



ESKİŞEHİR
SANAYİ
ODASI

ESKİŞEHİR

*Bu çalışmayı, 1923 'den bu yana
ilkokullarda bizlere;
"Eskişehir Demiryollarının kauşak
noktasıdır" diye öğreten değerli
ÖĞRETMENLERİMİZE atfediyoruz.*

YÜK TAŞIMACILIĞINDA DEMİRYOLLARININ AVANTAJLARI

RAYLI SİSTEMLER SEKTÖRÜNÜN POTANSİYELİ

RAYLI SİSTEMLER SEKTÖRÜNDE ESKİŞEHİR 'İN DURUMU ve TALEPLERİ

- Eskişehir 'in Raylı Sistemler Milli Üretim Merkezi Haline Getirilmesi
- Milli Yüksek Hızlı Tren Projesi
- Eskişehir Hasanbey – Gemlik Liman Demiryolu Bağlantısının Tamamlanması
- Eskişehir Hasanbey Lojistik Merkezinin Demiryolu ile Eskişehir OSB'ye Bağlantısının Yapılması
- Eskişehir Ulusal Raylı Sistemler Test ve Araştırma Merkezi (URAYSİM) Projesi Yapımının Tamamlanması





**ESKİŞEHİR
S A N A Y İ
O D A S I**

GİRİŞ

Globalleşme sürecinde pazar ve satınalma operasyonları günümüz iş dünyasının en temel gerçekleri olarak değerlendirildiğinden, lojistik her geçen gün önemi artan bir eğilime sahiptir. Lojistik, global pazar oyuncularının yeni müşteriler, yeni alanlar ve yeni tedarikçiler bulmasında en etkili öğedir. Globalleşme aynı zamanda en kaliteli ürünün en uygun fiyatlarla, ürünün nerede olduğuna bakılmaksızın talep edilmesini de doğurmuştur. Bu durum global lojistik operasyonlarının başarılı olabilmesi için global lojistik ağlarının ve bu ağ içinde yer alan lojistik merkezlerinin etkin ve efektif olmasını gerektirmektedir.



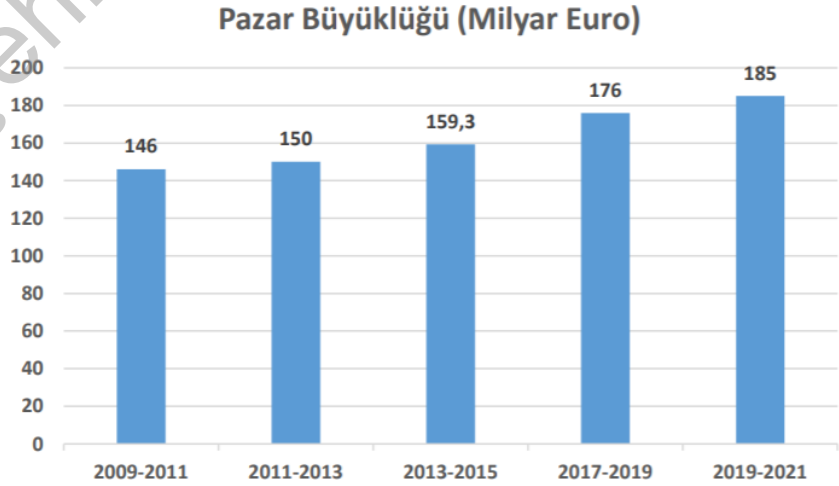
1825 yılında başlayan demiryolu işletmeciliği bir zamanlar dünya uluslarının ekonomilerinde ve sosyal gelişmelerinde çok önemli roller almış, ancak petrolün ucuz olduğu dönemde bir duraklama devri yaşamıştır. 19. Yüzyılın sonlarına doğru demiryolu işletmeciliğinde yeni gelişmeler olmuş, yolcu ve yük taşımacılığı giderek artmaya başlamıştır. Hızlı tren işletmeciliği yaygınlaşmaya başlamış, büyük şehirlerde şehir içi yolcu taşımacılığında metro ve hafif-raylı sistemler devreye alınmıştır. Raylı-sistemler sektörü dünya çapında büyümeye devam etmektedir. Demiryollarına yapılan yatırım dünya çapında yıllık 70 milyar dolar düzeyindedir. 2020 yılı sonuna kadar yapılacak toplam yatırımın 1 trilyon dolara erişmesi beklenmektedir.

Küresel Demiryolu Teknolojileri Endüstrisinin 2009-2021 Pazar Büyüklüğü Dağılımı

Raylı sistemler pazarının her yıl yaklaşık yüzde 2,8 oranında yıllık büyüme göstereceği beklenmektedir. Pazar büyüklüğü 2018 yılında 163,2 milyar Euro olarak gerçekleşmiş olup 2023'te ise 192 milyar Euro olacağı tahmin edilmektedir.

Uluslararası olduğu kadar yerel düzeyde de raylı

sistemler ulaşım araçlarının hem yük taşımacılığı hem de ulaşım amaçlı kullanılması başta sanayi sektörü olmak üzere hizmetler ve tarım sektörlerinde de maliyet etkinliğini arttırmaktadır. Karayolu taşımacılığının maliyet düzeyi, çevresel olumsuz etkileri gibi sebepler, demiryollarının önemini arttırmakta ve özellikle kent içi ulaşımında da raylı sistemlerin sunduğu farklı ulaşım alternatifleri daha sürdürülebilir bir yaklaşımı esas alması sebebiyle ülkemizin büyük bölümünde ulaşım alanında öncelikli politika olarak yerini almaktadır.



Yolcu ve yük taşımacılığının hızlı bir şekilde arttığı günümüzde, güvenlik ve çevresel sürdürülebilirlik, ulaşımda konfor ve kalite gibi unsurlar da ön plana çıkmaktadır. Bu bakımdan raylı sistemler, hem güvenli ulaşım, hem maliyet, hem de çevre dostu bir yaklaşıma sahip olması nedeniyle önemli ölçüde tüm dünyada uzun yıllardır tercih edilen ulaşım sistemlerinin başında gelmektedir. Özellikle son yıllarda raylı sistemlerde, hız kavramının da yoğun olarak sistemlere entegre edilmesiyle, ulaşım ve lojistikte tercih edilen yöntemlerden biri haline gelmiştir.

Ulaşım sistemlerindeki bu gelişme, önümüzdeki dönemde ulaşım ve taşımacılık alanlarında da ortaya koyulan makro stratejileri önemli ölçüde etkilemiştir. Ürün veya hammaddenin navlun fiyatları, firmaların yatırım kararlarını ve rekabet güçlerini önemli ölçüde etkilediğinden, imalat sanayi yatırımları için potansiyelin değerlendirilirken lojistik imkânların artırılması ve lojistik maliyetlerinin dünya ile rekabet edebilecek seviyeye getirilmesi önemli ölçüde dikkate alınmaktadır.

SEKTÖRÜN YAPISI

Ülkemizde demiryollarının gelişmesi Osmanlı Devleti'ne dayanır. Osmanlı Devleti zamanında yapılan ve Cumhuriyetin ilanı ile sınırlarımızın içinde kalan demiryolu ağlarının uzunluğu 4.000 km'yi bulmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryollarına verilen önem ve 10.yıl marşında da belirtildiği gibi yurdu demir ağlarla örmek hedefi meyvesini vermiştir. 2003 yılından itibaren ulaştırma sistemi içerisinde demiryolu yatırımlarına öncelik verilmesi sonucu 2003–2014 döneminde 1.759 km yeni demiryolu yapılmıştır. Günümüzde gelinen nokta ise sürdürülebilir sağlıklı bir ekonomik yapıya kavuşulması ve çevresel etkilerin en aza indirilmesi için tüm ulaşım alt sistemleri bir bütünün parçası olarak düşünülmektedir.

