

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE ANABİLİM DALI
MALİ HUKUK PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN
GELİŞMESİNDE DEVLETİN
YERİ VE ÖNEMİ**

Lokman ASLAN

Danışman

Yrd. Doç. Dr. Metin MERİÇ

2009

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “**Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Gelişmesinde Devletin Yeri ve Önemi**” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

...../...../.....

Lokman ASLAN

YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI

Öğrencinin

Adı ve Soyadı : Lokman ASLAN
Anabilim Dalı : Maliye
Programı : Mali Hukuk
Tez Konusu : Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Gelişmesinde
Devletin Yeri ve Önemi
Sınav Tarihi ve Saati :

Yukarıda kimlik bilgileri belirtilen öğrenci Sosyal Bilimler Enstitüsü’nün tarih ve sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliği’nin 18. maddesi gereğince yüksek lisans tez sınavına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini dakikalık süre içinde savunmasından sonra jüri üyelerince gerek tez konusu gerekse tezin dayanağı olan Anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI OLDUĞUNA	O	OY BİRLİĞİ	O
DÜZELTİLMESİNE	O*	OY ÇOKLUĞU	O
REDDİNE	O**		

ile karar verilmiştir.

Jüri teşkil edilmediği için sınav yapılamamıştır.
Öğrenci sınava gelmemiştir.

O***
O**

* Bu halde adaya 3 ay süre verilir.
** Bu halde adayın kaydı silinir.
*** Bu halde sınav için yeni bir tarih belirlenir.

Tez burs, ödül veya teşvik programlarına (Tüba, Fulbright vb.) aday olabilir.	Evet O
Tez mevcut hali ile basılabilir.	O
Tez gözden geçirildikten sonra basılabilir.	O
Tezin basımı gerekliliği yoktur.	O

JÜRİ ÜYELERİ

İMZA

.....	☐ Başarılı	☐ Düzeltme	☐ Red	
.....	☐ Başarılı	☐ Düzeltme	☐ Red	
.....	☐ Başarılı	☐ Düzeltme	☐ Red	

ÖZET
Yüksek Lisans Tezi
Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Gelişmesinde Devletin Yeri ve Önemi

Lokman ASLAN

Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Maliye Anabilim Dalı
Mali Hukuk Programı

Ulaştırma bir toplumun bütün kesimlerini etkileyen önemli bir sektördür. Ayrıca ulaştırma sektörünün birçok sektör ile doğrudan veya dolaylı bir ilişkisi vardır. O halde ulaştırma sektörünün gelişmemiş olması diğer sektörleri de olumsuz etkileyeceğinden dolayı, mutlaka gelişmiş bir ulaştırma sektörüne ihtiyaç duyulmaktadır. Aksi takdirde ulaştırmanın yetersizliğinden dolayı diğer sektörlerin gelişmesi engellenecektir. Ülkemizde ulaştırma sektörü plansız büyümüş ve ulaştırma türleri arasında dengesizliklerin olduğu görülmüştür. Karayolu taşımasının payı oldukça yüksek ve kayıt dışı fazladır. Üç tarafımız denizlerle çevrili olmasına rağmen yurtiçi taşımacılığında denizyoluna gereken önem verilmemiş, demiryolu ise 1940 yıllarından sonra adeta durmuştur. Havayolu taşımacılığı ise özel sektörün girmesi ile canlanmaya başlamıştır. Özelleştirme kapsamına alınan ulaştırma türlerinde daha fazla gelişme sağlandığı görülmektedir.

Ülkemizde ulaştırma sektörünün gelişmesinde devletin yeri ve öneminin belirlemek amacıyla yaptığımız çalışmanın ilk bölümde ulaştırmanın tanımı verilmiş, ekonomik sosyal ve politik fonksiyonları açıklanmıştır. Ayrıca dünyada ulaştırma sektörüne ait bilgiler verilmiştir.

İkinci bölümde ise ülkemizde karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu ve boru hattı ulaştırmasının tarihsel gelişimi, hukuki durumu, alt yapısı ve sorunları incelenmiştir.

Üçüncü bölümde ise ulaştırma sektörünün ekonomiye nasıl bir katkı sağladığı üzerinde durularak, ulaştırma sektörünün gelişmesine katkı yapacak yasal mevzuatlar, yapılan yatırımlar, nitelikli personel durumu, çevresel etkisi ve turizm bakımından incelenmiştir.

Sonuç olarak günümüzde ulaştırma türlerinin birbirini tamamlayacak şekilde politikalar üretilmesi, alt yapı ve yasal düzenlemelerin ulaştırma sistemini gelişmesini destekleyecek şekilde planlanması, teşvik edilmesi ve desteklenmesi gerektiği belirtilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Ulaştırma, Karayolu, Denizyolu, Demiryolu, Havayolu, Boru Hattı, Yolcu ve Yük Taşımacılığı

ABSTRACT
Master Thesis

**Government's Position and Importance on Development of Transportation
Sector of Turkey**

Lokman ASLAN

**Dokuz Eylul university
Institute of Social Sciences
Department of Finance
Financial Law program**

Transportation is an important element effecting all segments of a community. In addition, this sector has both direct and indirect relations between a large number of other sectors. Therefore, for the weaknesses of transportation sector will affect the other sectors negatively, a developed transportation sector is well needed. In the contrary, development of other sectors will be blocked because of deficiency of transportation. In our country, it is widely seen that there are some imbalances between transportation types and transportation sector has grown without a plan. Highway transportation has a high share and unregistered income is almost high. Despite the fact that Turkey's both three sides are surrounded by seas, sea transportation has not been given importance in national transportation and in addition to this, railway transportation ,if i may say so,has stopped after 1940s. Airway transportation has started to develop after private sector's access to market. More developments are seen within the context of privatization.

In the first chapter of our study aiming government's position and importance on development of transportation sector of Turkey ,we have given description of transportation and explained its social and economical functions. In addition, datas about transportation sectors all over the world are given.

In second chapter, the historical development of highway,railway,sea way and pipe line transportations ,the legal positions of these ,their infrastructures and problems are discussed.

In third chapter, while determining supplements of transportation sector to income, the legal regulations are evaluated in terms of investments, qualified work power,environment and tourism.

In consequence, we point that making policies that support the types of transportation and planning infrastructural and legal regulations in order to develop the transportation system are needed to be induced and supported.

Key words: transportation, highway, sea way, railway, airway,pipe line,passenger and freight transportation

TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN GELİŞMESİNDE DEVLETİN YERİ VE ÖNEMİ

YEMİN METNİ	II
TUTANAK	III
ÖZET	IV
ABSTRACT	V
İÇİNDEKİLER	VI
KISALTMALAR	IX
TABLolar LİSTESİ	XI
ŞEKİLLER LİSTESİ	XII
HARİTALAR LİSTESİ	XIII
 GİRİŞ	 1

BİRİNCİ BÖLÜM

ULAŞTIRMA KAVRAMLARI VE DÜNYA’DA ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

1.1. ULAŞTIRAMANIN TANIMI	3
1.2. ULAŞTIRMANIN TARİHİ	4
1.3. ULAŞTIRMANIN FONKSİYONLARI	4
1.3.1. Ekonomik Fonksiyonları	5
1.3.2. Politik Fonksiyonları	6
1.3.3. Sosyal Fonksiyonları	6
1.4. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN ÖZELLİKLERİ	7
1.5. DÜNYA’DA ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ	8
1.5.1. Dünya’da ve AB’de Karayolu Ulaştırması	8
1.5.2. Dünya’da ve AB’de Demiryolu Ulaştırması	12
1.5.3. Dünya’da ve AB’de Denizyolu Ulaştırması	13
1.5.4. Dünya’da ve AB’de Havayolu Ulaştırması	14
1.5.5. Dünya’da ve AB’de Boru Hattı Ulaştırması	15

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

2.1. TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNE GENEL BİR BAKIŞ.....	17
2.1.1. Osmanlı Dönemi	17
2.1.2. 1923 – 1948 Dönemi	19
2.1.3. 1948 – 1963 Dönemi	21
2.1.4. 1963 ve Sonrası (Planlı Dönem)	24
2.2. TÜRKİYE’DE KARAYOLU ULAŞTIRMASI	26
2.2.1. Türkiye’de Karayolu Ulaştırmasında Hukuki Durum.....	26
2.2.1.1. Hukuki Durumun Ulusal Boyutu	27
2.2.1.2. Hukuki Durumun Uluslararası Boyutu	28
2.2.2. Türkiye’de Karayolu Ulaştırmasında Altyapı ve Göstergeler	30
2.2.3. Türkiye’de Karayolu Ulaştırmasının Sorunları.....	32
2.3. TÜRKİYE’DE DEMİRYOLU ULAŞTIRMASI.....	33
2.3.1. Türkiye’de Demiryolu Ulaştırmasının Hukuki Durum.....	34
2.3.1.1. Hukuki Durumun Ulusal Boyutu	34
2.3.1.2. Hukuki Durumun Uluslararası Boyutu	35
2.3.2. Türkiye’de Demiryolu Ulaştırmasının Alt Yapısı ve Göstergeleri	35
2.3.3. Türkiye’de Demiryolu Ulaştırmasının Sorunları	38
2.4. TÜRKİYE’DE DENİZYOLU ULAŞTIRMASI	39
2.4.1. Türkiye’de Denizyolu Ulaştırmasında Hukuki Durum.....	39
2.4.1.1. Hukuki Durumun Ulusal Boyutu	40
2.4.1.2. Hukuki Durumun Uluslararası Boyutu	40
2.4.2. Türkiye’de Denizyolu Ulaştırmasında Altyapı ve Göstergeler.....	41
2.4.2.1. Türkiye’de Deniz Ticaret Filosunun Durumu.....	41
2.4.2.2. Türkiye’de Liman ve İskelelerin Durumu	44
2.4.2.3. Türkiye’de Gemi İnşa Sanayinin Durumu	45
2.4.2.4. Türkiye’deki Boğazları Durumu	45
2.4.3. Türkiye’de Denizyolu Ulaştırmasının Sorunları	46
2.5. TÜRKİYE’DE HAVAYOLU ULAŞTIRMASI.....	47
2.5.1. Türkiye’de Havayolu Ulaştırmasının Hukuki Durum.....	48

2.5.1.1. Hukuki Durumun Ulusal Boyutu	48
2.5.1.2. Hukuki Durumun Uluslararası Boyutu	48
2.5.2. Türkiye’de Havayolu Ulaştırmasının Alt Yapısı ve Göstergeleri.....	50
2.5.3. Türkiye’de Havayolu Ulaştırmasının Sorunları	53
2.6. TÜRKİYE’DE BORU HATTI ULAŞTIRMASI	54
2.6.1. Türkiye Boru Hattı Ulaştırmasında Hukuki Durum.....	56
2.6.2. Türkiye’de Boru Hattı Ulaştırmasının Alt Yapısı ve Göstergeleri	57
2.6.4. Türkiye’de Boru Hattı Ulaştırmasının Sorunları.....	61

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE DEVLETİN ETKİNLİĞİ

3.1. TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN EKONOMİYE KATKISI.....	62
3.1.1. Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Yatırımlar İçindeki Yeri.....	62
3.1.2. Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün İstihdama Katkısı	64
3.1.3. Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Katma Değer Açısından Analizi	66
3.1.4. Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Dış Ticaret Açısından Analizi	67
3.2. TÜRKİYE’DE KARAYOLU ULAŞTIRMASINDA DEVLETİN ETKİNLİĞİ.....	68
3.2.1. Yasal Çerçeve ve Uygulamalar Bakımından Devletin Etkinliği.....	69
3.2.2. Yatırım ve Verimlilik Açısından Devletin Etkinliği.....	73
3.2.3. Nitelikli İnsan Kaynağı Açısından Devletin Etkinliği	76
3.2.4. Çevresel Etki Bakımından Devletin Etkinliği.....	78
3.2.5. Turizm Bakımından Devletin Etkinliği.....	80
3.3. TÜRKİYE’DE DEMİRYOLLARI ULAŞTIRMASINDA DEVLETİN ETKİNLİĞİ.....	82
3.3.1. Yasal Çerçeve ve Uygulamalar Bakımından	83
3.3.2. Yatırım ve Verimlilik Açısından Devletin Etkinliği.....	85
3.3.3. Nitelikli İnsan Kaynağı Açısından Devletin Etkinliği	88
3.3.4. Çevresel Etki Bakımından Devletin Etkinliği.....	89
3.3.5. Turizm Bakımından Devletin Etkinliği.....	90
3.3.6. Devletin Etkinliğinin Sonu Özelleştirme	90

3.4. TÜRKİYE’DE DENİZYOLLARI ULAŞTIRMASINDA DEVLETİN ETKİNLİĞİ.....	93
3.4.1. Yasal Çerçeve ve Uygulamalar Bakımından Devletin Etkinliği.....	94
3.4.2. Yatırım ve Verimlilik Açısından Devletin Etkinliği.....	98
3.4.3. Nitelikli İnsan Kaynağı Açısından Devletin Etkinliği	101
3.4.4. Çevresel Etki Bakımından Devletin Etkinliği.....	103
3.4.5. Turizm Bakımından Devletin Etkinliği.....	106
3.4.6. Devlet Etkinliğini Sonu Özelleştirme	107
3.5. TÜRKİYE’DE HAVAYOLLARI ULAŞTIRMASINDA DEVLETİN ETKİNLİĞİ.....	109
3.5.1. Yasal Çerçeve ve Uygulamalar Bakımından Devletin Etkinliği.....	109
3.5.2. Yatırım ve Verimlilik Açısından Devletin Etkinliği.....	112
3.5.3. Nitelikli İnsan Kaynağı Açısından Devletin Etkinliği	114
3.5.4. Çevresel Etki Bakımından Devletin Etkinliği.....	115
3.5.5. Turizm Bakımından Devletin Etkinliği.....	115
3.5.6. Devletin Etkinliğinin Sonu Özelleştirme	116
3.6. TÜRKİYE’DE BORUHATTI ULAŞTIRMASINDA DEVLETİN ETKİNLİĞİ.....	118
SONUÇ	120
KAYNAKLAR	126

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ADR	Tehlikeli Maddelerin Uluslararası Karayolu Nakline Dair Avrupa Anlaşması (European Agreement Concerning the International Carriage of dangerous Goods by Road)
AETR	Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması(European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport)
AIS	Otomatik Tanımlama Sistemi (Automatic Identification System)
ATAD	Avrupa Toplulukları Adalet Divanı
ATP	Bozulabilir Gıda Maddelerinin Karayoluyla Taşınmasına İlişkin Uluslararası Konvansiyon (The Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuff and on the Special Equipment to be used for such Carriage)
BOTAŞ	Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi
CIM	Demiryolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi İle İlgili Birleşik Hükümler (Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail)
CIV	Demiryolu İle Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesi İle İlgili Birleşik Hükümler (Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail)
COTIF	Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (Consolidated Text of the Convention concerning International Carriage by Rail)
CMR	Karayoluyla Uluslararası Yük Taşımacılığına İlişkin Sözleşme Convention Relative Au Contrat De Transport International De Marchandises Par Route (Convention On The Contract For The International Carriage Of Goods By Road-Cmr)
DHL	Demiryolları Limanlar Hava Meydanları İnşaat Genel Müdürlüğü
DHMI	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DTO	Deniz Ticaret Odası
DWT	Geminin alabileceği maksimum yük tonajı (Dead Weight Ton)
EASA	Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (European Aviation Safety Agency)
ECAC	Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference)
EPDK	Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu
EUROCONTROL	Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenlik Teşkilatı (European Organization for the Safety of Air Navigation)
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla
GT	Bir geminin kullanılan bölümünün ton birimi cinsinden karşılığı (Gross Tonnage)
HAVAŞ	Havaalanları Ter Hizmetleri A.Ş

ICAO	Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization)
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
JAA	Avrupa Havacılık Otoriterleri Birliği(Joint Aviation Authorities)
KDV	Katma Değer Vergisi
KGM	Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü
KHK	Kanun Hükmünde Kararname
KİT	Kamu İktisadi Teşekkülü
M.Ö.	Milattan Önce
MARPOL	Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships)
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (Organisation for Economic Co-operation and Development)
ÖTV	Özel Tüketim Vergisi
PARIS MoU	Paris Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control)
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SOLAS	Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (International Convention for the Safety of Life at Sea)
STCW	Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiye Tutma Standartları (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers)
TBGTH	Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TEN	Avrupa Ulaştırma Ağı (Trans-European Network)
Teu	(twenty-foot equivalent unit)1 teu 20 feet lik konteyner ifade etmekte ve 34 metre küplük hacme sahiptir.
THY	Türk Hava yolları
TIR	TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi (convention on the international transport of goods under cover of tır carnets (tır convention, 1975))
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TPAO	Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TUGS	Türk Uluslararası Gemi Sicil
TURSAB	Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği
TÜBİTAK	Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
TÜDEMSAŞ	Türkiye Demiryolu Makineleri Sanayi
TÜLOMSAŞ	Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi
TÜSİAD	Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği
TÜVASAŞ	Türkiye Vagon Sanayi
UBAK	Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı İle İlgili Protokol (ECMT-European Conference of Ministers of Transport)
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development)
USAŞ	Uçak Servis A.Ş.

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1:	AB Üye Ülkelerin Karayolu Uzunluğu, Kişi Başı Otomobil Sayısı ve Kazada Ölenler (2005).....	s,11
Tablo 2:	Dünya Gemi Filosu (Milyon Dwt).....	s,13
Tablo 3:	Dünya Deniz Taşımacılığı (Milyon Ton).....	s,14
Tablo 4:	Cumhuriyet Döneminde Onar Yıllık Dönemler İtibarıyla Demiryolu Hat Yapımı.....	s,19
Tablo 5:	Bazı Ülkelerin 1948 Yılında 1km ² 'ye Düşen Yol Uzunluğu.....	s,22
Tablo 6:	01.01.2009 Tarihi İtibarıyla Türkiye'nin Mevcut Yol Ağı Uzunluğu (Km)	s,30
Tablo 7:	Otoyollar, Devlet ve İl Yolları Üzerinde ki Taşımalar(Milyon)	s,31
Tablo 8:	Türkiye Demiryolu Liman Trafiği (1.000 ton)	s,36
Tablo 9:	Bazı Ülkelerle Demiryolu İstatistikleri (2006)	s,37
Tablo 10:	Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet Bazında Gemiler (150 Gt ve üzeri)	s,42
Tablo 11:	Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Dwt Bazında Gemiler (150 Gt ve üzeri)	s,43
Tablo 12:	Türk Deniz Ticaret Filosunun 31.08.2009 Tarihi İtibarıyla Yaş Grupları Dağılımı.....	s,43
Tablo 13:	Türk Limanlarında Yapılan Yükleme Boşaltma Faaliyetleri (Ton).....	s,44
Tablo 14:	Türk Havayolu Ulaştırmasında Filo Durumu ve Uçak Trafiği	s,50
Tablo 15:	Türk Havayolu Ulaştırmasında Taşınan Yolcu ve Kargo Miktarı	s,51
Tablo 16:	Türkiye'de İç ve Dış Hatlara Açık Havaalanları(Askeri-Sivil).....	s,51
Tablo 17:	Türkiye'de İç ve Dış Hatlara Açık Havaalanları(Sivil)	s,52
Tablo 18:	Türkiye'de İç Hatlara Açık Havaalanları(Askeri-Sivil)	s,52
Tablo 19:	Türkiye'de İç Hatlara Açık Havaalanları(Sivil)	s,53
Tablo 20:	Yıllar İtibarıyla Boru Hatlarından Taşınan Ham Petrol Miktarları (Bin Varil).....	s,59
Tablo 21:	Sektörler İtibarıyla Toplam Sabit Sermaye Yatırımları Yüzdesi (Cari Fiyatlarla).....	s,63
Tablo 22:	Ulaştırma Sektörü Sabit Sermaye Yatırımlarının (Kamu – Özel) Toplam Sabit Sermaye İçerisindeki Payları (Cari Fiyatlarla).....	s,64
Tablo 23:	Ulaştırma Sektörü İstihdam Analizi.....	s,65
Tablo 24:	Türkiye'de Ulaştırma Türleri İtibarıyla Dış Ticaret Taşımaları	s,68
Tablo 25:	Karayolları Genel Müdürlüğünde Çalışan Teknik Personel Sayısı	s,77

ŞEKİLLER LİSTESİ

- Şekil 1: Ulaştırma Sektörünün Toplam Katma Değer İçindeki Paylarının Yıllar İtibariyle Dağılımı (%).....s,66
- Şekil 2: Ulaştırma Sektörü Katma Değeri Yıllık Artış Hızı ve Türkiye Ekonomisinin Yıllık Büyüme Hızıs,67

HARİTALAR LİSTESİ

Harita 1: Türkiye'nin 2009 Tarihi İtibarıyla Doğal Gaz Haritası ve Doğal Gaz Boru Hattı	s,60
---	------

GİRİŞ

Ulaştırma araçlarında ve teknolojilerindeki gelişmeler insanların çağlar boyu yaşantılarını derinden etkileyen unsurlardan biri olmuştur. M.Ö. 4000 yıllarında basit tekneler ile başlayan süreç, tekerleğin bulunmasıyla, yelkenlilerin ve pervanenin katkı sağlamasıyla, buhar makinelerin ve motorlu uçakların icat edilmesiyle devam etmiş, boru hatlarının ortaya çıkması, hızlı tren ve konteynerin ulaştırma hayatına dâhil edilmesiyle ulaştırma türlerinde gelişmeler sağlanmıştır. Ulaştırma teknolojilerindeki bu gelişme sayesinde insanlar dünyamızı ve hatta evreni keşfetmiş, dünyadaki insanlar birbirine yaklaşıp kaynaşması sağlanmış ve dünya kaynaklarında yararlanma imkânı ortaya çıkmıştır.

Bir ülkede, milli birlik ve bütünlüğün sağlanmasında bölgelerarası kalkınmışlık farklılığının ortadan kaldırılmasında ve ekonomik gelişmenin sağlanmasında ulaştırma sektörünün rolü büyüktür. Ulaştırma, ekonomik faaliyetlerin her aşamasında katkısı bulunan ve sektörleri birbirine bağlayan bir hizmet sektörü olması nedeniyle ulaştırma politikalarının belirlenmesinde ve ulaştırmanın gelişmesinde devlete önemli görevler düşmektedir.

Günümüzde ulaştırma sektöründe çok hızlı bir teknolojik gelişmeler ortaya çıkmıştır. Ulaşımındaki teknolojik gelişme hem ulaştırma alt sistemleri arasındaki ilişkileri değiştirmekte hem de yeni ulaşım sistemleri ile birlikte taşımada yeni seçeneklerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu durumda gelişmelerin seyrine göre ulaşım alt sistemlerinin yerlerinin yeniden belirlenmesi ve buna bağlı olarak ulaştırma politikasının değişmesi gerekmektedir. Türkiye’de ulaştırma sektörü günün gelişen koşullarına uyabilen, ekonomik ihtiyaçlara cevap verebilen bir yapıya kavuşturulması için devletin politikalar belirleyip sektörler arasında uyumu sağlaması gerekmektedir.

Dünyada yolcu ve yük taşımacılığında ulaşım türlerinden yalnızca birinden yararlanan ülke yoktur. Hemen her ülkede karayolu, demiryolu, havayolu ve ülkenin coğrafi yapısına göre denizyolu ulaştırması kullanılmaktadır. Ulaştırma sistemlerinin etkinliği ve verimliliği için karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hattı ulaşım türlerinin ülkenin ihtiyaçlarına, önceliklerine, taşıma taleplerine ve arazinin kullanımına göre bir bütün olarak planlanması gerekmektedir. Uzun dönemli

ulaştırma politikaları belirlenirken ulaştırma türleri arasındaki dengesizlik giderilecek şekilde planlar yapılmalıdır.

Ülkemizde 1940'lı yıllara kadar demiryoluna önem verilmiş ancak bu yıllardan sonra dünyada ki karayolu gelişmesine paralel olarak karayoluna ağırlık verilmiş ve demiryolu ikinci plana itilmiştir. 1960'lı yıllarda başlayan planlı dönemlerde ulaştırma sektörleri arasında bir denge kurulması öngörülürken, karayoluna ağırlık verildiğı g r lmektedir. 1963 – 1967 döneminde ulaştırma sektörü arasındaki yatırım payı, karayolu % 72, demiryolu % 17, Denizyolu % 9, havayolu ise % 2 olarak gerçekleşmiştir. Ekonomik açıdan en gelişmiş ülkelerde bile ulaştırma, kitle taşımacılığının en ucuz ve güvenli yöntemi sayılan demiryolu ve denizyolu taşımacılığı ikinci plana itilmiştir.

Ulaştırma yatırımları, yüksek maliyetli ve etkileri uzun dönemli olup ayrıca yapılan yatırımların geriye kazanılamaması nedeniyle, ulaşım projelerine ilişkin önceliklerin doğru belirlenmesi ve kısıtlı ekonomik kaynakların en fazla yarar getirecek şekilde kullanılması gerekmektedir. Yatırımları yüksek maliyetlerde olması nedeniyle kamu kesimi tarafından karşılanmış olan ulaştırma yatırımları, politik kaygılar göz önüne alınmadan sadece ulaştırmanın gelişmesi için kullanılmalıdır.

Ülkemiz, Avrupa - Asya ve Ortadoğu ulaşım yollarının keşiştiğı önemli bir bölgede bulunmaktadır. Türkiye bu keşişme noktasındaki ülke olarak uluslararası enerji ve ulaştırma koridorları arasındaki konumu ve AB  yeliğı sürecinde olması nedeniyle karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hattı ulaştırmasına önemli görevler düşmektedir. Bu yüzden devlet tarafından bu ulaştırma türlerinin gelişmesi için her türlü yasal çerçeveler, yatırımlar, teşvikler ve finansal desteklerin verilmesi gerekmektedir.

Bu çalışmamız    bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde ulaştırmanın tanımı, fonksiyonları, özellikleri açıklanmış ve Dünya'da ve AB'de ulaştırma sektörün hakkında bilgi verilmiştir. İkinci bölümde ülkemizdeki ulaştırma sektörünün, tarihçesi, mevcut durumu, hukuki yapısı ve sorunlarına değinilmiştir.     nc  bölümünde ulaştırma sektörünün gelişmesi için devletin yapmış olduğu ve yapacağı uygulamalardan örnekler verilerek, ulaştırma sektörünün gelişmesinde devletin rolü anlatılmaya çalışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULAŞTIRMA KAVRAMLARI VE DÜNYA'DA ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

Bu bölümde ulaştırmayı kavramak için öncelikle ulaştırmanın kelime anlamından başlayıp genel bir tanımlaması yapılarak, tarihsel süreç içinde ulaştırmanın hayatımıza girişi ve ulaştırmanın insan yaşamındaki fonksiyonlarından bahsedilerek ulaştırmanın özellikleri anlatılacaktır. Daha sonra dünyada ve AB'de ulaştırma sektörü hakkında genel bir bilgi verilecektir.

1.1. ULAŞTIRMANIN TANIMI

Ulaştırma insanların hayatında olmazsa olmazlardan biridir. Eski tarihlerde bile genel anlamda ulaştırma kullanılmıştır. Teknoloji ve medeniyetler geliştikçe ulaştırma, insan yaşamına daha da çok girmiş ve vazgeçilmez bir unsur olmuştur. Ulaştırma tüm ekonomik ve sosyal faaliyetlerin birçok aşamasında etkili olarak toplum hayatını etkilemiştir.

Ulaştırmanın tanımında günümüze gelinceye kadar herhangi bir değişme söz konusu değildir. Sadece insanoğlunun yaşamış olduğu gelişmeler ışığında tanıma yeni eklemeler yapma imkânı doğmuştur.

Ulaştırma: insanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü, münakalat.¹

Ulaştırma: insanların ve malların belli amaçlarla bir yerden başka bir yere hareketinin taşınmasının oluşturduğu bir etkenlik alanıdır.²

Tanımdan da anlaşılacağı gibi ulaştırmada temel iki unsur söz konusudur. Yer değiştirme ve bu yer değiştirmenin ekonomik olmasıdır. Ayrıca ulaşımın en kısa sürede ve güvenli bir şekilde yerine getirilmesi ulaştırmanın diğer unsurlarıdır.

Günümüz şartlarında tekrar bir tanım vermek gerekirse, ulaştırma; insanların ve malların mümkün olan en kısa zamanda ve en az maliyetle, güvenilir ve konforlu bir şekilde bir noktadan diğer bir noktaya taşınması, yer değiştirmesidir. Ayrıca çevreyi kirletme ve kıt kaynakların kullanılması faktörünün de göz ardı edilmemesi gerekmektedir.

¹ Türk Dil Kurumu.

² CANDEMİR, Yücel, <http://www.econ.utah.edu/~ehrbare/erc2002/pdf/P475.pdf> (06.05.2009).

1.2. ULAŖTIRMANIN TARİHİ

M.Ö. 4000 yıllarında Mısırlılar tarafından Nil nehrinde basit tekneler kullanılarak ulaşım sağlanmıştır. M.Ö. 3000 yıllarında ise tekerleğin icadı ile insanlar basitte olsa bir araç kullanmayı becermişlerdir. 18. yüzyıla gelinceye kadar, gemilerin haricinde, ulaştırma fazla etkili olmamıştır. Buhar gücünün, elektriğin ve petrolün taşıma araçlarında kullanılmaya başlanması ile ulaştırma alanlarında yenilikler ortaya çıkmış ve hızlı bir gelişme kaydedilmiştir.

1783 yılında ilk sıcak hava balonu Joseph ve Etienne Montgolfier tarafından kullanılmış, 1903 yılında ise Wright kardeşlerin ilk motorlu uçağı kullanmaya başlamaları da havacılık sektöründeki gelişmeleri başlatmıştır.

1814 yılında George Stephenson ilk buharlı lokomotifi yaparak demiryolu ulaştırması başlamıştır. 19. yüzyılın ilk yarısında gemiler demirden üretilerek pervane kullanılmaya başlanması ile denizyolu ulaştırmasının gelişmesini sağlamıştır.

Son yüzyılda teknolojinin hızla ilerlemesi ulaştırma sektörünü olumlu etkilemiş ulaşım araçlarındaki hızlılık, taşıma kapasitesi yüksekliğı, güvenlik ve ekonomik olması sonucunda insanların faydası artmıştır. Tüm bu gelişmeler sayesinde küreselleşme ile sınırlar adeta ortadan kalkarak dünyanın dört bir yanında bulunan hammaddelerin değerlendirilmesi sonucunda ülkelerin ekonomik gelişmesi sağlanmıştır. Ulaştırma aynı zamanda yeni coğrafyaların keşif edilmesi, yeni kaynakların bulunmasını hızlandırmıştır. Ulaştırma ağının bulunduğu noktalar hızla gelişmiş, ulaşım ağının dışında kalan bölgeler fakir kalmıştır.

1.3. ULAŖTIRMANIN FONKSİYONLARI

Ulaştırma, tüm ekonomik ve sosyal faaliyetlerin birçok aşamasında etkili olduğu için toplum hayatında üç temel unsur üzerinde toplamak mümkündür. Bu fonksiyonlar ekonomik, politik ve sosyal fonksiyonlarıdır.

1.3.1. Ekonomik Fonksiyonları

Ulaştırma hizmetlerinin ekonomik fonksiyonlarını aşağıda verildiği gibi belirli gruplar halinde toplanmıştır.

1. Ulaştırma hizmetleri olmadan iş bölünme dayalı bir ekonomi veya bir pazar düşünülemez. İnsanların ve eşyanın “yer değiştirmesi”, üretim faktörlerinin bileşimi, diğer bir deyişle üretimin gerçekleşmesi için ön koşuldur. Böylelikle ulaşım hizmetleri **üretimin vazgeçilmez** bir parçasıdır.³ Ulaşım hizmetleri azaldıkça üretim miktarı da azalma göstermektedir.

2. Ulaştırma, ham, yarı mamul ve mamul maddelerin ihtiyaç olan yerlere gerektiği zamanda iletilmek suretiyle ekonomide **toplam arz ile toplam talep** arasındaki uyumu sağlar.⁴ Toplam arz ve toplam talep arasındaki uyum neticesinde doğal kaynaklardaki ürünler değerlendirilecek, kaynak israfı olmayacak, üretim artacak bunun sonucunda da ekonomik kalkınma teşvik edilecektir.

3. Ulaşım hizmetlerinin gelişmesi **yeni doğal kaynaklarından yararlanma** imkânlarını doğuracak ve atıl durumda bulunan bu kaynaklar ekonomiye kazandırılacaktır.

4. Ulaşım hizmetleri arttıkça yeni iş imkânları meydana gelecek ve sektörde çalışacak kişiler **istihdamı** arttıracaktır. Ayrıca bu kişilerin taşınmasında da tekrar ulaştırma sektörü kullanılacaktır.

5. Ulaşım imkânlarının artması ve daha ekonomik olması sayesinde yeni pazarlar bulunacak, bu pazarlar sayesinde **satış-pazarlama** imkânları artarak ekonomik gelişme sağlanabilinecektir.

6. Taşıma giderleri toplam üretim maliyeti içinde yer almaktadır. Taşıma sisteminde yapılacak bir iyileştirme ulaşım maliyetini azaltacaktır. Ulaşım yolu ile üretim artışı, kalitenin iyileştirilmesi, optimum işletme büyüklüğüne yaklaşım suretiyle parça başına maliyetin düşürülmesi, çok yakından ulaşım sisteminin kalitesi ve etkinliği ile ilgilidir. Özet olarak ulaştırma, maliyet eğrilerinin seyrini etkileyip ekonomik **maliyet yapısını** değiştiren bir unsur⁵ olarak yer almaktadır.

³ ERGÜN, İsmet. Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Hacettepe Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları No:10, Ankara,1985,s,9.

⁴ SAĞLAM, Dündar. Türkiye Ekonomisi; Yapısı ve Temel Sorunları, Sanem Matbaası, Ankara,1983,s,209.

⁵ ERGÜN, a.g.e,s,9.

7. Turizmin gelişmesinde de ulaşımın etkisi vardır. Ulaşım imkânları artıkça tabiat ve tarihi güzelliklerin görülmesi imkânları artacak ve sonuçta **turizmin gelişmesi** sağlanacaktır. Turizmin gelişmesi o coğrafyada yaşayan kişilerin ekonomik imkânlarını arttıracaktır. Ulaşılan turizm alanları gelişecek, gelişmiş turizm alanlarına ulaşmak içinde ulaştırma sistemleri kullanılacaktır. Böylece ulaştırma turizmi, turizmde ulaştırmayı tetikleme gücü oluşacaktır.

Yukarıda belirtildiği gibi ulaştırma hizmetleri sanayi, ticaret, tarım ve turizme doğrudan veya dolaylı etki yaparak ekonomik gelişmeler meydana getirebilecek, bu durum hem ülke ekonomisinin gelişmesini hem de kişilerin refah seviyesini etkileyecektir.

1.3.2. Politik Fonksiyonları

Ulaştırma sektörünün politik fonksiyonları da;

Zamanın Sivas valisi Halit Rıfkı Paşa'nın tarihe geçen sözünde olduğu gibi "gidemediğin yer senin değildir"⁶ cümlesi ulaştırmanın politik fonksiyonunu anlatmaktadır.

1. Devletin siyasi etkinliğini arttırması ve siyasi birliğin oluşturulması için devlet ile vatandaşların arasındaki ilişkilerin daha iyi olması gerekmektedir. Bu kaynaşmayı sağlamak için ise merkezi ve yerel yönetimler vatandaşlarının yanında olduğunu gösterme ve yanlarına ulaşmak zorundadırlar. Bu yüzden ekonomik ve toplumsal bütünleşme ancak ulaşıldığı ölçüde gerçekleşme imkânı elde edilecektir.

2. Ulaştırmanın diğer bir politik fonksiyonu da, ulaşım sayesinde milli savunma ve güvenlik hizmetlerin daha etkin yerine getirilmesi imkânı sağlamasıdır.

1.3.3. Sosyal Fonksiyonları

Ulaştırma sektörünün bir diğer fonksiyonu da sosyal fonksiyonudur.

⁶ <http://www.tozanli.net/gidemedi.htm>, (11.5.2009).

İnsanlar ailesi, çevresi ve diğer çevredeki kişilerle veya dünya ile her türlü iletişim ve etkileşim içinde olacaklarından sosyalleşmesi, toplumla adaptesi gerekmektedir.

1. Ulaştırma sisteminin gelişmesi ile birlikte bölgeler ve topluluklar yakınlaşacağından örf ve adetlerde değişiklik olur.⁷ Kişilerin birbirlerini kaynaşması neticesinde sosyal olumsuzluklarda azalma meydana gelebilir.

2. Ulaştırma ülke nüfusunun en azından dengeli dağılmasını, kırsal alanlarda ise sosyal gelişmelerin meydana gelmesinde etkili olabilir.

3. Ulaşım imkânların gelişmesi, kişilerin eğitim imkânlarını arttıracak, sağlık imkânlarını kullanmasını etkileyecek sonuçta daha çok eğitilmiş ve sağlıklı bir toplum yetişmesine etki de yapabilecektir.

1.4. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN ÖZELLİKLERİ

Ulaştırma sektörünün homojen bir yapısı yoktur. Ulaştırma diğer sektörlerin özelliklerini taşıdığı gibi kendine özgü özellikleri de vardır. Bu yüzden ulaştırma sektöründe oluşturulacak politikalar diğer sektörlerle de etki yapacağı için daha çok önem taşımaktadır. Ulaştırma sektörünün özellikleri aşağıdaki şekilde belirtilmektedir.

1. Ulaştırma hizmet niteliğindedir. Hizmetlerin üretimi ile satışı aynı anda olduğu için ileriye dönük depolanma imkânı yoktur. Diğer sektörlerin ihtiyaçlarını karşılayacak kadar üretilmesi gerekmektedir. Bu yüzden ulaştırmanın yeterli olmaması yapılacak işte eksiklik meydana getirecek, fazla üretilmesinde de kaynak israfına neden olacaktır. Örneğin çabuk bozulan ürünlerin, üretime yetişecek malların veya satışı yapılan ürünlerin, zamanında yerine getirilmemesi, o sektörleri olumsuz etkileyecektir.

2. Ulaştırma sektörünün bölünmezlik nedeninden dolayı yüksek maliyetli olmasıdır. Toplam maliyet içindeki sabit maliyetlerin yüksek olması, ulaştırma yatırımlarında sermayeyi ön plana çıkarmaktadır. Bu yüzden firmalar mevcut kapasitelerini mümkün olduğu kadarıyla fazla kullanmak zorundadırlar.

⁷ TÜTENGİL, Cavit Orhan. İçtimai ve İktisadi Bakımından Türkiye'nin Karayolları, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1961, ss.137-158.

3. Ulaştırma sektörünün olumlu ve olumsuz dışsal etkileri vardır. Olumlu dışsal etkileri ekonomiyi ve diğer sektörlerle yaptığı etki, olumsuz etkiler ise çevreye verdiği etkiyi gösterebiliriz.

4. Ulaştırma sektörünün diğer bir özelliği, ülkenin ekonomik, sosyolojik ve politik yapısına yön verme etkisidir. Ulaşım imkânlarının iyileştirildiği bölgeler daha çabuk kalkınacak, yatırımları teşvik edecek, kişilerin refahı artarak sosyal gelişme sağlayacak ve toplumsal yapı değişecektir.

5. Hatalı uygulanan veya hatalı karar verilen ulaştırma yatırımlarının geriye kazanılamaması, ulaştırmanın olumsuz özelliği göstermektedir.

6. Alternatif kullanım imkânının olmamasından dolayı, ulaştırma politikalarında sadece kâr veya zarar kriterleri etkili olmamalıdır. Ulaştırma hizmetlerinde yaralanacakların, sosyal ve politik kazançları göz önüne alınarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

1.5. DÜNYA'DA ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

Dünya'da küresel ekonomik ve sosyal taleplerin artması, teknolojik gelişmelerin yaşanması ulaştırma sektörüne olumlu yansımış ve dünyada ulaştırma sektöründe gelişme yaşanmıştır. Gelişen ulaştırma sektörü türleri arasında uyum sağlayan ülkelerin ulaşım sektörü daha çok gelişme göstermiştir.

Ulaştırma sektörünün Dünya'da ve AB'de ki bazı bilgileri aşağıda açıklanmıştır.

1.5.1. Dünya'da ve AB'de Karayolu Ulaştırması

Dünya ulaştırma sektörü, bütünleşen küresel ekonominin artan talepleri karşısında gelişme gösteren uluslararası ticaretin önemli yapı taşlarından biridir. Bölgesel kalkınma stratejilerinin uygulanması, teknolojik gelişmeler, alt yapı olanaklarının iyileştirilmesi, ticaretin serbestleştirilmesi ve düzenleyici otoritelerin belirlediği kurallar, ticari hizmet anlayışında kalitenin ve müşteri memnuniyetinin önem kazanması ulaştırma sektöründe hızlı gelişmelere yol açmıştır. Üretim sistemlerinde mal ve hizmet ticaretinin gelişmesine olanak veren yenilikler, ulaştırma

maliyetlerindeki azalmalar ve ülkesel ve bölgesel bütünleşmeler dünya ticaretinin gelişimini hızlandırmıştır.⁸

Dünya ticareti, 1984 yılında başlayan canlanma ile pazar ekonomisi ve serbest ticaretin yaygınlık kazanması, çok uzak ülkeler arasında ticari ilişkiler, gümrük tarifelerindeki düşüşler, devlet teşvikleri, ithalat ve ihracatın gelişmesi sonucunda, ulaştırma koridorlarını ortaya çıkarmış ve hızlı ulaştırma önem kazanmıştır. Teknolojik gelişmeler ulaştırma türlerinde hız, kalite ve verimlilik artışını beraberinde getirmiş, bu teknolojik gelişmeleri uygulayan ülkeler rekabet üstünlüğü sağlamıştır.

Dünya ulaştırma göstergelerine baktığımızda 2002 yılında karayolu uzunluğu 32.345.165 km.dir. Bu yolların 19.403.061 km.si asfaltlanmış, 12.942.104 km.si asfaltlanmamıştır. Dünya Bankası 2004 verilerine göre ulaştırma alanında verilen kredilerde otoyollar ve kırsal yolların payı %66, demiryollarının payı %9, havayollarının payı %5, limanlar ve su yollarının payı %3, diğer ulaşım türlerinin payı ise %7'dir. Dünyada da karayolu ulaştırması ön plandadır.⁹ Dünya yol istatistikleri incelendiğinde diğer taşıma sistemleri çok gelişmiş olan ülkeler dâhil birçok yerde yk ve yolcu taşımacılığında karayoluna olan talebin sürekli artan bir eğilim gösterdiği izlenmektedir. Karayolu taşımacılığı, üretim yerinden tüketim mahalline aktarmasız ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olması nedeniyle, diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilmektedir. Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi, diğer bütün sektörlere de çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet türü konumundadır.

AB ulaştırma politikasında ilk genel esaslar 1957 yılında Roma Anlaşması ile dış ticaret, tarım ve ulaştırma alanlarında ortak politika oluşturulması için anlaşılmıştır. 1992 yılında AB ye ülkelerin ekonomik ve parasal birliği Maastricht Anlaşması ile gerçekleşmiş, AB ulaştırma ağının geliştirilmesi yönünde kararlar alınmıştır. Avrupa Ulaştırma Ağı(TEN) kavramının ortaya konulması, ortak

⁸ CANDEMİR, Yücel,"Küreselleşme, Teknolojik Gelişme ve Ulaştırmada Yenilikler: Dünya ve Türkiye",6.Ulaştırma Kongresi, 23-24-25 Mayıs 2005, İstanbul, 2005, Maya Basın Yayın.

⁹ TÜSİAD, Kurumsal Yapısı, Yasal erevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü, Mikado Matbaası, İstanbul, 2007,ss,38-51.

ulaştırma bağlamında politik, kurumsal ve finansal temellerin güçlendirilmesi bu aşamada gerçekleşmiştir. Avrupa Komisyonu'nca 1985, 1992, 1995 ve 2001 yıllarında hazırlanan Beyaz Kitaplar ile ortak taşımacılık hedefleri belirlenmiştir¹⁰. AB ulaştırma sistemlerinin amaçları insanların ihtiyaç ve beklentilerini karşılamak, emniyeti sağlamak, çevreye verilen zararları önlemek, trafik yoğunluğunu önlemek, çoklu taşımacılığı geliştirmek ve taşımacılıktaki dengesizliği bertaraf etmektir.

Tablo 1'de AB üye ülkelerin kişi başına otomobil sayısı, karayolu uzunluğu ve kazalarda hayatını kaybedenlerin sayısı verilmiştir. AB üyesi ülkelerin ortalama 2005 yılında karayolu uzunluğu, 61.565 km.si otoyol, 312.440 km.si anayol, 1.382.272 km tali yol ve 2.469.094 km diğer yollardan oluşmaktadır. Karayolunda ölen insanların sayısı ise 45.296'dır. AB üye ülkelerin bin kişiye düşen otomobil ortalaması sayısı 459'dur. Her yıl 27 üyeli AB ülkesinde 15 milyon civarında yeni otomobil trafiğe çıkmaktadır. 2005 yılında 221,5 milyon kayıtlı otomobil bulunmaktadır. Avrupa genelinde nerdeyse her iki kişiden birinin otomobili olduğunu söyleyebiliriz. Ülkemizde ise bin kişiye 80 otomobil düşmektedir.

2005 yılında AB üye ülkelerde 7,5 milyon kişi ulaştırma sektöründe istihdam edilmektedir. Bu toplamın %61'i karayolunda bulunmaktadır. 2003 yılında yurtiçi yük taşımacılığında karayolunun payı %44,3, yolcu taşımacılığında karayolunun payı ise % 84,9 dir.¹¹

¹⁰ TÜSİAD, a.g.e, s,53.

¹¹ TÜSİAD, a.g.e, ss, 62-67.

