

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

AB ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI
ÇERÇEVESİNDE TÜRKİYE’DE DENİZ ULAŞIMI VE
GÜVENLİĞİNİN İNCELENMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Elif Tuğçe GÜLİRMAK
Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı

Danışman
Prof. Dr. Cem SAATÇIOĞLU

HAZİRAN, 2020

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

AB ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI
ÇERÇEVESİNDE TÜRKİYE’DE DENİZ ULAŞIMI VE
GÜVENLİĞİNİN İNCELENMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Elif Tuğçe GÜLİRMAK
Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı

Danışman
Prof. Dr. Cem SAATÇIOĞLU

HAZİRAN, 2020

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

ELİF TUĞÇE GÜLİRMAK tarafından hazırlanmış ve sunulmuş “AB ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI ÇERÇEVESİNDE TÜRKİYE’DE DENİZ ULAŞIMI VE GÜVENLİĞİNİN İNCELENMESİ” başlıklı tez DENİZ İŞLETMECİLİĞİ Ana Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Cem SAATÇIOĞLU

Jüri Üyesi

Prof. Dr. Cem GAZİOĞLU

Jüri Üyesi

Doç. Dr. Erdal ARLI

Jüri Üyesi

Doç. Dr. Levent KIRVAL

Jüri Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Birsen KOLDEMİR

Tez Savunma Tarihi: 17/06/2020

ETİK BEYAN

İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Tez Yazım Kılavuzu kurallarına uygun olarak hazırladığım “AB ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI ÇERÇEVESİNDE TÜRKİYE’DE DENİZ ULAŞIMI VE GÜVENLİĞİNİN İNCELENMESİ” başlıklı YÜKSEK LİSANS tez çalışmasında bilimsel etik ve akademik kurallara riayet ettiğimi;

- Çalışma konusunun özgün olduğunu,
- Tez içinde sunduğum tüm veri ve belgeleri bilimsel etik ve ahlak kuralları çerçevesinde elde ettiğimi,
- Çalışmanın bulgularında tahrifat yapmadığımı ve yanlış davranmadığımı,
- Tez kapsamında yararlandığım tüm eserlere ve doğrudan veya dolaylı olarak kullandığım her alıntıya atıfta bulunduğumu,
- Yararlandığım tüm eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu,
- Kullandığım veri ve belgelerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- Patent ve telif haklarını ihlal etmediğimi

bildirir, aksinin vuku bulması durumunda yasal sonuç/sonuçları ve aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabul ettiğimi beyan ederim.

17.06.2020

Elif Tuğçe GÜLİRMAK

ÖNSÖZ

Bu çalışma ile Avrupa Birliği'ndeki ve ülkemizdeki ulaştırma politikalarını inceleyerek, Türkiye'nin ulaştırma politikalarındaki ve deniz ulaştırmasındaki mevcut durumunu aktarmaya çalıştım.

Tez çalışmam boyunca Ulaştırma Ekonomisi alanındaki engin birikimi ve tecrübesi ile desteğini ve bilgisi hiçbir zaman esirgemeyen kıymetli hocam Prof. Dr. Cem SAATÇIOĞLU'na; yüksek lisans eğitim sürecinde tanıştığım ve sektördeki tecrübelerinden her daim faydalandığım değerli arkadaşım Hakan GÜRSES'e; bu süreçte her anlamda yardımlarını hissettiren yöneticilerim Bülent FİDAN, İlkey Aytuğ AKŞAHİN ve Sonay Ertekin GÜLÜM'e; kıymetli dostum Neşe ALTINTAŞ'a; hayatımın her alanında yanımda olan sevgili annem, babam ve kardeşim Zeynep Gökçe GÜLİRMAK'a çok teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖNSÖZ	i
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
TABLO LİSTESİ.....	vi
ŞEKİL LİSTESİ.....	vii
KISALTMA LİSTESİ	viii
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı	3
2. MATERYAL VE METOT	4
2.1. AB Kısa Tarihçesi.....	4
2.2. AB Ortak Ulaştırma Politikası Genel Çerçevesi.....	5
2.3. AB Ortak Ulaştırma Politikasını Kapsayan Alt Sektörler	9
2.3.1. AB kara yolu ulaşımı	9
2.3.2. AB demir yolu ulaşımı	12
2.3.3. AB hava yolu ulaşımı	14
2.3.4. AB deniz yolu ulaşımı	16
2.3.5. AB şehir içi ulaşımı	22
2.4. Trans-Avrupa Ulaşım Ağları	23
2.5. AB Uluslararası Ulaştırma Serbestisi	24
2.6. AB Ulaştırma Güvenliği	25
2.7. Genişleme Politikalarının AB Ulaşımına Etkileri	26
3. BULGULAR	28
3.1. Türkiye-AB İlişkilerinin Kısa Tarihi	28
3.2. Türkiye'nin Ulaştırma Politikalarına Genel Bakış	30
3.3. Türkiye'nin AB Ulaştırma Politikalarına Uyumunu	31
3.4. Türkiye'de Ulaştırma Sistemleri.....	33
3.4.1. Türkiye'nin kara yolu ulaşımı	33
3.4.2. Türkiye'nin demir yolu ulaşımı.....	35
3.4.3. Türkiye'nin hava yolu ulaşımı	39
3.4.4. Türkiye'nin deniz yolu ulaşımı	40
3.4.5. Türkiye'de iç su yolları ulaşımı.....	40
3.5. Türkiye ve Trans-Avrupa Ağları	43
3.6. Türkiye'de Deniz Ulaşımı ve Güvenliği.....	45
3.6.1. Türkiye'de deniz yolu ulaşımının tarihsel gelişimi	46
3.6.2. Türkiye'nin deniz yolu ulaşımında mevcut durumu	47
3.6.3. Türkiye'nin deniz yolu ulaşımındaki kurum ve kuruluşlar	55
3.6.4. Deniz güvenliği kavramsal çerçevesi	57
3.6.5. AB ve Türkiye deniz güvenliği politikaları.....	59
3.6.6. Denizcilik alt sektörleri	60
3.6.7. Deniz yolu hattı projeleri.....	62
3.6.8. Denetimler	64
4. TARTIŞMA VE SONUÇLAR	65
KAYNAKLAR	68
ÖZGEÇMİŞ	72

FORMLAR

Tez Çalışması Benzerlik Raporu Uygunluk Yazısı ve Eki



ÖZET

AB ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI ÇERÇEVESİNDE TÜRKİYE’DE DENİZ ULAŞIMI VE GÜVENLİĞİNİN İNCELENMESİ

Elif Tuğçe GÜLİRMAK

Çalışmanın ilk bölümde öncelikle AB tarihi, AB ortak ulaştırma politikaları ve genel anlamda ulaştırma yolları incelenerek; deniz yolu ulaşımı detaylı bir şekilde ele alınmaktadır. Devam eden bölümde Türkiye’de ulaştırma biçimleri incelenerek, AB politikaları ile uyumları ve çalışmaları gözetilmektedir. Aynı zamanda birtakım sayısal veriler ile gerek AB ulaşımındaki gerekse Türkiye ulaşımındaki mevcut durum ortaya konmaktadır.

Tez çalışmasının ilerleyen bölümünde deniz yolu taşımacılığı ele alınmaktadır. AB’de ve Türkiye’de deniz güvenliği politikaları kavramsal çerçeve şeklinde incelenmektedir. Bu tez çalışmasında deniz güvenliği, İngilizcede “maritime safety” olarak bilinen kavramda incelenmekte; bunun yanında yine İngilizcede “maritime security” olarak bilinen kavrama, bilgi amaçlı değinilmektedir.

Çalışma, akabinde Türkiye’de deniz yolu ulaşımına odaklanmakta, bu ulaşım yoluyla ilgili ulaşım ve güvenlik konusunda bilgi vermeyi amaçlamaktadır. Bütün bu literatür taraması sonucunda ise özet niteliğinde bir sonuç yazısı ile çalışma tamamlanmaktadır.

Anahtar kelimeler: Avrupa Birliği, denizcilik, ulaştırma politikaları, AB denizcilik politikaları, Türkiye deniz ulaşımı

ABSTRACT

EXAMINATION OF MARITIME TRANSPORT AND SECURITY IN TURKEY WITHIN THE FRAMEWORK OF EU COMMON TRANSPORT POLICY

Elif Tuğçe GÜLİRMAK

In the first part of the study, the history of the EU, the EU common transport policies and the transport routes in general are examined; maritime transport is discussed in detail. Ongoing section examining the modes of transport in Turkey is supervised compliance with EU policies and activities. Withal, the current situation in both EU transport and Turkish transport is revealed by some numerical data.

The following part of the thesis study deals with maritime transportation. Maritime security policies in the EU and Turkey are examined in the form of a conceptual framework. In this thesis, maritime security is examined in the concept known as “maritime safety” in English. In addition, the concept known as “maritime security” in English is mentioned for informational purposes.

Then the study focuses on maritime transportation in Turkey and aims to provide information on transportation and safety related to that transportation. As the end of all this literature review, the study is completed with a summary result.

Keywords: European Union, maritime transport, transportation policies, EU maritime policies, Turkey maritime transport

TABLO LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 1. Beyaz Kitap önemli konu başlıkları	7
Tablo 2. 2011 yılında yayınlanan Beyaz Kitap'tan önemli başlıklar	8
Tablo 3. Türkiye kara yolları gelişim süreci	33
Tablo 4. Cumhuriyetin kurulduğu dönemde toplam gemi sayıları ve tonajları	46
Tablo 5. 1950-1960 yılları arası deniz yollarının yolcu ve yük taşımacılığı	47
Tablo 6. 2014-2018 yılları arası Türkiye'nin dış ticaret taşımacılığı miktarı	49



ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 1. Deniz ulaştırmasının kısa analizi	21
Şekil 2. Türkiye’de kara yolları ulaşım ağı.....	34
Şekil 3. BTK hattı	37
Şekil 4. Marmaray projesi.....	39
Şekil 5. Türk Ticaret Filolarının yaş gruplarına göre dağılımı	51
Şekil 6. Kuru yük segmentinde yaş verileri	51
Şekil 7. Dökme yük segmentinde yaş grafiği	52
Şekil 8. Petrol tankerleri yaş ortalaması	52
Şekil 9. Konteyner gemilerinin yaş grafiği	53
Şekil 10. Ro-Ro yaş grafiği.....	53



KISALTMA LİSTESİ

AB	:Avrupa Birliği
AET	:Avrupa Ekonomik Topluluğu
AKÇT	:Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu
BDT	:Bağımsız Devletler Topluluğu
BTK	:Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı Projesi
COP21	:Conference of the Parties (Taraflar Konferansı)
DWT	:Dead Weight Tonnage (Dedveyt Tonajı)
ECU	:European Currency Unit (Avrupa Para Birimi)
GATT	:General Agreement on Tariffs and Trade (Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması)
GSYİH	:Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
GT	:Gross Tonnage (Gros Ton)
IATA	:International Air Transport Association (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği)
ICT	:Information and Communication Technology (Bilgi ve İletişim Teknolojileri)
ILO	:International Labour Organization (Uluslararası Çalışma Örgütü)
IMO	:International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
ISM	:International Safety Management Code (Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu)
ISPS	:International Ship and Port Facility Security (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu)
LDT	:Light Deadweight Tonnage (Geminin Yük Hariç Ağırlığı)
OECD	:Organisation for Economic Co-operation and Development (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı)
OUP	:Ortak Ulaştırma Politikaları
RO-RO	:Roll on – Roll of (Tekerlekli Kargo taşıyan Gemi Tipi)
SCTW	:Standards of Training Certification and Watchkeeping (Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları)
SOLAS	:Safety of Life at Sea (Denizde Canlı Kalabilme Sözleşmesi)
TAHS	:Tek Avrupa Hava Sahası
TCDD	:Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEN-T	:Trans-European Transport Network (Trans-Avrupa Ulaşım Ağı)
TEU	:Twenty-Foot Equivalent Unit (20 Feet’lik 34 Metreküplük Koyteyner)
TFEU	:Treaty on the Functioning of the European Union (Avrupa Birliği’nin İşleyişi Hakkında Antlaşma)
TINA	:Transportation Infrastructure Needs Assessment (Ulaştırma Altyapı İhtiyaç Değerlendirmesi)
TOBB	:Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği

1. GİRİŞ

Türkiye, ticari anlamda pek çok alanda gelecek hedeflerini, gelişmekte olan ülkeler stratejileri içerisinde belirlemiş genç ve dinamik bir ülkedir. Bu önemli ve ekonomik dinamizm, ülkenin hedefine ulaşmak için ihtiyaç duyduğu tüm altyapısını geliştirmesini gerektirmektedir. Bu altyapı ise, benzeri görülmemiş ekonomik genişlemede temel bir rol oynayacak olan taşımacılığı kapsamaktadır. Ulaştırma sektörünün yüksek kapasitesi göz önüne alındığında; ülke, malların ve yolcuların toplamın %90'ını aşan bir pazar payına sahip olan kara yolu taşımacılığına olan aşırı bağımlılığını bırakmalıdır. Tüm ulaştırma modlarının dengeli ve entegre bir şekilde kullanılmasını sağlayan kombine taşımacılık inisiyatiflerinin başlatılması acil ve önemli bir ihtiyaçtır. Uluslararası boyutta kabul edilen gerçek; artan trafik sıkışıklığı, olumsuz dış faktörler ve güvenlik ve verimlilik seviyelerini garanti etmenin olanaksızlığı nedeniyle, yalnızca kara yolu taşımacılığına bağlı bir taşıma sisteminin orta vadede sürdürülemez olduğudur.

1957'de imzalanan Roma Antlaşması ile o zamanki adı ile Avrupa Topluluğu (AT), ulaştırmanın da içinde bulunduğu üç alanda ortak politika oluşturulması konusunda anlaşmıştır. Bu tarih itibarıyla uygulamaya geçen Ortak Ulaştırma Politikası (OUP), 1985 yılından sonra Avrupa Tek Pazarının oluşturulmasında önemli kaynaklar ve uygulamalarla desteklenmiş ve geliştirilmiştir. Bu gelişmeler neticesinde Avrupa Birliği (AB) mevzuatının ana hatları ulaştırma politikası konusunda üç kategoriye ayrılmıştır. Bu kategoriler;

- Ulaştırma sektöründe ticarete yönelik olan engellerin kaldırılması
- Ulaştırmada sektöründe ortak kuralların benimsenmesi,
- Ulaştırma emniyetinin artırılması için çalışılmasıdır.

AB, bu noktada ise daha çok güçlü bir ekonomi ve serbest pazarlar için ulaştırma koridorları oluşturmuş; küresel ticarete kendine alternatif güzergâhlar oluşturma çalışmalarına başlamıştır. Bu konuda, ulaşım sektörü pazarlardaki ticari engellerinin minimum seviyeye indirilmesi için hem AB ülkelerinde hem de aday ülkelere bazı yapılanmalar meydana

gelmiştir. Yapılanma genellikle demir yolu sektöründe meydana gelmiştir. Bunun sonucunda AB politikaları için atılan adımlar, amaca ulaşip ulaşılmadığı sorusunu gündeme getirmektedir.

Türkiye’deki kombine taşımacılık stratejik planının amacı, demir yolları, deniz yolları ve hava yollarında da nakliyat ve lojistik alanındaki işlemlere yatırım, mevzuat ve iyileştirmeler gerektiren farklı ulaştırma modlarını dengeleyen bir entegre ulaştırma sistemi tanımlamak ve başlatmaktır. Türkiye’de kombine taşımacılığın stratejik olarak planlanması, “dünya lojistik zincirlerinde konumlandırmayı optimize etmek için, mevcut kararları gelecekteki karakterlerini en iyi şekilde kabul ederek, mevcut kararları alma süreci” olarak tanımlanmaktadır. Stratejik planlama, hükümetin politikalarını ve planlarını, çok modlu ulaştırma sektöründe gerçekleştirilecek eylemlerle koordine etmek için bir araç olarak çalışmakta ve yukarıda belirtilen üç süreci müşterilerin talep ettiği kalite ve verimlilik standartlarına göre kontrol etmek için gerekli adımları tanımlamaktadır.

Türkiye, ekonomik büyümeyi pekiştirmek ve ülkenin jeostratejik konumunu dünya standartlarında bir lojistik platformu olarak kullanmak için intermodalite ve kombine taşımacılığı taahhüt etmiştir. Kısacası, yukarıdaki gereklilikleri karşılayan kombine taşımacılık sistemi tasarlamak, gelecek hedefleri açısından zorunluluk haline gelmiş, bu kombine taşımacılık stratejileri arasında deniz yolu taşımacılığı ise özel bir öneme sahip olmuştur. Buna göre, Türkiye, üç ana sürecin entegrasyonunu doğrulayan, ulusal hedefi izleyen kombine taşımacılığın geliştirilmesi için kapsamlı bir strateji hazırlamaktadır: yaklaşımları, ülkenin erişimini artıran entegre bir multimodal taşımacılık sistemine sahip olacak şekilde belirlemek; ürünler için ulusal ve uluslararası pazarların yanı sıra, bireylerin kamu hizmetlerine erişim, ülkenin rekabetçi pozisyonunun iyileştirilmesini garanti eder. Küreselleşme, sürdürülebilir kalkınmayı sürdüren tüm ekonomilerin rekabetçi ulaşım sistemlerine sahip olmasını gerektirmektedir. Ulaştırma, küresel işletmelerin ultra rekabetçi oyununda olma veya olmama arasındaki dengeyi temsil eder.

Kombine taşımacılık sistemi şu anda temel olarak dış ticaret faaliyetlerinden elde edilen konteynerlerin hareketine dayanmaktadır. Bu taşıma şekli, teknolojik standartlarda kombine olarak desteklenir. Kalıcı bir seçim yapma sırasındaki maliyet en uygun faktördür ve şirketler lojistik yapılarına en uygun nakliyeyi seçerler. Kombine taşımacılık daha az esnek olarak kabul edilir ve kısa transit süreleri gerektiren şirketler tarafından seçilmez. Türkiye’de kombine taşımacılığın geliştirilmesine yönelik herhangi bir strateji, iki alanda gerçekleştirilmelidir:

- Sektörler arası kaynaklar aracılığıyla nakliye ve depolama maliyetlerinde tasarruf üretimini en üst düzeye çıkaran bir altyapı ağı tasarımı.

- Taşıma zincirlerinin ve lojistiğin üretim zincirleriyle entegrasyonu, mevcut olanların ve üreticilerin müşterilerin ihtiyaçları ile karşılıklı iş birliği ve iş birliği çerçevesinde entegrasyonunu sağlamak.

Sonuç olarak, multimodal mal taşımacılığı, deniz yolu taşımacılığındaki birtakım iyileştirmeler ve yeniliklerle beraber gelişerek ülke ulaşımında yüz güldüren gelişmelere sebep olabilecek stratejileri barındırır. Deniz ulaşımı ile beraber kara yolu ulaşımı hariç diğer ulaşım yollarının desteklenmesi, sağlanan tüm faydalardan, maliyet azaltmadaki fayda, diğer iki alana odaklanan bir özelliktir. Örnek olarak, sosyal maliyetlerin azaltılması: kara yolu güvenliği, hava kirliliği, akustik kirlenme, enerji ve hammadde tüketimi veya altyapı maliyetlerinde azalma: kara yolu trafiğinin azaltılması, bunun sonucunda tıkanıklık azalır ve ulaşım sistemlerinin mevcut yeteneklerinin daha iyi kullanılmasının sağlanması verilebilir.

1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı

Bu çalışmanın amacı, ulaşım kavramı ve çeşitleri hakkında genel bir literatür taraması sunarak, ulaşım biçimlerinin kombine taşımacılık stratejileri içerisindeki önemini vurgulamanın akabinde deniz ulaştırmasına odaklanarak, AB ortak ulaştırma politikası çerçevesinde Türkiye’de deniz ulaşımının ve güvenliğinin incelenmesidir.

Bu tez çalışmasında “güvenlik” kavramı; “safety”, yani "emniyet" anlamında, kasıtsız hareketlerin çevre faktörü ile birleşerek plansız şekilde ortaya çıkardığı olumsuz durumlar bakımından; yine güvenlik başlığı altında “security” kavramı ise sadece kavramsal çerçeve açısından incelenecektir.

2. MATERYAL VE METOT

Çalışmanın bu bölümünde Avrupa Birliği'nin kısa tarihçesi ve ortak ulaştırma politikaları işlenerek; sırasıyla birliğin kara yolu, demir yolu, hava yolu ve deniz yolu ulaşımları ve AB şehir içi ulaşımı hakkında detaylı bilgilere yer verilecektir. Devamında yer alan Trans-Avrupa ulaşım ağları, AB'nin ulaştırma güvenliği, ulaştırma serbesti ve genişleme politikalarının ulaşım etkileri konuları ile bölüm sonlandırılacaktır.

1.2. AB Kısa Tarihçesi

Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT); Fransa, Belçika, İtalya, Federal Almanya, Lüksemburg ve Hollanda'dan oluşan altı üye ile Schuman Deklarasyonunun bir sonucu olarak, 1951 yılında kuruldu. AKÇT'nin ilk başkanı ise, Jean Monnet oldu. Bundan önceki savaflara neden olan kömür ve çelik, bu sefer barış aracı oluyor ve tarihte ilk kez devletler, egemenliklerinin bir bölümünü, kuruma bırakmıştı.

Altı üye devlet, kömür ve çeliğin yanı sıra diğer sektörlerde de ekonomik birliği kurmak amacıyla, 1957'de Roma Antlaşması'nı imzalayarak, Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu (AET) kurdular. Topluluğun en önemli amacı, hem iş gücünün hem malların hem de sermaye ve hizmetlerin serbest dolaştığı ortak pazarı kurmak ve bu neticede siyasi bütünlüğün sağlanmasıydı.

Dünyada ekonomideki durgunluk ve mali yükün paylaşımı konusundaki iç çekişmeler 1980'lerin başlarında bir "Avrupa karamsarlığı" havasının doğmasına neden olmuştur. Jacques Delors başkanlığındaki Komisyonun 1985'te hazırladığı Beyaz Kitap'a dayanarak AET Topluluğu, 1 Ocak 1993'e kadar tek pazar oluşturmayı amaçlamıştır. Avrupa Tek Senedi'ni, 17 Şubat 1986 tarihinde Almanya, Belçika, Fransa, Hollanda, İngiltere, İrlanda, İspanya, Lüksemburg ve Portekiz; 28 Şubat 1986 tarihinde de Danimarka, İtalya ve Yunanistan imzalamıştır.

Avusturya, Finlandiya İsveç'in katılımıyla 1995 yılında, Avrupa Birliği'nin üye sayısı 15 oldu. Avrupa Birliği'nin tarihindeki en büyük genişleme dalgası, 2004 yılında Estonya, Letonya, Macaristan, Malta, Slovakya, Slovenya, Litvanya, Çek Cumhuriyeti, Polonya ve

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi olmak üzere 10 ülkenin katılımı ile gerçekleşti. Romanya ve Bulgaristan'ın katılımı ile 2007 yılında üye sayısı 27; son olarak 2013 yılında Hırvatistan'ın katılması ile üye devlet sayısı 28 oldu. (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2018a).

1.3. AB Ortak Ulaştırma Politikası Genel Çerçevesi

Avrupa Birliği bünyesinde ulaştırma politikalarının yasal dayanağı TFEU'nun kabul edilmesi; VI. Roma Antlaşması'nda, üye Devletlerin ortak bir ulaştırma politikasının önemini, ona ayrı bir başlık ayırarak vurgulamaları ile gerçekleşmiştir. Bu nedenle ulaştırma, topluluğun ilk ortak politika alanlarından biriydi. İlk öncelik ortak bir taşımacılık pazarının oluşturulması, hizmet sunma özgürlüğünün oluşturulması ve ulaştırma pazarlarının açılması olmuştur. Bu hedefe büyük ölçüde ulaşılmıştır, çünkü yerel demir yolu piyasaları bile sürekli olarak rekabete açılmıştır. Ulaştırma piyasaları açıldıkça, hem bireysel ulaştırma modlarında hem de aralarında adil rekabet koşulları yaratma, hayati önem taşımaktadır. Bu sebeple, yönetmeliklerin, idari hükümlerin, ulusal yasaların ve ulaştırma hizmetlerinin sağladığı sosyal ve teknolojik koşulların ortak bir standart olarak ifade edilmesi önemlidir. İç sınırların kaldırılması, Avrupa iç pazarının tamamlanması, ulaştırma pazarının açılmasının sonuçları doğrultusunda taşınan yolcu ve yük hacimleri artmış; stok yönetimlerinin de sistemlerinde değişiklik olmuştur. (Cebeci, 2019).

İç sınırların kaldırılması, Avrupa iç pazarının tamamlanması, ulaştırma fiyatlarındaki düşüş, ulaştırma pazarlarının açılması, bununla birlikte serbestleşmesinin sonucunda taşınan mal ve yolcu yükleri artmıştır. Bu dönemde Avrupa Topluluğu, ekonomik açıdan başarılı ve dinamik bir ulaşım sektörünün, giderek daha ciddi sosyal ve çevresel kısıtlamalarla karşı karşıya kaldığını, “sürdürülebilir mobilite” modelinin her zamankinden daha önemli hale geldiğini de fark etmiştir (European Commission, 2016).

Avrupa Komisyonu'nca 1985'de, 1992'de, 1996'da ve 2001'de hazırlanan “Beyaz Kitap”larda ortak bir taşımacılık politikasına dair genel esaslar, detaylı bir şekilde ele alınmıştır. Ortak ulaştırma politikası, uluslararası taşımacılığın uygulanabilmesi için ortak kurallar olarak belirlemiştir. Aynı zamanda deniz yolu, demir yolu, kara yolu ve iç su yolları alt sektörlerinde güvenlik ve ulaştırma hizmetlerinin tedarik edilmesi için de belirlenmiştir. Fakat bu karmaşık sektörde ortak politika çözümlerine ulaşma çalışmaları oldukça yavaş ilerlemiştir. Çünkü kara yolu, demir yolu ve iç su yolu ile yük ve yolcu taşımacılığı üye ülkelerin kendilerine göre yaptığı değişiklikler görülmektedir (Özer ve Kişi, 2011).

Ulaştırma, Avrupa Birliği ve ticaret ortakları ile vatandaşlara ve iş yerlerine mal ve hizmet sağlayan özel ve halka açık şirket ağını kucakladığı için ekonomi için de temel bir sektördür. Aynı zamanda Avrupalılar için hareketlilik sağlar, böylece birliğin iç pazarındaki kişilerin serbest dolaşımına önemli ölçüde katkıda bulunur.

Verimli ulaşım hizmetleri ve altyapı, Avrupa Birliği'nin tüm bölgelerinin ekonomik güçlerinden yararlanmak; iç pazar ve büyümeyi desteklemek için çok önemlidir. Böylece, ekonomik ve sosyal uyumu sağlarlar. Ayrıca, ulaşım hizmetlerinin mevcudiyeti, fiyatı ve kalitesinin üretim süreçlerinin; ticari ortakların seçimi üzerinde güçlü etkileri olduğu için ticari rekabet açısından da önemlidir. Böyle bir merkezi rolde ulaşım, tanımı gereği çevresel ve sosyal politikalar gibi diğer politika alanlarıyla da ilişkilidir. Ulaştırma politikaları incelenirken, deniz yolu, demir yolu, kara yolu ve hava yolu olmak üzere dört alt sistemden söz etmek mümkündür. Alt sistemlerden deniz yolu, uluslararası taşımacılığın çok önemli bir bölümünü, çok eski çağlardan itibaren oluşturmakta ve hem küresel yolları hem de pazarları birbirine bağlamaktadır. Demir yolu, uzun mesafelerde kara yolu ile taşınmakta zorlanılana daha hacimli ve ağır yükler için kullanılan bir taşımacılıktır. Kara yolu ise hem yurt içi hem de milletler arası taşımacılığın en büyük kısmını oluşturan taşımacılık çeşididir. Hava yolu da kısa geçmişine rağmen, hızı, yenilikleri ve diğer taşıma sistemlere oranla daha az riski olduğu için taşımacılık çeşitleri arasında dikkat çekmektedir (Saatçioğlu ve Çelikok, 2017).

Aşağıdaki Tablo 1'de, 2001 yılında yayınlanan Beyaz Kitap'ın önemli başlıklarına yer verilmiştir.

Tablo 1. Beyaz Kitap önemli konu başlıkları (Özer (2010)’den alınmıştır).