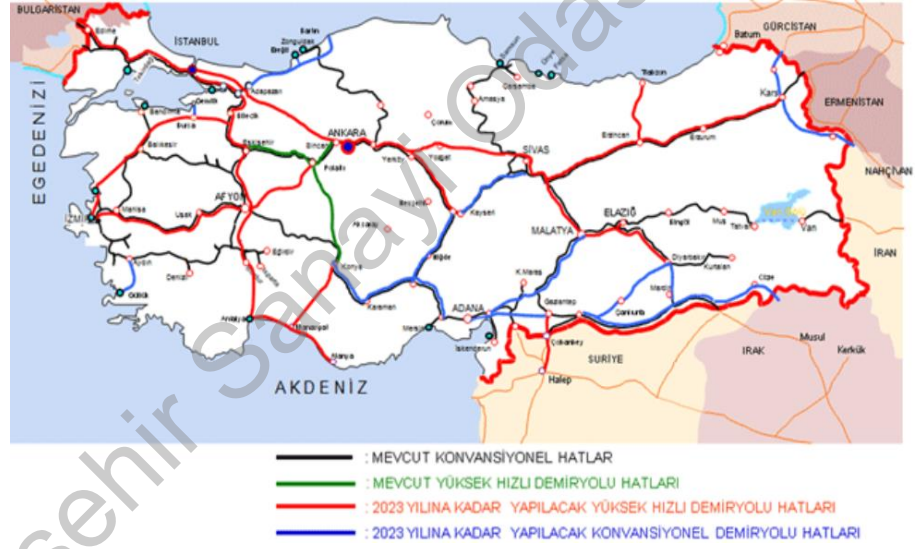


Ülkemiz hem bir transit geçiş ülkesi hem de taşımaların çıkış ve varış yeri olması sebebiyle demiryolu sektörü çok önemlidir. Transit geçiş ülkesi olmasından dolayı Türkiye'nin demiryolu ulaşımında yeterli altyapıya sahip olması ve diğer ulaştırma türleri ile bütünleşik bir yaklaşımla hizmet vermesi gerekmektedir. Bu kapsamda, mevcut ağların ve tüm altyapının modernize edilmesi ve yeni hatların yapılması, ayrıca yüksek hızlı tren hatlarının yapılması ile birlikte yolcu taşımacılığında konvansiyonel hatlar üzerindeki yoğunluk azalacaktır. Buradan elde edilen kapasitenin öncelikli olarak yük taşımacılığı için kullanılması sağlanacaktır. Bununla birlikte, yüksek hızlarda taşınabilecek yüklerin de yüksek hızlı demiryolu hatlarında taşınabilmesi sağlanacaktır.

Ülkemizin raylı sistemler arasında çok önemli stratejik projeleri bulunmaktadır. Bunların en önemlilerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür.

- Demiryolunun yük taşımacılığındaki payının %15'e, yolcu taşımacılığındaki payının ise %10'a çıkarılması.
- Yük potansiyeli bulunan lojistik merkezlerin; fabrika, sanayi, OSB ile limanlara iltisak hattı bağlantılarının artırılarak, kombine yük taşımacılığının geliştirilmesinin sağlanması.
- Limanlara ve sınır kapılarına giden ihracat taşımalarının demiryolu ile yapılmasının teşvik edilmesi.
- 10 bin kilometre yeni yüksek hızlı tren ağının inşa edilmesi. (Mevcut 1.213 km)
- 5 bin kilometre konvansiyonel yeni hat inşa edilmesi. (Mevcut 11.527 km)
- Milli Yüksek Hızlı Tren Projesinde 96 YHT setinin üretilmesi.
- Sektörde 45 Milyar \$'lık yeni yatırım yapılması.
- Birçok kente yeni YHT bağlantısının sağlanması.

Özellikle 2023 yılı için tasarlanan Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisinde yer alan 10.000 Km yeni yüksek hızlı demiryolu hattının yapılması, 5.000 Km yeni konvansiyonel demiryolu hattının inşa edilmesi, trafik yoğunluğuna bağlı olarak belirlenecek



öncelik sırasına göre mevcut ağın 800 Km'lik bölümünün çift hat haline getirilmesi, belirlenecek öncelik sırasına göre 8.000 Km hat elektrikli hale getirilmesi, tüm hatların sinyalli hale getirilmesi için 8.000 Km'lik hattın sinyalizasyonunun tamamlanması, her yıl en az 500 Km mevcut demiryolu ağı yenilenerek standartlarının yükseltilmesi, Organize Sanayi Bölgeleri, fabrika, sanayi, liman vb. demiryolu bağlantılarının tamamlanması, mevcut çeken ve çekilen araç parkının yenilenmesi için 180 YHT Seti, 300 Lokomotif, 120 EMU, 24 DMU, 8.000 vagon temin edilmesi gibi büyük yatırım planları sektörü önümüzdeki dönemde önemli ölçüde etkileyecektir.

Ulaştırma alt sektörlerinin taşımacılıkta aldığı pay açısından bir değerlendirme yapıldığında, dünyada ve ülkemizde, yük ve yolcu taşımacılığında karayolunun ön plana çıktığı görülmektedir. Türkiye, AB-28 ülkeleri, Amerika Birleşik Devletleri ve Çin için yolcu taşımacılığındaki türel dağılım oranları aşağıdaki tabloda verilmiştir.

YÜK TAŞIMACILIĞINDA DEMİRYOLUNUN AVANTAJLARI
RAYLI SİSTEMLER SEKTÖRÜNÜN POTANSİYELİ ve TALEPLERİ

	Demiryolu	Karayolu	Denizyolu ve İç Su Yolu	Havayolu
Türkiye¹	1,1 ²	89,9	0,6	9,5
AB-28³	8,3 ⁴	81,6	0,3	9,8
ABD³	0,8 ⁴	86,0	---	13,2
Çin⁵	39,8	35,7	0,3	24,2

¹ 2016 yılı sonuna ait veridir (KGM, 2016c)

² Kentiçi raylı sistemler ve banliyö hatları hariçtir

³ EC (2017)

⁴ Kentiçi raylı sistemler ve banliyö hatları dâhildir

⁵ NBSC (2016)

Tabloya göre ülkemizde yolcu taşımacılığında karayolunun payı, AB-28 ülkeleri ve Amerika Birleşik Devletleri'ndekine benzer olarak yüksektir. Ek olarak, Çin'in farklı bir özellikte olduğunu ve bu ülkede demiryolu ile havayolunun ağırlığının daha fazla olduğu görülmektedir. Yolcu taşımacılığındaki türel dağılım açısından son yıllardaki eğilimlere bakıldığında, ülkemizdeki demiryolu yatırımlarının olumlu katkılar sağladığı gözlemlenmektedir. Örneğin; AB-28 ülkelerinde demiryolu ile taşınan yolcu-km 2013-2014 arasında %0,8, 2014-2015 arasında ise %1,9 artarken, ülkemizde bu artışlar aynı dönemlerde sırasıyla %16,4 ve %9,9 olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye, AB-28 ülkeleri, Amerika Birleşik Devletleri ve Çin için yük taşımacılığındaki türel dağılım oranları ise aşağıdaki Tabloda verilmiştir.

	Demiryolu	Karayolu	Denizyolu ve İç Suyolu	Boru Hattı
Türkiye¹	4,5	89,6	---	5,8
AB-28²	17,4	71,7	6,1	4,8
ABD²	32,6	45,9	5,8	15,7
Çin³	13,3	32,5	51,5	2,6

¹ 2014 yılı sonuna ait veridir (TCDD, 2017)

² EC (2017)

³ NBSC (2016)

Tabloya bakıldığında, ülkemizde yük taşımacılığında karayolunun payının karşılaştırma yapılan diğer ülkelere göre oldukça yüksek, demiryolunun payının da oldukça düşük olduğu ortaya çıkmaktadır. AB-28 ülkelerinde karayolunun payının görece düşük olmasında demiryolunun %17'yi aşan payının yanında, bu ülkelerde %6 civarında bir pay ile denizyolu ve iç su yollarının da kullanılması rol oynamaktadır. Öte yandan, Amerika Birleşik Devletleri'nde demiryolu ve boru hatlarının toplam payının karayolunun payının üzerinde olduğu, Çin'de ise yük taşımacılığının %50'den fazla bir pay ile denizyolu ve iç su yolları kullanılarak yapıldığı görülmektedir.

