



TÜRK SANAYİCİLERİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ

AT ve TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

Uyumla İlgili Sorunlar



TÜRK SANAYİCİLERİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ
TURKISH INDUSTRIALISTS' AND BUSINESSMEN'S ASSOCIATION

AT VE TÜRKİYE'DE
ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ
- UYUMLA İLGİLİ SORUNLAR -

İSTANBUL

30 ARALIK 1988

(Yayın No:TÜSİAD-T/88.12.121)

Cumhuriyet Cad. Ferah Apt., 233/9-10, Harbiye/İstanbul

Bu raporun tamamı veya bir bölümü TOSİAD
"AT ve Türkiye'de Ulaştırma Sektörü" re-
feransı yazılmak kaydıyla yayınlanabilir.

Ö N S Ö Z

Ekonomik kalkınmanın başarılı olabilmesi için yatırımların simultane olarak sektörler ve sanayiler arasında optimum bir dağılımı sağlanmalıdır.

Bu suretle sanayi ve sektörler birbirlerine hem girdi, hem de üretim açısından müşteri olarak birbirlerini destekler ve birlikte gelişirler. Ayrıca, bu suretle ekonomik kalkınma stabilite içinde ve enaz kaynak israfı ile en kısa sürede gerçekleştirilebilir.

Kapalı ekonomilerde dengeli kalkınmanın hudutları iç taleple bağlı olmasına karşılık, açık ekonomilerde denge iç talep sınırlarını aşarak dünya talep durumuna göre kurulmalıdır.

Ulaştırma sektörüne has özelliklerin başında ölçek ekonomileri yanında zaman ve emniyet faktörü de kritik önemi haizdir.

Başka bir deyimle, zaman ve emniyeti muhtelif oranlarda nazara alan ulaştırma sistemleri arasında rasyonel çözümler bulma zorunluluğu vardır. Bu seçim ulaştırma sektörünün genellikle altyapı niteliği arzemesi nedeniyle kamu ve özel sektörün sıkı işbirliğini gerektirecektir.

İşbu rapor, ülkemizin ulaştırma sorunlarının AT ulaştırma sistemi göz önüne alınarak Kamu oyunda tartışılmasını sağlamak amacıyla Marmara Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Orhan Şener tarafından hazırlanmıştır. Raporun son şeklini almasında TOSİAD Genel Sekreter Yardımcısı Ahmet Ertürk katkıda bulunmuştur. Rapor Nur İnan tarafından yayına hazırlanmıştır.

TOSİAD

28 Aralık 1988

AT VE TÜRKİYE'DE
ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

ÖZET VE SONUÇ	I-III
BÖLÜM I	
AT TAŞIMACILIK POLİTİKASI	1
A) AT Karayolu Taşımacılığı	2
B) AT Demiryolu Taşımacılığı	5
C) AT Deniz Taşımacılığı	7
D) AT Sivil Havacılık Politikası	8
BÖLÜM II	
FEDERAL ALMANYA'DA TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ	11
BÖLÜM III	
TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ	15
A) Ulaştırma Sektörünün Altyapısı	15
B) Ulaştırma Sektörünün Organizasyonu	15
C) Planlama ve Ulaştırma	16
BÖLÜM IV	
TÜRKİYE'DE TAŞIMACILIK ALTSEKTÖRLERİNİN DURUMU	21
BÖLÜM V	
ULUSLARARASI KARA TAŞIMACILIĞININ SORUNLARI	25
BÖLÜM VI	
TRAFİK KAZALARI	29
A) AT'nda Trafik Kazaları	29
B) Türkiye'de Trafik Kazaları	32
C) Türkiye'deki Kazaların Özellikleri	32
SONUÇ VE ÖNERİLER	35

ÖZET VE SONUÇ

AT ile Türkiye'nin ulaştırma sektörlerinin karşılaştırılması özetle aşağıdaki sonuçları vermiştir.

1. AT'na dahil bütün ülkeler ulaştırma sektörlerini kitle taşımacılığına öncelik verecek biçimde organize etmişlerdir. Türkiye'de ise, yolcu taşımacılığının %94'üne yakın bir bölümü ile yük taşımacılığının yine %90'a yaklaşan önemli bir bölümü karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Bu durum, ülkemizde bir yandan üretilen malların maliyetini yükseltirken, diğer yandan trafik kazalarının artmasına yol açmaktadır. Bu sorunların ortadan kaldırılması için, AT ülkelerindeki ulaştırma politikalarının benimsenmesi gerekmektedir.

2. Türkiye'nin karayolu ağının uzunluğu AT ortalamasının çok üstündedir. Ancak, Türkiye'nin karayolu ağının sadece % 30'u AT standartlarına sahiptir. AT ortalamasına göre otoyol uzunluğu ise ihmal edilebilecek düzeyde kısadır. Aynı durum bölünmüş (double) yollar yönünden de geçerli olup, trafik yoğunluğunun artmasına ve tıkanıklığa neden olmaktadır. Bu nedenle, oto yol projelerinin bir an önce realize edilmesi gerekmektedir.

3. Türkiye'de karayollarında seyreden ağır yük taşıtlarının ve şehirlerarası otobüslerin toplam taşıtlar içindeki payı %30'un üstünde olup, bu oran AT ortalamasının bir kaç katına eşittir. Şehirlerarası yolcu taşımacılığının büyük bir bölümünün otobüslerle yapılması ve ağır yük taşıtlarının sayısındaki hızlı artış böyle bir yüksek orana erişilmesine yol açmıştır. Bu durum, yine pahalı taşımacılığa ve çok can kaybına yol açmaktadır. Bu nedenle, karayollarındaki yük ve yolcu taşımacılığının önemli bir bölümünün uzun vadede demiryollarına kaydırılması uygun olacaktır.

4. AT ülkelerinde demiryolu ile yük taşımacılığı bir ara ihmal edilerek, kapıdan kapıya taşımacılık olanağı sağlayan karayolu taşımacılığına ağırlık verilmişti. Ancak, son yıllarda bu anlayış tamamen değişmiştir. Bu yeni anlayışa göre demir ve karayolları taşımacılıkları birbirinin rakibi değil, fakat birbirinin tamamlayıcısı olarak kabul edilmektedir. Bu nedenle, AT ülkelerinde toplam demiryolu uzunluğunun yarısı elektrikli lokomotiflere göre düzenlenirken, demiryolu taşımacılığı önemli ölçüde bütçesel desteğe kavuşturulmuştur. Böylece, karayolu, demiryolu ve denizyolu arasında kombine taşımacılık sistemi geliştirilerek, yük taşıma maliyetleri minimize edilmiştir. Benzer anlayışın ve uygulamanın aynen Türkiye'de de gerçekleştirilmesinin, taşımacılık maliyetlerinin önemli ölçüde düşmesine katkıda bulunacağı söylenebilir.

5. Son yıllarda Türkiye'de de AT ülkelerindeki kombine taşımacılık sisteminin benimsendiğini hükümet programlarından ve hazırlanan Master Planı'ndan görebilmekteyiz. Hatta, Ulaştırma Master Planı'nda karayolundaki ağır yük taşımacılığının 1980 yılında yüzde 72.2 olan oranının 1993 yılında yüzde 36'ya düşürülmesi amaçlanmaktadır. Böylece, ağır yük taşımacılığının demiryollarına aktarılarak, karayollarının trafik yükünün hafifletilmesi istenmektedir. Ancak demiryolu alt yapısının yeterli olmaması nedeniyle, bu alanlarda önemli bir başarı sağlanamamıştır.

6. Master Planı ve 1989 programı, yük taşımacılığı konusunda AT ülkelerinin taşımacılık sistemi ile tutarlı bir hedef saptarken, yolcu taşımacılığı konusunda mevcut sistemin devam etmesini benimsemektedirler. Nitekim, 1989 programı demiryollarında ekonomik olmayan bazı yolcu taşıma hatlarının kaldırılarak, demiryollarının bu bölümlerinin yük taşımacılığına kaydırılacağını öngörmektedir. Ancak, demiryolu taşımacılığının kitle taşımacılığında kullanılmasının sosyal maliyeti karayollarında her yıl artan kazalarda olduğu gibi çok yüksek olup, toplumun tamamı tarafından çekilmektedir. Bu nedenle, kitle taşımacılığını yaygınlaştıracak yaklaşımların benimsenmesi gerekmektedir.

7. Gelişmiş ülkeler ve AT ülkeleri son yıllarda aldıkları rasyonel önlemlerle, taşıt sayısındaki hızlı artışa karşın can kaybını önemli ölçüde azaltabilmişlerdir. Özellikle, Japonya taşıt sayısındaki bir kaç misli artışa karşın, yaklaşık on yıl içinde ölü sayısını 23 binden 11 bine düşürebilmiştir. AT ülkeleri ise yine taşıt sayısındaki önemli artışa karşın, 10 yıl önce 63 bin olan ölü sayısını 50 bine kadar indirebilmiştir. Bu ülkelerin başarıları hızlı, emniyetli ve konforlu trenleri devreye sokarak, kitle taşımacılığını teşvik etmelerine dayanmaktadır.

8. Ülkemizde demiryolu taşımacılığının gelişmemiş olması, turizm potansiyelinden gerektiği biçimde yararlanılmasını da önlemektedir. Bilindiği gibi, gelişmiş ülkelerde hızlı ve konforlu demiryolu taşımacılığında, turistlerin ülkede daha uzun süre kalmasını sağlamak amacıyla, ucuz bir fiyatla satılan "turist kartları" uygulamasından yararlanılmaktadır. Ülkemizde oldukça yavaş seyreden trenlerin bu amaçla kullanılması pek düşünülemez. Bu nedenle, turistik yörelere uzanabilecek biçimde konforlu ve hızlı trenlerin devreye sokulması uygun olur.

9. Ülkemiz taşımacılık politikasının olumsuz etkileri, büyük kentlerimize de yansımıştır. Böylece, büyük kentlerde kitle taşımacılığı anlayışı yerine bireysel taşımacılık tercih edilmiş olup, kentlerde yaşayanların önemli sıkıntılarıyla karşılaşmalarına neden olmuştur. Örneğin, bu tür bir taşımacılık nedeni ile taşıt araçlarının zehirli artıkları ile hava kirliliğine %40'ın üzerinde olumsuz etkide bulundukları saptanmıştır. Üte yandan, trafiğin kitlenmesi, zaman kaybı ve kazalar da diğer olumsuz faktörler arasında sayılabilir. Bu sorunların çözümü ise, Batı kentlerinde olduğu gibi, metro sistemleri kurularak sağlanabilecektir.

10. Uluslararası karayolu ve denizyolu taşımacılığının 1980 yılında aşırı bir biçimde teşvik edilmesi, bu alanlarda önemli sorunların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Sözkonusu teşvikler nedeni ile eski ve yaşlı çok sayıda TIR ve gemi satın alınmış olup, bunlar çok kısa bir süre sonra uluslararası rekabete dayanamadıklarından, ya devre dışı kalmışlardır ya da taşıma fiyatlarını anormal derecede kırarak, ekonomiye zararlı olmuşlardır. Atıl kalan kapasiteleri nedeni ile bir tür kriz ortamı da yaratmışlardır. Bu tür sorunların önlenmesi için, Türk imalat sanayinin modern gemi ve TIR yapacak biçimde güçlendirilerek, dışarıya olan bağımlılığın azaltılması gerekmektedir. Gerçekten, yukarıda sözü edilen teşviklerin sonucu olarak, Türk gemi inşa ve tamir atölyelerinin gelişmeleri de önlenmiş bulunmaktadır.

11. AT'da ve gelişmiş ülkelerde, karayollarında otobüs taşımacılığı tamamen turizm amacı ile kullanılmaktadır. Benzer uygulamaya ülkemizde de bir an önce geçilmesinde yarar vardır. Bu amaçla, devlet demiryolları ve denizyolları ile bağlantılı turistik otobüs turları bütün Türkiye çapında 30, 20, 15 ya da 7 günlük süreler için düzenlenerek, turizm sektörünün de gelişmesine katkıda bulunulabilir. Bu tür tur programları turist gönderen ülkelerde tanıtılarak, turist sayısını arttırma olanağı da yaratılabilir. Bilindiği gibi, turistlerin yarısına yakın bir bölümü tarihsel yerleri ve doğal güzelliği olan yöreleri gezmek için

gelmektedirler. Örneğin, denizyolları ile bağlantılı Karadeniz, Ege ve Akdeniz gezilerinin otobüsle bağlantısı sağlanarak, Trabzon - Kars- Ağrı- Adıyaman- Mersin turu da sağlanarak, ayrıca gelişmemiş yörelerin gelir düzeyinin yükseltilmesine katkıda bulunulabilir.

12. Kamuoyunda "trafik Anarşisi" olarak adlandırılan olumsuz durumun ortadan kaldırılması için, çok sayıdaki bireysel taşımacılık firmalarının az sayıda firmanın çatısı altında birleşmelerinin sağlanması gerekmektedir. Bilindiği gibi, mevcut sistem bir yandan trafik kazalarına yol açarken, kıyasıya rekabet nedeni ile ekonomiye de zararlı olmaktadır. Yapılan uluslararası hesaplamalara göre, trafik kazalarının yol açtığı ölüm ve ağır yaralanma olaylarının topluma yüklediği maliyet kişi başına 50 bin pound düzeyindedir. Yılda yaklaşık 70 bin kişinin yaralandığı ve 7.700 kişinin hayatını kaybettiği ülkemizde, bu tür sosyal maliyetler büyük rakamlara ulaşmaktadır. Bu nedenle, karayollarında daha rasyonel taşımacılığa olanak sağlayan düzenlemelerin bir an önce uygulamaya konulmasına gerek vardır.

13. Uluslararası yolcu ve yük taşımacılığı yapan firmaların da yukarıda açıkladığımız biçimde az sayıdaki firma çatısı altında toplanması sağlanmalıdır. Bilindiği gibi, mevcut sistemi de 103 tane uluslararası yolcu taşımacılığı yapan firma vardır. Çok sayıdaki firmanın gereksiz sabit masraflarının toplamı büyük boyutlara ulaşırken, bunların çoğunluğu uzun süre atıl kalmaktadırlar. Öte yandan, vergi kayıplarının yaygın olduğu sektörler arasında özel taşımacılık firmaları da önemli bir yer tutmaktadır.

14. Türkiye'nin ulaştırma sorunlarının temelinde ulaştırma sektörünün örgütlenme biçimi önemli bir yer tutar. Bilindiği gibi, bu sektörde birden fazla bakanlık, genel müdürlük ve yerel yönetimler yetkili kılınmışlardır. Bu durum, ulaştırma sektörünün etkin işlemlerini ve kararların tutarlı olarak alınmasını da önlemektedir. Bu nedenle, taşımacılıkla ilgili bütün alt sektörlerde Ulaştırma Bakanlığı'nın tek yetkili kılınması ve bu bakanlığın mahalli idarelere belli koşullarla yetkilerini devretmesi gerekmektedir. Benzer durum kentler için de söz konusu olup, şehiriçi taşımacılığında çok sayıda otorite yetki sahibidir. Bu nedenle, örneğin İstanbul için bütün kara, demir ve denizyolları taşımacılıkları arasında kombine taşımacılığı uygulayacak tek bir kuruluşun yetkili kılınması ile çok sayıdaki sorun ortadan kaldırılacaktır.

15. Bu çalışmamızda belirtilen çözüm önerileri son bilimsel bulgulara dayanmakta olup, yıllardan beri gelişmiş ülkelerde uygulanmaktadır. Örneğin, boş dönen yük taşıtlarının trenlerle ve Ro-Ro gemileri ile taşınması sıfır marjinal maliyetle üretimin kitle taşımacılığının yaygınlaştırılması ile birim başına maliyetin düşürülmesi ise, azalan maliyet koşulları altında üretim ilkelerinin teknik sonuçlarıdır. Ulaştırma sistemlerinin AT ülkelerinde olduğu gibi, söz konusu ekonomi kurallarına uygun olarak yeniden organizasyonu bir yandan üretim maliyetlerini düşürecek, öte yandan trafik sorununu belli ölçülerde hafifletecektir.

BÖLÜM I

AT TAŞIMACILIK POLİTİKASI

Bilindiği gibi, 1992 yılında tek pazara geçilebilmesinin en önemli koşullarından birisi de, taşımacılık sektöründe serbestleştirmenin gerçekleştirilmesiyle ilgili bulunmaktadır. Gerçekten, AT ülkelerinin taşımacılık politikaları arasındaki farklılıkların önemli boyutlara ulaşması halinde tek pazar uygulamasının başarı şansı azalacaktır. Öte yandan, Topluluğun şimdiye kadar gerçekleştirmeye çalıştığı tarım gümrük, çevre ve bölgesel kalkınma politikalarının başarılı olması da, ortak bir taşımacılık politikasının etkin biçimde uygulanabilmesine bağlı bulunmaktadır.

İnsanlar günlük yaşamlarında bisikletten uçağa kadar çok sayıda kullandıkları çeşitli taşıma araçlarının faydasının bilincindedirler. Buna karşın, mal ve hizmet üretimi sırasında kullanılmakta olan diğer taşıma araçlarının kendilerine sağladıkları faydanın bilincinde değildirler. Ancak, üretim sırasında kullanılan taşıtların maliyette yol açtığı artışlar ya da yanlış taşımacılık politikalarının yükü, doğrudan doğruya üretilen malın fiyatı içinde tüketicilere yansıtılmaktadır. Bu nedenle, taşımacılık politikasının etkin ve rasyonel bir biçimde uygulanmasının, Topluluk vatandaşlarının refah düzeyini arttıracakını söyleyebiliriz.

Topluluk bünyesinde taşımacılık sektörünün payı %6 kadar olup, bu oran tarım sektörünün payı olan %5'den daha büyüktür. Öte yandan, bu sektörde yaklaşık 6 milyon kadar işgücü istihdam edilmektedir. Taşımacılık sektörünün yatırımlarının Topluluğun toplam yatırımlarına olan oranı ise, %11 gibi oldukça yüksek bir orana erişmektedir. Örneğin, Topluluğun 1983 yılında alt sektörlerde yaptığı taşımacılık yatırımlarının tutarı 37.5 milyar ECU kadar olup, bu büyüklük tek başına Hollanda'nın devlet bütçesini geçmektedir.

