

Uluslararası Kara - Demiryolu Kombine Taşımacıları Cream Project Ve Türkiye'yi Tartıştı

SLOVENYA'DA gerçekleştirilen Uluslararası Kombine Kara - Demiryolu Taşımacılığı Birliği (UIRR) Kongresi'nin ardından düzenlenen ve ana teması olan Cream Project olan konferansta tüm konuşmacılar Türkiye'yi ele aldı.

Cream Project içerisinde, Türkiye'den Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) ve Balnak yer alıyor. Slovenya'da gerçekleştirilen ve projenin özel olarak ele alındığı UIRR kongre ve konferansında ele alınan Avrupa'nın en önemli operatörleri, büyük etkinliklere imza atıyor. İşte bunlardan bazıları:

Kombiverkehr kuruluşundan itibaren sevkiyatlar konusunda en iyi sonuçları aldı ve böylece 980 bin ton karbondioksitin azalmasını sağlayarak çevreyi korumaya yardımcı oldu. Bu öncelikle yeni direkt tren seferleri başlatarak ve yoğun bir şekilde kullanılan belli hatların kapasitesini artırarak; sonra ise müş-



sinde büyük bir artış yaşayan İsveçli işletmeci Gotthard Base Tunnel'in hizmete sunulmasını bekleyen modsal değişim hedeflerinin gerçekleştirilmesi için, kombine taşımacılığa 2011 - 2018 yılları arasında 2 milyar CHF değerinde bağlı istiyor.

19 Aralık'ta yapılan olağanüstü genel kurulda, Novatrans'ın sermayesinin 3.6

Welz Konteyner İşletme departmanını aldı. Böylece ICA Salzburg bölgesinde faaliyetlerini artırmayı içeren stratejik amacını ortaya koymuş oldu.

Eurotunnel ise, ücretsiz kullanımı teşvik etmek amacıyla yeni bir ücretlendirme stratejisini kullanıma soktu. Ayrıca, şirket Kasım ayında bağlı kuruluşu Europorte 2'nin işletme faaliyetlerini başlattı. Europorte 2'in yapmakta yetkili olduğu işler arasında SNCF (Fransız Demiryolları) trenlerinin Frethun ve Dollands Moor arasında işletilmesi de var.

TRW ise, Cortax sistemi yerine (Belçika'dan yola çıkan, Ronet'de duran uluslararası çalışan trenler), giderek direkt seferler gerçekleştirmeye başladı ve 2010 yılında trafiğin iki katına çıkarılması hedefinin gerçekleştirilmesi için karasal ve deniz konteynerleri daha yoğun bir şekilde taşınmasına güveniyor.

Kombiverkehr ve Alman ile Rus demiryolları (DB ve RZD) ile çalışan Polzug Intermodal, Batı Avrupa ve Rusya arasında konteynerle yapılan taşımacılıkta kullanılacak lojistik hizmetlerin gelişmesini sağlamak için ortak bir şirketin kurulmasında yer aldı. Bu işletmeci ayrıca Çin'e sefer yapılması için bir tren tarifesi oluşturulması ile ilgili projeye katıldı.

Malların taşınması konusundaki İsveç yasası tartışmalarının bir parçası olan RALpin, 2015 yılında, rol-

ling road (RoLa) (yürüyen otopan) kapasitesinin 250 bin'e, Lötschberg - Simplon hattında yaklaşık 200 bin'e çıkarılmasını umuyor. Naviland Cargo mali yılda, faaliyetlerini deniz antenlerinin taşınmasına yoğunlaştırmayı içeren stratejisini güçlendiren bir kar elde etti.

Kombine taşımacılık hizmetlerinin gelişimi ve yeni hatlar

TRW, haftalık çift yönlü sefer yapan üç 'shuttle'ın olduğu Charleroi (B)/Novara (I) hizmetinin de olduğu, bazı hatlarının seferlerini artırdı. Yılın son altı ayında Novatrans, Kombiverkehr ve Combiberia ile ortaklaşa Moerdijk'den (NL) Barcelona (Granollers terminali, ES) ve Tarragona'ya (Constanti, ES) giden bir tren hizmeti başlattı. Şirket ayrıca, Hupac ile ortaklaşa Basel (CH) ve Perpignan (F) arasında bir hizmet başlattı. 2008 yılında çift haneli bir büyüme kaydetmek amacıyla şirket, transalpin trafiğini güçlendirmek ve Benelüks - Polonya - Rusya ve Benelüks

- Güneydoğu Avrupa koridorlarında bağlantılar kurmak istedi.

Bir demiryolu taşımacılığı lisansı alan Kombiverkehr, Rotterdam (NL) - Duisburg (DE) hattında hizmetlerinden biri için çekme hizmeti sunabilir hale geldi. Bu zamana kadar alınan sonuçlar, umut verici nitelikte, zamanlama oranları yüzde 40'dan yüzde 90'a ulaştı. Türkiye'yi Avrupa'nın büyük ekonomik merkezlerine bağlamak amacıyla, Alman şirket, Adria Kombi ile birlikte, Ljubljana'yı bir dönüş noktası olarak kullanarak "Bosphorus-Europe Express" hizmetini kullanıma açtı.