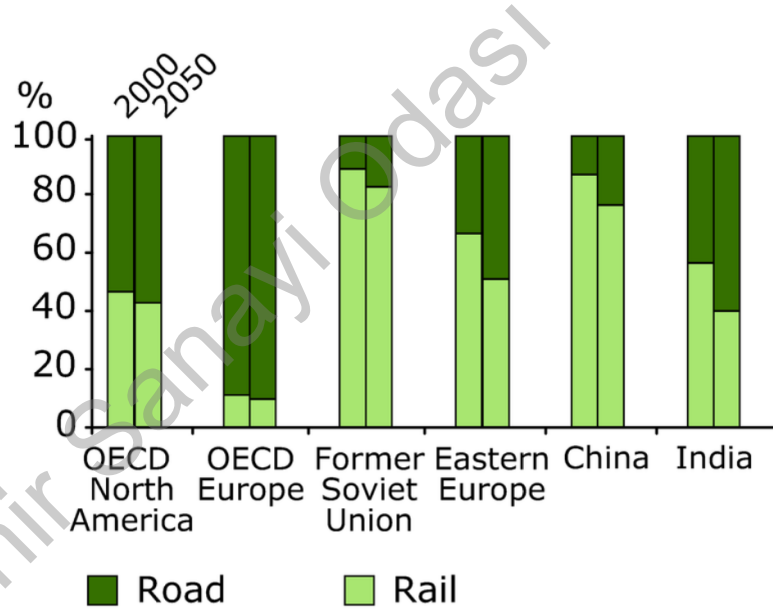
Yük taşımacılığındaki mevcut türel dağılım oranlarını ortaya koyan yukarıdaki tablolar, aşağıda yer alan ve OECD'nin yük taşımacılığı talebi ile ilgili öngörülerini gösteren bir diğer tablo ile birlikte değerlendirildiğinde son derece anlamlı sonuçlar vermektedir.

Tablo: OECD'nin Yük Taşımacılığı Talebi ile İlgili Öngörülleri (milyar ton-km) (ITF, 2017)

	Demiryolu	Karayolu	Denizyolu	Havayolu
2015	12.676 (%11,3)	19.729 (%17,6)	79.715 (%71,0)	141 (%0,1)
2030	19.796 (%10,9)	31.539 (%17,3)	130.694 (%71,7)	319 (%0,2)
2050	31.383 (%9,5)	51.149 (%15,6)	245.303 (%74,6)	883 (%0,3)

Yük taşımacılığında deniz yollarından sonra ton-km olarak ikinci sırada yer alan karayolu taşımacılığı, gelişmiş ulaşım ağı ile esnek ve kapıdan kapıya aktarmasız yük ulaştırabilen güvenli bir ulaşım türüdür. Ekonomik Kalkınma İşbirliği Teşkilatı'nın (OECD) öngörülerine göre, küresel ölçekte kentler arası karayolu ulaşım talebinin 2015 yılındaki 20.000 milyar yolcu-km değerinden 2050 yılında 50.000 milyar yolcu-km değerine büyümesi beklenmektedir. 2050 yılındaki bu değer, kişi başına yıllık yaklaşık 5.000 km'lik yolculuğu ifade etmektedir.

OECD'nin küresel ölçekteki yük taşımacılığı konusundaki öngörülerinde ise uluslararası taşımacılığın da etkisiyle denizyolu ön plana çıkmaktadır. Ancak, karayolunun 2030 ve 2050 yıllarında payının, özellikle demiryoluna oranla yüksek olacağı öngörülmektedir. Uzun vadeli talep tahminleri karayolu taşımacılığının toplam taşımacılık içindeki payında küçük bir azalış yaşanacağını göstermektedir. Yapılan analizlerde karayolu sektörünün konumunun ve öneminin azalmayacağı görülmektedir. Karayolu sektörü için AB öngörülleri hem yolcu hem de yük taşımacılığında önemli oranda büyüme içermektedir. Buna göre, 2050 yılında 2010 yılı değerlerine göre karayolu ile yolcu taşımacılığının %42, yük taşımacılığının ise %60 oranında artması beklenmektedir.



Türkiye'de taşımacılığın modlara göre dağılımının değerlendirilmesi adına TÜİK verilerinden faydalanılarak yapılan bir başka analiz ise aşağıdaki tabloyu doğurmaktadır. Buna göre; İhracatta denizyolu ile taşınan yüklerin değer bazında oranı 2009 yılından itibaren artmaktadır ve 2009 yılında %47,05 olan pay, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda %62,42 olmuştur. Denizyolu ihracatının artış gösteren payının tam tersi bir seyir karayolu ile taşınan ihracat yüklerinde gözlemlenmekte olup 2009 yılında toplam ihracat taşımalarında karayolunun %42,30 olan payı azalma eğilimi sonucunda 2018 yılında %28, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise %28,59'dur. İncelenen dönemde havayolunun ihracat taşımaları içerisindeki payına yönelik herhangi bir eğilim tespit etmek mümkün olmamakla birlikte payı, 2011 yılında en düşük oran olan %6,42, ertesi yıl 2012'de en yüksek oran olan %14,40 arası değişim göstermektedir.

YÜK TAŞIMACILIĞINDA DEMİRYOLUNUN AVANTAJLARI
RAYLI SİSTEMLER SEKTÖRÜNÜN POTANSİYELİ ve TALEPLERİ

İthalat ve İhracatta Taşıma Modlarının Yıllara Göre Yüzdesel Payları (Değer Bazında)

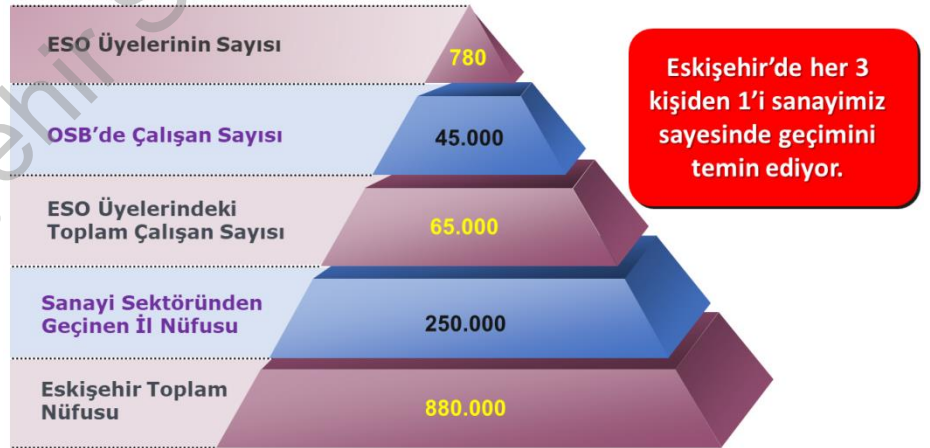
Yıl	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2009	27,75	42,30	9,57	9,74	61,25	47,05	1,43	0,91
2010	26,75	40,88	9,54	6,84	62,16	51,41	1,55	0,88
2011	21,97	37,60	10,62	6,42	65,85	55,05	1,57	0,93
2012	20,26	33,35	12,23	14,40	66,31	51,57	1,21	0,67
2013	18,69	35,66	15,21	8,61	65,28	55,10	0,83	0,64
2014	18,23	35,29	12,07	9,01	69,11	55,11	0,59	0,59
2015	19,09	32,70	11,11	12,10	69,14	54,64	0,65	0,56
2016	19,16	31,62	12,83	12,54	67,22	55,39	0,80	0,45
2017	18,01	29,59	16,33	10,98	65,10	58,99	0,56	0,44
2018	17,88	28,00	14,40	8,25	67,09	63,31	0,62	0,44
2019	19,01	28,59	15,33	8,41	64,87	62,42	0,80	0,58

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tabloda demiryolunun ihracat taşımalarında da yine en düşük payı aldığı ve incelenen dönem içerisinde en yüksek pay olan %0,93'ün gerçekleştiği 2011 yılı dahil tüm yıllar içerisinde ihracattaki payının %1'den az olduğu görülmektedir.