Taşımacılık sektörünün bu önemi, diğer sektörler üzerindeki üretimi arttırıcı katkısından kaynaklanmaktadır. Şöyle ki, başta enerji tüketimi olmak üzere, yol güvenliği, bölgesel kalkınma, çevre kirlenmesi, turizm ve daha bir çok politikalar doğrudan doğruya Topluluğun ortak taşımacılık politikasından etkilenmektedir. Öte yandan, Topluluğun geri kalmış yörelerinin kalkındırılması ve coğrafi yönden uzak ülkelerle bütünleşmenin sağlanması da, ortak taşımacılık politikasının başarı ile uygulanabilmesine bağlı bulunmaktadır. Ancak, çeşitli AT ülkelerinin uyguladıkları değişik taşımacılık standartları ve sahip oldukları farklı altyapıları nedeniyle, tamamen serbestiye yönelik bir taşımacılık politikasının uygulanması yönünden önemli güçlükler de söz konusu olmaktadır. Bu güçlüklerle karşın, Topluluğun bu alanda uyum

sağlayıcı politika önlemlerini başarılı bir biçimde uygulamaya koyduğu da görülmektedir.

Aşağıdaki tabloda bazı AT ülkelerinde 1.000 km² ye düşen demiryolu, karayolu ve su yolu uzunlukları km olarak verilmektedir.

<u>Ülke adı</u>	<u>Demiryolu</u>	<u>Karayolu</u>	<u>Suyolu</u>
Belçika	129	45	50
İngiltere	72	11	10
Hollanda	68	44	115
Federal Almanya	114	32	18
Fransa	63	10	12
Portekiz	39	1	1
İspanya	27	4	-
Yunanistan	19	1	-
AT Ortalaması	67	16	13
TÜRKİYE	11	77	-

Yukarıdaki tabloya göre, Türkiye'nin demiryolu uzunluğu AT ortalamasından 6 kat daha az; karayolu uzunluğu ise yaklaşık 5 kat daha fazladır. Ancak, karşılaştırmalar yapılırken, Türkiye'deki karayolu ve demiryolu ağının AT ülkelerinininkine göre, kalite yönünden son derece yetersiz olduğu da gözönünde bulundurulmalıdır.

A. AT KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

AT'nun karayolu taşımacılığı politikası, bu alanda liberalizasyonu teşvik etmektedir. Ancak, bazı ülkeler ulusal demiryolu taşımacılıklarına karşı olumsuz bir rekabet durumu yaratacağını düşünerek, böyle bir politikaya karşı çıkmaktadırlar. 1962 yılından bu yana karayolu taşımacılığının serbestleştirilmesi alanında önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Özellikle, uluslararası taşımacılıkla ilgili kuralların saptanması, karayolu taşımacılığı yapacak olan taşıtların belirlenmesi ve yetkili organların oluşturulmasına yönelik olarak önemli adımlar atıldı. Öte yandan, yol güvenliğini sağlamak amacıyla, bir kota sistemi uygulamaya konularak, hudut geçişlerinde bir dizi düzenleme çalışmaları da başlatılmış oldu. Ancak, bütün bu düzenlemeler sonunda üye ülkelerin iç taşımacılık sistemleri belli bir derecede etkilendi. Özellikle, Konsey'in hudut geçişlerinde izin verilecek olan taşıma kapasitesinin saptanmasına ilişkin olarak verdiği karar, bunlar içinde en etkili olanıdır. Böylece, Konseyin kararları harmonizasyonu sağlarken, ayrıca karayolu taşımacılığının önemli düzeyde libere edilmesine katkıda bulundu. Bu gelişmelerin sonucu olarak, üye ülkelere ait araçlar Topluluk sınırları içinde serbestçe yük taşıma olanağına sahip oldular.

Bakanlar Konseyi daha 1966 yılından başlayarak, 1973 yılında taşımacılık sektörünün alt yapısının oluşturulmasına ilişkin olarak, ülkeler tarafından sunulacak olan projelerin belli bir plana uygun biçimde hazırlanmasına gerek duymuştur. Öte yandan, Topluluk çıkarlarına uygun projelerin desteklenmesine yönelik olarak, ortak finansman olanaklarının yaratılması amacı ile gerekli çabanın gösterilmesi gerektiği görüşü de kabul edildi. 1978 yılında ise, Komisyonun önerisi üzerine taşımacılık sektörünün altyapısını araştırmak amacı ile özel bir komite kurularak, uluslararası taşımacılıkta darboğazları aşmaya yönelik çalışmalar yönetildi. Bu çalışmalar sonunda üye ülkelerin taşımacılık şebekelerinin planlanması konusunda önemli gelişmeler sağlandı. 1979 yılında ise, gelecek 20 yılı kapsayan yol yapımı programı ve enerji, çevre ve bölgesel kalkınma ile ilgili planların yapılması sağlandı. Daha sonraları ise, taşımacılık sektörü altyapısının nasıl finanse edileceğine ilişkin kararlar alındı. Böylece,

bütçe olanaklarının elvermediği hallerde, karayolu altyapı projelerinin sınırlı bir biçimde desteklenmesi kararlaştırıldı. Ancak, Alp Dağları geçişlerini kolaylaştırıcı ve Topluluğun geri kalmış yörelerini merkezlere birleştirici projelere öncelik verildi.

Son yıllarda ise, 1992 yılına kadar serbest bir ulaştırma pazarının oluşturulması ile ilgili olarak, bazı önlemler uygulamaya konulmuş bulunmaktadır. Bu amaçla ilk aşamada, üye ülkeler arasında karşılıklı olarak verilen lisanslar Topluluk lisansına dönüştürüldü. İkinci aşamada ise, lisans sayısı arttırılarak, karayollarında tıkanıklığı önleyici ve kaliteyi arttırıcı önlemler uygulamaya konulmaktadır.

a. Sorunlar

Topluluğun karayolu taşımacılığına ilişkin olarak karşılaştığı önemli sorunlardan birisi de, üye ülkelerin değişik oranlarla uyguladıkları vergilerden ve paralı yol ücretlerinden kaynaklanmaktadır. Bu vergilerden motorlu taşıtlar vergisi, taşıtın kayıtlı bulunduğu ülkede; akaryakıt tüketim vergisi, akaryakıtın satın alındığı ülkede; ve paralı geçiş ücretleri ise, yolun kullanıldığı AT ülkesinde ya da Avusturya ve Yugoslavya gibi üçüncü bir ülkede alınmaktadır. Söz konusu vergilerin ve paralı yol ücretlerinin ülkeden ülkeye değişmesi nedeni ile, karayolu taşımacılığında eşit rekabet koşulları önemli ölçüde bozulmaktadır. Öte yandan, üye ülkelerden bazılarının kendi sürücüleri için uyguladıkları vergi iadeleri, rekabet koşullarını daha da bozmaktadır.

Üye ülkeler arasında serbest dolaşımı engelleyen faktörlerden birisi de, karayolu taşımacılığının yapısından kaynaklanmaktadır. Gerçekten, karayolu taşımacılığı bir yandan trafik kazalarının yol açtığı olumsuzlukları arttırırken, diğer yandan taşımacılık ile ilgili olarak çok sayıda düzenlemenin uygulamaya konulmasını gerektirmektedir. Taşıtların ülkelere göre değişen farklı özellikleri ve bazı altyapı yetersizlikleri de gözönünde bulundurulursa, AT ülkeleri arasında serbest dolaşımın kısa bir zamanda gerçekleştirilmesinin güçlükleri kolayca anlaşılabılır.

b. Önlemler

AT ülkeleri arasında karayolu taşımacılığında serbest dolaşım koşullarının yerine getirilmesi amacıyla, şimdiye kadar çok sayıda önlem alınmış olup, bu alanda son yıllarda önemli düzenlemeler gerçekleştirilmektedir. Söz konusu önlemleri kısaca şöyle özetleyebiliriz:

AT ülkelerindeki değişik uygulamalar nedeniyle, vergilerin serbest rekabet koşullarını bozucu etkilerini gidermek için, 1985 yılından beri devam eden bir çalışma uyarınca, vergiden istisna edilecek olan akaryakıt miktarının 200 litreden 600 litreye çıkarılmasına çalışılmaktadır. Ancak, karayolu taşımacılığından ülkelerin topladıkları vergilerin toplam vergi gelirlerine oranı ortalama %5 gibi bir paya sahip olduğundan, bazı ülkeler bu vergi gelirini kaybetmek istememektedirler. Ancak, Konsey bu alanda uyum sağlayıcı çalışmaları devam ettirmektedir. İtalya, Fransa ve İspanya'nın uyguladıkları paralı yol ücretlerinin düşürülmesinde önemli adımlar da atılmış bulunmaktadır.

AT ülkelerinde yılda yaklaşık olarak 50.000 kişinin ölümüne ve 1.5 milyon insanın yaralanmasına yol açan trafik kazalarının önlenmesine ilişkin olarak da önemli düzenlemeler yapılmaktadır. Bu amaçla, Bakanlar Konseyi 1986 yılını "Yol

Güvenliği Yılı" ilan ederek, bu alanda önemli kararlar aldı. Böylece, yolların işaretlenmesi, sürücülerin eğitilmesi, araç güvenliğini sağlayıcı denetlemelerin yapılmasını örnek olarak sayabiliriz. Araçların ışıklandırma, farlar, silecekler ve fren aksamı ile ilgili teknik denetlemeleri arttırıldı. Yolların altyapısını iyileştirici planlar uygulamaya konularak yol güvenliği daha da arttırıldı. Bütün bu iyileştirme çabalarına ek olarak, üye ülkeler arasında karayolu taşımacılığında standartlaşmayı sağlayıcı bir dizi direktif hazırlandı. Böylece, 10 yıl önce-leri 60.000 kadar olan ölü sayısı, alınan bu önlemlerle, taşıt sayısındaki hızlı artışa karşın, 50.000'e kadar indirilebildi.

Çevre korumasına ilişkin olarak, kurşunsuz benzin kullanımının 1989 yılına kadar yaygınlaştırılmasına ilişkin direktif de uygulamaya konularak, bu alanda önemli başarılar elde edildi. Başka bir direktifle de, akaryakıt artıklarının ve eksoz dumanlarının çevreye vereceği zararların önlenmesi amaçlandı.

Üye ülkeler arasında serbest dolaşımı sağlamaya yönelik olarak ise, bir dizi önlem uygulamaya konuldu. Bunların önemlilerini şöyle sıralayabiliriz:

- Hudut geçişlerinde her ülkenin ayrı ayrı kontrol yapması biçimindeki uygulamaya son verilerek, örnekleme yöntemi ile yapılan bir denetimin bütün ülkeler için yapılmış sayılması ilke olarak kabul edildi.

- Üye ülkelerin hudut kapılarındaki büroları birbiri ile uyumlu bir biçimde açık tutmaları sağlanarak, taşıtların bekletilmesi önlenmiş oldu.

- Çeşitli karayolu taşımacılık firmalarının ayrı ayrı her ülkeye sunmak zorunda kaldıkları gümrük beyannamelerinin sayısı bire indirildi. Bu uygulamaya göre, aynı aracın çok sayıdaki ülke geçişleri sırasında yerine getirmek zorunda olduğu formaliteler minimize edilebilmektedir. Bu uygulamanın 1988 yılı sonuna kadar gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştır.

- Yukarıda açıkladığımız gibi, başka bir ülkede alınan vergisiz akaryakıtın miktarı 50 litreden 200 litreye çıkarılması sağlanmış olup, söz konusu miktarın 600 litreye çıkarılması için çalışılmaktadır.

- Avrupa Pasaportu uygulamasına geçilmiş olup, sürücü ehliyetlerinin Topluluk standartlarına uygun olarak alınması koşulu getirilmiş bulunmaktadır. Böylece herhangi bir ülkede alınan sürücü ehliyeti, sürücünün başka bir ülkede devamlı olarak çalışması durumunda, yeniden sınava girmesini gerektirmeyecektir.

- Topluluk karayollarını kullanan çeşitli araçlar için hız limitleri yönünden uyum sağlayıcı düzenlemeler yapılmaktadır. Böylece, hız kontrolleri yapılarak trafik kazaları ve çevre kirlenmesi de kontrol altına alınabilmektedir. Şöyle ki taşıt hızındaki belli bir düşme ile trafik kazalarında bu azalmanın gerçekleştirildiği gözlemlenmiştir. Öte yandan, taşıtların hızının belli bir km/saate kadar düşürülmesi halinde, akaryakıt tüketimleri de azalacağından, çevre kirlenmesi bir dereceye kadar azaltılabilmektedir.

- Yol güvenliğini sağlamak amacı ile, hız limitlerine ek olarak, testler, para cezaları, trafik kontrolü, taşıt dizaynlarının değiştirilmesi gibi çeşitli düzenlemeler de uygulamaya konulmuş bulunmaktadır.

- Uluslararası yük nakli genellikle lisans ve kotalarla sınırlandırılmıştır. Taşımacılıkta serbestiyi sağlamak amacıyla, Topluluk ikili anlaşmalarla belirlenen sürücü lisanslarını yenilemiş olup, 1985-1989 yılları arasında lisans (kota) sayısını iki katına çıkarmayı kararlaştırmıştır. Böylece, Topluluk karayolu taşımacılığındaki kota sınırlamalarının %40'ını ortadan kaldırmış bulunmaktadır. Öte yandan, kota sınırlamalarının 1992 yılına kadar her yıl %40 oranında kaldırılarak, tek pazara geçildiğinde taşımacılıkta liberalizasyonun tamamen gerçekleştirileceği umulmaktadır.

- Topluluk, 1974 yılından beri devam eden çalışmalar sonucunda karayolu taşımacılığının öngördüğü mesleki eğitim ve beceri konusunda bazı koşullar belirledi.

Böylece, üye ülkelerden herhangi birisinde alınan sürücü ehliyeti bütün üye ülkelerde alınan ehliyetlere muadil sayılarak, istenilen ülkede çalışma serbestisi getirildi.

-Taşıtların yüklerini boşalttıktan sonra, boş olarak dönmelerini önleyici önlemler alınmaktadır. Böylece, karayolu taşımacılığında maliyetlerin düşürülmesine çalışılmaktadır.

-Konsey ayrıca rekabet koşullarını bozucu, trafik akışını önleyici, çevre kirlenmesine yol açıcı taşıtların elimine edilmesine yönelik olarak ortak standartları uygulamaya koymuştur. Alınan bu tür önlemlerle karayolu taşımacılığının kalitesi arttırılmaya çalışılmaktadır.

-Yol güvenliğini sağlamak amacı ile taşıtların maksimum uzunluğu, boyutları, tonajı, dingil ağırlığı ve diğer teknik özelliklerine ilişkin ortak standartlar saptandı. Ancak, İngiltere ve İrlanda'nın karayolu taşımacılık sistemlerinin farklılığından kaynaklanan bazı teknik sorunların çözümüne çalışılmaktadır.

-Topluluk, 1983 yılından başlayarak referans tarifelere dayalı daha rasyonel bir fiyatlandırma sistemi geliştirdi. Ancak, karayolu altyapısının yıpratılması karşılığında sürücülerin ödeyecekleri bedeller konusunda fazla bir gelişme sağlanamadı. Öte yandan, Avusturya ve İsviçre üzerinden yapılan transit taşımacılık nedeniyle, ödenen vergilerle ilgili tartışmalar henüz sonuçlanmamıştır.

B. AT DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

Bilindiği gibi günümüzde demiryolu taşımacılığı ekonomik ve sosyal amaçları gerçekleştirirde etkin bir politika aracı olarak kullanılmaktadır. Ancak, son yıllarda gözlemlendiği gibi, kapıdan kapıya (door-to-door) taşıma olanağı sağlayan TIR ve diğer karayolu taşımacılığında ortaya çıkan gelişmeler sonunda, AT ülkelerinde demiryolu taşımacılığının önemi giderek azalmaya başlamıştır. Buna karşın, yolcu taşımacılığında demiryolunun oynadığı geleneksel rolde herhangi bir azalma olmamıştır. Öte yandan, demiryolu taşımacılığının karayolu taşımacılığı ile rekabet edebilmesini sağlamak amacıyla, AT ülkelerinde modern yöntemler ve teknikler kullanılırken, ayrıca hızlı trenler de devreye sokulmuş bulunmaktadır. Bu alanda gözlenen diğer önemli bir gelişme de, akaryakıt tüketiminden tasarruf sağlamak ve çevre kirlenmesini önlemek amacıyla, elektrikli lokomotiflerin yaygın bir biçimde kullanılmaya başlanmasıdır. Öte yandan Topluluğun demiryolu taşımacılığı politikası, karayolu ile rekabet etme yerine, işbirliği olanaklarını arttırmaya dayanmaktadır. Böylece, son yıllarda alınan çok sayıda önlemlerle demiryolu taşımacılığı yine eski popüleritesini kazanmaya başlamıştır.

Aşağıdaki tabloda çeşitli AT ülkelerinin yüzölçümleri, elektrikli ve elektriksiz demiryolu hatlarının uzunluğu kilometre olarak verilmektedir.

Ülke Adı	Yüzölçümü (000)km ²	Elektriksiz km	Elektrikli km	Toplam km
Fransa	547	23.056	11.583	34.639
F.Almanya	248	16.067	11.433	27.490
İngiltere	244	12.516	4.154	16.670
İtalya	301	6.995	9.073	16.068
İspanya	504	6.513	6.208	12.721
Portekiz	92	3.145	458	3.603
İsviçre	41	15	2.971	2.986
Hollanda	40	976	1.841	2.817
Danimarka	43	2.272	199	2.471
TÜRKİYE	780	9.737	567	10.328

Yukarıdaki tabloya göre, Hollanda, İsviçre ve İtalya'da elektrikli tren yollarının uzunluğu elektriksiz olan hatları geçerken; diğer ülkelerde yaklaşık olarak toplam hatların yarısı ile üçte biri arasındaki bölümü elektrikli dir. Türkiye'de ise, toplam demiryolu uzunluğunun yaklaşık %5 gibi son derece küçük bir bölümü elektrikli dir. Öte yandan, ülkelerin yüzölçümlerine göre demiryolu uzunlukları karşılaştırıldığında; sırası ile Belçika, Federal Almanya, İngiltere, Hollanda ve diğer AT ülkelerinin avantajlı durumda oldukları görülmektedir. İspanya, Portekiz ve Yunanistan ise son sıralarda yer almaktadır. Böylece, ülkelerin gelişmişlik düzeyleri ile sahip oldukları demiryolu hatlarının uzunluğu arasında bir ilişki olduğunu söyleyebiliriz.

