

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
AVRUPA BİRLİĞİ ANABİLİM DALI
DOKTORA TEZİ

**AVRUPA BİRLİĞİ'NE UYUM SÜRECİNDE
TÜRKİYE ULAŞTIRMA POLİTİKALARI VE
TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ ANALİZİ**

Hazırlayan:
MEHMET ALİ EMEKLİ

14527

Tez Danışmanı:
PROF.DR. RAUF VERSAN

İSTANBUL - 2007

AVRUPA BİRLİĞİ'NE UYUM SÜRECİNDE TÜRKİYE ULAŞTIRMA POLİTİKALARI VE TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ ANALİZİ

MEHMET ALİ EMEKLİ

ÖZ

Türkiye-Avrupa Birliği (AB) ilişkileri çerçevesinde, AB'nin kurucu antlaşmalarından bugüne taşımacılıkla ilgili önemli yasal düzenlemeleri, darboğazları ve gelişmeleri irdeleyerek, AB'nin “ortak ulaştırma politikası” oluşturulmasına yönelik çalışmalar analiz konusu edilmiştir.

Bugünkü anlamıyla taşıma koridoru diyebileceğimiz geçmiş dönemlerdeki İpek Yolu ve Baharat Yolu gibi taşıma güzergâhları Anadolu'dan geçmiştir. Türkiye konumu itibariyle stratejik limanları olan, önemli ticaret ve taşımacılık hareketlerine merkez olmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan itibaren uygulanan demiryolu ağırlıklı ulaştırma politikası yerini 1950'li yıllardan itibaren karayolu ağırlıklı politikalara bırakmıştır. Taşıma türleri arasında zaman içerisinde deniz ve demiryolu taşımacılığının payı düşerken, karayolu taşımacılığının payı hızla yükselmiştir. Bu politika değişiminde Türkiye'nin kendi yönelimleri kadar küresel gelişme ve eğilimler de önemli rol oynamıştır.

Türkiye'nin, AB'ye katılım müzakereleri çerçevesinde, gerek taşımacılık mevzuatı gerekse ulaştırma altyapı ve üstyapı uyumu gereğinin baskısı ve yeni taşımacılık eğilimlerinin etkisiyle, demiryolu ve denizyolu yatırımlarına ağırlık verdiği gözlemlenmektedir. Ancak, gelişmiş ülkelerin seviyesini yakalamak, taşıma türleri arasındaki bozulan dengeyi sağlamak yine de uzun bir süreç alacaktır.

Avrupa Birliği ve Türkiye ulaştırma politikaları açısından tam üyelik sürecinin taşımacılık sektörüne yansıyacak muhtemel etkileri bu çalışma içinde tartışılmakta ve değerlendirilmektedir.

Türkiye’de sosyal bilimler alanında ulaştırma ve taşımacılık konusunda yeterince çalışma yapmaya nedense gerek duyulmadığı yapılan çalışmaların azlığından görülmektedir. Oysa ki Türkiye, ulaştırma ve taşımacılık konusunun merkezindedir. Karadeniz’i Ege Denizi ve Akdeniz’e bağlayan Türk Boğazları, Avrupa ile Asya kıtalarını birbirine bağlayan karayolu güzergâhları, Asya’dan Avrupa’ya uzanan enerji koridorları Türkiye’nin öneminin ve konumunun Avrupa ve bölge ülkeleri için yadsınamayacak derecede önemli olduğunu göstermektedir. Bu tez çalışmasında Türkiye’nin ulaştırma ve taşımacılık konusundaki önemi sosyal bilimler yöntemleriyle bir farklı yaklaşım ve bakış açısıyla analiz edilmiştir.

THE TRANSPORT POLICIES OF TURKEY AND THE ANALYSIS OF TRANSPORTATION SECTOR IN TURKEY'S ADAPTATION PROCESS TO THE EUROPEAN UNION

MEHMET ALİ EMEKLİ

ABSTRACT

Within the framework of relationship between Turkey and European Union (EU), by explicating the improvements, bottlenecks, the important legal arrangements which are related to the transportation from the founding treaties of EU until today, this thesis examines works intended for calling into being 'Common Transport Policy' of EU.

The transportation routes as the Silk Road and Spice Route in the past period which we can call the transportation corridor in current terms, passed from the Anatolia. Turkey, which has strategic sea ports has become a center for the important trade and transportation movements.

The transportation policy with the railways which was favoured that was practiced in the first twenty years of the Republic relinquished its place to the highways as from the 1950s. Among the modes of transportations, within the time, while the ratio of Sea and Railway transportation declines, the ratio of the road transportation has risen. In this political change, the global improvements and trends as much as the orientation of Turkey have played an important role. Coast trade in maritime business has not improved efficiently, and an efficient interest has not been displayed in the world trade. Deserved importance has not been given to the coast trade, not being made infrastructural investments and links port-railway and the railways has seemed in the focus of the troubles that are experienced today.

In participation process within the European Union, with the effect of the new transportation tendencies and the pressure of the adaptation of infrastructure and laws and regulations, Turkey's given importance to the railways and coast trade investment has been observed. But to catch up with the level of the developed countries and to provide the balance which is spoilt among the transportation modes will be a long process, anyway.

In this thesis, the full membership effects that can be reflected to the transportation sector, in the transportation policies of Turkey and European Union has been discussed and evaluated.

ÖNSÖZ

Türkiye'nin coğrafi konumu, küreselleşme, uluslararası artan dünya ticaretinin ortaya koyduğu yükün taşınması, çeşitli taşıma koridorlarının Türkiye'nin kara, hava ve deniz sahası üzerinden geçmesi gibi nedenlerle, AB taşıma politikalarına uyum ve entegrasyon dışında kalmasının Türkiye lehine olup olamayacağını tartışmak, ulaştırma politikasının yapılandırılması gerekliliği analizinin yapılması hedeflenmiştir.

Türkiye-AB ilişkilerinin değerlendirmelerinde, hukuki ve ekonomik analizler yanı sıra tamamlayıcı olarak ulaştırma politikasını da sorgulayacak analizlere de ihtiyaç duyulmaktadır. Bu tez çalışması, ulaştırma politikalarının yapılandırılması açısından önem taşımaktadır.

Konuyla ilgili araştırmalarımda ve kaynak taramalarında ulaştırma ve taşımacılık sektörüyle ilgili yapılan akademik çalışmaların ağırlıklı olarak mühendislik açısından teknik üniversitelerde yapıldığı görülmektedir. Ulaştırma politikalarını sosyal bilimler açısından yeterli derecede yerli kaynak bulunamaması karşılaşılan güçlüklerden biridir.

Çalışmalarımda beni motive eden ve yönlendiren tez danışmanım Prof. Dr. Rauf Versan'a; tezin değişik aşamalarında bana yol gösteren, moral veren tez izleme komitesi üyeleri Prof. Dr. Şener Akyol'a, ve Doç. Dr. Murat Erdal'a teşekkürlerimi arz ederim.

TABLO LİSTESİ

Tablo.1.Türkiye Dış Ticaretinin Genel Durumu.....	93
Tablo.2.Türkiye Genelinde Halen Tescilli Olan Ağır Taşıtlara Ait Bilgiler (1945–2004 Eylül).....	103
Tablo.3.Mesleki Eğitim Merkezleri ve Şubeleri Bulunan İller.....	109
Tablo.4.Ulaştırma Bakanlığı Belge Türleri ve Belge Ücretleri.....	113
Tablo.5.Türkiye’deki Ro-Ro Hatlarına Göre Taşınan Araç Sayıları.....	137
Tablo.6.Türkiye-Trieste (İtalya) Ro-Ro Hatları ve Gemi Adedi.....	142
Tablo.7.Ro-Ro Hatları Dolu İhracat Taşımaları.....	142
Tablo.8.Zonguldak’tan Ro-Ro Hatları ile Taşınan Toplam Taşıt Sayıları.....	144
Tablo.9.Yurtiçi Denizyoluyla Taşınan Yük Miktarı (ton).....	149
Tablo.10.Yurtiçi Denizyolu Taşımacılığında En Fazla Taşınan Yük Çeşitleri..	150
Tablo.11.Dünyanın En Büyük Konteyner Hatları İşletmecileri.....	154

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AIS	: Otomatik Tanıma Sistemi (Automatic Identification System)
A.e.	: Aynı Eser
A.g.e.	: Adı Geçen Eser
A.y.	: Aynı Yer
ATAD	: Avrupa Toplulukları Adalet Divanı
ASEM	: Asya-Avrupa Zirvesi (Asia-Europe Meeting)
AYB	: Avrupa Yatırım Bankası
B/L	: Deniz Konşimentosu (Bill of Lading)
BDT	: Bağımsız Devletler Topluluğu
Bkz.	: Bakınız
BM	: Birleşmiş Milletler
BOTAŞ	: Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş.
BS-PETRA	: Karadeniz Pan-Avrupa Ulaştırma Alanı
BTC	: Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı
CBM	: Metre Küp (Cubic Meter)
CIS	: Bağımsız Devletler Topluluğu (Commonwealth of Independent Sovereign Countries)
CLM	: Lojistik Yönetim Konseyi (The Council of Logistics Management)
COPE Fund	: Avrupa Deniz ve İç sularındaki Petrol Kirliliğini Telafi Fonu (Compensation for Oil Pollution in European Waters Fund)
CSF	: Taşıyıcı Güvenlik Ücreti (Carrier Security Fee)
DHMI	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DLH	: Devlet Liman Hava Meydanları İşletmesi
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
ECAC	: Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference)
ECMT	: Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı

ECO	: Ekonomik İşbirliği Örgütü (Economic Co-Operation Organization)
EDI	: Elektronik Veri Değişim Sistemi
EEA	: European Economic Area
EEC	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
EIRAC	: İntermodal Araştırma Danışma Kurulu
EMSA	: Avrupa Deniz Güvenliği Örgütü
ESCAP	: Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
EU	: European Union
EUROCONTROL	: Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Teşkilatı
FIATA	: Uluslararası Freight Forwarder Dernekleri Federasyonu
GAP	: Güneydoğu Anadolu Projesi
GATS	: Hizmet Ticareti Genel Anlaşması (General Agreement on Trade in Services)
GB	: Gümrük Birliği
GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
GTH (VTS)	: Gemi Trafik Hizmetleri
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatını
IATA	: Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Aviation Transport Association)
ICC	: Milletlerarası Ticaret Odası
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
IRF	: Uluslararası Karayolu Federasyonu
IRU	: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (International Road Transport Union)
ISO	: Uluslararası Standartlar Teşkilatı (International Standart Organization)
ISM	: Uluslararası Güvenlik Yönetimi (International Safety Management)
ISPS	: Uluslararası Liman Güvenlik Sistemi (International Port

	Security System)
ITS	: Akıllı Taşımacılık Sistemi (Intelligent Transport System)
İDO	: İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.
JAA	: Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (Joint Aviation Authorities)
KDV	: Katma Değer Vergisi
KEİT	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
LNG	: Sıvılaştırılmış Doğal Gaz (Liquefied Natural Gas)
LPG	: Sıvılaştırılmış Petrol Gazı (Liquefied Petroleum Gas)
M2	: Metrekare
M3	: Metreküp
MARPOL	: Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğini Önleme Sözleşmesi
NABUCCO	: Türkiye-Bulgaristan-Romanya-Macaristan Doğalgaz Boru Hattı Projesi
NAFTA	: Kuzey Atlantik Serbest Ticaret Bölgesi (North Atlantic Free Trade Agreement)
NSB	: Nitelikli Sanayi Bölgeleri
NVOCC	: Gemi Sahibi Olmayan Taşıyıcılar (Non-Vessel Operating Common Carriers)
QIZ	: Nitelikli Sanayi Bölgesi (Qualified Industrial Zone)
PETRA	: Pan-Avrupa Ulaştırma Alanı
PSA	: Singapur Liman İdaresi (Port of Singapore Authority)
RO/RO	: Tekerlekli araçları taşıyan gemiler (Roll-on Roll-off)
RODER	: Ro Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği
STCW	: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafares
SSS	: Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı (Short Sea Shipping)
TACIS	: Bağımsız Devletler Topluluğu'na Teknik Yardım
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları
TCR	: Trans Çin Ağları (Trans-China Network)
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.

TEM	: Avrupa Taşıma Otoyolları (Transportation European Motorways)
TEN	: Trans Avrupa Ağları (Transport European Network)
TEN-E	: Trans Avrupa Ağları-Enerji (Transport European Network-Energy)
TEN-T	: Trans Avrupa Ağları-Ulaştırma (Transport European Network-Transport)
TEU	: 20'Feet Konteyner (Twenty Foot Equivalent Unit)
THY	: Türk Hava Yolları
TINA	: Ulaşım Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi (Transport Infrastructure Needs Assessment)
TIR	: Transport International Route
TİM	: Türkiye İhracatçılar Meclisi
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TRACECA	: Avrupa-Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru
TPL (3PL)	: Üçüncü Parti Lojistik (Third Party Logistics)
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UBAK	: Ulaştırma Bakanlığı Anlaşmalar Kurulu
UIC	: Uluslararası Demiryolu Birliği
UNCTAD	: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development)
UND	: Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UNECE	: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (United Nations Economic Commission for Europe)
UTİKAD	: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği
WTO	: Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organization)

İÇİNDEKİLER

İÇ KAPAK.....	i
TEZ ONAY SAYFASI.....	ii
ÖZ.....	iii
ABSTRACT.....	v
ÖNSÖZ.....	vii
TABLolar LİSTESİ.....	ix
KISALTMALAR.....	x
İÇİNDEKİLER.....	xiii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

1.Ulaştırma Politikalarında Küresel Eğilimler.....	6
--	---

İKİNCİ BÖLÜM

2. Avrupa Birliği (AB) Ulaştırma Politikası.....	17
2.1.AB Ortak Ulaştırma Politikasının Oluşumu.....	24
2.2.AB Ulaştırma Politikasını Destekleyen Programı.....	41
2.2.1.Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T).....	42
2.2.2.Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı Programı.....	47
2.2.3.Marco Polo Programı.....	48
2.2.4.CIVITAS II ve CONCERTO Programları.....	52
2.2.5.Traceca Projesi.....	53
2.2.6.Pan-Avrupa Taşıma Koridorları ve Bölgeleri.....	56
2.3.AB’de Ulaştırma Alt Sektörleri.....	63
2.3.1.AB’de Karayolu Taşımacılığı.....	64
2.3.2.AB’de Havayolu Taşımacılığı.....	65
2.3.3.AB’de Denizyolu Taşımacılığı.....	70

2.3.4.AB’de Kısa Mesafeli Suyolu Taşımacılığı.....	73
2.3.5.AB’de Demiryolu Taşımacılığı.....	75
2.3.6.AB’de Kombine Taşımacılık.....	78
2.4.Avrupa-Akdeniz Ortaklığı (Euro-Med Projesi).....	79
2.5.Avrupa-Akdeniz Ortaklığı ve Türkiye’nin Önemi.....	84

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3.Türkiye Ulaştırma Politikası.....	86
3.1.Türkiye Ulaştırma Politikasının Oluşumu.....	95
3.2.Türkiye’de Ulaştırma Alt Sektörleri.....	101
3.2.1.Karayolu Taşımacılığı.....	102
3.2.1.1.Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği.....	104
3.2.1.2.Muayene İstasyonları Projesi.....	115
3.2.2.Havayolu Taşımacılığı.....	116
3.2.3.Denizyolu Taşımacılığı.....	122
3.2.3.1.Türk Limanları ve Taşımacılıktaki Önemi.....	124
3.2.3.1.1.Devlet Limanları ve Mevcut Durum Analizi.....	129
3.2.3.1.2.Özel Limanlar ve Özelleştirme.....	130
3.2.3.2.Ro-Ro Hatları ve Önemi.....	133
3.2.3.2.1.İstanbul-Trieste (İtalya) Hattı.....	138
3.2.3.2.2.Çanakkale-Brindisi (İtalya) Hattı.....	139
3.2.3.2.3.Çeşme-Trieste (İtalya) Hattı.....	140
3.2.3.2.4.Zonguldak-Skadovsk (Ukrayna) Hattı.....	143
3.2.3.2.5.Samsun-Novorossyk (Rusya) Hattı.....	144
3.2.3.2.6.Trabzon-Sochi (Gürcistan) Hattı.....	145
3.2.3.2.7.Yurtiçi Taşımacılık Ro-Ro Hatları.....	147
3.2.3.3.Konteyner Taşımacılık Hatları.....	151
3.2.4.Demiryolu Taşımacılığı ve Demiryolu Hatları.....	157
3.2.5.Kombine Taşımacılık.....	160
3.2.6.Boru Hattı Taşımacılığı.....	162

3.3.Transit Taşımacılık.....	167
3.3.1.Transit Taşımacılık Türleri.....	170
3.3.2. TIR Gümrük Transit Sistemi.....	174

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4.Türkiye-AB Üyelik Müzakereleri ve Ulaştırma Başlığı.....	179
4.1.AB Ulaştırma Müktesebatının Üstlenilmesi.....	194
4.1.1.Karayolu Taşımacılığı Müktesebatına Uyum.....	194
4.1.2.Havayolu Taşımacılığı Müktesebatına Uyum.....	197
4.1.3.Denizyolu Taşımacılığı Müktesebatına Uyum.....	198
4.1.4.Demiryolu Taşımacılığı Müktesebatına Uyum.....	201
4.2.Gümrük Birliği Uygulamasında Güney Kıbrıs ve Ulaştırma Sorunları..	205

BEŞİNCİ BÖLÜM

5.Türkiye'nin Bölgesel Lojistik Merkez (üs) Olma Politikası.....	211
5.1.Bölgesel Ulaştırma Politikası Aracı Olarak Lojistik Merkezler.....	216
5.2.Türkiye İçin Bölgesel Taşıma Koridorlarının Rolü.....	223

SONUÇ	226
BİBLİYOGRAFYA/KAYNAKÇA.....	233
ÖZGEÇMİŞ.....	246

GİRİŞ

Türkiye coğrafyası yüzyıllardır Doğu-Batı arasındaki askeri hareketlerin, ziyaretlerin ve mal ticaretinin önemli bir merkezi, aynı zamanda, denizlerdeki keşifler öncesinde İpek Yolu kervanlarının Uzakdoğu ve Asya ile Avrupa arasındaki ulaşımda kullandıkları bir güzergâh olmuştur.

Avrupa Birliği'nin (AB) ulaştırma politikaları ve mevzuat uygulamaları ile kendi ekonomisinin giderek güçlenmesi, genişleme sürecinin devam etmesi ve yeni üye devletlerin katılımlarının gerçekleşmesi, Türkiye ulaştırma politikalarını da etkilemektedir. Bu politikalara bağlı olarak, müzakere sürecinde olan Türkiye'nin, AB'nin ulaştırma politikalarını ve taşımacılık stratejilerini yakından izleme, kendi ulaştırma politikalarını ve hedeflerini oluşturma gerekliliği önem taşımaktadır.

Avrupa Birliği'nin bir ortak ulaştırma politikası varlığını sorgulamak, elli yıllık AB oluşumunun tarihsel süreci içerisinde çok uzaklara gitmeden 1990'lara kadar iki nedenden dolayı pek mümkündü. Birincisi, ulaştırma bir altyapı işi olarak görülmekteydi ve politikayla ilişkilendirmek pek uygun görülüyordu. İkincisi ise, ulaştırma, üye devletler için hala öncelikle bir ulusal gündem maddesiydi ve ikili devlet anlaşmalarına konu olmaktaydı. Ulaştırma alanında henüz ortak politika oluşturulamamıştı.

Günümüzde artık AB ortak ulaştırma politikasının varlığını sorgulayanlar çok değildir. Şöyle ki, ulusal hükümetlerin ötesinde, AB tarafından tüm üye ülkeleri kapsayan bir boyutta gerek ulaştırma hizmetlerinin fiyatlandırılmasıyla ilgili yeni direktifler hazırlanmakta, gerekse ulaştırma altyapı yatırımlarının finansmanı için ulusal bütçelerden kaynak büyüklüğü/dağılımı ne miktarlarda paralar ayrılması gerektiği planlanmaktadır. AB çapında ulaştırmayla ilgili ortak kurumlar oluşturulmakta ve projeler üretilmektedir. İntermodalite olarak da ifade edilen ve birden fazla taşıma türünün bir arada kullanılması şeklinde tanımlanabilen kombine taşımacılık üzerine eğilimler AB içinde artmaktadır. Avrupa ulaştırma politikasında yeni bir döneme girilmekte olduğunu söylemek mümkündür. Son yıllarda, taşıma

türleri arasındaki koordinasyonun sağlanması ve altyapı yatırımlarının ortak bir planlama stratejisi ile yapılması için gerekli düzenleme ve araçların ortak politikalar şeklinde yürütülmesine vurgu yapılması öne çıkarılmaktadır.

Üye devletler tarafından yapılan çalışma ve düzenlemelerin ötesinde, AB tarafından ortak politika oluşumuna yönelik düzenlemelere ve uygulamalara rağmen günümüzde, Avrupa ortak ulaştırma politikasının varlığını irdeleyenlerin sayısı çok fazla olmamakla beraber, artık tam anlamıyla işleyen bir AB ulaştırma politikasının oluştuğunu söylemek de tam olarak yeterli görülmemektedir. Sebebine baktığımızda, ulaştırma politikaları üzerinde üye ülkelerin ağırlığının yüksek olmasıdır. Belli dönemlerde durum tespiti ve öneriler için çıkarılan beyaz kitap, yeşil kitap ve eylem planları, alınan kararlar, söylemler gerçekte işleyen bir politika oluşturmak için yeterli midir, yoksa daha ileri düzeyde düzenlemeler gerekmekte midir? 1990'lı yılların ilk başlarına kadar 'ortak ulaştırma politikası' gibi bir şey olmadığını iddia etmek ne kadar yanlış ise, bugün ortak ulaştırma politikasının tam olarak oluştuğunu ve kuvvetlendiğini söylemek de çok doğru olmayabilir. Bütün AB politikalarında olduğu gibi bu yanlış ve doğrular arasında, gerçek ortalarda bir yerde bulunmaktadır. Belki de bu sebeplerden ötürüdür ki, ulaştırma politikası son yıllarda sosyal bilimlerin ve sosyal bilimcilerin ilgisini çekmektedir. Avrupa devletlerinin entegrasyon süreci ve Avrupalılaşma, ulaştırma politikasını araştıran ve bir sosyal bilimler bakış açısından değerlendirmek için onu değerli kılan bütün potansiyel ve aktüel çalışmaları gündeme getirmiş, ortaya çıkarmıştır.

Konuya Türkiye açısından bakıldığında, ulusal bir ulaştırma politikası var mıdır? Varsa, ulaştırma politikası oluşturma noktasında gerek AB mevzuatı, gerekse diğer uluslararası mevzuat ne ölçüde dikkate alınmaktadır. Bu soru şimdiye kadar yeterince sorgulanmış değildir. Son yıllara kadar ulaştırma sektörüne teknik düzeyde bakılmış, mühendislik ve altyapı işi olarak görülmüştür. Oysa ki konuya mühendislik bilimleri ile sosyal bilimlerin yaklaşımı farklıdır. Ulaştırma altyapı sistemlerinin hangi teknolojiyle nasıl yapılacağı, ne kadar sürede yapılacağı kadar, nerelere hangi altyapının yapılması, taşıma türlerinin ve dağılımının da gösterilmesi önemlidir. Günümüzde, taşıma türleri arasındaki dengesizliğin had safhaya çıktığı,

kombine taşımacılığın Türkiye için yurtiçi ve yurtdışı taşımacılıkta yaygınlaşmamış olması, artan dünya ticaretinin ve taşıma araçlarının etkisi ile giderek büyüyen ulaşım sorunları ve sıkışıklıklar, politikalar üretme noktasında tartışmayı sosyal bilimcilerin de gündemine getirmektedir.

Ulaştırma politikalarının oluşumunda sosyal bilimcilerin de görüş, öneri ve projelerini ortaya koyması, ulaştırmanın da diğer disiplinler ve sektörlerden bağımsız olarak düşünülmemesi gerekliliğini ortaya koyması bakımından önemli olduğu kadar, Türkiye için de sosyal bilimcilerin ulaştırma politikalarıyla ilgilenmeleri bir gereklilik ve zorunluluk haline gelmiştir. Ulaştırma alt sektörleri arasındaki dengesizlik bu gerekliliğin bir göstergesidir.

Ulaştırma alanı çok geniş bir alan olup taşımacılığın her türünü, taşımacılık alt sektörlerini, ticari, askeri, coğrafi taşıma hareketlerini ve taşıma altyapılarını kapsamaktadır. Bu çalışmada incelenen ulaştırma politikası sadece yük taşımacılığı ile sınırlandırılmıştır. Ancak politikaların gerek daha iyi anlaşılması, gerek bazı yönleriyle yük taşımacılığının yolcu taşımacılığından ayrılamayan tarafları özelliği ile diğer taşıma türlerinden de bahsedilmekte, tezin desteklenmesi için kullanılmaktadır.

Tez, beş bölümden oluşmaktadır. Çalışma konusu, “Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Türkiye Ulaştırma Politikaları ve Taşımacılık Sektörü Analizi” olmakla birlikte, ulaştırma ve taşımacılığı küresel boyuttan soyutlamak mümkün değildir. Dünyada artan ticari hareketlilik, insan hareketliliği, askeri hareketlilik, ulaşım araçlarının çeşitlenmesi, yeni gelişen pazarların ortaya çıkması, artan enerji ihtiyacı gibi etmenler, ulaştırmada küresel eğilimleri ortaya çıkartmaktadır. Bu eğilimlerin yönünde ve oluşmasında gelişmiş ülkelerin tarihsel rolü yine etkin olmaktadır. Bu sebeple, birinci bölümde, ulaştırma politikalarında küresel eğilimler incelenerek ön bir değerlendirme yapılmaktadır. Küresel eğilimler, ulaştırma sektöründeki mevcut durumu zorlamakta, değişime yöneltmektedir. Bu değişim süreci, ülkelerin ötesinde uluslararası ve bölgeler arası işbirliklerini gerektirmekte, bu işbirlikleri beraberinde çeşitli zorlukları da getirmektedir. Avrupa Birliği’nin küresel zorlukları nasıl

karşılamaya çalışacağı, gelişmiş ülkelerin oluşturduğu merkez, geri kalmış yada gelişmekte olan ülkelerin oluşturduğu çevre ilişkisi ışığında ulaştırma sektörüne bakılarak günümüzdeki küresel eğilimlerin saptaması yapılmaktadır.

Avrupa Birliği ulaştırma politikasının incelendiği ikinci bölümde, Avrupa Birliği'nin ortak ulaştırma politikası ve oluşum süreci tartışılmakta, ortak politika oluşturma çabalarının ortaya çıkardığı örgütler ve kurumların yanı sıra hem ortak politikanın oluşturulup yerleştirilmesi hem de AB çapındaki ulaştırma sorunları ve çözüm çabaları, taşımacılık alt sektörleri ve ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi için üretilen ortak projeler incelenmektedir.

Türkiye'nin ulaştırma politikalarının ve bu politikaların oluşum süreçlerinin incelendiği üçüncü bölümde, ulaştırma alt sektörleri olan karayolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı ve boru hattı taşımacılığı analiz edilmekte; bu alt sektörler, AB politikaları ışığında Türkiye'deki gelişim süreçleri, ilerlemeleri, darboğazları tartışılmakta, taşıma türleri arası denge sorunu gelişimi ortaya konmaktadır.

Dördüncü bölümde, Türkiye'nin AB üyelik süreci çerçevesinde müzakerelerin en önemli başlıklardan biri olan “ulaştırma” sektörünün AB'ye uyumuyla ilgili durumu tartışılmakta, alt sektörler bazında mevzuat uyumu incelenmekte, tam üyelik müzakereleri çerçevesinde Türkiye'nin üstlenmesi gereken ulaştırma alanındaki mevzuatlar bakımından geline nokta değerlendirilmektedir. Çalışmada, ulaştırma politikaları uyumu, taşıma türleri bakımından analiz edilerek üstlenilen mevzuatların her bir taşıma türü açısından incelenmektedir.

Beşinci bölümde, Türkiye'nin jeopolitik yapısının sunduğu fırsatlar ve çevresel faktörler çerçevesinde Türkiye'nin komşularıyla olan ve komşu ülkeler üzerinden geçen taşıma koridorları incelenmekte, hem de Türkiye'nin coğrafi yapısının sunduğu ekonomik avantajlara dayalı olarak gerek Akdeniz, gerekse Karadeniz devletleriyle olan ulaşım sitemimiz ve gelişmeler, Avrupa, Asya, Orta Doğu ve Uzak Doğu'ya uzanan taşıma koridorları incelenmekte ve “köprü”

konumunda olan Türkiye'nin bölgesel konumu fırsatları değerlendirilmektedir. Ulaştırma ve taşıma alt sektörlerinin lojistik ile ilişkisi incelenmekte, ulaştırma ve taşımacılık faaliyetlerinin lojistik sektörü içindeki rolü tartışılmaktadır.

Bu tezde cevap aradığımız bazı soruları şöyle sıralayabiliriz: Hem küresel eğilimler, hem bölgesel gelişmeler, hem de dünyadaki artan mal hareketleri sebeplerinden ötürü, bölgedeki coğrafi, siyasi ve ticari konumu Türkiye'yi bir lojistik “merkez” yapar mı? Mevcut ulusal ulaştırma politikası Türkiye'yi bu hedefe ne kadar yaklaştırır? AB'nin uyguladığı politika ve projeler, Türkiye'nin bu yöndeki hedefleri ile ne kadar örtüşmektedir? Türkiye, mevzuat ve uygulama olarak AB'nin ulaştırma politikalarına ne derece uyum sağlayabilmektedir? Elde edilen sonuçlar, araştırmayla ortaya çıkan politika eksiklikleri, görülen darboğazlar ve yapılması gerekenlerle ilgili genel öneriler sonuç bölümünde değerlendirilmektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. ULAŞTIRMA POLİTİKALARINDA KÜRESEL EĞİLİMLER

Bilgi, iletişim ve ulaştırma teknolojilerindeki ilerlemeler mekânın, zamanın ve uluslararası sınırların bağlayıcılığını gitgide azaltmıştır. Sermaye hızla hareket edebilmekte, şirketler üretimlerini çok sayıda ülkede gerçekleştirebilmektedir. Ulaşım araçları çeşitlenmekte ve hızları artmaktadır. Kombine taşımacılık sistemleri daha yaygın ve kullanılabilir düzeye gelmektedir. Bu faaliyetler, gelişmiş ülkelerin öncülüğünde ve ihtiyaçları doğrultusunda olmaktadır.

Gelişmiş ülkelerin de “merkez”i, azgelişmiş ülkelerin “çevre”yi oluşturduğu saptamasıyla küresel düzeyde ulaştırma hareketliliğine baktığımızda, merkez ülkeler yani gelişmiş ülkeler, sermayesi, teknolojisi olan, kalkınmasını tamamlamış, sanayi devrimini gerçekleştirmiş ve post-modern dönemi yaşamaktadırlar. Azgelişmiş ülkeler ise sermaye birikimini sağlayamamış, emek yoğun üretim yapan, dış kaynaklardan sermaye malları ithal eden, teknoloji transferi yapan ve gelişme yollarını arayan ülkeler durumundadır.

Zaman akışı içerisinde merkezin kendini devam ettirdiği, gelişmişliğini ve modernliğini sürdürdüğü, çevrenin ise azgelişmişliğinin kendi kendini yeniden ürettiği, dolayısıyla merkez-çevre sürecinin bir parçası olmaya devam ettiğidir. Bu da göstermektedir ki, merkezde sağlanan sermaye birikimi uluslararası bağlantıları kuvvetli olan büyük sermaye sahipleri ve sermaye şirketleri aracılığı ile olmakta, çevrenin merkeze bağımlılığı devam ettirilmekte, dolayısıyla azgelişmiş ülkelerin konumunun sürekliliği sağlanmakta ve bu sayede gelişmiş ülkeler hep gelişmiş ve modern olarak varlığını devam ettirmektedir.

Kısaca dünyanın küçülmesi, iletişimin artması, ilişkilerin sıklaşması olarak tanımlanabilen küreselleşme, çokuluslu sermaye ve çok uluslu şirketlerin varlığından oluşan yeni mali düzenin gelişmesiyle oluşan bir dünya ekonomisi sistemidir.

Pazarlar, kendini uluslararası şirketlere bırakmıştır. Küreselleşme bir pazar ilişkisidir. Küreselleşmiş bir dünya pazarına hâkim olmak için bugün gitgide sınırlar kaldırılmakta, ülkeler, şirketler ve insanlar arasındaki ilişkiler artan bir hızla gelişmektedir. Merkez ülkeler olarak adlandırılan gelişmiş ülkeler, “küresel taşıma ağlarını” kontrol etmektedir. Küresel taşıma ağlarını kontrol altında tutmanın nedenlerine baktığımızda;

- Uzun dönemli ekonomik çıkarlar,
- Politik baskı, nüfuz oluşturma,
- Güvenlik bölgesi sağlama,
- Gereksinim duyulan mal ve hizmetlerin dış kaynaklardan temini,

Ayrıca rekabet gücünü koruyacak ve geliştirecek unsurlara baktığımızda;¹

- Pazarlara en kolay, en güvenilir ve en az maliyetle ulaşma,
- Ucuz, yeterli ve güvenilir mamul ve hammadde akışı,
- Güvenilir, yeterli ve ucuz enerji gereksinimi,
- Ucuz, yeterli, güvenilir ve eğitilmiş iş gücü olarak görünmektedir.

Küresel taşıma ağlarının kontrolünün sağlanması, oluşturulan ekonomik birlikler ve uluslararası örgütler yoluyla mümkün olabilmektedir. Bu birlik ve örgütlere baktığımızda, Dünya Ticaret Örgütü (WTO), Avrupa Birliği (EU), Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması (NAFTA), Uzakdoğu Kaplanları (ASEAN), Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİT), Avrupa Ekonomik Alanı (EEA), Asya-Pasifik Ekonomik Konseyi (APEC) gibi teşkilatlar olup, bu bölgesel ve uluslararası oluşumlar sayesinde taşıma politikalarına yön vermektedirler. IRU, FIATA, IATA, UNECE, UNCTAD gibi sektörel düzenleyici kurum ve kuruluşlarla oluşturdukları politikaların ortak kurallar olarak uyumlaştırılması, gelişmekte olan ülkelerin ulusal taşıma kuruluşlarını da bu uluslararası kuruluşlara üyelik yoluyla, oluşturulan ortak kuralların bu ülkelerde uygulanması temin edilerek taşımacılık sistemi kontrol altında tutulmaktadır.

¹ Sedat Laçiner, Memet Özcan, İhsan Bal, Türkiyeli Avrupa, 1.b., İstanbul, Hayat Yayınları, 2004, ss.110-111.

Taşıma ağlarının ve ticaret yollarının önemi, dünya için olduğu kadar Türkiye için de aynı öneme sahiptir. Tarihsel süreç içinde, Osmanlı devletinin ticaret yollarının güvenliğine yaşamsal bir ilgi duyduğu ve korsanlara karşı sürekli mücadele verdiği bilinmektedir.²

Dünya üzerinde merkez olarak adlandırılan gelişmiş ülkelerin her bakımdan çevre ülkelere olan etkileri açıkça görülmektedir. Bu etkiler, geri kalmış ya da gelişmekte olan ülkelere yabancı sermaye yatırımı, teknoloji transferi, makine parkuru oluşturulması, yerel işbirlikleri ve bölgesel birlikler, en çok kayırlan ülke, kümülasyon sistemleri, vergi avantajları, mevzuat kolaylıkları sunumu gibi çeşitli şekillerde karşımıza çıkmaktadır.

Küreselleşmenin etkisiyle ekonomik sınırlar kalkmıştır. Küreselleşme olgusu, üretim faktörleriyle, mal ve hizmetlerin giderek artan hareketliliğinden kaynaklanan sınır ötesi karşılıklı bütünleşme ile başta iletişim, enformasyon ve ulaşım olmak üzere etkileşimin çeşitli biçimleri uluslararasıdaki coğrafi sınırların önemini yitirmesine yol açacak şekilde hızla yayılmıştır.³ Ticari faaliyetlerin, mal hareketlerinin ve sermaye hareketlerinin serbestleşmesiyle artan taşımacılık gereksinimleri için etkin, hızlı ve güvenli taşımacılık sistemlerinin kurulması zorunlu olmuştur. Alternatif taşıma koridorlarının ve taşıma türlerinin oluşturulmasına ve altyapı yatırımlarının yapılmasına yönelik faaliyetler giderek artmaktadır. AB ulaştırma politikası çerçevesinde taşımacılık sektörü, taşımacılık türleri ve taşıma politikalarının oluşmasında rol oynayan resmi ve sivil aktif kurumlar ortaya çıkmıştır.

Merkez ülkelerin çevre ülkelere etkisi şeklinde karşımıza çıkan işbirlikleri ve ikili antlaşmalar ya da çok taraflı antlaşmalar olabilmektedir. Bu birlik ve oluşumlardan bazıları, Kuzey Amerika'da ABD ile Meksika arasında NAFTA,

²Halil İnalcık, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, Cilt I, 2.Baskı, İstanbul, 2004, s.87.

³Abdullah Özkan, "Küreselleşme ve Avrupa Birliği ile Bütünleşme Sürecince Türkiye", 1.b, İstanbul, Tasam Yayınları, 2004, s.11.

Avrupa’da AB ile Norveç, İsviçre, İzlanda ve Lehteşteyn arasındaki EEA, yine AB ile Akdeniz ülkeleri arasında Avrupa-Akdeniz Ortaklığı, AB ile Türkiye arasındaki Gümrük Birliği Antlaşması, ABD ile İsrail, Ürdün, Mısır arasında Nitelikli Sanayi Bölgeleri (NSB) Antlaşmaları,⁴ AB’nin Güney Akdeniz ile Afrika, Karayipler ve Pasifik ülkeleri ile Avrupa Birliği arasında bağ kuran dört Lomé Sözleşmesi (1975, 1979, 1984 ve 1989) imzalanması, bu birlik ve oluşumları göstermektedir.

Bu ikili antlaşmalar arasında serbest ticaret anlaşmaları, ekonomik işbirliği anlaşmaları, gümrük konularında işbirliği anlaşmaları, çifte vergilendirmeyi önleme anlaşmaları, çevre koruma ve turizmde işbirliği anlaşmaları, sağlık alanında işbirliği anlaşmaları, taşımacılık alanında işbirliği anlaşmalarını sayabiliriz. Çok taraflı anlaşmalar olarak yine ikili anlaşmalar dışında Birleşmiş Milletler ve Avrupa Konseyi tarafından hazırlanmış çok taraflı sözleşmelere ülkelerin katılımı amacıyla yapılan sözleşmeler bulunmaktadır.

Basit olarak, “sosyo-ekonomik kalkınmışlık aşamasına ulaşılama” hali olarak da tanımlanabilen azgelişmişlik; ekonomik kalkınmışlığın göstergesi olan sanayileşmeyi sağlayamamış, ulusal geliri ve tasarruf düzeyi sanayileşmeyi gerçekleştirecek yatırımların finansmanına yetmeyen ülkeler anlamına gelmektedir.

⁴ 1996 yılında Ürdün ve İsrail arasındaki barış sürecini desteklemek için ABD Kongresi Nitelikli Sanayi Bölgeleri (NSB) kurulmasıyla ilgili bir karar aldı. Amaç, NSB’ler ile ilgili projeler aracılığıyla ekonomik işbirliğinin artırılması ve bu vesileyle barışın geliştirilmesiydi. Bu projelerle ABD Hükümeti Ürdün’de bölgeler belirledi ve bu bölgelerde yapılacak olan üretimin gümrük vergileri, kotalar ve diğer tarife dışı engellerden muaf olması öngörüldü. NSB’lerinde imalat yapan şirketler aynı zamanda Ürdün’ün ABD, AB, Arap ülkeleri ve diğer ülkelerle olan serbest ticaret anlaşmalarından da yararlanabilmektedirler. NSB’lerinde üretilen ürünlerin ticari engellerden ve kotalardan muaf olması için öncelikle Ürdün’deki NSB’de, İsrail’de, Batı Şeria’da ve Gazze’de temel olarak değiştirilmesi gerekiyor. 2002 tarihlerinde Türkiye’nin de ABD’ye belirli bazı ürünlerin gümrüksüz ihracatını yapabileceği Nitelikli Sanayi Bölgeleri projesinin temelleri ortaya konulmuştur. Ancak, Temsilciler Meclisinden geçen tasarı Türkiye için bir hayal kırıklığı olmuş, NSB Projesi tüm sanayi ürünleri bu modele dahil edilmemiş; Türkiye için önemli olan tekstil, giysi, ayakkabı, el çantası, bavul, iş eldivenleri, deri giysi gibi birçok hassas ürün projeye dahil edilmemiştir. İki ülke arasındaki ilişkilerin sıkıntılı olduğu bir dönemde 5 Mart 2003’te NSB’lerin kurulmasını öngören bölüm tasarıdan çıkarılmış, Türkiye’de NSB’ler kurulamamıştır.

Az gelişmiş ülkeler, kalkınmalarının ilk aşamasında sahip oldukları zengin nüfus potansiyeline karşılık, sermaye kıtlığı çekmektedirler. Uzun dönemde sermaye-yoğun malların fiyat artışları, ucuz emek kullanan malların fiyat artışlarından daha hızlı olduğundan, bu tür ülkelerin ödemeler dengesi sürekli açık vermektedir. Klasik yaklaşım olan “emek-yoğun mal ihraç edip, sermaye-yoğun mal ithal etmek” artık dış ticaret dengelerini sağlayamamaktadır. Az gelişmiş ve gelişme yolundaki ülkeler ile gelişmiş ülkeler arasındaki dış ticarete konu malların taşınmasında, gelişmiş ülkeler yüksek oranda “yükte hafif pahada ağır” mallar ihraç etmektedirler. Bu da taşımalara doğrudan yansımaktadır.

Uluslararası politika literatüründe, uluslararası sistemi merkez - çevre olarak gören ve Andre Gunder Frank tarafından başı çekilen Latin Amerika üzerine uzmanlaşmış bazı yazarlar, bağımlılık kavramına devletlerarası bir ilişkinin ötesinde bir anlam yüklemektedirler.⁵ Bu bağlamda bağımlılık olgusu, metropol ülkenin karar alma mekanizması, merkez-çevre bağlantısında önemli bir role sahip olan, çok uluslu şirketlerin çevredeki yerel karar odakları gibi birimler arasındaki bir ilişki ve bu ilişkinin içerisinde oluşturduğu yapı olarak ortaya çıkmaktadır. Türkiye’deki yansımalarla baktığımızda, özelleştirmelerde ve günümüzün büyük yatırımlarında çok uluslu şirketler arası ilişkileri açıkça görebilmekteyiz. Ulaştırma alanındaki özelleştirmeler olan liman ve hava limanları özelleştirmelerinde artık bilinen ulusal şirketler değil ama bazen adını bile duymadığımız, belki geçmiş süreci dahi uzun olmayan ama yabancı sermaye bağlantılı, yabancı ortaklı şirketleri görmekteyiz.

Az gelişmişliğin “modernleştirilmesi” sürecinde bağımlılık kendini göstermektedir. Bu birleşik sürecin temel itici gücü kar peşinde olan, yani birikim fırsatları arayan sermayedir. Bunlar, özellikle girişimci ve yatırımcı ruha sahip şirketler, bankacılar ve sanayicilerdir.

⁵ Henry Bernstein, “The Peasantry” in Global Capitalism: Who, Where and Why, Merlin Press London, 2000, s.41.

Merkez faaliyetleri, en ucuz biçimde sağlayabilecekleri yerde sermaye birikimini yapmayı ve bu sermayeyi en yüksek kar elde edebilecekleri yerde yatırıma dönüştürmeyi içerir. Bu da, dünyanın bazı bölgelerinden diğerlerine karların taşınmasına ve bu bölgelerde düşük verimliliğin, yeni yollarla sürdürülmesi ve yerleştirilmesi sürecine yol açmaktadır. Böylelikle, azgelişmiş ülkelerde, sistematik olarak, sermaye birikiminin yapıldığı ekonomilerin yapılarına bağımlı kalacak bir ekonomi yapılanmaktadır.⁶

Dünya ticaretinin birçok bölümü gittikçe küreselleştiği için, dünyanın bir kısmındaki politik ve ekonomik durum dünyanın tümünü etkilemektedir. Bu anlamda, tüm bölgelerin eşit olması mümkün görünmemektedir. Birçok analist, yakın bir gelecekte dünya ekonomisinin gelişimi için belirgin etkilerinin dünya nüfusunun çoğunluğunun yaşadığı ve son on yılda ekonomik aktivitelerin oldukça arttığı yer olan Güney ve Doğu Asya'dan geleceğine inanmaktadırlar. Avrupa'nın büyümesi, böylece küresel ekonomik işlerde zaruri malzemelerin sağlayıcısı olarak Asya ile gittikçe artan ilişkilerine bağlı olacağı görülmektedir. Avrupa'nın büyümesi, dönüşümlü olarak da Asya'nın çok sayıdaki ülkelerinin gelişimi içinde önemli olmaktadır. Tüm bu eğilimler, Asya ve Avrupa arasında bir köprü olarak Türkiye de dâhil olmak üzere Avrupa'nın ekonomik geleceğini oldukça fazla etkilemektedir. Bu kapsamda küresel taşımacılık ağlarında belirgin baskılar ve zorlamalara yol açmaktadır.

Küreselleşme eğilimi artıkça, yerel aktörlerin uluslararası aktörlerle bağlantı kurma eğilimi, yerel sermayenin, artan biçimde, bu ortak yatırımları finanse etmelerine yol açmaktadır. Bu da yerel sermaye kaynaklarında ortaya çıkan liberal ve güçlü sermaye ihracının artmasına sebep olmaktadır.⁷ “Modernleşen, gelişen ülkeler, acele eden topluluklardır” olgusu ile yaklaşım, Daniel Lernes'e göre, hızlı kentleşme sendromu ile birlikte yaygın işsizlik ve gecekondu yaşamının yoksulluğu, gelişme

⁶Colin Leys, Leys, Colin, Philip J., O'Brein, “Azgelişmişlik ve Bağımlılık: Eleştirel Notlar:Emperyalizm, Gelişme ve Bağımlılık Üzerine”, Der:Melih Ersoy, 1.Baskı, Ankara, V.Yay. 1992., s.76.

⁷A.e.,s.33.

mekanizması ve modernleşme modelinin gerektirdiği ve tarımsal yaşamdan kentsel sanayi emek yaşam biçimine “geçişteki” sarsıntıyı yansıtmaktadır.⁸ Dolayısıyla gelişmiş ülkelerin üçüncü dünya ülkelerine ulaştırdıkları mesaj da “bizim gibi olmak istiyorsanız, o zaman sizde bizim gibi olun, bizim gibi yapın” şeklindedir.⁹ Geri kalmış ülkelere kalkınma ve gelişme için gösterilen adres kendileridir; gösterilen model ise kendi modelleridir. Ancak o zaman, mali yardım, teknik ve teknolojik yardım alabileceklerdir. Bu sonuç, gelişmeyle birlikte beraberinde bağımlılığı getirmektedir.

Günümüzde küreselleşme bir gelişme akımı olarak görülmekle birlikte, ülkeleri birbirine daha fazla bağımlı kılmaktadır. Bağımlılık karşılıklı bir ilişki olarak bilinmekle beraber şu önemli bir nokta ki, bu etkileşimde çevre, merkeze her zaman daha fazla bağımlı olmakta ve çevreden merkeze artan bir artı-değer transferi yapılmaktadır. Küreselleşme ile artan bağımlılık, dünya ticaretinde büyük bir hareketlilik ortaya çıkarmış, merkezin çevreye yayılmasını hızlandırmış, ticareti ulusal boyuttan çıkararak uluslararası hale getirmiştir. Artan mal ve insan hareketleri talebi, ulaştırma sektörünü de bu hareketin kalbine koymuştur. Ulaştırma ağlarının merkezi, gelişmiş ülkeler olup, merkezden çevreye bir yayılma göstermektedir.

Şirket satın alma olayları küreselleşmiş bir dünyada sınırları ortadan kaldırmıştır. Şirket satın almalarıyla ilgili olarak AB Komisyonu üyesi Mario Monti şöyle demektedir: “Büyük şirketlerin uluslararasılaşması, Topluluk dışı şirketlerin satın alınmasını desteklemekle birlikte, Topluluk şirketlerinin diğer ülke şirketlerinin denetimine geçme olasılığını da mümkün kılmaktadır.”¹⁰ Yine Monti’nin ifadesiyle, “küreselleşmiş ve açık bir ekonomide pazarların normal işleyişine zarar vererek bazı şirketleri korumanın bir anlamı yoktur. Kurallardan sapılır ve Avrupa şirketleri

⁸ Bernstein, a.g.e., s.47.

⁹ A.e. s.48.

¹⁰ Jean-Luc Mathieu: “Avrupa Birliği”, İsmail Yerguz (çev.), İstanbul, Dost Kitabevi Yayınları, Eylül 2006, s.64.

desteklenirse bunun sonuçları Avrupa şirketleri kazandıklarından çok kaybeder. Bu politika AB'nin sanayiden uzaklaşmasına yol açabilir.”¹¹

Türkiye’de giderek yaygınlaşan yabancı sermaye ortaklıkları, şirketlerin yabancılara satılması ve tamamen yabancı sermayeli şirketlerinin kurulması küreselleşmenin birer yansımasıdır. Hemen hemen ulaştırma alanının tüm alt sektörlerinde yabancı sermayenin kendini gösterdiğini, Türk şirketlerle ortaklıklar kurduğunu görmekteyiz. Hızlı kargo taşımacılığı alanında DHL, UPS, TNT, Fedex gibi; karayolu taşımacılığında Schenker, Betz, Nunner, Enco gibi; denizyolu taşımacılığında MSC, Maersk, Cma-Cgm, China Shipping, APL gibi; taşıma işleri organizatörlüğü (freight forwarder) alanında Expeditors, Fritz, Hammen Helman, UTI, EGL gibi sayısı çok daha fazla olan şirket Türkiye’de kendi isimlerini kullanarak yerli ortaklarla yada doğrudan yabancı sermaye olarak sektörde faaliyet göstermektedirler. Bu eğilim, son yıllarda çok hızlı bir artış içerisinde.

Teknolojiyi üreten gelişmiş ülkeler, dünya gayri safi hâsılasından en büyük payı almaktadır. Avrupa, iletişim teknolojisinde ABD’nin çok gerisinde kalmıştır. Japonya yakın rakiptir. Gelişen Çin ve hatta Hindistan ataktadır. Uluslararası eğilimler, gelecek on yıllarda bambaşka bir dünya oluşacağının göstergesidir. Dünya, ‘sürdürülebilir kalkınmayı’ uygulamak zorundadır ve bunun da dünya kıtalarındaki ülkelerin yaşayacak ve satın alacak geliri elde etmesiyle mümkün olduğu görüşü önem kazanmaktadır. Dolayısıyla, ABD, AB ve diğer gelişmiş ülkelerin, bu az gelişmiş ülkelerin ayakta kalmasını sağlamak zorunda olacakları bir süreç içine girilmiştir.¹²

Gelişmişlik, sermayesiyle, ticaretiyle, teknolojisiyle, ulaştırmasıyla, ulusal geliriyle bir bütündür. Ülkelerin dışa açılmasında ulaştırma ve taşımacılık hizmetlerinin rolü büyüktür. Ulaştırma altyapısı, üretilen malların dış pazarlara

¹¹ A.e., s.65.

¹² İnfomad Dergisi, “Bölgenin Fark Yaratıcı Türkiye”, S.03/2007, Mart 2007.

ulaştırılmasında, hammadde trafiğinde, zaman ve maliyet hesabı bakımından önem taşımaktadır.

Günümüzün değişen üretim ilişkileri, artan sosyal güvenlik önlemleri, çevre koruma bilincinin maliyetler üzerine yaptığı baskı, kısacası iş görme ortamını çevreleyen yeni hukuk alanları, üretimi gelişmiş ülkelerde giderek pahalı hale getirmektedir.

Büyük hazır giyim ve tekstil şirketleri üretim yaptırdığı ülkelere son yıllarda, çocuk çalıştıran fabrikalara üretim yaptırmama baskısı ve yönelimi, bugün büyük hazır giyim ve tekstil şirketlerinin küresel ısınma ve çevre etkileri dikkate alarak ürün taşımalarını karayolundan denizyoluna ve özellikle de demiryoluna kaydırma bilinci içine girmeleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bilinçlenme, AB'nin uygulamaya koyduğu, yaygınlaştırmaya çalıştığı ulaştırma ve taşımacılık politikalarını desteklemektedir. Bu eğilim, modern politikalarla örtüşmektedir.

Gelişmiş ülkelerdeki üreticiler, üretim merkezlerini az gelişmiş ve hukuk normlarının esnek uygulandığı ülkelere kaydırmaktadırlar. Dolayısıyla bu çevre ülkeleri kullanarak, üretim maliyetlerini aşağı çekmeyi yeğlemektedirler. Bu durum, uzun süre sanayinin gelişmiş ülkelere doğru kaydırılması olarak değerlendirilmiş ve bu sayede az gelişmiş ülkelere doğru bir gelir aktarımının gerçekleşmesi umularak, gelişmiş ülkelerle az gelişmiş ülkeler arasındaki gelir bozukluğunun düzelmesi beklentileri gündeme gelmiştir. Ancak beklentilerin aksine bu süreç az gelişmiş ülkeler lehine olmaktan çok, gelişmiş ülkeler lehine sonuç vermiş; üretilen katma değer yine gelişmiş ülkelere (G-8)¹³ dönmüştür. Bir diğer ifade ile gelişmiş ülkelerin transfer ettiği sanayi üretimi, dünyanın geri kalan

¹³ Dünyanın en gelişmiş ekonomileri olduğu kabul edilen ve G-7 (G-8) ülkeleri olarak adlandırılan devletler; Kanada, Fransa, Almanya, İtalya, Japonya, İngiltere ve ABD'den oluşmaktadır. G-7'nin üye sayısı 1976 yılında Kanada'nın katılımından sonra sabitlenmiştir. Bununla birlikte, 1977'den bu yana Avrupa Birliği'nin temsilcileri de zirvelere katılmaktadır. Rusya da 1991 yılından beri her zirveye davet edilmektedir. ABD Başkanı Bill Clinton'un Denver zirvesini Sekizler Zirvesi olarak belirlemek suretiyle Rusya'nın resmen katılımını tanımaya yönelik girişimine rağmen, Rusya henü G-7'nin tam üyesi olarak düşünülmemekte ve tüm zirve toplantılarına katılmamaktadır.

kısımında düşük ücret, düşük hammadde fiyatlarına bağlı olarak beklenen gelir etkisini doğurmamıştır.¹⁴ Ancak, üretimin az gelişmiş ülkelere kaydırılması, artan hammadde, ürün ve insan hareketliliği, ulaştırma sistemlerinin gelişmesi için önemli etki yapmıştır.

Türkiye'nin AB müktesebatına uyum çerçevesinde onayladığı ve onaylaması gereken sözleşmeler de ağırlıklı olarak sosyal güvenlik, mevzuat kolaylıkları, gümrük kolaylığı, vergi avantajı, tercihli ticaret kapsamındadır. Ayrıca havayoluyla taşımacılıkta sorumluluk ve kaza halinde meydana gelecek zararların tazminini amaçlayan ve kendine özgü bir tazminat sistemi getiren "Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun"un kabulü, Avrupa Birliği'nden sağlanacak üyelik öncesi mali yardımların "Merkezi Olmayan Uygulama Sistemi" yoluyla kullandırılmasını öngören ve 2002–2004 yılları arası 510 milyon Avro kaynak aktarılması, uluslararası alanda yolsuzlukla mücadelede daha etkin olunabilmesi için Birleşmiş Milletler üyesi devletlerce alınacak tedbirleri içeren "Birleşmiş Milletler Yolsuzlukla Mücadele Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun"un kabulü gibi taşımacılık sektörünü ilgilendiren ve uluslararası düzenin bir parçası olduğunu gösteren düzenlemelerden bazılarıdır.

Dünyada ticaretin giderek serbestleşmesine paralel olarak rekabetin artması, küresel ve bölgesel ölçekte taşıma operasyonların ağırlık kazanmasıyla göreceli olarak taşıma mesafelerinin kısaltılması ile birlikte hız unsurunu öne çıkarmıştır. Bu durum, hammadde ve işlenmiş ürünlerin alıcılara düşük maliyetle ve zamanında ulaştırılmasının önemini artırmış, lojistik hizmetler ile desteklenen kombine taşımacılık sistemlerinin kullanımını yaygınlaştırmıştır.¹⁵

Dünyada taşımacılık ve lojistik faaliyetleri hızla ilerlemektedir. Otoyollar, demiryolları, limanlar gibi ulaştırma altyapısı ağırlıklı olarak kumu kesimi tarafından

¹⁴ Can Baydarol: AB Sürecince Medeniyetler Buluştuğunda, 1.b., Universal Yayınları, 2003 İstanbul, s.70-71.

¹⁵ "IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı", (Çevrimiçi)
<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/ix/9kalkinmaplani20070302.pdf>, 18.06.2007, s.36.

yapılmaktadır. Özel sektör şirketleri, taşıma operatörleri, lojistik aktörleri bu altyapı üzerinde faaliyetlerini sürdürmektedir. Ulaştırma altyapı yatırımları sürekli olarak devam etmektedir. Ancak taşınan yük miktarı ve lojistik faaliyetlerin hacmi o kadar hızlı artmaktadır ki, ulaştırma altyapı kapasitesi bu artan hacmi kaldırmakta yetersiz kalmakta, bir darboğaz olarak gündeme gelmektedir.¹⁶

Gelişmiş ülkeler, mevzuat düzenlemeleriyle, artan karayolu taşımacılığının hızını keserek, yük ve yolcu taşımalarını denizyoluna ve demiryoluna kaydırmaya çalışmaktadırlar. Hatta bazı güzergâhlarda demiryolunu alternatif olarak hedef seçmektedirler. Denizyolu taşımacılığını cazip hale getirmek için ‘deniz otoyolları’ olarak ifade edilen kısa mesafeli deniz taşımacılığı sistemi ile taşıma sürelerini kısaltmakta, çeşitli teşvik ve prim uygulamaları yapmaktadır.

Uluslararası taşımacılıkta güncel eğilimler, taşıma sistemlerini karayolundan denizyoluna ve demiryoluna kaydırmak, taşımacılığın çevreye olan çevre kirliliğini en aza indirmek, taşıma güvenliğini en üst seviyeye çıkarmak, taşıma sürelerini kısaltmak, terminallerdeki elleçleme işlemlerini hızlandırmak, taşıma türleri arasındaki bağlantıların ahengini artırmak ve kombine taşımacılık sistemini geliştirmektir.

Bir başka eğilim ise, lojistik kavramıdır. Ulaştırma altyapısı üzerinde faaliyet gösteren, taşımanın her türlüşünü içeren, depolama, gümrükleme, paketleme, dağıtım hizmetlerini de gerçekleştiren bir tedarik zinciri faaliyetleri bütünüdür.

Küresel eğilimler, hiç şüphesiz Türkiye’yi de doğrudan ilgilendirmektedir. Türkiye’de faaliyet gösteren yerli ve yabancı sermayeli lojistik şirketleri ekonomik gelişmelere paralel olarak artış göstermektedir.

¹⁶ “Responding to Global logistics Trends With a National Logistics Strategy”, (Çevrimiçi) http://siteresources.worldbank.org/INTTHAILAND/Resources/333200-1177475763598/2007cdp_infra-global_trends_in_transport.pdf, 14.10.2007.

İKİNCİ BÖLÜM

2. AVRUPA BİRLİĞİ (AB) ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

Avrupa Birliği (AB) oluşumu, tarihsel süreci itibariyle 8.yy'deki Karolenjlere¹ kadar giden, Richard Nikolaus Coudenhove-Kalergi²'nin Avrupa Birliği projesi ile temeli atılan, ancak bugünkü oluşumu 1951 yılında kurulan Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT), 1957 yılında kurulan Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) ve Avrupa Atom Enerji Topluluğu (EUROTAM) ile ortaya çıkmıştır. 1 Temmuz 1967 tarihinde yürürlüğe giren birleşme antlaşması (merger treaty) ile bu üç topluluğun organları birleştirilerek Avrupa Toplulukları (AT) şekline dönüşmüştür. Takip eden süreçte AT, yaptığı genişlemelerle³ 1985 yılında İspanya ve Portekiz'in katılımıyla 12 üyeli bir topluluk oluşmuştur. 1992 yılındaki Maastricht Antlaşması'nın kabulü, üye devletlerin belki de ilk kez tanımlayarak kurdukları AB'nin, AT'ye ek olarak "hükümetler arası nitelikteki ortak dışişleri ve güvenlik politikası" ile "adalet ve içişleri alanlarında işbirliği" sütunlarının üzerine kurulduğu beyan edilmiştir. Her genişlemede coğrafi, nüfus, ticaret olarak genişleyen AB, günümüzde 27 üye devletten oluşan bir "birlik" durumundadır.

Genişlemiş bir Avrupa'da artan ticaret, mal, hizmet ve insan hareketleri "ulaştırma" konusunu öne çıkarmıştır. Avrupa'da sınırların kalması, taşımacılık

¹ Karolenjler, sekizinci yüzyılın ortalarından dokuzuncu yüzyılın sonuna kadar Galya, Batı Germany, Alpler Bölgesi ve Kuzey İtalya'yı egemenliği altına alan Austrasia kökenli Frank ailesi olup büyük Karolenj İmparatorluğu'nu (Kutsal Roma-German İmparatorluğu) kurarak Charlemagne döneminde (768-814) en parlak dönemini yaşamıştır ama 840`tan başlayarak yavaş yavaş çökmüştür. Avrupa'nın ilk birleştirilmesi fikri bir ölçüde Karolenjler döneminde hayata geçmiştir.

² Avusturyalı aristokrat Kont Richard Coudenhove – Kalergi "Pan Europe" adlı kitabında ve çeşitli makalelerinde, Avrupa'nın bir federasyon kurma çalışmalarını sürdürmesini önermiştir. İlginç olanı, Coudenhove-Kalergi, isterse Türkiye'nin bu federasyona üye olabileceğini söylerken Birleşik Krallığı dışlamıştır. İngilizler, Avrupalılarca uzun süre Avrupalı sayılmamış, Adalı ve Avrupa dışında sayılmışlardır. Bilindiği gibi müracaatları iki kez reddedildikten sonra İngiltere ancak 1973'te Avrupa Birliği'ne (o zamanki adı ile AET) üye olabilmislerdir.

³ 1.Genişleme:İngiltere, İrlanda ve Danimarka, 2.Genişleme: Yunanistan, 3.Genişleme: İspanya ve Portekiz, 4.Genişleme: İsveç, Finlandiya ve Avusturya, 5.Genişleme: Çek Cumhuriyeti, Polonya, Macaristan, Estonya, Slovenya, Güney Kıbrıs, Malta, Litvanya, Letonya ve Slovakya, 6.Genişleme: Bulgaristan ve Romanya.

hizmetlerinin gelişmesi ve ucuzlaması, Avrupalılara daha önceden eşi benzeri görülmemiş seviyelerde kişisel hareketlilik vermiştir. Mallar hızlıca ve etkin bir şekilde fabrikadan çoğu zaman farklı ülkelerdeki müşteriye taşınabilmekte, Avrupa Birliği üyesi ülkelerin ulusal pazarları rekabete açılmakta, fiziksel ve teknik engelleri kaldırılarak serbest dolaşıma katkıda bulunmaktadır.

Yirminci yüzyılın son çeyreğinde, gerek AB tek pazarı, gerekse küreselleşen ekonomik ortam sonucunda, Avrupa içindeki yük taşımacılığı piyasası genişlemiştir. Artan rekabet, üretim birimlerinin belli yerlerde toplanmasına ve dağıtım ağlarının önem kazanmasına yol açmıştır. Hammaddenin fabrikaya aktarılması ve ürünlerin satıcılara ve müşterilere ulaşmasında zaman, maliyet ve kalite etkenleri öncelikli bir hizmet alanı yaratılmıştır.⁴

Ulaştırma planlaması açısından en kapsamlı çalışmaların yapıldığı Avrupa ve özellikle Avrupa Birliği ülkelerinde ulaştırma politikasının temel hedeflerinden biri ulaşım türleri arasında dengenin sağlanması ve bunların birbirleriyle rekabet edilebilir duruma getirilmeleridir. Son yıllarda öncelikle üzerinde yoğunlaşılan çalışmalar, özellikle karayolu üzerindeki ağırlığın diğer türlere yönlendirilerek azaltılması ve hızlı demiryolu taşımacılığının havayolu taşımacılığı ile rekabetinin sağlanması yönündedir.⁵

AB Ulaştırma Politikası'nın temel öncelik ve amaçları şu şekilde sıralanabilmektedir:⁶

- Rekabetin düzenlenmesi ve bu doğrultuda sürdürülebilir ulaşım metotlarının ağırlık kazanması,
- Mali ve yasal sorunların aşılması,
- Kullanıcı odaklı politikalar geliştirilmesi,

⁴ Bahadır Kaleağası, "Avrupa Yolunun Haritası", 1.b., İstanbul, Dünya Yayıncılık, Mart 2003, s.63.

⁵ Münir Kutluata, "Avrupa Birliği'ne Adaylık Sürecinde Türk Sivil Havacılığı," Yeni Türkiye Dergisi, Kasım-Aralık 2000, Sayı.36, s.1563.

⁶ "AB Ulaştırma Politikası", (Çevrimiçi) <http://www.ikv.org.tr/pdfs/ulastirma.pdf>, 05.08.2007.