ESKİŞEHİR SANAYİSİNİN POTANSİYELİ

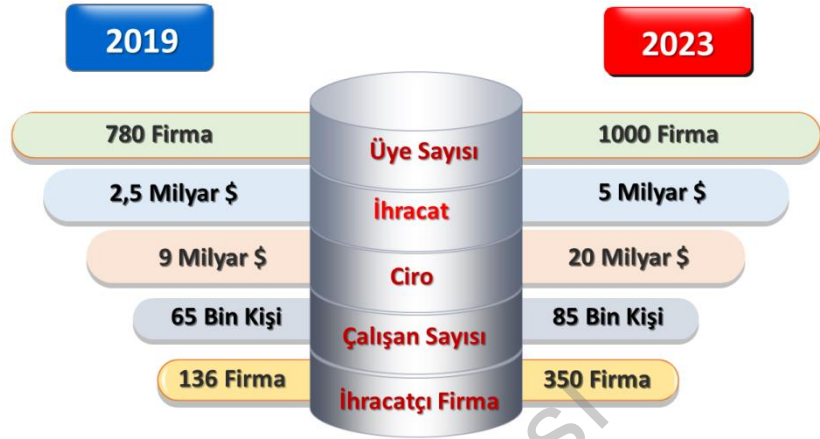
Coğrafi konumunun yarattığı avantaj ile Eskişehir, tarih boyunca Anadolu'nun batıya açılan kapısı olmuştur. Demiryolu ve karayollarının kavşağında olması, tarımda ve sanayideki gelişmeler ile yer altı kaynaklarının zenginliği, Eskişehir'i ekonomik, sanayi ve ticaret bakımından önemli bir merkez haline getirmiştir. Eskişehir'in son yıllarda ekonomik hayatının dinamizminde hiç şüphesiz en önemli pay sanayininindir.



İl ekonomisinde sektörlerin payına baktığımızda yüzde 45,6 ile Hizmetler Sektörü ilk sırada yer alırken, bunu yüzde 37,8 ile Sanayi Sektörü ve yüzde 6,1 ile Tarım Sektörü izlemektedir. Vergi ve sübvansiyonların payı ise yüzde 10,5'tir. Ülkemizin önemli sanayi merkezlerinden biri olan Eskişehir'deki, sanayinin sektörel dağılımı incelendiğinde tek bir sektörün değil, yüksek katma değer yaratan birçok sektörün gelişme gösterdiği görülmektedir. Bu gelişmeler sektörel bazda incelendiğinde Makine-Metal Eşya Sanayii ve Gıda Sanayiinin toplam sanayii

içinde %70’lik bir ağırlığı olduğu görülmektedir. Toprak ve Seramik sanayiinin son senelerdeki hızlı gelişimiyle birlikte bu sektörün il sanayii içindeki payı giderek artmaktadır.

Türkiye’nin en önemli sanayi kentlerinden biri olan Eskişehir’de bugün Eskişehir Sanayi Odası’na kayıtlı 780 üretici firma bulunmaktadır. ESO üyelerinin 2019 yılı ihracatları toplamı 2,5 milyar USD, ciroları toplamı yaklaşık 9 milyar USD düzeyinde olup çalışan sayısı ise 65 bin kişidir. Bununla birlikte ESO öncülüğünde Havacılık, Raylı Sistemler, Seramik, Madencilik ve Mobilya sektörlerinde kurulmuş olan kümelenmeler Eskişehir sanayisinin rekabet gücüne güç katmaktadır.



İhracata dayalı kalkınma modeli ile Türkiye son 30 yıldır ihracatta büyük yol kaydetmiştir. Ülkemizin 1980’li yılların başında 3 milyar dolar olan toplam ihracatı, 2010 yılı sonunda 105 milyar dolara, 2019 yılı sonunda ise 171,5 milyar dolara ulaşmıştır. Aynı dönemde Eskişehir’deki sanayi kuruluşlarının ihracatına baktığımızda, 1980 yılında Eskişehir Sanayi Odasına üye firmaların ihracatı 50 milyon dolar düzeyinde iken, 2010 yılında 1,6 milyar dolara, 2019 yılı sonunda ise 50 kat artarak 2,5 milyar dolara çıkmıştır. Odamız üyesi kuruluşlar ihracatlarının %60’ını başta Avrupa Birliği, ABD ve Kanada gibi gelişmiş OECD ülkelerine yapmakta olup, ihracatçı firma sayımız 130’u geçmiştir.

ESKİŞEHİR’DE RAYLI SİSTEMLER ve DEMİRYOLU

Eskişehir, ülkemizde hem üretim hem de ulaşım ağları açısından raylı sistemler sektörünün başlıca merkezlerinden birisidir. Kamuya bağlı ortaklıklar yanında özel sektör firmalarının da bulunduğu Eskişehir’de, bu alanda faaliyet gösteren en büyük kurum TÜLOMSAŞ’tır. Bölgede,



raylı sistemler sektörü genel olarak; TÜLOMSAŞ’a tedarik sağlayan yan sanayi şeklinde yoğunlaşmıştır. Eskişehir, raylı sistemler sektöründe firmalara uluslararası rekabet avantajları sağlayan bir üretim ortamı sunmaktadır. İlin lojistik üssü olması, önemli limanlara yakınlığı,

ilde sektörel nitelikli işgücünün ve üniversite-sanayi iş birliğinin varlığı firmalara önemli rekabet avantajları sağlamaktadır.

Eskişehir’de demiryolculuk, kent kültürünün ayrılmaz bir parçasıdır. Eskişehir halkı, demiryolunu tanır ve sever. Bir deniz kentinde liman ne ise, Eskişehir için tren garı da aynı anlamı taşımaktadır. Uzun yıllar boyunca raylı sistemler konusunda elde edilen tecrübe ve kabiliyetlerin tek bir çatı altında toplanması ve birliktelik ile Eskişehir’in sektörde uluslararası boyuta taşınması amacıyla Raylı Sistemler Kümelenmesi (RSC) kurulmuştur. Kümelenmenin tüzel oluşumunda Eskişehir Sanayi Odası öncülük yapmıştır. Küme yapılanmasında; 19 kuruluş ve kişi ile birlikte TÜLOMSAŞ, Anadolu Üniversitesi ve Eskişehir Osmangazi Üniversitesi kuruculuk sorumluluğu almışlardır.



Kümelenme bünyesinde Eskişehir Sanayi Odası (ESO), Organize Sanayi Bölgesi (EOSB), Anadolu Üniversitesi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, TÜLOMSAŞ dâhil olmak üzere toplam 43 adet kuruluş yer almaktadır. Küme yapısında yer alan şirketler; kaynaklı imalat, talaşlı imalat, kalıpcılık, montaj, boyama, döküm, kaplama, kataforez kaplama, ısıtma işlemi, fırın, kablo hazırlama, elektrik-elektronik, otomasyon, haddeleme, plastik enjeksiyon, iç giydirme, kompozit üretim, dövme, lehim, metal şekillendirme, yıkama-temizleme, yenileme, modernizasyon, pnömatik, hidrolik, boru ve bağlantı elemanları, hırdavat, mekanik bağlantı elemanları, kauçuk, lastik malzeme, kompozit malzeme, kimya, petrokimya, tasarım, ar-ge, ür-ge gibi beceri, yetenek ve yetkinliklerine sahiptir.

Demiryolu alanında çok büyük bir deneyime ve kapasiteye sahip olan Eskişehir ne yazık ki hem üretimde hem de lojistikte hedeflediği noktalara henüz ulaşamamıştır. Yapılan stratejik çalışmalar neticesinde Eskişehir için üretilen önemli projeleri aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür.

1. Milli Yüksek Hızlı Tren Projesi

T.C. Kalkınma Bakanlığı Raylı Sistem Araçlarında Yerli Üretim Çalışma Grubu Raporu’na göre; TCDD yatırım programında olan 106 adet YHT seti temin projesi kapsamındaki 10 adet YHT seti ayrı bir ihaleyle temin edilecektir. 20+60 adet YHT seti ise üretim teknoloji transferiyle, 16 adet YHT seti tasarım tabanlı teknoloji transferi yöntemiyle ülkemizin milli Yüksek Hızlı Tren teknolojisine sahip olmasını sağlayacak şekilde ihale edilecektir. 80 adet YHT seti ihalesinin 20 adedi % 10 yerli katkı payı 60 adedi de en az % 53 yerli katkı payı aranarak temin edilmesi ve 60. YHT seti üretim



bandından indiğinde yerlilik payının % 74 olması hedeflenmektedir. Kalan 16 adet YHT setinin ise Milli Yüksek Hızlı Tren olarak üretilmesi hedeflenmektedir. Söz konusu çalışmaların TÜLOMSAŞ tarafından yürütülmesi planlanmaktadır. YHT setlerinin üretilmesi noktasında TÜLOMSAŞ her türlü altyapı ve birikime sahiptir.