Demiryolu taşımacılığında devletin sosyal amaçlarına uygunluğu sağlamak için, genellikle maliyetin altında bir fiyatlandırma politikası uygulanmaktadır. Böylece, düşük gelir grubundaki vatandaşların durumları düzeltilirken, ayrıca ekonominin tamamında maliyetler düşürülerek, toplum refahı yükseltilmeye çalışılmaktadır. Bu ekonomik ve sosyal amaçlı fiyatlandırma politikası, sonuçta AT ülkelerinin tamamında demiryolu işletmelerinin faaliyet yıllarını zararlarla kapatmalarına yol açmaktadır. Söz konusu zararlar ise, devlet bütçesinden sağlanan sübvansiyonlarla karşılanmaktadır. Buna göre, gelişmiş ülkelerde demiryolu taşımacılığında maliyetin altındaki fiyatlandırma politikasının bilinçli olarak uygulandığını söyleyebiliriz. Bu felsefeye uygun olarak, AT ülkelerinde devlet desteklerinin boyutu da giderek artmaktadır.

Topluluk, 1960 yılından beri karayolu taşımacılığında ortaya çıkan gelişmelerin demiryolu taşımacılığı aleyhine ortaya çıkardığı olumsuz rekabet koşullarını değiştirmek amacıyla, yoğun çabalar göstermektedir. Gerçekten, karayolu taşımacılığının kapıdan kapıya mal teslimini sağlaması ve ayrıca kısa mesafelerde hızlı taşımacılığa olanak vermesi nedenleriyle, demiryolu taşımacılığının toplam taşınan yük içindeki payı giderek azalma eğilimi göstermiştir. Bu olumsuz rekabet şartları ise, demiryolu taşımacılığına devletlerin sağladıkları sübvansiyonların toplam bütçe harcamaları içindeki payını hızla yükseltmiştir. Böylece, son yıllarda AT ülkelerinde demiryolu taşımacılığı nedeniyle, üye ülkelerin yüklenmek zorunda kaldıkları sosyal maliyetleri azaltmaya yönelik ve uyum sağlamaya yardımcı olacak çalışmalar başlatıldı. Bu çalışmaların ışığı altında, 1975 yılından başlayarak demiryolu taşımacılığında ekonomik etkinliği arttırıcı nitelikte bazı idari önlemler alınmaya başlandı. Böylece, demiryolu taşımacılık şirketlerinin, bağlı oldukları kamu kuruluşlarından bağımsız bir biçimde, işletmecilik prensiplerine göre karar almalarına olanak sağlandı. Bu gelişmelerin sonunda;

- Demiryolu şirketleri fiyatları belirleme yetkisine sahip olup, etkinliklerini ekonomi kurallarına uygun olarak yerine getirebilecekler,

- Demiryolu taşımacılığının uluslararası yolcu ve yük taşımacılığında daha önemli bir rol oynamasına ağırlık verilecek,

- AT ülkeleri arasında demiryolu şirketlerinin uluslararası taşımacılıktaki payını arttırabilmek amacı ile, geniş kapsamlı ekonomik ve teknik işbirliği sağlanacaktır.

- 1984 yılında Avrupa Komisyonunun girişimi sonunda, demiryollarının ticari fonksiyonlarını arttırıcı nitelikte yeni düzenlemeler uygulamaya konuldu.

- Demiryolu taşımacılığının karayolu taşımacılığı ile rekabet edebilmesi olanağını yaratabilmek için, son yıllarda saatte ortalama hızı 250-300 kilometre olan lokomotifler devreye sokulmuş bulunmaktadır.

- Son yıllarda AT ülkelerinde demiryolu taşımacılığının etkinliğini arttırıcı uygulamalara giderek ağırlık verilmektedir. Bu amaçla, karayolu, demiryolu ve su yolu taşımacılığı yapan şirketler ve taşıtlar birbiri ile entegre edilerek kombine taşımacılığa geçilmiştir. Böylece, uzun mesafeler arasında yük kamyonları tren vagonları ile ya da su yollarında tankerler ve vagonlar gemiler ile taşınarak taşımacılık maliyetlerinin minimize edilmesine çalışılmaktadır. Bu çabalar sonucunda

devletin demiryollarına sağladığı sübvansiyonlar karşılığında ekonominin bütünü için dışsal faydalar yaratılmaktadır.

C.AT DENİZ TAŞIMACILIĞI

AT'nun dış ticaretinin yaklaşık %95'i deniz taşımacılığı kanalıyla yapılmaktadır. Öte yandan, İngiltere, İrlanda ve Yunanistan gibi üye ülkelerin Toplulukla ortak sınırı olmaması nedeniyle, Topluluk içi ticaretin çok önemli bir bölümü de deniz yolları ile yapılmaktadır. Ancak, yük taşıma kapasitesinde ortaya çıkan gelişmeler ve sosyalist ülkelerin yoğun rekabeti nedeniyle son yıllarda Topluluk taşımacılığı önemli sorunlarla karşılaşmaktadır.

Diğer taşımacılık alanlarında olduğu gibi, Topluluk ilke olarak deniz taşımacılığında serbestiyi öngörmektedir. Bu politikasına uygun olarak, Topluluğun deniz taşımacılığına ilişkin başlıca amaçlarını şöyle sırayabiliriz:

- Malların üye ülkeler arasında serbestçe dolaşımını engelleyen bütün faktörlerin ortadan kaldırılması,
- Deniz taşımacılığında uygun rekabet koşullarını gerçekleştirmek,
- Bayrak farkı gözetmeksizin, ayırım yapıcı uygulamaları ortadan kaldırmak,
- Deniz taşımacılığında güvenliği sağlamak ve
- Denizleri kirletici taşımacılık faaliyetlerini kontrol etmek.

Bilindiği gibi Topluluğun deniz taşımacılığı filosu dünya deniz taşımacılığında oldukça büyük bir paya sahip bulunmaktadır. Ancak, Topluluğun dünya deniz taşımacılığındaki bu payı son yıllarda giderek azalmaktadır. Şöyle ki, 1970 yılında %31.9 olan oran, 1985 yılında %21'lere kadar düşmüştür. Bu önemli düşüşün nedenleri: 1) sosyalist blok deniz taşımacılığının yoğun rekabeti, 2) dünya ticaret hacminde ortaya çıkan daralmalar ve 3) Topluluğa ait çok sayıda geminin ekonomik ömürlerini tamamlamış olmaları biçiminde sıralanabilir. Özellikle sosyalist blok ülkelerinin navlun taşıma ücretlerinde yaptıkları aşırı indirimlerin sonucu olarak, bu sektördeki kar marjı da oldukça azalmıştır. Böylece, büyük bir atıl kapasite oluşmuştur. Öte yandan, sosyalist bloğun yoğun rekabetine ek olarak, 1980'li yıllarda Uzak Doğu ülkeleri de deniz taşımacılığında söz sahibi olmaya başlamıştır.

Topluluk, deniz taşımacılığı alanında ortaya çıkan ciddi sorunları çözebilmek amacıyla bir dizi önlem almaktadır. Bu amaçla, Doğu Bloku ülkeleri ile diğer OECD ülkelerinin deniz taşımacılığı alanındaki taşımacılık politikalarında uyum sağlanmaya çalışılmaktadır. Ancak, rakip ülkeler ile uyum sağlamaya çalışırken, ayrıca Topluluk deniz taşımacılığına ilişkin olarak, yukarıda sayılan ortak taşımacılık ilkelerinden sapmamaya da ayrı bir özen gösterilmektedir. Topluluk, bu alanlarda Birleşmiş Milletler ve OECD gibi kuruluşların konuya ilişkin olarak yaptıkları düzenlemelerle çatışmamaktadır. Bilindiği gibi, bu kuruluşlar da genellikle uluslararası deniz taşımacılığında liberal politikaların uygulanmasına önem vermektedirler. Ancak, bazı ülkelerin Topluluk dışı üçüncü ülkeler ile yaptıkları ikili anlaşmalar ya da ayırım yapıcı uygulamalar önemli sorunlar yaratmaktadır. Bu amaçla, Topluluk üçüncü ülkeler ile deniz taşımacılığına ilişkin olarak, Topluluk hat ve yük gemiciliğinde kargo paylaşımının yapılmasını önleyici önlemler alınmasını benimsedi. Bununla birlikte Topluluk, deniz taşımacılığına ilişkin olarak, çıkarlarına ters düşmeyecek biçimde ilişkileri geliştirme arzusunda. Topluluk ayrıca deniz taşımacılığına ilişkin olarak, aşağıda sayılan bir dizi önlemleri de almış bulunmaktadır.

- Bir ülkeye ait gemi işletmesinin başka bir ülkede şuba açma koşulu aranmaksızın, AT lkeleri arasında ve uluslararası sularda serbestçe taşımacılık faaliyetinde bulunabilmesi için gerekli düzenlemelerin yapılması kararlaştırılmıştır.

- Bazı Topluluk yesi ülkelerin kabotaj haklarını korumaya yönelik düzenlemeleri, Topluluğun deniz taşımacılığı amaçlarına ters düştüğünden, Konsey 1986 yılında serbest ticareti önleyici bayrak ayrımı uygulamasına son veren bir karar aldı.

- Topluluk, ye ülkelerin kendi taşımacılık şirketlerini desteklemelerini ayrıca teşvik etmektedir. Bu nedenle İspanya, İtalya ve Yunanistan deniz taşımacılığı yapan şirketlerini önemli ölçüde desteklemişlerdir.

- Konsey, deniz taşımacılığı ile ilgili her türlü korumacı tutumları da Topluluk amaçlarına aykırı bir davranış olarak görmektedir. Bu nedenle, korumacı önlemleri etkisiz kılacak düzenlemelere ağırlık verilmektedir.

- Deniz taşımacılığı ile ilgili ileri teknolojinin Topluluk düzeyinde yaygınlaştırılması, eğitim olanakları arttırılarak sosyal alt yapıda ortaya çıkan sorunların giderilmesi istenmektedir.

- Diploma, sertifika ve lisans belgelerinin ye ülkeler arasındaki denkleği sağlanarak, deniz taşımacılığı alanında çalışanların kolayca iç bulması olanakları yaratılmaktadır.

- Roma Anlaşmasının rekabeti önleyici kurallarının ye ülkeler tarafından benimsenmesi ve Birleşmiş Milletlerin deniz taşımacılığına ilişkin düzenleyici Kod'unun bütün ye ülkeler tarafından onaylanması için yoğun çabalar gösterilmektedir.

- Komisyon, 1986 yılında aldığı bir kararla aşırı fiyat indirimini yoluna başvurarak Topluluğun deniz taşımacılığına zarar veren ülkelere, sözkonusu zararı telafi edici vergi uygulamasını kabul etti.

- Deniz taşımacılığında güvenliğin sağlanması amaı ile, teknik kontrolden geçmeyen deniz taşıtlarının sefere çıkmasını önleyici önlemler alındı.

- Amaco Cadiz ve Mont Louis gibi deniz kazaları nedeni ile deniz taşımacılığında güvenliğin sağlanması ve kirlenmenin önlenmesi gibi konular Topluluk kamuoyu tarafından önemle izlenmeye başlandı. Bu nedenle, limanlara giren tankerler ile kanalları ve Kuzey Denizi su yollarını kullanan gemilerle ilgili güvenlik standartlarının uygulamaya konulması gerçekleştirildi.

D. AT SIVİL HAVACILIK POLİTİKASI

Bilindiği gibi, Avrupa lkelerinin büyük bir çoğunluğunda hava yolları işletmeciliği devlete ait olduğndan, bu alanda kamu sektörünün mutlak bir mno-pol durumu vardır. Öte yandan, yeni hatların açılmasına ve başka ülkeler ile işletme hakkının kullanımına olanak sağlayan anlaşmaların yapılmasına kamu otoriteleri izin vermektedirler.

Topluluğun taşımacılık sektöründe en çok etkili olduğu alan, hava taşımacılığıdır. 1978 yılında Bankalar Konseyinin saptadığı öncelikler ve 1979 yılında Komisyonun yaptığı düzenlemelerin sonucu olarak, Topluluk hava taşımacılığı ile yakından ilgilenmeye başladı. Böylece Konsey, aşağıda sıralanan konularda hazırlanan faaliyet programının uygulanmasını kararlaştırdı. Bu konular,

- Uak gürültüsünün azaltılması,
- Uçaklarla yapılan yük taşımacılığı ile ilgili formalitelerin sadeleştirilmesi,
- Hava taşımacılığında standard tekniklerin uygulanması,
- Uygun rekabet koşullarının yaratılması ve devlet desteklerinin sağlanması ilişkin düzenlemelerin yapılması,
- Uak personeli lisanslarının ülkeler arasında karşılıklı olarak kabul edilmesi,

- Çalışma koşullarının iyileştirilmesi,
- İşletmelerin üye ülkelerde serbestçe faaliyette bulunabilmelerinin sağlanması,
- Bölgelerarası hava taşımacılığı hizmetlerinin iyileştirilmesi, ve
- Hava kazaları konusunda, üye ülkeler arasında gerekli işbirliğinin sağlanması olarak sayabiliriz.

Yukarıda sayılan program uyarınca Bakanlar Konseyi, kazaların önlenmesinde işbirliğinin sağlanması, helikopter ve uçak gürültüsünün önlenmesi ve gelişmesi istenen yörelere yeni hatların açılmasına yönelik olarak çok sayıda direktif yayınladı. Konsey, ayrıca, şirketler ve ülkeler düzeyinde yapılan ikili anlaşmaların Topluluğun taşımacılık politikası yönünden revize edilmesini ilgili taraflardan istedi.

Son yıllarda, AT ülkelerinde yaygın bir hava taşımacılık biçimi olarak, charter seferleri giderek popüler hale gelmektedir. Charter seferlerinin yaygınlaşması sonucunda, Kuzey Atlantik hattındaki seferlerin fiyatı düşerken, Avrupa'daki programlı seferlerin fiyatı aynı kalmıştır. Ancak, charter seferleri nedeniyle Avrupa'daki taşımanın ve sunulan hizmetin kalitesi artmıştır. Topluluk fiyatlarının indirilmesi için girişimlerde bulunmasına karşın, bu alanda fazla bir başarı sağlayamadı. Çünkü işadamları ve yüksek gelir gruplarının tercih ettikleri programlı seferlerin fiyatını indirme olanağı son derece sınırlı bulunmaktadır. Ancak, maliyetlerini düşüremeyen bazı hava yolu taşımacılık şirketleri de, önemli zararlarla karşılaşmaktadırlar.

Topluluk'ta hava yolu ile yük taşımacılığı son derece önemsiz olup, yaklaşık %0.2 kadardır. Bununla birlikte, yük taşımacılığına ilişkin olarak geliştirilen kurallarla karayolu taşımacılığı için uygulanan kurallar aşağı yukarı birbirine benzemektedir. Hava yoluyla yük taşımacılığı konusunda belirlenen kuralları şöyle sıralayabiliriz:

- Gümrük formalitelerinin sadeleştirilmesi,
- Gümrük kontrollerinin yükün sadece çıktığı ya da vardığı kapıda yapılmasının yeterli sayılması,
- Bir ülke tarafından yapılan gümrük kontrolünün, diğer üye ülkeler tarafından kabul edilmesi,
- Çeşitli ülkelerin gümrük idarelerinin çalışma saatleri arasında, uçak seferlerini geciktirmeyecek biçimde koordinasyonun sağlanması,
- Gümrüklere tek tip beyanname verilmesinin sağlanması.

Komisyon'un yolcu taşımaya ilişkin olarak saptadığı kurallar ise şöyle özetlenebilir.

- Ulusal kısıtlamalardan etkilenmeyen, yolcuların ekonomik durumları ile tutarlı ve her yolcuya uygun bir fiyatlandırma sisteminin oluşturulması, önemli bir amaç olarak saptanmıştır. Bu amacın gerçekleştirilmesi ise, charter trafiği için daha geniş bir hareket serbestisi, yeni hatların açılması ve daha geniş kapsamlı ucuz taşıma tarifelerinin uygulanmasını gerektirmektedir. Bu tür isteklerin uygulamaya konulabilmesi ise, rekabet koşulları, devlet yardımları, serbest ticaret, sabit fiyat uygulaması için döviz kurlarında istikrar ve çifte rezervasyon nedeni ile (bir yolcunun uçamaması durumunda) cezalandırma gibi üye ülkelerin ortaklaşa kabul edecekleri önlemlerin alınmasını gerektirmektedir.

- Topluluğun yolcu taşıması ile ilgili ikinci amacı ise, havayolu şirketlerinin mali durumlarını düzelterebilmeleri için maliyetlerini düşürücü ve verimliliklerini arttırıcı önlemlerin alınmasını gerektirmektedir. Gümrük ve diğer formalitelerin azaltılması ve teknik standartlar yönünden üye ülkeler arasında uyum sağlanmasının, bu amaca ulaşılmasında etkili olduğu düşünülmektedir.

- Üçüncü amaç ise, Topluluk üyeleri arasında serbest ticaret koşullarının işlemlerini önleyici engellerin ortadan kaldırılması ile çalışanların sosyal durumlarının iyileştirilmesine yönelik bulunmaktadır. Bu nedenle, uçuş ve yer personelinin çalışma koşullarının düzeltilmesi, mesleki nitelikler ve uçuş sertifikalarının üye ülkeler arasında denkliğinin sağlanması gerekmektedir.

- Dördüncü ve en son amaç ise, enerji tüketiminde rasyonalizasyon önlemlerinin alınmasını, çevre korumada iyileştirmenin sağlanmasını, uçak yapım sanayinin geliştirilmesini ve bölgesel kalkınma politikaları ile uyum sağlanmasını gerektirmektedir.

Bu amaçları gerçekleştirmeye yönelik önlemlerin alınmasına ek olarak, Konsey ayrıca gürültüyü azaltma sertifikasına sahip olmayan uçakların hizmet dışı tutulacağı süre ile ilgili bir karar alarak, uygulamanın 1988 yılında başlatılmasını kabul etti.

Komisyon, Topluluğun hava taşımacılığına ilişkin amaçları ile ilgili uygulamaları gerçekleştirmeye çalışırken, Konsey de hava taşımacılığında güvenliğin sağlanması konularında ve üç ayrı alanda etkinliklerini sürdürmektedir. Özellikle hava trafiğinin kontrolüne ilişkin önlemlere büyük bir önem verilmektedir. Ancak, konunun oldukça teknik özellikler göstermesi nedeni ile, bu alanda direkt önlemler alınması yerine, Avrupa düzeyinde kontrole olanak sağlayacak bir işbirliği anlaşmasının imzalanması yolu yeğlenmiştir.