2007 yılında Hırvatistan ve Macaristan arasındaki taşımacılık faaliyetlerini iki katına çıkaran Crokombi, şu an toplam trafiğinin yüzde 54'ünü oluşturan Brenner Tüneli sayesinde yüksek bir büyüme yaşayan Ökombi ile birlikte Spacva (HR) ve Wels (AT) arasında yeni bir Rolling Road (Yürüyen Otopan)

hatları, Constanta (RO) limanını boyutu ve ekonomik potansiyeliyle kombine taşımacılık için ilginç olasılıklar sunan Romanya'nın fabrikalarına bağlıyor.

Çekme hizmetindeki yüksek fiyatlar nedeniyle, Cemmat bazı ulusal hatlarını kapattı; ancak, aynı zamanda ortaklarıyla birlikte İtalya ve sırasıyla Belçika, Lüksemburg, Hollanda ve Almanya arasındaki akslar üzerinde yeni uluslararası hizmetler sunmaya başladı.

Terminaler ve yeni uygulamalar

Lovosice'deki (CZ) terminalin modernizasyonu, Bohemiakombi ve Kombiverkehr'in işlettiği "Bohemia Express"indeki sevkiyatların iki katına çıkmasını sağladı. Müşterilerinin yaptığı bir araştırmanın sonucunda, Kombiverkehr daha fazla esneklik sağlamak amacıyla terminalerin açılış saatlerinin artırılması çağrısında bulundu. Duisburg-Ruhrort, Hamburg-Billwerder, Cologne-Eifel-



UIRR üyeleri birarada.

hizmeti başlatmayı umuyor. Lower Saxony Ulaştırma Bakanlığı'nın ricası üzerine, Hanover - Berlin arasındaki A2 otopanındaki sıkışıklığı azaltmak amacıyla Berlin ve Ruhr bölgesi arasında bir RO-LA hattının kurulması olasılığından da bahsediliyor.

ICA, her hafta tamamen dolu 150 treni dolaşıma sunuyor ve ağını daha da yoğun hale getirmek için planlar yapıyor.

Rocombi'nin ana taşıma

tor ve Ludwigshafen'daki Alman terminallerinin müdürleri bu ricaya uydular. Yeni Grans-Miramast terminalinin (F, Clesud platformunda) açılmasıyla Novatrans, bu terminali Paris'e (F) bağlayacak bir tren işletmeye başladı.

Belçika ve Hollanda limanlarındaki trafiğinde büyük bir artış yaşayan Hupac, Antwerp'de bir üçlü çoklu taşımacılık (trimodal) terminali yapılması için yatırımında bulunacak. Bu terminal büyük bir ihtimalle en geç 2009'da kullanıma hazır olacak. Busto-Arsizio terminalinde yapılan genişletme çalışmaları devam ediyor. Polzug Intermodal'in miktarlarda yaşayacağı artışla başa çıkmak amacıyla, Polonya terminali Wroclaw, Slawkow, Gadki ve Pruszkow'un kapasitelerinin artırılması için yapılacak yatırımlar planlanmaktadır.



Slovenya Cumhurbaşkanı Danilo Türk.

terilerle ilişkileri güçlendirerek gerçekleştirildi. DB (Almanya Demiryolları) Hareket Başkanlığı'nın yaptıkları sayesinde, yerel sürücü grevinin etkileri nispeten kontrol altına alınabildi.

Hupac'ın verdiği hizmetlerin yüzde 95'i, sürekli çeker ticari model kullandı. Kalitede bir artış yaşanırken, zamanlama oranı da yüzde 71'den yüzde 75'e çıktı. 2008 yılı için belirlenen hedef, bu oranı yüzde 80'e çıkarmak ve aynı zamanda 2007 yılında sevkiyatlarda görülen yüzde 12.6 oranındaki büyümeyi daha da artırmak. 2007 yılında Rotterdam (NL), Antwerp (B) ve Zeebrugge (B) limanlarındaki trafik saye-

milyon Avro'dan 10.8 milyon Avro'ya çıkarılması kararı alındı. Fransız işletmeci ayrıca 2007 yılında taşımacılık planını yeniden düzenledi ve bu yenilemeyle yoluna devam ediyor.

Ökombi, ortak şirketi RCA'nın yeni binasına taşındı. Böylelikle, iki şirket arasındaki iletişim artırıldı ve müşterilerin daha verimli bir şekilde yararlanması için karar alma süreci kısaltıldı. Avusturyalı işletmeci, RALpin gibi dinamik fikirlerini ve hedeflerini ortaya koyacak yeni bir logo kullanmayı seçti.

Intercontainer Austria (ICA), iki birim arasındaki sinerjiji artırmak amacıyla Quehenberger Logistik'in

Muzio: "Üyelerimiz İki Milyon İşlem Gerçekleştirdi"



GSYİH'daki yüzde 2.6 oranındaki artışla, 2007 yılı AB ekonomisi için iyi fakat aynı zamanda farklı bir yıl olduğunu belirten UIRR Yönetim Kurulu Başkanı Eugenio Muzio, "İlk altı ayın 2006 yılında görülen iyi durumun devam etmesine rağmen, yılın ikinci yarısı petrol fiyatlarındaki yüksek artış ve Atlantik'deki ekonomik faaliyetlerde yaşanan düşüşün etkilerinden zarar gördü. Bu durum, aynı zamanda kombine kara-demiryolu taşımacılığı (CT) için de geçerlidir. Ticarete görülen düşüşe ek olarak, sonuçlar SNCF (Fransa Demiryolları) ve DB (Almanya Demiryolları) ile İtalya'daki karayolu taşımacılığında görülen grevlerden de etkilendi. Bu yaşananlara rağmen, UIRR (Uluslara-

rası Kombine Kara-Demiryolu Taşımacılığı Birliği) bir kez daha 20 üye şirketiyle birlikte çalışmanın gücünü gösterdi. Gerçekten de üyelerimiz ulusal bazda trafikleri yüzde 11 oranında artarak bir milyondan fazla teslimata ulaştılar. Uluslararası bazda ise yüzde 8 oranında bir artış yaşadılar ve yaklaşık 2 milyon taşımacılık işlemi gerçekleştirdiler" dedi.