Bununla birlikte, ülkemizin raylı sistem teknolojisini geliştirmesi, yurtdışına bağımlılığın azaltılması ve ihracat potansiyelinin oluşturulması amacıyla 2013 yılında Milli Tren Projesi adı altında Ar-Ge projeleri başlatılmıştır. Bu proje; Milli Yüksek Hızlı Tren, Milli Elektrikli Tren Seti, ve Yeni Nesil Milli Yük Vagonu olarak üç ana başlıktan oluşmaktadır. Bu kapsamda TÜLOMSAŞ yüksek hızlı trenin, TÜVASAŞ elektrikli tren setinin, TÜDEMSAŞ ise yeni nesil yük vagonunun geliştirilmesine odaklanmıştır. Milli tren projesinin diğer paydaşları TÜBİTAK, ASELSAN, HAVELSAN, İTÜ, Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri (ARUS) ve Eskişehir Raylı Sistemler Kümelenmesi (RSK)'dir.

Ancak 2020 Mart ayında yaşanan bir gelişme ile TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ ve TÜDEMSAŞ, “Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii A.Ş.” adı altında birleştirilerek tek bir şirkete dönüştürülmüştür. Şirket kısaltması TÜRASAŞ olarak belirlenmiştir. Yeni kuruluş “iktisadi devlet teşekkülü” niteliğinde olacaktır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ankara merkezli yeni kuruluşun ilgili bakanlığı olmuştur. ***Bu gelişme daha önceki planlama ve raporlarda Eskişehir’e verilen stratejik projelerin adresinin değişmesi anlamına da gelmektedir. Böyle bir değişikliğin önüne geçilmesi, Eskişehir’in “Devrim” arabasında yaşadığı kaderin tekrarlanmaması adına gerekli girişimlerin yapılması gerekmektedir. Eskişehir, Milli Yüksek Hızlı Tren Projesinde sahip olduğu geçmiş ve kabiliyetler ile ülkemizin en doğru ve hak eden merkezidir.***

2. Ulusal Raylı Sistemler Test ve Araştırma Merkezi (URAYSİM) Projesi

Ülkemizde üretilen yerli raylı sistem araçlarının kalite ve güvenilirlik düzeyinin sürekliliğinin sağlanabilmesini teminen ulusal ve uluslararası düzeyde hizmet verebilecek Ulusal Raylı Sistemler Test ve Araştırma Merkezi (URAYSİM), Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi'nin ilk kalkınma planı olan 11. Kalkınma Planına dahil edilmiş ve planda Merkezin Eskişehir’de kurulacağı bilgisi yer almıştır.

Eskişehir’in Alpu ilçesinde Anadolu Üniversitesi tarafından yapımına başlanan URAYSİM projesinde, başta Milli Yüksek Hızlı Tren olmak üzere Balkanlar’dan Avrupa ülkelerine kadar trenler test edilecektir. Türkiye’yi raylı sistemler



konusunda yurt dışına bağılıktan kurtaracak olan URAYSİM'de bağımsız bir yapı tesis edilerek ilgili enstitü ve araştırma merkezlerinin de içinde bulunduğu işletim modelinin hayata geçirileceği bir sistem oluşturulacaktır.

Projenin tamamlanmasıyla birlikte Türkiye'de tasarlanacak ve üretilecek raylı sistemler çeken ve çekilen araçlarının uluslararası standartlarda test ve sertifikasyonu tamamen yurt içinde gerçekleştirilebilecek ve Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün faaliyetleri desteklenerek yurt dışına döviz çıkışının önüne geçilebilecektir. Ayrıca kuruluşun tamamlanmasıyla, demiryollarındaki özelleştirme hamlesiyle yurt dışından ithal edilen çeken ve çekilen araçların, vatandaşların can ve mal güvenliği bakımından uluslararası standartlara uygunluk kontrolleri ve yola elverişlilikleri de yurt içinde test edilecektir. Bununla birlikte URAYSİM, dünyadaki saatte 400 kilometre hıza erişilebilen tek test merkezi olması nedeniyle, özellikle Avrupa'da üretilen yüksek hızlı trenlerin aktif yol yerine, test yolunda daha detaylı testlerine imkan sağlayabilecek ve yabancı üreticilere test hizmeti yoluyla hizmet ihracatı da gerçekleştirilebilecektir.

Uzun yıllardır çalışmalarına devam edilen ve bir dönem de ara verilmek zorunda kalınan projeye ilişkin önemli bilgileri aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür.

- Toplam bütçesi yaklaşık 50 Milyon Avro olan, hızlı tren, konvansiyonel tren ile metro vagonlarının testlerinin gerçekleştirileceği URAYSİM projesine Eskişehir ev sahipliği yapacaktır.
- Sertifikasyon konusunda Türkiye'yi yurt dışına bağımlılıktan kurtaracak Merkezin 2023 yılında tamamlanması planlanmaktadır.
- Avrupa'da ilk defa 400 km/saat hızda seyreden Yüksek Hızlı Trenlerin testlerinin yapılabileceği yaklaşık 50 kilometre uzunluğunda bir test yolunun inşa edilecektir.
- Ayrıca, 180 km/saat hıza erişilebilen konvansiyonel demiryolu araçları için yaklaşık 27 km uzunluğunda bir test yolunun yapımı gerçekleştirilecektir.
- Şehir içi raylı taşımacılık araçlarının testlerine yönelik olarak 100 km/saat hızlara erişilebilecek toplam uzunluğu yaklaşık 10 km olan test yolları inşa edilecektir.
- Çeken ve çekilen araçların statik, dinamik ve elektro-mekanik test, sertifikasyonu ve Ar-Ge'si için atölye ve laboratuvarların kurulumu yapılacaktır.
- Raylı sistemler alanında bilim adamları, araştırmacılar, test ve sertifikasyon personeli yetiştirilecektir.
- Eskişehir'de eğitim ve sosyal tesisleriyle birlikte raylı sistemler alanında bir kampüs kurulması planlanmaktadır. Nitekim söz konusu tesislerin büyük kısmı inşa edilmiştir.
- URAYSİM, kazandıracığı kabiliyet ile Eskişehir'in 'Milli Yüksek Hızlı Tren Projesi' için en uygun adres konumunu destekleyecektir.

URAYSİM'in Eskişehir'de kurulacağı bilgisi Türkiye'nin 11. Kalkınma Planı'nda açık ve net olarak belirtilmiştir. URAYSİM ülkemiz üreticilerinin her türlü raylı sistem araç ve kritik alt sistemlerinin standartlara göre üretimini test edecektir. Bu bağlamda ülkemiz üreticilerinin son ürünlerinin uluslararası tanıtımını gerçekleştirmek için önemli bir adım ve başlangıç olacaktır.



3. Eskişehir – Gemlik Limanı Demiryolu Bağlantı Hattı Projesi

Eskişehir’in limanlara ulaşımı konusundaki en etkin ve ucuz yöntem de demiryoludur. İlimize en yakın liman olan Gemlik limanına demiryolu hattının kurulması konusunda Ulaştırma Bakanlığı tarafından projeler hazırlanmış olup, planlanan zamanda hatların devreye girmesi ekonomiye büyük katkı sağlayacaktır. Lojistik sektöründe son yıllarda yaşanan olumlu gelişmeler, Eskişehir’in coğrafi avantajı, yerli ve ulusal düzeyde lojistik firmaların yaptıkları yatırımlar özellikle kara nakliyesinde çok olumlu gelişmeleri de beraberinde getirmiştir. Ancak bu durum demiryolu taşımacılığını ne yazık ki negatif olarak etkilemiştir. Demiryolu nakliyesinde, liman bağlantıları ve demiryolu ağırlıklı lojistik köyün faaliyete geçmesiyle hem alt yapı, hem de maliyet açısından avantajlı bir konuma kısa ve orta vadede geçilmesi hala mümkün görünmemektedir.



