan, ancak Planlanan Otoyol Projeleri (12 adet)	4.826 km*

TEN-T Ağı kapsamında ise, “Kapıkule-Kars Demiryolu Hattı” projesinin hayata geçirilmesinde AB ile Türkiye mutabık kalmıştır.

Şekil 4 : TEN-T ve PEC Ulaştırma Ağları



(Karayolları Genel Müdürlüğü)

(AB Komisyonu)

1.3.3. Avrupa, Kafkasya, Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA)

TRACECA, İpek Yolu’nun yeniden canlandırılması amacıyla çok modlu ulaşım ağı için şekillen- dirilen ve geliştirilen bir doğu-batı koridoru ulaşım ağı projesi olarak 12 ülkenin (Kafkas ülke- leri -Gürcistan, Ermenistan, Azerbaycan- ve Orta Asya ülkeleri -Kazakistan, Kırgızistan, Tacikis- tan, Türkmenistan, Özbekistan- ile Bulgaristan, Romanya ve Türkiye) katılımı ile uygulanmakta olan ulaşım ağı projesidir. TRACECA Türkiye karayolu ağının yaklaşık uzunluğu 8.241 km’dir.

Şekil 5 : TRACECA Karayolu Haritası



(Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı)

TRECECA projesi kapsamında, Türkiye’nin Kuzey Anadolu Bölgesi geçiş güzergâhı olarak be- lirlenmiştir. Bu çerçevede, devam eden beş adet ana proje bulunmaktadır. Bu projeler, Ge- rede-Merzifon Karayolu iyileştirilmesi, Refahiye-Erzurum-Gürbulak Karayolu İyileştirilmesi, Mersin Konteyner Limanı, Filyos Limanı, Irmak-Karabük-Zonguldak Hattı’nın Sinyalizasyonu olarak listelenmiştir.

1.3.4. Uluslararası E-Yolları Ağı

Uluslararası Ana Trafik Arterleri Oluşturulması Deklarasyonu (AGR), Birleşmiş Milletler Avru- pa Ekonomik Komisyonu tarafından 16 Eylül 1950’de Cenevre’de imzalanmıştır. Bahse konu deklarasyonda uluslararası yol ağında Türkiye, Güneydoğu Avrupa uzantısında yer almaktadır. Uluslararası Ana Trafik Arterleri Oluşturulması Deklarasyonu hükümlerine göre, Avrupa’dan Türkiye’ye iki ana arter girmektedir.

Bunlar:

- Bulgaristan Kapıkule sınırından giren E-80 ve
- Yunanistan İpsala sınırından giren E-90 numaralı arterlerdir.

*Gebze-İzmir Otoyolu (421 km) ve Kuzey Marmara Otoyolu (414 km) Projeleri dahil.

Bu iki ana güzergâh, Anadolu üzerinden Türkiye'nin güney ve doğu sınırındaki Orta Doğu ve Asya uluslararası yol ağlarına ulaşmaktadır. Ülkemizdeki e-yolları ağının artırılmasının Avrupa Birliği kara ulaştırması ağlarına uyum süreci açısından yararlı olacağı düşünülmüş ve aşağıdaki güzergâhların e-yolları ağına alınması önerilmiştir:

- Dilucu-Iğdır-Doğubeyazıt
- Doğubeyazıt-Erciş-Bitlis-Diyarbakır-Siverek-Şanlıurfa
- Türkgözü-Posof-Kars-Horasan
- İzmir-Uşak-Afyon-Sivrihisar
- Trabzon-Gümüşhane-Aşkale
- Ankara-Yozgat-Sivas-Refahiye
- İzmit-Bursa-Balıkesir-Manisa-İzmir-Çeşme

Bahse konu öneriler, 2005 tarihinde Cenevre'de gerçekleştirilen toplantıda kabul edilmiş olup ülkemizdeki e-yolları uzunluğu Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre 2011 yıl sonu itibari ile toplam 9.361 km'ye ulaşmıştır.

Şekil 6 : Uluslararası E-Yolları Ağı Türkiye Mevcut Durumu - 2011



(Karayolları Genel Müdürlüğü)

Rapor kapsamında incelenen Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu Projesi (TEM), TEN-T ve PEC ulaştırma ağları, Avrupa ve Kafkasya, Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA), Uluslararası E-Yolları Ağı gibi temel ulaşım projeleri yanı sıra Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP), Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı ve Güneydoğu Avrupa İşbirliği Girişimi gibi bölgesel işbirliği amacıyla kurulan örgütlerin bulundukları bölge içinde ticaret ve ulaşımın kolaylaştırılması ve entegrasyonu amacıyla oluşturdukları çok modlu ulaştırma ağları da Türkiye üzerinden geçen diğer önemli ulaştırma koridorlarını oluşturmaktadır.

1.4. TRB2 BÖLGESİ'NİN ULUSLARARASI VE ULUSAL ULAŞIM AKSLARI İÇİNDEKİ YERİ

TRB2 Bölgesi (Bitlis, Hakkâri, Muş, Van) yukarıda açıklanan ve Avrupa Birliği tarafından hazırlanan TEN-T ve TRACECA uluslararası ulaşım proje aksları içerisinde mevcut ulaşım durumu itibariyle etkin olarak yer almamaktadır. Fakat Uluslararası E-Yolları Ağı projesi kapsamında Diyarbakır üzerinden Bitlis, oradan Van Gölü'nün kuzeyinden Doğu Beyazıt ve Gürbulak Sınır Kapısı'na bağlanmaktadır. Öte yandan, E-Yolları Ağı projesi kapsamında kullanılan karayolu ulaşım ağı (Diyarbakır-Bitlis-Van Gölü kuzeyinden Doğu Beyazıt-Gürbulak Sınır Kapısı) aynı zamanda Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP) tarafından da desteklenmekte olan karayolu ulaşım ağı projesidir.

Şekil 7 : Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP)



(Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı)

Bahse konu proje ile Diyarbakır yönünden gelen E-99 karayolu Bitlis ilinden geçtikten sonra Ahlat, Adilcevaz, Erciş ve Çaldıran güzergahını takip ederek Doğu Beyazıt'a ulaşmaktadır. Bu yolun ülkenin güney kesimini doğu sınırlarıyla bağlayan tek uluslararası yol olduğu göz önünde bulundurulursa, bu yolun önemi daha çok ortaya çıkmaktadır. Aynı karayolunu kullanan Asya Karayolları Ağı ve ayrıca Tatvan istikameti üzerinden Van Gölü'nün güneyinden geçerek Gevaş İlçesi'nde ikiye ayrılıp bir kolu Başkale-Yüksekova güzergâhıyla Esendere Sınır Kapısı'na giden, diğer kolu ise Van üzerinden Özalp-Saray ilçelerinden geçerek Kapıköy Sınır Kapısı'na ulaşan Avrupa, Kafkasya, Asya Ulaşım Koridoru da (TRACECA) Bölge'nin ulaşım ve lojistik konularında stratejik önemini artıran ulaşım koridorlarındandır.