"Yine de bu harika başarılar, hala var olan bir dizi engel nedeniyle kombine taşımacılığın sahip olduğu

gerçek potansiyelini göstermiyor. Yapılan birçok girişime rağmen, demiryolu işletmeleri hala iyi ve kalitesinde değişme olmayan bir servis sunamadı. Her hattın amacı, kısa zamanda günlük bir treni hizmete koyarak karayolu ile yapılan seyahatlerle yarışabilecek esnekliğe ulaşmaktır. Bu yüzden, çoğu terminalin giderek doyma noktasına ulaşması yeni trafiğin oluşturulmasını yavaşlatan diğer bir faktördür.

Avrupa Komisyonu Başkanı Yardımcısı Sayın J.

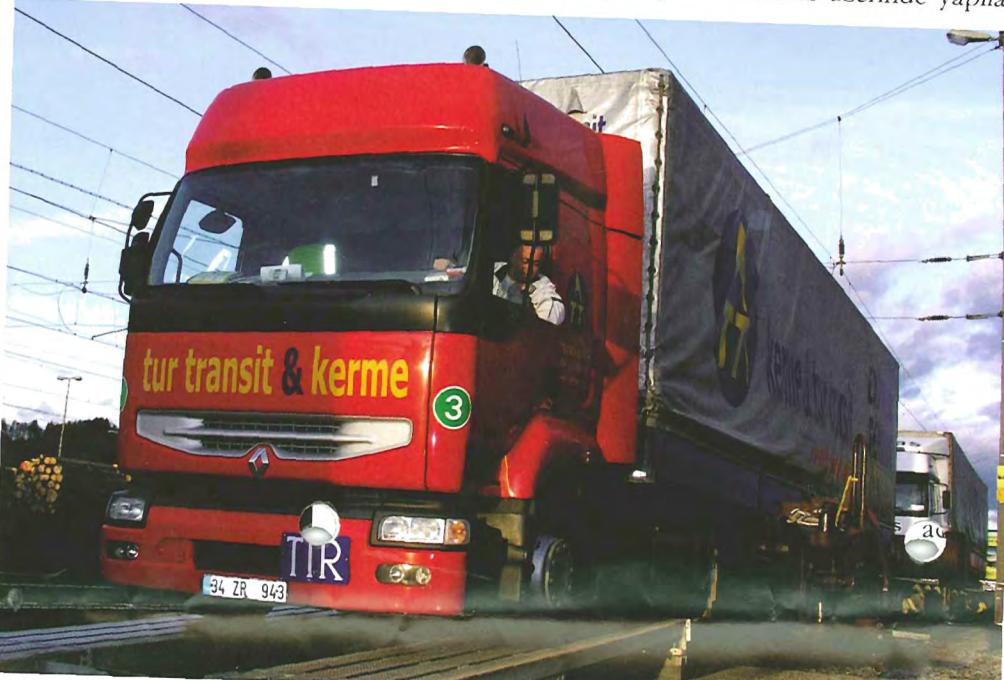
Barrot'un 'demiryolunun yılı' diye adlandırdığı 2007 yılında, AB'nin üyelerimizin faaliyetlerini desteklemek amacıyla yaptığı birçok önemli siyasi girişimi oldu. Örneğin, 'European rail network giving priority to freight' (Yük taşımacılığına ağırlık veren bir Avrupa demiryolu taşımacılığı ağı) projesi, finansmanının sağlanması şartıyla altyapı eksikliklerine kısmen çözüm sunabilir" diyen Muzio, şöyle devam etti: "Dış harcamalarda iç kaynak kullanımı üzerinde yapılan

görüşmelere gelince; bunların bu yönde atılacak adımlar için sektörden büyük bir destek alınmasını sağladığı açıktır. Sonuçta, bir plan dâhilinde alınan önlemler, kesinlikle daha az kirliliğe neden olacak modlar için daha iyi çerçeve şartları oluşturacaktır. Demiryolu yük taşımacılığının serbestleşmesi kademe olarak gerçekleşiyor. Bu durum, sonunda pazardaki talebi karşılayacak bir dizi hizmetin oluşmasını sağlayacaktır. Bu gelişme bizi büyük ölçüde memnun ediyor. Yeni işletmecileri, karayolu taşımacılığını kombine taşımacılığına çevirerek modsal bir değişim gerçekleştirmeye teşvik eden canlandırıcı bir dinamik oluşturuldu. Kombine taşımacılığa olan bu ilgi, Batı Avrupa'da da hem kıtalararası trafikte hem de konteyner trafiğinde artmakta."