Komisyon ayrıca, üye ülkelerde uygulanmakta olan hava trafiğinin kontrolünde ortaya çıkan farklılıkları ve özellikle çeşitli ulusal sistemler arasındaki ilişkileri de göz önünde tutup, bu durumda mevcut hava taşımacılığı kapasitesinin gereğinden daha az biçimde kullanılmakta olduğunu ileri sürerek, bu konuda gerekli araştırmaların yapılmasına karar verdi.

Komisyon tarafından başlatılan girişimler ve yukarıda adı geçen uygulamalar, üye ülkeler arasında ortak taşımacılık politikası ile diyalogları yeniden canlandırdı.

BÖLÜM II

FEDERAL ALMANYA'DA TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ

Diğer gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, taşımacılık sektörü Federal Almanya'da da ekonomik ve sosyal kalkınmanın sürükleyici lokomotifidir. Modern ulaştırma ağı ile ülke bir taraftan diğer endüstriyel ülkelere bağlanırken, öte yandan mal ve hizmetler ile yolcu taşımacılığında sağlanan emniyet, konfor ve sürat nedeniyle toplum refahında da hızlı bir yükselme gerçekleştirilmektedir. Aşağıdaki açıklamalarımızda bu ülkenin ulaşım sistemi özlü olarak anlatılmaktadır.

a. Federal Devlet Demiryolları

Almanya'nın en büyük taşımacılık işletmesi Federal Devlet Demiryolları (Deutsche Bundesbahn, DB) AT ülkelerinde oldukça saygın bir pozisyona sahiptir. 28.000 kilometre uzunluğundaki devlet demiryollarının 10.000 km. si elektrikli hatlara sahip olup, bu sektörde 340.000 insan çalışmaktadır. Elektrikli tren hatlarında toplam demiryolu şebekesinin gerçekleştirdiği yük taşımacılığının 2/3 ü yapılmaktadır. Geriye kalan demiryolu hatlarında ise, dizel motorlu trenler kullanılmaktadır. Buharlı lokomotifler ise, demiryolu taşımacılığından tamamen çekilmiştir.

Toplu (yük ve insan) taşımacılığının temelini oluşturan demiryolu ağı son yıllarda daha da geliştirilmeye çalışılmaktadır. Bu amaçla, şehirlerarası ve uluslararası demiryolu taşımacılığında sürat ve emniyet sağlanırken, nüfusu 1 milyonun altında olan kentlerde bile S Bahn ve U Bahn'ların(*) oluşturduğu raylı taşımacılık sistemleri gerçekleştirilmiş bulunmaktadır. Öte yandan, demiryolu taşımacılığında geliştirilen en son teknolojilere uyum sağlayabilmek amacıyla de bir çok proje uygulamaya konulmuştur. Özellikle sinyalizasyon sisteminde otomatikleşmenin sağlanması ve bilgisayarlı tekniklerin kullanılmaya başlanması bu çabalara örnek olarak gösterilebilir. Son yıllarda ayrıca hızlı tren seferlerinin uygulamaya konulmasına da ayrı bir önem verilmektedir. Böylece, demiryolu teknolojisindeki gelişmelerden de yararlanılarak, yük ve yolcu taşımacılığında sürat, emniyet ve konfor sağlanmakta, ayrıca taşıma maliyetleri minimize edilmektedir.

Federal Almanya'da en düşük hızlı ekspres trenleri saatte ortalama 80 km; Trans-Europe ekspres trenleri ile şehirlerarası (Intercity) trenleri 104km; ve en hızlı trenler ise, 160 km hızla yük ve yolcu taşımaktadırlar. Ancak, daha da hızlı taşımacılığa ihtiyaç duyulduğundan, saatte ortalama 200 km hızla sey-

(*) S Bahn : Almanya'da şehir dışındaki metro
U Bahn : Almanya'da şehir içindeki tramvay

reden trenlerin devreye sokulmasına yönelik projeler uygulamaya konulmuştur. Bu amaçla, Hanover-Würzburg arasındaki 280 km.lik ve Mannheim-Stuttgart arasındaki 100 km.lik hatlar tamamlanmış olup, saatte 375 km hızla seyreden trenlerin deneme seferleri test edilmektedir.

Diğer gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, Federal Almanya'da da demiryolu ve karayolu taşımacılıkları arasında oldukça yoğun bir rekabet durumu söz konusu olmaktadır. Bütün çabalara karşın, devlet demiryolları faaliyet dönemlerini açıkla kapatmaktadır. Örneğin, 1987 yılında yolcu taşımacılığında sağlanan 7.500 milyon DM lık sübvansiyona karşın, devlet demiryollarında 4.600 milyon DM kadar bir zararla karşılaşmıştır. Bu nedenle demiryollarının karayolları ile daha olumlu koşullar altında rekabet edebilmesini sağlayabilmek amacı ile, devlet demiryolu işletmeciliğinin daha da modernize edilmesine ayrı bir önem verilmektedir.

b. Karayolu Taşımacılığı

Federal Almanya'da federal, eyalet ve yerel karayolları ağının oluşturduğu taşımacılık sistemi, uzun yıllardan beri demiryollarının en önemli rakibi olarak görülmektedir. Şöyle ki, toplam yük taşımacılığının %75 i karayollarında taşınmaktadır. Bilindiği gibi, karayolu taşımacılığının bu üstünlüğü kapıdan kapıya (door-to-door) yük taşıma olanağı vermesinden kaynaklanmaktadır. Bununla birlikte, son yıllarda söz konusu yoğun rekabet ortamı giderek kaybolmakta, her iki taşımacılık sisteminin birbirini tamamlama biçiminde dönüştükleri görülmektedir. Şöyle ki, son yıllarda boş ve dolu kamyonlar özel tren vagonları ile demir yollarında taşınmaya başlanmıştır. Özellikle demiryolu ve kara yolları ile birbirine bağlanan sanayi ve tüketim merkezleri arasındaki uzaklık önemli olduğunda, bu tür bağlantılı bir taşımacılığın ekonomiye sağladığı yarar son derece büyüktür. Son yıllarda Federal Almanya ve diğer gelişmiş ülkelerde bu tür taşımacılık giderek yaygınlaşmaktadır.

Ancak, karayolu yapımındaki hızlı gelişmelerin sonucu olarak, her gün trafiğe katılan motorlu taşıt sayısında da önemli artışların olduğu görülmektedir. II ci Dünya Savaşı sonunda, 1951 yılında 347.000 km. olan karayolu ağı, 1981 yılında 486.000 kilometreye ulaşmıştır. Otoban (autobahns) uzunluğu ise, 7.784 km. kadardır. Böylece, Federal Almanya modern karayolu ağının uzunluğu yönünden, ABD'nden sonra ikinci sırada yer almaktadır.

Federal Almanya'da da karayolu taşımacılığı trafik emniyeti ya da güvenlik yönünden önemli sorunlar yaratmaktadır. Ancak, her yıl yapılan yeni yollara ve trafiğe çıkan taşıt sayısındaki artışlara karşın, alınan önlemlerin olumlu etkileri sonunda trafik kazalarında önemli ölçüde düşme olduğu görülmektedir. Şöyle ki, 1970 yılında trafik kazalarının neden olduğu ölü sayısı 19.000 iken, bu sayı 1978 yılında 14.650 ye, 1982 yılında ise 11.00'e kadar düşmüş bulunmaktadır. Buna karşın, 1950 yılında 2.4 milyon olan taşıt sayısı, 1978 yılında 24.6 milyona ve 1980 yılında ise 28.2 milyona çıkmış olup, bunun 24 milyonunu yolcu taşıtları oluşturmaktadır.

c. Denizyolu Taşımacılığı

Kuzey ve Baltık Denizleri, Federal Almanya'nın büyük ekonomik potansiyeli-ne uygun bir okyanus ve deniz taşımacılığının ortamını yaratmaktadır. Gerçekten büyük çapta ihracat ve ithalata bağımlı olan bu ülkenin büyük bir deniz taşımacılığı filosuna sahip olması gerekmektedir. 1978 yılında Federal Almanya 9 milyon gros tonluk yeni ve modern ticari filosu ile, dünya deniz taşımacılığında 11inci sırayı almaktaydı. Ancak, son yıllarda açıkça görülmekte olan korumacı ve devlet kontrolüne dayanan uluslararası politikalar Federal Almanya'nın deniz taşımacılığını da olumsuz yönde etkilemektedir. Böylece, Federal Almanya dünya deniz taşı-

macılığındaki sıralamada, 1980 yılında 13 üncü sıraya düşmüştür. Son yıllarda sahip olduğu 1.400 kadar gemi ve 6.3 milyon gros tonluk yük taşımacılığı ile dünya deniz yolları toplam yük taşımacılığında %1.8 gibi bir paya sahip olmaktadır.

Bilindiği gibi, IIci Dünya Savaşı sıralarında Avrupa'nın önemli endüstri merkezleri ile ilişkisi kesilen Hamburg Limanı'nın fonksiyonunu Belçika'nın Antwerp ve Hollanda'nın Rotterdam limanları yerine getirmiştir. Günümüzde ise, Federal Almanya başta Hamburg olmak üzere, Bremen, Bremerhaven, Emden, Wilhelmshaven, Lüberk ve Kiel gibi yeni ve modern limanlara sahip bulunmaktadır. Böylece, deniz taşımacılığında geliştirilen modern tekniklerin ve yöntemlerin de kullanımı ile, diğer ülkelerle rekabet edebilme olanağı elde edilmiştir. Demiryolu ve kara-yolu konteyner terminalleriyle bağlantılı bir biçimde, hızlı yükleme ve boşaltma vinçleri ile donatılmış limanlarla, yük taşımacılığında maliyetler önemli ölçüde düşürülebilmektedir. Öte yandan, yoğun bir biçimde kullanılan bilgi iletişim ve komputer tekniklerinin kullanımı ile, deniz taşımacılığındaki etkinlik daha da artırılmış bulunmaktadır.

Öte yandan, deniz taşımacılığında son yıllarda görülen uluslararası rekabete uyum sağlayabilmek için, gerekli yapısal önlemlerin alınmakta olduğu görülmektedir. Şöyle ki diğer ülkelerin ağır yük tankerleri ile rekabet edebilmek amacı ile, Hamburg açıklarındaki Neuwerk adasında bir tanker limanının yapımı planı uygulamaya konulmuş bulunmaktadır.

Federal Almanya'nın 4.400 km uzunluğundaki çeşitli kanal, ırmak ve göllerden oluşan iç suları da gemi ile yük ve yolcu taşımaya olanak vermektedir. Bunlardan sadece Ren (Rhein) Nehrindeki taşımacılık kapasitesi, iç sulardaki toplam taşıma tonajının yaklaşık 2/3 ü kadardır. Son yıllarda ise, iç su taşımacılığı giderek daha da geliştirilmeye çalışılmaktadır. Örneğin, Avrupa Kanalı (Europe Canal) adındaki Ren-Main-Tuna hattının 1980 lerin sonunda açılması ile, Kuzey denizi Karadeniz ile birleştirilmiş olacaktır. Elbe Kanalı açıldığında ise, Hamburg limanının diğer Avrupa Limanları ile bağlantısı sağlanacaktır. Öte yandan, Saar Irmağının diğer uluslararası nehirlerle birleştirilmesi işi tamamlanmış bulunmaktadır.

İç sulardaki taşımacılıkta taşıma maliyetleri diğer taşımacılık türlerine göre daha da düşüktür. Federal Almanya'da oldukça etkin bir biçimde kullanılmakta olan iç sularda genellikle inşaat malzemeleri, petrol ürünleri, kömür ve maden cevherleri büyük miktarlar halinde taşınmaktadır.

d. Havacılık

Devlet hava yolları şirketi olarak Lufthansa, uluslararası hava taşımacılığında ilk sıralarda yer almaktadır. 1982 yılında Lufthansa Havayolları ile yaklaşık 13.8 milyon yolcu ve 395.000 ton yük taşınmıştır. Her yıl yaklaşık olarak 5 milyon Alman, Lufthansa'nın bir iştiraki olan Condor Havayolu şirketi ve Hapag-Lloyd Flug Havayolları şirketlerine ait charter uçakları ile Akdeniz ülkelerine taşınmaktadır. Ancak, 1970 li yıllarda hızla gelişen havayolu taşımacılığı 80 li yıllarda durgunluk dönemine girdi. Bu nedenle, Alman havayolu taşımacılığının durumu daha çok gelecek yılların ekonomik koşullarına bağlı olarak değişecektir. Bu nedenlerle , 1990 yılına kadar Federal Alman Havayolları taşımacılığında önemli bir gelişme beklenmemektedir. Şöyle ki, mevcut havayolu taşımacılığının aşırı enerji tüketimine yol açması ve çevre korumaya yönelik olarak halkın reaksiyon göstermesi nedenleri ile, son yıllarda Airbus taşımacılığı giderek popüler olmaya başlamıştır. Airbus teknolojisindeki gelişmelere paralel olarak, çok sayıda yolcu taşıyan bu uçaklar son yıllarda birçok Alman kentine uğramaktadırlar. Böylece, 1982 yılında Alman hava alanlarından diğer uluslararası hava alanlarına taşınan yolcuların sayısı 46.6 milyona ulaşmış bulunmaktadır. Bu gelişmelere bağlı olarak 80 li yılların sonunda Alman hava yollarında 70-80 milyon kadar insanın taşınacağı tahmin edilebilmektedir. Federal Alman hava yollarındaki başka bir gelişme ise, daha modern radar aygıtlarının ve bilgisayar iletişim ağının kullanımı ile ilgili bulunmaktadır.

BÖLÜM III

TÜRKİYE' DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

A. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN ALTYAPISI

Türkiye'de ulaştırma sektörünün tamamına yakın bir bölümüne ilişkin altyapı yatırımları kamu tarafından yapılmaktadır. Ancak, bu alanda son yıllardaki gelişmelere uygun olarak, özellikle karayolu taşımacılığında altyapının yap-işlet-devret (built-operate-Transfer) formülüne göre, yerli ve yabancı şirketler tarafından yapımı da teşvik edilmektedir.

Türkiye'de karayolu altyapısının tamamen devlet tarafından oluşturulmasına karşın, uluslararası ve ulusal (şehirlerarası) yük ve yolcu taşımacılığı bütünüyle özel sektör tarafından yerine getirilmektedir. Bilindiği gibi, gelişmiş ülkelerde karayolunda yolcu taşımacılığının bir bölümü demiryollarına bağlı otobüs şirketleri ile yapılmaktadır. Bu ülkelerde şehirlerarası otobüsle yolcu taşımacılığı yaygın olmadığından, genellikle demiryolu ile taşımacılık gelişmiştir. Ülkemizde ise yolcu taşımacılığının büyük kısmı şehirlerarası otobüslerle yapılmakta, bu bakımdan gelişmiş ülkelere göre ters ve ekonomik olmayan bir taşıma biçimi söz konusu olmaktadır.

Demiryollarında yük ve yolcu taşımacılığı ise devlet tarafından yapılmaktadır. Havayolu taşımacılığı, özellikle 1983 yılından sonra özel ve kamu sektörü ile birlikte gerçekleştirilmektedir. Benzer bir durum demiryolları için de geçerli bulunmaktadır.

Karayolu taşıtlarının tamamı özel sektör tarafından üretilirken, demiryolu taşıtlarının tamamı devlet tarafından üretilmektedir. Ancak, son yıllarda devletin demiryolu üretimi alanını da özel sektöre devretmesi eğilimi ağır basmaktadır. Gemi inşa sanayinin önemli bir bölümünün yine devletin elinde olmasına karşın, bir bölümü de özel sektöre ait bulunmaktadır. Havayolu taşımacılığında kullanılan taşıma araçları ise, yabancı ülkelere satın alınmakta ya da kiralanmaktadır. Ancak, son yıllarda bu alanlarda ülkemizde de tamir, bakım ve yedek parça imali işlerini yapan tesisler kurulmuş bulunmaktadır.

B. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN ORGANİZASYONU

Ülkemizde ulaştırma sektörünün organizasyonunda da bazı sorunlar bulunmaktadır. Bilindiği gibi, bu sektörle ilgili bütün etkinlikler Batı ülkelerinde Ulaştırma Bakanlığı (Ministry of Transportation) tarafından yerine getirilmektedir. Türkiye'deki uygulamada ise, ulaştırma hizmetleri birden çok bakanlık ve genel müdürlük tarafından yerine getirilmektedir. Örneğin, karayollarının altyapısı

Bayındırlık ve İskan Bakanlığına bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü; köy yolları ise, Tarım, Orman ve Köy İşleri Bakanlığına bağlı Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. Öte yandan, garaj, terminal ve park yapımı işleri belediyeler tarafından yerine getirilmektedir. Buna göre karayolu altyapısı oluşturulması konusunda ulaştırma bakanlığının hiç bir yetkisi bulunmamaktadır. Trafik kontrolleri ise, yine ulaştırma bakanlığının dışındaki bir kuruluş tarafından yapılmaktadır. Benzer örnekler, diğer taşımacılık alanları için de geçerlidir. Ancak, çok sayıdaki kamu otoritesinin alını alanda yetkili olması nedeni ile, Türkiye'de ulaştırma sektörü, Batı ülkelerine göre son derece verimsiz çalışmaktadır.

C. PLANLAMA VE ULAŞTIRMA

Ulaştırma sektörünün endüstriye sağladığı dışsal ekonomiler, çevre üzerindeki olumsuz etkileri ve trafik kazaları yolu ile topluma verdiği zararlar bu sektörün bir plan dahilinde düzenlenmesini gerektirmektedir. Bu nedenle 1961 Anayasası uyarınca ulaştırma sektörü de plan kapsamına alındı. 5 yıllık plan uygulamalarına göre ulaştırma sektörüne verilen öncelikleri şöyle açıklayabiliriz.

I nci Plan döneminde (1963-67), ulaştırma sektörünün yatırım harcamaları içindeki payı konut, tarım ve sanayi kesiminden sonra 4 üncü sırada yer almıştır. Bu dönemde toplam yatırımların %13.7 sinin ulaştırma sektörüne yapılması hedeflenmiştir. Ancak, dönem sonunda gerçekleşen ulaştırma yatırımları %14.6 lık bir paya erişmiş olup, plan hedefleri aşılmıştır.

II nci Plan döneminde, ulaştırma sektörü imalat ve konut sektörlerinden sonra, üçüncü sıraya yükselmiştir. Bu dönemde toplam yatırımların %16.1 i ulaştırma sektörüne yapıldı.