Bölüm 1. Taşımacılığın Dengeli Dağılımı	
a) Rekabetin düzenlenmesi • Kara yolu ulaştırmasında kalitenin geliştirilmesini sağlamak, • Demir yolu ulaşımına canlılık kazandırmak, • Hava yolu taşımacılığında büyümenin kontrolü sağlamak.	b) Taşıma modlarının birbirine bağlanması • Deniz yolu, iç su yolu ve demir yollarının Entegrasyonu, • Modlararası taşıma hizmetlerinin iyileştirilmesi “Yeni Marco Polo Programı”, • Teknik düzenlemelerin sağlanması.
Bölüm 2. Taşımacılık Sektöründe Darboğazları Gidermenin Yolları	
a) Ana hatlardaki engelleri kaldırmak, • Multimodal koridorlarda yük taşımacılığına öncelik verilmesi • Yüksek hızlı yolcu taşıma ağlarını geliştirmek, • Trafik koşullarını iyileştirmek, • Temel altyapı projeleri gerçekleştirmek.	b) Taşımacılık projelerinin finansmanı • Kamu bütçelerinin sınırlandırılması • Özel sektör yatırımcılarına güven verilmesi • Fon havuzunun oluşturulması
Bölüm 3. Kullanıcıların Ulaştırma Politikasının Merkezine Getirilmesi	
a) Güvensiz yolları iyileştirmek, • Yıllık trafik kaza oran ve dağılımlarının artmasını engellemek, • Kara yolu trafik cezalarının uyumlaştırılması ve karayolu güvenliği için yeni teknolojilerin geliştirilmesi sağlamak, b) Kullanıcıya yansıyan maliyetlerin düşürülmesi sağlamak, • Yakıt vergilerini uyumlaştırmak.	c) Taşımacılık ve insan ilişkisi üzerinde çalışmak, • Kullanıcı hakları ve kullanıcı sınırlarını Belirlemek, • Kamu hizmetlerinde yüksek kalitenin oluşturulması sağlamak, d) Şehir içi trafiğin modernleştirilmesi • Ulaştırma için enerjiyi çeşitlendirmek, • İyi uygulamaları desteklemek.
Bölüm 4. Küreselleşen Ulaşımın Yönetilmesi	
a) Birliğin Genişlemesi • Altyapıyı geliştirmek, • Geliştirilmiş bir demir yolu ağından faydalanmak, • Deniz yolu taşımacılığında emniyet düzeyinin artırılması.	b) Genişleyen Avrupa’nın yerinin belirginleştirmek, • Avrupa Birliği’ni taşımacılık konusunda uluslararası kurum ve kuruluşlarda tek kimlik ile temsil etmek, • Hava yolu taşımacılığını, uluslararası rekabet edebilir bir boyuta getirmek • “Galileo”: uydu haberleşme ve seyir programının tamamlanması.

2050 yılına gelindiğinde sera gazı emisyonlarının %60 oranında azaltılmış olması, ulaşımda rekabet anlayışının geliştirilmesi, petrolde bağımlı taşımacılığın önemli ölçüde

düşürülmesi ve yoğun taşımacılığın azaltılması gibi hedefler doğrultusunda, “Avrupa Komisyonu” tarafından 2011 yılında yayınlanan “Tek Avrupa Taşımacılık Sahası İçin Yol Haritası” isimli Beyaz Kitap’ın önemli başlıkları Tablo 2’de yer almaktadır.

Tablo 2. 2011 yılında yayınlanan Beyaz Kitap’tan önemli başlıklar (Saatçioğlu ve Çelikok (2017)’dan alınmıştır).

Bölüm 1. Avrupa Ulaştırma Sahasının Geleceğe Hazırlanması
- Güçlü uluslararası iş birliğinin için gereklilik - Avrupa’nın ilerleyen yıllarda, dünya ekonomisine entegre olmasına bağlı olması ve etkili taşıma sistemlerinin bu anlamda büyük önem taşıması - Avrupa ulaşımının eski sorunlarına ek olarak yeni sorunların eklenmesi - Ulaşımda iç piyasanın tamamlanması için ihtiyaçların giderilmesi - AB ekonomisi içinde rekabeti arttırabilmek için petrole bağımlılığın düşürülmesi “2030 yılına gelindiğinde 2008’deki sera gazı emisyon düzeyini yaklaşık %20 oranında azaltmak ve 2050 yılında küresel ısınmayı yalnızca 2°C artışla sınırlandırmak için, sera gazı emisyonlarını 1990 yılına oranla % 60 azaltmak” - Ulaştırma sektöründe, enerji verimliliği artmış olsa da, yaklaşık %96 oranında petrol ve petrol ürünlerine bağımlılık nedeniyle oluşan gürültü ve yerel hava kirliliği sorunlarının çözülmesi - Araçlar ve trafik yönetiminin yeni teknolojilerinin ulaşımdaki emisyonları azaltmasında kilit rol oynaması ve AB taşıma sektörünün dünya ulaşım pazarında çok hızlı gelişen bir rekabetle karşı karşıya olması “Birçok Avrupa şirketinin altyapı, lojistik, trafik yönetim sistemleri ve ulaşım ekipmanları üretimi konusunda dünya lideri olmasına rağmen Avrupa ulaşımının rekabetçi konumunu sürdürebilmesi adına gelişimini ve yatırımlarını sürdürmesi” “Özellikle karayolu ve havayolundaki trafik sıkışıklığının önemli bir sorun olması, ulaşım altyapısındaki bölgesel eşitsizliğin giderilmesi ve ulaşım finansmanı ve fiyatlandırması konusunda yeni bir yaklaşımın geliştirilmesi”
Bölüm 2. Rekabetçi ve Sürdürülebilir Bir Ulaşım Sistemi İçin Bir Vizyon
- Emisyonda %60’lık azalma hedefi çerçevesinde ulaşımda sektörde büyüme sağlanması ve hareketliliğin teşvik edilmesi - Mesafesi uzun seyahatler ve kıtalararasında gerçekleşen yük taşımacılığının küresel düzeyde oyun alanını sağlamak - Engelsiz şehirlerin ve banliyö taşımacılıklarını geliştirmek “Rekabetçi ve kaynak verimliliği sağlanmış” taşıma sistemini oluşturmak a. Yeni ve sürdürülebilir yakıtların; yakıt sistemlerini geliştirmek ve uygulamak b. Enerji verimliliğinden daha fazla yararlanmak;
Bölüm 3. Stratejik Hedefler
“Tek Avrupa Taşımacılık Sahasını” oluşturulmak - Teknolojik ve davranışsal yenilikleri, gelecek için sağlamak - Akıllı fiyatlandırma ve finansman; modern altyapı - Dış boyutları dikkate almak

Avrupa Komisyonu, 2011 yılında yayınlanan, 2050 yılına kadar olan dönemde ulaştırmanın geleceğini ele aldığı “Tek Avrupa Ulaştırma Alanına Doğru Yol Haritası rekabetçi ve kaynak açısından etkin ulaştırma sistemine doğru” isimli “Beyaz Kitap”ta, ulaştırmaya ilişkin eski ve yeni zorlukları belirleyerek, bu zorlukların üstesinden gelme yollarını ana hatlarıyla işaret etmektedir. “Tek Avrupa Ulaştırma Sahası İçin Yol Haritası” esas olarak AB genişlemesinin sonucu olarak ortaya çıkabilecek olası olumsuzlukların çözümü, yakın kaynakları çeşitlendirmek, sera gazı emisyonlarını azaltmak, kara yolu ve hava yolu yoğunluklarının azaltmak ve teknolojik ulaşımın sağlamanın yolları gibi konulara odaklanmıştır. Ek olarak; Tek Avrupa Hava Sahası (TAHS) projesini tamamlamak, farklı ulaştırma modları arasındaki kesintisiz bağlantıları sağlamak da yeni ulaştırma hedefleri arasında yerini almıştır (Cebeci, 2019).

1.4. AB Ortak Ulaştırma Politikasını Kapsayan Alt Sektörler

“Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası”, kara yolu ulaşımı, demir yolu ulaşımı, hava yolu ulaşımı, deniz yolu ulaşımı, iç su yolları gibi alt sektörleri kapsamaktadır.

Deniz yolu, Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikasının alt sektörleri arasında önemli bir bölümü oluşturmaktadır çünkü global pazarları birbirine bağlayan ulaşım, deniz yolu ulaşımıdır. Demir yolu ulaşımı daha çok mesafeler uzadıkça; yükler ve hacimler ağırlaştıkça tercih edilen bir ulaştırma yoludur. Kara yolu, ulaşımın daha çok zorunlu kısmıdır. Öyle ki diğer ulaştırma türlerinin olmadığı alanlarda kullanılabilen tek ulaştırma türüdür. Hava yolu ise yeni bir ulaşım türüdür. Yine de hızı ve yenilikçi gücü, onu diğer ulaştırma türleri arasında ön plana çıkartmaktadır (Saatçioğlu ve Çelikok, 2017).

1.4.1. AB kara yolu ulaşımı

Çoğu ülkede taşıma türleri arasında lider rolü kara yolu taşımacılığı üstlenir. Kara yolu taşımacılığı, tüm dünyadaki nakliye operasyonlarına hâkimdir (Tob-Ogu ve diğerleri, 2018). Tüm Avrupa Birliği ülkelerinde kara yoluyla yük taşımacılığı, özellikle altyapı ve sosyoekonomik refah için oldukça önemli olan tüm ekonomik faaliyetlerde önemli bir rol oynamaktadır. Kara yolu yük taşımacılığının kullanımı, ürünlerin tüketicilere teslim edilmesini sağlar (Engström, 2016). İyi kurulmuş bir kara yolu altyapısı, ekonomik büyümenin kilit ön koşullarından biridir ve kara yolu taşımacılığı, herhangi bir toplumun gelişimi için çok önemlidir (Ivanova ve Masarova, 2013). Kara yolu taşımacılığının ekonomik sistemdeki önemi, üretimi ve nihai tüketicileri birbirine bağlamadaki temel rolünde yatmaktadır. Bununla birlikte,

kara yolu taşımacılığının, topluma sağladığı faydaların yanı sıra, kirlilikle ilgili belirli maliyetlere de işaret ettiğini belirtmek önemlidir.

Ortak Ulaştırma Politikaları (OUP)'nin çok önemli alt sektöründen birisi kara yolu ulaşımıdır. “Kişilerin ve malların serbest dolaşımı ilkeleri”nin, Avrupa entegrasyonunun temelini oluşturduğu bilinmektedir. Bu durum da etkin ve güvenli bir kara yolu sisteminin yaratılmasını Avrupa için ön koşul haline getirmiştir (Onur, 2006).

AB’de kara yolu taşımacılığı, hem büyük uluslararası taşımacılık grupları hem de küçük firmalarla Avrupa ekonomisinin en dinamik sektörlerinden biridir. Kısa ve uzun mesafeler boyunca yük ve yolcu taşımacılığı yapılır. Esnekliği nedeniyle kara yolu taşımacılığı, AB’nin tüm bölgelerini birbirine; malları ve yolcuları Avrupa’nın ana ağlarına bağlar. AB’nin bu hususta amacı, kara yolu taşımacılığı sektörünün verimli ve güvenli bir şekilde çalışabileceği ve çevreyi minimum derecede etkileyebilecek koşulları yaratmaktır.

Trafik sistemi, bir ülkedeki tüm ekonomik potansiyellerin harekete geçirilmesine doğrudan katkıda bulunmakta ve başarılı bir ekonomik büyümenin ön şartı haline gelmektedir. Kara yolu altyapısı, kilit sektördür ve gayri safi yurt içi hâsıla ve istihdamda etkili bir faktördür (Nicodème ve diğerleri, 2013). Kara yolu taşımacılığı tüm ekonomik faaliyetlerde, özellikle altyapı ve sosyoekonomik refah için önemli bir rol oynamakta; büyümeyi etkilemekte ve nüfusa fayda sağlamaktadır (Naletina, 2013).

1980’lerin ortalarından başlayarak 1990’ların ortalarına kadar süren yaklaşık 10 yıllık bir sürede; Avrupa’nın uluslar arası kara yolu yük pazarını açması; kara yolu taşımacılığı için gerekli lisanslar; trafiği engelleyen tarife ve kotaların kaldırılmıştır (Cebeci, 2009).

Kara yolu taşımacılığının onlarca yıldır devam eden diğer hassas konusu; kara yolları ve köprülerin geçiş ücretleridir. AB’nin bu konuda iki hedefi vardır: Birincisi, hiçbir ücretin yüksek olmaması ve yabancı sürücülere karşı ayırım yapılmamasıdır. Diğer hedef ise; ücretlerin, “kullanıcı öder” - “kirleticisi öder” kuralları ile uyumlu bir şekilde olması, bununla birlikte; ulaşırma altyapısının bakımı ve gelişimi konusunda gerekli şekilde yardımcı olunmasıdır. Mevzuatın en önemli kısımlarından birini 1999 yılında kabul edilen “Eurovignette Direktifi” oluşturmaktadır. Buna göre ağır tonajlı taşıtlarının; otoyollar, çok şeritli yollar ve dağ geçitleri gibi altyapıları kullanması için ücret ödemesi öngörülmektedir. Tüneller ve köprüler de bunlara dâhildir. Elektronik ortak ücret toplama sistemi olan Eurovignette sistemine göre; kayıtlı

araçlar, büyüklüğü ve ağırlığı ile ilgili olarak bir ücret ödemesinin ardından, Avrupa'nın tüm ücretli yollarından geçebilecektir. (European Commission, 2018b).

Üye devletlerin, kara yolu yüklerinin çalışma saatleri hususunda, fikir birliğine varmaları epey uzun zaman almıştır. Bu mevzu gerek iş gücü ilişkileri gerek de çalışma kültürlerindeki ulusal farklılıklar sebebiyle özel bir alandır. AB'nin günümüzde bütün kara yolu nakliye ve yolcu araçlarının sürücüleri yönelik maksimum sürüş ve minimum dinlenme sürelerine için ortak kuralları mevcuttur (European Commission, 2014).

Uzun bir serbestleşme sürecinin sonucunda açık ve rekabetçi bir pazar haline gelen kara yolu taşımacılığının önündeki engeller, 1 Ocak 1993 tarihinde “881/92/EC sayılı” Tüzük ve Topluluk sınırları içinde kabotaj 1 Temmuz 1998 tarihinden itibaren “3118/93/EC sayılı” Tüzüklerin yürürlüğe girmesi ile sağlanmıştır. AB'nin en önem verdiği konulardan biri olan emniyet içinse ilk yasal düzenleme “91/439/EEC sayılı Konsey Direktifi” ile başlamıştır. Bu direktif sürücü belgesine sahip olabilmenin yeterlilikleri belirlemiştir. Tehlikeli maddelerin taşınması, kamu taşımacılığı hizmetleri, fiyatlar ve mali koşulların belirlenmesi AB'nin kara yolu ulaşımının OUP kapsamında ele aldığı diğer konu başlıklarıdır (Onur, 2006).

Kara yolu endüstrisi, Avrupa Birliği'nde son derece önemli bir sektörü temsil etmektedir. Sadece kara yolu taşımacılığı sektöründe, araç üretimi, sigorta, hizmetler, yol yapımı ve bakımı ve trafik kontrolü alanlarında çalışanlar dikkate alınmaksızın 3,07 milyon çalışan bulunmaktadır. Bu çalışanlar kara yolu yük taşımacılığı için kayıtlı 571.046 işletme arasında bölünmüştür (European Commission, 2018a).

Ticari gelişimin temel amacı, zenginlik yaratmak, yoksulluğu azaltmak ve büyümeyi sürdürmektir. Tüm taşıma türleri burada çok önemlidir, ancak her yere ulaşım kolaylığı avantajını da göz önünde bulundurarak kara yolu taşımacılığının birinci sırada olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Bu ulaşım sisteminin gelir üzerinde doğrudan etkili olduğu çünkü milyonlarca insanı istihdam etmekte ve GSYİH'nin önemli bir kısmını, özellikle; az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde sağladığı bilinmektedir. Küreselleşen ekonomide, kara yolu yük taşımacılığı; malların üretiminde, dağıtımında ve ekonomik, sosyal ve ekolojik ilerlemenin desteklenmesinde kilit bir role sahiptir. Kısacası, kara yolu taşımacılığı sadece Avrupa'nın değil, dünya ekonomisinin de bel kemiğidir (Londono-Kent, 2009).

1.4.2. AB demir yolu ulaşımı

Ulusal düzenlemelerin uluslararası düzenlemelerden çok daha önce ortaya çıktığı demir yolu ulaşımı, ulaştırma sektörünün bir türüdür. AB üyesi devletlerin ekonomik kalkınmaları için önemlidir. Altyapıdaki çeşitli engeller ve artan ulaşım talepleri, yeterli ulaşımın sağlanamamasına sebep olmuştur. Bunun sonucunda üye devletlerin demir yollarının tek bir Avrupa Demir Yolu sistemine dönüşmesi gerekli hale gelmiştir. Birliğin bu ulaşım sistemindeki amacı “sınır ötesi hizmetlerin sorumluluğunun tek bir çatı altında toplandığı bir Avrupa demir yolu alanı” oluşturmaktır (Onur, 2006).

Avrupa Komisyonu’nun son yıllarda Avrupa demiryolu taşımacılığı konusunda, pazarı yapılandırmaya ve demir yollarının, diğer ulaşım şekillerine göre kullanım tercihinin artırılması yönünde aktif çalışmaları vardır. Avrupa Komisyonu, demir yolu taşımacılığını rekabete açma, ulusal ağların birlikte çalışabilirliğini ve güvenliğini geliştirme ve demir yolu ulaşım altyapısını geliştirme şeklinde üç ana konu üzerinde çalışmalarını yoğunlaştırmıştır (Saatçioğlu ve Çelikok, 2017).

Demir yolu emniyetinin sağlanması birliğin en önem verdiği konulardan biridir. Bunun sağlanması sonucunda AB politikalarının, iyi standartlara ulaşması ve sürdürmesi hedeflenmektedir. Demir yolları güvenlik kurallarının oluşturulması ve uygulanması ile alakalı en önemli düzenleme “2004/49/EC sayılı Konsey Direktifi”dir. Demir yolu taşımacılığı, bilindiği üzere kara yolu taşımacılığına göre daha çevreci; istatistiksel olarak ise çok daha güvenli bir ulaşım türüdür. Yine de yolcu taşımacılığında da yük taşımacılığında da olsun, demir yolu taşımacılığının, kara yolu taşımacılığı ile rekabet edebilmesi için mücadele etmesi gerekmektedir. Avrupa, güçlü bir taşıma potansiyeline sahip olsa bile, demir yollarının kendi potansiyelini gerçekleştirememesinin nedeni de budur.

1991 yılında demir yolu şebekelerinin dikkatli bir şekilde rekabete açılması, demir yolu taşımacılığının yeniden yapılandırılmasına yönelik ilk önemli adımdır. Yük taşımacılığı başta olmak üzere, demir yolu sektörünün serbestleştirilmesi, üç “demiryolu paketi” olarak bilinen ayrı altyapı ve işletmeciliğe yönelik hamleler yoluyla arttırılmıştır. 2001 yılından bugüne kadar, Avrupa demir yolu sektörü, hem yolcu hem de yük hacimlerini arttırmıştır. Bununla birlikte diğer ulaşım türleri arasındaki pazar payını da epeyce arttırmıştır (Cebeci, 2019).

Demir yolu yük taşımacılığı, sürdürülebilir ve rekabetçi bir ulaştırma pazarı yaratmada önemli bir rol oynamaktadır, ancak özellikle de diğer rakip ulaştırma çeşitlerine göre daha az

tercih edilir durumdadır. Bunun sebebi navlun piyasası, mekânsal planlama, kömür olarak toplu trafik düşüşü ve ticari açıdan rekabetçi bir alternatifin ortaya çıkması dâhil olmak üzere dış etkilerin bir karışımıdır. Hem kargo özellikleri hem de müşteri gereklilikleri bakımından nakliye talebi yüksektir ve endüstriyel ve tüketici ihtiyaçlarına cevap olarak değişimlere adaptasyonları biraz daha zordur (Abramovic ve diğerleri, 2016). Örneğin, 1970’lerden beri konteynerli/birim kargo ve kapıdan kapıya (terminalden terminale) taşıma hizmeti yaygın bir şekilde kabul görse de uygulamada gerçekleştirilememiştir. Demir yolunun, kapıdan kapıya bir hizmet sunmak için geçiş liman zinciri ortaklarıyla iş birliği yapmamasına rağmen, bu değişikliklere cevap vermesi yavaş olmuştur. Bu nedenle demir yolu pazar payını kaybetmiştir. Avrupa genelindeki ulusal demir yolu politikaları, hükümetler tarafından belirlenmiş ve giderek daha az maliyetli olmasına ve ağların daralmasına odaklanmıştır. Bunu kabul ederek, demir yolu taşımacılığının konumunu daha cazip ve rekabetçi bir teklif haline getirmek için Avrupa Komisyonu tarafından çok çeşitli tedbirler alınmıştır.

Demir yolu taşımacılığı hizmet kalitesi, daha iyi planlama, uygun Information and Communication Technology (ICT) sistemlerinin uygulanması ve entegre bir tedarik zinciri yaklaşımının benimsenmesi ile iyileştirilebilir. Daha müşteri odaklı bir hizmet hayati öneme sahip olacak ve rayların daha da düzenlenmesiyle sağlanabilecektir. Komisyonun temel çıkış noktaları bunlardır (Abramovic ve diğerleri, 2016). Komisyon üyeleri; rekabetçi bir fiyat ve güvenilir hizmet sunmak için işletme maliyetlerinde düşüşün önemli olacağını; daha ağır ve daha uzun trenlerin çalışması, daha geniş yükleme göstergesi, daha yüksek ortalama hız, vagonların ve tüm sistemlerin daha iyi kullanılması anlamına gelecektir, şeklinde düşünmektedir. Bu da, daha iyi zaman çizelgesi planlaması, sinyal aktarma sistemleri ve altyapı iyileştirmelerinin yanında arttırılmış kapasite getirecektir (Islam ve diğerleri, 2016).

Verimliliği ve rekabeti arttırmak için Avrupa Komisyonu ayrıca, çok farklı organizasyon ve operasyon modellerinde yeniden sorgulanan araştırmalar başlatmıştır. Buna bir örnek, “Fayda-maliyet analizi için metodoloji rehberi”dir. Yenilikçi demir yolu taşımacılığı hizmetlerini değerlendirmek için metodoloji gözden geçirilmiş ve uyarlanmıştır. Araştırma, uyarlanmış metodolojinin, yük taşımacılığı sektöründe yenilikçi bir demir yolu hizmetinin teorik olarak tanıtılmasının sonucu ortaya çıkan çoklu etkileri temsil etmenin mümkün olmadığını, önerilen yeni demir yolu taşımacılığı hizmetinin, temel senaryolara göre (tüm yol çözümleri ve düzenli demir yolu çözümleri) karşılaştırıldığını göstermektedir. Ayrıca araştırma,

analizin mantıksal ifadesinin “Fayda-maliyet analizinin yapılmasına yönelik metodoloji hakkında bir rehber” olduğunu göstermektedir. Yine de Avrupa’da demir yolu sistemleri dünyanın pek çok bölgesine göre çok daha fazla yaygın ve gelişmiştir.

1.4.3. AB hava yolu ulaşımı

Hava taşımacılığı, dünya ulaşım sisteminin en önemli bileşenlerinden biridir. Hava taşımacılığı genel olarak sadece dünyada uzun mesafeli seyahatin başlıca yollarını sağlamakla kalmıyor, aynı zamanda küresel ve ulusal ekonomiler üzerinde etkide bulunuyor.

1980 yılından itibaren AB’de büyük gelişme gösteren hava yolu ulaşımı, birliğin 1987’de, 1990’da ve 1992’de kabul edilen üç paketini serbestleştirmiştir. 1993 yılının Ocak ayında hayata geçirilen üçüncü paket ile serbestleşme süreci tamamlanmış oldu (Ülgen ve diğerleri, 2007). Havayolu taşımacılığının serbestleştirilmesi gerek havacılık sektöründeki rekabet ortamının sağlanması, gerek de Avrupa’daki hava yolları kısıtlarının yok edilmesi bakımından önemlidir (Cebeci, 2019).

Aralık 2015’de Avrupa Komisyonu tarafından, Avrupa ekonomisini desteklemek, sanayi tabanını güçlendirmek ve küresel liderlik konumunu sağlamlaştırma yolunda önemli bir girişim olan “Avrupa için Havacılık Stratejisi” kabul edilmiştir. Stratejinin amacı; güçlü ve dışa dönük bir havacılık sektörünün, sadece işletmeler için değil, Avrupa vatandaşları için de faydalı olmasıdır. Havacılık piyasası, tek pazara geçişi amaçlamıştır. Bu amaç doğrultusunda; Avrupa’da sınırlı hava ulaşımı pazarları bulunan ve Avrupa havayolları tarafından sınır ötesi yatırımları önleyen kısıtlamalar kaldırılacaktır (Saatçioğlu ve Çelikok, 2017).

Tek Avrupa Hava Sahası, (Single European Sky-SES) girişimi, hava sahasını toplu olarak yöneterek hava trafiği yönetimini düzene koymak amacıyla kararlı bir girişim olarak 2004 yılında başlatılmıştır. Girişimin amacı ise, çevresel baskıları ve yolculuk ücretlerini azaltmaktır. Sebebi ise hava yollarının, parçalı bir pazarda işletilmesine yönelik ekstra maliyetlerin oldukça yüksek olmasıdır. Havacılık sektörünün gelişebilmesi ve tercih edilebilmesi için yüksek maliyetlerin üstesinden gelinmelidir. Bu problemin çözümü, birçok ulusal hava sahaları sistemlerinin yerine, bütün AB’yi kapsayan tek bir sistemin getirilmesi ile ulaşılabilecektir. Bu şekilde hava yolu sisteminin etkinliğinin artması bu ulaşım sistemin en büyük sıkıntılarının başında gelen maliyetlerin azalmasını sağlayacaktır (Cebeci, 2019).

Havacılık altyapısının (örneğin, havaalanları) ve uçuş için mevcut teknolojinin (örneğin, yakıt tüketen ve hava kirletici yayan jet motorları) niteliği nedeniyle, hava taşımacılığı, çevresel

kaliteyi iyileştirme ve sürdürülebilirliği sağlama çabalarında önemli bir rol oynamaktadır. Hava ulaştırma sisteminin ana bileşenleri; havaalanları, hava trafik kontrol sistemleri, uçak ve hava yollarını içerir (Heppenheimer, 2001). Bu bileşenlerin her birindeki değişikliklerin havacılık endüstrisinin geleceği için önemli sonuçları olacaktır. Örneğin, dünyanın en büyük havaalanlarından bazılarında önemli hava yolu tıkanıkları meydana gelmektedir. Kurlsızlaştırılmış bir piyasa ortamında, hava yolu endüstrisi aşırı değişkendir, pazar koşulları hava servisinin uygulanabilirliğini ve dünyadaki bazı hava yollarının kârlılığını önemli ölçüde etkiler. Bu sebeple taşımacılık türleri içerisinde belli kurallarla en sıkı çerçevelenen tür deniz yolu ulaşımı ile birlikte hava yolu ulaşımıdır (Harrison, 1996).

Hava taşımacılığı çok karmaşık bir sistem olarak görülebilir. Bu sistemler perspektifi sadece sistemin etkili olması için birlikte çalışması gereken birçok fiziksel ve işletme bileşenine odaklanmakla kalmaz, aynı zamanda hava taşımacılığının ekonomik gelişme, ulusal güvenlik ve çevresel kalite gibi alanlarda önemli bir etkisi olduğunu da vurgulamaktadır (Ashford ve diğerleri, 1997). 18. yüzyılın başlarından bu yana, ilk balonların Avrupa'yı şaşırttığı hava taşımacılığı, mucitlerin ve askeri stratejistlerin hayal gücünde belirgin bir şekilde ortaya çıkmıştır. Ancak, 20. yüzyılın başlarına kadar yine de bu kadar gözde değildi. Makineler daha sonraki yıllarda savaş gibi uzun mesafeli seyahatleri dönüştürecek yetenekleri göstermeye başladı. Dünya genelinde orijinal hava yolu yolcu sayısının 1945'te 9 milyondan 1,6 milyarın üzerine çıkması, günümüzde seyahat eden halkın uzun mesafeli ulaşımın ana aracı olarak hava seyahatini benimsediğini gösteriyor (Morrison ve Winston, 1995). Uluslararası seyahatin birincil aracıdır ve birçok ülke ve bölgenin ekonomik başarı için önemli bir faktördür. Örneğin, dünyanın en büyük endüstrilerinden biri olan (dünya ekonomisine yaklaşık 3,5 trilyon dolar ekleyen toplam turizm sektörünün yaklaşık %12'si) turizm, hava taşımacılığı sistemindeki aksaklıklardan önemli ölçüde etkilenmektedir. Elektronik ve eczacılık gibi diğer endüstrilerin ürün teslimatı, büyük ölçüde hava taşımacılığına dayanmaktadır (Heppenheimer, 2001).