UIRR'nin 2007 yılında, müşterilerinin iş faaliyetlerini etkileyen bütün alanlarda dürüst ve yapıcı pozisyonlar alarak yetkililerle yapılan görüşmelerde kombine taşımacılığın karşı



gelenemez yerini korumak için çok çalıştığını önemle vurgulayan Munzio, sözlerini şöyle tamamladı: "UIRR, ayrıca Avrupa Demiryolu Ajansı (ERA) tarafından kombine taşımacılıkla ilgili teknik sorunlarla ilgilenen ana oyuncu olarak kabul görmüştür. Son olarak, UIRR orta vadede daha etkin bir yapıya ihtiyacı olduğunu farkındadır. Bunu başarmak için, ortak ilgi alanlarında daha fazla işbirliğine dayalı yapılabilecek işler olup olmadığını görmek amacıyla demiryolu örgütleri ile yakın bir diyaloga girdi. Bunu yaparken, trafiğin demiryoluna aktarılmasının tartışmasız yararlı olduğunu anlatan tecrümemizin gelişmesi için daha fazla destek bulma amacını taşıyoruz."



Tomcsanyi: "RO-LA'nın Yararlı Bir Şekilde Yeniden Konumlandırılması Gerekiyor"

1 Ocak 2007'de Romanya ve Bulgaristan'ın katılmasıyla AB'de yaşanan genişlemenin ardından, bu yeni üye devletlerden geçen kamyonların Rolling Motorway (Yürüyen Otoban) trenlerini (RO-LA) kullanmayı bırakacakları düşün-



nülmüştü.

Bu tehlikenin akış yönünde olduğunu fark eden Hungarokombi, derin bir pazar araştırmasına dayalı bazı verimli lobi faaliyetleri başlattı. Bu çalışma meyvelerini verdi. Demiryolu taşımacılığının, karayolu taşımacılığından alındandan daha fazla altyapı ücreti ödendiğini gören Macar Ulaştırma Bakanlığı, RO-LA taşı-

macılığının işletilmesini desteklemek amacıyla yaklaşık 3.5 milyon Avro verdi. Bu müdahale, şu an kara taşımacılığıyla yarışabilecek seviyede olan bu hizmetlerin ücretlerinde önemli bir düşüşün yaşanmasını sağladı.

Yapılan ince hesapların toplam bağışın tren ve kamyon başına yapılmasının makul bir şekilde hesaplanmasını sağladı ve böylece talebin hızla arttığını belirten Hungarokombi Genel Müdürü I. Tomcsanyi, "2007 yılında, Szege (H) - Wels (AT) RO-LA hattında, daha fazla yük taşıyan 35 bin ağır araç taşındı. Aynı zamanda hizmetleri iyileştirmek için Macar ve Avusturyalı uzmanlardan oluşturulan kalite görev gücü de meyvelerini veriyor. Örneğin bazen bakım çalışması ya da sonbahar grevleri nedeniyle hatların tamamen kapatıldığı zamanlarda, trenlerin yan hatları kullanmaları gere-

kebiliyordu. Şimdi ise hizmetlerimizin yeni ve sabit bir tabanda işlediğini gösteren çok sayıda faktör var. Aslında Ulaştırma Bakanlığının başışı 2008 yılı için yenilendi. Ayrıca Ökombi ve UIRR'nin RoMo-Net projesi, Avrupa Komisyonu'nun Marco Polo programı nedeniyle kabul edildi. 2.3 milyon Avro değerindeki ödenek, 3 yıl içerisinde çok sayıda Rolling Motorway (Yürüyen Otoban) hattının açılması için kullanılacak. Bu hatlar, toplam bin 600 km'yi kapsayacak ve Bükreş'ten (RO) Szege (HU), Budapeşte ve Modonmagyaróvár'a, Sopron'dan Wels (AT) ve Regensburg'a (DE) kadar uzanacak. Trenlerin esnek sıralanması ve ödenen paranın karşılığını öncekinden bile daha iyi verebilmesi, bu hizmetler dizisinin karayolu taşımacılığına bir alternatif oluşturacağı anlamına gelecektir" dedi.

Şu anki geçiş döneminin

birkaç yıl daha süreceğini ifade eden Tomcsanyi, sözlerini şöyle tamamladı: "Çünkü karayolu taşımacılığı kullanımındaki yüksek vergiler ve yakıt fiyatlarında devam eden artış nedeniyle, daha adil, rekabet gücü yüksek bir konuma sahip olmamızın vakit alacağı beklenmelidir. Macar ve Avrupalı yetkililerin, refakatsiz taşımacılık hizmet-

lerinin oluşturulması için gerekli önkoşulların olmadığı bir bölgede refakatli taşımacılık yönünde çalışmaya başlamaları, bizi memnun ediyor. Çevre dostu bir mod olan RO-LA, kombine taşımacılığın önemli bir parçası olmaya devam ediyor. Yukarıda sözü geçen bağlamda, 2010 yılında 70 bin ağır araç taşımaya umuyoruz.



Bu ise trenin varış noktasına ulaşmasından sonra, seyahatlerine daha düşük bir kaza tehlikesiyle devam edebilecek 70 bin dinlenmiş kamyon sürücüsü anlamına geliyor."



Colle: "Kombine Taşımacılıkta 20 Yıl"

BU yaz, UIRR'nin ilk defa Brüksel'de kalıcı bir genel merkez kurmasının 20'nci yılı olacağını belirten UIRR Genel Müdürü Rudy Colle, o tarihe kadar UIRR içinde bulunulan dönemin yönetim kurulunun başkanına göre adresini değiştirme sistemini kullandığını ifade etti.

