

PAN-AVRUPA TAŞIMA KORİDORLARI

Doç. Dr. Murat ERDAL

1980'lerin sonunda Berlin Duvarının yıkılışı ve Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte başlayan süreç içerisinde Avrupa Birliği (AB) kendisini yeniden konumlandırma ihtiyacını hissetti. Bu konumlandırma perspektifinde, öncelik ticaretin serbestleşmesi ve siyasi nüfuz alanını genişletme amacını taşıyan Doğu ve Güney Avrupa ile bütünleşme politikası oldu. Taşıma altyapı yatırımları bu yeni dönemin katalizörü olarak değerlendirildi. AB'nin 2000'li yıllar ve sonrası dönem ihtiyaçlar hiyerarşisinde ise "enerji politikaları" ve "yeni pazar arayışları" ilk sıraları aldı¹.

1990'lı yıllarda Eski Doğu Bloku ülkeleri; Doğu Almanya, Polonya, Çekoslovakya, Romanya ve Bulgaristan, dünya ile entegrasyon hedefiyle birlikte gelişmiş Batı Avrupa ülkeleri ile ticari, sosyal ve kültürel etkileşimlerini artırdılar.

Yugoslavya'nın çözülüşüyle Hırvatistan, Slovenya, Bosna Hersek, Sırbistan, Makedonya'nın bağımsızlıklarını ilan etmesi, Balkanlar'da yeni bir dönemi başlatmış oldu. Diğer taraftan Sovyetler Birliği'nin çöküşü Rusya, Ukrayna, Belarus, Gürcistan, Letonya, Latvia, Estonya, Moldova, Azerbaycan, Nahçıvan, Kazakistan, Tacikistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Ermenistan'ın doğmasına neden oldu.

2000'li yıllarla birlikte, Doğu Avrupa, Balkanlar ve Orta Asya'da yaşanan birtakım belirsizlikler, politik ve ekonomik bakımdan istikrarsız yapı çok sürmemiş ve yavaş yavaş ortadan kalkarak yerini zaman içinde dengeli büyümeye, altyapı yatırımlarına ve yeni dönem ulaştırma-enerji projelerine bırakmıştır.

Pan Avrupa Taşıma Koridorları fikrinin başlangıç dönemi 1990'lara dayanmaktadır. 25-26 Haziran 1990 da Dublin ve 14-15 Aralık 1990 Roma'da yapılan AB Toplantılarında, "Avrupa İçin Taşıma Politikaları" vizyonu ortaya konmuştur. 11

¹ Murat Erdal, "Pan-Avrupa Taşıma Koridorlarının Türkiye'ye Etkileri", **Dünya Gazetesi**, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, Sayı:7441, 4 Kasım 2004, s:2.

Eylül 1991 tarihinde Budapeşte’de Avrupa içsuyolu ve taşıma deklarasyonu açıklanmıştır.

29-31 Ekim 1991’de “Pan-Avrupa Taşıma Konferansı” çerçevesinde Tüm Avrupa İçin Taşıma Politikalarını meydana getiren “Prag Deklarasyonu” oluşturulmuştur. Bu konferans, “Avrupa Sivil Havacılık Konferansı”, “Avrupa Topluluğu Bakanlar Konseyi Başkanlığı”, “Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu” ve “Avrupa Taşıma Bakanları Konferansı”nın işbirliği sonucu gerçekleşmiştir. Prag Deklarasyonu içerisinde AB taşıma politikaları tüm taşıma türleri açısından ele alınmıştır. Daha sonra 14-16 Mart 1994 Girit’te yapılan ikinci ve 23-25 Haziran 1997 Helsinki’de yapılan üçüncü konferansta Pan Avrupa Taşıma Politikalarının temelleri inşa edilmiştir. Bu planlamalarda Birlik üyeleri arasında harmonizasyonun sağlanması, gelecekteki ihtiyaçlara yönelik programlar, taşıma türlerinde güvenlik ve hepsinden önemlisi Bölge Ülkeleri ve AB aday ülkeleriyle ilişkiler taşıma boyutları ile analiz edilmiştir.

Pan-Avrupa Taşıma Konferansları kapsamında on adet taşıma koridoru belirlenmiş ve buna uygun altyapı planları geliştirilmiştir. Taşıma koridorlarının geçtiği ülke ve güzergahlar aşağıdaki gibidir (Şekil 1).