Öte yandan TRB2 Bölgesi, aşağıdaki dokuz ayrı ulaştırma eksenini ve geleceğe yönelik yatırımlar için Türkiye kapsamında incelenmelidir:

- Avrupa-Asya Koridor Eksenini (Marmara/Ankara/Mersin)
- Ege-Karadeniz Koridor Eksenini (İzmir/Ankara/Samsun)
- Ege Denizi Eksenini (Marmara/Batı Akdeniz)
- Akdeniz Eksenini (Batı Akdeniz/Doğu Akdeniz)
- Karadeniz Eksenini (Doğu Anadolu/Karadeniz/ Akdeniz)
- GAP Eksenini (Doğu ve Güneydoğu Anadolu/Akdeniz)
- İç Anadolu-Doğu Anadolu Eksenini (Doğu Anadolu/Ankara)
- Karadeniz-Güneydoğu Anadolu Eksenini (Karadeniz/Doğu Anadolu)
- Doğu Anadolu Sınır Alt Kapısı Eksenini (Doğu Anadolu/Karadeniz)

Ekonomik faaliyetlerin en yüksek olduğu ulaştırma eksenini, Avrupa-Asya Koridoru'dur. Koridor kapsamında Mersin ve Marmara Bölgesi, önemli çıkış noktası olarak yer almaktadır. İlerleyen dönemlerde bu koridorun (aksın) cazibesini ve etkinliğini artırarak devam edeceği beklenmektedir. Bahse konu aksın cazibesinin ve etkinliğinin artırılmasında Mersin ve Marmara Bölgesi'nde var olan limanların sunacağı hizmet düzeyleri, Avrupa-Asya Demiryolu'nun kesintisiz olarak bağlanması için boğaz tüp geçit projesinin tamamlanması önemlidir. Avrupa-Asya Koridor Eksenini (Marmara/Ankara/Mersin), TRB2 Bölgesi'ni doğrudan etkilememektedir. Fakat koridor sayesinde ülke içinde artacak olan ekonomik faaliyetler ile İran - Türkiye pazarının canlanması Van sınır kapılarını stratejik hale getirecektir.

Doğu Avrupa ve Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ülkeleriyle yakın ekonomik bağlar oluşturma amacı ile Karadeniz Eksenini (Doğu Anadolu/Karadeniz/Akdeniz) ön plana çıkarmaktadır. Bu aks ile Karadeniz Bölgesi'nin ve ard karasal bölgelerinin ekonomik etkinliğinin artırılması hedeflenmektedir.

TRC2 Bölgesi (Şanlıurfa-Diyarbakır) illerinin yer aldığı GAP Eksenini (Doğu ve Güneydoğu Anadolu/Akdeniz), merkezi hükümet tarafından yürütülmekte olan GAP Bölgesel Kalkınma Planı'nın varlığından dolayı lojistik ve ekonomik potansiyeli yüksek olarak değerlendirilebilir. GAP ekseninin etkinliğini artıracak olan önemli projelerden bir tanesi, Diyarbakır-Şanlıurfa arası demiryolu yatırımı olarak gözlemlenmektedir. Bu eksen, TRB2 Bölgesi'ni her ne kadar doğrudan etkilemeyeceği düşünülse de TRC2 Bölgesi ile mevcut yakınlığı ve bahse konu bölgenin İran pazarına çıkış kapısı olması nedeni ile TRB2 Bölgesi Van sınır kapıları özelinde etkin rol oynayabilir.

İç Anadolu-Doğu Anadolu eksenini, gelişmişlik düzeyi yüksek olan bir bölge ile gelişmişlik düzeyi istenilen seviyede olamayan bir bölgeyi birbirine bağlamaktadır. TRB2 Bölgesi'nin içinde bulunduğu bu aks ile İç Anadolu illerinin, İran ve Türki cumhuriyetlere yönelik ekonomik faaliyetleri için çıkış noktası olması hedeflenmektedir.

Karadeniz-Güney Doğu Anadolu eksenini ise Doğu Anadolu Bölgesi'nin orta bölümleri ile Karadeniz kıyı bölgelerini birbirine bağlamaktadır. Doğu Anadolu sınır alt kapısı eksenini ise Doğu Anadolu'nun az gelişmiş bölgeleri ile Karadeniz'in kıyı bölgelerini (Trabzon vb.) birbirine bağlamaktadır.



2. TRB2 BÖLGESİ ULAŞTIRMA MODLARININ MEVCUT DURUMU

Bu bölümde TRB2 Bölgesi illeri olan Bitlis, Hakkâri, Muş ve Van'ın ulaştırma modları olan karayolu, demiryolu, denizyolu ve hava yolu mevcut durumları incelenecektir. Bunun öncesinde ise, TRB2 Bölgesi illerinin Türkiye içindeki coğrafi konumu ve mevcut ulaşım ağı hakkında bilgi verilecektir.

Bu bağlamda:

Bitlis ili, Doğu, Güneydoğu ve İç Anadolu Bölgeleri'ni birbirine ve İran'a bağlayan İpek Yolu güzergâhında bulunmaktadır. Elazığ-Bingöl-Muş üstünden Van'a bağlanan D-300 karayolu Tatvan'da ikiye ayrılarak güneyden Edremit üzerinden Van'a, kuzeyden Ahlat, Adilcevaz, Erciş, Muradiye, Çaldıran ve Ağrı'ya ulaşmaktadır.

Hakkâri ili, Türkiye'nin güneydoğu sınırında yer almakta olup doğudan Yüksekova üzerinden Esendere Sınır Kapısı'yla İran'a, güneyde D-400 karayoluyla Çukurca'ya ve yeni açılması planlanan Üzümlü-Derecik Sınır Kapıları ile Irak'a, batıda Şırnak ve Siirt'e, kuzey hatında ise D-975 devlet yoluyla Başkale ilçesi üzerinden Van'a bağlanmaktadır.

Muş ili, Van Gölü'nün batısında geniş bir ovaya kurulmuştur. Batıda D-300 karayoluyla Bingöl-Elazığ-Malatya'ya, doğuda yine aynı yol ile Bitlis-Tatvan ve Van'a, kuzeyde Erzurum ve Ağrı illerine, güneyde ise Kulp ilçesi üzerinden Diyarbakır'a bağlanmaktadır.

Van ili, coğrafi konumu itibariyle Türkiye'nin doğu sınırında yer almaktadır. Kent, doğuda D-300 karayolu ile Özalp ve Saray ilçeleri üzerinden İran'a, batıda aynı yol ile Tatvan-Bitlis-Muş'a, kuzeyde D-975 karayolu ile Çaldıran-Doğubayazıt'a ve Erciş-Patnos-Ağrı'ya, güneyde ise Başkale-Hakkâri'ye bağlanmaktadır.

2.1. TRB2 BÖLGESİ KARAYOLU ULAŞTIRMASI MEVCUT DURUMU

TRB2 Bölgesi'nde (Bitlis, Hakkari, Muş, Van) TÜİK 2011 yılı verileri itibariyle devlet yolu toplam uzunluğu 2.980 km'ye ulaşmıştır (bkz. Tablo-3.1.). TRB2 Bölgesi'nin ulaşım ağı il bazında incelendiğinde (bkz. Tablo-2); Van ili 1.121 km (444,5 km bölünmüş yol), Muş ili 617 km (444,5 km'si bölünmüş yol), Bitlis ili 667 km (261,7 km'si bölünmüş yol) ve Hakkari ili 575 km (60 km'si bölünmüş yol) il ve devlet yolu karayolu ulaşım ağı uzunluğuna sahiptir. TRB2 Bölgesi kapsamında otoyol bulunmamaktadır.

İl ve devlet karayolu açısından TRB2 Bölgesi diğer bölgeler ile karşılaştırıldığında karayolu mevcut altyapısının istenilen düzeyde olmadığı gözlemlenmektedir. Bununla beraber, yolların kalitesi göz önünde bulundurulduğunda, ülke geneli asfalt yol uzunluğunun toplam yol uzunluğuna oranı % 94,2 düzeyindeyken, TRB2 Bölgesi genel ortalaması % 83,5'tir. Özellikle Hakkâri (% 72,6) ve Van (% 81) illerinde mevcut kullanımda olan yolların iyileştirilmesi ve ulaşım kalite standardının başta bu illerde olmak üzere tüm Bölge genelinde geliştirilmesi önem teşkil etmektedir.

