

Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından finanse edilmektedir.

Türk Demir Yolu Sektöründe İntermodal Taşımacılık Hizmetlerinin Güçlendirilmesi Projesi



**T.C. ULAŞTIRMA VE
ALTYAPI BAKANLIğI**



İMT
Türk Demiryolu Sektöründe
İntermodal Taşımacılık
Hizmetlerinin Güçlendirilmesi

WEglobal



ULAŞTIRMA
SEKTÖREL
OPERASYONEL
PROGRAMI

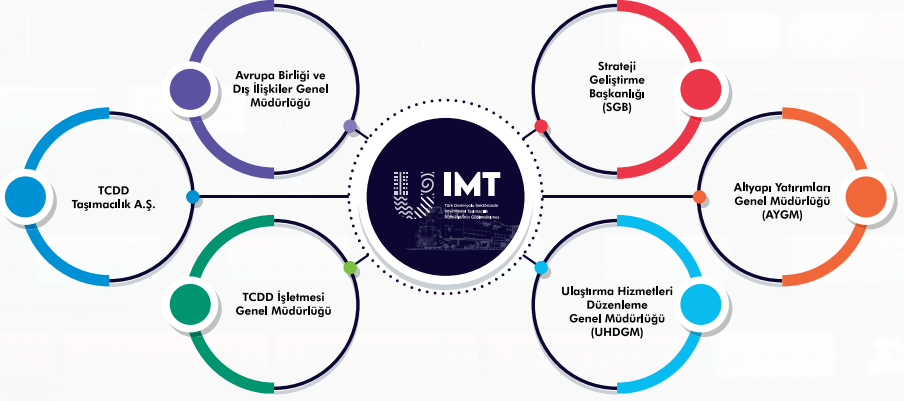
U-IMT PROJESİ NEDİR?

“T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığının yararlanıcı olduğu, Avrupa Birliği (AB) ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından desteklenen **U-IMT**,

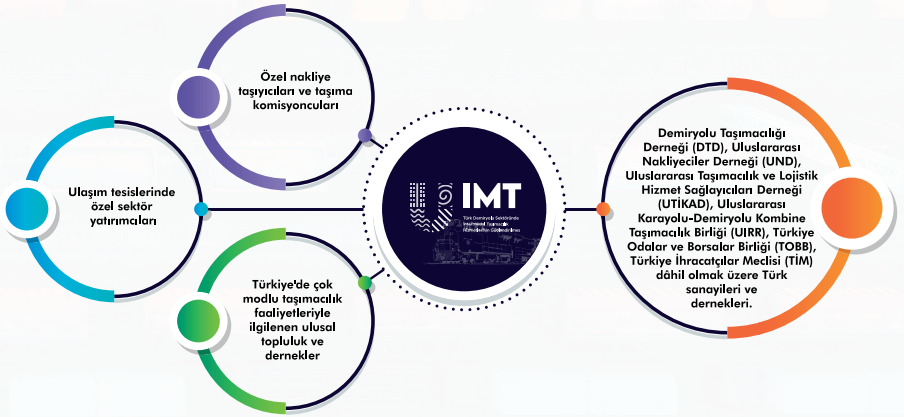
“Türk Demiryolu Sektöründe İntermodal Taşımacılık Hizmetlerinin Güçlendirilmesi Projesi”dir.



Ana paydaşlar



Diğer ilgili paydaşlar



İNTERMODAL TAŞIMACILIK NE DEMEK?

İntermodal taşımacılık, çok modlu taşımacılığın özel bir biçimidir. İntermodal taşımacılıkta, taşınan mallar elleçlenmez¹. Sadece yükleme biriminin taşıma modu değişir. Standartlaştırılmış taşıma birimleri (konteynerler, hareketli kasalar, römorklar) söz konusu taşıma modu değişikliği için hareket ettirilir. İntermodal taşımacılık için kısaca “modlar arası taşımacılık” denebilir.

NEDEN U-IMT?

AB’de yük taşımacılığında demiryolu pazar payı %18’in biraz üzerinde iken Türkiye’de bu oran %5’ten daha azdır.

Türkiye’de hem yurtiçi hem de uluslararası yük taşımacılığında karayolu taşımacılığı hakimdir. Bu karayolu ağırlıklı ulaşım sistemi, yüksek nakliye maliyetlerine neden olmaktadır. Yakıt, özellikle uzun mesafeli taşımacılık için toplam nakliye maliyetlerinin yarısından fazlasını oluşturabilmektedir.