Tablo 1: AB Üye Ülkelerin Karayolu Uzunluğu, Kişi Başı Otomobil Sayısı ve Kazada Ölenler (2005).

	Bin kişiye düşen otomobil sayısı	Otoyol uzunluğu (km)	Anayol uzunluğu (km)	Tali yol uzunluğu (km)	Diğer yol uzunluğu (km)	Karayolu kazasında ölenlerin sayısı
AB27	459	61.565	312.440	1.382.272	2.469.094	45.296
Avusturya	503	1.677	10.566	23.685	71.059	768
Belçika	468	1.747	12.585	1.349	136.559	1.089
Bulgaristan	329	331	2.969	4.012	11.976	957
Güney Kıbrıs	463	276	2.416	1.864	3.289	102
Çek Cumhuriyeti	386	564	6.154	48.792	72.300	1.286
Almanya	559	12.363	40.983	178.134		5.361
Danimarka	362	1.032	641	9.690	60.894	331
Estonya	367	99	3.933	12.438	40.546	169
Yunanistan	387	880	10.189	30.864	75.600	1.658
İspanya	463	11.432	13.983	140.231		4.442
Finlandiya	462	693	12.580	13.480	51.436	379
Fransa	499	10.804	25.182	359.957	610.000	5.318
Macaristan	287	636	6.556	23.490	158.760	1.278
İrlanda	400	247	5.168	11.645	79.447	399
İtalya	590	6.542	21.524	147.364		5.818
Litvanya	428	417	1.333	19.578	58.169	760
Lüksemburg	655	147	837	1.891		46
Letonya	324	0	6.949	13.233	49.647	442
Malta	525	0	184	0	2.043	17
Hollanda	434	2.342	2.836	7.743	121.297	750
Polonya	323	552	18.254	28.406	206.569	5.444
Portekiz	397	2.341	8.161	4.500	63.880	1.247
Romanya	156	228	15.705	63.970		2.641
İsveç	459	1.684	15.353	82.958	325.388	440
Slovenya	479	569	972	4.853	32.091	258
Slovakya	242	328	17.500	25.917		560
Birleşik Krallık	469	3.634	48.928	122.228	238.144	3.336
Türkiye	80	1.775	31.371	30.568	285.632	4.505

Kaynak: ÇALIK, Selim, Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye'nin Uyum, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2008, ss.8-9-19.

1.5.2. Dünya’da ve AB’de Demiryolu Ulaştırması

Dünyada ve Avrupa’da İkinci Dünya Savaşı’ndan başlayarak otomotiv sanayinin gelişmesi ile demiryollunun ulaştırmadaki tekel dönemi sona ermiştir. Ayrıca karayolunun esneklik ve kapıdan kapıya taşıma yeteneği, otomobilin insan yaşamının bir parçası olması demiryollarına olan rağbetin azalmasına neden olmuştur.¹² Demiryollarının ulaştırma payındaki azalmalar başlamış, karayolu taşımacılığının payı artmıştır. Demiryolunun alt yapısı olan ray döşemeleri ilk etapta yüksek maliyet gerektirdiği için demiryolları ikinci planda kalmıştır.

Yüksek hızlı tren teknolojisinin gelişmesi ile demiryolu taşımacılığında yeni bir dönem başlatmıştır. İlk olarak 1964 yılında Japonya’da Tokyo – Osaka arasında saatte 210 km hızla giden yüksek hızlı tren kullanılmaya başlanmıştır. İkinci olarak Fransa’da hızlı tren uygulaması başlamış, 1980’li yıllarda ise tüm Avrupa’ya yayılmıştır. Yüksek hızlı trenlerin hizmet verdiği ülkelerde 200 – 600 kilometre arasındaki mesafelerde demiryolu ile ulaşım yapılması, havayoluna tercih edilmektedir¹³.

Avrupa’da demiryolları yük taşımacılığı 1970 yılında %30 paya sahipken, 2004 yılında bu oran %16,4 kadar düşmüştür. Yolcu taşımacılığında ise %10,2’lik pay 2003 yılında %5,8’e düşmüştür¹⁴. Avrupa’da genel olarak demiryolu hat uzunluklarında da düşüş görülmüştür. 1970 yılında 232.550 km olan demiryolu hat uzunluğu 2005 yılında 215.439 km olarak görülmektedir¹⁵. Avrupa’da tek demiryolu ağının oluşturulması için teknik değişim ve yapısal değişim politikaları yürütülmektedir. Teknik değişim süresi içinde, ülkeler arasında performans, güvenlik, güvenilirlik, konfor ve çevresel standartlarda birlik sağlayarak küresel boyutta kesintisiz hizmet verebilmek amacıyla teknik alt yapının birbirine uyumluluğunu sağlamaya çalışmaktadır.

¹² T.C. Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Mevcut Durum Analizi, Ulaştırma ve Ulaştırma Araçları UYG-AR Merkezi, 2005,bölüm 5-2-1.

¹³ ÇALIK Selim, Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye’nin Uyum. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir,2008, s,33.

¹⁴ ÇALIK, a.g.e, s,28.

¹⁵ ÇALIK, a.g.e, s,30.

Avrupa komisyonu, 14 Trans European Network (TEN) projesi belirlemiş, belirlenen bu projenin dokuz tanesi demiryolları ile ilgili olup Avrupa Demiryolu şebekesinin omurgasını oluşturmaktadır¹⁶.

1.5.3. Dünya’da ve AB’de Denizyolu Ulaştırması

Dünya deniz ticaret filosunun durumu Tablo 2’de verilmiştir. 2000 yılı ile 2005 yılı arasında dünya deniz ticaret filosu yaklaşık %16 büyümeye sağlayarak 855 milyon dwt ulaşmıştır. Toplam filonun %37,6’sı tankerler, %38’i dökme yük gemileri, %1,4’ü kombine taşıma gemileri ve %23,4 ise diğer gemilerden meydana gelmektedir.

Tablo 2: Dünya Gemi Filosu (Milyon dwt)

Yıllar	Tankerler	Dökme Yük Gemileri	Kombine Taşıyıcılar	Diğerleri	Toplam
2000	289,5	267,4	15,2	185,9	736,2
2001	296,4	276,3	14,6	191,3	754,3
2002	290,0	277,1	14,1	205,4	765,9
2003	294,2	284,1	12,8	214,3	783,0
2004	305,2	306,8	12,2	189,6	810,3
2005	322,1	325,5	11,7	200,5	855,0

Kaynak: T.C. Başbakanlık DPT 9.Kalkınma Planı Deniz Ulaşımı Özel İhtisas Komisyon Raporu, s,5.

Dünya deniz taşımacılığı Tablo 3’de verilmiştir. 2000 yılı ile 2007 yılı arasında dünya deniz taşımacılığı % 35 büyümeye sağlayarak 7.572 milyon tona ulaşmıştır. Dünya deniz taşımacılığının %25’i ham petrol, % 7’si petrol ürünleri, %10,5 demir cevheri, % 10,5 kömür, % 41’i kargo, % 6’sı tahıl-fosfat-boksit-alüminyum’dan oluşmaktadır.

AB, iki okyanus ve 4 deniz ile çevrili olup, 68.000 km kıyı sınırı ile yaklaşık nüfusunun % 40 kıyı bölgelerinde yaşamaktadır. AB dış ticaretinin % 90’ı, iç ticaretinin de % 40’ı deniz yoluyla taşınmaktadır¹⁷. Deniz yolu endüstrisinde ise 3 milyon kişi çalışmaktadır.

¹⁶ ÇALIK, a.g.e, s, 34.

¹⁷ ÇALIK, a.g.e, s, 43.

Tablo 3: Dünya Deniz Taşımacılığı (Milyon Ton)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ham petrol	1.608	1.592	1.588	1.673	1.754	1.784	1.851	1.888
Petrol Ürünleri	419	425	414	440	461	495	517	535
Demir Cevheri	454	452	484	524	589	652	734	799
Kömür	523	565	570	619	664	710	754	798
Tahıl	230	234	245	240	236	310	325	332
Boksit ve Alüminyum	53	51	54	63	68	73	78	80
Fosfat	28	29	30	29	31	30	30	31
Kargo (tahmin)	2.280	2.305	2.435	2.545	2.690	2.666	2.906	3.109
Toplam	5.595	5.653	5.820	6.133	6.493	6.720	7.195	7.572

Kaynak: DTO, 2007 Deniz Sektörü Raporu, s. 14.

1.5.4. Dünya’da ve AB’de Havayolu Ulaştırması

Hava taşımacılığı, kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Bir yandan geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesinin; havayolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde büyük ölçüde etkili olurken diğer yandan serbestleştirme, özelleştirme, sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerin oluşması sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hakim olduğu bir pazara dönüştürmüştür.¹⁸ Küresel ekonomik ilişkiler, serbest ticaret anlaşmaları, seyahat ve turizmin gelişmesi havacılık sektörünü olumlu etkilemiştir.

Amerika Birleşik Devletleri’nde havacılığın etkin ve verimli gelişmesinin temel nedeni, hükümetin 1978 yılında çıkardığı serbestleştirme hareketidir. Bu serbestleştirme hareketi Avrupa’yı da etkilemiştir¹⁹. Avrupa’da 1997 yılında yürürlüğe giren “üçüncü Serbestleştirme Hareketi” rotalarda, bilet fiyatlarında, uçuş frekansları ve uçuş programlarındaki kısıtlamaları ortadan kaldırmıştır. Bunun sonucu olarak da düşük maliyetli havayolu şirketleri ortaya çıkarak, AB içinde istedikleri yere istedikleri fiyattan uçabilmeleri, rekabeti ve havacılığı geliştirmiştir²⁰.

¹⁸ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Hava Yolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara, 2001, s. 2.

¹⁹ TÜSİAD, a.g.e, s. 169.

²⁰ T.C. Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Mevcut Durum, Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi, 2005, bölüm 4-4,s,2.

Dünyadaki havalimanlarının büyük çoğunluğu kamuya ait ve havalimanı yatırımları devlet bütçesinden karşılanmaktadır. Çok pahalı olan havalimanı yatırımlarının hükümetler tarafından karşılanması zorlaşmaktadır. Bu yüzden havalimanlarının özelleştirilmesi gündeme gelmiştir. Günümüzde özelleştirme havaalanı yönetiminin özel şirketlere devredilmesi, kiralanması, satılması veya yapı-işlet-devret modelleri uygulanmaktadır.

1.5.5. Dünya’da ve AB’de Boru Hattı Ulaştırması

Gelişmenin vazgeçilmez unsurlarından biri olduğu her geçen gün daha güçlü delillerle kanıtlayan enerji ve enerjinin verimli kullanımı hızlı bir küreselleşme sürecinde bulunan dünyamızda, arz ülkelerde talep merkezlerinin çeşitli taşıma yollara ve en önemlisi boru hatlarıyla birbirine bağlanması zorunlu kılınmıştır. Çünkü gerek kara, gerekse deniz taşımacılığına göre ilk yatırım maliyeti daha yüksek olan boru hattı taşımacılığı, diğer taşıma şekillerinden daha süratli, daha ekonomik ve daha emniyetli olup, yapılan yatırımlar kısa sürede geri dönmesi gibi üstünlükleri bulunmaktadır.²¹ Ayrıca kesintisiz bir taşımaya imkân vermektedir.

Boru hatları maden cevheri ve kömür gibi yüklerin hidrolik ortamda taşınması veya esas kullanım alanı olan petrol ve doğalgaz taşımacılığında kullanılmaktadır. Boru hattı taşımacılığı petrol ve doğalgaz rezervlerinin bulunduğu ve üretildiği merkezlerden başlayarak tüketim pazarlarına doğru yapılmaktadır. Zengin ham petrol ve doğal gaz rezervlerine sahip Orta Doğu, Rusya ve Kuzey Afrika bölgesinden boru hatları ile Akdeniz ve Avrupa pazarlarına ulaştırılmaktadır. Amerika kıtasında da petrol ve doğal gaz boru hatları ile ülke içinde ve Kanada arasında ulaştırma sağlanmaktadır.

Dünyanın en uzun ham petrol boru hattı Kanada’da bulunan, 3.220 km uzunluğunda olan, Manitabo’dan Ontorio’ya ulaştıran hattır. Dünyanın en uzun gaz ulaştırma hattı ise Alaska’dan Kanada’ya uzanan 7.700 km uzunluğundaki hattır²².

²¹ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara, 2001, s. 2.

²² DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, a.g.e, ss, 3-5.

Bu bölümün sonucu olarak şunları söyleyebiliriz;

Ulaştırma eski tarihlerden itibaren insanların ve malların ulaşmasını sağlayan bir hizmet sektörüdür. İnsanların hemen hemen bütün yaşantısında ulaştırmadan bahsetmek mümkündür. Ulaştırma insanların ekonomik yaşantısını etkilediği gibi sosyal yaşamlarını da etkilemiştir. Bu yüzden ulaşım modern yaşamımızda insanların vazgeçilmez unsurlarından bir tanesi olmuştur. Günümüzdeki kullandığımız ürünler dünyanın belki de öbür ucundan gelmektedir. Hemen her dönemde istenilen ürüne ulaşma imkânı vardır. İnsanların sosyalleşmesi, birbirleri ile kaynaşması ulaştırma sayesinde biraz daha artmıştır.

Dünyada meydana gelen gelişmeler hemen hemen bütün ülkeleri etkilemiştir. Bu etkileme ulaştırma sektöründe de etkili olmuştur. Mesela lokomotifin icat edilmesiyle, dünyada demiryoluna olan ağırlığın hissedilmesi, motorlu aracın bulunmasıyla, karayoluna olan talebin artması gibi dünyada meydana gelen gelişmelerden ülkeler birbirlerini etkilemişlerdir. Ancak ulaştırma türleri arasında uyum sağlayan, bir başka deyişle, ulaştırma türleri arasında bir üstünlük değil de, birbirini tamamlayacak şekilde politika yürüten ülkelerin ulaştırma sektörleri daha çok gelişmiştir. Bunun sonucu olarak da ülke kaynaklarını israf etmediklerinden dolayı, ülkelerinin ekonomik gelişmelerini de sağlamışlardır. Gelişmiş ülkelerin ulaştırma sektörlerine baktığımızda, ulaştırma türleri arasında ki oranlarda belli bir denge görülmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

Türkiye’de ulaştırma sektörünün mevcut durumunu belirlemek için, ulaştırma sektörünün tarihsel dönem içinde bir değerlendirmesi ve ulaştırma türlerinin hukuki boyutu, alt yapısı, göstergeleri ve sorunları incelenecektir.

2.1. TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNE GENEL BİR BAKIŞ

Türkiye’de ulaştırma sektörüne genel bir bakışta, Osmanlı İmparatorluğu döneminden, planlı dönemler dâhil ulaştırma sektöründe nasıl bir gelişme yaşanmış, genel hatları ile birlikte incelenmiştir. Bu dönemler arasında ulaştırma sektörünün genel bir yapısı hakkında bilgi verilecektir.

2.1.1. Osmanlı Dönemi

Selçuklular, ulaştırma alanında Antalya, Alanya ve Sinop limanlarını kullanmaya başlamış, 1150 yıllarında kendi savaş gemilerini inşa etmek için tersaneler kurmuşlardır. Bu beyliklerden biri de Söğüt bölgesine yerleşmiş olan Osmanlı Beyliği, zamanla Marmara kıyılarında bulunan Karamürsel’de tersane kurulmuştur. Daha sonraki süreçle Osmanlı Beyliği’nin devlet haline gelmesiyle kurulan Gelibolu tersanesinde birçok gemi inşa edilmiştir. İstanbul’un fethinde de gemiler, dahice bir fikirle karadan yürütülerek İstanbul’un fethi sağlanmış ve sonraki süreçte 1455 yılında Haliç’te tersane kurulmuştur. Bu tersane 16.yüzyılda dünyanın en büyük tersanesi olarak tarihte yerini almıştır. 1874 yılında ilk çelik tekne gemi inşa edilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu dönemine ait 86 adet tersane olduğu bilinmekte olup, çöküş dönemimin başlaması ile tersanecilik çok azalmış, işgalden sonra ise işgalciler tarafından tersaneler tahrip edilerek kullanılmayacak duruma getirilmiştir.

Osmanlı’lar da deniz ulaştırması ve karayolu ulaştırması paralel yürütülmüştür. İmparatorluğun yükseliş dönemlerinde ihtiyaçlara cevap verebilecek yol ağları geliştirilmiş ve bunlar uzun süre ayakta tutulmuştur. İmparatorlukta genel ağırlık askeri amaçlar doğrultusunda yolların açılması, bayındırlık hizmetleri,

kervansaraylar ve köprüler yapılması şeklinde olmuştur. İmparatorluğun çöküş dönemlerinde ise yollar ihmal edilmiş, teknolojik gelişmelerden yararlanılmamış ve yol ağları zamanla kaybolmuştur. Tanzimat Döneminde ülkenin kaynaklarının kullanılması için tarımda elverişli bölgeler ile denizle bağlantısının sağlanması için ulaştırma araçları kullanılmıştır. İkinci Meşrutiyetten sonra 7.600 km.lik yolağının yapılması kararlaştırılmış ancak savaşlardan ve iç isyanlardan dolayı gerçekleştirme imkânı olamamıştır.

Aynı dönemde Osmanlı topraklarında 1856 -1922 yılları arasında toplam demiryolu uzunluğu 8.619 km'dir. Bu hatların yaptırılması Osmanlı yönetimi tarafından gerçekleştirilmiş, Osmanlı'da teknolojik imkânlar olmadığı için demiryollarının tümü geniş imtiyazlar kopartılarak yabancı şirketler tarafından inşa edilmiş ve işletilmiştir. Cumhuriyet öncesi çeşitli yabancı şirketler tarafından inşa edilen demiryolu hattının 4.000 km.lik bölümü, Cumhuriyetin ilanı ile belirlenen Milli Sınırlar içinde kalmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'ndan genç Cumhuriyete, yabancı şirketlere ait 2.282 km.lik normal genişlikte hat ve 70 km uzunluğunda dar hat ile devlet yönetiminde olan 1.378 km.lik normal genişlikte hat kalmıştır.²³

Osmanlı'da ilk havacılık tecrübesi 1600 yıllarında Hazerfen Ahmet Çelebi'nin yaptığı kanatlarla Galata'dan Üsküdar'a uçarak 6 km kat etmesi ve 5 dakika havada kalması ile başlamaktadır.1785 yılında ise ilk balonla uçuş gerçekleşmiştir. Havacılık konusunda gerçek manada gelişme 1911 yılında askeri alanda başlamıştır. 1 Haziran 1911 yılında Türk Hava Kuvvetleri kurulmuştur. Birinci dünya savaşında Hava Kuvvetleri kullanılmıştır. Türkiye'de ilk sivil havacılık 1912 yılında faaliyetleri başlamıştır.

Diğer taraftan, Avrupalılar sanayi devriminden sonra baş gösteren hammadde ihtiyaçlarını karşılamak için toprakları verimli olan ve hammadde imkânları geniş olan topraklara ulaşmak istiyorlardı. Osmanlı toprakları hem hammadde yönünden zengin hem de jeopolitik yapısından dolayı diğer ülkeler için cazibe merkezi haline gelmiş ve bu amaçla çeşitli ulaşım yatırımlarına girmişlerdir. Aynı dönemde Ruslar ise doğu bölgelerinde stratejik amaçları için yollar inşa etmişlerdir.

²³ TCDD, <http://www.tcdd.gov.tr/genel/tarihce.htm> (11.05.2009).

2.1.2. 1923 – 1948 Dönemi

1923 yılında yeni Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda; 4.138 km demiryolu ağı, 13.835 km uzunluğunda kaplama şose yol, 4.450 km toprak yol ve bu yollar üzerinde 94 köprü miras kalmıştır. Savaşın etkisi ile demir raylarının çoğu dinamitlenmiş, yolcu ve yük vagonları ise harap denilecek şekle getirilmiştir. Bu demiryolların bir kısmı yabancı şirketlerin elinde bir kısmı da devletin elindeydi.

Cumhuriyet döneminde, ulaşım sorununa çözüm için demiryolları yapımı ile el atıldı. Çünkü demiryolu 19. yüzyılın en etkin ve en güvenli ulaşım sistemi idi. Demiryolu ülkenin ekonomik kalkınması için çok zorunlu olduğuna inanılıyordu. Bu nedenle Atatürk'ün emri ile "Ülkeyi Demiryolla Örmek" programı vücuda getirilmiştir.²⁴

Ulusal Demiryolu politikamızın başlangıcı 24 Mayıs 1924 tarihidir. Bu tarihte aralarında Anadolu-Bağdat, Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya, Arifiye-Adapazarı hatları ile Haydarpaşa liman ve rıhtımı, sözleşme hükümlerine uygun olarak satın alındı.²⁵ Demiryolları milli çıkarlar doğrultusunda yapılandırılmış, aynı zamanda tabii kaynaklara ulaşılarak ekonomik kalkınmanın sağlanmasında öncü rol oynamıştır.

Tablo 4: Cumhuriyet Döneminde onar yıllık dönemler itibariyle demiryolu hat yapımı

Dönemler	Demiryolu hat yapım (km)
1920 – 1930	633
1930 – 1940	2.484
1940 – 1950	374
1950 – 1960	288
1960 – 1970	423
1970 – 1980	183

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı- Ulaştırma Sektörünün Koordinasyonu, Sonuç Raporu Cilt 1, Ankara 1977, s.22a.

Yukarıdaki Tablo 4’de görüldüğü gibi Cumhuriyetin ilk yıllarında sadece 633 km yeni demiryolu yapılmıştır. 1929 yılında Dünya’da ekonomik buhran olmasına

²⁴ ERGÜN, a.g.e, s,70.

²⁵ T.C. Ulaştırma Bakanlığı – Ulaştırmada 50.Yıl, Ankara 1973,s,42.

rağmen 1930 – 1940 yılları arasında 2.484 km yeni demiryolu hattı döşenmiştir. Diğer yıllarda ise demiryolu hat yapımı daha düşük kalmıştır. Demiryolu hat yapımının dışında lokomotif ve vagon bakım ve onarımı için atölyeler kurulmaya başlanmıştır. Almanlar tarafından 1894 yılında Eskişehir’de kurulan Lokomotif ve Vagon Tamir Atölyesi, 1924 yılında demiryolları idaresine devir edilmiştir. 1929 yılında ise makas, köprü, güvenlik tesisatı ile ilgili yapım ve onarımını üstlenecek atölyeler kurulmuştur. 1958 yıllarında sonra ise lokomotif, yük ve yolcu vagonları, yedek parçalar imal edilmeye başlanmıştır.

Cumhuriyet döneminde demiryolu politikasının amaçları aşağıda başlıklar halinde toplanmıştır.

- Ülkenin doğal kaynaklarına ulaşmak
- Tüketim ve üretim merkezlerini birbirine bağlamak, limanlarla ara bölgeler arası ilişkileri demiryolu ile sağlamak
- Ekonomik kalkınmayı ülke düzeyine yaymak, özellikle az gelişmiş bölgelere ulaşmak
- Ekonomik kalkınmanın yanında sosyal kalkınmayı da sağlamak
- Milli güvenliğin gerektirdiği şekilde bir demir yolu şebekesine sahip olmak.²⁶

Doğal kaynaklara ulaşılması amacıyla, demiryolu hattı ile Ergani’ye bakır, Ereğli’ye kömür, Adana’ya pamuk ve Çetinkaya’ya da demir için ulaşılmıştır. Ekonomik kalkınmayı ülke geneline yaymak için demiryolu yapımı Batı Anadolu’dan Doğu Anadolu’ya kaydırılmıştır. Bu amaç doğrultusunda Kayseri, Sivas, Niğde, Malatya, Elazığ, Diyarbakır ve Erzurum’a 12 yılda demiryolu bağlantısı sağlanmıştır. Liman ara bölge ilişkisi için Samsun ve Zonguldak hatları ile İç ve Doğu Anadolu’nun deniz bağlantıları gerçekleştirilmiştir. Demiryolunun hangi güzergâhlardan geçeceği askeri amaçlar doğrultusundaki örneği ise Ankara’yı Zonguldak’a bağlarken Çankaya’dan geçmesi ve Ankara – Sivas demiryolunun Kayseri ve Sivas’tan geçmesidir.

Karayolları taşımacılığının gelişmesi bu dönemde fazla etkili olmamıştır. Müdafa-i Milliye Vekâleti’nin 1923 yılında yaptığı araştırma sonucuna göre Anadolu’da 300 bin kadar araba ve 350 bin kağrı mevcuttu. Taşıma ve nakliye

²⁶ ERGÜN, a.g.e,s,72.

işlerinin büyük kısmı hayvanlarla yapıldığı için karayollarının bakımına da fazla önem verilmemiştir. Genel olarak karayolu taşımacılığı ilkel şartlarda yapılmakta idi, seyahatler ise çok uzun sürüyordu. Örneğin Ankara – İstanbul 79 saatte, Ankara – Samsun 96 saatte, Ankara – Bursa 67 saatte, Erzurum – Trabzon 57 saatte, Diyarbakır – İskenderun arası ise 102 saatte ulaşma imkânları mevcuttu²⁷.

1921 ve 1925 yılında çıkartılan bir kanunla, 18 – 60 yaşları arasındaki erkek nüfus için yol vergisi yükümlüğü vardı. Bu kanun maddesine göre herkes (sakatlar, fakirler, maluller, öğrenciler, askerliğini yapmakta olanlar hariç) yol vergisi verecek veya yol inşaatında çalışacaktı. 1927 yılında devlet il yollarını birleştiren kanun çıkartıldı, 1929 yılında Şose ve Köprüler Kanunu çıkartıldı. Bu kanunların hükümleri doğrultusunda yol, köprü ve bayındırlık hizmetleri bir düzen altına alındı, 1929 dünya ekonomik kriz ülkemizde de kısıtlamalara gidilmesini sağladı, ayrıca demiryollarına verilen ağırlık nedeni karayollarında fazla gelişme sağlanamadı. Ancak bu zor şartlar altına 1923 – 1933 yılları arasında yaklaşık 2.200 km uzunluğunda yeni üst yapılı yol (kırma taş) inşa edilmiştir.²⁸

Cumhuriyetin ilanından sonra denizcilik sektöründe fazla gelişme sağlanamamış, Haliç'te bulunan Camialtı ve Taskızak tersaneleri onarılmıştır. 1926 yılında Gölcük tersanesini kurma çalışmaları başlatılmıştır. Bu dönemde Kabotaj Kanunu kabul edilerek, denizcilik sektöründe yük ve yolcu taşımacılığı Türk bayraklı gemiler ve vatandaşlar vasıtasıyla gerçekleştirileceği getirilmiştir. Bu kanun kapsamında Türk denizciliğinin gelişmesi sağlanmıştır.

Havacılık sektöründe ki gelişmeler bu dönemde fazla olmamıştır. 1925 yılında “Türk Tayyare Cemiyeti” kurularak havacılık temelleri atılmıştır.

2.1.3. 1948 – 1963 Dönemi

1948 yılından önce dünyada demiryolu nasıl tek seçenek olarak düşünülmüşse, 1948 yılından sonra da ulaşım sistemleri içinde karayolu tek seçenek olarak düşünülmüştür. Böyle düşünülmesindeki etkileri şöyle sıralayabiliriz;

- Petrol üretiminin hızla artması ve fiyatlarında ki nispi düşüş

²⁷ DARKOT, Besim. Türkiye İktisadi Coğrafyası, İstanbul 1958, s,165.

²⁸ T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü, Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı, Ankara, 1976, s,109.

- Motorlu taşıt araçlarında patlama yaşanması
- Karayolunun demiryoluna göre yükleme boşaltma bakımından daha esnek olması
- Karayolu yapımı için yeni teknolojilerin geliştirilmesi
- Uçaklarda kapasite, hız ve güvenliğin artması
- Yerel yerleşim yerlerini birbirine bağlanma ihtiyacıdır.

Karayolları yapımı, teknolojinin getirmiş olduğu imkânlar doğrultusunda makineli çalışma devri başlamıştır. Karayolu sistemi bu dönemde demiryollarını besleyecek şekilde tasarlanmıştır. Türkiye de dünyadaki gelişmelerden etkilenmiş ve karayoluna ağırlık verilmiştir. Türkiye karayolları, makineli çalışma devri bu dönemde başlamıştır.

Bu dönemde Türkiye’de ki karayolu durumunu yok denecek kadar yetersizdi. 1948 yılında, ülkemizde ki 1 km² düşen yol miktarı, Tablo 5’de açık olarak kendini göstermektedir.

Tablo 5: Bazı ülkelerin 1948 yılında 1km² ye düşen yol uzunluğu²⁹

ÜLKELER	1 KM ² DÜŞEN YOL (M)
Afganistan	12 m
Türkiye	17 m
Yunanistan	170 m
Bulgaristan	340 m
Romanya	580 m

Kaynak: BERKSAN, Nazım, Yol Davamız Nerede?, Ankara, 1950, s.13.

Tablo 5’den de anlaşılabacağı gibi o yıllarda karayolu ağıımız olduğundan daha kötü idi. Afganistan’ın coğrafi şartları, ülkemize göre daha dağlık olmasına rağmen, nerdeyse bize yakın miktarda km² düşen karayolu uzunluğu mevcuttu. Diğer ülkeleri coğrafi şartları ve yüz ölçümüne göre değerlendirecek dahi, bizim 10-20-30 katımız kadar yol ağıları vardı. Bu durum karayolumuzun ne kadar yetersiz olduğunun bir göstergesidir.

1948 yılında Bayındırlık Bakanlığı tarafından, Türkiye’nin ana ulaşım damarı olarak 23.054 km.lik bir yol ağı saptanmıştı. Bu anayolların 9 yıl içinde tamamlanması öngörülüyordu. 1951 yılında yapılan bazı önemli eklerle bu yollar

²⁹ BERKSAN, Nazım, Yol Davamız Nerede?, Akın Matbaası, Ankara, 1950, s.13.

24.306 km.ye çıkartılmıştır. Diğer taraftan yolların yapı ile ilgili olarak Bayındırlık Bakanlığı ile ABD Yollar İdaresi arasında bir işbirliği sağlanmış, gerekli masraflar için de “ MARSHALL” planından yardım temin edilmişti. MARSHALL planından temin edilen makinelerle 1949 yılında 15.424 km, 1950 yılında 18.365 km ve 1954 yılında ise 20.307 km.lik yol sürekli bakım altına alınmıştı.³⁰

Dokuz yıllık karayolu programının uygulanmasında büyük gelişmeler sağlanmıştır. Özellikle 1951 yılında Karayolları Genel Müdürlüğünün kurulması ile düzenli ve disiplinli uygulama başlatılmıştır. Türkiye geneli 13 bölgeye ayrılmış, bu bölgelerin düzenlenmesinde özellikle doğu bölgelerimizin yola kavuşması ön planda tutulmuştur.

1948 yılında karayolları ağının hazırlanmasında; yurt savunması, ekonomik zorunluluk, sosyal gerekler, iç ve dış turizm gibi etmenler göz önünde bulundurulmuştur. Devlet Yolunun seçimde, ana yönlerin bağlanması, nüfus ölçeği, ticari ürün değer ölçeği ve ayrıca turistik önemi olan yerler gibi özellikler değerlendirilmiştir.

Bu dönemde demiryolu taşımacılığında da kısıtlı çalışmalar yapılmıştır. Ancak bu çalışmalar teknik ömrünü doldurmuş hatların yenilenmesi, ağır trenlerin geçmesine elverişli olmayan köprülerin onarılması, trenlerin hız yapmasını engelleyen makaslar değiştirilmesi, yeni yük ve yolcu vagonlarının ve lokomotifler imal edilmesi veya satın alınması yönünde olmuştur. Sivas atölyesinde günde iki vagon imal edecek şekle getirilmiş, Eskişehir tamir atölyesi de genişletilmiştir. Özellikle 1950 – 1954 yılları arasında demiryolu taşımacılığında sınırlı bir iyileşme sağlanmış ve bunun sonucu olarak taşınan yolcu miktarı 1950 – 1953 arası 53 milyondan 62 milyona (% 17) , yük taşımacılığında ise 8,7 milyon tondan 11,3 milyon tona (%30) çıkmıştır.³¹

Denizcilik sektöründe de önemli atılımlar yapılmıştır. 1950 yıllarında bakım onarım faaliyetlerini sürdürmek için Haliç ve İstanbul boğazında özel sektör tersaneleri kurulmuş, 1960’lı yılların sonlarında ise küçük tonajlı gemi inşaatlarına başlanmıştır. 1960 yılların başlarında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’na bağlı limanlarda küçük tonajlı gemiler ve harp gemi bakımları yapılmıştır. Trabzon, Samsun, Giresun, İskenderun ve Mersin limanları yeniden yapılmış ve

³⁰ TÜTENGİL, a.g.e, ss.21-33.

³¹ Münakalat Vekâleti – Münakalât Çalışmaları 1950 – 1954, Ankara, 1954, s.11.

genişletilmiştir. Sarayburnu, Tophane, Galata ve Haydarpaşa rıhtımlarına depolar inşa edilerek yükleme boşaltma tesisleri yapılmıştır. Modern gemiler alınarak da ticaret filomuz geliştirilmiştir.

Sivil havacılık asıl gelişmesi ikinci dünya savaşından sonra başlamıştır. Bu dönemde hem uçakların modernleştirilmesi hem de yeni havalimanlarının yapımına ağırlık verilmiştir. 1949 yılında Hava Meydanları bürosu kurulmuştur.

2.1.4. 1963 ve Sonrası (Planlı Dönem)

Türkiye planlı döneme girmesi ile birlikte beşer yıllık kalkınma planları hazırlanmış, bu açıklanan planlar içinde ulaştırma sektörüne de yer verilmiştir. Ulaştırma sektörünün gelişmesi için çeşitli hedefler belirlenmiştir.

Birinci Beş yıllık Kalkınma Planında Ulaştırma Sektörü için alınan kararları aşağıda maddeler halinde şöyle özetleyebiliriz.³²

- Mevcut taşıma kapasitesinden tam olarak yararlanmak,
- Hizmetleri iyileştirmek maliyetleri düşürmek,
- Alt sektörler arasındaki rekabeti haksız olmaktan çıkarmak,
- lke koşullarına uygun olarak ulaştırma sistemleri arasında işletme, alt yapı ve tarifelerde dengeyi sağlamak,
- Alt sektörler arasında ahenkli bir vergi politikası oluşturmak,
- Taşıma politikasını tek elden yürütmek,
- Uzak taşımaları demiryolu ve denizyolu ile yapmak,
- Taşıma sistemleri arasında koordinasyonu sağlamak,
- Türk ticaret filosunu geliştirmek

Diğer kalkınma planlarında da ulaştırma sektörü için kararlar alınmış, bazı kararlar gerçekleştirilmiş bazı kararlar ise gerçekleştirilememiştir. Ulaştırma sektöründe n görülen yatırım hedeflerine varılmış hatta bazen bu hedeflerin üstüne çıkmıştır. Ulaştırma sektörleri arasında bir denge kurulması öngörülürken, karayoluna ağırlık verilmiştir. 1963 – 1967 döneminde ulaştırma sektörü yatırım payı, karayolu % 72, demiryolu % 17, Denizyolu % 9, havayolu ise % 2 olarak

³² DPT, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1963- 1967, Ankara, 1963, s,384.

gerçekleşmiştir. 1973 – 1977 döneminde ulaştırma sektörü arasındaki yatırım payı; karayolu % 52, demiryolu % 22, denizyolu % 12 ve havayolu ise % 14 olarak gerçekleşmiştir. Yük ve yolcu taşımacılığında da karayolunun payı büyümüştür.³³

Türkiye 1965 yılında TIR sözleşmesi imzaladıktan sonra uluslararası nakliyecilik gelişmeye başlamıştır.³⁴ 1970 yıllarının sonlarına doğru 19.000 km asfalt kaplamalı devlet ve il yolların toplamı 25.000 km idi. 1973 yılında Asya kıtası ile Avrupa kıtası Boğaziçi Köprüsü ile birbirine bağlanmıştır. 1980'li yıllara gelindiğinde, 24.500 km.si asfalt kaplamadan oluşan 35.000 km devlet yolları, 9.600 km.si asfalt kaplamadan oluşan 27.500 km olan il yollarından meydana gelmekteydi. Ayrıca bu yıllarda otoyol hamleleri de başlatılmıştı. Bugün ülkemizde diğer taşıma sistemlerine göre karayollarının yolcu taşımacılığında payı % 95, yük taşımacılığında payı ise % 90 oranındadır.³⁵

1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde, demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşamamıştır. Bütün planlarda, sanayinin artan taşıma taleplerinin yerinde ve zamanında karşılanabilmesi için demiryollarında yatırımlara, yeniden düzenlemelere ve modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilmesi öngörülmüş olmasına rağmen hayata geçirilememiştir. Bu politikaların sonucu olarak, 1950 -1980 yılları arasında yılda sadece ortalama 30 km yeni hat yapılabilmektedir.³⁶

Denizcilikte ki gelişmeler demiryolundaki gibi kısır geçmemiştir. 1962 yılında denizcilik de taşıma kapasitesinin % 40 kamu kesimine, % 60 özel kesime ait olmak üzere toplam 798.300 dwt dur. Yine bu yılda tersane kapasitelerinin % 95 kamuya, %5 ise özel sektöre aitti. 1981 yılında denizciliğe dinamizm kazandırabilmek için İstanbul Deniz Ticaret Odası kurulmuştur. Bu yıllardan sonra teşvikler, krediler, kazanılan deneyimler, mevcut kapasitelerin artırılması, ithalatın kolaylaşması, limanlarda yapılan yatırımlar ve iyileştirmeler ve modernizasyonun tamamlanması ile taşıma kapasitesi ve gemi yapımında büyük gelişmeler yaşanmıştır. Türk filosunun 1989 yılında taşıma kapasitesi 5.123.888 dwt olmuştur. 1993 yılında, denizcilik sistem ve hizmetlerinin ülkenin deniz ilgi ve çıkarlarına ve

³³ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Danışma Yüksek Kurulu, Bildiriler, Görüşler Öneriler, Ankara, 1974 ss, 4-11.

³⁴ TÜSİAD, a.g.e, s,95.

³⁵ T.C. Ulaştırma Bakanlığı KGM, <http://www.kgm.gov.tr/asps/KGM/tarihce.pdf>(04.06.2009).

³⁶ TCDD, <http://www.tcdd.gov.tr/genel/tarihce.htm>(04.06.2009).

ihtiyaçlarına uygun olarak tahsisi ve geliştirilmesi için Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuştur.

Hava ulaştırma sektörü 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesiyle belirgin bir gelişme içine girmiştir.

2.2.TÜRKİYE’DE KARAYOLU ULAşTIRMASI

Osmanlı İmparatorluğunun yükselme döneminde askeri amaçlar doğrultusunda ki ulaşım ağı, zamanın şartlarında iyi denecek durumda idi. İmparatorluk gerileme döneminde girdiğinde ulaşım ağlarında bakım ve onarım azalmış ve ulaşım aksamıştır.

Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında ise zamanın şartları doğrultusunda demiryoluna ağırlık verilmiş karayolu ikinci planda kalmıştır. Yinede diğer ülkelerle karşılaştırma yaptığımızda yol ağımız oldukça düşük seviyelerde kalmıştır.

II. Dünya savaşından sonra ekonomik ve teknolojik gelişmeler doğrultusunda karayolu altın çağını yaşamıştır. Artık karayolları yapımı hem petrol ürünlerinden hem de betonlardan yararlanılarak, makineli çalışmalarla ülkenin ulaşım ağı genişletilmiştir. Ulaşım teknolojilerinin ve araçlarının gelişmesi, özel sektörün ulaşım ağında yer alması sağlamıştır.

Ülkemizde karayolu taşımacılığındaki hukuki açıdan ancak 2000 yıllardan sonra düzenlemeye başlanmıştır. Karayolu ile uluslararası düzeyde bulunan sözleşmelere ancak 1990 yıllarda ye olmaya başlanmıştır. Sadece TIR sözleşmesi 1966 yılında imzalanmıştır. Ülkemizde karayolu ağırlıklı bir politika izlendiği halde bu alanda, hukuki düzenlemelere ve alt yapılar ancak son yıllarda belirli bir seviyelere gelmeye başlanmıştır.

2.2.1. Türkiye’de Karayolu Ulaştırmasında Hukuki Durum

Karayolları taşımacılığını etkisi altına alan hukuki boyutları kendi hukukumuzda ve uluslararası boyutu olarak iki şekilde inceleyebiliriz.

2.2.1.1. Hukuki Durumun Ulusal Boyutu

Türk hukuk sisteminde karayolu taşımacılığı ile ilgili ilk hükümler 1956 yılında ki Türk Ticaret Kanun’unda yer bulmuştur. 1983 yılında ise trafikte düzeni sağlamak için trafik kanunu çıkartılmıştır. Karayoluyla ilgili kanun ancak 2003 yılında düzenlenebilmiştir.

Hukukumuzda karayolu ile ilgili kanunlar aşağıda gösterilmektedir.

Türk Ticaret Kanunu: 29.06.1956 tarihli 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun Kıymetli Evraklarla ilgili Üçüncü Kitabının İkinci Kısım, “taşıma işleri ve taşıma senedi” başlığı altında ki 762. madde ile 815. maddeler arasındaki yer almaktadır.

Karayolları Trafik Kanunu: 18.10.1983 tarihinde 18195 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu kanunun amacı, karayollarında can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri belirlemektir (Madde1). Bu kanun, trafikle ilgili kuralları, şartları, hak ve yükümlülükleri, bunların uygulanmasını ve denetlenmesini, ilgili kuruluşları ve bunların görev, yetki ve sorumluluk, çalışma usulleri ile diğer hükümleri kapsar. Bu kanun, karayollarında uygulanır (Madde 2).

Karayolu Taşıma Kanunu: 10.07.2003 tarihli 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu çıkartılmıştır. Bu kanunda karayoluyla ilgili genel düzenlemeler mevcuttur.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği: 25.02.2004 tarihinde 25384 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiş, 16.01.2009 tarih ve 27112 sayılı Resmi Gazete’de en son değişiklikle toplam 8 değişiklik yapılarak son halini almıştır. Bu yönetmeliğin amacı, 4925 sayılı “ Karayolu Taşıma Kanunu”nda yer alan karayolu taşımalarını, ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taşımacı, acente, taşıma işleri komisyonculuğu, nakliyat ambarı işletmeciliği, kargo işletmeciliği, lojistik işletmeciliği, taşıma işleri organizatörlüğü, terminal işletmeciliği, oto kiralama işletmeciliği, dağıtıcılık ve benzeri hizmetlerin şartlarını; taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını belirlemek, karayolu taşımalarının, diğer taşıma sistemleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini, denetimini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır. (Madde1)

2.2.1.2. Hukuki Durumun Uluslararası Boyutu

Ülkemizde karayoluyla ilgili bulunan uluslararası hukuki sözleşmelerin ilki olan TIR sözleşmesine, 1966 yılında imza atılmış, diğer sözleşmelere de 1993 yılında ve sonraki yıllarda imzalanarak taraf olunmuştur. Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar aşağıda açıklanmıştır.

TIR Konvansiyonu: TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi(TIR Sözleşmesi). Bu sözleşme, 1959 TIR sözleşmesin yerini almak üzere Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nca 14 Kasım 1975 tarihinde kabul edilmiştir. TIR Konvansiyonu Türkiye'de 1966 yılından bu yana uygulanmaktadır. Sözleşmenin amacı, uluslararası nakliyecilerin bir veya birden fazla ülkenin kara sahasından geçerken karşılaştıkları güçlükleri azaltmak, aynı zamanda gümrük idarelerine geleneksel ulusal prosedürlerin yerine uluslararası kontrol sistemlerinin kullanılması olanağını sunmak, her devletin malların taşınması esnasındaki olası vergi kayıplarını etkin olarak önlemektir. TIR transit taşımacılık önemli ölçüde verimlilik artışı ve maliyet tasarrufu sağlamıştır. TIR transit hareketlerinin sayısı yılda 3 milyonun üzerindedir. Türk filosu, TIR Akit ülkeleri arasında en büyük filolardan biridir. Ülkemizde TIR sözleşmesinde ki kefil kuruluş ise Türkiye Odalar ve Borsalar Birliğidir (TOBB).

CMR Konvansiyonu: Karayoluyla Uluslararası Yük Taşımacılığına İlişkin Sözleşme (CMR). Eşyaların karayoluyla uluslararası taşınmasını hukuken düzenlemek ve bu konuda taraf devletlerarasında karayoluyla eşya taşıma koşullarını standart hale getirmek amacıyla, 1956 yılında Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından hazırlanarak, 02.07.1961 tarihinde yürürlüğe girmiş bir uluslararası anlaşmadır. Bu anlaşma 05.07.1978 tarihli bir protokolle değişikliğe uğrayarak bugünkü halini almıştır. Türkiye'nin "Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR)" Konvansiyonuna katılması, 07.12.1993 tarihli ve 3939 sayılı Kanunla uygun bulunmuş olup; Türkiye, CMR Konvansiyonu ile birlikte, bu Sözleşmenin eki olan 05.07.1978 tarihli Protokole, sözleşmenin 47. maddesine çekince konulmak suretiyle taraf olmuştur. (94/6322 sayılı 0.212.1994 tarihli Bakanlar Kurulu kararı; 04.01.1995 tarihinde 22161 sayısı ile Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir).Konvansiyonun

en önemli amacı, nakliyecinin sorumluluğuna yönelik tek tip bir düzenlemenin oluşturulmasıdır. Sözleşmeye 53 taraf ülke imza atmıştır. CMR Konvansiyonu'nun geçerli olduğu ülkeler, tek bir yasal sistemle birbirine bağlanmış tek bir yasal bölge oluşturmaktadır. Sonuç olarak Konvansiyon, ulusal yasal sistemlerin yanında ayrı bir sistem olarak kabul edilebilir. Konvansiyon malların alındığı yer ile teslim edileceği yerin en az biri akit taraf olan iki farklı ülkede bulunduğu takdirde ve ücret karşılığında karayoluyla eşya taşımacılığına yönelik her taşıma sözleşmesi için geçerlidir.