Uçak yolcuları tarafından elde edilen gelirlere ek olarak, havaalanlarından elde edilen ekonomik kazançlar, bir bölgenin istihdam tabanının bir parçası olarak önemli rollerini yansıtır. Dünyanın en büyük havalimanlarından bazıları olan Londra Heathrow, Atlanta, Chicago O'Hare ve Los Angeles, her biri 50.000'den fazla kişiyi istihdam ediyor; bu da havaalanı çalışanlarının ihtiyaçlarını destekleyen müteakip ekonomik faaliyetlerle çarpıldığında bölgesel ekonomide önemli bir rol oynuyor. Birçok yönden, havaalanları 100 yıl önce demir yollarının

oynadığı bir rol olan ulaşım ile ilgili en büyük ekonomik zenginlik üreticisi haline geldi (Schneiderman, 1996). Ayrıca, son yıllarda havalimanı gelişimindeki trendler, havalimanı yolcu tesislerini, ekonomik faaliyetlere dönüştürmek, alışveriş, restoran ve işletmeleri geliştirmek için havalimanı yaya trafiğinden faydalanmıştır (Ashford ve diğerleri, 1997).

Her yerde bu kadar ulaşılabilen ve bu kadar büyük miktarlarda araziyi kentsel alanlarda kullanabilen altyapıdan bekleneceği gibi, hava taşımacılığı sistemi de önemli zorluklarla karşı karşıyadır. Havaalanlarının ve uçakların çevresel etkileri, birçok hükümet politikasının ve düzenlemesinin odak noktası olmuştur. Özellikle gürültü ve hava kirliliği emisyonları kentsel ortamlarda önemli bir sorun olmuştur. Bu etkileri en aza indirmek için şehir merkezlerinden daha uzağa giderek yeni havaalanları inşa edilmiştir (Heppenheimer, 2001). Kentsel nüfusun yakınında kalan bu havaalanları, havalimanı operasyonlarının gürültü etkisini azaltmak için çeşitli stratejiler uygulamaktadır. Hava yolculuğu talebinde beklenen önemli artışı karşılamak için çoğu kentsel alanda artık havaalanı tesisleri inşa edecek büyük miktarda arazi bulunmuyor. Daha verimli operasyon stratejileri ve yeni teknolojilerin uygulanması bu soruna en olası çözüm olarak görülüyor (Morrison ve Winston, 1995). Hava taşımacılığının toplum üzerindeki etkilerini tartışmadan önce, bu sistemin temel bileşenlerini anlamak önemlidir. Her bir bileşenin hava taşımacılığı sisteminin genel etkinliğinde oynayacağı önemli bir rol vardır. Ek olarak, her bir bileşen genellikle tasarımı ve işletimi ile ilgili kendine özgü çevresel sorunlara sahiptir (Heppenheimer, 2001).

1.4.4. AB deniz yolu ulaşımı

AB ülkelerinin hem kendi aralarında hem de diğer ülkeler ile ticaret yapabilmelerinden en önemli ulaşım yolu şüphesiz deniz yolu olmuştur. Deniz ulaştırması, tarih boyunca ekonomik kalkınma için önemli görev görmüştür. AB'nin enerji olsun, gıda ve eşya tedarikinin güvenliği olsun birçok alanı için denizcilik büyük öneme sahiptir. Bir bütün olarak incelendiğinde, denizcilik endüstrisi Avrupa için ekonomi ve iş alanını yaratmak hususunda oldukça önemli bir kaynaktır. AB için deniz ulaştırması konusundaki en önemli başlık, denizden kaynaklı kazaların önüne geçmek ve denizcilik politikalarının standart altı uygulamalarını önlemeye yönelik geliştirmektedir (Aygün, 2012).

Uzun bir süre AB'nin taşımacılık anlamındaki genel rolü özellikle de deniz taşımacılığındaki rolü belirsizdi. “1957 tarihli Roma Anlaşması’nın 3. maddesinde “taşımacılık alanında ortak bir politikanın oluşturulması” yazsa da taşımacılık başlığı OUP’larının nelerden

oluşması gerektiği hakkında çok az yol gösterilmekteydi. Aynı anlaşmanın 84. Maddesinin 2. Bendinde, deniz ulaşımı ile ilgili “Konsey nitelikli çoğunlukla, deniz ve hava taşımacılığı için uygun tedbirlerin alınıp alınmayacağı ve gerektiğinde bu tedbirlerin hangi ölçü ve usule göre alınacağı konusunda karar verebilir” ifadesi yer almaktadır. Bu belirsizlik, denizcilik mevzuatında çok az gelişme olmasına neden olmuştur (Mulun-Akpınar, 2014).

1972 yılında gerçekleşen Paris Zirvesi ve ardından 1973 yılında yeni üyelerin de topluluğa dâhil olmasıyla, OUP çerçevesinde Deniz Yolu ile Taşımacılık Politikası oluşturulması için de çalışmalara başlanmıştır. Buna göre ana amaçlar şu şekildedir:

a) Avrupa Topluluğunun, üçüncü ülkelerle yapılan deniz yolu ticareti çok önemlidir. “Ortak Ticaret Politikası” çerçevesinde, deniz ticaretine ait düzenlemelerde; topluluk, gemiciliğinin, uluslararası alandaki rekabetini güçlendirici tedbirler alacaktır.

b) denizcilik sektöründe ekonomik gelişmenin sağlanması; armatörler ve çalışanlar için istihdam şartlarının geliştirilmesi ve için çaba harcanacaktır.

c) Topluluk filosunun rekabet gücünün tamamlanması ve ticari çıkarlarının zedelenmesi için geniş anlam ifade eden uluslararası, anlaşmalar üzerinde durulacaktır. Bunun için International Maritime Organization (IMO), International Labour Organization (ILO) gibi örgütlerin uluslararası sözleşmeler hazırlayacaklar. Bunun yanında, OECD ülkelerinin de sektörde yaptıkları çalışmalara katkıda bulunmasına olanak sağlanacaktır.

d) Deniz güvenliği ile ilgili standartların geliştirilmesinde AT, uluslararası alanda yapılacak çalışmalara aktif olarak katılacaktır.

e) Deniz taşımacılığı ile ilgili olarak, üçüncü ülkelerle AT arasındaki sorunlarda; AT’ın ortak çıkarlarını tamamlayacak şekilde, üye ülkelerin armatörlerine eşit muamele yapılacaktır. (Kaya ve Kadioğlu, 2013).

Denizcilik, Avrupa ekonomisi için hem önemli bir istihdam hem de gelir kaynağı olmaktadır. Sektör, insanlık tarihi boyunca ekonomik kalkınma için kilit bir görevdedir. Deniz yolu taşımacılığı, tüm Avrupa ülkeleri arasında ticaret ve iletişim sağlamaktadır. Gemi taşımacılığının emniyet kurallarının sıkı bir şekilde uygulanması, denizde oluşabilecek kaza riskini azaltmak ve çevresel etkileri en aza indirmek, Avrupa Komisyonunun amaçları arasındadır. Komisyon, son yıllarda artış gösteren korsan ve terör tehditlerine karşı da çalışmalarını sürdürmektedir. Önemli olan bir diğer faaliyet ise çalışma koşullarının, sağlık ve

güvenlik konularının ve gemi adamlarının mesleki niteliklerinin düzenlenmesi, deniz yolu sektörünün sosyal boyutu ile ilgilidir (Saatçioğlu ve Çelikok, 2017).

“Avrupa Topluluğu’nun Tek Pazarı”nı düzenleyen, 1985 yılında yayınlanan “Beyaz Kitap”, OUP’nın geliştirilebilmesi için yeni çerçeve ortaya koymuştur. 22 Aralık 1986 tarihinde “Ortak Denizcilik Politikası”nın temellerini teşkil eden “Dört Kural (Repulation)” kabul edilmiştir. “Ortak Denizcilik Politikası” bakımından en önemlisi, üye ülkelerin kendi arasında ve üye ülkelerin, üçüncü ülkeler arasında yapacağı deniz yolu taşımacılığı hizmeti verilmesinde “serbestlik ilkesinin” uygulanmasıdır (Kaya ve Kadioğlu, 2013).

Deniz güvenliği, Avrupa Birliği’nin önem verdiği bir diğer konudur. Bu konuyla alakalı olarak 1970’lerin ikinci yarısında bazı girişimler olmuş ama ilk yasal düzenleme 1993 senesinde, deniz güvenliği kapsamında “Güvenli Denizler için Ortak Politika” başlığının altında yer almıştır. Buradaki amaç; AB ülkesi bayrağı taşıyan veya herhangi bir Avrupa Birliği limanına giren gemilerin, uluslararası güvenlik standartlarının en iyi şekilde sağlanmasıdır (Ülgen ve diğerleri, 2007).

Üye devletler, genelde birbirlerinden değişik denizcilik geleneklerine sahiptiler. Bu sebeple de sektörle ilgili öncelikleri farklılık göstermekteydi; bazı ülkeler denizcilik sektörü için daha liberal bir yaklaşımı benimsemişti. Topluluk üyelerinin, farklı görüşleri sebebiyle denizcilik sektöründe bağlayıcı olacak yasa ve düzenlemelerin oluşumu, oybirliği şartı aranması nedeniyle ulaşılması zor bir hedef haline gelmiştir. 70’lerin sonuna gelindiğinde, üye devletler, bu sebepler yüzünden denizcilik sektörünün sekteye uğradığının farkına varmıştır.

Diğer taraftan deniz güvenliği açısından bakıldığında; yaşanan bazı kazaların ve bu kazaların oldukça ciddi çevresel sonuçları, Topluluğun, denizciliğe yönelik eylemleri için gerekli zeminin oluşmasını sağlamıştır. Bu alanda ilk adımın atılması 1978 yılında, Amoco Cadiz tankerinin batması ve kötü bir çevre felaketine yol açması sonucu gerçekleşmiştir. Amoco Cadiz’in ardından üye devletler, kazalar nedeniyle petrol kirliliklerine karşı bir eylem hareketine yönelik kararı 26 Haziran 1978’de benimsemiştir. AB’de yaşanan deniz güvenliği alanındaki en önemli gelişme, 1982 yılında liman devleti denetime dair Paris Mutabakat Memorandumu’nun kurulması olmuştur (Baltaoğlu, 2014).

1996 yılında belirlenen “Yeni Denizcilik Stratejisi” çevresel, güvenlik ve sosyal unsurları önemle dikkate almıştır. 1997 yılında ise deniz limanları ve deniz taşımacılığı alt yapısına yönelik “Yeşil Kitap” yayınlanmıştır. Kitabın amacı, limanlar arasında ve içerisindeki

hakkaniyetin ve etkin rekabetin sağlanmasıdır. Ayrıca, 1406/2002 sayılı Tüzük ile 27 Haziran 2002 tarihinde Avrupa Denizcilik Güvenliği Ajansı (EMSA) kurulmuştur (Onur, 2006). Kurulan bu ajansın temel amacı, deniz kazaları, güvenliği ve kirlilik ile ilgili Avrupa Komisyonu'na teknik ve bilimsel tavsiyelerde bulunarak, destek sağlamaktır. En önemli görevlerinden bir diğeri de üye ülkeler arasında iş birliğini geliştirmektir (Mulun-Akpınar, 2014).

Ölümler ve petrol sızıntıları ile sonuçlanan Erika (1999) ve Prestige (2002) gibi kazalar, denizlerde meydana gelebilecek olası kazaların önlenmesi için AB'nin, kuralları ve standartları daha sıkı hale getirmesini sağlamıştır. Erika I ve Erika II olarak adlandırılan mevzuatlar ile tek gövdeli gemilerin yavaş yavaş kullanımdan kaldırılması sağlanmış; böylelikle kötü vaziyetteki gemilerin, AB limanlarına girmesine engel olan liste çıkarılmış ve trafiğin izlenmesine yönelik bir Pan-Avrupa sistemi oluşturmuştur. Avrupa Komisyonu, 2009 Ocak'ta "2018'e kadar AB'nin Deniz Politikası İçin Stratejik Amaçlar ve Öneriler" başlıklı bildirisini sunmuştur. Bu bildiriye göre, Avrupa deniz taşımacılığının rekabetini arttırarak, denizcilik sektörüne katma değer sağlayarak; sürdürülebilirliği arttırmak gibi iki önemli konuya yer verilmiştir (Cebeci, 2019).

Ticaretin küreselleşmesi, çok uluslu firmaların karşılaştırmalı maliyetleri, konumları ve pazarın farklı alanlarındaki pozisyonları bakımından rekabet gücünü arttırdığı tek bir pazarın ortaya çıkmasına neden olmuştur. Avrupa, sürdürülebilirlik konusunda önlem almaya çalışmaktadır. Ekonomik büyüme, artan bir ulaşım ağına yakından bağlıdır. Çevrenin korunması ve ekonomik kalkınma ile uyumlu hale getirilmesi, Avrupa Birliği için bir amaçtır. Ekonomik büyüme süreci sadece Avrupa çapında değil, aynı zamanda dünya çapındadır. Çevre ve artan ulaşım ağları arasındaki ana bağın bilincinde olan politika yapıcılar, sürdürülebilirliği sağlamak için ulaştırma sektörünü dönüştürmeye ve iyileştirmeye çalışıyor. Avrupa'da yük taşımacılığı perspektifine göre, deniz taşımacılığının önemli bir gelişme gösterdiği ortaya çıkmıştır, aynı zamanda da büyüdüğü ve geliştiği görülmektedir. Bu bakımdan farklı gelişim şekillerine sahip deniz ulaştırma çeşitleri var. Taşımacılık genellikle birkaç farklı pazara ayrılmıştır: konteyner, Ro-Ro, geleneksel genel kargo (dökme yük), kuru dökme ve sıvı dökme. Deniz taşımacılığı endüstrisi, dağıtım ve depolama ağları ve altyapıları ile desteklenmektedir.

Deniz taşımacılığı sektöründeki uygulamaların en alakalı özelliklerinin incelenmesi;

- a) normların standardizasyonu;
- b) hizmetlerin homojenleştirilmesi;

c) ölçek ve yığılma ekonomilerine ulaşmak için hedefler koyar.

Yani, konsorsiyumlar, ittifaklar veya stratejik ortaklıklar şeklinde sektördeki ekonomik bileşenlerin daha fazla yoğunlaştırılması ve merkezileştirilmesi yoluyla üretilen organizasyonlardır.

Küreselleşme ve ekonomik gelişme, artan ekonomik faaliyet, ticaretin serbestleşmesi, azalan ithalat vergileri, dış kaynak kullanımı, kuru dökme yüklerin ve dökme yük kargolarının konteynerlerinin arttırılması için artan konteynerleşme süreci teşvik edilmektedir. Konteynerleşme süreci, günümüzde deniz taşımacılığı bağlamında önemli bir unsurdur. 1960'lı yıllardan beri çarpıcı bir şekilde artmıştır. Teknik, teknolojik ve lojistik gelişmeler deniz taşımacılığı sektörünü geliştirdi. Sadece yeni kargolar taşınmakla kalmamakta, aynı zamanda toplam gemi kapasitesi de artmaktadır. Bu varsayım aşağıdaki verilerle desteklenebilir:

a) 2007 yılı Avrupa Komisyonu Personeli Çalışma Raporu'nun belirttiği gibi, konteyner taşımacılığı son 20 yılda denizcilik endüstrisinin en hızlı büyüyen sektörü olmuştur, dünya çapında gönderilen konteynerlerin sayısı son altı yılda 60,5 milyondan iki katına çıkmıştır. 2000 yılında yirmi fit eşdeğeri üniteler (TEU) 2006 yılında 112 milyon TEU'dur. Avrupa'da konteyner trafiğinin en büyük kısmı Kuzey'de yoğunlaşmıştır. 2005 yılında 41,7 milyon TEU'ya kayıtlı olan ve toplam Avrupa konteyner trafiğinin %56'sını temsil eden Batı Avrupa'dır (Hamburg-Le Havre aralığı). Özellikle, Avrupa'daki en büyük üç liman - Rotterdam, Hamburg ve Anvers 23,86 milyon TEU'yu yönetti.

b) Konteyner pazarı, son on yılda, %10'luk bir büyüme oranına sahip olup, önceki yıllara göre 2008 yılına kadar 10 milyon TEU'ya ulaşmayı hedeflemiştir: 1996 yılında 3,196 TEU; Konteyner kapasitesi bakımından ilk 100 küresel operatör tarafından 2002 yılında 5.071 ve 2005 yılında 7.691 olmuştur.

c) Limanlarda biriken miktarlar da son on yılda %6 büyüme oranını koruyarak artmıştır.

d) Limanlardaki transferler artmakta, bu konteyner taşımacılığını değerlendirirken daha büyük dengesizlikler, tam/boş olarak sınıflandırmaları veya ithalat ve ihracat analizleri anlamına gelmektedir.

e) Ortalama gemi büyüklüğü artmıştır; 12.000 TEU taşıma kapasitesine sahip gemiler mevcut, dördüncü nesil gemiler (1988-2000 döneminde Post Panamax olarak bilinir) 4 ile 6,000 TEU arasında taşındı ve beşinci nesil gemiler (Post Panama Plus olarak bilinir) 6.000 ve 10.000 TEU arasında taşındı.

Konteyner taşımacılığı endüstrisi iki yönü birleştirilir: birincisi, gemi mülk ve kiralama ile ilgili farklı araçların belirlenmesi; ikinci olarak, konsantrasyon dinamikleri, yani daha rekabetçi bir pozisyon elde etmek için belirli normal hatlarda trafik yoğunluğunu arttırmak. Bu tür dinamiklerin de sonuçları açıktır:

a) Önde gelen on şirket toplam arzın %60'ını sağlarken, on yıl önce bu rakam sadece %43,6'ya ulaşmıştı,

b) Konteyner endüstrisindeki konsolidasyon perspektifleri, gemiler için yeni inşaat gereklilikleri önde gelen beş şirket tarafından yerine getirilmektedir,

Bu tür süreçler ortaklık anlaşmalarıyla birbirlerini besler; faaliyet alanını genişleterek riski azaltma, kapasite arttırma ve taşıma maliyetlerini en aza indirme arayışındaki ittifakları sağlar. Benzer şekilde, işletmelerin birleştirilmesi ve satın alınması süreçleri, hem ekonomik gücün bileşimi hem de normal hat operatörleri tarafından kullanılan stratejilerin hizalanması ve yüksek bir seviyeye çıkması açısından yeni bir dönem başlatmaktadır.

Tüm bu noktalara ek olarak, deniz taşımacılığına katılan firmalar ve tüm acenteler karakteristik bir aşama göstermektedir. Taşımacılık için düzenli hatlar, yüklerin ve gemilerin gittikçe daha fazla arttığı düzenli limanlar yapılmaktadır. Deniz taşımacılığının, bu yeni dönemi sağlayacak yeni bir yapıya sahip olduğu görülmektedir. Daha büyük ve daha güçlü şirketler, geliştirilen limanların yapısı ve hizmetleri ile daha iyi bir sistem oluşturmaktadır. Bu sistem, tüm bileşenler için rekabet gücü konsantrasyonun gerekli olacağı yeni bir aşamaya gelmektedir (Robinson, 2002). Bu bilgiler eşliğinde Şekil 1'de deniz ulaştırmasının kısa analizi yapılmıştır.

YOL VE BÖLGELER	LİMANLAR
1. Büyük Orta Doğu-Batı ve Kuzey-Güney bölgelerinde deniz yollarının yoğunlaştırılması.	1. Şube ve besleyici güzergâhlarındaki bağlantı noktalarında hub limanlarının geliştirilmesi.
2. Long Branch güzergâhlarındaki akışın yoğunlaşması.	2. Deniz-arazi arayüzlerinden lojistik platformlara ve intermodal düğümlere doğru evrim.
3. Doğu ile birlikte yüksek trafik oranı.	3. Feribot aktivitesinde artış.
4. Bölgeler arasındaki akışlarda dengesizlik.	

ARMATÖRLER	TERMİNAL OPERATÖRLER
1. Küresel operatörler arasındaki birleşme ve devralmalar süreci.	1. Küresel operatörlerin katılımında büyüme.
2. Ölçek ekonomileri için trafiği kolaylaştırmak.	2. Gemi sahiplerinin, terminal operatörlerinin ve lojistik operatörlerin dikey entegrasyonu.
3. Kapasitesi arttırılmış gemileri kullanmak.	3. Asya, Avrupa ve Kuzey Amerika’da küresel operatörlerin baskın varlığı.
4. Besleme yolları için irili ufaklı gemi sahipleri arasındaki yerel ittifaklar.	4. Latin Amerika, Okyanusya ve Afrika’da pazarların geliştirilmesi.
5. Lojistik operatörler ile dikey ittifaklar	

Şekil 1. Deniz ulaştırmasının kısa bir analizi

Modlar arasındaki dengeyi değiştirmek, her bir modun doğru yerinin ötesine bakmayı ve intermodaliteyi güvence altına almayı içerir. En büyük eksiklik, iç su yolları ve demir yolu arasında yakın bir bağlantının olmamasıdır. Yüzyıllar boyunca, denizler ve nehirler Avrupa’da eşya taşımacılığına hizmet etmiştir. Büyük şehirler nehirlerin yakınlarına kurulmuştur. Orta Çağ’da büyük ticaret fuarları her zaman nehir ya da deniz limanlarında düzenlenmiştir. Günümüzde, su taşımacılığı pahalı olmayan ve çevreye kara yolu taşımacılığından daha az zarar veren bir mod olmasına rağmen kara taşımacılığı kadar da tercih edilmemektedir.

1.4.5. AB şehir içi ulaşımı

Avrupa Birliği’nde, ulaştırma sektörü için ana zorluklar arasında iyi işleyen Tek Avrupa Ulaştırma Alanının oluşturulması, yani Avrupa’yı modernle birleştirmek vardır. Çok modlu ve güvenli ulaştırma altyapısı ağları, düşük emisyonlu mobiliteye kayma eğiliminde olmakla beraber bu durum aynı zamanda taşımacılığın diğer olumsuz dışsallıklarının azaltılmasını da içerir. Sosyal açıdan bakıldığında, satın alınabilirlik, güvenilirlik ve ulaşımın erişilebilirliği çok önemlidir. Ancak, bu parlamento genelinde gerçekleştirilememiştir. Bu zorlukların ele alınması, Avrupa Birliği’nde sürdürülebilir bir büyümenin izlenmesine yardımcı olacaktır.

Avrupa şehirleri, tarihleri ile çerçevelenmiştir ve bu çekici kentler, ulaşım gelişmeleri açısından birçok imkânlar sunar. 20. yüzyılın otomobil satışıyla birlikte, Avrupa şehirleri büyük yol altyapısı ve artan araçlar için park yerlerine yatırımlar yapmıştır. Bu uzamsal genişlemenin bir sonucu olarak, şehirler içerisinde geniş alanlarda daha fazla yerleşim alanı sağlanmış ve vatandaşlar için ortak yararlar üretilmiştir. Ancak kentsel yayılma ve otomobil taşımacılığı da

çevre, halk sağlığı ve sosyal endişeleri gündeme getirmektedir. Özellikle hava kirliliği, gürültü kaynaklı stres ve iklim değişikliği, trafik kazalarından kaynaklanan yaralanmalar ve sosyal dışlanmaya yol açmıştır. Kişi başına düşen sera gazı emisyonları, yalnızca şehir içi taşıtlarında genellikle 2 tCO₂e/sınırın üzerindedir ve bu nedenle sürdürülebilir ve eşit seviyelerde emisyon ölçümleri yapılmadığı takdirde insan sağlığı için tehlike oluşturabilir (Baer ve diğerleri, 2000). İklim değişikliğinin teorik olarak mücadelesine cevap vermek için belediyeler şehirler arası taşımacılık emisyonlarında büyük çapta azaltmayı, toplu olarak büyük olasılıkla önemli emisyon azaltmalarını başarmayı hedeflemektedir (Lutsey ve Sperling, 2008). Ulaştırma sisteminin doğası, kent sakinlerinin davranış değişikliği üzerinde yüksek etkiye sahiptir. Düşük karbonlu bir sisteme geçiş bu nedenle önemsenmeli ve aynı anda konumlandırma, çevresel kalite ve yaşam kalitesini de ele almalıdır.

1.5. Trans-Avrupa Ulaşım Ağları

Ulaştırma ağının geliştirilmesi kararlarının alındığı 1993 Maastricht Anlaşması ile AB ulaştırmasına ilişkin ilk somut gelişmelerin adımı atılmıştır. Bu tarihlerde ayrıca, “Trans-European Network (TEN)” kavramının ortaya konulması, ortak ulaştırma konusunda; finansal, kurumsal ve politik temellerin güçlendirilmesi kararlaştırılmıştır. Bu politikanın oluşturulmasının gerçek sebebi, ilk önce iç pazarı destekleme; sosyal ve ekonomik bütünleşmeyi sağlayarak “Tek Avrupa”yı hayata geçirmektir (Kuşçu, 2012).

Ulaştırma altyapısı ile ekonomik kalkınma arasındaki ilişki her zaman daha karmaşık haldedir. Avrupa’da, konumun önemi sebebiyle teorik olarak da beklentisini karşılayan başarılı bölgeler var. Bununla birlikte, sanayi düşüşünden ve yüksek işsizlikten muzdarip, merkezi bir konumda bulunan bölgeler de vardır. Diğer tarafta ise, teoriye dayandığı gibi en fakir bölgeler bulunur, ancak İskandinav ülkeleri gibi müreffeh çevre bölgeleri de vardır. İşleri daha da zorlaştıran ve ekonomik olarak en hızlı büyüyen bölgelerden bazıları çevresel bölgeler arasındadır.

Bu durumda, Avrupa Birliği, Trans-Avrupa ulaştırma ağlarının (TEN-T) gelişmesiyle bölgeleri arasındaki sosyoekonomik eşitsizliklerin azaltılmasına katkıda bulunmayı beklemektedir. TEN-T, kuruluşundan bu yana Avrupa Topluluğunun en iddialı girişimlerinden biridir. Demir yolu, kara yolu, su yolları, limanlar ve havaalanları için baş yatırım ile birlikte 2010 yılına kadar 400 ila 500 milyar ECU arasında kamu ve özel yatırım gerekmektedir. Eleştirilenler, yeni bağlantıların çoğunun çevre ülkeleri merkeze bağlamadığını, ancak merkezi

lkeler arasındaki bağları güçlendirdiğini ve böylece erişilebilirlik avantajlarını güçlendirdiğini savunuyorlar. Bazı bölgelerde altyapının yaratılmasına dayanan bölgesel kalkınma politikalarının, bölgesel eşitsizliklerin azaltılmasında başarılı olamadığı; diğerleri arasında ise bölgeler arasındaki engellerin azaltılmasında, çevresel bölgelerin dezavantajlı olduğunun tespit edilmediği belirtildi. Teorik açıdan bakıldığında, her iki etki de ortaya çıkabilir. Mesela; evre bölge ile bir merkezi bölge arasındaki yeni bir otoyol veya yüksek hızlı demir yolu bağlantısı, evre bölgelerdeki üreticilerin, ürünlerini büyük şehirlerde pazarlamasını kolaylaştırabilir; ancak bölgeyi daha fazla rekabete maruz bırakabilir.

1.6. AB Uluslararası Ulaştırma Serbestisi

Avrupa Birliği'nin girişimciliği ve ekonomik açıdan daha da büyümesi, ye devletlerin küresel tehditler oluşturan uluslararası jeoekonomik kurulumda devam eden değişikliklere ortak bir tepkisi olmalıdır. AB ye devletlerinin, bu tehditlere yönelik tepkisinin, izolasyonist pozisyonları benimsememesi veya diğer yandan, uyumlaştırma bayrağı altında piyasaları tekelleştiren ve rekabet avantajlarını belirlemesi değil, daha ziyade politik ve ekonomik bir uzlaşmaya varmaları gerektiğini anlamaları gerekir. Bu uzlaşma "kazan-kazan" stratejisine dayanır. Bu nedenle, AB ye ülkeleri arasındaki çeşitli çelişkilerin uzlaştırılması, bu çelişkilerin altında yatan ekonomik nedenin farklı bir satın alma gücü paritesi olması ve ilgili devletlerin farklı rekabet pozisyonu olması şartıdır. Ancak o zaman pratiğe yansıyacak olan Avrupa hedeflerini, sosyal açıdan destekleyen akıllı ve sürdürülebilir bir büyüme ile gerçekleştirmek mümkün olacaktır.

Ortak taşımacılık politikası, AB politikasının temel unsurlarından biri olduğundan, nominal lojistik hizmetleri sektörü AB'de GSYİH'nin %14'n oluşturmakta; yani tüm AB ye ülkelerinde 11 milyondan fazla kişiye istihdam etmektedir. İşte bu sonuçlar neticesinde, ulaştırma serbestisinin de bu temeller üzerine kurulduğu söylenebilir.

Ulaştırma politikasının temelleri, Avrupa Ekonomik Topluluğunun bir parçası olarak başlatılan ilk alanlar arasında olmasına rağmen, ulaştırma politikasının gönüllü olarak oluşturulması, ye Devletlerin anlaşması yoluyla değil; kararın dayattığı bir emir ile gerçekleşmiştir. Avrupa Adalet Divanı, Avrupa Konseyi'nin yıllarca bir taşımacılık politikası geliştirmemesinden dolayı suçlu olduğunu belirledi. Bu şekilde 1992 yılına kadar, diğerlerinin yanı sıra, Maastricht Antlaşması, Trans-Avrupa Ağları ve i taşımacılık pazarlarını rekabete açma görevi kuran AB ulaştırma politikasının temelleri atıldı. Buna ek olarak, 2011'de Avrupa

Komisyonu “Tek Bir Avrupa Ulaştırma Alanına Yol Haritası” başlıklı üçüncü Beyaz Kitabı yayımladı. (Birincisi 1992’de, ikincisi ise 2001’de yayınlandı), Avrupa’daki ulaştırma engellerini kaldırmak ve entegre ulaştırma ağları kurmak için gerekli eylemleri belirledi (Servantie, 2015).