"Aslında, Liaison Office olarak bilinen bu genel merkez, o zamanki Yönetim Kurulu'nun verdiği doğru bir kararla Avrupa'nın başkentinde 1 Temmuz 1988'de açılmıştır. Brüksel-West demiryolu istasyonunun apronda sağ tarafa konulmuş olan konteyner parçasını Belçikalı üyemiz TRW vermiştir ve bu ilk merkez için bütün düzenlemeleri, o zaman



Kombiverkher'in (DE) müdürü olan Sayın M. Burkhardt yapmıştır. Kendi yerimize sahip olmanın verdiği gururla beraber, bu bina aynı zamanda kuruluşumuzun kariyeri içinde kilit bir aşama olmuştur. Çünkü Brüksel'in seçilmesi UIRR'in Avrupalı yönünü ve yeterli büyüklükte bütün kuruluşların bugüne kadar yaptığı ve gelecekte yapacağı gibi oraya taşınmış olan siyasi karar organlarıyla daha yakın bağlar kurmaktaki isteğini kararlı bir şekilde göstermiştir" diyen Colle, şöyle devam etti: "Bu gelişmeden kısa bir süre sonra, UIRR'nin 1991 yılından itibaren yürürlükte olan bir Belçika yasasıyla fiili bir birlikten, ortak bir şirkete dönüşmesiyle birlikte, personelini güçlendirmesi ve daha sonra bütün kombine taşımacılık işletmecilerine açık olan daha geniş bir üyelğe geçmeleri gibi diğer bazı kilit olaylar gerçekleşmiştir. Yönetim kurulu tarafından destek gören Merkez, kuruluşundan itibaren büyük ekonomik ve çevresel değer sunan bir taşımacılık tekniği olan, kombine taşımacılığı desteklemeye ya da onun gelişmesini engellemeye çalışan her türlü yasal ve teknik-işlemsel ya da ticari bir amacı olan tartışma-



ların bir parçası olmak için çok çalışmaktadır. Bunu yaparak, etkileyici bir şekilde, ona bağlanan iki umudu boşa çıkarmamıştır: Öncelikle üye şirketlerin çıkarlarını korumak fakat aynı zamanda da sektörümüz için en iyi çerçeve ve şartları oluşturması gereken yetkililer için 'alanında uzman' bir danışman görevinde bulunmak. Bu, kombine taşımacılığı teşvik etmekle uğraşan ve böyle-

ce daha kapsamlı bir şekilde sürdürülebilir bir taşımacılık sistemine katkı sağlayan -bizim gibi ve farklı kapasitelere sahip-insanlarla yıllar boyunca sürdürdüğü-imiz harika iletişimden memnun olmak için iyi bir fırsattır. Ya tek başına ya da bu insanların yardımıyla merkez, kombine taşımacılığın rekabet gücünü arttırmaya yarayan projeler başlatmış, düzenlemiş ya da desteklemiştir.

Yasal metinlerin hedeflenmiş oluşumundan ekipmanların geliştirilmesine, bilgi aktarımı ve pazar durumu sistemlerinden yeni hizmetlerin ve planların oluşturulmasını içeren bu projeler o kadar çok ki, artık sayısını bilmiyoruz. UIRR'nin, bunun yapılmaya değer bir iş olduğu konusunda duyduğu aynı inançla, bu işe kendini adamaya devam edeceğini söylemeye gerek yoktur."



Doğru karar DAF!

Taşımacılık dünyası DAF XF 105'i saygıyla selamlıyor. Modern iç tasarımı ve üstün güvenlik donanımıyla DAF XF 105, usta kaptanların hayallerini süslüyor. Yüksek motor gücü, uzun servis aralıkları ve düşük yakıt tüketimiyle ideal çekici DAF XF 105, alırken de kullanırken de doğru karar.



DAF

TIRSAN

Türkiye'nin taşıyıcı gücü.



TSEK



TIRSAN TREYLER SANAYİ TİCARET ve NAKLİYAT A.Ş. T (0216) 564 02 00 (ISDN) info@tirsan.com.tr www.tirsan.com.tr
ADANA İKİKARDEŞ OTOMOTİV PAZ. VE TİC. LTD. ŞTİ. T 0322 429 70 70 **BURDUR** MEÇİKOĞLU MOTORLU ARAÇLAR NAKLİYAT İNŞAAT TUR. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ. T 0248 317 10 70 **BURSA** BURSA AĞIR VASITA SAN. TİC. VE LTD. ŞTİ. T 0224 441 97 65 **GAZİANTEP** DAF-TIRSAN ANT.OTO.SAN.TİC.A.Ş. GAZİANTEP YDK.PRÇ.VE SERVİS ŞUBESİ T 0342 238 21 00 **İSTANBUL-Anadolu** DAF-TIRSAN OTOMOTİV VE TİC. A.Ş. T 0216 311 80 80 **İSTANBUL-Avrupa** DAF-TIRSAN HDM OTO.SAN. VE TİC. A.Ş. HADIMKÖY YDK. PRÇ. VE SERVİS ŞUBESİ T 0212 858 01 38 **İZMİR** EGE-TIR OTOMOTİV SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ. T 0232 478 61 60

Tirsan, ürün özelliklerini değiştirme hakkını saklı tutar.