Türkiye’nin 2023 ve 2053 ihracat hedefleri düşünüldüğünde, bu hedeflerin gerçekleştirilebilmesi için lojistik altyapımızın sağlam olması gerekmektedir. Ülkemizde planlanan 25 lojistik merkezi tamamlandığında sektöre 73 milyon ton ilave taşıma imkanı sağlanmış olunacaktır. Bu konu değerlendirilerek ülkemizin lojistik alt yapısı, özellikle demiryolu alt yapısı tamamlanmalıdır. Bunların içerisinde Gemlik Liman bağlantısı da vardır. Eskişehir’i denize bağlayacak olan Gemlik demiryolu bağlantısı lojistik sektörü açısından son derece önemlidir. Bu konu aynı zamanda yerli ve yabancı yatırımcıların Eskişehir’e gelmeleri, Eskişehir ve çevresinin ihracat kabiliyetlerinin ve rekabetçiliğinin artması açısından da olmazsa olmazlar arasındadır. Eskişehir Cumhuriyet’in ilk yıllarından beri Türkiye’nin önemli üretim merkezlerinden biridir. Eskişehir’in küresel bir kent haline gelmesi, üretim ve lojistik imkanlarının geliştirilmesi ile mümkün olabilecektir.

4. Hasanbey Lojistik Merkezi – Eskişehir OSB Demiryolu Bağlantı Hattı Projesi

Bir demiryolu kenti olan Eskişehir, klasik demiryolu ulaşımının dışında, ülkemizde hızlı trenin hizmete girdiği ilk kent olmuştur. Demiryolu ulaşımı konusunda sanayimiz açısından önem taşıyan diğer bir konu ise, Eskişehir OSB ile bölgemiz sınırlarına yakın bir noktada yapımı tamamlanan “Hasanbey Lojistik Köyü” arasında bir bağlantı hattının kurulması projesidir. Uzun zamandır gündemde olan bu konu TCDD’nin hattın geçeceği güzergâh üzerinde yaşadığı teknik ve alt yapısal problemler nedeniyle tamamlanamamıştır. En kısa sürede bu sorunların aşılması ve sanayimize ulaşım maliyetleri yönünden büyük avantaj sağlayacak hattın tamamlanması beklenmektedir.



Eskişehir (Hasanbey) Lojistik Merkezi; Eskişehir kent merkezi içinde kalmış olan yük garının, Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, etkin karayolu ulaşımı olan ve müşteriler tarafından tercih edilebilir bir alanda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun, modern bir şekilde kurulmuştur. Eskişehir (Hasanbey) Lojistik Merkezi; farklı işletici ve taşıyıcılarla ulusal ve uluslararası, yük taşımacılığı, dağıtımı, depolama ve diğer tüm hizmetlerin yapılacağı bir alan olarak projelendirilmiştir.

Eskişehir Hasanbey Lojistik Merkezi Hakkında:

- Eskişehir (Hasanbey) Lojistik Merkezi, 540.000 m2 alan üzerine kurulmuştur.
- Kapalı alan büyüklüğü 10.180 m2'dir.
- Yatırıma 100 milyon TL harcanmıştır. 2014 yılında hizmete girmiştir.
- Merkez, Eskişehir-Ankara demiryolu üzerinde olup, Eskişehir merkeze 11 km uzaklıktadır.
- Eskişehir OSB'ye olan uzaklığı 9 km'dir. (EOSB ile bağlantısı henüz yapılmamıştır)
- Multimodal Terminal Kapasitesi 1.400.000 Ton/yıl'dır.
- Intermodal Terminal Kapasitesi 12.000 TEU/Yıl'dır. (1 TEU 20 feet'lik koyteyneri ifade etmektedir)
- Tır Parkı Kapasitesi 10.000 m2'dir.

Hasanbey Lojistik Merkezi'nin Kullanım Miktar ve Oranları:

- 2013 Yılı - 111 Bin Ton/Yıl
- 2014 Yılı - 185 Bin Ton/Yıl
- 2015 Yılı - 159 Bin Ton/Yıl
- 2016 Yılı - 185 Bin Ton/Yıl
- 2017 Yılı - 69 Bin Ton/Yıl
- 2018 Yılı - 45 Bin Ton/Yıl

Hasanbey Lojistik Merkezi 1.400.000 Ton/Yıl kapasite olarak kurulmuştur. Ancak gerçekleşen rakamlara bakıldığında hali hazırda sadece %3,2 kapasite kullanım oranıyla çalışabildiği görülmektedir. Bunun nedenleri incelendiğinde aşağıdaki sonuçlara ulaşılmaktadır.

- Merkez ağırlıklı olarak, ihracatta İran ve Türk Cumhuriyetlerine yönelik taşımacılıkta ve bazı ürünlerin diğer kentlere ve limanlara ulaştırılmasında kullanılmaktadır.
- Merkezi halen ağırlıklı olarak yüksek montanlı üretim yapan büyük sanayi kuruluşları kullanmaktadır.
- 100 milyon TL'lik yatırıma rağmen lojistik merkezde elleçleme ekipmanının olmaması, bu hizmetin lojistik hizmet sağlayıcılar tarafından kendi ekipmanları ile sağlanması nedeniyle kapıdan kapıya lojistik maliyeti karayolu ile aynı seviyelere getirmektedir.
- Eskişehir OSB ile ara bağlantı hattının kurulmamış olması Merkezin kullanım oranını azaltmaktadır.

- Gemlik Liman bağlantısının olmaması ihracatçı firmaların burayı tercih etmemesine neden olmaktadır. Gemlik Liman demiryolu bağlantısının yapılması hattın kullanımını önemli oranda arttıracaktır.
- İstanbul'da Yavuz Sultan Selim Köprüsü demiryolu geçişinin ve bağlantı güzergahlarının yapılmamış olması hattın ihracat amaçlı kullanımını azaltmaktadır.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ AVANTAJLARI

Küreselleşen dünya ve artan yük taşımacılığı rekabeti, firmaları yük taşımacılığı konusunda daha gelişmiş hizmetler vermeye itmiştir. Artık mal veya hizmet satın alan firmalar işin sadece yapılmasından ziyade nasıl yapıldığına da ayrıca önem vermeye başlamışlardır. Bu noktada çevreci yük taşımacılığı, çevre dostu taşımacılık ve yeşil lojistik kavramları literatüre girmişlerdir. Bu kavramları gerçek kılmamanın yollarından biri ve en çok başvurulanı yüklerin konteynerler ile bir yerden bir yere sadece kamyonlarla değil birden fazla taşıma modu kullanılarak taşınmasıdır. Özellikle yeşil lojistik dendiğinde akla demiryolu taşımacılığı gelmektedir. Hız olarak karayolundan düşük olmasıyla birlikte taşınabilecek yük hacmi bazında karayoluna göre daha avantajlıdır. Bir seferde daha fazla yük taşıma opsiyonu sağlayabildiği için bu taşıma modunda ölçek ekonomisinden faydalanılabilir.

Dünyanın en güvenli taşımacılık yöntemi olarak akse edilen demiryolu taşımacılığı, özellikle Avrupa'da aktif olarak kullanılmaktadır. Demiryolu taşımacılığı gerek maliyet gerekse zaman ve güvenilirlik açısından önemli taşımacılık yöntemlerinden biri konumundadır. Vagon sayısı arttıkça taşınan yolcu ve yük miktarı da artmaktadır. Demiryolu taşımacılığının avantajlarını aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür.