AETR Konvansiyonu: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR), bu anlaşmaya katılmamız Temmuz 1999 tarihinde TBMM tarafından kabul edilmiş ve kanunlaşmıştır.

ADR Konvansiyonu: Tehlikeli Maddelerin Uluslararası Karayolu Nakline Dair Avrupa Anlaşması(ADR), Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından düzenlenmiş bir konvansiyon olup taraf ülkelerin toprakları üzerinden ya da sınırları arasında gerçekleştirilen tehlikeli madde taşımalarını kapsamaktadır. ADR konvansiyonu 1957 yılında Cenevre'de imzalanmış 29 Ocak 1968 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Tehlikeli eşya taşımacılığı konusunda Türkiye'nin ADR Konvansiyonu'nu 31 Mart 2007 tarihi itibarıyla imzalanmış, uygulamaya yönelik Yönetmelik, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanarak Resmi Gazete'de yayınlanmıştır. Ancak söz konusu yönetmeliğin yürürlüğe giriş tarihi 1 Ocak 2009'dur. Yönetmeliğin tam anlamıyla uygulamaya konması için ADR Anlaşmasına resmen taraf olunmasına yönelik girişimlerin bir an önce sonuçlandırılması gerekmektedir.

İkili Anlaşmalar: İki ülke arasına transit olarak yolcu ve eşya taşımacılığını kolaylaştırmak ve geliştirmek için, 2008 yılı sonu itibarıyla, Türkiye ile 53 yabancı ülkeler arasında çeşitli tarihlerde, iki ülke arasında ikili anlaşmalar imzalanmıştır. Bu anlaşmalar çeşitli yönlerden karayolu taşımacılığı sektörüne olumlu katkılar sağlamaktadır.

2.2.2. Türkiye’de Karayolu Ulaştırmasında Altyapı ve Göstergeler

Ülkemizde karayolu ulaştırmasında iki önemli kurum görev yapmaktadır. Bu kurumlar; Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü ve Karayolları Genel Müdürlüğüdür (Karayolları Genel Müdürlüğü 2007 yılından önce Bayındırlık Bakanlığına bağlı idi). Ülkemizde karayolları otoyollar, devlet yolları³⁷, il yolları³⁸ ve diğer yollar olmak üzere dört sınıfa ayrılmıştır. Otoyolların, devlet yolları ve il yollarının plan, yapım, bakım ve işletilmesi Karayolları Genel Müdürlüğü’ne verilmiştir. Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü ise demiryolu ve karayolu taşımacılığın mevzuat düzenlemeleri yapmak, anlaşmalara taraf olmak ve diğer ulaştırma hizmetleri ile uyum sağlayıcı önlemler almak geliştirmektir.

Diğer yollar olarak zikredilen; 1) Turistik yollar, bu yolların yapılması ve bakımı Turizm Bakanlığınca sağlanan finansmanla, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. 2) Köy yolları³⁹, İl özel İdare Müdürlüklerinin sorumluluk alanına girmektedir. 3) Orman yolları, Çevre ve Orman Bakanlığının sorumluluk alanına girmektedir. 4) Şehir içi yollar ise Belediyelerin sorumluluğu altındadır.

Tablo 6: 01.01.2009 Tarihi İtibariyle Türkiye’nin Mevcut Yol Ağı Uzunluğu (Km)

Satış Cinsi	Otoyol	Devlet Yolları	İl Yolları	Toplam
Afsal Beton	2.010	6.910	1.094	10.014
Sathi Kaplama	-	23.874	26.431	50.305
Parke	-	60	108	168
Stabilize	-	157	1.443	1.600
Toprak	-	104	758	862
Geçit Vermez	-	206	878	1.084
Toplam	2.010	31.311	30.712	64.033
Bölünmüş Yollar	1.987	11.747	789	14.523

Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr>(15.05.2009)

Tablo 6’da görüleceği gibi, 01.01.2009 tarihi itibariyle, 64.033 km uzunluğundaki karayollarının % 48’ini il yolları, % 49’unu devlet yolları, % 3’ünü

³⁷ Devlet Yolu: Önemli bölge ve il merkezlerinin deniz, hava ve demir yolu istasyon, iskele, liman ve alanlarını birbirine bağlayan birinci derece ana yolları.

³⁸ İl Yolu: Bir il sınırı içinde ikinci derece önemi haiz olan ve şehir, kasaba, ilçe ve bucak gibi belli başlı merkezleri birbirine, il merkezine ve komşu illerdeki yakın ilçe merkezlerine, Devlet yollarına, demir yolu istasyonlarına, limanlara, hava alanlarına ve kamu ihtiyacının gerektirdiği diğer yerlere bağlayan yolları.

³⁹ Köy yolu: Devlet ve il yolları dışında kalan belde belediyeleri ve köyü; köye ve bağlılarını, il ilçe ve bucak merkezleri ile Devlet ve il yollarına bağlayan yolları.

otoyollar oluşturmaktadır. Toplamdaki karayolumuzun % 22'si bölünmüş yollardan meydana gelmektedir. Karayollarımızın %15'i asfalt beton, %78'i sathi kaplamadan, %7'si de stabilize ve toprak yoldan oluşmaktadır. Karayolları sorumluluğu altında bulunan köprülerin, Ocak 2009 tarihi itibariyle durumu şöyledir; devlet yollarında 199.653 metre toplam uzunluğunda 4.232 adet köprü, il yollarında 56.001 metre uzunluğunda 1.628 adet köprüdür. Genel toplamda ise 255.654 metre uzunluğuna 5.860 adet köprü bulunmaktadır⁴⁰. 03.02.2005 tarihi itibariyle Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü'ne bağlı bulunan köy yollarımızın toplam uzunluğu 291.870 km.dir. Bu yolların 222.790 km.si 1.derece yoldan, 69.080 km 2.derecede yoldan oluşmaktadır. Bu yolların 6.131 km.si 2004 yılında çıkartılan 5216 sayılı Büyükşehir Belediyeler Kanunu gereğince Büyükşehirlere devredilmiştir. Geri kalan 285.739 km uzunluğundaki köy yollarımız ise 13.01.2005 tarihinde, 5286 sayılı kanun ile Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün kaldırılması sonucunda mevcut köy yolları İl Özel İdarelere devredilmiştir⁴¹.

Tablo 7: Otoyollar, Devlet ve İl Yolları Üzerinde ki Taşımlar(Milyon)

Yıl	YOLCU - KM					TON - KM		
	Devlet Yolları	İl Yolları	Otoyol	Toplam	Devlet Yolları	İl Yolları	Otoyol	Toplam
2005	134.681	15.865	31.606	182.152	128.343	9.984	28.504	166.831
2006	133.608	15.991	37.994	187.593	134.361	10.112	32.926	177.399
2007	147.694	17.548	43.873	209.115	136.967	9.911	34.452	181.330

Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr> (15.05.2009)

Tablo 7'de verildiği gibi, 2007 yılında karayolunda yurtiçi yük-eşya taşımacılığının %75'i devlet karayolundan, %19'u otoyollardan, % 5'ide il yolları üzerinden taşınmıştır. Yolcu taşımacılığında ki pay ise yaklaşık aynı değerlere yakındır. Yurtiçi yolcu taşıma miktarlarının %70'i devlet karayolundan, %20'si otoyollardan, %8'i de il yollarında gerçekleşmiştir.

⁴⁰ KGM, <http://www.kgm.gov.tr/> (15.05.2009).

⁴¹ T.C. Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Sonuç Önerileri, Ulaştırma ve Ulaştırma Araçları UYG-AR Merkezi, 2005,Bölüm 7-1,ss, 20-22.

2.2.3. Türkiye’de Karayolu Ulaştırmasının Sorunları

Türkiye’de karayolu taşımacılığının karşılaştığı sorunlar aşağıda maddeler halinde toplanmıştır.

- Türkiye’de karayolu ağı yerleşim yerlerine birbirine bağlaması yeterli olduğu halde AB ortalamasının altındadır.
- Coğrafi şartlar etkin ve yaygın bir ulaşım sistemini engellemektedir. Bu elverişsiz şartlar altında inşa maliyetleri artmaktadır.
- Doğu bölgeleri ve yüksek kesimlerde iklim şartları nedeniyle karayolu kurma zorlanmakta, kış aylarında yol yapımı güçleşmekte, ayrıca bakım ve onarım harcamaları artmaktadır.
- Ağır taşıtların kontrolünün fazla olmaması bir yandan trafiği olumsuz etkilemekte bir yandan da yolların bozulmasını sağlamaktadır.
- Karayolları ödeneğinin yetersiz olması nedeniyle, bakım ve onarımının zamanında yapılmaması
- Sektörde yönetim kadroları dışındaki çalışanların eğitim seviyelerinin düşük olması nedeniyle kalite ve güvenliğin yeterince sağlanamaması
- Yolcu ve yük taşımacılığında sağlıklı bir veri kaynağı olmaması, yeterince kayıt altına alınamaması sonucunda yararlı bilgiler elde edilememesi,
- Ülkemizde trafik kazalarının oranı diğer ülkelerin kaza oranlarının üstünde seyretmesi
- Şehir içlerinde trafik akışının sağlıklı olarak sağlanamaması nedeniyle zaman ve yakıt harcamalarının fazla olması
- Yaş ortalaması yüksek olan araçların trafikten çekilmemesi nedeniyle çevre, yakıt, trafik sıkışıklığı ve kaza risklerinin olumsuz etkilemesi
- Karayolunda faaliyet gösteren işletmelerin büyük bir kısmı küçük ve kayıt dışı olmaları nedeniyle sektörde verimliliğin sağlanamaması

2.3. TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU ULAŞTIRMASI

Türk Demiryolu tarihi, 1856 yılında İzmir – Aydın arasını bağlamak için İngiliz firması tarafından ilk kazma vurulmasıyla başlamıştır. 1856 – 1922 yılları arasında Osmanlı topraklarında toplam 8.619 kilometrelik demiryolu yapımı gerçekleşmiştir. Cumhuriyet öncesi yabancı firmalar tarafından yapılan demiryolu hattının yaklaşık 4.000 kilometrelik bölümü Cumhuriyetin ilanı ile belirlenen milli sınırlar içinde kalmıştır. Mili sınırlar içinde kalan demiryolunun 2.352 kilometrelik kısmı ise yabancı şirketlerin yönetimin bulunmaktaydı.

2008 yılı itibariyle toplam demiryolu hattı uzunluğu yaklaşık 11 bin km.dir (10.984km). Bunun 4.559 km.si, yabancı şirketlerin imtiyazında Osmanlı döneminde yapılan ve Kurtuluş Savaşından sonra devletleştirilen hatlardır ve bugünkü hatların % 41,6'sı oranındadır. 1923–1950 arasında 4.643 km. demiryolu hattı yapılmıştır. Bu, bugünkü hatların % 42,4'ü oranındadır. Bugünkü hatların toplam % 84'ü Osmanlı'dan 1950'ye kadarki dönemlerde yapılmıştır. 1950 – 2005 yılları arasında 1.782 km demiryolu hattı yapılmıştır(%16).⁴²

1950'li yıllardan sonra demiryolu önceliği dünyada olduğu gibi ülkemizde de ikinci planda kalmıştır. Demiryolu altın dönemi artık tamamlamıştır.

Ülkemizdeki yolcu taşımacılığı paylarına bakıldığında, karayolu yolcu taşıma payı % 96, demiryolu yolcu taşıma payı % 2'dir. Demiryolu yolcu taşımacılığındaki payı son 50 yılda % 38 oranında gerilemiştir. Karayolu yük taşıma oranı % 94, demiryolu yük taşıma oranı ise % 4'dür. Demiryolu yük taşımacılığın payı son 50 yılda % 60 oranında gerilemiştir.⁴³

Ülkemizde demiryoluna gereken önem verilmesi ve demiryolları taşımacılık payının arttırılması için hızlı tren teknolojisinden yararlanılması kararlaştırılmıştır. Bu amaçlar doğrultusunda Türkiye'de ilk hızlı tren (250 km/saat hız uygun) hattı için İstanbul – Ankara arasında yapılması uygun görülmüş ve 17.09.1999 tarihinde, Esenkent(Ankara) – Eskişehir arasındaki 206 km.lik hat için ihale yapılmış, 08.06.2003 tarihinde Ankara'da temel atılarak proje başlatılmıştır. 25.04.2007

⁴² Türkiye Makine Mühendisleri Odası. TMMOB 22.07.2008 Tarihli Basın Bülteni.

⁴³ TCDD, <http://www.tcdd.gov.tr/genel/tarihce.htm>, (19.05.2009).

tarihinde test sürüşlerine başlanmış ve 13.03.2009 tarihinde faaliyete geçmiştir. Eskişehir – İstanbul arası hızlı tren hattı çalışmaları ise tamamlanmak üzeredir. Hızlı tren hattı mevcut hattan bağımsız, 250.km/saat hıza uygun, çift hatlı, elektrikli ve sinyalli olarak inşa edilmiştir. Hızlı tren hattı tamamlandıktan sonra, İstanbul – Ankara arasındaki mesafe 576 km olup, 533 km.ye inecektir. Hızlı trenler arttıkça demiryollarının ulaşım kapasitesindeki payı artacaktır⁴⁴.

Demiryolu sektörüne olan talebi arttıracak diğer bir proje Marmaray projesidir. Bu projeyle İstanbul boğazının her iki yakasındaki demiryolu hatları İstanbul boğazının altından geçecek olan bir demiryolu tünel bağlantısı ile birbirine bağlanması projesidir. Proje şu anda dünyadaki en büyük ulaşım altyapı projelerinden biridir. Proje tamamlandığında yaklaşık 76 km uzunluğunda olacaktır. 1987 yılında ilk geniş kapsamlı fizibilite etüdü gerçekleştirilmiş, ilk kredi anlaşması ise 1999 yılında imzalanmıştır. 2002 yılında itibaren etütler, sondajlar ve diğer anlaşmalar yapılarak 2004 yılında yapım işlemleri bağlamıştır. Yapım işleri devam etmektedir, 2011 yılı itibariyle İstanbul Boğaz geçişi tünellerinin ve istasyonların tamamlanması planlanmıştır⁴⁵.

2.3.1. Türkiye’de Demiryolu Ulaştırmasının Hukuki Durum

Ülkemizde demiryolu taşımacılığı ile ilgili hukuki düzenlemeleri ulusal ve uluslararası boyutta inceleyebiliriz.

2.3.1.1. Hukuki Durumun Ulusal Boyutu

Cumhuriyet’in ilanı ile milli sınırlar içinde kalan yaklaşık 4.000 km. uzunluğundaki hat 24.05.1924 tarihinde çıkarılan 506 sayılı Kanun ile millileştirilmiştir. Bu hatların yönetimi için “Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi” kurulmuştur. Demiryollarının yapımı ve işletilmesinin bir arada yürütülmesi ve daha geniş çalışma imkânları verilmesini sağlamak amacıyla çıkarılan 31.05.1927 tarih ve 1042 sayılı Kanun’la bu kuruluş “Devlet Demiryolları

⁴⁴ TCDD, Yüksek Hızlı Tren Hakkında Her Şey, Ankara, 2009,ss,23-35.

⁴⁵ TCDD, Yüksek Hızlı Tren Hakkında Her Şey, a.g.e,ss,48-49.

ve Limanlar İdare-i Umumiyesi” adını almıştır. 1953 yılına kadar katma bütçeli bir devlet idaresi şeklinde yönetilen kuruluş, 29.07.1953 tarihinden itibaren 6186 Sayılı Kanun’la “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi” (TCDD) adı altında Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü haline getirilmiştir. Son olarak uygulamaya konulan 233 sayılı KHK ile de “Kamu İktisadi Kuruluşu” kimliğini kazanmıştır.⁴⁶ Özel sektörü bulunmayan ve devlet teşekkülü olan TCDD Kanun Hükmünde Kararname ile hukuki durumu belirlenmiştir.

Diğer taraftan demiryoluyla ilgili olabilecek hukuki durumda, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 764. maddesi uyarınca, demiryolları ile taşıma işlerine ilişkin özel hükümler saklı tutulmuştur.

2.3.1.2. Hukuki Durumun Uluslararası Boyutu

9 Mayıs 1980 tarihinde Bern’de imzalanan, Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (COTİF), demiryolu ile yapılan uluslararası yolcu, bagaj ve eşya taşımalarına uygulanan hukuk rejimini düzenlemek ve bu rejimin uygulanmasını ve gelişimini kolaylaştırmak amacı ile düzenlenmiştir. Uluslararası eşya taşımacılığına uygulanacak hükümleri belirleyen CIM (Demiryolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi İle İlgili Birleşik Hükümler) ve yolcu taşımacılığına uygulanacak hükümleri belirleyen CIV (Demiryolu İle Uluslararası Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi İle İlgili Birleşik Hükümler) ekleri mevcuttur. Türkiye, COTIF sözleşmesine ve eki olan CIM ve CIV yönetmeliklere taraftır.

2.3.2. Türkiye’de Demiryolu Ulaştırmasının Alt Yapısı ve Göstergeleri

Demiryolu ulaştırmasında temel idari kurum Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarıdır (TCDD). Türkiye’de 2008 yılsonu itibariyle demiryolu ana hat uzunluğu 8.699 km, tali hat uzunluğu 2.306 km olup toplam hat uzunluğu 11.005 km.dir. Şebeke içinde % 95 tek hat işletmeciliği yapılmaktadır. Demiryollarımızın

⁴⁶ T.C. Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Mevcut Durum, a.g.e, s.59.

2.282 km.si elektrikli hatlardan, 8.723 km.si elektriksiz hatlardan meydana gelmektedir⁴⁷.

2008 yılsonu itibariyle faal mevcut olan 549 adet dizelli loko, 44 adet dizelli dizi, 64 adet elektrikli loko, 2 adet buharlı loko, 83 adet elektrikli dizi'den oluşmaktadır. Toplam lokomotif parkı 742 adettir⁴⁸.

2008 yılsonu itibariyle faal mevcut 830 adet yolcu vagonu, 16.253 adet yük vagonu, 2.440 adet 3.şahıs vagonları ve 1.985 adet idari kuruluşlara ait vagonlardır⁴⁹. Bu vagonların toplam sayısı 21.508 adettir.

Tablo 8'de belirtildiği gibi, demiryollarımızın 7 büyük limanla bağlantısı vardır. Bunlar; Haydarpaşa, Derince, İzmir, Bandırma, Samsun, Mersin ve İskenderun demiryolu limanlarıdır.

Tablo 8: Türkiye Demiryolu Liman Trafiki (1.000 ton)

Limnlar		2004	2005	2006	2007
Haydarpaşa	Yükleme	2.747	1.844	1.253	1.376
	Boşaltma	3.711	2.770	2.532	2.552
Derince	Yükleme	500	729	770	845
	Boşaltma	1.467	1.495	1.775	2.186
Mersin	Yükleme	5.709	5.835	6.948	2.276
	Boşaltma	11.475	10.452	9.586	3.329
İskenderun	Yükleme	380	420	513	367
	Boşaltma	1.853	1.712	1.475	1.480
Samsun	Yükleme	735	695	524	538
	Boşaltma	2.378	2.372	1.522	1.078
Bandırma	Yükleme	1.499	2.156	3.153	3.799
	Boşaltma	1.744	2.358	3.043	4.666
İzmir	Yükleme	8.977	8.225	8.302	7.740
	Boşaltma	3.523	3.586	3.968	4.328
Toplam	Yükleme	20.547	19.904	21.463	16.941
	Boşaltma	26.151	24.745	23.901	19.619

Kaynak: T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı,2003 – 2007, Ankara, <http://www.tcdd.gov.tr>(21.06.2009).

Tablo 8'da demiryollarına ait limanlarda yükleme boşaltma yapılan yük miktarları görülmektedir. 2007 yılında Türk limanlarında toplam 114.555 bin ton

⁴⁷ TCDD, 2008 Demiryolu Sektör Raporu, <http://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/2008rapor.pdf>, s,10 ,(21.06.2009).

⁴⁸ TCDD, 2008 Demiryolu Sektör Raporu, a.g.e,s,11.

⁴⁹ TCDD, 2008 Demiryolu Sektör Raporu, a.g.e,s,11.

yükleme 173.528 bin ton boşaltma faaliyetleri yapıldığı göz önüne getirilirse, 2007 yılında demiryolunda 16.941 bin ton yükleme, 19.619 bin ton boşaltmadır. Yani limanlarda elleçlenen yüklerin demiryolu payı yükleme için %14, boşaltma için ise %11'dir.

2008 yılında ülkemiz demiryollarında 57.224.000 kişi banliyö hatlarında, 23.970.000 kişi ana hatlarda olmak üzere toplam 81.194.000 kişi yolcu taşınması yapılmıştır. Yük taşımacılığında ise 4.337.000 ton sahiplerine ait vagonlarda, 22.870.000 ton ise TCDD vagonlarında olmak üzere toplam 27.207.000 net ton yük taşınmıştır. Bu yüklerin 1.762.000 net tonu ihracat, 1.405.000 net tonu ithalat ve 48.000 net tonu transit geçiş olmak üzere toplam 3.215.000 net ton uluslararası yük taşımacılığı gerçekleşmiştir⁵⁰.

Tablo 9: Bazı Ülkelerle Demiryolu İstatistikleri (2006)

Ülke	Ülke Yüz Ölçüm (1000km ²)	Nüfus (Milyon)	Demiryolu Ana Hat Uzunluğu (km)	1.000.km ² Düşen Demiryolu	10.000 Nüfusa Düşen Demiryolu
Türkiye	776	70	8.697	11,2	1,2
İngiltere	245	61	19.956	81,2	3,3
Yunanistan	132	11	2.576	91,7	2,3
Almanya	357	82	34.221	95,9	4,2
Fransa	552	61	29.286	53,1	4,8
İsveç	450	9	9.867	82,9	4,9
Bulgaristan	111	8	4.154	37,4	5,2
Romanya	239	22	10.781	45,1	4,9
Portekiz	92	11	2.844	30,9	2,6

Kaynak: T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı, 2003 – 2007, Yararlanılmıştır.

Tablo 9'da bazı ülkelerin demiryolu istatistikleri verilmiştir. Ülkelerin yüzölçümleri göz önüne alınarak 1.000 km² düşen demiryolu uzunluğu Türkiye'de 11,2 km.dir. Bu rakam Almanya'da 95,9 km, Yunanistan'da 91,7 km, Bulgaristan'da 37,4 km.dir. Nüfus olarak incelediğimizde 10.000 nüfus başına düşen demiryolu uzunluğu Türkiye'de 1,2 km iken, Almanya'da 4,2 km, Yunanistan'da 2,3 km, Bulgaristan'da 5,2 km.dir. Ülkemizin nüfusu ve yüzölçümü dikkate alındığında demiryolu ağına yetersiz olduğu görülmektedir. Türkiye'de ki mevcut demiryolu ağı

⁵⁰ TCDD, 2008 Demiryolu Sektör Raporu, a.g.e,ss,14-15.

81 il merkezinin sadece 44 tanesinden geçmekte 37 il merkezinden ise geçmemektedir⁵¹.

TCDD'nin demiryolu endüstrisinde faaliyet gösteren üç bağlı ortaklığı bulunmaktadır. Bunlar, TÜLOMSAŞ (Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi, Eskişehir):Lisanslı lokomotif üretimi yapılmaktadır. TÜVASAŞ (Türkiye Vagon Sanayi, Adapazarı):Yolcu vagon üretimi yapılmaktadır. TÜDEMSAŞ (Türkiye Demiryolu Makineleri Sanayi, Sivas): Yük vagonları üretimi yapılmaktadır.

Demiryolu sektöründe 2008 tarihi itibariyle istihdam edilen personelin durumu ise şöyledir; 877 memur, 16.151 sözleşmeli personel, 12.925 daimi işçi olmak üzere toplam 29.953 kişiden oluşmaktadır. Bu sayılara ilaveten 664 kişide geçici işçi olarak çalıştırılmıştır⁵².

2.3.3. Türkiye’de Demiryolu Ulaştırmasının Sorunları

Türkiye’de demiryolları ulaştırmasında yaşanan sorunlar aşağıda maddeler halinde toplanmıştır.

- Demiryolu ulaştırma ağı yetersizdir.
- Demiryolları kombine taşımacılık ile entegre olamamıştır.
- Önemli limanların demiryolu ile beslenme oranı düşüktür.
- Organize sanayi bölgelerinin arasında demiryolu bağlantısının olmaması
- TCDD’de idari kadrolar da fazlalık mevcuttur.
- Ulaştırma türleri arasında demiryolu payının az olması.
- Kombine yük taşımacılığına uygun istasyonlar azdır.
- Demiryolu kullanımından yeterince yararlanılmamaktadır.
- Özel sektörün demiryolunda yer almaması.
- Hızlı tren taşımacılığının yeni olması sebebiyle yük ve yolcu taşımacılığındaki kapasite azlığı
- Demiryollarında yan sanayinin gelişmemesi
- Demiryolu ile ilgili genel bir hukuki düzenlemenin bulunmaması ve mevzuattaki eksiklikler.

⁵¹ T.C. Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Sonuç Önerileri, a.g.e,bölüm 7-2,s, 24.

⁵² TCDD, 2008 Demiryolu Sektör Raporu, a.g.e,s,12.

2.4. TÜRKİYE’DE DENİZYOLU ULAŞTIRMASI

Denizyolu taşımacılığının başlangıcı Türklerin Anadolu’ya girmesiyle başlamaktadır. Türk denizciliğinin parlak devri 1534 yılında Barbaros Hayrettin Paşa tarafından başlatılmıştır. Bu dönemlerde denizcilikte ağırlık askeri faktörler üzerinde yoğunlaşmıştır. Osmanlı döneminde denizcilik sektöründe ilk kurulan kamu kuruluşu 1841 yılındaki Fevaid-i Osmaniye’dir.

Cumhuriyetin ilanından sonra Haliç’te bulunan Camialtı ve Taskızak tersaneleri onarılmıştır. 1926 yılında Gölcük tersanesini kurma çalışmaları başlatılmıştır. Cumhuriyet dönemindeki ilk kamu kuruluşu ise 1923 yılında Türkiye Seyr-i Sefain İdaresidir.

1927 yılında gemi yapımı ve onarımı, 1935 yılında ise askeri tersanelerde denizaltı yapabilecek duruma geldikleri görülmektedir. 1945 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Liman ve Deniz İşleri Daire Başkanlığı’nın yanı sıra, İstanbul Şehir Hatları İşletmesi ve Devlet Demiryolları ve Limanlar İşletme Müdürlüğü kurulmuştur. 1961 yılına kadar deniz ticaret filosu içindeki kamu kesimi payı büyürken, özel kesimin payı küçülmüştür. 1962 yılında tersi bir durum başlamış, özel kesimin payı artarken, kamu kesiminin payı azalmıştır.

1958 yılında Uluslararası Denizcilik Teşkilatı’na (IMO) üye olan Türkiye, Ulaştırma Bakanlığı’nın koordinatörlüğünde, denizciliğin hukuki, ekonomik ve teknik gelişimine entegre olmak için uluslararası kuruluşlar (IMO, OECD, UNCTAD) bünyesinde yapılan çalışmalara katılmıştır. 1981 yılında denizciliğimize dinamizm kazandırabilmek için İstanbul Deniz Ticaret Odası kurulmuştur. Denizcilik sistem ve hizmetlerini, ülkenin çıkarlarına ve ihtiyaçlarına uygun olarak tahsisi ve geliştirilmesi amacıyla 19.08.1993 tarih ve 491 sayılı kanun hükmünde kararname ile Başbakanlığa bağlı Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuştur.

2.4.1. Türkiye’de Denizyolu Ulaştırmasında Hukuki Durum

Türkiye, deniz ulaştırması konusunda dünyadaki ulaştırma sözleşmelerin birçoğunda anlaşması mevcuttur. Denizciliğimizin hukuki boyutunu ulusal ve uluslararası kanun ve sözleşmeler belirtildiği şekilde inceleyebiliriz.

2.4.1.1. Hukuki Durumun Ulusal Boyutu

Denizyolu ulaştırmasıyla ilgili kendi hukukumuzdaki düzenlemeler 1956 tarihli Türk Ticaret Kanunu ve 1967 tarihli Deniz İş Kanunu'ndadır. Bu kanunlarla ilgili açıklama aşağıdadır.

Türk Ticaret Kanunu: Deniz ulaştırmasına ilişkin temel hükümler, 29.06.1956 tarihli 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Dördüncü Kitabının "Deniz Ticareti" başlığı altında bulunan 816 ile 1262 maddeleri arasındaki hükümlerde yer almaktadır.

Deniz İş Kanunu: Denizde çalışanlar, 20.04.1967 tarihinde kabul edilen 854 sayılı Deniz İş Kanunu hükümlerine tabidirler. Bu kanunda bulunmayan hükümlerde ise Borçlar Kanunu hükümleri uygulanmaktadır.

2.4.1.2. Hukuki Durumun Uluslararası Boyutu

Uluslararası alanda denizcilikle ilgili hukuki düzenlemelere ülkemizde taraf olmuş ve sözleşme imzalamıştır. Bu sözleşmeler ile ilgili bilgiler aşağıda açıklamıştır.

İMO sözleşmeleri: Uluslararası deniz hukuku alanında hukuk birliğinin sağlanmasına yönelik çalışmalar üstlenmiş olan "Hükümetlerarası İstişari Denizcilik Örgütünü" nün kurulmasına ilişkin 6 Mart 1948 tarihli Cenevre Anlaşması'na, Türkiye'nin de katılması 16.07.1956 tarih ve 6812 sayılı kanunla olmuştur. Bu kuruluşun adı 1982 yılında "Uluslararası Denizcilik Örgütü (İMO)" olarak değiştirilmiştir. Örgütün amacı ülkeler arasında uluslararası ticarete konu gemilerle ilgili her türlü teknik uygulamalar ve hukuki düzenlemeler konusunda işbirliğini sağlayacak araçları, deniz güvenliği, seyrüsefer verimi ve deniz araçlarının oluşturduğu kirliliğin kontrolü ve önlenmesiyle ilgili konularda uygulanabilir standartların benimsenmesi ve uygulamasının sağlanmasıdır. İMO sözleşmeleri kapsamında birçok protokoller ve sözleşmeler ülkemiz tarafından kabul etmiştir. Bu sözleşmenin dışında, denizle ilgili dört bölgesel anlaşmalara da ülkemiz imza atmıştır.

İkili denizcilik anlaşmaları: Deniz ulaştırması ile ilgili 1975 – 2006 tarihleri arasında çeşitli ülkelerle ikili anlaşmalar yapılmış olup bu anlaşmaların sayıları 32 dir. Ayrıca 05.06.2006 tarihinde Avrupa Birliği müktesebatına uyum çalışmaları kapsamında hazırlanan “RO-RO Yolcu Gemileri ve yüksek Hızlı Tekneler Yönetmeliği” 26189 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Türkiye 25 Ağustos 1924 tarihli, konşimentolarla ilgili kuralların birleştirilmesi hakkındaki uluslararası sözleşmeye (Brüksel Sözleşmesi) ve 1976 Londra Sözleşme’sine katılmayı 28.02.1980 tarihli ve 8/493 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile onaylamıştır. Brüksel Sözleşme’sinin yerine geçmek üzere hazırlanan 31.03.1978’de kabul edilen “Denizyolu İle Eşya Taşıma Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi/Hamburg Kuralları“ Türkiye’de henüz yürürlüğe girmemiştir.

2.4.2. Türkiye’de Denizyolu Ulaştırmasında Altyapı ve Göstergeler

Türkiye’de denizyolu ulaştırmasında idari kuruluşlar Denizcilik Müsteşarlığı, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Demiryolları Limanlar Hava Meydanları İnşaat Genel Müdürlüğü, Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.’dir. Bu kurumlar denizyolu ulaştırmasına destekleyici hizmetler veren idari kurumlardır. Denizyolu ulaştırmasını alt yapısını ve göstergeleri açıklamak için dört başlık altında toplayabiliriz.

2.4.2.1. Türkiye’de Deniz Ticaret Filosunun Durumu

Türkiye’nin üç yanının denizlerle çevrili olması, illerimizin yaklaşık %40’ının denize kıyısı bulunması, deniz taşımacılığının taşıma maliyetinin demiryoluna göre 3,5 kat, karayoluna göre 7 kat ve havayoluna göre 22 kat daha ucuz olması, denizyolu taşımacılığının önemli avantajları arasındadır⁵³. Bu avantajların yanında ayrıca ülkemiz, Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olma konumu ile taşımacılık yönünden büyük bir potansiyele sahiptir.

⁵³ T.C. Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Mevcut Durum, a.g.e, bölüm 4-3,s,2.

Dünyada hızla gelişen teknolojilere paralel olarak günümüzde deniz ve denizcilik; yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretimi gibi yönleriyle başlı başına bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet dalıdır. Dünya deniz ticaretinin yaklaşık % 80’ni ve ülkemizin ithalat ve ihracat taşımalarının ise yaklaşık %90’ına yakın bir bölümü deniz yoluyla yapılmaktadır⁵⁴. Denizyolu taşımacılığı yurtiçi, yurtdışı ve transit taşımalar olabileceği gibi, yakın yol ve uzak yol deniz taşımacılığı veya taşınan yükün türüne göre, örneğin kuru yük, sıvı yük taşımacılığı gibi sınıflandırılabilir.

Tablo 10: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet Bazında Gemiler (150 GT ve üzeri)

Yıl	Milli Gemi Sicil adet	Türk Uluslararası Gemi Sicil (TUGS) adet	Toplam adet
2003	702	446	1.148
2004	674	535	1.209
2005	702	677	1.379
2006	695	734	1.429
2007	744	807	1.551
2008	762	887	1.649

Kaynak: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,
http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik_dosyalar/adet.pdf(15.06.2009).

Tablo 10’da deniz ticaret filomuzun yıllar itibariyle sayıları verilmiştir. Tabloda görüleceği gibi, 2008 yılı Türk deniz ticaret filosunun ulusal ve uluslararası sicildeki durumuna bakıldığında toplam 1.649 adet geminin % 46’sı (762 gemi) milli sicile, % 54’ü (887 gemi) Türk uluslararası sicile kayıtlı olduğu görülmektedir.

Tablo 11’de deniz ticaret filomuzun taşıma kapasiteleri dwt bazında verilmiştir. 2008 yılı Türk deniz ticaret filosunun dwt(geminin alacağı maksimum tonaj) kapasitesi açısından incelendiğinde, gemilerin % 7’sinin milli sicile, % 93’ünün de Türk uluslararası sicile kayıtlı olduğu görülmektedir. Milli sicile kayıtlı gemilerin 2000 yıllardan itibaren yabancı bayrağa geçiş nedeniyle, Milli Gemi Siciline kayıtlı gemilerde dwt olarak sürekli düştüğü görülmektedir.

⁵⁴ DPT, Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı – Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, 2007, s.2.

Tablo 11: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre dwt Bazında Gemiler (150 GT ve üzeri)

Yıl	Milli Gemi Sicil dwt	Türk Uluslararası Gemi Sicil (TUGS) dwt	Toplam dwt
2003	2.481.596	5.145.251	7.626.847
2004	1.568.854	5.486.076	7.054.930
2005	849.944	6.753.346	7.603.290
2006	658.083	6.612.967	7.271.050
2007	511.523	6.758.218	7.269.741
2008	490.907	7.031.012	7.521.919

Kaynak: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,
http://www.denizcilik.gov.tr/istatistik/istatistik_dosyalar/dwt.pdf(15.06.2009).

Tablo 12’de deniz ticaret filomuzun Ağustos 2009 tarihi itibariyle, yaş gruplarına göre dağılımı verilmiştir. Ağustos 2009 tarihi itibariyle Türk Deniz Ticaret filosunun yaş durumuna göre incelendiğinde 0 – 20 yaş grubunda ki kapasitesi % 57,73’dür. 20 yaş ve üzeri grubundaki gemi kapasitesi %42,27’dir. Uluslararası deniz taşımacılığında yapılan kontrat sözleşmelerinde 20 yaş sınır olarak kabul edilmektedir. 20 yaş sınırını geçtikten sonra gemi aşırı eskimiş olarak tanımlanmakta, akreditiflerde de 20 yaş sınırı bulunmaktadır. Bu yüzden Türk armatörler gemilerin yaş durumundan dolayı yapacakları taşımalarda teklif vermekte zorlanmaktadırlar. Tablo 12’de ki deniz ticaret filosunun tonajı (0 – 120.000+) dwt grupları kapsamaktadır.

Tablo 12: Türk Deniz Ticaret Filosunun 31.08.2009 Tarihi İtibarıyla Yaş Grupları Dağılımı

Yaş Grubu	Adet	DWT	%
0 – 9	447	4.327.109	49,75
10 – 19	301	693.685	7,98
20 – 29	394	2.549.750	29,32
30 + yaş	432	1.127.013	12,95
Toplam	1.574	8.697.557	100,00

Kaynak: Deniz Ticaret Odası 2009 verilerinden yararlanılmıştır.
<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=73>(01.09.2009)

2.4.2.2. Türkiye’de Liman ve İskelelerin Durumu

Limanlar ülke ekonomisinin dünya ile entegrasyonu açısından çok önemli alt yapı unsuru olup deniz taşımacılığının verimli ve etkin kullanımını etkilemektedir. Türkiye sahip olduğu coğrafi konumu itibariyle limancılık açısından büyük avantajlara ve potansiyele sahiptir.

Türkiye’nin 8.333 km kıyı şeridinde 160 adet liman ve iskele bulunmaktadır. Bu liman ve iskelelerin 25 tanesi kamu limanı, 27 tanesi belediye limanı geriye kalan 108 tanesi de özel limanlardır⁵⁵. Türkiye’de kamu limanlarını “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları” (TCDD) ve “Türkiye Denizcilik İşletmeleri” (TDİ) sahipliğinde işletilmektedir.

Ülkemizdeki limanlarda yükleme boşaltma yapılan taşımaların miktarları Tablo 13’de görülmektedir. 2007 yılında limanlarda 288.083.916 ton yük elleçlenmiştir. Elleçlenen yükün % 52,9’u ithalat, % 23,4’ü ihracat, %12,2’si kabotaj ve %11,5’i transit olarak gerçekleşmiştir. Yıllar itibariyle limanlarımızdaki elleçlenen yük miktarları devamlı artış göstermiştir. Ayrıca dış ticaretimizin % 90’a yakın kısmı da denizyolu taşımacılığı ile yapıldığı görülmektedir.

Tablo 13: Türk Limanlarında Yapılan Yükleme Boşaltma Faaliyetleri (Ton)

TAŞIMA CİNSİ		2004	2005	2006	2007
TRANSİT	Yükleme	4.826.449	3.722.816	9.112.901	30.593.600
	Boşaltma	-	-	-	2.473.350
	Toplam	4.826.449	3.722.816	9.112.901	33.066.950
İHRACAT	Yükleme	8.465.427	11.138.937	9.691.009	9.761.897
	Boşaltma	38.592.767	43.370.786	53.224.889	57.835.842
	Toplam	47.058.194	54.509.720	62.915.898	67.597.739
İTHALAT	Yükleme	26.452.733	31.929.337	32.398.022	27.003.125
	Boşaltma	78.244.387	95.145.837	107.457.906	125.310.476
	Toplam	104.697.120	127.075.174	139.855.928	152.313.601
KABOTAJ	Yükleme	14.598.640	14.238.305	13.595.664	16.364.074
	Boşaltma	14.727.554	13.930.533	14.682.817	18.741.552
	Toplam	29.326.194	28.168.838	28.278.481	35.105.626
TOPLAM	Yükleme	66.483.283	72.470.841	85.624.463	114.555.413
	Boşaltma	119.424.674	141.005.707	154.538.745	173.528.503
	Toplam	185.907.957	213.476.548	240.163.208	288.083.916

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2007 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2008,s,133.

⁵⁵ Deniz Ticaret Odası, 2007 Deniz Sektörü Raporu, Neta Matbaası, İstanbul, 2008,s,131.

2.4.2.3. Türkiye’de Gemi İnşa Sanayinin Durumu

Türk Gemi İnşa Sanayi 2002 yılında başladığı atılım ile halen ülkemizin en hızlı büyüyen sektörlerden biridir. Tersane sayısı 2002 yılında 37 iken, yeni inşa alanlarının tespiti ve tesislerin modernizasyonu çalışması ile bugün Akdeniz’den Karadeniz’e yayılarak 84 adet faal tersaneye ulaşmıştır. 2013 yılına kadar yapımı devam edenlerle birlikte tersane sayısı 140 âdete ulaşacaktır⁵⁶. Gemi inşa sanayisini yılda; 10 milyon dwt bakım onarım, 1 milyon 800 bin dwt’lik yeni gemi inşa ve 600 bin ton çelik işleme imkân ve kabiliyetine sahiptir. Tersanelerimiz, özellikle son 3 yılda sağladığı kapasite ve istihdam artışı ile gemi siparişlerinde dünya sıralamasında 2002 yılında 23. sırada iken, 2006 yılında 1.8 milyon dwt’lik gemi ve yat siparişi ile 8. sıraya, 2007 yılında ise 3.05 milyon dwt’lik, 239 adet gemi ve yat siparişi ile 6. sırada yer almaktadır. Dünya gemi inşa sanayi 4 yılda % 89’luk büyüme sağlarken, Türk gemi inşa sanayi % 360’lık büyüme oranı yakalamıştır.⁵⁷ Türkiye mega yat inşa sektöründe dünya dördüncüsü konumundadır. Antalya’da, Tuzla’da, Kuruçay’da, Bodrum’da ve Marmaris’te olduğu gibi Türkiye’nin çeşitli yerlerinde Yat İnşa Tersaneleri Organize Sanayi Bölgeleri kurulmuştur. Türkiye’de gemi inşa ve onarım faaliyetleri yürüten firmaların büyük bir çoğunluğu Marmara ve Karadeniz bölgelerinde olduğu görülmektedir.

2.4.2.4. Türkiye’deki Boğazları Durumu

İstanbul ve Çanakkale Boğazı ile Marmara Denizi’nden oluşan Türk Boğazları, yoğun bir ulusal ve uluslararası deniz trafiğine sahip olması nedeniyle can, mal ve çevre güvenliği bakımında büyük risklerle karşı karşıya bulunan bir bölgedir. İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi’nden oluşan boğazların toplam uzunluk 305 kilometredir. Türk Boğazları’ndaki trafik yoğunluğu her geçen gün artmaktadır. Özellikle İstanbul Boğazından günde irili ufaklı 2.500 civarında deniz aracı, tarifeli tarifesiz lokal sefer yapmaktadır. Ayrıca günde 2 milyona yakın insan, iki yaka arasında taşınmaktadır.⁵⁸

⁵⁶ Deniz Ticaret Odası, a.g.e, s, 82.

⁵⁷ Deniz Ticaret Odası, a.g.e, ss, 83-88.

⁵⁸ Deniz Ticaret Odası. a.g.e, s,159.

2008 yılında İstanbul Boğazı'ndan toplam 54.396 geminin 27.027 tanesi kılavuzlu geçiş yapmıştır. Bu gemilerin 50.485 tanesinin uzunluğu 200 metrenin altında, 3.911 tanesi ise 200 metreden uzun olan gemilerdir. Bu gemilerin taşıma kapasitesi, 1.800 tanesi 500 gt altında, 52.596 tanesi ise 500 gt'nun üstündeki gemilerdir. Toplam 513.635.614 gt yük taşınmıştır⁵⁹.

2008 yılında Çanakkale Boğazı'ndan toplam 48.978 geminin 18.334 tanesi kılavuzlu geçiş yapmıştır. Bu gemilerin 43.755 tanesinin uzunluğu 200 metrenin altında, 5.223 tanesi ise 200 metreden uzun olan gemilerdir. Bu gemilerin taşıma kapasitesi, 844 tanesi 500 gt altında, 48.134 tanesi ise 500 gt'nun üstündeki gemilerdir. Toplam 657.396.892 gt yük taşınmıştır⁶⁰.

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) sayesinde, gemi hareketlerini sağlıklı izleme, trafik organizasyonu, iyi iletişim, emniyeti arttırma ve deniz çevresini korumayı sağlamıştır. Günümüzde yaklaşık 50 ayrı ülkede bulunan 500'e yakın geminin, trafik hizmetleri sistemi bulunmaktadır. Bu sistemlerin hizmet alanlarının uzunluğu ve algılayıcı sayıları dikkate alındığında 30 Aralık 2003 tarihinden itibaren operasyon olarak hizmete giren TBGTH dünyadaki en büyük sistemlerden biridir.⁶¹

2.4.3. Türkiye'de Denizyolu Ulaştırmasının Sorunları

Türkiye'de denizyolu ulaştırmasında yaşanan sorunlar aşağıda maddeler halinde belirtilmiştir.

- Gemilerin Türk ulusal ve uluslararası gemi sicilinden yabancı bayraklara geçiş
- Yurt içi taşımacılıkta deniz ulaştırmasının çok az kullanılması
- Kıyı master planının bulunmaması
- Yetişmiş kalifiye personel azlığı ve eğitim veren kurumlarının az olması
- Yolcu taşımacılığında denizyolunun kullanılmasının az olması

⁵⁹ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/dm/istatistikler/istatistik.aspx> (20.06.2009).

⁶⁰ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/dm/istatistikler/istatistik.aspx> (20.06.2009).

⁶¹ Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/default.asp?id=2&sid=4&lng=> (19.05.2009).