Tablo 6 : TRB2 Bölgesi İl ve Devlet Yolu ve Köy Yolu Uzunlukları (2008-2011 - km)

Yıl	Bölge Kodu	Bölge Adı	İl ve devlet yolu (km)	Otoyol (km)	Köy yolu (km)
2011	TRB2	Bitlis, Hakkari, Muş, Van	2.980	-	12.148
2010	TRB2	Bitlis, Hakkari, Muş, Van	2.965	-	12.148
2009	TRB2	Bitlis, Hakkari, Muş, Van	2.954	-	12.026
2008	TRB2	Bitlis, Hakkari, Muş, Van	2.912	-	12.021

Tablo 7 : TRB2 Bölgesi İl ve Devlet Yolu, Köy Yolu İller Bazında Uzunlukları (2011 - km)

Yıl	Bölge Adı	İl ve devlet yolu (km)	Otoyol (km)	Köy yolu (km)
2011	Van	1121	-	5715
	Muş	617	-	2522
	Bitlis	667	-	2234
	Hakkâri	575	-	1677
	TRB2	2980	-	12.148
	Türkiye	62930	2119	305227

Tablo 8 : TRB2 Bölgesi İl ve Devlet Yolu, Köy Yolu İller Bazında Mevcut Durumları

		Asfalt Yollar								
		Asfalt Beton	Sathi Kaplama	Toplam	Parke	Stabilize	Toprak	Geçit Vermez	Toplam Uzunluk	Bölünmüş Yol
Bitlis	Devlet Yolu	78	200	278	-	-	-	-	278	242,5
	İl Yolu	11	299	310	15	5	42	17	389	19,2
	Toplam	89	499	588	15	5	42	17	667	261,7
Hakkâri	Devlet Yolu	35	177	212	4	-	-	-	216	54,5
	İl Yolu	4	202	206	3	66	40	44	359	5,5
	Toplam	39	379	418	7	66	40	44	575	60
Muş	Devlet Yolu	50	213	263	1	-	-	-	264	97
	İl Yolu	7	297	304	2	10	37	-	353	5
	Toplam	57	510	567	3	10	37	-	617	102
Van	Devlet Yolu	63	496	559	5	-	-	-	564	441,5
	İl Yolu	7	352	359	-	34	96	68	557	3
	Toplam	70	848	918	5	34	96	68	1121	444,5

(Karayolları 11. Bölge Müdürlüğü)

(Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü) (TÜİK) (Karayolları Genel Müdürlüğü) (Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü.)

TRB2 Bölgesi'nin sahip olduğu il ve devlet karayolları ulaşım ağı, kuzey yönünde Erciş üzerinden Ağrı ve Erzurum, batı yönünde Muş üzerinden Bingöl, Elazığ ve Malatya, güney yönünde Bitlis üzerinden Diyarbakır, Siirt ve Şırnak'a ulaşım sağlamaktadır.

Şekil 8 : TRB2 Bölgesi Karayolu Ulaşım Ağı



(UBAK)

TRB2 Bölgesi'nin İran'a aktif olarak çalışmakta olan iki adet sınır kapısı bulunmaktadır. Bunlar Yüksekova-Esendere Sınır Kapısı ve Saray-Kapıköy Sınır Kapısı'dır. Her iki kapı üzerinden İran'a karayolu ile bağlantı aktif olarak sağlanmaktadır.

Öte yandan kısa vadede yapılması planlanan Derecik ve Üzümlü sınır kapılarıyla da TRB2 Bölgesi'nin Hakkâri üzerinden Irak'a karayolu bağlantısı sağlanacaktır. Derecik ve Üzümlü Sınır Kapıları'nın açılması için Bakanlar Kurulu Kararı 25 Nisan 2011 tarihinde alınmış olup yakın zamanda bu sınır kapılarının açılması beklenmektedir. Derecik ve Üzümlü Sınır Kapıları'nın kurulacağı alanın coğrafi şartların ağır olması ve ulaşım altyapısının yeterli olmaması nedeni ile bahse konu iki kapının sınır ticaretinin geliştirilmesi için kullanılması amaçlanmaktadır.

Şekil 9 : TRB2 Bölgesi Mevcut Sınır Kapıları -2013



(Gümrük Bakanlığı)

TRB2 Bölgesi'nde bulunan mevcut İran sınır kapıları (Yüksekova-Esendere Sınır Kapısı ve Saray-Kapıköy Sınır Kapısı), İran'ın mevcut olumsuz siyasi durumundan (uluslararası ambargo, ticari kota uygulamaları vb.) dolayı son dönemlerde İran'a malların karayolu ile taşınması sürecinde çok etkin olarak kullanılmamaktadır. Sınır kapıları her ne kadar aktif olarak kullanılmakta olmasa da, Türkiye'nin İran'a yönelik karayolu taşımacılığı Bölge üzerinde önemli anlamda yer teşkil etmekte ve ön plana çıkmaktadır.

Tablo 9 : Kapılara göre Toplam İhraç-İthal-Transit Taşımalar - 2013

Doğu Sınır Kapıları	2011				2012			
	İhraç		İthal		İhraç		İthal	
	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı
Sarp	82.755	10.224	3.968	650	96.818	15.520	4.704	1.187
Türkgözü	1.438	41	24	11	2.623	111	116	36
Dilucu	44.228	0	337	0	41.110	0	323	0
Gürbulak	75.589	30.372	20.727	21.134	65.308	40.457	25.496	34.289
Esendere	2.024	0	350	0	1.068	2	287	0
Toplam	206.034	40.637	25.406	21.795	206.927	56.090	30.926	35.512

(Uluslararası Nakliyatçılar Derneği)

TRB2 Bölgesi karayolu bağlantıları altyapı fiziki durumu incelendiğinde Van-Hakkâri (295 km) karayolu haricinde kalan kısmın büyük bölümü çift şeritli ayrılmış karayolu şeklinde ve asfalttır. Van-Hakkâri karayolunda ise Van-Başkale (123 km) arası çift şeritli karayolu çalışmaları tamamlanmıştır. Başkale-Hakkâri (81,7 km) arasındaki karayolu güzergâhında ise çift şeritli bölünmüş yol çalışmaları hala devam etmekte olup karayolu ulaşımı mevcut durumda tek şerit olarak sürdürülmektedir. Öte yandan, batı ile doğu arasındaki önemli güzergâhlardan birisi olan Bitlis-Van arasındaki karayolunun güvenli, etkin ve verimli bir şekilde kullanılması amacı ile 2.250 metrelik Kuzgunkıran tüneli 2012 itibari ile hizmete girmiştir. TRB2 Bölgesi illerinin yurt içinde yer alan ve toplam ihracat rakamı (Türkiye İhracatçılar Meclisi , 2012) yılı verilerine göre 95,4 milyar doları aşan sekiz ile olan uzaklıkları tabloda yer almaktadır.

Tablo 10 : TRB2 Bölgesi illeri için Seçilmiş Yurt İçi Merkezlere Uzaklığı

Yurt İçi Merkezler					
Van	Şanlıurfa	567 km	Van	İstanbul	1619 km
Bitlis		389 km	Bitlis		1661 km
Muş		469 km	Muş		1373 km
Hakkâri		557 km	Hakkâri		1849 km
Van	Diyarbakır	387 km	Van	Ankara	1376 km
Bitlis		210 km	Bitlis		1208 km
Muş		289 km	Muş		1016 km
Hakkâri		473 km	Hakkâri		1396 km
Van	Gaziantep	693 km	Van	İzmir	1795 km
Bitlis		516 km	Bitlis		1623 km
Muş		590 km	Muş		1628 km
Hakkâri		705 km	Hakkâri		1815 km
Van	Mersin	981 km	Van	Bursa	1736 km
Bitlis		812 km	Bitlis		1567 km
Muş		814 km	Muş		1479 km
Hakkâri		1000 km	Hakkâri		1755 km

(Karayolları Genel Müdürlüğü)

Ülkemizin doğu ve güneydoğu bölgesinde konumlanmış olan TRB2 Bölgesi, Türkiye'nin Yakın ve Orta Doğu ülkelerine ve Türki Cumhuriyetlere ulaşım noktası üzerinde olması nedeni ile bu ülkelerin ticaret merkezlerine de oldukça yakın konumda bulunmaktadır.

