

Türkiye'nin Ulaşım Vizyonunda Raylı Sistemlerin Önemi

Dr. İlhami Pektaş

Ulaşım bir ülke ekonomisinin kan damarlarıdır. O damarlar ne kadar güçlü ve kesintisiz çalışırsa ekonomi de o kadar sağlıklı büyür. Raylı sistemler, bu damar sisteminin en stratejik unsurlarından biri olup sadece bugünün değil yarının şehirlerini, ticaretini ve çevresel sürdürülebilirliğini şekillendiren vazgeçilmez bir öneme sahiptir.

Türkiye; Asya, Avrupa, Orta Doğu ve Afrika'nın kesim noktasında yer alan eşsiz coğrafi konumu ile ticaretin ve medeniyetlerin kavşak noktası olan önemli bir ülkedir. Avrasya'nın merkezinde sadece 4 saatlik uçuşla 67 ülke, 1.6 milyar insan, 43 trilyon dolar gayrisafi milli hasıla ve 11 trilyon dolarlık ticaret hacmine sahip stratejik bir bölgenin içindeyiz.

Bugün dünyadaki ticaret hacmi 15 milyar ton civarındadır. 2030'a geldiğimizde bu miktar 25 milyar tona, 2100'e geldiğimizde ise 150 milyar tona çıkacak. Dünyadaki ticaret hacimlerinin tam ortasında Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan orta koridor ile İstanbul ve Marmara Denizi bulunuyor. Bugün itibarıyla 760 milyar dolarlık ticaret ve 649 milyon ton yükün hareket ettiği stratejik bir bölgede yer alıyoruz. Bu ticari hareketten daha çok pay alabilmek, bu lojistik koridorlardaki ülkelerle iş birliklerimizi daha çok geliştirmek üzere 2003 yılından itibaren ülkemizde büyük yatırımlar yapılıyor ve projeler geliştiriliyor.

İçinde yer aldığımız bu coğrafya, ulaştırma koridorları, lojistik ağlar ve küresel ticaret akışları açısından stratejik bir önem taşımaktadır. Bu avantajı kalıcı bir güce dönüştüren en temel unsurlardan biri de kuşkusuz demiryolu altyapısıdır. Son 23 yılda ulaştırma sektörüne 300 milyar doların üzerinde yatırım yapılmış ve bunun yaklaşık 70 milyar doları demir yollarına ayrılmıştır. Bu güçlü vizyon sayesinde demiryolları ihmal edilen bir alan olmaktan çıkmış ve ülke kalkınmasının omurgası haline gelmiştir.

Raylı sistemler 2003 yılından sonra özellikle yüksek hızlı trenlerle birlikte ülkemizde adeta yeni bir döneme girmiştir. Yüksek hızlı trenler yalnızca şehirleri birbirine bağlamakta kalmamış, vatandaşlarımızın ulaşım alışkanlıklarını da köklü bir şekilde değiştirmiştir. Bugün Ankara, Eskişehir, Konya, Karaman, İstanbul, Sivas gibi hatlarda seyahat eden vatandaşlarımızın çok büyük bir kısmı tercihini demir yollarından yana kullanmaktadır. Şu anda 19 ilimiz YHT hizmeti almakta olup yakın zamanda Ankara-İzmir, Mersin-Adana-Osmaniye-G.Antep,

Ankara-Kayseri, İstanbul-Kapıkule, Balıkesir-Bursa-Yenişehir-Osmaneli, Ankara-Kırıkkale-Çorum-Samsun, Karaman-Ulukışla, Kars-Iğdır-Aralık-Dilucu gibi YHT hatlarının açılmasıyla kullanım oranı daha da artacak diğer ilave projelerle birlikte 2053 hedefleri doğrultusunda 52 ilimiz YHT ile tanışacaktır.

Ülkemizde Raylı sistemlere büyük bir güven duyulmaktadır. 2025 yılı boyunca yüksek hızlı trenler, ana hat trenleri, bölgesel trenler ve kent içi hatlarımızda yaklaşık 283 milyon yolcuya hizmet verilmiştir. Sadece yüksek hızlı trenlerimizde 2025 yılında yaklaşık 12 milyon, bugüne kadar ise Demiryollarında 110 milyon civarında yolcu taşınmıştır. Bugün itibarıyla 2.500 kilometrelik yüksek hızlı tren ağı ile dünyada 8., Avrupa'da 6. YHT işletmesi konumuna ulaştık. Tüm bu veriler bize şunu açıkça göstermektedir ki yüksek hızlı trenler Türkiye'nin artık kalıcı, güçlü ve güvenilir bir ulaşım alternatifi haline gelmiştir.