- İthal ve ihraç yüklerinin taşınmasında Türk bayraklı gemilerin payının az olması (2007 sonu itibariyle toplam dış taşımanın %16,7'si Türk bayraklı gemilerce yapılmıştır.)
- Fener ve sağlık resmi ücretlerinin yüksek olması
- Ülkemiz limanlarında, kruvaziyer gemilerinin yanaşacağı liman ve iskelelerin az olması
- Türk deniz ticaret filosunun az olması
- Gümrük işlemlerinde sorunların yaşanması
- Denizyolu ulaşımının ve gemi filosunun gelişimine katkı sağlayacak etkin finansman modellerinin oluşmaması
- Transit denizyolu taşımacılığında yoğun bürokrasi
- Deniz kirliliği azaltacak arıtma tesislerinin yetersizliği
- Uygulamadan kaynaklanan sorunlar

2.5. TÜRKİYE'DE HAVAYOLU ULAŞTIRMASI

Havayolu ulaşımında ilk bireysel girişim, Hazerfen Ahmet Çelebi tarafından 1600 yılında Galata kulesinden Üsküdar'a uçuşla gerçekleşmiştir. Ahmet Çelebi 6 kilometrelik yolu kendi yaptığı kanatlarla gerçekleştirmiştir. 1785 yılında ise ilk balon uçuşu gerçekleştirilmiştir. Havayolu ulaştırmasında ilk çalışmalar askeri alanda başlamıştır. 1911 yılında Türk Hava Kuvvetleri kurulmuş, pilotaj eğitimi için Fransa'ya Fesa bey ve Yusuf Kenan gönderilmiştir. İlk sivil çalışmalar ise 1912 yılında Sefaköy'de iki hangar ve küçük bir meydanda başlamıştır. 26 Nisan 1912 yılında ilk defa Türk pilotu Fesa bey Türk tayyaresi ile Türk toprakları üzerinde uçmuştur. Birinci Dünya savaşı ve Kurtuluşa savaşında Türk Hava Kuvvetlerinin hava hareketleri gerçekleşmiştir (1914 – 1923).

1925 yılında “Türk Tayyare Cemiyeti” kurulması ile Türk havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır. Sonraki yıllarda Türk Tayyare Cemiyeti'nin ismi Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmiştir. İkinci Dünya savaşına kadar sivil havacılık fazla gelişmemiş asıl gelişme bu dönemden sonra uçakların modernleşmesi ve yeni havalimanlarının yapılması ile gerçekleşmiştir. 1949 yılında Hava Meydanları bürosu kurulmuş, 1956 yılında ise Devlet Hava Meydanları İşletmesi kurularak,

havalimanlarının işletilmesi ve uçuş güvenliğinin sağlanması bu kuruluşa verilmiştir. 1980 yıllarına kadar sivil havacılıkta istenilen gelişmeler olmamış, kamu sektöründe gelişmeler yaşanmıştır.

Hava ulaştırma sektörü, 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte, özel sektöre hava taşımacılığı, havaalanı işletmeciliği hakkı verilmesi ile sivil havacılıkta yeni dönem başlamıştır.

2.5.1. Türkiye’de Havayolu Ulaştırmasının Hukuki Durum

Türk Havayolu ulaştırmasını hukuki boyutunu ulusal ve uluslararası olarak iki başlık altında toplayabiliriz. Sivil havacılıkla ilgili kurumlarımız, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHİMİ) ve Demiryolları Limanlar Hava Meydanları İnşaat Genel Müdürlüğü’dür (DHL).

2.5.1.1. Hukuki Durumun Ulusal Boyutu

Havayolu ulaştırmasında temel mevzuatımız 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı, 19.10.1983 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanan Türk Sivil Havacılık Kanunu’dur. Bu Kanunun amacı; devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren, ileri teknolojinin uygulandığı, sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin ulusal çıkarlarımız ve uluslararası ilişkilerimize uygun bir şekilde düzenlenmesini sağlamaktır(madde1). Bu Kanun, kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve özel hukuk tüzel kişilerinin havacılık sahasındaki faaliyetlerini kapsar. Devlet hava araçları, açık hüküm bulunmayan hallerde bu Kanunun kapsamı dışındadır (madde2).

2.5.1.2. Hukuki Durumun Uluslararası Boyutu

Ülkemiz, uluslararası havayolu sözleşmelerin birçoğuna taraf olmuştur. Taraf olunan uluslararası sözleşmeler aşağıda belirtilmiştir.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO): Dünyada havacılık sektörünün gelişmesiyle ülkeler arasında işbirliğine gidilmesi ihtiyacı doğmuştur. Hava taşımacılığında meydana gelen politik ve teknik sorunların çözümüne esas genel düzenlemenin yapılması amacıyla, taşımaların yapıldığı ülkelerin temsilcileri ile birlikte 1944 yılında Amerika'nın Şikago kentinde hazırlanan “Şikago Konvansiyonu” dünya ülkelerinin kabul etmesiyle, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatının kurulması sağlanmıştır. Türkiye 5 Haziran 1945 tarihinde 4749 sayılı kanun ile anılan anlaşmaya taraf olmuştur. ICAO'ya üye olan ülke sayısı 188'dir.

Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC): Avrupa Sivil Havacılık Konferansı 1955 yılında kurulmuştur. Türkiye Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'na da üyedir. Şu anda 32 Avrupa ülkesi üyesinden oluşmaktadır. ECAC, Avrupa Konseyi, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ve Avrupa Topluluğu ile yakın ilişkiler içinde çalışmaktadır. ECAC'nin amacı emniyetli, kaliteli, verimli ve güvenilir bir Avrupa Hava Taşımacılık sisteminin gelişmesini teşvik etmektir.

Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenlik Teşkilatı (EUROCONTROL): 1960 yılında kurulan ve merkezi Brüksel'de bulunan teşkilata ülkemiz 1 Mart 1989 tarihinde üye olmuştur. 34 üye ülkesi bulunan ve hem askeri hem sivil bir organizasyon olan Eurocontrol'ün amacı Avrupa'da tutarlı ve koordineli bir hava trafik kontrol sistemi geliştirmek, ekonomik, akıcı ve emniyetli bir hava trafiği sağlamaktır. Ayrıca üye ülkeler adına kullanıcı hava taşıyıcılarından seyrüsefer ücretlerini toplayan bir teşkilattır.

Avrupa Havacılık Otoriterleri Birliği (JAA): ECAC bünyesinde öncelikle Avrupa'da uçuş emniyetini en üst düzeye çıkararak, hava aracı kaza sayısını mümkün olan ölçülerde sıfıra indirmek üzere tamamen teknik konularda çalışmalarını yapan uluslararası bir örgüttür. Türkiye Nisan 2001 tarihinde tam üye statüsünü kazanmıştır. Günümüzde 5 aday ve 33 tam üyesi mevcuttur. JAA üyesi ülkeler düzenli olarak denetimleri yapılmakta, olumsuz bulunan ülkeler üyelikten çıkartılmaktadır.

İkili Anlaşmalar: Yukarıdaki anlaşmalar dışında ülkemizin taraf olduğu ikili (92 ülke) ve çok taraflı (67 ülke) havacılık anlaşmaları da mevcuttur. Bu sözleşmelerden bazıları; Hava Taşıtlarında Bazı Suç ve Diğer Eylemlerin Önlenmesi Dair Sözleşme (Tokyo-1963), Uçakların Yasadışı Olarak Ele Geçirilmesinin Ortadan

Kaldırılmasına İlişkin Sözleşme (Lahey-1970), Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı Kanundışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (Montreal- 1971)

2.5.2. Türkiye’de Havayolu Ulaştırmasının Alt Yapısı ve Göstergeleri

Ülkemizde Mayıs 2009 tarihi itibariyle balon işletmeciliği yapan 12 firmaya ait 62 adet balon bulunmaktadır. Bu firmalar birer tanesi İzmir ve Ankara’da, 2 tanesi İstanbul’da, 8 tanesi de Nevşehir’dir. Nevşehir’de bulunan balon sayısı ise 50 adettir⁶². Türkiye genelinde balon işletmeciliği genellikle turizm için yapılmaktadır.

Tablo 14 ve 15’de kamu ve özel sektöre ait uçak filomuzun sayısı, koltuk kapasitesi, uçak trafiği, havayolu yolcu ve kargo kapasiteleri detayları verilmiştir.

Tablo 14: Türk Havayolu Ulaştırmasında Filo Durumu ve Uçak Trafiği

Yıl	İşletme Sayısı	Hava Aracı Sayısı	Koltuk Kapasitesi	İç hat Uçak Trafiği	Dış hat Uçak Trafiği	Transit Uçak Trafiği	Toplam Uçak Trafiği
2004	14	202	34.287	195.935	252.786	191.096	639.817
2005	16	240	38.600	264.805	286.867	206.003	757.675
2006	20	259	42.894	343.956	286.713	221.702	852.371
2007	20	250	40.017	365.136	323.432	247.099	935.667
2008	17	270	43.524	385.053	356.127	268.328	1.009.508

Kaynak:www.shgm.gov.tr yararlanılmıştır(26.05.2009).

2008 yılı itibariyle Türk hava sahasında 270 adet yolcu ve kargo uçağı mevcuttur. Uçakların yolcu taşıma kapasitesi 43.524 koltuktur. Hava sahamızdan 1.009.508 uçak geçiş yapmıştır.

2007 yılsonu itibariyle Türk tesciline kayıtlı 250 uçağın, 217 tanesi büyük gövdeli yolcu uçağı, 29 adet kargo uçağı ve 4 tanesi de THY bağlı eğitim uçağıdır. Ayrıca hava taksi ve genel havacılık işletmelerine ait 533 adet hava aracı vardır⁶³.

Tablo 15’de görüleceği gibi, 2008 yılı itibariyle 399.213 ton iç hat, 1.130.464 ton dış hatlarda olmak üzere 1.529.677 ton kargo taşınması yapılmıştır. Kamu kesim ve özel kesim uçaklarında, 2008 yılı içerisinde 33,5 milyon ülke içinde, 40,8 milyon

⁶² <http://www.shgm.gov.tr/doc2/balon.xls>, (23.05.2009).

⁶³ T.C.Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, Ankara, 2008,s,17.

kişide dış hatlarda uçuş gerçekleştirmiştir. Yaklaşık bir yılda ülke nüfusu kadar insan uçaklarda seyahat etmiştir.

Tablo 15: Türk Havayolu Ulaştırmasında Taşınan Yolcu ve Kargo Miktarı

Yıl	İç Hat Kargo Mik-ton	Dış Hat Kargo Mik-ton	Toplam Kargo Miktarı	İç Hat Yolcu Sayısı	Dış Hat Yolcu Sayısı	Toplam Yolcu Sayısı
2004	262.647	860.461	1.123.108	14.438.292	30.596.297	45.034.589
2005	315.858	933.697	1.249.555	20.502.516	35.042.957	55.545.473
2006	373.055	973.934	1.346.989	28.799.878	32.884.325	61.684.203
2007	414.192	1.131.833	1.546.025	31.970.874	38.381.993	70.352.867
2008	399.213	1.130.464	1.529.677	33.546.000	40.841.000	74.387.000

Kaynak: www.shgm.gov.tr yararlanılmıştır(26.05.2009).

Türkiye’de havacılık sektöründe 2007 yılsonu itibariyle hizmet veren lisanslandırılmış kalifiye personel sayısı; 6.118 pilot, 4.950 bakım teknisyeni, 468 uçuş hareket uzmanı, 505 uçuş teknisyeni, 215 balon ve ultralight pilotu ve 4.805 kabin personeli olmak üzere 17.061’i bulmuştur.⁶⁴

Tablo 16 ve Tablo 17’da Türkiye’nin iç ve dış hatlara açık olan havaalanı listesi verilmiştir. Türkiye’de iç hat ve dış hat trafiğine açık 26 havaalanımız bulunmaktadır. Bunlardan 1 havaalanı askeri, 9 havaalanı askeri – sivil, 16 havaalanı ise sivil havaalanıdır.

Tablo 16: Türkiye’de İç ve Dış Hatlara Açık Havaalanları (Askeri-Sivil)

	İl	Havaalanı Adı	Kullanım şekli
1	Adana	İncirlik Hava Üssü	Askeri
2	Bursa	Bursa Yenişehir Havaalanı	Sivil-Askeri
3	Denizli	Denizli Çardak Havaalanı	Sivil-Askeri
4	Diyarbakır	Diyarbakır Havaalanı	Sivil-Askeri
5	Erzurum	Erzurum Havaalanı	Sivil-Askeri
6	Kayseri	Kayseri Erkilet Havaalanı	Sivil-Askeri
7	Konya	Konya Havaalanı	Sivil-Askeri
8	Malatya	Erhaç Havalimanı	Sivil-Askeri
9	Muğla	Dalaman Havalimanı	Sivil-Askeri
10	Tekirdağ	Çorlu Havalimanı	Sivil-Askeri

Kaynak: http://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCrkiye'deki_havaalanlar%C4%B1_listesi, (18.06.2009).

⁶⁴ T.C.Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, a.g.e, ss, 16-17.

Tablo 17: Türkiye’de İç ve Dış Hatlara Açık Havaalanları (Sivil)

	İl	Havaalanı Adı	Kullanım Şekli
1	Adana	Şakirpaşa Havalimanı	Sivil
2	Ankara	Esenboğa Uluslararası Havalimanı	Sivil
3	Antalya	Antalya Havalimanı	Sivil
4	Eskişehir	Eskişehir Anadolu Üniversitesi Havaalanı	Sivil
5	Gaziantep	Gaziantep Oğuzeli Havaalanı	Sivil
6	Hatay	Hatay Havaalanı	Sivil
7	Isparta	Isparta Süleyman Demirel Havalimanı	Sivil
8	İstanbul	Atatürk Havalimanı	Sivil
9	İstanbul	Sabiha Gökçen Havaalanı	Sivil
10	İzmir	Adnan Menderes Havalimanı	Sivil
11	Kars	Kars Havalimanı	Sivil
12	Muğla	Milas-Bodrum Havalimanı	Sivil
13	Nevşehir	Nevşehir Kapadokya havalimanı	Sivil
14	Samsun	Çarşamba Havalimanı	Sivil
15	Trabzon	Trabzon Havalimanı	Sivil
16	Van	Ferit Melen Havaalanı	Sivil

Kaynak: http://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCrkiye'deki_havaalanlar%C4%B1_listesi, (18.06.2009).

Tablo 18 ve Tablo 19’da iç hatlara açık havaalanı listesi verilmiştir. Türkiye’de sadece iç hat trafiğine açık 41 adet havaalanı bulunmaktadır. Bunlardan 1 havaalanı askeri, 23 havaalanı sivil, 17 havaalanı ise askeri-sivil ulaşımına açıktır.

Tablo 18: Türkiye’de İç Hatlara Açık Havaalanları(Askeri-Sivil)

	İl	Havaalanı Adı	Kullanım Şekli				
1	Aydın	Çıldır	Askeri	10	Elazığ	Elazığ	Sivil-Askeri
2	Afyon	Afyon	Sivil-Askeri	11	Erzincan	Erzincan	Sivil-Askeri
3	Amasya	Merzifon	Sivil-Askeri	12	Eskişehir	Sivrihisar	Sivil-Askeri
4	Ankara	Etimesgut	Sivil-Askeri	13	Kocaeli	Cengiz Topel	Sivil-Askeri
5	Ankara	Güvercinlik	Sivil-Askeri	14	Kütahya	Kütahya	Sivil-Askeri
6	Balıkesir	Balıkesir	Sivil-Askeri	15	Manisa	Akhisar	Sivil-Askeri
7	Balıkesir	Bandırma	Sivil-Askeri	16	Muş	Muş	Sivil-Askeri
8	Batman	Batman	Sivil-Askeri	17	Uşak	Uşak	Sivil-Askeri
9	Çanakkale	Çanakkale	Sivil-Askeri	18	Yalova	Yalova	Sivil-Askeri

Kaynak: http://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCrkiye'deki_havaalanlar%C4%B1_listesi, (18.06.2009).

Tablo 19: Türkiye’de İç Hatlara Açık Havaalanları(Sivil)

	İl	Havaalanı Adı	Kullanım şekli
1	Adıyaman	Adıyaman Havaalanı	Sivil
2	Ağrı	Ağrı Havaalanı	Sivil
3	Antalya	Gazipaşa Havaalanı	Sivil
4	Antalya	Karain Havaalanı	Sivil
5	Balıkesir	Körfez Havaalanı	Sivil
6	İstanbul	İstanbul Hezarfen Havaalanı	Sivil
7	İzmir	İzmir Kaklıç Havaalanı	Sivil
8	İzmir	Selçuk-Efes Havaalanı	Sivil
9	Kahramanmaraş	Kahramanmaraş Havaalanı	Sivil
10	Kastamonu	Kastamonu Havaalanı	Sivil
11	Manisa	Manisa Organize Sanayi Havaalanı	Sivil
12	Mardin	Mardin Havaalanı	Sivil
13	Muğla	İmsık Havaalanı	Sivil
14	Samsun	Samsun-Samair Havaalanı	Sivil
15	Siirt	Siirt Havaalanı	Sivil
16	Sinop	Sinop Havaalanı	Sivil
17	Sivas	Sivas Havaalanı	Sivil
18	Sivas	Divriği Havaalanı	Sivil
19	Şanlıurfa	Şanlıurfa Havaalanı	Sivil
20	Şanlıurfa	Şanlıurfa GAP Havaalanı	Sivil
21	Tokat	Tokat Havaalanı	Sivil
22	Zonguldak	Çaycuma Havaalanı	Sivil
23	Zonguldak	Ereğli Erdemir Havaalanı	Sivil

Kaynak: http://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCrkiye'deki_havaalanlar%C4%B1_listesi, (18.06.2009).

2.5.3. Türkiye’de Havayolu Ulaştırmasının Sorunları

Ülkemizde havayolu ulaştırma sektörünün sorunları aşağıda maddeler halinde belirtilmiştir.

- Havalimanlarının altyapılarının ve fiziki şartlarının yetersiz olması, bazılarının plansız yapılmış olması
- Yeni yasaların çıkartılması, AB’ye uyum çalışmalarının gerekliliği

- Nitelikli güvenlik elamanları azlığı, frekans kirliliği ve terör olaylarına karşı teknolojik uçuş güvenliğinin yetersiz kalması
- Pilot, kontrolör ve teknisyen gibi kritik personel yetersizliği
- Eğitim kuruluşlarının az olması ve kapasite yetersizliği
- Araştırma ve geliştirme harcamalarının yeterli olmaması, dünya sıralamasında en sonlarda yer almamız
- Uçak filosunun sayısı, kalitesi ve yaşlarının istenilen seviyelerde olmaması
- Yolcu talebinin az olması, maliyetlerin yüksek olması
- Kapasite altında kalan havaalanlarının atıl vaziyette bekletilmesi
- Sivil havacılık kurumlarında yetişmiş personel eksikliği
- Pazar koşullarındaki dalgalanmalardan doğrudan etkilenmesi

2.6. TÜRKİYE'DE BORU HATTI ULAŞTIRMASI

Boru hattı ulaştırması genellikle, ham petrol, petrol ürünleri ve doğal gazın boru hatları ile taşınması şeklinde gerçekleşmektedir. İlk boru hattı taşımacılığı 1972 yılında bakır cevheri taşınması için Murgul – Hopa arasında 63 km uzunluğunda, 12,7 cm.çapında boru hattının döşenmesi ile başlamıştır. Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de boru hatları esas olarak petrol ve doğalgaz taşınmasında kullanılmıştır.

1970 yılında Hamitabat Köyü ve Kumrular köyü (Kırklareli) doğal gaz sahalarındaki üretim çalışmalarına takiben, doğal gazın bir boru hattı ile 1976 yılında Pınarhisar(Kırklareli) Çimento Fabrikasına verilmeye başlanması ile ilk boru hattı ile doğal gaz taşınması yapılmıştır.

27 Ağustos 1973 tarihinde, Türkiye Cumhuriyeti ile Irak Cumhuriyeti Hükümetleri arasında Ham Petrol Boru Hattı Anlaşması imzalanmıştır. Anlaşmanın amacı Irak petrolünün boru hattıyla Ceyhan'a taşınmasını gerçekleştirmektir. Bu amacı gerçekleştirecek kuruluş olan Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş. (BOTAŞ), 15 Ağustos 1974 tarihinde, 7/7871 sayılı Kararnameye istinaden Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) tarafından kurulmuştur. Yıllık 35 milyon ton taşıma kapasiteli boru hattı, 1976 yılında işletmeye alınmış ve ilk tanker yükleme 25 Mayıs 1977 yılında gerçekleşmiştir. 1983 yılında başlanıp, 1984 yılında tamamlanan I. Tevsi proje ile hattın kapasitesi 46,5 milyon ton/yıl'a yükseltilmiştir. I. Boru

hattına paralel olan ve 1987 yılında işletmeye alınan II. Boru hattı ile de yıllık taşıma kapasitesi 70,9 milyon ton'a (500 milyon varil) ulaşılmıştır.⁶⁵

Haziran 1987 tarihinde Türkiye'ye ilk gaz ithalatı gerçekleşmiştir. Doğal gaz Ekim 1988 tarihinde Ankara'da konut ve ticari sektörde kullanılmaya başlanmıştır.

9 Şubat 1990 tarihli ve 397 sayılı Doğal Gazın Kullanımı Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile BOTAS'a verilen doğal gazın ithali, dağıtımı (şehir içi dağıtımı hariç), satışı ve fiyatlandırması konularındaki tekel konumu, 2 Mayıs 2001 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan 4646 Sayılı Doğal Gaz Piyasası Kanunu ile sona ermiştir. Söz konusu Kanun, doğal gazın ithali, iletimi, dağıtımı, depolanması, pazarlanması, ticareti ve ihracatı ile bu faaliyetlere ilişkin tüm gerçek ve tüzel kişilerin hak ve yükümlülüklerini düzenleyerek doğal gaz piyasasının liberalleşmesinde ilk adım atılmıştır. Nisan 2004 tarihinde ise BOTAS'a bağlı Bursa Gaz Dağıtım Şirketi Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na özelleştirilmiştir.

Mart 2007'de Bakü – Tiflis – Erzurum (Şahdeniz) Doğal Gaz Boru Hattı tamamlanmıştır. Mart 2009 tarihi itibarıyla doğal gaz boru hattımızın uzunluğu 12.024 km ve ulaşılan il sayısı ise 63'dür⁶⁶.

NABUCCO projesi, 13 Temmuz 2009 tarihinde Ankara'da hükümetler arası anlaşması imzalanmıştır. Bu proje Ortadoğu ve Hazar Bölgesi doğal gaz rezervlerini Avrupa pazarlarına bağlamayı öngören Türkiye-Bulgaristan-Romanya-Macaristan-Avusturya Doğal Gaz Boru Hattı (Nabucco) ile ilk etap güzergâh üzerindeki ülkelerin gaz ihtiyacının karşılanması, takip eden yıllarda da diğer ülkelerin gaz taleplerindeki gelişmelere göre Batı Avrupa'ya ulaşılması amaçlanmaktadır. Yaklaşık uzunluğu 3.300 km, yıllık kapasitesi 31 milyar m³ ve 2013 yılında ise devreye alınması planlanmaktadır. Türkiye topraklarından geçecek hat uzunluğu ise 1.998 km.dir⁶⁷.

⁶⁵ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, a.g.e, ss, 11-12.

⁶⁶ <http://www.botas.gov.tr> (21.05.2009).

⁶⁷ <http://www.botas.gov.tr/index.asp> (21.08.2009).

2.6.1. Türkiye Boru Hattı Ulaştırmasında Hukuki Durum

Boru hattıyla ilgili hukuki düzenleme 16.03.1954 tarihinde yürürlüğe giren 6326 sayılı Petrol Kanunu'nda (yürürlükten kaldırılmıştır) yer alan boru hatları taşıma faaliyetleri kısmında yer almaktadır.

Irak ile Türkiye arasındaki ham petrolün taşınmasını gerçekleştirmek için TPAO tarafından 15 Ağustos 1974 tarihinde 7/7871 sayılı kararname ile BOTAS kurulmuştur. BOTAS, 8 Şubat 1995 tarihinde Kamu İktisadi Teşekkülü (KİT) haline getirilmiştir. Kamu İktisadi Teşekküller ise 24.06.1983 tarih 72 nolu ve 08.06.1984 tarih 233 nolu Kanun Hükmünde Kararnameler ile yasal durumu belirlenmektedir. Başlangıçta sadece petrol taşımacılığı yapan BOTAS, 1987 yılından itibaren boru hatları ile doğalgaz taşımacılığı ve doğal gaz ticaretine başlamıştır.

4586 sayılı Petrolün Boru Hatları ile Transit Geçişine Dair Kanun 29.06.2000 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu kanun ülkemiz ile diğer ülke ve/veya ülkeler arasında imzalanmış milletlerarası anlaşmaya istinaden ülkemizde tesis edilecek petrol boru hatları ile ilgili hususları kapsamaktadır. Kanunda bu hatlar için, Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanlığı tarafından verilen boru hattı belgelerinin, Petrol İşleri Genel Müdürlüğü tarafından petrol siciline kayıt edileceği belirtilmiştir. Milletlerarası anlaşmaya dayanmayan ancak kaynağı ülkemiz dışında olan petrolün ülkemiz üzerinden uluslar arası pazara ulaştırmak üzere tesis edilecek terminallere transit taşınması amacıyla projelendirilen boru hatları bu kanun kasamı dışında kalmaktadır.

4646 sayılı Doğal Gaz Piyasası Kanunu 02.05.2001 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Çıkarılan bu kanun ile üretime mahsus toplama hatları dışında kalan doğal gaz iletim hatları bu kanun kapsamına alınmıştır. Bu Kanun; doğal gazın ithali, iletimi, dağıtımı, depolanması, pazarlanması, ticareti ve ihracatı ile bu faaliyetlere ilişkin tüm gerçek ve tüzel kişilerin hak ve yükümlülüklerini kapsar(madde 2). Kanunu yürütmekle Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu yükümlüdür.

5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu 20.12.2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu kanun ile petrolün taşınması işlemi lisans kapsamına alınmıştır. Ancak ham petrolü üreticilerin rafineriye veya iletim hattına ulaşan boru hatları ile tesislerin bünyesinde yer alan boru hatları hariç (madde 2/18) tutulmuştur. 4646 sayılı Doğal

gaz Piyasası Kanunu ve 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu yürütmekle Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu yükümlü tutulmuştur.

2.6.2. Türkiye’de Boru Hattı Ulaştırmasının Alt Yapısı ve Göstergeleri

Ülkemiz, dünyanın en büyük ham petrol ve doğal gaz rezervlerinin bulunduğu Ortadoğu ve Orta Asya ülkeleri ile Avrupa’nın ham petrol ve doğal gaz ithal eden ülkeler arasında köprü konumundadır. Ayrıca ülkemiz jeopolitik konumu itibariyle çok çeşitli ham petrol ikmal kaynaklarına sahiptir. Bu konumdan bakıldığında doğunun enerji kaynaklarını batıya aktarılmasında ülkemiz köprü görevi görmektedir.

Günümüzde boru hattı taşımacılığı BOTAŞ tarafından yapılmaktadır. Kurulduğu 1974 yılından itibaren BOTAŞ tarafından değişik ham petrol boru hattı inşaatları ve bu hatların işletme faaliyetlerini gerçekleştirmiştir. Aşağıda belirtildiği gibi BOTAŞ’ın mevcut beş farklı ham petrol boru hattı vardır. Bunların yaklaşık toplam uzunluğu 3.400 km dir.

a. Irak – Türkiye Ham Petrol Boru Hattı: 27 Ağustos 1973 tarihinde Türkiye ile Irak arasında imzalanan ham petrol boru hattı anlaşması çerçevesinde, Irak’ın Kerkük ve diğer üretim sahalarında üretilen ham petrolün Ceyhan Deniz terminaline ulaştırılması amacıyla inşa edilmiştir. Bu ilk hat, 40”(inc) çapında, 345 km.si Irak topraklarında, 641km.si Türk topraklarında olmak üzere toplam 986 km uzunluğunda ki hat 1976 yılında işletmeye açılmıştır. İkinci boru hattı ise birinci hatta paralel olarak 1985 yılında başlanıp, 1987 yılında bitirilmiştir. Bu hat ise 46” çapında 234 km.si Irak topraklarında, 656 km.si Türk topraklarında olmak üzere toplam 890 km uzunluğundadır. Irak – Türkiye arasında toplam 579 km.si Irak’ta, 1.297 km.si Türkiye topraklarında bulunan 1.876 km petrol boru hattı mevcuttur. Bu hattın yıllık taşıma kapasitesi 71 milyon ton’dur⁶⁸.

b. Batman – Dörtyol Ham Petrol Boru Hattı: Batman ve çevresinde elde edilen ham petrolün tüketim noktalarına ulaştırmak üzere 4 Ocak 1967 tarihinde, TPAO tarafından işletmeye açılan hattın mülkiyeti 10 Şubat 1984 tarihinde BOTAŞ’a devredilmiştir. Boru hattı Batman’dan İskenderun Körfezi’ne ulaşarak

⁶⁸ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, a.g.e, s,12.

Dörtürol'da son bulmaktadır. 511 km uzunluğunda, 18" çapında olan hattın yıllık taşıma kapasitesi 4,5 milyon ton'dur⁶⁹.

c. Ceyhan – Kırıkkale Ham Petrol Boru Hattı: Kırıkkale Rafinerisi'ne ham petrol ulaştırmak üzere Eylül 1986 tarihinde işletmeye açılmıştır. Ceyhan'dan ham petrolü Kırıkkale Rafinerisine taşıyan bu boru hattının uzunluğu 448 km, çapı 24" ve kapasitesi ise yıllık 7,2 milyon ton'dur⁷⁰.

d.Şelmo – Batman Ham Petrol Boru Hattı: Şelmo sahasında üretilen ham petrolün, Batman terminaline taşıyan boru hattıdır. Bu boru hattının uzunluğu 41 km, çapı 6"-8"-12" arasında değişmekte ve taşıma kapasitesi ise yıllık 0,8 milyon ton'dur⁷¹.

e. Bakü – Tiflis – Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı: Hazar Havzası'nda yer alan Azerbaycan ve diğer ülkelerin ürettiği ham petrolü, dünya pazarına ulaştırmak için Azerbaycan'ın başkenti Bakü'den başlayıp, Gürcistan üzerinden Türkiye sınırına Ardahan'dan Adana Yumurtalık Limanı'na ulaşmak için boru hattı döşenmiştir. Türkiye topraklarında 1.076 km uzunluğunda, olan bu boru hattı 14.07.2006 tarihinde işletmeye açılmıştır. Ham petrol boru hattının çapı 30"- 42"- 46", yıllık taşıma kapasitesi ise 50 milyon ton'dur⁷².

f. Ürün Boru Hatları: Ham petrol boru hatları dışında ürün boru hatlarımızda vardır. Özel sektöre ait olan boru hatları kısa mesafeli olup rafineriler ile petrol şirketlerinin kendi depoları arasındadır. Örnek olarak İzmit Rafinerisi (Yarımca) – POAŞ İzmit Bölge (Derince) arasında iki hat şeklinde olup 10,5 km uzunluğundadır. Ayrıca Ülkemizin birçok yerinde askeri ürün boru hatları mevcuttur. Belirli dönemlerde askeri boru hatlarından sivil taşımalar da gerçekleştirilmiştir⁷³.

⁶⁹ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, a.g.e, s,13.

⁷⁰ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, a.g.e, s,14.

⁷¹ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, a.g.e, s,14.

⁷² <http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/ANADOLUNUNSESI/239/AND1.htm> (25.05.2009).

⁷³ T.C. Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Mevcut Durum Analizi, a.g.e,Bölüm 4-5,ss,9-10.

Tablo 20: Yıllar İtibarıyla Boru Hatlarından Taşınan Ham Petrol Miktarları
(Bin Varil)

Yıllar	Irak – Türkiye HPBH	Ceyhan – Kırıkkale HPBH	Batman Dört Yol HPBH	Şelmo Batman HPBH	Bakü – Tiflis Ceyhan HPBH	Toplam Taşınan Miktar
2004	37.685	24.601	9.488	767	-	72.541
2005	13.166	25.986	10.108	634	-	49.894
2006	12.930	27.381	10.822	535	57	51.725
2007	39.833	23.003	10.147	507	210.352	283.842
2008	135.522	21.427	11.060	-	264.092	432.101

Kaynak: www.botas.gov.tr/index.asp, (28.05.2009).

Tablo 20’de boru hatlarımızdan taşınan ham petrol miktarları görülmektedir. Bakü – Tiflis – Ceyhan hattı 2007 yılında tam faaliyete geçmiş toplam pompalanan ham petrol miktarı artmıştır. Irak – Türkiye arasındaki boru hattında kısıtlamalar kalktığından dolayı artış gerçekleşmiştir. 2008 yılsonu itibarıyla toplam 432,1 milyon varil ham petrol taşınması boru hatlarımızdan gerçekleştirilmiştir.

Ülkemizin artan enerji gereksinimi ve enerji kaynaklarının çeşitlendirilmesi yönündeki çalışmalar sonunda BOTAŞ, ham petrol faaliyetlerine ilaveten 1987 yılından itibaren doğalgaz taşımacılığı ve ticareti faaliyetlerini de yürütmeye başlamıştır. BOTAŞ’ın mevcut doğalgaz boru hatlarının bazıları şunlardır⁷⁴;

- **Rusya Federasyonu – Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı:** Bulgaristan’dan başlayıp İstanbul, Bursa, Eskişehir ve Ankara arasında bulunan 842 km uzunluğunda ki doğalgaz boru hattıdır.
- **İzmit – Karadeniz Ereğli Doğal Gaz İletim Hattı:** İzmit ile Batı Karadeniz arasında bulunan 209 km uzunluğunda ki doğal gaz boru hattıdır.
- **Doğu Anadolu Doğal Gaz Ana İletim Hattı:** İran gazının Doğubayazıt’tan başlayıp Erzurum, Sivas, Kayseri üzerinden Ankara’ya uzanmakta, bir kolu ise Kayseri, Konya üzerinden Seydişehir’e ulaşan 1.500 km uzunluğunda ki doğal gaz boru hattıdır.
- **Samsun – Ankara Doğal Gaz İletim Hattı:** Rus doğalgazının Samsun – Ankara (Mavi Akım) arasında ki 501 km uzunluğunda bulunan doğal gaz boru hattıdır.

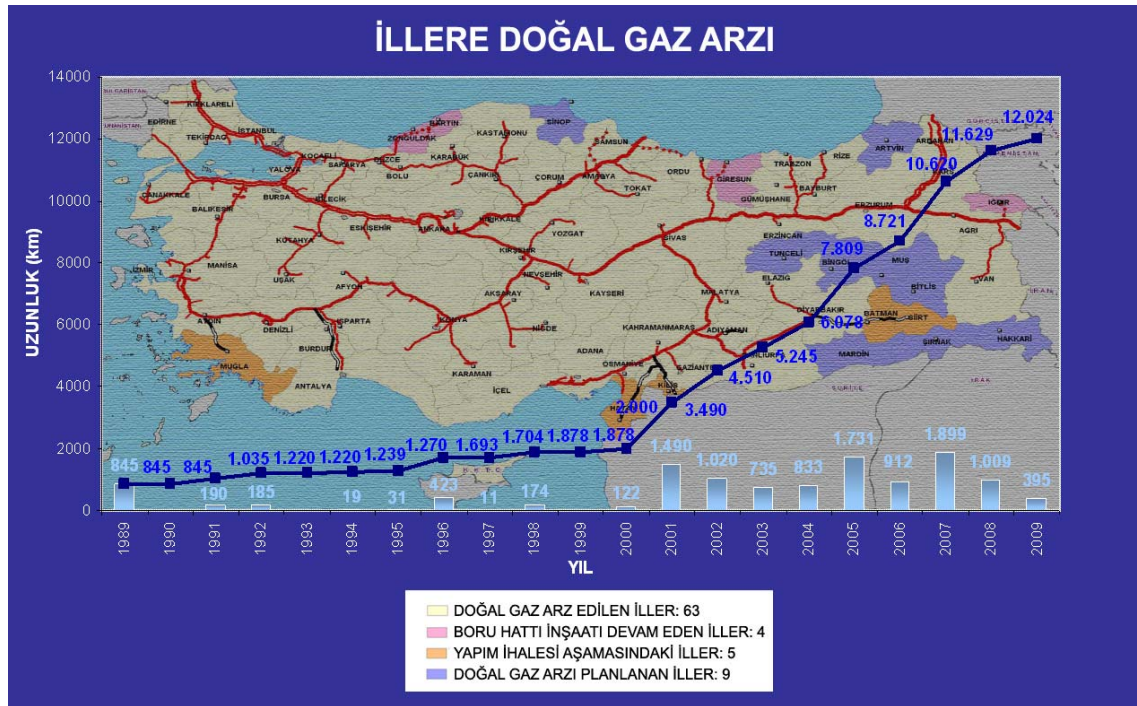
⁷⁴ T.C. Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Mevcut Durum Analizi, a.g.e,Bölüm 4-5,ss,12-15.

Nisan 2009 tarihi itibariyle Türkiye'nin doğalgaz boru hattının döşendiği illerin durumu ve mevcut doğal gaz boru hattı uzunluğu Harita 1'de görülmektedir.

Doğal gaz boru hattı 63 ilimize döşenmiştir. 4 ilimizin doğalgaz boru hattı inşaatı devam etmekte, 5 ilimizde ihale aşamasında, 9 ilimiz ise planlama aşamasındadır. Doğalgaz boru hattı döşemesi bittiğinde 81 ilimiz doğalgaza kavuşacaktır. 1987 yılında başlayan doğalgaz boru hattı, Nisan 2009 tarihi gelindiğinde toplam doğalgaz boru hattımızın uzunluğu 12.024 km.dir⁷⁵.

Ayrıca TPAO tarafından işletilen doğalgaz boru hatları, kuyulardan üretilen doğal gazın küçük çaplı hatlarla ana istasyonda toplanıp burada işlendikten sonra tüketim yerlerine taşınmasında kullanılmaktadır. Bu hatlardan bazıları Çamurlu – Mardin arasında 90km uzunluğunda, Dodan – Raman arasında 90 km uzunluğunda, Hamitabat – Trakya Cam Sanayi arasında 35 km uzunluğunda ve Değirmenköy – Trakya Cam Sanayi arasında ki 48 km uzunluğunda ki hatlardır.

Harita 1: Türkiye'nin 2009 Tarihi İtibarıyla Doğal Gaz Haritası ve Doğal Gaz Boru Hattı



Kaynak : www.botas.gov.tr, (28.05.2009).

⁷⁵ <http://www.botas.gov.tr/index.asp> (28.05.2009).

2.6.4. Türkiye’de Boru Hattı Ulaştırmasının Sorunları

Ülkemizde bulunan boru hattı taşıtırma sektörünün mevcut olan sorunları aşğıda maddeler halinde verilmiştir.

- İlk yatırımların yüksek olması
- Ülkemiz deprem bölgesinde olması nedeniyle ve ayrıca boru hatlarının bazı heyelan bölgelerinden geçmesi nedeniyle oluşabilecek tehditler
- Boru hatlarına düzenlenebilecek sabotaj ve hırsızlık olayları
- Rafineri ürünlerini boru hattı ile taşınması karayoluna göre daha ekonomik ve güvenlidir. Ancak boru hatlarından fazla yararlanılmamaktadır.
- Askeri amaçlı kullanılan ürün boru hatlarından daha fazla verim alınması için sivil kullanımı daha etkin hale getirilmelidir.

İkinci bölümün genel bir değerlendirmesini yapacak olursa; ülkemizde taşıtırma sektörüyle ilgilenen idari kuruluşlar ve hukuki düzenlemelerde bir dağınıklığın olduğu görölmektedir. Bu gibi durumlardan dolayı da taşıtırma sektörümüz belli bir sistem içinde büyümemiştir. Ancak son dönemlerde taşıtırma sektörüne devlet müdahale ederek hem düzenli büyümesini, hem belli bir hukuki düzenlemenin yapılmasını, hem de taşıtırma türleri arasındaki dengesizliğin giderilmesi için çalışmalar yapılmaktadır. Aksi halde taşıtırma sektörünün etkin ve verimli çalışması söz konusu olmayacaktır. Bir sektörün büyümesi ve hantallaşmaması, diğer sektörlerin taşıtırmadan çok az pay alması, diğer taşıtırma türlerinin verimliliğini etkileyecektir. Deniz ve demiryolu taşıımacılığının diğer taşıtırma türlerine göre ucuz olması ve ülkemizde de bu taşıtırma türlerinin taşıtırma paylarının az olması, karayolu taşıtırma payının yüksek olması, önemli ulaşım sorunlardan bir tanesidir.

Genel olarak ülkemizde karayolu taşıımacılığının payı oldukça yüksek, diğer taşıtırma türlerinden deniz, demir ve hava taşıımacılığı oldukça düşüktür. Ülkemizdeki bu taşıtırma paylarının gelişmiş diğer ülkelerle karşılaştırdığımızda, uygulanmış olan taşıtırma politikalarının yanlışlığı ortaya çıkmaktadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE DEVLETİN ETKİNLİĞİ

Birinci bölümde ulaştırma kavramları üzerinde durulmuş, dünyadan ulaştırma sektörü ile ilgili bazı bilgiler verilmiş, ikinci bölümde ise ülkemizde ulaştırma sektörünü genel bilgileri verilmiştir. Bu bölümde ise ulaştırma sektörünün gelişebilmesi için devletin ne kadar etkili olup olmadığı araştırılacaktır.

3.1. TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN EKONOMİYE KATKISI

Ulaştırma sektörü ülke ekonomisi üzerinde belirleyici bir etkisi bulunmaktadır. Bu etkiyi yatırımlarda, istihdamda, toplanan vergi gelirlerinde, ticarete, hizmette, dolaylı olarak üretimde ve diğer sektörlerde görmek mümkündür. Ülkemizde de ulaştırma sektörünün ekonomiye sağladığı katkıları açıklamak için sektör için yapılan yatırımlar, istihdama sağladığı katkı, oluşan katma değer açısından ve dış ticaret açısından analiz yapılacaktır.

3.1.1. Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Yatırımlar İçindeki Yeri

Kamu harcamaları devletin mal ve hizmet alımları için yaptığı harcamalardır. Bu harcamaların bir kısmı devlet çarkının dönmesi için gerekli olan cari harcamalardır. Devlet daireleri için gerekli olan her türlü masraf, memur ve benzeri çalışanların aylıkları, tipik cari harcama kalemleridir. Bunun yanında bir kısım harcamalarda yatırım harcamalarıdır. Demiryolları, karayolları, deniz ve hava limanları v.b gibi inşa etmek için yapılan giderlerdir⁷⁶. Kapalı bir ekonomide milli gelir ve istihdam düzeyini belirleyen iki harcama kalemi vardır. Yatırım ve tüketim harcamaları, yatırım harcamaları, tüketim harcamalarına göre daha çok

⁷⁶ PEKİN, Tevfik, Makro Ekonomi, İzmir, 1988, s.188.

dalgalanmalar gösterir ve çarpan etkisi ile milli gelir ve istihdam üzerinde daha geniş etki yapar.⁷⁷

Ulaştırma yatırımları sanayileşme için itici bir güç olmakta ve ülkenin ekonomik, sosyolojik ve politik yapısına bir yön vermektedir. Ayrıca ulaştırma yatırımları sadece kar veya zarar kriterlerine göre değerlendirilmemelidir.

Bir ekonominin kalkınma seviyesi ne kadar düşük ise, söz konusu ekonomik ulaştırma yatırımlarının toplam yatırımlar içindeki payı o nispette büyük olacaktır. Kalkınmanın başlangıcında öncelik ulaştırma sektörüne verilmelidir⁷⁸. Ulaştırma yatırımlarını ekonomik kalkınmanın bir aracı olarak kullanmak gerekmektedir.

Ülkemizde sektörler itibariyle toplam sabit sermaye yatırımları Tablo 21’da verilmiştir.

Tablo 21: Sektörler İtibariyle Toplam Sabit Sermaye Yatırımları Yüzdesi (Cari Fiyatlarla)

Sektörler	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tarım	4,5	4,3	4,0	3,6	4,7	4,0	4,1	4,2	3,9
Madencilik	1,1	1,5	1,4	1,7	1,8	1,7	1,6	1,6	1,7
İmalat	20,1	18,5	24,2	28,9	35,4	36,8	38,7	37,6	37,3
Enerji	6,5	11,1	8,9	5,8	3,4	3,9	4,0	4,4	4,3
Ulaştırma	29,4	25,3	19,8	18,3	21,2	21,9	20,0	19,4	19,7
Turizm	3,6	4,4	4,8	6,0	5,9	6,1	5,6	5,6	5,7
Konut	18,1	15,1	16,7	17,1	13,0	9,6	10,2	10,7	10,7
Eğitim	4,3	4,8	4,6	4,2	3,0	2,9	2,7	2,9	3,1
Sağlık	3,7	4,1	4,1	4,0	3,9	4,8	4,7	4,9	4,9
Diğer Hizmetler	8,2	10,5	11,0	9,9	7,3	7,8	7,9	8,3	8,2

Kaynak: T.C. Başbakanlık DPT, Temel Ekonomik Göstergelerden yararlanılmıştır.

Ulaştırma sektörünün toplam sabit sermaye yatırımları içerisindeki payları 2000 – 2001 yılları arasında ulaştırma sektörünün payı ilk sıralarda yer almıştır. Sonraki yıllarda ise ulaştırma payı düşüş göstermiş ancak imalat sektörünü takip ederek hep ikinci sırada yer almıştır. Yaklaşık toplam sabit sermaye yatırımları payının 1/5’i ulaştırma sektörü yatırımlarına ayrılmıştır. 2008 yılında toplam sabit sermaye yatırımları içinde ulaştırma sektörüne ayrılan yatırım payı %19,7 olarak gerçekleşmiştir.