Şekil 1. Pan-Avrupa Taşıma Koridorlarının Geçtiği Ülke ve Güzergahlar.

Taşıma Koridorları

Koridor 1 Baltık Karayolu 445 km., Baltık Demiryolu 550 km., kara-demiryolu.
Helsinki (Finlandiya), Tallinn (Estonya), Riga (Letonya), Kaunas – Klaipeda (Litvanya)
Varşova – Gdansk (Polanya), Kaliningrad (Rusya)

Koridor 2 Kara ve demiryolu, çoğunlukla birbirine paralel. Toplam uzunluk 1.830 km.
Berlin (Almanya), Ponzan – Varşova (Polanya), Brest - Minsk (Belarus)
Smolensk - Moskova - Nizhni Novgorod (Rusya)

Koridor 3 Kara ve demiryolu, çoğunlukla birbirine paralel. Toplam uzunluk 1.640 km.
Berlin - Dresden (Almanya), Wrocław - Katowice - Krakow – (Polanya), Lviv – Kiev
(Ukrayna)

Koridor 4 Avrupa'yı Güneydoğu Avrupa'ya bağlamaktadır.

Kara ve demiryolu, Tuna ferry bağlantısı, hava ve deniz limanları, kombine taşıma,
Toplam uzunluk 3.258 km.

Berlin – Dresden - Nurnberg (Almanya), Prag – Brno (Çekoslavakya), Viyana
(Demiryolu) – (Avusturya), Bratislava – (Slovakya), Gyor – Budapeşte – (Macaristan)
Arad – Craiova – Bucharest – Köstence (Romanya), Sofya – Plovdiv (Bulgaristan)
Selanik (Yunanistan), İstanbul (Türkiye)

Koridor 5 Kara ve demiryolu. Toplam uzunluk 1.600 km.

Venedik – Trieste (İtalya), Koper - Ljubljana - Maribor (Slovenya), Macaristan Sınırı –
Budapeşte – (Macaristan), Uzgorod – Lviv – Kiev (Ukrayna)

Güzergah A: Bratislava - Zilina – Kosice (Slovakya)

Rijeka – Zagreb- Osijek (Hırvatistan)

Budapeşte – (Macaristan)

Güzergah B: Rijeka - Zagreb - (Hırvatistan)

Macaristan Sınırı – Budapeşte – (Macaristan)

Güzergah C: Ploce – Saraybosna (Bosna-Hersek)

Osijek – (Hırvatistan)

Budapeşte – (Macaristan)

Koridor 6 Kara ve demiryolu, Koridor 5 ile bağlantı, kombine taşıma.

Toplam uzunluk 1.800 km.

Gdansk - Katowice (Polonya)– Zilina (Slovakya)

Güzergah A: Grudziadz – Ponzan (Polonya)

Güzergah B: Katowice (Polonya) - Ostrova (Çekoslavakya) – Koridor 4 ile bağlantı.

Koridor 7 Tuna nehiryolu ile Almanya'dan Karadeniz'e; Rhine ve Main nehiryolu ile
Kuzey Denizi ile bağlantı.

Almanya, Avusturya, Bratislava (Slovakya), Győr-Gönyü (Macaristan), Hırvatistan
Sırbistan, Ruse-Lom (Bulgaristan), Moldova, Ukrayna, Köstence (Romanya)

Koridor 8 Kara ve demiryolu, Durres Limanı, Bitola'da kombine taşıma.

Toplam Uzunluk 1.300 km.

Durres – Tiran (Arnavutluk), Skopje – Bitola (Makedonya), Sofya - Plovdiv –
Dimitrovgrad - Burgaz – Varna (Bulgaristan)

Koridor 9 Kara ve demiryolu, liman bağlantısı. Toplam Uzunluk 6.500 km.

Helsinki (Finlandiya), Vyborg – St. Petersburg - Pskov – Moskova - Kaliningrad
(Rusya), Kiev – Ljubasevka (Ukrayna) – Kishinev (Moldova) – Bucharest (Romanya)
- Dimitrovgrad (Bulgaristan) – Alexandroupoli (Yunanistan)

Güzergah A: Ljubasevka – Odessa (Ukrayna)

Güzergah B: Kiev (Ukrayna) - Minsk (Belarus) - Vilnius - Kaunas – Klaipeda
(Litvanya), Kaliningrad (Rusya)

Koridor 10 Kara ve demiryolu, liman bağlantısı. Toplam Uzunluk 2.360 km.