AB ulaştırma geliştirme stratejisinin temel maddeleri şunlardır:

- İyi işleyen bir iç pazar (idari yükü azaltmak ve AB ülkelerinde faaliyet gösteren şirketlerin küresel rekabet edebilirliğini artırmak için fazladan düzenlemelerin sayısını uyumlaştırmak ve sınırlandırmak gerekir);
- Adil rekabet ve çalışan hakları (çalışanların sosyal korunmasına yönelik farklı ulusal girişimlerin, tüm iç pazar üzerinde olumsuz etki yaratabileceği ve taşımacılık işletmecileri için adil iş koşulları ilkesine aykırı olduğu durumlarda);
- Karbonsuzlaştırma gerçekleştirildi (küresel COP21 Birleşmiş Milletler iklim değişikliği anlaşmasının yerine getirilmesi 12 Aralık 2015’te Paris’te imzalandı).
- Altyapı verimliliğini artırarak ve şirketler için işletme maliyetlerini azaltarak, çoğunlukla kamyonlardan kaynaklanan CO2 emisyonlarını sınırlandırarak düzenlemeler gerçekleştirildi.
- Dijitalleştirme (özellikle elektronik ücret toplama konusunda standardizasyon ve birlikte çalışabilirlik).

1.7. AB Ulaştırma Güvenliği

Ulaştırmanın daha verimli ve güvenilir bir hale getirilmesi, Avrupa Birliği ve üye devletleri için en önemli zorluklardan biridir. Özellikle, Avrupa İç Pazarının oluşturulması, Avrupa’da tüm ulaşım modlarını (hava, demir yolu, iç su yolları ve kara yolu taşımacılığı dâhil) kapsayan ulaşım yollarının büyük entegrasyonuna ve karşılıklı bağımlılığına neden olmuştur.

Hâlihazırda kara yolu taşımacılığı güvenliğine yönelik AB mevzuatı yoktur (bazı güvenlik gereklilikleri olan tehlikeli mallar hariç). Her ne kadar dikkat çekici olsa da, 21. yüzyılda AB’de kara taşımacılığına yönelik terörist saldırılardan kaynaklanan ölümlerin sayısının havacılık veya denizcilikte öldürülenlerin sayılarının aştığı ve kara yoluyla demir yolundan kargo hırsızlığının yılda 8 milyar Euro’ya mal olduğu tahmin edilmektedir. AB Ulaştırma Bakanları, bugüne kadar, Komisyon’dan kara yolu veya demir yolu taşımacılığı konusunda AB güvenlik gereklilikleri için herhangi bir mevzuat getirmelerini istemedi. 2012 yılında Komisyon, kara taşımacılığı güvenliğinde AB mevzuatının bulunmadığının altını çizen

ve AB eyleminin değer katabileceği olası alanlarla ilgili önerilerde bulunan Ulaştırma Güvenliği ile ilgili bir Çalışma Belgesi kabul etmiştir. İlk örnekte, Üye Devletlerle ve paydaşlarla sorunları tartışmak için bir forum düzenlenmesi ihtiyacı tespit edilerek Kara Taşımacılığı Güvenliği için bir AB Uzman Grubu kurulmuştur.

Üye devletler arasındaki trafik artışının, 2020’ye kadar iki katına çıkması beklenirken, yalnızca tıkanıklıkları gidermek ve aralarındaki bağlantıyı iyileştirmek değil, aynı zamanda temel altyapının sağlamlığını ve genel ulaşım ağının dayanıklılığını güçlendirmek de gerekli. Çok yönlü taşıma, küçük aksaklıklara karşı daha da savunmasız hale gelir; bununla birlikte, trafik akışı ve malların teslimatı için de önemli kademeli etkileri vardır. Tam zamanında teslimat ve yoğun programlara bağlı tedarik zincirlerini birbirine bağlayan Almanya’nın Frankfurt bölgesindeki Intermodal örneği gibi, yeni akıllı çözümler ile ileri teknoloji altyapı planlaması talebini yansıtıyor. AB’ye katılan adaylar ile birlikte çoğu zaman basit ve iyi entegre olmayan bir ulaşım sistemine sahip yeni zorluklar da meydana gelebiliyor.

Ulaştırma güvenliğinin genel önemine değinen Avrupa Konseyi “ulaştırma güvenliğini artırmak için AB düzeyinde ne yapılabileceğini”nin tespiti için Ulaştırma Güvenliği hakkında bir Komisyon Personeli Çalışma Belgesi yayınladı. Aslında, araştırma düzeyinde, devam etmekte olan çok sayıda araştırma etkinliği vardır. Bunun için araştırma çerçevesi, büyük ölçüde AB’nin büyük Çerçeve Programları ve belirli AB ülkelerinin ilgili Ulusal Güvenlik Araştırma Programları tarafından sağlanmıştır.

Üye devletler arasındaki genel ulaşım faaliyetleri için kara taşımacılığının göreceli önemi nedeniyle, bildiri, öncelikle kara yolu güvenliğine ve demir yolu güvenliğine odaklanmaktadır. Hem politikadan hem de araştırmadan ulaşım güvenliğini artırmak için uygulanabilir öneriler geliştirilmeye devam etmektedir.

2.7. Genişlemenin AB Ulaşımına Etkileri

Genişleme sürecini AB, Avrupa’da istikrar ve refahın sağlanması yolunda tarihi bir fırsat olarak yorumlamıştır. Danimarka, İngiltere ve İrlanda’nın içinde bulunduğu birinci genişleme, İngiltere gibi büyük bir ülkeyi de içerdieği ve bu üç ülkenin de hem demokrasi ve gelişmişlik seviyelerinin yüksek hem de farklı dönemsel dinamiklerinin olması sebebiyle oldukça önemlidir. Yunanistan’ın üyeliğini içeren ikinci genişlemenin ardından, İspanya ve Portekiz’i kapsayan üçüncü genişleme yani Akdeniz genişlemesi gelmektedir. Topluluğa ilk başvurularını 1962 yılında yapan bu iki ülke, o tarihlerde diktatörlükle yönetilmeleri nedeniyle

başvuruları kabul edilmemiştir. Topluluğun dördüncü genişlemesi ise, Avusturya, İsveç ve Finlandiya'yı kapsayan genişlemedir. Avrupa Birliği'nin en kapsamlı genişlemesi olan beşinci genişlemesi Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleri'ni kapsamaktadır. İşte bütün bu yüzölçümsel ve nüfussal genişleme Avrupa ulaşım çeşitlerinde hem yayılmayı hem de her ulaşım türü içerisinde yalın sistemler kurma ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Çalışmanın ilerleyen bölümlerinde AB ulaştırma politikaları, Türkiye açısından değerlendirilmektedir.



2. BULGULAR

Tez çalışmasının Bulgular bölümünde; Türkiye ve AB ilişkilerinin tarihçesine kısaca göz atılacak, Türkiye'nin ulaştırma politikalarına genel anlamda incelenecek, Türkiye'nin AB ulaştırma politikalarına uyumu ve kara yolu, demir yolu, hava yolu, deniz yolu ve iç su yolları olmak üzere tüm ulaşım modlarına yer verilerek ulaştırma sistemleri detaylı bir şekilde işlenecektir. Çalışmanın ilerleyen bölümünde Türkiye'de deniz ulaşımı ve güvenliği başlığı detaylandırılacaktır.

3.1. Türkiye-AB İlişkilerinin Kısa Tarihi

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından, kalıcı barışı sağlamak amacıyla Avrupalı devlet adamları, tüm Avrupa ülkelerinin katılımına açık olmasını amaçladıkları bir topluluk oluşturma fikri oluşturdu. Topluluğun tarihçesi, Belçika, Federal Almanya, Lüksemburg, Fransa, İtalya ve Hollanda'dan oluşan 6 üyenin, 1951 yılında, Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nu (AKÇT) kurması ile başladı. 1958 yılında, Avrupa Ekonomik Topluluğu olarak adını değiştirdi. Türkiye, topluluğa ilk başvurusunu 31 Temmuz 1959 tarihinde yapmıştır. Türkiye'nin başvurusu, AET Bakanlar Konseyi tarafından kabul edilmiştir. Türkiye'nin üyeliği için gerekli koşullar sağlanana kadar ortaklık anlaşmasının imzalanması önerilmiştir. 1 Aralık 1964 tarihinde Türkiye-AB ilişkilerinin hukuki anlamda temeli olan "Ankara Anlaşması" yürürlüğe girmiştir.

Entegrasyon süresi için hazırlık, geçiş ve nihai dönemden oluşan üç dönem öngörülmüştür. Hazırlık dönemi içerisinde ekonomik farklılıklar üzerine çalışılmıştır. 13 Kasım 1970 tarihinde imzalanan, 1973 yılında yürürlüğe giren "Katma Protokol" ile hazırlık dönemi son bulmuş ve geçiş döneminin koşulları kararlaştırılmıştır. "Geçiş Dönemi"nde yapılacak düzenlemelerle ise Gümrük Birliği'nin tamamlanması planlanmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2019).

Katma Protokol çerçevesinde, 1971 yılı itibarıyla, topluluk, bazı petrol ve tekstil ürünleri dışında Türkiye'den ithal ettiği tüm sanayi mallarına uyguladığı gümrük vergileri ve miktar kısıtlamalarını tek taraflı olarak sıfırlamıştır. Böylece "Gümrük Birliği"nin fiilen yürürlüğe girmesi için 22 yıllık bir süre tanınmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2018a).

Türkiye'nin AB adaylığının resmi olarak onaylandığı ve Katılım Ortaklığı Belgesi hazırlanmasına karar verildiği tarih 10-11 Aralık 1999'da yapılan Helsinki Zirvesi'dir. Türkiye için hazırlanan ilk "Katılım Ortaklığı Belgesi" 8 Mart 2001'de AB Konseyi tarafından onaylanmıştır. "Katılım Ortaklığı Belgesi"nde yer alan önceliklerin hayata geçirilmesi için planlanan Ulusal Program, 19 Mart 2001 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti hükümeti tarafından onaylanarak, Avrupa Komisyonu'na 26 Mart 2001 tarihinde tevdi edilmiştir.

3 Ekim 2005'te, 17 Aralık 2004 tarihli Brüksel Zirvesi'nde üyelik müzakerelerinin başlaması için gerekli olan siyasi kriterlerin Türkiye tarafından yeterli ölçüde yerine getirilmesi üzerine müzakerelere başlanmasına karar verilmiştir. Bugüne kadar, 16 fasıl müzakerelerde açılmış, "Bilim ve Araştırma Faslı" ise geçici olarak kapatılmıştır.

Türkiye ve Avrupa Komisyonu arasında Pozitif Gündem 17 Mayıs 2012 tarihinde başlatılmıştır. Pozitif Gündem, Türkiye-AB ilişkileri açısından bazı önemli konulardaki iş birliği mekanizmalarının güçlendirilmesini isteyen, oluşturulan çalışma gruplarıyla teknik açılış/kapanış kriterlerinin optimum sürede yerine getirilmesini amaç edinen bir çalışma yöntemi olarak düşünülmüştür. Pozitif Gündem, 2014 yılında "Avrupa Komisyonu Genişleme ve Komşuluk Politikasından Sorumlu Üyesi" Ştefan Füle'nin yerine Johannes Hahn'ın göreve gelmesiyle sona ermiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2019).

Avro bölgesi krizi, düzensiz göçmen krizi, Brexit olarak adlandırılan Birleşik Krallık'ın AB'den ayrılma kararı gibi problemler AB'nin kriz ortamında olduğunu göstermektedir. Çoklu krizler karşısında AB çeşitli çözüm arayışlarına gitmektedir. "Aynen devam", "Sadece ortak pazar", "Daha fazlasını yapmak isteyenler", "Daha azını daha verimli yapmak", "Birlikte daha fazlasını yapmak" olmak üzere 5 senaryonun içerildiği "Beyaz Kitap"ı kamuoyuyla paylaşması bunlardan biridir. 6 Şubat 2018 tarihinde Batı Balkanlar Stratejisi yayımlamıştır. Yayınlanan bu strateji ile Rusya ve Çin gibi ülkelerin Batı Balkanlar'da etkinliğini artırmasının önüne geçmeye çalışan tedbirlere yer verilmiştir.

2 Temmuz 2019 tarihli AB Zirvesi'nin sonucunda AB kurumlarının yeni başkanları belirlenmiştir. Yeni Avrupa Komisyonu ise 1 Aralık 2019 tarihinde göreve başlamıştır. Göreve başlayan yeni liderlerin yapacağı çalışmalar, hem Türkiye-AB ilişkileri açısından hem de AB'nin geleceği ayrıca önem taşımaktadır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2019).

3.2. Türkiye'nin Ulaştırma Politikalarına Genel Bakış

Yurt içi ve yurt dışı yolcu trafiğinin her geçen gün artması, ulaştırma hizmetlerinin, maliyeti ve kalitesi başta olmak üzere birçok açıdan öneminin kazanmasına sebep olmaktadır. Dünya ticaretinin hassas dengeleri en çok ticaretin akış yönünü ve yolunu etkilemektedir. Değişen dinamikler sayesinde sürekli yeni ulaştırma merkezleri ortaya çıkmaktadır. Doğu-Batı ve Kuzey-Güney eksenlerinde artan ticari hacmi, Türkiye'yi, Avrupa, Balkanlar, Kafkaslar, Orta Doğu ve Doğu Akdeniz ülkeleri arasında potansiyel bir ulaştırma merkezi konumuna getirmektedir (Ülgen ve diğerleri, 2007).

Türkiye'nin ulaştırma politikasında öncelikler, cumhuriyetin ilk yıllarına göre büyük değişim göstermiştir. Türkiye'de, Cumhuriyet'in ilk yıllarında "milli ekonomi" yaratma amacından hareketle, demir yolları temel ulaştırma sistemi durumundaydı (Saatçioğlu, 2016). Ancak, demir yolu taşımacılığının hâkim rolü yavaş yavaş kaybolarak üstünlüğünü kara yolu taşımacılığına bırakmıştır. 1950'de demir yolunun yük taşımacılığında oranı %78'ken, 1999 yılında bu oran %5'e kadar düşmüştür. (Ülgen ve diğerleri, 2007).

Karayolu ulaştırması, hava yolu ulaştırması, deniz yolu ulaştırması, demir yolu ulaştırması şeklinde gruplanan ulaştırma türleri, hem yük hem de yolcu ulaştırma faaliyetlerini yerine getirmektedir.

Kara yolu ulaştırmasının 1950 yılında yük taşıma oranı %25,0 iken 2015 yılında %89,8'e yükselmiş; 1950 yılında %50,3 olan yolcu taşıma oranı ise 2015 yılında %89,2'ye yükselmiştir. Deniz yolu ulaştırmasında 1950 yılında yük taşıma oranı %6,8 iken 2015 yılında %6,3'e düşmüştür; 1950 yılında %7,5 olan yolcu taşıma oranı ise 2015 yılında %0,6'ya düşmüştür. Hava yolu ulaştırmasında 1950 ve 2015 yıllarını kapsayan dönemde posta ve kargo taşımalarından meydana gelen yük taşıma oranında yüzdeler olarak çok fazla bir değişim meydana gelmemiştir. 1950 yılında %0,0 olan yolcu taşıma oranı ise 2015 yılında %9,1'e kadar yükselmiştir. Demir yolu ulaştırmasında ise 1950 yılında %68,2 olan yük taşıma oranı 2015 yılında %3,9'a düşmüştür. 1950 yılında %42,2 olan yolcu taşıma oranı ise 2015 yılında %1,1'e kadar düşmüştür (TCDD, 2015).

2017-2019 Orta Vadeli Programında Türkiye'de ulaştırma ve lojistik altyapısının güçlendirilmesinin ortaya konarken , lojistik açıdan merkezlerin ekonominin ihtiyaç duyduğu etkinliğe ulaştırılması ve rekabet gücüne katkısının artırılması; kamu yatırımlarının, özel sektörün üretken faaliyetlerini destekleyecek nitelikteki altyapıya yönlendirilmesi, bu

kapsamda, demiryolu, liman, lojistik merkezi gibi alanlara özel önem verilmesi öngörülmektedir. Kamu Özel İşbirliği modeliyle yürütülenler dâhil olmak üzere, kamu yatırımlarında sektörel olarak; eğitim, sağlık, içme suyu ve kanalizasyon, bilim-teknoloji, ulaştırma ve sulama sektörlerine öncelik verilmesi ve ihracat hedeflerine ulaşılmasında lojistik yatırımlara öncelik verilmesi, üretim bölgeleriyle limanlar arasındaki demiryolu ve karayolu bağlantılarının tamamlanması konularına değinilmiştir (Saatçioğlu ve Çelikok, 2017).

3.3. Türkiye'nin AB Ulaştırma Politikalarına Uyumu

Türk ulaştırma sektörünün geleceğini ve özellikle AB ile Asya arasındaki uluslararası rolünü değerlendirmek için uluslararası ve ulusal çevrenin sosyoekonomik bağlamını anlamak gerekir. Türkiye, tarih boyunca Batıdan Doğuya ve Kuzeyden Güney'e giden başlıca uluslararası yolların kavşağında olmuştur: Avrupa ve Asya, Orta Doğu, Karadeniz ve Doğu Akdeniz arasında ve ayrıca Hindistan ve Güney Doğu Asya ülkeleri bu kavşakta insan ve mal taşımışlardır (Onur, 2006). Bu bağlamda, Türkiye'nin ulaşım sektörünün ülkeler arasındaki ticareti nasıl kolaylaştıracağını ve aynı zamanda ulusal uyum ve genişlemeye katkıda bulunduğunu gösteren bir iç ve dış bakış açısıyla analiz edilmesi gerekmektedir. Bu nedenle, geleceğin değerlendirilmesi, büyük Türk topraklarındaki ulaştırma sektörünün performansını, Türk uluslararası taşımacılık performansından ayırmamalıdır (Özen, 2007).

Türkiye genelindeki büyük altyapı koridorlarının geliştirilmesi, ister Türk isterse yabancı operatörler tarafından sağlansın, bu koridorlar boyunca ulaşım hizmetlerinin geliştirilmesini tamamlayacaktır. Coğrafi gerçeklikler intermodal taşımacılık çözümleri talep eder; daha verimli taşıma zincirleri sağlamak için kara, deniz ve hava taşıma modları kombinasyonları gerekir. İyi ulaşım altyapısı ve hizmetleri, ticareti arttırmak ve ekonomik gelişmeyi sağlamak için önemli ön şartlardır (İnceaz ve Alkan, 2005). Bir ülkenin taşımacılık sektörünün durumu, taşımacılık maliyetlerini ve iç ve dış pazarlara erişim derecesini belirlediğinden, bunların tümü, ülkenin kalkınma umutlarını etkilemektedir. İhracatın ve ithalatın sorunsuz, uygun maliyetli ve güvenli bir şekilde taşınması Türkiye için bir önceliktir (Onur, 2006).

Türkiye bir kontrast ülkesi olmaya devam ediyor. Yoğun nüfuslu bölgelerden, önemli göç oranlarıyla karşı karşıya olan uzak bölgelere, turizm ve endüstriyel faaliyete göre arazi rekabetiyle karşı karşıya kalan kıyı bölgelerine, bağlantı sorunlarıyla mücadele eden büyük iç dağlık bölgelere değin uzanmaktadır. Ulusal ölçekte, ülkenin daha gelişmiş batı bölgeleri ile

daha az gelişmiş doğu bölgeleri arasındaki kontrast görülmektedir. Halen devam etmekte olan ekonomik büyümeye katkıda bulunabilecek birçok faktör vardır. Türkiye genç nüfusa sahip bir ülke olduğu için ilk faktör demografiktir. Türkiye’deki nüfus artış hızları, AB nüfus artış hızlarından çok daha yüksektir (İncəz ve Alkan, 2005).

Nüfusun her yıl yüksek oranda artmasına rağmen, bu oranın gelecek yirmi yılda kademeli olarak %2’ye düşmesi bekleniyor. Gelişmekte olan birçok ülkede olduğu gibi, azalan nüfus artış hızları doğurganlık oranlarındaki düşüşlerden kaynaklanmaktadır. Doğurganlık oranları, kentsel alanlarda yaşayan nüfusun yüzdesi arttıkça ve hane başına gelir düzeyi arttıkça düşer. 1950’lerden bu yana Türkiye, kırsal alanlardan kentsel alanlara ve doğudan batıya, özellikle İstanbul ve Marmara sanayi bölgesine önemli bir göçle karşı karşıya kalmıştır. Büyük Akdeniz kıyı şehirleri ve diğer büyük ve limanları İzmir, Mersin, Antalya ve başkent Ankara gibi şehirler de göçten etkilenmiştir (Özen, 2007).

İkinci çok önemli bir faktör makro-ekonomik istikrar politikasının başarılmasıdır. Enflasyon ve art arda gelen finansal krizler, Türkiye’nin ekonomik büyümesini engelledi ve finansal ihtiyaçlara cevap verebilecek sağlam bir bankacılık sisteminin uygulanmasını zorlaştırdı. Bu değişken dönemde, Türkiye uluslararası yatırım fonlarını çekemedi ve bunun sonucunda bu fonlar ülke içinde düşük bir iş hacmine sahip oldu (İncəz ve Alkan, 2005). Bu durum hızla değişiyor ve Türkiye endüstriyel faaliyetlere ve hizmetlere yatırım yapmak için cazip bir ülke haline geliyor. Bunun, ilgili düzenleyici çerçeveler yürürlüğe girer girmez taşımacılık sektöründeki yatırımlara etkisi olacaktır (Onur, 2006).

Üçüncü bir faktör ise Türkiye’nin büyüklüğüdür. Büyüklükten kaynaklanan faydalar, dünyanın diğer büyük gelişmekte olan ülkelerinde olduğu gibi hem ulusal hem de uluslararası pazarlar tarafından iyileştirilebilir ve desteklenebilir (Servantie, 2015).

“2016 yılı Türkiye İlerleme Raporu”nda müzakere fasıllarının 14.’sü olan “Taşımacılık Politikası”na ayrıntılı olarak yer verilmiştir. Rapor, 9 Kasım 2016’da Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2018b).

Bu rapora göre Türkiye’de özellikle;

- Demir yolu sektörünün serbestleşmesine yönelik eylem planlarının uygulanmasına odaklanılması gerektiği,
- Kara yolu güvenliği şartlarının iyileştirilmesi; bu yolla ölüme yol açan trafik kazalarının azaltılmasının sağlanması,

- Akıllı ulaşım sistemleri konusundaki mevzuatı kabul edilmesi ve bu mevzuatın uygulanmasına yönelik kapasiteyi ve kaynakların iyileştirilmesi gerektiği hususlarına dikkat çekilmiştir.

Genel taşımacılık müktesebatı ile ilgili durum incelendiğinde; ulusal ulaştırma stratejisi gibi önemli belgelerin AB politikalarının önceliklerini içerdiği, politikaların sürdürülebilir kentsel hareketlilik ve iklim değişikliğinin önlenmesine ilişkin en son AB öncelikleri dikkate alınarak gözden geçirilmesi gerektiği ve tüm ulaştırma türlerini kapsayan bir ulaştırma ana planının onaylanması gerektiği görülmektedir. İdari kapasitenin geliştirilmesi gerektiğine vurgu yapılmıştır (Saatçioğlu ve Çelikok, 2017).

3.4. Türkiye’de Ulaştırma Sistemleri

Bu bölümde Türkiye’de kara yolu ulaşımı, demir yolu ulaşımı, hava yolu ulaşımı ve değinilecektir. Ayrıca olanaklar müsaade etmediği için yapılamayan iç su yolları hakkında da bilgi paylaşılabacaktır. Deniz yolu ulaşımı ayrı bir bölüm olarak incelenecektir.

3.4.1. Türkiye’nin kara yolu ulaşımı

Türkiye, coğrafi yapısı, sosyoekonomik bakımdan sahip olduğu durum, batı ve doğu arasındaki doğal köprü görevi gibi özelliklere sahip olduğu için kara yolu ulaştırmasına oldukça fazla önem vermektedir. Kara yolu ulaştırmasının gelişmesi için gereken yatırımlar yapılmaktadır. Tablo 3’de, Türkiye’de kara yollarının gelişim süreci açıklanmaktadır.

Tablo 3. Türkiye kara yolları gelişim süreci (Doğan ve Beller-Dikmen (2018)’den alınmıştır).

Yıl	Kara yollarının Gelişim Süreci
1923	Yolların erişilebilir hale gelmesi
1950	Yolların yazın ve kışın geçit verebilmesi
1960	Asfalt sathi kaplamalı yollar
1970	Bitümlü sıcak karışım kaplamalı yollar
1985	Otoyolların yapımı
2003	Bölünmüş yolların yapımı
2013	Akıllı yolların yapımı

Türkiye’de kara yolu ulaştırma sistemi şüphesiz 1923 yılı başlamaktadır. Ancak Türkiye için Cumhuriyet’in ilanı ile yeni bir dönemin başladığı düşünülürse kara yolu ulaştırmasında gelişme döneminin başlangıç tarihinin 1923 yılı olarak alınması yanlış olmayacaktır (Saatçioğlu, 2016).

1950’lerden başlayarak, kara yolu taşımacılığı sürekli artan bir ivme ile gelişme sürecine girmiştir ve günümüzde, Türkiye’nin en çok tercih edilen ulaşım yolu olarak kabul edilmektedir. Karayolu taşımacılığında son 16 yılda hızlı bir şekilde iyileştirmeler yapılmıştır. 2003 yılındaki kara yolu uzunluğu 63.244 km iken, 2018’de 67.891 km’ye yükseldi. Bölünmüş yolların uzunluğu, beş kattan da fazla arttı. Bununla birlikte, otoyol uzunluğu 2003 yılındaki 1.753 km’den 2018’de 2.717 km’ye uzadı. Bununla birlikte, büyükşehirlerde trafiği azaltmak ve kara yolu ulaşımını kolaylaştırmak diye üzere birçok tünel ve köprü yapılmıştır (KPMG, 2019).



Şekil 2. Türkiye kara yolları haritası (Kara Yolları Genel Müdürlüğü (2019)’nden alınmıştır).

Özellikle demir yolu ve denizcilik fiziki altyapısının uzun süredir ihmal edilmesi nedeniyle, kapıdan kapıya taşıma için en uygun mod olan kara yolu taşımacılığı, Türkiye’de kara yolu ağında yük ve yolcu taşımacılığı yoğunlaşmasına neden olmuştur. Şekil 2’de Türkiye’de kara yolları ulaşım ağına yer verilmiştir.

Son yıllarda, demir yollarına, kara yollarından daha fazla bütçe ve daha fazla yatırım sağlanmıştır. 2017 yılı itibariyle, kamu yatırım bütçesinin ulaştırma yollarına göre ayrılması oranı bunu göstermektedir.

Şehirlerarası kara yolları ağının kullanımı bakımından araç-km değerleri yüzde 10’a, kara yolu taşımacılığı (ton-km) yüzde 7,88’e, yolcu taşımacılığı ise 2016’dan 2017’ye kadar yüzde 6,80’e yükseldi. Tüm ulaştırma yolları arasındaki baskın rolü nedeniyle, kara yolu ağının fiziksel ve tasarım standartlarının iyileştirilmesi son yıllarda bir zorunluluk haline gelmiştir. Tasarım standartları bakımından, Türkiye’deki bölünmüş yol ağı 26 bin 472 kilometreye

ulaşmış; bu bölünmüş yollar sayesinde ise yıllık 17 milyar 650 milyon lira ekonomik fayda sağlanmıştır. Genel anlamda, Türkiye’deki ulaştırma talebi artmaktadır. Ancak, kara yollarında %89,4 oranında gerçekleşen yük taşımacılığı, ağır ticari araç trafiğini artırırken, yollarda güvensiz bir durum yaratmaktadır. Türkiye toplam kara yolu ağı 60.049 km’den fazla olup, 31.372 km’den fazla devlet yolu, 31.558 km il ve 2.119 km otoyoldur. Türk kara yolu şebekesinin yoğunluğu, kentsel yollar hariç, yaklaşık 47 km/100km²’dir. Avrupa Birliği’nde (AB-25), toplam kara yolu ağının ortalama yoğunluğu 110 km/100km²’dir (Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD, 2009).

Türkiye’nin kara yolu ulaşımının, AB ortak ulaştırma politikalarına uyumunu inceleyecek olursak; kara yolları ile ilgili uygulamaların hayata geçirilmesine yönelik müzakere fasıllarındaki gelişmeler şu şekildedir:

14. Fasıllar olan Ulaştırma Politikası verimli, güvenli ve çevre dostu ulaştırma hizmetlerini destekleyen iç pazarın işleyişini geliştirmeyi hedeflemektedir. Ulaştırma ile bölümde ise demiryolu, karayolu, içi su yolları, havacılık, deniz yolu ulaşımını içeren tüm unsurlar bulunmaktadır. (Cebeci, 2019).