Ulaştırma sektöründeki gerçekleşen yatırımların kamu ve özel sektör olarak incelediğimizde kamu sektörü özel sektörün üstünde yer almıştır(Tablo 22). Toplam

⁷⁷ <http://www.megabilim.com/index.php/Iktisat/Yatirim-Teorisi.html> (23.08.2009).

⁷⁸ ERGÜN, a.g.e, ss, 12-46.

yatırımlar içinde ulaştırma sektör yatırımları yıllar itibariyle dalgalanmalar görülmektedir. Kamu sektörü ve özel sektör 2001 yılındaki ekonomik krizin etkisi ile yatırımlarda düşüş görülmüştür. 2004 yılında kamu sektörünün toplam sabit sermaye yatırımları içindeki ulaştırma sabit sermaye payı %32,4, özel sektörün payı ise %20,3 olarak gerçekleşmiştir. 2008 yılında ise kamu sektörünün toplam sabit sermaye yatırımları içindeki ulaştırma sabit sermaye payı %30,4'e yükselmiş, özel sektörün payı ise %17,6'e düşmüştür.

Tablo 22: Ulaştırma Sektörü Sabit Sermaye Yatırımlarının (Kamu – Özel) Toplam Sabit Sermaye İçerisindeki Payları (Cari Fiyatlarla)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Kamu	35,2	27,1	27,4	26,6	32,4	34,4	34,1	29,1	30,4
Özel	27,9	23,6	18,4	16,9	20,3	17,4	16,3	17,4	17,6

Kaynak: T.C. Başbakanlık DPT, Temel Ekonomik Göstergelerden yararlanılmıştır.

3.1.2. Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün İstihdama Katkısı

İstihdam, üretim faktörlerinin gelir sağlamak amacıyla çalışması ya da çalıştırılmasıdır. Bir ülkenin ürettiği toplam mal ve hizmet miktarı, yani milli geliri ile o ülkenin istihdamı arasında aynı yönlü olmak üzere kuvvetli bir ilişki vardır.⁷⁹ İstihdam hacmi artan bir ekonomide de milli gelir artışı olacaktır. Devletin mal ve hizmet alımları için yapacağı cari harcamalar ve yatırım harcamaları ile ekonomideki istihdam hacmini artırabilecektir. İstihdam hacmi artan bir ülkede milli gelir artacağından dolayı halkın refah ve mutluluğu artacaktır. Ulaştırma sektörü hizmet sektörü olduğu için insan faktörü daha fazladır. Bu yüzden bu sektörde daha çok insan istihdam edilmekte ve istihdamı arttırıcı etkisi nedeniyle de ekonomik büyümeye katkısı olan sektörlerden biri olmaktadır.

Tablo 23’de görüldüğü gibi ülkemizde ulaştırma sektörünün yıllar itibariyle toplam istihdam içindeki payı %4 ile %5 arasında seyretmektedir. 2005 yılında genel istihdam rakamı 21.928.000 kişidir. Bu rakamın 1.141.000 kişisi ulaştırma sektöründe istihdam edilmiş ve genel istihdam içindeki ulaştırma sektörünün payı ise

⁷⁹ PEKİN, a.g.e, s,91.

% 5,2 oranında gerçekleşmiştir. Son yıllarda ulaştırma sektöründe istihdam edilen kişi sayısında artış olduğu görülmektedir.

Tablo 23. Ulaştırma Sektörü İstihdam Analizi

Yıllar	Genel İstihdam (Bin Kişi)	Ulaştırma Sektörü (Bin Kişi)	Ulaştırma Sektörünün Toplam İstihdam İçindeki Payı (%)	Sektör Üretkenliği (%)
1998	21.778	968	4,4	3,2
1999	22.048	952	4,3	3,4
2000	21.581	1.068	4,9	2,9
2001	20.704	1.004	4,8	3,0
2002	21.658	1.000	4,6	3,1
2003	20.811	1.062	5,1	2,9
2004	21.870	1.161	5,3	2,8
2005	21.928	1.141	5,2	2,9

Kaynak: TÜSİAD, 2007, Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü Ek Tablolar, S, 30.

Ulaştırma sektörü tarafından üretilen katma değer ve ulaştırma istihdam içindeki payı birbiriyle ilişkilendirildiğinde sektör üretkenliği kavramına ulaşılacaktır. Sektör üretkenliği; bir sektörün milli gelir içindeki payının, o sektörün istihdamının aktif nüfus içindeki payına oranlanması ile bulunur. Ulaştırma sektörü açısından bu oran % 3 düzeyindedir. 2005 yılında bu değer % 2,9 olarak gerçekleşmiştir. İktisat literatüründe sektör verimliliği 1'in üzerinde olan sektörler verimli olarak kabul edilmektedir. Bunun nedeni sektörde çalışan işgücünün oluşturduğu katma değer istihdam oranından aldığı paydan daha fazlasını oluşturmasıdır. Bu açıdan bakıldığında ülkemizde ulaştırma sektörü, verimliliği yüksek bir sektör olarak değerlendirilebilir.⁸⁰ Ulaştırma sektörünün sektörler arası ilişkileri de oldukça fazladır. Diğer sektörlerle olan bağlılığından dolayı, dolaylı olarak o sektörlerde de istihdamı arttırmaktadır. Örneğin turizm sektörüne yaptığı katkıdan dolayı, turizmin sektörünün gelişmesine katkı yaparak, turizmdeki istihdamın artmasını sağlamaktadır.

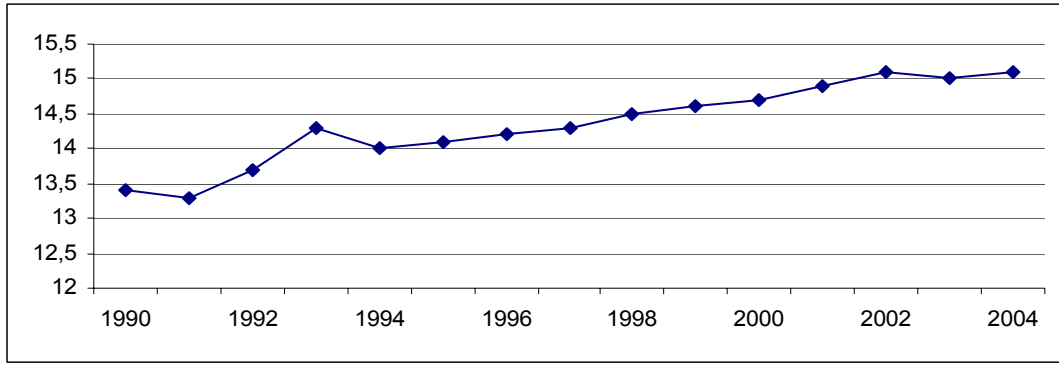
⁸⁰ TÜSİAD, a.g.e, ss,85-86.

3.1.3. Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Katma Değer Açısından Analizi

Ulaştırma sektörünün oluşturduğu katma değer ile istihdama katkısı, vergi gelirleri ve birçok sektörde talep oluşturucu durumu ile ekonomik açıdan büyük önem taşımaktadır. Ulaştırma birçok diğer sektörlerle doğrudan veya dolaylı ilişkisi vardır. Ulaştırmanın gelişmesi ile bu sektörlerle de bir katma değer oluşturacaktır. Ulaştırma sektörü istihdama doğrudan ve dolaylı olarak katkı sağlamaktadır.

Ulaştırma sektörünün oluşturduğu katma değerın yıllar itibariyle dağılımı Şekil 1’de verilmiştir. Katma değere esas olarak 1987 yılı sabit fiyatları ve üretim yöntemiyle hesaplanan Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYİH) içinde ulaştırma sektörünün payı alınmıştır.

Şekil 1: Ulaştırma Sektörünün toplam Katma Değer İçindeki Paylarının yıllar İtibariyle Dağılımı (%)



Kaynak: TÜSİAD, 2007, Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü S,83.

Ulaştırma sektörünün toplam katma değer içindeki payına bakıldığında yıllar itibariyle %13 ile %15 arasında seyretmektedir. 2005 yılında, yıllık toplam katma değer 130.519.567 TL iken ulaştırma sektörünün miktarı 19.791.391 TL olarak gerçekleşmiştir. Bu yılda ulaştırma sektörünün toplam katma değer içindeki payı %15,16 olarak gerçekleşmiştir⁸¹.

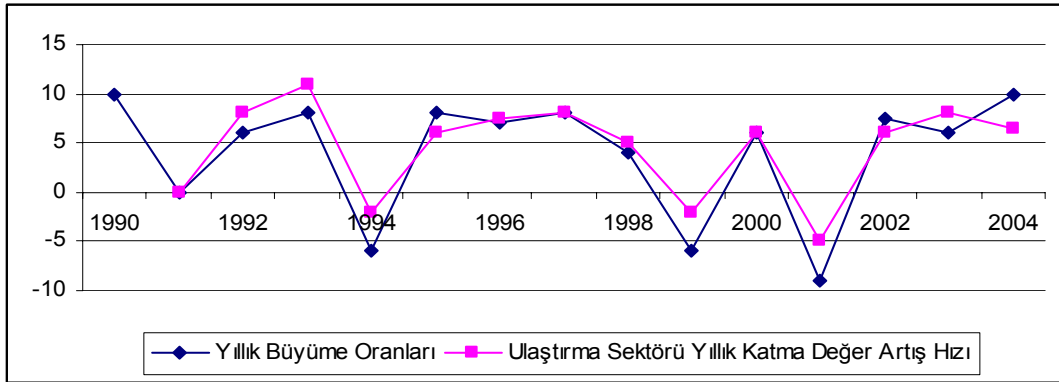
Ulaştırma sektörü toplam katma değerinin yıllık artış hızı ile Türkiye ekonomisinin büyüme oranları Şekil 2’de verilmiştir.

Ulaştırma sektörünün payının yıllar itibariyle artış hızının ekonominin büyüme oranıyla karşılaştırılması daha anlamlı sonuçlar verecektir. Ulaştırma

⁸¹ TÜSİAD, a.g.e, ek göstergeler, s,29.

sektörü katma değer içindeki payının artış hızı ülke yıllık büyüme oranları paralel bir seyir izlemektedir. Ülke ekonomisinin içinde bulunduğu konjonktür ulaştırma sektörünü de etkilemiştir. 1994 ve 2001 yılları kriz yıllarıdır. Söz konusu yıllarda hem ülke ekonomisi, hem de ulaştırma sektörü açısından negatif büyüme oranları yaşanmıştır. 1994 yılında ülke ekonomisi %6,1 küçülürken ulaştırma sektörü %2,3 oranında küçülmüş, bu oran 2001 yılında sırasıyla ekonominin geneli için %9,4 ve ulaştırma sektörü içinde %5,3 olarak gerçekleşmiştir.⁸²

Şekil 2: Ulaştırma Sektörü Katma Değeri Yıllık Artış Hızı ve Türkiye Ekonomisinin Yıllık Büyüme Hızı



Kaynak: TÜSİAD, 2007, Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü S,83.

3.1.4. Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Dış Ticaret Açısından Analizi

2007 yılında dış ticaretimizin taşıma türlerine göre taşıma payları tablo 24’te verilmiştir. Toplam ihracat ve ithalatımızın %86,7’si denizyolu, %1,2’si demiryolu, %11,4’ü karayolu, %0,1’i havayolu ve %0,9’u diğer taşıma türleri ile taşınmıştır. 2007 yılında denizyolu taşımacılığı önceki yıllara göre düşüş yaşanmış, karayolu ve demiryolunda ise bir miktar artış gerçekleşmiştir. Dış ticaret taşımalarında denizyolu taşımacılığının diğer ulaştırma türlerine göre oldukça yüksek bir paya sahiptir. Bunun başlıca nedeni denizyolu ulaştırma maliyetlerinin daha ucuz olmasından kaynaklanmaktadır. 2007 yılında denizyolu ile taşınan ithalat ve ihracat yükünün parasal değeri 153,3 milyar dolar ile %50,4, karayolu ile taşınan yükün parasal değeri 82,7 milyar dolar ile %36,3, havayolu ile taşınan yükün parasal değeri 23,8 milyar

⁸² T.C. Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Sonuç Önerileri, a.g.e,Bölüm 7-1,s,33.

dolar ile %10,1, demiryolu ile taşınan yükün parasal değeri 3,6 milyar dolar ile %1,1 ve diğer taşıma türleri ile taşınan yükün parasal değeri 13,6 milyar dolar ile %2,2 olarak gerçekleşmiştir.⁸³

Tablo 24: Türkiye’de Ulaştırma Türleri İtibariyle Dış Ticaret Taşımaları

	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
2001	87,0	0,6	10,6	0,2	1,6
2002	87,3	0,7	9,7	0,2	2,1
2003	87,6	0,8	10,5	0,1	1,0
2004	87,4	1,2	10,3	0,1	1,0
2005	86,0	1,2	11,9	0,2	0,7
2006	87,4	1,1	10,4	0,1	1,0
2007	86,7	1,2	11,4	0,1	0,9

Kaynak: Türkiye Uluslar arası Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu 2007, <http://www.utikad.org.tr/srapor.asp>, s,33, (30.04.2009).

3.2. TÜRKİYE’DE KARAYOLU ULAŞTIRMASINDA DEVLETİN ETKİNLİĞİ

Karayolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerinden ziyade daha fazla diğer sektörlerle yakın bir hizmet ilişkisi vardır. Bu yakın ilişki diğer sektörleri olumlu veya olumsuz etkilemektedir. Demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığı genelde aktarmalı olduğu için en son varış noktasına ulaşılmasında karayoluna ihtiyaç duyulmaktadır. Bu yüzden karayolu taşımacılığı diğer taşıma türlerinden daha fazla gelişme göstermiştir.

Bütün taşıma türlerinde olduğu gibi karayolu taşımacılığında da alt yapı için yapılan yatırımlar, yollar ve köprüler hep devlet tarafından gerçekleştirilmiştir. Zaten özel sektörün alt yapı için yol yapmak, köprü yapmak, yatırım yapmak gibi bir kapasitesi bulunmamaktadır. Özel sektör sadece bu yollar üzerinde işletilecek araçları sahip olmuş ve işletmişlerdir. Genel olarak kamu kesimi karayolunda işletmecilik yapmamış sadece denetleme görevlerini üstlenmiştir. Ancak devlet kurumlarının ihtiyacı olan araçlar temini ve işletilmesi kendi kurumları içinde gerçekleştirmiştir. Ülkemizde genel olarak karayolu taşımacılığı 1940’lı yıllardan

⁸³ Türkiye Uluslar arası Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu 2007, <http://www.utikad.org.tr/srapor.asp>, s,34, (30.04.2009).

sonra gelişme göstermeye başlamıştır. 1960 yıllarda ağırlık yine karayolunda devam etmiş, 1980’li yıllarda otoyollar ve 2000’li yıllarda çift yönlü yolların yapımı ağırlık kazanmıştır. Bu yolların alt yapı yatırımları, bakım ve onarımları hep devlet tarafından gerçekleştirilmiş, yollar üzerindeki düzeni sağlamak için kontrol ve denetleme görevleri de devlet tarafından gerçekleştirilmiştir. Karayolundaki taşımacılığın gerçekleştirilmesi, işletilmesi ise özel sektör tarafından gerçekleştirilmiştir.

Ülkemizde karayolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine oranla bu kadar yüksek paya sahip olması, kamunun işletmecilik sisteminin içinde yer almaması, hukuki bir düzenlemenin yer almaması sonucunda bireysel düzeyde taşımacılık gelişmiştir. Bu taşımacılık ise kayıt dışına yönelmiştir. 2003 yılında karayolu taşımacılığına hukuki bir düzenin getirilmesi, bireysel taşımacılıktan kurumsal taşımacılığa ve organize olmuş verimli işletmeciliğin gelişmesi için Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği uygulamaya konulmuştur. Günümüzde kamu kesimi denetleme ve düzenleme görevlerini tam olarak yerine getirdiği takdirde ulaştırma sektörü daha çok gelişme sağlayacaktır.

3.2.1. Yasal Çerçeve ve Uygulamalar Bakımından Devletin Etkinliği

Karayolu ile yurtiçi ve yurtdışı yük ve yolcu taşımacılığı 2003 yılına kadar bir kanun olmadan çıkartılan yönetmeliklerle yönetilip denetlenmiştir. Çıkartılan yönetmelikler ise sık, sık değiştiğinden dolayı, karayolunda faaliyet gösteren taşımacı ve araç filolarının kontrol altına alınması gerçekleşmemiştir. 19.07.2003 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanarak faaliyete giren 4925 sayılı Karayolları Taşıma Kanunu ve 25.02.2004 tarihli Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile karayolu taşımacılığını bir kanun altında toplanmıştır.

Bu Kanunun amacı; karayolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliğini sağlamak, taşımacı, acente ve taşıma işleri komisyoncuları ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ve benzeri hizmetlerin şartlarını belirlemek, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak, karayolu taşımalarının, diğer taşıma

sistemleri ile birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır.(madde 1)

Taşımalar; ekonomik, seri, elverişli, güvenli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözetecek tarzda serbest rekabet ortamında gerçekleştirilir.(madde 4) Kanunda taşımacılık işiyle uğraşanların yetki belgesi alınmasını zorunlu kılmış, taşımacılara sorumluluk, yükümlülük ve sigorta zorunluluğu ile eksiklik ve aykırılıklarda ise idari para cezaları getirilmiştir. AB'ne uyum gözetilerek mesleki saygınlık, mesleki yeterlilik ve mali yeterlilik kriterleri getirilmiştir. Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde öngörülen taşıma düzenine uyulması hususu, yeterince denetlenmemekte ve kurallara uymayan taşımacıların yaptıkları haksız ve kötü taşımalar ulaştırma sektörüne zarar vermektedir. Denetimle görevli olanların yeterli denetim ve cezalandırma yapmaları biran önce sağlanarak karayolu sektörünün düzene getirilmesi gerekmektedir.

Türkiye'de karayolu ulaştırması faaliyet yürüten işletmelerin çoğunluğu küçük çaplı ve kayıt dışı çalışıyor olması nedeniyle sektörde verimlilik düşük düzeydedir. Karayolu taşıma kanunu ve yönetmeliğinde denetimle görevli ve yetkili kılınan, devletin kurum ve kuruluşları denetlemelerinin arttırması ile kayıt dışı çalışmalar engellenmeli ve haksız rekabet önlenerek adaletin sağlanması gerekmektedir.

Karayoluyla yük taşımacılığı yapılan birçok ülke, kendi taşımalarının taşıma kapasitesinin düşüklüğü, trafik yoğunluğu, ağır taşıtların çevre üzerindeki kirletici etkisi ve trafik kazalarını gerekçe göstererek taşımalarımıza geçiş belgesi tahsisinde gerekli kota artışına razı olmamaktadır. Bu konuda, Avusturya, İtalya, Rusya belirgin örnekler olarak karşımıza çıkmaktadır. Geçiş Belgesi kısıtlamalarının yanı sıra bazı ülkeler yüksek geçiş ücretleri talep ederek taşıma maliyetlerinin artmasına, taşımacılarımızın rekabet gücünün zayıflamasına neden olmaktadır. Bu çerçevede, Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı ile ilgili protokol'de (UBAK) ülkemizin geçiş belgesi sayısı 141'dir. 2003 – 2005 yıllarında Ulaştırma Bakanlığı'nın her düzeyde yaptığı çalışmalar ve müzakereler sonucunda, Türkiye'ye tahsis edilen yıllık temel kota 141'den 239'a, Türk Taşımacılarına bu temel kota çerçevesinde verilen yıllık Çok Taraflı Geçiş Belgesi ise 878'ten 2.600'a çıkarılmıştır. Bu, 2.600 adet ulaştırma firmamızın UBAK üyesi 42 ülkeye herhangi başka bir izin belgesine

ihtiyaç duymadan ve herhangi bir sınırlamaya tabi tutulmadan nakliyede bulunabileceği anlamına gelmektedir⁸⁴. Devletin etkisi nedeniyle, kota artışı neticesinde karayolunda yeni istihdam imkânı doğacak ve aynı zamanda ülke ekonomisine de katkı sağlayacaktır.

Uluslararası taşımacılığı zorlaştıran diğer bir husus araç sürücülerinin vize almalarındaki zorluklar ile sınır geçişlerindeki formalitelerdir. Bu hususlardaki uygulamalar taşıma hızını yavaşlattığı için başka ülke taşımacıları ile rekabeti zorlaştırmakta, ayrıca taşımadaki verimi düşürmektedir. Uzun süreli ve çok girişli vizelerin temini, sınır geçişlerindeki pasaport işlemlerinin basitleştirilip hızlandırılması yönündeki girişimler yoğunlaştırılmalıdır. Asya ve daha çok Doğu Avrupa ülkelerinin çoğunda belirli kurallara dayanmayan vergiler ve geçiş ücretlerinin alınması hem taşıma maliyetlerinin arttırmakta, hem de haksız rekabete sebep olmaktadır. Bu tür uygulamaların önlenmesi bakımından hükümetçe daha etkin girişimlerde bulunulması, ikili veya çok taraflı anlaşmalarla geçiş ücretlerinin bir kritere bağlı olarak alınmasının teminine çalışılmalıdır. Dış ticaretimizin en yoğun olduğu AB ülkeleri ile aramızda yaşanan Schengen vizesi sorunları artarak devam etmektedir. Ancak 2002 yılında bir tır sürücüsü tarafından, Almanya idari mahkemesine bu konu ile ilgili dava açılmıştır. Açılan dava reddedilmiş ve daha sonra bir üst mahkemeye temyize gönderilmiş ve oradan Avrupa Toplulukları Adalet Divanı'na (ATAD) iletilerek incelemeye başlanmıştır. 2008 yılında incelen "Karayoluyla uluslararası yük taşıyan Türk kamyon sürücülerine yönelik haksız vize uygulamasının iptali istemine " ilişkin dava 19 Şubat 2009 tarihinde ATAD tarafından "belirli Türk vatandaşlarına uygulanan vizenin haksız olduğu " yönünde bir karar alınmıştır. Şu anda bir Türk vatandaşı başvuru yapması halinde bir yıllık Schengen vizesi temin edebilmektedir.

Ülkemiz, ATP - Bozulabilir Gıda Maddelerin Karayoluyla Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'sine üye değildir. Yurtdışı taşımalarında ve ülkemiz içerisindeki gıda taşımalarının, bozulabilir gıda ürünlerinin belirli standartlar ile taşınarak tüketiciye sağlıklı olarak ulaştırılmasını sağlayan ATP konvansiyonu bu

⁸⁴ http://www.mfa.gov.tr/ulastirma-bakanlari-avrupa-konferansi-ubak_-cok-taraflı-kota-sisteminin-reformu-ve-ulastirmacilarimiza-tahsis-edilen-ubak-belgelerinin-sayısında-artısa-gidilmesini-teminen-ulkemizce-yapılan-calismalar-tr.mfa (24.08.2009).

açından önem taşımaktadır. Türkiye'nin en kısa zamanda bu konvansiyona taraf olması için gerekli çalışmaların yapılması gerekmektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğü 2007 yılından önce Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı bulunmaktaydı. Ulaştırma sektörüyle ilgili Ulaştırma Bakanlığı bulunmasına rağmen, bu kurum yıllarca Bayındırlık Bakanlığına bağlı kalması, çeşitli yönlerden sorunlar çıkarmakta ve kurumlar arasında koordinasyonsuzluk yaşanmakta idi. Devletin kendi kurumları arasındaki bu çarpıklığın düzeltilmesiyle, Karayolları Genel Müdürlüğü Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır. Ulaştırma alt yapılarının bir bakanlıkta olması tutarlı ve dengeli planların yapılması, sistemler arasında dengenin sağlanabilmesi imkânı doğmuştur. Sonuçta da ulaştırma sektörüne olumlu katkı sağlamıştır.

Karayolu trafik kazaları uzun zamandan beri ülkemizin gündeminde ve kazaları azaltmak için önemli çabalar sarf edilmektedir. Uzun yıllar geçerli olan 6085 sayılı Karayolu Trafik Kanun'u 1983 yılında 2918 sayılı kanunla değişiklik yapılmıştır. Ancak bu kanunda karşılaşılan gelişmeler karşısında, sık sık değişiklikler ve ilaveler yapılmıştır. Emniyet Genel Müdürlüğü trafik güvenliği yönünden de yeniden organize olmuş, trafik zabıtası araç, gereç ve personel olarak önemli oranda takviye edilmiş, trafik zabıtasının eğitim düzeyi yükseltilmiş, jandarma teşkilatı kırsal bölgelerdeki denetimler için 1000'i aşan eğitilmiş özel tim ile tam olarak devreye sokulmuştur. Ayrıca fahri trafik müfettişliği başlatılmış, alkollü araç kullanmaya yönelik cezalar her geçen yıl arttırılarak, trafik kazalarını en aza indirmek için çabalar sarf edilmektedir.

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununun 33'üncü maddesinde, 21.04.2005 tarihinde değişiklik yapılarak;“savaş, iç savaş, terör, kargaşa ve benzeri olağan üstü koşullara sahip ülkelerde uluslararası taşıma yaparken saldırıya uğrayıp hayatını kaybeden şoför ve beraberindeki Türk vatandaşlarının varislerine 40.000 Türk Lirasına kadar ödeme yapılması” maddesi kabul edilerek, uluslararası karayolunda çalışacak şoförleri bir nebze olsun teşvik ederek, karayolu ulaştırmasının gelişmesine katkı sağlamıştır.

22 yaşını doldurmuş otobüs, kamyon ve çekicilerin trafikten çekilerek Ulaştırma Bakanlığına devredilmesi halinde taşıt sahiplerine ödemedede bulunulması, karayolunda bulunan ve çevreye zarar veren araçlar trafikten çekilmesi sağlanmıştır.

Bu uygulama küçük araçlar içinde uygulanması, hurdaya dönen ağır aksak yürüyen araçları için de getirilmelidir. Ayrıca trafik kontrollerinin, ağır araç kontrollerinin ve taşınacak yük miktarının haddinden fazla olması kontrollerinin yapılmaması hem trafiği olumsuz yönde etkilemekte hem de yolların bozulmasına etki etmektedir. Yollar çabuk bozulduğu için tekrar yollar tamir edilmesi gerektiği için kaynak israfına neden olmakta ayrıca trafik kazalarına da davetiye çıkarmaktadır. Devlet denetleme görevlerini zamanında yerine getirmesi gerekmektedir. Aksi halde sektörün gelişmesini olumsuz yönde etkileme söz konusu olacaktır.

Yapılan çeşitli anlaşmalar ve girişimler sonucunda Türk nakliyecisi 12 Avrupa ülkesinden yapmış olduğu mazot alımları, otoyol geçişleri ve tamir-bakım masrafları için ödemiş olduğu KDV'ni geri alabilmektedir. Bu ülkeler Avusturya, Belçika, İtalya, İngiltere, İrlanda, İsveç, Danimarka, Fransa, Finlandiya, Hollanda, Lüksemburg ve Norveç'tir. 2006 yılında Türk nakliyecileri tarafından bu ülkelerden iade alınan ortalama 20 milyon euro'luk KDV iadesi, sektörümüze ve ülkemize geri dönmektedir. Ancak gerekli girişimler yapılarak KDV iadesi alamadığımız diğer ülkelerden de, KDV iadelerinin alınması sektöre ve ülkemize yararlı olacaktır.

3.2.2. Yatırım ve Verimlilik Açısından Devletin Etkinliği

Devletin temel görevlerinde birisi altyapı yatırımları yapmaktır. Az gelişmiş bir ülkenin veya bölgenin kalkınmasında altyapının kurulması büyük önem arz etmektedir. Ulaştırma ise altyapı içinde kilit bir rol oynamaktadır. Günümüz ekonomisinde büyük ölçekli ham madde, enerji ve mamul mal üretimi söz konusudur. Hammaddelerin fabrikalara taşınması, üretimlerin pazarlara taşınması ve işgücünün çalışma yerlerine gidip gelmesi ancak düzenli ve geniş hacimli ulaşım sistemlerine bağlıdır.

Ulaştırma sektöründe altyapı hizmetlerinin yetersizliği yüksek taşıma maliyetlerine ve uzun teslimat sürelerine neden olmaktadır. Bir ülkenin ulaşım altyapısının geliştirilmesi toplam ticari maliyetlerde büyük oranda indirim sağlamaktadır. Ulaştırma altyapısının kalitesi ticari ortaklar arasında mal hareketinin zamanında sağlanabilmesi açısından da önemlidir. Taşımada geçen süre değil; limanda yükleme ve boşaltmada geçen, gümrüklerde ve resmi dairelerde gerekli işlemler için harcanan süreyi de kapsamaktadır. Bu süre zarfında oluşan gecikmeler

Ülkelerin ticari maliyetini, diğerk ülkelerle olan karşılaştırılmalı üstünlüğünü, yatırım seçimlerini ve sonuç olarak Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla'sını da olumsuz etkilemektedir.⁸⁵

Ulaşım yatırımları büyük ölçekli oldukları için istihdama da büyük katkıları olmaktadır. 1992 ve 1993 yıllarında büyük miktarda otoyol yapımı gerçekleşmiştir. Bu otoyol yapım şantiyelerinde, taşeron, ikmal kuruluşları, yardımcı ve diğerk firmaların personel sayısını da kattığımızda çalışan kişi sayısı 20.000 civarındaydı. Ulaştırmayla meknlar birbirine yaklaşarak üretim ve satış artmakta ve durum üreticiyi sürekli pazara yöneltmektedir. Yeni pazarların kurulması ve pazarların genişlemesi ulaşım sektörünün gelişmesiyle orantılıdır. Yol yokluğunda özellikle tarım kesiminde büyük dengesizlikler görülmüş, bir kesimde kıtlık çekilirken bir kesimde ise ürünler tarlada çürümüştür. Örneğın demiryolu ilk ortaya çıktığı dönemlerde hızlı ve toplu taşıma kapasitesiyle, demiryolunun geçtiği yerler hızlı kalkınma sağlanmış, sanayileşme artmıştır.

Karayolu taşımacılığı, ekonomik bir faaliyet olması yanında diğerk bütün sektörlerle de yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri direk etkileyen bir hizmet türüdür. Otomotiv, petrol, lojistik, taşımacılık, inşaat sektörleri başta olmak üzere tüm sektörler karayolu alt yapısı hizmet seviyesi durumuna bağlı olarak faaliyetlerini yürütmektedir. Bugün dünyadaki ülkelerin büyük bir çoğunluğunda karayolları, yolcu ve yük taşımacılığında en fazla tercih edilen ulaşım türüdür. Bu nedenle bugün taşımacılık sektörünün etkinliği ve verimliliği karayollarının etkinliği ve verimliliği ile ölçülmektedir.

Karayolları yatırımlarının makro ekonomik etkileri ile ilgili olarak farklı ülkelerde, değişik çalışmalar yapılmış ve yapılmaktadır. Söz konusu çalışmalardan çıkan sonuçlar, ulaştırma yatırımlarının, özellikle de karayolu yatırımlarının toplam sağladığı sosyo-ekonomik faydaların tespit edilmesini ve bunların parasal değerlere dönüştürülmesini amaçlamaktadır. Elde edilen sonuçlar, karayoluna yapılan kamu yatırımlarının oldukça yüksek katma değer yaptığı yönündedir. Karayollarının sağladığı sosyo-ekonomik faydaları şöyle sıralayabiliriz;

- Üretim ve istihdamı arttırması,
- Üretim maliyetinin düşürülmesi,

⁸⁵ TÜSİAD, a.g.e,s,41.

- Tüm sektörlerde verimliliği arttırması,
- Yol yapımının ekonomiye olan doğrudan ve dolaylı etkileri,
- Arazi kullanımı ve bölgesel gelişmeye olan etkisi,
- İş ve sosyal amaçlı taşımacılık talebinin karşılanması,
- Eğitim, sağlık ve turizm amaçlı seyahat talebinin karşılanması,
- Milli gelirin ülke sathına dengeli dağılımı
- Alınan vergiler yoluyla ulusal bütçeye olan mali katkıları olarak sıralanabilir.

Dünya bankası tarafından altyapı projelerinin ortalama Ekonomik İç Karlılık Oranlarının değerlendirildiği bir çalışmada, denizyolu projeleri için %6, demiryolu için %12, telekomünikasyon için %19, liman altyapı için %20 iç karlılık oranı hesaplanmışken, en yüksek iç karlılık oranı değeri ile %29 ile karayolu altyapı projelerin sağladığı tespit edilmiştir.⁸⁶

Bu alandaki diğer bir çalışma ise Amerikan Federal Karayolları İdaresi tarafından Mart 2005’de yapılan “Karayolu Ulaşım Yatırımlarının Ekonomik Etkisi” başlıklı çalışması olmuştur. Amerika federal karayolları ağı varlığının ortalama %16 iç karlılık oranı sağladığı dikkate alınarak yapılan bu çalışmada; karayollarına yapılan yatırımların maliyeti ile bu yolları kullananların elde ettikleri faydalar karşılaştırılmış ve 2003 yılı verilerine göre Amerika karayolu sistemine bir yılda yapılan 143,8 milyar dolar harcamaya karşılık, yılda 563,9 milyar dolar net ekonomik fayda sağladığı, sonuç olarak ABD karayolu sisteminin her 1 dolar maliyete karşılık 5 dolar fayda ürettiği tespit edilmiştir.⁸⁷

Ülkemiz karayolu varlığının değeri, 2007 yılı bilgilerine dayalı olarak Devlet yolu, İl Yolu ve Otoyol uzunlukları satih cinsleri ve geometrik standartlara göre sınıflandırılarak, köprü ve tüneller ise toplam uzunluklarına göre birim maliyet değerleri dikkate alınarak yaklaşık 102 milyar lira olarak tespit edilmiştir⁸⁸. Karayolları Genel Müdürlüğü’nün sahip olduğu karayolu ağının ulusal bütçeye katkıları 2007 yılı sonu itibariyle yaklaşık 22,6 milyar TL olarak tahmin edilmektedir. Bu rakamın 4,3 milyar TL’si motorlu taşıtlara ilişkin ÖTV, 10,8 milyar

⁸⁶ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Ankara,2008,s,28.

⁸⁷ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, a.g.e.,s,29.

⁸⁸ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, a.g.e.,s,29.

TL'si tüketilen yakıttan alınan ÖTV, 3,3 milyar TL'si tüketilen yakıttan alınan KDV, 3,5 milyar TL'si motorlu taşıt vergisi ve 0,7 milyar TL'si otoyol ve köprü gelirlerinden oluşmaktadır. Ülkemizin 2007 yılı bütçe gelirleri toplamı 189,6 milyar TL olduğu düşünülürse, karayolunda seyreden araçlardan elde edilen gelirin bütçe gelirlerinin yaklaşık %12'sini oluşturmaktadır. 2007 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü yatırım harcamaları toplamı 3.997 milyon TL olduğu dikkate alınırsa karayolları altyapı yatırımlarına harcanan ödeneklerin yaklaşık 5,6 katı seviyesinde vergi ve ücret geliri elde edilmektedir. Çevre yollarının yapılması veya yeni yapılan yolların yol uzunluklarını kısaltması, seyahat sürelerinde kısaltmalara, trafik kazaları sonucunda ölüm, yaralanma ve maddi hasarın azalmasına ve taşıt giderlerin azalmasına katkı sağlamaktadır.

3.2.3. Nitelikli İnsan Kaynağı Açısından Devletin Etkinliği

Ülkemizde ulaştırmanın çeşitli dallarında nitelikli personelin azlığı sektörün temel sorunlarında biridir. Ulaştırmanın etkinliği ve sağlıklı gelişmesi için gerekli nitelikleri taşıyan yeterli bir kadronun oluşturmaya bağlıdır. Böyle bir kadronun oluşması içinde eğitimin desteği alınmalıdır. Üniversitelerimizde ön lisans, lisan ve lisansüstü eğitim yetersiz kalmaktadır. Az yetişen nitelikli personel de çoğu kez gereksinim duyulan yerlerde istihdam edilememektedir.

Ülkemizde yolcu ve yük taşımacılığında karayolunun payı %90'dan fazladır. Devlet yolu, il yolu ve otoyollarımızın uzunluğu 64.000 km.nin üstündedir. Bu yol ağımızın planlanması, yapımı, bakımı, işletilmesi ve trafik güvenliğinin sağlanması için yeterli olarak nitelikli personele sahip olması gerekirken, Karayolları Genel Müdürlüğünde, son yıllarda sürekli teknik eleman kaybı yaşanmakta, ayrıca bir kısım personel de özlük haklarının yetersizliği sebebiyle kurumdan ayrılmaktadır.

Tablo 25'de Karayolları Genel Müdürlüğünde çalışan teknik personel sayısı gösterilmektedir. Teknik personel sayısı 1998 yılında 2.872 iken 2003 yılında 2.724, 2008 yılında ise toplam teknik personel sayısı 2.706 kişidir. 1998 yılında 96 kişi olan inşaat yüksek mühendis sayısı 75'e, harita ve kadastro mühendisi sayısı 87 kişiden 46'ya düşmüş ve diğer teknik personel sayılarında da düşüşler görülmüştür. Ancak bazı teknik personel sayısında artışlarda olmuştur. 1998 yılında jeoloji mühendisi sayısı 36'dan 56 kişiye, ziraat mühendisi 13'den 19 kişiye, diğer mühendis ve teknik

personel sayısı ise 581 kişiden 623 kişiye yükselmiştir. Teknik personel sayısındaki azalma Karayolları Genel Müdürlüğü için olumsuz bir gelişme olarak kabul edilmektedir.

Tablo 25: Karayolları Genel Müdürlüğünde Çalışan Teknik Personel Sayısı

	1998	2001	2003
İnşaat Yüksek Mühendisi	96	84	75
İnşaat Mühendisi	976	935	923
Mimar	32	25	24
Makine Mühendisi	449	738	431
Kimya Mühendisi	27	14	17
Harita ve Kadastro Mühendisi	87	48	46
Makine Teknikeri	234	183	173
İnşaat Teknikeri	341	340	337
Jeoloji Mühendisi	36	48	56
Ziraat Mühendisi	13	12	19
Diğer Mühendisler – Teknik Elemanlar	581	324	623
	2.872	2.751	2.724

Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi, 2005, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Mevcut Durum Analizi, Bölüm 4-1,s,100.

22.04.2008 tarihi itibariyle karayolları Genel Müdürlüğünde çalışan teknik personel sayısı 2.706 kişidir. Tablo 25’te ki 2003 yılındaki teknik personelde gözle görülür bir değişiklik olmamıştır. 1.641 mimar ve mühendis, 684 tekniker ve 381 teknisyenden oluşmaktadır⁸⁹. Son yıllarda Karayolları Genel Müdürlüğü’ne bağlı bir kısım personelin eğitilmesi için çeşitli dönemlerde eğitim faaliyetleri yürütülmüş ve yurt dışına elemanlar gönderilerek gelişen teknolojilerinden yararlanılması için imkânlar sağlanmıştır.

Büyük harcamalar gerektiren karayolu alt yapısının gerçekleştirilmesi özel bilgi ve deneyim sahibi bir teknik kadroyu gerektirmektedir. Teknik personel ücretlerinin görev yetki ve sorumluluklara paralel olarak ve performans kriterlerine göre hak edilen düzeye çıkartılması suretiyle, mağduriyetin giderilmesi ve dengeye kavuşturulması, hizmette var olması gereken verimlilik ve kalitenin sağlanması açısından gereklidir. Ayrıca, öncelikle planlama, etüt ve proje gibi hizmetlerde çalışmalar olmak üzere tüm teknik elemanlar için teşvik edici önlemler alınarak

⁸⁹ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007 Yılı İdari Faaliyet Raporu, a.g.e, 2008,s,8.

nitelikli personel çalıştırılması yöntemleri geliştirilmelidir. Kamu kuruluşlarına gerektiği durumlarda belirli bir süre için eksik elemanı tamamlama ve kısa süreler için özel nitelikli uzman tutma imkânı sağlayacak gerekli yasal düzenlemeler yapılmalıdır.⁹⁰ Her türlü eğitim olanakları kullanılarak ve okul öncesinden başlayarak sürekli olarak tüm vatandaşların eğitilmesi sağlanmalıdır. Öncelikle ticari araçlardan başlamak üzere müdahale edilemeyecek biçimde ve istismar edilmesi önlenerek tüm taşıtlarda hız sınırlayıcı donanım zorunlu hale getirilmelidir.

Taşıma hizmetlerinin kalitesi için lise ve meslek yüksekokulu düzeyinde sektöre yönelik insan gücü yetiştiren eğitim kurumları yaygınlaştırılmalıdır. Ayrıca sivil toplum örgütleri ve akademisyenlerden oluşan ulaştırma enstitüsü kurulmalıdır. Sektörde eğitilmiş ve nitelikli eleman çalıştırılması için taşımalarda “Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği”nin öngördüğü koşullar aranmalıdır.

3.2.4. Çevresel Etki Bakımından Devletin Etkinliği

Günümüz dünyasında insanlar çevre kirlenmesine karşı daha duyarlı hale gelmektedir. Ulaştırma türlerinin çevreye ve insana verdikleri zararlar farklı boyutlarda ve farklı özelliklerdedir. Karayolu, demiryolu, havayolu ve boru hatları ekolojik sistemi, ekolojik dengeyi ve insan sağlığını farklı oranlarda etkilemektedir. Özellikle karayolu trafiğinin neden olduğu trafik sıkışıklığı ve kazalar, hava ve gürültü kirliliği, arazi kullanımı ve görüntü kirliliği ve oluşan CO₂ gazı nedeniyle iklim değişimine katkıda bulunması ekolojik dengeyi olumsuz etkilemekte, bu etkilemeden tüm canlılar zarar görmektedir.

Çevre ve toplum sağlığı, 1580 sayılı Belediye ve 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanun’ları ile güvence altına alınmaya çalışılmıştır. 1982 Anayasa’sında ise “Herkes sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirme, çevre sağlığını korumak ve çevrenin kirlenmesini önlemek, devletin ve vatandaşın görevidir” denilmiştir. 1983 tarihli Çevre Kanunu’nda “Kirleten Öder Prensibini” somut hale getirmiştir. 2872 sayılı Çevre Kanunu gereği yürürlüğe giren yönetmelikler, izlenecek prosedürleri, hazırlanacak planları, sağlanacak standartları ve yasaklanacak faaliyetleri belirlemektedir. Yürütme yetkisi kuruluşlara verilmiş olup, para cezaları ve diğer cezalar belirlenmiş, uyumluluğun temin için izleme

⁹⁰ TÜSİAD, a.g.e,s,30.

faaliyetleri geliştirilmiştir. Ülkemizde, çevre politikalarını, yasaların ve yönetmeliklerini izlemek ve uygulamak için gerekli unsurların birçoğu mevcuttur. Çevre Mevzuatının Avrupa Birliği mevzuatı ile uyumlu hale getirilmesi çalışmaları Avrupa Birliği tarafından Ulusal Program kapsamında devam etmektedir.⁹¹

Ülkemizde Avrupa Birliği Uyum Programı kapsamında çevre ile ilgili yapılacak düzenlemeler ele alınmış ve çalışmalar tamamlanmıştır. Bu çalışmalar sonucunda uyulacak yönetmelikler hazırlanmış ve Resmi Gazetede yayımlanarak uygulamaya geçilmiştir. Ulaştırma ile ilgili olan yönetmelikler şunlardır;

- Benzin ve Motorin Kalitesi Yönetmeliği
- Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği
- Hava Kalitesinin Korunması Yönetmeliği
- Motorlu Araçların Dış Gürültü Emisyonları ve Egzoz Sistemleri İle İlgili Tip Onay Yönetmeliği
- Motorlu Taşıtlarda Yakıt Tüketimi ve Karbon Monoksit Emisyonu Tip Onay Yönetmeliği
- Trafikte Seyreden Motorlu Kara Taşıtlarından Kaynaklanan Egzoz Gazı Emisyonlarının Kontrolüne Dair Yönetmelik

En önemli hava kirliliği karayolu ulaşımı meydana getirmektedir. İstatistiklere göre yılda en çok yol yapan araçlar otomobiller, en çok yolcu taşıyan araçlar otobüslerdir. Bu yüzden otomobillerde yolcu-km.ye düşen yakıt tüketimi ve meydana gelen hava kirliliği diğer karayolu araçlarından daha fazladır. Karayolunda benzinli motorlar daha çok kullanılmaktadır. Herhangi bir önlem alınmamış dizel motorlar, benzinli motorlara nazaran daha az zararlı gaz içerdiklerinde, daha az çevreyi kirletmektedirler. Ancak gerekli önlemler alındığında, benzinli motorlarda çevre kirliliği yapan gazların salınması daha az olmaktadır. Bu yüzden taşıtlardaki çevre kirliliğini önleme çalışmaları, daha çok benzin motorlu araçlarda yoğunlaştırılmıştır. Ulaştırma sistemlerinin çevresel etkilerinin en önemlilerinden biri de trafik kazalarıdır. Karayolu trafik kazaları, maddi ve manevi kayıp açısından diğer ulaşım sistemleri içinde ilk sırada yer almaktadır.

⁹¹ KIRICI, Mine. V.Ulusal Çevre Mühendisliği Kongresi, Avrupa Birliği'nde ve Türkiye'de Çevre ve Ulaştırma Sektör Politikalarının Bütünleştirilmesi ve Uygulamaların Karşılaştırılması Olarak İncelenmesi, <http://e-kutuphane.cmo.org.tr/pdf/830.pdf>, (18.06.2009).