Sonraki plan dönemlerinde ise, ulaştırma sektörüne verilen önem daha da artmaya başlamıştır. III ncü plan döneminde toplam yatırımlar içinde %19.2 ve IV üncü plan döneminde ise, %17.9 luk bir paya sahip olurken, ekonomide ikinci derecede öncelikli bir sektör olma özelliğini devam ettirmiştir.

1984 yılında başlayan V nci plan döneminde ise, %24.6 lık bir payla ulaştırma sektörü I nci derecede öncelikli bir sektör olmaya başlamıştır. Bu son dönemin bazı yıllarında ulaştırma sektörü ikinci sıraya düşmüş olmasına karşın, yine de genel olarak I nci derecede öncelikli bir sektör olma özelliğini korumuştur.

Plan dönemlerinde ulaştırma sektörüne yapılan yatırımların kamu ve özel sektör arasında yıllara göre dağılımı şöyle seyretmektedir.

Plan Dönemi	Kamu Sektörü Payı (%)	Özel Sektör Payı
I nci 5 yıllık	76.8	23.2
III ncü 5 yıllık	60.5	39.5
IV ncü 5 yıllık	61.82	38.18
V nci 5 yıllık	61.2	38.8

Yukarıda tabloya göre, özel sektörün I nci plan dönemindeki %23 olan payı, sonraki 5 yıllık plan dönemlerinde hızla artmıştır. Böylece, ulaştırma sektöründe özel sektör yatırımlarının toplam yatırımlar içindeki payı, uzun bir süreden beri %38 oranında istikrar kazanmış bulunmaktadır.

ULAŞTIRMA MASTER PLANI

Yukarıda anlattığımız gibi, son plan dönemlerinde ulaştırma sektörünün kazandığı birinci derecedeki öncelik sonucunda bu sektördeki darboğazların aşılması ile, 1982 yılında özel ve kamu sektörlerinin işbirliği bir master planı hazırlanmıştır. Bu plan geçmiş yıllardaki uygulamaların başarısız kalması nedeni ile 1983-1993 dönemini kapsayacak biçimde hazırlanmıştır. Master planının ana amacı, karayolu taşımacılığının transit bölümünün demiryolu ve limanlara kaydırılmasıdır. Öte yandan, ulaştırma sektöründe güvenilirlik, sürat ve kalitenin sağlanması gibi diğer hedeflere de önem verilmiştir.

Bu sistemin başka bir özelliği ise, gelişmiş ülkelerdeki ulaştırma sektörüne uyum sağlayacak olan yeni düzenlemelerin uygulamaya konulmasını amaçlamasıdır. Böylece, toplum taşımacılıktaki payları oldukça düşük olan denizyolları, demiryolları ve boru hattı taşımacılığı alt sektörlerinin paylarının yükseltilmesi temel alınmaktadır.

Master planına göre, çeşitli alt taşımacılık sektörlerinin toplam yolcu taşımadaki payları aşağıdaki tabloda gösterildiği gibi saptanmıştır.

<u>Taşımacılık Alt Sektörü</u>	<u>1983 Yılı</u>	<u>1993 Yılı</u>
Karayolu Taşımacılığı	% 93.9	94.1
Denizyolu Taşımacılığı	1.18	1.08
Demiryolu Taşımacılığı	4.12	4.04
Havayolu Taşımacılığı	0.74	0.82

Yine aynı plana göre, çeşitli alt taşımacılık sektörlerinin toplam yük taşımacılığındaki payları ise, aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

<u>Taşımacılık Alt Sektörü</u>	<u>1983 Yılı</u>	<u>1993 Yılı</u>
Karayolu Taşımacılığı	% 72.26	36.06
Denizyolu Taşımacılığı	16.00	32.00
Demiryolu Taşımacılığı	10.4	27.4
Boruhattı Taşımacılığı	1.4	4.3

Yukarıdaki rakamlardan anlaşıldığına göre, Master Planında yük taşımacılığının oldukça önemli bir bölümünün karayolundan demir ve deniz yollarına aktarılması hedeflenmiştir. Böylece, 1993 yılına kadar karayolundaki toplam yük taşımacılığının yarı yarıya azaltılması öngörülmektedir. Ancak, sektörün farklı yapısı nedeni ile, bu amacın gerçekleştirilmesinin son derece güç olacağını düşünebiliriz. Şöyle ki, aşırı teşviklerle desteklenen bu sektördeki taşıt araçları sayısının gereğinden fazla artması, çok sayıda kişiye istihdam olanağı yaratmıştır. Öte yandan, çeşitli taşımacılık firmaları ulusal ve uluslararası düzeyde örgütlenerek, birer baskı grubuna dönüşmüşlerdir. 1993 yılı hedeflerinin son derece tutarlı ya da AT ülkeleri ile uyum sağlayacak bir anlayışla hazırlanmış olmasına karşın, açıklamaya çalıştığımız bu nedenler ile, realize olması son derece güç görünmektedir. Gerçekten, 1988 yılındaki gelişmeler de bu görüşümüzü desteklemekte olup, karayolundaki yük taşımacılığında, önceki yıla göre, %4 oranında bir artış beklenmektedir.

Buna karşın, Master Planın karayolunda yolcu taşımacılığına ilişkin hedefinin ise, tutarlı olmadığını söyleyebiliriz. Şöyle ki plan hedeflerine göre, karayolunun yolcu taşımacılığındaki payı daha da arttırılmak istenmektedir. Bu eğilim, hiçbir AT ülkesinde görülmemekte olup, bu taşımacılık biçiminin trafik kazalarının ve ölü

sayısının daha da artmasına sebep olduğu yıllardan beri görülmektedir. Bu hedefin daha çok akaryakıt tüketimi dolayısı ile dışarıya daha fazla döviz ödenmesine yol açacağı da bellidir.

Master Planının yolcu taşımacılığına ilişkin olarak, deniz ve demiryolu taşımacılıkları için belirlediği hedeflerin de savunulması mümkün değildir. Şöyle ki, bu iki alt taşımacılık sektörünün en ucuz taşıma olanağı sağlaması nedeni ile bütün gelişmiş ülkelerde kitlesel taşımacılık alanlarında yoğun bir biçimde kullanıldıkları bilinmektedir. Ancak, Master Planında bu iki sektörün 1993 yılındaki payları bir kaç kat arttırılacağına, azaltılmış bulunmaktadır. Bu durumun kazaları ve ölü sayısını arttıracığı açıktır.

ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE MASTER PLANI SONRASI GELİŞMELER VE 1989 YILI PROGRAMI

Son 5 yıllık plan ve yıllık program uygulamaları, Master Planı ile saptanan amaçlara ulaşılamadığını açıkça göstermektedir. Ancak, bugün konunun önemine uygun olarak ulaştırma sektörüne birinci derecede öncelik verildiğini de vurgulamamız gerekmektedir. Buna karşın, Türkiye'nin ulaştırma alt yapısının AT ülkeleri düzeyine çıkarılabilmesi için, bütçeden ayrılmakta olan ödeneklerin yeterli olmayacağı düşünülebilir. Şimdi, Master Planı sonrası uygulamaların bugünkü durumunu ve 1989 yılı programının genel bir değerlendirilmesini yapmaya çalışalım.

a. Demiryolu Taşımacılığı

Master Planının uygulamaya konulmasından bu yana, demiryolu yük taşımacılığının payı plan hedeflerinin hep altında seyretmiştir. Ancak, 1988 yılında bu alt taşımacılık sektörünün yük taşımadaki payı yaklaşık %12 dolaylarında artış göstermiştir. Söz konusu artışın, daha önceki plan hedeflerinde ortaya çıkan açığı kapatamadığı görülmektedir. Böylece, Master Planının amaçlarına son 5 yılda ulaşılamadığını söyleyebiliriz. Bunun en önemli nedeni olarak, teknik yetersizliklerden ve işletmecilik sorunlarından kaynaklanan eksiklikleri gösterebiliriz.

1989 yılı programı, demiryolunda yolcudan çok yük taşıma payının arttırılmasına ağırlık vermektedir. Bu amaçla, ekonomik sayılmayan yolcu taşımacılığında kullanılan hatların yük taşımacılığına kanalize edilmesi temel bir hedef olarak benimsenmiştir. Bu arada, Dünya Bankası'ndan sağlanan kredilerden yararlanarak, demiryolu hatlarının iyileştirilmesi çalışmalarına ağırlık verilmektedir.

1989 yılı programının yük taşımacılığına öncelik verilmesi, Master Planı ile son derece tutarlı bir politika olarak değerlendirilebilir. Ancak, yük taşımacılığındaki kapasite artışı, yolcu taşımacılığında kullanılan hatlardan tasarruf edilerek sağlanmak istenmektedir. Böylece, demiryolu taşımacılığının toplam taşımacılık içindeki payı değişmemektedir. Böyle bir politikanın Türkiye'nin ulaştırma sektöründen kaynaklanan temel sorunlarının çözümünde etkili olamayacağını söyleyebiliriz. Öte yandan, son yıllarda demiryolu yük taşımacılığında Master Planı hedeflerine ulaşamayacağı bu ana planın 1993 yılı için öngördüğü biçimde, demiryolunda yük taşımacılığının %10 olan payının %27'ye çıkarılması olasılığının oldukça zayıf olacağı anlaşılmaktadır.

Master Planı ile ilgili açıklamalarımız sırasında da vurgulamaya çalıştığımız gibi, Türkiye'nin taşımacılık sorununun köklü bir biçimde çözümü, uygulanmakta olan planların yerine AT ülkelerinin taşımacılık modellerinin benimsenmesi ile gerçekleştirilebilecektir. Çünkü, plan uygulamalarının sonucuna göre, demiryolu yolcu taşımacılığının payı sembolik düzeyde kalmaktadır. Böyle bir uygulamanın ise, üretilen malların ve hizmetlerin maliyetleri içindeki taşımacılık payının yükselmesine ve trafik kazalarının artmasına yol açacağı açıkça görülmektedir.

Son yıllardaki politikalarda yapılan değişiklikler ile, demiryolu taşımacılığı devlet tarafından desteklenerek, karayolu ile rekabet gücü arttırılmak istemektedir.

b. Denizyolu Taşımacılığı

Uzun bir zamandan beri, Türk deniz filosunda dünya deniz ticaretindeki gelişmelere tonaj ve yapı yönünden bir ahenk sağlanamamaktadır. Dünya deniz ticaretinde gelişmeler olduğunda mevcut filonun yetersiz kaldığı, daralmalar sırasında ise, aşırı kapasitenin ortaya çıktığı görülmektedir. 1980 yılında bu sektöre sağlanan aşırı teşvikler sonucu büyüyen Türk deniz taşımacılığı filosu, son yıllarda dünya deniz ticaretinde ortaya çıkan daralmalar ve yoğun rekabet nedeni ile, büyük bir kriz yaşamıştır. Gerçekten, aşırı teşvikler uluslararası rekabete dayanamayacak nitelikte bir filonun oluşturulmasına yol açmıştır. Aşırı teşviklerin başka bir olumsuz etkisi ise, henüz yeni kurulmuş olan TÜRK gemi inşa sanayinin gelişmesini önleme biçiminde ortaya çıkmıştır. Böylece, dünya deniz ticaretindeki gelişmelere uyum sağlayacak bir altyapı oluşturulamamıştır. Bu nedenlerle deniz taşımacılığı filosunda yer alıp ta, eskiden satın alınan yaşlı ve eski gemilerin atıl kapasitelerinin düzenli bir biçimde azaltılması girişimlerine son yıllarda da devam edilmektedir.

1988 yılında limanlarda yapılan yükleme-boşaltma işlerinde yaklaşık %25 oranında bir artış sağlanmış olup, transit taşımacılıkta ise, yeterli bir gelişme görülememiştir. Buna karşın, konteyner taşımacılığında belli bir gelişme olduğu görülmektedir.

1989 programı, deniz taşımacılığına ilişkin olarak, nitelikli ve yeterli sayıda gemi adamı yetiştirilmesi ve limanların ana planlarının hazırlanmasına yönelik projelerin uygulamaya konulmasını öngören olumlu hükümler taşımaktadır. Buna karşın, 1989 yılı programı ülke içi deniz taşımacılığı alanında herhangi bir yenilik getirmemiştir. Bu durum, İstanbul kentiçi taşımacılığını da olumsuz yönde etkilemektedir. Denizyolu ile taşınan yolcu sayısında azalış, Master Planı ve 1989 yılı programı ile uyumludur. Ancak, bu durum dünya ve Türkiye gerçeklerine aykırı bir model oluşturmaktadır.

c. Karayolu Taşımacılığı

1988 yılında karayolu ile taşınan yolcu sayısında %6 ve yük taşımacılığında %4.3 oranındaki artış, ulaştırma sektörü içinde karayolu taşımacılığının payının artmaya devam ettiğini göstermektedir. Karayolunda taşınan yolcuların, toplam yolcu taşımacılığındaki payının %94.1'e çıkarılması Master Planında da öngörülmekte olup, böyle bir politikanın yanlışlığını yukarıdaki açıklamalarımız sırasında vurgulamış bulunmaktayız. Bilindiği gibi, bu sektör pahalı taşımacılığa yol açarken, aynı zamanda trafik kazalarındaki tırmanmaya da katkıda bulunmaktadır. Gerçekten karayolunda taşınan yolcu sayısının oranı arttıkça Türkiye'de trafik kazalarında da anormal düzeyde bir artış olduğu görülmektedir.

1988 yılında karayolu ile yolcu ve yük taşımacılığında görülen artışın, 1989 yılı programına göre, gelecek yıl da devam edeceği tahmin edilmektedir. 1989 programında öngörülen Avrupa-Ortadoğu transit karayolu taşımacılığının denizyolu ile kombine edilmesi hedefi ise, Master Planı hedeflerine ulaşma yönünden olumlu bir gelişme olarak değerlendirilebilir.

d. Havayolu Taşımacılığı

Master Planı ile saptanan hedeflere uygun olarak, dış hatlardaki artış

sürdürülmüş olup, ayrıca Türk hava sahanlığının güvenliğinin sağlanmasına yönelik önlemler alınmaya başlanmıştır. Sivil havacılık meslek yüksek okulunun bu yıl vereceği mezunlarla personel sorununun önemli ölçüde çözüme kavuşturulması beklenmektedir. Dış hatların ve satın alınan uçak sayısının artmasının turizmin gelişmesi üzerinde olumlu etkisi olmaktadır. Böylece, olası döviz kayıpları da önlenmektedir. Havayolu taşımacılığına ilişkin olarak, Master Planı ile uygulama sonuçlarının ve 1989 program hedeflerinin tutarlı olduğunu söyleyebiliriz.

1989 yılı programında ulaştırma sektörünün toplam yatırım harcamaları içindeki payı daha da arttırılarak %29 a çıkarılmış bulunmaktadır. Böylece, ulaştırma sektörü yine birinci derecede öncelikli sektör olma özelliğini devam ettirmektedir. Buna karşın, bu sektörle ilgili olarak yapılan harcamaların çoğu iyileştirici nitelikte olup, yapısal sorunların çözümüne pek katkıda bulunmamaktadır. Örneğin, alınan önlemlere karşın, trafik kazaları artmaya devam etmiş, taşımacılık faaliyetleri düşürülememiş ve hızlı, güvenilir ve konforlu bir taşımacılık sistemi henüz geliştirilememiştir.

Son aylarda ulaştırma sektörünün AT ülkeleri ile uyum sağlamasına olanak veren çözümlerin geliştirilmesine ilişkin olarak, DPT nezdinde bir alt komisyon oluşturulmuş olup, henüz önerileri olgunlaşma aşamasına gelmediği için bu çalışmamızda yer almamaktadır.

BÖLÜM IV

TÜRKİYE'DE TAŞIMACILIK ALTSEKTÖRLERİNİN DURUMU

a. Demiryolu Taşımacılığı

Türkiye'nin demiryolu ağı gelişmiş ülkeler ve AT ülkelerinkine karşılaştırıldığında, son derece yetersiz olduğu görülmektedir. Bilindiği gibi demiryollarının önemli bir bölümü Cumhuriyet Döneminin ilk yıllarında, önemsiz bir bölümü ise, Osmanlı İmparatorluğu döneminde yapılmıştır. 8.400 km uzunluğundaki anahatlara 1950 li yıllardan beri fazla bir hat eklenmemiştir. Tali hatlarla birlikte, Devlet Demiryollarının toplam uzunluğu 10.292 km'ye ulaşabilmektedir.

Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında hazırlanan bütçelerde karayollarına göre öncelik verilen demiryolu taşımacılığı, daha sonraki yıllarda giderek önemini kaybetmiştir. Günümüzde ise, demiryolu taşımacılığı gelişen teknolojiye de uyum sağlayamamış olup, çoğu zaman lokomotiflerin hızı saatte 10-20 km'ye kadar düşmektedir. Öte yandan, en hızlı trenlerle (mavi tren) Ankara-İstanbul arası yaklaşık 8 saatte alınabilmektedir. Bilindiği gibi, aynı mesafe AT ülkelerinde yaklaşık 3-4 saatte alınabilmekte olup, hızlı trenlerle ise söz konusu süre 2 saate kadar indirilebilmektedir.

Demiryolu ağının tamamına yakın bir bölümünde gidiş-gelişin aynı hat üzerinde yapılması, ya da banliyo hatları dışında çift hattın ihmal edilebilecek düzeyde kısa olması, sinyalizasyon ve teknik donanımın yetersizliği, yıpranma ve eskime gibi nedenlerle seferlerin büyük bir çoğunluğu rötarlı olarak yapılabilmektedir.

Gelişmiş ve AT ülkelerindeki uygulamanın tersine, Türkiye'de demiryolları ile taşınan yük ve yolcu kapasitesi son derece önemsiz bir düzeydedir. Örneğin, 1972 yılında taşınan toplam yolcuların %7.2'si ve 1983 yılında ise %3.7'si demiryolu ile taşınmıştır. Öte yandan, yine Türkiye'de taşınmakta olan toplam yükün demiryollarında taşınan oranı 1972 yılında %22.8 iken, 1983 yılında %11.8'e düşmüştür. Bu oranlara göre, son yıllarda demiryollarında taşınmakta olan yük ve yolcu sayısında önemli düşmeler görülmüştür. Gelişmiş ülkelerde ve AT'nda ise, toplam yük ve yolcu taşımacılığının önemli bir bölümü demiryolu ile gerçekleştirilmektedir.

b. Karayolu Taşımacılığı

Türkiye'de 1950'li yıllardan itibaren, demiryolu taşımacılığı giderek önemini kaybetmeye başlamış ve yerine karayolu taşımacılığı öncelik kazanmıştır. Bu değişmeye paralel olarak, demiryolu taşımacılığının toplam yük taşımacılığındaki payı 1955 öncesi dönemde %50'nin üzerinde iken söz konusu oran sonraki yıllarda azalmış, böylece karayolu taşımacılığının payı 1972'de %62'ye, 1983 yılında ise, %80.9'a yükselmiştir. Benzer eğilim yolcu taşımacılığında da kendini göstererek, 1972 yılında toplam yolcuların %90.5'i ve 1983 yılında ise %95.3'ü karayolu ile taşınmıştır. Aynı durum günümüzde de devam etmektedir.