- Ulaşım sektöründeki küreselleşme nedeniyle oluşan şartlara uyum sağlanması.

AB ulaştırma politikasının diğer temel amaçlarından bazıları ve en önemlileri; zaman içinde gittikçe artan trafik sıkışıklığı, hizmetlerin kalitesindeki bozulma, çevreye verilen zarar, güvenliğin tehlikeye atılması ve bazı bölgelerin izole edilmesi ulaşım konusunda yeni faaliyetleri gerekli kılmıştır.

Avrupa Komisyonu’nun Aralık 1992’de yayımladığı “ulaştırma üzerine Beyaz Kitap” ile AB’nin taşımacılık politikası, sürdürülebilir hareketliliğe dayalı, bütünleştirilmiş bir politika olarak ele alınmaya başlanmıştır. 1992 Beyaz Kitabı’nın amaçları arasında; ulaşım türleri arasındaki dengenin değiştirilmesi, yasalardan kaynaklanan tıkanıkların giderilmesi, kullanıcıların ulaşım politikasının merkezine yerleştirilmesi ve ulaşımın giderek küresel bir nitelik kazanması yer almıştır. Haziran 1995’te ise Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan “Ortak Taşımacılık Politikası: 1995–2000 Dönemi İçin Eylem Planı” kabul edilmiştir. Bunu, Aralık 1995’te yayınlanan “Taşımacılıkta Adil ve Etkin Fiyatlandırma” adlı Yeşil Kitap ve Aralık 1998’de yayınlanan ve 2000–2004 dönemini kapsayan başka bir bildiri takip etmiştir.⁷ 2001 yılında yayımlanan “2010 yılı için Ortak Taşımacılık Politikası: Karar Verme Zamanı” başlıklı Beyaz Kitap ile ise, Ulaştırma pazarının serbestleştirilmesi sonrası oluşan ek sorunlar ele alınmış ve genişleme sonrası için yeni öneriler getirilmiştir.

Ulaştırma politikasının amaçlarından bir diğeri, ulaşımı sürdürülebilir kalkınma içine entegre edebilmektir. Bu yönde atılacak adımlar, hava kirliliğinin ve karbondioksit emisyonunun sonucu iklim değişikliğinin önlenmesi, kaynakların güvenliği ve gürültü kirliliğiyle başa çıkabilmek için gereklidir. Söz konusu hedef doğrultusunda Avrupa Konseyi Göteborg Zirvesi’nde, ekonomik büyüme ile ulaşımındaki büyüme arasında bağlantı kurulmasını sürdürülebilir kalkınma stratejisinin merkezine yerleştirmiştir. Kabul gören yaklaşım ise ücretlendirme,

⁷ İrfan K. Ülger, Avrupa Birliği’nin ABC’si, 3.b., Sinemis Yayınları, Kasım 2005, s.83.

karayollarına alternatif ulaşım türlerinin canlandırılması ve trans-Avrupa ağlarına yatırımı kapsayan 60 tedbirden oluşmaktadır.⁸

İnsanları ve malları hızlıca etkin bir şekilde ve ucuzca hareket ettirmek kabiliyeti AB'nin bir dinamik ekonomi ve tutarlı toplum amacı için bir merkezi ilkedir. Ulaştırma sektörü yıllık olarak yaklaşık bir trilyon Avro'ya eşit gayri safi milli hâsıla tarafından ölçülen AB'nin zenginliğinin % 10'unu üretmektedir. On milyondan fazla kişiye iş olanağı sağlamaktadır⁹. AB ulaştırma sektörü toplam GSYİH'nın %7'sini, istihdamın %7'sini ve topluluk enerji tüketiminin %30'unu oluşturmaktadır. Karayolu taşımacılığı, Denizyolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, iç su yolu taşımacılığı, lojistik ve temiz şehir taşımacılığı gibi alt sektörler AB ulaştırma politikası kapsamındadır.¹⁰

Çapraz sınır ticareti ve seyahatine yönelik engellerin kaldırılması uzun mesafeli yük ve yolcu taşımacılığının hacmini arttırmıştır. Bu olgu, 2004 AB genişlemesi dinamiği içerisinde önemli artışlarla, özellikle yeni üyeler ve AB'nin kalanı arasındaki taşıma yük miktarındaki artışlar ile tekrar edilmektedir.

Hareketlilikteki sabit büyüme, ulaştırma sistemleri üzerine şiddetli gerilmeler koymaktadır ve yolların tıkanması ile sonuçlanmaktadır. Avrupa Komisyonu'na göre, günlük trafik sıkışıklıkları % 10 veya 7.500 kilometre olarak AB'nin otoyollarını etkilemektedir. Bu arada demiryolu ağının % 20'sini (16.000 kilometre) etkilemektedir ki bu ikisi darboğaz olarak sınıflandırılmaktadır. AB üyesi devletlerin ana hava limanlarının 16'sında, uçuşların % 30'u 15 dakikadan daha fazla olmak üzere ertelenmektedir. Yollarda ve hava limanlarındaki tıkanıklık, kirliliği arttırmakta, AB yakıt tüketimine tahmini % 6 artırmaktadır.¹¹

⁸ İKV, "Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası", İKV Yayın No:14, 2005 İstanbul, s.5.

⁹ European Commission, "Activities of European Union Transport", (Çevrimiçi) http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm, 15.09.2006.

¹⁰ Ülger, a.g.e., s.85.

¹¹ European Commission, "Activities of European Union Transport", (Çevrimiçi) http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm, 15.09.2006.

Özellikle iç pazarın oluşumu, mal, hizmet ve insan hareketliliğinin artırılması, bölgeler arası taşımanın hızlandırılması için iyi bir ulaştırma politikası önemini artırmakla beraber, 2000'lere gelindiğinde, büyük merkezlerdeki artan trafik sıkışıklıkları, artan çevre kirliliği ve gürültü, taşımalarındaki maliyet unsuru, tek pazar oluşumu gibi etmenler, Avrupa Birliği ortak ulaştırma politikasını yeniden gözden geçirme, taşıma türleri arasında bir dengeleme hareketini başlatma, altyapıları geliştirme ve modernleştirme gereksinimlerini ortaya koymuştur.

AB Komisyonu, vatandaşları için güvenli, sürdürülebilir ve etkin kaliteli taşımacılık hizmetleri verme imkânlarını ararken, sıkışıklık ile ilgilenmek için bir strateji çizmiştir. Ulaştırma politikasının birçok yönlerini ulusal hükümetler inisiyatifinde bulunmasına rağmen, Avrupa tek pazarı için bir tek ulaştırma altyapısına sahip olmak anlamlı olmaktadır. Son on yıl içerisinde, AB çapındaki ulusal taşımacılık pazarları rekabete açılmıştır. Özellikle karayolu ve havayolu alt sektörlerinde ve az da olsa demiryolu alt sektöründe pazarın rekabete açıldığı görülmektedir.

Tüm maliyetine rağmen tek pazar amacına ulaşılabilmesi, kamu işletmelerinin AB iç rekabetine katılmaları ile mümkün görülmemektedir. Çünkü kamu işletmeleri korumacı faaliyetlere, ulusal alışkanlıklara ve adetlere bağlı “ulusal” eğilimlerde bulunmaktadırlar. Her yıl bu eğilimlerden doğan açıkların kapatılması için yapılan masraflar, Birlik bütçesinin yarısına ulaşmaktadır.¹²

Bir “tek pazar” oluşum gelişmesi olarak, üye ülke taşımacıları karayolu taşımacılığının serbestleştirilmesi ve AB boyutunda malların ve hizmetlerin serbest dolaşımıyla kamyonlar ve treylerle kendi ülkelerinin haricindeki ülkelerde de iş yapabilecekler, böylece uluslararası taşımalarda artık geriye boş dönmeyeceklerdir. Havayolu taşımacılığının serbestleştirilmesi ile üye ülkeler arasında daha fazla bağlantılar getirdiği kadar, daha fazla rekabet ve daha düşük bilet ve navlun ücreti de

¹² Beril Dedeoğlu, “Adım Adım Avrupa Birliği”, 1.b., İstanbul, Çınar Yayınları Boyut Kitapları, Ekim 2003 İstanbul, s.105.

getirmiştir. Demiryolu altyapısını Mart 2003'teki serbestleştirme tedbirlerinin bir ilk paketinin uygulanması ile ana hatlar üzerindeki demiryolu yük trafiğinin yaklaşık %70-80'ini rekabete açmıştır.¹³

Serbestleştirmenin sadece kendisi birçok derinleşmiş problemleri çözmeye yetmemiştir. Yollarda, limanlarda, havaalanlarında, terminal ve istasyonlarda yaşanan tıkanıklığın yanı sıra, bu yoğunluk çevre kirliliğine, zaman ve enerji kaybına, küresel ısınmaya sebep olmaktadır. Taşıma türleri arasındaki dengesizlik, uzak bölgelerle zayıf bağlantılar, bölgesel veya ulusal şebekeler arasında iyi bağlantıların olmaması bu tıkanıklar için önemli sebeplerdir.¹⁴

Artan kirlilik, AB'de altyapı yatırım maliyetini her geçen gün artırmaktadır. Bu artan maliyet, sebep olunan kirliliğin bedelini ödenmesi fikrini de desteklemektedir. Taşımacılık sektörü, ana olarak karayolu araçları, ana sera gazı olan CO2'nin bütün AB yayılmalarının yaklaşık % 28'inden sorumlu olduğu rapor edilmektedir. Daha iyi yakıt etkinliği, alternatif yakıtların kullanılması ve yakıt vergilendirmesi gibi tedbirler öne sürülmektedir.¹⁵

Karayolu taşımacılığı, kısa mesafeli deniz taşımacılık rotaları için % 41, demiryolu için % 8 ve kara içi su yolları için % 4'e karşı, şu anda AB'de taşımacılığı yapılan bütün malların % 44'ünü taşımaktadır. Eşitsizlik, karayolu (daha çok araba yolculukları)'nın, % 6 tren yolu ve % 5 hava yoluna karşı % 79 olduğu yolcu taşımacılığında daha da çok belirginleşmektedir. Yüklerin ve yolcuların kara yollarından daha az kirleten taşımacılık türlerine kaydırılması bir kilit faktördür. Bir başka kilit faktör de karayolu, denizyolu ve tren yolu taşımacılığını birleştirerek taşımacılığın farklı türlerini entegre etme kabiliyeti olmaktadır.¹⁶

¹³ European Commission, "Activities of European Union Transport", (Çevrimiçi) http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm, 15.09.2006.

¹⁴ A.e.

¹⁵ A.e.

¹⁶ A.e.

AB bugün, yüklerin ve insanların karayolu taşımacılığında demiryolu taşımacılığına ve denizyolu taşımacılığına kaydırmaya çalışmakta, yeni projeler üretmektedir. Kullanıcıların yoğunlaştıkları karayolları, havayolları veya diğer yerler üzerindeki kırıltı yapı için ödeme yapılan yerlerde, tıkanıklık bedelinin alınmasının da tanıtımı yapılmaktadır. Taşımacılık sisteminin Londra’da 2003’de yerleştirdiği bir örnek, motosiklet sürücülerinin şehrin merkezi bölgesini kullanmalarından dolayı ücret vermeleridir. Benzer sistemler için pilot programlar birçok diğer büyük şehirler içerisinde yerleşik durumdadır.

Her ne kadar artan yük ve yolcu trafiğini karayolundan diğer taşıma türlerine kaydırmak tıkanıklıkları açma bakımından ideal görünse de, bir demokratik, liberal pazar ekonomisi içerisinde kara yolundan demiryoluna ve denizyoluna bir değişiklik ne kadar arzu edilse de, AB tarafından dayatılması veya hükümet kararı ile yerine getirilmesi oldukça zor gözükmektedir. En iyisi, karayoluna alternatif diğer taşımacılık türlerinin daha planlı ve hedefli yatırımlar ile bir teşvik süreci içinde yapılması daha cazip olabilecektir. Böylece kara yolu kullanımının gerçek masrafını yansıtan ve karayollarından alternatif taşımacılık türlerine bir “doğal” geçişi cesaretlendiren fiyatlandırma projeleri idare edebilir bir sürece dönüştürülebilir. Amaç, daha az karayolu ve daha fazla demiryolu ile seyahat eden uzun mesafeli yolcular veya yüklere sahip olmak ve bazı kısa süreli yolcu uçuşlarını havayolundan demiryolu seyahatleri ile yer değiştirebilmektir.

Taşımacılık üzerine 2001’de yayınladığı Beyaz Kitap içerisinde Komisyon, her bir sektör için amaçları ortaya koymaktadır ki bunlardan bazıları hâlihazırda yerine getirilmektedir. Örneğin, Bakanlar Konseyi Haziran 2004’de ağır kamyonların sürücülerini için zorunlu dinlenme sürelerini sekiz saatten dokuz saate arttıran ve toplam sürüş zamanlarını hafta başına 56 saatle kısıtlayan bir anlaşmaya varmıştır. Bu, 2005 yılı verileriyle yıllık 40,000 olan karayolu ölümlerini 2010’a kadar yarı

yarıya düşürmek için yapılan bir geniş güvenlik programının bir parçasıdır. 2001 Beyaz Kitabı'nın diğer hedefleri şöyle sıralanmaktadır:¹⁷

- a) Demiryolunun yolcu ve yük taşımacılığındaki düşüşünü tersine çevirmek. AB'de bir yük treni bir saatte ortalama 18 kilometre hızla seyahat etmektedir. Demiryolu, eğer kara yollarından yük trafiğini kendisine kaydırırsa, hızlarını ve servis düzeylerini geliştirmelidir.
- b) Bir entegre Avrupa hava trafiği kontrol yapısı yaratarak uçuş rotalarını azaltmak.
- c) Deniz yolları ve kara içi suyollarında daha fazla yatırım yapmak; Liman hizmetleri ve denizcilik güvenlik standartlarını geliştirmek.
- d) Daha büyük etkinlik, daha az tıkanıklık, daha az masraf ve daha temiz hava sunmak için taşıma türlerini entegre etmek.

Malların, insanların, sermayenin ve hizmetlerin serbest dolaşımı ilkelerinin hayata geçirilebilmesi, önündeki engellerin kaldırılması iyi bir ulaşım altyapısı ve bağlantısıyla ivme kazanmaktadır. Mevzuat engellerini kaldırılmış olması tek başına yeterli değildir. Mallar ve insanlar, ancak entegre ve hızlı bir taşımacılık sistemi üzerinde hareketliliğini artırabilirler.

2.1.AB ORTAK ULAŞTIRMA POLİKASININ OLUŞUMU

Serbest ticaret ilkelerine dayanan dünya küresel ekonomik düzeninde ulaştırma politikaları büyük önem taşımaktadır. Küreselleşmenin hızlanmasının başlıca nedenleri arasında, geçen yüzyılda ulaştırma yöntemlerinde ve teknolojiye kaydedilen hızlı gelişmeler yer almaktadır. Bu durum, hem ulus devletleri, hem AB ve benzeri bölgesel örgütlenmeleri, ulaştırma sektörlerini düzenleyecek ve ortak standartlara bağlayacak mevzuat ve anlaşmalar üretme çabası içine itmiştir.¹⁸

¹⁷ European Commission , “Activities of European Union Transport”, (Çevrimiçi) http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm, 15.09.2006.

¹⁸ İKV, “Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası”, İKV Yayın No:14, 2005 İstanbul, s.5.

Ortak ulaştırma politikası, bir üye devlet toprağından çıkan ya da bir üye devlet toprağına giden ya da bir veya bir kaç üye devletin toprağından geçerek yapılan uluslararası taşımalarda ortak kuralların yerleşmesi amacını gütmektedir. Paris ve Roma Antlaşmalarında öngörölmüş ve birçok Komisyon teklifinde konu olmuş olmasına rağmen, AB'nin bugüne kadarki tarihi, büyük ölçüde bir ortak ulaştırma politikası geliştirilmesinin zaman alacak bir hedef olduğunu göstermektedir.¹⁹

Roma Antlaşması, ulaştırma sorununa geniş bir bölüm ayırmıştır. Ulaştırmayla ilgili bölüm karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı ve nehir taşımacılığı üzerinde odaklaşmıştır. Antlaşma, Avrupa taşımacılık sisteminin oluşturulması için üye ölkeler üzerine çeşitli zorunluluklar getirmiştir.²⁰ Antlaşmada, ulaştırma politikasına böylesine önem verilmesi, ortak politikaların bir Avrupa Birliğı oluşturmada ne denli önemli olduğunu göstermesi ve başarısızlık halinde oluşumda yaşanabilecek sıkıntıları görme açısından da önem taşımaktadır.

Ortak Ulaştırma Politikasının gelişiminde dört aşamadan bahsedilmektedir:²¹

- 1) 1957–1985 arası dönem,
- 2) 1985–1991 arası dönem,
- 3) 1992–2000 arası dönem,
- 4) 2001'den bu yana olan dönem.

1957 Roma Antlaşması'nın odağı, kurucu imzacı devletlerin ekonomik gelişimi, böylece malların, hizmetlerin, sermaye ve işgücünün serbest dolaşımını ilerletmek için bir “ortak pazar”ın tesisi idi. Topluluk üyesi ölkeler arası taşımacılık için bir ortak pazar yaratmaya bu ‘dört serbest dolaşım’a ulaşmak için gerekli

¹⁹ Francis McGowan, “Ulaştırma Politikası,” Avrupa Birliğı Ansiklopedisi, C.2, Ed. Dinan, Desmond, Çev. Hale Akay, Kitap Yayınevi, Nisan 2005, s.386.

²⁰ Ali M El-Agraa, The Economics of the European Community, 4.b., London, Harvester Wheatsheaf, 1994, s.249.

²¹ Liana Giorgi, Michael Schmidt, “European Transport Policy- A Historical And Forward Looking Perspective”. https://goliath.ecnext.com/free-scripts/document_view_v3.pl?item_id=0199-306796&format_id=XML, 01.10.2002, s.2

koşullardan birisi olarak karar verildi. Roma Antlaşması'nın 75. maddesi, Avrupa Ulaştırma politikasının yasal temelini biçimlendirmektedir. Avrupa Ortak Ulaştırma Politikası olarak hâlâ gönderme yapılan bu madde şunları beyan ediyordu:²²

1. “Konsey, Komisyon’un önerisi üzerine Ekonomik ve Sosyal Komiteye ve Genel Kurula danıştıktan sonra ikinci devrenin sona ermesine kadar oybirliğiyle, daha sonra nitelikli çoğunlukla;
 - a) Bir üye devlet, ülkesinden başlayan ya da oraya ulaşan yahut bir veya birçok devlet ülkesini kat ederek yapılan uluslararası taşımalara uygulanabilecek ortak kuralları,
 - b) Bir üye devlette oturmayan taşımacıların ulusal taşımacılığa kabul edilme koşullarını,
 - c) Yararlı tüm öteki düzenlemeleri,
2. Önceki paragrafın a ve b fıkralarında belirtilen hükümler, geçiş dönemi süresince kararlaştırılır.

Birinci paragrafta öngörülen yöntemden saparak uygulanmaları bazı bölgelerdeki yaşam ve iş düzeyini önemli ölçüde etkilemeye elverişli olacak taşıma sisteminin ülkelerini etkileyen hükümlerle, Ortak pazarın kurulması sonucu ekonomik kalkınmaya uyum gereğini göz önüne alarak taşıma gereçlerinin işletilmesi, Konsey tarafından oybirliği ile kararlaştırılır.”

Rekabet ve destekleyici serbest pazar erişimi için taşımacılığın önündeki engelleri kaldıran yukarıdaki açıklayıcı hükme rağmen, Avrupa ulaştırma politikası 1957 ila 1985 yılları arasında çok fazla geliştirilemedi. Bunun çeşitli nedenleri bulunmaktadır. 1961 Schaus Muhtrası, ulaştırma alanında, Topluluk çapında bir eylem programı için ilk rehberi sundu ama üye devletler, akabinde bunu takip etmekte çok az gerçek ilgi gösterdiler. Bu zaman esnasındaki ulaştırma politikası, ilkesel olarak ulusal olmaya devam etti. Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı

²² AT Resmi Gazete, C340, s.67.

(ECMT) tarafından desteklenen Ulaştırma Bakanlar Konseyi, fikirlerin teatisi için bir forum olarak kullanılmıştır.²³

AB, ulaştırma alanında uluslararası platformda “tek bir ses” haline gelebilmiş midir diye baktığımızda, ortak politika oluşumunda hukuksal boyutun önem arz ettiği görülmektedir. AB’de ulaştırma politikasının temelini teşkil eden ilgili hükümler, AT Antlaşması’nın 74 ila 84.maddeleri arasında yer almakta, karayolu, demiryolu ve iç su yolu gemileriyle taşımacılığa uygulanmıştır.²⁴ Topluluk ulaştırma politikaları, havayolu, denizyolu ve boru hattına ilişkin taşımayı kapsamına almamıştır. Ancak, AT Antlaşması’nın 84.maddesinin 2.fıkrasında havayolu ve denizyolu taşımacılığında Konsey, hangi yöntem ve ölçüde kural koyacağına nitelikli çoğunlukla karar verir denilmektedir.²⁵ AT Antlaşması’nın 3f maddesi Toplulukta ulaştırma alanında ortak politika öngörmektedir. Bu sebeple, son anılan taşıma türleri AT Antlaşması’nın 235.maddesi yoluyla yeni Antlaşma yapılarak ve 100a maddesine dayanılarak düzenlenebilir denilmektedir.²⁶ Kömür ve çelik için taşıma kuralları ise AKÇT Antlaşması’na tabidir.

AB Ulaştırma politikasının temelinde, AB kurumlarının ortak politikalar üretmesi ve uygulamaları yatmaktadır. Konsey, hukuk koyma yetkisini kullanmadıkça üye devletler taşıma alanında kendi hukuklarını uygulamaya devam ederler. Ancak, üye devletler Konsey izin vermedikçe kısıtlayıcı düzenleme yapamazlar.²⁷ Komisyon, 21 Mayıs 1962 tarihinde karayolu, demiryolu ve iç su yolu taşımacılığı konularında bir eylem programı ile takvimini Konsey’e sunmuştur. 10 Şubat 1967 ve 8 Kasım 1971 tarihlerinde de benzer programlar Konsey’e sunulmuştur. Bütün bu programlar, ortak ulaştırma politikasının amaçlarını belirlemiştir.²⁸ Üyeler arasında rekabet şartlarının uyumlaştırılması, pazara serbest

²³ Liana Giorgi, Michael Schmidt, “European Transport Policy- A Historical And Forward Looking Perspective”. https://goliath.ecnext.com/free-scripts/document_view_v3.pl?item_id=0199-3306796&format_id=XML, 01.10.2002, s.2

²⁴ Gülören Tekinalp, “Avrupa Birliği Hukuku”, İstanbul, Beta, Şubat 1997, s.436.

²⁵ A.e., s.436.

²⁶ A.e., s.436.

²⁷ Rıdvan Karluk, “AB ve Türkiye”, İstanbul Menkul Kıymetler Borsası Yayını, 1996, İstanbul, s.314.

²⁸ A.e.

şekilde girişin sağlanması, rekabetçi bir şekilde tarife ilkelerinin belirlenmesi gibi programlar hazırlanmış, teklifler yapılmıştır. Fakat Konsey’de, Komisyon’un bu teklifleri üzerinde bir anlaşmaya ulaşamamıştır.²⁹

Komisyonun 24 Ekim 1973 tarihinde Konsey’e ortak ulaştırma politikasıyla ilgili götördüğü yeni teklifte ise serbest pazar ilkesi, sektörün düzenlenmesinde esas alınmıştır. Komisyon, 1 Ekim 1975 tarihinde Konsey’e, Avrupa uçak sanayi ile ilgili bir program sunmasına rağmen, bu konuda bir gelişme olmamıştır.³⁰

Ortak ulaştırma politikası içerisindeki dönüş noktası, 1985 yılındaki Beyaz Kitap’ın iç pazarın tamamlanması üzerine yayınlanması ile geldi. Bu kitap, ticaretteki tıkanıklıkları açmak için ulaştırma hizmetlerinin hükümleri üzerindeki kısıtlamaları ciddi bir engel olarak tanımlamıştır. Bu, 1975’de hali hazırda yayınlanmış olan Komisyonunun fikrini desteklemektedir. Aynı yıl içerisinde Avrupa Adalet Mahkemesi, bu kısıtlamaların Roma Antlaşması ile uyumlu olmadığını telaffuz etmiştir. Bu daha fazla koordinasyon ve düzenlemelerin uyumlaştırılması lehine tartışanlara ek destek sağlamıştı.³¹

Böylece ekonomik aktivite ve pazara giriş, altyapı yatırımı ve sosyal ve teknik standartların uyumunu ilgilendiren direktiflerin Avrupa düzeyinde inceden inceye işlenmesinin yoğun süreci başladı.

1985–1991 yılları arasında Komisyon, bir düzineden fazla direktif ve düzenlemeye öncelik verdi. Bunların arasında Topluluğun demir yollarının gelişimi üzerinde CD 440/91, karayolu taşımacılığına ilişkin sosyal mevzuatın uyumlaştırılması üzerinde

²⁹ A.e.

³⁰ A.e.

³¹ Freudensprung, P., Giorgi, L.: The Europeanisation of Transport Policy, Ed. by Giorgi and Pohoryles, European Transport Policy and Research, 2000, 1997.

CR3820/85, havayolu taşımacılığı üzerinde 1987, 1990 ve 1992 serbestleştirme paketleri gibi önemli olanları da vardı.³²

Havayolu taşımacılığı ise uluslararası alanda geniş kapsamlı düzenlendiği için yapılan düzenlemeler daha çok rekabet, hizmetlerin serbest dolaşımı ve teknik kuralların uyumlaştırılmasıyla ilişkindir.³³ Denizcilik konusuna baktığımızda, Konsey 13 Eylül 1977 tarihinde üye ülkeler ile üye olmayan ülkeler arasında danışma süreciyle ilgili kararı kabul etmiştir. 19 Eylül 1978 tarihinde ise üye ülkeleri doğrudan etkileyen konularda üçüncü ülkelerin gemi filoları hakkında bilgi toplanmasına yönelik bir sistem kurulmasına ilişkin karar onaylanmıştır.³⁴ Avrupa Topluluğu'nun genişlemesi, ulaştırma konusuyla ilgili çıkarların kapsamını da genişlettiğinden 1970'lerde ulaştırma politikası hakkındaki tartışmalar da yavaşladı.

1982 yılına gelindiğinde görülmüştür ki, ortak ulaştırma politikaları oluşturması ve yeni etkin düzenlemeler yapılması konusunda Topluluk üyeleri arasında bir görüş birliği oluşturulamamıştır. Topluluk kurumları, üye ülkelerin önünü açacak, teşvik edecek, heyecan yaratacak politikalar üretememiştir. Avrupa Ekonomik Topluluğu Antlaşması'nın yürürlüğe girmesinden itibaren 25 yıl geçtiği halde Avrupa ortak ulaştırma politikasının esaslarının düzenlenememesi ve ilerleme kaydedilememesi üzerine AT Parlamentosu, Konsey'e karşı 1983 yılında dava açmıştır.³⁵

Parlamentonun 1983 yılında Konseye karşı açtığı dava sonucunda Avrupa Toplulukları Adalet Divanı (ATAD), Konseyin belli sürede harekete geçmesine karar vermiştir. Bu sebeple, 1985 yılında yayımlanan Beyaz Kitap'ta özellikle iç pazarın taşıma sektörü alanında da kurulması ısrarla öngörülmüştür. ATAD'nin kararı,

³² Liana Giorgi, Michael Schmidt, "European Transport Policy-A Historical and Forward Looking Perspective". https://goliath.ecnext.com/free-scripts/document_view_v3.pl?item_id=0199-3306796&format_id=XML, 01.10.2002, s.4.

³³ Tekinalp, a.g.e., s.442.

³⁴ Karluk, a.g.e., s.315

³⁵ Tekinalp, a.g.e., s.436.

Komisyonun ulaştırmayı Tek Pazar girişimlerinin önceliklerinden biri yapma kararına dayanak olmuştur.³⁶

Taşımacılığın çoğu kez devletçe üstlenilen bir hizmet olması özelliği ile, kapsamı, kalitesi, çeşitleri, altyapısı her devlette farklı olabilmektedir. Bu sebeple olsa gerek, Komisyon'un ilk ortak politika tasarısı üzerine yapılan Konsey tartışmaları, konunun çok yönlü ve ortak politika tespitinin zorlaştırıcı olduğunu da göstermiştir.³⁷

AB'de sosyal uyumun sağlanması ve ekonomik açıdan kalkınmanın itici gücü olan ortak bir ulaştırma politikası oluşturulmasına dair genel esaslar AET'yi kuran 1957 tarihli Roma Antlaşması'nda öngörölmüştür.³⁸ Ancak, AT üyelerinin bir ortak taşıma politikası oluşturamamalarının en önemli sebeplerinden birisi, üye devletlerin, ulaştırma politikaları üzerindeki kontrollerini kaybedecekleri yönündeki endişeleri nedeniyle bu konuda 1985 yılına dek önemli bir aşama kaydedilememiştir. Diğer önemli bir sebep ise, hükümetlerin ulusal ulaştırma politikalarına yaygın müdahaleleri ve ulaştırma sanayilerinin genellikle devlet mülkiyetinde olması nedeniyle ortak politika tespitinde yeterince başarı sağlanamadı.³⁹

AB'nin bir ortak taşıma politikası oluşturmasının ana nedeni, Tek Pazar'ın temel unsurları arasında yer alan mallar, hizmetler ve kişilerin serbest dolaşımının, ancak karayolu, havayolu ve deniz yollarındaki yolcu ve yük taşımacılığının serbestliğiyle mümkün olabileceği düşüncesidir. Bu çerçevede, Roma Antlaşması'yla yasal temeli belirlenen ortak taşıma politikası kapsamında ilk dönemlerde yalnızca demiryolu, karayolu, iç denizyolu ve nehir taşımacılığı konuları yer almaktaydı. Avrupa Tek Senedi'yle Bakanlar Konseyi'ne, politikanın kapsamını deniz ve hava taşımacılığını kapsayacak biçimde genişletme hakkı verilmiştir. 1993 yılında Tek

³⁶ Francis McGowan, "Ulaştırma Politikası," Avrupa Birliği Ansiklopedisi, C.2, Ed. Dinan, Desmond, Çev. Hale Akay, Kitap Yayınevi, Nisan 2005, s.387.

³⁷ Tekinalp, a.g.e. s.436.

³⁸ Bkz. AET Antlaşması, 74 ila 84.maddeler.

³⁹ Francis McGowan, "Ulaştırma Politikası," Avrupa Birliği Ansiklopedisi, C.2, Ed. Dinan, Desmond, Çev. Hale Akay, Kitap Yayınevi, Nisan 2005, s.387.

Pazar'ın oluşturulmasıyla birlikte, üye devletlerden birinde taşımacılık sektöründe faaliyette bulunanların, diğer üye ülkelerde de hizmet sunmasına imkân tanınmıştır. Trans-Avrupa ağlarının oluşturulmaya başlaması sonucunda ise, ulaştırma altyapılarının Birlik düzeyinde planlanması ve ulusal ağların birbirine bağlanarak ulaştırma altyapısının geliştirilmesi gündeme gelmiştir.

AB Komisyonu'nun iç pazarın tamamlanmasına dair 1985 yılında yayınladığı Beyaz Kitapta ulaştırma başlığının altına çizilmesiyle, bu alandaki uyumlaştırma ve serbestleştirme çalışmaları hız kazanmıştır. Bunun ertesinde, 1992 Maastricht Antlaşması ile hem ulaştırma politikasının siyasi, kurumsal ve mali esasları geliştirilmiş hem de “Trans-Avrupa Ulaşım Ağı” kavramı oluşturulmuştur. Böylelikle tek pazara dinamizm kazandırılması, sınırlar arası uyumun sağlanması ve AB'nin rekabetçi ortamının ve büyüyen potansiyelinin güçlendirilmesi yönünde adımlar atılmıştır.

AB Komisyonu tarafından 1992 yılında yayınlanan diğer bir Beyaz Kitap⁴⁰ ile AB'nin ortak ulaştırma politikası, sektörel bir yaklaşım yerine sürdürülebilir hareketliliğe dayalı, bütünleştirilmiş bir politika olarak ele alınmaya başlamıştır. Bununla birlikte, ulaşım güvenliği, çevresel ve sosyal koruma, dış ilişkiler, fiyatlama politikaları gibi yeni konular gündeme gelmiştir. Söz konusu Beyaz Kitap'ın paralelinde, AB Komisyonu, Haziran 1995'te bir bildiri yayınlamış ve “Ortak Ulaştırma Politikası: 1995–2000 dönemi için Eylem Planı” kabul etmiştir.⁴¹

Bu eylem planında yeni teknolojiler kullanılarak ulaşımın kalitesinin yükseltilmesi, tek pazarın işleyişinin güçlendirilmesi ve ulaştırma politikasının dış boyutunun geliştirilmesi konuları üzerinde durulmuştur. Öte yandan, Aralık 1995 tarihinde yayınlanan “ulaştırmada adil ve etkin fiyatlandırma” başlıklı Yeşil Kitap ise ulaştırma politikasının mali boyutuna yöneliktir.⁴² Söz konusu çalışmayı, AB

⁴⁰ Commission (1992) 0494, European Commission, “The Future Developments of The Common Transport Policy, Luxembourg, Office for Official Publication of The European Communities.

⁴¹ A.e., Commission (1995) 0302.

⁴² A.e., Commission (1995) 691.

Komisyonu'nun ulaştırma giderlerine dair uyumlaştırılmış bir Birlik yaklaşımı oluşturulması konusunu ele aldığı, “altyapı kullanımı için adil deme: AB’de ortak ulaştırma altyapısında giderler/fiyatlandırma” başlıklı bir Beyaz Kitap takip etmiştir.⁴³

1992 yılından başlamak üzere, ulusal taşımacılık pazarlarını etkilemeye doğrudan yönelimli yasama inisiyatiflerinin doğası içerisinde bir hareketlilik gözlenmektedir. Bu yasama örnekleri şunları içermektedir:

- CR 3118/98 hizmetlerin verileceği ülkelerde ikamet etmeyen taşıyıcıların bir ye devlet içerisinde ulusal karayolu hizmetlerini verebileceği koşulları ortaya koyar.
- CD 881/92 karayolu taşımacılığı pazarına erişim üzerinedir.
- CR 3577/92 ye devletler içerisinde denizyolu taşımacılığı hizmetlerini sağlamak için serbesti prensibini tatbik eder.
- CR 2408/92 ise Topluluk havayolu taşıyıcıları için Topluluk yesi devletlerarası hava rotaları erişimi üzerinedir.

Bu arada Avrupa Birliği, hem karayolu ve denizyolu taşımacılığının ulusal pazarlarını neredeyse tamamen açmakta da başarılı oldu, hem de havayolu ve kara içi su yolları taşımacılığını da kısmen açmak da başarılı oldu. Bugün Avrupa ulaştırma politikası serbestleştirmesi üzerine bir vurgu koymaya devam etmektedir. ncelikler şimdi demiryolu sektörü ve AB limanlarıdır.⁴⁴

AB Komisyonu, Aralık 1998’te bir başka bildiri yayınlamıştır. Bu bildiriyle, 1995–2000 dönemi için oluşturulan eylem planı yeniden gözden geirilmış ve 2000–2004 dönemini de kapsayan daha uzun vadeli hedefler ngrlmştr.⁴⁵

⁴³ A.e., Commission (1998) 716.

⁴⁴ Liana Giorgi, Michael Schmidt, “European Transport Policy- A Historical And Forward Looking Perspective”. https://goliath.ecnext.com/free-scripts/document_view_v3.pl?item_id=0199-3306796&format_id=XML, 01.10.2002.

⁴⁵(evrimii)http://europa.eu.int/comm/energy_transport/library/lb_texte_complet_en.pdf, 27.02.2007.

Ulaştırma politikasına ilişkin olarak Birlik düzeyinde son olarak AB Komisyonu tarafından Eylül 2001’de yayımlanan “2010 yılı için Ortak Ulaştırma Politikası: Karar verme zamanı” başlıklı Beyaz Kitap yayınlanmıştır. Burada, 2010 yılına dek modern, sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin oluşturulması için ekonomik kalkınma ile toplumun kalite ve güvenlik talepleri arasında bir denge kurulması amaçlanmaktadır.

Beyaz Kitap’ta 4 temel esas belirlemiştir.

- a) Rekabetin düzenlenmesi ve taşıma türlerinin birbirine entegrasyonu ile taşıma sektörleri arasında dengeli dağılımı sağlamak.
- b) Ana güzergâhlar yeniden ele alınarak ulaştırma projelerinin finansmanı ile taşımacılıktaki darboğazları elimine etmek.
- c) Yolların iyileştirilmesi, kazaların azaltılması, güvenlik için yeni teknolojilerin geliştirilmesi, kullanıcı hakları, kamu hizmetlerinde kalitenin yükseltilmesi vb. argümanlarla kullanıcıları taşıma politikalarının merkezine getirmek.
- d) Tüm taşıma türlerinin entegrasyonu ve Avrupa Birliği’nin taşımacılık alanında uluslararası kurum ve kuruluşlarda tek kimlik altında temsil edilmesinin sağlanması ile bir küresel taşıma yönetim sistemi oluşturmak.

Bu beyaz kitaptaki başlıca hedefler olarak, ulaştırmaya ilişkin gerçek giderleri karşılayabilecek vergi sistemi oluşturulması, ulaşım türleri arasında bir denge sağlanması ve bunların daha emniyetli hale getirilmesi gösterilmiştir. Ayrıca, mevcut ulaştırma politikasının daha sürdürülebilir hale getirilmesi ve trafik tıkanıklığına, çevre kirliliğine ve kazalara bağlı ekonomik kayıpların önlenmesi de öncelikler arasında sayılmıştır. Tüm bunlara ilişkin olarak, gerek karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu ve iç su yolu ulaşımını, gerekse çok türlü taşımacılık, trafik sıkışıklığı, trans-Avrupa ulaşım ağı ve kullanıcılarını kapsayan altmış kadar önlem önerilmiştir.⁴⁶ Birlik düzeyindeki bu mevcut düzenlemeler göz önünde

⁴⁶ Karluk, a.g.e., s.356.

bulundurulduğunda, AB'nin ulaştırma alanında daha fazla yasal düzenlemede bulunması gerektiği anlaşılmaktadır. AB Komisyonu'nun özellikle, son Beyaz Kitap'ta yer alan hedefler ışığında birçok teklif hazırlaması gerekmektedir. Oluşturulacak bu mevzuat ile AB, ulaştırma alanında uluslararası platformda "tek bir ses" olma yolunda önemli bir aşama kaydetmiş olacaktır.⁴⁷

2 Ekim 1997 tarihinde imzalanmış olan ve 1999 yılının Mayıs ayında yürürlüğe girmiş olan Amsterdam Antlaşması'yla ulaştırma alanındaki tüm kararlar, ortak karar yöntemine göre alınmaktadır. Konsey ve Parlamento'nun Uzlaşma Komitesi'nde üzerinde uzlaşmaya varamadıkları konuların üçüncü kez Parlamento önüne getirilmesi uygulamasından vazgeçilmiştir.

Dönem başkanlığını 1 Temmuz 2006 tarihinde Avusturya'dan devralan Finlandiya, dönem başkanlığı sürecinde öncelik vereceği konular arasında ulaştırma ve taşımacılığı en üstlere koymuştur. Ulaştırma ve taşımacılık; hem rekabet edebilme gücü, ekonomik büyüme, hem de sürdürülebilir ve bölgelerarası dengeli kalkınmanın sağlanabilmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle, taşımacılık ve lojistik hizmetleri piyasasının işleyişinin iyileştirilmesi, bilgi ve iletişim teknolojilerinden daha iyi yararlanılması ve daha az gelişmiş bölgelerdeki altyapı yatırımına önem verilmesi gerekmektedir.

AB Komisyonu'nun taşımacılığa ilişkin tebliği ile etki analizi Haziran 2006 tarihinde, bu alandaki tedbirler ile yasal girişimleri içeren eylem planı ise 2007 yılında yayımlanacak olması, tebliğin içeriğine bağlı olarak, dönem başkanı Finlandiya, bu konuda bir tartışma süreci başlatarak yasama işlemlerinin hızlandırılmasını hedeflemiştir. Havayolu ulaşımında üçüncü ölkeler ile ilişkiler, denizcilik güvenlik paketi, demiryolu alanındaki üçüncü paket ve Avrupa uydu konumlandırma sistemi Galileo Projesi'ne ilişkin çalışmalar öncelikli ele alınacak konular arasında gösterilmiştir.

⁴⁷ İKV, "Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası", İstanbul, İKV Yayın No:14, 2005, s.24.

AB Komisyonu 2000 yılında uygulamaya koyduğu ve taşımacılık sektörü için pek çok ilginç olanak sunan, Avrupa'nın uydu dolaşımı ve yerleştirme sistemi olan Galileo Projesi, 2008 yılına kadar dünya çapında hizmet verir hale gelmesi hedeflenerek taşımacılık alanıyla ilgili önemli olanaklar sunması ümit edilmektedir. Etkin enerji kullanımı, telekomünikasyon faaliyetleri, turizm ve çevresel sorunlar da projenin kapsama alanı içerisinde yer almaktadır.

Avrupa Komisyonu'nun Eylül 2001 tarihli Beyaz Kitap çerçevesinde AB Komisyonu tarafından ulaştırma ve taşımacılık alanında çeşitli önlemler alınmıştır. Bu önlemlerden bazıları;

- a) 2003–2010 Avrupa yol güvenliği eylem programı: AB Komisyonu 2003 yılı Haziran ayında 2003–2010 Avrupa yol güvenliği eylem programını açıklamıştır.
- b) AB Komisyonu'nun altyapı ücretlendirme politikası: AB Komisyonu'nun altyapı ücretlendirme politikasının temeli farklı kirlilik düzeyleri için ücretlerin belirlenmesi, yolculuk zamanı ve altyapı giderlerinin yansıtılması ve bu giderlere göre çeşitlilik gösteren bir taşımacılık vergilendirme sisteminin oluşturulmasıdır.

Taşımacılık politikası ile turizm faaliyetleri birbiriyle yakından ilişkilidir. Ortak taşımacılık politikası, turizmin gelişmesinde önemli bir yere sahiptir. Özellikle çeşitli ulaşım şekilleri, trans-Avrupa ağları ve iç pazarda hizmetlerin serbestleşmesine ilişkin gelişmeler bu çerçevede yer almaktadır. Ulaştırma politikası, aynı zamanda güvenlik ve yolcuların korunması gibi diğer ilgili alanları da etkilemektedir.

Bu tedbirlerden bazıları; karayollarındaki yeniden yapılanma ihtiyacı, demiryollarının ulaşım sektöründeki yerinin güçlendirilmesi, hava ulaşımındaki sıkışıklığın, gecikmelerin ve kirliliğin önlenmesi, deniz ulaşımının geliştirilmesi, iç su yollarının daha etkili kullanılması, deniz, iç su yolları ve demiryolları bağlantısının sağlanması, kombine ulaşımın özendirilmesi, yasal tıkanıklıkların ortadan

kaldırılması, Trans-Avrupa Ağlarının gelişimine hız kazandırılması, yol güvenliğinin sağlanması, altyapı kullanımlarında ücretlendirmeye geçilmesi, şehir içi ulaşımın rasyonelleştirilmesi ve ulaşım politikasının genişlemeye ayak uydurmasının sağlanması olarak sıralanabilir.⁴⁸ AT Antlaşması ile hem ulaştırma politikasının siyasi, kurumsal ve mali esasları geliştirilmiş hem de “Trans-Avrupa Ulaşım Ağı” kavramı oluşturulmuştur. Böylelikle tek pazara dinamizm kazandırılması, sınırlar arası uyumun sağlanması ve AB’nin rekabetçi ortamının ve büyüyen potansiyelinin güçlendirilmesi yönünde adımlar atılmıştır.

1 Temmuz 1987 tarihinde Avrupa Tek Senedi’nin kabul edilmesinden sonra taşıma politikalarında hızlı gelişmeler yaşanmıştır.⁴⁹ Gereksiz bürokrasi ve sınırlamalardan uzak, serbest rekabeti teşvik eden ve ulaştırma kuruluşlarının rekabetini, mali güçlerini ve verimliliğini destekleyen, bunu yanı sıra ulaştırma sistemlerinin faaliyetlerini ve niteliğini geliştiren, güvenliği ve güvenilirliğini artıran daha açık bir pazarın ortaya çıkması sağlanmıştır.⁵⁰

Bu çerçevede, denizyolu güvenliği ve liman devleti denetimi için gerekli düzenlemeler de söz konusu maddeler ışığında yapılmaktadır. Bilindiği üzere, AB hukuku, üye ülkelerin iç hukuklarından üstündür. AB, bir antlaşmaya taraf olmuşsa, üye devletler de otomatik olarak o antlaşmaya taraf olmakta ve antlaşmanın hükümleri bütün devletleri bağlamaktadır.

2001 yılındaki AB taşımacılık politikasının genel hatlarına ilişkin olarak Avrupa Komisyonu tarafından yayınlanan “2010 Yılı için Avrupa Taşımacılık Politikası: Karar Verme Zamanı” konulu Beyaz Kitap ile taşımacılık sektöründe sürdürülebilir kalkınmanın desteklenmesi önem taşıdığına önemi gösterilmiş ve bazı temel noktaların iyileştirilmesinde yarar bulunduğu ifade edilmiştir. Şöyle ki;

⁴⁸ İKV, “Avrupa Birliği’nin Ulaştırma Politikası”, İKV Yayın No:14, 2005 İstanbul, s.5.

⁴⁹ Tekinalp, a.g.e., s.437.

⁵⁰ Cem Saatçioğlu, “Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları: Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları”, Gazi Kitabevi, Ankara, Ocak 2006, s.68.

- a) Bazı temel altyapıların geliştirilmesi, daha modern altyapıların oluşturulması ve trans-Avrupa ulaşım ağlarının özellikle yoğun dönemlerde birbirleriyle daha iyi bütünleştirilmelerinin sağlanması önem taşımaktadır. Bu çerçevede, trans-Avrupa ağlarının oluşturulması, kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımı ilkeleri doğrultusunda Tek Pazar'ın güçlendirilmesinde önemli bir rol oynayacaktır.
- b) Karayolu taşımacılığı kalitesinin artırılması,
- c) Demiryollarının yeniden önem kazanması,
- d) Havayolu taşımacılığındaki artışın kontrolü,
- e) Denizyolu taşımacılığı ile iç suyolları taşımacılığının uyumlu hale getirilmesi,
- f) Taşımacılık türlerinin kısıtlanması,
- g) Trans-Avrupa ağındaki dar boğazların aşılması olarak sıralanmıştır.

Ayrıca, son yıllarda fiyat düşürme politikaları ve yeni taşımacılık hizmetleri turizmin gelişmesinde son derece önemli rol oynadığı görülerek AB Komisyonu, bir altyapı ücretlendirme sistemi ilkeler bütünü ile ücretlendirme düzeyleri belirleyen ortak bir yöntem oluşturulması amacıyla bir çerçeve yönerge kabul edilmesini önermiştir. Önerilen bu AB demiryollarının güvenliğine ilişkin Avrupa Parlamentosu ve Bakanlar Konseyi yönergesi kabul edilerek yürürlüğe girmiştir. Bu yönerge ile demiryolu işletmelerinin lisanslandırılmasına ilişkin 95/18/EC sayılı Bakanlar Konseyi yönergesi, demiryolu altyapı kapasitesinin tahsis edilmesi, demiryolu altyapılarının kullanılması için vergilerin toplanması ve güvenlik sertifikasına ilişkin 2001/14/EC sayılı yönergeleri yürürlükten kaldırılmıştır.⁵¹

Yeni bir çerçeve yönerge taslağı oluşturulması için üst düzey uzmanlar grubu toplanarak çeşitli taşıma vergileri, yol vergisi, havalimanı vergisi ve taşıma ücretlerinden alınan vergi gibi unsurların tümünü kapsayacak bir çalışma yapmışlar ve Komisyon'un incelemesine sunmuşlardır. Ancak bugünkü aşamada Komisyon bu çerçeve taslağı konusunda bir görüş birliği sağlama aşamasına gelememiştir. Bunun

⁵¹ ATRG, C.126E, 28/05/2002, s.332-349.

nedeni de konuyla ilgili çok sayıda siyasal ve teknik problemin var olmasıdır. 2003 yılı başında uygulamaya konması hedeflenmiş olan çerçeve yönerge bu nedenlerle uygulamaya konamamış ve gecikmiştir.

Avrupa Komisyonu, teklifini “üst düzey grup” tarafından önerilen ücretlendirme reformlarına dayanarak hazırlamaktadır. Bu reformlar, farklılaştırılmış yol ücretlendirme sistemlerinin kullanılmasını içermektedir. Denizciliğe ilişkin konularda AB'nin yasal ve siyasal gündeminde önemli bir yer işgal eden konu, denize sızan yakıtların kirlettiği sahiller, kıyı ve turizm endüstrisi için ciddi bir ekonomik tehdit oluşturan çevre kirliliği oluşturmaktadır. 1999 yılında "Erika" adlı petrol tanker gemisi ve 2002 yılı kasım ayında "Prestij" adlı petrol tanker gemisi kazalarının yol açtığı kirlilik, Avrupa Komisyonu'nun deniz güvenliği konusundaki mevcut durumun memnuniyet verici düzeyden çok uzak olduğu kararına varmasına sebep olmuştur. Söz konusu kazalar, deniz kazalarında yasal sorumluluk konusunun belirsiz olduğunu ve yeni bir yasal düzenlemenin acilen gerektiğinin ciddiyetini göz önüne getirmiştir.

Avrupa sularının kirlenmesine karşı önlem olarak, Avrupa Parlamento'sunun hazırladığı düzenleme ve Konsey'in oluşturduğu bu kirlenmelere karşı tazminat fonu söz konusudur. Özellikle Erika adlı tankerin batmasının ardından, deniz güvenliği konusunda bu düzenlemelere olan ihtiyaç bariz olarak ortaya çıkmıştır. Komisyon da, bu tür petrol kirliliğinin yol açtığı deniz kirlenmeleri konusunda sorumluluk ve tazminat konularının düzenlenmesini etkin yaptırımların konmasını gerekli görmüştür.

Erika tankerinin batmasının yaşattığı felaketinin çevreye, balıkçılık ve turizme verdiği zararın olağanüstü maliyeti denizyolu ile yük taşımacılığında güvenlik konusunda çok büyük bir kamuoyu ilgisi de doğurmuştur. Bunu takiben, Komisyon deniz taşımacılığı standartlarını yükseltmeyi öngören bir dizi tedbiri

içeren iki ERIKA paketi önermiştir.⁵² Bu iki paketten birincisi, ERIKA I, 95/21 sayılı Direktifle, limanlarda kontrollerin daha da artırılması sağlamıştır. İkinci paketle ise, ERIKA II, 1406/2002 sayılı Tüzük⁵³ ile ve bu tüzüğü takip eden diğer düzenlemelerle Avrupa Denizcilik Güvenliği Örgütü (EMSA)'nın kurulması sağlanmıştır.

Komisyon'un sorumluluk ve tazminat konularındaki önerileri COPE Fonu⁵⁴ kurulmasıyla hayata geçirilmiştir. Buna göre, Avrupa sularındaki petrol kirliliğinden etkilenenlere, zarar görenlere tazminat ödenecektir. COPE Fonu, CLC Sözleşmesi⁵⁵ ve IOPC⁵⁶ sistemleri olarak uluslararası alanda etkili hale gelmiştir.

AB sularının petrol kirliliğine maruz kalması sonucunda uygun bir tazminatın belirlenmesi, bu tür maddelerin taşıyıcılarını da etkilemektedir. Bu düzenlemeler, koruyucu tedbir olarak ve çevre kirliliğinin yaratacağı hasarların ve risklerin en aza indirilmesi için şu alanlarda uygulanacaktır:⁵⁷

- a) Bir üye devletin toprak ve kara suları içerisinde,
- b) Bir üye devletin uluslararası hukuka uygun olarak oluşturulmuş, kendine ait ekonomik alanı içerisinde,
- c) Eğer bir üye devlet böyle bir alan kurmamışsa, bu devlet karasularını 200 deniz milinden daha ileriye genişletemez.

Bu çerçevede, Avrupa Komisyonu 2002 yılı Aralık ayında bir dizi yeni karar almıştır. Alınan bu kararlar doğrultusunda tek cidarlı tankerlerle ağır akaryakıt (heavy fuel) taşınması yasaklanmış ve tek tekneli tankerlerin kullanımdan kaldırılması için daha erken bir tarih tespit edilmiştir. Bununla birlikte deniz kazalarında yasal sorumluluk konusuna açıklık getirmek üzere bir teklif hazırlığına da girişilmiştir.

⁵² İKV, "Avrupa Birliği'nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumu", Ed.Hürrem Cansevdi, İstanbul, İKV Yayını, Aralık 2004, s.114.

⁵³ ATRG, L 208, 5.8.2002, s.1.

⁵⁴ COPE Fonu : Compensation for Oil Pollution in European Waters Fund.

⁵⁵ CLC:Convention on Liability of the Carrier (Yakıt Kirliliğinin Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Sözleşme)

⁵⁶ IOPC:International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage.

⁵⁷ Commission (2000) 802 Final - Official Journal C 120 E, 24.04.2001.

12–13 Aralık 2002 tarihindeki Kopenhag Avrupa Konseyi Zirve sonucu olarak, deniz güvenliği ve deniz kirliliği konusunda Avrupa Konseyi, “Prestige” isimli yakıt tankerinin İspanya’nın kuzey batısında geçirmiş olduğu ciddi kaza ile ilgili olarak derin üzüntü duyduğunu bildirmiştir. Denize ve sosyo-ekonomik çevreye verilen zarar ve binlerce insanın geçim sıkıntısına uğrama riski kabul edilemez bulunmuştur. Avrupa Birliği, kazadan etkilenen üye devletlerle, bölgelerle ve halklarla dayanışma içinde olduğunu ve zarar gören devletlerle, kurumların ve sivil toplumun kirli alanların temizlenmesine yönelik çabalarını desteklediğini belirtmektedir.

Avrupa Konseyi, Aralık 2000’deki Nice Zirvesi’nde Erika tanker kazasıyla ilgili alınan tedbirleri hatırlatmakta ve Avrupa Birliği ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’nun Erika tanker kazasından sonra deniz güvenliğinin sağlanması ve kirliliğin önlenmesi için aldığı önlemleri onaylamıştır.⁵⁸ AB, benzer felaketlerin tekrarından kaçınmak için gerekli tüm önlemlerin alınması konusunda kararlı olup, Konsey ve Komisyon’un gösterdikleri süratli reaksiyondan memnuniyet duymaktadır. Söz konusu hedef çerçevesinde, özellikle IMO’nun kapsamında gösterilen uluslararası çabalarda öncü rol oynamaya devam edilmektedir. 6 Aralık 2002 tarihli Ulaştırma Konseyi ve 9 Aralık 2002 tarihli Çevre Konseyi toplantılarında alınan kararlar gecikmeden uygulamaya geçirilmelidir, şeklinde kararı kabul etmiştir.⁵⁹

AB ulaştırma politikasının oluşumunda çeşitli örgütler rol oynamaktadır. Bunlardan en önemlileri,

- a) Avrupa Demiryolu Örgütü (ERA)
- b) Uluslararası Demiryolu Örgütü
- c) Avrupa Deniz Güvenliği Örgütü (EMSA)
- d) Avrupa Havacılık Güvenliği Örgütü (EASA)
- e) Avrupa Enerji ve Taşımacılık Forumu

⁵⁸ İKV, “Avrupa Birliği’nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye’nin Uyumu”, Ed.Hürrem Cansevdi, İstanbul, İKV Yayını, Aralık 2004, s.115.

⁵⁹ (Çevrimiçi) <http://www.ikv.org.tr/pdfs/kopenhagzirvesonuc-tr.pdf>, 05.03.2007.

Avrupa Ortak ulaştırma Politikası oluşumunun, Roma Antlaşması'nın imzalanmasından buyana geçen yaklaşık elli yıllık süre içinde, birçok düzenleme ve yaptırımların uygulanmaya konmasıyla mümkün olabildiği görülmektedir. Bu ortak politika düzenleme çalışmaları, ortaya çıkan sorunların çözümü, uygulamada ortaya çıkan aksaklıkların giderilmesi, ulusal hükümetlerin bağımsız olarak kendi ülke ihtiyaçlarını gözetken kara ve uygulamalarının önüne geçilebilmesi için zorunluluk arz etmektedir. Ulaştırma alanındaki politikaların yeknesaklığı ancak ortak politikaların oluşturulmasıyla ve ye devletlerin tamamında uygulanabilen düzenlemelerle mümkün olabilmektedir.

2.2.AB ULAşTIRMA POLİTİKASINI DESTEKLEYEN PROGRAMLAR

AB ulaştırma politikası çeşitli programlarla desteklenmektedir. Birlik düzeyinde uygulanan politika ve programlar yanında bölgesel programlar da uygulanmaktadır. Tek Pazar oluşumunu önündeki fiziki engellerin kaldırılması, her türlü mal ve eşyanın, kişilerin ve hizmetlerin serbest dolaşımını temin etme bakımından uygulanan bölgesel ve ülkesel programlar yanında kalkınmışlık düzeylerini de yükseltmek için farklı programlar uygulanmaktadır.

Bu programlar;

- AB düzeyinde iyi bir taşımacılık ağı ile tüm yeleri birbirine bağlayan, hızlı ve güvenli bir ulaşım ağı kurulması, bu ağın evre ülkelerle uyumlu oluşturulması bakımından uygulanan Trans-Avrupa Ulaşım Ağı Programı,
- Güney Doğu Avrupa lkelerinin kendi aralarındaki bağlantıları, enerji değiş tokuşu ve bölgesel enerji pazarlarını destekleyen bağlantıları geliştirmek amacıyla uygulanan Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı Programı,

- Farklı taşıma türlerinin bir arada kullanım programı yoluyla, karayolu sıkışıklıklarını hafifletmek, yük trafiğini karayolundan özellikle deniz yoluna ve demiryoluna kaydırmayı amaçlayan Marco Polo Programı,
- Kentsel sürdürülebilir hareketliliğin desteklenmesini temin için strateji geliştirmeyi ve şehirlerde daha temiz ve iyi bir ulaşımı amaçlayan Civitas II Programı ile vatandaşların yaşam seviyelerini artırmak için tam olarak bütünleşmiş bir enerji politikasını amaçlayan Concerto Programı,
- Avrupa Birliği'nin Doğu ve Asya açılımı bakımından çok önemli olan, Avrupa-Kafkasya-Asya taşıma koridoru olarak hayata geçirilmeye çalışılan TRACACE Projesi.

Son olarak da, AB'nin Akdeniz açılımını sağlayan, diğer bir ifadeyle Akdeniz'e nüfuz etme ve Akdeniz ülkeleriyle ilişkileri geliştirme projesi olan Avrupa-Akdeniz Ortaklığı Projesi, AB'nin taşıma politikalarını destekleyen temel programlar olarak görülmektedir.

2.2.1.TRANS-AVRUPA ULAŞIM AĞLARI (TEN-T)

AB tek pazarının düzenli bir şekilde işleminin sağlanması, ekonomik ve sosyal bütünleşmenin güçlendirilmesi için trans-Avrupa ulaşım ağları (TEN-T) büyük önem taşımaktadır. TEN-T Projesi, ekonomik rekabetin sağlanmasına ek olarak AB'nin dengeli ve sürdürülebilir kalkınması açısından da katkısı yadsınamaz. Ulusal ağların bağlantısı, birlikte işlerliği ve bu unsurlara ulaşım kalkınma açısından gereklidir. Bu hedeflerin gerçekleştirilmesi için AB'nin amaçlarını, önceliklerini, ortak çıkarlarını içeren tedbirleri kapsayan direktifler oluşturulmuştur.⁶⁰ Trans-Avrupa Ağları, ulaştırma, iletişim ve enerji altyapıları alanındaki politikaları içerir. Trans-Avrupa ağlarının kurulması ve ulusal ağların birbirlerine bağlanması, iç

⁶⁰ İKV, "Avrupa Birliği'nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumu", Ed.Hürrem Cansevdi, İstanbul, İKV Yayını, Aralık 2004, s.114.

pazarların avantajlarından yararlanabilmeyi, ekonomik büyümeye katkıda bulunmayı ve Avrupa Birliği içerisinde istihdam yaratmayı amaçlamaktadır.

Ulaştırma altyapısı, Trans-Avrupa Taşımacılık Ağı'nın (TEN) önemli unsurudur ve Maastricht Antlaşması buna özel önem vermiş, hükümler getirmiştir.⁶¹ Trans Avrupa Ağları kapsamında 14 öncelikli proje belirlenmiştir. Bu projeler belirlenirken, öncelikli olarak geniş ölçekli, ekonomik olarak uygulanabilir, potansiyel yatırımcılara cazip gelebilecek olmaları dikkate alınmıştır.⁶²

Avrupa Parlamentosu, 1996 yılında (2004 yılında tekrar gözden geçirilmiş olan) TEN'nin geliştirilmesi için bir kılavuz hazırlamıştır. Bu kılavuzda ana trans-Avrupa ekseninde yer alan öncelikli 30 proje yer almaktadır. Bu belgenin kabul edilmesi AB'nin genişlemesi çerçevesinde önemli bir faktör oluşturmaktadır. Kılavuz, AB ile komşularının ulaşım sektöründe bütünleşmesini amaçlamaktadır.

Yüksek Seviyeli Grup, TEN-T ile komşu ülkeler arasında daha iyi bağlantı kurma görevini üstlenen bir kuruluştur. Grubun amacı, Avrupa Komisyonu'na, ana Trans-Avrupa eksenleri ve AB'nin komşu ülkelerle bağlantıları konusunda kısıtlı sayıda öncelikli eksenlerle ilgili öneriler sunmaktır. Grup, bu öncelikli eksenlerin tanımlanmasından sonra, AB ile komşu bölgeler için çok önemli olan deniz yollarını da içeren bir dizi proje önermektedir. Grup, altyapı projelerinin yanı sıra, bu eksenlerde ulaşım hareketlerini kolaylaştıracak ve "yatay tedbirler" olarak adlandırılan çeşitli etkinliklerle ilgili bir dizi tavsiyede bulunmaktadır. Bu tedbirler, demiryolları sistemlerinin birbiriyle bağlantıları, sınır geçme formaliteleri, ulaşımın emniyet ve güvenliği gibi konuları içermektedir.

⁶¹ Ali M El-Agraa, The Economics of the European Community, 4.b., London, Harvester Wheatsheaf, 1994, s.252.

⁶² İKV, a.g.e., s.117.

⁶³ İKV, Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası, s.15.

⁶⁴ Fikret Ertan, Zaman, 10.05. 2007.

⁶⁵ Bkz. http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm, 26.06.2007.

AB için önemli bir büyüme tarihi olan 1 Mayıs 2004 tarihinden başlayarak, yeni üye devletlerin taşımacılık ağları tamamen trans-Avrupa taşımacılık ağı ile birleştirilmeye başlanmıştır. TEN-T ağının gelişmesi için son yol gösterici ilkeler 1994 yılında onaylanmıştır. Şimdi AB, büyütme işlemini dikkate almak ve yeniden odaklanmak ve ağ işinin idaresine ve de finansmanına yoğunlaşmak için bu ilkeleri gözden geçirmek ve yeniden açıklamak sürecindedir. Genişlemiş AB'nin gereksinimlerine hitap eden yeni ve öncelikli projeler olacak ve Avrupa'nın ilgi ve yararlarını ifade eden bildirisi ve "deniz otoyolları" gibi yeni kavramların tanıtımı yapılmaktadır. Galileo Projesi, bu işlem ağının bir parçası olarak kesin bir şekilde başlatılmış ve yalnızca Avrupa'da değil komşu ülkelerde de bir etki yaratacak olan Avrupa öncelikli projesinin çarpıcı bir örneğini temsil etmektedir.

AB'nin birtakım dev prestij projelerinden biri olan küresel öneme sahip ve 16.yy'de yaşamış ünlü İtalyan astronomu Galilei Galileo'nun ismiyle anılan Galileo Projesi, 2002 Mart ayında AB tarafından gerçekleştirilmek üzere onaylandı. Proje, AB'nin bugüne kadar onay verdiği en kapsamlı, en hırslı, en pahalı ve bugün ilgili konudaki Amerikan tekeline karşı geliştirilecek alternatif sistem özelliğini de taşımaktadır.