Dünyada ki karayolu trafik kazalarında yılda 1,2 milyon kişi, günde ise yaklaşık 3.287 kişi hayatını kaybetmekte, her yıl 20-50 milyon kişi yaralanma ya da sakat kalmakta, tüm dünyada meydana gelen ölümlerin %2.1'ine yol açmaktadır. Trafik kazalarının maliyetleri ise çok büyüktür. Tüm dünyada trafik kazalarının maliyeti yılda 518 milyar dolara neden olacağı tahmin edilmektedir.⁹² Ülkemizde 2008 yılında karayollarında meydana gelen kazalarda (1.288 jandarma alanı, 2.940 kişi emniyet alanında) 4.228 kişi hayatını kaybetmiş, (39.305 kişi jandarma alanında, 124.536 emniyet alanında) 163.845 kişi ise yaralanmıştır⁹³. Ülkemizde 2008 yılı verilerine göre, her gün 12 kişi trafik kazalarında hayatını kaybetmekte, her gün 449 kişi ise yaralanmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğü 2007 faaliyet raporunda ki vizyonlarından bir tanesi “gerçekçi, insana ve çevreye duyarlı karayolu projeleri üreten”, idarenin amaçlarından bir tanesi “karayolu ulaşım sistemlerinden kaynakların doğal çevreye ve insana zarar veren çevresel etkilerin azaltılarak yaşam kalitesi arttırmak”, hedefi ise “ 2007 yılından itibaren karayolu projelendirmesi ÇED (Çevresel etki Değerlendirme) çalışmalarında yer alan çevre koruyucu önlemlerin (gürültü azaltıcı önlemler, rezervi bitmiş ocakların rehabilitasyonu v.b.) uygulanması sağlanacaktır. 2013 yılı sonuna kadar mevzuat düzenlemeleri, belgelendirmeler, muayene ve denetimler yoluyla karayolları üzerinde can ve mal güvenliğini tehlikeye sokacak, çevreyi kirliletecek ve yolun fiziksel durumunun bozulmasına neden olacak nitelikteki ticari araçlardan 50.000 tanesi piyasadan toplayacaktır.

3.2.5. Turizm Bakımından Devletin Etkinliği

Genellikle sanayileşmiş ve turizm alanında gelişmiş kentlerimizi birbirine bağlayan ana güzergâhlar üzerinde trafik talebinin daha hızlı arttığı gözlenmektedir. Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük önem taşıyan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi,

⁹² http://www.trafik.gov.tr/trafik_guvenligi/trafik_guvenligi_dunya.aspx, (18.06.2009).

⁹³ <http://www.egm.gov.tr/teadb/index.htm>, (18.06.2009).

diğer bütün sektörlerde de çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörlerle olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür.⁹⁴

Turizm endüstrisi Türkiye'nin ekonomik sosyal yaşam alanında, 1980'li yılların sonunda başlayarak ağırlıklı olarak yer almaktadır. Turizm bir ekonomik faaliyet olarak GSMH içinde %4 oranında bir paya ulaşmıştır. Türkiye'nin ödemeler dengesi bilançosunda, ihracattan sonra ikinci büyük döviz geliri sağlayan faaliyet alanı konumuna yükselmiştir. Toplam yurtiçi istihdam açısından da turizm inşaat sektöründen sonra ikinci sırada yer almaktadır. Endüstri bir bütün olarak ekonomik yapı içerisinde diğer sektörlerde oluşturduğu ileri-geri etkileri ile 38 sektörü doğrudan etkilemektedir. Ulaştırmanın en önemli talep edicilerinden birinin turizm olduğu, yeterli ulaşım olmadan turizmin gerçekleştirilemeyeceği olgusu daima göz önünde tutulmuştur.⁹⁵

Ulaşım, turistleri bir tüketim noktası olan turizm bölgelerine bağlayan köprü niteliğindedir. Bu özelliği ile ulaşım turizm için bir ana üründür. Turizmde ulaştırmanın geliştirilmesi, daha sağlıklı işlemesi için ulaştırma türleri arasında bir entegrasyon oluşturulması gereklidir. Bu doğrultuda ülkemizde tüm yıla yayılması, kıyı turizmi dışında diğer turizm çeşitlerinin ve iç bölgelerimizdeki turizm aktivitelerinin geliştirilmesi için ulaşım bağlantıları güçlendirilecektir. Türkiye Turizm Stratejileri'nin en önemli özelliklerinden biri ulaşım sisteminde yapılacak düzenlemeleri de içermektedir. Bu doğrultuda turizm sektörü için önemli bir girdi olan kara, hava ve deniz ulaşım bağlantılarının turizm potansiyelleri ile bir bütün halde değerlendirilerek geliştirilmesi hedeflenmektedir. Özellikle turizm sektöründe yeni ulaşım bağlantılarının oluşturulması ve var olan ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi ile karayolunda ulaşım güvenlik ve niteliğinde artış sağlanacaktır. Tesislere karayolu ya da liftlerle ulaşım kolaylaştırılacak, bunların gerektirdiği inme, binme, bekleme ve otopark gibi alanlar yeterli büyüklükte ve işlevsellikte planlanacaktır.⁹⁶

Uluslararası turizm gelişmesi ulaştırma sektörü nasıl önemli bir rol oynuyorsa, turizm sektörü tarafından ulaştırmaya yapılacak kamu ve özel sektör yatırımları da ulaştırmaya olumlu etki yapacaktır.

⁹⁴ DPT, 9.Kalkınma Planı – Karayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2005,s,3.

⁹⁵ TÜBİTAK, Vizyon 2023, Ulaştırma ve Turizm Paneli, Ankara, 2003, s, 19.

⁹⁶ T.C.Kültür ve Turizm Bakanlığı, Türkiye Turizm Stratejisi 2023, Ankara, 2007,ss,20-34.

3.3. TÜRKİYE’DE DEMİRYOLLARI ULAŞTIRMASINDA DEVLETİN ETKİNLİĞİ

Demiryolu taşımacılığı ülkemizde Cumhuriyetin kurulmasından önce başlayıp, devam eden yıllarda devlet politikası olarak yürütülmüş, yük ve yolcu taşımacılığında demiryolu ön plana çıkmıştır. Ayrıca bu dönemde karayolu taşımacılığı teknolojisi de gelişmemiştir. 1940’lı yıllara gelindiğinde motorlu araç teknolojisinin gelişmesi ve karayolunun esnekliğinden dolayı daha fazla merkezlere ulaşılması için, demiryolu taşımacılığı yatırımları ikinci plana itilmiştir.

Ülkemizde demiryolu sektöründe özel sektör bulunmamaktadır. Hem alt yapı yatırımları hem de bu yapı üzerindeki işletmecilik hakkı devlet tarafından gerçekleştirilmektedir. Özel sektör henüz demiryolunda kendi gösterme imkânı bulamamıştır. Karayolunda olduğu gibi alt yapı yatırımlarının devlet tarafından karşılanması ve üst işletiminde de özel sektörün katılması durumunda, demiryolu sektörü şimdiki durumlarda olmayacağı bir gerçektir. Ülkemizde demiryolu işletmeciliği yürüten TCDD, zarar eden kamu kuruluşlarından biridir. Demek ki demiryolunun gelişmesin de devletin etkinliğinin olması için mutlaka özel sektöre de yer verilmesi ve demiryolu taşımacılığının gelişmesi için ayrıca devlet politikası haline getirilmesi gerekmektedir.

Denizden yararlanma imkânı olmadığı durumda, toplu yük taşımacılığında en ucuz ve etkili taşıma türü demiryolu taşımacılığı olduğu için demiryolu ağının fazlalaştırılması, yatırımların yapılması gerekmektedir. Zaten son dönemlerde demiryolu taşımacılığını tekrar belli bir seviyeye yükseltmek için devlet politikası olarak benimsenmiş, bu çerçevede belli bir yasal düzenlemesi bulunmayan sektöre, özel sektörün de dâhil edilmesi için, demiryolu taşıma kanun tasarısı hazırlanmış ve yasalaşması için çalışılmaktadır. Diğer taraftan demiryolunun yolcu ve yük taşımacılığında daha fazla pay alması için Marmaray projesi, yüksek hızlı tren projeleri ve TCDD’nin yeniden yapılanması gerçekleştirilmektedir.

3.3.1. Yasal Çerçeve ve Uygulamalar Bakımından

Ülkemizde ulaştırma sektörü içinde bulunan demiryollarının gelişmesi, ulaştırma sektörü içinde ki payının artması ve küreselleşmeye ayak uydurabilmesi için önemli yapısal ve teknik değişim sürecinden geçmesi gerekmektedir. TCDD'nin yeniden yapılanması ve AB müktesebatına uygun olarak yasal ve kurumsal çerçevesini oluşturmak üzere, Türkiye-AB Mali işbirliği çerçevesinde AB Komisyonu'na sunulup kabul edilen "Demiryollarının Yeniden Yapılandırılması ve Güçlendirilmesi Projesi"nin birinci aşaması olan Eşleştirme projesi Kasım 2006 tarihinde tamamlanmıştır.

Bu proje kapsamında AB müktesebatı ile uyumlu demiryolu sektörünü düzenleyen Genel Demiryolu Çerçeve Kanunu Taslağı" ile "TCDD Kanunu Taslağı" hazırlanmıştır. Ayrıca, bu kanun taslaklarının tamamlayıcı nitelikte "Demiryolu Emniyeti Yönetmeliği Taslağı", "Karşılıklı İşletilebilirlik Yönetmelik Taslağı", "Lisans Yönetmelik Taslağı" ve Demiryolu Altyapısına Erişim (Altyapı Tahsisi ve Ücretlendirilmesi) Yönetmelik Taslağı" da hazırlanmıştır. Kanun ve yönetmelik taslakları 2007 yılı ocak ayı içinde proje liderleri tarafından onaylanarak bir paket halinde Ulaştırma Bankalığına verilmiş ve kanunlaştırma süreci Ulaştırma Bakanlığınca yürütülecektir.¹³ Genel Demiryolu Kanun Tasarısı 14.07.2008 tarihi itibarıyla hazırlanmış ancak tasarı henüz kanunlaşmamıştır. Kanun tasarısında, özel sektöre demiryolu işletme hakkı ile demiryolu alt yapısına eriş hakkı vermekte, AB üyesi ülkelerin demiryolu işletmeleri ile uluslararası gruplara transit taşıma için erişim hakkı vermektedir.⁹⁷

Demiryollarında ilk özelleştirme çalışması olarak, 13.12.2004 tarihinde Başbakanlık Yüksek Planlama Kurulu'ndan 2004/T-36 sayılı karar çıkartılarak TCDD'nin Ana Statüsünün 4.maddesinde değişiklik yapılmış, değişiklik kapsamında özel tren işletmecili yolu açılmış bu kapsamda Erdemir Lojistik A.Ş. 15.09.2005 tarihinde kendi yük trenlerini TCDD hatlarında çalıştırmaya başlamıştır. Ancak Danıştay'ın 31.10.2005 tarihinde yürütmeyi durdurma kararı bu uygulamaya ara verilmiştir. 1998 yılında üçüncü şahısların kendi yük vagonları mevcuttu, ayrıca yolcu taşımacılığında ise bilet satış acenteleri bulunmakta idi. Demiryolu sektörünün

⁹⁷ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaşımın İletişime Kalkınan Türkiye 2003 – 2007, Ankara, 2007, s.47.

gelişmesi için özel sektörden yararlanma imkânları sadece bunlarla sınırlı idi, bunun dışında demiryolları içinde özel sektörün payı sıfırdır. Hem devlet demiryolunun gelişmesine fazla önem vermemiş hem de özel sektörü dışarıda tutarak demiryolu sektörü ikinci plana bırakılmıştır. Demiryollarında serbestleştirme ve rekabet yolunu açacak olan kanunların bir an önce yayınlanması ve özel sektörün biran önce önünün açılması gerekmektedir.

Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün bazı vergi borçları yükünün azaltılması için 31.12.2004 tarihi itibarıyla vergi borçları terkinin yapılmış, ayrıca mülkiyetinde bulunan işletmecilik fazlası taşınmazların satılarak, bundan elde edilen gelirle demiryollarının bakımında kullanılmasının sağlanmış ve demiryollarımızı iyileştirmesine faydası olmuştur.

Ülkemizde demiryolları bir kamu iktisadi teşebbüsü olması, bu kuruluşta rasyonel bir işletmecilik yapılmasını engellemektedir. Bütün kamu iktisadi teşebbüslerinde olduğu gibi siyasal müdahaleler ve personelin memur zihniyetinde çalışması TCDD'nin verimli çalışmasını engellemektedir. Demiryollarının gelişmesi ve ekonomiye daha çok katkı yapması için TCDD yönetiminin özerkleşmesi gerekmektedir.

Ulaşım türleri arasında dengenin sağlanması için trafiğin karayolundan demiryoluna ve diğer ulaşım türlerine kaydırılması veya ulaşım sistemlerinin birbirine karşı üstünlüklerinin, birbirlerini tamamlayacak şekilde kombine taşımacılığın geliştirilmesi gerekmektedir. Pazar payı azalan demiryolu taşımacılığının canlandırılması gerekmektedir. Ulaştırma sektöründen toplanan vergilerin tamamı ulaştırma sektörünün sorunlarını çözmede kullanılmamaktadır.

Ulaştırma sektörünün gelişmesi için bazı vergi indirim ve istisnaları getirilerek gelişme sağlanmaktadır. Örneğin Katma Değer Vergisi'nde "deniz, hava ve demiryolu araçları, yüzer tesis ve araçlarla ilgili istisna" mevcuttur. Bu İstisna iki başlık altında toplanmıştır. 1. Deniz, hava, demiryolu taşıma araçları, yüzer tesis ve araçların teslimindeki istisna, 2. Deniz, hava, demiryolu taşıma araçları, yüzer tesisi ve araçların imal ve inşası, tadil, onarım ve bakımındaki istisnadır. Ayrıca 2006 yılında "limanlara bağlantı sağlayan demiryolu hatları, limanlar ve hava meydanlarının inşası, yenilenmesi ve genişletilmesi işlerini fiilen kendisi yapan ve yaptıran mükellefler ile genel bütçeli idarelere bu işlere ilişkin olarak yapılan mal

teslimleri ve inşaat taahhüt işleri” istisna kapsamına alınmıştır. Transit taşımacılık ve Türkiye ile yabancı ülkeler arasında yapılan uluslararası taşımacılık Katma Değer Vergisinden istisna tutularak hem katma değer vergisi tekniği açısından zorlukların önüne geçilmiş hem de gelişme aşamasındaki Türk taşımacılık sektörünün teşviki sağlanmıştır.

Ülkeler arasında ikili anlaşmalar yapılarak da demiryolunun gelişmesine katkı yapılma imkânı doğmuştur. Örneğin İstanbul – Avusturya güzergâhında bulunan ülkeler ile yapılan anlaşma ile özel sektörle işbirliği yapılarak 21.09.2006 tarihinde İstanbul – Avusturya güzergâhında Ro-La (karayolu yük taşıma araçlarının, demiryolunda vagon üstünde refakatli veya refakatsiz taşıma şekli) taşımacılığı başlatılmıştır⁹⁸.

Son yıllarda ülkemizde demiryolu sektörüne büyük kaynaklar aktarılmıştır. Marmaray (boğaz tüp geçiş) projesi yapı devam etmekte, Ankara – İstanbul arası hızlı tren hattının devreye girmesi, Ankara – Konya, ve Ankara – Sivas hızlı tren projesi yapımı devam etmekte olup, Kars – Tiflis – Bakü demiryolu projesi ise imzalanmış ve temeli atılmıştır. Ayrıca Bursa – Osmaneli, Ankara – İzmir, Yeniköy – Kayseri ve Sivas – Kars hızlı tren uygulama projeleri de hazırlanmıştır⁹⁹.

3.3.2. Yatırım ve Verimlilik Açısından Devletin Etkinliği

Yurtiçi yük taşımacılığında maliyetleri düşürmenin en önemli yolu karayolu taşımacılığını demiryolu taşımacılığına kaydırmaktır. Pahalı ve verimsiz taşımacılık ulaştırma giderlerini yükseltmektedir. Demiryolu, hacimli ve ağır yüklerin uzun mesafe taşınmasında daha ekonomiktir. Örneğin 1 ton yükün 100 km.ye taşınmasının maliyeti karayolunda 38 dolar iken demiryolunda 25 dolardır. 1 yolcunun otomobil ile 100 km seyahat maliyeti 12 dolara iken, demiryolu ile seyahat maliyeti 2 dolardır. Bu nedenle, demiryolu ve denizyolu taşımaya öncelik verilmesi, demiryolu yatırımların arttırılması zorunlu olmaktadır¹⁰⁰. Ülkemizde demiryolu ağının tüm yurdu kapsamaması ve yükün ulaşacağı yere aktarma ile ulaşması demiryollarının rekabet gücünü azaltmaktadır. Ayrıca demiryollarımızın hızlarının düşük olması da

⁹⁸ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaşımın İletişime Kalkınan Türkiye 2003 – 2007, a.g.e, s,48.

⁹⁹ TCDD, Yüksek Hızlı Tren Hakkında Herşey, a.g.e,ss,24-36.

¹⁰⁰ <http://www.abgs.gov.tr/index.php?p=24400&l=1>, (22.06.2009).

etki nedenlerinden biridir. Ülkemizde demiryoluna yıllar itibariyle gerekli yatırımlar yapılmadığı için demiryollarımız gelişme gösterememiştir.

2000’li yıllardan sonra demiryolları yeniden devlet politikası haline gelmiştir. TCDD’nin yatırım ödenekleri arttırılmış, diğer KİT’lerin yatırımları düştüğü halde TCDD’nin yatırım ödenekleri 2004 yılından itibaren ilk sıraya yükselmiştir. TCDD’nin 2003 yılında ki yatırım ödeneği 250 Milyon TL, 2004 yılında 713,1 Milyon TL, 2005 yılında 855,9 Milyon TL, 2006 yılında 1.145,6 Milyon TL, 2007 yılında 1.672,4 Milyon TL ve 2008 yılında 1.557,8 Milyon TL yatırım ödenekleri verilmiştir. 2003 yılı yatırım ödeneğine göre 2008 yılı yatırım ödenek artışı % 523 olmuştur. 2003- 2008 yılları arasında TCDD’ye sağlanan bu ödenekler hızlı, ekonomik ve güvenli bir demiryolu taşımacılığının sağlanması ile diğer ulaştırma modları karşısında TCDD’nin rekabet gücü arttırılarak yolcu ve yük taşımacılığındaki payının yükseltilmesi amaçlanmıştır.¹⁰¹

Ülkemizde demiryoluna gereken önem verilmesi ve demiryolları taşımacılık payının arttırılması için hızlı tren teknolojisinden yararlanılması kararlaştırılmıştır. Bu amaçlar doğrultusunda ilk yüksek hızlı tren hattı için İstanbul – Eskişehir - Ankara arasında yapılması uygun görülmüş, Esenkent(Ankara) – Eskişehir arasındaki 206 km.lik hat 13.03.2009 tarihinde faaliyete geçmiştir. Ankara – Konya, Ankara – Sivas hızlı tren hatlarının yapılması çalışmaları, mevcut hatların ve araç parklarının iyileştirme çalışmaları, gar saha inşaatları ve demiryolları yeniden yapılandırma çalışmaları ile TCDD’nin daha etkin ve daha verimli bir kuruluş haline getirilmesi yapılan yatırım ile meydana gelmektedir. Demiryollarına yapılacak yatırımlar ile yolcu tercihlerinin raylı sisteme kayması sonucunda, trafik sıkışıklığı ve kaza oranlarında azalış gerçekleşecektir. Yüksek hızlı trenlerin projeleri tamamlandığında seyahat süreleri yarıdan aşağıya inecek, seyahat sürelerinin azalması ile demiryolunun ulaşımındaki payı artacaktır.

Demiryolu sektörüne olan talebi arttıracak diğer bir proje Marmaray projesidir. Bu projeyle İstanbul boğazının her iki yakasındaki demiryolu hatları İstanbul boğazının altından geçecek olan bir demiryolu tünel bağlantısı ile birbirine bağlanması projesidir. Proje şu anda dünyadaki en büyük ulaşım altyapı

¹⁰¹ TCDD, 2008 Demiryolu Sektör Raporu, <http://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/2008rapor.pdf>, (21.06.2009).

projelerinden biridir. Proje tamamlandığında yaklaşık 76 km uzunluğunda olacaktır. 2004 yılında yapım işlemleri başlamıştır. Yapım işleri devam etmektedir, 2011 yılı itibariyle İstanbul Boğaz geçişi tünellerinin ve istasyonların tamamlanması planlanmıştır.

Ülkemizde önemli limanların demiryolu ile bağlantıya sahip olması önemli bir avantajdır. Limanların mevcut demiryolu bağlantıları yenileme çalışmalarının yapılması verimliliklerin artırılması ve limana gelen yüklerin demiryolu ile taşınma paylarının yükselmesi ile özellikle limanların yakın çevresinde yaşanan sıkışıklık konuları ortadan kalkacaktır. Türkiye’de lokomotif ve vagon üretiminin yurtiçinde yapılıyor olması önemli bir avantajdır. Bu üretimin yerli olması, ulaştırmanın yanı sıra sanayi üretimini de arttıracak önemli bir faktördür. Sanayide üretim arttıkça, ulusal refah seviyesi de artacaktır. Demiryolu kullanımının yaygınlaşması sayesinde hem, dışa bağımlılık azalacak hem de GSYİH’ da bir artış yaşanacaktır.¹⁰²

Büyük fabrikaların ve organize sanayi bölgelerinin sanayi merkezleri ile iltisak (bağlantılı) hatlar ile bağlantı sağlanması, karayolu, demiryolu ve denizyolu kombinasyonlarına hizmet edecek yeterli aktarma, yükleme, boşaltma, depolama ve gümrükleme hizmetlerine imkân verecek lojistik merkezlerinin oluşturulması gerekmektedir. Avrupa ülkelerinde olduğu gibi teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun lojistik köyleri kurulması gerekmektedir. Bunun için TCDD 2007 yılı yatırım programında, İstanbul, İzmit, Samsun, Eskişehir, Kayseri ve Balıkesir’de organize sanayi bölgelerine yakın, yük potansiyeli yüksek olan yerlerde, lojistik köyleri kurmak için yatırım çalışmalarına başlamıştır.

Yük taşımacılığında blok tren uygulaması 2004 yılında geçilmiştir. Bu sayede yük taşıma hızı %30 artmış, manevra maliyeti %25 azalmış, akaryakıttan yıllık 10.000 ton tasarruf sağlanmış, vagon tamir ihtiyaçları %20 azalmış ve ulaşım verimlilik artışı sağlanmıştır.¹⁰³ 09 Haziran 2008 tarihinde Ulaştırma Bakanlığı’ndan “Ulaşım Enerji Verimliliğinin Arttırılmasına İlişkin Usul ve Esaslara Hakkında Yönetmelik” çıkartılarak, 5. madde de “yük taşımacılığında yük trenlerinin blok tren şeklinde çalıştırılmasına öncelik verilir” ibaresi getirilmiştir.

Ülkemizde, demiryolu ulaşımında kullanılan çekici araçların %18 elektrikli lokomotifler, %82 dizelli lokomotiflerdir. Dizelli işletmecilikte, işletmecilik giderleri

¹⁰² TÜSİAD, a.g.e,s,249.

¹⁰³ T.C. Ulaştırma Bankalığı, Ulaşım İletişime Kalkınan Türkiye 2003- 2007,a.g.e,s, 46.

elektrikli işletmecilik giderlerine göre 3 kat daha fazladır. Ayrıca dizelli lokomotiflerin %80'i, elektrikli lokomotiflerinde %30'u, yolcu vagonların %55'i, yük vagonlarının %60'ı 20 yaşın üzerindedir¹⁰⁴. Demiryolundaki verimliliğin artırılması için elektrikli lokomotiflerin daha fazla olması ve araç yenilemesinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

3.3.3. Nitelikli İnsan Kaynağı Açısından Devletin Etkinliği

TCDD 2003 yılında 35.853 personel ile faaliyetini sürdürürken, 2008 yılında 30.617 personel ile çalışmaktadır. Son yıllarda emekli olan personelin yerine yenilerinin ataması mümkün olmadığından, özellikle faal personel mevcudu ihtiyaç duyulan seviyenin altında kalmıştır. TCDD personel mevcudunu, diğer ülkeler ile karşılaştırdığımızda, 2004 yılı itibariyle 1 km demiryoluna düşen personel sayısı; Belçika'da 10,9, Almanya'da 4,9, Avusturya'da 7,6, Fransa'da 5,5 iken ülkemizde 3,2'dir¹⁰⁵. TCDD işletmesinde faal personel açığının kısa sürede giderilmesi zorunlu görülmektedir. Öte yandan, ihtiyaç duyulan teknisyen ve diğer kalifiye personelin karşılanması amacıyla yüksek okul ve üniversite bünyelerinde demiryolu ulaştırması bölümünün açılması büyük ihtiyaç haline gelmiştir.¹⁰⁶ Son yıllarda demiryoluna yapılan yatırımların yüksek olması ve demiryollarının gelişmesine etki edeceğinden, ileriki dönemlerde daha çok personel eksikliğini hissedilecektir. Bu yüzden personel alımları için gerekli izinlerin verilmesi gerekmektedir. TCDD bünyesinde bulunan ve 2003 yılında kapatılan Demiryolları Meslek Liseleri yeniden açılması veya bu tür elemanların yetiştirilmesine yönelik çözümler üretilmesi gerekmektedir.

Demiryollarında yeniden yapılanma projesi yürütülmektedir. Bu proje kapsamında; başka unvanlardan özellikle büroda çalışan 826 personel, unvan değişimi yapılmak suretiyle faal personel ihtiyacı giderilmeye çalışılarak personelin daha etkin çalıştırılması sağlanmıştır. 15 adet yol atölyesinden 8 adedi tamamen, 7 adedinin ise inşaat bölümleri kapatılarak, fazla personel diğer iş birimlerine nakledilmiştir. Kısım şeflikleri birleştirilerek, şube şefliği sayısı 37 adetten 32 adede, kısım şefliği sayısı

¹⁰⁴ TCDD, 2008 Demiryolu Sektör Raporu, a.g.e, s.12.

¹⁰⁵ TCDD, 2008 Demiryolu Sektör Raporu, a.g.e, s.12.

¹⁰⁶ TCDD, 2008 Demiryolu Sektör Raporu, a.g.e.s.12.

142 adetten 98 adede indirilerek işçi sayısında %50 oranında azalma sağlanacaktır.¹⁰⁷ Demiryollarında yeniden yapılanma neticesinde personeline verimli çalışmasını sağlamak için gerekli çalışmalar yapılmakta ve zarar eden bu kurumu kar eder hale getirilmeye çalışılmaktadır.

3.3.4. Çevresel Etki Bakımından Devletin Etkinliği

Ulaştırma sistemlerinin yapımı sırasında doğal araziler kullanılarak bölünmesini sağlamakta, ulaşımın işletilmesi sırasında da kazalar nedeniyle ölüm, yaralanmalar ve maddi kayıplar oluşmakta, hava ve gürültü kirliliği ile insan, hayvan ve bitki üzerinde olumsuz etkiler meydana getirmektedir.

Demiryollarının hava kirliliğindeki payı dizelli lokomotiflerin etkisiyle % 5 iken, Karayolundaki kirlilik payı % 85 civarındadır¹⁰⁸. Demiryollarımızda kullanılan lokomotiflerimizin %82'si dizellidir¹⁰⁹. Ancak bu lokomotifler elektrikli olması halinde hava kirletme payı daha da düşeceği bir gerçektir. Demiryolları ulaştırması, arazi ve suların kirlenmesinde ki payı oldukça düşüktür.

Yapılan araştırmalara göre karayolunda bulunan araçların gürültü şiddetinin 72 – 92 desibel arasında olduğu, ağır araçların ise gürültü şiddeti 103 desibele kadar çıktığı, havayollarında ise gürültü şiddeti 103 – 106 desibel arasında olduğu, demiryollarında ise 150 km hızla giden bir trenin gürültü şiddeti 65 – 75 desibel arasında olduğu tespit edilmiştir. İnsan sağlığı açısından 90 desibele kadar olan gürültü şiddeti normal sayılmaktadır. Bu yüzden demiryolu ulaştırması gürültü şiddeti konusunda da çevreyi daha az kirletmektedir¹¹⁰.

Günümüzde hızlı trenlerin hayatıma girmesi ile demiryolu taşımacılığı daha da önem kazanmaktadır. Elektrik enerjisi ile çalışan hızlı trenler, çevreye zarar vermediği gibi diğer ulaşım araçlarına göre sessiz çalışarak gürültü kirliliği de

¹⁰⁷ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaşımın İletişime Kalkınan Türkiye 2003 – 2007, a.g.e, s,48.

¹⁰⁸ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara, 2001, s, 31.

¹⁰⁹ TCDD, 2008 Demiryolu Sektör Raporu, a.g.e, s,12.

¹¹⁰ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, a.g.e, s, 32.

üretmemektedirler. Hızlı tren hatlarının kapladığı alanlar otoyollara oranla daha azdır.

Demiryolu ulaştırmasında kaza oranları da karayoluna göre düşüktür. Ülkemizde 2007 yılında meydana gelen 394 demiryolu kazasında 108 kişi hayatını kaybetmiş, 204 kişide yaralanmıştır¹¹¹. Bu yönüyle de demiryolu taşımacılığına öncelik verilmesi gerekmektedir.

Demiryolu ulaştırması ülkede bulunan enerji kaynaklarını kullanması ve bu sırada yolcu-km veya ton-km başına tükettiği enerjinin düşük olması önemli hususlardır. Gelecek yıllarda demiryolu ulaştırması gelişmeye devam etmesinin ve kamuoyunun çevresel konulara duyarlılığın artmasının bir sonucu olarak, trafiğin karayolundan demiryoluna yönelmesi beklenmektedir. Demiryolu ulaştırmasının da, ortaya çıkan bu gelişmeden yararlanabilmesi için hizmet kalitesi, konfor, güvenilirlik ve fiyat konusunda iyileştirmeler gerçekleştirerek, rekabet gücünü arttırmaya yönelik adımlar atması gerekmektedir.

3.3.5. Turizm Bakımından Devletin Etkinliği

Demiryolu taşımacılığında teknolojik gelişmeler sonucu, hızlı trenlerin ulaşım sistemine girmesiyle 400-600 km mesafedeki ulaşım merkezleri daha kısa sürelerde ulaşılması olanağı sağlanmaktadır. Hızlı, güvenli ve çevreye olumsuz etkiler bırakmayan hızlı trenlerle kentler arasındaki yolculuklar rahat gerçekleşecektir. Turizm potansiyeli bulunan ana merkezlere bağlantılar sağlanarak daha kısa sürede turistlerin ulaştırılması turizme olumlu katkı sağlayacaktır. Bu yüzden hızlı tren hatlarını turizm merkezleri ile bağlantı yapılması için devletin bu projelere daha çok destek vermesi gerekmektedir.

3.3.6. Devletin Etkinliğinin Sonu Özelleştirme

Ülkemizde yasal durumdan dolayı TCDD'den başka bir kuruluş ve özel sektör demiryolları işletmeciliğinde faaliyet gösterememektedir. 2003 yılında, Özel sektör işletmelerinin sadece vagonlarının çalıştırılmasına ve organize sanayi

¹¹¹ T.C. Devlet Demiryolları,İstatistik Yıllığı 2003- 2007,s,72, <http://www.tcdd.gov.tr>,(21.05.2009).

bölgeleri ve büyük kapsamlı üretim ve tüketim merkezlerinin ana demiryolu şebekesine bağlantısını sağlayan iltisak hatlarının yapım çalışmalarında özel sektörün katkısı olmuştur. Bu uygulamalar ile TCDD hatlarında, sahibine ait vagonlar kullanılmaya başlanmıştır. 2003 yılında TCDD hatlarında 771 adet sahibine ait vagon mevcut iken, 2008 yılında ise 2.458 adet sahibine ait vagonlar çalışmaktadır. Bu vagonlarla yapılan taşımalar ile 4,3 milyon ton yük taşımış ve toplam yük taşıma oranının %19'u civarındadır¹¹².

Demiryollarımızda resmi olarak ilk özel sektör işletmelerinin çalışmasını sağlayacak yönetmelik, Yüksek Planlama Kurulu tarafından 13.12.2004 tarihinde 2004/T-36 sayılı karar çıkartılarak, TCDD'nin ana Statüsünün 4.maddesinde değişiklik yapılmıştır. Yapılan değişiklik ile "TCDD'nin tekel kapsamına giren işlerin ekonomik olması, gerekli görülmesi ve talep olması halinde başkaları eliyle yapılmasına" imkân sağlanmıştır. "Özel Tren İşletmeciliği"ne ilişkin yönetmelik 10.04.2005 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu kapsamda ERDEMİR Lojistik A.Ş. 15.09.2005 tarihinden itibaren kendi yük trenlerini TCDD hatlarında çalıştırmaya başlamıştır. Danıştay'ın 31.10.2005 tarih ve 2005/4846 sayılı yürütmeyi durdurma kararına istinaden, 05.01.2006 tarihinde uygulamaya ara verilmiştir¹¹³.

AB mevzuatına uyum sağlamak ve mevcut demiryolu şebekesinin iyileştirilmesi ve geliştirilmesi için yürütülen yatırımlara paralel olarak demiryollarının daha etkin bir yapıya kavuşturulmasını temin etmek üzere Türkiye'de de demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılmasına yönelik kanun tasarıları hazırlanmıştır.¹¹⁴ Yeniden yapılacak demiryoluyla ilgili kanun tasarılarındaki açıklamalar şöyledir¹¹⁵;

- Bu kanunun amacı; demiryolu hizmetlerinin rekabete dayalı esaslar çerçevesinde kaliteli, sürekli, emniyetli ve uygun ücretle kullanıcılara sunulması, sektörün serbestleştirilerek güçlü, istikrarlı ve şeffaf bir yapının oluşturulmasını ve bağımsız düzenleme ve denetim yapılmasını sağlamaktır. (madde 1)

¹¹² TCDD, 2008 Demiryolu Sektör Raporu, a.g.e, s,14.

¹¹³ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaşımdan İletişime Kalkınan Türkiye 2003- 2007,a.g.e,s, 48.

¹¹⁴ TCDD, 2008 Demiryolu Sektör Raporu, a.g.e, s,8.

¹¹⁵ <http://www.tcdd.gov.tr/haberler/kanuntasarisi.pdf>(19.06.2009).

- TCDD'nin demiryolu taşımacılığındaki mevcut tekeli sona erecek, demiryolu altyapısını kullanacak olan kamu ve özel sektör tren işletmelerinden ücret alınacaktır.
- Yeni yapılanma yatırımlarının tamamı devlet tarafından finanse edilecek, bakım ve onarım masrafları kamu ve özel sektör işletmelerinde tahsil edilen altyapı kullanım ücretleri tarafından karşılanacak, eksik kalan kısım devlet tarafından karşılanacaktır.
- Düzenleyici bir makam oluşturularak, demiryolu şirketleri tarafından altyapısını adil kullanılmasını sağlamak, erişim koşullarını belirlemek, tahsis, ücretlendirme ve oluşabilecek anlaşmazlıkları çözüme kavuşturmak görevi olacaktır.
- Demiryolu sektörü ile ilgili her türlü faaliyetlerin emniyetli bir şekilde yerine getirilmesi için denetim ve düzenleme görevlerini yürütecek Demiryolu Emniyeti Makamı oluşturulacaktır.
- Kârlılık arz etmeyen ancak sosyal olarak devlet tarafından yapılması talep edilen yolcu taşımacılığı Kamu Hizmet Yükümlülüğü kapsamında gerçekleştirilecektir.

Demiryollarına tarafından işletilen Mersin, İzmir, İskenderun, Samsun, Bandırma ve Derince limanları, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nca 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı karar ile özelleştirme kapsamına alınmıştır. Bu kapsamda Mersin Limanı, 11.05.2007 tarihi itibarıyla özelleştirilmiştir. İzmir ve Derince limanları özelleştirme ihaleleri 2007 yılı içinde pazarlık görüşmeleri tamamlanmış, Özelleştirme İdaresince onaylanarak Danıştay'a gönderilmiş olup, hukuki süreç devam etmektedir. Samsun Limanı ve Bandırma Limanının özelleştirilmesi de 2008 yılında yapılmış, pazarlık görüşmeleri sonuçlanmış, Özelleştirme İdaresince onaylanmış ve hukuki süreç devam etmektedir. İskenderun Limanı için ise ihale hazırlıkları devam etmektedir¹¹⁶.

Bunun dışında demiryollarına özel sektörün dinamizmi ve esnekliği katmak için, TCDD'nin Adapazarı'ndaki bağlı ortaklığı TÜVASAŞ'ın kullanılmayan boş arazileri üzerinde, Türkiye'de teknolojisi bulunmayan her türlü elektrikli tren dizisi

¹¹⁶ TCDD, 2008 Demiryolu Sektör Raporu, a.g.e, s,21.

ve hafif raylı araçlar ile hızlı tren setleri ve hızlı tren yolcu vagonlarının üretimini yapmak üzere; HACO (Türkiye), ASAŞ (Türkiye), Hyundai ROTEM (Güney Kore) ile TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü arasında HYUNDAI EUROTREM adlı bir iştirak şirketi kurulmuştur. Fabrika 2007 yılı Aralık ayından itibaren üretime geçmiştir¹¹⁷.

3.4. TÜRKİYE’DE DENİZYOLLARI ULAŞTIRMASINDA DEVLETİN ETKİNLİĞİ

Ülkemizde denizyolu taşımacılığın gelişmesi için devletin ilk müdahalesi Cumhuriyetin ilk dönemlerinde Kabotaj Kanunuyla başlamaktadır. Bu kanunun uygulanması ile Türk denizyolu taşımacılığı korunup geliştirilmiştir. Bu dönemde gemi yapımı, işletimi ve liman hizmetleri devlet kuruluşları tarafından gerçekleştirilmiştir. Diğer taşıma türlerinde olduğu gibi denizyolu taşımacılığı sektörünün alt yapısı olan limanlar ve iskeleler de devlet tarafından yapılmıştır. 1960’lı yıllarda deniz taşımacılığında kamu payı %40, tersanelerde ise kamu payı %95 civarındadır. Zamanla devlet işletmeleri kendilerini yenileyemediklerinden gelişmeleri sağlanamamış ve 1980 yıllardan sonra özel sektöre önem verilmeye başlanmıştır. 1990’lı yıllarda ise limanlarda özelleştirilmeye başlanmış ve kamu sektörünün payı azalmıştır.

Denizcilik sektörü demiryollarına göre oldukça gelişmiş düzeydedir. Eğer demiryollarında olduğu gibi denizyolunda da devlet tekeli olsaydı, deniz taşımacılığının gelişmesi, politik uygulamalardan dolayı, bu sektör de gelişmeyecekti. Denizyolları ulaştırmasının gelişmesi için devletin akaryakıtta uyguladığı özel tüketim vergisinin sıfırlanması gibi vergi düzenlemeleri, özel uygulamalar, kolaylıklar, teşvikler, denetleme ve düzenleme görevlerini yaparak bu sektörü geliştirmelidir.

Taşıma türleri içerisinde en ucuz taşıma yapan, çevreye en az zarar veren ve enerji tüketiminde de en az enerji tüketen denizyolu sektörünün gelişmesi ve diğer

¹¹⁷ TCDD, 2008 Demiryolu Sektör Raporu, a.g.e, s.10.

taşıma türleri arasındaki denizyolunun payının artırılması için devletin daha çok destek vermesi gerekmektedir.

3.4.1.Yasal Çerçeve ve Uygulamalar Bakımından Devletin Etkinliği

Türk denizciliğinin gelişmesi ve korunması için 1926 yılında 815 sayılı Kabotaj Kanunu kabul edilmiştir. Bu kanunun birinci maddesinde “ Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine yük ve yolcu taşımacılığı ve limanlarda veya limanlar arasında römorkörcülük ve kılavuzluk hizmetlerini ve diğer liman hizmetlerini ifa etme yetkisi Türk Bayrağı taşıyan gemilere” verilmiştir. Ayrıca diğer maddelerinde de gemi ve limanlarda çalışacak ve işletecek kişilerinde Türk vatandaşı olacağı belirtilmiştir. Bu uygulamalar neticesinde Türk denizcilik sektörünün gelişmesi ve ülke menfaatleri sağlanması amaçlanmıştır.

01.07.2003 tarihinde 2003/5868 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline kayıtlı, kabotaj hattına münhasıran yük ve yolcu taşıyan gemilere, ticari yatlara, hizmet ve balıkçı gemilerine verilecek yakıtın, akaryakıt özel tüketim vergisi tutarının sıfıra indirilmesine ilişkin karar alınmıştır. Devlet tarafından alınan bu karar denizcilik sektörünün gelişmesi için olumlu bir karardır. 01.01.2004 tarihinden itibaren uygulamaya başlanan ve özel tüketim vergisi sıfırlanarak yakıt desteğinden dolayı denizcilik sektöre, 2004 yılı için 190 Milyon TL, 2005 yılında 246 Milyon TL, 2006 yılında 263 Milyon TL ve 2007 yılında ise 281 Milyon TL destek sağlanmıştır¹¹⁸.

Kabotaj Kanunu gereği Türkiye’nin liman ve iskeleleri arasında Türk Bayraklı gemilerle yapılan yurtiçi yük taşımaları uzun kıyı şeridimize karşın genelde çok düşük oranda olup 2004 yılında %4,1 düzeyindedir. AB’ye aday olan ülkemiz ileriki yıllarda 815 sayılı Kabotaj Kanunu’nu yürürlükten kaldırmak zorunda kalacaktır. Böylece insanların ve malların serbest dolaşımı kapsamında yabancı bayraklı gemilerin Türk Limanları arasında yük ve yolcu taşıması engellenmeyecektir. Bu nedenle şimdiden planlı ve düzenli bir çalışmayla filoyu canlandıracak faaliyetler başlatılmalıdır. ÖTV ve benzeri destekleri veren hükümetin

¹¹⁸ Deniz Ticaret Odası, 2007 Deniz Sektörü Raporu, a.g.e,s,131.

olumlu yaklaşımları ile birlikte özel sektör bu konuyu çözümleyecek ciddi girişimlerde bulunarak ileride karşılaşılabilecek zor günlerin önlemlerini almalıdır.¹¹⁹

2007 yılında dış ticaret taşımalarında ihracatımızın %80'i, ithalatımızın da %91'i denizyolu ile yapılmıştır. İhracat ve ithalatımızdaki bu yüksek orandaki deniz taşımacılığında Türk bayraklı gemilerimizin taşıma payları son yıllarda gittikçe azalmıştır. Örneğin 1998 yılında ihracatımızın %29'u, İthalatımızın da % 33,6'si Türk Bayraklı gemiler ile yapılırken bu oran 2007 yılında İhracattaki pay %14,4'e, ithalattaki pay ise %17,7 oranlarına düşmüştür. 2007 yılında ithalatımızın %82,3'ü ve ihracatımızın %85,6'sı yabancı bayraklı gemilerle yapılmıştır¹²⁰. Bu yüzden Türk Bayraklı gemilerimizin çoğaltılmasını, Türk gemilerinin yabancı bayraklara geçişlerini önlenmesini ve taşımalarımızın Türk Bayraklı gemilerle yapılmasını özendirmek için gerekli tedbir ve teşviklerin yapılması gerekmektedir.

Türlere ait yabancı bayraklı gemilerin, genelde vergi avantajları ve kredi sorunlarına bağlı olarak, yabancı bayrakta çalıştırılmış olan gemilerin ülkemize kazandırılabilmesi için 44. hükümet zamanında yapılmış olan yasal düzenlemeler ile bir bölüm yabancı bayraklı geminin Türk Bayrağına intikali sağlanmıştır. 45. Hükümet döneminde çıkartılan, 21 Ocak 1982 tarihli, 2581 sayılı kanun ve benzeri mali düzenlemeler ile Türk Bayraklı gemiler üzerinde yabancı para cinsinden ipotek tesisine imkân ve özel ithal müsaadesi alınmaksızın belirli tip ve tonajlarda gemilerin doğrudan ithaline müsaade edilmesi sonucu bir müddet Türk Bayraklı gemilerin sayısı artmıştır.¹²¹

6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Türk Bayrağı çekme hakkı bulunan gemileri düzenleyen 823 üncü maddesi de 28.04.2004 tarihli, 5136 sayılı kanunla değiştirilmiş, yabancıların daha çok katılımına olanak verilerek Türk Bayrağı çekebilecek gemi sayısının artmasını sağlayacak bir hüküm getirilmiştir. Birlikte mülkiyet esaslarına göre birden fazla kişiye ait olan gemiler, pay çokluğunun Türk vatandaşlarına ait olması şartıyla Türk gemisi sayılmaktadırlar. 6762 sayılı Türk ticaret Kanunu'nun 5136 sayılı kanunla değiştirilmesinden önce, birlikte mülkiyet esaslarına göre birden fazla kişiye ait olan gemiler, bu kişilerin hepsinin Türk

¹¹⁹ DPT, Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı – Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu a.g.e., s,18.

¹²⁰ Deniz Ticaret Odası, 2007 Deniz Sektörü Raporu, a.g.e,s,71.

¹²¹ DPT, Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı – Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, a.g.e, s,20.

vatandaşı olması koşuluyla Türk gemisi sayılmaktaydılar.¹²² Denizyolu ile taşınan yüklerin Türk Bayraklı gemilerle taşınması ülke ekonomisine önemli oranda katkı sağlamaktadır. Bu yüzden, Türk Bayraklı gemilerin taşımadaki paylarının artması gerekmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından Türk Bayrağına geri dönüşün, yabancı bayrağa geçiş sebeplerinin araştırılarak bu sebeplerin ortadan kaldırılması için gerekli çözümlerin üretilmesi gerekmektedir.

Türkiye üçüncü ülkelerle gelir üzerinden alınan vergilerde çifte vergilendirmeyi önleme ve vergi kaçakçılığına engel olma anlaşmalarını, gelirin hem elde edildiği devlette, hem de geliri elde edenin bulunduğu devlette ayrı ayrı vergilendirmesinin önlemesi için çeşitli devletler ile anlaşmalar yapılmıştır. 1 Ocak 2008 tarihi itibarıyla ülkemiz 68 ülke ile çifte vergilendirmeyi önleme anlaşması mevcuttur¹²³. Giderek yaygınlaşan ve daha çok ülke ile anlaşma yapılarak denizcilik sektörünün gelişmesini sağlamalıdır.