Karayolu yapımı ve motorlu taşıt imalindeki gelişmelere bağlı olarak, karayolu taşımacılığı sadece demiryollarına değil fakat denizyolu taşımacılığına göre de, öncelik verilen bir sektör olmuştur. Böylece, Devlet Karayolları 1950'deki 19.300 km'den, 1984 yılında 59.112 km'ye; il ve köy yolları ise, 1950'deki 27.700 km'den 1984 yılında yaklaşık olarak 200.000 km'ye çıkmıştır. Böylece, toplam olarak karayolu ağı 1950 yılındaki 47.000 km'lik uzunluktan, 1984 yılında 259.112 km'ye çıkartılmıştır. Ancak, karayolları ağının 35 yıl içinde 5 katına çıkartılmasına karşın, yolların kalitesi aynı biçimde yükseltilememiştir. Toplam 90.000 km uzunluğundaki devlet ve il yollarının yaklaşık 84.000 km'si asfalt kaplama olup, önemsiz bir bölümü ise beton yoldur. Böylece, AT ülkeleri ile yapılacak karşılaştırmada temel alınacak vasıflı karayolu uzunluğu oldukça kısadır. Buna göre, Türkiye'deki karayolu ağının AT ülkelerine göre, kalite yönünden son derece yetersiz olduğu söylenebilir. Öte yandan, ülkemizdeki bölünmüş (double) yolların uzunluğu da AT ülkelerine göre ihmal edilebilecek bir düzeydedir. Bilindiği gibi, çift yoldan yoksun karayolu ağı nedeni ile bir yandan trafik kazaları artarken, diğer yandan taşıtların hızı düşerek, maliyetlerin yükselmesine yol açılmaktadır.

Karayollarında sefer yapan taşıt sayısında da 1950'li yıllara göre büyük bir artış olduğu görülmektedir. Şöyle ki, otomobil, minibüs-otobüs, kamyon-kamyonet sayıları toplamı 1950 yılında 41.564; 1972'de 373.051; 1983'de 1.318.893 ve 1984 yılında ise, 1.439.739'a yükselmiştir. Son yıllardaki hızlı artışa karşın, Türkiye'deki otomobil sayısı henüz AT ülkeleri ile karşılaştırılacak düzeyde değildir. Bilindiği gibi, AT ülkelerindeki otobomil sayısı toplam karayolları taşıt sayısının %90'ını oluştururken, Türkiye'deki karayolları taşıtlarının %40'ını minibüs, kamyon ve kamyonetler oluşturmaktadır. Bu oranın yüksekliği, karayolu taşımacılığının en olumsuz yönü olarak trafik kazalarının artmasına yol açmaktadır.

Türkiye'nin uluslararası taşımacılık alanında en çok gelişen alt sektörlerinin başında karayolu ve havayolu taşımacılıkları gelmektedir. Durumu çeşitli alt taşımacılık sektörleri yönünden kısaca şöyle anlatabiliriz.

c. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı

1980'li yıllarda getirilen yoğun teşvik önlemleri sonucunda, uluslararası karayolu taşımacılığında önemli gelişmeler olmuştur. Böylece, aşırı teşviklerin sonucu olarak, 1975 yılında 862 olan TIR sayısı, 1986 yılında 16.168'e yükselmiştir. Bu sayısal gelişmeye paralel olarak, yük taşıma kapasitesi de 1983-1986 yılında, yaklaşık olarak iki kat artmıştır. Uluslararası yolcu taşımacılığındaki koltuk sayısı ise, yine aynı dönemin başında 15.800 iken, 1986 yılında 22.200'e yükselmiştir. Öte yandan, karayolu ile yapılan ihracatın %83'ü (1986 yılında), uluslararası yerli taşımacılık firmaları aracılığı ile yapılmıştır.

d. Uluslararası Deniz Taşımacılığı

Uluslararası denizyolu taşımacılığı, genellikle çeşitli ülke gemileri ile Türk gemileri tarafından birlikte yapılmaktadır. Türkiye limanları ile yabancı ülke limanları arasında taşınan malların yaklaşık %50'si Türk gemileri ile yapılmaktadır. Ancak, TIR taşımacılığında olduğu gibi, yoğun uluslararası rekabet ve uluslararası deniz ticaretinde ortaya çıkan daralmaların sonucu olarak, uluslararası denizyolu taşımacılığı alanında da önemli sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bu sektörün aşırı bir biçimde teşvik edilmesi de gerektiğinden fazla sayıda gemi alınmasına yol açtığından, bu sektörde yoğun bir işsizlik durumu ortaya çıkmıştır.

e. Uluslararası Havayolu Taşımacılığı

Uluslararası taşımacılık alanında en hızlı gelişen alt sektörlerden birisi de, uluslararası havayolu taşımacılığı olmuştur. Son yıllarda, yoğun uluslararası rekabet ortamına uyum sağlayabilmek amacı ile, mevcut filoya ayrıca airbusların da katılması sağlanmıştır. Öte yandan, 40'ın üstünde uluslararası hatta tarifeli seferler düzenlenmiş bulunmaktadır. Son yıllarda ayrıca, ABD, Kanada, Çin Halk Cumhuriyeti, Güney Kore gibi yeni hatlar da açılmış bulunmaktadır. Öteyandan, uluslararası hava taşımacılığındaki bu gelişmelere bağlı olarak, yer hizmetleri (handling) ve ikram hizmetleri (catering) alanlarında da önemli gelişmeler başlatılmıştır. Ayrıca, son yıllarda kargo ve charter taşımacılığı alanlarında da, uluslararası rekabete uyum sağlayabilmek amacı ile önemli gelişmeler yaşanmıştır.

BÖLÜM V

ULUSLARARASI KARA TAŞIMACILIĞININ SORUNLARI

Türkiye'nin Orta Doğu ve Avrupa ülkeleri arasında köprü görevini görmesi, uluslararası transit taşımacılığı yönünden oldukça avantajlı bir konuma sahip olmasına yol açmıştır. Ancak, Türk araçlarının Orta Doğu ülkeleri ile Avrupa arasında transit taşımacılığı yapan taşıt araçları içindeki payı %15.7 gibi oldukça düşük bir düzeydedir. 1987 yılında 43.047 adet olan transit aracı içinde Türk plakalı taşıt sayısı 6.742'dir.

Türkiye'nin 1987 yılında karayolu ile gerçekleştirilen ihracatının %80.9'u Türk araçları ile taşınmıştır. Yani, 53.817 taşıttan 43.544'ü Türkiye plakalıdır.

Yine aynı yıl ti ithal taşımacılığının %61.3 ünü Türkiye plakalı taşıtlar gerçekleştirmiştir. Ya da, 61.829 taşıttan 37.896'sı Türkiye'ye aittir.

Bu rakamlardan çıkan sonuca göre, ihraç edilen malların yaklaşık %20'si ve ithal edilen malların %40'ı yabancı plakalı araçlarla taşınmaktadır. Böylece, Türkiye plakalı araçların %60'ına yakın bir bölümü yurt dışı seferleri sonunda boş olarak dönmekte olduklarından, bu sektörde büyük bir atıl kapasite ile karşılanmaktadır.

1977 yılında Türkiye'nin uluslararası taşımacılık yapan araçlarının sayısal durumu şöyledir: 18.000 treyler, 14.000 tanker, ve 25.000 kadar kamyon oluşmaktadır. Sonraki yıllarda, kamyon sayısı 70.000'e ulaşmıştır. Bu sayısal üstünlükle Türkiye karayolu taşıtları, uluslararası düzeyde birinci sıraya yerleşmiştir. Ancak, bu sektöre büyük çaptaki teşviklere karşın, verimlilik düzeyi son derece düşük olmuştur. Bu filo ile yılda yaklaşık 1 milyon sefer yapılmakta ve 15 milyon ton yük taşınmaktadır. Bu sektöre yapılan yatırımların tutarı ise, geçen yıla kadar olan zaman süreci içinde, 2 trilyon TL'ye ulaşmıştır. Ortadoğu'daki savaşın da etkisiyle uluslararası kara taşımacılığından 1984 yılında 730 milyon dolar gelir sağlanırken, 1986 da 489 milyon dolar ve 1987 yılında ise yaklaşık 590 milyon gelir sağlanabilmiştir.

Böylece, Türkiye'de taşımacılık sektörünün yapısal sorunları nedeni ile, 1980'li yıllarda yapılan büyük çaptaki teşvikler, sonunda ekonomiye zarar vermeye başlamıştır. Bu daha çok, uluslararası taşımacılık yapan Türk firmalarının sayısının çokluğundan kaynaklanmaktadır. Şöyle ki, bu sayı 1983 yılında 445 iken, 1985 de 558'e yükselmiş ve çok sayıdaki iflaslardan sonra 1987 yılında 490'a inmiştir. Gerçekten, bu firmaların büyük bir çoğunluğu oldukça küçük ölçeklerde kurulduğundan, uluslararası rekabete dayanamamaktadırlar. Şöyle ki, Orta Doğu'daki savaş sırasında bu ülkelere taşıma yapılamadığından, çok sayıda firma, Avrupa hatlarına kaydı. Böylece, Türk firmalarının kendi aralarında yoğun bir fiyat kırma savaşı başlatıldı. İşletmecilik ve pazarlama konularında gerekli bilgi ve deneyimden yoksun olan firmalar bu piyasadan çekilmek zorunda kaldılar. Üte yandan, uluslararası katı rekabet ortamına uyabilmek amacı ile, Türk taşımacılık firmaları yabancı ülkeler için düşük navlun ücreti uygulayarak farkını Türkiye'den yurtdışına ihrac edilen mallar için uyguladıkları navlun ücretini yükselterek dengelemeye çalıştılar. Bu durum ise, doğrudan doğruya Türk ihrac ürünlerinin maliyetlerini yükseltme sonucunu doğurdu.

Türk taşımacılık firmalarının yüksek maliyetler ile çalışmalarına yol açan başka bir faktör ise, bu işletmelerin karşılaştıkları yüksek düzeydeki haberleşme giderlerinden kaynaklanmaktadır. Uluslararası Nakliyeciler Derneğinin verdiği rakamlara göre, küçük çaptaki bir taşımacılık firmasının aylık haberleşme gideri yaklaşık 4 milyon TL. olurken, daha büyük çaptaki bir firmanın ise 100 milyon lira dolayında olmaktadır. Böylece, uluslararası taşımacılığın çok sayıdaki firma tarafından yapılması nedeni ile, ekonominin tamamının yüklendiği maliyetler oldukça büyük boyutlara ulaşmıştır.

Uluslararası kara taşımacılığı koşullarının değişmesinden doğan uluslararası rekabetten de etkilenmektedir. Oysa, daha rasyonel çalışan diğer ülkelerin firmaları %25 oranındaki fiyat kırmalarından bile hiç etkilenmemektedir.

Türk taşıma araçlarının daha önceleri büyük bir paya sahip oldukları Orta Doğu pazarlarındaki üstünlükleri de giderek kaybolmaya başlamıştır. Arap ülkelerinin korumacı önlemleri sonucunda, kendi ülkelerinin araçlarından herhangi bir geçiş ücreti almamaları Türk taşıtlarının maliyetinin endirek olarak yükselmesi sonucunu doğurmuştur. Üte yandan, bu ülkelerden geçiş belgesinin alınması çok güç olmaktadır. En önemlisi, başta İran olmak üzere bir çok Orta Doğu ülkesi kendi taşımacılık firmalarını geliştirmeye başlamışlardır. Örneğin, İran Avrupa ile olan taşımacılık seferlerini Sovyetler Birliği üzerinden gerçekleştirmeye önem vermektedir.

Türk araçları başta Yugoslavya, Avusturya, İtalya ve Federal Almanya olmak üzere bir çok Avrupa ülkesinden yıllık geçiş belgesi (kota) almakta, önemli güçlüklerle karşılaşmaktadır. Bilindiği gibi, geçiş belgesi uygulaması, ilgili ülkenin aldığı bir tür korumacılık önlemi olarak değerlendirilebilir. Türkiye'nin yeterli sayıda geçiş belgesi alamaması ise, alternatif taşımacılık yollarını denemesini gerektirmektedir.

Orta Doğu savaşının etkisi ile, Karadeniz limanlarından İran'a ve Akdeniz limanlarından ise Irak ve diğer Orta Doğu ülkelere transit taşımacılığın yapılması gibi rasyonel tutum izlenmektedir. Ancak, Türk taşımacılık sisteminin daha önce sözünü ettiğimiz organizasyon bozukluğu nedeni ile, bu alanda da bazı sorunlarla karşılaşmaktadır. Örneğin, Türkiye Denizcilik İşletmeleri kendisine bağlı olan Karadeniz limanlarındaki yükleme, boşaltma ve depolama giderleri için %25 oranında indirim yaparken; Devlet Demir Yollarına bağlı olan Güney limanlarında herhangi bir indirim yapılmamaktadır. Bu farklı uygulama ise, Irak'a yapılan taşımacılık hizmetlerinin maliyetini yükselttiğinden, bu ülke ile yapılan tica-

reti olumsuz yönde etkilemiştir.

Türk taşımacılık firmalarının "geçiş belgesi" almada karşılaştıkları sorunlar nedeni ile, özellikle 1985 yılından başlatılan, Ro-Ro taşımacılığı alternatif bir hat olarak kullanılmaya başlanmıştır. Böylece, Haydarpaşa- Köstence-Haydarpaşa (1985'de); Derince-Trieste-Derince (1987) Ro-Ro hatları işletmeye açılmıştır. Avrupa'ya ihraç ürünü ulaştıran araçların %12.3'ü bu hatları kullanmışlardır. Ancak, Ro-Ro taşımacılığının tasarruf sağlama özelliğine karşın, bu hatlardan yeterli ölçüde yararlanılamamaktadır. Özellikle, boş dönen araçların gemiler ile taşınması nedeni ile, önemli ölçüde akaryakıt tasarrufu sağlanmaktadır. Ancak, mevcut Ro-Ro gemilerinin en çok 60 araç taşıyacak biçimde yapılmış olmaları ve Karadeniz'in olumsuz hava koşullarına uygun büyüklükte yapılmamaları nedeni ile, sözkonusu seferler önemli ölçüde aksamaktadır. Derince-Trieste hattında işletilen yine küçük çaptaki gemiler ise, seferlerini ancak 5 günde tamamlayabilmektedirler. Bu nedenler ile, en az 100 taşıt kapasiteli, hızlı ve her türlü şöför ihtiyacına cevap verebilecek tipteki Ro-Ro gemilerine büyük bir ihtiyaç duyulmaktadır. Yapılan hesaplara göre, Derince - Trieste - Derince arasında çalışan Ro-Ro gemilerinin yılda yaklaşık olarak 160 gün rotarlı sefer yaptıkları saptanmış bulunmaktadır. Bu açıklanan nedenler ile, en ekonomik taşıma biçimi olan Ro-Ro taşımacılığından, yeterli ölçüde yararlanılamadığı anlaşılmaktadır.

Uluslararası karayolu taşımacılığına ilişkin düzenlemeler ASOR anlaşmasına(*) uygun olarak yapılmakta olup, bu anlaşma 1983 yılından beri uygulanmaktadır. Böylece, Türkiye AT ülkesi ülkeler ile yolcu taşımacılığı yapan üçüncü ülke statüsünde bu çok taraflı anlaşmaya katılmış bulunmaktadır. Bu anlaşma uyarınca arizi taşımacılık yapan Türk firmaları da Avrupa ülkeleri ile Türkiye arasında yolcu taşıma hakkını elde etmiş bulunmaktadırlar. Öte yandan, bu yasal olanaklara ek olarak, uluslararası yük taşımacılığı yapan firmalar gibi yolcu taşımacılığı yapan firmalar da, 1980 yılından sonra gereğinden fazla teşvik edildiğinden, bu alt sektörde de önemli sorunlar ortaya çıkmış bulunmaktadır.

AT ülkeleri düzeyinde taşımacılık hizmetlerinin liberalize edilmek istenmesi nedeni ile, üçüncü ülkelere de gereğinden fazla geçiş belgesi verilmiştir. Aşırı teşvikler ise, bu alana giren firma sayısını anormal derecede yükseltmiştir. Böylece, 3-5 otobüse sahip 103 kadar firma uluslararası yolcu taşımacılığı faaliyetinde bulunmaktadır. Daha önceki açıklamalarımızda yer aldığı gibi, bir çok AT ülkesinde uluslararası taşımacılığı devlet demiryollarına bağlı tek bir otobüs firması yapmaktadır. Bu neden ile, çoğunluğu yönetim ve finansman sorunları ile karşı karşıya bulunan Türk taşımacılık firmalarının daha rasyonel bir taşımacılık sistemine sahip olan AT ülkelerinin firmaları ile rekabet edebilme olanakları yok gibidir.

Uluslararası yolcu taşımacılığı yapan Türk otobüs firmaları arasındaki yoğun rekabet durumu da bu alt sektörü olumsuz yönde etkilemektedir. Bazı ülkelerin üçüncü ülkelere ve özellikle arazisi taşımacılık yapan firmalara çok sayıda geçiş belgesi vermesi ise, bu alana Türk firmalarının girmesini teşvik etmiştir. Ancak, arizi taşımacılık ile ilgili ASOR kurallarına aykırı olarak çalışan çok sayıdaki firma, özellikle ölü sezonda fiyatları anormal derecede kırarak (Almanya'ya 30-40 bin liraya yolcu taşıma biçiminde) muntazam sefer yapan ciddi firmaların durumlarını da sarsmışlardır. Öte yandan, bu firmaların çoğunluğu aldıkları yolcuları Yugoslavya ve Avusturya sınırlarında bırakarak geri dönmektedirler. Bu yolcular ilgili ülkelerin araçları ile diğer ülkelere taşınmaktadırlar. Ya da yol güvenliğinden yoksul bir biçimde çeşitli araçlarla yollarına devam etmektedirler.