Kara yolu taşımacılığındaki en önemli konulardan biri dünyada önemli bir konu haline gelen trafik kazalarıdır. Trafik kazaları zayıf ve yaralanmalara yol açıp önemli ekonomik kayıplara neden olduğundan, trafik güvenliğinin artırılmasını amaçlayan fiziksel ve geometrik standartların geliştirilmesi sebebiyle, özellikle kara yolu taşımacılığına birçok ülkede özel önem verilmektedir. Ülkemizde 2018 yılında, 336 bin 556’sı yerleşim yerlerinde, 91 bin 518’i bu yerlerin dışında olmak üzere polis sorumluluk bölgesinde toplam 428 bin 74 trafik kazası meydana geldi ve 3 bin 373 kişi bu kazalarda yaşamını yitirdi. Bölünmüş yolların yapımı ve trafik güvenliğinin artırılmasıyla her geçen yıl oran azalmaktadır. Fakat yine de, Türkiye’de ne yazık ki yaralanma kazası, araç başına kaza, yolcu başına kaza, AB ortalamasından çok daha fazladır (İncaz ve Alkan, 2005).

3.4.2. Türkiye’nin demir yolu ulaşımı

4.136 km demir yolları ağı Osmanlı Devleti’nden devralındı ve ulusal sınırdan kaldı (Özen, 2007). Türkiye’deki demir yolu ağının uzunluğu ise günümüzde 9.642 km’dir, bunun 7.355 km’si ana hat, 2.287 km’si şube hattıdır. Ağ ağırlıklı olarak tek izlemelidir ve dağlık arazi, dar eğriler ve dik gradyanlar ile karakterize edilir. Mevcut demir yolu ağı birkaç ana yol üzerinde yoğunlaşmıştır. Böylece demir yolu ağı sadece belirli bölgelerde ve belirli şehirler

arasında mevcuttur. Şebekenin %2'ine tekabül eden 2.336 km'dir. Mevcut şebekenin %28'ine tekabül eden 3.111 km demir yolları sinyal hatlarından oluşmaktadır. İzin verilen aks yükü, ağın yaklaşık %37'sinde 20 ton ve ağın yaklaşık %37'sinde 22,5 tondur. Türk demir yolu sistemi, ağın yaklaşık %60'ında kullanılan beton traverslerle hem eklemli hem de kaynaklıdır (Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD, 2009).

Cumhuriyet sonrası 1924 yılında başlayan yeni demir yollarının inşaat çalışmaları sonucunda yaklaşık 5.506 km yeni hat inşa edildi ve işletmeye alındı. 1950'den sonra, çoğunlukla kara yolu taşımacılığına odaklanan bir ulaştırma politikası kabul edildi. Cumhuriyetin ilk yıllarında yılda yaklaşık 134 km demir yolu hattı inşa edildi; ancak 1950'den sonra, yılda inşa edilen ortalama demir yolu hattı uzunluğu 16 km'ye düşmüştür. Son yirmi yılda Türkiye, ulaşım maliyetlerinin ve zamanın dezavantajlarına şahit olmuş, daha sonra hem yolculara hem de büyük miktarda yatırım ve yeni demir yolu taşımacılığı politikasının tahsis edilmesine yol açan diğer ulaşım yolları arasındaki demir yollarına özel önem ve öncelik vermeye başlamıştır. Demir yolu altyapısına yaklaşık 10 milyar ABD Doları (tüm bütçenin %40'ı) yatırımı tahsis edilmiştir (İncaz ve Alkan, 2005).

Türkiye genelinde demir yollarının yük taşımacılığındaki payı %5,3 yolcu taşımacılığındaki payı yüzde 1,6'dır. 2000'lerden sonra TCDD, yük taşımacılığı stratejisini değiştirdi ve parça parça taşımacılığından Blok Tren Operasyonlarına geçti. 2010 yılında 24,2 milyon ton yük taşındı ve 2002 yılındaki nakliyeyle kıyaslandığında navlun taşıma miktarı %67 arttı. Ayrıca, nakliye taşımacılığı geliri %206 artmıştır. Ancak genel anlamda; hala taşınan tüm yüklerin neredeyse %3'üdür (Onur, 2006).

Farklı bir bakış açısıyla; demir yolları ile bağlantı noktalarının ilişkisinin çok zayıf olduğu açıktır. Örneğin, en büyük konteyner limanı Ambarlı-İstanbul'un demir yolu bağlantısı yoktur. Diğer önemli limanların İzmir ve Mersin limanlarının demir yolu bağlantısı vardır. Taşınan mal cinsine göre; cevher, kömür, konteyner ve uluslararası taşımacılık toplam taşımacılığın yüzde 78'ini oluşturuyor. Ayrıca, otomobil, inşaat malzemeleri, gıda ürünleri vb. taşınması artık blok trenlerle gerçekleşiyor. Uluslararası taşımacılık konusunda, blok trenler karşılıklı olarak Türkiye'den Almanya, Macaristan, Avusturya, Bulgaristan, Romanya ve Slovenya'ya batıda, İran, Pakistan, Suriye, Irak'ta ve Doğu Asya'da ve Kazakistan'da Orta Asya'da gerçekleştirilmektedir (Özen, 2007).

Türkiye, son yıllarda Ankara-İstanbul, Ankara-Konya, Ankara-İzmir ve İstanbul-Bulgaristan hızlı hatlarını inşa etmiştir. Ayrıca, Marmaray Projesinin ilk aşamasını 2015 yılında tamamlayarak, iki kıta birbirine bağlanmıştır. Aşağıda belirtildiği gibi yeni demir yolu inşaatı projelerine öncelik verilmektedir:

Kars-Tiflis-Bakü Demir yolu Bağlantısı: Demir yolu hattı, Türkiye'nin doğusundaki Kars kentini Azerbaycan'ın başkenti Bakü ile bağlayacak. Bu proje ile Kars Akhalkalaki (Gürcistan) arasında yeni bir hattın inşası ve mevcut hattın Akhalkalaki ve Tiflis (Gürcistan) arasında iyileştirilmesi yapılacaktır (Onur, 2006). Bu yeni rotayı oluşturmak, İstanbul ile Bakü arasındaki İpek Yolu demir yolu hattını yeniden kurmanın tek yolu olarak ortaya çıkmıştır. Bu projenin tamamlanmasıyla, Avrupa'yı Kafkasya ve Orta Asya Ülkelerine bağlayacak yeni bir hat sağlanmıştır. Aşağıdaki Şekil 3'de BTK hattı projesi gösterilmiştir.



Şekil 3. BTK hattı (TCDD (2017)'den alınmıştır).

Ankara-Sivas Demir Yolu Projesi: Bu proje “Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars” Demir yolu Projelerinin bir parçasıdır. 466 km’lik bir demir yolu hattının inşasını ve mevcut Ankara-Kırıkkale hattının iyileştirilmesini içermektedir. Halen Ankara ile Sivas arasındaki trenler, 300 km’den daha büyük bir servis yolu olan Kayseri üzerinden geçmekteydi. Bu proje, doğu-batı, Ankara-Sivas çizgisi arasındaki en önemli bağlantıyı çift raylı ve elektrikli ve işaretli demir yolları ile kısaltacaktır.

Halkalı (İstanbul)-Kapıkule (Edirne) Projesi: Ankara-İstanbul Hızlı Demir Yolu Projesinin devamı olarak yüksek standartta bir demir yolu uygulaması planlanmaktadır (250 km/s, iki yol; elektrikli ve işaretli).

Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars-Demir Yolu Projesi: Bu hat doğu-batı koridorunun en önemli bölümünü oluşturuyor, bu proje 131 km uzunluğunu azaltarak ve standartlarını yükselterek yolcu ve yük taşıma kapasitesini artırmayı hedefliyor. Ayrıca, Kars-Tiflis Demir yolu Projesi ile bütünleşerek, doğu-batı ekseninde Türkiye üzerinden Avrupa-Kafkasya-Orta Asya arasında yüksek standartlı demir yolu rotalarının temin edilmesini hedeflemektedir (Onur, 2006).

Ankara-İzmir Demir Yolu Projesi: Dört projenin en büyüğü, Türkiye'nin başkenti Ankara ile Ege'nin ana Ege limanı İzmir arasında yeni bir yüksek hızlı hat oluşturulmasını içeriyor. Bu Proje, Polatlı'yı Afyon'a bağlayan 554 km'lik yeni demir yolu hattının inşaatını içermektedir. Yolculuk 15 saatten fazla sürdüğü için şu anda birkaç trenle Ankara ve İzmir arasında çalışıyor. Tamamlandığında, Ankara-İzmir arası yolculuk süresi 3 saat 20 dakikaya düşürülecek. Bu hat, İzmir, Afyon ve Ankara'daki TCDD liman tesisleri arasında kolay ulaşım sağlanmasına olanak sağlayacaktır. Hattın Mayıs 2020'de açılması planlanıyor.

Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi: Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi ile Ankara-İstanbul arasındaki seyahat süresi 4,5 saate düşmüştür (Konvansiyonel ekspres trenlerle yolculuk süresi 6 saat 30 dakika, kara yolu 5 saat 30 dakika ve hava yoluyla yaklaşık 50 dakika). Bu projedeki amaç hızlı, güvenli ve konforlu bir ulaşım aracı oluşturmak ve ulaşım hizmetlerinin demir yolu taşımacılığındaki payını artırmaktır. Ankara ve İstanbul arasındaki yolcu taşımacılığındaki demir yolu payını %10'dan %78'e çıkarmak da bir diğer amaçtır. Ankara-İstanbul arasındaki mevcut demir yolu hattı, 198 km'si çift hat ve 364 km'si tek hat olmak üzere 562 km uzunluğundadır.

Marmaray Projesi: Türkiye'nin en zorlu altyapı projesi Marmaray Raylı Tünel Projesidir. Marmaray Projesi, yaklaşık 76 kilometrelik banliyö demir yolu ile Halkalı'dan Gebze'ye yükseltilmiştir. Proje, İstanbul'daki banliyö demir yolu sisteminin iyileştirilmesini sağlayarak ve Avrupa yakasında Halkalı'yı Asya yakasında bulunan Gebze ile kesintisiz, modern, yüksek kapasiteli bir banliyö ray sistemi ile birleştirmiştir. İstanbul Boğazı'nın her iki tarafındaki demir yolu rayları da bu sayede, 2019 yılının Nisan ayında Boğaz'ın altındaki bir demir yolu tüneli bağlantısı ile bağlanmıştır. Şekil 4'te Marmaray projesine yer vermiştir.



Şekil 4. Marmaray projesi (TCDD (2019)’den alınmıştır).

3.4.3. Türkiye’nin hava yolu ulaşımı

Türkiye, iç ve dış hatlara açık birçok modern havaalanına sahiptir. Başlıca uluslararası havaalanları İstanbul, Antalya, Ankara ve İzmir’dir. Uluslararası uçaklarda artan yolcu hacmi ve özellikle İstanbul ve Antalya havalimanları olmak üzere Türk uluslararası havalimanlarında yolcu trafiği, onları Avrupa’nın en önemli havalimanlarına yerleştirmiştir. İstanbul Havalimanı ise 2019 itibarıyla yeni havalimanına taşınmıştır. Türkiye’de 16’sı uluslararası uçuşlara hizmet veren 56 havaalanı vardır. Rize-Artvin, Gümüşhane-Bayburt, Çukurova bölgesel, Tokat ve Yozgat havaalanlarında yapım çalışmaları devam ederken Karaman’da da havaalanının altyapı ihalesi tamamlanmıştır.

Bu altı havaalanının da hizmete girmesiyle birlikte Türkiye’deki havaalanlarının yıllık yolcu kapasitesinin yaklaşık olarak 193 milyona çıkması beklenirken; İstanbul Havalimanı’nın tüm etapları açıldığında bu sayıya yıllık 110 milyon yolcu sayısı daha ilave olacaktır.

İntermodal taşımacılıkta hava taşımacılığı kargo taşımacılığı hacminde önemli bir paya sahip değildir, İstanbul Havaalanı, diğer önemli Avrupa havalimanlarına kıyasla rekabetçi seviyelerde olmasa da, kargo taşımacılığı için en önemli havaalanıdır. Bununla birlikte, Atatürk Uluslararası Havalimanı’ndaki yük terminali ek yük hacimlerine hazırlanmak için bir yüz asansöründen geçmektedir (Onur, 2006). Türk Hava Yolları Kargo, gelecekte yük taşımacılığının ana üssünden/ana üssünden taşınmasında daha büyük bir rol oynamak için dört adet yük gemisi kullanmaya başlayacaktır.

Taşınan toplam navlun 2011 yılında %8,0 artarak 448 tona yükseldi. Örnek olarak 2000 yılında Türkiye filosunda 2010’daki 340 uçağa kıyasla 110 uçak vardı. Bu dönemde büyüme oranı %210’dur. 2002 yılında toplam transit uçuş sayısı, uluslararası uçuş ve iç hat uçuşları sırasıyla 155 bin, 157 bin ve 218 bin idi. Ancak 2010 yılında toplam transit uçuş sayısı 304.540,

uluslararası uçuş sayısı 536.350 ve iç hat uçuşları 489.980 idi. 2002-2010 arasındaki büyüme oranı yüzde 150'dir. 2000 yılında hava yoluyla 285 ton kilometreye yakın bir kargo taşınmıştır.

2011 yılında yurt içi kargo miktarı 448 tonu buldu. Yurt içi ve yurt dışı hatların taşıdığı navlun 2008 yılına kadar sürekli arttı. Bununla birlikte, küresel finansal krizin etkilerinden dolayı navlun hacimleri 2008 yılında düşmüştür. Yurt içi hava taşımacılığı hacmi uluslararası hava taşımacılığından daha küçük olmasına rağmen, daha hızlı büyüyor. Türkiye, son on yılda sivil havacılık sektöründe büyük bir gelişme kaydetti. Son yıllarda, Türkiye'nin sivil havacılık sektörü, dünya ortalamasından on kat daha hızlı büyümüştür (Onur, 2006). Türkiye için, Avrupa Hava Gezinme Güvenliği Örgütü (EUROCONTROL) ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) gibi uluslararası sivil havacılık örgütlerinin raporlarında 2015 için beklenen toplam hava trafiği artışı, 2005 yılında, yani 10 yıl öncesine kadar ulaşılmıştı. Bu gelişmenin temel nedenleri, sektörün serbestleşmesi ve Türkiye'deki ekonomik büyümedir.

Yapımı 5 yıla yakın bir sürede tamamlanan ve 29 Ekim 2018 tarihinde ilk fazı açılan İstanbul Yeni Havalimanının, bütün bölümleri devreye girdiğinde yıllık yolcu kapasitesinin 200 milyon kişiye ulaşılması hedeflenmektedir. Yılda 125 milyon yolcu ağırlayabilme kapasitesi ile 76,5 milyon metrekarelik alan üzerine kurulmuştur. İstanbul Yeni Havalimanı tam kapasite ile çalışmaya başladığında, 350 farklı noktaya uçuş yapılması hedefleniyor. Bu alanda İstanbul'a en çok yaklaşan havalimanı ise 325 uçuş noktası ile 2017 yılında 69,4 milyon yolcuyla ağırlayan Paris Charles de Gaulle Havalimanı'dır. Paris Charles de Gaulle Havalimanı dünyanın en yoğun 10'uncu havalimanı unvanını taşımaktadır.

3.4.4. Türkiye'nin deniz yolu ulaşımı

Türkiye'nin deniz yolu ulaşımı, tez çalışmasının ilerleyen bölümlerinde Türkiye'de Deniz Ulaşımı ve Güvenliği başlığı altında detaylıca incelenecektir.

3.4.5. Türkiye iç suyolları ulaşımı

Dünya'da taşımacılık için kullanılan yöntemlere bakıldığında genelde ilk akla gelen taşıma modelleri karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolları olmaktadır. Fakat hiç üzerinde durulmayan ve gün geçtikçe önemi artan bir diğer model ise iç suyolları üzerinde yapılan taşımacılıktır. Başta Amerika, Çin, Hollanda, Almanya, Belçika ve Rusya olmak üzere birçok ülkede iç suyolları üzerinde büyük hacimli ticaret yapılmaktadır.

İç suyollarının en önemli özelliği, diğer taşıma türlerine kıyasla daha ekonomik olmasının yanında, mavnalar veya diğer elverişli gemiler vasıtasıyla büyük hacimli yüklerin

etkin bir şekilde uzun mesafelerde taşıma imkân vermesidir. Tahıl, kereste, kum, çakıl ve diğer madenler gibi nispeten düşük değerli ve büyük kapasiteli yüklerin taşınmasında oldukça elverişli bir yöntemdir. Hem yakıt tasarrufu hem de çevresel avantajlar sağlamaktadır. İç su yolları kullanımının, taşımacılığın yanında birçok farklı amacı da vardır. Su tahliyesi, sulama, su temini ve hidroelektrik üretimi bunlardan bazılarıdır (Altuntaş, 2019).

Dünyada en gelişmiş akarsu taşımacılığı Kuzey Amerika'nın Missipi nehrinde yapılmaktadır. Chicago, bu nehir ve bazı yapay kanallar ile Meksika Körfezine bağlanmaktadır. Güney Amerika'nın ise Amazon Nehri, ulaşım en elverişli akarsuyudur. Avrupa'da ise Ren Nehri dünyanın en yoğun olarak kullanılan akarsu yoludur. Ruhr kömür havzasının Kuzey Denize açıldığı Rotterdam arasındaki sahada çok yoğun bir taşımacılık faaliyeti görülür (Özen, 2007). Seine Nehri ise süratli teknelerin bulunduğu yük ve yolcu taşımacılığının yapıldığı bir akarsudur (Onur, 2006). Tuna Nehri ise Bulgaristan'dan Romanya, Avusturya, Macaristan'a kadar orta boy deniz taşıtlarının ulaşımına (yük ve yolcu taşımacılığına) imkân vermektedir. Fakat kolları sayesinde daha küçük tekneler ile Sırbistan'a ve Güney Almanya'ya kadar ulaşılabilir. Volga Nehri üzerinden Karadeniz'den Moskova'ya ulaşım mümkündür.

Türkiye, Akarsuları bakımından zengin bir ülkedir. Kaynağı Türkiye'den başlayan birçok akarsu, farklı denizlere dökülmektedir. Türkiye'nin en uzun nehri olan arasında, 1.355 km uzunluğu ile Kızılırmak; 1.263 km uzunluğu ile Fırat Nehri; 523 km uzunluğu ile Dicle Nehri; 519 km uzunluğu ile Yeşilirmak; 509 km uzunluğu ile Ceyhan Irmağı; 307 km uzunluğu ile Büyük Menderes; 321 km uzunluğu ile Susurluk Irmağı; 548 km uzunluğu ile Aras Nehri bulunmaktadır.

Türkiye'nin en uzun nehri konumundaki Kızılırmak'ta, yıl içinde dalgalanmalar olması sebebiyle taşımacılık yapımı güç kılınmaktadır. Kızılırmak'ın Karadeniz'e açıldığı Bafra Ovası'nda, yaz aylarında akım düşmektedir. Buradaki en önemli nokta ise nehrin deniz bağlantısının sağlandığı noktada yeterli su akımının sağlanamamasıdır. Bu da taşıma yapılabilmesi açısından büyük bir sorundur. Bu akımın azalma sebeplerinin biri de nehrin gerisinde yer alan barajların suyu tutmasıdır.

Suriye sınırına kadar uzanan Fırat Nehrinin akımı, ilkbaharda yağmur ve kar erimeleriyle 2.000 m³/sn'ye ulaşabilmektedir. Fırat Nehri üzerinde taşımacılık faaliyeti henüz

yoktur. Fakat yapılan son çalışmalar ile nehrin belirli bölümleri için taşımacılığın 1.000 tonluk gemiler ile yapılabileceğini gözükmemektedir.

Türkiye’de henüz taşımacılık faaliyeti olmayan fakat potansiyel bakımından en uygun akarsu Sakarya Nehri’dir. Nehrin ulaşım açılması için defalarca girişimde bulunulmuş olmasına rağmen çeşitli nedenlerle bu girişimler sonuçsuz kalmıştır. Marmara Bölgesi’nin kuzeydoğu ucunda yer alan Sakarya Nehri, Sakaryabaşı yöresindeki kaynaklardan doğar ve Adapazarı Ovası’nı geçtikten sonra Karasu yakınına Karadeniz’e dökülür.

Kaynağını Doğu Anadolu dağlarından ve Hazar gölünden alan Dicle Nehri’nin ortalama debisi yıl içerisinde 55-2.263 m³/sn arasında değişmektedir. Bazı tarihi kaynaklara göre Dicle Nehri’nde Asurlular döneminde taşımacılık yapılmış; hatta I. Dünya Savaşı’nda Irak Cephesi’ne mühimmat taşımak için de kullanılmıştır.

Eski yıllarda Parthenios adı ile anılan ve kente adını veren Bartın Irmağı, Türkiye’nin sahip olduğu en düzenli rejime sahip akarsudur. Üzerinde 500 tonluk gemilerle Karadeniz’den kente kadar ulaşım yapılabilen bu düzenli akarsuyun akış hızı, ortalama 720 m³/sn olup, denize her yıl 1.000.000.000 m³ su akıtmaktadır.

Geçmişten günümüze birçok proje yapılmasına ve önemli potansiyele sahip olmasına rağmen Türkiye iç su yolu taşımacılığında projelerini bir türlü hayata geçirilememiştir. En büyük potansiyele sahip Aşağı Sakarya Nehri için de projelendirme yapılmış ama uygulanamamıştır. 1976 yılındaki bir proje yapılmış, bölgede yeterli yük bulunamadığından proje detaylı olarak incelenememiştir. Günümüze baktığımızda, proje alanı içinde bulunan Sakarya, Kocaeli, Bolu, Bilecik, Eskişehir illerini kapsayana bölge, 20 yıl öncesine göre ciddi derecede gelişmiş durumdadır. Bu bölgelerde sanayi hızla gelişiyor ve buna da paralel olarak ticaret, aynı zamanda da hizmet sektörü ilerlemektedir. Bölgede taşımaya konu birçok mal ve ürün bir bakıma önemli potansiyele sahiptir (Altuntaş, 2019).

“Türkiye’de Cumhuriyet döneminde nehir taşımacılığı konusu 1976 yılında Ulaştırma Bakanlığı tarafından ele alınmıştır. Aşağı Sakarya Nehri, Aşağı Seyhan Nehri, Keban Barajı Gölü ve Aşağı Fırat Nehirleri üzerinde taşımacılık yapılabilmesine yönelik üniversitelere ön fizibilite etütleri yaptırılmış ancak bu çalışmalar ileriye götürülmemiş projeye dönüştürülemedi. Yakın zamana tarihlenen 3 adet proje vardır. Bunlar Karasu Nehri’nde Taşımacılık projesi, Karadeniz- Sakarya- İzmit Bağlantı projesi ve Kanal İstanbul projesidir” (Altuntaş, 2019).

Türkiye’de ise su yollarını etkili ve verimli bir şekilde kullanım çok azdır. Bu durumun sebeplerini; akarsuların vadisi, eğim değerlerinin yüksekliği, debileri kısıtlayıcı unsurlar ve düzensiz rejim oluşturmaktadır (İlgar ve Koca, 2006). Bu ırmaklarda küçük çaplı da olsa yük ve yolcu taşımacılığına uygun olan bölümler bulunmaktadır. Türkiye’de en büyük akarsu taşımacılığı Sakarya Irmağı üzerinde yapılmaktadır. Nehrin, Doğançay rasat istasyonu ile Karadeniz’e döküldüğü yer arasında kalan 110 km’lik kısmında 12 kereste taşımacılığı yapılmaktadır. Ancak Adapazarı-Karasu arası kara yolu yapımı bu taşımacılığı minimum düzeye indirmiştir.

“Türkiye’ de doğal ve yapay göllerde taşımacılık yapılamamaktadır. En çok taşımacılık yapılan gölümüz Van Gölüdür. Van Gölü üzerinde yenilikçi teknolojinin gerektirdiği biçimde ülkemizin en gelişmiş iç su yolu taşımacılığı yapılır. Van-Tatvan arasındaki 90 km’lik bir hat dâhilinde düzenli taşımacılık yapılmaktadır. Buna ek olarak İran transit yolu 1980’li yıllarda göldeki taşımacılığı arttırmıştır. Son yıllardaki İran ve Orta Doğu’daki olumsuz gelişmeler Van Gölündeki taşımacılığı da degradasyonel olarak etkilemiştir.” Van Gölü başta olmak üzere, Türkiye’nin taşımacılığa açık gölleri arasında; Tuz Gölü, Atatürk Baraj Gölü, Keban Baraj Gölü, Beyşehir Gölü, Eğridir Gölü, Akşehir Gölü, İznik Gölü, Hirfanlı Baraj Gölü, Burdur Gölü, Kuş Gölü, Ulubat Gölü, Eber Gölü ve Çıldır Gölü bulunmaktadır (İlgar ve Koca, 2006).

Avrupa’da sıklıkla kullanılan iç su yolu taşımacılığı, Ren, Main, Tuna nehirlerinin bağlantısı ile etkin bir şekilde gerçekleştirilmekte; iç su yolu taşıma araçlarının kapasiteleri suyun derinliğine göre değişmektedir. Hava kirliliğine neden olmayan çevre dostu bir taşımacılık türü olan iç su yolları taşımacılığı, kent içi taşımacılığın yükünü de azaltmaktadır. Fakat taşıma hızlarının düşüklüğü, taşıma yollarının suyun derinliğine, genişliğine ve köprü yüksekliklerine bağlı olarak değişmesi, bu taşımacılık türünün dezavantajları arasında sayılabilmektedir (Fulser, 2015).

3.5. Türkiye ve Trans-Avrupa Ağları

Türkiye’nin Doğu bölgeleri daha az gelişmiş limanlara ve yabancı ülkelere göre daha yüksek göç oranlarına sahiptir. Demografik büyüme oranı her zaman ekonomik büyüme ile ilişkili değildir ve bir bölgeden diğerine farklılık gösterir. Güney-Doğu bölgelerindeki hızlı büyüyen nüfus esas olarak yüksek doğurganlık oranından kaynaklanmaktadır ve dağlık Kuzey-Doğu bölgesindeki azalan nüfus kısmen yüksek göç oranına bağlıdır. Bu durum Türkiye’nin doğu kesimindeki farklılaşmalar ile belirtilmelidir:

- Van Gölü’ndeki İran’a giden demir yolu koridoruna rağmen, Türkiye’nin Güneydoğu bölgesindeki yüksek dağlık alanlarını Irak, Suriye ve Kuzey ile İran arasındaki bağlantılardan geçmek zor.

- Türkiye’nin Orta Doğu bölgeleri, Karadeniz kıyıları ve Güneydoğu bölgeleri arasında, Kars’tan Sivas’a Doğu-Batı eksenini üzerinden Anadolu platosuna bağlanır.

- Limanları ile diğer Karadeniz ülkelerine (Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya, Gürcistan) bağlanan Kuzey-Doğu Karadeniz bölgeleri, bir parçası olarak Gürcistan, Azerbaycan ve Hazar Denizi’ne kara yolu taşımacılığı için Doğu-Batı transit bölgeleridir.

Sonuç olarak, Türkiye’nin bölgeleri arasındaki Doğu-Batı bağlantılarına ek olarak, Orta Doğu, İran ve Kafkas ülkelerine yönelik büyük Doğu-Batı uluslararası transit koridorları da bulunmaktadır. Doğu Anadolu platosunun dağlarındaki kuzey-güney bağlantıları topografya nedeniyle zorluklarla karşılaşmaktadır. Bu zorluklar, Türkiye’deki kara şebekeleri ve transit koridorların geliştirilmesi için önemli kısıtlamalar getirmektedir.

Türkiye’nin Avrupa Birliği’ne katılım süreci çerçevesinde, “Trans-Avrupa Ulaşım Şebekelerine” (TEN-T) eklemlenmesi amacıyla “Ulaştırma Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi” (TINA) Çalışması 2 Aralık 2005’de başlatılmış; Mayıs 2007 tarihinde tamamlanmıştır. 10 Temmuz 2008 tarihinde ise “Yüksek Planlama Kurulu Kararı” ile sonuçlanmıştır (İncaz ve Alkan, 2005).