Onaylanan, toplam bütçesi 3,2 milyar Avro olan Galileo Projesi yapılacak ve uzaya yerleştirilecek 30 ileri teknoloji uydusuyla Avrupa Birliği'nin göklerdeki gözü, kulağı olarak görülmektedir.⁶³ AB yetkililerine göre proje, 150 bin civarında yeni istihdam kapısı açacak ve işler yolunda giderse 2008 yılından itibaren Avrupalı şirketlere yılda 7 milyar Avro civarında gelir sağlayacaktır. Avrupa'nın dev şirketleri Airbus, Thales, Eutelsat'ın ve Belçika'daki Avrupa Uzay Merkezi'nin en çok yararlanacağı Galileo Projesi söylendiğine göre de kısa adı GPS olan Amerikan küresel yer-yön bulma sisteminden daha hassas ve kesin olacağı açıklanmaktadır. Ancak, gerçekleşmesi halinde AB açısından dev bir küresel hamle olacak olan projenin geleceğinin ele alındığı AB ulaştırma bakanlarının Mayıs 2007'deki toplantısından sonra basına konuşan AB dönem başkanı ve Alman Ulaştırma Bakanı

Wolfgang Tiefensee, "Galileo Projesi derin ve vahim bir krizde. Bugün bir çıkmaz sokak içindeyiz. En önemli problem, ilgili şirketlerin hâlâ ileriye dönük bir yol konusunda anlaşmaya varamamış olmaları. Bu bakımdan, mutlaka alternatif bir çözüm bulmak zorundayız." diyerek Galileo Projesi konusunda bir sıkıntının var olduğunu ifade etmiştir.⁶⁴

Galileo projesini gerçekleştirecek olan konsorsiyum, AB'nin desteğiyle bir araya gelen dev Avrupa şirketleri EADS, Thales, Inmarsat, Alcatel-Lucent, Finmeccania, AENA, Hispasat ve Teleop'dur. 30 uydudan oluşacak konstelasyonun 2013 yılında uzaydaki yerini alabilmesinden önce AB üyelerine 12 milyar dolardan fazla bir masraf açması tahmin edilmektedir. AB'nin kısa süren bu konudaki toplantısında AB ulaştırma komisyoneri Jacques Barrot'un Galileo'yu AB'nin devralması yönündeki önerisini kabul etmiştir. Galileo, halen küresel olarak yön bulma işlerini idare etmekte olan ABD'ye ait Global Konumlandırma Sistemi'ne (GPS) Avrupa'nın getirdiği alternatif olacaktır. Avrupa Komisyonu, sistemin kurulması tamamlandıktan sonra sistemi işletmek üzere de bir işletmeci görevlendirecektir.⁶⁵

Bu işlem ağının finansmanını sağlamanın zorlayıcı olduğu anlaşılmıştır. 1996 yılında açıklanmış ve gerçekleştirilmesi gereken projelerin ancak %20'si tamamlanmıştır. AB fonunda oluşan yıllık 2,5 milyar Avro hesabının yatırım amaçlı kullanılan ortalama 18 milyar Avrosu ile bu işlem ağını tamamlamak 25 yılı bulacaktır. İşte bu nedenle Konsey, Nisan 2006'da finansman sorununa yenilikçi çözümleri içeren bir haberleşme sistemini kabul etmiştir. Özel sektör ya da devlet fonlarının daha çok ortaklıklar, ilgili yapıların daha iyi koordinasyonunu, sınırdan geçiş projelerinin tümündeki sorumluluğunu ve Birlik için uğranılan zararların risklerini paylaşabilecek Avrupa şirketlerinin kurulması istenmektedir.⁶⁶

⁶⁶ Bkz. http://www.delrus.cec.eu.int/en/news_107.htm, 27.06.2007.

TEN-T Projesi bakımından Türkiye'nin durumuna baktığımızda, Türkiye'nin bu alanda herhangi bir ilerleme sağlamadığına dikkat çeken Avrupa Birliği Komisyonu, mevcut durumu değerlendirerek, ulaştırma ağları konusunda, altyapı ihtiyaçlarını değerlendirme çalışması başlatıldığını, bu çalışmanın 2006 yılına kadar, Trans-Avrupa ulaştırma ağının ilkeleriyle uyumlu olarak, trans-Avrupa ulaştırma ağının Türkiye'ye de genişletilmesi için temel teşkil edecek ağı tespit edilmesi gerektiğini bildirmektedir. Türkiye, trans-Avrupa ulaştırma ağlarının komşu ülkelere genişletilmesine ilişkin Yüksek Düzeyli Grup toplantılarına da katılmaktadır.⁶⁷

Diğer yandan, Kafkasya ve Orta Asya doğal gazının Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Macaristan ve Avusturya üzerinden Avrupa'ya taşınmasına ilişkin Nabucco gaz boru hattı projesinin inşası, Avrupa Birliği'nin öncelikli projeleri arasındadır. Bu boru hattı Avrupa'ya enerji ikmalinin önemli ölçüde garanti altına alınmasını sağlayacağı için Türkiye, Nabucco projesinin geliştirilmesine destek ve katkıda bulunmaktadır. Bu çalışmalar, çevrenin korunması, Avrupa Birliği'nin Trans-Avrupa ağlarının geliştirilmesi politikasının bir parçasıdır.

Bu konuda, ulaştırma altyapısının ihtiyaçlarını değerlendirme çalışmasının kısa zamanda tamamlanmasını bekleyen Avrupa Birliği, Türkiye'den başlıca trans-Avrupa ulaştırma ağlarının komşu ülkelere de genişletilmesine ilişkin gelişmeleri izlemesini ve Trans-Avrupa ağlarını ulusal planlamalarına dâhil etmeye başlamasını istemektedir.

2006 yılı AB ilerleme raporuna göre, trans –Avrupa ulaşım ağları konusunda kısıtlı bir ilerleme sağlanabilmiştir. Ulaşım ağları konusunda, Ulaşım Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi (TINA) henüz tamamlanmamıştır. Türkiye'nin, "TEN-T" ile aynı özellikleri taşıyan muhtemel ulaşım ağlarının belirlenmesi için güvenilir ve yüksek kalitede trafik öngörülerini sunması gerekmektedir. Sınıflandırılmış ulaşım verileri eksikliği vardır.⁶⁸

⁶⁷ (Çevrimiçi) http://www.kanalb.com.tr/ab_ozel, 24.06.2007.

⁶⁸ 2006 Yılı AB İlerleme Raporu.

2.2.2.GÜNEY DOĞU AVRUPA ULAŞIM VE ENERJİ ALTYAPISI PROGRAMI

AB'nin bir diğer ulaştırma programı da Komisyon tarafından hazırlanan Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı Programı çerçevesinde sürdürülmektedir. Söz konusu program, uluslararası finans kuruluşları, üye devletler ve bölge ülkeleri tarafından tartışılmış, Tiran (23 Mayıs 2001) ve Bükreş (26 Ekim 2001) istikrar anlaşmalarına dahil edilmiştir. Program, ulaşım altyapısı ve enerji altyapısı stratejilerini ayrı ayrı ele almaktadır. Buna göre;

- a) Ulaşım altyapısı stratejisinin amacı, her türlü ulaşım şeklini içeren, günümüz ve gelecekteki yük ve yolcuların trafiğini göz önünde bulunduran çok yönlü ulaşım ağları oluşturulmasıdır.
- b) Enerji altyapı stratejisinin amaçları ise şunlardır:
 - Elektrik, petrol ve gaza olan talebin sürdürülebilir bir şekilde karşılanabilmesi için modern ve etkin enerji altyapısı oluşturulması,
 - Bölgesel elektrik pazarı oluşturulması,
 - Ekonomik temellerde ticari operatörler tarafından enerji yatırımlarının desteklenmesi.

Bu hedefler çerçevesinde, Güney Doğu Avrupa ülkelerinin kendi aralarındaki bağlantıları, enerji değiş tokuşu ve bölgesel enerji pazarlarını destekleyen bağlantıları, elektrik üretiminde faydalanılan linyit madenlerinin ıslah edilmesi ve bölgesel elektrik pazarları oluşumuna giden sürecin devam ettirilmesi gibi konular enerji altyapısının öncelikleri arasında yer almaktadır.⁶⁹

⁶⁹ İKV, “Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası”, İKV Yayın No:14, 2005 İstanbul, s.11.

2.2.3.MARCO POLO PROGRAMI

“Marco Polo” Programı, farklı taşıma türlerini kullanım programı olarak bilinmekte olup, Avrupa Komisyonu, Şubat 2002’de taşımacılık hizmetlerinde farklı taşıma türlerinin kullanımını destekleyen ve Avrupa Birliği’nde ulaşımda yaşanan tıkanıklıklarla mücadelede katkıda bulunma amacını taşıyan bir program oluşturmuştur. Marco Polo Programı, Avrupa Parlamentosu ve Bakanlar Konseyi tarafından 22 Temmuz 2003’te kabul edilmiştir. Program, taşımacılıkta, karayolu taşımacılığına alternatif olabilecek uluslararası bir takım çözümler getirmeyi amaçlamakta ve teşvik etmektedir.

AB Komisyonu’nu harekete geçiren aslında, önlem alınmaması halinde karayolu taşımacılığının AB içerisindeki ülkelerde 2010 yılında %50 artacağı yönünde uyarının yer aldığı “2010 yılı için AB taşımacılık politikası: karar verme zamanı” başlıklı “Beyaz Kitap” olmuştur. Aynı Kitap, sınır ticaretinde de 2020 yılına kadar %50 artış olacağını belirtmektedir. Karayolundaki bu yükün önemli ölçüde trafik sıkışıklığına ve çevre kirliliğine yol açacağını hesaplayan AB Komisyonu, bu yükü mutlaka denize kaydırmak istemiştir; Marco Polo programı da bunun altyapısını hazırlamak amacıyla düşünülmüştür.⁷⁰

2003–2007 döneminde 115 milyon Avro kaynak ayrılan Marco Polo programı, üç geniş alanı kapsıyor:⁷¹

- a) Orta vadede verimli olabilecek karayolu dışındaki taşımacılık hizmetlerine ilk kurulma yardımı: Karayolu dışındaki yeni taşımacılık hizmetlerini başlatmak her zaman risklidir. Örneğin, düzenli denizyolu, demiryolu ve iç su yolu taşımacılık hizmetleri verimli olabilmeleri için %70 ila %90 arasında doluluk oranında gereksinim duyarlar. Yeni bir servis başlatma işinde en fazla %30 oranında maddi destek sağlanmalıdır.

⁷⁰ Cahit İstikbal, “Marco Polo, ÖTV’ siz Yakıt’a Nasıl Bakıyor?” , (Çevrimiçi) <http://www.turkishpilots.org.tr/koseyazisi.asp>, 07.06.2007.

⁷¹ A.e.

- b) Avrupa için stratejik öneme sahip hizmetlerin ya da sistemlerin başlatılması için destek: Bunun içerisinde, örneğin, "bir mağazadan taşımacılık ve lojistik hizmetlerinin hepsinin satın alınması-one stop shop" esasıyla çalışan deniz otoyolları oluşturmak veya yüksek kalitede uluslararası demiryolu hizmetleri oluşturmak vardır. Bu etkinlikler, karayolu dışındaki yük taşımacılığı yapılış şekillerini değiştirmeli, trans-Avrupa taşımacılık ağı ile Pan-Avrupa koridorunu kullanmalıdır. Azami yardım miktarı %35'tir.
- c) Yük taşımacılığı ve lojistik pazarında işbirliğinin teşvik edilmesi: Taşımacılık alanında faaliyet gösterenler, faaliyetlerini farklı taşıma türleri arasında geçişler yapacak (kombine taşımacılık) şekilde planlamalıdır. Bu sayede pazarda yığılmalar olmasının ve karayolu taşımacılığı üzerindeki ticari baskının üstesinden gelinebilir. Azami yardım miktarı %50'dir.

Somut olarak bakıldığında, programın, uluslararası karayolu taşımacılığında yılda 12 milyar ton/km olarak tahmin edilen artışı, denizyolu, demiryolu ve iç su yolu taşımacılığına kaydırması beklenmektedir. 22 Temmuz 2003 tarihi itibarı ile uygulamaya girmiş olan programın 2010 yılına kadar sürmesi hedeflenmiştir.⁷²

Komisyon, bu program ile ulaşım yöntemlerinin pazar paylarının 2010 yılına gelindiğinde, 1998'deki seviyesine geri döndürülmesine yönelik tedbirler önermiştir. Marco Polo programının hedefi, karayolu tıkanıklığının azaltılması ve AB içerisinde ulaşımın çevresel etkilerinin geliştirilmesi ve intermodal taşımacılığın geliştirilmesidir. Bu yolla etkin ve sürdürülebilir ulaştırma sisteminin desteklenmesi öngörülmüştür.⁷³ Karayolu taşımacılığına alternatif çözümleri teşvik etmek ve taşıma türleri arasında bağlantıların etkinleştirilmesini sağlamak üzere hâlihazırda AB Konseyi ve Parlamentosunda Marco Polo Programı I'e göre daha büyük ölçekli bir program olan Marco Polo II, 2007–2013 mali dönemi için uygulamaya konmuştur.⁷⁴

⁷² İKV, "Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası", İKV Yayın No:14, 2005 İstanbul, s.11.

⁷³ A.e.

⁷⁴ İKV, "Avrupa Birliği'nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumu", Ed.Hürrem Cansevdi, İstanbul, İKV Yayını, Aralık 2004, s.106.

740 milyon Avro'luk bu projede temel hedefler; deniz taşımacılık zincirindeki yük akışını merkezileştirmek, düzenli bağlantılar ve hatlar kurmak, farklı noktaları eşitlemek, çevre bölge ve ülkelerdeki ve adalardaki girişleri iyileştirmektir.⁷⁵

AB, tek sınır yani içindeki diğer sınırlar kalkıp birleşince tek sınır halinde çok geniş bir alana yayılınca, kendi içlerinde kendilerini rahatsız eden sistemin birtakım kendileri için engelleyici hususlarını görüşmeye başlamıştır. Bunlar, örneğin Trieste'den Milano'ya gittiğinizde tır trafiğinden Venedik kavşağından 3–4 saatte geçilememektedir. Avrupa'nın birçok yerinde otoyollar tıkanmaktadır. Yüzlerce binlerce treyler, kamyon yolları tıkamakta ve binek arabaların rahat bir şekilde hareketine mani olmaktadır. Dolayısıyla AB, bu büyük araçların otoyollarını kullanmasını nasıl azaltırız diye birtakım hususlar geliştirmiş ve AB intermodal masası bir yeni sistemi meydana getirerek ve bunu da teşvik etme prensibinden yola çıkarak karayolu taşımacılarına yönelik Marco Polo projesini geliştirmiştir. Bu proje 2003–2007 dönemi için 115 milyar Avro civarında bir fona sahip olup, her üye olan devlet, kendi çapına göre bu fona katılım payı ödemektedir. Bu fondan, kara taşımacılığını otoyollardan kaldırabilmek için tren üstünde taşınmasını sağlamak, Ro-Ro gemileriyle bunları organize edebilmek için bunu yapan taşıma şirketlerine prim ve teşvik vermektedir. Ulaştırma Bakanlığı uygun gördüğünde Türkiye'deki taşıyıcılarında geliştirdiği projeler de bu fondan faydalanabilecektir.

Marco Polo Programı'nın anlaşılması için, AB üye devletleri bakımından oldukça önemli olan bir öneri yapılması gereklidir. Yapılacak örnek projeyle İstanbul'dan Marsilya Limanı'na belirli adetlerde treyler taşıması gerçekleştirileceği ve Marsilya Limanı'na geldiğinde bu treylerleri demiryolu ile Paris'e götürüleceği projelendirilerek bu proje kapsamında Marco Polo Fonu, proje sahiplerine her araba başına proje kapsamında belli bir miktar para ödemektedir. Yıl sonunda da proje sahipleri paralarını almaktadırlar. Şimdi, sistem tamamen buna odaklanmış durumdadır. İntermodal taşımanın temelinde yatan bu kombine taşımacılık

⁷⁵ Josep Anton Burgase, "Deniz Otoyolları ve Kısa Meafeli Deniz Taşımacılığı", İntermodal Taşımacılık ve Sektörel Lojistik Günleri Konferansları, Ed.Esin Kaya, İstanbul, Aysberg, Ağustos 2006, s. 55.

sistemidir. Dolayısıyla bu sistem, özellikle İtalya'nın kuzeyi ile güneyi arasında tamamen Ro-Ro trafiğine kaymıştır. İtalyanlar bu işten en büyük payı ve fonu almaktadırlar. İtalyan otoyollarında mümkün olduğu kadar kamyon ve treylerlerin geçişine mani olunmaya çalışılmakta, kuzeyden güneye bu yük taşıtları Ro-Ro gemileriyle taşınmaktadır. AB bu sistemi Avrupa'nın her yanına yaymak suretiyle ve Marco Polo Projesinden prim vermek suretiyle uygulamaktadır.

Avrupa halkı, kara taşımacılığındaki sistemin kendi insanlarına büyük araçların otobanlarda çok seyretmesi halinde rahatsızlığını bir şekilde bilmekte ve çözümü karayolu olan öneri ve politikalara ilgi göstermemektedir. Yani uluslararası karayolu taşımacılığının ileriye dönük olarak aynı şekilde yürümesi mümkün görünmemektedir. Bir süreç içerisinde kamyon ve treylerlerin istediği yere gidip gelmesi sınırlandırılacaktır. İleriye dönük olarak AB üyeleri karayolu taşıtlarının otobanlarda dolaşmasına mani olacak sistem kurmak için çalışmaktadırlar. Yeni taşımacılık sistemini tamamen kombine taşımacılık dediğimiz gemi, tren ve çok az karayolu şekline dönüştürmek için çaba sarf etmektedirler.

Türkiye şu anda, Marco Polo Fonu'ndan faydalanamamaktadır. Projeden faydalanabilmesi için, Ulaştırma Bakanlığı'nın Marco Polo Fonu'na katılım payı yatırması gerekmektedir. Kepez (Çanakkale) ile Brendizi (İtalya) arasında sefer yapmak üzere 2006 yılında bir Ro-Ro hattı kurulmuştur. Bu hat, Morco Polo projesinden destek alabilmek için ancak diğer ayağı olan İtalyan taşımacılık şirketi aracılığı ile Marco Polo projesinden bir takım imkânlar sağlayabilmiştir. Ama Türk taşımacılar bu sistemden doğrudan faydalanamamaktadır.

Marco Polo Programı, taşınan yük trafiğini karayolundan denizyolu ve demiryoluna kaydırılmasını teşvik eden, prim veren önemli bir programdır. Türkiye bu fona mutlaka katılmalı ve faydalanmalıdır. Türkiye, denizyolu ve demiryolu taşımacılığının gelişmesi bakımından uygun coğrafi konumdadır ve stratejik özelliğe sahiptir. Ayrıca, Türkiye'nin Avrupa ülkelerine olan taşımalarında özellikle Doğu

Avrupa ülkelerinden geçişlerde yaşadığı sorunları ve geçiş belgesi⁷⁶ sıkıntılarını aşmasında önemli bir alternatiftir.

2.2.4. CIVITAS II VE CONCERTO PROGRAMLARI

Strateji geliştirmedeki amaç çeşitli faaliyetler çerçevesinde kentsel sürdürülebilir hareketliliğin desteklenmesidir. 6. Çerçeve Programı kapsamında Civitas II programı şehirlerde daha temiz ve iyi bir ulaşımı amaçlarken, Concerto programı vatandaşların yaşam seviyelerini artırmak için tam olarak bütünleşmiş bir enerji politikasını hedeflemiştir. Civitas girişimi, sürdürülebilir kentsel ulaşım stratejileri geliştirmeyi taahhüt etmiş şehirleri hedef almaktadır. Burada amaç, sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanılmasının yaygınlaşmasını sağlamaktır. Concerto, yerel toplulukların sürdürülebilir ve etkin enerji kullanımının desteklenmesine yönelik yeni bir AB girişimidir.⁷⁷

Petrol ve doğal gaz altyapılarının öncelikleri arasında ise bölgelere arzın devamının sağlanması, komşu bölgelere geçisin sağlanması ve boru hatlarının güvenliği açısından yeni boru hattı yollarının araştırılmasına devam edilmesi ve bölgesel petrol bağlantılarının güçlendirilmesi bulunmaktadır.

Çevreyle ilgili endişeler, emisyonu düşürmek amacı ile etkin ulaşım teknolojilerine olan eğilimi artırmaktadır. Etkin ulaşım teknolojileri kavramının içine daha temiz yakıtın yanı sıra teknik olmayan tedbirler de dahil edilmiştir. AB, bu konuda bir strateji geliştirmeye çalışmaktadır.

⁷⁶ Geçiş Belgesi:İkili anlaşmalar gereği yabancı ülkelerden temin edilen ve uluslararası taşımalarda kullanılan ikili, transit, üçüncü ülke, dönüş yükü ve benzeri taşımalar için gerekli olan izin belgelerini ifade eder. Ulaştırma Bakanlığı'ndan C türü, L2, M3 ve R2 yetki belgesi almış olan taşıyıcı firmalar geçiş belgesi talebinde bulunabilirler.

⁷⁷ İKV, "Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası", İstanbul, İKV Yayın No:14, 2005, s.11.

2.2.5.AVRUPA-KAFKASYA-ASYA TAŞIMA KORİDORU (TRACECA) PROJESİ

Avrupa-Kafkasya-Asya taşıma koridoru olarak hayata geçirilmeye çalışılan TRACECA Anlaşması, 32 ülke ile 12 uluslararası teşkilattan 150 temsilcinin katıldığı bir konferans sonunda Bakû'de imzalanmıştır. Bu ulaştırma ve taşımacılık anlaşması, Doğu ile Batı arasına ipek köprü ve eski ipek yolunun canlandırılması olarak nitelenmektedir. Büyük İpek Yolu'nun yeniden hayata geçirilmesi olarak ifade edilen TRACECA Projesi'ne göre tasarlanan ulaşım koridoru, İngiltere'den başlayarak Japonya'ya kadar uzanmaktadır.

TRACECA Projesi üyeleri Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Özbekistan, Ukrayna, Ermenistan'dır. Konferansta, Avrupa–Kafkasya–Asya koridorundaki uluslararası taşımacılığın geliştirilmesine ilişkin birçok anlaşma imzalanmıştır. Konferansta konuşma yapan Türkiye Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel, İpek Yolu'nun yeniden restorasyonu için Türkiye'nin üzerine düşenleri yapacağını, ulaşım ağının kalitesinin yükseltilmesi için Karadeniz Otoyolu'nun yapımına başladığını, İstanbul demiryolu tüp geçidi ve Kars–Tiflis demiryolu projeleri de yürütülmekte olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca Demirel, Dünya için acil gereksinim olan petrol ve doğalgaz nakil hatlarının hayata geçirilmesi için Türkiye'nin tekliflerini verdiğini, Hazar–Akdeniz boru hattını doğalgaz ve petrol kaynaklarının ana bölümünün Hazar havzasından uluslararası piyasalara ihracı için etkin ve çevre bakımından güvenli bir proje olarak Bakü–Ceyhan hattını teklif edildiğini bildirmiştir.⁷⁸

Bulgaristan için, toprakları üzerinden petrol ve doğalgaz taşıma hatlarının geçmesi çok önem taşımaktadır. Bu amaçla Bulgaristan, petrol rafinerileri yapımı, demiryolu ağı ve Karadeniz'deki limanların yeniden yapılandırılmasına ağırlık

⁷⁸ RAPOR, “Karadeniz Bölgesi’nde Ulaşım Altyapısının Geliştirilmesi” Raportör: Sn. David Saganelidze, (Gürcistan), (Çevrimiçi), http://www.tbmm.gov.tr/ul_kom/keipa/komisyonlar/ec/GA26_EC25_REP_05_tr.htm, 26.12.2006.

vermektedir.⁷⁹ Ukrayna, Hazar petrollerinin Bakü–Supsa–Ukrayna–Polonya güzergâhıyla uluslararası piyasalara taşınmasını istemekte; Moldova, Bölgede üretim ve talep açısından yeni petrol boru hatlarına ihtiyaç duyulması halinde bunlardan birinin de kendi topraklarından geçmesini istemektir. Kırgızistan, TRACECA projesi kapsamında, Çin, Özbekistan ve Kırgızistan üzerinden demiryolu bağlantısının sağlanmasına büyük önem verdiklerini ifade etmiştir. Ermenistan, Proje zenginleştirilerek, bölgesel işbirliği, bölgede barış ve istikrarın sağlanmasına önemli katkıda bulunacaklarını dile getirmiştir. Türkiye Dışişleri Bakanı İsmail Cem ise İpek yolu’nun Türkiyesiz düşünülmemeyeceği, projenin gelişiminin gösterdiğini ifade etmiştir. ABD Enerji Bakan Yardımcısı Robert Gee ise TRACECA Projesi’nin bölgeye büyük faydalar sağlayacağını ifade etmiştir. Katılımcı ülkelerin iyi ilişkilerinin geliştirilmesinin önemine dikkat çekilen Bakü deklarasyonunda Avrupa–Karadeniz–Kafkasya–Hazar Denizi–Asya arasında kurulacak ulaşım hattının 7 Mayıs 1993 tarihinde Brüksel’de varılan anlaşma çerçevesinde olacağı vurgulanmıştır. TRACECA Projesiyle büyük işbirliklerinin doğacağını ümit edilerek BM, KEİT ve ECO ile daha çerçeveli işbirliklerinin geliştirilmesi de hedeflenmektedir. Projenin tam olarak uygulanabilmesi için ilgili ülkeler gerekli tüm hukuki düzenlemeleri en kısa sürede yapmaları gerekmektedir. Hükümetlerarası bir komisyon ve bu komisyonun işlerini yürütmesi için bir genel sekreterlik kurulması kararlaştırılmıştır. TRACECA ile gerek Avrupa Birliği ülkeleriyle ve gerekse diğer ülkelerle koordinasyon daha rahat sağlanacaktır. TRACECA çerçevesinde yeni karayolu ve demiryollarının yapılması sağlanacaktır.⁸⁰

TRACECA’nın 2015 yılına kadar olan stratejisini belirlemek üzere oluşturulan Çalışma Grubu Toplantısı 26–27 Eylül 2005 tarihinde İstanbul’da gerçekleştirilerek, Toplantı sonunda ortaya çıkan taslak strateji belgesi, üye devletlerin ulaştırma bakanlıkları tarafından değerlendirildikten sonra Kasım 2005’te Kiev/Ukrayna’da düzenlenen TRACECA Ulusal Sekreterler toplantısında nihai hale getirilerek ve IGC TRACECA’nın bir sonraki Bakanlar Konferansında bakanların onayına sunulularak bir strateji geliştirilmiştir. Söz konusu Strateji, gerek AB ile

⁷⁹ A.e.

⁸⁰ (Çevrimiçi) <http://www.turan.tc/haber/ipek.html>, 09.09.2007

TRACECA arasında, gerekse TRACECA ülkelerinin kendi aralarında sürdürülebilir, verimli ve entegre bir kombine ulaştırma sistemini sağlamayı hedeflemektedir. Bu kapsamda;

- a) Ulaştırmanın kurumsal boyutunun geliştirilmesi ve modernize edilmesi,
- b) Altyapı şebekelerinin entegrasyonu,
- c) Kesintisiz kombine yük taşımacılık zincirinin oluşturulması,
- d) Sınır geçişlerinin iyileştirilmesi,
- e) Bölgede adil ve açık bir hava taşımacılık pazarının oluşturulması, AB ile TRACECA bölgesi arasında Hava trafik yönetiminin entegrasyonu,
- f) TRACECA bölgesinde Taşımacılığın daha güvenli ve sürdürülebilir hale getirilmesi,
- g) Ulusal Finans programların geliştirilmesi, öncelikli projelere bölgesel ve uluslararası kaynakların yönlendirilmesi,
- h) IGC TRACECA'nın 2008 yılında uluslararası bir organizasyona dönüştürülmesi konu başlıkları çerçevesinde orta ve uzun vadeli faaliyetler belirlenmiştir. Bu faaliyetlerin, daha sonra oluşturulacak TRACECA Eylem Planı kapsamında önceliklerine göre uygulamaya koyulmasına çalışılacaktır.⁸¹

“1. Karadeniz Çevre Yolu ve 4. İpek Yolu Uluslararası Konferansı”nda Bayındırlık ve İskân Bakanı Nafiz Özak bir konuşma yaparak “İpek Yolunun iyileştirilmesi konusunda “İpek Yolu, tarihte Çin’den Orta Asya’ya Asya üzerinden Güney ve Batı Asya’ya, Afrika’ya ve Avrupa’ya kadar uzanan bir ticaret yoluydu. Geçmişte Doğu ve Batı arasında maddi ve manevi temaslarla kültürel ve ekonomik gelişmeler açısından çok önemliydi. İpek Yolu, dünya medeniyetinin bugün ulaştığı mertebe içinde önemli bir rol oynamıştır. İpek Yolu, Karadeniz ring otoyolunu da içine alacak şekilde yeniden düzenlemesi ile Avrupa ve Asya arasında çok önemli bir rol oynayacaktır. Doğu ile Batı arasındaki diyalog ve iletişim ortamını sağlayan ve artıran bu yol bugün, “Diyalog Yolu” olarak da adlandırılmaktadır. İpek Yolu bugün

⁸¹ (Çevrimiçi) http://www.ubak.gov.tr/tr/alt/bulten/traceca_strateji.htm, 03.06.2007.

bir kez daha küresel gündemin ön sıralarına çıkmıştır. Uluslararası alanda yaşanan gelişmeler sonucu Karadeniz Bölgesi'nin tam merkezinde bulunduğu tarihi İpek Yolu binlerce yıl sonra yeniden önemli hale gelmiştir. Tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması, Avrupa'dan Çin'e kadar uzanan bölgelerin ekonomik, ticari, sosyal ve kültürel ilişkilerini geliştirecektir. Bu yol aynı zamanda küresel düzeyde bir barış ve istikrar koridoru konumundadır. Küreselleşme süreci ile birlikte, ulaşımın önemi her geçen gün biraz daha artmaktadır" şeklinde ifade etmiştir.⁸²

Taşıma koridorlarının önem kazandığı günümüzde, özellikle enerji koridorları ve boru hatlarının Batı ülkelerine olan güzergah seçiminde hangi ülke yada ülkeler topraklarından geçeceği, vanaların kimlerin kontrolünde olacağı, taşımalardan kimlerin ne kadar gelir temin edeceğine kadar bir çok önemli nokta devletlerin ekonomik, siyasi ve diplomasi çabaları içerisinde yürütülmektedir.

Türkiye coğrafyası taşıma koridorları bakımından çok önemli bir konumda olup, cazibe merkezlerinden biridir. Ancak, Türkiye'nin enerji ve taşıma koridorları mücadelesinde, konunun önemini iyi anlaması; kısa, orta, uzun vadeli akıllı politikalar yürütmesi gerekmektedir.

2.2.6.PAN-AVRUPA TAŞIMA KORİDORLARI VE BÖLGELERİ

1992 yılındaki Avrupa Birliği'ni kuran Maastricht Antlaşması'ndan sonra, Avrupa Birliği'nin ulaştırma politikasının temeli 1994 yılında Girit ve 1997 yılında Helsinki Pan-Avrupa Taşıma Konferanslarında tespit edilen "Taşıma Koridoru ve Alanları" kavramına dayanmaktadır. Tanımlanmış olan on adet çok-yönlü taşıma koridoru ve dört Tüm Avrupa Ulaşım Alanları (PETRA), uluslararası finans kurumları tarafından önemli bir yatırım odağı olarak algılanmaktadır. Uluslar ötesi bir niteliğe sahip olan bu taşıma koridorları ve alanları, Karadeniz ulaşım entegrasyonunda önemli bir rol oynamakta ve bölgeler arasında bir altyapı bağlantısı

⁸² (Çevrimiçi) <http://www.bayindirlik.gov.tr>, 05.06.2007.

olmanın yanı sıra, farklı ekonomiler ve toplumları bir araya getiren kurumsal çerçeveler oluşturmaktadır.

Bu oluşumlarda, Birlik üyeleri arasında harmonizasyonun sağlanması, gelecekteki ihtiyaçlara yönelik programlar, taşıma türlerinde güvenlik ve hepsinden önemlisi bölge ülkeleri ve AB aday ülkeleriyle ilişkiler, taşıma boyutlarıyla analiz edilmiştir.⁸³

En son taşıma koridoru için mutabakat belgesi 2002 Eylül'ünde imzalanmıştır. Geliştirilmeden sonra var olan Pan-Avrupa Taşımacılık Koridorlarının üçte ikisi Avrupa sınırlarının içinde olacak ve bu taşıma koridorlarının sadece üçte biri çoğunlukla daha geniş Avrupa ülkelerinde, Avrupa sınırlarının dışında olacaktır. Sadece bu sebeple, yakın gelecekteki taşımacılık koridorunun gelişimi ve idaresi için esaslı bir yeni değerlendirmeye gereksinim vardır. Ayrıca taşımacılık koridorlarını hem doğu hem güney yönüne doğru, Trans-Sibirya'ya, Kafkasya'ya ve Asya merkezine, Türkiye'ye, İran'a ve Akdeniz'e doğru uzanması için önerilerde vardır. Ekonomik ve jeopolitik gerçekler değiştiği için yeni ticaret alanları açılmakta ve Uzak Doğu ve Güney Doğu Asya ve de Akdeniz'e doğru yeni yollar daha cazip olmaktadır.

Pan-Avrupa Taşıma Konferansları kapsamında on taşıma koridoru belirlenmiş ve buna uygun altyapı planları gerçekleştirilmiştir.⁸⁴ Koridorlar;

Koridor I : Kara ve Demiryolundan oluşan koridor, Baltık Karayolu 445 km., Baltık Demiryolu 550km. olup, Helsinki (Finlandiya), Tallinn (Estonya), Riga (Letonya), Kaunas-Kalipeda (Litvanya), Varşova-Gdansk (Polonya), Kaliningrad (Rusya) bağlantılıdır.

⁸³ Murat Erdal, Küresel Lojistik, 1.b., İstanbul, UTİKAD, 2005, s.103

⁸⁴ A.e.

Koridor II : Kara ve Demiryolundan oluşan koridor, çoğunlukla birbirine paralel olup, Toplam uzunluğu 1830 km.dir. Berlin (Almanya), Ponzan-Varşova (Polonya), Brest-Minsk (Belarus), Smolensk-Moskova-Nizhni Novgorod (Rusya) güzergâhıdır.

Koridor III : Kara ve Demiryolu bağlantısından oluşan bu koridor, çoğunlukla birbirine paralel, toplam uzunluk 1,640 km.dir. Berlin-Dresden (Almanya), Wrocław-Katowice-Krakow (Polonya), Lviv-Kiev (Ukrayna) güzergâhıdır.

Koridor IV : Gelecekteki Trans-Avrupa Ulaşım Ağı'nın belkemiği olarak görülen bu koridor, 3285 km karayolu ve demiryolundan oluşmakta olup, Avrupa'yı Güneydoğu Avrupa'ya bağlamaktadır. Almanya'dan Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Macaristan Avusturya ve Bulgaristan'dan geçerek Romanya, Yunanistan ve Türkiye'ye ulaşan bu koridor en önemli Doğu-Batı koridorlarından biridir.

Koridor V : Kara ve Demiryolundan oluşan bu koridor, 1,600 km. uzunluğundadır. Venedik-Trieste (İtalya), Koper-Ljubljana-Maribor (Slovenya), Macaristan Sınırı-Budapeşte (Macaristan), Uzgorod-Lviv-Kiev (Ukrayna) güzergahını oluşturmaktadır.

Koridor VI : Kara ve Demiryolu bağlantılı olan bu koridorun uzunluğu 1,800 km.dir. Gdansk-Katowice (Polonya), Zilina (Slovakya) güzergâhını oluşturmaktadır. Koridor VI: Kara ve Demiryolundan oluşan bu koridor, koridor V ile bağlantılı ve kombine taşımacılığa uygundur. Gdansk-Katoawice (Polonya), Zilina (Slovakya) güzergahını oluşturmakta olup, iki güzergâh şeklinde ayrılmaktadır: A)Grudziadz-Ponzan (Polonya) ve B)Gdansk-Katoawice (Polonya), Ostrova (Çekoslovakya) şeklinde olup, koridor IV ile bağlantılıdır.

Koridor VII : Tuna nehiryolu ile Almanya'dan Karadeniz'e; Rhine ve Main nehiryolu ile Kuzey Denizi ile bağlantılıdır. Tuna Nehri, 11 ülkeyi kat etmektedir ve bu nehir yolunu Karadeniz limanlarıyla bağlantılı olarak kullanmanın sinerjik

etkileri önemli olabilir. Almanya, Avusturya, Bratislava (Slovakya), Győr-Gönyü (Macaristan), Hırvatistan, Sırbistan, Ruse-Lom (Bulgaristan), Moldova, Ukrayna, Köstence (Romanya) güzergâhıdır.

Koridor VIII: Karayolu, Demiryolu ve Liman bağlantıları olan bu koridor, 1,300 km. uzunluğundadır. Karadeniz ile Adriyatik denizi arasında önemli bir bağlantıdır. Bu koridorun gelişmesi, ilgili ülkelerin ekonomik kalkınmasına ve sosyal ve siyasi avantajlar sağlanmasına yol açan önemli bir etken olabilir. Koridorun gelişmesi Karadeniz'in iki önemli limanı olan Burgaz ve Varna'nın gelişmesine bağlıdır. Koridorun ve limanların paralel olarak gelişmesinin uluslararası Doğu-Batı trafiği üzerinde önemli etkileri olacaktır.

Koridor IX: Pan-Avrupa Ulaşım Koridorlarının 6,500 km. ile en uzununu olup Finlandiya (Helsinki)den Bulgaristan ve Yunanistan'a doğru giderken, bir kolla da Odessa (Ukrayna)'ya bağlanır. Bu tarihi Avrupa koridoru, kuzey-güney doğrultusunda, Akdeniz ve Karadeniz havzalarına hizmet veren yüksek yük hacmine sahiptir.

Koridor X: Karayolu, Demiryolu ve liman bağlantısı olan bu koridor, 2,360 km.dir. Salzburg (Avusturya), Villach-Ljubljana (Slovenya, Zagreb-Belgrad-Nis (Hırvatistan)-Skopje (Makedonya), Selanik (Yunanistan) güzergâhından oluşmaktadır.

Avrupa Birliği'nin on taşıma koridoruna ve diğer alanlardaki politikalarına neden gerek duyduğunun çok iyi sorgulanılması gerektiğini, Türkiye açısından tehditler ve fırsatların çok iyi analiz edilmesi gerektiğini ifade eden ve Pan-Avrupa Taşıma Koridorlarının geçtiği ülke ve güzergâhları değerlendiren Murat Erdal, şu değerlendirmeleri yapmaktadır:⁸⁵

⁸⁵ Erdal, a.g.e., s.105-106.

- Pan Avrupa Koridorlarında, AB için doğu ve güney entegrasyonu birincil önemdedir. Taşıma Politikalarının özünde; ticaret hacminin artırılması, enerji ihtiyaçlarının karşılanması ve siyasi nüfuz alanının genişletilmesi yatmaktadır.
- Taşıma Projelerinin merkezinde Almanya ve Fransa bulunmaktadır. Projelerden ticari ve siyasi faydayı özellikle bu iki ülkenin elde edeceği tespiti, İngiltere gibi projelerden doğrudan fayda sağlayamayacak ancak kaynak aktarımında bulunacak ülkeler tarafından dile getirilmektedir.
- Taşıma Koridorları, Doğu Avrupa ekonomisine canlılık getirmektedir. Polonya örneğinde olduğu gibi bölge, yabancı sermaye akımında cazibe merkezi olmaktadır.
- Avrupa, taşıma politikalarını “ticaret-mal hareketleri”, “enerji” ve “yolcu” odaklı yapılandırmaktadır. Türkiye de benzer şekilde taşıma politikalarını oluştururken “ticaret” ve “enerji” eksenine gereken önemi vermelidir.
- Yunanistan, IV, IX ve X numaralı koridorlar ve Balkanlar’daki alternatif güzergâhlarla stratejik konumunu daha da güçlendirmektedir. Batı Karadeniz (Burgaz, Varna) ile Kuzey Ege (Selanik, Alexandropoli)’nin bağlanması, Kuzey Ege ve Akdeniz (Igoumenitsa) limanları ile Orta Avrupa’nın bağlanması dikkat çekici gelişmelerdir.
- Taşıma Koridorları ve TRACECA Projesi ile birlikte Karadeniz limanlarında büyük bir dinamizm yaşanmaktadır. Liman Kapasiteleri hızla artırılmaktadır. Orta Asya yeraltı zenginliklerinin Kafkasya limanları yoluyla Karadeniz üzerinden Avrupa’ya taşınması ve karşılıklı ticaretin büyümesinde Türkiye seyirci kalmaktadır. Şöyle ki, Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırma Genel Müdürü Özkan Poyraz’a göre “Karadeniz 400 milyar Dolarlık ticaret hacmiyle, körfezden sonra en önemli enerji kaynaklarına sahiptir. Karadeniz’de en büyük yük akışı 60 milyon ton ile Novorossiysk Limanı’nda

gerçekleşmektedir. Ukrayna ise konteyner yükünün %37'sini elleçlemektedir. Romanya'nın Köstence Limanı ise Ren-Maine-Tuna nehirlerinin sonunda olması sebebiyle 160 milyon Dolar harcama ile yeni bir konteyner limanının yapımını tetiklemiştir. Köstence'de 2001 yılında 118,000 TUE elleçlenirken, bu rakam 2006 yılında 1.000.000 TUE'luk konteyner hareketine ulaşmıştır".⁸⁶

- Batı Karadeniz Bölgesinde Burgaz ve Varna (Bulgaristan), Köstence (Romanya) ve Odessa (Ukrayna) Limanları ile Doğu Karadeniz'deki Batum, Poti (Gürcistan), Novorossisk (Rusya) Limanlarının elleçleme kapasiteleri Türkiye için ciddi rakipler haline gelecektir.

Taşıma koridorlarının inşası ciddi bir bütçeye ihtiyaç göstermektedir. Bütün projeler için tahmin edilen rakamın 220 milyar Avro olacağı tahmin edilmektedir. Bu rakamın AB bütçesinden karşılanmasında sıkıntılar yaşanmaktadır.⁸⁷

Taşıma koridorlarının sayısı, finanse etme açısından idare edilebilir ve ödenilebilir bir düzeyde sınırlanması mümkün olmalıdır. Oysa ki Avrupa'nın stratejik merkez alanından başlayan ve eninde sonunda Asya'ya kadar uzanan ve de Akdeniz'in daha uzaklarında son bulan bir dizi akma biçimli taşıma koridorları olabilir. Bu yeniden tanımlanan taşımacılık koridorların ya da maliyetinin uygun bir zaman diliminde algılanabilmesi için yakın ve sistematik bir denetime gereksinimi olacaktır. Yararlı idare tekniklerinin bazıları taşıma koridorları için geliştirildi. Bu yapıların, öncelikli projeler, darboğazlar ve mal stoklarının belirlenmesi ile gelişme kaydedeceği umulmaktadır. Pan-Avrupa Taşıma Koridorları çıkışını gerçekleştirmek için gerçek bir çaba ilgili herkes tarafından sarf edilerek başarılmalıdır.⁸⁸

⁸⁶ RÖDER Dergisi, "Özel Limanların Sorunları Masaya Yatırıldı", S. 6/2007, s.40-41.

⁸⁷ Erdal, a.g.e., s.106.

⁸⁸ Avrupa Taşımacılık Politikası, "Küresel büyümeye ve Sürdürülebilir hareketliliğe Doğru", LOYOLA DE PALACIO'nun konuşması, (Çevrimiçi) http://www.delrus.cec.eu.int/en/news_107.htm, 02.04.2007.

Trans-Avrupa ulaştırma ağları bakımından Türkiye, IV ve X. Pan Avrupa Koridoru üzerinde olup Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru olarak adlandırılan ve Doğu-Batı ekseninde Kafkasya, Orta Asya Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında kombine ulaşım koridoru oluşturulmasını ngren TRACECA yesidir.

Ulaştırma altyapısının geliştirilmesi kapsamında IV ve X. Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları İstanbul'a (Sofya üzerinden) kadar uzanmaktadır. Türkiye bu çerçevede görüşmelere katılmaktadır. Ayrıca, Türkiye, Haziran 1997'de Helsinki'de yapılan nc Pan-Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı'nda kabul edilen Pan-Avrupa Ulaştırma Alanlarının (PETRAs) ikisinin (Karadeniz ve Akdeniz havzaları) coğrafi kapsamı içine girmektedir. Bu iki bölgesel ulaştırma ağının geliştirilmesine ilişkin hazırlık çalışmaları halen devam etmektedir ve Türkiye de bu girişimlere katılmaktadır.

Karadeniz, Avrupa Birliği için ulaşım ve iletişim açısından gitgide önem kazanmakta olup, gelecekte bu eğilimin kesinlikle artması beklenmektedir. Karadeniz stratejik konumundan dolayı, Avrupa ile Asya arasında bağlantı sağlamakta ve dünya ticaretinde önemli bir rol oynamaktadır. Karadeniz'in konumu dört Pan-Avrupa koridorunun sağladığı erişimden dolayı da avantajlıdır.⁸⁹

PETRA, Karadeniz kıyısındaki ülkelerin birbiriyle bağlantısını sağlar. Ayrıca Orta ve Doğu Avrupa lkelerine Pan-Avrupa taşımcılık koridoru, Kafkasya güzergahı, TRACECA ile Orta Asya ve Akdeniz Pan-Avrupa ulaştırma alanı ile bağlantı sağlamaktadır. Karadeniz PETRA ile ilgili mutabakat zaptı Helsinki Konferansında imzalanmıştır. PETRA uluslararası yolcu ve yk taşımacılığını, entegre karma ulaşım ağı ile sağlamayı amaçlamaktadır.

Avrupa Birliği'nde bölgesel ulaşım politikasını geliştirmekten sorumlu kurum Karadeniz PETRA Yönetim Kuruludur (SC BS PETRA). SC BS PETRA, Avrupa-

⁸⁹ RAPOR, "Karadeniz Bölgesi'nde ulaşım altyapısının geliştirilmesi" Raportör: Sn. David Saganelidze, (Gürcistan), (evrimii), http://www.tbmm.gov.tr/ul_kom/keipa/komisyonlar/ec/GA26_EC25_REP_05_tr.htm, 26.12.2006.

Asya, Batı-Doğu, ulaşım yollarını geliştirmeye odaklanmıştır. SC BS PETRA'nın yanı sıra Karadeniz bölgesi ağını geliştirmekle görevli iki uzman komite vardır: Koridor IX Güney Bölüm Yönetim Alt Komitesi (SSC) ve Koridor VII Komitesi. SSC'nin faaliyetleri Kuzey-Doğu/Güney-Batı yönünde Ukrayna'da Lyubashevka ve Rozdilna kentlerinden Yunanistan'da Dedeağaç'a uzanan Trans-Balkan yollarının geliştirilmesine odaklanmaktadır. Bu yolun hedeflerinden biri ekonomik açıdan kârlı Rus ve Ukrayna yüklerini cezp etmek, Karadeniz havzasındaki liman hizmetleri arasında rekabeti arttırmak ve navlun maliyetlerini azaltmaktır.

Koridor VII SC'nin amacı Tuna Nehri trafiğini geliştirme konusunda ortak politikalar oluşturmaktır. Bu ulaşım yolunun önemi Romanya'daki Köstence limanının kısa sürede Karadeniz'in en büyük limanı olmasından ve Avrupa'nın 15nci en önemli ve yoğun limanları arasına girmesinden kaynaklanmaktadır. 2001 yılında limanın yük cirosu, 28 milyon ton kuru yük olmak üzere, toplam 42 milyon tona ulaşmıştır. SC'nin önündeki en zorlu görev Tuna nehrinin Karadeniz'e aktığı kuzey çıkışında Koridor VII'nin Ukrayna bölümünü canlandırmaktır.

Kafkaslar, Karadeniz ve Hazar Denizi limanları, Avrupa ile Orta Asya arasındaki taşımacılığı sağlayan ve küresel ekonominin gelişmesine katkıda bulunan merkezlerdir. AB, küresel transit yollarının bu bölümlerindeki transit taşımacılığın gelişmesi için hibe ve krediler sağlamaktadır.

2.3.AB'DE ULAŞTIRMA ALT SEKTÖRLERİ

Ulaştırma politikası üye devletlerde taşımacılıkla ilgili kuralların yeknesaklaştırılması ve ortak ilkelere bağlanmasını gerçekleştirmeye yönelik düzenlemelerdir. Ulaştırma sektörü, altyapı, üstyapı, taşıma araç ve gereçlerini de kapsamakta olup, çeşitli alt sektörlerden oluşmaktadır. Ulaştırma alt sektörleri, karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu, kombine taşımacılık ve boru hattı taşımacılığıdır.

2.3.1.AB'DE KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

Ulaştırma hizmetlerinin önemli alt sektörlerinden biri karayolu taşımacılığıdır. Avrupa entegrasyonunun temelini oluşturan kişilerin ve malların serbest dolaşımının tam olarak sağlanması için etkin ve güvenli bir karayolu sisteminin yaratılması önkoşuldur. Karayolu ulaşımını kullananların tamamı özel sürücü, müşteri ya da ticari taşımacı olmalarına bakılmaksızın uyumlaştırılmış şartlardan yararlanabilmelidir. Karayolu ulaşımında en büyük sorunlardan biri trafik terörüdür. 15 AB üyesi ülkede trafik kazalarında yarım asırda iki milyondan fazla kişi hayatını kaybetmiş ve yaklaşık yüz milyon kişi de yaralanmıştır. Komisyon, 2010'a kadar kaza ölümlerini %50 azaltmak için bir Avrupa karayolu güvenliği eylem programı yayınlamıştır.⁹⁰ Bu program teknik performanslarını geliştirerek araçları daha güvenli hale getirmeyi, karayollarının altyapısını geliştirerek tehlikeli noktaları ortadan kaldırmayı amaçlamakta ve sürücüleri var olan kurallara riayet etmeye, daha sorumlu davranmaya ve tehlikeli davranışlardan kaçınmaya teşvik etmektedir.

Kombine taşımacılığı desteklemek Komisyon'un 'Avrupa'nın 2010 için Ulaşım Politikası: Karar Verme Zamanı' başlıklı Beyaz Kitabının temelini oluşturmaktadır. Komisyon'un Kombine taşıma politikasının amacı iki veya daha fazla ulaşım türünü kullanarak içi içe geçmiş bir ulaşım zinciri içinde malların 'kapıdan kapıya' etkin ulaştırılmasını sağlamaktadır. Lojistik sektörü de Komisyon'un bu amacına ulaşmasına doğrudan katkıda bulunmaktadır.

Avrupa Birliği nüfusunun %75'inden fazlası şehirlerde yaşamaktadır. Bu sebeple şehir içi ulaşım toplam hareketliliğin, halk sağlığına ve binalara zararın büyük kısmını oluşturmaktadır. 2030 yılına kadar AB şehir içi alanlarında kat edilen toplam kilometrenin %40 oranında artması beklenmektedir. Şehir içi ulaşımında ağırlıklı olarak otomobillerin kullanılması da şehirlerdeki karbon monoksitin temel

⁹⁰ European Commission, "Activities of European Union Transport", (Çevrimiçi) http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm, 15.09.2006.

kaynağıdır. Kyoto Protokolü, 1990 yılı seviyesine oranla 2008–2012 arası dönemde AB geneli için karbon dioksitte %8’lik bir kesinti öngörmesine rağmen var olan eğilimlerin devam etmesi durumunda ulaşımdan kaynaklanan karbondioksitin 2010’da 1990’daki seviyenin %40 fazlası olacağı tahmin edilmektedir. Avrupa Birliği bu sorunla başa çıkabilmek için çevreyle dost araçların özendirilmesi, emisyonların azaltılması, trafik yoğunluğunun önlenmesi için bilgi sistemlerinin geliştirilmesi gibi stratejiler geliştirmektedir.⁹¹

Komisyonun altyapı ücretlendirme politikasının anahtar mesajı, ulaşım vergileri ve ücretlerinin her bir ulaşım aracının değişik kirletme düzeylerini, seyahat sürelerini ve zarar maliyetlerini olduğu kadar altyapı maliyetlerini de yansıtacak şekilde ayarlanmasıdır. Böylece “kirleten öder” ilkesi uygulanmış olacaktır.

2.3.2.AB’DE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

Havayolu taşımacılığı, küresel ekonominin durumu ile yakından ilişkili dinamik bir sektördür. Dünya çapındaki ekonomik büyüme; ekonomik reformların, serbest-ticaret anlaşmalarının ve ekonomilerin bütünleşmelerinin bir sonucudur. 1990’lı yıllarda uluslararası ticaretin doğası çarpıcı bir biçimde değişmiştir. Bir zamanlar, sadece kendi menfaatleri için çabalayan ülkeler, günümüzde büyük ticari bloklara katılmaktadırlar. Avrupa Birliği, 27 üye devlet ve 490 milyon nüfusu içeren bir yapı arasındaki engelleri kaldırmak ve bütünleşmiş bir pazar sistemi kurmak için çabalamaktadır. Aynı şekilde Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması (NAFTA), Şili’yi de içine alan Latin Amerika ülkelerinde ekonomik gelişmeyi harekete geçirmiştir. Bu değişen çevre, bazı uluslararası ve/ya da ulusal pazarlarda başarıdan hoşlanan sektör ya da hükümetlerin şartların değişmiş olduğunu anlamalarına neden olacaktır. Diğer taraftan, bazı pazarlarda başarılı bir şekilde rekabet edemeyenler de yeni iş fırsatları bulacaklardır. Ülke ekonomileri bu yeni ortamda büyürken, hava trafiği de gelişmektedir.

⁹¹ İKV, “Avrupa Birliği’nin Ulaştırma Politikası”, İKV Yayın No:14, 2005 İstanbul, s.6.

1990–1991 yıllarında, Körfez Savaşı’ndan olumsuz yönde etkilenen havayolu trafiği 1992 yılından itibaren tekrar gelişmeye başlamıştır. Ancak havayolu trafiğinin artması ile beraber havalimanlarındaki sıkışıklık ve yetersizlikler de artmıştır. Bu dönemde özellikle Asya/Pasifik bölgesinde havayolu trafiğinde görülen hızlı ve büyük artış, bu bölgede Hong Kong Chek Lap Kok ve Malezya Kuala Lumpur gibi yeni havaalanı yatırımlarının artmasına neden olmuştur. Büyük havalimanlarındaki kapasiteyi arttırmak için ABD’deki havaalanı geliştirme çalışmaları devam etmektedir. Avrupa da ise havaalanı kapasitelerinin artırılması ihtiyacı çok büyüktür, ancak yeni projelerin gerçekleştirilmesinde büyük sıkıntılar çekilmektedir. Dünyada ki havalimanlarının büyük çoğunluğu kamuya aittir ve havalimanı yatırımları devlet bütçesinden karşılanmaktadır. Çok pahalı olan havaalanı yatırımları, bu yatırımların hükümetler tarafından karşılanmasını zorlaştırmaktadır.

Bu nedenle havalimanlarının özelleştirilmesi gündeme gelmiştir. Bugün dünyada en çok karşılaşılan özelleştirme biçimleri olarak; havaalanı yönetiminin özel bir şirkete devredilmesi, havaalanı sahipliğinin hükümette kalmak şartıyla uzun dönem kiralanması ya da anlaşmalar yoluyla özel şirketlerin havaalanı finanse etmesi ve yönetmesi, havaalanlarının hükümet tarafından özel şirketlere satılması ve son olarak da yap-işlet-devret modeli uygulanmaktadır.

Dünya da ilk kez 1987 yılında özelleştirilen British Airport Authority ve 1992 yılında kısmen özelleştirilen Viyana havaalanını takiben diğer ülkelerde de havaalanlarının özelleştirilmesi gündeme gelmiştir. 1997 yılında, 5 ülkedeki 12 havaalanı özelleştirilirken, 1998 yılında 6 ülkede 51 havaalanı özelleştirilmiştir. Avrupa Topluluğu’nun tam rekabeti sağlayabilmek için devlet teşebbüslerinin özelleştirilmesi görüşü ışığında 1997 yılında, Almanya’nın üçüncü büyük havaalanı olan Duesseldorf uluslararası havaalanının özelleştirme işlemi Avrupa Komisyonu’nca onaylanmıştır. Havayolu şirketlerinin bir ekonomik olgu olarak birleşmeleri, iki havayolunun sermayelerini tek bir çatı altında toplayarak yeni ve daha büyük bir havayolu şirketi oluşturmak ya da bir havayolunun diğer bir havayolunu satın alarak kendi bünyesine katmasıdır.

JAA zaman içinde AB'ye üye olmayan devletleri kapsayacak şekilde genişleyince, AB, JAA'in yerine daha sıkı kuralları olan EASA'yı kurmuş ve 2003 yılından itibaren faal hale getirmiştir. Bu konu, Türkiye'nin JAA üyesi olması ancak EASA'ya Fransa üzerinden bağlı olması açısından önem taşımaktadır.

Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü (Eurocontrol), esas amacı Avrupa hava trafik yönetimini geliştirmek olan uluslararası bir örgüttür. Merkezi Brüksel'de bulunan örgütün şu anda 37 üyesi bulunmaktadır. Eurocontrol devletler, seyrüsefer hizmet sağlayıcıları, sivil ve askeri kullanıcılar, havaalanları, havacılık endüstrisi, profesyonel örgütler ve diğer ilgili Avrupa kuruluşlar ile işbirliği içinde; kısa, orta ve uzun dönem Avrupa hava trafiği stratejileri planlamakta, geliştirmekte ve koordine etmektedir. Ana aktiviteleri seyrüsefer hizmet operasyonları, stratejik ve taktiksel yönetim, hava kontrolör eğitimi, hava sahalarının bölgesel denetimi, yeni ve güvenli teknoloji ve prosedürlerin geliştirilmesi ve de hava seyrüsefer ücretlerinin toplanmasıdır.

AB'ye de üye devletler; Belçika, Lüksemburg, Hollanda, Fransa, Almanya, İngiltere, İrlanda, Portekiz, Yunanistan, Malta, Kıbrıs, Macaristan, Avusturya, Danimarka, Slovenya, İsveç, Çek Cumhuriyeti, İtalya, Slovakya, İspanya, Finlandiya, Polonya, Litvanya, Romanya ve Bulgaristan; ve AB üyesi olmayan ülkeler Türkiye, İsviçre, Norveç ve Hırvatistan da havayolu taşımacılığı ortak mevzuatına uyum sağlaması gereklidir.

Avrupa'da sivil havacılık için “tek pazar” oluşturulmuş ve Brüksel'deki yetkililer 15 üye ülke sınırlarının ötesine yönelmişlerdir. Avrupa Birliği ile İsviçre arasındaki sivil havacılığı da içeren bir anlaşma 1998 yılının sonlarında tamamlanmıştır. Avrupa Birliği, 27 ülkeden oluşan tek bir havacılık pazarı oluşturmak için Orta ve Batı Avrupa ülkeleri ile görüşmelerine devam etmektedir.

Havayolu taşımacılığı sektörü içerisinde, havalimanlarının kaçınılmaz genişleme kapasitelerinin hava araçları tarafından sebep olunan gürültüyü ve

yayımları azaltmak için yeni düzenlemelere ihtiyacı olduğu da görülmektedir. Bu konuda da yeni kısıtlamalar söz konusudur.

AB havayolu taşımacılığı politikasının çevre ile ilgili unsurları, gürültü ve hava emisyon seviyeleriyle ilgili teknik çevre standartlarının iyileştirilmesini ve Ar-Ge faaliyetlerinin teşvik edilmesini kapsamaktadır. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafınca Topluluk havalimanlarında gürültü yönetimi ile ilgili kurallar benimsemiştir. Bu kurallara göre yüksek gürültü seviyeli hava araçlarının oluşturan uçakların Avrupa Birliği havaalanlarını kullanmalarını yasaklamakta ve uçak yapım standartları getirmektedir. Ayrıca havacılık sektörünün iklim değişimi üzerindeki etkisinin azaltılması da AB'nin gündemindedir.⁹²

Avrupa'da Hava Trafik Yönetimi'ne katkıda bulunmak amacıyla ICAO tarafından tavsiye edilen ve Eurokontrol tarafından geliştirilen FUA kavramı, hava sahasının tüm kullanıcılar tarafından etkin ve emniyetli olarak kullanımının sağlanması için hava sahası planlaması ve yönetimi konularında ortak kurallar ve standartların geliştirilmesini hedeflemektedir. FUA direktifi; üye devletlerin hükümler altındaki hava sahalarında, ulusal güvenlik ve savunma ihtiyaçlarına yönelik askeri faaliyet ve eğitimlerini engellemeyecek şekilde uygulanacaktır.⁹³ Hava Trafik Hizmetlerinin temini için sorumlu olunan hava sahalarında uygulanacak olan direktif, ICAO Chicago Konvansiyonu ve ekleri veya uluslararası deniz hukuku ile çelişmeyecek şekilde, Açık denizler üzerinde veya hükümlerliğin belli olmadığı hava sahaları içerisinde uygulanacaktır.⁹⁴ Avrupa Komisyonu tarafından Eurokontrol'den hazırlanması talep edilen Hava Sahası Dizaynı konusundaki zorunluluklar, Birliğe üye, aday ya da bunların dışında olmakla birlikte gönüllü olarak katılmak isteyen ülkelerdir.⁹⁵

⁹²(Çevrimiçi) <http://www.ec.europa.eu/environment/air/transport.htm>, 08.06.2007.

⁹³Bkz. <http://www.ans.dhmi.gov.tr/TR/ATCTR/dok/TekAvr.pdf>

⁹⁴ TUSİAD, s.179

⁹⁵ (Çevrimiçi) <http://www.dhmi.gov.tr>, TUSİAD, s.180.

Sivil havacılık sektöründe, Avrupa Birliği'ne üye ülkeler arasında Tek Pazar uygulamasına geçilmiştir. Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ile de görüşmelerini sürdüren AB, bu pazarın sınırının genişletilmesi konusunda çalışmaktadır. Bunun yanı sıra, Avrupa ülkeleri dışındaki hava taşıyıcıları ile de karşılıklı işbirliği anlaşmalarına gitme yolunda çabalar gösterilmektedir.

Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC),⁹⁶ son yıllarda, hava taşımacılığı konusunda Doğu Avrupa ile de ilişkisini sürdürmektedir. Avrupa'da serbestleşme hareketinden sonra görülen en önemli gelişme, düşük maliyetli havayolu şirketlerinin ortaya çıkmasıdır.

Hava taşımacılığı, kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Bir yandan geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesinin; havayolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde büyük ölçüde etkisi olurken diğer yandan serbestleşme, özelleştirme, sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerinin oluşması sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hakim olduğu bir pazara dönüştürmüştür. Bu yapısal değişiklikler arasında özelleştirme, birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede büyük ölçüde benimsenmekte ve uygulanmaktadır. Dünya havayolu taşımacılığı sektörü, 1993 yılından başlayarak 1997 yılına kadar trafik ve gelirlerde sürekli bir artış yaşamıştır. 1995 yılında havayolu şirketleri, Körfez Savaşı nedeniyle uğradıkları zararları kapatmaya devam etmiş ve rekor seviyede net karlar elde etmişlerdir.

⁹⁶ The European Civil Aviation Conference (ECAC) yada Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) Birleşmiş Milletler ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü, Avrupa Konseyi ve EUROCONTROL ve JAA gibi Avrupa Birliği kurumları ile yakın bağları olan uluslararası bir örgüttür. ECAC, güvenli, etkin ve sürdürülebilir bir Avrupa havayolu taşımacılık sistemini oluşturmak, üye devletler arasında ve Avrupa ile dünyanın diğer kısımları arasındaki politika ve uygulamaları geliştirmek için 1955 yılında kurulmuştur.

2.3.3.AB'DE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

Denizyolu ve iç su yolu taşımacılığında AB'nin hedefi gerekli altyapıyı ve güvenilir deniz yollarını oluşturmak, iç mevcut düzenleyici yasaları basitleştirmektir. 1980'lerin başlarından beri, AB denizcilik sektöründe olanların %40'ı bu sektörü bırakmıştır. 2006 sonuna kadar bu rakam yaklaşık 36 bin civarında olmuştur. Buna karşılık gemiler AB'nin kendi dışında kalan dünya ile yaptığı ticaretin %70'ni taşımaktadır. Her yıl 2 milyar ton malzeme Avrupa limanlarında elleçlenmektedir.

AB'nin dış ticaretinin % 90'ından fazlası ve AB'nin iç ticaretinin % 43'ü kadarı deniz yolu ile taşınmaktadır. Yıllık bazda bir milyar tondan fazla yük AB limanlarında yüklenilip ve boşaltılmaktadır. AB devletlerine ait deniz yolu şirketleri, dünya deniz gücünün üçte birini kontrol eder ve AB ticaretinin % 40 kadarı AB çıkarları tarafından kontrol edilen gemiler üzerinde sürdürmektedir.

Avrupa Birliği, tarihi ve coğrafi unsurların yanı sıra, küreselleşmenin de etkisiyle deniz taşımacılığına halen çok bağımlıdır. Dış ticaretinin %90'ından fazlası ve iç ticaretinin %43'ü deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Yılda ortalama bir milyar tondan fazla yük AB limanlarından yüklenmekte ve AB limanlarına boşaltılmaktadır. AB üyelerine ait denizcilik şirketleri dünya filosunun üçte birini kontrol etmektedirler. Deniz ulaşımı sektörü -gemi inşaat, limanlar, balıkçılık ve diğer hizmetler dahil olmak üzere- Avrupa Birliği'nde yaklaşık 2.5 milyon kişi istihdam etmektedir.⁹⁷

Havayolu, karayolu ve nehir taşımacılığında olduğu gibi deniz taşımacılığında da liberalleşme ve ulusal pazarların AB içinde rekabete açılması süreci neredeyse tamamlanmıştır. Ancak bu süreç AB filolarının, Avrupa'ya oranla vergilendirme, sosyal yasalar, güvenlik ve çevre standartları anlamında gemi sahiplerine daha çekici gelen bandıra avantajları sağlayan ülke limanlarına

⁹⁷ İKV, "Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası", İstanbul, İKV Yayın No:14, 2005, s.8.

kaydolmasını yavaşlatmakta yeterli olamamıştır. Bunun AB'deki iş imkânları anlamında çok ciddi sonuçları olmuştur. AB bandıralı gemilerde istihdam edilen Avrupalı gemiciler 1985–1995 arasındaki on senelik dönemde %37 oranında düşerken, aynı dönemde AB üyesi olmayan ülkelerdeki gemicilerin sayısı %14 artmıştır.⁹⁸ Bu gerçeklerin ışığında AB, 'olumlu tedbirler' vasıtasıyla AB filolarının rekabet gücünü artırmak için bir küresel strateji geliştirmeye ve uluslar arası standartları AB içinde katı bir şekilde yürürlüğe sokarak gemilerdeki güvenliği ve çevre korumasını iyileştirmeye karar vermiştir.