TRB2 Bölgesi'nin bu ticaret pazarlarına olan uzaklıkları aşağıdaki tabloda yer almaktadır. Tabloya göre TRB2 Bölgesi'nin Türkiye'nin 2012 yılında Yakın ve Orta Doğu ülkeleri ile Türki Cumhuriyetlere yaptığı toplam 32,9 milyar ABD dolarlık ihracat pazarına ortalama bir günde ulaşılabilirliği görülmektedir.

Tablo 11 : TRB2 Bölgesi illeri için Seçilmiş Yurt Dışı Merkezlere Uzaklığı

Van	Halep	761 km	Van	Bakü (Saray-Kapıköy üzeri)	896 km
Bitlis		592 km	Bitlis		1095 km
Muş		671 km	Muş		1050 km
Hakkâri		774 km	Hakkâri		1023 km
Van	Bağdat (Hakkâri - Üzümlü üzeri)	863 km	Van	Erbil (Hakkâri-Üzümlü üzeri)	539 km
Bitlis		940 km	Bitlis		616 km
Muş		1019 km	Muş		695 km
Hakkâri		675 km	Hakkâri		351 km
Van	Tebriz (Saray-Kapıköy üzeri)	332 km	Van	Zaho (Hakkâri -Üzümlü üzeri)	364 km
Bitlis		513 km	Bitlis		440 km
Muş		567 km	Muş		520 km
Hakkâri		441 km	Hakkâri		176 km
Van	Tahran (Saray-Kapıköy üzeri)	960 km	Van	Nahçıvan (Saray-Kapıköy ve İran Jolfa üzeri)	295 km
Bitlis		1141 km	Bitlis		476 km
Muş		1195 km	Muş		531 km
Hakkâri		1069 km	Hakkâri		436 km

(Karayolları Genel Müdürlüğü)

TRB2 Bölgesi illerinin seçilmiş sınır kapılarına olan uzaklığı tabloda yer almaktadır.

Tablo 12 : TRB2 Bölge illerinin Seçilmiş Sınır Kapılarına Uzaklığı

Van	Kapıkule	1855 km	Van	Öncüpınar	750 km	Van	Esendere	235 km
Bitlis		1897 km	Bitlis		581 km	Bitlis		372 km
Muş		1698 km	Muş		660 km	Muş		427 km
Hakkâri		2085 km	Hakkâri		769 km	Hakkâri		119 km
Van	Habur	406 km	Van	Gürbulak	212 km	Van	Kapıköy	102 km
Bitlis		280 km	Bitlis		318 km	Bitlis		283 km
Muş		359 km	Muş		375 km	Muş		338 km
Hakkâri		218 km	Hakkâri		414 km	Hakkâri		211 km
Van	Mürşitpınar	611 km	Van	Derecik Üzümlü	308 km	Van	Üzümlü (Kapalı)	273 km
Bitlis		443 km	Bitlis		445 km	Bitlis		346 km
Muş		522 km	Muş		500 km	Muş		428 km
Hakkâri		611 km	Hakkâri		192 km	Hakkâri		84 km

(Karayolları Genel Müdürlüğü)

TRB2 Bölgesi kapsamında Van ilinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü'ne bağlı 11. Bölge Müdürlüğü yer almaktadır. Bölge Müdürlüğü'nün çalışma alanı, Van, Bitlis, Muş ve Hakkâri illerinin tamamı ile Ağrı, Siirt ve Erzurum illerinin bir bölümünü kapsamakta ve toplam 8 şube şefliği ve 19 adet bakımevi bulunmaktadır.

Ağırlıklı olarak karayolu ulaşım ağını kullanan TRB2 Bölgesi'nin "erişilebilirlik düzeyi"ni incelemek amacıyla Uluslararası Rekabet Araştırma Kurumu'nun (URAK) gerek fiziki (haberleşme ve ulaştırma alanında kamu yatırımı, ilde kilometrekare başına düşen bölünmüş yol uzunluğu, kilometrekare başına düşen araç sayısı, yurt içi uçak seferi varlığı ve ile yurt dışı uçak seferi varlığı) ulaşılabilirlik gerekse uzaktan erişim (ADSL aboneliği sayısı, kişi başına düşen sabit telefon hattı sayısı) bakımından iller bazında yaptığı "Erişilebilirlik Alt Endeksi" değerlendirme çalışmasına göre, TRB2 Bölgesi en alt sırada yer almaktadır. Yıllara bağlı veriler incelendiğinde, Bölge illerinin erişilebilirlik düzeylerinin Bitlis özelinde artmakta, Hakkâri'de sabit kalırken Van ve Muş özelinde azalmakta olduğu gözlemlenmektedir.

Tablo 13 : Erişilebilirlik Alt Endeksi Sıralamaları

	2007-2008 Erişilebilirlik Alt Endeksi Değeri	2008-2009 Erişilebilirlik Alt Endeksi Değeri	2009-2010 Erişilebilirlik Alt Endeksi Değeri
Bitlis	70	69	69
Hakkâri	81	81	81
Muş	59	59	60
Van	55	56	58

(Uluslararası Rekabet Araştırma Kurumu (URAK))

TRB2 Bölgesi'nin (Uluslararası Rekabet Araştırma Kurumu'nun 81 il genelinde değerlendirdiği "Erişilebilirlik Alt Endeksi" raporunun son sıralarında yer almakta olan) son yıllarda erişilebilirlik düzeyinin artırılması için yapılan kamu yatırımları, bu konuda mevcut yapının geliştirilmesi olarak yorumlanabilse de genel itibarıyla yetersiz kalmaktadır. Öte yandan, DAP Eylem Planı'nda yer alan ve operasyonel boyutta hazırlanan yatırım planlarının Bölge'nin mevcut erişilebilirlik düzeyinin artırılmasında önemli rol oynayacağı aşikardır.

TRB2 Bölgesi il sınırları göz önünde bulundurulduğunda yol/alan istatistiklerinde (erişilebilirlik ağının yaygınlığının temel göstergelerinden biri olan) göze çarpan en belirgin fark, Bitlis ilinin yol ağının Bölge'nin diğer illerinden ve Türkiye ortalamasından daha geniş olması iken Van ve Hakkâri illerinin ise Türkiye ortalamasının % 25 altında olmalarıdır. Bitlis ili erişilebilirlik düzeyinin yukarı yönlü olmasındaki en temel etken, Bitlis'in hem doğu-batı hatında Ankara-Malatya-Van-Hakkâri-İran-İrak istikametini, hem de kuzey-güney hatında Diyarbakır-Batman-Siirt-Ağrı-Erzurum istikametini birbirine bağlayan merkezi bir geçiş noktası üzerinde olmasıdır.

Van ilinin yüzölçümünün Türkiye sıralamasında beşinci büyük yüzölçümü olması, karayolu ağının da bu yüzölçümüne nazaran az gelişmiş kalması ve arazi yerleşim sistemlerinin belirli bölgelerle sınırlanması, bu oranın istenilenin altında çıkmasına neden olmaktadır. Türkiye ortalamasının en alt sıralarında yer alan TRB2 Bölgesi'nde yer alan Hakkâri ili engebeli coğrafyası ile erişilebilirlik oranı en düşük ildir.

Öte yandan, Türkiye genelinde ve TRB2 Bölgesi özelinde 2005-2012 yılları arasında devam eden KÖYDES projeleri de ulusal erişilebilirliğin yanı sıra bölgesel erişilebilirlikte önem teşkil etmektedir. Bu bağlamda, KÖYDES kapsamında TRB2 Bölgesi'nde gerçekleştirilen toplam projelerin yaklaşık yarısı köy yolları altyapısının iyileştirilmesine yönelik projeler şeklindedir.