Türkiye’de demiryoluna dayalı lojistik altyapının geliştirilmesi, ülke ekonomisi için oluşturduğu potansiyel fırsatların gerçekleştirilmesi bakımından vazgeçilmez bir öncelik haline gelmiştir. Lojistik altyapı yurt içi ve yurt dışı üretim merkezlerine ulaşmak ve ulaştırma modlarının daha iyi entegrasyonunu sağlamak üzere tasarlanmıştır.

1 Elleçleme: Taşımacılıkta eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması.

Demiryolu taşımacılığı sektörünün geliştirilmesi ile;

-  Daha güvenli ve çevre dostu ulaşım sistemi
-  Daha az maliyetli taşımacılık
-  Daha sistemli ve takip edilebilir lojistik
-  Daha iyi hizmet kalitesi
-  Daha az trafik
-  Daha az araç emisyonu kaynaklı kirlilik
-  Daha az kaza

U-İMT PROJESİNİN AMAÇLARI NELER?

- Projenin nihai amacı, stratejik altyapının belirlenmesi de dahil olmak üzere intermodal yük hizmetleri açısından bir Eylem Planı geliştirmek ve demiryolu yük hizmetlerinde intermodal taşımacılık işletmelerini iyileştirmek için Strateji Geliştirme Başkanlığı (SGB) ile diğer paydaşların kapasitelerini geliştirmek,
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının stratejik amaç ve hedefleri doğrultusunda, ülke kalkınmasına katkı sağlamak amacıyla; yük taşımacılığını karayolundan demiryoluna kaydırmak,
- Daha dengeli bir modal dağılım elde edilmesi ve projenin daha güvenli, çevre dostu bir ulaşım sistemine giden yolu açması adına demiryoluna dayalı bir intermodal ulaşım ağının geliştirilme sürecinin tanımlanması.

U-IMT PROJESİ İLE NE HEDEFLENİYOR?

- Yük taşımacılığının daha dengeli bir modal dağılımı yansıtan daha güvenli, çevre dostu bir taşımacılık sistemine doğru kaymasını sağlamak,
- Türkiye’de demiryolu taşımacılığının pazar payının artmasını desteklemek.

Ulaştırma ekonomisinin temel ilkeleri, demiryolunun genellikle daha uzun mesafelerde daha rekabetçi olduğunu ve karayolu taşımacılığının daha kısa mesafeler için avantaja sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Ancak Türkiye’de karayolu taşımacılığı ortalama 606 km, demiryolu ise ortalama 457 km yük taşımaktadır.

Karayolu taşımacılığı ortalama mesafeleri AB’de 581 km ve ABD’de 445 km’dir. Bu bağlamda **açık hedef**, demiryoluna erişimi olmayan kullanıcılar için, karayolu taşımacılığının kullanıcıların bulunduğu yere daha kısa “son kilometre” hareketler yapmasıyla, demiryolunun uzun mesafe trafiği için başarılı bir şekilde rekabet etmesinin temin edilmesi olmalıdır.

Türkiye'nin başlıca ihracat ürünleri arasında otomobil, otomobil parçaları, demir-çelik, yapı malzemeleri, buğday/un ve giyim yer almakta ve bunların hepsi demiryolu taşımacılığı için iyi adaylar olarak gözlemlenmektedir. 11. Kalkınma Planı kapsamında bu ürünlerin taşınması, önümüzdeki yıllarda **verimliliğin artırılması** bağlamında bir hedeftir.

Taşımacılık bağlantılarındaki son uluslararası gelişmeler nedeniyle, demiryolunun transit trafikten elde ettiği gelirden de büyük artışlar olması beklenmektedir. Türkiye, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının tamamlanması ve Çin'in Güney Sincan'dan (Kaşgar) başlayan Kırgızistan ve Özbekistan üzerinden geçip (Türkmenistan ve Kazakistan üzerinden) Hazar Denizi'ne uzanan yeni demiryolu bağlantısını geliştirme girişimiyle daha fazla transit trafik oluşturmak için oldukça iyi bir konumdadır. Ayrıca, Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası EBRD, halihazırda Kafkaslar ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşacak Orta Asya ticareti üzerine çalışma yürütmektedir. Bu gelişmeler, Türkiye'nin bu geçiş güzergahında stratejik bir köprü olma konumunu kuşkusuz güçlendirecektir.