İç su yolları, ulaşımda geri planda kalmıştır ve bu sebeple ciddi bir büyüme potansiyeli bulunmaktadır. İç su yollarının başlıca avantajları: çevreyle dost ve güvenli olmaları, ayrıca aşırı yüklü kuzey-batı Avrupa otoyol ağını rahatlatma imkânı sunmalarıdır.

Deniz taşımacılığı sektörüne Fransız ve İspanyol sahillerinin Erika tankeri ve Prestij tankeri kazalarında yaşanan petrol dökülmelerinin çevreye verdiği zararların getirdiği uyanış içerisinde, Avrupa Komisyonu, deniz yolları güvenliği üzerinde daha fazla kurallar için çaba sarf etmektedir. Bu çabalar arasında, daha sıkı gemi teftişleri, büyük ihmalkârlıklar sonucu sebep olunan kirlilik için yaptırımlar ve tek cidarlı tankerlerin ivmelendirilmiş safhadan çıkarılması vardır. Bu felaketlerin yaşanmasından buyana Komisyon, AB limanlarından yasaklanan alt standart gemilerin bir listesini de yayınlamakta ve bu liste düzenli olarak güncellenmektedir.

Deniz yolu taşımacılığında yaşanan problemlerden diğer önemli bazıları ise, deniz ve iç su yolları taşımacılığının karayolları taşımacılığı ile rekabet halinde olması ve deniz yolunun karayoluna alternatif olmasıdır. Deniz yolu ve iç su yolları taşımacılığı karayolu taşımacılığına göre daha güvenilir, ekonomik, çevreci ve az gürültüldür. Bununla birlikte deniz taşımacılığı kapasitesinin çok altında kullanılmaktadır. Bu kapsamda köprü yükseklikleri, sıkışmalar, uygun olmayan

⁹⁸ A.e.

ölçüler, kilitleme operasyonları, gemicilik ekipmanının yokluğu gibi bir takım altyapı problemleri mevcuttur.

Kombine taşımacılık için anahtar görevi gören denizyolu ve iç su yolu taşımacılığı Pireneler'deki (Pyrenees) Fransa ve İspanya arasındaki sıkışma için bir alternatif olduğu gibi, İtalya ile Avrupa arasındaki Alplerin veya Fransa ile İngiltere arasındaki engellerin, daha ileriye gidilirse Almanya ve Polonya arasındaki coğrafi sıkıntıların aşılması için önemli bir çözüm olarak görülmektedir. Komisyon, limanlardaki gemi kaptanlığı, yük taşımacılığı, rıhtım işçiliği konularında yeni ve açık kurallar koymak, liman işletmeciliğini basitleştirmek ve lojistik zincirindeki mal gönderenler, gemi sahipleri, taşıyıcılar gibi tüm tarafları birbirleri ile işbirliği içine sokmak gibi konularla ilgili yasal bir çerçeve oluşturmak maksadıyla bir yönerge hazırlamıştır.

İç su yollarında AB'nin hedefleri, sıkışıklıkları elemine etmek, teknik özellikleri standartlaştırmak, kaptanların dinlenme zamanlarını ve gemi kullanma lisanslarını denkleştirmek ve son olarak navigasyon yardım sistemini geliştirmek olarak görülmektedir⁹⁹.

Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı, 4 Aralık 2002 tarihinde Brüksel'de gerçekleşen ilk yönetim kurulu toplantısı ile çalışmalarına başlayarak yüksek düzeyde, yeknesak ve etkin bir deniz güvenliği sağlamak ve Topluluk karasularının gemiler tarafından kirletilmesini engellemek amacını taşımaktadır. Böylelikle deniz kazaları riskinin azalması, karasuların gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesi ve karasularında meydana gelebilecek can ve mal kayıplarının önüne geçilmesi hedeflenmektedir. Ajans, 2003 yılı için bazı öncelikli çalışma alanları belirlemiştir.

⁹⁹ M.Hakan Keskin, "Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (geçmişi, değişimi, bugünü, geleceği)", Nobel Yay., s.147-148.

Bunlar özetle;

- a) Karasularında tehlike durumunda sığınabilecek yerlerin belirlenmesine yardımcı olunması ve bu yerlerin acil durumlarda kullanılabilmesi için senaryolar geliştirilmesi;
- b) "Klas veren şirketlerin" kontrol edilmesini sağlanması
- c) Su yüzeyindeki yakıt ve yağların temizlenmesi için hâlihazırda mevcut olan teknik metotların gözden geçirilmesine yönelik çalışmaların başlatılması;
- d) Mevcut veritabanlarının geliştirilmesi ve birleştirilmesi yoluyla deniz güvenliği alanındaki bilgilere yenilerinin eklenmesi,
- e) Yakıt kirliliğinden doğan zararlar için tazminat fonu oluşturulması şeklindedir.

Yukarıda sözü geçen Avrupa Komisyonu teklifi, Avrupa çapında COPE Fonu adıyla bir fon oluşturarak tankerlerin yol açtığı yakıt kirliliği için sorumluluk ve tazminat hususlarını içeren mevcut uluslararası rejimi desteklemeyi hedeflemektedir. Böylelikle Avrupa karasularında meydana gelebilecek yakıt sızıntılarının olumsuz etkilerine maruz kalan veya kalabilecek kişilere tazminat ödenmesi planlanmaktadır.

2.3.4.AB'DE KISA MESAFELİ SUYOLU TAŞIMACILIĞI

Avrupa Komisyonu tarafından Nisan 2003'te Avrupa'da kısa mesafeli denizciliğin rolünün güçlendirilmesine ilişkin olarak sunulan rapor 14 eylem üzerine odaklanmaktadır.

Kısa mesafeli denizciliğin desteklenmesi programındaki kısa ve uzun dönem faaliyetler, halen sürmekte olan faaliyetleri güçlendirerek koordine edecektir. Konunun yasal boyutu bir yana, bu faaliyetler genel imajın geliştirilmesi ve büyümenin önündeki engellerin kaldırılması suretiyle kısa mesafeli denizciliğin kolaylaştırılmasına yönelik tedbirleri içermektedir. Bu çerçevede, örneğin, kısa mesafeli denizcilik ağının sürdürdüğü çalışmaların desteklenmesi söz konusu

olabilir. Buna ilaveten, program "deniz otoyolları"nın geliştirilmesi, gümrük usullerinin bilgisayar ortamına aktarılması ve limanlarda tek başvuruda bütün idari işlemlerin halledildiği “one stop shop” sisteminin kurulması gibi faaliyetleri güçlendirmektedir. Kısa mesafeli deniz taşımacılığı, Beyaz Kitap'ta sözü edilen 2010 yılı hedeflerine ulaşmada, özellikle karayolu taşımacılığındaki artışın önüne geçilmesinde ve sürdürülebilirlik sağlanmasında önemli rol oynayacaktır.

Avrupa deniz otoyolları (Motorways of the Sea) konusunda gelecekteki “deniz otoyolları”nın hazırlanması ile ilgili birinci Bakanlar Konferansı 24 Ocak 2006 tarihinde gerçekleşmiştir. Bu konferansta, Trans Avrupa Ulaştırma Şebekeleri (TEN-T) çerçevesindeki “deniz otoyolları”nın yönlerini ve uygulanabilirliği ele alınmıştır. Deniz otoyollarının, karayolu ulaştırmasındaki tıkanıklığı azaltmaya yardımcı olması, Alp Dağları ve Pireneler gibi tabii engellerin yarattığı olumsuzlukları ortadan kaldırması ve çevresel bölgelere girişi kolaylaştırmaya yardım etmesi amaçlanmaktadır. Otoyolları, yeterli kapasitesi olan sınırlı sayıdaki limanlar veya liman bölgeleri ile deniz rotaları arasında yüksek kaliteli, sık ve düzenli deniz bağlantıları olması esasına dayandırılmıştır.

Sonuç itibariyle, Avrupa Birliği'nin hemen hemen tamamını kuşatan Baltık Denizi Otoyolu, Batı Avrupa Deniz Otoyolu, Güney Doğu Avrupa Deniz Otoyolu ve Güney Batı Avrupa Deniz Otoyolu olarak bu dört Deniz Otoyolları Koridoru'nun öncelikli projeleri olarak tayin edilmiştir.¹⁰⁰ Karayolu trafiğine denizyolunun alternatif olarak ortaya konabilmesi bakımından kısa mesafeli su yolu taşımacılığı AB taşımacılık politikalarında büyük önem taşımaktadır. Taşıma sürelerini kısaltacak olan deniz oto yolları güzergâhlarının belirlenmesi, bu projenin başarısının doğrudan etkileyecektir. AB üyesi ülkelerin bir kısmının denize kıyısı olması ve üye olmayan birçok ülkeye denizyoluyla kısa sürelerde ulaşılma imkânlarının olması deniz oto yollarının gelişmesini mümkün kılmakla beraber bir gereksinimi de ortaya koymaktadır.

¹⁰⁰ Deniz Ticaret Odası, “Denizcilik Sektör Raporu”, 2006, s.73.

2.3.5. AB'DE DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

Ulaştırmanın önemli alt sektörlerinden birisi de demiryolu taşımacılığıdır. Demiryolları, üye devletlerin sınaî ve ekonomik gelişmeleri için stratejik bir değere sahip ve Avrupa'yı uzun yıllar bölen antlaşmazlıklarda rol oynamış önemli bir alt sektördür. Kurucu Antlaşmada belirtilen dört temel özgürlükle oluşturulan iç pazarın neticesinde artan ulaşım talebi ve Avrupa altyapısındaki engellere bağlı olarak yeterli ulaşım arzının sağlanamaması, üye devletlerin demiryollarının tek bir Avrupa demiryolu sistemine dönüştürülmesini gerekli kılmıştır.

Demiryolu taşımacılığının, hızla kabuk değiştiren ekonomik ortamda önemini koruduğu düşüncesi üzerinde tüm gelişmiş ülkeler ve değişik sosyo-ekonomik kesimler görüş birliği içindedir. Avrupa Birliği, dört bir baştan demir ağlarla örülmüş durumda, normal trenler ücra köşelere kadar ulaşmaktadır. Hızlı tren şebekesi ise, Kuzey-Güney ekseninde Amsterdam-Madrid hattını tamamlarken, Batı-Doğu ekseninde Londra-Brüksel-Paris üçgeninden, Almanya'nın içlerine doğru genişlemektedir. Diğer bir yandan, Trans-Avrupa Altyapı Ağları politikası çerçevesinde İskandinavya, Yunanistan ve Orta Avrupa yeni projelere dahil olmaktadır.¹⁰¹

Avrupa demiryolu taşımacılığı, özellikle yük taşımacılığı alanında son dönemlerde endişe verici bir düşüş yaşamıştır. 1970'de şu andaki Avrupa Birliği'nin 15 ülkesinde taşımanın %21'i demiryollarıyla yapılmaktayken 2000 yılında bu oran %8,1'e düşmüştür.¹⁰² Bu süre zarfında karayolu yük taşımacılığı oranı %30,8'den %43,8'e yükselmiştir. Düşüş gösteren tek ulaşım şekli demiryolları olmuştur. Diğer sektörlerin tamamı performanslarını artırmışlardır. Demiryolları ile seyahat eden yolcu oranı da yük taşımacılığı kadar ciddi olmamakla birlikte 1970'deki %10,2'lik orandan 2000'de %6,3'e düşmüştür. Bunun temel sebebi, demiryollarının karayolları taşımacılığı kadar rekabetçi olmamasıdır. Demiryollarının rekabetçi olamamasının

¹⁰¹ Bahadır Kaleağası, "Avrupa Yolunun Haritası", 1.b., İstanbul, Dünya Yayıncılık, Mart 2003, s.62.

¹⁰² İKV, "Avrupa Birliği'nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyum", Ed.Hürrem Cansevdi, İstanbul, İKV Yayını, Aralık 2004, s.90.

nedenleri çeşitlidir. Temel olarak, rekabet eksikliği ve bunun yenilikleri engellemesi, yatırım eksikliği ve karşılıklı işlerliğin etkili olamamasının neden olduğu güven eksikliği ve ticari cazibe kaybı olarak ifade edilebilmektedir.¹⁰³

Bunun yanında, demiryollarının kendine özgü avantajları vardır: demiryolu, güvenli ve temiz bir ulaştırma seklidir ve ortalama olarak bir tren 50–60 kamyon yükü taşıyabilmektedir. Altyapısı günümüz müşteri taleplerini karşılayamasa da geniş bir alana yayılmıştır ve genel itibarıyla iyi durumdadır. Bir başka ulaşım türü olan hava ulaşımı ise son 20 yılda Avrupa Birliği’nde en etkileyici büyümeyi gerçekleştiren ulaşım sektörü olmuştur. Yolcu-km anlamında trafik, 1980–2001 arasında yıl başına ortalama %7,4 artarken 15 üye ülkenin havaalanlarındaki trafik 1970’den beri beş katına çıkmıştır.¹⁰⁴

AB’de en az anlaşmanın bulunduğu ulaştırma alanı demiryolu taşımacılığıdır ve başarı da bu alanda en az olmuştur. Demiryolu taşımacılığı, karayolu, havayolu ve su yoluyla taşımacılığında yapılan ilerlemeler ile keskin zıtlıklar göstermektedir.

Avrupa demiryollarını serbestleştirmek için ilk teşebbüs 1991 yılında Avrupa Topluluğu’nun demiryolları gelişimi üzerinde bir direktif çıkarmasıyla yapıldı. 1995 yılında iki parça yasama kabul edildi: İlki, demiryolu şirketlerinin lisanslanması üzerinde bir direktif çıkarıldı. İkincisi ise, alt yapı tahsis ve onun için bütçe harcaması üzerine bir direktif oldu. Bir yıl sonra, 1996’da, Avrupa demiryolu şirketlerinin yeniden canlandırılması üzerine bir Beyaz Kitap yayınlandı. Bu yoğun yasama faaliyetine karşın, gelen sonuçlar yavaş ve çok dağınıktı. Avrupa, demiryollarını serbestleştirmek için teşebbüslerin karışık başarısı Avrupa Komisyonu, Konsey ve Avrupa Parlamentosu arasında bu konu ile ilgili nasıl ilerleneceğine dair bir genişletilmiş görüş alış verişine yönlendirdi. Bu görüş bildirimlerinin sonucu olarak, 2000 yılının sonunda, bir başka demiryolu serbestleştirme paketi kabul edildi.

¹⁰³ İKV, “Avrupa Birliği’nin Ulaştırma Politikası”, İKV Yayın No:14, 2005 İstanbul, s.7.

¹⁰⁴ A.g.e., s.8.

Demiryolları ile ilgili ana problem, ulusal sınırlara göre kısımlandırma değildir ki bu da biçimsiz demiryolu taşımacılığın tam lojistik destek ile ortaya çıkmasını önlemektedir. Bu da özellikle yük taşımacılığı için doğrudur.¹⁰⁵

Bu çerçevede; Avrupa Birliği'nin temel demiryolu politikaları dört başlıkta özetlenebilir:¹⁰⁶

- a) İdari Bağımsızlık: Üye ülkeler, demiryolu kuruluşlarının pazar ihtiyaçlarına ve ticari şirket normlarına uygun faaliyette bulunabilecekleri bağımsız bir yapıya kavuşmaları için gerekli önlemleri almalıdırlar.
- b) Altyapı ve İşletmeciliğin Ayrılması: Altyapı ve işletmecilikle ilgili faaliyetler yönetsel olarak birbirinden ayrılmalı ve bütçeleri ayrı tutulmalıdır.
- c) Finansman Yapılarının İyileştirilmesi: Üye ülkeler kamuya ait ya da kamu denetimi altındaki mevcut demiryolu şirketlerinin iyi bir mali yapıya kavuşmasını güvenceye almalıdırlar.
- d) Demiryolu Altyapısına Erişim Hakkı: Üye ülkelerin demiryolu şirketlerinin bir araya gelerek oluşturduğu uluslararası gruplara üye ülkelerin altyapısına erişim ve geçiş hakkı verilmelidir.

AB içinde taşımacılık türleri arasındaki dengesizlik son 30 yılda artış göstermiştir. Demiryolu ve denizyolu taşımacılığının avantajlarının kullanılamaması karayolu taşımacılığı lehine dengelerin daha da bozulmasına sebep olmuştur.

¹⁰⁵ Liana Giorgi, Michael Schmidt, "European Transport Policy-A Historical and Forward Looking Perspective". https://goliath.ecnext.com/free-scripts/document_view_v3.pl?item_id=0199-3306796&format_id=XML, 01.10.2002, s.5.

¹⁰⁶ İ. Fehmi Kütan, "Yeniden Yapılanma Süreçleri ve TCDD", (Çevrimiçi) (Çevrimiçi) <http://www.bts.org.tr/sayfalar/sempozyum/002.doc>, 08.07.2007.

2.3.6. KOMBİNE TAŞIMACILIK

Kombine taşımacılık; kamyon, tren, gemi ve uçak gibi taşıma araçlarından en az ikisini kullanarak taşımaya konu malların göndericisinden alıcısına taşıma üniteleri içerisinde taşınması sürecinin tamamını kapsayan taşıma sözleşmesine dayalı taşıma türü olup, taşımacılığın çeşitli türlerini kullanırken taşınan yüklerin elleçlenmeden taşınmasının yapılmasıdır. Yirmi birinci yüzyılda taşımacılığın yeni şekli olarak karşımıza çıkan ‘kombine taşıma sistemi’, farklı taşıma şekillerini içermektedir. Kombine sistem, karayolu taşımacılığı ya da diğer taşıma türlerine karşı olmayıp, karayolu taşımacılığı üstündeki işgücü kaybı, motorin israfı, çevre kirliliği, kazalardan ortaya çıkan kayıplar, beklemler gibi olumsuzlukları da azaltmakta; olumsuzlukları olumlu hale çevirmektedir.

Kombine taşımacılığın amacı, ulaştırma türlerinin en uygun ve etkin biçimde kullanılmasını sağlamaktır. Bu anlamda, ekonomik ve teknik açıdan uygun ulaştırma sistemlerinin yaratılması günümüz uluslararası ticaretinde de bir gereklilik olarak görülmekte ve taraflar yarar sağlamaktadır. Kombine taşımacılık sistemlerinin teknolojik açıdan oldukça geliştirildiği günümüzde akıllı ulaştırma sistemi kavramı ön plana çıkmaktadır. Kombine taşımacılıkta akıllı ulaştırma sistemlerinin etkin kullanılması durumunda zaman ve maliyet tasarrufunun yanı sıra çevreye verilen zarar da asgariye indirilebilmektedir. Akıllı ulaştırma sistemlerinin yaygınlaşması ile yolların emniyetini artırmak, ulaşım süresini kısaltmak, Kombine taşımacılığı geliştirmek mümkün olmaktadır.¹⁰⁷

Avrupa’da araç sayılarının ve uluslararası ticaretin artmasıyla birlikte yollar tıkanmakta ve ulaşım daha pahalı hale gelmektedir. Bu da, Avrupa’nın rekabetçiliği açısından büyük bir tehlike oluşturmaktadır. Vatandaşlar, içeriği sadece “yol” olan çözümlere her geçen gün daha fazla karşı çıkarak alternatif istemekte; bu da

¹⁰⁷ TUSİAD, a.g.e., s.194

intermodalite dediğimiz kombine taşımacılığın önünü açmaktadır. Ayrıca petrol fiyatlarının çok yüksek olması da bu eğilimi güçlendirmektedir.¹⁰⁸

AB özellikle siyasi olarak istikrarsız alanlara çok yönelmektedir. AB gündeminde ilk sırayı yolcu taşımacılığı alırken; yük taşımacılığında politika, niyet ve uygulama konusunda siyasi düzeyde açık bir ayırım görülmektedir.¹⁰⁹

Kombine taşımacılıkta uluslararası taşıma işleri organizatörlerinin federasyonu FIATA¹¹⁰'dır. Her ülkedeki taşıma hizmeti veren kişi ve şirketlerin üyeliği ile oluşan ulusal derneklerin bir üst çatısı konumunda olup, taşımacılığa ait ortak kuralların, belgelerin ve uygulamaların yaygınlaştırılması için FIATA önemli bir rol üstlenmiş durumdadır.

2.4.AVRUPA – AKDENİZ ORTAKLIĞI (EUROMED) PROJESİ

28 Kasım1995 tarihinde düzenlenen Barselona Konferansı ile kurulan Avrupa-Akdeniz Ortaklığı Projesi (EuroMed), Avrupa Birliği ile on Akdeniz Devleti¹¹¹ tarafından imzalanmıştır.

Akdeniz ülkeleri açısından Avrupa entegrasyonu ele alınarak öncelikle bugüne kadarki Avrupa-Akdeniz entegrasyon süreci sorgulandığında, karşımıza ilk çıkan Barselona sürecidir. AB'nin Doğu'ya genişlemeye hazırlandığı 1990'lı yılların ortasında, yeni komşuluk ilişkilerinin bir kısmını içerecek Avrupa-Akdeniz ilişkilerinin kapsamı da genişlemeye başladı. Doğu Avrupa Devletleri AB üyeliği için başvuru yaptığında, Fransa Doğu Avrupa Devletlerine yönelik genişlemeyi bloke etmeyi düşünürken, Doğu Avrupa'ya yönelik genişlemeye şüpheyle bakan

¹⁰⁸ Peter Wolters, "İntermodal Taşımacılık ve Lojistik Konferansı", Logitrans 2005, s.13.

¹⁰⁹ A.e.

¹¹⁰ FIATA: International Federation of Freight Forwarders Assosiation.

¹¹¹ Fas, Cezayir, Tunus, Mısır, Ürdün, İsrail, Lübnan, Suriye, Türkiye ve Filistin Özerk Yönetimi. Bu tarihte Malta ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi henüz Avrupa Birliği üyesi olmamıştı ve bu sürece dahildi.

İtalya, İspanya, Portekiz ve Yunanistan da Akdeniz'in önemini ortaya çıkaran çalışmalara hız vermiştir.¹¹² Akdeniz'de barış ve güvenliğin tesisi ve bölgenin kalkınma ve ilerlemesinin, ekonomik ve mali işbirliğinin geliştirilmesiyle sağlanabileceği görüşünden hareketle 1995 yılında İspanya'nın Barselona şehrinde toplanan 12 AB üyesi devlet ve 15 Akdeniz devletinin Dışişleri Bakanları imzaladıkları Barselona Deklarasyonu ile ana hatlarını ve yönünü belirleyerek Barselona Sürecini üçlü bir sacayağı üzerine oturtmuştur;

- a) Sosyal, İnsani ve Kültürel İşbirliği
- b) Siyasi İşbirliği ve Güvenlik
- c) Ekonomik ve Mali İşbirliği

Bu projenin hedefleri, bölge ülkeleriyle daha ileri düzeyde entegrasyon olarak belirlenmenin yanı sıra bölgede demokrasi, insan hakları, ticaret ve ulaşım alanında ileri derecede bir gelişme sağlamaktır.

Avrupa-Akdeniz Ortaklığı'nın üç ayrı cephesi vardır:¹¹³

- Ortak bir barış ve güvenlik alanı oluşturulmasına yönelik siyasi ortaklık ve güvenlik ortaklığı,
- Özellikle, serbest ticaretin kademeli olarak başlatılması yoluyla ekonomik ve mali ortaklık,
- Katılımcı ülkelerin sivil toplumları arasındaki alışverişleri artırmaya yönelik sosyal, kültürel ve beşeri ortaklık.

AB'ye entegrasyon süreci, Akdeniz ülkelerinde demokrasiyi güçlendirmiştir. Akdeniz Havzası ülkeleri, coğrafi özellikleri kadar tarihi gelişimleri bakımından da benzerlik göstermektedirler. Bu, özellikle Avrupa entegrasyon sürecine dahil olan Akdeniz ülkeleri için daha fazla geçerlidir.¹¹⁴

AB'ye entegrasyon süreci, Akdeniz ülkelerinde ekonomik kalkınmayı sağlamıştır. Akdeniz'in Avrupa sahillerinde yer alan ülkeler açısından Avrupa

¹¹² Faruk Şen, "Türkiye-AB İlişkilerinde Dış Etkenler", Ankara, Ümit Yayıncılık, 2005, s.44.

¹¹³ "Avrupa-Akdeniz Ortaklığı", Güncel Avrupa Dergisi, S.6, Haziran-Temmuz, 1996, s.6.

¹¹⁴ AB üyesi olan Akdeniz ülkeleri: Fransa, Portekiz, İspanya, Yunanistan, Malta, GKRY.

entegrasyonu süreci, yabancı sermaye girişinin artmasını sağlamış ve bu şekilde ülkelerin kalkınma ve istihdam sorunlarını çözmesine yardımcı olmuştur. İspanya, Yunanistan ve Portekiz örneklerinde bunu görmek mümkündür. Türkiye'nin üyeliğine karşı çıkan bazı çevreler Türkiye'nin üyeliğinin AB'ne getireceği ekonomik yük üzerinde durmaktadırlar. Bu konuda yapılan yorum ve değerlendirmelerde telaffuz edilen rakamlar ise AB kamuoyunu ürkütmek amacıyla abartılmaktadır. AB Parlamenti Arı Vatanen Türkiye için yapılan eleştirilere cevap vermiştir.¹¹⁵

Türkiye'nin AB ortalamasının altında bir kalkınmışlık seviyesinde olduğu doğrudur. Ancak doğru olan bir başka şey de doğal olarak müzakere sürecinin aday ülkelerin ekonomik kalkınması sonucunu da doğurduğudur.

AB'ye entegrasyon süreci, Akdeniz ülkelerinde etnik gerilimleri azaltmıştır Akdeniz'in Avrupa sahillerinde yer alan ülkeler açısından Avrupa entegrasyonu süreci, etnik sorunlardan kaynaklanan gerilimlerin düşürülmesi anlamına gelmektedir. Ancak, şu anda AB'de görülen en büyük sorunlardan birisi, Akdeniz ve Ortadoğu konusuyla ilgilidir. Bugün ilgisiz gözükmeğe çalışsa da AB, bu bölgelerle ilgili ortak politikalar geliştirmek ve bu bölgelerdeki gelişmelerle yakından ilgilenmek zorunluluğunun farkına varmıştır. AB, ortak dış politika, ortak güvenlik ve savunma konularında kurumsallaşarak güçlendikçe bu bölgelerle daha fazla ilgi göstermektedir.

Barselona deklarasyonu ile başlatılan Barselona sürecinin amacı, karşılıklı olarak birbirleri üstünde olumlu ya da olumsuz etkileri olan Avrupa Birliği ve Akdeniz Bölgesinin refah ve istikrarını güçlü bağlarla birbirine bağlayarak ortak bir refah alanı oluşturmaktır. Barselona Sürecinin, üç temel unsuru içinde, ekonomik ortaklık boyutu 2010 yılına kadar Avrupa-Akdeniz Serbest Ticaret Alanı oluşturulması gibi somut ve kapsamlı bir amacı hedeflemesi nedeniyle en önemli unsur olarak ortaya çıkmaktadır. Barselona Deklarasyonu ile taraflar, 2010 yılına

¹¹⁵ Bkz. Arı Vatanen, "Should Turkey Join the EU?", (Çevrimiçi) <http://www.arivatanen.com>

kadar Barcelona Sürecine taraf bütün ülkeler arasında ikili serbest ticaret anlaşmaları imzalanması yolu ile EuroMed bölgesinde bir “serbest ticaret alanı” oluşturulması hedefi üstünde uzlaşmışlardır. 2010 yılında bu hedefe ulaşılabilmesi halinde, Merkezi ve Doğu Avrupa ülkelerinin AB’ye üyeliğiyle birlikte yaklaşık 40 üyeli ve 800 milyon tüketiciye sahip bir serbest ticaret alanı oluşacaktır.

1970’li yıllardan beri Akdeniz ülkeleriyle ayrıcalıklı işbirliği anlaşmaları bulunan AB’yi, sınırlarının Doğu Akdeniz’e ve Orta Doğu’ya daha da yaklaşacak olması, yeni bir yaklaşım aramaya itmiştir. AB, 2004 yılı sonuna kadar Akdeniz ülkeleriyle ortaklık anlaşmalarını tamamlayarak Fas, Cezayir, Tunus, Mısır, Filistin, İsrail, Lübnan, Suriye, Ürdün ve Türkiye ile birbirleriyle benze maddeler içeren ama farklı anlaşmalar imzalamıştır. Yakın zamanda imzalanan ortaklık anlaşmalarının kapsamı daha geniş tutulmuş olmasına rağmen yapılan bu bütün ortaklık anlaşmalarında siyasi diyalog, ticaret, ekonomi, mali işbirliği, sosyal ve kültürel işbirliği başlıkları yer almaktadır.¹¹⁶

Barcelona Süreciyle başlayan EuroMed oluşumunun hedeflerinden birisi de, 2010 yılına kadar Akdeniz Bölgesi’nde bir serbest ticaret alanının hayata geçirilmesidir. Bu amaç doğrultusunda, gümrük vergileri, malların serbest dolaşımı, fikri ve mülkiyet hakları, mali hizmetler ve kamu alımları gibi alanlarda, Akdenizli Ortak ülkelerin yasa ve standartlarının hızlı bir şekilde AB standartlarına yaklaştırılması hedeflenmektedir.¹¹⁷

Barcelona Süreci içerisinde Avrupa-Akdeniz işbirliğinde çeşitli ilerlemeler kaydedilmiştir. Akdeniz ortaklığı çerçevesinde yapılan ikili ortaklık anlaşmalarından İsrail, Fas, Tunus ve Mısır ile olanları yürürlüğü girmiş olup, sanayi mallarında sıfır vergi uygulanmaktadır. Bu ilerlemelerin yanında, AB’nin, işbirliği süreci için başlangıçta öngörmüş olduğu faaliyet programının fazla iyimser olduğunu ve

¹¹⁶ Dünya Gazetesi, 4–5 Aralık 2004, s.8.

¹¹⁷ Gürcan Doğan, “Avrupa-Akdeniz Ortaklığı,” Gümrük Müşaviri Dergisi, Sayı.13, Mayıs 2007,s.41.

sürecin, daha çok AB'nin Akdeniz ülkelerine yaklaşımı açısından bir zemin hazırladığını savunanlar vardır.

Akdeniz ülkelerinin her alanda işbirliğini geliştirmesi AB'nin de yararına. Demokratik, çağdaş ve insani değerlerin Akdeniz bölgesine hakim olması AB'nin de talebidir. Akdeniz havzası ülkeleri arasında işbirliği alanlarını genişletmek ve bunlara çeşitlilik kazandırmak arzu edilmektedir. Bu konudaki en etkin araçlardan biri hiç şüphesiz ekonomik faaliyetler olmaktadır. Dinamik bir yapıya sahip olan Akdeniz ülkeleri ekonomileri hızla büyümektedir.

Akdeniz ülkeleri, eğer jeo-stratejik avantajlarını ekonomik avantajla birleştirirlerse bundan büyük ölçüde kazançlı çıkacaklardır. Çok iyi bir değerlendirme yapılacak olursa ekonomik avantajın politik avantajlara üstün geldiğini çok geçmeden görülecektir.

Kalıcı barış ve istikrarı sağlamak ve ekonomik anlamda rekabetçi üstünlük kazanmak için Akdeniz ülkelerinin bölgesel işbirliği ve entegrasyona yönelmesi şarttır. Akdeniz turizminin son on yılına baktığımızda, genel olarak bir gerileme ve Akdeniz kıyılarındaki geleneksel destinasyonlarda bir duraklama yaşandığı, buna karşın bölgesel işbirliğinin en iyi şekilde geliştirildiği Güney Pasifik Adaları'nın yükselen değer olarak ortaya çıktığı izlenmektedir.

Akdeniz ülkeleri arasında taşımacılık ve turizm alanında kıyasıya rekabet yerine işbirliğine gidilmesi bölge ülkeleri açısından yararlı olacaktır. Bu suretle, rakip ürünler tamamlayıcı ürün haline dönüştürülecek, yeni ürünlerle yeni pazar kesitleri oluşturulacaktır. Akdeniz'i bir serbest ticaret ve taşımacılık bölgesine dönüştürme çabaları da EuroMed işbirliği projesinin bir parçasıdır. Akdeniz'de barış, istikrar ve refahın bu ortak çabalarla kurulması sağlanmalıdır.¹¹⁸

¹¹⁸ Avrupa Komisyonu Türkiye Temsilciliği, "Avrupa-Akdeniz Ortaklığı'na Bakış", (Çevrimiçi) http://www.omu.edu.tr/uib/document/avrakd_yayin.rtf, 07.09.2007.

Bu bölgede iyi komşuluk ilişkilerinde bulunmanın taşımacılık, turizm, dış ticaret, eğitim açısından önemi ortadadır. Bölgenin istikrarlı ve sürdürülebilir bir biçimde büyümesi herkesin yararına. Avrupa'nın ortak geleceğinin çoğulculuk ve hoşgörü zemininde, demokrasi, hukukun üstünlüğü, insan hakları gibi çağdaş değer ve ilkeler çerçevesinde ve ekonomi başta olmak üzere her alanda işbirliğine dayalı olarak inşa edilmeye devam edilmesi gerekmektedir.

Yaşanan çeşitli güçlükler rağmen AB, 2010 yılına kadar Akdeniz'in bütününe serbest ticaret bölgesi haline getirilmesi düşüncesinden vazgeçmemelidir. Bu noktada AB'deki Akdeniz ülkeleri dönem başkanlıklarında Avrupa-Akdeniz İşbirliği projesinin hem hayata geçirilmesi, hem de geliştirilme bakımından önemli fırsat olabilecektir.

2.5.AVRUPA-AKDENİZ ORTAKLIĞI VE TÜRKİYE

Akdeniz havzası ülkeleri çok boyutlu çıkar ve eylem alanlarına sahiptirler. Bu ortak çıkar ve eylem alanlarındaki işbirliği 21'nci Yüzyıl dünyasının barış ve istikrarında belirleyici olacak bir ortaklığın gelişmesini sağlayacaktır. Gerçekten, gelişen ticaret ve iletişim yolları üzerinde bulunan Akdeniz ülkelerinin konumları itibarıyla dünya ticaret ve iletişiminde giderek artan bir ağırlık ve öneme sahip olması kaçınılmazdır.

Türkiye, AB ile müzakerelere başlamasının ardından büyük oranda yabancı sermaye çekebileceğini düşünmektedir. Türkiye'nin AB üyeliğinden beklediği asıl ekonomik yarar, çekmeyi umduğu büyük miktarlardaki yabancı sermaye girişidir. Türkiye AB'nin yeni üyelerini AB fonlarından ve diğer kaynaklarından yararlandırmakta isteksiz olduğunun farkındadır. Bu nedenle asıl çalışmaları ve beklentileri yabancı sermaye girişinin artması üzerinedir. Gerçekten de yerli sermayenin yetersiz olması nedeniyle Türkiye ekonomik potansiyelini yeterince değerlendirememektedir. Avrupa ile entegrasyon sürecinde Türkiye'nin yabancı

yatırımcılar için her bakımdan çok daha güvenli ve istikrarlı hale gelmesi mümkün olacaktır. Bunun tabii bir sonucu olarak yabancı sermaye girişi de artacaktır. Buna bağlı olarak Türkiye’de yatırım ve istihdam alanında büyüme olacaktır.

AB’nin Türkiye ile Ortaklık Antlaşması olan Ankara Antlaşması, diğer Akdeniz ülkeleriyle olan ortaklık anlaşmalarından çok farklıdır. Serbest Ticaret Alanının da ötesinde 1995 yılında bir Gümrük Birliği gerçekleştirilmiştir. Türkiye’nin, aday ülke statüsünde olması, AB-Akdeniz Ortaklığında etkin bir rol oynama fırsatı ve rolü vermektedir.

Türkiye, ekonomik ve siyasi açıdan yalnızca kendinden ibaret bir ülke değildir. Türkiye’nin gerisinde Ortadoğu’dan Asya’ya, Akdeniz’den Karadeniz’e kadar uzanan fevkalade geniş bir coğrafya bulunmaktadır. Avrupa Birliği’nin bu büyük coğrafyada etkin ve kalıcı olmak için Türkiye’nin ortaklığına ihtiyacı vardır. Türkiye, bugün Kafkasya ve Orta Asya doğalgaz ve petrolünün başta Avrupa olmak üzere dünya pazarlarına ulaştırılmasında stratejik bir konuma sahiptir. Bu bağlamda Hazar Havzası ile Akdeniz Havzası’nın birbirine bağlanmasında Türkiye üzerine düşen sorumluluğu da üstlenmesi gerekmektedir. BTC Boru Hattı bunun bir örneğidir. Samsun-Ceyhan Boru Hattı diğer önemli bir gösterge olacaktır.

Bu çerçevede, zengin doğal kaynaklara ve olanaklara sahip Kafkasya, Orta Asya Cumhuriyetleri, Balkanlar ve Ortadoğu’da Akdeniz havzası ülkeleri işadamlarının ortak yatırımlar geliştirmeleri için uygun bir ortamdır. Akdeniz Havzası, işbirliği yapılabilecek büyük bir potansiyel arz etmektedir. Türkiye’nin, Akdeniz’in istikrarı ve güvenliği için işbirliği yapılabileceği gibi, bu havzanın ticari işbirliği için de geniş imkânlar içerdiği kanaati mevcuttur. Bu yöndeki imkânlar hem Akdeniz’e kıyısı olan devletlerce ve AB ile beraberce araştırılmalıdır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3.TÜRKİYE ULAŞTIRMA POLİTİKASI

Dünyanın büyük bir bölümünde son otuz yıldır ulaşım sektörü hızla gelişmektedir. Artan ticaret, insan ve mal hareketleri, gelişen lojistik imkânlar, ülkeleri daha hızlı ve kısa yollarla diğer ülkelere, bölgelere ve pazarlara ulaşmayı zorlamaktadır. 20.yüzyılın son çeyreğinde, Sovyetler Birliği'nin dağılması ve Kafkasya'daki ülkelerin bağımsızlaşması, Asya ülkelerinin hammadde, kaynak ve üretim deposu olarak yükselişi, bu ülkelere en kısa sürede, en düşük maliyetle ve mümkün olan en az aktarmalı karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolu ile taşınması zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Bu zorunluluklar ve ticaretin itici gücü, ülkeleri ve müteşebbisleri yeni yollar, yeni taşıma sistemleri ve koridorları oluşturma arayışına yönlendirmiştir.

Türkiye, Avrupa ile Asya arasında bir köprü, geçit konumunda olup, Avrupa'nın doğuya doğru Kafkaslara, Asya'ya, Orta Asya'ya, Çin, Kore ve Japonya gibi Doğu Asya ülkelerine ulaşım yolları bakımından çok önemli bir konumdadır. Türkiye, kuzeyindeki devletler olan Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya ve Gürcistan için Akdeniz'e açılma yoludur. Akdeniz ülkelerinin de kuzeydeki ülkelere ve Kafkaslara ulaşım ve geçiş kapısı olarak görülmektedir.

Türkiye, ulaşırma altyapı sistemleri ve politikalarında çok planlı çalışmalar ve yatırımlar yapmakta yavaş kalırken, Avrupa ve çevre ülkeleri alternatif yollarla ulaşım imkânlarını geliştirmektedir. Avrupa'dan başlayıp Köstence-Romanya, oradan da Karadeniz üzerinden Poti-Gürcistan yoluyla Orta Asya, Çin, Kore ve Japonya gibi Asya'nın gelişmiş ve gelişmekte olan pazarlarına ulaşmayı hedefleyen, Türkiye'nin de üyesi olduğu TRACECA Koridoru oluşturulmuştur. Bu koridor, tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması olarak da adlandırılan bir yol olup, Doğu-Batı

ekseninde Kafkasya, Orta Asya ülkeleri ve Avrupa arasında kombine taşıma koridoru oluşturulmasını öngörmektedir.

Türkiye'nin ulaştırma politikasına baktığımızda, izlenen altyapı ve ulaştırma politikası yıllara göre farklı seyir içerisinde olduğu görülmektedir. 1923-1950 yılları arasında demiryolu, 1950 yılı sonrasında ise Türkiye'nin dünyadaki ekonomik sisteme entegrasyonu nedeniyle karayolu ağının geliştirilmesi öncelikli politika olarak izlenmiştir.¹ 1850'lerin ulaşım politikaları ile 1950'lerin ulaşım politikaları arasında büyük bir benzerlik görülmektedir. Önem verilen ulaşım sistemi 1850'lerde demiryolu iken 1950'lerde karayolu olmuştur.²

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, Marshall Planı stratejik amaçlarla bir çok karayolunun yapılmasını, bunun yanı sıra da Türkiye'ye yardım olarak önemli miktarda taşıt aracı verilmesini öngörmüştür. Bu yeni yöneliş ve devlet elindeki demiryolu ulaşımına karşılık, karayolu ulaşımı işletmeciliği alanına atılan özel teşebbüsün işini kolaylaştırma kaygısı, Türkiye'deki karayolu şebekesi demiryolu şebekesinin gelişmesine yardımcı olmuştur.³

1961 Anayasası ile anayasal bir kurum olarak kurulan Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) ile Türkiye planlı bir döneme girmiş ve 1963 yılından itibaren hazırlanan beş yıllık kalkınma planlarında demiryolu taşımacılığının ulaştırma sistemi içindeki ağırlığının artırılması düşünülmüşse de bu gerçekleştirilemediği görülmektedir. Planlı dönemde, ulaştırma sektörü ülke çıkarlarına ve kalkınma ile birlikte doğacak hizmet talebini karşılayacak bir ulaşım politikasının izlendiğini söylemek pek mümkün olamamaktadır. Bu dönem de, siyasi tercihler karayolu ağırlıklı olup demiryolu ulaşım altyapı sisteminin büyük ölçüde ihmal edildiği, beklenen hedeflerin gerçekleştirmediği, darboğazların olduğu bir dönem olmuştur.

¹ Enis Öksüz, "Avrupa Birliği Mevzuatına Uyum Çalışmalarında Ulaştırma ve Telekomünikasyon Hizmetleri," Yeni Türkiye Dergisi, S.36, Kasım-Aralık 2000, s.1556.

² Yavuz Demirkol, "Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı Politikaları", (Çevrimiçi) http://www.bts.org.tr/sayfalar/bilgi_belge/ulastirma_politikalari6.doc, 02.10.2007.

³ Stefanos Yerasimos, "Azgelişmişlik Sürecinde Türkiye", 7.bs., İstanbul, Belge Uluslararası Yayıncılık, Ağustos 2005.

1982 yılında özel ve kamu sektörünün işbirliği ile “ulaştırma ana planı” hazırlanmıştır. Bu plan geçmiş yıllardaki uygulamaların başarısız kalması nedeniyle 1983 –1993 yıllarını kapsayacak biçimde on yıllık olarak hazırlanmıştır. Karayolu taşımacılığının “transit” kısmını demiryolu ve denizyolu ile limanlara kaydırmak hedeflenmiştir. Ulaştırma sektöründe güvenilirlik, sürat ve kalitenin sağlanması gibi amaçlar bulunan ana plan da bekleneni verememiştir.⁴ Ana plan uygulama döneminde iktidara gelen siyasi partiler, ulaştırma ana planına sadık kalmadan otoban özelinde karayollarına ağırlık veren uygulamalar yapmışlardır. Ana planda olmamasına rağmen 1200 kilometre otoyol yapıldığı görülmektedir.

Oysa ki sektörde verimliliğin artırılması, mevcut kapasitelerin etkin bir biçimde kullanılması, yeni kapasitelerin doğru tespit edilerek eşgüdüm içerisinde programlanması, altyapının güvenli ve ekonomik bir hizmeti eksiksiz olarak yerine getirebilmesine yönelik yapısal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi, ulaştırma alt sektörleri arasında gerekli işbirliği ve koordinasyonun temini gerekirken, bu temel konularda beklenen gelişmelerin sağlanamadığı görülmektedir.

Türkiye’de başta karayolları olmak üzere trafik güvenliğinin yeterli olmaması önemli bir sorun olmaya devam etmektedir. Artan ulaşım talebine uygun olarak demiryolu ve denizyolu fiziki altyapısının yeterince geliştirilememesi ve kapıdan kapıya taşımacılık için en uygun ulaştırma türünün karayolu taşımacılığı olması, yük ve yolcu taşımalarının ağırlıklı olarak karayolu ağına yüklenmesine yol açmıştır. Bu durum, taşıma türleri arasında dengesiz ve verimsiz bir ulaşım sisteminin oluşmasına sebep olmuştur.⁵

Özelleştirme Yüksek Kurulu’nun 19.04.2007 tarih ve 2007/25 sayılı Kararı ile Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM)’nün yapım, bakım, onarım ve işletimini üstlendiği hizmet üretim birimleri olan otoyollar, köprüler ve bunlar üzerinde yer

⁴ Yavuz Demirkol, a.e.

⁵ “IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı”, (Çevrimiçi)
<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/ix/9kalkinmaplani20070302.pdf>, 20.06.2007, s.36.

alan tesislerin “işletme haklarının verilmesi” yöntemi ile özelleştirilmesine karar verilmiştir.⁶

Bilgi toplama sistemindeki yetersizlikler, özel kesime ilişkin taşıma bilgilerinin elde edilmesindeki güçlükler, yolcu ve yük taşımalarındaki başlangıç ve bitiş noktalarının bilinmemesi gibi etkenler sağlıklı bir veri tabanının oluşturulmasını olumsuz etkilemektedir. Bununla beraber, Kamu hizmetlerinde bilişim teknolojilerinden faydalanılmasıyla, ihracat işlemleri İhracatçı Birliklerine bildirilmekte, bazı ithalat işlemleri İhracatçı Birliklerinde kayda tabi tutulmakta; gümrükler otomasyona geçmiş olup, Türkiye’ye giren çıkan her eşya ve araç bilgisayar sisteminde işleme tabi tutulmaktadır.

Karayolu Taşıma Kanunu (KTK) ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği (KTY) kapsamında Ulaştırma Bakanlığı, kendisinden karayolu taşımacılığı belgesi alan şirketlerden belli dönemler halinde “Faaliyet Raporları” istemektedir.⁷ Bunlar da göstermektedir ki, bilgi toplama sistemleri yaygınlaşmaktadır.

⁶ Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, (Çevrimiçi) <http://www.oib.gov.tr>, 20.06.2007.

⁷ Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 52. maddesi uyarınca; Yetki belgesi sahipleri, yetki belgesinin verilmesinden itibaren altı ay içinde faaliyete başlamak zorundadır.

Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 53. maddesi a fıkrası uyarınca; A3, F, G ve H türü dışındaki yetki belgesi sahipleri, Bakanlıkça belirlenen bilgileri içeren faaliyet raporlarını alınacak örneğe uygun olarak Bakanlığa göndermek zorundadırlar.

Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 53. maddesi b fıkrası uyarınca; A2, B1, B2, C2, C3, L2, M3 ve R2 yetki belgesi sahipleri, faaliyet raporlarını altışar aylık devreler halinde tanzim ve imzalayarak, birinci altı aylık döneme ait (1 Ocak - 30 Haziran) faaliyet raporlarını Temmuz ayı sonuna kadar, ikinci altı aylık döneme ait (1 Temmuz- 31 Aralık) faaliyet raporlarını müteakip yılın Ocak ayı sonuna kadar Bakanlığa vermek zorundadırlar.

Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 53. maddesi c fıkrası uyarınca; A1, D1, D2, E türü, K1, K3, L1, M1, M2, N1, N2 ve R1 yetki belgesi sahipleri, faaliyet raporlarını 1 Ocak – 31 Aralık arasında yıllık olarak tanzim ve imzalayarak müteakip yılın Ocak ayı sonuna kadar Bakanlığa vermek zorundadırlar.

Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 51. maddesi b/5 fıkrası uyarınca; T1, T2 yetki belgesi sahipleri, terminallere giriş çıkış yapan yolcu ve taşıt sayılarıyla ilgili istatistikleri tutmak ve 3'er aylık dönemler halinde, Nisan, Temmuz, Ekim ve Ocak aylarında Bakanlığa bildirmek zorundadırlar.

Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 53. maddesi e fıkrası uyarınca; Faaliyet raporları, yetki belgesi sahipleri tarafından Türkiye İstatistik Kurumu'na (TÜİK) da gönderilir.

Ancak Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin Geçici 8.maddesi uyarınca; K1, K3, L1, N1, N2 ve R1 yetki belgesi sahipleri 2007 faaliyet yılından başlamak üzere faaliyet raporu düzenlerler. K1, K3, L1, N1,

Türkiye’de ulaştırma sektörünün çeşitli dallarında nitelikli personel azlığı sektörün temel sorunlarından biridir. Üniversitelerdeki ön lisans, lisans ve lisansüstü eğitim, nicelik ve nitelik açısından yetersiz kalmakta veya amaca yönelik olarak gerçekleştirilememektedir. Yetişen az sayıdaki nitelikli personel de, çoğu kez gerek duyulan yerlerde istihdam edilememektedir. Ancak son yıllarda lojistik eğitimi amaçlı liselerin kurulması, yüksekokulların açılması, üniversitelerde uluslararası taşımacılık ve lojistikle ilgili bölümlerin açılması, lisans ve yüksek lisans derslerinin konması ve bilimsel çalışmalar yapılması olumlu gelişmelerdir.

Yurtiçi yük taşımalarında, 1990–1999 döneminde denizyolu, demiryolu ve boru hattı taşımalarının toplam taşımalar içindeki payları azalırken, karayolu taşıma payının arttığı görölmektedir. 1990 yılında toplam yurtiçi yük taşımalarında %75.6 düzeyinde olan karayolu payının, 1999’da %89’a ulaşması, yolcu taşımaları gibi yük taşımalarında da hizmetin tek sektör tarafından sağlandığını ortaya koymaktadır.⁸

1990–1995 yılları arasında toplam yatırımlar içinde önemli bir paya sahip olan karayolu ve otoyol yatırımlarının 1996 yılı ve sonrasında azalma sürecine girdiğı görölmektedir.⁹ Buna karşılık yurtiçi yük taşımacılığı içinde küçük bir paya sahip olan havayolu taşımacılığı yatırımlarının payı önemli oranda artmış ve 1996–1999 döneminde ortalama %19,7’ye ulaşmıştır. 2007 yılına gelindiğinde ise havayolu taşımacılığındaki artış daha yüksek orana ulaşmıştır. Ulaştırma alt sektörleri arasındaki yatırım dengesizlikleri karayolu sektörü lehine olmuştur.¹⁰ Ancak yapılan ulaştırma yatırımları, karayolu ulaştırması için dahi yeterli olamamıştır.

N2 ve R1 yetki belgesi sahipleri 2007 yılı faaliyetlerini 2008 yılı Ocak ayı sonuna kadar Bakanlığa vermek zorundadırlar.

⁸ İKV, “Avrupa Birliği’nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye’nin Uyumu”, Ed.Hürrem Cansevdi, İstanbul, İKV Yayını, Aralık 2004, s.132.

⁹ A.e.

¹⁰ VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı”, (Çevrimiçi)

<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/ix/9kalkinmaplani20070302.pdf>, 20.06.2007, s.153.

Sektörde kullanılan fon kaynaklarının, öngörülecek ağırlıklara göre ulaşım türleri arasında dengeli bir şekilde dağıtılması yerine, otoyollarda ve bazı havaalanı yapımlarında olduğu gibi belirli özel projelere ayrılması, plan önceliklerinin yitirilmesine yol açmaktadır. Projelerde nakit akışının yeterli şekilde sağlanamaması, projelerin zamanında tamamlanmasını engellemekte, beklenen ekonomik ve sosyal faydaların gecikmesine ve proje maliyetlerinin yükselmesine neden olmaktadır.

Ekonomik ve sosyal gelişmenin ihtiyaç duyduğu ulaştırma hizmetlerinin ekonomik ve güvenli bir şekilde karşılanması, ulaşım türleri arasında ülke gereksinimlerine uygun dengenin sağlanması, ulaştırmada can ve mal güvenliğinin yanı sıra çevreye verilen zararın en aza indirilmesi, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılması temel olmalıdır.

Ulaştırma alt sektörleri bazında uluslararası taşımacılık ağları belirlenerek ve Avrupa-Asya transit taşımacılığının sadece karayoluyla olması halinde ortaya çıkacak olumsuzluklar göz önünde tutularak, bir köprü konumundaki Türkiye, Avrupa-Asya trafiği için tüm ulaştırma alt sektörlerini kapsayan kombine taşımacılığının terminali haline getirilmelidir.

Ulaştırma alt sektörlerinde özelleştirmenin kurumsal yapısını ve yasal düzenlemelerini öngören çalışmalar yapılarak, kamu yararı gözetilerek uygun denetleme mekanizmaları kurulması gerekmektedir.

Artan çevre bilincine paralel olarak önem kazanan sosyal maliyet kavramının ulaştırma sektöründe planlama ve projelendirme aşamasında dikkate alınması ve dışsallıkların maliyetlere yansıtılması amacıyla, Avrupa Ulaştırma Bakanları Konseyi kararı çerçevesinde başlatılan çalışmalar tamamlanmalıdır. Ulaşım türleri arasında eşit rekabet şartlarının oluşturulabilmesi için altyapı yapım, bakım ve kullanımı ile ilgili mali yükümlülüklerde denklik sağlanmalıdır.

Ülkelerin ekonomik faaliyetleri, mal veya hizmet şeklindeki ürünlerinin mümkün olduğunca geniş pazarlara ulaştırılmasıyla sürdürülmektedir. Bu, geniş ve

gelişmiş bir ulaşım ağına ihtiyaç duyulmasına neden olmaktadır. Ulaşımın planlanması ve altyapı yatırımları geniş ölçüde devlet tarafından gerçekleştirilmektedir. Ulaşım sistemlerinden hangisinin ne kadar geliştirileceğinden, sistemler arasındaki dengelerin nasıl kurulması gerektiğine kadar birçok konuda devletin karar vermesi, yatırımlar yapması veya özel sektörü yatırımlara yönlendirmesi gerekmektedir.

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde ulaşım da demiryolu tercih edilmiştir. Ekonomik imkânlardaki yetersizliğe karşılık demiryolu yatırımları, farklı pazarlara ulaşmak ve söz sahibi olmak isteyen yabancı devletlerin de ilgisi nedeniyle, yabancı ülkelerden sağlanan kredi ve yabancı işletmecilerce gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Türkiye Cumhuriyetinin kurulmasının ardından, koşullar ve imkânlar elverdiği ölçüde, ülkedeki yabancı şirketlerin işlettiği demiryolu hatları devletleştirilmeye başlanmış ve bu hatlara yenileri eklenmiştir. Türkiye'nin ulaştırma politikasında zaman içinde bir takım değişiklikler meydana gelmiş ve özellikle 1950'lerden itibaren karayolu taşımacılığı genel ulaştırma politikası içinde ağırlık kazanmıştır.

Deniz taşımacılığında ise, uzun yıllar istenilen düzeyde bir gelişme sağlanamamıştır. Özellikle nicelik açısından büyük bir atılım yaşanmasına rağmen deniz ticaret filosunun nitelik açısından önemli sorunları vardır. Gelir düzeyinin ve talebin artmasına bağlı olarak Türkiye'de hava ulaşımında ancak 1980 sonrasında bir atılım gerçekleştirilmiştir. Türkiye'de tüm ulaşım sektörlerinde altyapının gerçek ihtiyaçlara göre planlandığını ve gerçekleştirildiğini söylemek mümkün olmamaktadır. Son yıllara kadar yürürlükte olan karayolu ağırlıklı bir ulaştırma politikasının sürdürülmesi, Avrupa Birliği'nin ulaştırma politikaları nedeniyle mümkün değildir. Artık yıllardır ihmal edilen denizyolu ve demiryolu ulaşımına da önem verilmesi ve bu sektörlerin de geliştirilmesi bir zorunluluk halini almıştır. Bütün bunlar aynı zamanda mekânın kullanımında da değişime neden olmaktadır.

Uzun yıllar yaşanan deniz taşımacılığının ihmalinin ardından, son yıllarda taşımacılık adına Türkiye'nin deniz taşıma hatlarının geliştiği görülmektedir. Direkt hat taşımacılığı da diyebileceğimiz kısa mesafeli deniz taşımacılığı

yaygınlaşmaktadır. Türkiye'deki limanlardan Yunanistan, Malta, Tunus, Cezayir, Libya, Mısır, İsrail, Lübnan, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri gibi Akdeniz ve Orta Doğu ülkelerine direkt ve düzenli konteyner gemi seferleri yapılmaktadır. Türkiye limanlardan Amerika'ya, Avrupa ülkelerine ve bazı Uzak Doğu ülkelerine direkt ve düzenli hat seferleri olup, daha çok ülkeyi kapsayacak şekilde süratle yaygınlaşmaktadır.

Bununla beraber, bugün hala, Kuveyt, Ürdün, Fas gibi önemli derecede ticaret yaptığımız ülkelere direkt hat konteyner taşımacılığı bulunmamakta olup, Yunanistan, Malta, İtalya ve Mısır gibi ülke limanları üzerinden aktarmalı olarak uzun taşıma süreleri ile taşınabilmektedir.

Devlet 1969 yılında FRİNTAŞ isimli bir şirket kurarak ve 180 adet araç aldı. Bunların 120 adedi bozulabilir mal taşımak için frigo firik (soğutuculu) araçtı. O tarihlerde Dünya Bankası, yaş meyve ve sebze projesi diye bir proje geliştirdi. Devlet de bu projeyi destekleyerek yaş meyve ve sebzenin Avrupa ülkelerine taşımak için FRİNTAŞ'ı kurmuştu. Türkiye'nin o yıllarda dış ticareti çok azdı (Tablo.1).

Tablo.1. Türkiye Dış Ticaretinin Genel Durumu (Milyon US\$)

Yıllar	1967	1973	1992	1998	2003	2005
Toplam İthalat	718.0	2,087.0	2,2871.0	45,921.0	69,340.0	116,774.0
Toplam İhracat	491.0	1,317.0	1,7713.0	26,974.0	47,253.0	73,476.0
Toplam Dış açık	227.0	718.0	5,158.0	18,947.0	22,087.0	43,298.0

Kaynak: DPT Ekonomik Göstergeler ve TÜİK Raporları.

TIR taşımacılığı kararnamelerinde ve aynı döneme rastlayan Katma Protokol'de ve de ayrıca Irak-İskenderun petrol boru hattı projesinde, devlet düzenimizde Osmanlı'dan arta kalan alışkanlığın sonucu, uzun dönemli ulusal çıkar kaygısı kimseyi nedense ilgilendirmemekte olduğunu görmekteyiz.¹¹ 1969 yılında

¹¹Ali Nejat Ölçen:Türkiye Sorunları Kitap dizisi, AET-AB Sürecinde Türkiye, Sayı: 34, Bkz. <http://www.olcen.net/index.php?id=206&action=printMakale>.

Süleyman Demirel'in Başbakan ve Turgut Özal'ın DPT Müsteşarı olarak yabancı devletlerle düzenledikleri TIR sözleşmelerinin hiç birinde geçiş ücreti talep edilmemiş ve uluslararası treyler filoları, ülkenin yol ağını ücret ödemeksizin, yıllar boyu tahrip ederek ürünlerini Batı'dan Doğu'ya taşımışlardır. Mütakabiliyet ilkesi olarak kabul etmemiz, Türkiye'nin 1969 yılında kurduğu FRINTAŞ şirketinin 120 adet frigo firik treylerlerinin geçiş ücreti ödemediği Avrupa'ya yaş meyve ve sebze götüreceği düşünüyorduk.¹²

Oysa ki FRINTAŞ'ın treyler filosunda Avrupa'ya giden şoför ve yardımcı personel, Avrupa'da kalıp dönmemiş, dönenler de bir daha Avrupa'ya gönderilmemiştir. O treylerler, Ankara'ya yakın bir alanda çürümeye terk edilmişlerdir. Dolayısıyla, taşımacılık işinin devletin işi olmadığına iyi bir tecrübe ve örnek oluşturmuştur. Ama devlet daha sonra Deniz Nakliyat A.Ş.'yi kurarak denizcilik işine de girmiş, yük gemileri alarak uluslararası deniz taşımacılığına başlamıştır. Nitekim 1998 yılında özelleştirerek deniz taşımacılığından da çekilmiştir. Türkiye'de devlet, taşımacılık sektöründe düzenleyici ve denetleyici olmalıdır. Devletin taşımacılık işini yapmasının mümkün olamayacağı zaman içinde görülmüştür.

Türkiye'de devlet, özelleştirmelerle ekonomideki faaliyetlerini azaltmakta, kamu iktisadi kuruluşlarını özelleştirmektedir. Özel sektörün gelişmesi için çeşitli teşvikler uygulamaktadır. Ancak bu teşvik sistemlerinden özel sektör meslek odaları öncelikli fayda elde etme yoluna gitmekte, devlet teşviklerinin yada teşvik sayılabilecek birtakım kaynakların özel sektör iktisadi teşekkülleri denebilecek kuruluşlara gittiği görülmektedir. Şöyle ki, Ro-Ro taşımacılığı yapan gemilere ve bu gemileri kullanan taşıtlara ÖTV' siz mazot verilmekte, fakat bu ÖTV' siz benzin istasyonlarının açılıp işletmesini hemen Ro-Ro işletmecisi kuruluş almaktadır. UND ve Roder'in işlettikleri benzinlikler bunlardandır.

¹² Ali Nejat Ölçen, "AET-AB Srecinde Türkiye", Türkiye Sorunları Kitap dizisi, Sayı.34, <http://www.olcen.net/index.php?id=206&action=printMakale>.

Ayrıca kabotaj taşımacılığını teşvik etmek için 2004 yılında kabotaj hattında yük ve yolcu taşıyan gemilere ÖTV'siz mazot uygulaması çıkmıştır.¹³ Ancak, Deniz Ticaret Odası (DTO) hemen bir şirket kurarak bu işi biz yapalım demiştir. Oysa ki bu özel sektör meslek kuruluşları, denekler ve odalar, hemen ticari bir şirket kurup akaryakıt dağıtımından ticari kazanç elde etmeyi ummak yerine ya da daha öncesinde, devleti önemli bir vergi kaleminden edecek olan bu kaynağın kullanımının denizcilik sektörüne verimlilik olarak nasıl yansıtılacağı konusunda çalışmalar yapması, seminerler düzenlemesi, bilimsel projeler hazırlatması çok daha doğru bir yaklaşım olacaktır. Yapılan iş iyi sonuçlar da verebilir. Fakat yapılan işin iyi sonuçlar vermesi için gerekli analizlerin yapılarak bu işlerin hayata geçirilmesi gereklidir.

Sonuçta kamu sektörü tarafından kurulan karayolu ve denizyolu taşıma şirketleri başarılı olamamış olsalar da, bugün sektörde büyük pay sahibi taşımacı şirketlerin sahipleri ve üst düzey yöneticilerinin bir kısmı, devlet tarafından kurulmuş ve işletilmiş şirketlerde iş öğrenmişler ve yetişmişlerdir. Kamu sektöründeki şirketler bir okul görevi görmüştür.

3.1.TÜRKİYE ULAŞTIRMA POLİTİKASININ OLUŞUMU

Ulaştırma sektöründeki yatırımcı ve işletmeciler kuruluşların ayrı bakanlıklar ve müsteşarlıklar altında örgütlenmiş olması önemli eşgüdüm sorunları yaratmaktadır. Bu durum, sektörde verimsiz bir yatırım ve işletme düzeninin yerleşmesine yol açmaktadır. Ulaştırma alt sektörlerinin niteliklerine uygun özelleştirme stratejilerinin geliştirilememesi ve sektörde düzenleyici kurulların oluşturulamaması, özelleştirme uygulamalarının kamu yararına uygun ve istenilen düzeyde yapılamamasına neden olmaktadır.

¹³ 17 Ocak 2004 tarihinde Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın İDO'nun "Adnan Menderes" Feribotuna ilk ÖTV' siz yakıtı vermesiyle kabotaj hattında çalışan gemilere ÖTV' siz yakıt kullanılması uygulaması fiilen başlamış oldu.

Ulaştırma alanında Ulaştırma Bakanlığı yanında başka bakanlıklar, genel müdürlükler ve kurumlar görev üstlenmiştir. Ulaştırma ile ilgili bu yetki ve görev dağınıklığını ve bölünmüşlüğü koordinasyon eden ayrı bir kurum ya da üst makam yoktur. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı da bu eşgüdüksüzlük sorununu ortaya koymaktadır. Plana göre, ulaştırma sektöründeki yatırımcı ve işletmeciler kuruluşların ayrı bakanlıklar ve müsteşarlıklar altında örgütlenmiş olması önemli eşgüdüm sorunları yaratmaktadır. Bu durum, sektörde verimsiz bir yatırım ve işletme düzeninin yerleşmesine yol açmaktadır.¹⁴

IX. Beş Yıllık Kalkınma Planında da eşgüdüm ve koordinasyon konusunda benzer sorunlardan bahsedilmekle beraber Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmalarının 2005 yılında tamamlandığı ifade edilmektedir. Şöyle ki “Ana Planı Stratejisi çalışmaları sektör içindeki kuruluşlar arasındaki koordinasyon eksikliği ve sektörün bütününe dengeli bir yapıda ele alan politikaların oluşturulamaması sorunu bu dönemde de devam etmiştir. Bu sorunların giderilmesi amacıyla başlatılan Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmaları 2005 yılında tamamlanmıştır.”¹⁵

Ulaştırmayla ilgili kurum ve kuruluşlara baktığımızda, birçok bakanlığın ulaştırma sektörü ile ilgili görev ve sorumluluklarının olduğu görülmektedir. Bunlar;¹⁶

- Ulaştırma Bakanlığı
- Bayındırlık ve İskân bakanlığı
- İçişleri Bakanlığı
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
- Çevre ve Orman Bakanlığı
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
- Tarım ve Köyişleri Bakanlığı

¹⁴ VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Sekizinci Bölüm, s.153.