- Maliyetlerinin daha düşük olması
- Denizyolu taşıma modeline göre çok daha kısa transit süre ve hızlı sevkiyat avantajı
- Diğer taşıma modlarına kıyasla uzun dönem sabit fiyat garantisi sunması
- Diğer taşıma şekillerine göre daha güvenli olması
- Hava koşullarından ve trafik kısıtlamalarından en az etkilenmesi
- Ülke geçişlerinde karayoluna oranla geçiş kolaylıkları sunması
- Ağır tonajlı yük taşıma imkanı sunması
- Yüksek hacimli/planlı sevkiyatlarda, maliyet ve ekipman tedariki avantajı
- Kara yolu trafik yükünü hafifletmesi
- İnsana bağımlılığın ve dolayısıyla hata riskinin asgariye indirilmiş olması
- Asgari yük elleçlemesi içermesi
- Yol boyu sıkı kontrol ve takip uygulaması
- İnsana bağımlılığın az olması ve hata riskini asgariye indirmesi
- Operasyonel işlemler ve sınır beklemelerinin asgari boyutlarda olması
- Enerji kullanımında tüm taşıma biçimlerine göre en doğa dostu koşullar sunması
- Çevreye duyarlı ve CO2 salınımlarının en düşük seviyede olması
- Gürültü kirliliği ile mücadelede önemli avantajlar içermesi

Sunmuş olduğu avantajlar doğrultusunda, demiryolu ile ilgili planlanan projelerin bir an önce tamamlanması gerekmektedir. Eskişehir özelinde değerlendirildiğinde, Eskişehir'den

gerçekleştirilen ihracatın demiryolu ile yapılamamasından kaynaklı ilave maliyetlerin ortaya konması adına aşağıdaki hesaplama yapılmıştır.

Demiryolu yük taşımacılığının maliyet avantajını ortaya koyan örnekler:

- ESO Üyelerinin 2019 yılı toplam ihracatı 2,5 Milyar Dolar'dır.
- Bunun %50'si olan 1,25 Milyar Dolarlık kısmı Avrupa ülkelerine ihraç edilmektedir.
- Eskişehir'de konteyner başına taşınan ihraç malının ortalama değeri 25.000 \$'dır.
- 1,25 milyar \$'lık ihracat yaklaşık 50.000 adet konteynerle çeşitli Avrupa ülkelerine taşınmıştır.
- Bir Konteynerin Eskişehir'den Gemlik Limanına taşıma maliyeti yaklaşık 350 \$ civarındadır.
- Bu Konteynerlerin Eskişehir'den Gemlik Limanına karayoluyla taşıma maliyeti 17,5 Milyon \$'dur.
- Hat açık olsaydı, Eskişehir'den Gemlik Limanına demiryoluyla gönderme maliyeti yaklaşık 190 \$ civarında olacak, toplam taşıma maliyeti ise 9,5 Milyon \$ olacaktı.
- Ek olarak Konteynerlerin Avrupa ülkelerine taşıma maliyeti ortalama 2.500 \$'dır.
- Konteynerlerin Avrupa ülkelerine karayoluyla toplam taşıma maliyeti ise 125 Milyon \$'dır.
- Bu konteynerler demiryoluyla Avrupa ülkelerine götürülseydi ortalama maliyet 1.500 \$ olacaktı.
- Hat açık olsaydı, Eskişehir'den Avrupa ülkelerine demiryoluyla taşıma maliyeti 75 Milyon \$ olacaktı.
- Sonuç olarak; 2019 yılında sadece Eskişehir'den Avrupa ülkelerine yapılan ihracatta karayolu kullanıldığı için yaklaşık olarak Eskişehirli sanayicilerin cebinden **fazladan 58 Milyon \$** lojistik maliyeti çıkmıştır.

Özetle;

ESO üyelerinin toplam ihracatı 2,5 Milyar Dolar.	
Eskişehir'den Avrupa'ya yapılan ihracat 1,25 Milyar Dolar.	
Söz konusu ihracat için gerekli konteyner sayısı: 50.000 adet	
Konteynerlerin Avrupa ülkelerine karayoluyla toplam taşıma maliyeti 142,5 Milyon Dolar.	
Konteynerlerin Avrupa ülkelerine demiryoluyla toplam taşıma maliyeti 84,5 Milyon Dolar.	
Sonuç: Eskişehir'den Avrupa'ya yapılan ihracatta karayolu kullanılması nedeniyle oluşan ilave maliyet: 58 Milyon Dolar.	

Bu örneği firma seviyesine indirgediğimizde ise aşağıdaki gibi bir sonuca ulaşılmaktadır.

- Yıllık 1 Milyon Dolar ihracatı olan bir firmayı ele aldığımızda
- İhracatın tamamını Avrupa ülkelerine yaptığını varsaydığımızda
- Konteyner başına taşınan ihraç malının ortalama değeri 25.000 \$ varsaydığımızda
- Yılda ortalama 40 Konteyner kullanır.
- Bir Konteynerin Eskişehir'den Gemlik Limanına taşıma maliyeti halen 350 \$ civarındadır.
- Konteynerlerin Eskişehir'den Gemlik Limanına karayoluyla taşıma maliyeti 14.000 \$'dır.
- Hat açık olsaydı, Eskişehir'den Gemlik Limanına demiryoluyla gönderme maliyeti yaklaşık 190 \$ civarında, toplam taşıma maliyeti ise 7.600 \$ olacaktı.
- Ek olarak Konteynerlerin Avrupa ülkelerine taşıma maliyeti ortalama 2.500 \$'dır.
- Konteynerlerin Avrupa'ya karayoluyla taşıma maliyeti ise 100.000 \$'dır.
- Hat açık olsaydı, demiryoluyla Avrupa ülkelerine taşıma maliyeti konteyner başına ortalama 1.500 \$, toplam taşıma maliyeti de 60.000 \$ olacaktı.
- Firma yıl sonunda, demiryolu yerine karayoluyla Avrupa'ya ihracat yaptığı için **46.400 \$**'lık taşıma bedelini fazladan ödemek durumunda kalmış, ek maliyete katlanmıştır.

Özetle;

Örnek firmamızın Avrupa'ya yıllık ihracatı 1 Milyon Dolar.

Bunun için ihtiyaç duyulan toplam konteyner sayısı: 40 adet

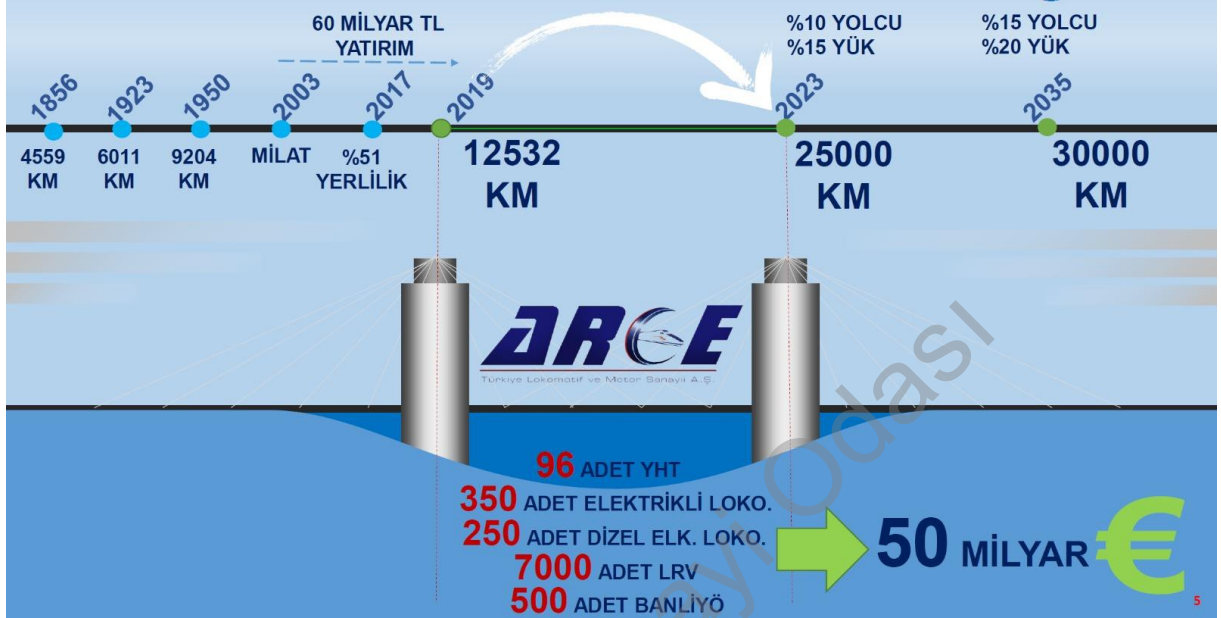
Konteynerlerin Avrupa ülkelerine karayoluyla toplam taşıma maliyeti 114.000 Dolar.