Türk boğazları ve Marmara bölgesi başta olmak üzere, Türk Limanları'ndaki kılavuzluk ve römorkör hizmetlerinin yeniden ele alınarak limanlarımızda yük trafiğini arttıracak bir şekilde sağlıklı yeni bir yapıya kavuşturulması gerekli görülmektedir. Kılavuzluk hizmetlerinde yürütme yönetmelikleri ya da tüzükler ile değil Avrupa'da olduğu gibi kanunlar ile yapılmalıdır. Bir kılavuzluk kanunu çıkartılmalıdır. Kılavuz kaptanlar, kılavuzluk hizmetlerinde oda ya da birlik çatısı altında bir araya getirilmelidir.¹²⁴

Ülkemizde çeşitli resmi kurumlar kendilerine göre denizlerle ilgili kıyı düzenlemeleri yapmaktadırlar. Denizcilik Müsteşarlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı dışında sahil belediyeleri kıyı planlaması yapmakta, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı çevre koruma planlarında sahillere müdahale etmekte, Tarım ve Köy işleri Bakanlığı balık üretim ve avlama yerleri planı yapmakta, Kültür ve Turizm Bakanlığı ise turizm yerleri için tahsisler yapmaktadır. Ülkemizin genel ekonomik menfaatleri doğrultusunda kıyılar master planı yapılması gerekmektedir. Yeni limanlar, tersane bölgeleri, turizm bölgeleri, balık çiftlikleri, yat demirleme yerleri, yat çekek ve

¹²² TUSİAD, a.g.e,s,137.

¹²³ DPT, Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı – Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu a.g.e., s,178.

¹²⁴ DPT, Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı – Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, a.g.e, s,36.

bağlama yerleri, marinalar, kurvaziye limanları, fabrikalar Kıyı Master Planı dâhilinde yapılmalıdır.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nce tahsil edilen fener ücretleri diğer ülkelere göre yüksek miktardadır. Örneğin aynı büyüklükte yabancı bayraklı bir gemi için Yunanistan'da 400 dolar, Hırvatistan'da 719 dolar, Romanya ve Tunus'ta hiç ücret alınmamaktadır. Türkiye'de ise boğaz geçişleri durumuna göre aynı tonajdaki bir gemi için, Akdeniz'den gelip İstanbul'a bir limana uğrarsa 2.442 dolar, Karadeniz'de Türk limanına uğrarsa 4.884 dolar ücret ödemektedir¹²⁵. Fener ücretleri diğer ülkelerle rekabet edilebilmesi için bu ülkelerin fener ücretleri seviyesine çekilmesi gerekmektedir. Bu amaçla 01.08.2003 tarihinden geçerli olmak üzere fener ücretlerinde %30 oranında indirim uygulaması başlatılmıştır. Ancak 01.09.2005 tarihinden itibaren "transit seferler dışında liman ve gemi bazında 3'er aylık devrelerde, her devrede 3 defa aynı limana uğrayan yabancı ticaret ve yolcu gemilerine, alınan liman fener ücretlerinde %30 oranında (hak edilen tarihten itibaren 1 yıllık süre içerisinde müracaatları halinde) iade yapılması, Türk Bayraklı gemilerde ise uğrak sayısına bakılmadan liman fener ücretlerinde aynı oranda indirim yapılması" şeklinde yeniden düzenlenmiştir. Turizmi teşvik amacıyla yolcu gemileri için ilave %20 oranında fener ücretlerinde indirimde devam etmektedir. AB ve Akdeniz havzası ülkelerindeki uygulanan liman ücreti tarifesine göre ülkemizde ki yüksek liman ücreti, 01.08.2003 tarihinden itibaren yaklaşık %50 oranında indirim yapılmış, kabotaj taşımacılığında yaklaşık %75'e varan indirim sağlanarak rekabet ortamı oluşturulmuştur.¹²⁶

Paris MoU tarafından üye ülke limanlarında üç yıl içerisinde denetlenen ve tutulan toplam gemi sayısı temel alınarak ülkelerin durumlarının belirlendiği Kara-Gri-Beyaz listeler oluşturulmaktadır. Toplam denetim sayısına göre tutulma oranları çok yüksek olan ülkeler "kara liste"de, daha az olan ülkeler "gri liste"de ve az olan ülkeler "beyaz liste"de yer almaktadır. Ülkeler liman devleti denetimlerini yaparken kara listede yer alan ülke gemilerini riskli gördüklerinden daha çok gemiyi, daha titizlikle denetime tabi tutmaktadırlar. Ülkemiz 2006 yılında kara listeden gri listeye

¹²⁵ DPT,Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı – Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, a.g.e, s,190.

¹²⁶ [http://www.binaliyildirim.com.tr/?sec=dokumanlar&dID=3,\(31.08.2009\).](http://www.binaliyildirim.com.tr/?sec=dokumanlar&dID=3,(31.08.2009).)

geçmiştir¹²⁷. Giderek azalan tutulma oranlarımız çerçevesinde 2012 yılına kadar beyaz listeye geçişi sağlamak öncelikli hedefler arasında yer almaktadır. Söz konusu hedefi gerçekleştirebilmek için, personel sayısı ve performansı artırılarak denetim kapasitemiz geliştirilmeli, personelin yurtiçi ve yurt dışındaki eğitimlerden yararlanması sağlanmalıdır.¹²⁸ Limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemilerin, taraf olduğumuz anlaşmalar kapsamında taahhüt edilen denetim oranlarında denetime tabi tutulması gerekmektedir. Bunu için liman devleti kontrolü ve belgelendirme faaliyetlerinde görev alan uzmanların sayısını, bilgi ve becerilerini arttırarak, denetimlerin etkinliği ve devamlılığı için denetim sayıları da arttırılmalıdır.

Globalleşen dünyada ekonominin büyümesi, üretim ve hammadde merkezlerinin çok çeşitli yerde bulunması ve denizyolunun da ekonomik taşıma türü olması nedeniyle limanlarımızdaki taşıma kapasitelerin önümüzdeki yıllarda artacağı göz önünde bulundurularak, limanların kapasitelerinin arttırılması gerekmektedir. Kısaca Türk deniz ticaret filosunun güçlendirilmesi, denizyolu ile yapılacak taşımaların geliştirilmesi ve Türk Bayraklı gemilerin uluslararası alanda rekabet gücünün artırılması için AB ülkelerinde uygulanan yasal çerçeveler göz önünde bulundurularak kendi mevzuatımızda denizyollarını geliştirici düzenlemeler ve politikalar yapılmalıdır.

3.4.2.Yatırım ve Verimlilik Açısından Devletin Etkinliği

Türkiye deniz ulaştırması potansiyelini henüz istediği oranda kullanamamaktadır. Uzun bir kıyı şeridine sahip olması kadar deniz ulaştırma rotaları üzerinde bulunması da Türkiye için avantaj teşkil etmektedir. Denizcilik sektörü yüksek yatırım maliyetleri nedeniyle yeni yatırımlar için önemli bir finansman ihtiyacı içindedir. Türkiye'nin hem mevcut limanları kapasitesinin arttırılması, yeni liman yatırımların yapılması, yeni gemi siparişleri verilmesi ile ticari filosunun, hem de gemi inşa sanayisinin güçlendirilmesi hususlarında geniş bir yelpazede yeni yatırım ihtiyacı bulunmaktadır.¹²⁹ Türkiye'nin sanayileşmesi, dış ticaretimizin

¹²⁷ DPT,Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı – Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, a.g.e, s,170.

¹²⁸ T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Performans Programı 2009, Ankara, s,44.

¹²⁹ TÜSİAD, a.g.e,s,156.

artması, AB ile entegrasyonu, yurtiçi denizyolu taşımacılığının artan önemi gibi gelişmeler göz önüne alındığında denizyolu ulaştırmamızın yetersiz kaldığı görülmektedir. Ülkemizin mevcut ekonomik koşullarında aynı taşıma mesafesi ve doluluk oranları için, denizyolu yük taşıma maliyeti, karayolu yük taşıma maliyetinin %15'i civarındadır¹³⁰. Denizyolu hızlı yolcu taşıma maliyeti ise karayolu yolcu taşıma maliyetinin yaklaşık iki katı olmaktadır. Bu sonuç yük taşımada ülkenin denizyolu taşıma potansiyelinin tamamen kullanılması gerekliliğini göstermektedir.

Ülkemizde 2007 yılında yük taşıma karayolunu payı %90,4, demiryolunun payı %5,4, boru hattının payı %1,4 olup, denizyolunun yük taşımacılığındaki payı %2,8, yolcu taşımacılığındaki payı ise %0,09'dur¹³¹. Gelişmiş ülkelerin çoğunda ulaştırma politikalarında denizyolu tercih edilmektedir. Karayolundaki taşıma yoğunluğun denizyoluna kaydırılması için yapılacak yatırım paylarında denizyolu tercih edilmelidir.

Denizyolu ulaştırması gelişmesi ve yatırımları için KDV açısından istisnalar getirilmiştir. Bunlar;

- 23 ve 48 nolu KDV Genel Tebliği; Deniz, Hava ve Demiryolu taşıma araçları, yüzer tesis ve araçların teslimindeki istisna
- 23 ve 48 nolu KDV Genel Tebliği; Deniz, Hava ve Demiryolu taşıma araçları, yüzer tesis ve araçların imal ve inşası, tadil, onarım ve bakımdaki istisnası
- 15 nolu KDV Genel Tebliği; Deniz ve Hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan hizmetlerle ilgili istisna
- 01.07.2006 tarih ve 5538 sayılı kanun 8.maddesi; Liman ve Hava meydanlarının inşası, yenilenmesi ve genişletilmesi işlerini fiilen kendisi yapan ve yaptıran mükelleflere bu işlere ilişkin olarak yapılan mal teslimleri ve inşaat işleri için istisna
- Bakanlar Kurulu 28.12.1984 tarih 18619 sayılı kararı; Transit ve Türkiye ile yabancı ülkeler arasında yapılan deniz, hava, kara ve demiryolu ile yapılan yük ve yolcu taşıma işleri KDV'den istisna

¹³⁰ T.C. Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi, Ulaştırma ve Ulaştırma Araçları UYG-AR Merkezi, 2005,Bölüm 7,s,1.

¹³¹ Deniz Ticaret Odası, 2007 Deniz Sektörü Raporu, a.g.e,s,187.

tutularak hem KDV tekniği açısından zorlukların önüne geçilmiş hem de gelişme aşamasındaki taşımacılık sektörünün teşviki sağlanmıştır.

Ayrıca denizcilik sektöründe yatırımları özendirmek için bazı kanun ve tebliğler getirilmiştir. Bunlar; 06.02.2004 tarihli Resmi Gazete 25365 sayılı “Yatırımların ve İstihdamın Teşviki İle Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun”, 09.08.2005 tarihli Resmi Gazete 25901 sayılı “ Hazine Arazilerinin Tersane Yatırımlarına Tahsisinde Uygulanacak Esas ve Usullere İlişkin Tebliğ” ve 08.08.2006 tarihli Resmi Gazete 26370 sayılı “Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararın Uygulanmasına İlişkin Tebliğ”dir. Bu kanun ve tebliğler denizcilik sektörünün gelişmesi için yatırımlar yapılmasına katkı sağlamıştır.

Konteyner taşımacılığı sahip olduğu avantajlar nedeniyle son yıllarda hızlı bir artış göstermektedir. Ülkemizde tam kapsamlı ana konteyner limanı bulunmamaktadır. Liman Master Planında, Mersin ve İzmir Çandarlı bölgelerinde ana liman yapılması gerektiğinin belirtilmesine rağmen yatırıma yönelik gelişme sağlanmamıştır. Türk deniz ticaret filomuzda Konteyner taşımacılığında kullanılacak gemilerimizde kapasitenin altındadır. Konteyner gemilerin arttırılması için yatırım ve teşviklerin yapılması gerekmektedir.

Limanlarda ekipman yatırımları toplam liman yatırımları içinde önemli yer tutmaktadır. Devlet veya özel sektör ayrımı yapılmaksızın limanlarımızın en önemli iki sorunu yetersiz saha ve zayıf donanım durumudur. Her iki konuda da önemli yatırımlara ihtiyaç duyulmaktadır. Şehir içinde kalan limanlarımızda mevcut liman sahasının büyütülmesi nerdeyse imkânsızdır. Bunun için ulaşım ağıyla beslenmiş uygun yerlerde yatırım teşvik edilmeli hazine arazileri kiralanmalıdır.

Denizcilik sektörünün gelişmesine katkı yapacak bir uygulama da kıyılarımızın seyir emniyeti ve deniz güvenliğini arttıran Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS-AIS) kurulmasıdır. OTS kapsamında 25 tanesi kıyılarımızda, 2 tanesi KKTC’de olmak üzere 27 adet baz istasyonu bulunmaktadır. Bu baz istasyonları vasıtası ile alınan bilgiler Ankara’daki OTS ana merkezine iletilmekte ve Ankara’dan Türk Arama Kurtarma Sahası içerisinde seyir yapan gemiler anlık izlenmektedir.¹³²

¹³² T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı 2009-2013, a.g.e, s,28.

Denizde can, mal, çevre emniyeti ve güvenliğini arttıracak sistem yatırımlarının yapılması denizcilik sektörünün gelişmesini sağlamaktadır.

Son yıllarda dünya gemi inşa sanayinde yaşanan hızlı büyüme ve talep artışı, ülkemiz tarafından çok iyi değerlendirilmiştir. Tersane sayısı 2002 yılında 37 iken, bugün mevcut tersanelerimizin sayısı 9 adede çıkmış olup, bunlara ek olarak 66 yeni tersanenin proje ve yatırım çalışmaları da halen devam etmektedir. Bu yatırımlarda tamamlandığında toplam tersane sayısı 125 olacaktır.¹³³

Türkiye Tersaneler Master Planı (TÜRKTERMAP) hazırlanmıştır. Planda gemi inşaatı, gemi yan sanayi, gemi bakım-onarımı, gemi sökümü ve yat-gezi tekneleri imalat alt sektöründe, son 30 yılda meydana gelen gelişmeler ışığında dünyada ve ülkemizde orta ve uzun dönemde (2006-2016 ve 2016-2026) beklenen arz ve talep durumunun belirlenmesi, Türkiye'nin pazardaki rekabet gücünün tespiti, hedeflenen pazar payının belirlenmesi ve bu payı alabilmek için Türkiye idaresinin ve endüstrisinin alması gereken tedbirler, mevcut tesislerin rehabilitasyonu ve yeni tesislerin kurulmasını da içeren önlemler saptanarak sunulmuştur.¹³⁴ Gemi inşaat, gemi yan sanayi, gemi bakım-onarım, gemi söküm ve yat-gezi tekneleri imalat alt sektörünün 2016 yılında gelirinin yaklaşık 8,67 milyar dolar olacağı tahmin edilmektedir. Ülkemize bu gelirin yaklaşık %62'sinin katma değer olarak yansıtacağı 5,4 milyar dolar katma değer sağlayacağı, sektörde yaklaşık 123.700 kişi istihdam edileceği beklenmektedir¹³⁵.

3.4.3. Nitelikli İnsan Kaynağı Açısından Devletin Etkinliği

Denizyolu taşımacılığından faydalanmanın diğer bir yolu da nitelikli personelin bulunmasıdır. Nitelikli gemi adamları, gemileri en verimli şekilde işletmek, çevreyi korumak, can ve mal güvenliğini sağlamakla yükümlüdürler. Devletin denetleme görevini yürütecek, uygulamalara ve konusuna hâkim, bilgi birikimi yerindeki bir personel ile yapılan gemi denetimleri, gemi standartlarını

¹³³ T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı 2009-2013, a.g.e, s,46.

¹³⁴ T.C. Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması, 1.Ara Rapor, Yüksel Proje, 2009,s,93.

¹³⁵ T.C. Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması, 1.Ara Rapor, a.g.e,s,94.

yükselterek, gemilerimizin uluslararası taşımacılıktan alacağı payı arttıracak, olası kazaları önlemekte ve deniz çevresinin korumasına katkı sağlayacaktır.

Denizcilik ve havacılık sektöründe personel eğitimi uluslararası kurallara göre yapılması zorunludur. Gerek gemide çalışacak zabitan sınıfı gerekse diğer gemi adamlarının eğitimleri ile ilgili uluslararası sözleşmelerde belirtilen temel prensiplere göre IMO tarafından belirlenen esaslar doğrultusunda yapılmaktadır. Ülkemizde denizcilik eğitimi veren kurumlar; Yüksek Öğretim Kurumuna bağlı fakülteler, yüksekokullar ve meslek yüksek okulları, Milli Eğitim Bakanlığına bağlı orta öğretim kurumları, Deniz Komutanlığına bağlı deniz harp okulu ve deniz astsubay okulu, Denizcilik Müsteşarlığının uygun görüşü ve Milli Eğitim Bakanlığının izni ile özel ve tüzel kişilerce açılacak kurslardır.

Deniz kazalarının meydana gelmesinde en önemli faktörlerden birisinin insan hatası veya ihmali olduğu göz önüne alındığında, denizcilik eğitimi ve öğretimi çok büyük önem arz etmektedir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) bu konuyla ilgili olarak Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirmesi ve Vardiya Tutma Esasları (STCW) hakkında uluslararası bir sözleşme oluşturmuştur. STCW sözleşmesi altında her düzeyde gemi adamlarının eğitim ve belgelendirme koşulları için asgari kriterler tanımlanmıştır.¹³⁶ Sözleşmenin uygulanması bakımından Denizcilik Müsteşarlığı, IMO nezdinde sorumlu kuruluştur. Ülkemizde de Deniz Müsteşarlığı, gemi adamları yeterliliğine yönelik eğitim veren eğitim kurumları talepleri doğrultusunda, Denizcilik Eğitimi Denetleme Kurumu aracılığı ile denetlenmektedir. STCW sözleşmesi gereği her 5 yılda bir IMO'ya ülke raporları gönderilmektedir. Bu raporların içeriğinde, Türk gemi adamları eğitim ve belgelendirme sisteminin IMO gereklerine tam uyumlu olduğunun ispatlanması gerekmektedir. Ülkemiz halen, bu raporların değerlendirme sonuçlarına göre IMO tarafından yayımlanan “Beyaz Liste”de bulunmaktadır. Uluslararası STCW sözleşmesine ait ulusal mevzuatımızdaki eğitim standartlarının bazıları; Gemi Adamları Yönetmeliği, Eğitim ve Sınav Yönergesi, Telsiz Operatörleri Yeterliliği ve Sınav Yönetmeliği ve Denizcilik Eğitimi Denetleme ve Kalite Standartları Hakkında Yönetmeliktir.¹³⁷

¹³⁶ DPT, Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı – Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, 2007, s.53.

¹³⁷ T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı 2009-2013, a.g.e, s.19.

Dünyada ve Türkiye’de gemi adamı açığı gittikçe büyümektedir. Gemi adamı açığı yüzünden, Türk Bayraklı gemilerde yabancı uyruklu gemi adamı çalıştırmanın yasak olması sebebiyle, armatör firmaları yabancı bandıralı bayrak takarak yabancı gemi adamı çalıştırmak zorunda kalmaktadırlar. Türkiye’nin ve Dünyanın gemi adamı gereksinimini göz önünde tutularak, en azından 10 yıllık stratejik plan yapıp, Türkiye’deki zabitan eğitim kapasitesini, Denizcilik Üniversiteleri ve Denizcilik Meslek okulları ile iki katına çıkarmak, dünyada eğitilmiş gemi adamında üst sıralara çıkmak ve Türkiye’ye döviz girdisini arttırmak, milli denizcilik eğitim hedeflerimiz içinde olmalıdır. Denizcilik eğitimi veren üniversitelerin, öğretim kadroları ve alt yapı imkânlarının güçlendirilmesi, İngilizceye ağırlık verilmesi, eğitim kalite ve kontenjanlarının artırılmasına önem verilmelidir.

Gemi inşa ve yat inşa talep artışı ve hızlı büyüme, yetişmiş uzman ve ara eleman açığı gibi çok önemli bazı sorunları beraberinde getirmiştir. Tersane ve yat inşa alanlarının ara eleman ihtiyacının karşılanabilmesi için gerekli tedbirler alınmalıdır.

3.4.4. Çevresel Etki Bakımından Devletin Etkinliği

Denizlerde bulunan gemiler seyir ve demirli bulundukları esnada çeşitli nedenlerle denizleri kirletmektedirler. Bu kirletmeler, tuvalet ve mutfak suları, çöpler, baca gazları, gemi balast suları ile taşınan zararlı sucul organizmalar, seyirleri sırasında ürettikleri yağlı atıklar ve oluşabilecek kaza sonucunda taşınan yükün veya yakıtın denize akması büyük çaplı deniz kirliliğine neden olabilmektedir. Yolcu gemilerinden çıkan tuvalet, lavabo, duş çöp ve mutfaklardan meydana gelen atıklar denizlere aktarılmaktadır. Dünyanın en büyük yolcu gemisinin 4.750 kişi taşıma kapasitesi ve 1000 yakın gemide çalışan personeli olduğu düşünüldüğünde denizleri kirletme boyutu düşünülebilir.

Üç tarafı denizlerle çevrili bulunan ülkemiz denizleri kara kökenli olduğu kadar deniz araçlarından kaynaklanan kirliliğinde payı bulunmaktadır. Denizlerimiz yerleşim yerlerinden ve sanayi tesislerinden kaynaklanan kirlilikten etkilenmektedir. Ayrıca denizlerimizde meydana gelen kazalar neticesinde de denizlerimiz kirlenmiştir. Yakın tarihlerde denizlerimizde meydana gelen büyük kazalarda deniz kirliliğine etkisi olmuştur. 1979 yılında Haydarpaşa önlerinde, 100.000 ton’dan fazla

ham petrol tankeri infilak etmiş, 1988 yılında İstanbul Limanında, 1.000 ton amonyak gazı denize akmış, 1990 yılında İstanbul Boğazı'nda, 2.600 ton gazoil denize akmıştır. 1991 yılında İstanbul Boğazı'nda 20.000 canlı yüklü gemi batmış ve 1994 yılında yine İstanbul Boğazı'nda yaklaşık 2.000 ton ham petrol denize akmıştır.¹³⁸ 2008 yılı içerisinde denizcilik sektöründe 206 kaza olayı gerçekleşmiş, bu olaylarda 10 kişi hayatını kaybetmiş, 34 kişi ise bulunamamıştır. 1891 kişi ise kurtarılmıştır.¹³⁹

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme'si (MARPOL1973/78) halen gemi faaliyetlerinden ve gemi kazalarından meydana gelen kirlenmenin önlenmesini düzenleyen uluslararası ana sözleşmedir. MARPOL sözleşmesi 6 ekten oluşmaktadır. Bu Eklerde yer alan bölüm ve kısımlarda tanımlar, hangi tür gemileri kapsadığı, ne tür hükümleri içerdiği ve hangi tür şartlara uygun olarak sertifikaların düzenleneceği gibi hususlardır. Ekler şunlardır; EK I “denizlerin gemilerden kaynaklanan petrol ve petrol türevi maddelerle kirletilmesinin önlenmesine dair kurallar”, EK II “denizlerin gemilerden kaynaklanan zehirli sıvı madde atıkları ile kirlenmesinin önlenmesine dair kuralları”, EK III “denizlerin gemilerle taşınan ambalajlanmış zararlı maddelerle kirletilmesinin önlenmesine dair kurallar”, EK IV “denizlerin gemilerden kaynaklanan pis sular ile kirletilmesinin önlenmesine dair kurallar”, EK V “ denizlerin gemilerden kaynaklanan çöplerle kirletilmesinin önlenmesine dair kurallar” ve EK VI “gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesine dair kurallar” dır.¹⁴⁰

Ülkemiz MARPOL sözleşmesinin EK I, EK II ve EK V'e taraf olmuş, diğer eklere taraf olma çalışmaları devam etmektedir. Deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik uluslararası sözleşmeler incelenerek denizcilik filomuzun etkilerinin değerlendirilmesi ve uygun görülen sözleşmelere taraf olunması gerekmektedir.

Çevre ve Orman Bakanlığı ile Denizcilik Müsteşarlığının müşterek çalışması sonucu, 11.03.2005 tarih ve 5312 sayılı “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirletilmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun” ile; deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konularında uluslararası ve ulusal hukuktan doğan yükümlülöklere sahip

¹³⁸ http://www.cellotin.com/forum/cografya/deniz_kirliligi-t4692.0.html, (25.06.2009).

¹³⁹ <http://www.denizcilik.gov.tr/dm/istatistikler/istatistik.aspx>, (24.08.2009).

¹⁴⁰ http://www.denizcilik.gov.tr/tr/egitim/dugm/MARPOL_73.doc, (28.06.2009).

kişi, kurum, kuruluş, gemi ve tesisler ile kanunda belirtilen ilgililerin görev ve sorumluluklarının düzenlenmesi, acil durumlarda gemilerden ve kıyı tesislerindeki faaliyetlerden kaynaklanan kirlenme tehlikesinin ortadan kaldırılması veya kirlenmenin azaltılması, sınırlanması ve giderilmesi için uygulanacak olan tedbirlerin ortaya konulması amaçlanmıştır.

Ülkemizin coğrafı konumu nedeniyle Rus, Kazak ve Ortadoğu petrollerinin büyük kısmı kıyılarımızı tehdit ederek denizlerimizden taşınmaktadır. Özellikle Türk Boğazları'nda gemi taşımacılığından kaynaklanan kirlilik riski küçümsenmeyecek seviyededir. 2008 yılı içerisinde İstanbul Boğazından 54.396 gemi geçmiş, bu gemilerin 9.303 âdeti tehlikeli yük taşıyan gemidir. anakkale boğazından 2008 yılı içerisinde 48.978 gemi geçmiş, tehlikeli yük taşıyan gemilerin sayısı 8.758 âdettir. Türk boğazlar bölgesinden geçiş yapan gemilerin kılavuz almaları seyir emniyetini arttıran önemli bir faktördür. 2008 yılında İstanbul Boğazından geçen 54.396 gemiden sadece 18.334' kılavuz kaptan almış, Çanakkale Boğazından geçen 48.978 gemiden ise 18.334 gemi kılavuz kaptan almıştır.¹⁴¹

İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizinden oluşan alan içinde deniz trafik emniyetini ve deniz trafiğinden kaynaklanabilecek risk ve tehlikelere karşı evre güvenliğini sağlamak amacıyla, ulusal ve uluslararası kurallara uygun olarak ağdaş ve teknolojik imkânlarla "Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi" 30 Aralık 2003 tarihinden itibaren hizmet vermeye başlamıştır. Bu sistem sayesinde deniz trafiği riskleri en aza indirilmesi teknolojik imkânlarla sağlanmaya çalışılmaktadır. Böylece gemi hizmetlerini sağlıklı izleme, trafik organizasyonu, iyi iletişim, emniyeti arttırma ve deniz çevresini korumayı sağlamaktadır.¹⁴²

Gemilerin dengesini sağlamak ve zorlu deniz koşullarına karşı seyir güvenliğini arttırmak amacıyla yüksek tonajlı tanker gemileri boş olduğunda, gemilere balast için tankerlerine deniz suyu almakta ve yükün alınacağı limana geldiklerinde bu sular boşaltılmaktadır. Deniz ekolojisini bozabilecek olan bu uygulama önemli bir unsurdur. Karadeniz'e gemilerin balast suyu ile taşınan

¹⁴¹ http://www.denizcilik.gov.tr/tr/egitim/dugm/MARPOL_73.doc, (28.06.2009).

¹⁴² T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı 2009-2013, a.g.e.s, 28.

“Mnemiopsis Leidy” (taraklı denizanası) Karadeniz’deki balık yumurtalarını aşırı tüketerek bölgedeki balık stokunu azaltmış olup, ekonomiye büyük zarar vermiştir. Balast sularının taşındığı bölgeye zarar verdiği bilimsel olarak kabul edilmiştir. Balast suyu ile taşınan zararlı sucul organizmaların kontrolü ve yönetimi projesi TÜBİTAK tarafından 21 Temmuz 2006 başlanmıştır. 2 yıl sürecek proje sonunda ülkemizde bir balast suyu yönetim sistemi oluşturulacak ve gerekli denetimler yapılarak denizlerimizdeki riskin en aza indirgenmesi sağlanacaktır¹⁴³. Amerika, karasularındaki dengeyi korumak için, ülkesine gelecek gemilerin karasularına girmeden 200 mil açıkta, gemi balast suyunu boşaltılıp, 200 mildeki denizden balast suyunun tekrar gemilere alınması istemektedir. Bu uygulama sayesinde 200 mil civarında denizlerini korunmasını sağlamaktadır.¹⁴⁴

3.4.5. Turizm Bakımından Devletin Etkinliği

Kamu ve özel sektör armatörlerimizin Türk ve yabancı bayrak altında çalışan kruvaziyer gemisi yok denecek kadar azdır. Ülkemiz coğrafi konumu, doğası, iklim koşulları, tarihi ve kültürel zenginlikleriyle kruvaziyer turizmi için ideal bir ülkedir. Bu nedenle özel sektör armatörleri bu alana yatırım yapmalı ve devlet tarafından desteklenmelidir.¹⁴⁵ Türk denizciliğinin gelişmesini hızlandırmak ve ekonomiye katkısını arttırmak amacıyla 2000 yılı Haziran ayında Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS) hayata geçirilmiştir. Amaç Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilen gemilerin ve turizm şirketi envanterine kayıtlı ticari yatların temin ve işletilmesinde kolaylık sağlamaktır.

Türkiye’ye gelen turistlerin daha çok döviz bırakmaları ve Türkiye’de daha uzun süre kalmalarının sağlanması için kruvaziyer yolcu taşımacılığına önem verilmelidir. Yeni kruvaziyer limanların faaliyete geçirilmesi yanında mevcut limanlarında kruvaziyer gemilerinin ihtiyaçlarına uygun olarak iyileştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.¹⁴⁶ Ülkemiz kıyılarında yapılacak olan yeni kruvaziyer

¹⁴³ T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı 2009-2013, a.g.e, s,28.

¹⁴⁴ http://www.persemerotasi.com/?bolum=detay&konu_id=35, (25.07.2009).

¹⁴⁵ DPT, Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı – Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, a.g.e, s,28.

¹⁴⁶ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Denizyolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, Ankara, 2001,s,28.

limanlar ve iskelelerin yerlerinin belirlenmesinde, diğer ulaşım bağlantılarının bulunması, kruvaziyer gemi yolcu trafiğine uygun modern yolcu terminali olması, 5.000'e yaklaşan yolcu kapasiteli kruvaziyer gemiler için uygun rıhtım olması kriterlerine dikkat edilmesi ve tersane, liman ve marina yatırımları özendirilmelidir. Hâlihazırda bulunan Trabzon, Kuşadası, Samsun, İzmir, Antalya ve Mersin'de bulunan ve kruvaziyer gemi kabul eden limanlar yenilenerek genişletilmelidir.

Son yıllarda Akdeniz'de yat turizminde büyük artışlar gözlenmektedir. Yat turizmindeki müşteri sayısını arttırabilmek için pazarlama yöntemlerinin uygulanması lazımdır. İstanbul, Antalya ve İzmir'de bulunan yat limanlarının mega yatları kabul edecek şekilde yenilenmesi sağlanmalıdır. Denizde yelkene bağlı ve spor amaçlı yatların vergiden muaf tutulması, motorlu yatlardan sigorta poliçelerindeki değer üzerinden vergi alınması yönünde düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

01 Ağustos 2003 tarihinden geçerli olmak üzere fener ücretlerinde %30 oranında indirim yapılması uygulaması ve yolcu gemileri için turizm teşvik amaçlı ilave %20 oranında yapılan indirimle, liman fener tarife ücretlerinde toplamda %44'lere ulaşan indirimler sağlanması sonucunda Türk limanlarını ziyaret eden gemi sayısında giderek yükselen bir artış görülmektedir.¹⁴⁷ Ancak Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü 01.05.2008 tarihi itibarıyla “ ülkemiz limanlarına gelen ve boğazlardan uğraklı geçen yerli ve yabancı tüm ticaret ve yolcu gemilerine (uğraksız geçişler hariç) %20'lik fener ve tahlisiye ücret artışı uygulamasına “ başlanacağını ilan etmiştir. Zaten yüksek olan fener ücretlerinde indirim yerine artışa gidilmesi, limanlarımızın pahalı olmasına ve cazibesini yitirmesine neden olacaktır.

3.4.6. Devlet Etkinliğini Sonu Özelleştirme

Cumhuriyet döneminde değişik isimler altında faaliyetlerini sürdüren, gemi yapan, işleten ve liman hizmetleri veren kuruluşlar devlet tarafından kurulmuştur. Büyük yatırım ve uzmanlık isteyen bu kuruluşların başlangıçta devletçe kurulması doğru seçim olmuştur. Zamanla özel sektörün gelişmesi, yurtdışına açılma eğilimlerinin artması ve değişen ekonomik koşullarda etkinlikleri azalarak, gelişen teknolojiye ve modern işletme anlayışına ayak uyduramaz hale gelmiştir. Bu nedenle

¹⁴⁷ <http://www.binaliyildirim.com.tr/dosyalar/10.pdf>

Türk denizcilik sektörü ve milli ekonomimiz açısından Kamu İktisadi Teşebbüsleri, çağdaş bir işletmecilik yapısına kavuşturulup, geliştirilerek daha iyi hizmet vermeleri için özelleştirme kapsamına alınmıştır.

İthalat, ihracat, yurtiçi ticaret ve transit taşımacılıkta önemli yeri olan limanlarımızdan Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin limanları özelleştirme kapsamına alınmıştır. Tekirdağ, Rize, Ordu, Sinop, Giresun ve Hopa limanları 1997 yılında, Antalya limanı 1998 yılında, Alanya limanı 2000 yılında, Marmaris limanı 2001 yılında, Çeşme, Kuşadası, Dikili ve Trabzon limanları ise 2003 yılında 30 yıllığına “İşletme Hakkı Devri Yöntemi” ile özelleştirilmiştir.¹⁴⁸

Demiryollarına tarafından işletilen Haydarpaşa limanı hariç diğer limanlar, Mersin, İzmir, İskenderun, Samsun, Bandırma ve Derince limanları, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nca 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı karar ile özelleştirme kapsamına alınmıştır. Bu kapsamda Mersin Limanı, 11.05.2007 tarihi itibarıyla özelleştirilmiştir. İzmir ve Derince limanları özelleştirme ihaleleri 2007 yılı içinde pazarlık görüşmeleri tamamlanmış, Özelleştirme İdaresince onaylanarak Danıştay'a gönderilmiş olup, hukuki süreç devam etmektedir. Samsun Limanı ve Bandırma Limanının özelleştirilmesi de 2008 yılında yapılmış, pazarlık görüşmeleri sonuçlanmış, Özelleştirme İdaresince onaylanmış ve hukuki süreç devam etmektedir. İskenderun Limanı için ise ihale hazırlıkları devam etmektedir. Kurumların uzun süren özelleştirme kapsamında kalması, gelişme ve yatırımı engellediği gibi çalışmaları da olumsuz etkilemektedir. Ayrıca özelleştirme süresi uzadığından kurumların yatırım ve iş verimliliği azalmaktadır.

Kılavuzluk ve römorkör hizmetleri başlangıçta TDİ ve TCDD gibi kamu kuruluşlarınca yürütülürken, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından liman tüzük, yönetmelik ve talimatlarında yapılan değişikliklerle özel ve tüzel kişilerin de bu hizmetleri vermesi sağlanmıştır. TDİ limanlarının işletme hakkı devri sözleşmeleriyle özelleştirilmeleri sonucunda bu limanlardaki kılavuzluk ve römorkör hizmetleri de özelleşmiştir.¹⁴⁹

¹⁴⁸ DPT, Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı – Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, a.g.e, s,35.

¹⁴⁹ DPT, Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı – Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, a.g.e, s,45.

Devlet limanları özelleştirerek limanlardan uzak durmaması gerekmektedir. Limanlar insanların ve yüklerin giriş ve çıkış yaptığı kapılar olup, bu yönüyle ticareti kolaylaştırmakta ve ulusal güvenlik açısından da ayrı bir önem taşımaktadır. Bu yüzden devlet her zaman limanları denetlemek ve kontrol etmek zorundadır.

3.5. TÜRKİYE’DE HAVAYOLLARI ULAŞTIRMASINDA DEVLETİN ETKİNLİĞİ

Cumhuriyetin ilk yıllarında havayolu ulaştırmasında kamu sektörü etkili olmuş, ülkenin ekonomik şartlarından dolayı ise fazla gelişme gösterememiştir. 1983 yıllara gelinceye kadar kamu sektörünün payı hemen hemen aynı kalmış bu yıldan sonra Sivil Havacılık Kanunun yürürlüğe girmesiyle sivil havacılık gelişmeye başlamıştır. Diğer yönden taşı türleri arasında en pahalı taşıma havayolu taşımacılık olduğu için, genellikle yolcu taşımacılığında gelişmiş yük taşımacılığı gelişmemiş ve toplam taşımacılıkta ise diğer taşıma türlerinin oldukça altında kalmıştır.

Diğer taşıma türlerinde olduğu gibi havayolu taşımacılığında da kamu sektörü tek seçenek olduğu dönemlerde fazla gelişme gösterememiş, özel sektörün dâhil olmasıyla birlikte taşımacılık paylarında artışlar başlamıştır. Havayolu taşımacılığının alt yapısı olan havaalanları yatırımları tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de devlet tarafından karşılanmıştır. Ancak günümüzde havaalanı işletmecisinden de kamu sektörü çekilerek özel sektöre yerini bırakmakta ve devlet düzenleme ve denetleme görevlerini zamanında ve doğru yerine getirerek bu sektörün gelişmesine katkısı olacaktır.

3.5.1. Yasal Çerçeve ve Uygulamalar Bakımından Devletin Etkinliği

Ülkemizde Beş Yıllık Kalkınma Planları içinde ulaştırma eylem planlarına ilişkin değerlendirmeler geniş hacimli bir şekilde yapılmaktadır. Son dönemlerde bu çalışmalara ilave olarak Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaştırma Ana Planı Stratejisi adı altında, geleceğe ilişkin eylem planları hazırlayarak, diğer ulaştırma türlerinde olduğu gibi havayolu ulaştırmasının da gelişmesi için strateji planları oluşturmaktadır. Havayolu ulaştırma sektörü de ulusal mevzuatlar ve uluslararası

konvansiyonlar ile düzenlenmektedir. Üye olunan uluslararası örgütler ve taraf olunan uluslararası konvansiyon ve düzenlemeler sektör için en yetkin organlar ve yasal çerçeve konumundadır.

1983 yılında Sivil Havacılık Kanunun yürürlüğe girmesi ile özel sektörün havayollarında faaliyet gösterilmesi sağlanmış, özellikle 1986 yılından sonra hava taşımacılığı sektörü hızlı bir gelişme göstermiştir.

Ülkemizde bulunan askeri havaalanlarından da yararlanmak için 2002 yılında Ulaştırma Bakanlığı ile Genel Kurmay Başkanlığı arasında, “Sivil Havacılık İşletmelerinin Askeri Meydanlardan Yararlanabilmesinin Esaslarını Düzenleyen Genel Protokol” imzalanmış, 2007 yılında tekrar imzalanarak güncellenmesi sağlanmıştır. Sivil ve Askeri havaları dışında kalan Askeri Havaalanlarının da kullanılması iki şekilde gerçekleşmektedir. Genel protokolda belirtilen esaslar kapsamında kullanıma açılmış askeri havaalanları ve izin alınmak suretiyle müsaade edilen askeri havaalanlarıdır.

20 Ekim 2003 tarihinde Ulaştırma Bakanlığı tarafından özel havayolu işletmelerine iç hatlarda istedikleri güzergâhta uçuş izni verilmesi ile birçok özel havayolu şirketi filolarına yeni uçaklar katarak, iç hat pazarından maksimum pay almaya çalışmışlardır. Buna paralel olarak 2004 yılında iç hatlarda taşınan yolcu sayısında bir önceki yıla göre %58’lik artış meydana gelmiş ve 14,4 milyona ulaşmıştır. Toplam iç ve dış hat yolcu trafiğinde %30,7’lik artış yaşanmış ve 44,8 milyon yolcu taşınmıştır.¹⁵⁰

Bölgesel hava alanlarına aktivite kazandırmak, iç hat uçuşlarını cazip hale getirmek amacıyla başlatılan teşvik politikası çerçevesinde Kasım 2003 tarihinden itibaren DHMİ tarifelerinde yapılan indirimin yanı sıra, bilet fiyatlarındaki özel iletişim vergisi ve eğitime katkı payı kaldırılmıştır.¹⁵¹ Devletin almış olduğu bu karar doğrultusunda havayolu firmalarının yolcu kapasitelerinin artışına neden olmuştur.

Avrupa Birliği Müktesebatına uyum sağlamak amacıyla 1 kısa, 11 orta ve 5 uzun vadeli olmak üzere toplam 17 AB düzenlemesi bulunmaktadır. Bunların dışında 2 düzenleme, müzakere sürecine bırakılmıştır. 2008 yılı itibariyle 17 düzenlemenin

¹⁵⁰ DHMİ, 2004 İstatistik Yıllığı, DHMİ, Ankara, 2005, s.125.

¹⁵¹ <http://www.binaliyildirim.com.tr/?sec=dokumanlar&dID=3>, (31.08.2009).

9'u gerçekleştirilip, diğer düzenlemeler için çalışmalar devam etmektedir.¹⁵² Türk Sivil Havacılık mevzuatı ile uluslararası sivil havacılık mevzuatı düzenlemeleri çerçevesinde 18 Kasım 2005 tarihinde yürürlüğe giren 5431 sayılı kanun ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü yeniden yapılandırılarak, Ulaştırma Bakanlığı'nın ana hizmet birimi olmaktan çıkartılmış, bakanlığa bağlı kamu tüzel kişiliğe haiz özel bütçeli bir kuruluş haline getirilmiştir. Özel bütçe ile kamu kaynağı kullanılmadan hizmet karşılığı kendi gelirlerini üreten ve ürettiği geliri kamuya yük olmadan bütçeleştirerek sektörün daha da gelişmesine yönelik çalışmalarda kullanma imkânı sağlamıştır.

Havayolu işletmelerinin uluslararası sivil havacılık kurallarına uygun uçuş yapması amacıyla SHGM tarafından yabancı tescilli ve yerli tescilli uçaklara yönelik denetimlerin yapılmaktadır. Yapılan bu denetlemeler sonucunda, uçuş emniyetini tehlikeye düşürecek eksiklikler ortaya çıkmadan giderilmiştir. Türk uçaklarına 2006 - 2007 yıllarında 23 ayrı ülkede 728 denetim gerçekleştirilmiş, uçuş emniyetini tehlikeye düşürecek hiçbir bulguya rastlanmamış ve hiçbir yasaklama getirilmemiştir.¹⁵³

Türkiye jeopolitik konumu sebebiyle, ülkemiz hava sahasının geçiş koridoru üstlenmesi gerekmektedir. Ülkemiz hava sahası kullanım kapasitesini ve gelirini arttırmak amacıyla 2004 yılında Suriye ve Türkiye arasında yeni hava koridorları hizmete verilmiştir. Bu hava koridorlarının açılması ile birlikte Ege ve Akdeniz üzerinden Körfez bölgesine akan hava trafiğinin Ülkemiz hava sahasından geçmesi sağlanmış ve ülkemiz ekonomik ve siyasi yönden büyük kazanımlar elde etmiştir. Ermenistan-Gürcistan ve Türkiye arasında 2005 yılında yeni hava koridorları tesis edilmiştir. Böylece Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan hava sahalarına daha kısa rotalardan trafik akış imkânı elde edilerek ¹⁵⁴ uçaklarımız hem yakıt tasarrufu hem de zaman tasarrufu sağlamıştır.

Diğer taşıma türlerinde olduğu gibi ülkemiz, havayolu taşımacılığında da coğrafi özellikleri bakımından bir köprü konumundadır. Uluslararası hava kargo merkezi olma potansiyeline sahiptir. Bu alanda birtakım hukuki düzenlemelerin

¹⁵² T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaşımdan İletişime Kalkınan Türkiye 2003- 2007, a.g.e, s,11.

¹⁵³ T.C.Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, a.g.e,s,37.

¹⁵⁴ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaşımdan İletişime Kalkınan Türkiye 2003- 2007, a.g.e, s,139.

sağlanması ve kargo hizmetlerinin yerine getirilmesi için mekân düzenlemelerinin genişletilmesi gerekmektedir.

Havayolu işletmelerinin koltuk başına işletme maliyetleri uçaktaki koltuk sayısı arttıkça düşmekte, dolayısı ile bu düşüş bilet fiyatlarına da yansımaktadır. Ancak bölgesel havayolu taşımacılığında kullanılan uçakların koltuk kapasitelerinin düşük olması koltuk başına işletme maliyetlerini de arttırmakta, bu durum bilet fiyatlarının düşük olmasını engellemektedir. Bölgesel havayolu taşımacılığının geliştiği ülkelerde devlet, havayolu taşımacılığını tüm ülke geneline yayabilmek için bölgesel taşıyıcılara yasalar ile bir takım teşvikler sağlamaktadır. A.B.D.’de “Essential Air Service”, AB’de “Public Service Obligation” adı altında yapılan düzenlemeler ile hava taşımacılığı hizmetinin olmadığı küçük yerleşim birimlerinin büyük şehirlere ve pazarlara bağlanabilmesi için devlet bu tür hatları ihale ile tek bir havayolu işletmesine vermektedir. Ülkemizde de doğudan batıya tüm illere havayolu taşımacılığı hizmeti götürülebilmesi için devletin bölgesel havayolu taşımacılığını teşvik edici bu tür uygulamaları yürürlüğe koyması gerekmektedir.¹⁵⁵

3.5.2. Yatırım ve Verimlilik Açısından Devletin Etkinliği

Havayolu taşımacılığında havalimanlarının yapımı ve alt maliyetleri çok yüksek olması kamu sektörünü bu alanda lider konuma getirmiştir. 1988 yılından bu yana birçok ilde stol havaalanları yapımına başlanmıştır. Stol havaalanları genellikle 800-1.000 metre uzunluğunda bir pist ile küçük uçaklarla gündüz şartlarında iniş-kalkış yapılabilinen, pist aydınlatması, kontrol kulesi ve önemli üst yapı tesisleri bulunmayan küçük havaalanlarıdır. Bu havaalanlarının inşa edilmesinin temel amacı bölgesel havayolu taşımacılığını geliştirmek idi. Ancak bu havaalanı yatırımları uzunca bir süre hizmet açısından ciddi bir trafik gerçekleşmediği için atıl durumda beklemişlerdir.