Tablo 14 : 2005-2012 KÖYDES Proje Sayıları

	Köy Yolu Projeleri	Toplam Proje Sayısı	Köy Yollarının Aldığı Pay (%)
Bitlis	763	1.439	53,02
Hakkâri	693	1.249	55,48
Muş	575	994	57,84
Van	791	2.031	38,95
TRB2 Bölgesi	2.822	5.713	49,40
Türkiye	141.040	220.526	63,96

(Mahalli İdareler)

Buna göre % 58'lik oranla Muş ilinde en yüksek seviyede bahse konu proje gerçekleşmiş, Hakkâri ve Bitlis illeri ise sırası ile bu ili takip etmişlerdir. Van ili özelinde gerçekleştirilen projelerde ise bu oran % 38'ler seviyesindedir.

2.2. TRB2 BÖLGESİ HAVAYOLU ULAŞTIRMASI MEVCUT DURUMU

TRB2 Bölgesi kapsamında Van ve Muş illerinde aktif olarak çalışmakta olan iki adet havaalanı bulunmaktadır. Muş şehir merkezine 18 km uzaklıkta bulunan NATO Askeri Havaalanı, 1992 yılından bu yana sivil ulaşımında kullanılmaktadır. 1.503 m²'lik alanda hizmet vermekte olan Muş Havaalanı, 3550 x 45 m'lik tek piste ve iki uçak kapasiteli aprona sahip küçük bir havalimanı olduğu görülmektedir. Dış hat terminali olmayan havalimanının ayrıca ticari amaçlı kargo elleçleme işlemlerine uygun altyapısı bulunmamaktadır. 2011 yılı sonu itibarı ile Muş NATO Havalimanı'na iniş yapan toplam uçak sayısı 2011 yılı verilerine göre 1.804 adettir.

Tablo 15 : Muş NATO Havalimanına İniş Kalkış Yapan Uçak Sayısı (2010 - 2011)

	Yıl	Toplam	İç hat	Dış hat		
				Türk	Yabancı	Diğer
Muş	2010	1.761	-	1.761	-	-
	2011	1.804	1.455	4	-	345
TRB2	2010	9.684	-	9.676	8	-
	2011	12.074	8.982	18	3	3.071
Türkiye	2010	919.411	-	739.131	180.280	-
	2011	1.042.369	459.059	257.077	176.003	150.230

Yıllık 300.000 kişilik yolcu kapasitesine sahip olan Muş NATO Havalimanı'nın TÜİK verileri incelendiğinde, yılda ortalama 210.000 civarında kişiye hizmet vermekte olduğu gözlemlenmektedir. Bahse konu havalimanının kargo kapasitesi incelendiğinde, Türkiye ortalamasının çok altında kaldığı açıkça gözlemlenmektedir. Bölge içerisindeki mevcut kargo işlem kapasitesi Van Ferit Melen Havalimanı'ndan da düşüktür.

Tablo 16 : Muş NATO Havalimanı Kargo Bilgileri (2010-2011, Ton)

Havalimanı	Yıl	Kargo	İç Hat		Dış Hat	
			Gelen Kargo	Giden Kargo	Gelen Kargo	Giden Kargo
Muş NATO	2010	28	22	6	-	-
	2011	53	40	13	-	-
TRB2	2010	771	727	44	-	-
	2011	1325	1226	51	48	-
Türkiye	2010	541357	34984	36232	232221	237920
	2011	584474	38261	38008	253409	254796

TRB2 Bölgesi'nde yer alan diğer havalimanı ise Van ilinin güneybatısında, Van Gölü kıyısında yer alan ve Van il merkezine 8 km uzaklıkta bulunan Van Ferit Melen Havaalanı'dır. Tek piste sahip olan havaalanı, Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından 1943 yılında hizmete açılmıştır. 2750 x 4 m'lik tek bir piste sahip olan havalimanı, apronunda 6 adet uçak bekletme kapasitesine sahiptir. Van Ferit Melen Havalimanı toplam 4.410 m²'lik terminal binasında hizmet vermektedir. Yıllık 1.200.000 kişilik yolcu kapasitesine sahip olan havalimanının TÜİK verileri incelendiğinde yılda ortalama 1.000.000'un üzerinde kişiye hizmet vermekte olduğu gözlemlenmektedir.

Gelecek 10 yılda mevcut havalimanının Bölge'nin ihtiyaç duyduğu kullanım ihtiyacını karşılamayacağı aşikardır. Genişletilmesi ve fiziki altyapısının iyileştirilmesi gerekli olan Van Ferit Melen Havalimanı, TRB2 Bölgesi'nin sahip olduğu en önemli havalimanıdır. Van Ferit Melen Havalimanı'nın kullanım durumunu incelemek amacıyla havalimanına iniş kalkış yapan uçak sayıları 2010 ve 2011 yılları arasında yaklaşık % 30 oranında artmıştır. Bu da havalimanına yönelik kullanım yönlü talebin arttığının açık göstergesidir.

Tablo 17 : Van Ferit Melen Havalimanı'na İniş Kalkış Yapan Uçak Sayısı (2010-2011)

	Yıl	Toplam	İç hat	Dış hat		Diğer
				Türk	Yabancı	
Van(Ferit Melen)	2010	7.923	-	7.915	8	-
	2011	10.270	7.527	14	3	2.726
TRB2	2010	9.684	-	9.676	8	-
	2011	12.074	8.982	18	3	3.071
Türkiye	2010	919.411	-	739.131	180.280	-
	2011	1.042.369	459.059	257.077	176.003	150.230

Van Ferit Melen Havalimanı, mevcut durumda yoğun olarak kargo taşımacılığına hizmet vermese dahi, kargo terminalinin ve havalimanı kargo işlemlerine yönelik gümrük altyapısının (gümrüklü saha, Gümrük Müdürlüğü hizmet binası vb.) olmaması, hava kargo taşımacılığına yönelik büyük bir eksiklik olarak gözlemlenmektedir. Van Ferit Melen Havalimanı'nın yıllar bazında kargo işlemlerine bakılacak olursa 2010 yılı sonunda toplam 743 ton ve 2011 yılı sonunda 1.272 ton kargo hizmeti verdiği gözlemlenmektedir. 2010-2011 yılları arasında kargo hizmet düzeyindeki değişim incelendiğinde yaklaşık % 70 oranında bir artış olduğu görülmektedir. Türkiye geneli ile kıyaslandığında havalimanında hava kargo oranının düşük olup istenilen düzeyde değildir.

Tablo 18 : Van Ferit Melen Havalimanı Kargo Bilgileri (2010-2011, Ton)

Havalimanı	Yıl	Kargo	İç Hat		Dış Hat	
			Gelen Kargo	Giden Kargo	Gelen Kargo	Giden Kargo
Van (Ferit Melen)	2010	743	705	38	-	-
	2011	1272	1186	38	48	-
TRB2	2010	771	727	44	-	-
	2011	1325	1226	51	48	-
Türkiye	2010	541357	34984	36232	232221	237920
	2011	584474	38261	38008	253409	254796

Tablo 15 / 16 (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü)

(TÜİK) (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü)

(TÜİK) (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü)