“TINA-Türkiye Çalışması”, finansmanı AB tarafından sağlanan dört yabancı ve bir Türk firmadan oluşan ortak girişim aracılığıyla yürütülmüştür. Proje süresince, “Yönlendirme Komitesi” gözetmenliğinde ortak girişimin temsilcileri ile Avrupa Komisyonu yetkilileri arasında etkili ve hızlı bir ilerleme kaydedilmiştir (Onur, 2006). Üzerinde durulan araştırma ile Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde AB’nin TEN-T sisteminin Türkiye’ye uzantısı niteliğinde çok modlu (multimodal) bir ulaştırma ağının geliştirilmesi istenmektedir. Bu çerçevede, Türkiye’nin geneline yönelik olarak ve TEN-T Rehber İlkelerinde (TEN-T Guidelines) ortaya konan kriterler dikkate alınarak, kara yolları, demir yolları, limanlar ve havaalanlarından oluşan bir çekirdek ağ (core network) tanımlanmış ve değerlendirilmesi yapılmıştır. (Özen C. 2007). “TINA Projesi kapsamında Çok Kriterli Analiz uygulanan 43 ulaştırma projesi arasından 33 öncelikli projenin 13’ü demir yolları, 15’i kara yolları, 5’i de liman projesi olarak belirlenmiştir. Son olarak, Coğrafi Bilgi Sistemi kullanılarak ortak bir veri tabanı oluşturulmuştur” (İncaz ve Alkan, 2005).

TINA-Türkiye, 20 yıllık bir periyoda yayılan Türkiye'nin ulaşım ihtiyaçlarını belirlemeye dönük bir çalışmadır ve AB ile yapılacak müzakereler neticesinde belirlenecek hedefler doğrultusunda irdelenecektir.

TINA-Türkiye Çalışması;

- Yeni kavram olarak “Çekirdek Ağ” kavramına dayanması,
- Bütün Ulaşım Modlarına dengeli bir şekilde yer vermesi,
- Deniz Otoyolları kavramına yer vermesi,
- Hizmet unsurları olan lojistik merkezlere yer vermesi vb.

Sıralanan bu özellikler TEN-T Politikasının Revizyonuna Yönelik Yeşil Kitap çalışmasında ortaya konan yeni yaklaşımlar ile uyumlu, başarılı bir teknik çalışmadır. Yeşil Kitap, Avrupa Birliği Komisyonu tarafından belirlenen bir başlığı Avrupa Birliği ülkeleri düzeyinde tartışmaya açmak ve bütün tarafların fikir üretmelerini sağlayarak konuyu olgunlaştırmak amacıyla hazırlanan fikirlerden oluşmaktadır.

TINA Projeleri çerçevesinde yürütülecek olan 43 proje için yaklaşık 20 milyar Euro fon ayrılmıştır. “AB Mali İşbirliği” (IPA 2007–2013) kapsamında, ulaştırmanın payına düşen kısmın yıllık 60 milyon Euro gibi küçük bir rakam olmasından ve bu iş için Avrupa Komisyonu tarafından oluşturulan TENT bütçesinin henüz aday ülkelere açık olmamasından dolayı, söz konusu projelerin büyük oranda Türkiye tarafından finanse edileceği düşünülmelidir.

3.6. Türkiye’de Deniz Ulaşımı ve Güvenliği

Türkiye, deniz taşımacılığında rekabet avantajına sahiptir; çünkü üç tarafı denizlerle Akdeniz, Ege ve Karadeniz ile birlikte Çanakkale Boğazı ve İstanbul boğazı ile çevrilidir. Türkiye’nin kıyı sınırlarının uzunluğu 8.333 kilometredir. Türkiye, Avrupa ve Asya arasındaki kavşakta yer almaktadır. Bu coğrafi konum, Türk limanlarının Batı ve Doğu noktaları arasında önemli miktarda kargo taşımasına olanak sağlıyor. Avrupa ve Amerika’dan gelen kargolar, BDT Cumhuriyetleri, İran, Irak ve Balkanlar’a transit olarak taşınıyor (İncaz ve Alkan, 2005).

Çalışmanın bu bölümünde, Türkiye’de deniz yolu ulaşımının tarihsel gelişimi, mevcut durumu, sektördeki kurum ve kuruluşların işlevleri, deniz güvenliği ve politikaları ve Türkiye’nin AB politikalarına uyumu, denizciliğin alt sektörleri, mevcut projeler ve denetimler detaylı olarak aktarılacaktır.

3.6.1. Türkiye’de deniz yolu ulaşımının tarihsel gelişimi

Türkiye’de ilk defa 1827 yılında buharlı gemi işletilmeye başlanmıştır. Birinci Dünya Savaşı’nda Türk gemilerinin birçoğu batırılmış, bu sebeple de Cumhuriyet Dönemi’ne geldiğimizde gemi tonajı sadece 34 bin tondur (Saatçioğlu, 2016). Aşağıdaki Tablo 4’de Cumhuriyetin ilk yıllarındaki gemi ve tonaj sayılarına yer verilmiştir. Tabloda görüldüğü gibi idarenin elinde 32 tane deniz aracı vardır ve bu rakama şehir hatlarında çalıştırılan gemiler dâhildir (As, 2006).

Tablo 4: Cumhuriyetin kurulduğu dönemde toplam gemi sayıları ve tonajları (As (2016)’ndan alınmıştır).

Kuruluş	Gemi sayısı	Toplam gross tonajı
Türkiye Seyrisefain İdaresi	32	23.370
Şirket-i Hayriye	27	4.215
Haliç Şirketi (yabancı sermaye)	16	1.397
Diğer kişiler ve şirketler	24	15.201
Limandaki küçük tekneler	17	2.150
İstimbet ve Römorkörler	60	600
Motorlu deniz araçları	95	1.152
Toplam	271	48.085

1933-1950 arasını incelediğimizde deniz yolu taşımacılığındaki en önemli gelişmen 1937 yılında 3295 sayılı kanunla Denizbank’ın kurulmasıdır. 1939 yılına geldiğimizde “3633 sayılı kanunla” Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü ve Devlet Limanlar İşletme Müdürlüğü kurulmuştur. 1950-1960 yılları arasında ise 1952 yılında Denizbank’ın yerini, 5842 sayılı kanunla kurulan ve Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı katma bütçeli bir kuruluş olan Denizcilik Bankası T.A.O’ya bırakması, bu kurumun da daha sonra 20 Temmuz 1960 tarihinde iktisadi devlet kuruluşu haline getirilmesi en önemli gelişmelerdir. 1950-1960 yılları arasında deniz yollarında meydana gelişmeler Tablo 5’de belirtilmiştir.

Tablo 5. 1950-1960 yılları arası deniz yollarının yolcu ve yük taşımacılığı (Saatçioğlu (2016)'ndan alınmıştır).

Yıllar	Yolcu (1000)	Yük (1000 ton)
1950	1.308	392
1955	1.872	2.122
1960	1.074	5.510

Türkiye’de limanların gelişmesine bakacak olursak; programlı gelişmenin ikinci dünya savaşından sonra başladığını söyleyebiliriz. 1946 yılından sonra eldeki imkânlarla Ereğli, Trabzon, İnebolu ve Amasra Liman inşaatlarına başlanmıştır; bunları sonra Zonguldak limanı takip etmiştir. 1950 yılından sonra Samsun, Haydarpaşa, Salıpazarı, İzmir-Alsancak limanlarının inşaatları Bayındırlık Bakanlığı tarafından proje ve müşavirlik hizmetleri Danimarka firması Kamsax’a yaptırılmak suretiyle ihale edilmiş; buna bağlı olarak da Mersin Limanı Türkiye’nin en büyük liman tesisi olarak ele alınmış ve o da 1963 yılında bitirilmiştir. İskenderun’da maden cevheri, kömür ve hububat yüklemesi için mekanik tesisler de bu yılda inşa edilmiştir. Bu arada Karadeniz’de Giresun limanı inşa edilmiştir. 1961 yılında inşaatına başlanan Bartın liman inşaatı 1967 yılında bitirilmiştir. Kefken barınağı da 1965 yılında hizmete açılmıştır. 1963 yılından sonra İskenderun Liman inşaatına başlanmış ve Hopa, Bandırma, Antalya limanları ihale edilmiştir. 1965 yılına geldiğimizde ise muhtelif yerlerde 11 adet balıkçı barınağının ihale edildiğini görmekteyiz.

“Türkiye’deki liman uygulamaları, 1980’li yıllara kadara kamu limanları şeklindedir. 80’li yıllara kadar, genel kullanıma açık limanlar TCDD, TDİ, BOTAŞ ve bazı belediyeler gibi kamu kurumları bünyesinde yer almıştır. Ülkenin demir yolu bağlantısı olan yedi tane genel yük limanları olan Samsun, Haydarpaşa, Derince, Bandırma, İzmir, Mersin ve İskenderun TCDD’ye devredilmişlerdir. TCDD bünyesinde bulunan Haydarpaşa limanı haricindeki altı liman Özelleştirme Yüksek Kurulunun 30 Aralık 2004 tarihli kararı ile özelleştirme kapsamına alınmıştır” (Topaloğlu, 2007).

3.6.2. Türkiye’nin deniz yolu ulaşımında mevcut durumu

Deniz taşımacılığının gelişmesi ve karayolu taşımacılığın ülke taşımacılığındaki ağırlığının deniz taşımacılığına kaydırılması amacıyla, 16 Temmuz 2003 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ve Maliye Bakanlığı’nın 31.12.2003 tarihinde yayımlanan 6 Seri Numaralı Özel

Tüketim Vergisi Genel Tebliği ile deniz taşımacılığında kullanılan araçların Özel Tüketim Vergisi İndirilmiş Yakıt Uygulaması 01 Ocak 2004 tarihinde başlatılmıştır. En ucuz ve çevre dostu olan deniz yolu ulaşımının teşvik edilmesini sağlayan ÖTV'siz Yakıt Uygulaması, karayolu taşımacılığını önemli ölçüde denize kaydırmıştır. Deniz yolu taşımacılığının geliştirilmesi için alınan önlem ve düzenlemeler sonucunda; Marmara Denizi'nde yeni yolcu taşımacılığı hatları açılmış, mevcut hatlarda ise araç ve yolcu taşıma kapasiteleri artırılmıştır.

Deniz taşımacılığı çoğunlukla İstanbul-Ambarlı, İstanbul Haydarpaşa, İzmit, İzmir, Mersin ve Samsun limanları tarafından yapılmaktadır. 10 devlet limanı farklı devlet kuruluşlarına ve 19 liman belediyelere aittir; 34 özel operatör vardır. Ayrıca, 14 yat limanı Turizm Bakanlığı'na ve özel sektöre aitken, 128 balıkçı barınağı kooperatiflere, belediyelere ve il yönetimlerine aittir.

Ambarlı (İstanbul), İzmir ve Mersin limanları, yıllık taşıma ve trafik kapasitesi bakımından Türkiye'nin en büyük limanlarıdır. Haydarpaşa, Mersin, İskenderun, Samsun ve Derince limanları, Uluslararası Ana Kombine Taşıma Hatları ve İlgili Tesisler, Avrupa Anlaşması ile uluslararası liman/feribot bağlantıları ve konteyner terminalleri olarak tescil edilmiştir. Son zamanlarda Türkiye'de, dünyaya paralel olarak, özellikle belirli kargo gruplarının elleçlenmesi konusunda uzmanlaşmış limanlar bulunmaktadır (Onur, 2006). En önemli örnekler, Türkiye'nin yıllık konteyner trafiğinin yaklaşık yüzde 40'ını karşılayan Ambarlı limanı, Ro-Ro trafiğinin yaklaşık yüzde 50'sini karşılayan Pendik Ro-Ro Terminali ve toplam otomobilin yüzde 25-30'unu karşılaması beklenen İzmir Autoporttur. Ayrıca, Aliğa, Samsun ve Ceyhan bölgeleri petrol trafiğini ve türevlerini karşılamaktadır. Kuşadası, İstanbul, İzmir ve Marmaris limanları kruvaziyer yolcu trafiğinin büyük bölümünü karşılamaktadır. Devlete ait on büyük liman, yılda 3 milyondan fazla TEU'nun konteyner nakliyesi için 250 milyon ton/yıl taşıma kapasitesine sahiptir.

Türkiye'nin deniz taşımacılığına yaklaşımı, Avrupa'nın serbest dolaşım, serbest rekabet, deniz güvenliği ve kirliliğin önlenmesi konusundaki serbest dolaşım ilkeleri ile tutarlıdır (Özen, 2007). Denizcilik sektörü, büyük ölçüde serbest piyasa yönelimli bir ekonomiye sahip, Türkiye'nin en serbestleşmiş sektörlerinden biridir. 29 ana limanı içeren sahil tesisleri, çeşitli organizasyonlar tarafından işletilmektedir. Deniz taşımacılığı, hem Türkiye'nin ihracatında hem de ithalatında en çok tercih edilen ulaşım yöntemi olup, sırasıyla %46,0 ve toplamda %59,1'dir. Türkiye'nin dış ticaret taşımacılığının hacminin %85'i deniz yoluyla

taşınmaktadır. Türkiye limanlarında elleçlenen konteyner (ithalat, ihracat, kabotaj ve transit dâhil) 2002 yılında 1,95 milyon TEU iken, 2012 yılında %270 artışla 7,2 milyon TEU'ya ulaşmıştır.

“Türkiye konum itibariyle Akdeniz havzasında, Doğu-Batı, Kuzey-Güney eksenlerinde kavşak noktasında hinterlandıyla Atlantik’e, Arap Yarımadasına, Orta Doğu’ya, Uzak Doğu’ya Avrupa’dan ulaşımın merkezindedir. Sahip olduğu jeopolitik önem, ayrıca yine sahip olduğu 4500 (8333km) deniz millik sahil şeridinin, ülke içinde deniz ulaşımının her bölgeye etkili olacağı durumu belirtmektedir. Dünya deniz ticaretinin, 2018 yılında %84’ü, Türkiye’nin dış ticaretinin ise %88’i deniz yoluyla taşınmıştır. 2018 yılı yollar itibariyle Türkiye’nin ihracatının miktar olarak %78’i, değer olarak ise %62,84’ü, ithalatı ise miktar olarak %92,26’sı ve değer olarak %59,56’si deniz yolu ile taşınmıştır. Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2018 yılında Türkiye’nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) %88,70’i deniz yolu ile %10,27’si kara yolu ile %0,44’ü demir yolu ile %0,24’ü diğer yollar ile (postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) ve %0,35’i ise hava yoluyla taşınmıştır. Aşağıda yer alan Tablo 6’da 2014-2018 yılları arası yollar itibariyle Türkiye’nin dış ticaret taşımaları miktar yüzdesine yer verilmiştir” (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri - İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).

Tablo 6. 2014-2018 yılları arası Türkiye’nin dış ticaret taşımacılığı miktarı (İMEAK Deniz Ticaret Odası (2019)’ndan alınmıştır).

Yıllar	Deniz Yolu	Demir Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Boru ve diğer
2014	%86,20	%0,40	%11,20	%0,50	%1,70
2015	%87,70	%0,50	%10,70	%0,40	%0,70
2016	%88,06	%0,46	%10,76	%0,32	%0,40
2017	%88,47	%0,44	%10,25	%0,32	%0,52
2018	%88,47	%0,44	%10,27	%0,35	%0,24

Liman Başkanlıkları itibariyle 2018 yılında limanlarımıza gelen gemi sayıları ve GT’larına bakıldığında; toplamda 72.360 gemi ile toplam 816.797.526 GT olan gemilerin;

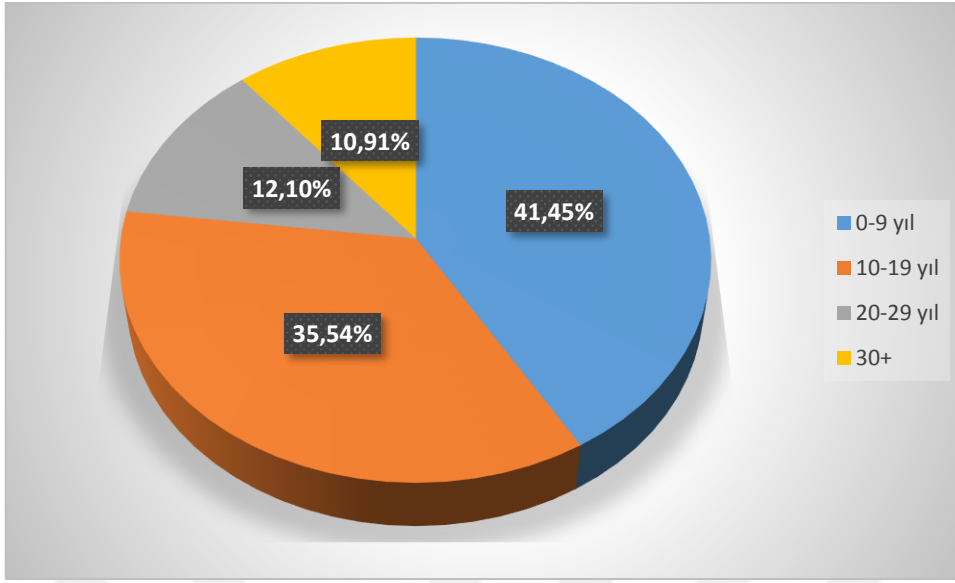
- İzmit Limanı’nda: sayı olarak %14, tonaj olarak %18
- Ambarlı Limanı’nda: sayı olarak %6, tonaj olarak %13
- Aliağa Limanı’nda: sayı olarak %7, tonaj olarak %11

- Mersin Limanı'nda ise: sayı olarak %6, tonaj olarak ise %10 geldiği görülmektedir. 2018'de Türkiye limanlarına gelen gemilerin toplam GT'a oranları ise, yabancı bayraklı gemiler için 668.302.426 GT ile %82'dir. Türk Bayraklı gemiler içinse 148.495.100 GT ile %18'dir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).

Türk gemi filosundaki (1000 GT ve üstü) gemi sayısı 2002 yılında 568 iken, 2010 yılında yüzde 118 oranında artarak 1.239 olmuştur. Türk filosunun toplam tonajı (1000 GT ve üstü) 2002 yılında 9.329.000 DWT iken, 2010 yılında %100 artışla 18.671.000 DWT'ye ulaşmıştır. Türk GT'ye ait 1.000 GT ve üstü ticari gemiler 2002 yılında dünyada 17. sıradayken, 2011 yılında 15. sırada yer aldı. Dünya Ticaret Filosu filosu yüzde 62, Türk Ticaret Filosu filosu 2002-2011 yılları arasında yüzde 111 büyüdü.

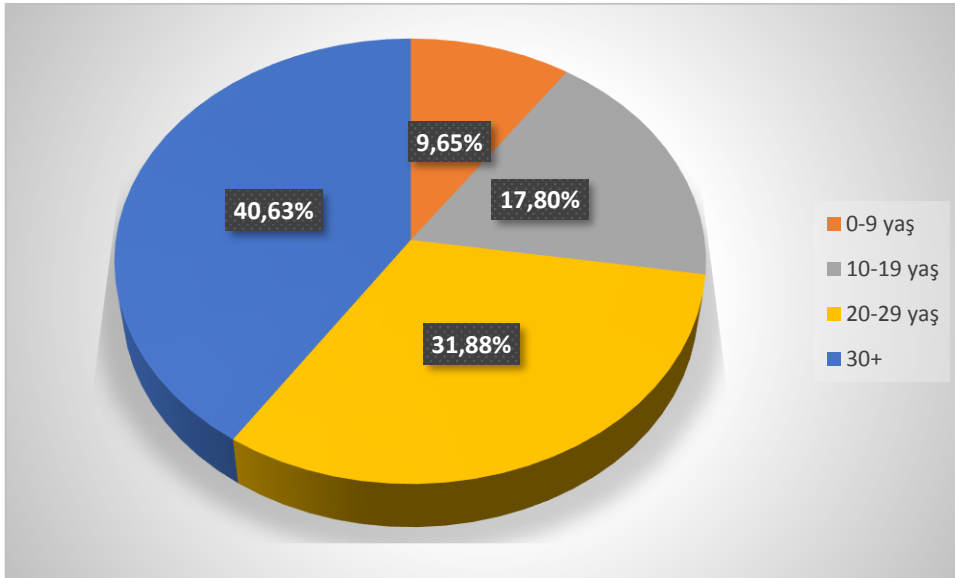
Türk gemi yapım sektöründe son yıllarda önemli gelişmeler oldu ve sektör uluslararası alanda pek çok alanda kabiliyetini kanıtladı. Türk gemi yapım endüstrisi 2002 yılında 37 tersaneye sahipken, 2010 yılında Türkiye tersane sayısı 70'e yükseldi, özellikle de kimyasal tanker ve konteyner gemilerinin yapımında dünya çapında tanınmayı başarmıştır. Türk tersaneleri, 2010 yılı itibariyle yeni gemi siparişlerinin sayısı bakımından dünyada altıncı oldu. Ayrıca Türkiye, dünyadaki beş büyük gemi geri dönüşüm ülkesinden biridir. Gemi geri dönüşümü ve sökümü, Ege Bölgesi'nde bulunan İzmir Aliağa'da yapılmaktadır. 2002 yılında Türkiye'de 83 gemi ve 190.648 LDT gemisi sökülüş, 2010'da 229 gemi ve 410.380 LDT sökülüş ve yüzde 275 oranında artmıştır.

Türk Ticaret Filosunun Sayı ve Tonaj ile İncelenmesi Ticaret filosunun genel bir incelemesi, Türkiye'de sayı, tonaj, ithalat ve yapıya göre yapılmıştır. Şekil 5'i incelediğimiz zaman 1000 GT ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret Filosunun %41,45'inin 0-9 yaş grubunda; %35,54'ünün 10-19 yaş grubunda; %12,10'unun 20-29 yaş grubunda ve %10,91'unun da 30 yaş ve üzeri grupta yer aldığını görmekteyiz.



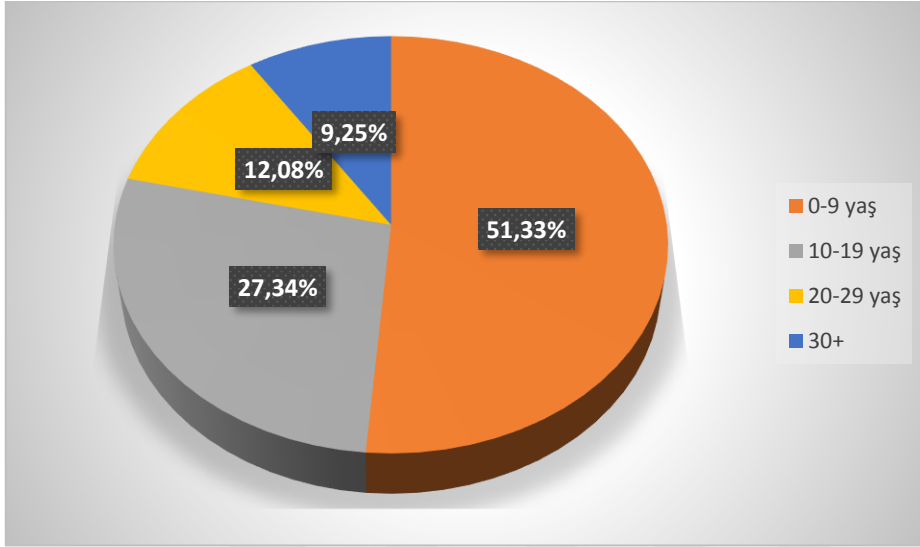
Şekil 5. Türk Ticaret Filolarının yaş gruplarına göre dağılımı (İMEAK Deniz Ticaret Odası (2019)'ndan alınmıştır).

Şekil 6'da kuru yük segmentinde yaş verileri gösterilmiştir. Türk Deniz Ticaret Filosunun kuruyük gemilerinin, %9,65'inin 0-9 yaş grubunda; %17,84'ünün 10-19 yaş grubunda; %31,88'inin 20-29 yaş grubunda ve %40,63'ünün de 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığını görmekteyiz.



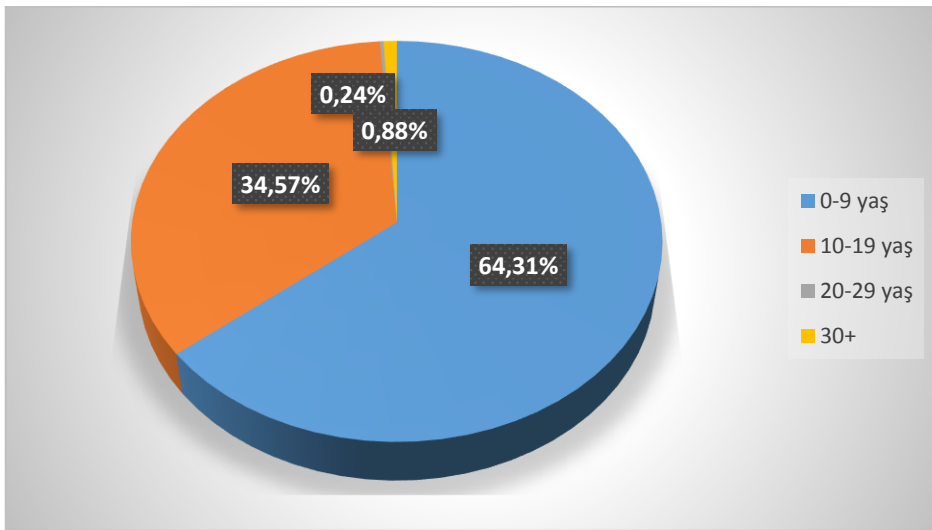
Şekil 6. Kuru yük segmentinde yaş verileri (İMEAK Deniz Ticaret Odası (2019)'ndan alınmıştır).

Şekil 7’de Türk Deniz Ticaret Filosunun dökme yük gemilerinin, %51,33’ünün 0-9 yaş grubunda; %27,34’ünün 10-19 yaş grubunda; %12,08’inin 20-29 yaş grubunda ve son olarak %9,25’inin 30 yaş ve üzeri grupta yer aldığı gösterilmektedir.



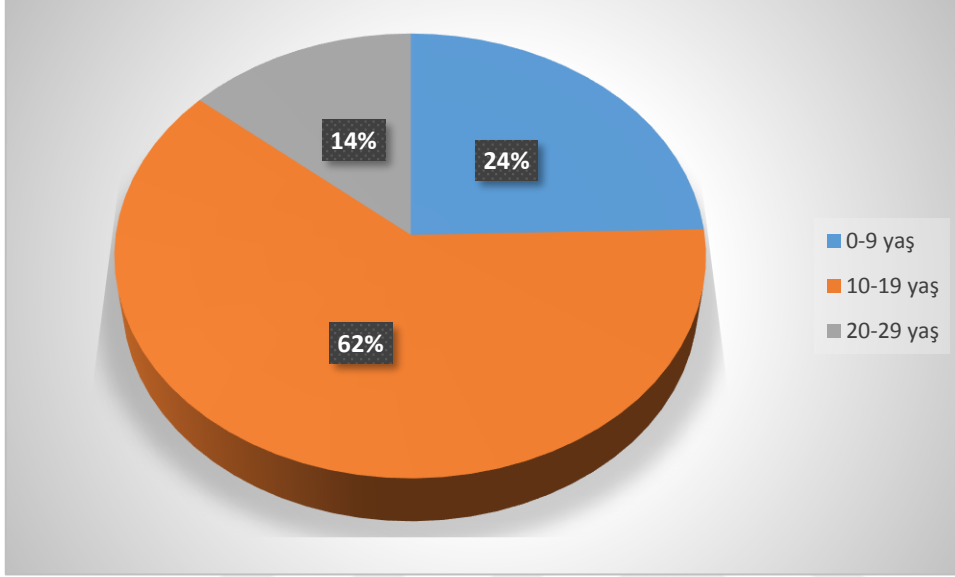
Şekil 7. Dökme yük segmentinde yaş grafiği (İMEAK Deniz Ticaret Odası (2019)’ndan alınmıştır).

Şekil 8’e baktığımızda ise Türk Deniz Ticaret Filosundaki Petrol Tankerlerinin yaş ortalaması yer aldığı görmekteyiz. Buna göre %64,31’inin 0-9 yaş grubunda; %34,57’sinin 10-19 yaş grubunda; %0,24’ünün 20-29 yaş grubunda; %0,88’inin 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığını görmekteyiz.



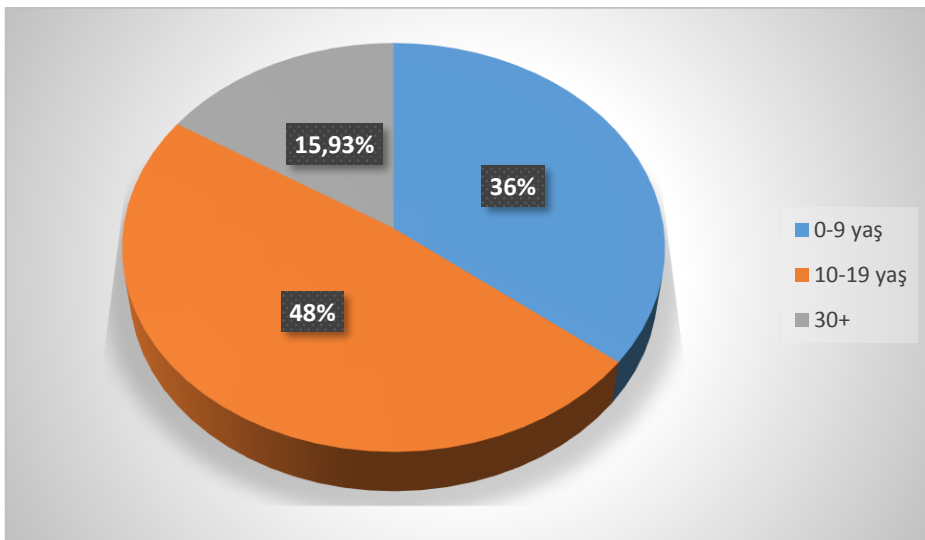
Şekil 8. Petrol tankerleri yaş ortalaması (İMEAK Deniz Ticaret Odası (2019)’ndan alınmıştır).