Bkz. <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/viii/plan8str.pdf>

¹⁵ IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı, s.36. Bkz

<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/ix/9kalkinmaplani20070302.pdf>

¹⁶ Bkz. (çevrimiçi) http://www.hazine.gov.tr/GuncelDuyuru/muktesebat_fasillari_itibariyla_ilgili_kuruluslar.pdf, 14.07.2007.

- Maliye Bakanlığı
- Milli Eğitim Bakanlığı
- Denizcilik Müsteşarlığı
- Devlet Hava Meydanları İşletmeleri
- Türkiye İstatistik Kurumu
- Dış Ticaret Müsteşarlığı
- Gümrük Müsteşarlığı
- Hazine Müsteşarlığı
- Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
- Rekabet Kurumu
- Sağlık Bakanlığı
- TCDD
- Türk Standartları Enstitüsü
- Jandarma Genel Komutanlığı

Ulaştırma alanındaki yetkili bakanlıklar, müsteşarlıklar ve kurumları, daha da detaylandırıp genel müdürlük ve daire başkanlıkları düzeyine indiğimizde ulaştırma alanındaki koordinasyon sorununun boyutu kendini göstermektedir. Ulaştırma alanındaki en önemli üç bakanlığa baktığımızda bunların başında ve temel olan Ulaştırma Bakanlığı gelmektedir. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı özellikle ulaşım altyapısı inşası ve kontrolünde, İçişleri Bakanlığı ise araç tescillerinde ve denetimlerinde önemli görev ve yetkiler üstlenmiş durumdadır.

- 1) Ulaştırma Bakanlığı; Ulaştırmayla ilgili kurum ve kuruluşlara baktığımızda, bunların başında ulaştırmanın asıl sahibi görünen Ulaştırma Bakanlığı gelmektedir. Bakanlık bünyesinde sekiz genel müdürlük bulunmakta olup bunlar; Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğü, Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Devlet Hava Meydanlı İşletmesi Genel Müdürlüğü(DHMI), Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, PTT Teşkilatı Genel Müdürlüğü, Demiryolları Limanları ve Hava meydanları İnşaatları Genel Müdürlüğü(DHL), Haberleşme Genel Müdürlüğü'dür.

a) Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğü: Görevleri; demiryolu taşımaları ile belediye sınırları dışındaki karayolları üzerinde yapılan karayolu taşımalarının ekonomik, teknik, sosyal ve ulusal güvenlik ihtiyaç ve amaçlarına uygun olarak yapılmasını ve bu hizmetlerin diğer ulaştırma hizmetlerine uyumunu sağlayıcı önlemleri almak; karayolu ve demiryolu ulaştırma hizmetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşmalar ve karma komisyon çalışmalarını yapmak, karayolu ve demiryolu taşımacılığında uluslararası düzeyde mevzuatı, teknolojik ve ekonomik gelişmeleri takip etmek ve kurallara uygun yeni çözümler geliştirmek; karayolu taşıma etkinliklerinde bulunacak taşımacı, acente ve komisyoncuların yeterlilik şartlarını düzenlemek, gereken durumlarda yetki belgesi vermek ve denetlemektir. Karayolu taşımacılığında kamu ve özel sektör tarafından yürütülen faaliyetlerin kamu yararı ve piyasa ihtiyaçlarına göre gelişmesini sağlayıcı tedbirleri almak, gerektiğinde tavan ve taban fiyatlarını tespit etmek ve uygulamayı denetlemek; karayolu ve demiryolu ulaştırmasında güvenli, kaliteli ve ekonomik hizmet sunmak için tedbirler almak veya aldirtmak ve Bakanlıkça verilecek benzeri görevleri yapmak olarak sıralanmaktadır.¹⁷

b) Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü (TCDD): Bir kamu iktisadi kuruluşu olan TCDD, ülkenin 7 büyük limanı olan Haydarpaşa, Derince, İzmir, Bandırma, Samsun, Mersin ve İskenderun limanlarını, ayrıca Van Gölü Feribot İşletmeciliği'ni işletmektedir.¹⁸ Ayrıca, Ankara Demiryolu Fabrikası, Ankara Uzun Ray Kaynak ve Yol Mekanik Araçları Onarım Fabrikası, Sivas Yapı Travers Fabrikası, Afyon Beton Travers Fabrikası ve Çankırı Makas Fabrikası da TCDD Bağlı Ortaklığı ile işletilmektedir.¹⁹

¹⁷ Bkz. (Çevrimiçi) <http://www.kugm.gov.tr>, 05.08.2007.

¹⁸ Mersin ve İzmir Limanları 2007 yılında özelleştirilmiştir

¹⁹ Bkz. (Çevrimiçi) <http://www.tcdd.gov.tr>, 05.08.2007.

c) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM): Türkiye havaalanlarının işletilmesi ile Türkiye hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevini yerine getirmektedir. Dünya sivil havacılığının hızlı bir gelişme göstermesi, teknolojinin büyük önem taşıması karşısında, ulusal çıkarlarımızın korunması ile uluslararası ilişkilerimizin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi için 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı, 1987 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır. SHGM'nin üyesi bulunduğu kuruluşlar; Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), Avrupa Havacılık Seyrüsefer Güvenliği Teşkilatı (EUROCONTROL) ve Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA) olup, bu kuruluşlar bünyesinde yapılan çalışmaları takip etmekle de görevlidir. Türkiye'de havacılık faaliyetleri ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olarak yürütülmektedir.

d) Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü

e) Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü: 12.05.1997 tarih ve 97/9466 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'den ayrılmış olup, kamu iktisadi teşekkülü statüsünde ve "Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü" adını alarak hizmetlerine devam etmektedir. Kurtarma hizmetleri bu kuruluşun Gemi Kurtarma Dairesi Başkanlığı birimleri tarafından verilmektedir. 27 Kasım 2002 tarih ve 24949 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Kuruluşların Bağlı ve İlgili Oldukları Bakanlıkların Değiştirilmesi İle İlgili İşlem" uyarınca, Kamu İktisadi Teşekkülü (KİT) statüsündeki Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü de Ulaştırma Bakanlığı'nın ilgili kuruluşları arasına dahil edilmiştir. Kurumun adı, 2005 yılında "Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü" olarak değişmiştir. Uluslararası Kurtarma Birliği (ISU) ve Uluslararası Can Kurtarma Federasyonu (IMRF) üye olduğu uluslararası örgütlerdir.²⁰

²⁰ Bkz.(Çevrimiçi) <http://www.coastalsafety.gov.tr>, 08.08.2007.

f) PTT Teşkilatı Genel Müdürlüğü:

g) Demiryolları Limanları ve Hava Meydanları İnşaatları Genel Müdürlüğü

h) Denizcilik Müsteşarlığı: Denizcilik sektörünün bakanlık düzeyinde – Denizcilik Bakanlığı- bir kurumsallaşma isteğini hükümet 10.8.1993 tarih ve 491 sayılı KHK ile Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuş ve bu Müsteşarlığı da daha yüksek merci olarak kılmak için Başbakanlığa bağlamışlardır. Denizciliğe ilişkin görevler, değişik kurum ve kuruluşların yetkisinde bulunan çok sayıda kanun, kanun hükmünde kararname (KHK) tüzük ve yönetmeliklerle yürütülmeye çalışılmaktayken bu dağınık yapıdan kurtulmak, denizcilik sistem ve hizmetlerini daha etkin ve verimli, ülkenin çıkarlarına, ihtiyaçlarına uygun olarak yürütmek ve hizmetlerin geliştirilmesini sağlamak amacıyla 10.08.1993 tarih 491 sayılı KHK ile Başbakanlığa bağlı “Denizcilik Müsteşarlığı” kurulmuştur. Denizcilik Müsteşarlığı; düzenleyici, belgelendirici, izin verici, ulusal ve uluslararası temsil edici, kontrol edici, sistemi çalıştırıcı ve yönlendirici görevleri üstlenmiş olup, denizcilik sektöründe şemsiye görevi yapan bir devlet otoritesidir. Ancak, sistem ve uygulamadan kaynaklanan sorunlar bulunmaktadır.²¹

27 Kasım 2002 tarih ve 24949 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan "Kuruluşların Bağlı ve İlgili Oldukları Bakanlıkların Değiştirilmesi İle İlgili İşlem" uyarınca Denizcilik Müsteşarlığı, Ulaştırma Bakanlığı’na bağlanmıştır.

2) Bayındırlık ve İskân Bakanlığı; Karayolları Genel Müdürlüğü ülkemizdeki ulaşım ağını emniyetli, güvenli ve yeterli hizmet seviyesine ulaştırmak için gerekli çalışmaları yürütmekle yetki ve görevlendirilmiştir. Bu kapsamda;²²

- a) Trafik güvenliğini arttırarak kazaları azaltmak,
- b) Kazalardaki “ölüm oranını” düşürmek,

²¹ Bkz. (Çevrimiçi) <http://www.denizcilik.gov.tr>, 06.08.2007.

²² Bkz. (Çevrimiçi) <http://www.kgm.gov.tr>, 10.08.2008.

- c) Taşıt işletme giderlerinde tasarruf sağlamak,
- d) Seyahat konforunu arttırmak,
- e) Seyahat süresini kısaltmak gibi görevler yapmaktadırlar.

Karayolları Genel Müdürlüğü mevcut yol ağı: Otoyollar 2,036 km, Devlet yolu 31,336 km, İl yolu 30,390 km olmak üzere toplam 63,762 km'dir. 2003 yılı öncesi 3,859 km devlet yolu, 467 km İl yolu, 1,775 km otoyolu olmak üzere toplam 6.101 km bölünmüş yol var iken, bugün itibariyle 2,036 km'si otoyol, 6,355 km'si devlet ve il yolu olmak üzere toplam 6.616 km bölünmüş yol yapılarak ülkemizdeki bölünmüş yol uzunluğu 12,717 km'ye ulaşmıştır.²³

- 3) İçişleri Bakanlığı; Trafik Kanunu ve Karayolu Taşıma Kanunu'na dayalı düzenlemelerin uygulamalarındaki görev ve yetkileri dolayısıyla İçişleri Bakanlığı taşımacılık mevzuatıyla yakından ilgilidir. Özellikle sürücülerin ve karayolu taşıtlarının belge denetimleri, araçların boyut ve ağırlık denetimleri bakımından son derece önemli yetkilere sahiptir.

Ulaştırma alanındaki kurum ve kuruluş sayısının fazlalığı, yetki karmaşası, ulaştırma alt sektörlerine de yansımaktadır. Bu karmaşa, taşıma türlerindeki dengesizliğin ve bazı taşıma türlerinin elli yılı aşkın bir süredir ihmal edilmişliğinin de önemli sebeplerinden birisi olmuştur.

3.2.TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA ALT SEKTÖRLERİ

Türkiye'nin 2007 yılı Ekim ayı sonu itibariyle son bir yıllık dış ticaret hacmi 223 milyar dolardır. Bunun 86 milyar doları ihracat, 137 milyar doları ithalattır. Dış ticarete konu bu yük trafiği Türk ve yabancı taşıma şirketleri tarafından gerçekleştirilmektedir. Türkiye'nin ithalat ve ihracat yüklerini ve hatta transit

²³ A.y.

yüklerini kimin taşıyacağı, ülkenin taşıt parkı, taşıma kapasitesi ve uluslararası taşımacılık sektöründeki varlığı bakımından çok önem arz etmektedir.

Türkiye'nin dış ticaret yükünü en yüksek oranda Türk taşımacıların taşıyabilmesi için ne gibi önlem ve politikalar geliştirilmekte ve uygulanmakta olduğu, ulaştırma alt sektörlerinin durumu bu alt bölümde incelenerek analiz edilmektedir.

Ulaştırma politikası, karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı yanı sıra, iç su yolu taşımacılığı, kombine taşımacılık, lojistik hizmetler, şehir içi taşıma ve ulaşım altyapısı ücretlendirme politikası gibi alt sektörlerden oluşmaktadır.

3.2.1.KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

Türkiye, 1965 yılında TIR Sözleşmesi'ni imzalamıştır. Türkiye bu sisteme dahil olduktan sonra, uluslararası karayolu taşımacılığına sistemli bir şekilde girmiştir. TIR sistemine giriş, diğer uygulamaları da peşinden getirmiştir. 1967 yılında taşımacılara ilk teşvik kararnamesi DPT tarafından imzalanarak yürürlüğe girmiş ve karayolu taşıma araçlarının yurt dışına çıkışlarında döviz tahsisi de sağlanmaya başlanmıştır. Daha sonra da 1968 yılında Dünya Bankası kredisi ile uluslararası taşımacılık için yatırımlara başlanmıştır.²⁴

6 Eylül 1974 tarihinde sektörel sivil toplum örgütü olarak Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) kurulmuştur. 20 Mayıs 1985 tarihinde Romen bandıralı PAULIS isimli gemiyle Köstence-Trabzon limanı arasında Türkiye'nin ilk Ro-Ro seferi başlatılmıştır. 1987 yılında Avrupa Topluluğu, Türk karayolu taşıma şirketlerine vize uygulamasını başlatmıştır. 1987 Temmuz'unda ise IRU'nun Dünya Kongresi İstanbul'da yapılmıştır. Anadolu yakasındaki 328 bin metrekarelik alanda

²⁴ TÜSİAD, a.g.e., s.95

TIR Gümrük Müdürlüğü kurulmuştur. 1987 yılında, 35 yıl aradan sonra Sarp Sınır Kapısı açılmıştır. Bu, taşımacılar için yeni pazarların açılması anlamına gelmiştir.²⁵

Tablo.2.Türkiye Geneline Halen Tescilli Olan Ağır Taşıtlara Ait Bilgiler (1945–2004 Eylül)

ARACIN MODELİ	ARACIN YAŞI	ÇEKİCİ		KAMYON		TANKER	
		ARAÇ ADEDİ	ÇEKİCİDE KÜMÜLE	ARAÇ ADEDİ	KAMYONDA KÜMÜLE	ARAÇ ADEDİ	TANKERDE KÜMÜLE
1970	35	144	1.727	4.092	37.620	174	1.549
1971	34	123	1.850	3.423	41.043	163	1.712
1972	33	241	2.091	6.235	47.278	284	1.996
1973	32	387	2.478	8.060	55.338	432	2.428
1974	31	592	3.070	7.776	63.114	422	2.850
1975	30	1.178	4.248	11.991	75.105	532	3.382
1976	29	1.584	5.832	15.629	90.734	768	4.150
1977	28	2.098	7.930	16.587	107.321	806	4.956
1978	27	1.609	9.539	11.029	118.350	558	5.514
1979	26	1.524	11.063	10.902	129.252	627	6.141
1980	25	1.252	12.315	6.899	136.151	408	6.549
1981	24	2.176	14.491	9.408	145.559	660	7.209
1982	23	3.275	17.766	11.474	157.033	816	8.025
1983	22	1.972	19.738	13.178	170.211	958	8.983
1984	21	1.756	21.494	13.810	184.021	1.022	10.005
1985 VE SONRASI	20 VE SONRASI	45.427	66.921	351.107	535.128	25.090	35.095
TOPLAM		66.921		535.128		35.095	

Kaynak: Emniyet Genel Müdürlüğü

1.Körfez Savaşı'nın çıkması, bölgedeki ülkelerin ihtiyaçlarının Türkiye'den sağlanmasına neden olmuştur. Uzun süre Türk taşımacıları bu hatlarda önemli taşımalar gerçekleştirmiştir. 1991 yılında Balkanlar'da başlayan savaş, Türkiye'nin Avrupa'ya açılmasında çok ciddi sorunlar yaşamasına neden olmuştur. Bu sorunları aşmak için 1993 yılında iki örgütlenme geliştirilerek UND Denizcilik A.Ş. ve UND

²⁵ A.e.

Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. kurulmuştur. UND iki adet Ro-Ro gemisi satın alarak, Balkanlar'da yaşanan savaş nedeniyle karayolunda kesintiye uğrayan rotaların yerine İstanbul- İtalya arasında Ro-Ro seferlerini başlatmıştır. Bu durum, Türk karayolu işletmelerinin intermodal anlamda önemli bir girişimi olarak değerlendirilmektedir.²⁶ Uluslararası karayolu taşımacılık filosu, 2004 yılı verilerine göre yaklaşık 32.000 araç ve 1,4 milyon tonluk taşıma kapasitesiyle yılda yaklaşık 2 milyar dolar civarında gelir sağlamakta ve ihracatımızın değer olarak %40'ını taşımaktadır. AB ülkelerinde Türk araçlarına uygulanan geçiş kotası sınırlamaları sorun olmaya devam etmekte, filo kapasitesinin etkin kullanımını engellemektedir.²⁷

Artan karayolu taşıt parkı ve trafik kazalarına karşılık, karayolu altyapısının güvenli trafik akışını sağlayacak bölünmüş yollarla geliştirilememesi ve mevcut yolların taşıdığı trafiğe uygun bir üstyapıya kavuşturularak sürekli bakımının sağlanamaması, karayolu altyapısının temel sorunları olarak görülmektedir. Bunun yanı sıra, karayollarında artan yük taşımaları ve standart üstü yüklemeler mevcut yapıyı aşırı bir yıpranmaya maruz bırakmaya devam etmektedir. Buna rağmen, yurt genelinde kurulması öngörülen ağırlık kontrol istasyonlarının yapımı 2006 yılında mümkün alabilmiştir. Ancak bu istasyonlar ülke genelinde henüz yeterli sayıda yaygınlaşmamıştır.

3.2.1.1.KARAYOLU TAŞIMA KANUNU VE YÖNETMELİĞİ

Karayolu taşımacılık sektörü uzun yıllar boyunca ciddi anlamda hukuki bir altyapısı olmadan kendi haline bırakılarak yürütülmüştür. İlk defa 1972 yılında uluslararası taşımalar ve 1984 yılında ise yurtiçi yolcu taşımaları dar kapsamlı olarak iki ayrı yönetmelikle düzenlenmiştir. 2003 yılına kadar yurtiçi yük taşımacılığı konusunda herhangi bir yasal düzenleme ise bulunulmamıştır.

²⁶ A.e.

²⁷ IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı, s.38.

Türkiye’de karayolu taşımacılık sektörünü düzenleyen bir kanun yokluğundan yakınılıyordu. Sektör temsilcileri ve taşımacılar tarafından sektörü düzenleyecek bir yasal düzenleme talep ediliyordu. Yurtiçi taşımaların karayolu ağırlıklı yapısı son yıllara kadar artan bir eğilim gözlenmiş, yılda ortalama %7.6 artışla, 1995 yılında, taşımalarda %85 düzeyinde olan karayolu payı, 1999 yılında %89’a yükselmiştir.²⁸

Öte yandan, AB ile uyum süreci çerçevesinde karayolu taşımacılığının düzenlenmesi de gerekmektedir. AB ilerleme raporlarında karayolu taşımacılığı sektörü müzakerelerin başlaması için talep edilen düzenlemelerden biriydi. Artan trafik kazaları, yoğunlaşan trafik, tonaj sınırlarını aşan taşımalar gibi kontrolsüz bir sektör, bu ihtiyaçlar, talepler ve zorunluluklar doğrultusunda yurtiçi taşımacılıkta kurumsallaşmanın sağlanmasına, yük ve yolcu taşımaları için çağdaş koşullara uygun bir sigorta sisteminin geliştirilmesine, bu çerçevede, bu pazarın gereklerini yerine getirmek üzere ulusal mevzuattaki boşlukları doldurmak ve farklılıkları gidermek amacıyla Türk kara yolu taşımacılık pazarının AB taşımacılık pazarına entegrasyonu için mevzuat uyumu çalışmalarının yapılmasına yönelik ve taşımacılıkta sağlıklı bir rekabet ortamının yaratılmasına zemin oluşturacak 4925 sayılı karayolu taşıma kanunu (KTK) 19.07.2003 tarihinde Resmi Gazete (RG)’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu kanuna bağlı olarak 25.02.2004 çıkarılan karayolu taşıma yönetmeliği (KTY), çeşitli erteleme ve değişikliklerle 27 Şubat 2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Uygulamada, karayolu taşımacılığında belgelendirme işlemleri çeşitli ciddi sorunları beraberinde getirmiştir. Sektördeki küçük ve orta ölçekli taşıyıcıların elindeki birikim ve sermayeleri “belge ücreti” olarak alınmıştır. Sektörde faaliyet gösteren taşıyıcı ya da taşıma işleri organizatörlerinin çoğu belge alamamış ya da kaçak çalışır duruma düşmüş, bir kısmı birleşmeler yoluna gitmiş yada şirketlerini kapatmak zorunda kalmışlardır. Gerçekleştirilmesi planlanmış olan taşıma sigorta sistemi düzenlemesi yapılmamıştır.

²⁸ Bkz. (Çevrimiçi) <http://www.kugm.gov.tr>, 05.08.2007.

KTK, karayolu taşıma sektörünü tanımlamakta, hem sektöre girişi hem de mesleğe girişi düzenlemektedir. Kanunun amacı, karayolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güveni sağlamak, taşımacı, acente ve taşıma işleri komisyoncuları ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ve benzeri hizmetlerin şartlarını belirlemek, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak, karayolu taşımalarının diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamak olarak tanımlanmıştır.²⁹

Karayolu Taşıma Kanunu ve İkincil düzenlemelerle hedeflenen amaçlar şöyle sıralanmaktadır.³⁰

- Güçlü, organize olmuş çok sayıda özmal taşıta sahip verimli işletmecilik yapmak,
- Bireysel taşımacılık yerine kurumsal taşımacılık,
- Mevcut atıl kapasitenin azaltılması ve bir süreç sonunda yok edilmesi,
- Hizmetin vatandaşın ayağına götürülmesi düşüncesinden hareketle, yetki belgelerinin verilmesi ile ilgili yetkilerin yerel yönetimlere bırakılması,

Avrupa Birliği müktesebatına uyum hedefiyle ilgili olarak da;

- a) Mesleki Saygınlık,
- b) Mesleki Yeterlilik,
- c) Mali Yeterliliğe Sahiplik,

Hizmet, kalite ve standardı ile verimi daha yüksek, düzenli, güvenli, seri, ekonomik ve diğer taşıma türleri ile entegre olmuş bir karayolu taşımacılık sektörü taşımacılıkla ilgili hususlarda güçlü, yetkili, yeterli, denetleyen ve yönlendiren, taşımacılık alanında vizyon sahibi bir kamu otoritesinin oluşturulması hedeflenmiştir.³¹

²⁹ KYK, m.1

³⁰ (Çevrimiçi) <http://www.ubak.gov.tr> , 07.06.2007

³¹ (Çevrimiçi) <http://www.ubak.gov.tr> , 07.06.2007

4925 sayılı KTK gereğince hazırlanan ve 25.02.2004 tarihinde yürürlüğe giren karayolu taşıma yönetmeliği'nin 12nci maddesinin (e) bendi “gerçek kişiyi veya tüzel kişiyi temsile yetkili yöneticiler ile yönetim kurulu üyelerinden en az birinin, taşımacılık faaliyetlerini sevk ve idare eden personelden müdür veya idareci, sürücü, bilet satış görevlilerinin bakanlıkça belirlenecek kamu ve özel kurumlarınca verilecek mesleki yeterlilik eğitimlerini almaları ve bu eğitim sonunda yapılacak sınavı başarıyla mesleki yeterlilik belgesine sahip olmaları” gerekmektedir.³² Eğitim almadan da mesleki yeterlilik belgesi almanın istisnai halleri de yönetmelikle belirlenmiştir.³³ KTK'nın 87'nci madde ise “mesleki yeterlilik eğitimleri ilgili usul ve esaslar, eğitim müfredatı, eğitim süresi, sınav, mesleki yeterlilik belgesinin şekli ve diğer hususlar bu yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren ilgili bakanlıkça altı ay içinde Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe konulacak bir yönetmelik ile düzenlenir. Bu yönetmelikte, Avrupa Birliği düzenlemeleri dikkate alınır” denmektedir.

Ayrıca, karayolu taşıma hizmetleriyle uğraşanlara Yetki Belgesi alma zorunluluğu, taşımacılık, acentelik ve taşıma işleri komisyonculuğu ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği yapılabilmesi için Ulaştırma Bakanlığı'ndan Yetki Belgesi alınması zorunluluğu getirilmiştir. Ulaştırma Bakanlığınca verilen bu yetki belgelerinin süresi beş yıldır. Belgeler ücrete tabi olup, taşımacılık sektörünü oldukça sıkıntıya sokmuştur. Özellikle küçük ve orta ölçekli şirketler, bu belge ücretlerini ödemekte çok zorlanmışlar ve birçok şirket belge alamamış, bazıları da sektörden ayrılmıştır. Karayolu taşımacılığı sektörü çalışanlarının AB normlarına uygun belge alarak çalışmasını temin amacıyla, Karayolu Taşıma Kanunu ve AB'nin karayolu taşımacılığı alanındaki üç temel kriterinden ikisi olan “Mesleki Saygınlık”, “Mali Yeterlilik” ve “Mesleki Yeterlilik” Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile düzenlenmiştir.

³² Bkz. 26351 sayılı ve 19.11.2006 tarihli Resmi Gazete, Karayolu Taşıma Yönetmeliği, md.12, (e) bendi.

³³ Bkz. 26669 Sayılı ve 10.10.2007 tarihli Resmi Gazete, Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği, 2006, md.8 ve md.9.

- a) Mesleki Saygınlık; “Ticari alanda ve mesleğin icrası ile ilgili konularda kötü şöhrete sahibi olmamayı” ifade etmektedir.³⁴
- b) Mali Yeterlilik; “karayolu taşıma yönetmeliği kapsamındaki faaliyetlerle ilgili bir işletmenin kurulmasını, iyi yönetilmesini ve işletilmesini sağlamaya yönelik gerekli mali kaynaklara sahip olmayı” ifade etmektedir.³⁵
- c) Mesleki Yeterlilik; “Mesleğin icrası ile ilgili eğitim, bilgi beceri ve donanımına sahip olmayı” ifade etmektedir.³⁶ Temel kriterlerden üçüncüsü olan “Mesleki Yeterlilik” müstakil bir yönetmelik ile düzenlenmiştir.

Eylül 2007 itibarıyla 48 adet eğitim merkezine Mesleki Yeterlilik Eğitim Kurumu yetki belgesi verilmiş olup bunlardan iki tanesi üniversite,³⁷ 46 tanesi ise sektör dernekleri ve özel şirketlerdir.³⁸ Mesleki yeterlilikle, karayolu taşımacılığına ilişkin mesleki bilgi ve beceri kazandırılması amacının yanı sıra, can ve mal kaybına sebep olan karayollarındaki trafik kazaların azaltılabilmesi amaçlanmış olup, AB normlarına uygun olarak, sektörde hizmet veren taşımacı, sürücü ve diğer personele hizmet kalitesini ve güvenliği artıracak, can ve mal kaybını azaltacak yönde mesleki eğitimin verilmesi zorunlu hale getirilmiştir.

Ancak, eğitim merkezlerinin, ülke genelindeki dağılımlarına bakıldığında, bu güne kadar yönetmelikte belirlenen şartları yerine getirerek yetki belgesi alan eğitim merkezlerinin, ülke genelinde elverişli dağılımı göstermediği, aksine oldukça dengesiz bir dağılım göstererek büyük şehirlerde yoğunlaştığı Tablo.3’te görülmektedir. Bu durum, mesleki eğitim almak isteyenlerin, yada zorunlu olarak bu

³⁴ Bkz. Karayolu Taşıma Yönetmeliği,2006, md.4.

³⁵ Bkz. Karayolu Taşıma Yönetmeliği, 2006, md.4.

³⁶ Bkz. Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği (3.değişiklik), Resmi Gazete, Sayı 26260, 16.08.2006. Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği’nde AB’nin mesleğe ve pazara girişte aranacak 3 temel kriterden birisi olan “mesleki yeterlilik” kriterine yönelik yasal düzenlemeler yapılmış ve Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde taşımacılık faaliyetleri için öngörülen mesleki yeterlilikle ilgili; mesleki yeterlilik eğitimi ve sınavı, bu eğitimi verecek kurum ve kuruluşların nitelikleri ile bunlara verilecek yetki belgeleri, bu eğitimleri tamamlayanlara ve eğitimden muaf olanlara verilecek mesleki yeterlilik belgeleri ve bunlara ilişkin usul ve esasları belirlenmiştir.

³⁷ Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi ve İzmir Ekonomi Üniversitesi.

³⁸ 1-Uluslararası Nakliyeciler Derneği; 2-(RODER) RO - RO Gemi İşlt. ve Komb. Taş. Dern.; 3-Türkiye Nakliyeciler Derneği (TND) vs.

eğitimi alması gerekenlerin, hem eğitim, seyahat, barınma ve benzeri maddi giderler nedeniyle, hem de çalışma şartlarının ağırlığı ve yoğunluğu nedeniyle uygun zaman bulamamalarından ötürü eğitimlere katılımlarını zorlaştırmaktadır. Dolayısıyla eğitim merkezlerinin ülke genelinde dengeli bir dağılıma sahip olması yukarıda belirtilen zorlukların aşılması açısından önemli hale gelmiştir. Bu nedenle, bakanlık tarafından çıkarılan bir genelgeyle, mesleki yeterlilik eğitimi belgeleri sınırlandırılmıştır.³⁹ Elverişli bir dağılım sağlamak ve bu konuda arz fazlası oluşmasını önlemek bakımından, bahse konu genelge ile ülke genelinde şubeler dahil olmak üzere 241 adet eğitim merkezinin yetkilendirilmesiyle sınırlandırılmıştır.

Aşağıdaki tablo incelendiğinde mevcut eğitim merkezlerinin ve şubelerin belirli merkezlerde yoğunlaştığı görülmektedir.

Tablo. 3.Mesleki Eğitim Merkezleri ve Şubeleri Bulunan İller

İSTANBUL	9 Merkez 1 Şube	ESKİŞEHİR	1 Merkez
İZMİR	7 Merkez 1 Geçici Şube	MUĞLA	2 Merkez
ANKARA	2 Merkez 1 Geçici Şube	ISPARTA	1 Merkez
ANTALYA	2 Merkez 1 Şube	MANİSA	1 Merkez
MERSİN	2 Geçici Şube	MARDİN	1 Geçici Şube
ANTAKYA	3 Geçici Şube	GAZİANTEP	1 Geçici Şube
BOLU	1 Geçici Şube	KONYA	1 Geçici Şube
DÜZCE	2 Geçici Şube	YALOVA	1 Geçici Şube
TOKAT	1 Merkez	DENİZLİ	2 Merkez
KOCAELİ	1 Merkez 1 Şube	TRABZON	1 Şube
BURSA	1 Merkez	SAMSUN	1 Şube
NİĞDE	1 Merkez	BALIKESİR	1 Merkez
ADANA	1 Merkez	ADAPAZARI	1 Şube
AFYON	1 Merkez	ERZURUM	1 Merkez

Kaynak : (Çevrimiçi) <http://www.gov.tr>, 16.09.2007.

Yukarıda yer alan açıklamalar çerçevesinde;

i) Ekte yer alan illerimizin nüfus sayımı sonuçlarını dikkate alarak her ile asgari iki eğitim merkezi olmak üzere; her 350 bin kişi için bir eğitim merkezinin yada şubenin

³⁹ “Mesleki Eğitim Yeterlilik Belgelerinin Sınırlandırılması”, (Çevrimiçi) <http://www.kugm.gov.tr/dosyalar/diger/mevzuatlargenelgeler83.doc>, 25.07.2007.

yetkilendirilmesi, buna bağlı olarak her ilde nüfus sayısına göre belirlenecek sayıda yetki belgesi verilmesi,

ii) Merkezi adresleri dışında şube açmak isteyen yetki belgesi sahiplerinin bu şubelerde merkezde olduğu gibi Ulaştırma Bakanlığı'nca belirlenen müfredattaki derslerin tamamını verebilecek nitelikte eğitimci kadrosu oluşturmaları,

iii) Eğitim merkezlerinde görevli eğitimcilerin ders programının uygun olması ve bakanlıkça onay verilmesi halinde bir başka eğitim merkezinde yada şubesinde ilave görev yapabilmeleri,

iv) Yetki belgesi sahiplerinin merkez adresi dâhil olmak üzere en fazla beş yerde faaliyette bulunabilmeleri,

v) Bu genelgenin yürürlüğe girmesinden önce şube sayısı dört adetten fazla olan yetki belgesi sahiplerinin; 31.12.2007 tarihine kadar durumlarını bu genelgede belirtilen şube sayısına uygun hale getirmeleri gerekmektedir. Ayrıca taşımacılara, yukarıdaki şartlardan ayrı olarak taşımalarda kullanabilecekleri taşıtların niteliğini ve sayısını gösteren taşıt belgesi ile taşımacının taşıt belgesinde kayıtlı her taşıt için düzenlenen ve taşıtta bulunması gerekli taşıt kartı zorunlulukları getirilmiştir.

Karayollarında trafik güvenliğini azaltan ve diğer taşıma sistemleri ile haksız rekabetin oluşmasına neden olan aşırı yüklemeler, yeni karayolu taşıma kanunu ile yasalaştırılmıştır. Fakat henüz ciddi bir denetim yapılamamaktadır. Bununla ilgili taşıtların ağırlık kontrolleri için istasyonlar kurulmaya başlanmıştır.⁴⁰ Uluslararası ikili ve çok taraflı ilişkilerin karayolu taşımacılığı sektörünün geleceğini yönlendirecek önemli kararların alınacağı platformlar olması nedeniyle, sektörün gelecekteki ihtiyaçları hedeflenerek, bu platformlarda aktif olunmasını sağlayacak

⁴⁰ Bununla ilgili yasada değişiklik yapıldı ve ağırlık denetimleri Karayolları Genel Müdürlüğü'nden Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğü'ne devredildi.

bilgi birikimini ve katılımın sürekliliğini oluşturmak üzere kurumsal altyapı güçlendirilmelidir.

Depolama, yeniden dağıtım ve imalat alanlarından yapılan yük taşımacılığı için kentin yerleşik alanı dışında depolama ve park alanları oluşturulmalıdır. Bu alanlar yük taşımacılığının üretim ve çekim noktaları olan sanayi ve toptancı sitelerine yakın konumlandırılmalı ve bağlantıları, toplu taşıma yolculuklarının yoğun olmadığı yollardan sağlanmalıdır. Perakende ticarete yönelik yük taşımacılığı konusunda ise, merkez ve merkez çevresindeki trafiğin etkilenmemesini sağlayacak önlemler alınmalı, dağıtımlar yolculuk taleplerinin düşük olduğu saatlerde yapılmalı, ana yolların dışındaki ara bağlantılar ve servis yolları kullanılmalıdır.

Dünyada ulaştırmanın ekonomik ve sosyal etkilerinin yanı sıra çevresel yönlerini de ele alan sürdürülebilirlik kavramı ulaştırma politikalarının en önemli boyutu haline gelmiştir. Gelişmiş ülkelerde karayolu ulaştırması ile çevre arasındaki ilişkilerin daha uyumlu olmasını sağlayacak ve karayolu taşımacılığında çevre duyarlılığını güvence altına alacak çalışmalara ağırlık verilmektedir. Trafiğin yönetiminde, yol kullanıcılarının bilgilendirilmesinde ve taşımaların yönlendirilmesinde teknolojik gelişmelerden ve akıllı bilgi sistemlerinden büyük ölçüde yararlanılmaktadır.

Duruma Türkiye açısından bakıldığında, kamyon ve treyler adedi hızla artmış, sektörde atıl araç parkuru oluşmaya başlamıştır. Artan bu taşıt parkuru sektördeki rekabeti artırmış, taşıma ücretlerini taban seviyelere düşürmüştür. Türkiye'nin ithalat ve ihracat taşımalarını yaklaşık 20.000 adet treyler organize edebilir durumdayken, bugün Türkiye'de tescilli 45.000 dolayında treyler bulunmaktadır (Tablo.2). Treyler fazlalığından kaynaklanan rekabetin bir neticesi olarak, karayolu taşımacılığındaki eski büyük şirketlerden bazıları kapanmaktadır. Dolayısıyla sektörün geleceğini sektörün temsilcisi durumundaki kişiler bile tahmin etmekte zorlanmaktadır. Karayolu taşımacılık sektörü, aşırı ve kırııcı rekabetin öldürdüğü bir sektör haline gelmektedir.

Taşıma İşleri Organizatörü olarak tanımlan Freight Forwarder şirketler, KTK ve KTY'den olumsuz yönde etkilenmişlerdir. KTK'da "Taşıma İşleri Komisyoncusu", KTY'de, "Taşıma İşleri Organizatörü" olarak adlandırılan "taşıma işleri organizatörleri", KTY'de "kanun, yönetmelik ve ilgili diğer mevzuatın taşımacılık sıfatı ile faaliyet gösterenlere getirdikleri yükümlülük ve sorumluluklar çerçevesinde taşımacı kabul edilerek, yönetmeliğe göre yetki belgesi almış gerçek ve tüzel kişilerin imkân, kabiliyet ve kapasiteleri ile gerektiğinde diğer taşıma türlerinden de yararlanarak veya bunları kullanarak kombine taşımacılık dâhil kendi nam ve hesabına taşıma yaptırarak taşıma faturası düzenleyecek tüzel kişiler" olarak tanımlamıştır.

KTK, hiç özmal aracı olmayan, diğer taşıma şirketlerine yük taşıtarak ve taşıttığı yüklerin organizatörlüğünü yapan şirketleri "taşımacı" olarak kabul etmekte, her türlü taşıma türünü kullanarak taşıma yapabileceği ve fatura düzenleyebileceği yetkisini vermektedir. Ancak, bu Taşıma İşleri Organizatörlerinin "Yurtiçi Taşıma İşleri Organizatörü" sayılabilmeleri için 161.700.00YTL belge ücretini, "Yurtdışı Taşıma İşleri Organizatörü" sayılabilmeleri için de 215.600.00YTL belge ücretini Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğü'ne peşin olarak ödemeleri gerekmektedir (Tablo.4).

Belge ücretleri, her yıl yeniden değerlendirme oranında artırılmaktadır. Ayrıca, belge ücretlerinin yanında bir de belge ücretleri kadar kati ve süresiz teminat mektubu da talep edilmekteydi, Danıştay, teminat mektupları talebi maddesini iptal etmiştir.⁴¹ Bu belge ücretleri, beş yıllık süre için geçerli olup, beş yıllık süre sonundaki yenilenme zamanı yeniden belirlenecek ücretler ödenecektir. Bu belge ücretlerine çok sayıda itiraz yapılmıştır. Ancak bir sonuç alınamamıştır.

⁴¹ Belge ücretlerinin iptaliyle ilgili mahkeme Danıştay'da devam etmektedir.

Tablo. 4. Yetki Belgesi Türleri, Verilen Belge Sayıları ve Belge Ücretleri

SIRA NO	BELGE TÜRÜ	BELGE TANIMI	BELGE ÜCRETİ (1000 YTL)	VERİLEN BELGE SAYISI
1	C1	Kendi iştigali ile ilgili Uluslararası ve Yurtiçi Eşya T	5.390	80
2	C2	Uluslararası Ticari Eşya Taşımacılığı	43.120	1.406
3	C3	Uluslararası Ev/Büro Eşyası Taşımacılığı	10.780	10
4	D1	Otobüs ile Şehirlerarası Tarifeli Yolcu Taşımacılığı	32.340	430
5	D2	Otobüs ile Şehirlerarası Tarifersiz Yolcu Taşımacılığı	16.170	599
6	D3	Otobüs ile Şehirlerarası Kendi Pers. Taş.	5.390	22
7	E1	Kamu Kuruluşları Ticari Yolcu ve Eşya Taşımaları	21.560	1
8	F1	Yurtiçi Yolcu Taşıma Acenteliği	4.312	1.898
9	F2	Uluslararası Yolcu Taşıma Acenteliği	6.468	47
10	G1	Yurtiçi Eşya Taşıma Acenteliği	4.132	209
11	G2	Uluslararası Eşya Taşıma Acenteliği	6.468	237
12	G3	Yurtiçi Kargo Acenteliği	4.132	746
13	G4	Uluslararası Kargo Acenteliği	6.468	1
14	H1	Yurtiçi Eşya Komisyonculuğu	4.312	1.146
15	H2	Uluslararası Eşya Komisyonculuğu	6.468	67
16	L1	Yurtiçi Lojistik İşletmeciliği	107.800	148
17	L2	Uluslararası Lojistik İşletmeciliği	215.600	30
18	M1	İl İçi Kargo İşletmeciliği	10.780	15
19	M2	Yurtiçi Kargo İşletmeciliği	161.700	18
20	M3	Uluslararası Kargo İşletmeciliği	215.600	1
21	N1	İl İçi Nakliyat Ambarı İşletmeciliği	2.156	107
22	N2	Yurtiçi Nakliyat Ambarı İşletmeciliği	21.560	223
23	P1	İl İçi Dağıtıcılık/Kuryecilik	10.780	107
24	P2	Yurtiçi Dağıtıcılık/Kuryecilik	161.700	16
25	R1	Yurtiçi Taşıma İşl. Organizatörlüğü	161.700	1.005
26	R2	Uluslararası Taşıma İşl. Organizatörlüğü	215.600	156
27	T1	B.Şehir Beld. Sın. İçinde Yolcu Term. İşletmeciliği	1.078	29
28	T2	B.Şehir Beld. Sın. Dışında Yolcu Term. İş.	1.078	243
29	T3	Eşya Terminali İşletmeciliği	1.078	7
30	K1	Yurtiçi Ticari Eşya Taşımacılığı	10.780	165.029
31	K2	Kendi İştigali ile ilgili Yurtiçi Eşya Taşıma	5.390	93.392
32	K3	Yurtiçi Ticari Ev/Büro Eşyası Taşımacılığı	5.390	812
	TOPLAM			268.482

Kaynak: (Çevrimiçi) <http://www.kugm.gov.tr/dosyalar/diger/sagbolum5.doc>, 01.07.2007.

Diğer yandan belge ücretlerinin yanı sıra, belge çeşitliliği ve adetlerinin çokluğu da ayrı bir sorundur. Özellikle kombine taşımacılık yapan şirketler yada bir lojistik organizasyonu içinde olan şirketler için mesleğini yapabilmeleri için birden çok belge almaları zorunlu olmaktadır. Ayrıca bu belgeler sadece karayolu

taşımacılığını kapsamakta olup, denizyolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı yada diğer taşıma türleri için kendi mevzuatlarında istenen yetki belgelerinin alınması gereklidir. Kombine taşımacılığı düzenleyen yada taşıma işleri organizatörlerini düzenleyen tek bir mevzuat bulunmamaktadır. Karayolu taşıma yetki belgesi türleri ve ücretleri Tablo.4'te gösterilmiştir. Belgesiz taşıma yapılması durumunda, fatura düzenlenemeyeceği, fatura düzenlenmesi halinde her düzenlenen fatura başına 5.000.00YTL para cezası verileceği doğrudan kanuna konmuştur.⁴²

KTK ve KTY sadece karayolu taşımacılığını düzenlemekte, fakat havayolu, denizyolu yada demiryolu taşımacılığını düzenlememektedir. Karayolu taşıma türü dışındakiler kendi kanun, yönetmelik yada sair mevzuat ile düzenlenmektedir. Ancak o konularda da mevzuat eksikliği olup, düzenlemeler yapılması gerekmektedir. Daha ötesi, taşımacılık sektöründeki taşıma işleri organizatörü (Freight Forwarder) gibi bazı meslek grupları kendine has özellik ve faaliyetleri gereği tüm taşıma türlerinde faaliyet gösterdikleri için, tek bir mevzuatla karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu faaliyetlerini yürütecek şekilde tek belge sistemiyle düzenlenmesi faydalı olacaktır.

Türkiye'de araçların ağırlık muayenesi, 1985 yılına kadar Karayolları Genel Müdürlüğü, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu temsilcilerinden oluşan komisyon tarafından yapılmaktaydı. 1985 yılından itibaren ise, araçların teknik denetimleri Karayolları Genel Müdürlüğü'ne bağlı tesisler, kamp treyler veya kurum dışı yerlerde yapılmaktaydı. Bu denetimler genellikle cihazsız olarak ve göz ile kontrol suretiyle yapılmaktaydı. Gerçekte, denetimlerin taşıt teknikleri konusunda eğitilmiş personellerce ve gereken cihazlarla donatılmış "muayene kanalı" bulunan muayene istasyonlarında yapılması gerekmektedir. 04.06.2003 tarihli Özelleştirme Yüksek Kurulu kararı ile araç muayene istasyonları özelleştirme kapsamına alınmıştır.

⁴² Bkz.4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, md.26.

3.2.1.2.MUAYENE İSTASYONLARI PROJESİ

04.06.2003 tarihli Özelleştirme Yüksek Kurulu kararı ile özelleştirme kapsamına alınan araç muayene istasyonları 2004 ve 2005 yıllarında Karayolları Trafik Kanunu'nda yapılan değişiklikler ile Ulaştırma Bakanlığı'na devredilmiştir. Bakanlık tarafından işletme yetki belgesi ile yetki verilmesi halinde muayenelerin yetki verilen gerçek veya tüzel kişilere ait istasyonları yapılmasının yolu açılmıştır.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan, Avrupa Birliği mevzuatı ile uyumlu (96/96/EC Sayılı Konsey Direktifi), "Araç Muayene İstasyonlarının Açılması, İşletilmesi ve Araç Muayenesi Hakkında Yönetmelik" 23.09.2004 tarih ve 25592 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca yapılan özelleştirme ihalesi, Doğu Otomotiv Servis ve Ticaret A.Ş. - TÜV SÜD Teknik Güvenlik ve Kalite Denetim Ticaret Ltd. Şti. ve Akfen Holding A.Ş.'den oluşan Ortak Girişim Grubunca toplam 613.5 milyon dolarlık en yüksek teklif ile 20 yıllığına alınmıştır. Ortak Girişim Grubu, araç muayene istasyonlarının işletilmesi için TÜV Taşıt Muayene İstasyonları Yapım ve İşletim A.Ş (TuvTürk) adında bir şirket kurmuştur. Proje ile hedeflenen faydalar olarak trafik güvenliğinin artırılması, araçların teknik aksamından doğan kazaların azalması, sağlıklı taşımacılık yapılması, araçların yakıt ve işletme giderlerinden tasarruf edilmesidir. Bununla beraber, personel, yedek parça ve piyasada yapılan onarımlar disipline edilerek ve araç kayıt sisteminden yararlanılarak taşıt tekniğine yardımcı olacak bilgilerin toplanması ve değerlendirilmesi sağlanarak imalat ve teknoloji sektörüne yardımcı olunması sağlayacağı faydalar arasındadır.⁴³

Diğer faydaları olarak da, kamu kaynaklarından bir harcama yapmadan yabancı yatırımcı ve sermaye girişi sağlanması olarak ifade edilen bu projeye yaklaşık 200 milyon dolar civarında yatırım yapılacak, yeni bir istihdam alanı (asgari 1,600 personel) ortaya çıkarılacaktır. Muayene edilen araç sayısı artacaktır. Avrupa Birliği standartlarında araç muayenesi yapılacak ve Türk araçlarına Avrupa

⁴³ (Çevrimiçi) <http://www.kugm.gov.tr>, 15.08.2007.

lkelerinde sorunsuz bir Şekilde seyahat etmeleri sağlanacaktır.⁴⁴ özel muayene istasyonları dönemi ile karayolu taşıtlarının daha kaliteli ve yüksek standartlı denetimlerinin yapılacağı hedeflenmiştir.

3.2.2.HAVAYOLU TAşIMACILIğI

Ulaştırma sektörünün önemli bir alt sektörü olan havayolu taşımacılığı, faaliyet konusu, faaliyetleri yürüten kurum ve kuruluşlar, kullanılan ileri teknoloji ürünü araçlar ve donanım, özel alt yapı ve haberleşme sistemleri, nitelikli insan gücü, hizmet verilen insanlar, ulusal ve uluslararası özelliğe sahip kurallar ve mevzuat konularının oluşturduğu önemli bir sistemdir. Yolcu ve yük taşımaya yönelik birbirine bağımlı faaliyetlerin ve birimlerin oluşturduğu sistem olan havayolu taşımacılığı; havayolu işletmeciliği, hava seyrüsefer ve hava trafik kontrol hizmetleri, yer ve ikram hizmetleri, eğitim, bakım, ilgili alt ve üst yapılar ve diğer havacılık faaliyetleri ile bütün bu faaliyetlerin başta Avrupa Birliği olmak üzere uluslararası kurallara göre koordinasyonunu ve denetimini kapsamaktadır.

Türkiye’de ilk sivil havacılık çalışmaları 1912 yılında, bugünkü Atatürk Havaalanının hemen yakınındaki Sefaköy’de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydana başlamıştır. 1925 yılında daha sonra Türk Hava Kurumu adını alacak olan ‘‘Türk Tayyare Cemiyetinin’’ kurulması ile Türk havacılık sektörünün kurumsal temelleri atılmıştır.⁴⁵

Türkiye’de sivil havacılığın asıl gelişimi 2. Dünya Savaşı’ndan sonra başlamıştır. Bu dönemde hem uçakların modernleştirilmesine hem de yeni havalimanlarının yapımına ağırlık verilmiştir. 1949 yılında, Bayındırlık Bakanlığı’na bağlı Hava Meydanları Bürosu kurulmuştur. 1956 yılında ıkarınla bir yasa ile Devlet Hava Meydanları işletmesi kurularak havalimanlarının işletilmesi ve uçuş

⁴⁴ A.e.

⁴⁵ (evrimii) <http://www.mt.gov.tr>, 18.11.2007.

güvenliğinin sağlanması bu kuruluşla gelişmiştir.⁴⁶ 1950’li yılların başında Türk sivil havacılığında yaşanan gelişim hamlelerinin birdenbire durakladığı görülmüştür. 1954 yılında, uluslararası havacılık kurallarına uyum sağlanması ve Türkiye’de sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi ve denetlenmesi amacıyla Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur. 1956 yılında yeniden yapılanan Türk Hava Yolları ülkenin tek ticari havayolu taşıyıcısı olarak faaliyetlerini sürdürmeye devam etmiştir.⁴⁷

1933 yılında açılan Hava Yolları Devlet İşletmesi, daha sonra 1938 yılında Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü adını almış ve 1956 yılında Türk Hava Yolları A.O. kurulmuştur. Havayolu taşımacılık sektörü 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu’nun yürürlüğe girmesiyle, özellikle 1980’lerin ikinci yarısından itibaren belirgin bir gelişme içine girmiştir.⁴⁸

ABD’de havacılığın etkin ve verimli bir şekilde gelişmesinin temel nedeni, hükümetin 1978 yılındaki serbestleştirme hareketine dayandırılmaktadır. 1978 yılında ABD’de gerçekleşen serbestleşme hareketi Avrupa’yı etkilemiş ve liberalleşme sürecine girmiştir. Sivil havacılık sektöründe Avrupa Topluluğu’na üye ülkeler arasında “Tek Pazar” uygulamasına geçilmiştir. Doğu Avrupa’da öncelik, ekonominin yeniden yapılanmasında olduğu için özelleştirme sürecine henüz başlanamamıştır. Avrupa’da serbestleşme hareketinden sonra görülen en önemli gelişme “düşük maliyetli” hava yolu şirketlerinin ortaya çıkmasıdır. Hükümetler, artan rekabet ortamında daha etkin ve verimli çalışabilmeleri için hava yolu taşıyıcılarının özelleştirilmesini desteklemektedirler.

Türkiye’de ise 1997 yılında Atatürk Havalimanı dış hatlar terminali özelleştirilmesini kazanan TAV, daha sonrasında iç hatlar terminalini de bünyesine

⁴⁶ Hasan Sezgin, “Havacılık Tarihi Yayınlanmamış Ders Notları”, Eskişehir, SHMYO, 1991.

⁴⁷ Yıldırım Saldıraner, “Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi”, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi SHMYO Yayınları, 1992, s.33.

⁴⁸ TÜSİAD, Ulaştırma Sektör Raporu, 2007, s.170.

katarak ilk özelleştirme uygulamasını gerçekleştirmiştir. Yurt içinde Ankara Esenboğa ve İzmir Adnan Menderes havalimanları, yurt dışında ise Gürcistan'da Tiflis ve Batum, Tunus'ta Enfida ve Monastere havalimanlarının yapım ve işletmesini üstlenmiş olan TAV, 11.000'i aşkın çalışanıyla dünya standartlarında kabul gören projeler gerçekleştirmektedir. Daha sonrasında Sabiha Gökçen Havalimanı ihalesini, Limak İnşaat AŞ (yüzde 40)-GMR Infrastructure LTD (yüzde 40) ve Malaysia Airport Holding Berhad'dan (yüzde 20) oluşan ortaklık, Antalya Havalimanı, Fraport IC İçtaş Antalya Havalimanı Terminal Yatırım ve İşletmeciliği A.Ş kazanmıştır.

2000'li yılların başlarında kendini yavaş yavaş toparlamaya başlayan havayolu ulaştırma sektörü 2001 yılında ülkede yaşanan ekonomik kriz ve 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de yaşanan terör eylemleri nedeniyle bir darboğaza girmiş, yolcu ve uçak trafiğinde dramatik düşüşlere neden olmuştur. Havayolu işletmeleri, bu krizden çıkabilmek için filo küçültmesi, işten çıkarmalar ve uçulan bazı hatların iptal edilmesi ve bazı hatlarda uçuş frekanslarının azaltılması yoluna gitmişlerdir. Irak Savaşı, sars virüsü, ekonomik kriz ve petrol fiyatlarında yaşanan artışı tüm dünya havayolu sektörünü etkilemiştir.⁴⁹ 2003 yılından sonra sektör tekrar büyüme trendine girmiştir. Türkiye de bu gelişmelerden etkilenmiş ve gerek idari yapılanmadaki atılımlar gerekse de girişimcilerin bu alana ilgisinin artması ile filo, havaalanı ve yolcu değerleri büyük artış göstermiştir.⁵⁰

Latin Amerika'da pazara A.B.D. ve Avrupalı hava taşıyıcılarının etkin bir şekilde girmesi, rekabetçi ortamı daha da şiddetlendirmiştir. Bu durum, A.B.D. ve Latin Amerikalı şirketler arasındaki kod paylaşımı ve diğer ticari anlaşmalardaki artışla bile dengelenememiştir. Ortadoğu'da ham petrol fiyatlarındaki düşüş, ekonomik gelişmeyi engellemiş ve bu bölgenin hava taşıyıcıları için olumsuz etkiler yaratmıştır. Küresel trendin gerisinde kalan bu bölgenin taşıyıcıları, kod paylaşımı anlaşmalarına yönelmişlerdir.

⁴⁹ IATA, Bulten No. 3/2002.

⁵⁰ TÜSİAD, a.g.e., s.171.

Bölgesel gelişmelerin de etkisiyle, 1978 yılında ABD’de gerçekleşen serbestleşme hareketi Avrupa’yı da etkilemiş ve 1997 yılında tam anlamıyla yürürlüğe giren üçüncü serbestleşme hareketi ile liberalleşme sürecine girilmiştir. Söz konusu serbestleşme hareketi; rotalarda, bilet fiyatlarında, uçuş frekansları ve uçuş programlarındaki kısıtlamaları ortadan kaldırmış ve herhangi bir havayolu şirketinin Avrupa Topluluğu içinde herhangi bir yere, istediği fiyatta uçabilmesine imkan sağlamıştır. Bu serbestleşme hareketi havayolu sektöründeki rekabeti de hızlandırmıştır.

Türkiye’deki havayollarının durumuna baktığımızda, 1980 yılından itibaren yasal düzenlemeler yapılarak gelişmeler başlamış, özel hava yolları kurulmuş ve yük taşıma faaliyetine başlanmıştır. 1995 yılı sonu itibarıyla DHMİ tarafından işletilen havalimanı ve meydanların sayısı 24 iken, Süleyman Demirel (Isparta), Milas (Bodrum), Çarşamba (Samsun), Kapadokya (Nevşehir) ve Sabiha Gökçen (İstanbul) havalimanlarının tamamlanmasıyla, 1999 yılı sonunda 18’i uluslararası statüde olmak üzere 38 havalimanına ulaşmıştır.

THY kargo taşımacılığını yolcu uçaklarında meydana çıkan fazla kargo kapasitesini kullanarak tarifeli kargo hizmeti sunmaya başlamış, sonrasında gelen talebi karşılayabilmek için önce iki adet 727 uçağı kargo uçağına dönüştürmüş ve bir süre kargo hizmeti vermiştir. Bu uçakların satılması ve son dönemde gelen kargo talebinin artmasıyla bir adet A310 kargo uçağı ve yolcu uçaklarının fazla kargo kapasiteleriyle sektörde hizmet vermektedir. THY yanında özel hava yolları da gelişme göstermiş. 2005 yılı itibarıyla MNG Hava Yolları,⁵¹ sonrasında Kuzu Hava Yolları ve ACT Havayolları yük taşımacılığında yerini almıştır. Yaşanan bu önemli gelişme, özel sektör havayolu işletmelerinin yük taşımasından aldıkları pay artışının yaşandığını göstermektedir. Ayrıca bu havayolu şirketleri yurt dışında İran ve Çin gibi ülkelerde anlaşmalı kargo uçuşları yaparak katma değer oluşturmaktadır.

⁵¹ 1996 yılında kurulan MNG 1997 yılında A300 tipi uçaklarla kargo uçuşlarına başlamış, 2003 yılında MNG kargoyu kurarak yurt içi kargo sektörüne girmiş, 2004 yılında iç hatlarda F-27 kargo uçakları ile hizmet vermeye başlamıştır.

Sektördeki bu gelişmelere karşın sivil havacılık otoritesi, karar verme, yürütme ve denetleme açısından etkinliğini artıracak bir yapıya kavuşturulamamıştır.

Sektörde yapılmakta olan taşımaların yüzde 94'ünün altı havalimanında (Atatürk, Sabiha Gökçen, Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes, Adana) gerçekleşmesi nedeniyle yatırımlardaki öncelik, yeni havaalanı yapmak yerine, bu meydanların hizmet kapasitelerinin ve standartlarının yükseltilmesine verilmelidir

Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği'ne (JAA) girmiş olan Türkiye'de Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, sektörün ihtiyaçlarına cevap verebilecek bir otorite hüviyetine kavuşturulacak ve başta Sivil Havacılık Otoritesi olmak üzere sektörde hizmet veren tüm kurum ve kuruluşların Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği kuralları olan Avrupa havacılık kurallarını benimsemeleri sağlanmalıdır. Türkiye, JAA'e üyedir ancak JAA'in yerine tesis edilmiş olan EASA'ya aday ülkedir.

Türkiye'deki mevcut durum itibarıyla, havayolu taşımacılık sektörü, 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesiyle birlikte, özellikle 1980'lerin ikinci yarısından itibaren belirgin bir gelişme içine girmiştir. Bu dönemde THY'nin bir modernizasyon ve standardizasyon programı çerçevesinde filosunu geliştirmeye başladığı, hizmet standartlarını yükseltme çabasına girdiği ve yurtiçi hatlardan ziyade ekonomik açıdan avantajlı dış hatlara yönelmekte olduğu görülmektedir.

Türkiye'de 2006 yılı başı itibarıyla, trafiğe açık 37 havaalanı bulunmaktadır. 2000 yılında toplam 34,9 milyon yolcu taşınırken, bu sayı 2005 yılında 55,5 milyon yolcuya yükselmiştir. Biletler üzerinden alınan kamu payının düşürülmesi ve özel havayolu şirketlerinin iç hatlarda uçuşa başlaması yolcu talebini artırmıştır. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI) tarafından işletilen havalimanlarındaki yolcu terminallerinde YİD modelinin uygulanmasına devam edilmiştir. Atatürk Havalimanı ve Antalya Havalimanı terminallerinin işletilmesi özel sektöre devredilmiş olup, bu yöntemin yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmalar devam etmektedir. 2005 yılında çıkarılan yasaya rağmen, Sivil Havacılık Genel

Müdürlüğü'nün; düzenleme ve denetleme açısından sektördeki büyümeye uyum sağlayacak etkinliğe kavuşturulmasına ihtiyaç duyulmaktadır.⁵²

AB üyeliğinin Türk havayolu taşımacılığına muhtemel etkilerine bakıldığında, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne aday üye olmasının gelecekte birçok faktörü olumlu yönde etkileyeceği düşünülmektedir. Türkiye, 2014 yılına kadar tam üyeliği elde etmeyi hedeflemektedir. Bu nedenle Türkiye'deki terör faaliyetlerinin sona erdirilmesi için daha önemli adımların atılacağı ve istikrarın sağlanacağı beklenmektedir. Beklenen bu gelişmeler taşımacılık sektöründeki büyümeye ivme kazandıracaktır. Ayrıca AB'ye adaylık süreci içinde Kıbrıs sorunun çözülmesi de beklenmektedir. AB'ye adaylık sürecinin Türkiye ekonomisinin canlanmasına yardımcı olacağı beklenmektedir. Avrupa ülkeleriyle Türkiye arasındaki iş bağlantılarının bu sayede artacağı ve bunun da özellikle iş amaçlı yolcu trafiğini ve yük trafiğini artıracığı öngörülmektedir.

Gelecekte Gümrük Birliği ve Avrupa Birliği'ne üye olan bir Türkiye'nin tarihi, kültürel ve etnik bağlarının bulunduğu Türkî Cumhuriyetlerine açılacak bir kapı durumuna geleceği düşünülmektedir. Son yıllarda bu ülkelerle yapılan enerji anlaşmaları hem bu ülkelerin hem de Türkiye'nin ekonomisi ve jeopolitik konumları üzerinde olumlu etkiler yapacaktır. Bu ise Türkiye ile bu ülkeler arasındaki doğrudan ve bağlantılı havayolu trafiğini artıracaktır. Özellikle kargo trafiğinde önemli artışların olacağı tahmin edilmektedir. Türkiye'de terörün sona ermesi, AB adaylığı, Yunanistan ve diğer komşularla sorunların çözülmesi, hiç olmazsa eski gerginliklerin ortadan kalkması, genelde demokratikleşme ve insan haklarına saygının artmasının ülkenin yurtdışındaki imajını olumlu yönde etkileyeceği, bu durumun da turizme ve doğal olarak hava taşımacılık sektörüne ivme kazandıracığı düşünülmektedir. Ancak, Hrant Dink'in öldürülmesi, Malatya Katliamı, PKK terörist saldırılarının yeniden hız kazanması, Kuzey Irak operasyon hazırlıkları, Cumhurbaşkanlığı seçiminde yaşanan kriz, kamuoyunda, meslek kuruluşlarında, üniversitelerde yeterince tartışılıp ortak görüş oluşturulmadan yapılan son dakika Anayasa ve Kanun

⁵² IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı, s.37.

değişiklikleri vs gibi olaylar beklenen ivme konusunda bir yavaşlatma yapacağını söylemek doğru olacaktır.

3.2.3.DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

Denizyolu taşımacılığı da havayolu taşımacılığı gibi uluslararası, küreselleşmiş bir taşımacılık alt sektörüdür. Deniz taşımacılığındaki rekabet hem Türk mevzuatının hem de AB mevzuatının getirdiği bir sonuç olsa da, büyük ölçüde uluslararası şartlara ve kurallara bağımlıdır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından yapılan düzenleme ve uygulamalar ve bu kapsamda yapılan sözleşmeler sektörde önemli rol oynamaktadır. 1974 tarihli Denizde Can Güvenliğine İlişkin Uluslararası Sözleşme (1974 SOLAS Sözleşmesi), Gemilerden Gelen Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL Sözleşmesi)⁵³ ve Yakıt Kirliliğinin Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Sözleşme (CLC Sözleşmesi) bu uluslararası düzenlemelerin tipik örnekleridir.⁵⁴

Türkiye, denizyolu taşımacılığı bakımından büyük öneme sahiptir. 8333km olarak hesaplana kıyı uzunluğu ile Avrupa ülkeleri arasında hemen hemen en fazla kıyıya sahip ülkeler arasında yer alması Türkiye'nin öneminin anlaşılması bakımından önemlidir. Bununla beraber, Türkiye'nin denizyolunun açık denizlere Akdeniz aracılığı ile geçit vermesi doğal koşullar açısından duruma ayrı bir önem kazandırmaktadır. Bu olumlu yaklaşımın yanı sıra, ülkenin üç tarafı denizlerle çevrilmiş olmasına ve Asya ile Avrupa arasında bir köprü gibi uzanmasına rağmen Türk deniz ticaretinin iyi durumda olduğunu söylemek de mümkün değildir.⁵⁵

⁵³ Türkiye, MARPOL 73/78 Sözleşmesine, 24 Haziran 1990 tarihinde taraf olmuştur. Bu Sözleşmenin esas ismi; “Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78 Sözleşmesi)” olup, bu Sözleşme altı adet Ek’ten oluşmaktadır. Türkiye, söz konusu Sözleşmenin bütün eklerine taraf olmayıp, diğer eklerinde kabul edilmesi için çalışmalar devam etmektedir. Bkz. (çevrimiçi) <http://www.denizcilik.gov.tr>.

⁵⁴ İKV, “Avrupa Birliği’nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye’nin Uyumu”, Ed.Hürrem Cansevdi, İstanbul, İKV Yayını, Aralık 2004, s.112.

⁵⁵ Şeref Demir, “Uluslararası Taşımacılık / Lojistik KDV İstisnası ve İadesi”, Gelirler Kontrolörleri Derneği Yayını, İstanbul, Ocak 2005, s.23.