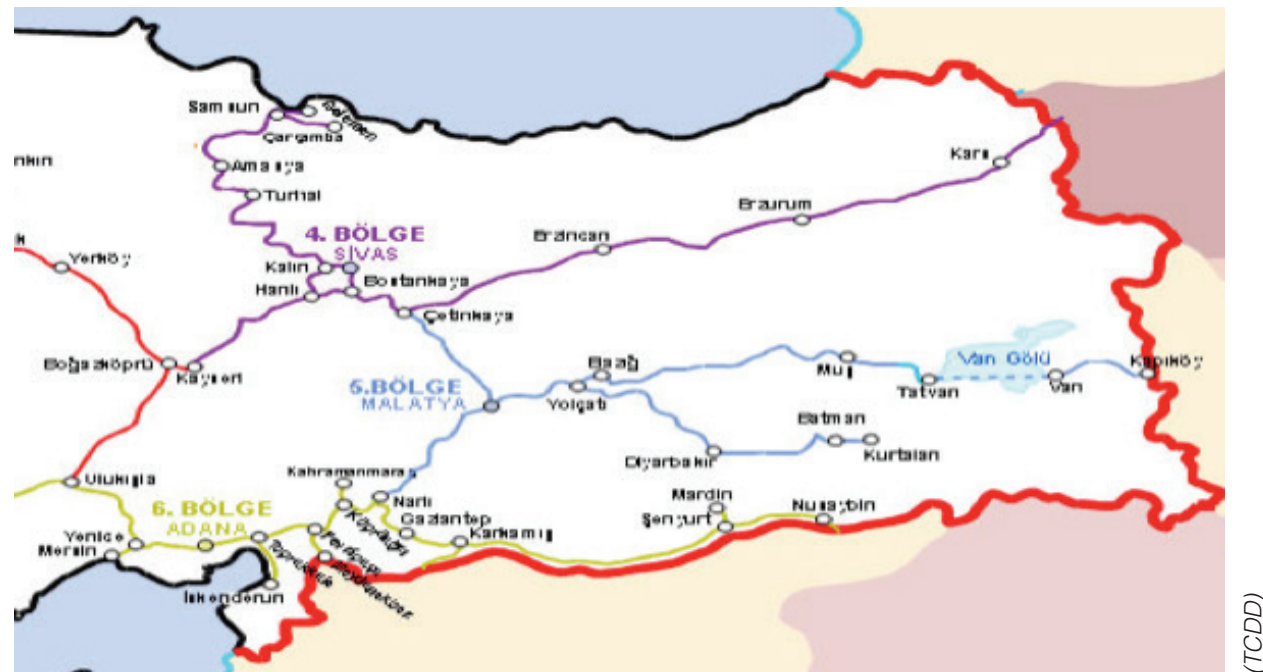
Öte yandan, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından Van Ferit Havalimanı'na yönelik 2014 yılı sonuna kadar tamamlanması planlanan altyapı yatırımları (yeni terminal binası aks ilavesi ile teknik blok ve kule yapımı, pist başı bataklık alanın doldurulması ve şerit sahalarının düzenlenmesidir) ile havalimanının kargo ve yolcu taşıma kapasitesinin geliştirilmesi hedeflenmektedir.

Bitlis ve Hakkâri illerinde havaalanı bulunmamaktadır. Fakat Hakkâri ili Yüksekova ilçesinde 2010 yılında havaalanının temeli atılmış olup 2014 yılı sonuna kadar hizmete girmesi hedeflenmektedir. Yapımı kısa sürede bitmesi planlanan havalimanı, gerek iklim şartlarının elvermemesi gerekse güvenlik sorunları nedeniyle gecikmiş, DAP Eylem Planı'nda öncelikli alanlar arasına alınarak inşaat ve altyapı çalışmalarının çok daha kısa sürede bitirilmesi konusunda önemli bir adım atılmıştır.

2.3. TRB2 BÖLGESİ DEMİRYOLU ULAŞTIRMASI MEVCUT DURUMU

TRB2 Bölgesi, merkezi Malatya'da bulunan TCDD 5. Bölge Müdürlüğü'ne bağlıdır (bkz. Şekil 3.3.). Bölge kapsamında yer alan toplam demiryolu uzunluğu (bkz. Tablo 3.14) 256 km olup herhangi bir elektrifikasyon altyapısı bulunmamaktadır. En uzun demiryolu hattı 117 km ile Van ili sınırlarında bulunup ardından sırasıyla Muş 85 km ve Bitlis 53 km uzunluğunda demiryoluna sahiptir.

Şekil 10 : TCDD'nin 5. ve 6. Bölgeleri



(TCDD)

Tablo 19 : TRB2 Bölgesi İller Bazında Mevcut Demiryolu Uzunluğu (2011 - Km)

Yıl	Bölge Adı	Demiryolu (km)
2011	Van	117
	Muş	86
	Bitlis	53
	Hakkâri	-
	TRB2	256
	Türkiye	9594

(TÜİK)

TRB2 Bölgesi'nin ülke demiryolu ağı içerisindeki yerine bakıldığında, Türkiye'nin batısını doğusuna bağlayan demiryolu güzergâhı üzerinde ülkenin doğu sınırında olup Türkiye'yi Muş-Bitlis-Van-Erçek- Özalp-Saray-Kapıköy güzergâhı üzerinden İran'a bağlayan demiryolu hattı üzerinde yer almaktadır. Ayrıca, bu hat, uluslararası ölçekte Batı ülkelerini Doğu ülkelerine demiryolu ile bağlayan en önemli demiryolu ağıdır.

Kapıköy Sınır Kapısı'ndan demiryolu ağı ile İran'ın ticaret merkezleri olan Tebriz ve Tahran'a varılıyor olması da bu hattın cazibesini artırmaktadır. İstanbul-Ankara-Sivas-Malatya-Elazığ yolu ile Tatvan İskelesi'ne, iskeleden feribotlarla Van'a, oradan da Kapıköy Sınır Kapısı'ndan İran'a ulaşılmaktadır. Türkiye'nin demiryolu ile İran pazarına açılmasında ciddi taşımacılık maliyeti sağlayan Muş-Bitlis-Van-Kapıköy demiryolu güzergâhının bağlı bulunduğu TCDD 5. Bölge'ye ilişkin yolcu ve yük taşımaları bilgileri yıllar bazında aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 20 : Yıllara göre Demiryolu Taşıma Miktarları (2011)

5. Bölge	2010	2011
Yolcu	251298	291437
Yük	2557110	3324047
İş treni	13557	21657
Toplam	2321965	3637141
Genel Toplam	2010	2011
Yolcu	788863	863437
Yük	7122670	7723961
İş treni	13690	21715
Toplam	7425223	8609133

(TCDD)

5. Bölge'nin hem yolcu hem de yük anlamında yıllar itibariyle yukarı yönlü çıkış gösterdiği gözlenmektedir. Yük taşımacılığı (ton bazında) yönünden incelendiğinde 2010-2011 yılları arasında yaklaşık % 17 oranında bir artış olduğu gözlemlenmektedir.

Tablo 21 : Van Merkezli Demiryolu Taşıma Miktarı - (2012)

Aylar	Gelen Vagonlar				Giden Vagonlar			
	Ticari		Uluslararası		Ticari		Uluslararası	
	Vagon Adeti	Ton	Vagon Adeti	Ton	Vagon Adeti	Ton	Vagon Adeti	Ton
Ocak	576	7.560	92	3.700	-	-	369	11.150
Şubat	259	6.500	182	7.275	-	-	217	6.950
Mart	205	2.975	302	14.100	-	-	274	8.225
Nisan	20	400	325	14.725	-	-	200	5.950
Mayıs	55	1.100	253	8.960	-	-	340	9.425
Haziran	54	1.100	87	4.050	-	-	265	8.450
Temmuz	210	5.145	225	9.250	-	-	208	5.925
Ağustos	275	7.150	372	12.000	-	-	265	8.450
Eylül	213	6.500	235	10.120	-	-	455	18.200
Ekim	411	16.500	160	8.325	-	-	695	23.900
Kasım	498	15.000	220	10.000	-	-	481	16.350
Aralık	195	5.610	196	8.400	-	-	385	13.460
Toplam	2.971	75.540	2.649	110.905	-	-	4.154	136.435

(Van Lojistik Müdürlüğü)

Van merkezli demiryolu taşımacılığı incelendiğinde 2012 yılı sonu gelen ve giden vagonlar itibariyle toplamda 322.880 ton ticari amaçlı yük taşındığı gözlemlenmektedir.