Burkhardt: “Kombine Taşımacılığın Dinamizmi Hafife Alınıyor”

İNSANLARIN genellikle kombine taşımacılığın dinamizmini hafife aldığı ifade eden UIRR Genel Müdürü Martin Burkhardt, aslında, büyüme oranının karayolu yük taşımacılığını bile geçtiğini ancak toplam demiryolu yük trafiğinin adeta bir durgunluk yaşadığını söyledi.

1989 yılında, Uluslararası Demiryolu Birliği (UIC) ve UIRR'nin, A. T. Kearney'nin yapmasını istediği çalışma-

nın belli şartlar altında uluslararası kombine taşımacılığın 1987 ve 2005 yılları arasında üç katı artacağını öngördüğü için heyecan yarattığını belirten Burkhardt, “Kombine taşımacılığın gelişimini desteklemek amacıyla UIRR, büyük DIOMIS (Intermodal Değişim İçin Operasyon Modelleri ve Altyapı Geliştirme) araştırmasının da olduğu birçok projede yer almaya devam etmektedir.

Bu araştırma, büyüme için sahip olunan ve değişimden kalan büyük potansiyelinin varlığını doğrulamaktadır. Bu araştırmanın yayımlanan son raporu ‘Avrupa’da Kombine Taşımacılık için Ajanda 2015’ (Agenda 2015 for Combined Transport in Europe), karar organlarını uyandırmak ve onları trafikteki çok sayıda taşımayı demiryollarına aktarmaları için teşvik etmek için tasarlan-

mıştır. AB üyesi devletlerden bu duruma daha fazla katkı sağlamaları isteniyor. Fakat DIOMIS’in yaptığı ilk ve en önemli şey; katılımcılara kendi başlarına neler yapabileceklerini göstermektir” dedi.

Bu araştırmanın demiryollarına daha fazla trafik aktarmak amacıyla çeşitli demiryolu işletmeleri ve kombine taşımacılık işletmecileri tarafından zaten kullanılmakta olan fikirlerin ve kaynakların bir analizini sunduğuna dikkat çeken Burkhardt, şöyle devam etti: “Örneğin, altyapının daha verimli kullanımını sağlayabilmek için dolu trenlerin ve ‘shuttle’ların kullanımını artırmak gibi. Trenlerin zamanlamasını geliştirildiğinde, gelen vagonlar aynı gün içerisinde bir dönüş seferinde yük taşımak için tekrar kullanılabilirler. Vagonların ve lokomotiflerin daha iyi kullanımı, verimlilik artışı sağlayabilir. Ticari modellerin op-



timizasyonu ve programlama yazılımları kapasitenin artırılmasına yardımcı olabilir. En uygun vagon tiplerinin kullanımı, belirlenmiş tren uzunluklarında taşınabilen yükleme ünitelerinin sayısı artırılabilir. Yükleme alanlarının verimliliğini artırmak için çok sayıda yol vardır. Uzun mesafe demiryolu taşımacılığı ve terminallerdeki son nokta feeder hizmeti arasında yakın işbirliği, daha uzun çalışma saatleri, trenlerin vanş ve kalkış saatlerinde daha iyi bir düzenleme, terminal içi manevra hizmetleri, yükleme ünitelerinin otomatik tanımlanması, yükleme ünitelerinin daha hızlı sökülmesi için finansal teşvik. Kombine taşımacılık

zincirinde yer alanlar, DIOMIS araştırmasının sonuçlarından kombine taşımacılık hizmetlerinin kapsamını nasıl genişletebilecekleri konusunda çok sayıda fikir edinebileceklerdir. Eğer bu fikirler hayata geçirilirse, 2015 yılında kombine taşımacılığın gelişiminin bir kez daha yapılan en cesur tahminleri bile geride bırakacağını umuyoruz.”



Svetek: “Güneydoğu Avrupa’da Kombine Taşımacılığın Gelişimi İçin Gayret Gösteriyoruz”

SLOVENYA’NIN Avrupa Birliği’ne girişinin ülkenin kalkınmasında önemli bir adım olduğunu belirten Adria Kombi Genel Müdürü R. Svetek, Sloven iş topluluğunun, ekonomik zorlukla başa çıkmak için ülkenin coğrafi konumunu,

revini üstlendiğini kaydeden Svetek, “Rolling Motorway (Yürüyen Otoban) ve başarılı bir örnek olarak gösterebileceğimiz Maribor – Wels hattı hala ana ürünlerimizi oluşturmaktadır. Fakat biz ayrıca refakatsiz trafiğin de gelişmesi için çalış-

teklıyoruz. Ljubljana’yı Münih’e (DE), Budapeşte’ye (H), Verona’ya (IT), Belgrad’a (RS), İstanbul’a (TR) bağlayan (ve yakında Bratislava’ya (SK), Bükreş’e (RO) ve Yunanistan’a) bağlayacak olan ‘shuttle’ trenleri, Kombiverkehr, Hungaria Intermodal, Cemat ve Europe Intermodal tarafından işletiliyor. Bu ortaklar daha sonra sevkiyatları son vanş noktasına ulaştırıyorlar. Bu fikir SINGER ve SEEIS projeleri aracılığıyla AB’nin Marco Polo programında büyük bir destek gördü” diyen Svetek, şöyle devam etti: “Şirketimiz aynı zamanda başka kombine taşımacılık şirketlerinin kurulmasında da öncü bir rol oynadı. Bu şirketler, Hırvatistan’daki Crokombi ve Belgrad’da (RS) kısa bir süre önce kurulan Srbija Kombi’dir. Şirketlerin başarısı, siyasi desteğe olduğu kadar kurucularının isteğine de bağlıdır. Büyük Türkiye pazarına hizmet vermek için ise 2007 yılında Kombiverkehr ile İstan-

bul’da Europe Intermodal’ı kurduk.