Şekil 9’da ise Türk Deniz Ticaret Filosundaki konteyner gemilerinin, %24,59’unun 0-9 yaş grubunda; %61,65’inin 10-19 yaş grubunda; %13,76’sının 20-29 yaş grubunda yer aldığı bilgisi verilmektedir.



Şekil 9. Konteyner gemilerinin yaş grafiği (İMEAK Deniz Ticaret Odası (2019)’ndan alınmıştır).

Aşağıdaki Şekil 10’a baktığımızda Türk Deniz Ticaret Filosundaki Ro-Ro gemilerinin, %35,67’sinin 0-9 yaş grubunda; %48,40’ının 10-19 yaş grubunda; %15,93’ünün 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığını söyleyebiliriz.



Şekil 10. Ro-Ro yaş grafiği (İMEAK Deniz Ticaret Odası (2019)’ndan alınmıştır).

Transit kargo hareketlerinin yetersiz oranının ötesindeki temel problemler, teknolojik gelişmelere ve kargoların hızlı ve zamanında dağıtılmasını sağlayacak limanlara demir yolu entegrasyonlarının yetersizliğidir. Türkiye limanları, Akdeniz ve Karadeniz pazarlarında daha rekabetçi hale gelebilmek için belirli kargo türleri ve/veya konteyner taşımacılığı için yeni liman projeleri konusunda uzmanlık sürecine girmelidir. Son zamanlarda özel konteyner terminalleri Marmara Bölgesi'nde özel olarak artmıştır (Karahana, 2011).

Türk limanları, Doğu Akdeniz ve Karadeniz Deniz Hatları ve Doğu-Batı ve Kuzey-Güney yönlü uluslararası ulaşım koridorlarının kesişme noktasında teknik pozisyonundadır. Nakliye/transit kargoları çekmek için avantajlı bir konumdadır. Türkiye'nin tüm bölgelerindeki limanlar, farklı ulaşım ağlarına hizmet verebilecekleri şekilde konumlandırılmıştır. Akdeniz ve Ege Denizi limanları çok az mesafeli olup, Akdeniz üzerinden gelen Asya ve Avrupa'nın ana nakliye hattının yüklerini çekme kabiliyetine sahiptir.

Özel olarak, Akdeniz limanları, ana nakliye hatlarından Orta Doğu ve Orta Asya ülkelerine gelen kargoları teslim etmek için nakliye/transit geçiş limanları olarak çalışacak konumdadır. Bu arada, Marmara Bölgesi'ndeki Limanlar, Türkiye'nin AB tarafından oluşturulan Trans-Avrupa ve Pan-Avrupa ulaşım koridorlarını birbirine bağlaması ve bu koridorları Doğu'ya uzatması açısından önemlidir. Avrupa ile kara olan Orta Asya ülkeleri arasında ticaret yapmanın en önemli yolu olan Karadeniz'de artan ticaret ve nakliye hacminin bir sonucu olarak, bölgedeki limanlarımızın önemi artmıştır.

Tüm dünyada olduğu gibi liman sektörü, Türkiye için de oldukça dinamiktir. Dünya ekonomisinde meydana gelen olumlu veya olumsuz gelişmeler, mal ve hizmet ticaretini hızlı bir şekilde etkilemekte ve en önemli ulaşım altyapısı olan limanların mal ticaretine yönelik yatırım planlarından özellikle beklentiler almaktadır. Orta ve uzun vadede mal ve hizmet ticaretindeki beklentilerin artması, liman yatırımlarını hızlandırmakta ve bu düşüşe neden olmaktadır (Kuşcu, 2012).

Günümüzde limanlar, klasik anlamda, gemilerin yükleme/boşaltma noktaları değildir, multimodal deniz taşımacılığının gelişmesiyle birlikte çeşitli ulaşım modlarının kesiştiği Lojistik Merkezleri haline gelmiştir. Limanlar, beklentilerini ve taleplerini karşılamak zorunda oldukları için dinamik bir gelişme, büyüme ve yenileme eğilimindedir. Ancak bu eğilim ekonomik kriz gibi nedenlerle durma noktasına gelebilir. Böylece kriz döneminde birçok liman operatörü Türkiye'deki yatırımlarını askıya aldı. Ancak, 2009 yılının son çeyreğinden itibaren

mal ve hizmet ticaretindeki artış, liman işletmecilerini yatırım yapmaya teşvik etti. Limanların kapasitesini arttırmak için iki seçenek vardır, bunlar:

- Mevcut bağlantı noktaları
- Verimlilik ve fiziksel yatırımlar yapmaktır.

Fiziksel yatırımlar;

- Yeni iskeleler ve arka alanlar ekleyerek limanın fiziksel koşullarını geliştirmek,
- Yeni ekipmanlarla limanların taşıma kapasitesinin artırılması.

Yine Türkiye’de kargo taşımacılığı da önemli bir yer tutmaktadır (Kuşcu, 2012).

Karadeniz bölgesinde; Zonguldak-Skodovsk arasında 174 araç; Samsun-Novorossiysk arasında 3.447 araç; Zonguldak- Sevastopol arasında 5 araç; Samsun - Gelincik arasında 5.908 araç; Samsun-Tuapse arasında 116 araç, Samsun-Kavkaz arasında 150 araç ve 2016 yılında bölgesel olarak toplam 18.765 araç taşınmıştır.

Marmara Denizi Bölgesinde; Haydarpaşa-İcheysky hattında 19.376, Pendik/Haydarpaşa-Trieste hattında 182.376, Tuzla-Toulen hattında 61.740, Ambarlı-Trieste hattında 6.298, Derince-Poti hattında 98, toplam 270.470 araç taşınmıştır.

Ege Denizi bölgesinde; Çesme-Trieste hattında 54.954 araç, 2016 yılında tamamen bölgesel 54.954 araç taşınmıştır (Kuşcu, 2012).

Akdeniz bölgesinde; Taşucu-Girne hattında 29.944, Mersin-Magosa hattında 22.811, Mersin-Trieste hattında 36.234, Mersin-Trieste hattında 36.234, Taşucu-Tripoli hattında 18.361 araç, Taşucu’da 127 araç taşınmıştır. Tartous hattı, Mersin-İskenderiye hattında 6 araç, tamamen bölgesel 107.483 araç 2016 yılında taşınmıştır (Karahan, 2011).

3.6.3. Türkiye’nin deniz yolu ulaşımındaki kurum ve kuruluşlar

Türkiye’de deniz yolu ulaşımında görev alan başlıca kuruluşlar, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı başta olmak üzere “Denizcilik Genel Müdürlüğü”, “Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü” ve “Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.”dir.

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Denizcilik Odası, kısaca Türkiye Deniz Ticaret Odası olarak adlandırılan Denizcilik Odası’nın önemli bir organizasyonudur, İstanbul’daki merkezi ve İzmir’deki ana şubeleriyle Bodrum’da, Marmaris, Antalya, İskenderun, Fethiye ve Karadeniz Ereğli’de de faaliyet göstermektedir. Türkiye’de 16 temsilciliği bulunan Türkiye Deniz Ticaret Odası, 1982 yılında ilk olarak İstanbul Deniz Ticaret Odası ismiyle kuruldu ve sonrasında Ege Denizi, Marmara Denizi ve Akdeniz kıyılarını

kapsayacak şekilde faaliyet alanı kademeli olarak genişletildi. Türkiye Deniz Ticaret Odası'nın en önemli amacı, ulusal taşımacılık ve denizcilik politikalarına ve kamu yararına göre deniz taşımacılığını geliştirmeye çalışmaktır (Kuşcu, 2012). Diğer ana amaçları çıkarlarını teşvik etmek ve üyelerinin ortak gereksinimlerini sağlamak, mesleğin gelişimini düzenlemek, mesleki faaliyetleri yönlendirmek ve kolaylaştırmak, ortak kurallar oluşturmak ve yetkilileri sevkıyat konularında bilgilendirmek ve denizcilik mesleğinin disiplini, ahlakı ve dayanışmasını kuvvetlendirmek için çalışmaktadır.

Türkiye Deniz Ticaret Odası'nın başlıca faaliyetleri, deniz taşımacılığının ulusal ulaştırma politikasına uygun olarak gelişmesini sağlamak için deniz taşımacılığına ilişkin kurallar ve uygulamalar oluşturmak, denizcilikle ilgili araştırmalar yapmak ve bilgi toplamak; ilgili uluslararası kuruluşların faaliyetlerine katılmak, takip etmek ve yasada belirtilen diğer işlevleri yerine getirmektir.

Türkiye Deniz Ticaret Odası 8.450'den fazla üyeye sahiptir. Türkiye Deniz Odaları ve Borsalar Birliği (TOBB) ile ilgili 5174 sayılı Kanun uyarınca, Denizcilik alanında faaliyet gösteren her Şirket, Türkiye Deniz Ticaret Odası Üyesi olmak zorundadır (Karahana, 2011). Türkiye Deniz Ticaret Odası üyeleri arasında; gemi sahipleri, gemi operatörleri, gemi acenteleri, gemi satış ve alım brokerleri, nakliye şirketleri, gemi satıcıları, takas şirketleri, sınıflandırma toplulukları, deniz sigorta şirketleri, sigortacılar, denizcilik eksperleri ve uzmanları, kurtarma, pilotluk, tarama, yatma gibi yardımcı hizmetler ve ayrıca gemi avcıları ve tedarikçileri, liman ve marina işletmecileri, gemi yapımcıları ve tersaneleri, gemi yat donanımları ve onarım hizmetleri, denizcilik eğitimi şirketleri, kum çıkarıcılar ve balıkçılar bulunmaktadır. Türkiye Deniz Ticaret Odası üyeleri, meslek alanlarına göre 47 Meslek Komitesinde toplanmıştır. Ticaret odasının bağlantıda olduğu bazı uluslararası kuruluşlar ise;

- Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS),
- Uluslararası Ticaret Odası (ICC),
- Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB),
- Ulusal Gemi Brokerleri ve Acenteleri Birliği Federasyonu (FONASBA),
- Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO),
- Avrupa Topluluğu Gemi Brokerleri ve Acenteleri Birliği (ECASBA),
- Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği (INTERTANKO),
- Baltık Borsası, Yat Limanı Birliği Ltd. (TYHA),

- Uluslararası Deniz Endüstrisi Dernekleri Konseyi (ICOMIA),
- Avrupa Tekne Birliği (EBA),
- Türk Amerikan Ticaret ve Sanayi Odası (TACCI),
- Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği (IBIA)

Türkiye Boğazlar Gemisi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi, yılda 50.000 geminin geçtiği Türk Boğazları bölgesinde, navigasyon, can, mal ve çevre güvenliğini artırmak ve deniz trafiğini daha etkin bir şekilde düzenlemek amacıyla Bakanlık tarafından kurulmuştur. Operasyon amacıyla Bakanlığın ilgili kuruluşu olan Kıyı Güvenliği Genel Müdürlüğü'ne devredilmiş ve faaliyete geçmiştir (Kuşcu, 2012). Kıyı Güvenliği Genel Müdürlüğü'nün güncelleme sistemi devam ediyor. Güvenlik Tanımlama Sistemi (OTS), Boğaz Bölgesi dâhil olmak üzere, ülkemizin tüm kara sularındaki gemi hareketlerini emniyet, can, mal ve çevre güvenliği amacıyla izlemek amacıyla kurulmuştur (Karahana, 2011). Ayrıca, "Gemi Trafik Yönetim Sistemi Projesi" ile İzmit Körfezi'ni kapsayan "Bölgesel Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin" kurulumlarının tamamlanması için tek bir denizcilik görüntüsünün oluşturulduğu ve Kıyı Güvenliği Genel Müdürlüğü'ne devredildiği Gemi Trafik Yönetim Merkezi, İzmir Körfezi ve Kuzey Ege ve Mersin ve İskenderun Körfezi Bölgeleri, devam ediyor. Bölgesel VTS Sistemleri, 24 Trafik Gözetleme İstasyonu ve İzmit, Mersin ve İzmir de dâhil olmak üzere 3 Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi'nden oluşmaktadır.

3.6.4. Deniz güvenliği kavramsal çerçevesi

Denizlerin ticaret ve ulaşım amacıyla kullanılmasından bu yana deniz güvenliği var olan bir olgudur. Her ne kadar yüzyıllar boyunca denizler, ülkelerin ticaret ve ulaşım anlamında en önemli yollarından biri olsa da, deniz güvenliği kavramının gelişmesi ve global olarak önem kazanması epey zaman almıştır. Daha sonra ülkelerin siyasi konjonktürlerine ve güncel tehditlerine göre şekillenmiştir.

Küreselleşmenin de etkisiyle ülke sınırlarının ortadan kalkması, ticaret hacminin sürekli artması ve deniz güvenliğine yönelik güncel tehditlerin ortaya çıkması, deniz güvenliği tanımını oldukça karmaşık ve çok boyutlu hale getirmiştir. Diğer bir deyişle, uluslararası ticaretin büyük bir kısmının denizlerden gerçekleşmesi, deniz ticaretinin öneminin artmasına, deniz güvenliğini tehdit eden yasadışı eylemlerin küresel ticaret üzerinde yaratacağı etki ve benzeri problemler deniz güvenliğinin tanımlanmasını son derece güçleştirmiştir. Evrensel olarak kabul edilmiş ortak ve geçerli bir deniz güvenliği tanımı henüz bulunmamakla birlikte deniz güvenliğinin

farklı tanımları mevcuttur. Bu tanımlar, tanım yapan kişilerin siyasi ya da ideolojik çıkarlarına veya hangi sektör için tanım yapıldığına göre değişiklik göstermektedir. Deniz güvenliği en yalın şekliyle, İngiliz akademisyen Till tarafından “denizde iyi düzenin varlığı” şeklinde tanımlanmıştır. Geleneksel denizcilik anlayışına dayanan, risk ve tehdit vurgusu içermeyen temel bir tanım yapmıştır. Ancak son on yılda, deniz güvenliği kavramının ulusal ve uluslararası güvenlik konularına, benzer şekilde devletlerin ve küresel aktörlerin görevlerine dâhil edilmesiyle birlikte geleneksel denizcilik anlayışı ciddi bir değişim ve dönüşüm sürecine girmiştir. Diğer taraftan deniz ortamındaki risk ve tehditler önem kazanmış ve deniz güvenliği kavramına güncel bir tanım ihtiyacını gündeme getirmiştir.

Çalışma sürecinde pek çok kaynakta “emniyet” ve “güvenlik” kavramlarının birbirlerinin yerine ya da aynı anlamda kullanılması ile karşılaşmıştır. İngilizcesi “security” olan kavram, “yasa dışı saldırı ya da şiddet olaylarının can ve mal üzerinde yarattığı olumsuz etkiler” ile ilgili durumları belirtmekte; “safety” kavramı ise “kaza sonucu olan olaylar ya da insanların mevcut kural ve düzenlemelere uymamalarından ya da ihmal etmelerinden kaynaklanan olumsuzlar”ı belirtmektedir (Terzi, 2013).

Deniz güvenliği son yıllarda ülkelerin, bölgesel kuruluşların ve uluslararası örgütlerin geliştirdiği ve ortaya koyduğu güvenlik stratejilerinin esas konularından birini teşkil etmektedir. Nitekim İngiltere, Avrupa Birliği ve Afrika Birliği 2014 yılında kapsamlı bir şekilde deniz güvenliği stratejilerini ortaya koymuşlardır (Özgür, 2019).

Deniz Güvenliği (Maritime Security) kavramı ile Deniz Emniyeti (Maritime Safety) kavramı genellikle karıştırılmaktadır. Bu nedenle öncelikle güvenlik (security) ve emniyet (safety) kavramları arasındaki farkın açıklanması doğru olacaktır. “Güvenlik kavramının kaynağı, güvenliği tehdit eden bir oluşum iken, emniyet kavramının kaynağı ise, yanlış veya eksik yapılan bir davranışın veya olumsuz koşulların istenmeyen sonuçlara yol açmaması için alınması gereken tedbirlerdir. Genel olarak deniz güvenliği kavramı içerisinde güvenliği ortadan kaldırmak isteyen bir oluşum (bu bir insan, bir grup terörist vs. olabilir) ile bir kasıt var iken, deniz emniyeti kavramı içerisinde emniyeti tehdit eden bir oluşum (kötü hava ve doğa şartları, dikkatsiz personel, uyulmayan emniyet tedbirleri, eksik veya yanlış talimatlar vb.) vardır. Örneğin yolcu gemilerine binen yolcuların üstlerinin aranması bir güvenlik tedbiri iken, LPG tankerinde sigara içilmesinin yasak olması bir emniyet tedbiridir.” (Solmaz, 2012).

Deniz güvenliği kavramı, ülkelerin denizdeki faaliyetlerini engellemeye çalışan kasıtlı bir tehdidin ortaya çıkması ile meydana gelmiştir. Demek ki deniz güvenliği kavramı içerisinde kasıtlı bir tehdidin bulunması ve bu tehdide ilişkin önlemlerin alınması söz konusudur. Deniz güvenliği, “kaçırma, sabotaj, haydutluk, hırsızlık ve terörist saldırılara karşı gemi, liman tesisleri deniz kurumları ve diğer deniz teşkilat yahut tesis sahipleri, işleticileri ve idarecileri tarafından alınan önlemler” olarak tanımlanabilir.

Buna karşın, Deniz emniyeti standart altı gemiler, kalifiye olmayan personel veya operatör hataları sonucu ortaya çıkan deniz kazalarının önlenmesi veya azaltılması; “standartlı düşük gemiler, niteliksiz mürettebat, yahut işletmen, operatör hatası nedeniyle denizde oluşabilecek aksilik veya kazaları en aza indirmek için gemi, liman tesisleri, deniz kurumları ve diğer deniz teşkilat yahut tesis sahipleri, işleticileri ve idarecileri tarafından alınan önlemler” olarak tanımlanabilir (Solmaz, 2012).

3.6.5. AB ve Türkiye deniz güvenliği politikaları

Avrupa Birliği’nin güvenlik çıkarlarına yönelik risk ve tehditlerle mücadeleyi daha etkin bir şekilde yürütmesi amacıyla yayımladığı Deniz Güvenliği Stratejisi’nde ise deniz güvenliği, küresel deniz alanlarında ulusal ve uluslararası hukukun uygulandığı, seyrüsefer serbestliğinin sağlandığı ve vatandaşların, altyapı, ulaşım, çevre ve deniz kaynaklarının korunduğu bir durum olarak ifade edilmektedir (Özgür, 2019).

Altı aylık deneme döneminden sonra, 2011 yılı başında EMSA’ya üye olan Türkiye, AB aday ülkesi olduğu halde, EMSA’nın sadece belirli hizmetlerinden ücretsiz olarak faydalanmaya başlamıştır. Türkiye, bu sayede uydular vasıtası ile denizlerde kirliliğe neden olan gemilerin izlenmesini gerçekleştirebilmekte; EMSA da aynı şekilde söz konusu izleme sonuçlarını rapor olarak Türkiye’ye sunmaktadır. Alınan veriler uyarınca, denizi kirleten Türk bayraklı gemilere giriş yapılan limanda denetim ve ilgili yaptırımlar uygulanırken, Türk limanlarından üçüncü bir ülkeye giden yabancı bayraklı gemiler için geminin gittiği ve bayrağını taşıdığı ülkeye Türkiye tarafından bildirimde bulunmaktadır (Aygün, 2012).

Titanik kazasının meydana gelmesinin ardından, 1914 yılında 13 ülkenin katılımıyla konferans düzenlenerek; su geçirmez ve yangına dayanıklı bölmeler, can güvenliği ve yangınla mücadele teçhizatları gibi, bütün ticari gemiler ve yolcu gemiler için geçerli olacak şekilde, yeni uluslararası standartlar getirildiği SOLAS imzalanmıştır. SOLAS 1914’te yürürlüğe girmiş; 1929, 1948, 1960 ve 1974’de güncellenmiştir.

1948 yılında BM'nin bünyesinde Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Organizasyonu (IMCO) adı altında kurulan; 1982 yılında adı Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) şeklinde değiştirilecek olan kuruluş, 1959 yılında ilk toplantısını gerçekleştirmiştir. Örgütün kuruluş amacı: uluslararası ticaret faaliyetleri kapsamında denizciliğe etki eden her türlü teknik konuyla ilgili ulusal düzenlemeler ve uygulamalar alanında ülkeler arasında iş birliği mekanizması sağlamak; deniz güvenliği, etkin seyrüsefer ve gemi kaynaklı deniz kirliliğinin azaltılması ve kontrolünü ilgilendiren alanlarda, uygulanması mümkün en yüksek standartların genel anlamda kabul edilmesini kolaylaştırmak ve sağlamaktır. Bu doğrultuda, denizlerde güvenliğin sağlanmasına yönelik en önemli uluslararası sözleşme olan SOLAS'ın 1960 yılında güncelleştirilmesini gerçekleştirdikten sonra, uluslararası deniz trafiğinin kolaylaştırılması, yükleme sınırları, tehlikeli yüklerin taşınması gibi alanlara yönelmiş ve gemilerin tonaj ölçüm sistemini yeniden düzenlemiştir. IMO, tanker kazalarının önlenmesi ve bu kazaların kötü etkilerini asgari düzeyde tutmak için bir dizi önlemler hayata geçirmiştir. 1973 yılında kabul edilen ve 1978 Protokolü ile güncellenmiş olan Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78) bu önlemlerin en önemlisidir.

IMO tarafından hazırlanmış bir başka sözleşme örneği; 1978 yılında kabul edilen Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW)'dir. 1997 yılında 1995 değişikliklerinin yürürlüğe girmesiyle birlikte, denizcilerin yaşam standartları üzerinde ciddi anlamda iyileştirmeler sağlanmasının yanı sıra, sözleşmeye taraf olan ülkelerin, sözleşmeye uygunlukları ile ilgili konularda IMO'ya bilgi sağlamaları yönünde getirilen zorunlulukla birlikte, IMO ilk defa ülkelerin eylemlerini denetleme yetkisine kavuşmuştur (Baltaoğlu, 2014).

3.6.6. Denizcilik alt sektörleri

Yat ve tekne yapımı, yüksek katma değeri, yüksek ihracat oranı ve istihdamı ile en önemli sektörlerden biridir. Bu endüstri, ütü, boya, elektrik-elektronik, tekstil, dekorasyon vb. işler ile ilgilenen avlulardaki sektörlerin birleşimidir. Yat ve tekne yapım endüstrisi, konsepti, kapsamı ve teknolojisi nedeniyle gemi yapımından oldukça farklıdır. Gemi yapım endüstrisinde uzun vadeli yatırımlara ve büyük kıyı alanlarına üretim için ihtiyaç duyulur, ancak tekne ve yat yapımında nispeten daha az yatırım, alan ve zaman gerekir. Tekne ve yat inşaatı nispeten büyük yatırımlara ihtiyaç duymaz, ancak büyük bir kazanım değerine sahiptir. Türkiye; güzel sahilleri, kültürel ve tarihi kaynakları ile sadece yatlar için değil, özellikle mega yat turizmi için de büyük

bir pazar potansiyeline sahiptir. Ataköy ve Zeytinburnu'nda yapılması planlanan projelere mega yat bağlama yerlerinin dahil edilmesi deniz turizmi için büyük bir prestij ve gelir olacaktır. Tekne ve yat yapım sanayimizin avantajlarını;

- Eğitimli ve yetkin iş gücü
- Uluslararası standartlara uygun üretim kalitesi
- Makul maliyetler
- Kaliteye sahip yeterli yan sanayi
- Teknoloji bazlı üretim
- Uluslararası pazarlara yakınlık
- Uygun iklimdir.

Ülkemizin tekne ve yat inşaatındaki potansiyeli başlıca dezavantajları ise;

- Teknelerden toplanan özel tüketim, katma değer ve motorlu taşıtlar için ağır vergiler,
- Kayıt işlemleri sırasında uzun bürokratik işlemlerdir.

Yat ve tekne üretimi yan sanayii , mühendislik ve tasarım büroları, imalat ve malzeme satıcıları, dekorasyon ve iç döşemecileri, ithalat ve ihracatçılar ile büyük gelişim sağlamaktadır. Bu sektörde kullanılan yan sanayi ürünleri ihracat anlamında Türk ekonomisinin lokomotif değerlerinden biri olmuştur. (YATEF ve DENTUR, 2011).

Son yıllarda yaşanan gelişmelere paralel olarak, Türk yan sanayisi devam etmekte ancak yine de bazı kalemler üretim eksikliğinden dolayı tersaneler tarafından ithal edilmektedir. Geminin fiyatının %20'sini oluşturan yan sanayi, gemi yapım endüstrisindeki en önemli branşlardan biridir. Alt sektörlerde en yüksek istihdam değerine sahiptir. Yan sanayide istihdam Japonya'da 33.000, Güney Kore'de 65.000 ve tüm Avrupa'da 262.000'dir. Türkiye'de yan sanayinin temel sorunu, ürünlerin standartlaştırılması ve onaylanmasında sorunlara neden olan yerel ve küçük işletmeler tarafından yapılacaktır.

Çapa, zincir, baba, elektrik kabloları ve hidrolik ünitelerin tedarikinde en iyilerden biri olarak kabul edilen Türk yan sanayii, ancak özellikle üreticilerinin navigasyon sistemlerinde elektronik ekipmanlarda, dünya çapındaki üreticilerin az miktarda olması nedeniyle, sektörün ithalat kaynaklarından edinmesi gereken ihtiyaçlardır. Türkiye'de çelik sac üretimi de taleplerin az miktarda karşılanabilmektedir. Türk Yan Sanayii üretebilir; Çapa, zincir, baba, kilitleme ekipmanları,

- Cam ve ekipmanlar
- Valfler ve merkezi ısıtma sistemleri
- Elektrik panelleri ve tabloları
- Yangın söndürme sistemleri
- Pompalar
- İzolasyon malzemeleri
- Borular
- Soğutmalı üniteler
- Hatch kapakları
- Dizel jeneratör
- Kazan
- Marangoz ve mobilyalar.

Yan sanayide ithal edilen ana kalemler şöyle özetlenebilir;

- Çelik sac/demir ve profiller
- Holland profilleri
- Telekomünikasyon sistemleri
- Dümen sistemleri
- Yay/Kıç iticileri.

Yan sanayi 1 ila 3 arasında istihdam yaratmaktadır. 2002’de yan sanayide istihdam 30.000 kişidir ve 103.500’e yükselmiştir, ancak ne yazık ki küresel ekonomik kriz nedeniyle 2009 sonunda 57.537’ye düşmüştür. 2014 yılı sonuna kadar, yan sanayide çalışan yaklaşık 50.000 kişinin olduğu tahmin edilmektedir.

Türkiye’nin hedefi, bölgedeki transit kargoların merkezi olmaktır. Bakü-Tiflis Ceyhan gibi boru hatlarının ve Güney Koridoru (TANAP) ve Güney Doğu Anadolu Projesi (GAP) gibi projelerin ardından Türkiye’nin stratejik konumu artırmaktır. Özelleştirilmiş ve modernize edilmiş limanların da konumuna güç katacağı düşünülmektedir.

3.6.7. Deniz yolu hattı projeleri

Türk firmalarının kullandığı Ro-Ro hatları; Haydarpaşa (İstanbul)-Trieste (İtalya), Ambarlı (İstanbul)-Trieste, Zonguldak-Ukrayna, Samsun-Novorossisky (Rusya Federasyonu), Trabzon-Soçi (Rusya Federasyonu), Rize-Poti (Gürcistan), ÇeşmeBari/Brindisi/Ancona,

Mersin Mağusa, Derince-Köstence ve Taşucu-Girne'dir. Ro-Ro ile 330.100 kamyon/araba taşınmakta ve kara yolu trafiğinin %18'ini Ro-Ro hizmetleri oluşturmaktadır.

Türkiye'nin büyük liman projeleri Mersin, Çandarlı, Derince ve Filyos limanlarını ilgilendiriyor. Bu projelerin amacı şu şekildedir:

Filyos Limanı Projesi: Bu Proje Boğazların içinden geçen gemi geçişlerinin sayısını azaltmak ve yüksek kargo trafiğinin beklendiği Karadeniz ülkeleri arasında potansiyel kargoya erişim sağlamak amacıyla hazırlanmıştır. Proje, yatırımın ilk 3 yılında, yılda 9 milyon ton kapasite üretecek; bu 10 yıl içinde yılda 25 milyon tona yükselecek. Demir yoluna bağlı olan Filyos Limanı Projesi, Karadeniz ülkeleri arasında dinamik ticaret etkinliği yaratacaktır. Kargo trafiği, mevcut demir yolu, Akdeniz sınırına ulaşmak için Mersin Konteyner Limanı'na uzanan otoyol, Ege sınırına ulaşmak veya Orta Doğu pazarlarına doğrudan bağlanmak için Kuzey Ege veya İzmir Limanı'na giden en kısa yolu bulacaktır (Özen, 2007).