Konteynerlerin Avrupa ülkelerine demiryoluyla toplam taşıma maliyeti 67.600 Dolar.

Sonuç: Firmanın Eskişehir'den Avrupa'ya yaptığı ihracatta karayolu kullanılması nedeniyle katlandığı ilave maliyet: 46.400 Dolar.

SONUÇ

Türkiye'nin lojistikteki en önemli hedefi olan demiryolunun yük taşımacılığındaki payının %15'e, yolcu taşımacılığındaki payının ise %10'a çıkarılması Eskişehir için özel anlamlar ifade etmektedir. Bunlar;



Raylı sistemler lojistiği kapsamında yük taşımacılık işleminde lokomotif kullanılacağı için öngörülen hedeflere ulaşılabilmesi için; 2035 yılına kadar 250 Adet Dizel ve 350 adet elektrikli lokomotif ihtiyacı olacaktır. Bu araçlar da TÜLOMSAŞ'ta, yani Eskişehir'de üretilecektir. TÜLOMSAŞ'ın bugünkü üretim kapasitesi yıllık 100 lokomotiftir.

Aynı kapsamda özellikle cevher, araç ve konteyner taşımacılığı vb. yükler için 2035 yılına kadar 30.000 adet yük vagonuna ihtiyaç olacaktır. Bu araçların tasarım, üretim ve test/sertifikasyon aşamalarının tamamı TÜLOMSAŞ ve yan sanayileri tarafından karşılanacak durumdadır. TÜLOMSAŞ'ın bugün itibarı ile yıllık üretim kapasitesi 1.000 vagonudur. Kapasite artırımı ile yılda 5.000 adet vagon üretilebilecektir.

Tüm bu hedeflere ek olarak, 2023 yılından 2035 yılına kadar demiryolunun yük taşımacılığındaki payının %20'ye, yolcu taşımacılığındaki payının ise %15'e çıkarılması planlanmaktadır. Söz konusu hedeflere ulaşılması için gerekli toplam altyapı ve araç yatırım maliyeti ise yaklaşık 50 Milyar Avro olacaktır.

Anadolu'nun batıya açılan kapısı olarak kabul edilen Eskişehir'de lojistik ve taşımacılık anlamında iyileştirmeler mutlaka yapılmalıdır. Çünkü nakliyenin büyük bir gider olması, Eskişehir'in bir türlü limanlara bağlanamaması, Hasanbey Lojistik Köyünün etkin kullanılamaması ve özellikle Eskişehir OSB ve Lojistik Köy arasındaki 9 km'lik demiryolu hattının yapılmaması maliyetleri her geçen gün yukarı çekmekte, bu da avantaj kaybına neden olmaktadır.

Eskişehir’de lojistik ve ulaşım imkânlarının yetersizliği havacılık, raylı sistemler, makine-metal, madencilik gibi sektörleri olumsuz etkilemektedir. Toplam üretim maliyeti içerisinde lojistik maliyetleri önemli bir paya sahip olup ürünlerin nakli karayolu aracılığıyla yapılmaktadır. Hasanbey Lojistik Merkezinin etkin kullanılması için bir dizi önlem mutlaka alınmalıdır. Bu noktada ilk adım olarak Lojistik Merkez ile Eskişehir OSB arasında demiryolu hattının artık daha fazla vakit kaybetmeden yapılması zorunlu hale gelmiştir. Daha önceki yıllarda devreye girmesi planlanan söz konusu hat, çeşitli nedenlerden kaynaklanan gecikmeler sebebiyle bir türlü yapılamamıştır. EOSB arasında kurulması planlanan demiryolu hattı Eskişehir sanayisine lojistik yönden büyük katkı sağlayacaktır.

Eskişehir OSB’deki sanayi kuruluşlarının büyük şehirlere ve ihracat limanlarına mal naklinde önemli bir fiyat avantajı sağlayacak olan bu projenin hayata geçirilmesi için TCDD, OSB ve Yerel Yönetimler nezdinde ciddi anlamda tüm girişimler yapılmalı ve sorun en kısa sürede çözümlenmelidir. İkinci ve nihai adım olarak da Eskişehir’in limanlara bağlanmasını sağlayacak Bursa-Gemlik demiryolu hattı yapılmalıdır. Sanayi ürünlerinin ihraç limanlarına daha hızlı ve ucuz maliyetle ulaşması Eskişehir sanayisine önemli bir rekabet avantajı sağlayacak, aynı zamanda Gemlik Limanının kullanımını arttıracak için, İstanbul Limanlarındaki yoğunluğu da azaltacaktır. Tüm bunlarla birlikte liman vergilerinde yapılacak iyileştirme ve demiryolu taşımacılığını teşvik edici düzenlemelerin gerçekleştirilmesi önerilmektedir.

Eskişehir’de Alpu bölgesinde kurulacak olan Ulusal Raylı Sistemler Araştırma ve Test Merkezi (URAYSİM) il sanayimize ve ekonomisine büyük katkı sağlayacaktır. Bu proje ile Eskişehir gelişen raylı sistemler pazarında uzun yıllara varan birikim ve kabiliyetleri ile önemli bir yer alacaktır. Bu yüzden projenin planlanan süresi içinde hayata geçmesi için herkesin destek ve katkı vermesi bölgemizin gelişimi adına büyük önem arz etmektedir. URAYSİM, demiryolu sektörüne yönelik birçok proje için çekici bir ortam oluşturacak ve merkez çalışmalarının çıktıları, sektöre maliyet ve rekabet açısından önemli ekonomik katkılar sağlayacaktır. Ayrıca bu merkez, ülkemiz üreticilerinin son ürünlerinin uluslararası farkındalığını arttırmak için de önemli bir adım olacaktır.

URAYSİM projesinin tamamlanması ile doğal olarak her türlü raylı sistem araçlarının test ve sertifikasyon işlemleri bu merkezde yapılacaktır. Bu merkez geniş hat, standart hat ve dar hatta kullanılacak, YHT dahil araçların tamamı için hizmet verecektir.

Eskişehir sanayisinin gelişimi, ihracat miktarlarının artması, lojistik maliyetlerin azalması ve uluslararası rekabet gücünün yükseltilmesi adına demiryolu ulaşım ağlarının desteklenmesi, raylı sistemlerde Eskişehir’i marka haline getirecek Milli YHT, URAYSİM ve Hasanbey Lojistik Merkezi ve Eskişehir-Gemlik demiryolu bağlantı hattı projelerinin hızlandırılması hayati önem taşımaktadır. Eskişehir sanayisi bu projelerin en hızlı şekilde tamamlanmasını talep etmektedir.

Sonuç olarak; raylı sistem araçları için otorite merkezi olan Eskişehir, yüksek hızlı tren üretimi için de merkez olarak seçilmiştir. Lojistik ve demiryolu ulaşım alanında Eskişehir için gerçekleştirilecek bütün projeler ülkemizin rekabet gücünü ve ihracatını arttıracaktır.

KAYNAKÇALAR

- ESO 2023 Vizyon Raporu
- ESO Eskişehir Sanayi Stratejik Gelecek Tasarımı Raporu
- T.C. Kalkınma Bakanlığı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu
- T.C. Kalkınma Bakanlığı Raylı Sistem Araçlarında Yerli Üretim Çalışma Grubu Raporu
- TCDD Demiryolu Sektör Raporu
- TÜLOMSAŞ Faaliyet Raporları
- ARUS Raylı Ulaşım Sistemleri Sektör Analizi
- BEBKA Raylı Sistemler Sektörü Raporu
- UTİKAD Lojistik Sektör Raporu
- UTİKAD Hasanbey Lojistik Merkezi Raporu
- UTİKAD Lojistik Sektöründe Eğilimler ve Beklentiler Raporu
- IV. International Caucasus-Central Asia Foreign Trade and Logistics Congress Sonuç Raporu
- Eskişehir Raylı Sistemler Kümelenmesi Derneği (RSK) İhtiyaç Analizi ve Stratejik Yol Haritasının Çıkartılması Çalışması

YÜK TAŞIMACILIĞINDA DEMİRYOLUNUN AVANTAJLARI
RAYLI SİSTEMLER SEKTÖRÜNÜN POTANSİYELİ ve TALEPLERİ