Karayolu taşımacılığının en iyi alternatiflerinden biri olan denizyolu taşımacılığı, genel yük taşımacılığında ve parsiyel yük taşımacılığında giderek büyük artışlar görülmektedir. Özellikle konteyner içinde taşınan yüklerin gelecek on yılda iki katına çıkacağı ve yıllık olarak 4,5 milyon tondan 9 milyon tona artacağı tahmin edilmektedir.⁵⁶

Denizyolu taşımacılığının gelişmesi, taşımacılık türlerinin gelişme düzeyine ve bu taşıma türlerinin denize olan bağlantı noktaları olan limanların gelişmişlik düzeyine çok yakından bağlıdır. Limanların gelişmiş teknolojileri kullanması, yüklenen ve boşaltılan yükleri hızlı elleçleme kapasitesi ve hızı, büyük gemilerin yanaşacağı yerler olması ve boşalan yükleri hızlı bir şekilde liman dış depolama sahalarına sevk edebilme gibi çeşitli özelliklere sahip olması çok gerekli özelliklerdir.

Denizyolu taşımacılığı da kendi içinde hem taşınan yükün çeşidine hemde taşıma yeri ve mesafesine göre çeşitlenmekte ve ihtisas alanları oluşmakta, farklı gemi türleri kullanılmaktadır. Dünya genelinde yük taşıma alanında yaygın olarak kullanılmakta olan gemi tiplerine bakıldığında başlıcaları son yıllarda giderek gelişme gösteren Ro-Ro gemileri ve konteyner gemileri, ham petrol tankerleri, işlenmiş petrol tankerleri, amonyak ve kimyevi madde tankerleri, yağ tankerleri, cevher kömür ve benzeri gemiler, hububat ve benzeri gemiler, kereste gemileri, karışık eşya gemileri, havalandırılmalı kuru yük gemileri, canlı hayvan gemileri ve soğuk taşıma gemileridir.

Denizyolu taşımacılığının en önemli altyapısını oluşturan limanlardır. Deniz ticaretinin ve taşımacılığının gelişmesi ülkelerin limanlarının kapasitesiyle, büyüklüğü ve derinliğiyle ve elleçleme kapasite ve hızıyla yakından ilgilidir. Türkiye ithalat ve ihracatının %87.6'sının denizyolu ile yapılması, dünya deniz ticaret hatlarının merkezi konumunda olmak isteyen Türkiye için ticarete konu olan

⁵⁶ Ludwic Kondratowicz, "Networking Logistics Centres in Baltic Sea Region", Gdansk, The Maritime Institute in Gdansk, 2003, s.29.

malların ekonomiye giriş-çıkış yaptığı kapılar olarak ifade edilebilen limanların önemi giderek artmaktadır.

3.2.3.1.TÜRKİYE LİMANLARI VE TAŞIMACILIKTAKİ ÖNEMİ

Dünyada olduğu gibi, Türkiye’de de uluslararası ticaretin büyük bir bölümünün halen en ekonomik sistem olan denizyolu ile gerçekleştirildiği ve ticarete konu olan malların ekonomiye giriş çıkış yaptığı üsler olarak ifade edilebilen limanlar, taşıma zincirinin deniz ayağını oluşturmaktadır. Limanların, ülke ekonomisinin gelişmesindeki önemli rolü göz önüne alınarak, hizmetlerin en iyi şekilde yapılması, AB’ye entegrasyon sürecinde kısa ve uzun vadeli tüm önlemlerin alınması gerekmektedir.⁵⁷

Türkiye’de liman gelişim kararlarının sağlıklı bilgi ve verilere dayandırılmasını sağlamak üzere 1999 yılında başlatılmış olan limanlar ana planı çalışması 2001 yılında tamamlanmıştır. VIII. Kalkınma planı dönemi sonunda Türkiye limanlarındaki konteyner elleçlemesinin 1,9 milyon TEU’ya (Twenty-foot Equivalent Unit) ulaşması beklenirken 2,3 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile gerçekleştirilmesi planlanan Kuzey Marmara limanı ve İzmir Limanı tarama ve tevsii projeleri ile Derince konteyner limanının inşaatı başlatılamamıştır. Kuzey Ege liman etüdü sonuçlandırılmıştır. Türkiye’de deniz emniyetinin güçlendirilmesi konusunda AB müktesebatına ve uygulamalarına uyum amacıyla İspanya ile ortaklaşa yürütülen çalışmalar tamamlanmıştır.⁵⁸

Türk limanlarının, AB ve diğer uluslararası limancılık stratejileri ile uyumlu bir işletme politikası izlenerek, mevzuat ve teknolojik gelişmelere uygun ve bölgesel

⁵⁷ DTO, 2006 Yılı Sektör Raporu.

⁵⁸ IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı, (Çevrimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan9.pdf>, 148.Paragraf, s.37.

limanlarla rekabete dayalı çağdaş işletmecilik esasları içerisinde çalıştırılması sağlanmalıdır.

Türkiye’deki limanların önemine binaen yürütülmekte olan çalışmalara ait bilgiler ve denizcilik alanında son dönemdeki gelişmelere ilişkin bilgilere baktığımızda görülen gelişmeleri şöyle sıralayabiliriz:

- a) Liman Yönetim Sistemleri üzerine proje çalışması başlatılmıştır: Mevcut liman yönetim sistemimizin günümüz koşullarına uygun hale getirilmesi, evrak akışında bürokrasiden doğan gecikmelerin olmaması, liman işletmeciliği ve limancılık yatırımlarına yönelik çalışmaların daha da yeterli hale gelmesini sağlamaktadır. Özelleştirilmiş kamu veya özel sektöre ait farklı yönetim tiplerinde limanlar olması nedenleriyle, limanlardaki idari formalitelerin azaltılması, ulusal politikalar doğrultusunda etkin bir liman yönetim ve işletim modeline ulaşmak hem elleçleme kapasitesi ve hız artışı, hem de gelişmiş ülke liman sistemlerine uyum için gereklidir. Liman yatırımlarını ve stratejilerini takip eden liman otoritesi yapısını yerleştirmek, liman ücret tarifelerini ekonomik ve liberal ölçütler kullanarak oluşturmak ve IMO FAL Konvansiyonu doğrultusunda Türkiye’deki limanları dünya ile uyumlu hale getirip, liman işlemlerinin kolaylaştırılması bir ihtiyaçtır. Bu amaçlarla, “Türkiye Limanları için, Dünya ve Avrupa Birliği’ne uyumlu bir Liman Yönetim Modeli Seçimi Etüt Çalışması” adı altında 2007 yılında başlayan ve iki yıl sürecek bir proje çalışması başlatılmıştır. Proje sonunda, etkin liman işletim ve yönetim sistemi modeli oluşturarak limanlardaki verimliliğin artırılması, yoğun bürokratik işlemlere yapılacak düzenlemeler ile zaman kazanılması, Devletin özelleştirme sürecinde ve sonrasında ulusal politikaları doğrultusunda adil bir rekabet ortamı oluşturması, limanlar için hedefler ve stratejiler belirlenmesi, ekonomik ölçekli tarife sistemlerinin geliştirilmesi hedeflenmiştir.

- b) Deniz taşımacılığının dünya ticaret hacminde son derece önemli bir yer tutması, pek çok ülkenin deniz taşımacılığını geliştirme amacıyla, gerek en

büyük tipte gemilerin yanaşabileceği limanlar inşa ederek, gerekse bürokratik işlemlerin en aza indirilmesine olanak veren mevzuat düzenlemelerine giderek “ana liman” olma hedefi doğrultusunda stratejiler hayata geçirilmelidir. Bu nedenle, Türkiye’nin de ana liman gereksinimlerinin ne kadar önemli olduğu gerçeği ön plana çıkmaktadır. İthalatçı ve ihracatçı şirketler için son derece önemli olan ve büyük gemilerin yanaşabileceği ana limanlar sayesinde, deniz ticaretinde sefer yapan ana hatların doğrudan ana limanlara uğrayabilmesi sebebiyle, feeder dediğimiz ara sefer yapan gemilere ihtiyaç kalmadan taşımacılık gerçekleştirilebilmektedir. Böylece, yüklerin çok daha az maliyetle taşınması sağlanarak ithalatta ürüne yansıtacak maliyetin düşürülmesi, ihracatta ise yeni pazarlara girilebilmesi ve rekabet gücünün artırılması sağlanabilmektedir.

Türkiye’nin bölgedeki stratejik konumu ve yapısı göz önüne alındığında, ana liman olma adına çok önemli bir coğrafyada bulunduğu açık bir şekilde görülmekte ve yapılabilecek düzenlemeler sayesinde hâlihazırda Yunanistan ve İtalya’daki ana limanlara alternatif olarak, ülkemiz limanlarının potansiyeli ortaya çıkmaktadır. Bu sayede, Türkiye’ye uğrak yapan gemilerden gelecek katma değer ile beraber, ithalatçı ve ihracatçıya ek maliyet getiren ara seferler ortadan kalkarak ve dünya ticaretinde Türkiye hanesine negatif olarak yansıyan bu durumun da düzeltilmesi sağlanmalıdır. Nitekim ithalat ve ihracat hacmi hızla artan Türkiye’nin önümüzdeki yıllardaki gelişimi de düşünüldüğünde, ana limana olan ihtiyacın her geçen yıl artacağı öngörülmektedir.

- c) AB ve Akdeniz havzasındaki ülkelerde uygulanan tarifelere uygun olarak Türkiye’deki limanlarda uygulanan liman ücret tarifelerinin aynı seviyeye çekilmesi amacıyla, 01.08.2003 tarihinden itibaren Türk limanlarında uygulanacak liman ücret tarifeleri belirlenmiş, aynı tarihte uygulanmaya başlanmış ve böylece ülkemiz limanlarında uygulanacak tarifeler açısından bir standart yakalanması hedeflenmiş, liman ücret tarifelerinde yaklaşık olarak %50, fener ücretlerinde %30, turist gemileri ve kabotaj hattında

alışan gemiler için sağlık rsumunda %50 indirim sağlanmıştır. Ancak, bu indirimlerin ihracatçı ve ithalatçı şirketlere ve liman hizmetlerinden faydalanan nihai kullanıcılara ne derecede yansıtıldığı belirsizdir.

Ana liman olmak, büyük gemilerin bu limanlara yanaşması elbette güzel bir gelişme olarak görülmekle beraber, transit gelen konteyner ve yüklerin gerek depolama ve elleçleme kabiliyeti gerekse mevzuat düzenlemelerinden kaynaklanan belki basit ama önemli sıkıntılar hala devam etmektedir. UTİKAD Yönetim Kurulu yesi Arif Davran’a göre; “Limanlarımızı bekleyen asıl tehlike kapasite sorunu değil, ülkemiz limanlarına anahat gemilerinin gelmemesidir. Türkiye, transit olarak limanlarımıza gelen konteynerleri devamlı olarak gümrüklerde konteynerlerin açılıp muayene edilmesini gerektiren kırmızı hatta düşürülüyor. Transit işlemde bir konteynerin açılıp muayene edilmesinin masrafları var. Tam tespit için konteynerin içi boşaltılıyor, tekrar yükleniyor. Özel limanlar da devlet limanları da bu masrafları alıyor, almadan çalışması mümkün değil. Bu masraflar da 350USD civarında masraflardır. Transit yükler, Türkiye ile hiç alakası olmayan yükler. Bu paralar armatrlerden çıkıyor, onun için armatrler gelmiyor, mümkün olduğunca transit yüklerde Türk limanlarını kullanmıyorlar.”⁵⁹

Öte yandan, AB’ye katılım mzakereleriyle ilgili tarama sürecinde “ulaştırma” konusu hakkında AB tarafının Türkiye’ye sorulan soruların önemli bir kısmı “transit” mevzuatıyla ilgili düzenlemelere ilişkin olup, Türkiye’nin bu konuda yeterince uyumlu olmadığı gözlemlenmektedir.

Diğer önemli bir nokta ise, Türkiye’nin dış ticaretinin % 86’sı denizyoluyla yapılmasına ve dünya deniz ticaret hatlarının merkezi konumunda bulunmasına rağmen Türkiye’de, limanların teknolojik gelişmelere uyum sağlamadaki zorlukları ve altyapı eksikliği ve limanla entegrasyonu sağlayacak demiryolu bağlantılarının yetersizliği nedeniyle, transit taşımacılıktan yeterli pay alınamamaktadır. Türkiye liman ve iskelelerinde, Denizcilik Müşteşarlığı verilerine göre 2005 yılında

⁵⁹ (evrimii) <http://www.utikad.org.tr/haberdok.asp?bv=685>, 27.06.2007.

213.476.548 ton yük elleçlenmiştir.⁶⁰ Üretimin nihai tüketicisine ulaştırılabilmesi için, ulaştırma kanallarının da son derece iyi çalışması gerektiğini, ticaretin büyük bir bölümünün ulaştırma üzerine kurulu olduğunu bildiren TİM Başkanı Oğuz Satıcı'ya göre ise yapılması gereken "Türkiye'nin bu damar yapısını geliştirmek, ülkenin her tarafına kan ulaştırabilmek. Oysa çoğu zaman ülkemizde yük taşımalarında oldukça büyük sorunlarla karşılaşmaktadır. Limanlarımızın büyüklüğü ve teçhizatları, Türkiye'nin mevcut potansiyelinin çok altındadır. Limana gelen yüklerin ise ülke içinde taşınması bir başka sorundur. Bunun için limanlarımızın genişletilmesi ve modernleştirilmesi kadar, bu limanlarımızı yurt içine bağlayan yolların iyileştirilmesi ve demiryollarının arttırılması ülkemizin kan dolaşımını düzenleyecektir".⁶¹

Türkiye'de şimdiye kadar limanların çok düşünülüp, büyük bir planlama ve strateji ile yapıldığını emin bir şekilde iddia etmek pek mümkün görünmüyor. Limanlar, devlet eliyle yapılıyor ve devlet limanı olarak adlandırılıyordu. Artan dış ticaret trafiği ile beraber özel işletmeler, büyük fabrikalar kendi ihtiyaçlarını karşılayacak hammadde ve ihracat ürünlerini taşıyabilmek için kendileri devletten izin alarak özel limanlar inşa etmişlerdir. Bunların başında Ev-yap, Borusan gibi işletmeler gelmektedir. Denizyolu taşımacılığındaki artış, bu özel işletmeleri kendi işleri için tesis ettikleri limanları ticari amaçla işletmeye yönlendirmiştir. Ev-Yap limanı İzmit'te, Borusan Limanı Gemlik'te armatörler tarafından konteyner taşımacılığında kullanılan önemli özel limanlar haline gelmiştir.

Diğer taraftan, Mersin, İzmir gibi devlete ait önemli ve büyük bazı limanlar özelleştirme ile uluslararası özel şirket yada konsorsiyumlara satılmıştır. Devlete ait başka limanların özelleştirilmesi proje kapsamında olup, hem devlet limanları hem de özel limanlar arasında, limancılık işletmesinde rekabet yaygınlaşmaktadır.

⁶⁰ Deniz Ticaret Odası, "Denizcilik Sektörü Raporu", 2006.

⁶¹ (Çevrimiçi) <http://www.tasimacilar.com/haber.asp?wtc=haber&id=4705>, 01.08.2007.

3.2.3.1.1.DEVLET LİMANLARI VE MEVCUT DURUM ANALİZİ

Türkiye’de Devlet tarafından işletilen başlıca limanlar 2006 yılı sonu itibariyle; Haydarpaşa Limanı, İzmir Limanı, Mersin Limanı, İskenderun Limanı, Bandırma Limanı, Derince ve Aliğa Limanı olmak üzere yedi tanedir. Ancak bunlardan Mersin Limanı ve İzmir Limanı 2007 yılında özelleştirilmiştir.

- a) **Haydarpaşa Limanı:** Liman özelliğine 1967 yılında kavuşan Haydarpaşa Limanı, TCDD tarafından işletilmekte, 320,000m2 ve 400,000TUE konteyner elleçleme kapasitesine sahiptir. Ayrıca Haydarpaşa Limanı’na bağlı olan Göztepe Kara Terminali bulunmaktadır. 55,000m2 ve 52,800TUE depolama kapasitesine sahip olan Göztepe Kara Terminalinde yükleme, boşaltma ve gümrük işlemleri bu depolama sahasında yapılabilmektedir.
- b) **İzmir (Alsancak) Limanı :** 2007 yılına kadar TCDD tarafından işletilen İzmir Limanı gerçek liman olma özeliğine 1967 yılında kavuşmuştur. 2006 yılında 850,000TUE konteyner elleçlenen İzmir Limanı 902,000m2’dir. 2007 yılında özelleştirme kapsamında, TCDD İzmir Limanı, 49 yıl süre ile “işletme hakkı verilmesi” yöntemiyle özelleştirilme ihalesi 03.05.2007 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmelerinde en yüksek teklifi 1.275.000.000 - ABD Doları’na Global Yatırım Holding-Ege İhracatçılar Birliği-Hutchison Holding Ortak Girişim Grubu tarafından alınmıştır.⁶² Özelleştirme süreci devam etmektedir.
- c) **Mersin Limanı:** T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü’ne bağlı Mersin limanının 36 yıl süreyle işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla açılan ihale sonucunda en yüksek teklif 755 milyon ABD doları bedelle

⁶² (Çevrimiçi) <http://www.oib.gov.tr>, 26.08.2007.

PSA-Akfen O.G.G. tarafından verilmiştir. PSA- Afken O.G.G ile Özelleştirme İdaresi arasında 11.05.2007 tarihi itibarıyla sözleşmesi imzalanmış ve satış bedeli peşin olarak tahsil edilmiştir.⁶³ Modern Liman mantığına kavuşması 1962 yılında olan Mersin Limanı, Mersin Uluslararası İşletmeciliği A.Ş. adıyla işletilmektedir. 994,000m2 alana sahip liman, 2006 yılında 650,000TUE konteyner elleçlemiştir.

Mersin Limanı'nın PSA-Akfen OGG'ye devredilmesinin ardından bir açıklama yapan Afken Yönetim Kuruluşu Başkanı Hamdi Akın, Mersin Limanıyla bölge ekonomisinin yeni bir döneme girdiğini, amaçlarının Mersin Limanı'nı Doğu Akdeniz'in en büyük ve en işlek limanı haline getirmek olduğunu bildirmiştir.⁶⁴ Singapur küçük yüzölçümlü bir ada devleti olmasıyla beraber liman tecrübesi çok büyük ve bir uluslararası lojistik merkez olmuş bir ülkedir. PSA (Singapur Liman İdaresi)'nin tecrübelerini Mersin Limanına aktarılmasıyla Akdeniz'in en büyük ve en verimli limanı olabilmesi hedefi süreç içerisinde kendini gösterecektir.

3.2.3.1.2. ÖZEL LİMANLAR VE ÖZELLEŞTİRME

Özelleştirme, kamusal mülkiyete konu olan fiziksel ya da mali varlıkların özel kişi ya da işletmelere satışı ya da bir başka tanımlamayla bir mal ya da hizmetin üretim ve/veya dağıtımını sağlamak üzere özel şahıslara ya da işletmelere imtiyaz verilmesi şeklinde tanımlanmaktadır. Limanların özelleştirilmesi, özel sektörün liman hizmetlerinin performansına, liman kolaylıkları operasyonlarına ve finansmanına direkt katılımıdır. Limancılık sektöründe hizmetlerin etkin ve verimli olarak verilmesi ve ticari esneklik sağlamak için özelleştirme bir araçtır.

Türkiye'deki devlet limanların durumu ve özelleştirmeyle yapılanlar konusunda, özel limanların durumuna baktığımızda, liman işletmeciliği alanında

⁶³ (Çevrimiçi) <http://www.oib.gov.tr>, 26.08.2007.

⁶⁴ Transport Dergisi, Haziran 2007 Sayısı, s. 10.

alınacak çok mesafenin, yapılacak çok işin olduğu görülmektedir. Limanların derinleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması, yükleme ve boşaltma operasyon verimliliğinin artırılması, yeni ve büyük limanlar yapılması bunlardan bazılarıdır. Türkiye’deki başlıca özel limanlara baktığımızda;

- a) **Kumport Limanı:** 1994 yılında kurulan Liman, Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik A.Ş. tarafından işletilmekte olup, 384,000m2 alan üzerinde kuruludur ve 700,000 TUE konteyner elleçleme kapasitesine sahiptir.
- b) **Mardaş Limanı:** 1998 yılında kurulan Liman, Mardaş Marmara Deniz İşletmeciliği tarafından işletilmektedir. 201,000m2 alan üzerinde kurulu limanda, 2006 yılında ihracat ve ithalat taşımaları toplamı olarak 531,832 TUE konteyner elleçlenmiştir.
- c) **Marport Limanı:** 1996 yılında kurulan liman, Arkas Holding’e ait olan Marport Liman İşletmeleri San. Ve Tic. A.Ş. tarafından işletilmektedir. Liman, ana terminali 170,000m2, Batı terminali 170,000m2 ve Doğu terminali 69,000m2 olmak üzere 409,000m2 sahaya sahiptir. 1,5 milyon TUE elleçleme kapasitesine sahip limanda, 2006 yılında 962,913 TUE konteyner elleçlemiştir. 4,000 TUE’lük konteyner gemilerinin yanaşmasına müsait bir liman olduğu bildirilmektedir.⁶⁵
- d) **Ev-Yap Limanı:** Kocaeli’ye bağlı Körfez’de 2003 yılında kurulan Ev-Yap Limanı, Evyap Deniz İşletmeciliği Lojistik ve İnşaat A.Ş. tarafından işletilmektedir. 117,500m2 sahaya sahip limanda 2006 yılında 150,000 TUE elleçlenmiştir. Giderek daha fazla deniz taşımacılık hatları tarafından kullanılmakta olan Ev-Yap Limanı, konteyner elleçleme kapasitesini hızla artırmaktadır. Daha önce Haydarpaşa Limanı’nı kullanan Turkon hattı ve ardından ZIM (İsrail) hattı da Evyap Limanını kullanmaya başlamıştır. Sanayi bölgelerinin yoğun olduğu İzmit, Gebze, Adapazarı gibi bölgelerin

⁶⁵ Transport Dergisi, Haziran 2007 Sayısı, “Container, terminals & Handling” eki, s.28.

trafiği bu İzmit'e bağlı limanlara kaymaya başlamıştır. Bu limanların sanayi bölgelerine yakın olmasının ekonomik etkileri önemlidir. Fabrikalardan limana olan iç taşıma maliyetleri düşmekte, Haydarpaşa yada Ambarlı'daki limanlara giden yollar üzerinde konteyner trafiği azalmakta, 2.Boğaz Köprüsü üzerinden daha az konteyner geçmektedir.

- e) **Yılport Limanı:** 2006 Yılında kurulan ve Yıldırım Şirketler Grubu tarafından işletilen Yılport Limanı, İzmit'e bağlı Gebze'dedir. 140,000m2 alana sahip limanda 2006 yılında ithalat ve ihracat taşımaları toplamı olarak 531,832 TUE elleçlenmiştir.
- f) **Borusan Limanı:** Borusan Lojistik Dağıtım Depolama Taşımacılık ve Ticaret A.Ş. tarafından işletilen liman, 2000 Yılında kurulmuş olup, 107,929m2 alana sahip ve yıllık 110,000 TUE konteyner elleçleme kapasitesine sahiptir. Borusan Limanı'nda 2006 yılında 94,772 TUE konteyner elleçlenmiştir.
- g) **Gemport Gemlik Limanı** : İşbankası, Gemlik Belediyesi ve BİSAŞ Grup ortaklığı olan Gemport Gemlik Liman ve Depolama İşletmecileri A.Ş. tarafından işletilen liman, 1987 yılında kurulmuştur. 450,000m2 alana sahip limanın yıllık konteyner elleçleme kapasitesi 200,000 TUE'dür.
- h) **Akport Tekirdağ Limanı** : Akkök Şirketler Grubunun sahibi olduğu Akport Tekirdağ Liman İşletmesi A.Ş. tarafından işletilen liman, 1997 yılında yapılan özelleştirme ile Akport Tekirdağ Liman İşletmesi A.Ş'ye devredilmiştir. 90,000m2 sahaya sahip liman yıllık 180,000 TUE elleçleme kapasitesi mevcuttur. Limana 2 adet 350 metre 'draft'a sahip yanaşma yeri ilave edilmesi planlanmıştır. Bu projenin tamamlanmasıyla Akport, Marmara Bölgesi'nin Avrupa yakasında yer alan demiryolu bağlantısı olan tek liman olma özelliği kazanacaktır. Tekirdağ Limanı'nda; konteyner, genel kargo, dökme yük, dökme sıvı yük elleçlemeleri ve Ro-Ro taşımacılık hizmetleri verilmektedir.

Özel limanların çeşitli sorunları bulunmaktadır. Özel limanların irtifak sözleşmelerine konularak elleçledikleri yüklerden alınan %15 oranında nisbi kira bedeli rekabette eşitsizliğe yol açmaktadır. Devlet limanlarından ve özelleştirilen limanlardan alınmayan bu %15 nisbi kira bedelinin uygulamadan etkilenen özel limanlar tarafından liman ücretlerine yansıtılması, limanlara olan talebin azalmasına ve bu durum da %15’lik kesintilerden elde edilen kazançtan daha fazla gelir kaybına sebep olmaktadır.⁶⁶

Özel liman işletmeciliğinin gelişmesi, denizcilik sektörünün de gelişmesi için önem taşımaktadır. Özel işletmeler, limancılık sistemine rekabet getirecektir. Yeni teknolojileri daha hızlı takip edebilecekler, limanların daha verimli, daha yüksek elleçleme kabiliyeti ve kapasitesiyle işletilmesini sağlayacaklardır.

3.2.3.2.TÜRKİYE RO-RO HATLARI VE ÖNEMİ

Türkiye’nin kalkınma planlarında genellikle taşıma hizmetlerinin, yakıt tüketimi en az ve ülke koşullarına en uygun taşıma sistemleriyle karşılanacağı öngörülmektedir. Ayrıca, yük taşımalarının demiryolu ve denizyoluna kaydırılarak kitle taşımacılığına önem verilmesinin ve sektördeki dışa bağımlılığının en aza indirilmesinin amaçlandığı belirtilmektedir⁶⁷

Taşımacılık sektörü, farklı taşıma türlerinin kullanıldığı kombine taşımacılık ile farklı bir gelişme içine girmiştir. Kombine taşımacılığın en önemli ayaklarından biri olan Ro-Ro taşımacılığı, karayolu taşımacılığının da gelişmesine önemli katkılar sağlayarak maliyet avantajı, zaman avantajı ve transit geçiş belgesi avantajı sağlamaktadır. Ro-Ro hatları ile yapılan taşımalarda araçlar çalışmadan seyrettikleri için yakıt avantajı ve temiz çevre avantajı da olmaktadır.

⁶⁶ Özkan Poyraz, “Türk Denizyolu Taşımacılığın Sorunları ve Çözüm Önerileri” (Çevrimiçi) http://www.forumgazetesi.com/haber_detay.asp?haber_id=18906, 21.10.2007.

⁶⁷ Muzaffer Günay, Ro-Ro İşletmeciliği, Kara ve Deniz Taşımacılığımızda Döviz Tasarrufuna Yönelik Entegrasyon Modeli, Deniz Ticaret Odası Yayını, Yayın No. 3, İstanbul ,1984.

1980 sonrası yaşanan liberalleşme ve dışa açılma döneminde artan dış ticaret hacmine paralel olarak taşımacılık sektörü de gelişme göstermiştir. 1950’li yıllardan itibaren uygulanan karayolu ağırlıklı politikalar neticesinde karayolu taşıma araçları artmış, ama denizyolu ve demiryolu taşımacılığında taşımacılığın payı giderek düşmüştür. Bu liberalleşme yıllarında artan ihracat ve ithalat hacmi karşısında karayolu araçları artmaya başlamış, ancak, transit geçilen ülkelerin verdiği Geçiş Belgesi sayıları artan araç sayısı ve artan dış ticaret hacmi oranında artamamıştır. Ayrıca, Doğu Avrupa’da yaşanan iç savaşlar, rejim değişiklikleri gibi siyasal gelişmeler, Avrupa ülkelerine yapılan taşımalarda diğer önemli bir etken olup taşımacılık hizmetleri için ciddi bir engel oluşturmıştır. Diğer bir gelişme ise, İran-İrak savaşı ve ardından Irak’ın Kuveyt’i işgaliyle başlayan Körfez Krizi olmuştur. Irak, İran ve Suriye’ye yapılan yada bu ülkeleri geçerek diğer Körfez ülkelerine ve Ortadoğu ülkelerine yapılan taşımacılık faaliyetleri bir anda kesintiye uğramış, en aza inmiştir. Türkiye’deki birçok karayolu taşımacılık şirketi, her birinin elindeki yüzlerle ifade edilebilen kamyon ve treyler filoları boşa çıkmıştır.

Türkiye tarafından, komşu ülkelerde ve özellikle de Doğu Avrupa ülkelerinde yaşanan siyasal ve ekonomik gelişmeler ve teknik engellerin sebep olduğu gelişmeler nedeniyle alternatif yollar, alternatif taşıma türleri arayışına girilmiştir. En iyi alternatiflerden biri olarak görülen Ro-Ro taşımacılığı başlatılmıştır.

1990’lı yıllar Ro-Ro taşımacılığının başladığı ve geliştiği yıllar olmuştur denilebilir. 1982 senesinde UND başkanı Saffet Ulusoy ve II. Başkanı Taner Gürkan, dönemin ekonomiden sorumlu Başbakan yardımcısı Turgut Özal’ı ziyaretlerini Taner Gürkan’ın anlatımına göre, Turgut Özal’ın kendilerine ısrarla "ne yapın edin, deniz taşımacılığına girin, "sıfır" faizle size kredi verelim " demiştir. Ziyaret sonrası Ulusoy ve Gürkan, "biz kara nakliyecisiyiz, ne işimiz var denizle" demişler, ancak, bugün Türkiye’nin gerçekleri taşımaları bu taşıma türüne zorlamıştır. Kombine taşımacılık, dünyanın her yerinde az yada çok yapılmaktadır. Dolayısıyla kombine taşımacılık Türkiye’de belki de 25 sene evvel başlamalıydı.⁶⁸ 1990’larda yaşanan

İran-İrak savaşı ve Doğu Avrupa’da yaşanan karışıklıklar, karayolu taşımacılığı önüne büyük engeller çıkarmış ve 1990’ların başında Ro-Ro taşımacılığına bir çözüm olarak başlanılmıştır. 1992 yılında UN Ro-Ro Şirketi kuruldu, 1994 yılında Karadeniz Ro-Ro ve Konteyner Taşımacılığı A.Ş. ve 1998’de Ege Ro-Ro kurulmuş, kombine taşımacılığın güzel bir örneği olan Ro-Ro taşımacılığı, mevcut Ro-Ro taşıma hatları arasında rekabet içinde taşımalar yapılmaya çalışılmaktadır. Uluslararası karayolu taşımacılığında 2006 yılı itibariyle yıllık olarak 75.000 civarında karayolu taşıma aracı Ro-Ro ile Türkiye’den Trieste’ye (İtalya) taşınmaktadır (Tablo.5). Bu araçlar Trieste’den de trene bindirilerek Almanya’ya kadar trenle taşınabilmektedir. Bu da göstermektedir ki, Türk karayolu taşımacısı AB’nin istediği normlara hemen hemen hazır durumda görünmektedir. Türk Ro-Ro taşımacılığı, çok yeni ve hızlı gemilerle yapılmaktadır. Denizdeki önemli Ro-Ro kuruluşlarından birisi UN Ro-Ro şirkettir ve Türkiye’de de bu Ro-Ro sistemi oturmasında önemli katkıları olmuştur.

Ro-Ro taşımacılığının ilk başlangıç yıllarına bakıldığında devletin öncülük ettiği görülmektedir. Devlet’e ait Deniz Nakliyat A.Ş. tarafından 1978 de Kaptan Sait Özek ve Necdet Or ismini verdikleri iki adet Ro-Ro gemisi satın alınmış ve Trieste ile Mersin arasına hizmete konmuştur. Ancak gerek bu Ro-Ro gemilerinin küçük gemiler olması gerekse düzenli hat taşımacılığında, yani tarifeli, günlük, saatli kalkışlarının düzenli olarak iyi hizmet verememeleri sebepleriyle başarılı olamamıştır. 1981 yılına gelindiğinde bu gemilerin yeterli olmadığı anlaşılmıştır. Daha sonra iki adet yolcu da taşıyan gemi yaptırılmış ve bu gemiler de Deniz Nakliyata verilmiştir. Bunları özel kuruluşlar olan UN Ro-Ro ve EGE Ro-Ro gibi yeni şirketler kurularak taşımacılık hizmetleri devam ettirilmiştir. Görülmektedir ki, taşımacılık işine öncelikle devlet başlamış, devlet önyak olmuştur. Eğer bu Ro-Ro sistemi kurulmasaydı, Türk ihracatı ve ihracatçısı AB ile rekabette büyük darbe yeri. Dolayısıyla Ro-Ro taşımacılığını daha da geliştirmek gerekmektedir.

⁶⁸ Taner Gürkan, “Taşımacılıkta Geçen 30 Yıl”, UND’ni Sesi Dergisi, 1996, Bkz. (Çevrimiçi) <http://www.gurtrans.com/basindagur.html>, 15.07.2007.

Ege Denizi, Akdeniz ve Karadeniz ülkeleri ile Türkiye'nin ticareti toplam dış ticaret hacmi içinde önemli bir yer tutmaktadır. Türkiye'nin, aynı deniz kıyılarını paylaştığı komşu ülkeler ile yaptığı yük taşımacılığını deniz yoluna kaydırması mümkündür. Türk deniz ticaret filosunun kombine taşımacılığa uygun Ro-Ro gemileri ile güçlendirilmesi taşıma maliyetlerini düşürerek dış ticarete olumlu katkı sağlayacaktır.⁶⁹

Ro-Ro gemileri ile taşınan karayolu araçları en seri ve güvenli bir şekilde taşınmaktadır. Bu taşıma kapsamında, lokomotifler, vagonlar, kendi tekerleğiyle hareket edebilen veya çekilebilen bütün araçlar, makineler, nakil vasıtaları da yer almaktadır. 31.12.2005 itibariyle Türkiye'nin Ro-Ro taşıma filosu toplam 21 adet Ro-Ro gemisi olup, toplam dwt'u (boş ağırlık tonajı) 176.299, toplam grt'u (dolu ağırlık tonajı) ise 383.258'dir.⁷⁰ Karadeniz Bölgesi'nde çalışan Ro-Ro hatları, 2005 yılında; Rize-Poti hattında 3.648 araç, Trabzon-Soçi hattında 3.403 araç, Samsun-Novorossisky hattında 26.781 araç ve Zonguldak-Kırım hattında ise 15.629 araç olmak üzere, bölge toplamı olarak 49.461 araç taşınmıştır.⁷¹

Rize – Poti hattında bir adet Türk bayraklı ve 35 araç kapasiteli gemi; Trabzon Sochi hattında bir adet Türk Bayraklı 37 araç kapasiteli ve iki adet yabancı bayraklı 37 araç kapasiteli gemi; Samsun-Novorossisky hattında beş adet Türk Bayraklı 392 araç kapasiteli gemi ve Zonguldak – Skadovsk hattında iki adet Türk Bayraklı 117 araç kapasiteli gemi ve bir adet yabancı bayraklı 33 araç kapasiteli gemi sefer yapmışlardır. Marmara Bölgesinde; Pendik –Trieste hattında 107.640 araç ve Ambarlı- Trieste hattında 33.333 araç olmak üzere, bölgesel toplam 140.973 araç taşınmıştır. Pendik-Trieste hattında altı adet Türk bayraklı ve 1320 araç kapasiteli gemiler, Ambarlı-Trieste hattında üç adet Türk Bayraklı 530 araç kapasiteli gemi sefer yapmıştır. Ege Bölgesinde; Çeşme –Trieste hattında 29.591 araç taşınmıştır. Çeşme-Trieste hattında bir adet Türk bayraklı ve 395 araç kapasiteli gemi sefer yapmıştır (Tablo.5).

⁶⁹ TÜSİAD, a.g.e. s.158.

⁷⁰ Deniz Ticaret Odası, "Denizcilik Sektörü Raporu", 2006.

⁷¹ Bkz. Tablo.5. Türkiye'deki Hatlara Göre Ro-Ro Taşımaları

Tablo.5’deki istatistikî bilgilerde, bahsedilen Ro-Ro hatlarında taşınan hem Türk araçları hem de yabancı araçların toplam adetleri görülmektedir.

Tablo.5. Türkiye’deki Ro-Ro Hatlarına Göre Taşınan Araç Sayısı

RO-RO HATLARI	2006	2005	2004	2003	2002	2001
PENDİK/HAYDARPAŞA-TRIESTE	57.692	53.629	55.606	54.047	44.595	40.568
ÇEŞME - TRIESTE	18.286	17.240	16.222	13.898	12.072	9.339
KUMPORT - TRIESTE	0	0	0	0	0	7.864
AMBARLI - TRIESTE	21.726	18.592	19.987	17.040	18.349	0
TEKİRDAĞ - TRIESTE	0	0	0	0	0	14.565
SAMSUN-NOVOROSSISKY	13.885	13.628	11.240	8.080	7.911	8.035
SAMSUN-ILYICHEVSKY	0	0	0	0	0	103
ZONGULDAK-UKRAYNA	9.657	7.786	5.446	5.074	4.395	3.542
RİZE-POTİ	481	2.602	3.044	3.730	701	0
TRABZON-SOCHI	2.957	1.553	1.609	1.651	2.046	2.214
ÇEŞME - BARI/BRIN./ANC.	0	0	0	0	0	0
DERİNCE - KÖSTENCE	0	0	0	0	0	0
DERİNCE-ILYICHEVSKY	0	0	0	0	0	0
ZONGULDAK-NOVOROSSISKY	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	124.684	115.030	113.154	103.520	90.069	86.230

Not: İhracat ve Transit Çıkış Yapan Yüklü Araçlar Dikkate alınmıştır.

Kaynak: RODER 2006 Yılı Verileri, bkz. <http://www.roder.org>

Kombine taşımacılığın en önemli ve işlevsel türü olan Ro-Ro taşımacılığı, Türkiye’nin coğrafi konumunun avantajıyla, karayoluyla uluslararası yük taşımacılığına yeni çıkış yolları ve güzergâhlar sunmaktadır. Bunun en güzel örneği 1995 yılından beri istikrarlı bir şekilde gelişen Haydarpaşa-Trieste hattı ile Türkiye’nin AB üyesi ülkelere giden taşıtlarının en çok tercih ettiği güzergâh olmasıdır. AB’nin 2001 yılında yayınladığı kalkınma planında, taşımacılığın karayolundan kombine taşımacılığa kaydırılması, Ro-Ro taşımacılığına özel önem ve teşvik verilmesini öngörmüştür.⁷² İtalya’da, ulusal taşımacılığın Ro-Ro hattına

⁷² European Commission, “European Transport Policy For 2010: Time to Decide”, White Paper, (Çevrimiçi) http://bookshop.europa.eu/eubookshop/FileCache/PUBPDF/KO3300009ENC_002.PDF, 15.08.2007.

dönüştürülmesini sağlayan “kısa mesafeli deniz taşımacılığı” da giderek önem kazanmaya başlamıştır.

3.2.3.2.1.İSTANBUL-TRIESTE (İTALYA) HATTI

İstanbul – Trieste hattından bahsetmek, bu hattı kuran Roder’den de söz etmeyi gerekli kılmaktadır. Bu açıdan RODER Derneği’nin kuruluşuna ve Trieste hattını nasıl oluşturduğuna bakmak, Ro-Ro hattı kurmanın zorluklarını görme ve anlama bakımından da önemlidir.⁷³

Uluslararası alanda faaliyet gösteren 48 taşımacının bir araya gelmesi ve treylerlerin Avrupa’ya deniz yolu üzerinden ulaştırılmasını amaçlaması ile 1994 yılında UN Ro-Ro işletmeleri A.Ş. kurulmuştur. Uzun yıllar ortaya konan taşımacılık uzak görüşlülüğü ile yola çıkan Roder üyelerinin öncülüğünde kurulan şirket, bugün Avrupa’nın sayılı hatlarından biri haline dönüşmüştür. Başlangıçta Yugoslavya’daki sorunların neden olabileceği sonuçları öngörerek böyle bir oluşuma gitmeleri önemli bir nokta olmuştur. Daha sonra Ro-Ro şirketinin hisse sahipleri sayısı 210’a kadar yükselmiştir. Gelen talepler doğrultusunda İstanbul – Trieste arasında kurulan hat, giderek gelişmiş ve hizmetler Türkiye’nin diğer limanlarından da verilmeye başlanmıştır. Bunlar Çeşme-Trieste ve Ambarlı-Trieste hatlarıdır. İstanbul’daki Ro-Ro terminalindeki üç gemi, İtalya’nın Trieste limanına sefer düzenlemekte ve yılda her iki yönde ihracat ve ithalat taşımaları toplamı olarak 190.000’den fazla araç taşınmaktadır. Bu rakam, AB üyesi devletlere yönelik ihraç taşımalarının yaklaşık yarısına tekabül etmektedir.⁷⁴

Karayolu taşıma araçlarının İstanbul ve İzmir’den Trieste’ye yapılan Ro-Ro taşımaları Türk ihracat trafiği bakımından çok gereklidir. Trieste’ye taşınan treylerler oradan İtalya’nın yanı sıra Portekiz, İspanya, Almanya ve Fransa’ya ulaşmaktadır.

⁷³ Roder Dernek tüzüğü, (Çevrimiçi) http://www.roder.org.tr/TR/RODER/rod_regulations.asp, 16.08.2007.

⁷⁴ Bkz. (Çevrimiçi) <http://www.roder.org.tr>.

Bu hat, gerek Türkiye ile Avrupa arasında karayolu taşıtlarının intermodal taşıma sistemiyle ulaşımının sağlanması yönüyle, gerekse Doğu Avrupa ülkelerindeki geçiş zorluklarından belli oranda kurtulma sebepleriyle önem taşımaktadır.

3.2.3.2.2.ÇANAKKALE-BRINDISI (İTALYA) HATTI

Çanakkale'nin Kepez limanı ile İtalya'nın Brindisi arasında taşıma yapılması amacıyla kurulmuştur. Bu hattın açılış töreninde bir konuşma yapan Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Kepez Limanı'ndan İtalya'nın Brindisi Limanı'na ilk Ro-Ro gemisi seferinin başlatılmasının tarihi bir önemini olduğunu belirterek, "Bugün bizler için tarihi bir gün. Bugün ayrıca Çanakkale'den başlatılan tarifeli açık seferleri ile İstanbul-Çanakkale arasındaki mesafe altı saatten yarım saate inmiş oldu. Kepez'de başlatılan Ro-Ro gemisi seferleri ile artık treylerler Çanakkale'den İtalya'ya, oradan da Avrupa'ya gönderilecek. Türkiye'de deniz ticaretinin önemi çok büyüktür. Bu büyümede deniz ticaretindeki artış önemli bir yeri tutuyor" demiştir.⁷⁵ İşte böyle bir ümitle açılan hat yalnızca dört ay dayanabilmiş ve kapanmıştır. Hattın kapanmasının önemli bir nedeni İstanbul - Trieste ve Çeşme- Trieste hatlarının daha rasyonel tercihler olmalarıdır. Çünkü Çanakkale - Brindisi hattı İtalya'nın en güney noktasına uzanan bir hat iken, Trieste odaklı İstanbul ve Çeşme hatları ise İtalya'nın iç bölgesindeki limana teslimat yapmaktadır. Bu da zaten avantajlı olduğu düşünülerek kullanılan Ro-Ro taşımacılığını sorunlu bir durum olan kara taşımacılığına itmektedir. Böylece Çanakkale - Brindisi hattı ancak dört ay faaliyette kalabilmiştir.

Ro-Ro hatlarının kurulmasında, çıkış ve varış yeri seçimi iyi analiz yapılarak seçilmelidir. Bir kombine taşımacılık sistemi olan Ro-Ro taşımacılığının başarılı olabilmesi için mümkün olduğunca az karayolu kullanılacak güzergâhlar tercih edilmelidir. Türkiye koşullarına en uygun denizyolu ulaştırma sistemi olarak düşünülen Ro-Ro taşımacılığı, son yıllarda ülkenin tarım ve sanayi sektöründeki

⁷⁵ Burası Çanakkale gazetesi, 05.12.2006.

dikkate değer gelişmeleri paralelinde, üretilecek işlenmiş ürünlerin önümüzdeki dönemde gerek Avrupa ülkelerine gerekse Akdeniz ve Karadeniz ülkelerine daha fazla oranda Ro-Ro gemileriyle taşınacağı değerlendirilmektedir.

3.2.3.2.3.ÇEŞME-TIRIESTE (İTALYA) HATTI

Çeşme-Tirieste hattı da UN Ro-Ro bünyesinde kurulmuştur. Hattın kullanım sıklığına bakıldığında, birçok anlamda irrasyonel bir proje olan Çanakkale –Brindisi hattına oranla oldukça sık kullanılan bir hattır. Türkiye’nin iç bölgelerinden yüklenen araçlar, iç gümrüklerde işlemlerin bitirilmesini müteakip, karayolu ile Pendik, Ambarlı ve Çeşme Ro-Ro terminallerine intikal etmektedirler. Söz konusu araçlar, Komple Ünite diye ifade edilen Çekici+Yarı-Römork veya sadece Yarı-Römork şeklinde araçlardan oluşmaktadır. İkinci halde, Ro-Ro terminallerine intikal eden Yarı-Römorkların çekicileri, Türkiye’de bırakılmakta ve gemilerde sadece Yarı-Römorklar taşınmaktadır. Taşımanın bu ayağını karayolu taşıması teşkil etmektedir.

Bu hatlarda gidiş-dönüş yolculuğu, araçların gemilere yüklenme ve boşaltma süreleri de dahil olmak üzere altı gün sürmektedir. Bu doğrultuda, Trieste limanına haftanın birkaç günü birden fazla gemi yanaşmaktadır. Taşımanın bu ayağını kısa mesafeli deniz taşımacılığı teşkil etmektedir.

Trieste’de araçların gemiden indirilmesini ve AB transit giriş gümrük işlemlerinin yapılmasını müteakip, önemli sayıda bir araç, bu sefer refakatli kombine taşımacılık diye adlandırdığımız, sürücülerinde araçlar ile birlikte olarak trenlere yüklenmekte ve Salzburg’a (Avusturya) hareket etmektedir. Trenler, yirmi araç yükleyecek kapasitede olup, her iki yönde günde üç sefer düzenlenmektedir. Seyir süresi dokuz saattir. Taşımanın bu ayağını kombine taşımacılık oluşturmaktadır. Trenlerden inen araçlar, bu sefer son noktaya kadar yolculuklarına gene karayolu ile devam etmektedir. Gemilerde taşınan Yarı-Römorklar ise Trieste’de konuşlandırılmış çekiciler ile birleştirilerek yolculuklarına karayolu veya tren ile

devam etmektedirler. Son noktaya yapılan taşımaların bu ayağını gene karayolu taşınması teşkil etmektedir.

Türkiye-İtalya arasında kurulan kısa mesafeli deniz taşımacılığı hattında kullanılan Ro-Ro gemileri, non-ropax diye tanımlanan, bir başka ifade ile sürücülerin gemi ve yüklenen araçlar ile seyahat etmediği tipte gemilerden oluşmaktadır. Bu nedenle, sürücülerin Trieste’de gemiden inen araçlarını alıp yollarına devam edebilmeleri için, öncelikle Trieste’ye intikalleri gerekmektedir. Bu soruna, efektif bir çözüm getirilmiş ve sürücülerin İstanbul’dan önce Ljubljana’ya (Slovenya), daha sonra buradan otobüslerle Trieste’ye intikalleri sağlanmaktadır. Tamamen Lojistik bir planlama ile geliştirilen bu model, şu anda bilindiği kadarı ile dünyada ilk defa uygulanan ve eşine rastlanmayan tek uygulamadır. Sürücüler, İstanbul’dan, gemilerin hareketinden yaklaşık iki gün sonra Ljubljana’ya uçurulmakta, dönüş yolculuğunda ise, gemilerin Trieste’den hareketinden hemen sonra Türkiye’ye getirilmektedir. Böylelikle, sürücülerin bir gidiş-dönüş yolculuğunda dört gün gibi süreyi tasarruf etmeleri sağlanarak, bu zamanın aileleri ile birlikte geçirmeleri imkânı yaratılmaktadır.

Projenin sosyal açıdan değerlendirildiğinde son derece önem taşıyan bu özelliği, istihdam edilen personel arasında çalışma memnuniyetini sağlamış ve doğal olarak iş verimliliğine önemli katkılarda bulunmuştur. 1994 yılından beri aksaksız yürütülen bu sistemde, sürücülerin İstanbul-Ljubljana-İstanbul arasında seyahat etmeleri amacı ile üç adet Airbus A320 tipi uçak kullanılmakta olup, haftanın her günü, her iki yönde bir uçak seferi düzenlenmektedir. Araçların Türkiye’de gemilere yüklenmesini müteakip, gümrük evrakı, Trieste’ye gemilerin varışlarından iki gün önce ulaştırılmakta ve gümrük işlemleri tamamlanmaktadır. Böylelikle, gemiler ile bilahare gelen araçların büyük bir bölümünün işlemleri daha önceden tamamlanarak, gemiden inen araçların direkt olarak Trieste Limanı’nı terk etmesi sağlanmaktadır. Bu uygulama, “Tam Zamanında Taşıma” konsepti prensipleri doğrultusunda taşımacılara önemli bir zaman tasarrufu kazandırmaktadır. Bu hatta çalışan gemi adetleri, gemilerin ortalama treyler kapasitesi ve zaman tarifesi Tablo.6’te gösterilmiştir.

Tablo.6.Türkiye-Trieste (İtalya) Ro-Ro Hatları ve Gemi Adedi

Ro-Ro Hattının Adı	Çalışan Gemi Adedi	Gemilerin Ort. Treyler Kapasitesi	Zaman Tarifesi
Pendik-Trieste (Türkiye-İtalya-Türkiye)	6	175	Her gün
Ambarlı-Trieste (Türkiye-İtalya-Türkiye)	3	175	Çarşamba, Cuma, Cumartesi
Trieste-Çeşme (İtalya-Türkiye)	3-4	107	Salı, Cuma, Pazar
Çeşme-Trieste (Türkiye-İtalya)			Çarşamba, Cuma, Pazar

Kaynak: <http://www.roder.org.tr>, 2006.

Ayrıca 2006 yılında Trieste varışlı Ro-Ro hatlarından yapılan taşımaların %64,32'si Yarı-Römork taşımacılığı şeklinde gerçekleşmiştir. Ro-Ro hatlarının 2006 yılı kullanımına ilişkin istatistikî bilgiler Tablo.7'de verilmiştir. Trieste hattında yapılan taşımaların diğer hatlarla da karşılaştırıldığında Ro-Ro taşımalarının büyük oranda bu hatta yapıldığı görülmektedir. İtalya, Ro-Ro taşımacılığında çok ilerlemiş bir ülkedir. Türkiye taşımalarının yanı sıra İspanya, Portekiz, Fransa, Fas, Tunus, İsrail, Mısır gibi Akdeniz ülkelerine düzenli Ro-Ro servis veren gemi işletmeleri vardır. AB'nin Akdeniz'e kıyısı ülkelerinde gerek denizyolu taşımacılığı gerekse Ro-Ro taşımacılığı gelişmiş durumdadır.

Tablo.7. Ro-Ro Hatları Dolu İhracat Taşımaları

	2006			2005		
	TÜRK	YABANCI	TOPLAM	TÜRK	YABANCI	TOPLAM
PENDİK/HAYDARPAŞA-TRIESTE	53653	4039	57692	50760	2869	53629
ÇEŞME – TRIESTE	17304	982	18286	16385	855	17240
AMBARLI – TRIESTE	19139	2587	21726	16339	2253	18592
SAMSUN-NOVOROSSISKY	12134	1751	13885	11731	1897	13628
ZONGULDAK-UKRAYNA	5231	4426	9657	4352	3434	7786
RİZE-POTI	470	11	481	2561	41	2602
TRABZON-SOCHI	2957	0	2957	1553	0	1553
TOPLAM	110888	13796	124684	103681	11349	115030

Kaynak: <http://www.roder.org.tr>, 2006.

AB, karayolu taşımacılarını denize kaydırmak için denizyolunu teşvik etmektedir. Zaman içerisinde çok daha fazla gelişme içinde olacağı görülmektedir. Türkiye'nin de denizyolu taşımacılığının gelişmesi için Avrupa ülkelerinde uygulanan benzer sistemler örnek alınmalıdır. Ro-Ro gemilerinin tercih edilmesinde en büyük etkenlerden birisi şüphesiz fabrikada üretilen malın bir tek taşıyıcı araca sadece bir kez yüklenip boşaltılmasına olanak vermesi ve taşıma süratini büyük ölçüde olmaktadır. Böylece hem yüklerin aktarılması esnasında meydana gelebilecek hasarlara karşı korunması ve hem de daha az yol kateden araçların yıpranma sürelerinin azalması sağlanmaktadır. Karayolu ile kıyaslandığında Ro-Ro taşımacılığı daha çevreyi az kirleten, yol sıkışıklıklarını ortadan kaldıran bir sistemdir.

3.2.3.2.4.ZONGULDAK-SKADOVSK (UKRAYNA) HATTI

Zonguldak'tan Ukrayna'nın Evpatoria ve Skadovsk limanlarına üç adet Ro-Ro şirketi toplam üç gemi ile çalışmaktadır. Şirketlerin gemi sayıları ve kapasitelerine baktığımızda,Karadeniz Ro-Ro; Zonguldak – Skadovsk arası 85 araç kapasiteli Ulusoy-2 adlı gemi ile faaliyet göstermektedir. Marmara/Cenk Denizcilik; Zonguldak – Evpatoria arasında 52 araç kapasiteli Yusuf Ziya Öniş adlı gemi ile faaliyet göstermektedir.

Zonguldak - Ukrayna arasında çalışan Ro-Ro hatlarının ortalama sefer süresi normal hava şartlarında tek yön 20 saattir. Zonguldak, Ro-Ro hatlarının kullanım oranı 2004 yılından itibaren sürekli artış göstermiştir. Bu artış, ihraç taşımalarda 2005 yılında % 43, 2006 yılında % 24 ve 2007 yılının ilk dört ayında % 41 oranında gerçekleşmiştir. Görüleceği üzere gerek Türk taşımacılar, gerekse yabancı taşımacıların Zonguldak Ro-Ro hatlarını kullanım oranları sürekli artış göstermektedir(Tablo.8).

Tablo.8. Zonguldak’tan Ro-Ro Hatları ile Taşınan Toplam Taşıt Sayıları

YILLAR	İHRAÇ			İTHAL	
	TÜRK	YABANCI	TRANSİT YABANCI	TÜRK	YABANCI
2004	3.541	1.152	753	3.617	1.797
2005	4.352	2.628	806	4.471	3.372
2006	5.231	3.451	975	5.465	4.048
2006 (4 Ay)	1.310	945	300	1.461	1.246
2007 (4 Ay)	2.158	1.024	414	1.962	1.133

Kaynak: <http://www.roder.org.tr>, 2007.

Ro-Ro kullanım oranlarının bu olumlu artışına karşın, Zonguldak’ta ayrıca park alanının olmaması, Ro-Ro limanının da maksimum 150 araç park edebilecek potansiyele sahip olması yoğunluklar yaşanmasına neden olmaktadır. Gelen araçlar tahliye edilmeden giden araçların gemiye bindirilmesi mümkün olmamaktadır. Sürücüler için sosyal tesislerinin olmaması da ayrı bir sorundur. Limanın sahibi olan Türkiye Taşkömürü İşletmeleri mevcut liman sahasını en kısa zamanda genişletmeli ve liman sahası sorununu çözmelidir.

3.2.3.2.5.SAMSUN-NOVOROSSYK (RUSYA) HATTI

1994 yılında kurulan Samsun – Novorossyk Ro-Ro hattında taşımalar Karadeniz Ro-Ro şirketine tarafından yapılmaktadır. Türkiye’nin yoğun bir şekilde ticaret yaptığı ülkeler olan Rusya, Ukrayna ve Kazakistan’ın coğrafi konumlarına bakıldığında TIR araçları tarafından taşınan malların en güvenilir, en süratli ve en ekonomik şekilde bu devletlere ulaşımının Karadeniz’de faaliyet gösteren Ro-Ro gemileri vasıtasıyla olacağı görülmektedir. Bu karayolu taşıma araçlarının karayolu ile bu devletlere ulaşabilmeleri için 3–4 ülkeyi geçmeleri ve binlerce kilometre yol yapmaları gerekmektedir. Karayolu ile yapılan taşımalar için ekstra akaryakıt giderleri, geçiş belgesi giderleri, geçilen devletler için vize giderleri, araç giderleri

(amortisman, lastik, tamir-bakım-onarım giderleri v.b.), sürücü giderleri ve en önemlisi büyük zaman kayıpları oluşturmaktadır. Bu yüzden bu devletler ile yapılan taşımalar gemi ağırlıklı yapılan taşımalar olmaktadır.

Samsun-Novorossyk hattının açılışını teşvik eden “Türkiye-Rusya Hükümetlerarası Karma Ekonomik Komisyonu” Altıncı Toplantısı Protokolü’nde hattın açılışına dair şu ibare bulunmaktadır: “Rus tarafı, Rusya ve Türkiye limanları arasında deniz-nehir ve Ro-Ro gemileri ile yük taşımacılığının artırılması amacıyla, Türk tarafının tekliflerini incelemeye hazır olduğunu belirtmiştir. Bu kapsamda, Samsun-Novorossyk güzergâhında Ro-Ro seferlerinin başlatılması memnuniyetle not edilmiştir. Taraflar, Türkiye’den Rusya’nın Kavkaz Limanı’na tren ferri seferleri düzenlenmesi hususunu incelemeyi kararlaştırmışlardır. Taraflar, deniz taşımacılığının tehlikesiz bir şekilde yapılması yönündeki işbirliğinin daha da geliştirilmesi hususunda anlaşmışlardır.”⁷⁶ Devletlerin aldığı kararlar da özel sektör işletmelerinin önünü açmaktadır.

3.2.3.2.6.TRABZON-SOCHI (GÜRCİSTAN) HATTI

Trabzon-Sochi hattıyla ilgili olarak bu hat Karadeniz bölge ülkeleri için büyüktür. Bu hattın yıllık araç sayısı 2957 adettir. Karadeniz Ro-Ro hatlarının kendilerine özgü sorunları vardır. Şöyle ki, Karadeniz hattında verilen Ro-Ro taşımacılığı hizmeti, Türkiye’de hizmet veren diğer Ro-Ro hatlarından ve başka ülkelerle yapılan Ro-Ro taşımacılık hizmetlerinden farklı ve zorluklar içermektedir.

Limanlar arası transit sürelerinin kısa olması (14 – 15 saat), çalışılan limanlara yakın havaalanlarının bulunmaması, bu hatlarda taşınan yolcuların ve sürücülerin havaalanı ve limanlar arası transferlerinde problemlerin yaşanması sebebiyle Karadeniz hattında çalışması gereken gemilerin Ro-Ro gemilerine oranla

⁷⁶ Türk-Rus Hükümetlerarası Karma Ekonomik Komisyonu Altıncı Dönem Toplantısı Protokolü (Çevrimiçi) <http://rega.basbakanlik.gov.tr/Eskiler/2005/03/20050309-6.htm>, 06.10.2007.

çok daha büyük maliyetli, aynı zamanda yolcu da taşıyabilen ropak gemiler olması gerekmektedir. Bir başka büyük sorun da “Geçiş Belgeleri”nde uygulanan kısıtlama ve yaşanan sorunlardır. Rusya’da 2000 yılına kadar verilen 10,500 adet ikili-transit geçiş belgesi, 2001 ve 2002 yıllarında 3,000 adete düşürülmüş, 2002 yılında ise 5,000 adete çıkarılmıştır. Yine Rusya, Ukrayna ve Kazakistan için verilen geçiş belgeleri çok yetersiz kalmaktadırlar. Bu devletlerin 2006 yılı için Türkiye’ye sağladıkları geçiş belge kotaları;

- Rusya Geçiş Belgesi Kotaları

İkili anlaşma kapsamı:5,000

3 . ülke kapsamı :1,500

- Ukrayna Geçiş Belgesi Kotaları

İkili anlaşma kapsamı:1,500

Transit ülke kapsamı : 1,500

Yeşil Transit kapsamı: 1,500

3 . ülke kapsamı :1,750

- Kazakistan Geçiş Belgesi Kotaları

İkili anlaşma kapsamı:3,000

Bu geçiş belgesi açığı, Türk şirketler tarafından yüklemesi yapılan her Rus ve Kazak plakalı araç karşılığı verilen 4 adet tek tip “Bonus Belge” ile bugün için karşılanmaya çalışılmaktadır. Ancak bu da yeterli olmamaktadır. Çoğu kez araçlar ve gemiler bu yüzden limanlarda beklemek zorunda kalmaktadır.

Rusya ve Ukrayna’da bulunan limanların altyapı, saha, rıhtım ve bağlantılı karayollarının yetersiz olması, Ro-Ro taşımacılığının hep aynı limanlardan yapılmasına sebep olmaktadır. Bu da Türkiye’de daha yakın ve daha avantajlı olan limanlara taşıma yapılamamasına neden olmaktadır. Daha önceki yıllarda bu hatlarda taşıma kapasiteleri (40-60 treyler) düşük olan Ro-Ro gemileri ile hizmet verilirken, günümüzde geçiş belgelerinin kısıtlı olması ve çok büyük oranlarda artan maliyetler(yakıt, liman ücretleri v.b.) nedeniyle zarar edilmesi sonucunda, büyük maliyetli yatırımlar sonrası kapasiteleri yüksek olan (85–90 treyler) Ro-Ro gemileri ile hizmet verilmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Gemi kapasitelerinin artması doğal

olarak gemi sayılarının azaltılmasına sebep olmuştur. Geçiş belgesi yokluğu dolayısıyla limanlarda yüzlerce araç olmasına ve gemilerin de sefere hazır olmalarına rağmen, sık sık limanlarda bekleme maliyeti doğmaktadır. Bu durum daha fazla sefer yapmayı engellemektedir. Sürekli yaşanmakta olan bu sıkıntılar nedeni ile Karadenizde hizmet vermiş olan aşağıdaki Ro-Ro hatları kapanmak durumunda kalmışlardır.

Kapanan hatlar ve kapanma yıllarına bakıldığında;

- Rize-Poti hattı 2006 yılında,
- Samsun-Ilchevsky hattı 2001 yılında,
- Derince –Ilchevsky hattı 1999 yılında,
- Derince-Köstence(Romanya) hattı 1998 yılında,
- Zonguldak-Novorossiysky hattı da 1998 yılında kapanmıştır.

Örnekleri çoğaltmak istediğimizde 2006 da başlayan Dikili-Volos hattının da kapanmak zorunda kaldığı ve yine Kepez-İtalya arasında birkaç ay önce başlayan hattın da zarar nedeniyle kapandığı taşımacılık politikalarımıza dikkat çekilmesi bakımından önem taşımaktadır.

3.2.3.2.7.YURTIÇİ TAŞIMACILIK RO-RO HATLARI

Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenen ve yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan Kabotaj Kanunu gereğince Türk gemileri tarafından yapılan denizyolu taşımaları olarak ifade edilen kabotaj taşımaları, Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenen ve yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan, Kabotaj Kanunu gereğince Türk gemileri tarafından yapılan denizyolu taşımalarını içermektedir. Yurt içi denizyolu taşımacılığını yurt içi yük ve yolcu taşımaları olarak iki ayrı kategoride değerlendirmek yerinde olacaktır.⁷⁷

⁷⁷ TUSİAD, a.g.e., s.154

Yurt içi denizyolu yük taşımalarına ilişkin istatistiksel verilerde sorunlar bulunmaktadır. 2002 ve 2003 yıllarına ait kabotaj yükleme ve boşaltma bilgilerine ulaşılamamaktadır. Ayrıca teorik olarak eşit olması gereken yükleme ve boşaltma miktarı arasında farklılıklar bulunmaktadır. Bu farklılık ve dengesizlikler, liman ve iskelelerde yükleme ve boşaltmaların aynı esaslarla yapılmamasından, bazen gemilerin açıkta limbo yapması nedeniyle yaşanan veri kaydı sorunlarından, bazı iskelelerde istatistik tutulmamasından ve kum gemilerinin denizden çektikleri kumu limanlarda boşaltmalarından kaynaklandığı düşünülmektedir. 2004 yılında kabotaj yüklemeleri 14,539,714, boşaltma ise 14,678,638 ton olarak gerçekleşmiştir Bu oran yurt içi taşımalarda deniz taşımacılığının çok düşük oranlarda kullanıldığını göstermektedir.⁷⁸

Kabotaj taşımacılığının canlandırılması ve rekabet şartlarının düzeltilebilmesi amacıyla 2004 yılında liman ücretlerinde indirim yapılmıştır. Fakat uygulamada bu indirimlerin ithalatçı ve ihracatçıya pek yansıtıldığı söylenemez. Ayrıca, 01.07.2003 tarih ve 2003/5868 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ve 31.12.2003 tarih ve 25333 sayılı Mükerrer Resmi Gazetede yayınlanan 6 seri numaralı Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği gereğince, Milli Sicile ve Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı kabotaj hattında münhasıran yük ve yolcu taşıyan gemilere, ticari yatlara, hizmet ve balıkçı gemilerine miktarı her geminin teknik özelliklerine göre tespit edilmek ve bu akaryakıtı kullanacak geminin jurnaline işlenmek kaydıyla verilecek akaryakıtın ÖTV tutarı sıfıra indirilmiştir.⁷⁹ Yurt içi denizyolu yolcu ve araç taşımaları ağırlıklı olarak Türkiye Denizcilik İşletmelerinin (TDİ) yolcu gemisi ve feribotları ile İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.'nin (İDO) deniz otobüsleri ve feribotları ile gerçekleştirilmektedir.⁸⁰

İDO'nun yeni projesi, şehir içindeki ağır taşıt yükünü en az seviyeye indirmek için yapılacak yasal düzenlemeler ile treylerlerin şehir içinden geçişinin yasaklanması planlanmaktadır. Ağır taşıtlar, Mudanya ile İstanbul Ambarlı Limanı bölgesi arasına konacak Ro-Ro gemileriyle taşınacak ve geçiş ücreti olarak yakıt ile

⁷⁸ A.e.