Öte yandan, ülkenin batısından İstanbul-Ankara-Sivas-Malatya-Elazığ karayolu üzerinden gelen ve İran'a gidecek olan araçların taşıma maliyetlerini minimize eden Tatvan-Van tren ferisi de TRB2 Bölgesi'nin Türkiye içinde demiryolu ağında sahip olduğu önemli altyapılardan birisidir. Tatvan İskelesi'nden araçlar su yolu (Van Gölü) bağlantısı ile Van'a geçiş sağlamak ve tren katarları Van İskelesi'ne indirilmektedir. Yıllar bazında Tatvan-Van arasında kullanılmakta olan tren ferisi seferlerine ilişkin bilgiler aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 22 : TRB2 Bölgesi Tatvan-Van Gölü Feribot İşletmeleri Yıllara Yaygın Yük-Yolcu İstatistikleri

	Yıl	Sefer Sayısı	Taşınan Yük (Ton)	Vagon Adedi	Yolcu Sayısı	Taşıt
-	-	Brüt	Net	-	-	-
2010	741	389.853	140.349	11.971	23.084	775
2011	995	519.517	192.087	17.595	25.074	1.009
2012	1.181	618.654	259.193	19.691	16.081	1.195

(Van Gölü Feribot İşletme Müdürlüğü)

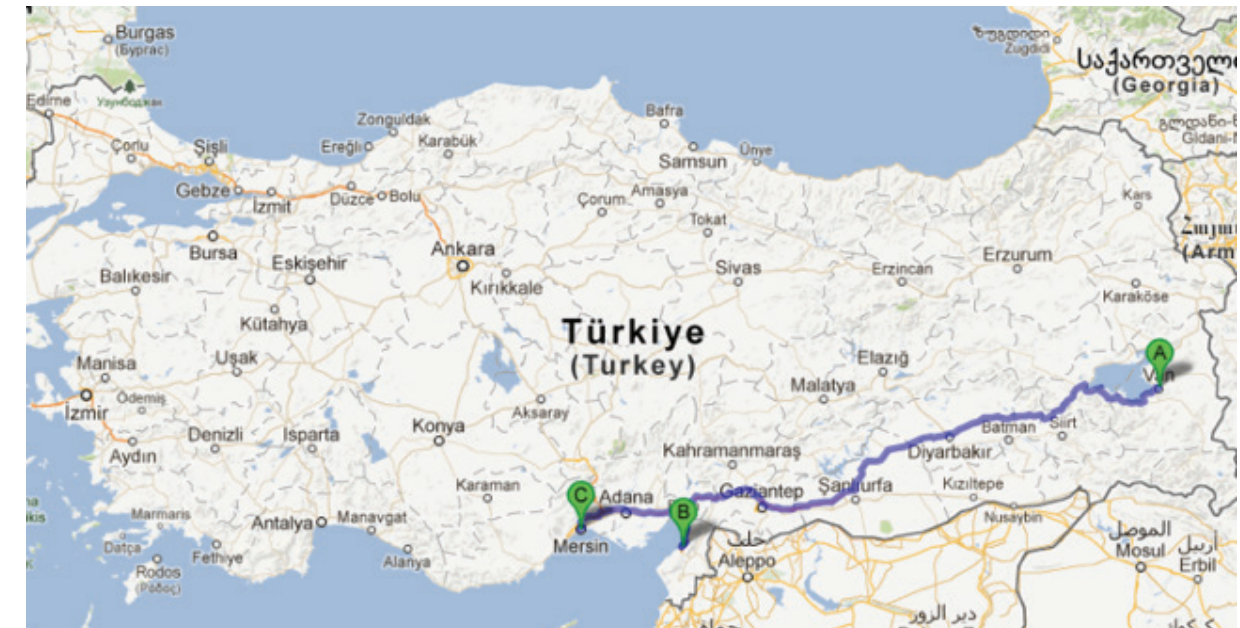
Yük taşımacılığı özelinde veriler incelendiğinde son üç yılda taşınan yük (ton) bazında ciddi artış gözlemlenmektedir. 2010-2011 yılları yük taşıma oranı % 33 artarken 2011-2012 yılları arasındaki oran artış değişimi % 19 olarak gerçekleşmiştir. Yıllar arasında artışın istikrarlı olarak artmamasının temelinde 2011 yılında Van'da yaşanan depremin önemli derecede etkisi olmuştur.

Öte yandan, EUROSTAT verilerine göre Avrupa'da 1.000 km² başına demiryolu uzunluğu 2009 yılı verilerine göre 50,8 km iken, Türkiye'de bu oran 14,7 km ile Avrupa ülkelerinin çok daha altında kalmaktadır. Bu nedenle demiryolu ulaşımının mevcut durumunun geliştirilmesi elzemdir. Bölge istatistiklerinin bu durumda olmasında demiryolu ulaşımının Van Gölü çevresinde demiryolu hatlarıyla değil Tatvan-Van istasyonları arasında çalışan feribotlarla gerçekleştirilmesi önemli bir etkidir. Bölge'nin dağlık ve engebeli coğrafi yapısı, yaşanan istikrarsızlıklar ve Bölge'de demiryoluna olan talebin yetersizliği de bu ulaşım türündeki az gelişmişliğin diğer sebepleri arasında sayılabilir.

2.4. TRB2 BÖLGESİ DENİZYOLU ULAŞTIRMASI KULLANIMI MEVCUT DURUMU

TRB2 Bölgesi denize bağlantısı olan bir bölge değildir. Deniz yolu bağlantısı için TRB2 Bölgesi Van merkezli düşünüldüğünde Bitlis-Diyarbakır-Şanlıurfa-Mersin otoyolu ile yaklaşık 980 km mesafede yer alan Mersin Limanı'na veya yaklaşık 890 km mesafedeki İskenderun Limanı'na bağlantısı gerçekleştirilmektedir.

Şekil 11 : TRB2-Van Merkezli Olmak Koşulu ile En Yakın Limanlar



2.5. TRB2 BÖLGESİ MEVCUT MULTİMODAL TAŞIMACILIK

TRB2 Bölgesi'nde mevcut durum itibarıyla var olan lojistik altyapısı multimodal (çoklu) taşımacılığın gerçekleşme oranı yok denilecek kadar düşüktür. Sadece Tatvan-Van arasında var olan tren ferisi seferleri Bölge genelinde multimodal taşımacılığa örnek verilebilir. Öte yandan, Bölge'de var olan karayolu-demiryolu ağına bağlantısını sağlayacağı temel altyapılar olan aktarım istasyonlarının istenilen düzeyde olmaması da ayrıca Bölge'de multimodal taşımacılığın gelişiminde gözlemlenen diğer olumsuz etkenlerdendir.

2.6. TRB2 BÖLGESİ MEVCUT DEPO VE ANTREPOLAR

TRB2 Bölgesi genelinde gerçekleştirilen çalışmalar ve resmi kurumlar ile (Gümrük Müdürlüğü) yapılan görüşmeler sonucunda, Bölge bütününde kamu kurumlarına veya özel sektöre ait herhangi bir antrepo altyapısı bulunmamaktadır. TRB2 Bölgesi Van özelinde, Van Organize Sanayi Bölgesi'nde klasik depo olarak adlandırdığımız fabrika veya üretim tesisi yanı depolar bulunmaktadır. Öte yandan, Bölge genelinde dağınık yapılarda çeşitli ölçülerde depolar (posta, kargo veya gıda depoları vb.) bulunmaktadır. TRB2 Bölgesi Bitlis-Tatvan özelinde ise, ilde maden sanayinin ciddi oranda var olması nedeniyle açık depolama sahaları (maden ocakları civarı) bulunmaktadır. Bu tür depolama alanları da dağınık ve vahşi depolama alanları olarak adlandırılmaktadır.