Salzburg (Avusturya) - Villach – Ljubljana (Slovenya) - Zagreb - Belgrad - Nis –
(Hırvatistan) – Skopje (Makedonya) – Selanik (Yunanistan)

Güzergah A: Graz (Avusturya) – Maribor (Slovenya) - Zagreb (Hırvatistan)

Güzergah B: Belgrad - Novi Sad (Sırbistan) – Budapeşte (Macaristan)

Güzergah C: Nice – Sofya (Bulgaristan) - Koridor 4 Bağlantısı.

Güzergah D: Bitola (Makedonya) - Florina - Via Egnata – Igoumenitsa (Yunanistan)

Pan-Avrupa Taşıma Koridorlarının geçtiği ülke ve güzergahlar incelendiğinde şu değerlendirmeleri yapmak mümkündür:

1. Avrupa Birliği'nin 10 taşıma koridoruna ve diğer tüm alanlardaki politikalarına neden gerek duyduğu çok iyi sorgulanmalı ve Türkiye açısından tehdit ve fırsatlar dikkatli bir şekilde analiz edilmelidir.
2. AB projeleri, Birlik kuruluş amaç ve misyonu gereği, öncelikle kendi üye ülke ekonomilerini, imalat ve hizmetler sektörünün çıkarlarını düşünmektedir. "Her AB projesi Türkiye için de yararlıdır" anlayışı her zaman ve koşulda geçerli olmayabilir. Ülkeler, sektörler ve şirketler arasında kıyasıya rekabetin yaşandığı bir dönemde AB politika ve projeleri bir "dayanışma platformu" gibi algılanmamalıdır. Türkiye açısından yarar ve zararları parlamento, kamuoyu,

bilim çevreleri ve sektör temsilcileri ile etraflıca tartışıldıktan sonra sözleşmelere imza atılmalıdır.

3. Pan Avrupa Taşıma koridorlarında, AB için doğu ve güney entegrasyonu birincil önemdedir. Taşıma politikalarının özünde; ticaret hacminin artırılması, enerji ihtiyaçlarının karşılanması ve siyasi nüfuz alanının genişletilmesi yatmaktadır.
4. Taşıma projelerinin merkezinde Almanya ve Fransa bulunmaktadır. Projelerden ticari ve siyasi faydayı özellikle bu iki ülkenin elde edeceği tespiti, İngiltere gibi projelerden doğrudan fayda sağlamayacak ancak kaynak aktarımında bulunacak ülkeler tarafından dile getirilmektedir.
5. Taşıma koridorlarının inşası ciddi bir bütçeye ihtiyaç göstermektedir. Bütün projeler için tahmin edilen rakamın 220 Milyar Euro olacağı tahmin edilmektedir. Bu rakamın AB bütçesinden karşılanmasında sıkıntılar yaşanmaktadır.
6. Taşıma koridorları Doğu Avrupa ekonomisine canlılık getirmektedir. Polonya örneğinde olduğu gibi bölge, yabancı sermaye akımında cazibe merkezi olmaktadır.
7. Avrupa taşıma politikalarını "ticaret (eşya hareketi)", "enerji" ve "yolcu" odaklı yapılandırmaktadır. Türkiye de benzer şekilde taşıma politikalarını oluştururken "ticaret" ve "enerji" eksenine gereken önemi vermelidir.
8. Batı Karadeniz, Kuzey Ege ve Adriyatik Kıyılarının, dolayısı ile Doğu Akdeniz'in Orta Avrupa ile entegrasyonunu sağlayan yeni koridor ve güzergahlar Türkiye açısından iyi değerlendirilmelidir.
9. Yunanistan 4, 9 ve 10 numaralı koridorlar ve Balkanlar'da alternatif güzergahlarla stratejik konumunu daha da güçlendirmektedir. Batı Karadeniz (Burgaz, Varna) ile Kuzey Ege (Selanik, Alexandropoli)'nin bağlanması, Kuzey