(*) ASOR : The agreement on the International Carriage of Passengers by Road by means of Occasional Coach and Bus Services)

Uluslararası yolcu taşımacılığında ortaya çıkan bu düzensizlik, Türkiye'ye gelmek isteyen turistlere ülkemiz hakkında kötü bir imaj vererek, Türk turizmi için de zararlı olmaya başlamıştır.

Yukarıda anlattığımız uluslararası taşımacılık sisteminin yapısı nedeni ile, uluslararası muntazam taşımacılık hizmeti veren az sayıdaki ciddi firmanın durumu da olumsuz yönde etkilenmiştir. Şöyle ki, bu firmalar bir kaç yıl önceleri programlı turistik turlar düzenlerlerken, günümüzde ciddi bir talep yetersizliği ile karşılaşmaktadırlar. Ölü sezon boyunca da tarifeli ve karşılıklı seferlerini devam ettirmeleri zorunluluğu nedeni ile, bu firmalar uzun bir dönem için zararına taşımacılık yapmak zorunda kalmaktadırlar. Bu durumun nedenleri ise, orta gelir grubunun reel satınalma gücünün önemli ölçüde düşmesi ve konut fonu olarak alınan 100 doların, yurt dışına çıkma isteklerini ortadan kaldırması biçimlerinde açıklanmaktadır. Muntazam sefer yapan ciddi kuruluşların karşılaştıkları daha önemli bir dış faktör ise, hava taşımacılığında, ucuz tarifeli charter seferlerinin giderek yaygınlaşmasıdır. Gerçekten, bir çok turist zaman tasarrufu sağlamak amacı ile charter uçaklarını tercih etmektedir. Kitlese taşımacılık olanakları da yaratıldığından özellikle ölü sezonlarda (off season) charter taşımacılığının fiyatları otobüs fiyatlarına yaklaşacak derecede düşürülebilmektedir. Ancak, Türkiye ile Avrupa ülkeleri ya da turist gönderen ülkeler arasında, charter seferlerinden sonra en çok tercih edilen araç, yine otobüsler olmaktadır. Bilindiği gibi, otobüsler Avrupa'nın çeşitli kentlerinden Türkiye'ye gelen turistlerin bir bölümü otobüs yolculuğunu tercih etmektedir. Buna karşın, otobüsle Türkiye'ye gelen işçi sayısında da önemli artışlar olduğu gözümlemektedir. İşçilerin çoğunluğu artık bulundukları ülkelere yerleşmeye başladıklarından eskişi kadar mobil değildirler.

BÖLÜM VI

TRAFİK KAZALARI

Son günlerde Türkiye'de en çok tartışılan konulardan birisini de,özel
likle karayollarında ortaya çıkan ve bir türlü kontrol altına alınamayan trafik
kazaları oluşturmaktadır. Konuya ilişkin olarak alınan birçok önlemin de faydalı
olmadığı görülmektedir. Bu nedenle, durumu AT ülkeleriyle karşılaştırmalı olarak
incelememizde yarar vardır.

A. AT'NDA TRAFİK KAZALARI

AT ülkelerinin karayollarındaki taşıt sayısı Türkiye'de olduğu gibi
hızlı bir biçimde artmaktadır. 1988 yılı Europe Yearbook'dan elde ettiğimiz
istatistiklere göre, AT ülkelerindeki çeşitli karayolu taşıtlarının sayısı şöy-
ledir:

Özel araba	110.400.000
Otobüs	448.000
Diğerleri	26.000.000
Toplam	136.848.000

Yukardaki verilere göre, AT ülkelerinde yaklaşık olarak 2.5 kişiye 1 taşıt düş-
mektedir. Bu sayı karşılaştırmaların yapıldığı 1970 yılında oldukça küçüktü.
Yani, son yıllarda AT ülkelerindeki taşıt sayısı önceki yıllara göre birkaç kat
daha artmıştır. Ancak, alınan önlemlerle 1970 yılında 69.300 olan ölü sayısı
1983 yılında 53.000'e kadar düşürülmüştür. Benzer düşme eğilimi diğer OECD
ülkelerinde de görülmüş olup, örneğin, ABD'nde ölü sayısı 1970 yılında 52.627
iken, 1983 yılında 42.500'e; Japonya'da ise, 1970 yılında 21.795 iken, 1981'de
12.376'ya kadar düşmüştür.

AT ülkeleriyle gelişmiş diğer OECD ülkelerinde taşıtların sayısındaki
hızlı artışa karşın, trafik kazası sayısında ve ölü sayısındaki önemli düşmenin
nedenleri aşağıda sayılan önlemlerle açıklanmaktadır.

- Taşıt araçlarının yoğun bir testten geçirilmesi,(örneğin bir taşıt
en az 70 konuda ayrıntılı teste tabi tutulmaktadır).
- Öngörülen ağır para cezalarının caydırıcılığı,
- Trafik eğitime verilen büyük önem,
- Kazaları azaltıcı taşıt dizaynlarının uygulamaya konulması
- Kazaların çok olduğu yörelerde trafik kontrollerinin yoğun bir bi-
çimde yapılması ve
- Çeşitli araçlar için değişik yollara göre hız limitlerinin uygulan-
ması.

Kuşkusuz ki bu önlemlerden herbiri trafik kazalarının azaltılmasında önemli rol oynamışlardır. Ancak, bunlar içinde en etkilisinin hız limitlerinin uygulamaya konulmuş olması gösterilmektedir. Şöyle ki yapılan hesaplamalara göre, hızın yüzde 1 oranında düşürülmesiyle ölü sayısının yüzde 4 oranında düşmekte olduğu saptanmıştır.

Kazaların önlenmesine ilişkin olarak, taşıtlar için ayrıca ortak standartlar da saptanmış bulunmaktadır. Taşıtlarla ilgili olarak saptanan bu standartları ise şöyle sıralayabiliriz:

- Taşıtların herhangi bir ülkede trafiğin genel akışını bazmayacak bir biçimde yapılmış olması,
- Taşımacılık nedeniyle rekabet koşullarının bozulmaması,
- Yol kullanan taşıtların trafik akımına olumlu yönde katkıda bulunması,
- Yol güvenliğini azaltmaması,
- Çevre kirliliğine yol açmaması ve
- Ekonomik ve rasyonel bir kullanıma olanak sağlaması biçimlerinde sayılabilir.

Öte yandan, yol güvenliğinin sağlanmasına ilişkin olarak da aşağıda sıralandığı biçimde taşıt araçlarının sahip olmaları gereken teknik özellikler saptanmış bulunmaktadır.

- Motorlu taşıtlar, treyler road, trainler (İngiltere'de) ve diğer taşıt araçlarının maksimum uzunlukları, yükseklikleri ve genişlikleri saptanmış bulunmaktadır. Saptanan bu ölçüleri geçen araçların yol kullanımları yasaklanmıştır.
- Kombine taşımacılık yapan araçlar ile 2 ya da 3 dingilli taşıtlar için maksimum ağırlık saptanan büyüklüğü geçmeyecektir.
- Tüm araçların ayrıca saptanan diğer teknik özellikleri sahip olmaları öngörülmektedir.

Böylece, trafik kazalarının azaltılmasına ilişkin olarak alınan önlemlerin, yol kullanımına ilişkin olarak araçlar için öngörülen standartların ve yol güvenliği sağlamak amacıyla aranan teknik koşulların ölü sayısının azalmasında oldukça önemli katkılar yaptığını söyleyebiliriz.

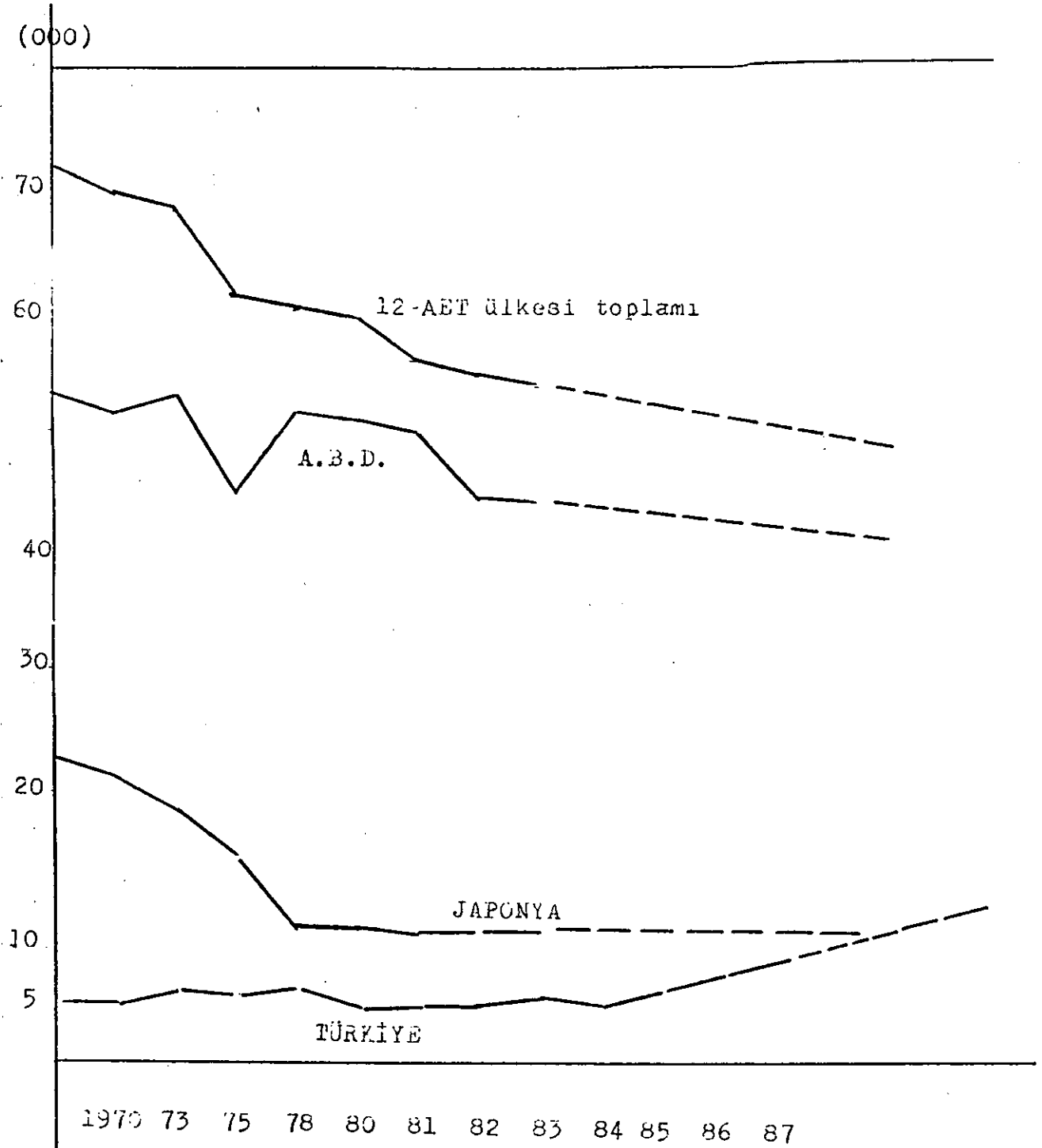
AT, ABD, Japonya ve Türkiye'de çeşitli yıllardaki trafik kazalarının yol açtığı ölü sayısını aşağıdaki tablodan izleyebiliriz.

	AET	ABD	Japonya	Türkiye
1970	69.300	52.627	21.795	3.966
1973*	68.700	55.800	18.940	4.206
1975	62.600	44.525	14.030	5.112
1978*	60.900	52.411	11.411	5.735
1980	58.500	51.091	11.335	4.199
1981	55.800	49.301	11.338	4.403
1982	54.300	43.945	11.795	-
1983	53.800	42.500	12.376	-
1984			12.061	4.638**
1985				5.477
1986				7.037
1987				7.740

* 1973 ve 1978 yıllarını takip eden yıllardaki trafik kazalarının neden olduğu ölü sayısındaki azalış, akaryakıt fiyatlarındaki yükselişlere bağlanmaktadır.

**4.638 rakamı sadece 1984 yılına ait olmayıp, önceki üç yılın ortalamasını vermektedir.

AET ülkelerinde 1984 yılında yaklaşık 140 milyon taşıtın karayollarında seyrettiği düşünülürse, ülkemizdeki yaklaşık 2 milyon taşıtın yol açtığı ölüm olaylarının ne kadar büyük boyutlara ulaştığı daha açık bir biçimde görülebilmektedir.



AET, ABD, Japonya ve Türkiye'de trafik kazalarının neden olduğu ölü sayısı

B. TÜRKİYE'DE TRAFİK KAZALARI

Yukardaki tablodan da açıkça izlenebileceği gibi, AT ülkelerinde taşıt sayısındaki hızlı artışa karşın, trafik kazalarının neden olduğu ölüm olaylarının sayısı giderek azalmaktadır. Gerçekten, 13 yıllık bir dönemde AT'na bağlı ülkelerdeki toplam ölü sayısı 69.300'den 53.000'e kadar düşürülmüş bulunmaktadır. Buna karşın, aynı dönemde Türkiye'de trafik kazaları sonucu olarak ölenlerin sayısı ise, 1974'teki 4.206'dan 1987 yılında 7.740'a ulaşmış bulunmaktadır. Bu verilere göre, ölü sayısındaki azalış AT ülkelerinde yüzde 23.5; ABD'nde yüzde 19.2 ve Japonya'da ise yüzde 43.2 oranında gerçekleşmiştir. Buna karşın, Türkiye'de 13 yıllık bir zaman aralığında trafik kazalarının yolaştığı ölüm olaylarının sayısı azalacağına tam tersine artarak yüzde 45 oranına çıkmıştır. AT ülkelerindeki taşıt sayısının 136 milyon ve ülkemizdeki taşıt sayısının ise, 2 milyon dolayında olması 1000 taşıt başına düşen ölüm olayı yönünden de ülkemizin oldukça ciddi bir sorunla karşılaştığını göstermektedir. Bu verilere göre AT ülkelerinde 1000 taşıt başına 0.389 ölü sayısı düşerken, Türkiye'de yine 1000 taşıt başına 3.87 ölü düşmektedir. Böylece Türkiye'deki bir taşıtın AT ülkelerindeki 1 taşıta göre ölüme sebep olma olasılığı 10 kat daha fazla olduğu sonucuna ulaşabiliriz.

C. TÜRKİYE'DEKİ KAZALARIN ÖZELLİKLERİ

Şimdiye kadar yapılan birçok çalışmada, Türkiye'deki kazaların yüzde 95'ine yakın bir bölümünde, insan faktörünün önemli olduğu vurgulanmaktadır. İnsan faktörü içinde ise, yüzde 65 oranla sürücüler, yüzde 28 oranında yayalar ve diğer faktörler kazalara neden olmaktadır. Acemi sürücülerin yolaştığı kaza sayısı da giderek artmaktadır.

İnsan faktörü dışında kazalara yolaçan başka önemli bir faktör ise, yolların durumundan kaynaklanmaktadır. Şöyle ki, kazaların yüzde 63'ü gidiş-geleşi aynı olan yollarda ve yüzde 55'i ise, polis ve ışık olmayan kavşaklarda meydana gelmektedir.

- Kentlerdeki trafik kazası sayısı şehirlerarası yollardaki trafik kazalarından daha fazla olup, kazaların yolaştığı ölüm olaylarının sayısı ise, şehirlerarası yollarda daha fazladır.
- Kazalara en çok şehirlerarası sefer yapan otobüs, tanker, yük arabası gibi taşıtlar neden olmaktadır.
- Yanlış sollama, yanlış şerit kullanımı, taşıtların teknik kontrolden geçirilmemesi, sürücünün acemiliği ve taşıtların bakımsızlığı gibi faktörler trafik kazalarını arttırıcı rol oynamaktadır.
- Kullanılan yolun trafiğe elverişsiz olması ve alkol kullanımı gibi faktörlerin payının ise, yukarıda sayılan faktörler kadar önemli olmadığı (yüzde 3 gibi) saptanmıştır.
- İyi hava koşullarında ve yol durumunun iyi olması durumunda sürücüler hızlarını daha da arttırdıklarından, trafik kazaları sayısında önemli artışların olduğu gözlemlenmiştir. Örneğin, trafik kazalarının önemli bir bölümü, yüzde 70 düz yollarda, yüzde 85'i asfalt yollarda, yüzde 70'i gündüz saatlerinde ve yüzde 88'i ise, açık hava koşullarında gerçekleşmiştir.

- Genç yaştaki sürücülerin daha çok trafik kazasına neden oldukları ve hayatını trafik kazalarında kaybedenlerin çoğunluğunun ise 12 yaşın altındaki çocuklar olduğu görülmektedir.
- Trafik kazalarındaki artışın en çok yaz aylarında ve bayram günlerinde olduğu saptanırken, en az trafik kazasının pazar günleri görüldüğü saptanmıştır.

Gelişmekte olan ülkelere ilişkin olarak ve uluslararası düzeyde yapılan başka bir araştırmaya göre ise, trafik kazaları ile aşağıdaki faktörler arasında fonksiyonel bir ilişki olduğu belirlenmiştir. Bu faktörler önem sıralarına göre şöyle sıralanabilir: Taşıt hızının yüksekliği, sürücünün gelir düzeyinin yüksekliği, sürücünün genç olması, akaryakıt tüketimi düzeyi, yoldaki taşıt sayısının çokluğu ve sürülen yolun uzunluğu gibi faktörler trafik kazalarını arttırıcı bir rol oynamaktadır. Bu bulgular ile ülkemizdeki trafik kazalarına yol açan faktörler arasında benzerlikler olduğunu söyleyebiliriz. Bu nedenle, trafik kazalarına karşı alınacak önlemler yönünden bu faktörlerin kontrol edilmesine ayrı bir çaba harcamak gerekmektedir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu çalışmamızda ortaya koyduğumuz ilkeler doğrultusunda ve AT ülkelerinin taşımacılık yapılarına daha kolay bir uyum sağlanabilmesi amacıyla, önerilerimizi şöyle sıralayabiliriz:

1) Türkiye'de karayolları ağının uzunluğu, mevcut taşıt sayısına göre yeterli sayılabilir. Ancak, trafiğin belli yollarda yoğunlaşması nedeniyle tıkanıklıklar olmakta ve kaza sayısı her yıl giderek artmaktadır. Avrupa'daki gibi otoyolların devreye sokulmasının trafik kazalarını azaltacağı açıktır. Ancak, Türkiye'de yük ve yolcu taşımacılığının büyük ölçüde karayollarıyla yapılması ve yollarda ağır taşıtların sayısının fazla olması sebebiyle otoyolların kaza sayısını Avrupa'daki kadar azaltması mümkün görülmemektedir. Asıl önemli olan, karayollarındaki bu ağır yükün hafifletilmesi ve yük ve yolcu taşımacılığının Avrupa'da olduğu gibi büyük ölçüde demir ve denizyollarına aktarılmasıdır.