⁷⁹ Deniz Ticaret Odası, Denizcilik Sektör Raporu, 2005, s.72.

⁸⁰ TUSİAD, ag.e., s.155

otoban ücretine denk bir rakam belirleneceği ifade edilmektedir. İDO'nun yaptıracağı 140 treyler kapasiteli 'Ropax' tipi gemiler, her gün karşılıklı altı sefer gerçekleştirecek şekilde ve bir günde yaklaşık 1.700 treylerin İstanbul trafiğine girişinin engellenmesi planlanmaktadır.⁸¹

Türkiye’de kabotaj yüklerine hizmet veren yeterli liman bulunmamaktadır. Özellikle önemli yük trafiği bulunan bölgeler arasında yük taşımacılığını geliştirebilmek amacı ile kabotaj yüklerine hizmet veren liman yatırımlarının gerçekleştirilmesi gerekmektedir.⁸²

Tablo.9. Yurtiçi Denizyoluyla Taşınan Yük Miktarı (ton)

Yıllar	2002	2003	2004	2005
YÜKLEME (ton)	16.480.210	13.647.620	14.539.714	14.238.305
BOŞALTMA (ton)	20.847.595	12.633.778	14.678.638	13.858.655

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı Liman Sayfası

Tablo.9’de görüleceği üzere 2005 yılında yurtiçi denizyoluyla yapılan yüklemeler 14.238.305, boşaltmalar ise 13.858.655 ton olarak gerçekleşmiştir.

2005 Yılında yurtiçi deniz taşımacılığı alanında taşınan toplam 14,2 milyon tonun % 37,68’ini katı yükler % 62,32’sini ise sıvı yükler oluşturmaktadır (Tablo.10). Yine Denizcilik Müsteşarlığı’nın 2000, 2001, 2004 ve 2005 yıllarını kapsayan yurtiçi denizyolu yükleme ve boşaltma miktarları ton bazında Tablo.10’da belirtilmektedir.

⁸¹ “Sonunda Deniz ulaşımının Önemi Anlaşıldı”, (Çevrimiçi)
http://www.turizmtv.com/haber.php?haber_id=30, 27.09.2007.

⁸² TÜSİAD, a.g.e., s.158

Tablo.10. Yurtiçi Denizyolu Taşımacılığında En Fazla Taşınan Yük Çeşitleri

KATI YÜKLER	YÜKÜN MİKTARI (TON)	SIVI YÜKLER	YÜKÜN MİKTARI (TON)
KÖMÜR	964.133	MOTORİN	3.351.163
DÖKME ÇİMENTO	948.374	FUEL OIL	2.033.457
CURUF	414.450	JET YAKITI VE BENZERİ	1.033.510
RULO SAÇ	355.637	BENZİN	866.872
DEMİR CEVHERİ	299.595	HAM PETROL	485.625
MERMER	242.433	KALYAK	322.750
İNŞAAT DEMİRİ	231.200	NAFTA	242.000
KUM	225.720	MAKİNA YAĞI	102.227
KÜTÜK DEMİR	201.755	SÜLFÜRİK ASİT	82.702
TOPRAK	153.080	LPG (SIVI. PETROL GAZI)	76.130
GÜBRE	150.978	GAZ YAĞI	49.643
PİRİT	137.939	SANAYİ MAMÜLLERİ	47.500
MOZAİK	123.320	KİMYA SAN. MAM	36.782
BAKIR CEVHERİ	103.835	ASFALT	31.600
DİĞER	811.930	DİĞER	111.966
TOPLAM	5.364.379	TOPLAM	8.873.926

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, Denizcilik Sektör Raporu, 2006.

Yurtiçi deniz taşımacılığıyla (kabotaj hattında) taşınan 5.3 milyon tonluk katı yüklerin %17,9'u kömür, % 17,6'sı dökme çimento ve % 7,7'si ise curuf taşımasıdır. Kabotajda taşınan 8,8 milyon tonluk sıvı yüklerin ; % 37,7'sini Motorin, % 22,9'unu Fuel Oil ve % 11,6'sını Jet yakıtı oluşturmaktadır(Tablo.10). 2005 Yılı itibariyle yurtiçi deniz taşımacılığında en fazla yükleme yapılan limanlarımız sırasıyla; İzmit, Aliğa ve Karadeniz Ereğli; en fazla boşaltma yapılan limanlarımız ise Ambarlı, İstanbul ve Aliğa'dır.

Ayrıca, 01.07.2003 tarih ve 2003/5868 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ve 31.12.2003 tarih ve 25333 sayılı Mükerrer Resmi Gazetede yayınlanan 6 seri nolu Özel Tüketim Vergisi Genel tebliği gereğince, Milli Sicile ve Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı Kabotaj hattında münhasıran yük ve yolcu taşıyan gemilere, ticari yatlara, hizmet ve balıkçı gemilerine miktarı her geminin teknik özelliklerine göre tespit edilmek ve bu akaryakıtı kullanacak geminin jurnaline işlenmek kaydıyla verilecek akaryakıtın ÖTV tutarı sıfıra indirilmiştir. 01.01.2004 İtibariyle

uygulanmaya başlanan ÖTV'si indirilmiş yakıt dağıtımının denizyolu kabotaj yük ve yolcu/araç taşımacılığının payının yükseltilmesi ve teşvik edilmesi sağlanmıştır.

Ağustos 2006'da İstanbul Lines şirketi, 90 kamyon kapasiteli Ro-Ro gemisi ile Haydarpaşa – Bandırma Limanları arasında günlük düzenli seferlere başlamıştır. Ayrıca yine Ağustos 2006'da Rize İpekyolu Deniz Taşımacılığı Tic. A.Ş. tarafından Marmara Marmara Ereğlisi - Bandırma Limanı arasında Ro-Ro seferleri başlatılmıştır.

Yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında az da olsa Ro-Ro taşımacılığının başlaması önemli olmakla beraber, çok uzun bir sahile sahip Türkiye için övünülecek kadar yurtiçi denizyolu taşımacılığının geliştirilemediği açıklıkla görülmektedir. Türk limanları arasında yüklerin Türk bayraklı deniz taşıtlarıyla yapılması olarak bilinen kabotaj hattında yük taşımacılığının çok düşük olması mevzuatlardan ve bürokrasinin engellemelerinden kaynaklanmaktadır. Yurtiçi deniz taşımacılığı yeterince rekabete açılmamış, uygulanan karayolu ağırlıklı bir taşıma sisteminin yanında ilgisiz kalmıştır. Oysa ki yurtiçi deniz taşımacılığı denize kıyısı olan her Avrupa ülkesinde gelişmiştir. Türkiye'nin yurtiçi denizyolu taşımacılığı, AB'ye uyum sebebiyle veya üyelik gerçekleştiğinde AB ülkelerinin rekabetine açılacak, Türk taşımacıların rekabet gücü diğerleri karşısında çok düşük kalacaktır. O bakımdan, gerekli mevzuat düzenlemeleri yapılarak yurtiçi deniz taşımacılığı önündeki engeller bir an önce kaldırılmalı, hatta yurtiçi deniz taşımacılığı bir ulusal taşıma politikası olarak özendirilmelidir.

3.2.3.3.KONTEYNER TAŞIMACILIK HATLARI

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra artan dünya ticaretinin ortaya çıkardığı elleçleme sürelerinin kısaltılmasının gerekliliği ve özellikle de gemilere mal yüklemelerinde ortaya çıkan zaman kayıpları ve maliyet artışlarının önlenmesi amacı ile malların, boyutları standardize edilmiş iri sac kutu veya sandıklarda ilk yükleme

noktasından son boşaltım noktasına kadar taşınması fikrinden hareketle ortaya çıkan konteyner taşımacılığı, günümüzde dünya üzerindeki ticari küreselleşmenin en önemli aracı haline gelmiştir.⁸³ Ticaret gemileri ile taşınan yükler genellikle yükleme, taşıma, boşaltma sırasında bazı hasarlara uğramaları nedeniyle yükler konteyner denilen çelik kasalara, kaplara konularak taşınmasına başlamış ve bu taşıma son yıllarda önemli derecede artış göstermiştir. Konteynerlerin taşınması için, yapılan özel gemilere de konteyner gemileri adı verilmektedir. Konteyner yükleme ve boşaltmasının çok hızlı yapılması da çok büyük bir avantaj olarak kabul edilmektedir.

Konteyner taşımacılığı, son elli yıl içerisinde hızlı bir artış göstermiştir. Sahip olduğu avantajlar nedeniyle büyümenin hız kesmeden önümüzdeki yıllarda da devam etmesi beklenmektedir. Ancak Türkiye’de henüz ana konteyner limanı bulunmamaktadır. Liman Master Planında, Mersin ve İzmir Çandarlı Bölgelerinde ana liman yapılması gerektiğinin belirtilmesine rağmen, aradan geçen süre içerisinde yatırıma yönelik bir gelişme sağlanamamıştır. İspanyol Hükümetinin desteği ile yaptırılan proje, fizibilite ve çevresel etki değerlendirme çalışmalarının tamamlanmış olmasına rağmen her iki projede de yatırımların gerçekleştirilmesine ilişkin bir adım atılmamıştır. Türkiye’de hala bir ana liman olmaması yüklerin ek maliyetler ile aktarılarak gönderilmesi kadar bölgemizdeki aktarma yük trafiğinden yeterince faydalanamamamıza neden olmaktadır.⁸⁴

Konteyner taşımacılığındaki payın artırılması amacıyla; önemli üretim merkezlerinde yüklerin sisteme erişebilirliğini artıracak ve demiryolu-liman entegrasyonunu güçlendirecek konteyner kara terminallerinin kurulması çalışmaları süratle yapılmalıdır. Üretim merkezleri konumunda olan Organize sanayi bölgelerine raylı sistem döşenmeli ve limanlarla bağlantısı yapılmalıdır. Konteyner taşımacılığı ise tüm ülkeler gibi, Türkiye için de önemli bir taşıma şeklidir. Önümüzdeki yıllar için konteyner taşımacılığında ön görülen artışlar göz önünde bulundurulduğunda

⁸³ (Çevrimiçi) <http://www.tasimacilar.com/haber.asp?wtc=haber&id=3949>, 13.09.2007.

⁸⁴ TUSİAD, a.g.e., s.157

konteyner gemilerine duyulacak olan talebin yükselerek devam edeceği görülmektedir. Ege, Akdeniz ve Karadeniz devletleri ile Türkiye'nin ticareti toplam dış ticaret içinde önemli bir yer tutmaktadır.⁸⁵

Dünya üzerindeki TEU kapasitesinin % 75' i ve bütün tam bölmeli konteyner gemilerinin % 65' i sadece 15 işletici (operator) tarafından kontrol edilmektedir. Bunların en büyüğü, dünya filo kapasitesinin % 12,8'ini oluşturan 849.000 TEU kapasitesini işletmekte olan APM-Maersk şirkettir. Bu en büyük 15 işleticinin 9 tanesinin filolarının büyük kısmı küresel ittifak içinde yer almaktadır. Tüm konteyner kapasitesinin yaklaşık % 28.7' si üç ittifak içinde (CHKY İttifakı⁸⁶, Grand Americana dahil Grand İttifakı⁸⁷ ve New World İttifakı⁸⁸) çalıştırılmaktadır. Üç büyük ve bağımsız taşıyıcı ile beraber (APM-Maersk, MSC ve CMA-CGM Group) bu küresel oyuncular, dünya konteyner taşımacılığındaki tüm TEU kapasitesinin yaklaşık % '35 sini oluşturan pazar payına sahiptirler. Bu ittifaklar kendi aralarında çeşitli işbirlikleri anlaşmaları yapabilmektedir. Grand İttifakı ile Grand World İttifakı yaptıkları anlaşmalarla kendi aralarında hat mensubu gemilerde kapasite değişimi yapmaktadır. Asya-Avrupa ve Asya-Akdeniz ticaretinde ve Asya-Kuzey Amerika'nın Doğu sahilleri arası taşımalarda da ittifak arasında ortak birliği mevcuttur.⁸⁹

Tablo.11'de dünya'nın en büyük konteyner hat işletmecilerinin toplam TEU kapasitesi, toplam konteyner kapasitesi içinde yüzde oranı yer almaktadır. Ayrıca Tablo.11'de, ilk 100 hat işleticisi içinde ilk 20'si sıralanmaktadır. AXS-Alphaliner Top-100 2007 yılı araştırmasında ilk yüz hat işleticisi içinde iki adet Türk hat işleticisi yer almaktadır. Bunlar, 48'inci sırada Arkas Holding şirketlerinden birisi olan Emes Hattı, ve diğeri Kalkavan Ailesinin sahip olduğu Turkon Hattı

⁸⁵ A.e., s.158

⁸⁶ CHKY Alliance Üyeleri: Cosco, Hanjin, K Line, Yang Ming'dir.

⁸⁷ The Grand Alliance, 1998 yılında kuruldu. Üyeleri: Hapag-Lloyd, Germany; MISC Berhad, Malaysia; Nippon Yusen Kaisha (NYK), Japan; ve Orient Overseas Container Line (OOCL), Hong Kong.

⁸⁸ The New World Alliance APL, Hyundai Merchant Marine and Mitsui O.S.K Lines Ltd'dir.

⁸⁹ "Grand Alliance and the New World Alliance Announce Co-Operation On Key Trades", (Çevrimiçi) http://www.apl.com/press_releases/html/press_release_20051006.html, 04.10.2007.

bulunmaktadır. Dünya sıralamasına bakıldığında, konteyner kapasitesi olarak her iki armatörün de kapasitesi, dünya konteyner kapasitesi sıralamasında %1’lik payın altında bulunmaktadır.

Tablo.11. Dünyanın En Büyük Konteyner Hatları İşletmecileri - 2007

Sıra No	Hat Adı	Tue	Oran
1	APM-MAERSK	1,881,619.00	16.1%
2	MSC	1,214,486.00	10.4%
3	CMA-CGM	891,803.00	7.6%
4	EVERGREEN	619,462.00	5.3%
5	HAPAG-LLOYD	494,516.00	4.2%
6	CSCL	431,550.00	3.7%
7	COSCO CONTAINER LINE	430,472.00	3.7%
8	APL	401,625.00	3.4%
9	NYK	375,925.00	3.2%
10	OOCL	341,583.00	2.9%
11	HANJIN / SENATOR	339,681.00	2.9%
12	MOL	333,857.00	2.9%
13	K-LINE	306,486.00	2.6%
14	ZIM	274,828.00	2.3%
15	HAMBURG-SÜD GROUP	273,959.00	2.3%
16	YANG MING LINE	272,813.00	2.3%
17	CSAV GROUP	248,987.00	2.1%
18	HYUNDAI M.M.	196,782.00	1.7%
19	PIL (PASIFIC INT’L LINE)	168,979.00	1.4%
20	WAN HAI LINES	137,656.00	1.2%
48	EAST MED EXPRESS (EMES)	19,197.00	0.2%
62	TURKON LINE	12,675.00	0.1%
	DİĞER	2,028,225.00	17,3%
	TOPLAM	11,697,166.00	100%

Kaynak: AXS-ALPHALINER TOP 100, 2007.

Türkiye'nin dünya denizcilik sektöründe payının oldukça düşük olduğu, konteyner kapasitesinden görülmektedir. Bu iki Türk armatörü de özel sektör kuruluşu olup, devlete ait denizyolu konteyner taşımacılık hattı bulunmamaktadır.

Denizyolu taşımacılığına konteyner hatları itibariyle baktığımızda, Türkiye limanlarından dünyanın çeşitli bölgelerine direkt yada aktarmalı olarak konteyner taşımacılığı yapılmaktadır. Taşıma güzergâhlarına konteyner hatları temelinde baktığımızda, Amerika hattı, Asya hattı, Avrupa hattı, Karayipler hattı, Akdeniz hattı, Avustralya-Yeni Zelanda hattı, Uzakdoğu hattı, Güney Afrika hattı, Hindistan hattı olarak sınıflandırılabilir. Türkiye ile bu hatlarda yapılan taşımaların durumu aşağıda incelenmektedir.

Türkiye ile Asya arasındaki önemli denizyolu trafiğindeki taşıma hacmi 2006 yılında artmaya devam etmiş, özellikle ithalat yükleri miktarında önemli artışlar kaydedilmiştir. Buna karşılık, ihracat yük arzının yetersizliği nedeni ile konteynerlerin boş olarak geriye dönme oranı da artmıştır. İhracat navlunları düşerken, ithalat navlunları seyrini korumaktadır. Artan petrol fiyatları Yakıt Ayarlama Faktörü (BAF) olarak adlandırılan ve deniz hat işletmecilerini dalgalanan akaryakıt fiyatlarından korumak için navluna ek olarak alınan ilave bir masraf kalemi olup navlunu ödeyen taraftan alınmaktadır. Döviz Ayarlama Faktörü (CAF) olarak adlandırılan ve deniz hat işletmecilerini dalgalanan kur ve kurlar arası değişimden korumak için navluna ek olarak tahsil edilen bir ücret olup, bu CAF rakamları 2007 yılı ilk altı ayında %12 civarında seyretmektedir. Ayrıca taşımanın yoğun sezonu olarak görülen Temmuz-Aralık döneminde Yoğun Sezon Sürsalyası (PSS) alınmaktadır. Yine 2007 Nisan ayından itibaren Uzakdoğu ithalatlarında yaşanan artışa paralel olarak yeni bir uygulama olarak 14 ton ve üzeri 20'FT konteyner yüklemelerinde Ağır Tonaj Sürsalyası (HTS) getirilmiştir. Kura dayalı değerlendirilen Türk Lirası, yatırımı ve üretimi teşvik etmeyen hükümet politikaları, üretici ve sanayicileri bile ithalata yönlendirmiştir. Artan ithalat grafiği uzak doğu ülkelerinden yükselerek taşımaları artırmıştır. Uzak Doğu hattında, Türkiye istikametine taşımacılık alanında bir artış kaydedilmektedir.

Avrupa hattında, 2006 yılında Türkiye ile Avrupa arasında taşınan yük miktarında gözle görülür artış kaydedilmiş olmakla beraber, bu hattaki yükün önemli bir kısmı Kara Avrupa'sına karayolu ile taşınmaktadır.

Karayipler ekonomisinin git gide gelişmesinden ve Venezüella, Kolombiya ve Orta Amerika'da yaşanan olumlu gelişmelerden dolayı güneye giden yük hacminde pozitif bir eğilim beklenmektedir. ABD'nin Karayıp Bölgesi'ndeki devletleri teşvik politikaları kapsamında belli ölçüde ABD şirketleri bu ülkelerde üretim yaptırmakta, Türkiye'den bu ülkelere işlenmek üzere hammadde, yarı mamul, kumaş vs taşınması yapılmaktadır. Karayıp bölgesi limanlarına Türkiye limanlarından direkt gemi seferleri bulunmamaktadır. Türkiye'den Karayıp ülkeleri limana yapılan denizyolu taşımaları 2 ila 4 limanda aktarmalı olarak servis verilebilmektedir.

Akdeniz bölgesinde devam eden siyasi problemlere rağmen Güney yönüne yapılan ticaretin hacmi olumlu gelişme göstermektedir. Mısır'a yönelik denizyolu taşımacılığında Mısır ile ABD arasındaki NSB anlaşması sebebiyle özellikle hammadde ve yarı mamul ihracatında artış gözlenmektedir. EuroMed işbirliği ve artan komşuluk ilişkileri sebebiyle Türkiye'den Suriye'ye yapılacak ticaret hacminde de gelişmeler beklenmektedir. Türkiye ekonomisindeki gelişmeye paralel olarak Akdeniz ülkeleriyle yapılan ithalat ve ihracat taşımalarında artış gözlenmektedir. Akdeniz limanlarının Türkiye'ye yakın olması sebebiyle kısa mesafeli deniz taşımacılığı yapılmakta olup, Akdeniz'deki hemem hemen her limana aktarmasız gemi servisi bulunmaktadır.

Güney Afrika ekonomisinde 2005 yılında muhtemelen %4 civarında bir büyüme gerçekleştirmiştir. Ülke içinden gelen talepler de bu büyümeyi desteklemektedir. 2007 yılı için yapılan tahminler de olumludur. Ayrıca hükümetin yeni altyapı programından konjonktürü canlandıracak teşviklerin geleceğinden bahsedilmektedir. İçinde bulunduğumuz yılda Avrupa ile Güney Afrika arasındaki konteyner trafiğinde hem Güney hem de Kuzey yönüne ılımlı bir büyüme kaydedilmiştir. Navlun ücretleri 2005 ve 2006 yıllarına göre navlun seviyelerinin biraz üzerinde seyretmektedir. Ama gemilerin masrafları ve özellikle de depo

fiyatlarındaki artışlar bu sonuçları etkilemektedir. Limanlardaki yapısal sorunlar 2005 yılında da ticaret hacmini etkilemeye devam edecektir. Limanların altyapılarına çok az yatırım yapılmasının sonucu olarak yüklerin elleçlenmesinde gecikmeler meydana gelmektedir. Limanların kapasiteleri acilen artırılmalıdır, Özellikle gittikçe ihracata yönelik üretim yapan otomobil sanayi ve aşırı talebin görüldüğü madencilik sektörü daha büyük yükleme limanlarına ihtiyaç duymaktadır.⁹⁰

Avrupa'dan Hint Okyanusu'ndaki adalara yapılan ihracat 2005 yılında sadece yaklaşık %1 oranında artmıştır. Bununla birlikte her bölge oldukça farklı gelişme göstermektedir. Avrupa'dan La Reunion'na giden yük miktarları artarken Mauritius ve Madagaskar'a yönelik taşıma miktarında hafif düşüş veya duraklama görülmektedir. Buna karşılık bu ülkelere Asya'dan ithal edilen mallarda gittikçe artış olmaktadır. Hint Okyanusu'ndaki adalardan Avrupa'ya gönderilen yük miktarları ise bir önceki yılın seviyelerinde seyretmektedir. Hindistan ve Pakistan için dış ticaretinin hızla büyüdüğü, ihracatlarının ticaretin artacağı tahminleri yapılmaktadır. Hindistan ve Pakistan'ın bazı limanlarından Türkiye'ye aktarmasız servis bulunmaktadır.

3.2.4.DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI VE DEMİRYOLU HATLARI

Osmanlı İmparatorluğu'nun yerine kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti, ulaşım alanında yeterli olmayan bir miras devalmıştır. 1923 yılında kurulan yeni devlete Osmanlı İmparatorluğu'ndan 4.138 km uzunluğunda demiryolu ile 18.335 km yol kalmıştır. Bu yolların 13.835kilometresi bozuk ve kaplama genişliği sadece üç metre olan şose ile 4.450 kilometresi toprak yoldu.⁹¹

19.yy da en etkili ve güvenilir ulaşım sistemi demiryolu taşımacılığı olmuştur. Cumhuriyet döneminde de ulaşım sorunun çözümüne demiryollarından başlanılmış

⁹⁰ DPT, "IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı".

⁹¹ Süleyman Barda, "Münakale Ekonomisi", İstanbul, İktisat Fakültesi Yayını, no.154, 1964, s.187.

ve “ülkeyi demiryolu ile örme” programı uygulanmıştır. Batılı devletlerin içinde bulundukları uygarlık seviyesine gelmelerinde demiryolu taşımacılığının önemi bilindiğinden Türkiye’de uygulanan program II. Dünya Savaşı sonuna kadar sürdürülmüştür.

Cumhuriyetin ilk yıllarında devlet bir taraftan yeni demiryollarının yapımı için planlar hazırlarken, diğer taraftan yük ve yolcu vagonlarını ve mevcut demiryollarını onarma çalışmıştır. Ülkedeki demir yollarının bir kısmı yabancı şirketlerin ellinde, bir kısmı ise devlet idaresindeydi. 1923 yılında çıkarılan bir kanunla Türkiye’de inşa edilecek hatların bundan böyle devlet eliyle işletilmesi hükme bağlanmış olup, yabancı şirketlerin elinde olan demiryolları da parası ödenerek millileştirilmiştir. Bu millileştirilme süreci 1943 yılına kadar devam etmiştir.⁹²

Cumhuriyetin ilk yıllarında karşılaşılan kaynak sıkıntısı nedeniyle demiryolu yapımı sınırlı kalmış olup, 1930 yılına kadar ancak 633 km demiryolu inşa edilebilmiştir. Demiryolu yapımı 1930 – 1940 yılları arası oldukça gelişme göstermiş, on yıllık süreçte 2.484 km raylı sistem döşenmiştir. 1923 ila 1930 yılları arasında yılda ortalama 184 km ray döşenmesine karşılık, 1930 ila 1940 yılları arasında 2.484 km ray döşenmiş, yıllık ortalama 250 km demiryolu yapılmıştır. 1943 yılından 1996 yılına kadar toplam 1.548 km demiryolu yapıldığı düşünüldüğünde Cumhuriyetin ilk çeyreği demiryolları açısından önemi büyüktür. Cumhuriyetin ilk döneminde uygulanan demiryolu politikalarıyla hedeflenen amaçlara baktığımızda;

- Ülkenin doğal kaynaklarına ulaşmak,
- Tüketim ve üretim merkezlerini birbirine bağlamak, limanlar ile iç bölgeler arasında demiryolu ile ulaşımı sağlamak,
- Ekonomik kalkınmayı ülke geneline yarak iç bölgelerin de gelişmesini sağlamak,
- Malların ve insanların taşınma hareketliliğini temin ederek, ekonomik ve sosyal kalkınmayı beraber sağlamak,
- Milli güvenliğin gerektirdiği şekilde bir demiryolu şebekesine sahip olmak,

⁹² Osman Tiftikçi, Türkiye’de Ulaşım Sorunu ve Demiryollarımız, İstanbul, BTS, 1996, s.13.

şeklinde sıralanabilmektedir.

Bu amaçlara kısmen ulaşılmış olup, Ereğli kömür havzasına, Ergani bakır işletmelerine, Adana tarım kaynaklarına demiryolu ile ulaşılabilmiştir. Zonguldak gibi bazı limanların iç bölgeler ile bağlantıları sağlanmıştır. Demiryolu yapımı Batı Anadolu'dan doğu Anadolu'ya kaydırılarak ekonomik kalkınmanın tüm ülke üzerine yayılması hedeflenmiş olup, demiryolu 1927'de Kayseri'ye, 1930'da Sivas'a, 1931'de Malatya'ya, 1933'de Niğde'ye, 1935'te Diyarbakır'a, 1939'da Erzurum'a ulaşmıştır.⁹³

Demiryollarının Türkiye'deki bugünkü mevcut durumuna baktığımızda, demiryolu ağı toplamı 10.984 km olup bu ağın 8.697 km'si ana hattır. Mevcut demiryolu ağının 2.305 km'si elektrikli ve 2.665 km'si sinyallidir. Demiryolu yoğunluğu açısından Türkiye, AB üyesi devletlerle karşılaştırıldığında en az yoğunluğa sahip ülkedir. Ana şehirlerarasındaki koridorlarda taşımacılık nispeten eskimiş bir altyapı üzerinde sürdürülmektedir. Demiryolu altyapısının en önemli problemi büyük nüfuslu şehirlerarasındaki demiryolu hatlarının yüksek hız ve kaliteli servise uygun olmamasıdır. Km başına toplam trafik birimi itibarıyla da Türkiye AB ortalaması olan %3,2'nin oldukça altındadır.⁹⁴

Türkiye'de demiryolu taşımacılığı, ulaştırma bakanlığına Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. Demiryollarında tekel konumunda işletmecilik yapan TCDD'nin yeniden yapılandırılması çalışmalarının yanı sıra yüksek hızlı tren işletmeciliğine geçmek amacıyla Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesinin yapım çalışmaları devam etmekte olup, Ankara-Konya Hızlı Tren projesinin altyapı ihalesi yapılmıştır.⁹⁵

Dünya genelinde demiryolları küreselleşmenin yarattığı düzene uyum sağlamak için önemli bir yapısal değişim sürecinden geçmektedir. Bu süreç içinde

⁹³ Atik, Saffet: "Türkiye'de Demiryollarının Tarihi Gelişim Süreci ve Mekan Organizasyonuna Etkileri", 1.Ulusal demiryolu Kongresi (Bildiriler), Ankara, Hacettepe Vakıfları Meteksan İşletmesi, 1979, s.125.

⁹⁴ Bkz.(Çevrimiçi) <http://www.ubak.gov.tr>.

⁹⁵ DPT, "IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı", s.37.

demiryollarının yapıları ve devletle ilişkileri yeniden değerlendirilmekte ve düzenlenmektedir. Günümüzde demiryollarının diğer ulaştırma türleri karşısındaki rekabet gücünü artırma çabalarının yanı sıra mevcut altyapıda birden fazla işleticinin faaliyetine imkân vererek sektör içi rekabet yaratılmaya çalışılmaktadır.

Türkiye’de de demiryolu taşımacılığının ulaştırma sektörü içindeki rolünün yeniden tanımlanmasını, demiryollarının piyasa koşullarına uyumlu, etkin ve ticari odaklı hizmet üretmesini sağlayacak yasal çerçeve ve politika belirlenmesine yönelik olarak, TCDD’nin yeniden yapılanmasını amaçlayan bir proje hazırlanmış, ancak uygulamaya konulamamıştır. Yeniden yapılanmanın gerçekleştirilememesi ve demiryolu işletmeciliğinin gelişen teknoloji ve yönetim tekniklerinin gerisinde kalması temel sorun olmaya devam etmektedir. Bu durum, özellikle yük taşımalarını olumsuz etkilemekte, kuruluşun mali yapısını bozmaktadır.

3.2.5.KOMBİNE TAŞIMACILIK

Türkiye gibi coğrafi konumu itibariyle tüm ulaştırma türlerinin rahatça uygulanabileceği bir ülkede, taşımacılığının hemen hemen tamamının sadece tek taşıma türü üzerinden yapılması kabul edilebilir bir durum değildir. 2000 yılına gelindiğinde, karayollarında meydana gelen izdihamın, gerek çevreye verdiği zarar ve gerekse trafik kazalarında meydana gelen can kayıpları uygulanan politikada değişiklik yapılmasını gündeme getirmiştir. Bu gerçekten hareketle, çevreye dost bir taşımacılık türü olan demiryolu taşımacılığının tekrar canlandırılması, yeni hatların inşası ve mevcut hatların iyileştirilmesi yönünde çabalar sarf edilmesi gereği ortaya çıkmıştır.⁹⁶ Bu sebeple, Türkiye Ulaştırma Politikasının ulaştırma alt sektörleri arasındaki dengeleri sağlayacak bir Ulaştırma Ana Planı çerçevesinde geliştirilmesini zorunluluğu vardır. Bu amaçla, Ulaştırma Bakanlığı, Üniversitelerle işbirliği içinde bir Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmaları yaptırarak, bu Planı 2005 yılında

⁹⁶ Enis Öksüz, “Avrupa Birliği Mevzuatına Uyum Çalışmalarında Ulaştırma ve Telekomünikasyon Hizmetleri,” Yeni Türkiye Dergisi, S.36, Kasım-Aralık 2000, s.1556

tamamlamıştır. Bu plan ile amaçlanan, kara, deniz, hava ve demiryolu taşımacılığının birbirine paralel olarak gelişimini gerçekleştirmek, ayrıca uygulamaya konulacak projelerle, deniz ve hava taşımacılığı ile demiryolu işletmeciliği öncelikli olmak üzere, ulaşım türleri arasında gerekli dengeyi sağlamaktır.⁹⁷

Taşımacılık sistemleri arasındaki dengeye baktığımızda, küçük politikalarla değiştirilmesi kolay görülmemektedir. Her bir taşıma türünün derneği, lobisi, koruyucu gücü olduğu görülmektedir. Türkiye’de duruma baktığımızda, Karayolu taşımacılığı yapan şirketleri UND, TND, UNKODER gibi dernekler temsil etmekte; Taşıma İşleri Organizatörü olarak adlandırılan Freight Forwarder şirketleri UTİKAD temsil etmekte, Ro-Ro İşletmecilerini de RODER temsil etmektedir. Bu dernekler aynı zamanda birer çıkar ve baskı grubudur. Çalışmalarıyla, faaliyet ve davranışlarıyla da baskı grubu özelliğini göstermektedirler. Ancak şu da gözlemlenen bir durum ki, bu dernekler ağırlıklı olarak yönetiminde olanların ve yönetimin belirlenmesinde ağırlığı olanların hak ve menfaatlerini diğer üyelerinkine nazaran daha çok ön planda tutmaktadırlar ve o yönde politikalar belirlenmesinin çabası içindedirler. Bu baskı ve çıkar grupları, Türkiye’nin ulaştırma politikalarının belirlenmesinde de söz sahibidirler.

VIII. Kalkınma Planı’nda, ulaştırma sektöründe, alt sistemlerin birbirlerini tamamlayıcı bir yapı içerisinde gelişebilmesi, ekonomik ve sosyal yaşamın gereksinimlerinin yerinde, zamanında, en ekonomik ve güvenli biçimde karşılanabilmesi için sistemin bir bütün olarak ele alınmasını sağlayacak bir Ulaştırma Ana Planının bulunmaması, alt sektörlerin hemen hepsinde birbirinden bağımsız kısa vadeli çözümlere yönelmelerine neden olmuştur, denilmektedir.⁹⁸

Sürdürülebilir ulaştırma politikalarının oluşturulmasında, karayolu ulaşımının hâkimiyeti yerine, deniz ve demiryolu ulaştırma sistemlerine de ağırlık verilmeli, iki ve daha fazla farklı taşıma türünün bir arada kullanıldığı bir taşıma sistemi olan

⁹⁷ (Çevrimiçi) <http://www.ubak.gov.tr>, 07.06.2007.

⁹⁸ DPT, “VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı”, Sekizinci Kısım, 691.Paragraf, s.77. (Çevrimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/viii/plan8str.pdf>, 26.12.2006

kombine taşımacılığın daha fazla ön plana çıkartılmalıdır.⁹⁹ Kombine taşımacılığa önem verilmesiyle taşıma türleri arasında denge sağlanabilecek ve uzun dönemde ülkenin taşımacılık sistemi daha doğru yönde gelişme gösterecektir.

3.2.6.BORU HATTI TAŞIMACILIĞI

Ulaştırma alanında taşımacılık türlerinden bir olan boru hattı taşımacılığı, günümüzde petrol ve doğalgaz gibi enerji kaynaklarının taşınması ve yaşamın her alanında kullanılan suyun taşınması bakımından çok önemli hale gelmiştir. Doğal kaynaklar ne ülke bazında ne de bölge bazında dengeli dağılmıştır. Ağılıklı olarak Suudi Arabistan, Kuveyt, Irak gibi Arap devletleri petrol kaynakları bakımından zengin iken, Rusya, Türkmenistan, İran gibi devletler de doğalgaz kaynakları bakımından zengindir. Boru hatları hem ülke içi dağıtımda, hem de uluslararası dağıtımda bu kaynakların taşınması bakımından en uygun yoldur.

Boru hattı taşımacılığı yatırımlarının, enerji planlaması ile ilişkilendirilerek programlanması bugüne kadar sağlanamamıştır. Bu yatırımlarının Türkiye genel enerji dengesi içindeki yerini uzun vadeli olarak belirleyecek kapsamlı bir çalışmaya dayandırılması önemini korumaktadır.

Günümüzde, enerji kaynaklarının kontrolünü sağlamak temeline dayanan Avrasya'da süren güç mücadelesi, ülkeler arasındaki rekabetten ittifaklar arası rekabete dönüşmüştür. Petrol ve doğal gaz kaynaklarını çıkarmaktan belki de daha önemlisi bu kaynakları kontrol etmek çok daha önemli hale gelmiştir.¹⁰⁰ Ortadoğu, Kafkaslar ve Orta Asya'da yaşanan güç mücadelesi de belki de enerji ve enerji koridorlarının kontrolü noktasında kendini göstermektedir.

⁹⁹ Metin Çancı, "Ulaştırma Politikalarımız Ne Kadar Gerçekçidir?" Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası, Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, 4 Ağustos 2005, S.7670, s.5.

¹⁰⁰ Haktan Bırsel, "Avrupa Birliği mi? Ulusal Bütünlüğü mü? : Tehdit", 1.b., İstanbul, IQ Yayıncılık, Temmuz 2007, s.55.

AB'nin en son genişlemesiyle Romanya ve Bulgaristan'ın üyeliği ile Karadeniz'e çıkış sağlanmıştır. Bu yöndeki genişleme çabalarının hedefinin Güney Kafkasya'ya el atmak ve Gürcistan ve Azerbaycan'ın ve hatta Ermenistan'ın yakın bir zamanda yeni genişleme hedefi olabileceği şeklinde değerlendirilebilmektedir. Bunun önemli kanıtı AB'nin çok önem verdiği ve bu dönemde çok gündemde tuttuğu NABUCCO Projesi olarak gösterilmektedir.¹⁰¹

Enerji kaynaklarının taşınması bakımından Türkiye'nin boru hattı taşımacılığı politikasına baktığımızda, öncelik ülkenin kendi ihtiyaçlarının karşılanması önceliğinde yoğunlaşmaktadır. Doğal gaz arz kaynaklarının çeşitlendirilmesi politikası çerçevesinde 1996 yılında İran ile imzalanan doğal gaz sözleşmesi, Rusya'dan sağlanacak doğal gazın Karadeniz'den geçirilerek Samsun üzerinden Ankara'ya ulaştırılması konusunda 1997 yılında alım-satım anlaşması yapılmıştır. Bu kapsamda yapılan çalışmalar doğrultusunda Samsun-Ankara doğal gaz taşıma hattı projesinin yapımına başlanmıştır. Ayrıca, Türkmen doğal gazının ithali ile ilgili sözleşme 1999 yılında imzalanmış ve diğer devletlerden de doğal gaz temini konusunda ikili görüşmeler sürdürülmektedir.

1974 yılında imzalan Irak-İskenderun petrol boru hattı projesinde de 750 milyon Dolar yapım bedelinin Irak sınırları içindeki bölümünün 350 milyon Dolar maliyeti de Türkiye tarafından karşılanmış, fakat sözleşmede ne yazık ki petrol fiyatından bağımsız 35 cent/varil olarak sabit taşıma ücreti öngörülmüş ve zamanın Başbakanı Bülent Ecevit'e bu ücretin petrol fiyatının bir oranı olarak değiştirilmesi gereği kabul ettirilememiştir.¹⁰² 1996 yılında Irak-Türkiye ham petrol boru hattından kısıtlı olarak transit ham petrol taşınmasına başlanmıştır. Temmuz 2006'da Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) ana ihraç boru hattı projesi hizmete girmiştir.

¹⁰¹ A.g.e., s.62.

¹⁰² DPT, "VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı", Sekizinci Kısım, 691.Paragraf, s.77. (Çevrimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/viii/plan8str.pdf>, 26.12.2006.

Ağustos 1990 tarihinde körfez kriziyle kapatılan Irak-Türkiye ham petrol boru hattı, Irak ile Birleşmiş Milletler arasında yapılan anlaşma sonucunda 1996 yılında geçici olarak kısmen hizmete açılmıştır. Ancak, bu hattaki petrol taşımacılığı faaliyeti asgari düzeyde bulunmakta ve bu durumun sektörde ağırlığı gittikçe artan doğal gaz boru hattı yatırımlarının finansmanına olumsuz etkisi devam etmektedir.

İzmit rafinerisinden petrol ürünlerini Marmara Bölgesi'ne taşımak amacıyla projelendirilen 127 km uzunluğundaki İzmit (İPRAŞ)-İstanbul (Haramidere) akaryakıt boru hattı tesisi projesi devam etmektedir.

Kasım 1999 yılında yapılan AGİT Zirvesi'nde, BTC ana ihraç boru hattı projesinin gerçekleşmesine yönelik Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan tarafından hükümetlerarası anlaşma imzalanmış ve Temmuz 2006'da hizmete girmiştir. Doğal gaz kullanımının ülke düzeyinde yaygınlaştırılmasına yönelik olarak doğal gaz dağıtım şebekesi işletici şirketlerin kurulmasını kolaylaştırıcı düzenlemeler yapılması çalışmaları hükümetçe yürütülmektedir.

Doğal gaz kullanımının yurt çapında yaygınlaştırılması politikası çerçevesinde; İran'dan satın alınacak 10 milyar m³ doğal gazı tüketim noktalarına ulaştıracak Doğu Anadolu doğal gaz ana taşıma, Doğal Gaz Güney taşıma hattı ve Konya-İzmir doğal gaz taşıma hattı projeleri ile 16 milyar m³ Rus doğal gazının Karadeniz'den geçerek Samsun üzerinden Ankara'ya ulaşımını sağlayan Samsun-Ankara doğal gaz taşıma hattı projesinin yapımı IX.Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Kredi görüşmeleri sürdürülmekte olan Karacabey-İzmir doğal gaz taşıma hattı projesi devam etmektedir.¹⁰³

Doğal gaz kullanımının konut ve ticari sektörlerde sağlıklı bir şekilde yaygınlaştırılmasına yönelik yeraltı depolama yatırımları konusunda ilerleme kaydedilemediği görülmektedir. Yeni doğal gaz boru hattı, dağıtım şebekeleri ve

¹⁰³ DPT, "IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı", Beşinci Kısım, 137.Paragraf, s.25. (Çevrimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan9.pdf>, 21.02.2007.

bağlantı hattı yatırımları, doğal gazın Türkiye genel enerji dengesi içindeki yerini uzun vadede ne olacağı, kaynakların durumu iyi etüt edilmesi, yatırımlar ona göre planlanması gerekmektedir.

Yeni doğal gaz boru hattı yatırımları öncelikle arz kaynaklarının çeşitlendirilmesi istikametinde ele alınmalı, sanayinin kullanım potansiyelinin ve çevre sorunlarının fazla olduğu yerler ile nüfusun yoğun olduğu bölgelerin ihtiyacının karşılanmasına yönelik olarak programlamalar yapılmalı ve arz istikrarının sağlanması için doğal gaz depolama yatırımlarına öncelik verilmelidir.

2006 yılı AB ilerleme raporuna göre; Türkiye, ana trans-Avrupa ulaşım eksenlerinin komşu ülkelere uzatılması konusunda “Yüksek Düzeyli Grup”a katılmıştır. Grubun tavsiyelerini uygulaması beklenmektedir. Enerji ağı programında, Topluluk, arz güvenliğini güçlendirirken, Avrupa elektrik ve gaz piyasalarında rekabeti artıracak aktarım altyapı fizibilite projelerini desteklemektedir. Türkiye-Yunanistan doğal gaz bağlantı hattının inşası gecikmiştir. Hazar ve Orta Asya bölgesinden başlayarak Türkiye üzerinden Avrupa’ya uzanan NABUCCA Doğal Gaz Boru Hattı AB’nin öncelikli projelerindendir. Türkiye bu projenin gerçekleşmesi için gayretlerini sürdürmelidir. Bu projeyle ilgili sınırlı bir gelişme sağlanmıştır. Türkiye’nin bu alandaki uyumu görece olarak erken bir aşamadadır.¹⁰⁴

10 Mayıs 2005 tarihinde petrol pompalanmaya başlanan Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı Türkiye’nin 21.yüzyılda enerji koridoru olarak dünya enerji politikalarında artan önemini kanıtlayan ve yıllardır siyasilerce dile getirilen Türkiye’nin Doğu-Batı Enerji Koridoru olmasındaki kararlılığını ortaya koyması açısından önemlidir.¹⁰⁵ Ayrıca bu boru hattının enerji akışını gerçekleştirmeye başlaması ile Boğazlar üzerindeki tanker yükü de azalacak, AB pazarlarına Boğazlar

¹⁰⁴ “AB İlerleme Raporu-2006”, (Çevrimiçi) http://www.disisleri.gov.tr/NR/rdonlyres/9033EEB0-E80C-46D0-AB4D-A5767882853A/0/IlerlemeRaporu_8Kasim2006_TamamininCevirisi1.pdf, 25.12.2006.

¹⁰⁵ Cenk Pala, Hasan Kanbolat, “Bakü-Tiflis-Ceyhan 21. Yüzyılın İpek Yolu”, Stratejik Analiz, Cilt. 6, S.62, Haziran 2005, s.18

yoluyla taşınan enerjinin de güvenliği artacaktır.¹⁰⁶ Böylece Türkiye, Avrupa Birliği'nin artan petrol ihtiyacını karşılayacak önemli bir kaynak için transit ülke konumunu güçlendirmektedir.¹⁰⁷ Boğazlardan geçiş güvenliği, İstanbul için başta sağlık ve çevre olmak üzere güvenli geçişin bütün yönleri itibariyle hayati önem taşımaktadır.¹⁰⁸ Artan uluslararası taşıma faaliyetleri, gemi sanayinde ve üretimdeki gelişmeler denizlerde ve özellikle boğazlardaki trafiği önemli derecede yoğunlaştırmıştır. Gemi yükünün giderek petrole dönüşmesi kişilerin, çevrenin ve metropollerin güvenliğini doğrudan ve olumsuz olarak etkilemiştir.¹⁰⁹ Kıyı devleti olan Türkiye'nin Montreux Boğazlar Sözleşmesinin imzalandığı tarihten buyana, gemicilikteki gelişmeler, deniz trafiğindeki aşırı yoğunluklar gibi hukuklarla, çevrenin korunması gibi yeni mülahazalar, Sözleşmenin uygulanmasıyla ilgili yeni bazı hukuki meselelerin de ortaya çıkmasına yol açmıştır.¹¹⁰

Öncelikle, başta Azerbaycan olmak üzere, Hazar havzasında üretilen petrolün boru hattı ile Gürcistan üzerinden Ceyhan'daki bir terminal üzerinden tankerlerle dünya pazarlarına ulaştırılması için geliştirilen 50 milyon ton/yıl kapasiteli Bakû-Tiflis-Ceyhan Ana İhraç Boru Hattı projesi 2006 yılında tamamlanmıştır. Rusya Federasyonu ile yapılan anlaşma çerçevesinde yılda 16 milyar metreküp doğal gaz taşıyacak olan 501 km uzunluğundaki Samsun-Ankara doğal gaz taşıma tamamlanarak 2003 yılından itibaren bu hattan gaz alımına başlanmıştır.¹¹¹

Petrol arzı güvenliğini sağlamak açısından Türkiye'nin, AB için önemi yine transit ülke olması nedeniyle, yani Boğazlara sahip olması ve Kuzey Irak-Ceyhan

¹⁰⁶ EC, 2004/9.

¹⁰⁷ Ertan Oktay, Radiye Funda Çamkıran, "Enerji Güvenliği Açısından Türkiye'nin Önemi", Avrupa Araştırmaları Dergisi, Cilt 14, sy. 1, 2006.

¹⁰⁸ Gülören Tekinalp, Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi-Semineri, İ.Ü.H.F.Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul,1994,s.vii.

¹⁰⁹ Bülent Berkada, Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi-Semineri, İ.Ü.H.F.Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul,1994,s.ix.

¹¹⁰ Rauf Versan, "Montreux Sözleşmesi ve Uygulamasından Kaynaklı Bazı Sorunlar", İstanbul Barosu Dergisi, C.80, Sy.2006/4, Temmuz-Ağustos 2006, s.1445.

¹¹¹ DPT, "IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı", s.73. (Çevrimiçi)
<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/ix/9kalkinmaplani20070302.pdf>, 27.02.2007, (IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı 2007-2013 yıllarını kapsamaktadır.)

Boru Hattı ile Avrupa 'ya enerji akışı sağlaması ile önemlidir. Türkiye'nin önemli konumu Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı ile daha da artmıştır.

Türkiye coğrafyası, Avrupa Kıtası ile doğal ve suni olarak bağlantılı olması, denizlere direkt çıkışa sahip olması ve Akdeniz'de Afrika'ya en kolay geçiş imkânlarını elinde bulundurması nedenleriyle, enerji kaynakları için aktarım merkezi olabilecek en uygun coğrafya olarak görülmektedir.¹¹² Bu bakımdan hem Türk dış politikası hem de ulaştırma ve enerji politikası bakımından yeniden düzenlemeler yapılarak Türkiye, Avrasya enerji kaynakları terminali olabilmesi mücadelesi verilmelidir.

3.3.TRANSİT TAŞIMACILIK

İthalat vergileri ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmayan serbest dolaşıma girmemiş eşya ile ihracatla ilgili gümrük işlemleri tamamlanmış eşyanın, gümrük gözetimi altında Türkiye Gümrük Bölgesi içinde bir noktadan diğerine taşınması, transit rejimi hükümlerine tabidir.¹¹³

Üretim ve iletişim teknolojilerinde hızlı gelişmelerin bir neticesi olarak mal ve hizmet ticaretindeki artış, haberleşme ve taşıma maliyetlerindeki düşüşler, devletlerarasındaki ticareti, mal ve hizmet hareketlerini artırmıştır. Kıtaların kesişim noktasındaki Türkiye'de bu gelişmelerden yararlanmanın yanında, Avrupa ve Amerika'nın Doğu Asya ve Orta Doğu ve Türk Cumhuriyetleri pazarına giriş yolları üzerinde önemli bir konuma sahiptir. Günümüzde, doğu-batı ticaret rotası üzerinde yer almak, gümrük geçişlerinin kolaylaştırılması ile eşzamanlı olarak etkin ve caydırıcı gümrük kontrollerini yapılmasını gerektirmektedir. Bu bakımdan transit rejimi, Türkiye üzerinden transit geçişlerde önemli rol oynamaktadır.

¹¹² Birsal, a.g.e., s.66.

¹¹³ "4458 sayılı Gümrük Kanunu", GMD Yayını, Mart 2006, md.84/1.

Türkiye, caydırıcı gümrük kontrolleri yapma egemenliğini kullanırken, transit taşımaların Türkiye üzerinden geçmesini de caydırmaması gerekmektedir. Transit aktarma işlemlerinin ve formalitelerinin kolaylaştırılması gerekmektedir. Limanlarımızın aktarma/transit üssü olarak kullanılmasının önündeki en büyük sorun limanlarımızın kapasitesi sorunu değil, ana hat gemilerinin limanlarımıza gelmemesidir. Bu noktada, ana hat gemilerinin limanlarımıza gelmemesinde Türkiye’de uygulamada olan transit rejimi (mevzuatı) limanlarımıza gelen ve diğer devletlere transit gidecek konteynerlerin açılmasını ve muayene edilmesini öngören bir yapıdadır. Bu da yavaş işleyen prosedür sebebiyle hem zaman kaybı, hem de yüksek masraf oluşturmaktadır. Diğer yandan muayene ve tam tespit gibi işlemler esnasında yükler hasar görmektedir. Oysa ki bu transit konumundaki konteynerler sadece Türk limanlarını bir transit terminal olarak kullanmanın dışında Türkiye ile ilgili olmayan yüklerdir. Bu nedenle Türkiye limanlarına gelen bu ana hat gemileri Boğazları geçerek Bulgaristan, Romanya, Ukrayna ve Rusya limanlarına taşıma yapmaktadır.

Öncelikli olarak, gümrük mevzuatındaki düzenlemelerin getirdiği zorluk ve formalitelerden kaynaklanan sebeplerle bu “ana hat” gemilerinin Türk Boğazlarını geçerek başka devlet limanlarına konteyner indirmesinin önüne geçilmelidir. Karadeniz havzasındaki limanlar için Türkiye kilit öneme sahip bir ülkedir. Marmara denizi kıyısında yapılacak bir iki büyük liman, transit gemilerin uğrağı, aktarma limanı haline dönüştürülebilir ise küçük ölçekli gemiler ile Karadeniz ülkelerinin limanlarına bu transit yükler taşınabilir. Böylelikle yüksek kapasiteli gemilerin Boğazlardan geçişinin yavaşlatılması ve kontrol altında tutulması sağlanabilir. Gümrük mevzuatından kaynaklanan sorunlar yanında liman işletmeciliği de otonom bir yapıya kavuşturularak uluslararası rekabete hazır hale getirilmelidir.

Uluslararası ticaretin kolaylaştırılmasında gümrüklerin rolü çok önem taşımaktadır. Gümrükler dünya pazarının ve uluslararası ticaretin gelişmesinde hayati bir rol oynamaktadırlar. Etkin gümrük rejimleri, ulusların ekonomik rekabet güçleri üzerinde önemli etkiler yapabilmektedir. Yoğun rekabetçi bir dünya ticaret ve taşımacılık faaliyetlerinde, uluslararası ticaret ve yatırım kendisine daha fazla

avantaj, yardım ve kolaylık sunan alanlara, yatırım ve ticaretin en az formaliteli olduğu devletlere doğru yönelmektedir. Buna paralel olarak şirketler tarafından bürokratik ve yüksek maliyetli olarak addedilen devletlerden de uzaklaşmaktadır. Gümrük rejimleri ve uygulamalarının uluslararası ticaret ve ekonomik gelişme önünde bir engel olarak görülmemesi gerekmektedir.

E-ticaretin yeni biçimlerinin etkileyici potansiyeli ile bağlantılı modern üretim ve teslim şekilleri, ulusal refahın temel bileşeni olan gümrükleme hizmetlerinin hızlı ve öngörülebilir bir biçimde yapılmasını sağlamaktadır. Gümrük rejimlerinin harmonizasyonu ve basitleştirilmesini öngören Kyoto Protokolü'nün 1974'te yürürlüğe girmesinden buyana, uluslararası taşımacılık alanında yaşanan gelişmeler, bilgi teknolojilerinin gelişimi ve müşteri memnuniyeti ile hizmet kalitesi üzerinde temellenen uluslararası ticarete yaşanan yoğun rekabet, geleneksel gümrük rejimleri ve prosedürleri ile kimi çelişkilere yol açan faktörler haline gelmişlerdir.

Bu sebeple Dünya Gümrük Örgütü, Kyoto Protokolü'nü uluslararası alandaki gelişmelerin empoze ettiği yeni taleplere uygun hale getirmek için revize ederek Haziran 1999'da 21'inci yüzyılın modern ve etkin gümrük rejimlerinin temeli olarak revize Kyoto Protokolü'nü kabul etmiştir. Revize Kyoto Protokolü, gümrük rejimi uygulamalarını dünya çapında kolaylaştıracak bir araçtır. Yürürlüğe girdiği zaman, modern ticaretin gerektirdiği öngörülebilirlik ve kolaylığı uluslararası ticarete sağlayacaktır.¹¹⁴

Transit taşımacılık, ülke limanlarına ve kara terminallerine gümrüklü olarak gelen yüklerin yine gümrüklü olarak başka ülkelere taşınması olması durumuyla önemli bir hizmet kolu, gelir getirici bir iş alanıdır. Transit taşımacılık farklı türlerde yapılmaktadır.

¹¹⁴ Kyoto Protokolü, (Çevrimiçi) <http://www.igmd.org>, çev.Tamer Şen, 19.06.2007.

3.3.1.TRANSİT TAŞIMACILIK TÜRLERİ

Transit rejimine tabi tutulan eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesi¹¹⁵ içinde taşınmasına Türk Gümrük İdareleri izin vermektedir. Transit taşıma türleri;¹¹⁶

- a) Yabancı bir devletten yabancı bir devlete
- b) Yabancı bir devletten Türkiye'ye,
- c) Türkiye'den yabancı bir devlete
- d) Bir iç gümrükten diğer bir iç gümrüğe

serbest dolaşıma girmemiş malların taşınması şeklindedir.

Transit taşımalarda kullanılacak belgeler; transit rejimi hükümleri kapsamında, bir TIR Karnesi¹¹⁷ kapsamında, Transit belgesi olarak kullanılan bir ATA Karnesi¹¹⁸ kapsamında, 19 Haziran 1951'de Londra'da imzalanan, Kuvvetlerin Statüsü Hakkında Kuzey Atlantik Antlaşması'na Taraf Devletler Arasındaki Sözleşme ile öngörülen form 302 kapsamında, mektup postası dışında kalan eşyanın başka bir gümrük idaresine sevk edilmesi halinde transit hükümleri çerçevesinde taşınması posta yoluyla,¹¹⁹ bir Türk limanından başka bir Türk limanına veya Türkiye Gümrük Bölgesi dışındaki bir limana deniz veya hava yoluyla taşınan eşya, özet beyan kapsamında, antrepolardan veya gümrük idaresince konulmasına izin verilen yerlerden çıkarılarak transit edilecek eşya¹²⁰ beyanname kapsamında taşımalar yapılmaktadır.¹²¹

¹¹⁵ Türkiye Gümrük Bölgesi, 4458 Sayılı Gümrük Kanunu'nda "Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi, Türkiye Cumhuriyeti topraklarını kapsar. Türkiye kara suları, iç suları ve hava sahası gümrük bölgesine dâhildir" şeklinde tanımlanmaktadır.

¹¹⁶ "4458 sayılı Gümrük Kanunu", GMD Yayını, Mart 2006, md.84/2.

¹¹⁷ TIR Karnesi:1959 tarihli TIR sözleşmesi ile kurulan ve 1975 yılında revize edilen "TIR REJİMİ" altında eşyanın bir hareket noktasındaki gümrük idaresinden, bir varış noktasındaki gümrük idaresine karayolu taşıtları, taşıt dizileri veya konteynırlarla taşınmasında kullanılan ve kefil kuruluş olan Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nden temin edilen gümrük belgesini ifade eder.

¹¹⁸ ATA Karnesi: Uluslararası ATA Sözleşmesi ve eşyanın yurtdışına çıkarılma amacına göre farklılık gösteren Ek Sözleşmeler kapsamında, taraf ülkeler arasında, başka herhangi bir belgeye gerek duyulmaksızın, eşyanın geçici olarak ithalat ve ihracatını sağlayan ve kefil kuruluş olan Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nden temin edilen gümrük belgesini ifade eder.

¹¹⁹ Aynı il içerisindeki havalimanından Posta İşleme Merkezine Posta Teslim Bordrosu (CN-38 veya CN-41) ile posta idaresinin sorumluluğu altında taşınır.

¹²⁰ GK 55 ila 70 inci madde hükümlerine göre.

¹²¹ "4458 sayılı Gümrük Kanunu",GMD Yayını, Mart 2006, md.84/3.

İlgili mevzuatları uyarınca yasaklama ve kısıtlamaya tabi eşyanın transiti için Müsteşarlıktan her seferinde izin alınır.¹²² Hayvan ve hayvansal maddeler ile bitki ve parçalarının sınır gümrük idaresinde kanun ve nizamlara ve Milletlerarası Anlaşmalara göre gerekli sağlık muayeneleri, yetkili veteriner ve tarım memurları tarafından yapılır. Bu muayeneler yapılmadan gümrük idareleri eşyanın taşınmasına izin vermez.¹²³ Hayvan ve hayvansal maddeler ile bitki ve parçalarının giriş ve çıkış kapıları, bunların Türkiye’den transit geçirileceği yollar hususunda kanun, tüzük ve anlaşma hükümleri göz önünde bulundurulur.

Transit taşımacılık, karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu ve boru hattı yolu ile yapılmaktadır. Karayoluyla yapılacak transit taşımalar, TIR Karnesi kapsamı taşımalar hariç olmak üzere, karayolu ile transit taşınacak eşya, gümrük vergileri karşılığı teminat alınarak ve/veya memur refakatinde bir varış süresi saptanarak transit rejimi hükümlerince taşınır.

Denizyoluyla yapılacak transit taşımalarda, bir Türk limanından başka bir Türk limanına transit olunacak eşyayı, yalnız Türk bandıralı gemiler taşıyabilir.¹²⁴ Kabotaj mevzuatı gereği yabancı bandıralı gemiler taşıma yapamamaktadır. Ancak, Türkiye Gümrük Bölgesi dışından bir Türk limanına getirilen ve özet beyanında varış yeri başka bir Türk limanı gösterilmiş bulunan eşyanın, diğer yabancı gemilerle bu limana transitine yetkili Türk makamlarınca izin verilebileceği gümrük mevzuatında belirtilmiştir.

Hem kabotaj, hem de serbest dolaşıma girmemiş eşyayı birlikte taşıyan Türk bandıralı gemilerin sahip, kaptan veya acenteleri, bu iki türlü eşyanın birbirine karışmaması için, gereğine göre, bunları ayrı yer ve bölümlere koymak veya gümrük idaresince uygun görülecek tedbirleri almak zorundadır.¹²⁵

¹²² “Gümrük Yönetmeliği”, GMD Yayını, Mart 2006, md.235.

¹²³ “Gümrük Yönetmeliği”, GMD Yayını, Mart 2006, md.237.

¹²⁴ GK, md.241/1.

¹²⁵ GY, md.241/4.

Serbest dolaşımda bulunmayan eşyanın bir Türk limanına sevkine izin verilebilmesi için, eşyanın gideceği limandaki gümrük idaresinin, o malın gümrük işlemlerini yapmaya yetkili olması gerekir.¹²⁶

Türk bandıralı geminin kazan ve makinelerinde ve teknesinde ortaya çıkan bir arıza sebebiyle yoluna devam edememesi halinde, kurtarma amacıyla, yükü, yabancı bir gemiye aktarabilir.¹²⁷ Yabancı bir limana götürmek üzere Türk limanlarından eşya alan yabancı bayraklı gemilerin, kazaya uğraması, makinelerinin bozulması, haciz altına alınması, sefer değiştirmesi için emir alması gibi, yoluna devamına mani sebeplerden ötürü, yükünü bir Türk limanında başka bir gemiye nakletmesine izin verilir. Yabancı bir limana sevk edilmek üzere, bir Türk limanından diğer bir Türk limanında bulunan başka gemilere taşınacak söz konusu eşya, nakliyatının deniz üstünde olmak şartıyla, yabancı bandıralı gemilerle yapılmasına da izin verilir.¹²⁸

Demiryolu ile yapılacak transit taşımalarda, muayenesi yapılarak geçici depolama yerinden veya antrepodan veya gümrükçe izin verilen yerden çıkarılan eşya, gümrük idaresinin gözetimi altında demiryolları işletmesine teslim olunur.¹²⁹

Geçici depolama yeri veya antrepo veya gümrükçe müsaade edilen yer, demiryolu istasyonundan başka bir yerde ise, eşya buralardan memur refakatinde sevk olunarak teslim edilir.¹³⁰

Gerek doğrudan doğruya, gerek memur refakatinde demiryolları işletmesine teslim olunan eşya için bu idarenin yetkili memurundan, transit beyannamesi üzerine imza alınır.¹³¹

¹²⁶ GY, md.241/5

¹²⁷ GY, md.241/6

¹²⁸ GY, md.241/7

¹²⁹ GY, md.242/1

¹³⁰ GY, md.242/2

¹³¹ GY, md.242/3

Transit işlemi diğer bir gümrük aracılığı ile yapıldığında da, eşya memur refakatinde aracı gümrüğe sevk edilerek demiryolları işletmesine teslimi, bu gümrükçe yapılır.¹³²

Havayolu ile yapılacak transit taşımalarda, transit beyannamesi olarak özet beyan formu kullanılmaktadır.¹³³ Boru hattı ile yapılacak transit taşımalarda uygulanacak transit rejimi hükümleri;

- a) Boru hattıyla Türkiye Gümrük Bölgesine gelen eşya için Türkiye Gümrük Bölgesine girişte,
- b) Türkiye Gümrük Bölgesinde bulunan eşyanın boru hattına girişinde uygulanır.

Boru hattı ile transit rejiminde, rejimden sorumlu kişi, boru hattı işletmesidir.¹³⁴ Boru hattı ile transit taşımada, transit rejimi, eşyanın gönderildiği kişinin işletmesine ulaşip kayıtlarına geçmesiyle son bulur.¹³⁵ Boru hattı taşımacılığında, taşımayı yapan işletme ve eşyanın gönderildiği işletme, bu eşyaya ilişkin muhasebe kayıtlarını eksiksiz tutmak ve gümrüğün denetimine her an hazır durumda bulundurmak zorundadır.¹³⁶

Türkiye’de yürürlükte bulunan ve uygulanan transit taşıma mevzuatı Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliğinde düzenlenmekle beraber, gerek mevzuat eksikliğinden gerekse uygulamadan kaynaklanan çeşitli sorunlar bulunmaktadır. Bu sorunların başında, gümrüklerde yapılan transit işlemlerin yavaş yürümesi, transit yüklerin fiziki muayeneye tabi tutulması gelmektedir. Transit işlemi yapılacak bazı eşyaların transiti için Gümrük Müsteşarlığı’ndan izin alınması süreci çok uzun olmaktadır. Transit taşımacılığın önündeki diğer önemli bir engel de transit yüklerin Türk limanları arasında taşınacak kabotaj dâhilindeki yüklerle beraber taşınmasına izin verilmemesidir. Gümrüklü ithalat, ihracat ve transit yüklerin kabotaj dâhilindeki

¹³² GY, md.242/4

¹³³ GY, md.243

¹³⁴ GY, md.244

¹³⁵ GY, md.244

¹³⁶ GY, md.244

yüklerle taşınamaması transit yük taşımacılığını olumsuz engellediği gibi kabotaj dâhilinde yurtiçi deniz yolu taşımacılığının gelişmesini de engellenmektedir. Yurtiçi deniz taşımacılığında gümrüklü yüklerin gümrüksüz yüklerle bir arada taşınabilmesinin çerçevesi oluşturmali ve uygulamaya başlanmalıdır.