Yük taşımacılığı da demiryollarımızda stratejik bir rol üstlenmektedir. Türkiye, Asya, Avrupa, Ortadoğu ve Afrika arasında yaklaşık 760 milyar dolarlık ticari bir hareketliliğin merkezinde, Kara ve Demiryolu ağı, limanları, havacılık ve lojistik altyapısıyla bölgenin en önemli lojistik üstlerinden biri olma potansiyeline sahiptir. Ülkemizdeki 217 adet mevcut liman ve iskelenin 21 adedinde, 295 OSB'nin 13 adedinde ve 12 Lojistik Merkezde demiryolu bağlantısı bulunuyor. Lojistik merkezleri, fabrika, sanayi, ve OSB'ler ile limanlara bağlamak üzere toplam uzunluğu 375 kilometreye ulaşan 241 adet iltisak hattı bulunuyor. Taşımaların yaklaşık %41'i iltisak hatlar üzerinden yapılıyor. Sanayicilerimizin rekabet gücünü artırmak ve ülkemizi bölgesinin önemli bir lojistik üssü yapmak üzere lojistik merkez sayısının 23'e ve toplam iltisak hattı uzunluğunun ise 600 kilometreye çıkarılması planlanıyor. Türkiye'yi bölgenin lojistik üssüne dönüştürecek lojistik merkezlerin tamamı hizmete girdiğinde, Türk lojistik sektörüne yaklaşık 74 milyon ton ilave yük taşıma imkanı sağlanmış olacak.

Bugün 2025 yılı itibarıyla taşımacılıkta demir yolunun payı sadece yüzde 5 olarak gerçekleşmiş olmasına rağmen yapılacak yatırımlar sonucunda 2035 yılında bu rakam yüzde 20'ye ve 2053'e geldiğimizde ise yüzde 22'ye çıkması bekleniyor. Bugüne kadar demir yoluyla 54 milyon ton yük taşındı. 2035'e geldiğimizde bu miktar 306 milyon tona, 2053'e geldiğimizde ise 448 milyon tona çıkacak. Yüksek hızlı trenle hizmet alan il sayısı şu anda 19 iken, 2053 yılına geldiğimizde il sayısı 52'ye yükselecek. Yıllık yolcu taşımacılığı şu anda 19,5 milyon iken bu rakam 2053 yılında 270 milyona ve yolcu taşımacılığında şu anda yüzde 1 olan demir yolu payı yüzde ise 6'ya ulaşacak. Bu hedefleri gerçekleştirmek için lojistik merkez sayısının da 26'ya çıkması hedefleniyor.

Orta koridor, Asya'dan Avrupa'ya uzanan en kısa ve güvenli ticaret yoludur. Deniz yoluyla Çin'den Avrupa'ya 40-45 gün süren taşımlar Türkiye üzerinden demiryoluyla yaklaşık 18 günde taşınmaktadır. Çin'den Türkiye'ye 12 günde, Çin'den Avrupa'ya 18 günde, Türkiye'den Rusya'ya 8 günde ulaşım sağlayan BTK Demiryolu Hattı ve Orta Koridor, Kuzey Koridora ve denizyolu taşımacılığına göre daha kısa, daha ekonomik ve daha güvenli bir koridor olarak ön plana çıkmaktadır. 2017 yılında faaliyete geçen ve Orta Koridor'un önemli bir ayağı olan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu, Çin ile Avrupa arasındaki kesintisiz ulaşım ve ticaretin tesisinde yeni bir güzergah sunmaktadır.

Çin'den yola çıkan yükler Marmara üzerinden kesintisiz bir şekilde Avrupa'ya ulaştırılabilmektedir. 2025 yılı Haziran ayında İstanbul'da düzenlenen küresel Ulaştırma Koridorları Forumu sonrasında ülkemiz üzerinden Çin-Avrupa arasında düzenli demiryolu yük taşımacılığı başlatılmış ve ilk tren 9 Temmuz 2025'te varış noktasına ulaşmıştır. Bu taşımlar kapsamında Marmaray'da 24 saat kesintisiz geçiş sağlanmış, Kars-Kapıkule arasında trenlerin kesintisiz işletilmesi için tüm operasyonel düzenlemeler hayata geçirilmiştir. Ayrıca 2025 yılı mayıs ayında devreye alınan Bandırma -Tekirdağ Tren Feribot hattı ile Marmaray'dan geçemeyen tehlikeli maddeler, patlayıcı yük ve askeri malzemelerin Asya ve Avrupa arasında taşınması mümkün hale gelmiştir. Bugün geldiğimiz noktada demiryollarında günlük yaklaşık 1500 tren trafiği yönetilmekte ve her gün 100.000 ton yük, 30.000 YHT yolcusu, 40.000 konvansiyon tren yolcusu ve yaklaşık 1 milyon kent içi yolcusu güvenle taşınmaktadır.