Ülkemiz coğrafyası göz önüne alındığında yurtiçi yolcu taşımacılığında havayolu taşımacılığı etkin olabilecek bir taşıma türüdür. Ulaşımın havayoluna çekilebilmesi için uçuş sayılarının arttırılması ve maliyetlerinin aşağıya çekilmesi

¹⁵⁵ Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Dünyada Bölgesel Hava Taşımacılığı ve Türkiye Uygulanabilirliği, http://www.anadolu.edu.tr/arastirma/hakemli_dergiler/sosyal_bilimler/pdf/2007-2/bolum_22.pdf, (02.07.2009).

gerekmektedir. Son yıllarda ulaşım ücretlerindeki önemli düşüşler olmasına rağmen havayolu henüz tercih edilen bir ulaşım aracı konumuna gelememiştir. Ancak yurtdışında yaşayan vatandaşlarımız yolculukta tercihlerini havayolu ile gerçekleştirmektedirler. Havayolu yük taşımacılığında, yükün ağırlığı ve hacmi sınırlanması ve taşımanın pahalı olmasından dolayı diğer taşıma türleriyle rekabet şansı düşük kalmaktadır.

Yurtdışı trafiğine açılmayan havaalanlarımızın pist uzunlukları ve hizmet binaları yetersizdir. Sivil havacılığa hizmet veren uçak sayımız çok sınırlıdır. Mevcut hava limanlarında yeterli altyapıya sahip olmayanların gerekli yatırımlar yapılarak ulusal ve uluslararası uçuşlara uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Bu yatırımlar sivil havacılık sektöründe gelişmesine olumlu etki yapacağı kaçınılmaz olacaktır.

Ülke kalkınmasında önem taşıyan ileri teknoloji ve yüksek miktarda maddi kaynak gerektiren yatırım ve hizmetlerin gerçekleşmesi için özel sektörün devreye girmesi amacıyla uygulanan Yap-İşlet-Devret modeli uygulanmıştır. Yap-İşlet-Devret modeli ile Antalya'da dış hat terminal binası, İstanbul'da Atatürk havalimanının yeni terminal binası, Ankara'da Esenboğa havalimanında iç ve dış hatlar terminali ve İzmir'de Adnan Menderes havalimanında dış hatlar terminalinin yapılması sağlanmıştır.

Havayolunun gelişmesi doğrultusunda hava trafiğinin yoğun olduğu havaalanlarında yoğun trafiğin sebep olduğu gecikmeler nedeniyle uçakların zaman ve yakıt israfına neden olmaktadır. Bu yüzden de kapasite artışı, altyapı ve işletme iyileştirilmeleri yatırımları yapılarak gecikmeleri asgariye indirmek ve verimliliği arttırmak gerekmektedir.

11 Eylül olayından sonra havayolunda yolcu düşüşleri yaşanmaya başlamış, uçuş ve alan güvenliği ön plana çıkmıştır. Havayoluna olan talebi arttırılması için yeni güvenlik hizmetleri ve teknolojik cihazlarla için yapılan yatırımlar gerçekleştirilerek tekrar havayolu ile ulaşım yapılması imkânı sağlanmıştır.

E-Devlet kriterleri göz önünde bulundurularak oluşturulacak olan SHGM Otomasyon Bilgi Sistemi Projesi geçirilecektir. Bu sistem sayesinde pek çok faaliyet elektronik ortama aktarılacaktır.¹⁵⁶ İller bazında deprem ve doğal afetlerde kurtarma, tahliye, yangın söndürme ve sağlıkla ilgili ambulans hizmetlerinde kullanılmak üzere

¹⁵⁶ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaşımdan iletişime Kalkınan Türkiye 2003- 2007, a.g.e, s,116.

helikopter kalkış-iniş alanının inşa edilmesi¹⁵⁷ gibi yatırımlar yapılması, ulaştırma sektörünün gelişmesine katkı sağlayacaktır.

3.5.3. Nitelikli İnsan Kaynağı Açısından Devletin Etkinliği

Havacılık sektöründe son yıllarda yaşanan gelişmeler, özel sektör havayolu taşıma şirketlerinin devletçe sağlanan destekler ve kolaylıklar sonucu pazar paylarındaki artışlar, Türk Hava Yollarının kapasite artışına gitmesi ve yeni uçak alımı yönündeki girişimi neticesinde sektörde teknik eleman sıkıntısı ortaya çıkarmıştır. Havayolları sektöründe çalışacak pilot, teknisyen ve hava kontrolörü gibi teknik elemanların sayısal olarak yeterli sayıda bulunmaması firmaları sıkıntıya sokmaktadır. Firmalar bu sıkıntıları aşmak için Türk Silahlı Kuvvetleri'nden istifa veya emekli olan personel ile yabancı uyruklu kişileri çalıştırmasına imkân sağlamaktadırlar. Sektörde çalışan pilotların %80'i Türk Silahlı Kuvvetleri kökenlidir.¹⁵⁸ Türk Silahlı Kuvvetlerindeki pilotların ve sivil havacılık pilot ücretleri arasındaki ücret dengesizliği Türk Silahlı Kuvvetleri'nden istifa ve erken emekliliğe sebep olmaktadır.

Sivil havacılık sektörüne uçak pilotu olarak insan kaynağı sunan en önemli kaynaklar, Hava Harp Okulu, Kara Harp Okulu, Anadolu Üniversitesi ve Erciyes Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulları, Türk Hava Yolları, Türk Hava Kurumu ve 625 sayılı kanun kapsamında açılan özel eğitim kurumlarıdır. Ancak bu eğitim kurumlarında yetişen teknik personel yetersiz kalmaktadır. Türkiye'de eğitim kurumları arasında koordinasyon sağlanarak, hem pilot hem de hostes eğitimi için yeniden yapılanması gerekmektedir.

2005 tarihinde çıkartılan 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanunda kurum personelinin istihdamı ve niteliklerinde değişikliğe gidilerek, teknik personel ve havacılık alanında uzman ihtiyacının, idari hizmet sözleşmesiyle çalıştırılma imkânı getirilmiştir. Ayrıca orta ve üst düzey yöneticilerin atanması, yabancı dil bilgisi ve havacılık tecrübesine sahip

¹⁵⁷ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2007 Faaliyet Raporu, a.g.e,s,52.

¹⁵⁸ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Hava Yolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, a.g.e, s,142.

olması şartları getirilerek Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünde çalışacak personelin nitelikli olması için çalışılmaktadır

3.5.4. Çevresel Etki Bakımından Devletin Etkinliği

Havayolu taşımacılığı, gürültü, emisyon, enerji tüketimi, arazi kullanımı, küresel ısınma, çöp ve atıklar ile su ve toprakta kirlenmeye yol açarak çevreye ve ekolojik yaşama olumsuz etkilerde bulunmaktadır. Ancak bu etki diğer ulaştırma türlerine göre oldukça düşük miktardadır. 2002 yılında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı verilerinde ulaştırma türleri arasında enerji tüketim miktarları; demiryolunda %2, denizyolunda %2, havayolunda %3 ve karayolunda %93 olarak gerçekleşmiştir.¹⁵⁹ Havayolu taşımacılığında, dünya hava kirliliğinin yalnızca %2'sine yol açtığı, havaalanlarının yapılmasında da demiryolu ve karayoluna göre fazla arazi kullanılmadığı ve uçakların teknolojinin getirdiği yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesi göz önüne alınırsa, çevreye zararı asgari düzeyde kalmaktadır.

Avrupa Havacılık Otoriterleri Birliği (JAA) yönetmeliklerinde emisyon ve uçak gürültüsü konusunda çeşitli standartlar getirmektedir. Getirilen bu standartlar çerçevesinde JAA birliğine üye ülkelerde kontroller yapılmakta, standartlara uymayanlara cezalar kesilmektedir. Türkiye'de JAA birliğine üyesi olduğu için gürültü ve emisyon ile ilgili mevzuat düzenlemeleri ve mevzuatlara uygunluk ve denetleme imkanlarının geliştirilmesi gerekmektedir.

3.5.5. Turizm Bakımından Devletin Etkinliği

Türkiye turizminin gelişmesi için en uygun ulaşım türü havayolu ulaştırmasıdır. Ülkemiz hava ulaştırmasında son yıllarda dünya ortalamasının üzerinde bir artış olmuştur. Bunun başlıca sebebi turist sayılarındaki artıştır. Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği'ne (TURSAB) göre turizmin bugünkü seviyelerine gelmesinde özel havayolu ulaştırma işletmelerinin çok büyük etkisi olmuştur. TURSAB'ın verilerine göre turizm sektörünün GSMH içindeki payı 1980 yılında %0,6 iken, 2001 yılında bu pay %6 olmuştur. Kültür ve Turizm Bakanlığı 2010 yılı

¹⁵⁹ http://cevre.club.fatih.edu.tr/web yeni/konfrew eb/2008_pdf/sayfa255.pdf (22.06.2009).

için 30 milyon, 2023 yılı için ise 62 milyon turist geleceği tahmininde bulunmaktadır. Ülkemize gelen yabancı turistlerin %65-75 arasında havayolunu kullandıkları görülmektedir.¹⁶⁰

Ülkemize gelen turistlerin büyük miktarı havayolunu kullandıkları için turizmin gelişmesi havayolunun gelişmesine katkı sağlayacak, havayolu taşımacılığında güvenlik, hizmet kalitesi, zaman ve fiyat uygunluğu ise turizm sektörünü olumlu yönde etkileyecektir. Turizm ve ulaştırma birbirini olumlu ya da olumsuz etkileyecek iki sektördür. Devlet turizm sektörünün gelişmesini sağlayarak havayolu ulaştırmasının gelişmesini katkı yapmalıdır. Ayrıca yaz mevsiminde yoğunlaşan deniz turizmi yanında kış, doğa, inanç ve kongre turizmi gibi alternatif turizm türlerinin gelişmesini sağlanarak tüm yıla dengeli şekilde yayılması havayolu şirketlerinin tıkanmamasını sağlayacaktır.

Antalya ilimiz deniz turizminde önde gelen yerlerden biridir. Burada bulunan dış hatlar turizmin gelişmesinden dolayı yetersiz kalmış ve yap-işlet-devret modeli ile Antalya havaalanına ikinci bir dış hatlar terminali, 2005 yılında hizmete açılmış ve Antalya'nın dış hat yolcu taşıma kapasitesi yıllık 10 milyona yükselmiştir.¹⁶¹

3.5.6. Devletin Etkinliğinin Sonu Özelleştirme

Uçakların yer faaliyetlerini yürütebilmeleri için havaalanlarının ve yer hizmetlerinin yapılması gerekmektedir. Yapılacak bu hizmetler için ise büyük yatırımların yapılması ile gerçekleşecektir. Başlangıçta havaalanlarının yatırımları devlet bütçesinden karşılanarak gerçekleştirilmiştir. Bu yüzden dünyada havaalanlarının büyük bir kısmı kamu sektörü elindedir.

Özleştirmenin temel amacı devletin ekonomide işletmecilik alanından çekilmesi, devletin temel görevlerinden olan adalet ve güvenin sağlanmasıdır. Ayrıca özel sektörün yüklenemeyeceği alt yapı yatırımları devlet tarafından karşılanmasıdır. Bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de havalimanlarının özelleşmesi gündeme gelmiştir. Bugün en çok karşılaşılan özelleştirme biçimleri, havaalanı yönetiminin

¹⁶⁰ T.C. Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Sonuç Önerileri, a.g.e, Bölüm 7-4,s,2.

¹⁶¹ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaşımdan iletişime Kalkınan Türkiye 2003- 2007, a.g.e, s,139.

özel şirkete devredilmesi, kiralanması, satılması, finanse edilmesi ve yap-işlet-devret türü modeller uygulanmaktadır.

Ülkemizde havayolu ulaştırması sektöründe özelleştirme 1958 yılında Ankara Esenboğa Havaalanında özel yer hizmetleri işletmesi olarak Çelebi Hava Servisi A.Ş. kurulması ile başlamıştır. Devlete ait olan Uçak Servis A.Ş.’nin (USAŞ) %70 hissesi 1989 yılında “blok satış” yöntemiyle özelleştirilmesi başlanmış, geri kalan %30’luk hisse ise 1993 yılında “halka arz” yöntemi ile özelleştirilmiştir. Diğer yandan Havaalanları Ter Hizmetleri A.Ş.’nin (HAVAŞ) %60 hissesi 1995 yılında, geri kalan %40’luk hisse ise 1998 yılında “blok satış” yöntemiyle özelleştirilmiştir.¹⁶² Böylece devlet hem havayolu ikram hizmetlerinden hem de yer hizmetlerinden tamamen çekilmiştir.

1980’li yıllarda yaşanan ve 10 yıl içinde kurulan 29 havayolu şirketinin 24’nün iflas etmesi ile sonuçlanan gelişmelerin tekrarlanmaması için, sayıları her geçen gün artan özel taşıma şirketlerinin sektöre girmelerine izin verilirken, her şeyden önce bu alanda gerçekten ihtiyacın ne olduğu hakkında bir değerlendirme ve planlama yapılması gerekir.¹⁶³

Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı’nın özelleştirilmesi çalışmalarında ilk hisse satışı 1990 yılında, %1,8 oranındaki hissenin “halka arz” yöntemi ile satışı yapılmıştır. 2004 ve 2006 yıllarında yapılan “halka arz” yöntemi ile satışlar gerçekleştirilmiş ve 2006 Mayıs ayı itibarıyla Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı’nın kamu payı %50’nin altına düşürülmüştür.¹⁶⁴

Havayolu ulaştırma sektöründe ikram-yer hizmetleri ve hava taşımacılığı dışında havaalanı işletmeciliği özelleştirilmesinde gelişmeler yaşanmıştır. Antalya’da 07.04.2005 tarihinde faaliyete geçen Antalya Hava Limanı ikinci dış hatlar yolcu terminali yap-işlet-devret modeli ile gerçekleştirilmiş, dış hat yolcu kapasitesi yıllık 10 milyona çıkmıştır.¹⁶⁵ Muğla Dalaman’da 01.07.2006 tarihinde faaliyete geçen Dalaman Hava Limanı yeni dış hatlar terminali yap-işlet-devret modeli ile

¹⁶² ÖZENEN, Cem Galip, DPT, Uzmanlık Tezleri, Havaalanı Yatırımlarında Özelleştirme Dünyadaki Uygulamalar ve Türkiye için Öneriler, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, 2003, s.109.

¹⁶³ T.C. Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Sonuç Önerileri, a.g.e, Bölüm 7-4, s.9.

¹⁶⁴ Türk Hava Yolları, THY Yıllık Rapor 2008, 2009, ss.22-23.

¹⁶⁵ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaşımdan İletişime Kalkınan Türkiye 2003 – 2007, a.g.e, s.139.

gerçekleştirilmiş, dış hat yolcu kapasitesi yıllık 5 milyon kapasiteye çıkmıştır.¹⁶⁶ Ankara’da 16.10.2006 tarihinde faaliyete geçen Esenboğa Hava Limanının yeni bir iç-dış hat yolcu terminal binasının yapımı yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirilmiştir.¹⁶⁷

Amerika ve Avrupa’da serbestleştirme hareketinden sonra görülen en önemli gelişme düşük maliyetli havayolu firmalarının ortaya çıkmasıdır. Hükümetler, artan rekabet ortamında daha etkin ve verimli çalışabilmeleri için havayolu taşıyıcılarının özelleştirilmesini desteklemelidir.¹⁶⁸ Serbestleşmiş bulunan bu havayolu işletmeleri küreselleşen dünyada diğer pazarlara girmekte, pazar paylarını ve uçuş sıklıklarını arttırmak ve maliyetleri azalmak amacıyla stratejik ortaklıklar yapma imkânı doğmuştur.

3.6. TÜRKİYE’DE BORUHATTI ULAŞTIRMASINDA DEVLETİN ETKİNLİĞİ

Ham petrol ve doğalgaz boru hatları 1954 yılında ki Petrol Kanunu kapsamında düzenlenmiştir. 29.06.2000 tarihinde 4586 sayılı Petrolün Boru Hatları ile Transit Geçişine Dair Kanun ile ülkemiz ile diğer ülke veya ülkeler arasında imzalanmış milletlerarası anlaşmaya istinaden ülkemizde tesis edilecek petrol boru hatları ile ilgili hususları kapsamaktadır. 02.05.2001 tarihinde 4646 sayılı Doğal Gaz Piyasası Kanunu ile üretime mahsus toplama hatları dışında kalan doğal gaz iletim hatları bu kanun kapsamına alınmıştır. 20.12.2003 tarihinde 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu ile ham petrol üreticilerinin rafineriye veya iletim hattına ulaşan boru hatları ve tesislerin bünyesinde yer alan toplama hatları hariç, petrol taşıması işlemi lisans kapsamına alınmıştır. 4646 sayılı doğal Gaz Piyasası Kanunu ve 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu yürütmekle Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK) yükümlü tutulmuştur. Tüm doğalgaz, ham petrol ve ürün hatları transit niteliklerde dâhil olmak üzere tek bir kanunda (Boru Hatları Kanunu) toplanarak, düzenlenmelidir.

¹⁶⁶ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaşımın İletişime Kalkınan Türkiye 2003 – 2007, a.g.e, s,141.

¹⁶⁷ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaşımın İletişime Kalkınan Türkiye 2003 – 2007, a.g.e, s,140.

¹⁶⁸ TÜSİAD, a.g.e,s,169.

Katma Değer Kanununda 3297 sayılı kanunla yapılan ekleme uyarınca, “boru hattıyla yapılan yabancı ham petrol, gaz ve bunların ürünlerinin taşınması hizmetleri Katma Değer Vergisinden istisna” tutulmuştur. Ayrıca 28.03.2007 tarih 5615 sayılı kanunun değişiklik yapılarak “ altın, gümüş, platin arama, işletme, zenginleştirme, rafinaj ve Türk Petrol Kanunu hükümlerine göre petrol arama faaliyetlerine ilişkin olmak üzere, bu faaliyetleri yürütenlere yapılan teslim ve hizmetler ile aynı kanun hükümlerine göre boru hattıyla taşımacılık yapanlara ve bu hatların inşa ve modernizasyonuna ilişkin yapılan teslim ve hizmetler” katma değer vergisinden istisna kapsamına alınmıştır.

Karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılığına kıyasla boru hattı taşımacılığındaki yatırım maliyetleri yüksektir. Ancak boru hattına yapılacak yatırımlar kısa sürede kendisini amorti etmekte, bunun yanında diğer ulaştırma türlerine göre hızlı, güvenilir ve ekonomiktir. Bu nedenle enerjinin verimli kullanılması için, enerji arz ve talep merkezlerinin boru hatları ile birbirine bağlanması gerekmektedir. Boru hattıyla genellikle petrol ve doğal gaz taşımacılığı yapılmaktadır.

Petrol boru hatları genellikle üretim merkezleri ile rafineler ve dağıtım şebekeleri arasında döşenmektedir. Doğal gaz boru hatları da üretim merkezlerinden başlayarak son tüketim noktaları olan fabrika, işyerleri ve evlere kadar veya sıvılaştırılarak tankerlerle tüketim noktalarına kadar ulaştırılmaktadır. Bu yüzden doğalgaz boru hatları petrol boru hatlarına göre daha çok yatırım talep etmektedir. Ayrıca doğal gazın yeraltı depolama yatırımları da gereklidir.

Ürünleri boru hattıyla taşınması karayolu ve denizyoluna göre oldukça hızlı, ekonomik olduğu gibi karayolundaki trafik yükünü azaltması, boğazlarımızdaki gemi trafik yükünü azaltması ve trafik emniyetini sağlaması açısından önemlidir. Ayrıca boru hattı taşımacılığı dış koşullardan etkilenme derecesi diğer ulaştırma sistemlerine göre oldukça düşüktür.

Ülkemize ekonomik ve siyasi güç kazandıracak uluslararası ham petrol ve doğal gaz boru hattı yatırımlarına önem verilmeli, bu yatırımların gerekli teşvik tedbirlerinden faydalanabilmesi için her türlü düzenleme yapılmalıdır.¹⁶⁹ Ülkemiz, Ortadoğu ve Orta Asya ülkeleri ile Avrupa’nın ham petrol ve doğal gaz ithal eden

¹⁶⁹ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, a.g.e, s, 50.

lkeler arasında köprü vazifesi yaptığı için bu avantajdan yararlanılması gerekmektedir.

SONUÇ

Ulaştırma tüm ekonomik, politik ve sosyal faaliyetlerin birçok aşamasında etkili olduğu için toplum hayatında önemli bir yer tutmaktadır. Ulaştırmanın önemini kavramak için ulaştırma sistemlerinin günlük hayatımızda ki ve ülke ekonomisinde ki fonksiyonlarını çok iyi kavramak gerekmektedir. Ulaştırma, ekonomideki iş bölümünü mümkün hale getiren ve kolaylaştıran bir araçtır. Ekonominin przsz işleyişi diğer faktörlerin yanı sıra büyük ölçüde ulaştırma sektörünün etkinliğine bağlıdır. Etkin bir ulaştırma sistemine sahip olmayan ülkeler üretim faktörlerinin bir araya gelmesi mümkün olmadığından bölgeler arası ekonomik bütünleşme gerçekleşmeyecektir. Üretim faktörlerinin bir araya gelmediği bir ekonomide üretim mümkün olmayacaktır. Ayrıca bölgeler arası ulaştırma sisteminin etkin ilerlemediği ülkelerde ulaştırma maliyetleri yüksek olacağından mamul fiyatları içerisinde maliyetlerin payı yüksek olacaktır. Bu nedenle fiyat rekabeti bölgeler arasında geçerli olmayacaktır.

Ulaştırma, toplam arz ve toplam talep arasındaki uyum neticesinde doğal kaynaklarda ki ürünler değerlendirilecek, yeni kaynaklardan yararlanılacak, kaynak israfı olmayacak, üretim artacak bunun sonucunda da ekonomik kalkınmayı teşvik edecektir. Ulaştırma hizmetleri geliştikçe yeni iş imkânları meydana gelecek, satış pazarlama imkânları artacak ve sonuçta istihdamın artışını sağlayacaktır. Gelişmiş

ulaştırma sistemleri turizm sektörüne de olumlu katkı yaparak turizmin gelişmesine teşvik edecektir.

Ulaştırma devletin siyasi etkinliğini arttırması, siyasi birliğin oluşması ve devlet vatandaş arasındaki ilişkileri, ekonomik ve toplumsal bütünleşmeyi sağlamaktadır. Ulaştırmanın gelişmesi sayesinde, ülkenin milli savunması ve güvenlik hizmetlerinin daha etkin yerine getirilmesine katkısı olacaktır. Ülkede yaşayan insanları birbirleri ile kaynaşması, nüfusun dengeli dağılımı, eğitim ve sağlık hizmetlerinin gelişmesi gerekli ulaşım ağlarının olması ile gerçekleşecektir. Bunun neticesinde; insanların ailesi, çevresi ve diğere çevredeki kişilerle veya dünya ile her türlü iletişim ve etkileşim içinde olacaklarından sosyalleşmesi, toplumla adaptesi sağlanacaktır.

Türkiye de Cumhuriyetin ilk yıllarında, özel sektörün rolünün olmadığı bu dönemde, devletin yapmış olduğı yatırımlar sayesinde demiryolu ve denizyolu ulaştırmasında gelişmeler yaşanmış ve bu gelişmeler sayesinde, tarım kesiminde üretim artışına, ticaretin gelişmesine ve sanayileşmenin başlamasına katkısı olmuştur. Demiryolunun ağının gidemediğı bölgeler ise bu gelişmeden faydalanamamış ve gelişmeleri daha yavaş olmuştur. 1940'lı yıllara kadar demiryolu ağırlığını korumuş, bu yıllardan sonra dünyadaki teknolojik gelişmelerin getirmiş olduğı makineleşmeler sayesinde ülkemizde de karayolu yapımı ağırlık kazanmıştır. Petrol üretimin artması, motorlu taşıt araçları yaygınlaşması ve karayolunun demiryoluna göre esnek olması karayolu payını arttırmıştır. Karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolunun ortaklaşa büyümesi gerekirken, ülkemizde karayoluna ağırlık verilmeye başlanmış, demiryoluna yapılacak yatırımları ise adeta donmuştur. Bu yüzden günümüzdeki karayolu payının çok fazla olmasının önüne geçilememiştir.

1960'lı yıllara gelindiğinde beş yıllık kalkınma planları hazırlanmış, bu planlarda ulaştırma sektörünün sorunları ele alınmış, ancak alınan kararlar tam uygulanmadığı için gerçekçi bir çözüm getirilememiştir. Planlama dönemlerinde ulaştırma sektörü için gerçekleştirilecek yatırımlar yapılmış, hatta belli dönemlerde bu yatırımların üzerine bile çıkılmış ancak karayolu için yapılan yatırımlar ön planda tutulmuş diğere taşıma türleri için yatırım düşük düzeyde kalmıştır. Bütün planlarda, sanayinin artan taşıma taleplerinin yerinde ve zamanında karşılanabilmesi için demiryollarında yatırımlara, yeniden düzenlemelere ve modernizasyon çalışmalarına

ağırlık verilmesi öngörölmüş olmasına rağmen hayata geçirilememiştir. Denizcilik sektörü de planlı dönemlerin başlarında kısır geçmiştir.

Ulaştırma sektöründe denizyolu ve demiryolu taşıma maliyetleri düşük olmasına rağmen, karayolu tercih edilmiştir. Bunun sonucunda da karayolundaki yüksek taşıma maliyetleri üretim maliyetlerini arttırmış üretim ve tüketim arasındaki denge sağlanamayarak ülke gelişmesi ve ulaştırma sektörünün de gelişmesi sağlanamamıştır. Ülkemiz petrol ürünleri yönünden kısır olduğu için yüksek maliyetli ulaştırma politikası, mal ve hizmetlerin fiyatlarını yükselterek, hane halkı gelirlerini azaltmış, tasarruf imkânı vermeyerek girişimciliği olumsuz yönde etkilemiş ve ülke kaynaklarının dışarıya gitmesini sağlamıştır.

Türkiye’de ağırlık karayolunda olmasına rağmen AB ülkeleri ile karşılaştırma yapıldığında yol ağırlığının uzunluğu, ülkenin yüzölçümü göz önüne alındığında, düşük seviyelerde kaldığı görölmektedir. Ayrıca Türkiye’de karayolu ulaştırmasında faaliyet gösteren işletmelerin çoğunluğu küçük çaplı ve kayıt dışı çalışıyor olması nedeniyle sektörde verimlilik düşük düzeydedir. İşletmeler arasında haksız rekabet neden olan kayıt dışı ekonomi, önemli gelir kayıplarına neden olmaktadır. Ulaştırma sektörünün kayıt içine alınması hem ülke ekonomisine katkı sağlayacak hem de profesyonel ve güçlü şirketlerin ortaya çıkmasına neden olarak ulaşım sistemlerinin gelişmesini sağlayacaktır. Ulaştırma sektörünün verimli, kaliteli, güvenli, hızlı ve ucuz hizmetler sağlaması için ulaştırma ağıının yeterli olması ve ulaştırma türlerinin dengeli büyütölmesi sayesinde gerçekleşecektir.

Günümüzde teknolojik gelişmenin hissedildiği bir alan da ulaştırma sektörüdür. Nerdeyse ulaştırma araçları birbiriyle yarışma halindedirler. Hızlı trenler hayatımıza girmesi, büyük tonajlı yük gemileri ve büyük kapasiteli yolcu gemilerinin üretilmesi, uçak kapasitelerinin ve hızlarının arttırılması, otomobillerdeki gelişmeler sayesinde ulaştırma sektöründe gelişmeler yaşanmıştır. Ulaştırma hizmetlerini üretenler ve bu hizmetten yararlananlar, ulaştırmanın kısa zamanda, en düşük taşıma maliyetinde, emniyetli, konforlu, çevresel kirliliği en az olan, tüketilen enerjinin en düşük seviyede, bakım onarım maliyetleri daha düşük olduğu ve yatırım maliyetlerinin daha az olduğu bir ulaştırma talep etmektedirler.

Gelişmiş ülkelerin 1998 yılında ulaştırma sektöründeki yolcu taşıma oranlarına bakarak, ülkemizdeki oranlarla karşılaştırma yaptığımızda, ülkemizde

ulaştırma türleri arasında uçurum görülecektir. Amerika Birleşik Devletlerinde ulaştırma sektöründeki yolcu taşıma oranları; karayolu %27,2, demiryolu % 38,3, denizyolu %24 ve havayolu %10,5'dir. Almanya'da Karayolu %58,2, demiryolu %22, denizyolu %12 ve havayolu %7,3'd r. Ülkemizde ise karayolu %96,2, demiryolu %2, denizyolu 0,1 ve havayolu 1,7'dir.

Genel olarak karayolundaki taşımacılık diğer taşıma türlerine göre diğer sektörlerle daha fazla ilişki içindedir. Taşımacılıkta son varış noktasına ulaşmada karayolu daha etkindir. Bu sektörde alt yapı yatırımları zorunlu olarak devlet tarafından yapılmış, üst yapıda ise özel sektör etkili olmuştur. Ülkemizdeki karayolu taşıma oranlarını çok yüksek olması, özel sektörün sistem içinde düzensiz büyümesinden ve devletin uyguladığı politikalarından kaynaklanmıştır. Ülkemizde karayolunun bu üstünlüğünü durduracak politikalar üretilmemiştir. Karayolunun taşıma payında bu kadar üstün olması ülke kaynaklarının israfına da neden olmaktadır. Çünkü  lkemiz deniz ve demiryolu taşımacılığına müsait olması nedeniyle ucuz olan bu taşıma türleri desteklenmemiş, aşırı paya sahip olan karayolu taşıma sayesinde, ülkemizde kısıtlı olan enerjinin dışarıdan satın alınmasına neden olmuştur.

Genel olarak ülkemizde demiryolu taşımacılığında devlet yönetimi hem altyapı yatırımlarında hem de üst yapı işletiminde etkilidir. Ülkemizdeki hukuki düzenlemelerden dolayı özel sektör, demiryolunda faaliyette bulunamamaktadır. Devlet yönetimi ise memur zihniyeti ve politik kayırmalar nedeniyle, demiryolları işletmesini y r temedi inden dolayı zarar eden kurumlar arasındadır. Diğer taşıma türlerinde olduğu gibi demiryolu ulaştırmasında da alt yapı yatırımları, devletin toplamış olduğu vergilerden karşılanması ve üst yapı işletmelerinde de özel sektöründe yer alması gereklidir. Tek h kimiyetin bir kesimde bulunması rekabet ortamı getirmeyece inden gelişme gerçekleşmeyecektir. Ülkemizde yapılması gereken, biran önce toplu taşımacılıkta ucuz taşıma türlerinden biri olan demiryolu taşımacılığında özel sektöre de imkân tanınması ve ulaştırma türleri arasında belli bir dengenin sağlanması gerekmektedir. Demiryoluna rekabetin girmesiyle, demiryolu ulaştırması gelişecek, sonuçta da ucuz taşıma yapılması hem ülke ekonomisine hem de işletmelerin ve vatandaşların yararına olacaktır.

Genel olarak denizyolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre en ucuz taşıma türüdür. Ayrıca çok büyük ve yüksek miktarlarda taşımacılık özelliği bulunmakla birlikte, diğer taşıma türlerine göre çevreye daha az zarar vermekte, daha az enerji tüketmekte ve yatırım maliyetleri daha az olmaktadır. Bu özelliklerinden ve ülkemizin de üç tarafı denizlerle çevrili olmasından dolayı denizcilik sektörü bizim için önemli bir yer tutması gerekmektedir. Ülkemizde denizyolu taşımacılığında başlangıçta kamu sektörü etkili olmuştur. Ancak kamu sektörünün kendisini geliştirememesi ve verimsizliğinden dolayı, özel sektörler denizyolu taşımacılığında yer almaya başlamış, özel sektörün yer almaya başlamasıyla denizyolu taşımacılığı daha fazla gelişme göstermiştir. Ülkemizde denizyolu ulaştırmasında üst yapı işletmelerinde özel sektör hâkim durumdadır. Hatta limanların özelleştirilmesiyle kamu sektörünün payı gittikçe azalmıştır. Özel sektörün hâkimiyeti ile denizyolu ulaştırmasının gelişmesinde daha fazla etkili olacaktır. Ancak devletin kabotaj kanunu, fener ücretlerindeki ve liman tarifelerindeki indirim, kullanılan akaryakıttan alınan özel tüketim vergisinin sıfırlanması gibi uygulamaların devam etmesi, bu indirimler sayesinde ise denizyolu sektörünün gelişmesine katkıda bulunması kaçınılmazdır.

Genel olarak ülkemizde Cumhuriyetin ilk yıllarında kamu kesiminde başlayan havacılıkta, yine kamu kesimi etkili olmuştur. Zaten özel sektör bu dönemlerde yok denecek kadar az ve küçük kapasitelerde idi. Özel sektörün etkinliği ancak 1980'li yıllardan itibaren artmaya başlamıştır. Diğer taşıma türlerine göre pahalı bir taşımacılık olan hava ulaştırması, daha çok yolcu taşımacılığı üzerine yoğunlaşmıştır. Kamu kesiminin hâkim olduğu dönemlerde havayolu taşımacılığı verimli ve yaygın değildi. Ülke içersinde belli noktalara ulaşma imkânı vardı. Ancak özel sektörün sisteme dâhil olmasından sonra, havayolu taşımacılığında gelişmeler görülmeye başlanmıştır. Ülke içerisinde daha çok noktaya ulaşma imkânı daha fazla insanın uçakla seyahat etme imkânı doğmuştur. Havaalanları ve yer hizmetleri gibi alt yapı yatırımları devlet tarafından karşılanmış, 1990'lı yıllardan sonra ise havaalanı işletmeciliği yapılması, yap işlet devret modeliyle özel sektörün daha çok görülmeye başlanması ve sonucunda da havayolu taşımacılığın gelişmesi sağlanmıştır.

Ülkemizde ulaştırma sektörünün sağlıklı gelişmesini sağlamak için ulaştırma türleri arasındaki dengesizliklerin giderilmesi gerekmektedir. Ulaştırma türleri birbirleri ile rekabet edecek şekilde değil birbirlerini tamamlayacak bir yapı içerisinde gelişmesi sağlanması gerekmektedir. Ülke hedefleri, gereksinimleri ve potansiyelleri ile örtüşecek biçimde ulaştırma türlerinin birbirinin rakibi olmadan, bir bütünün parçasıymış gibi birbirini destekleyecek şekilde dengelenmesi gerekmektedir. Demiryolu, denizyolu ve karayolu gibi değişik ulaştırma türlerinin bütünleşmesi ile kombine taşımacılık ve taşıma şekli olarak konteynercilik bir çığır açmıştır. Günümüzde artık malın üretildiği yerden tüketildiği yere kadar diğer bir deyişle fabrikandan mağazaya kadar kapıdan kapıya taşımacılık şekline dönüşmüştür. Bu yüzden ulaştırma yatırımlarının değerlendirilmesinde kombine taşımacılığın gelişmesini sağlayacak şekilde planlar uygulanmalıdır.

Ülkemizde ulaştırma sektörünün hukuki düzenlemesinde de dağınlık söz konusudur. Karayolu ile ilgili hukuki düzenlemeler yıllarca Türk Ticaret Kanununda ki “taşıma işleri ve taşıma senedi” ile ilgili bölümde yer almıştır. Ancak 2003 yılında Karayolu Taşıma Kanunu ve 2004 yılında da Karayolu Taşıma Yönetmeliği çıkartılmış, Türkiye’deki karayoluna bir düzenleme getirilmiştir. Denizyolu ulaştırması ile ilgili düzenlemeler de yine Türk Ticaret Kanununun “deniz ticareti” ile ilgili bölümde ve denizde çalışanlar için Deniz İş Kanununda açıklanmıştır. Henüz tüm denizyolu ulaştırmasını kapsayacak tek hukuki düzenleme mevcut değildir. Demiryollarında da düzenli bir hukuki düzenleme söz konusu değildir. Ancak 2008 yılında Demiryolları Kanunun Tasarısı hazırlanmış ancak kanunlaşmamıştır. Havayolu ulaştırması ile ilgili hukuki düzenleme mevcut ancak yetersizdir. Boru hattı ulaştırması hukuki düzenlemesi birkaç kanunda yer almaktadır. Ulaştırma sektörünün dağınlık durumda bulunan mevzuatların, taşımacılıkta gelişmeyi sağlayacak, kombine taşımacılığı geliştirecek, sistemler arasında uyumu sağlayacak, uluslararası mevzuat ile uyumlu yasal alt yapının oluşturulması gerekmektedir.

Ulaştırmanın bütün sektöründe gerekli düzenlemelerin biran önce yapılarak, özel sektörden yararlanılması bunun yanında araştırma ve geliştirmeye daha çok kaynak aktarılarak ulaştırmanın gelişmesi sağlanmalıdır.

Ülkemizde ulaştırma sektörünün planlı ve sağlıklı bir şekilde gelişmesini sağlayacak, sorunlara çözüm getirecek politika ve stratejilerin belirlenmesi için ulaştırma master planlarının yapılması gerekmektedir. Son dönemlerde üniversiteler ve sivil toplum örgütlerinin katılımı ile ulaştırma master planlarının hazırlandığı görölmektedir. Bu master planlarının biran önce uygulamasına geçilerek, gerekli uygulamaların yapılarak ulaşım sektörünün gelişmesi sağlanmalıdır.

KAYNAKLAR

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Dünyada Bölgesel Hava Taşımacılığı ve Türkiye Uygulanabilirliği, http://www.anadolu.edu.tr/arastirma/hakemli_dergiler/sosyal_bilimler/pdf/2007-2/bolum_22.pdf,(02.07.2009).

BERKSAN, Nazım. Yol Davamız Nerede?, Akın Matbaası, Ankara, 1950.

CANDEMİR, Yücel, "Küreselleşme, Teknolojik Gelişme ve Ulaştırmada Yenilikler: Dünya ve Türkiye", 6. Ulaştırma Kongresi, 23-24-25 Mayıs 2005, İstanbul, 2005, Maya Basın Yayın.

CANDEMİR, Yücel, <http://www.econ.utah.edu/~ehrbart/erc2002/pdf/P475.pdf> (6.5.2009).

ÇALIK Selim, Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye'nin Uyumu. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2008.

DARKOT, Besim. Türkiye İktisadi Coğrafiyası, İstanbul 1958.

Deniz Ticaret Odası, 2007 Deniz Sektörü Raporu, Neta Matbaası, İstanbul, 2008.

DHMI, 2004 İstatistik Yıllığı, DHMI, Ankara, 2005.

DPT, 9. Kalkınma Planı – Karayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2005.

DPT, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1963- 1967, Ankara, 1963.

DPT, Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı – Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, 2007.

DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Denizyolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, Ankara, 2001.

DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Hava Yolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara, 2001.

DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara, 2001.

DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara, 2001.

ERGÜN, İsmet. Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Hacettepe Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları No:10, Ankara, 1985.

http://cevre.club.fatih.edu.tr/webyeni/konfreweb/2008_pdf/sayfa255.pdf,
(22.06.2009).

<http://www.abgs.gov.tr/index.php?p=24400&l=1>, (22.06.2009).

<http://www.binaliyildirim.com.tr/?sec=dokumanlar&dID=3>, (31.08.2009).

<http://www.botas.gov.tr>, (21.05.2009).

<http://www.botas.gov.tr/index.asp>, (21.08.2009).

<http://www.botas.gov.tr/index.asp>, (28.05.2009).

<http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/ANADOLUNUNSESI/239/AND1.htm>,
(25.05.2009)

http://www.cellotin.com/forum/cografya/deniz_kirliligi-t4692.0.html, (25.06.2009).

<http://www.denizcilik.gov.tr/dm/istatistikler/istatistik.aspx>, (24.08.2009).

http://www.denizcilik.gov.tr/tr/egitim/dugm/MARPOL_73.doc, (28.06.2009).

<http://www.egm.gov.tr/teadb/index.htm>, (18.06.2009).

<http://www.megabilim.com/index.php/Iktisat/Yatirim-Teorisi.html>, (23.08.2009).

<http://www.mfa.gov.tr/ulastirma-bakanlari-avrupa-konferansi-ubak-cok-terafli-kota-sisteminin-reformu-ve-ulastirmacilarimiza-tahsis-edilen-ubak-belgelerinin-sayisinda-artisa-gidilmesini-teminen-ulkemizce-yapilan-calismalar-tr.mfa>, (24.08.2009).

http://www.persemerotasi.com/?bolum=detay&konu_id=35, (25.07.2009).

<http://www.shgm.gov.tr/doc2/balon.xls>, (23.05.2009).

<http://www.tcdd.gov.tr/haberler/kanuntasarisi.pdf>, (19.06.2009).

<http://www.tozanli.net/gidemedi.htm>, (11.05.2009).

http://www.trafik.gov.tr/trafik_guvenligi/trafik_guvenligi_dunya.aspx, (18.06.2009).

KGM, <http://www.kgm.gov.tr/> (15.05.2009).

KIRICI, Mine. V.Ulusal Çevre Mühendisliği Kongresi, Avrupa Birliği'nde ve Türkiye'de Çevre ve Ulaştırma Sektör Politikalarının Bütünleştirilmesi ve Uygulamaların Karşılaştırılmalı Olarak İncelenmesi, <http://e-kutuphane.cmo.org.tr/pdf/830.pdf>, (18.06.2009).

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/default.asp?id=2&sid=4&lng=> (19.05.2009).

Münakalat Vekâleti – Münakalât Çalışmaları 1950 – 1954, Ankara, 1954.

ÖZENEN, Cem Galip, DPT, Uzmanlık Tezleri, Havaalanı Yatırımlarında Özelleştirme Dünyadaki Uygulamalar ve Türkiye için Öneriler, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, 2003.

PEKİN, Tevfik, Makro Ekonomi, İzmir, 1988.

SAĞLAM, Dündar. Türkiye Ekonomisi; Yapısı ve Temel Sorunları, Sanem Matbaası, Ankara, 1983.

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı 2009-2013, <http://www.denizcilik.gov.tr>, (29.07.2009).

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Performans Programı 2009, Ankara.

T.C. Devlet Demiryolları, İstatistik Yıllığı 2003- 2007, <http://www.tcdd.gov.tr>, (21.05.2009).

T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü, Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı, Ankara, 1976.

- T.C. Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Mevcut Durum Analizi, Ulaştırma ve Ulaştırma Araçları UYG-AR Merkezi, 2005.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Mevcut Durum, Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi, 2005.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Sonuç Önerileri, Ulaştırma ve Ulaştırma Araçları UYG-AR Merkezi, 2005.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi, Ulaştırma ve Ulaştırma Araçları UYG-AR Merkezi, 2005.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı – Ulaşırmada 50.Yıl, Ankara 1973.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması, 1.Ara Rapor, Yüksel Proje, 2009.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Ankara,2008.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı KGM, <http://www.kgm.gov.tr/asps/KGM/tarihce.pdf> (04.06.2009).
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Danışma Yüksek Kurulu, Bildiriler, Görüşler Öneriler, Ankara,1974.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/dm/istatistikler/istatistik.aspx> (20.06.2009).
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaşımdan İletişime Kalkınan Türkiye 2003 – 2007, Ankara, 2007.
- T.C.Kültür ve Turizm Bakanlığı, Türkiye Turizm Stratejisi 2023, Ankara, 2007.
- T.C.Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, Ankara, 2008.
- TCDD, 2008 Demiryolu Sektör Raporu, <http://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/2008rapor.pdf>, (21.06.2009).
- TCDD, 2008 Demiryolu Sektör Raporu, <http://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/2008rapor.pdf>, (21.06.2009).
- TCDD, <http://www.tcdd.gov.tr/genel/tarihce.htm> (04.06.2009).

TCDD, <http://www.tcdd.gov.tr/genel/tarihce.htm>, (11.05.2009).

TCDD, Yüksek Hızlı Tren Hakkında Her şey, Ankara, 2009.

TCDD, <http://www.tcdd.gov.tr/genel/tarihce.htm>, (19.05.2009).

TÜBİTAK, Vizyon 2023, Ulaştırma ve Turizm Paneli, Ankara, 2003.

Türkiye Uluslar arası Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu 2007, <http://www.utikad.org.tr/srapor.asp>, (30.04.2009).

Türk Dil Kurumu.

Türk Hava Yolları, THY Yıllık Rapor 2008,2009.

Türkiye Makine Mühendisleri Odası, TMMOB 22.07.2008 Tarihli Basın Bülteni.

TÜSİAD, Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü, Mikado Matbaası, İstanbul, 2007.

TÜSİAD, Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü, Ek göstergeler, Mikado Matbaası, İstanbul, 2007.

TÜTENGİL, Cavit Orhan. İçtimai ve İktisadi Bakımından Türkiye'nin Karayolları, İstanbul Matbaası, İstanbul,1961.