2) Bilindiği gibi, demiryolu taşımacılığında eşya ve yolcu taşıma maliyeti minimum düzeye indirilebilmekte olup, akaryakıt tüketimi nedeniyle karayolu taşımacılığında sözkonusu maliyetler en yüksek düzeyde gerçekleşmektedir. Bu nedenle, gelişmiş ülkeler daha rasyonel davranarak, yük ve yolcu taşımacılığında demiryoluna ağırlık vermişlerdir. Türkiye'nin dış ödemeler bilançosu üzerinde petrol ithalatının olumsuz etkisi de gözönünde bulundurulursa, demiryolu taşımacılığının teşvik edilmesi gerektiği kolayca görülebilir. Demiryolu taşımacılığının teşvik edilmesi, hem yurtiçi taşımacılık maliyetlerini düşürecek, hem de ithalat faturasının belli ölçüde küçülmesine katkıda bulunacaktır.

3) Bu çalışmamızda ayrıca vurgulamaya çalıştığımız gibi, Türkiye'de taşımacılık sektörünün yönetiminde çok sayıda bakanlık, genel müdürlük, belediye, özel kuruluş ve diğer yönetimler söz ve yetki sahibidirler. Ancak, bu kadar karmaşık bir yönetim biçimi ile doğru ve sürekli karar verebilme olanağı pek yoktur. Bu nedenle, gerek şehiriçi ve gerekse şehirlerarası taşımacılık konularında yetki tek elde toplanmalıdır.

4) Taşımacılık hizmetlerinin tek bir yetkili yönetime bırakılmasıyla, fiyatlandırma politikası da daha rasyonel bir biçimde saptanabilecektir. Örneğin, böyle bir organizasyon gerçekleştirildiğinde, İstanbul'da kara, deniz ve demir yolu taşıtları arasında bağlantılı seferler düzenlenebilecektir. Böylece, Batı ülkelerinde olduğu gibi, örneğin, Taksim-Karaköy-Haydarpaşa-Pendik arasında (aynı yönde) yolculuk yapacak bir kimsenin satın alacağı tek bilet bütün kara, deniz ve demiryolu taşıtlarında geçerli olacaktır. Ayrıca, muntazam yolculuk yapan kimseler için yine indirimli haftalık ya da aylık kart sistemi oluşturulabilir. Bu yöntemle göre saptanan fiyatlar ortalama maliyetleri yansıttığından, demir, deniz ya da karayolu taşımacılığı nedeniyle bu alt sektörlerin zarar etmesi de sözkonusu olmayacaktır. Bilindiği gibi, gelişmiş ülkelerde turistlerin daha uzun süre bir kentte kalmalarının teşvik edilmesi için, toplu taşımacılık araçlarından sembolik bir fiyatla yararlanmaları olanağı sağlanmaktadır.

Benzeri bir uygulama, Türkiye'nin turistik merkezlerinde de yapılabilir. Bu anlatılan model ülke düzeyinde de geçerli olup, özellikle trenlerin şehirlerarası seferleri sırasında yaygınca uygulanmaktadır. Bütün AT ülkelerinde ve Yugoslavya, Macaristan ve Romanya gibi sosyalist ülkelerdeki yaygın uygulamaya göre, turistin ülkede daha uzun süre kalmasını teşvik etmek amacıyla, haftalık, iki haftalık ve üç haftalık olarak düzenlenen "turist kartları" sembolik bir fiyat üzerinden satılmaktadır. ABD'nde ise, bir aylık süre ile 99 dolara sınırsız sayıda yolculuk olanağı sağlayan, Greyhound Otobüs firmasının biletleri satılmaktadır. Benzer uygulama 250 dolara uçakla da yapılmaktadır. Ancak, Avrupa uygulaması bütün demiryolu, karayolu ve varsa denizyolu taşıma araçlarından da yararlanma olanağı sağlamaktadır. Bu modele uygun olarak, ülkemizdeki taşımacılık sisteminin turistlerin daha uzun süre Türkiye'de kalmalarını teşvik edecek biçimde organize edilmesi gerekmektedir. Bu amaçla örneğin, turistler için kıyılarımızda denizyolları taşıtlarından yararlanılarak çeşitli liman turları, karayolu bağlantısı sağlanarak Adıyaman, Van, Kars ve Trabzon arasında tarihi eserleri gezdirme turları ve demiryolu bağlantılı turlar düzenlenebilir. Bu turlar özel olarak teşvik edilmelidir. Böylece, turizmin bölgelerarası gelir dağılımını düzeltici etkilerinden maksimum düzeyde yararlanma olanağı yaratılacaktır. Gerekirse maliyetinin altında sunulan bu tür bir taşımacılık programı ile turistin Türkiye'de en az üç ya da dört hafta kalması teşvik edilmiş olacaktır.

5) Her yıl yaklaşık olarak 90-100 bin arasında hacı otobüs ve uçakla, Suudi Arabistan'a gitmektedir. Hacıların yarısından çoğu otobüsle gitmek zorunda kaldığından, özellikle ciddi sağlık sorunlarıyla karşılaşır. Öte yandan, 1000 kadar otobüs iç hatlardan çekilerek, uluslararası yolcu taşımacılığı alanına kaydırılmış olmaktadır. Böylece, her yıl hac seferine çıkarılan 1000 kadar otobüsün akaryakıt tüketimi ve trafik kazaları biçiminde topluma önemli sorunlar yüklediği görülmektedir. Ancak, bütün bu sosyal maliyetler içinde yolcu talebinin karşılanamaması sorunu daha da önemli hale gelmektedir. Şöyle ki, hac seferleri sırasında şehirlerarası yolculuk nedeniyle büyük bir darboğazla karşılaşmakta olup, otobüs sayısı azaldığından, karaborsa başlamakta ve ayrıca binlerce yolcu rahat bir tatil yapamamaktadır. Bu nedenle, hac seferlerinin denizyollarına bağlı vapurlarla yapılmasının etkin bir çözüm olacağını söyleyebiliriz. Böylece, atıl kalan vapurlardan yararlanılabilecek, uçakların Avrupa hatlarında turist taşımacılığında kullanımı sağlanılabilecek ve genel taşımacılık hizmetlerinde önemli düzeyde tasarruf yapma olanağı elde edilebilecektir.

6) Türkiye'deki yaklaşık 90.000 km.lik karayolu ağının ancak yüzde 30'luk bir bölümünün AT standartlarına yaklaştığı söylenebilir. Geriye kalan önemli bir bölümünün ise, konforlu, güvenli ve hızlı bir taşımacılığa olanak sağlamadığını söyleyebiliriz. Öte yandan, 130 km.lik otoyolu ağı ise son derece kısa olup, bölünmüş (double) yol biçiminde uzunluğunun arttırılması gerekmektedir. Köy yollarının tamamına yakın bir bölümü ise, AT standartlarının çok altında kalmaktadır. Bu nedenlerle, mevcut devlet karayolları, otoyol ve bölünmüş yol projelerinin realize edilerek AT standartlarına çıkarılması gerekmektedir.

7) Şehirlerarası yolcu ve yük taşımacılığı yapan küçük ve bireysel firmaların birleşmeleri teşvik edilmelidir. Trenle yolcu ve yük taşımacılığı belli bir düzeye çıkarılınca kadar, şehirlerarası yolcu taşımacılığı ciddi firmalara verilmelidir. Ancak, birçok küçük firma böyle bir projeye karşı çıkabileceklerdir. Bu tür bir reaksiyon ise, çeşitli vergisel önlemlerle ya da belli yaşın üzerindeki otobüslerin trafiğe çıkmasının yasaklanmasıyla kolayca kontrol edilebilecektir.

8) Yukardaki 7 No'lu çözüm önerimiz ayrıca uluslararası yük ve yolcu taşımacılığı alanlarında da uygulanmalıdır. Yani, uluslararası yolcu taşımacılığı yapan 103 ve yük taşımacılığı yapan 500'ün üstündeki şirketlerin sayıları, yine küçük şirketlerin birleştirilmesi ya da başka şirketlere katılmaları sağlanarak, minimum düzeye indirilmelidir. Özellikle yük taşımacılığında en küçük bir firmanın bile haberleşme giderlerinin birkaç milyon TL'na ulaşması nedeniyle, maliyetlerinin ne kadar yüksek olacağı kolayca tahmin edilebilir. Diğer giderler de gözönünde bulundurulursa, Türk taşımacılık firmalarının uzun dönemde ve devlet desteği sağlanmaksızın uluslararası rekabete dayanamayacakları açıkça görülebilir. Gerçekten, daha önce de açıkladığımız gibi, yüksek maliyetlere dayanamayan bu şirketler önemli vergi ve döviz kayıplarına yol açmaktadırlar. Bu nedenle, yoğun devlet teşviklerini de çeşitli sosyal maliyetlere eklersek, uluslararası taşımacılık nedeniyle yılda sağlanan 500 milyon dolar tutarındaki gelirin yeteriz olduğunu söyleyebiliriz. Bu nedenle, uluslararası yük taşımacılığına ilişkin olarak, Ro-Ro gemileriyle taşımacılık teşvik edilmelidir. Ro-Ro gemilerinin hızları arttırılarak ve kapasiteleri yükseltilerek ve ayrıca demiryolu yük taşımacılığıyla da kombine taşımacılık sistemi geliştirilerek, uluslararası yük taşımacılığı düzenlenmelidir.

9) Demiryolu taşımacılığı Batı'daki standartlara ulaştırılmalıdır. Bilindiği gibi, demiryollarının yapımı pahalı olmasına karşın, uzun dönemde sağladığı hizmetlerin maliyeti düşük olacaktır. Bu nedenle, demiryolu taşımacılığı bütün gelişmiş ülkelerde yaygınlaşmıştır. Türkiye'de ise, uzun yıllardan beri en pahalı taşımacılık sistemi uygulandığından, bunun ekonomik ve sosyal maliyeti topluma yüklenilmektedir. Bu nedenle, yeniden demiryolu hatlarının yapımına başlanılmalıdır. Öte yandan, gelişmiş ülkelerde kullanılan hızlı trenler (hızı saatte 250 km) ulaşımaya sokulmalıdır. Ankara-İstanbul hattının uzunluğunun yarı yarıya düşürülmesi projesi realize edildiğinde, söz konusu mesafe en fazla 2 saatte alınacaktır. Böylece, trenlerle uçaklardan daha önce Ankara'ya varma olanağı sağlanacaktır. Bugün, İstanbul'da evden işe gitmek için harcanan zamanın da yaklaşık 2 saat olduğunu düşünürsek, AT standartlarına uygun demiryolu taşımacılığının ne kadar faydalı olduğunu açıkça görebiliriz. Bu tür bir uygulamanın turizm üzerindeki teşvik edici etkisi de son derece olumlu olacaktır.

10) Taşımacılık sektöründe ölçek ekonomileri (Economics of scale)ne uygun bir sistem geliştirilmemesi halinde bin ülkede üretilen bütün mal ve hizmetlerin maliyetleri yükselecektir. Bu nedenle, azalan maliyet koşulları (decreasing cost conditions) ve sıfır marjinal maliyet (zero marjinal cost)le üretim durumları taşımacılık sektörüne yaygın bir biçimde uygulanmaktadır. Demiryolu taşımacılığı araçlarının toplu taşımacılıkta kullanılması bu teorik modellerin doğal bir sonucudur. Örneğin, belli bir tren istasyonunda yolcu kapasitesi arttığında, birkaç vagon eklenerek, fazla talep karşılanabilmektedir. Böylece, ek vagona taşınan yolcuların marjinal maliyeti sıfır olmaktadır. Ancak, benzer teknik özellik karayolu taşımacılığı için söz konusu değildir. Öte yandan, bu teori yine sıfır marjinal maliyetle Ro-Ro taşımacılığına, trenlerle dolu ya da boş kamyon ve diğer taşıtların taşınması durumlarına da kolayca uygulanabilmektedir. Kısaca kitle taşımacılığının maliyetleri düşürücü özelliği sonucu olarak, kamu ve özel sektörde önemli tasarruflar sağlanmaktadır. Ulusal ve uluslararası taşımacılık için öngördüğümüz kitle taşımacılığının, benzer biçimde kentiçi taşımacılığına da uygulanması gerekmektedir. Bu nedenle, gelişmiş ülkelerde kentlerdeki taşımacılık sistemi (metro, tramvay, banliyo treni ve otobüs gibi) aynen Türkiye'de de uygulanmaya konulmalıdır. Böyle bir uygulama ise, minibüs ve mavibus gibi taşıma araçlarının diğer kitle taşıma araçlarıyla bağlantılarının sağlanarak kent dışı taşımacılık alanlarına kaydırılmasını gerektirmektedir.

11) Tek Pazar uygulaması AT'nda yer alan bütün ülkelerin taşımacılık politikalarının ve yapılarının birbirine benzemesini öngörmektedir. Bu amaca ulaşabilmek için, 1992 yılına kadar serbest bir taşımacılık pazarının oluşturulmasıyla ilgili olarak, rekabeti önleyici önlemlerin şimdiden uygulamaya konulmasına başlanmış bulunmaktadır. Bu amaçla çevre kirlenmesine yol açan, trafikte tıkanıklığa neden olan ve teknik standartlara sahip olmayan taşıtların trafiğe çıkması yasaklanmış bulunmaktadır. Bu gelişmelere bağlı olarak, ilerde Türkiye'nin de AT üyesi olması söz konusu olduğundan, Tek Pazarın oluşturulmasıyla ilgili önlemlerin şimdiden uygulamaya konulması gerekmektedir. AT ülkelerinde akaryakıt tüketimini azaltmak, çevre kirliliğini önlemek ve trafik kazalarını azaltmak amacıyla son yıllarda demiryolu taşımacılığı, giderek artan bir biçimde teşvik edilmektedir. Bu amaçla, devlet örneğin Federal Almanya'da devlet demiryollarına 7.5 milyar DM'lık bir sübvansiyon sağlamakta, ayrıca 4 milyar DM'lık zararını da karşılamaktadır. Öte yandan saatte hızı 375 kilometrenin üstündeki hızlı trenleri devreye sokma çalışmaları devam etmektedir. Hava ve çevre kirliliğini önlemek için AT ülkelerinin çoğunluğu sahip oldukları hatların yarısından fazlasını elektrikli hatlara dönüştürmüşlerdir. Hatta, Hollanda, İsviçre ve İtalya'da elektrikli hatların uzunluğu elektriksiz olanların uzunluğunu geçmiş bulunmaktadır. Türkiye'de ise tali hatlarla birlikte toplam 10.323 kilometre uzunluğundaki demiryolu ağının sadece yüzde 5'i ya da 567 kilometresi elektrikli. Bu açıklanan nedenlerle, Türkiye'nin taşımacılık sektörleri yönünden AT'na uyum sağlayabilmesi için, demiryolu ağını birkaç kat arttırması ve elektrikli hale getirmesi gerekmektedir.

12) Uluslararası taşımacılıkta rekabetin en yoğun olduğu alt sektörlerden birisi de, deniz taşımacılığı alanıdır. Son yıllarda özellikle Sovyetler Birliğinin ve diğer sosyalist ülkelerin navlun fiyatlarını aşırı derecede düşürmeleri uluslararası taşımacılıkta bir tür krizin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Öte yandan, Trans-Sibirya hattının (demiryolunun) daha da etkin bir biçimde uluslararası taşımacılığa sokulması sonucunda uluslararası denizyolu taşımacılığı daha da olumsuz bir biçimde etkilenebilir. Ayrıca, Uzak Doğu ülkelerinin bu alana yoğun bir biçimde girmeleri, uluslararası deniz taşımacılığında büyük bir fiyat kırma savaşı başlatmıştır. Bu gelişmelerin Türk deniz taşımacılığı üzerindeki etkileri ise son derece olumsuz olmuştur. Çünkü, 1980 yılında sağlanan aşırı teşvikler sonucu olarak satın alınan eski gemiler uluslararası katı rekabet kurallarına dayanamamıştır. Bu nedenle, çok sayıda Türk gemisi atıl kalmıştır. Yoğun bir biçimde bu sektöre sağlanan teşviklerin başka bir olumsuz etkisi de, yeni gelişmeye başlayan Türk gemi inşa ve tamir sektörünün gelişmemesi biçiminde ortaya çıkmıştır.

13. 100'den fazla sayıdaki firmanın uluslararası karayolu yolcu taşımacılığı alanında faaliyet göstermesinin yol açtığı sosyal zararlar ya da maliyetler son derece yüksek düzeye erişmiştir. Döviz kaybı, akaryakıt tüketimi, vergi kaybı ve hizmet kalitesinin düşüklüğü sosyal maliyetlere örnek olarak gösterilebilir. Bu nedenle, başta ekonomik olmayan çok sayıdaki şirketin birleşmeye teşvik edilmeleri gerekmektedir.

14. Uluslararası yolcu taşımacılığı yapan otobüslerin çoğunluğu eski ve bakımsız olup işletme ve bakım giderleri oldukça yüksektir. Ayrıca personelin ve verdikleri hizmetin kalitesi de yetersizdir. Bu nedenle söz konusu otobüslerin teknik özelliklerinin, personel vasıflarının ve hizmetlerinin belli standartlara bağlanması ve sıkı bir kontrole tabi tutulması gereklidir. Böylece hem maliyetlerin aşırı ölçüde yüksekliği önlenerek belli bir tasarruf sağlanmış olacak, hem de hizmetin kalitesi yükseltilmiş olacaktır.

15. Bilindiği gibi, AT lkelerinden Türkiye'ye gelen otobüslerin çoğunun turist gezdirmek için kullanıldıkları görülmektedir. Bunlardan sadece ilgili ülkenin devlet demiryollarına bağlı olan ve karşılıklı olarak alışanları (Alman Devlet Otobüsü Touring gibi) Türkiye'ye yolcu taşımaktadır. Bu nedenle ilerde AT'nun taşımacılık sektörüne uyum sağlayabilmek amacıyla, benzer yapının Türkiye'de de sistemli bir biçimde oluşturulmasına zen gösterilmelidir.