Çandarlı Limanı Projesi (Kuzey Ege deniz limanı): Bu liman, Batı Anadolu hinterlandının alternatif bir yeni Hub Limanı ve Avrupa, Orta Doğu ve Karadeniz ülkeleri arasındaki trafiğin aktarma merkezi olarak planlanmıştır. Genel olarak, kuru ve sıvı dökme ve parça dökme terminal tesislerine sahip konteyner terminali olarak işletilecektir. Fizibilite çalışması tamamlandı ve limanın 2 milyon TEU kapasiteyle çalışması bekleniyor. Sadece Karadeniz ülkeleri için değil, aynı zamanda Güney Afrika toprakları için de bir Asya kapısı olacak (Servantie, 2015).

Mersin Konteyner Limanı: Türkiye'nin Doğu Akdeniz kıyı şeridinde mevcut liman tesislerinin mevcut kapasitesi, Türkiye üzerinden deniz trafiğine yönelik gelecekteki taleplere cevap vermek için yetersizdir. Böylelikle Mersin Konteyner Limanı'nın Akdeniz konteyner nakliye hatları ile Orta Asya kara ülkeleri arasında geçiş kapısı tesisi olması planlanmaktadır (Özen, 2007).

Derince Konteyner Terminali Projesi: Konteyner terminali olarak tasarlanan bu limanın Kocaeli Körfezi ve İç Anadolu hinterlandına taşınması planlanmaktadır. Ayrıca Haydarpaşa Limanı üzerindeki yükü hafifletecektir. Bu limanın önemi, Boğaz'ın trafik hacmini azaltmaya yardımcı olan kara yolu ve demir yolu bağlantılarından da kaynaklanmaktadır.

3.6.8. Denetimler

Türkiye, beyaz liste adı verilen denizcilik açısından olumlu bir konumda olmayı ifade eden uluslararası bir listede bulunmaktadır. Türkiye’deki odalar denizcilik idaresi ile birlikte filoların kalitesini korumak için her türlü çabayı göstermekte ve beyaz listedeki yerini yükseltmeyi hedeflemektedir. Liman Devleti Kontrolü halen dünyanın sekiz farklı coğrafi bölgesinde ve Türk gemilerinde kullanılmaktadır. Bu kontroller Türkiye’de de kullanılmaktadır ve bu konudaki çalışmalar titizlikle devam etmektedir (Karahan C.B. 2011). Bu bağlamda; Türkiye, Akdeniz ve Karadeniz Memorandumlarına üye olmuştur. Haksız rekabeti önlemek ve nakliyyede kaliteyi artırmak için de bütün önlemleri almaktadır. Bu nedenle, standart olmayan gemilerin karasulara girişleri kontrol edilmekte ve gerekli kontrollerin uygulamasına devam edilmektedir. Bu nedenle, “SOLAS, MARPOL, SCTW, ISPS ve ISM” gibi uluslararası mevzuatın gereklilikleri etkin bir şekilde uygulanmaktadır. Bununla birlikte; Paris Mutabakatı kapsamındaki yabancı gemilerde Türk gemilerinin yakalanma oranları her yıl düşmekte ve 2008 yılında Beyaz Listeye alınmıştır. Tutuklama rakamlarına baktığımızda 2008’de 40, 2009’da 34, 2010’da 34, 2011’de 27, 2012’de 26, 2013’te 15, 2014’te 19, 2015’de 24 ve 2016’da 21 idi.

4. TARTIŞMA VE SONUÇLAR

Türkiye'nin rekabetçi bir pazarda bazı geleneksel üretim sektörlerinde kırılganlık gösterebilir. Ancak son zamanlarda, yeni yüksek teknoloji üretimi başarıyla geliştirildi ve yeni modern endüstriyel tesisler tanıtıldı. Ayrıca, Türkiye iç pazarı çok umut vericidir ve bu tek başına uluslararası rekabet edebilirlik için önemli bir temel olabilir, ancak yalnızca uygun ulaşım ve sanayi politikası çerçevesi sağlandığı takdirde bu gerçekleşebilir. Türkiye'nin Mekânsal Gelişimi Türkiye içindeki mekânsal gelişim sorunu, faaliyet yerlerine yansımıştır. Bunların Türkiye genelinde ağların gelişimi üzerinde doğrudan etkisi vardır. Türk kalkınması ve transit ticaret için ülkenin batısındaki yoğun nüfusun ihtiyaçlarına cevap vermek ve aynı zamanda bölgeler arasında, doğudan batıya ve kuzeyden ülkeye doğru bağlantılar sağlamak esastır. Üstesinden gelinmesi gereken ilk sorun, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi, Akdeniz kıyıları ve Karadeniz kıyılarının batı kesimi boyunca nüfus yoğunluğudur.

Türkiye içindeki mekânsal gelişme sorunu, faaliyet yerlerine ve daha önce bahsedilen nüfus hareketlerine de yansımıştır. Bunların Türkiye genelinde ağların gelişimi üzerinde doğrudan etkisi var. Türk kalkınması ve transit ticaret için ülkenin batısındaki yoğun nüfusun ihtiyaçlarına cevap vermek ve aynı zamanda bölgeler arasında, doğudan batıya ve kuzeyden ülkeye doğru bağlantılar sağlamak esastır.

Üstesinden gelinmesi gereken ilk sorun, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi, Akdeniz kıyıları ve Karadeniz kıyılarının batı kesimi boyunca nüfus yoğunluğudur. Boğaz'ı geçmenin oldukça zor olduğu biliniyor; Bu nedenle, "Marmaray" demir yolu için biten yeni bir tünelin inşaatı, Türkiye'nin Avrupa ve Asya yakası arasındaki bağlantıların kapasitesini kesinlikle artıracaktır. Marmaray Projesi, İstanbul'un kentsel ulaşım sorununu dünya şehri olarak radikal bir şekilde çözmek için de hayati öneme sahip. İstanbul, çok sayıda yüksek nüfuslu sanayi kenti içeren bir bölge olan İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi çevresinde genişleyen yaklaşık 13 milyon nüfuslu bir megapolisdir. Bu nedenle, Boğaz'ı geçmeyi kolaylaştırmak için yapılan iyileştirmelerin yanı sıra, şehirleri Marmara Denizi'ne bağlamak için alternatif yollar bulunmalıdır.

Ayrıca, Marmara Denizi limanları deniz dış ticareti için önemli bir kapı haline gelmiştir; Artan sayıda özel liman, halk limanlarının karşılayamadığı artan talebe cevap vermiştir. Ancak uzun vadede, çeşitli limanlara erişim de dâhil olmak üzere tüm Marmara Denizi'nin doygunluğu bir risk olmaya devam ediyor. Bu nedenle, Türkiye topraklarına giriş ve çıkış sorunları büyük ölçüde ele alınmalıdır.

Deniz yolu taşımacılığı, hem Türkiye hem AB için taşımacılık sektörünün en önemli dinamiklerden biri olarak görülmektedir. Devletlerin ticaret yaptıkları ticaretin büyük bölümünü deniz taşımacılığı aracılığıyla yapmaktadır; bu noktada hem dünyanın genelini hem de Türkiye'nin ulaşım stratejileri açısından deniz taşımacılığının öncelikli olarak planlandığı görülmektedir. Avrupa Birliği 2018 hedefleri kapsamında deniz yolu taşımacılığına ağırlık vermeye başlamış ve altyapı başta olmak üzere denizcilik sektöründeki etkisini artırmak için çalışmalara başlamıştır. Bu duruma paralel olarak Türkiye'de kara yolu ulaşımı dışında deniz yolu ve demir yolu ulaşımına yatırım yapmaya önem vermeye başlamıştır.

Türkiye 1962 yılından başlamak üzere beş yıllık kalkınma planlarını uygulamaya geçirmiş olup, birçok teknolojik gelişme ile limanlarının konteyner kapasitesini artırmayı ve yenilerini de yerli kaynaklara öncelik vermek üzere inşa etmeyi planlamıştır. Sahillerimiz ve karasularımız akıllı ve yenilikçi güvenlik sistemleriyle takip edilmeye başlanmıştır. Günümüzde Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam üyelik başvurusu süreç olarak devam etmekte olup, yeni fasılların açılması beklenmektedir. Ülkemizin üyeliğe kabulünün ne zaman olacağına dair net bir zaman yoktur. Fakat Türkiye, 1996 yılında AB ile Gümrük Birliği'ni gerçekleştirmiş, tek pazar uygulamasına katılmıştır.

Türkiye Avrupa Birliği'ne tam üye olursa, "Brüksel Paketi" doğrultusunda, Avrupa Birliği ülkelerine bağlı olan gemiler Türk denizlerinde istediği gibi ticaret yapabilecektir. Böylece Türk bayraklı gemilerle yabancı bayraklı gemiler arasında hiçbir ayırım olmayacaktır. Türkiye bu durumda "Dış ticaret yüklerinin Türk bayraklı gemilerle taşınması" gibi, teşvik edici ya da zorlayıcı yasaları kaldırmak durumunda kalacaktır. Böylece rekabete açılan dış ticaret taşımacılığında, Türk gemileri rekabete hazır olmazsa elde edeceği gelir düşecektir. Türkiye, Avrupa Birliği'ne kabul edilirse, AB'nin kabul ettiği bütün uluslararası antlaşmaları da kabul etmiş olacaktır. Bu da denizcilik ve istihdam alanında Türkiye'ye fazladan bir yük getirecektir. Bunun öncelikli sebepleri arasında ise güvenlik sistemlerinin AB şartları ile uyumundan

kaynaklandığı söylenebilir, ancak çalışma içerisinde de bahsedildiği gibi Beyaz Liste’de bulunan Türkiye’nin bu uyum sürecine kısa sürede entegre olabileceği öngörülebilir.

Türkiye’nin mevcut şartlarını içinde AB içinde yer almadığını düşündüğümüzde, zor rekabet şartları altında bir şekilde varlığını sürdürebilecek, stratejik hedefleri doğrultusunda da ulaşımında çeşitliliğini arttırıp büyüme hedeflerine katkı sağlayabilecektir. Bu sebeple Türkiye’de denizcilik sektörü ve ulaşımı stratejileri devamlı olarak, Türkiye’nin AB’ye tam katılımını sağlanmadan da, denizcilik sektörünün dünya ülkeleriyle olan rekabetini engelleyen faktörleri ortadan kaldırılmaya yönelik gelişme göstermektedir. Bu tedbirlerin başında insan gücüne dayanan kaynaklarının geliştirilmesi, Türk deniz ticaret filosunun gençleştirilmesi ve deniz mevzuatının Türkiye’nin çıkarlarını gözetecek şekilde yeniden gözden geçirilmesi gelmektedir. Gemi üretiminde, yan sanayide ve çeşitli denizcilik faaliyetlerinde zaten güçlü bir ülke olan Türkiye, deniz ulaştırmasının geliştirilmesiyle de AB standartlarınca onaylanabilir bir hale gelebilir, akabinde üyelik süreçlerinde de avantaj kazanabilir.

KAYNAKLAR

- Abramovic, B., Zitricky, V., Biškup, V. (2016). Organisation of railway freight transport: case study CIM/SMGS between Slovakia and Ukraine. *European Transport Research Review*, 8 (27), 1-13. doi: 10.1007/s12544-016-0215-7
- Altuntaş, T. (2019). İç Su Yollarının Ticari Önemi Dünya'dan Örnekler ve Türkiye İncelemesi (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Aygün, A.C. (2012). Türkiye ile Avrupa Birliği'nde Uygulanan Deniz Ulaştırma Politikaları ve Ekonomiye Etkileri (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- As, E. (2006). Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1932-1960) (Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir. Erişim adresi: <http://acikerisim.deu.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/20.500.12397/6633/187589.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Erişim tarihi: 20.07.2018).
- Ashford, N., Stanton, H.P., Moore, C. (1997). *Airport Operations*. New York, United States: McGraw Hill.
- Baer, P., Harte, J., Barbara, H., Herzog, V.A., Holdren, J., Hultman, E.N., Kammen, M.D., Norgaard, B.R., Raymond, L. (2000). Equity and greenhouse gas responsibility. *Science*, 289 (5488), 2287. doi:10.1126/science.289.5488.2287
- Baltaoğlu, S. (2014). Avrupa Birliği Limanlarında Yeni Denetim Rejimi ve Türkiye'nin Bayrak Devleti Performansına Etkilerinin Araştırılması (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Cebeci, Y. (2019). Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye Üzerine Etkileri (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara. Erişim adresi: <https://dspace.ankara.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/123456789/68785/575520.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Erişim tarihi: 10.09.2019).
- Doğan, Z., Beller-Dikmen, B. (2018). Türkiye'deki ulaştırma sektörü ve ulaştırma türlerinin karşılaştırılması. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 11 (56), 758-770. doi:10.17719/jisr.20185639046
- Engström, R. (2016). The roads' role in the freight transport system. *Transportation Research Procedia*, 14, 1443-1452. doi: 10.1016/j.trpro.2016.05.217
- European Commission (2014). Connecting Europe's citizens and businesses. The EU explained: Transport, 3-20. doi: 10.2775/13082
- European Commission (2016). *European Strategies, Maritime Transport Strategies 2018*. Erişim adresi: http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2018_maritime_transport_strategy_en, (Erişim tarihi: 12 Eylül 2017).
- European Commission (2018a). *Mobility and Transport. Road Infrastructure Charging – Heavy Goods Vehicles*. Erişim adresi: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/road_charging/charging_hgv_en (Erişim tarihi: 20.07.2018).
- European Commission (2018b). *Transport in the European Union Current Trends and Issues*. Erişim adresi: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf> (Erişim tarihi: 11.05.2019).

- Fulser, B. (2015). *Kombine Taşımacılık ve Türkiye Uygulamaları* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Harrison, J.P. (1996). *Mastering the Sky: A History of Aviation from Ancient Times to the Present*. New York, United States: Da Capo Press.
- Heppenheimer, T.A. (2001). *A Brief History of Flight: From Balloons to Mach 3 and Beyond*. New York, Amerika Birleşik Devletleri: Wiley.
- İlgar, R., Koca, N. (2006). Su yönetiminde ülkemizin kıyı sularının ekolojik taşımacılıkta kullanım potansiyeli. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 5 (16), 122-134. Erişim adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/69889> (Erişim tarihi: 12.10.2018).
- İslam, D.M.Z., Ricci, S., Nelldal, B.L. (2016). How to make modal shift from road to rail possible in the European transport market, as aspired to in the EU Transport White Paper 2011. *European Transport Research Review*, 8 (18), 1-14. doi: 10.1007/s12544-016-0204-x
- Ivanova, E., Masarova, J. (2013). Importance of road infrastructure in the economic development and competitiveness. *Economics and Management*, 18 (2), 263- 274. doi: 10.5755/j01.em.18.2.4253
- İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (2019). *Denizcilik Sektör Raporu*. İstanbul. Erişim adresi: https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/sektorraporu/2019_sektor_tr.pdf (Erişim tarihi: 29.01.2020).
- İncaz, S., Alkan, A.D. (2005). The situation of the European Union in the developing perspective of the Turkish maritime transportation, *The 7th International Conference on Mediterranean Coastal Environment*, Book of Abstracts, 703-712, 25-29 Ekim 2005, Kuşadası.
- Karahan, C.B. (2011). *Avrupa Birliği Denizcilik Politikaları ve Tarihsel Olarak Denizcilik ile İlgili Geliştirilmiş Olan Hukuksal Mevzuat* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kaya, M.O., Kadioğlu, M. (2013). Avrupa Birliği'nin denizcilik politikaları. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 1, 123-134. Erişim adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/705794> (Erişim tarihi: 15.03.2019).
- Karayolları Genel Müdürlüğü (2019). *Türkiye Haritası*. Erişim adresi: <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMImages/Haritalar/turistik.jpg> (Erişim tarihi: 29.01.2020).
- KPMG (2019). *Sektörel Bakış – Taşımacılık*. Erişim adresi: <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/tr/pdf/2019/05/sektorel-bakis-2019-tasimacilik.pdf> (Erişim tarihi: 25.12.2019).
- Kuşcu, S. (2012) Avrupa Birliği, Avrasya ulaştırma politikaları ve bölge ekonomilerine muhtemel yansımaları. *International Conference on Eurasian Economies*, Almaty, Kazakistan. 452-459. doi: 10.36880/C03.00504
- Londono-Kent, P., (2009). *Freight transport for development toolkit: road freight*. The Transport Research Support / The World Bank. Erişim adresi: <http://documents.worldbank.org/curated/en/649241468155983939/pdf/579680WP0road0Box353787B01PUBLIC1.pdf> (Erişim tarihi: 08.06.2018).
- Lutsey, N., Sperling, D. (2008). America's bottom-up climate change mitigation policy. *Energy Policy*, 36 (2), 497-922. doi: 10.1016/j.enpol.2007.10.018

- Mulun-Akpınar, Ö. (2014). Avrupa Birliği'nin Deniz Emniyeti ve Güvenliği Politikası ve Uluslararası Hukukun İncelenerek Türkiye'nin Mevcut Deniz Emniyeti ve Güvenliği Politikası ile Mukayesesi (Avrupa Birliği Uzmanlık Tezi). T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ankara. Erişim adresi: <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/kutuphane/d99e8f1db650aa8.pdf> (Erişim tarihi: 28.07.2018).
- Morrison, S.A., Winston, C. (1995). The Evolution of the Airline Industry. Washington DC, United States: Brookings Institution.
- Naletina, D. (2018). Road freight market in the European Union. The 9th International Scientific Conference "Trade Perspectives 2018: Contemporary aspects and role of international trade", Zagreb, Hırvatistan. Erişim adresi: https://bib.irb.hr/datoteka/972757.Road_freight_market_in_the_European_Union.pdf (Erişim tarihi: 16.01.2019).
- Nicodème, C., Diamandouros, K., Díez J., Durso, C., Brex C., Metushi S. (2013). European road statistics. European Union Road Federation, Brüksel, Belçika. Erişim adresi: http://erf.be/wp-content/uploads/2019/07/ER_Statistics_Final_2012.pdf (Erişim tarihi: 24.03.2018).
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD, 2009). Intermodal transport-national peer review: Turkey. International Transport Forum, Leipzig, Almanya. Erişim adresi: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/09turkey_10.pdf (Erişim adresi: 02.11.2017).
- Onur, E. (2006). Avrupa Topluluğu'nun Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye için Ulaştırma Faslında Katılım Müzakereleri Süreci (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Özen, C. (2007). Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Avrupa Denizcilik Politikaları ve Türkiye'nin Uyumu (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özer, D. (2010). Türkiye'de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Özer, D., Kişi, H. (2011). Avrupa Birliği ortak ulaştırma politikası ve Türkiye. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 3 (2), 79-100.
- Özgür, A. (2019). Deniz Güvenliğine Yönelik Başlıca Tehditler ve AB Deniz Güvenliği Stratejisi Bağlamında Akdeniz Güvenliği (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri.
- Robinson, R. (2002). Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm. Maritime Policy and Management, 29 (3), 241-255. doi:10.1080/03088830210132623
- Saatçioğlu, C. (2016). Ulaştırma Ekonomisi Sistemler – Politikalar – Uygulamalar. İstanbul: Sümer Kitabevi.
- Saatçioğlu, C., Çelikok, K. (2017). Avrupa Birliği ortak ulaştırma politikası çerçevesinde Türkiye'de uygulanan ulaştırma politikalarının değerlendirilmesi. İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi, 5 (2), 80-90.
- Schneiderman, M. (1996). Airport Environmental Management Handbook. Montreal, Canada: Airports Council International.

- Servantie, D. (2015). İKV değerlendirme notu: AB ve Türkiye'nin deniz taşımacılığı politikasının karşılaştırmalı analizi. İktisadi Kalkınma Vakfı, 139. Erişim adresi: [https://www.ikv.org.tr/images/files/deniztasimaciligi\(1\).pdf](https://www.ikv.org.tr/images/files/deniztasimaciligi(1).pdf) (Erişim tarihi: 17.08.2018).
- Solmaz, M.S. (2012). Deniz Güvenliği Kapsamında ISPS Code Uygulamalarının Liman Güvenliği Açısından Etkinliğinin Değerlendirilmesi ve Türkiye Uygulamaları (Yayımlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Terzi, H. (2013). Alternatif Deniz Trafik Emniyeti Sistemi: Kazasay Olayları Raporlamayı Esas Alan (Yayımlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Topaloğlu, H. (2007). Dış Ticaret Yüklerimizden Taşınmasındaki Terminal Durumları ve Liman Yeterliliklerinin Değerlendirilmesi (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Tob-Ogu, A., Kumar, N., Cullen, J., Ballantyne, E. (2018). Sustainability intervention mechanisms for managing road freight transport externalities: a systematic literature review. Sustainability, 10 (6), 1-14. doi:10.3390/su10061923
- T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. (2018a). Avrupa Birliğinin Tarihçesi. Erişim adresi: <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=105&l=1> (Erişim tarihi: 12.05.2019).
- T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. (2018b). Avrupa Birliği'nin Taşımacılık Politikası Fasal 14 Taşımacılık Politikası. Erişim adresi: https://www.ab.gov.tr/fasil-14-tasimacilik-politikasi_79.html (Erişim tarihi: 25.05.2019).
- T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. (2019). Türkiye-AB İlişkilerinin Tarihçesi. Erişim adresi: <https://www.ab.gov.tr/111.html> (Erişim tarihi: 14.05.2019).
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2019). Faaliyetler – Demiryolları. Erişim adresi: <http://www.ubak.gov.tr/> (Erişim tarihi: 29.01.2020).
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD, 2015). Demiryolu Sektör Raporu. Erişim adresi: <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/2015sektorrapor.pdf> (Erişim tarihi: 19.11.2017).
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD, 2017). Haberler / Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Açıldı. Erişim adresi: <http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/116/> (Erişim tarihi: 29.01.2020).
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD, 2019). Trenler / Marmaray. Erişim adresi: <http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tren/marmaray-banliyo-treni/> (Erişim tarihi: 29.01.2020).
- Ülgen, S., Sarısoy-Guerin, S., Tekçe, M. (2007). Ulaştırma. S. Ülgen (Ed.), İkinci Kuşak Yapısal Reformlar: Altyapı Sektörlerinde De-Regülasyon ve Rekabet - Türkiye'de Telekomünikasyon, Enerji ve Ulaştırma Sektörlerinin Avrupa Birliği'ne Uyum İşığında Evrimi (s. 129-189). İstanbul: G Yayın Grubu.
- Yat ve Tekne Endüstrisi Federasyonu (YATEF), Deniz Endüstrisini ve Denizciliği Geliştirme Derneği (DENTUR) (2011). Türk yat ve tekne endüstrisi 2010 raporu. Boat Builder Türkiye, 24, 46-56. Erişim adresi: http://www.b2bmedya.com/Upload/Document/document_4f7080d0c65343ab8d105f4c6c04c32e.pdf (Erişim tarihi: 29.01.2020).

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi :

Doğum yeri :

Lise : (2003-2007), Bandırma Kemal Pireci Lisesi

Lisans : (2007-2012), Beykent Üniversitesi / İktisadi ve İdari Bilimler
Fakültesi / Uluslararası İlişkiler Bölümü

Çalıştığı kurum (lar) : (2017 - devam ediyor), Brand Suite İstanbul Yayıncılık / Editör
(2013-2016), Serbest Metin Yazarlığı – Editörlük- Redaktörlük





T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ
TEZ BENZERLİK RAPORU UYGUNLUK FORMU



ÖĞRENCİNİN ADI SOYADI

: Ertuğrul Tuzcu Gülirmak

ÖĞRENCİ NO

: 3001140007

ÖĞRETİM YILI

: 2019/2020 Güz

ANABİLİM DALI / BİLİM DALI

: Deniz İşletmeciliği / Deniz Politikası

PROGRAM TÜRÜ

: YÜKSEK LİSANS ☒ DOKTORA ☐

TEZ DANIŞMANI ÜNVANI ADI SOYADI

: Prof. Dr. Cem Saatcıoğlu

II. TEZ DANIŞMANI ÜNVAN ADI SOYADI

:

TEZ BAŞLIĞI

: AB Ortak Ulaştırma Politikaları Açısından
Türkiye'de Deniz Ulaştırma ve Güvenliğinin İncelenmesi

DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,

Yukarıda başlığı verilen tez çalışmamın Kapak sayfası, Türkçe ve İngilizce özet, giriş ve amaç, genel bilgiler, materyal-metot, bulgular, tartışma, sonuç ve kaynaklar bölümlerinden oluşan toplam 70. sayfalık kısmına ilişkin, 18.12.2020 tarihinde Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsünün kullandığı TURNİTİN programı ile, Lisansüstü Tezlere ait Benzerlik Raporlarının Alınması ve Kullanılmasına İlişkin Uygulama Esaslarının 5inci madde ikinci fıkrasında belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış nihai rapora göre benzerlik oranı % 19.7'dir.

Tezimin benzerlik oranı, 06/122017 tarih ve 20 sayılı Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yönetim Kurul Kararıyla Tezin intihal kapsamı dışında değerlendirilmesi için kabul edilmiş olan üst sınır benzerlik oranını aşmamaktadır.

İntihal programı ile raporlanan Tezime ait Benzerlik oranım Üst sınır benzerlik oranının altında olsa dahi aksinin tespit edilmesi durumunda her türlü yasal sorumluluğu kabul ettiğimi ve hukuki sonuçlarına razı olduğumu beyan ederim.

Gereğini arz ederim.

EK: TURNİTİN Benzerlik Nihai Raporu ilk sayfa çıktısı

İmza
Öğrenci Ad-Soyadı
Tarih: 18.12.2020

Ertuğrul Tuzcu Gülirmak

DANIŞMAN ONAYI
UYGUNDUR / UYGUN DEĞİLDİR
(Ünvan, Ad Soyadı, İmza)

Prof. Dr. Cem SAATCI OĞLU

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM VE ÖĞRETİM YÖNETMELİĞİ (08.09.2016/29825)

(Yüksek Lisans) MADDE 36 – (2) Tezle ilgili benzerlik ön incelemesi, danışmanın bilgisi dahilinde öğrenci ile birlikte Üniversitenin kabul ettiği yazılım programı kullanılarak yapılır. Enstitü, söz konusu teze ilişkin intihal yazılım programı nihai raporunu alarak danışmana ve jüri üyelerine gönderir. Rapordaki verilerde veya sınav jüri üyesi/üyelerinin somut kanıtlarla belgeledikleri verilere göre gerçek bir intihalin tespiti halinde; tez, gerekçesi ile birlikte, karar verilmek üzere enstitü yönetim kuruluna gönderilir.

(Doktora) MADDE 50 – (4) Öğrenci, doktora tezinin savunmasından önce tezini, düzeltme verilen tezlerde ise düzeltilmiş tezini danışmanına sunar. Tezle ilgili benzerlik ön incelemesi, danışmanın bilgisi dahilinde öğrenci ile birlikte Üniversitenin kabul ettiği yazılım programı kullanılarak yapılır. Enstitü, söz konusu teze ilişkin intihal yazılım programı nihai raporunu alarak danışmana ve jüri üyelerine gönderir. Rapordaki verilerde veya sınav jüri üyesi/üyelerinin somut kanıtlarla belgeledikleri verilere göre gerçek bir intihalin tespiti halinde; tez, gerekçesi ile birlikte, karar verilmek üzere enstitü yönetim kuruluna gönderilir

AB Ortak Ulaştırma Politikası Çerçevesinde Türkiye'de Deniz Ulaşımı ve Güvenliğinin İncelenmesi

Yazar Elif Tuğçe Gölrmak

Gönderim Tarihi: 13-Şub-2020 01:41PM (UTC+0300)

Gönderim Numarası: 1256720400

Dosya adı: Elif_Tu_e_G_l_rmak_yl_4.docx (2.21M)

Kelime sayısı: 18325

Karakter sayısı: 130428

AB Ortak Ulaştırma Politikası Çerçevesinde Türkiye'de Deniz Ulaşımı ve Güvenliğinin İncelenmesi

ORIJINALLIK RAPORU

% **18**

BENZERLİK ENDEKSİ

% **15**

İNTERNET
KAYNAKLARI

% **2**

YAYINLAR

% **9**

ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ

TÜM KAYNAKLARI EŞLEŞTİR (SADECE SEÇİLİ OLAN KAYNAĞI YAZDIR)

%4

★ Submitted to The Scientific & Technological
Research Council of Turkey (TUBITAK)

Öğrenci Ödevi

Alıntıları çıkart

Üzerinde

Eşleşmeleri çıkar

< 5 words

Bibliyografyayı Çıkart

Üzerinde