Türkiye'nin çok önem verdiği ve üzerinde çalıştığı Kalkınma Yolu projesi, Hint Okyanusunda Basra Körfezinden başlayarak Irak'ın FAW Limanından ülkemize ulaşan 1200 kilometrelik demiryolu ile orta koridora entegre edildiğinde Avrupa'ya, Ege Denizine, Karadeniz'e, Akdeniz'e ulaşan ve Süveyş Kanalına alternatif olması planlanan bu önemli lojistik koridor üzerindeki demiryolu yatırımlarının önümüzdeki yıllarda faaliyete geçmesi için çalışmalar devam ediyor.

2003 yılından itibaren Demiryolu uzunluğu 10.900 km'den 13.919 km'ye, sinyalli hat uzunluğu 2.505 km'den 8.419 km'ye, elektrikli hat uzunluğu ise 2.122 km'den 7.274 km'ye ulaşmış, yıllık taşınan yük miktarı ise 15 milyon tondan yaklaşık 33 milyon tona yükselmiştir. Bugün itibarıyla demiryollarında sinyalizasyon çalışmaları devam eden hatlarda yerli ve milli sistemler kullanılmakta olup mevcut durumda sinyalli hat oranı yüzde 61 seviyesine

yükselmiştir. Yapım çalışmaları devam eden yaklaşık 4 bin kilometrelik hızlı tren hattı ise ETCS sinyalizasyon sistemleri ile donatılmaktadır. Demiryolu hat uzunluğunun 2028'e kadar 17.500 km.ye, 2053 yılına geldiğimizde ise 28.590 km.ye ulaşması hedeflenmektedir.

Ulaştırma ve lojistik altyapısı kapsamında 4.164 km'lik yeni demiryolu ihalesi yapılmış olup 5.349 km'lik demiryolunun etüt proje çalışmaları ise devam etmektedir. Ankara, İzmir, Halkalı, Kapıkule, Mersin, Gaziantep, Bandırma, Bursa ve Karaman, Ulukışla gibi stratejik hızlı tren projeleri de eş zamanlı olarak ilerlemektedir. Büyükşehirlerin trafik yükünü hafifleten BAŞKENT RAY, İZBAN GAZİRAY ve ADARAY projeleriyle bugün bu şehirlerimizde 290 km'lik kent içi Banliyö tren seferleri işletilmektedir. Konya'da KONYARAY Banliyo'nun da 2027'de işletmeye alınması ile demiryolu yolcu sayısı daha da artacaktır.

Son yıllarda yürütülen demiryolu seferberliğinin temel hedeflerden biri de yerli ve milli demiryolu sanayisini güçlü, sürdürülebilir, rekabetçi bir yapıya kavuşturmadır. Bu doğrultuda da elektrifikasyonda %95, sinyalizasyonda %35, üst yapıda %95, altyapıda %100 ve Raylı sistem araçlarında %70 yerlilik oranına ulaşılmıştır. Bu dönüşümün merkezinde TCDD ve TÜRASAŞ yer almakta olup TÜRASAŞ modern üretim altyapısı Eskişehir, Sakarya ve Sivas'ta entegre tesisleri ile Türkiye'nin demiryolu sanayisinin ana lokomotif kuruluşudur. Ana hat lokomotiflerinden milli elektrikli ve dizel tren setlerine, hızlı tren projelerinden yük ve yolcu vagonlarına, kritik altyapı sistemlerinden bakım ve revizyon faaliyetlerine kadar geniş bir yelpazede faaliyet gösteren TÜRASAŞ bugün yalnızca araç üreten değil aynı zamanda tasarlayan, geliştiren, teknolojiyi millileştiren ülkemizin mühendislik gücü konumundadır.

Bozankaya, yerli ve milli yeni nesil tramvay ve sürücüsüz metro araçları üretiminde ve ihracatında, Aselsan ve TÜBİTAK-RUTE, milli demiryolu ve kentiçi sinyalizasyon ve milli cer motoru uygulamalarında önemli seviyelere ulaşmışlardır. Türk sanayisi ve sanayicilerimiz raylı sistemlerde önemli projelere imza atmıştır. Bugün raylarda ilerleyen her bir milli projede Türk mühendisliğinin, teknisyeninin, işçisinin alınteri ve emeği olup, Türk mühendisliği yerli ve milli üretimin lokomotifi haline gelmiştir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızda 2053 Demiryolu vizyonu doğrultusunda ülkemizde güçlü altyapı, güçlü sanayi, güçlü insan kaynağı hedeflerine ulaşmak için büyük destekler vererek raylı sistemlerin gelişmesine öncülük etmektedir.