Kombine taşımacılıkta daha düzenli gelişiminin olmasındaki girişimci kararlılığımız, sık sık olan önemli gecikmelere yol açan zayıf demiryolu altyapısı ve bölgedeki modern demiryolu aracı eksikliği yüzünden engellerle karşılaşmaktadır. Yıllar boyunca, aslında sadece sonuçların halk tarafından daha hızlı ve açık bir şekilde görüldüğü kara yollarında yatırımlar yapıldı. Demiryolu



koridorlarının modernizasyonu ise 2010’a kadar başlayamayacak. Şu anki projeler, ana hatlardaki sorunları çözemiyor. Bu yüzden taşımacılık politikasını

oluşturanların, önceliklerini tekrar gözden geçirmeleri gerektiğini düşünüyoruz. Bu kimseler uygun yasalar koyup, yeni düzenlemeler getirerek ve demiryollarının iyileştirilmesi için gerekli finansmanı sağlayarak, pay sahiplerinin kombine taşımacılıkla ilgilenerek işlerini geliştirmelerini ve böylece pazarın ve özellikle halkın onlara layık olan bu değerli, çevre dostu taşımacılık tekniğinden daha fazla yararlanmalarını sağlayabilirler.”



bölge hakkındaki derin bilgisini ve özellikle AB ile Güneydoğu Avrupa arasında bir köprü görevinin görmesini sağlayan Batı Balkanlar ile olan eski ilişkilerini kullandığını ifade etti.

1989’dan beri başlangıçta Yukombi adıyla kurulan Adriakombi’nin UIRR üyesi ortakları ile tüm bölgede kombine taşımacılığın gelişimi ve teşvik edilmesi gö-

şiyoruz. Slovenya Demiryollarıyla birlikte, her geçen yıl çift haneli büyüme gösteren ‘Komar’ adlı yurtdışı ağını kurduk. Sistemin belkemiğini, konteynerlerin Koper Limanı’na ya da bu limandan yapılan yerel dağıtımını oluşturuyor” dedi.

“1998’den beri kademeli olarak ağıma yeni hatlar ve hizmetler ekleyerek ‘Gateway Slovenia’yı des-



Petitmengin: "Demiryolu Yük Taşımacılığı Artmaya Devam Edecek"

SON birkaç aydır çok sayıda göz ardı edilemeyecek işaretler görüldüklerini belirten Novatrans Genel Müdürü Denis Petitmengin, "İlk olarak, kombine taşımacılığın Fransız oyuncuları Novatrans, Naviland Cargo ve Rail Link, trafiklerini yeniden düzenlediler. Taşımacılık planlarının 2004 yılından 2006 yılına kadar uzatılmasından sonra, hem ulusal hem de uluslararası kombine taşımacılıkta yeni bir büyüme yaşıyoruz. Fransız Ulusal Demiryolu Şirketi SNCF'deki kurumsal olayları (grevleri) eşitliğin dışına bırakırsak Novatrans'ın payında Fransız trafiğinde yüzde +6, iki yönlü trafikte yüzde +14 ve transit trafikte yüzde +3 oranında pozitif bir eğilim vardır. B CARGO, CFL, EURO CARGO RAIL, EUROPORTE 2, SECO-RAIL, VEOLIA CARGO, VFLI gibi yeni demiryolu işletmeleri Réseau Ferré de France'da (Fransız Demiryolu Ağı) yerlerini aldılar ve 2005'deki pazar paylarını yüzde 0.05'den, 2006'da yüzde 0.4'e, 2007'de ise yüzde 3.2'ye çıkardılar. Bu işletmeler Fransız ağının yüzde 46'sında hizmet veriyorlar ve 20'si uluslararası trafikte olmak üzere günde 80 tane tren seferi düzenliyorlar. Bazıları sadece konvansiyonel trafikte değil, hem uzak mesafelerde (ECR ve VEOLIA CARGO) hem de yerel hizmetlerde (SECO-RAIL ve VFLI) kombine taşımacılık alanında faaliyet gösteriyor" dedi.

Son olarak, Fransa'da Ekoloji, Enerji, Sürdürülebilir Kalkınma ve Bölgesel Kalkınma için kurulan "Süper Bakanlık"la birlikte genel demiryolu yük taşımacılığının, özelde ise kombine taşımacılığın teşvik edilmesi için güçlü bir siyasi istek bulunduğunu belirten Petitmengin, şunları söyledi: "Bu bakanlık, 2007 yılında çevreyle ilgili konular hakkında, hükümet girişimlerinin başlatılması sağlayan disiplinlerarası bir danışma olan Grenelle Çevre Forumu üzerinde çalışmaya başlamıştır.