2.7. TRB2 BÖLGESİ ULAŞIM VE LOJİSTİK YÖNLÜ GENEL DEĞERLENDİRİLMESİ

TRB2 Bölgesi kapsamında ticari amaçla kullanılan ulaşım modu ağırlıklı olarak karayolu taşımacılığıdır. Bölge'nin sahip olduğu karayolu son yıllarda kamu yatırımı ile desteklenerek ciddi oranda fiziki koşulları iyileştirilmiş ve büyük oranı bölünmüş yol olarak hizmet vermektedir. Bölge devlet ve il yolları hem doğu-batı hem de kuzey-güney istikametinde yapılmaktadır. Bölge'nin önemli karayolları, kuzeyde Erciş üzerinden Ağrı ve Erzurum, batıda Muş üzerinden Bingöl, Elazığ ve Malatya, güneyde Bitlis üzerinden Diyarbakır, Siirt ve Şırnak - yapılması planlanan Derecik ve Üzümlü sınır kapılarıyla - Hakkâri üzerinden Irak ve doğuda Yüksekova-Esendere sınır kapısı ve Saray-Kapıköy sınır kapısı üzerinden İran ile karayolu bağlantısı bulunmaktadır. Bölge'de karayolu taşımacılığının canlandırılması için Habur Sınır Kapısı'na ulaşımı sağlayacak olan mevcut Şırnak-Çatak üzerindeki karayolu altyapısının güçlendirilmesi büyük önem teşkil etmektedir.

Karayolunun yoğun olarak kullanıldığı Bölge'de taşımacılık şirketi veya filo sayısına bakıldığında beklenenin aksine yok denilecek kadar azdır. Var olan şirketlerin yapısı incelendiğinde kurumsallaşmanın ve teknoloji kullanmanın neredeyse yok denilecek seviyelerde olduğu da gözlemlenmektedir.

Bölge demiryolu taşımacılığı, İran ile sahip olduğu demiryolu bağlantısı nedeniyle ciddi anlamda avantajlı bir konuma sahiptir. Bölge demiryolu ağı ve fiziki altyapısı incelendiğinde mevcut TCDD altyapısının çoklu taşımacılığı destekleyici altyapılara yönelik eksikliği gözlemlenmektedir. Bunların başında karayolu-demiryolu arası aktarım istasyonlarının yetersizliği, ithalata ya da ihracata tabi vagonların tartılmasında kantar tartım altyapısının yetersizliği veya vagon stok sahasının ileriye dönük olarak genişleyecek alanının olmaması başı çekmektedir.

Öte yandan, demiryollarında yolcu odaklı olarak da elektrifikasyon altyapısına demiryolları sahip değildir. Bölge'nin lojistik yönlü demiryolu taşımacılığında en büyük problemlerinin başında ise Tatvan-Van arasında yapılan tren-feri hizmetinin düzensiz olmasının yanı sıra var olan tren-ferilerin miadını çoktan doldurmuş olması nedeni ile taşımacılıkta yaşanan zaman ve kapasite kaybıdır. Demiryollarına ilişkin olarak özel sektör tarafından (madencilik sektörü) ifade edilen diğer bir sıkıntı ise TCDD tarafından Bölge'de uygulanan 250 ton taşıma kotasının varlığıdır. Katar vagon uygulamasında uygulanan 250 ton limitinin bahse konu sektörde daha düşük olması büyük oranda talep edilmektedir. Tonajın yüksek olması nedeniyle bu uygulamadan dolayı Bölge'de özel sektör demiryolu kullanımı yerine karayolu taşımacılığı tercih edilmekte ve maliyetleri ciddi oranda artırmaktadır. Yapılan saha çalışmalarında İran dönüşünde TCDD'ye ait vagonların büyük bir kısmının ülke içine dağılımında boş olarak gitti gözlemlenmiştir. Bunun yerine, TCDD tarafından bu uygulamanın İran demiryolu taşımacılığı dönüşü esnasında kazan-kazan ilkesi ile tekrar ele alınması ve özel sektörü destekleyici yeni politikaların uygulanması önem teşkil etmektedir. Öte yandan, TCDD ile mevcut Gümrük Müdürlüğü arasında yaşanmakta olan bürokrasi nedeniyle de ciddi oranda zaman kaybı yaşanmaktadır.

Bölge kapsamında aktif olarak çalışmakta olan Yüksekova-Esendere Sınır Kapısı ve Saray-Kapıköy Sınır Kapısı bulunmakta ve Üzümlü-Derecik Sınır Kapısı'nın da açılması gündemdedir. Her iki aktif sınır kapısı üzerinden İran ile bağlantı kurulmaktadır. İran'da var olan mevcut olumsuz siyasi durumdan dolayı bahse konu sınır kapılarında geçiş oranı ciddi anlamda azalmış durumdadır. Bunun yanı sıra İran'ın uyguladığı ticari ve taşımacılık kotaları da bu azalışı destekleyen diğer olumsuz yapılardır. Bölge gümrük altyapısı incelendiğinde ise Bölge'de gümrük işlemlerinin ortak olarak bir sahada verilmesine uygun gümrüklü açık veya kapalı saha bulunmamaktadır. Bu nedenle, ticari eşyaya yönelik zaman zaman gümrük işlemlerinde sıkıntılar yaşanmaktadır. Örneğin kaçak ticari eşyanın koyulabileceği saha bulunmamaktadır. Bölge'de gümrüklü depo olarak adlandırılan antrepo altyapı yatırımı da bulunmamaktadır. Öte yandan, depo kavramı ise klasik depo olarak adlandırdığımız fabrika ya da üretim tesislerinin yanında bulunmaktadır. Bunun dışında, küçük ebatlarda gıda veya toptancılara hizmet verecek dağınık yapıda şehir merkezinde depolar bulunmakta olup Bölge genelinde resmi bir kayıt olmaması ile mevcut depo kapasitesi bilinmemektedir. Öte yandan, Bitlis ilinin sahip olduğu madencilik sektörünün kullandığı maden ocakları yanında vahşi depolama alanları bulunmaktadır.

Havacılık sektörü ise Bölge'de son zamanlarda özellikle yolcu taşımacılığında ciddi oranda artış göstermiştir. Bölge'de aktif olarak çalışmakta olan iki adet havalimanı bulunmaktadır. Bunlardan bir tanesi Van Ferit Melen Havalimanı, diğeri ise askeri amaç ile kurulmuş gerçekleşmiş, daha sonra sivil havacılığın hizmetine sunulmuş olan Muş NATO Havalimanı'dır. Van Ferit Melen Havalimanı'nın kullanılması yönünde artan talep karşısında mevcut kapasitesinin yakın zamanda yetmeyeceği ve buna ilişkin genişletme çalışmasının yapılması gerekliliği gözlemlenmektedir. Yapılacak olan genişletme kapsamında hava kargo altyapısının da göz ardı edilmeksizin yapılması Bölge hava taşımacılığını destekleyecek bir yaklaşım olarak değerlendirilmektedir. Her iki havalimanında da gümrüklü hizmet altyapısı bulunmamaktadır.

13- ULAŖIM VE LOJİSTİK

2014



🏠 Şerefiye Mah. Cumhuriyet Cad. 943. Sok. No:1 65140 İpekyolu / Van

☎ Tel : (0432) 215 65 55 (pbx) / Faks : (0432) 215 65 54 - (0212) 381 79 93

🌐 E-mail : bilgi@daka.org.tr / Web : www.daka.org.tr



www.facebook.com/doguanadolukalkinmaajansi
www.twitter.com/DAKA_org_tr