U-IMT PROJESİ NASIL İLERLEYECEK?

U-IMT dört operasyonel bileşenden oluşmaktadır:

1- Sektördeki Durumun Değerlendirilmesi

- 1.1. Mevcut İntermodal Taşımacılık Hizmetlerinin Özelliklerinin Tanımlanması ve Analiz Edilmesi
- 1.2. Kullanılan Temel Teknolojilerin Tanımlanması ve Analiz Edilmesi
- 1.3. İntermodal Trafik Tahminlerinin Hazırlanması
- 1.4. Demiryolu Altyapısının, Ana Ağların Tanımlanması ve Analiz Edilmesi ve Bunların İntermodal Yük Taşımacılığı Talebini Karşılamaya Hazır Olup Olmadığının Değerlendirilmesi
- 1.5. İş Modellerinin Detaylı Analizlerinin Yapılması
- 1.6. Politik, Yasal ve Kurumsal Çerçevenin Detaylı Sunumu ve Analizi
- 1.7. Türkiye'deki Durumun Nitel ve Nicel Analizleri
- 1.8. Mevcut Durumun Değerlendirilmesi İçin Çalıştay Düzenlenmesi

2- İntermodal Taşımacılık Geliştirmeye Yönelik Beklentilerin Araştırılması

- 2.1. İntermodal Trafik Gelişimi Beklentileri
- 2.2. Hukuki Analizler ve Mevzuat Taslağı İçin Öneriler
- 2.3. Türkiye’de İntermodal Taşımacılığın Rekabet Gücünün Artırılması için İyi Uygulama Çözümleri

3- Türkiye’de İntermodal Yük Taşımacılığının Geliştirilmesine Yönelik Eylem Planı

- 3.1. İntermodal Yük Taşıma Koridorlarının Tanımlanması
- 3.2. Koridor Geliştirme Stratejisi
- 3.3 Eylem ve Finansman Planının Detaylandırılması

4- Kapasite Oluşturma Ve Görünürlük

- 4.1. Eğitim İhtiyaçları Değerlendirme ve Eğitim
- 4.2. Avrupa Çalışma Ziyaretleri
- 4.3. Farkındalık ve Görünürlük Faaliyetleri





Türkiye’de ileride kurulacak herhangi bir intermodal sistem, karayolu taşımacılığından yük çekmede başarılı olacaksa, bu ancak kullanıcıların tam desteği alınarak gerçekleştirilecektir.

Bu sebeple projenin her aşamasında;

Proje bilgilerinin sunulması, paydaş gruplarının görüş ve fikirlerini sunmalarına olanak tanınması için **çalıştaylar**;

Proje bilgilerinin sunulması, paydaş gruplarının görüş ve fikirlerini sunmalarına olanak tanınması, üst düzey paydaşlarla resmi ilişkiler kurulması, teknik belgelerin dağıtılması için **resmi toplantılar**;

Proje bilgilerini geniş bir paydaş kitlesine sunulması, paydaş grubunun görüş ve fikirlerini sunmasına olanak tanınması, teknik olmayan proje bilgilerinin dağıtılması için **kamuya açık toplantılar**;

Daha küçük grupların hedeflenen temel bilgilerine ilişkin görüş ve fikirlerini sunmasına olanak tanınması, bireysel paydaşlardan görüş ve fikirlerin toplanması için **odak grup toplantıları**;

Paydaşlarla kişisel ilişkiler kurulması ile görüş ve önerilerin alınması için **birebir görüşmeler**;

Proje bilgilerinin geniş kitlelere yayılması için **basınla ilişkiler** yürütülecektir.

U-IMT ile ilgili geliřmeleri takip etmek için



<https://uimt.org.tr/>

Sorularınız için e-posta adresi:



info@uimt.org.tr

Bu yayın

Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti'nin mali desteğiyle hazırlanmıştır.

Bu yayının iğeriğinden sadece

WEglobal liderlięindeki Konsorsiyum sorumludur ve hiębir şekilde

Avrupa Birliği, Türkiye Cumhuriyeti veya

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın görüşlerini yansıttığı şeklinde yorumlanamaz.