Bunun bir parçası olarak bu bakanlık; enerji tasarrufu, karbondioksit emisyonunu azaltma ve modsal değişim konularında birçok girişimde bulunuyor. Bir eylem planıyla birlikte, bu konular hakkında yapılan bir çalışma yakın bir zamanda basılacaktır. Açık bir şekilde belirtmek gerekirse demiryolu yük taşımacılığı 2012'ye kadar yüzde 25 oranında büyümeli, kombine taşımacılıkta ise aynı süre içerisindeki trafikte iki kat artış yaşanmalıdır. Altı çizilmesi gereken önemli diğer bir unsur ise SNCF'in yeni Yönetim Kurulu Başkanı, Fransa Başbaka-

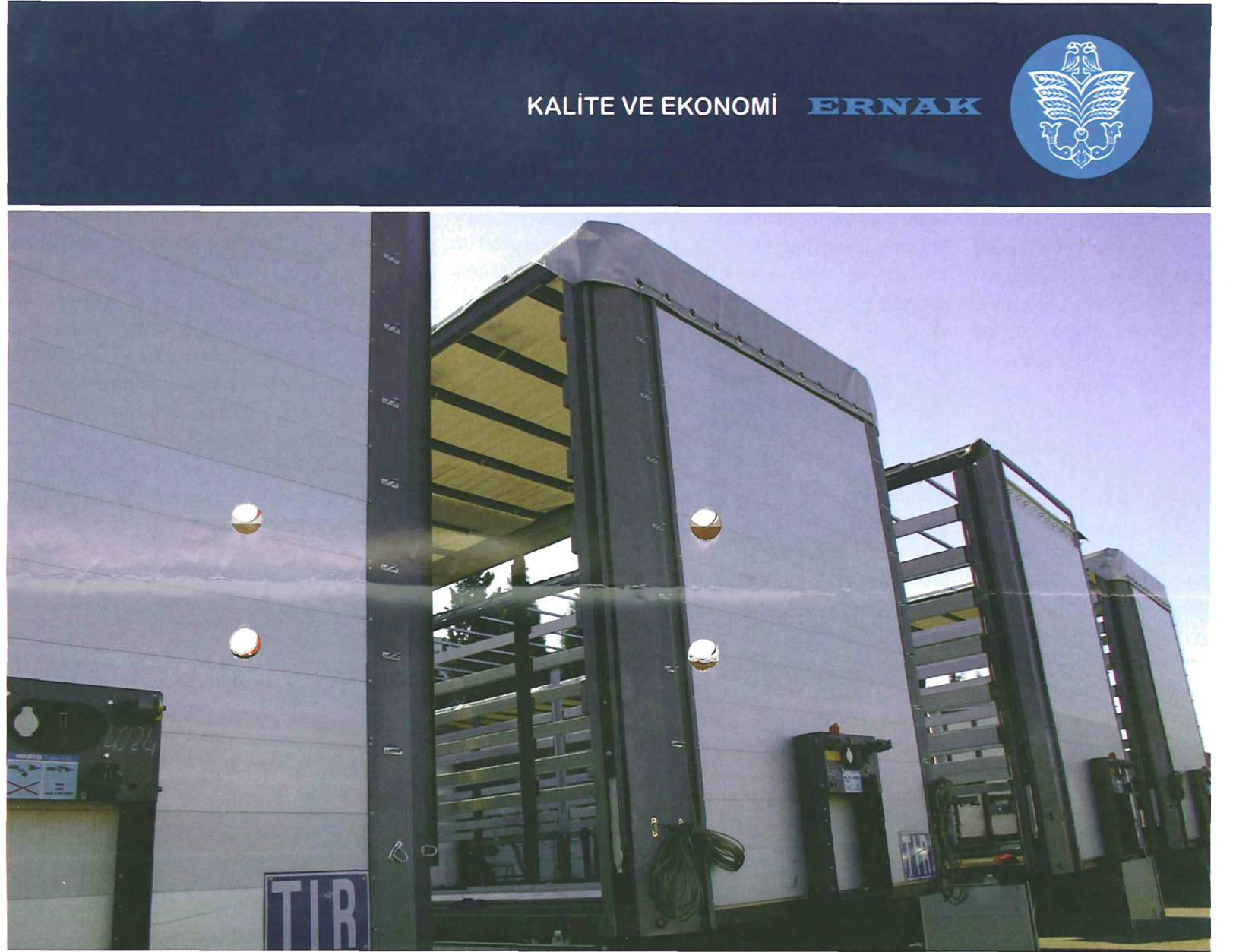
nı Guillaume Pepy'nin görev beyanıdır. Guillaume Pepy'nin ilk önemli projesi, demiryolu yük taşımacılığı ve özellikle "yük taşımacılığında diğer modların birleştirilebileceği rekabet gücü yüksek bir dizi multimodal hizmet sunmak"la ilgilidir. İyimser olmayan olarak sağlayabilen son konu

ise Avrupa Birliği içerisinde malların dolaşımıyla ilgili gelişmelerin olması beklentisidir. Bu durumdan öncelikle yararlanan karayolu taşımacılığı olacaktır. Ancak, karayolu taşımacılığı nispi payının büyük ölçüde artması gereken kombine kara-demiryolu taşımacılığı gibi tamamlayıcı çö-

zümlemlerle desteklenmelidir. Avrupa'da taşımacılık alanındaki en büyük ticari fuarlardan biri olan, Paris'teki SITL 2008'de Novatrans ve TRW'nin ortak standına müşterilerin gösterdiği yoğun ilgi, bu mantıkla uyumaktadır. Böylece, kombine taşımacılığın Fransa'da da gerçekten demiryolu yük taşı-



macılığının geleceği olduğunu teyit ediyoruz."



Orijinal yenileme. EN 12642-XL normunda parçalarla üstyapınızı yenileyin.

Türkiye'nin
Hestel Onaylı
Üstyapı Merkezi