3.3.2. TIR GÜMRÜK TRANSİT SİSTEMİ

TIR Gümrük Transit Sistemi, uluslararası ticarete mal hareketlerini Gümrük mührü altında mümkün mertebe kolaylaştırmak amaçlı planlanmış olup, gerekli gümrük güvenliğini sağlar ve bunu transit ülkelere garantiler. TIR Sistemi, taşımacılık operatörlerinin karşılaştıkları güçlükler azaltmak, aynı zamanda, gümrük idarelerine geleneksel ulusal prosedürlerin yerine uluslararası kontrol sistemlerinin kullanılması olanağı sunmak, her devletin, malların taşınması esnasındaki vergi kayıplarını etkin olarak gidermek amaçlarına dönük olarak tasarlanmıştır.

TIR Transit Sistemi üzerine çalışmalar, II. Dünya Savaşı'nın hemen sonrasında Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (BM/AEK) himayesinde başlamıştır. İlk TIR Antlaşması 1949 yılında az sayıda Avrupa Devleti tarafından imzalanmış olup, bu kısıtlı tasarının başarısıyla yapışan görüşmeler neticesi 1959 TIR sözleşmesi, BM/AEK Dahili Taşımacılık Komitesi tarafından kabul edilmiş ve 1960'da yürürlüğe girmiştir. Bu ilk TIR sözleşmesi, değişen gümrük ve taşımacılık ihtiyaçlarına cevap vermek, teknik ilerlemeleri uygulamak amacıyla, sistemi uygularken oluşan deneyimlerden yola çıkarak 1975'te tekrar gözden geçirmiştir.¹³⁷

Sistemin uygulamaya başlamasından itibaren ilk 10-15 yıl süresince elde edilen deneyimlerden faydalanılarak gözden geçirilen TIR Sözleşmesi daha etkin, daha az karmaşık olmakla beraber aynı zamanda gümrüklerin de daha güvenli

¹³⁷ Mehmet Tanbaş, "TIR El Kitabı", UND, Haziran 2002, s.14.

olmasını sağlamıştır.¹³⁸ Orijinal TIR Sözleşmesi üzerinde değişiklikler yapılmasının bir başka sebebi ise yeni bir taşımacılık tekniği olan “deniz konteyneri”nin ortaya çıkmış olmasıdır. Buna müteakip, Avrupa demiryollarında kullanılan dâhili konteyner ve kara/demiryolu taşımacılığında değiştirilebilir gövde kullanımı başlamıştır. Bu yeni taşıma türü olan kombine taşımacılık teknikleri bazı şartlar altında güvenli yükleme birimi olarak kabulü ihtiyacın doğurdu. Bu aynı zamanda, TIR Rejiminin artık sadece karayolu taşımacılığını değil, tüm taşımacılık operasyonlarından en az birinin karayoluyla olması şartı ile demiryolları, iç su yolları ve hatta deniz taşımacılığını da kapsayacak şekilde genişlediği anlamına geliyordu. Bu yeni sözleşme hazırlanıp yürürlüğe girmesiyle birlikte, eski 1959 Sözleşmesinin yerini aldı. Bununla birlikte akit taraflardan olan Japonya’nın 1975 TIR Sözleşmesi’ni onaylamaması ve bazı diğer sebeplerden dolayı önceki sözleşme yürürlükte kaldı.

TIR Sistemi, taşımacılık sektörü için çok önemli avantajlar sağlamıştır. Malların sınırlar arası harekette Gümrük İdareleri tarafından minimum engelleme ile karşılaşmaktadır. Ayrıca transitte meydana gelen gecikmeleri azaltarak, taşımacılık maliyetlerini önemli ölçüde düşürmektedir. Ayrıca, gümrük kontrollerinden kaynaklanan engelleri azaltarak ihracatçılara ihracatçılarına en uygun taşımacılık şeklini daha kolayca seçmelerini de sağlamaktadır.

TIR Sistemini kullanmak isteyen tüm ülkelerin mümkün olduğunca geniş kapsamlı olarak kullanımına sunulabilmesi için TIR Sistemi, Birleşmiş Milletlerin himayesinde daima desteklenmektedir. Dünyanın her yerinde, ülkelerin, TIR Sözleşmesini kabul etme ve TIR Sistemini ulusal mevzuatlarına almaya yönelik olasılığına incelenmesine dair BM/AEK Taşımacılığa Dair Gümrük Sorunları Çalışma Grubu tarafından önerilen bir önerge (1984/79), Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konseyi (ECOSOC) tarafından 1984 yılında kabul edilmiştir. AEK Sekreteryası, bu önergeyle ilgili olarak, TIR Sisteminin tüm dünyada

¹³⁸ A.e., s.22.

uygulanabilir Tek Transit Gümrük Sistemi olması için Avrupa dışı bölgelerden cesaret verici yanıtlar almıştır.¹³⁹

Uluslararası karayolu taşımacılığı, Birleşmiş Milletlerin 23 Mart 1948 yılında kurduğu International Road Union (IRU) olarak nitelendirebileceğimiz Cenevre merkezli bir kuruluş tarafından yönetilmekte ve Türkiye de buna 1966 yılında üye olmuştur. IRU'nun amacı öncelikle Avrupa- daha sonraları Afrika ve Asya'ya da - taşıma araçlarının ve taşıdığı yüklerin teminat sistemiyle ülkelerin sınırlarından kolaylıkla geçişi temin etmektir. Her devlet, kendi ülkesinde bu teminat sistemini kullanacak bir kuruluşa yetki vermekte ve kefil olmaktadır. Türkiye'de ise bu yetki Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'ne (TOBB) verilmiştir. Avrupa ülkelerinde bu konuda yetkili kuruluşlar genellikle Nakliyeciler Birlikleri, Nakliyeciler Dernekleri gibi kuruluşlar olmakta ve bu yetki birden fazla kuruluşa da verilebilmektedir. TIR karne gelirleri, yetkinin verildiği kuruluş için önemli bir gelir kaynağı da oluşturmaktadır.

Türkiye'nin uluslararası karayolu taşımacılığı sistemine dahil olmasının ardından bir teminat sistemi olan ilk TIR Karnesi 1970 yılında dağıtılmaya başlandı. Bu teminat sisteminde, TIR karnesinin her ülkeden geçişte bir yaprağı kopartılmakta, girişte bir yaprağı kopartılmakta, çıkışta bir yaprağı kopartılmaktadır. Koparılan bu yapraklar gümrük sistemi içinde sınıflandırmakta, o TIR karnesi muhteviyatı araçta/yükte ülke geçişlerinde herhangi bir kaçak durum vuku bulunursa koparılan bu TIR karnesi yapraklarıyla IRU' ya müracaat edilerek bu kaçakçılığın karşılığı olan yasal meblağ kefil kuruluştan (Türkiye için TOBB) tahsil edilebilmektedir. Bu sistem Türkiye'de yürümekte ve halen devam etmektedir. Ancak AB kurulduktan sonra, AB üyesi ülkeler arasında sınır kalmadığı için TIR sisteminden AB ülkeleri TIR karnesi sisteminden uzaklaşmaya başlamıştır. Çünkü sınırlar kalkınca ihtiyaç da kalmamıştır. Dolayısıyla bunu TIR karnesi sistemini kullananlar sadece AB'ye üye olmayan ülkelere yapılan taşımalarda kullanılmakta olup bunlardan en büyüğü de Türkiye'ye ve Türkiye'den yapılan taşımalardır.

¹³⁹ A.e.

AB kendi teminat sistemini oluşturmuştur. Kendi gümrük mevzuatı içinde “T1”¹⁴⁰ kodlu teminat sitemiyle gümrüklü y k taşımalarını gerçekleştirmektedir. Türkiye’de bazı taşıma dernekleri IRU’nun TIR karnesi sitemine alternatif olarak T1 teminat siteminin kabul edilmesi için talepte bulunmaktadır. AB’nin Bulgaristan ve Romanya genişlemesiyle Türkiye sınırından çıkıldığından itibaren TIR karnesine ihtiyaç kalmamaktadır. Ro-Ro ile giden araçlarda Avrupa’da “T1” kodlu Avrupa Birliği gümrük mevzuatı ve bu mevzuata göre serbest dolaşıma alınmayan, dış transit rejimine tabi tutulan eşya için verilen belge”¹⁴¹ ile istenen yere sevkiyat ve teslimat yapılabilmektedir. AB’de uygulama böyleyken, gerek Türk dış ticaretinin sadece AB  lkeleriyle sınırlı olmayışı, gerekse TOBB’un en önemli gelirlerinden biri olan TIR karnesi gelirlerinin kaybedilmesi sorunu nedenleriyle T1 teminat siteminin kabulüne TOBB karşı çıkmaktadır. Ancak AB uyum sürecinde mevzuatların yakınılaştırılması ve üyelik süreciyle AB’de kullanılan teminat sitemlerinin ve uygulamaların Türkiye’de de kabulü zorunluluk olacaktır.

¹⁴⁰ “T1”: Avrupa Birliği  lkeleri ile EFTA  lkeleri arasındaki ticari malların dolaşımına veya Birlik dışı ülkelere ait malların Birlik  lkeleri arasındaki dolaşımına imkan veren belgeyi ifade eden bir teminat sitemidir.

¹⁴¹ Murat Erdal, Mustafa Alkan, “Lojistik ve Dış Ticaret Sözlüğü”, 1.b., İstanbul, UTİKAD, Eylül 2004, s.374.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4.TÜRKİYE-AB ÜYELİK MÜZAKERELERİ VE ULAŞTIRMA BAŞLIĞI

Türkiye'nin AB'ye katılım müzakereleri çerçevesinde müzakere edilecek konular 35 başlık¹ altında toplanmış olup, "Ulaştırma Politikası" 14.başlık olarak müzakere edilmektedir. Yine 21.başlık altında "'Avrupa Üzerinden Giden Ulaştırma Ağları" ulaştırmayla bağlantılı müzakere başlığıdır.

Ulaştırma Politikası, Türkiye ile AB arasında süren katılım müzakerelerin en kapsamlı konu başlıklarından biridir. Türkiye müktesebat uyumu, idari kapasite ve altyapı olanakları bakımından AB'nin çok gerisinde bulunmaktadır. Tek Pazar'ın ortak ulaştırma politikasının tavizsiz uygulanmasını gerektirmesi, bu başlık altında yapılan istisna ve geçiş dönemi taleplerine engel bir durum oluşturmaktadır. Aday ülke tüm AB mevzuatını üyelik gerçekleşene kadar uyumlaştırmakla yükümlüdür. Bu noktada, Türkiye, AB'ye üyelikleri gerçekleştirmiş ülkelerin müzakere süreçlerindeki deneyimlerinden faydalanmalıdır.

Türkiye ile katılım müzakereleri 3 Ekim 2005 tarihinde açılmıştır. Katılım sürecinin ilk aşaması olan müktesebatın analitik incelemesi (tarama) Ekim 2006'da tamamlanmıştır.²

¹1-Malların serbest dolaşımı 2-İş gücünün serbest dolaşımı, 3-Yerleşme hakkı ve hizmet sağlama özgürlüğü, 4-Sermayenin serbest dolaşımı, 5-Kamu ihaleleri, 6-Şirketler hukuku, 7-Fikri haklar hukuku, 8-Rekabet politikası, 9-Mali hizmetler, 10-Bilgi toplumu ve medya, 11-Tarım ve kırsal kesim kalkınması, 12-Gıda güvenliği, hayvan ve bitki sağlığı politikası, 13-Balıkçılık, 14-Ulaştırma politikası, 15-Enerji, 16-Vergilendirme, 17-Ekonomi ve para politikası, 18-İstatistik, 19-Sosyal politika ve istihdam, 20-Şirketler ve sanayi politikası, 21-Avrupa üzerinden giden ulaştırma ağları, 22-Bölgesel politika, 23-Hukuki ve temel haklar, 24-Adalet, özgürlük ve güvenlik, 25-Bilim ve araştırma, 26-Eğitim ve kültür, 27-Çevre, 28-Tüketim ve sağlık koruması, 30-Gümrük birliği ,31-Dış ilişkiler, 32-Dış güvenlik ve savunma, 33-Mali kontrol, Mali ve bütçe koşulları, 34-Kurumlar, 35-Diğer konular

² "İlerleme Raporu-2006", (Çevrimiçi) http://www.disisleri.gov.tr/NR/rdonlyres/9033EEB0-E80C-46D0-AB4D-A5767882853A/0/İlerlemeRaporu_8Kasim2006_TamamininCevirisi1.pdf, 25.12.2006.

Türkiye, Ulaştırma Politikası alanında AB ile uyumlu mudur? Türkiye'nin, AB ulaştırma politikasıyla uyumu konusundaki mevcut eksiklikleri ile bunların giderilmesi için yapılması gereken ve öngörülen hedefler gerek revize Katılım Ortaklığı Belgesi'nde gerek gözden geçirilmiş Ulusal Program'da yer almaktadır. Buna göre, Türkiye'nin ulaştırma altyapı ihtiyaçlarına ilişkin bir program, öncelikle, Ulaştırma Bakanlığı'nın sorumluluğunda Devlet Planlama teşkilatı (DPT), Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ile işbirliği halinde yürütülerek 2004 yılı sonunda tamamlanan "Ulaştırma Ana Planı Stratejisi"nde belirlenmiştir.³ Söz konusu Strateji Belgesi çalışmalarında altyapılarla ilgili hedefler, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN) ilkelerinin yer aldığı AB mevzuatı dikkate alınmak suretiyle hazırlanmış ve Ulaştırma Ana Planı'nın zeminini "Beyaz Kitap" oluşturmuştur⁴. Ulaştırma politikasına uyumla ilgili son olarak, AB Komisyonu'nun 2004 yılı Türkiye İlerleme Raporu müktesebat uyumu başlığında değerlendirmeler yapılmıştır.

Türkiye'nin müktesebat uyumu ile ilgili yapılan ilk çalışmalarına baktığımızda, Devlet Planlama Teşkilatı Koordinatörlüğü'nde 1988 yılında 32 alt komite marifetiyle başlatılan mevzuat uyumu çalışmalarında ulaştırma sektörü 'Ulaştırma Mevzuat Uyumu Alt Komitesi' bünyesinde ele alınmıştır. Burada Avrupa Birliği ulaştırma mevzuatı karşısında Türkiye'nin durumu incelenmiş, çalışma sonuçları 1992 yılında yayınlanan değerlendirme raporuna yansıtılmıştır. Buradaki tespitler Türkiye'nin kalkınma planlarında ve yıllık program hedeflerinde yer almıştır.⁵

Karayolu ulaşımı Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımaları Hakkında Yönetmelik ile Türkiye karayolu sektörünün uluslararası standartlar ile

³ Türkiye için Katılım Ortaklığı Belgesi (14 Nisan 2003 tarihinde AB Konseyi Tarafından Kabul Edilen Nihai Metin), s.12., (Çevrimiçi)<http://www.abgs.gov.tr/uploads/files/2003.pdf>, 18.06.2007.

⁴ "Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı", 24 Temmuz 2003 tarih ve 25178 Mükerrer sayılı Resmi Gazete., s.334, (Çevrimiçi) <http://www.abgs.gov.tr/up2003/up.htm>, 18.06.2006.

⁵ Gülcan Demirci, "Ulaştırma Sektörü Açısından AB Mevzuatına Uyum Çalışmaları," Yeni Türkiye Dergisi, Kasım-Aralık 2000, S.36, s.1566.

uyumlu hale getirilmesi konusunda gelişmeler kaydetmiş ve bazı alanlarda daha sıkı uluslararası kurallar ulusal sektörde de uygulanmaya başlanmıştır.

Öte yandan, Türkiye'nin kaza oranının AB'den altı kat daha fazla olması nedeniyle, karayolu güvenliğinin iyileştirilmesi konusunda halen atılması gereken adımlar bulunmakta, Ulaştırma Bakanlığı'nın kapasitesinin arttırılması ve mevzuatın uygulanması ile ilgili kurumlar arasında koordinasyonun güçlendirilmesi gerekmektedir.

Denizyolu ulaşımına baktığımızda, Deniz taşımacılığında bazı gelişmeler görülmüştür. Aralık 2003'de denizlerde güvenliği arttırmaya yönelik Deniz Taşımacılığı Hareket Planı (2004–2008) kabul edilmiştir. Bu mevzuat AB müktesebatı ile uyumlu olup uygulamaya yönelik ikincil mevzuatın bir kısmı 2003 ve 2004 yıllarında çıkarılmıştır. Türkiye, 2007 yılına kadar Liman Devleti Denetimine ilişkin Paris Mutabakat Zaptı Sekreterliği'nin kara listesinde yer almaktayken ve Türkiye denizcilikte 2003'ten beri AB kara listesinde yer alırken, 2007 yılı itibariyle, uzun süreden beri, Türk Deniz Ticaret Filosunun, Paris MOU kapsamında yapılan düzenlemeler, iyileştirmeler ve gemilerin tutulmasındaki düşüşün bir göstergesi olarak, Türkiye'nin performansı yükselmiş ve Türkiye Gri Listeye geçmiştir.⁶

2004 yılında Paris MOU kapsamında tutulan Türk bayraklı gemilerin sayısı 67 iken, 2005 yılında bu rakam 41'e düşmüştür. Bu çerçevede, Paris MOU kapsamında tutulan gemilerin düşüş oranı %38,8'dir. 2001 yılında Paris MOU kapsamında tutulan Türk bayraklı gemilerin sayısı 211 iken 2005 yılında bu rakam 41'e düşmüştür ve düşüş oranı %80,5'dir.⁷ Türkiye'nin son iki yılda denizcilik standartlarını yükseltmesiyle Türk bayraklı gemiler, gemilerinin uluslararası

⁶ Bkz.(Çevrimiçi) <http://www.denizticaretodasi.org>

⁷ Bkz. Türk Bayraklı Gemilerin Denetim Faaliyetlerine İlişkin Bilgi Notu, (Çevrimiçi) <http://www.denizcilik.gov.tr>, 20.06.2007.

limanlardaki tutulma oranını da %19'dan %4'lere düşmüştür. Avrupa Birliği ülkelerinin seviyesi olan % 3 hedefine çok yaklaşılmıştır.⁸

Kopenhag kriterlerinde, taşımacılık sektörü ile ilgili Topluluk müktesebatına uyum kriteri olarak, AB'nin aldığı kararlara ve uyguladığı yasalara uyum sağlamak gerekliliği açık bir şekilde ifade edilmektedir. Gümrük Birliği, malların serbest dolaşımı, sermayenin serbest dolaşımı gibi ortaklık anlaşmaların da belirtilen şartlara uyum sağlaması, tek pazara geçişi gerektiren Topluluk müktesebatına uyum sağlanması gereklilikleri yanında, Topluluğun ulaşım, taşımacılık, alanlardaki her türlü düzenlemesine uyum sağlanması da Topluluk müktesebatına uyum kriterleri arasındadır.⁹

10–11 Aralık 1999 tarihlerinde Helsinki'de toplanan Avrupa Konseyi, Komisyonun Türkiye ile ilgili ilerleme Raporunu önemli ölçüde kabul etmiş olup Avrupa Birliği Komisyonu, "bir yol haritası" olarak tanımlanan ve Türkiye'nin tam üyelik stratejisini tek taraflı olarak belirlediği, katılım sürecindeki temel öncelikleri ortaya koyan Katılım Ortaklığı Belgesi'ni 8 Kasım 2000 tarihinde açıklamıştır.¹⁰ Belge, AB'nin en yüksek karar organı olan AB Konseyi'nin 5 Aralık 2000 tarihli toplantısında onaylandıktan sonra resmi olarak geçerlilik kazanmıştır.

Katılım Ortaklığı Belgesi'nde, ulaştırma başlığı altında Türkiye'nin üstlenmesi gereken genel prensipleri ve mevzuat uyumunu şöyle sıralamıştır:¹¹

- a) Ulaştırma konusundaki müktesebatın üstlenilmesi için bir program benimsenmesi.
- b) Denizcilik güvenliği standartlarına ilişkin mevzuata uyumun başlatılması (güvenlik standartlarının uygulanması ve yürütülmesi)

⁸ Bkz. (Çevrimiçi) http://www.mt.gov.tr/ubak/tr/aciklamalar_b_bayrak.php, 24.08.2007.

⁹ (Çevrimiçi) <http://www.belgenet.com>, 03.05.2007.

¹⁰ "23 Ocak 2006 Tarihli Türkiye Cumhuriyeti Katılım Ortaklığı'nın İçerdiği İlke, Öncelik ve Kosullara İlişkin Konsey Kararı, (2006/35/EC)", (Çevrimiçi) <http://www.ikv.org.tr/pdfs/KOB-2005-duzeltmee.pdf>, 09.07.2007

- c) Sınıflandırılmış topluluklarının izlenmesi konusunda bir deniz ulaştırması eylem planının kabul edilmesi ve Türk bayrağı kayıt işlemlerinin işleyişinin iyileştirilmesi.
- d) Özellikle bayrak devleti kontrolü olmak üzere, denizcilik idaresinin güçlendirilmesine başlanması,
- e) Karayolu ulaştırması ile ilgili mevzuatın (piyasaya giriş, yol güvenliği, tehlikeli maddeler ile ilgili kurallar ve vergilendirme), demiryolu ve hava yolu (özellikle havayolu güvenliği ve hava trafik yönetimi) ve iç sular (gemiler için teknik gereklilikler) konularındaki uyumun tamamlanması.
- f) Başta deniz ulaşımı güvenliği olmak üzere ulaştırma mevzuatının etkin uygulanmasının ve güçlendirilmesinin sağlanması.
- g) İç Pazara tam anlamıyla katılımı sağlayacak teknik normlar için Türk ulaştırma filosunun (özellikle deniz ve kara taşımacılığı) hazırlanması.

Kara ulaştırma genel müdürü Talat Aydın, uyum çalışmalarıyla ilgili yapılanlar konusunda şunları ifade etmiştir: “Türkiye’de AB’ye uyum çerçevesinde son beş yılda kanunlar çıkarıldı. Düzenlemeler yapıldı. Bunlar karayolu kanunu, karayolu yönetmeliği, mesleki yeterlilik yönetmeliği. Bu kanunlarla biz tüm karayolu lojistiğinde faaliyet gösteren aktörleri lisansladık. Şu ana kadar Türkiye’de yurt içi ve uluslararası taşımacılık alanında 270 bin işletmeci lisans aldı ve bunu otomasyon sistemine aktarıldı. Bu çerçevede karayolu lojistiğinin standartları yükseltilmeye çalışıldı”.¹²

Çıkarılan mevzuatlara uyumun denetimlerine ağırlık vereceklerini belirten Talat Aydın, “Araç muayene istasyonları 2008 yılından itibaren Türk – Alman ortaklığında, girişimciler tarafından özel sektör eliyle gerçekleştirilecek. Lojistik faaliyetinde bulunan taşıtların denetimleri ağırlıklı işimiz olacak. Yine yolcu taşımacılığına yönelik düzenlemeler de mevcut. Yine lojistik için çok önemli bir

¹² Talat Aydın, “Lojistik aktörlerini lisansladık”, <http://www.tasimacilar.com/haber.asp?wtc=haber&id=5193>, 06.10.2007.

konu tehlikeli maddelerin taşınması. Bununla ilgili uluslararası bir sözleşmeye taraf olduk” şeklinde beyanda bulunmuştur.¹³

Türk ekonomisinin gümrük birliğinden sonra tamamen dışa açıldığını, dünyaya bu konuda entegre olunduğunu belirten Talat Aydın şunları ifade etmiştir, “Türk milli gelirimizin yarısına yakını dış ticaretle gerçekleştiriyoruz. Böylesine yüksek bir ticaret de, taşımacılık ve lojistik demektir. Bunun kesintisiz sürdürülmesi için uluslararası taşıma alanında ülkemizin önündeki engellerin azaltılması ya da kaldırılması gerekiyor. Yapılan bu çalışma ve düzenlemeler Türkiye’yi uluslararası anlamda, küresel lojistikte önemli bir aktör olmaya yakınlaştırdı. Bakanlık olarak lojistik sektöründe varmak istediğimiz yerin ne olduğunu stratejik bir plan yaparak belirledik.”

Türkiye, Taşımacılık Politikasının AB müktesebatına uyumu amacıyla 2007–2008 yasama döneminde çıkarılmasında yarar görülen yasal düzenlemeleri listelemiş ve bir programa bağlamıştır.¹⁴ Bu listelenen yasal düzenlemelerden bazıları Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM)’de, bazıları komisyonlarda, bazıları Bakanlıklarda, bazıları ise henüz hazırlık aşamasındadır.

Konu düzenlemelerle değiştirilecek yada yeni çıkarılacak mevzuatın listesi, amaç ve kapsamı, hangi aşamada bulunduğu, uyum sağlanması öngörülen AB mevzuatı ve düzenlemenin hazırlanmasından sorumlu kurumlar belirlenmiştir.¹⁵ Bu düzenlemelerle ilgili bir kısım ana mevzuat aşağıda sıralanmıştır.

- 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun,
- Deniz Emniyeti Kanunu,
- Demiryolu Çerçeve Kanunu,

¹³ A.e.

¹⁴ “2007-2008 Yasama Döneminde (01/10/2007 - 30/09/2008) Çıkarılmasında Yarar Görülen Yasal Düzenlemeler”, (Çevrimiçi)

http://www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat_Uyum_Programi/14_Tasimacilik.pdf, 05.10.2007.

¹⁵ Bkz. (Çevrimiçi) <http://www.abgs.gov.tr/tarama>, 04.10.2007.

- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Kanunu (Demiryolu çerçeve kanunu ile birlikte ele alınmakta)
- 2872 Sayılı Çevre Kanunu'nda değişiklik yapılması (Türk Ceza Kanunu ile birlikte ele alınacaktır)
- Denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesine ait uluslararası sözleşmenin (MARPOL Sözleşmesi 73-78) IV. ekine taraf olunmasının uygun bulunduğuna dair kanun,
- 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine ilişkin 1988 tarihli SOLAS Protokolü'ne (1988 SOLAS Protokolü) taraf olunmasının uygun bulunduğuna dair kanun,
- Tek Avrupa Seması – Hava Sahası Tüzüğüne Uyum Amaçlı Düzenleme (AB'ye üyelik perspektifi çerçevesinde değerlendirilmektedir)
- Tek Avrupa Seması Çerçeve Tüzüğüne Uyum Amaçlı Düzenleme (AB'ye üyelik perspektifi çerçevesinde değerlendirilmektedir)
- Tek Avrupa Seması – Hizmet Sağlama Tüzüğüne Uyum Amaçlı Düzenleme (AB'ye üyelik perspektifi çerçevesinde değerlendirilmektedir).
- Tek Avrupa Seması – Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağı birlikte işlerlik tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme (AB'ye üyelik perspektifi çerçevesinde değerlendirilmektedir)
- Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Sağlanması İçin Ortak Gerekler Tüzüğüne Uyum Amaçlı Düzenleme (AB'ye üyelik perspektifi çerçevesinde değerlendirilmektedir)
- Hava Sahası Sınıflandırması Tüzüğüne Uyum Amaçlı Düzenleme (AB'ye üyelik perspektifi çerçevesinde değerlendirilmektedir)
- Tehlikeli Maddelerin Taşınması Hususunda Görevli Güvenlik Danışmanlarına İlişkin Tebliğ
- Türk Limanlarında Raporlama Usulleri Hakkında Yönetmelik
- Karayolları Trafik Yönetmeliğinde değişiklik yapılmasına dair yönetmelik
- Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği
- Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Yönetmeliği
- Demiryolu İle Tehlikeli Eşyaların Taşınması Yönetmeliklerine
- Karayolu Taşımacılığında Kullanılan Kayıt Cihazları Yönetmeliği

- Haftalık iş günlerine bölünemeyen çalışma süreleri yönetmeliği
- Demiryolu Emniyeti Yönetmeliği
- Demiryolu İşletmeciliği Lisans Yönetmeliği
- Demiryolu altyapısına erişim yönetmeliği
- Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemlerinin İşletilmesine Yönelik Kuralların düzenlenmesi
- Ticari Araçların Yol Kenarında Teknik Kontrollerinin Yapılmasına ilişkin yönetmelik
- Karayolları Trafik Yönetmeliğinde değişiklik yapılmasına dair yönetmelik,
- Otoyol İşletme Yönetmeliğinde değişiklik (AB'ye üyelik perspektifi çerçevesinde değerlendirilmektedir)
- Karayolları Genel Müdürlüğünün 8/3/2005 tarih ve B091TCK1303/720/0330 sayılı genelgesinde değişiklik (AB'ye üyelik perspektifi çerçevesinde değerlendirilmektedir)
- Tünel İşletme Yönergesi'nde değişiklik (AB'ye üyelik perspektifi çerçevesinde değerlendirilmektedir)

Hükümet tarafından kabul edilmiş olan “demiryolu taşımacılığı eylem planı” ile TCDD'nin yeniden yapılandırılması, liman ve demir yollarının yeniden düzenlenmesi ve demiryolu taşımacılık pazarının rekabete açılması öncelikli yapılacak işler arasına alındığını göstermektedir. Planda yer alan önceliklere ek olarak, demiryolu faaliyetlerine verilen yardımların kamu sektörü kapsamına alınarak idari sözleşmeye bağlanması gerekmektedir. Ray altyapısı modernizasyonu yine öncelikli alanlardan birini teşkil etmektedir.¹⁶

Avrupa Komisyonu tarafından Türkiye için en son hazırlanmış olan 2003 yılı ilerleme raporunda taşımacılık politikası alanında yapması gereken çalışmalar belirtilmiştir. İlerleme raporunda yer verilen bazı konular çerçevesinde, Türkiye tarafından yapılan bazı düzenlemelere ilişkin bilgiler, Trans-Avrupa taşımacılık

¹⁶AB Komisyonu, “2004 Yılı Türkiye İlerleme Raporu”, (Çevrimiçi)
<http://www.ikv.org.tr/pdfs/2004ilerlemeraporu.pdf>, 05.04.2007.

ağları ilgili olarak, Türkiye'nin, TEN ulaştırma kılavuz ilkelerine uygun biçimde, ülkedeki başlıca ulaştırma altyapısı gereksinmelerini ve ilgili taşımacılık ağı projelerini belirlemek amacıyla bir program hazırlamaya başlaması gerektiği vurgulanmıştır.

Hava ulaşımıyla ilgili olarak, uyumlaşmanın özellikle hava güvenliği ve hava trafik yönetimi üzerinde olması önem taşımaktadır. Buna istinaden, kullanılmakta olanlar da dahil olmak üzere, EUROCONTROL standartlarının gerektiğinde yönetmeliğe dönüştürülmesine yönelik çalışmalar yürütülmektedir. Deniz güvenliği ve havacılık güvenliği ve emniyeti üzerinde özellikle durularak, ulaştırma müktesebatının aktarılması ve uygulanması için hükümet tarafından tam bir program kabul edilmesi gerekmektedir.

Deniz güvenliği konusunda, müktesebatın başlıca kısımlarının aktarılması için kapsamlı bir eylem planının hazırlanması ve uygulamanın iyileştirilmesi gereklidir. Buna istinaden, 1974 SOLAS Sözleşmesi ve MARPOL Sözleşmesi uygulama kanunlarının 2004 yılı sonuna kadar yürürlüğe girmesi planlanmıştır. Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin; kazalar sonucu petrol yayılmaları, gemi boyaları dışında önemli bir nedeni de gemilerin katı ve sıvı atıklarını denize boşaltmalarıdır. MARPOL Sözleşmesi'ne göre gemiler, denize boşaltılması yasak olan atıklarının işlem görmesi sonucu kalan kalıntıları depolamak zorundadır.¹⁷ Gemiler, kirletici atıklarından kurtulmak için boşaltılma izni verilen atıkları denize boşaltmakta, izin verilmeyenleri de yakma, ayırma v.s. işleme tabi tutarak kalanları seyir esnasında depolayarak, limanlardaki atık kabul tesislerine boşaltmaktadırlar. Bu nedenle, limanlarda gemilerde oluşan atık ve kalıntıları, gecikmeye neden olmayacak şekilde alacak katı ve sıvı atık kabul tesislerinin olması gerekir. Denizlerin gemiler tarafından kirletilmesini önlemenin en etkin yolu, gemilerin seyir süresince depoladıkları katı ve sıvı atıklarını limanlardaki kabul tesislerine boşaltmalarıdır.

¹⁷ İKV, "Avrupa Birliği'nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumu", Ed.Hürrem Cansevdi, İstanbul, İKV Yayını, Aralık 2004, s.137.

MARPOL Sözleşmesi, denizlerin gemiler tarafından işletme veya kaza nedeniyle kirlenmesinin önlenmesini amaçlayan uluslararası temel anlaşmadır. IMO tarafından 1967’de Manş Denizi’nde Torrey Canyon kazasından sonra var olan OILPOL Sözleşmesi’nin yerine hazırlanmıştır. 1973’te ilk iki madde ve 1978 de diğer dört madde ile taraf devletlerce imzalanmıştır.¹⁸

MARPOL 73/78 Sözleşmesi’nin I. II. ve V. eklerine Türkiye ancak 10 Ocak 1991 tarihinde taraf olmuş ve yürürlüğe koymuştur. MARPOL Sözleşmesi’nin muhtelif maddeleri gereği, ülke limanlarında gemilerin atıklarını kabul etmeye yeterli alım tesislerini kurdurmak ve çalıştırmak zorunluluğu anlaşmaya taraf devletlere düşmektedir. MARPOL Sözleşmesi’nin bu konuda kastettiği ve muhatap aldığı devlet makamı, devletin denizcilik idaresi yani Türkiye için Denizcilik Müsteşarlığı’dır.

Birleşmiş Milletler Denizcilik Örgütü’nün tüm mevzuatının muhatabı devletin denizcilik idareleridir. Çevre Bakanlığı’nın Birleşmiş Milletler’deki muhatabı Çevre Programı (UNEP)’dir. Çevre Bakanlığı, çevre politikalarının tespit ve koordinasyonu ile yükümlü iken, Denizcilik Müsteşarlığı denizlerde, deniz araçlarından kaynaklanan kirlenmeyi önleyecek her türlü tedbirleri almakla yükümlü bir kuruluştur. Bu bağlamda liman atık alım tesislerinin oluşturulması ve çalıştırılması konusunda Türkiye’de sorumlu makam Denizcilik Müsteşarlığı’dır.

Türkiye’nin Liman Devleti Kontrolüne İlişkin Paris Mutabakat Muhtırası Sekretaryası’nın gemilerle ilgili “kara liste”sinde olmaya devam ettiği dikkate alınarak, Türk filosunun bayrak devleti performansının iyileştirilmesi öncelikli bir konudur. Muayene edilen gemilerin alıkonulma oranlarını azaltmak için önemli çabalar gerekmektedir. Buna istinaden “Türk bayraklı gemilerde bayrak devleti adına hareket edecek kuruluşların seçimi ve yetkilendirilmesine dair yönetmelik” 1 Ekim 2003 tarih ve 25246 sayılı Resmi Gazete’de, “Türk bayraklı gemilerde bayrak devleti

¹⁸ Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, Denizcilik Müsteşarlığı, (Çevrimiçi) <http://www.denizcilik.gov.tr>, 27.06.2006.

adına hareket edecek kuruluşların seçimi ve yetkilendirilmesine dair yönetmelikte değişiklik yapılmasına dair yönetmelik” ise 3 Ocak 2004 tarih ve 25335 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Türkiye’nin, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) bayraklı gemilere ve GKRY’nin ticaretinde hizmet gören gemilere uygulanan mevcut kısıtlamaları kaldırması gerektiği yönünde AB tarafından Türkiye’ye baskı uygulanmakta, müzakerelerin ilerlemesinde engel olarak Türkiye’nin önüne konulmaktadır.

İdari kapasiteyle ilgili olarak, bütün ulaştırma sektörlerinde, fakat özellikle deniz güvenliği ve karayolu ulaşımı alanında, ilgili idarelerin kapasitelerinin geliştirilmesi gerekmektedir. Kısaca, Avrupa Komisyonu tarafından 5 Kasım 2003 tarihinde yayınlanan İlerleme raporunda, Türkiye’nin taşımacılık müktesebatının üstlenilmesinde sınırlı gelişme kaydettiği üzerinde durulmuştur.

2004 yılında yayınlanan ilerleme raporunda ise, Türk mevzuatının Topluluk ulaştırma müktesebatı ile uyumunun sınırlı olduğundan bahsedilmektedir. Müktesebatın daha fazla aktarılması ile daha iyi uygulanmasına ve yürütülmesine yönelik kapsamlı alt-sektörel eylem planlarının geliştirilmesine yönelik çabaların yoğunlaştığı gözlemlenmektedir. Alt sektörlerdeki bu münferit planların genel ulaştırma sektörü planlaması ile tutarlılığına gerekli özen gösterilmelidir. Tüm demiryolu sektörünü müktesebat ile uyumlu olarak yeniden yapılandırmak için yasal ve kurumsal reformlara ihtiyaç vardır. Özellikle deniz güvenliği ve karayolu taşımacılığı alanlarındaki uluslararası anlaşma ve kuralların kabulü, ilgili müktesebatın aktarılması ile tamamlanması gerekmektedir. Daha fazla mevzuat uyumu gereğinin yanı sıra, özellikle kara yolu taşımacılığı sektöründe ilgili idarelerin uygulama ve yürütme kapasitelerine önem verilmelidir.

Türkiye ise bu alandaki eksiklerinin giderilmesi için, Temmuz 2003 tarihinde yürürlüğe giren Ulusal Program’da verilen öncelikler çerçevesinde çalışmalarını yürütmeye devam etmektedir. Tüm dünya, standart altı gemilerin denizlerden temizlenmesi, böylece deniz güvenliğinin sağlanması ve çevrenin korunması için

denetim standartlarını yükseltmektedir. Gelişmiş ülkeler bu harekette başı çekmektedir. Ticaret hacminin büyük kısmı gelişmiş ülkelerin elinde olduğu için, taşımalardan pay almak isteyen diğer ülkeler bu standartlara uymak durumundadır. Denetim konusunda hızla, dolaylı yada doğrudan uluslararası bağlayıcılığı olan yeni kurallar çıkmaktadır. Yeni gelişmelerle yakın gelecekte standart altı gemiler, sadece gerekli kuralları koymamış ve düzenlemeleri yapmamış kolay limanlar arasında taşıma yapabilecek ve bu limanların güvenliğini tehdit edecektir.

Türk deniz ticaret filosu, ticaret yaptığı bütün bölgelerde en fazla tutulma oranına sahip olan filolar arasındadır. Bu nedenle ABD’de hedef bayrak listesinde, AB’de kara listenin çok yüksek riskli kategorisinde, Tokyo MOU bölgesinde ortalama üstü tutulan devletlerarasında yer almaktadır. Türkiye’nin bayrak devleti olarak bulunduğu kategorideki filoların çok büyük çoğunluğu, Panama, Liberya gibi kolay Bayrak devleti siciline kayıtlıdır. Bu, denizcilik devleti olmayı hedef alan Türkiye için kabul edilemeyecek bir durumdur. Türkiye’nin kara listelerde yer almasının nedeni mevzuattan çok, denetimi yapacak personelin ve altyapının yetersizliğidir. Bayrak devleti denetimlerinin yanı sıra Türkiye’deki liman devleti denetimlerinin de yetersiz kaldığı görülmektedir. Denetimlerin yetersizliği, Türkiye’yi kolay liman devleti haline getirmekte, yüksek standartta denetim yapan devletlerin limanlarına giremeyen standart altı gemiler bu nedenle Türk limanlarını tercih etmektedir. Bu durum, Türkiye’nin deniz ve çevre güvenliğini tehdit etmektedir. Yine bayrak devletinde olduğu gibi, bunun nedeni mevzuattan çok denetim personelinin ve altyapının yetersizliğidir.

Türkiye, gerek dış ticaretinin yarısını gerçekleştirdiği AB devletlerine yaptığı taşımaları bayrak devleti olarak sürdürebilmek, gerekse limanlarını standart altı gemilerden korumak için gereken önlemleri biran önce almak zorundadır. Türkiye, bu tedbirleri almayı AB’ye taahhüt etmiştir. Ayrıca, AB’ye üyeliğimizin gerçekleşmemesi halinde, bu taahhütlerin yerine getirilmesi ve standartlarımızın AB standartlarına yükseltilmesi Türkiye’nin denizyolu taşımacılığını sürdürmesi için zaruridir. Bu gelişme ve sorunlara karşın, Hükümet, planlamalarında aşağıda işaret

edilen konuları düzenleme ve gerçekleştirme hevesinde olduğunu Kalkınma Planlarında ve Acil Eylem Planında göstermektedir.

Türkiye'nin ana ulaştırma alt yapı ihtiyaçlarına ilişkin bir program, öncelikle, Ulaştırma Bakanlığı sorumluluğunda Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı (DPT), Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ile işbirliği halinde yürütülerek "Ulaştırma Ana Planı Stratejisi" kapsamında belirlenmektedir. Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmalarında alt yapılarla ilgili hedefler konusunda Trans Avrupa Ağları (TEN) ilkelerinin yer aldığı AB mevzuatı da incelenerek dikkate alınmaktadır.

Hükümetin Acil Eylem Planının da hedefleri arasında olan söz konusu Strateji Belgesinin 2004 yılı içinde tamamlanması hedeflenmiştir. TEN'e ilişkin projeler ise, Strateji Belgesinde belirlenen hedefler doğrultusunda, mevcut proje stokunun gözden geçirilmesi ve yeni proje ihtiyaçlarının belirlenmesi suretiyle ortaya konmaktadır. Sözü edilen Strateji Belgesi, hazırlanması amaçlanan Ulaştırma Ana Planına zemin oluşturmuştur. Trans Avrupa Ulaşım Ağlarına, Türkiye'deki kurum ve kuruluşların yetkisi açısından baktığımızda, Ulaştırma Bakanlığı, BOTAŞ, Denizcilik Müsteşarlığı, Enerji Piyasası Denetleme Kurulu, Karayolları Genel Müdürlüğü, Telekomünikasyon Kurumu söz sahibidir.

2001 yılında yayımlanan İlk Ulusal Program (UP)'da, Türk mevzuatındaki onca eksiğe rağmen 'katılım öncesi dönemde Türk mevzuatında herhangi bir değişiklik yapılmasına gerek duyulmamaktadır' diye rasyonellikten uzak, kendisiyle bir çelişki yaşarken,¹⁹ 2003 yılı Temmuz ayında Resmi Gazete'de yayınlanan Ulusal Program'da ise AB mevzuatına uyum amacı ile Türkiye'nin bu alanda yapacağı planlanan idari düzenlemelere ilişkin öncelikler listesi şöyle sıralanmıştır:²⁰

¹⁹ Cengiz Aktar, "Avrupa Birliği'nin Genişleme Süreci", 1.b., İstanbul, İletişim Yayınları, 2002, s.74.

²⁰ Resmi Gazete, "Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı", RG. Tarih: 24.07.2003, S.25178 Mükerrer.

- a) Kara yolu ulaştırması konusundaki AB mevzuatının Türk Mevzuatına aktarılması ve AB mevzuatının uygulanması için bir uyum programının benimsenmesi
- b) Demir yolu taşımacılığı konusundaki AB mevzuatının üstlenilmesi ve uygulanması
- c) Hava taşımacılığı konusundaki AB mevzuatının üstlenilmesi ve uygulanması
- d) Deniz taşımacılığı, özellikle deniz güvenliği konusunda, AB mevzuatının üstlenilmesi ve uygulanması için gerekli şartların sağlanması
- e) Türkiye’de deniz taşımacılığı güvenliğinin güçlendirilmesi konusunda bir eylem planının kabul edilmesi, ilgili AB mevzuatına uyum, mevzuatın uygulanması, idari, teknik ve eğitim alanındaki tedbirlerle alt yapının güçlendirilmesi
- f) Klas kuruluşlarının izlenmesi de dahil bayrak devleti uygulamalarının güçlendirilerek, Türk bayraklı gemilerin teknik durumlarının iyileştirilmesi.
- g) İlgili AB mevzuatına uyum, mevzuatın uygulanması, idari yapı ve teknik alt yapının güçlendirilmesi ve eğitim alanındaki tedbirlerle liman devleti kontrol uygulamalarının güçlendirilmesi.
- h) Bayrak devleti ve liman devleti uygulamaları dışındaki deniz güvenliği ile ilgili diğer AB mevzuatına uyum ve uygulamaların güçlendirilmesi.
- i) AB’nin deniz ticareti konusundaki uluslararası ilişkiler mevzuatına uyum ve mevzuatın uygulanması.
- j) Ulaştırma sektöründe, alt sistemlerin birbirlerini tamamlayıcı bir yapı içerisinde gelişebilmesi, ekonomik ve sosyal yaşamın gereksinimlerinin yerinde, zamanında, ekonomik ve güvenli biçimde karşılanabilmesi için sistemin bir bütün olarak ele alınmasını sağlayacak bir Ulaştırma Ana Planı bulunmamaktadır. Ulaştırma Ana Planı’nın eksikliği ulaştırma alt sektörlerinin hemen hepsinde plansız, birbirinden bağımsız, kısa vadeli çözümlere yönlenmesine neden olmaktadır.

Avrupa Birliği’nin kombine taşımacılık stratejisi bağlamında demiryolu, denizyolu ve havayoluna öncelik verilmesi istenmektedir. Bu durumda, karayolunun taşımacılıktaki payının kademeli olarak azaltılması gerekliliğı ifade edilmektedir.

Ancak, Türkiye’de karayolu ağırlıklı politikalar ve diğer taşıma türleri arasındaki yüksek orana sahip olmasının nedeni, Türkiye’de karayolu ulaştırmasının çok geliştiğinden değil ama diğer taşıma sektörleri olan Denizyolu, havayolu ve Demiryolu’nun ihmal edilerek az gelişmiş olmasından kaynaklanmaktadır. AB müzakere sürecinde deniz ve havayolu taşımacılığı, uyum sürecini en az sıkıntı ile atlatabilecek gibi görünmektedir. AB, Türkiye'nin yük taşımacılığında deniz ve demiryolu taşımacılığının payını artırmasının uygun olacağını belirtmektedir. Bunun üzerine, 1950'lerden kalma mevzuatla, eskimiş, yeni teknolojilerle uyumsuz altyapıyla ve çok az bir bütçe ile hizmet veren demir ve denizyolları, yeniden yapılandırılma gayretiyle iyileştirme çalışmalarını sürdürüme eğilimine girmiştir. Ulaştırma Bakanlığı’nın 2006 yılında yaptığı "Ulaşım Ana Planı", denizyolu, demiryolu, kara ve havayolu taşımacılığını entegre bir şekilde kullanarak, modern kombine taşımacılık sistemi kurmayı hedeflemektedir. Bu amaçla, deniz ve demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi, havayolunun yaygınlaştırılması ve karayolunda standartlara uygun ve kaliteli taşımacılık için bir dizi önlem alınmakta, projeler hazırlanmaktadır. Karayolu taşımacılığı konusunda, 2003 yılında kabul edilen Karayolu Ulaştırma Kanunu’nun da uygulamalarda görülen aksaklık ve sıkıntıları giderecek şekilde değiştirilmesi de gerekli görünmektedir.²¹

AB, yük taşımacılığını demir ve denizyollarına kaydırmayı amaçlayan "Kombine Taşımacılık" sistemi üzerine odaklanmaktadır. Türkiye'nin de müzakere süreci kapsamında ulaştırma politikasını bu sisteme uyumlu hale getirmesi gereklidir. Benzer şekilde, 1947 yılından sonra ilk defa, 2006 yılında demiryollarını geliştirmenin bir devlet politikası olduğu üzerinde durulmakta ve demiryolu sektörünün 2008’de yeniden yapılandırılmasına yönelik mevzuat uyumunun gerçekleştirilmesi için hazırlanan "Eylem Planı" çerçevesinde yolcu taşımacılığındaki oranın %3’den %45’e, yük taşımacılığındaki oranın %2’den %25’e, yük ve yolcu taşımacılığından sağlanacak gelirin 3 milyar Dolara çıkartılması hedeflenmektedir.²²

²¹ DTP, “VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı”, (Çevrimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/ix/9kalkinmaplani20070302.pdf>, 25.06.2007

²² A.e.

Bu gelişmelerle beraber Fransa'da, Almanya'da, İsveç'te (ve diğer tüm gelişmiş ülkelerde) olduğu gibi, trene binip 400 km yolu iki saatte gidilebilecek, blok trenlerle 12 günde taşınan yük, 3 günde taşınabilecek düzeye gelecektir.

AB'nin ulaştırma sektörüne yönelik eleştirileri özetle şöyle sıralanabilmektedir:²³

- a) Türkiye'nin uzun vadeli bir altyapı planının hazırlanmasının sağlanması.
- b) Mevzuatın etkin uygulanması ve yürütülmesinin sağlanması.
- c) Kombine taşımacılığın yaygınlaşması ve karayolunun payının kademeli olarak azaltılması.
- d) Ulaştırma altyapısından sorumlu farklı kurum ve kuruluşlar arasında koordinasyonunun sağlanması.
- e) Türkiye'de AB ortalamasının 6 kat üstünde olan kaza oranının azaltılması için yol güvenliğinin hedef alınması.
- f) Demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılmasında gerekli yasal ve kurumsal çerçevenin AB mevzuatına uyumlu olarak hazırlanmasına öncelik verilmesi

AB ile tam üyelik müzakereleri, AB müktesebatının aday ülke tarafından üstlenilmesi süreci olup, “müzakere” tabirinden anlaşılan bir al-ver mantığına dayanmamaktadır.²⁴ Dolayısıyla, bir giriş imtihanı şeklindeki müzakere süreci esnasında, müktesebatın bazılarını kabul etmek, bazılarını kabul etmemek üyelik sürecinin hızını yavaşlatmaktadır. Ancak, her aday ülkenin farklı gerçekleri ve konu olabilmektedir. Bu sebeple, yine de müzakere sürecinde üstlenilecek mevzuatların iyi incelenmesi ve aday ülkenin kendi gerçeklerini iyi anlatması, üstlenilecek mevzuatın ülke gerçeklerine göre uyarlanması müzakere sürecinin önemli bir şeklidir.

²³ Senay Oğuztimur, İnfomag Dergisi, Mart 2007, Sy.3.

²⁴ Sinan Ülgen, “AB ile Müzakerelerin El Kitabı”, 1.bs., İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, Kasım 2005, s.13.

4.1.AB ULAŞTIRMA MÜKTESEBATININ ÜSTLENİLMESİ

Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası başlığı altındaki mevzuatı, güvenli, etkin, çevresel açıdan sağlıklı taşıma hizmetlerini destekleyerek iç pazarın işleyişini iyileştirmeyi amaçlamaktadır. Karayolu, demiryolu, iç su yolları, kombine taşımacılık, hava ve deniz taşımacılığını kapsayan ulaştırma müktesebatı ayrıca, teknik ve güvenliğe ilişkin standartlar, sosyal standartlar, devlet yardımlarının denetimi ve iç ulaşım pazarında piyasanın liberalleştirilmesi gibi konuları da içermektedir.

4.1.1.KARAYOLU TAŞIMACILIĞI MÜKTESEBATINA UYUM

Türkiye'nin tam üyelik müzakerelerinde dillendirilen en önemli konu başlıklarından birisi ulaştırma başlığıdır. Müzakereler sonunda en büyük etkinin karayolu yük ve yolcu taşımacılığında görülmesi beklenmektedir.

Karayolu ulaştırması konusundaki AB mevzuatının Türk Mevzuatına aktarılması ve AB mevzuatının uygulanması için bir uyum programının benimsenmesi gereklidir. Bu öncelik, 2003 yılı Katılım Ortaklığı Belgesi'nin kısa vadeli hedefleri arasında yer alan "ulaştırma konusundaki AB mevzuatına uyum ve uygulama için bir program kabul edilmesi" hedefi doğrultusunda belirlenmiştir. Katılım Ortaklığı Belgesi'nin orta vadeli hedefleri arasında yer alan pazara giriş, yol güvenliği, sosyal, mali ve teknik kurallar özelinde mevzuat uyumunun tamamlanması hedefleri de göz önüne alınarak ana unsurlar tanımlanmıştır.

Karayolu taşımacılığını mevzuat olarak 2003 yılına kadar, Bakanlığın kuruluş Kanunu'nun 2'inci ve 10'uncu maddelerine istinaden hazırlanan yönetmelikler ile düzenlenmekteydi. Karayolu taşımacılığında, Türk mevzuatındaki yasal ve idari boşlukların belirlenmesi ve buna ilişkin eylem planının kabul edilmesi yüksek

öncelikte olmaya devam ediyordu. Buna istinaden, Karayolu Taşıma Kanunu 19 Temmuz 2003 tarih ve 25173 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girdi.

Genel hatları itibariyle 25 Şubat 2004 tarih ve 25384 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile uyum sağlandı. Ancak, hala uluslararası ve yurtiçi taşımacılık faaliyetleriyle ilgili olarak önemli derecede farklılıklar bulunmaktadır.

Türkiye’de karayolu taşımacılık sektörü için genel düzenleyici çerçeve, yalnızca piyasaya erişim üzerinde ve mesleğe kabul kuralları üzerinde odaklanmaya devam etmekle birlikte, öteki sosyal kurallar ile mali ve teknik kurallar dahil, karayolu ulaşımının çok önemli başka yönlerini içermemektedir. Teknik ve güvenlik standartları üzerine AB gerekleri, yurtiçi filoya da uygulanması gerekiyor. Sosyal mevzuat yönünden, Türk ve AT mevzuatları arasında, sürüş zamanları ve dinlenme süreleri ile ilgili farklar devam etmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından, “kara yolu ulaştırması konusundaki AB mevzuatının Türk mevzuatına aktarılması ve AB mevzuatının uygulanması için bir uyum programının benimsenmesi” önceliği kapsamında şu iki yönetmelik çıkarılmıştır:

- a) 2003 Karayolu Taşıma Kanunu, 2004 Karayolu Taşıma Yönetmeliği, 2004 Araç Muayene İstasyonlarının Açılması, İşletilmesi ve Araç Muayenesi Hakkında Yönetmelik,
- b) Karayolu taşımacılığında sosyal mevzuatın uyumlaştırılmasına ilişkin Konsey Tüzüğü (3820 / 85), Konsey Direktifi (88 / 599 / EEC) ve Komisyon Kararı’na (97/173/EC)” uyum sağlanması amacıyla Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından çıkarılan Karayolları Trafik Yönetmeliği.

Karayolu ulaşımının mali yönleriyle ilgili olarak, yol kullanma ücretleri, taşıt vergileri ve ayrıca devlet yardımları konusundaki mevzuatın, ilgili müktesebat ile uyumlu hale getirilmesi gerekiyor.

2006 yılı İlerleme Raporu'na göre, Karayolu taşımacılığı alanında, özellikle mevzuata yönelik gelişmeler bakımından, ilerleme kaydedildiği belirtilmektedir. Türkiye'nin uluslararası karayolu taşımacılık filosu, AB müktesebatı gereklerine çoğunlukla uygun şekilde ruhsatlandırılmıştır. Bununla birlikte, ulusal filonun ruhsatlandırılması tamamlanmamıştır. Ulusal ve uluslararası taşımacılık arasında önemli farklılıklar süregelmektedir. Bunlar genellikle mesleki yeterlilik ve mali durum kriterlerine ilişkindir. Vergiler ve geçiş ücretlerine dair mevzuatın daha uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir. Sosyal kurallar ve bunları uygulayan mevzuatın en son Topluluk müktesebatının son haliyle uyumlaştırılması gereklidir. Dijital takometre uygulamasına pratikte henüz başlanmamıştır. Hafif tonajlı otobüs ve hizmet taşıtlarında hız sınırlayan cihaz mecburiyeti uygulanmamaktadır. İdari kapasitenin güçlendirilmesi ve ayrıca tüm ilgili makamlar arasındaki işbirliğinin artırılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu alandaki hazırlıklar gelişmiş düzeydedir.²⁵

- a) Karayolu taşımacılığı ile ilgili olarak Orta Vadede yapılması gerekenler; Yürürlüğe girmiş olan KTK ve Yönetmeliği uygulamasından kaynaklanan aksaklık ve eksiklikler yeniden gözden geçirilip düzenlenmelidir.
- b) Mevzuatımızda karşılığı bulunmayan hususlara ilişkin düzenlemeler yapılmalıdır.
- c) Türk Ticaret Kanunu Hükümleri, CMR Konvansiyonu (Eşyaların Karayolu ile Uluslararası Taşınması için Mukavele Sözleşmesi) ile uyumlaştırılmalıdır.
- d) Karayolu Taşımacılığının kurumsallaşması, yolcu ve yükün güvence altında taşınması sağlanmalıdır.
- e) Yük Taşımacılığında çağdaş koşullara uygun sigorta sistemi geliştirilmelidir.
- f) Yasal düzenlemelerin yanı sıra, sektörde mevzuata uyumu ve haksız rekabeti önleyecek yapısal düzenlemeler yapılmalıdır.

²⁵ “AB İlerleme Raporu–2006”, (Çevrimiçi) http://www.disisleri.gov.tr/NR/rdonlyres/9033EEB0-E80C-46D0-AB4D-A5767882853A/0/IlerlemeRaporu_8Kasim2006_TamamininCevirisi1.pdf, 25.12.2006.

Türkiyenin dış ticareti bakımından en büyük ortağı AB'dir. Dış ticaretin yarısından fazlası AB üyesi ülkelerle yapılmaktadır. Bunların başında da Almanya gelmektedir. Dış ticaret yüklerinin taşınması dolayısıyla AB üyeliği olmadan da taşımacılık olarak yoğun ilişki içindeyiz. Her gün binlerce Türk karayolu taşıma aracı Avrupa yollarını, gümrüklerini, sınır kapılarını kullanmaktadır. Her şart altında, müzakere sürecinde durumumuz iyice gözden geçirilmeli, AB mevzuatlarına uyum için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır. Gerek gümrük birliği antlaşmasından gerek kırk yılı aşkındır geliştirilen ilişkilerle geline nokta yaşanan geçiş belgeleri sayılarındaki yetersizlik ve sürücülerin vize sıkıntıları gibi Türk taşımacısının önündeki engellerin kaldırılması müzakere sürecinin önemli konuları arasında olmalı ve olumlu kazanımlar sağlanmalıdır.

4.1.2.HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI MÜKTESEBATINA UYUM

Hava yolu taşımacılığı alanındaki AB mevzuatının üstlenilmesi ve uygulanması Katılım Ortaklığı Belgesi'nin kısa ve orta vadeli hedefleri arasında yer almaktadır. Sivil Havacılık Yönetmeliği (SHY-6A) ve Sivil Havacılık Tebliği (SHT-36A)'da yapılan değişikliklerle Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, Ek 16, Cilt 1, Bölüm 2 kategorisindeki uçakların işletilmesinin sınırlandırılmasına ilişkin 2 Mart 1992 tarih ve 92/14/EEC sayılı Konsey Direktifine uyum sağlanmıştır. Bugün itibarıyla Türkiye tescilinde bu kapsamda faal uçak bulunmamaktadır.

Türk Sivil Havacılık Kanununda Değişiklik Yapılması hakkında 4647 sayılı Kanun kabul edilmiş olup, Hava yolu hizmetlerinde yük ve yolcu tarifelerine ilişkin 23 Temmuz 1992 tarih ve 2409/92 sayılı Konsey Tüzüğüne uyum sağlanmıştır.

Türkiye'nin AB hava taşımacılığı mevzuatına uyum sağlaması, hava yolu taşımacılığı faaliyetlerinin sürekliliği açısından önem taşımaktadır. Bugüne kadar uyum sağlanan en somut alan ücret tarifelerinde onay prosedürünün kaldırılarak, hava taşıyıcılarının kendi tarifelerini serbestçe belirlemeleri imkânının tanınmasıdır.

Uyum çalışmalarındaki avantajımız ise hava yolu taşımacılığının uluslararası özellik arz etmesidir.

4 Ocak 1989 tarih ve 20039 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 2 Aralık 1988 tarih ve 3504 sayılı Kanunla 1 Mart 1989'dan geçerli olmak üzere EUROCONTROL Teşkilatına üye olunarak EUROCONTROL Konvansiyonu kabul edilmiştir.²⁶

2006 Yılı İlerleme raporuna göre, hava taşımacılığı alanında bazı gelişmeler kayda değerdir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne kanunla mali ve teknik özerklik verilmiştir. İlgili yeniden yapılanmalar ve eleman alımları göze çarpıcıdır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün İstanbul'da bir şubesi açılmıştır, Antalya'da da başka bir şube açılması öngörülmektedir. Bazı uygulama yönergeleri yayımlanmıştır. Ulaştırma Bakanı'na bağlı otonom bir kaza araştırma kurulu teşkil edilmiştir. Slot tahsis prensiplerine dair bir talimat yayımlanmıştır. Bunlara ilaveten, slot koordinatörlüğü görevi ve ayrıca teknik ve değerlendirme komiteleri tesis edilmiştir. Bu alanda müktesebatla uyumlaştırma sürmektedir. Türkiye henüz Komisyon ile "yatay havacılık anlaşması" müzakerelerine başlamamış olup, Topluluk hukukunun temel bir gerekliliği olan Topluluk tahsisini kabul etmemektedir.²⁷

4.1.3.DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI MÜKTESEBATINA UYUM

2003 yılı ulusal programı, Türk denizcilik sektörünün AB müktesebatına uyum sürecinde en önemli dokümanlardan birisidir. Ulusal program, diğer alanlarda olduğu gibi deniz taşımacılığına ilişkin olarak da AB mevzuatı ile karşılaştırma ve

²⁶ 13 Aralık 1960 tarihinde Almanya, Belçika, Fransa, Lüksemburg, Hollanda, İngiltere'nin imzalarıyla Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Teşkilatı -EUROCONTROL- kurulmuştur. Türkiye, Eurocontrol Teşkilatına, 4.1.1989 tarih ve 20039 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 2.12.1988 tarih ve 3504 nolu kanunla 1 Mart 1989'dan geçerli olmak üzere üye olmuştur. Kuruluşun faaliyetlerini, teşkilatlanmasını, statüsünü ve devamını sağlayan "Uluslararası Konvansiyon" ve "Havayolu Ücretleri Çok Taraflı Anlaşması" 27 Haziran 1997 tarihinde revize edilmiş olup bu doğrultuda Teşkilat yapısı yeniden organize edilmiştir. Ülkemizin Revize Sözleşmeyi onaylama süreci halen devam etmektedir.

²⁷ "İlerleme Raporu-2006", (Çevrimiçi) http://www.disisleri.gov.tr/NR/rdonlyres/9033EEB0-E80C-46D0-AB4D-A5767882853A/0/İlerlemeRaporu_8Kasim2006_TamamininCevirisi1.pdf, 25.12.2006.

eşleştirme yaparak, sorumlu kuruluşu, bu yönde hayata geçirilmesi gereken ilgili mevzuatı ve Bakanlar Kurulu kararı, Türkiye Büyük Millet Meclisi kabulü ve yürürlüğe giriş tarihini net olarak belirlemişti.²⁸ Uyum çalışmaları 2004 ve 2005 yıllarındaki AB eşleşme projesi ile hız kazandı mevzuat uyum takvimi bu bakımdan başarılı bir şekilde işlemektedir denilebilir. 2006 yılı ilerleme raporu da bu gelişmeleri doğrulamaktadır. Zira Kasım 2006'da yayımlanan ilerleme raporunda Türkiye'de deniz ulaştırma alanında 'müktesebat uyumu' ve 'idari kapasitenin güçlendirilmesi' iyi gelişmeler olarak vurgulanmıştır.²⁹

Avrupa Birliği Mevzuat uyumu kapsamında yapılan çalışmalar aşağıda belirtilen AB Konsey tüzükleri/direktiflerinin uyum çalışmaları ilgili birimlerle koordineli olarak yürütülmektedir. Bu tüzük ve direktifler şunlardır:

- a) 613/91/EEC sayılı Konsey Tüzüğü'nün uyumlaştırılması amacıyla 1974 SOLAS Sözleşmesi ve Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi 1973'e ait değişikliklerin uygulanmasıyla ilgili 28.07.1993 tarih ve 2158/93/EEC sayılı Komisyon Tüzüğü,
- b) Ro-Ro yolcu gemilerinin güvenli idaresine ilişkin 08.12.1995 tarih ve 3051/95/EC sayılı Konsey Tüzüğü,
- c) Yolcu gemileri güvenlik kuralları ve standartları hakkında 17.03.1998 tarih ve 98/18/EC sayılı Konsey Direktifi,
- d) 24 Metre ve Daha Uzun Balıkçı Tekneleri için Uyumlu Bir Güvenlik Rejimi Tesis Edilmesine ilişkin 11 Aralık 1997 tarih ve 97/70/EC sayılı Konsey Direktifi,
- e) Düzenli Ro-Ro feribotları ve yüksek hızlı yolcu tekneleri hizmetlerinin güvenli işletilmesi için zorunlu sörvey sistemi hakkında 29 Nisan 1999 tarih ve 1999/35/EC sayılı Konsey Direktifi,
- f) Tek cidarlı petrol tankerlerinin çift cidarlı veya eşdeğer tasarım gerekliliklerine geçişini hızlandıran ve 2978/94/EC Konsey Tüzüğü'nü

²⁸ Melda Onur, "Deniz Taşımacılığı Kıbrıs'a Çarptı", Kriter Dergisi, S.06, Aralık 2006, s.66.

²⁹ A.e., s. 67.

yürürlükten kaldıran 18 Şubat 2002 tarih ve 417/2002 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü.

Deniz taşımacılığı güvenliği ve hava taşımacılığı güvenliği ve emniyeti üzerinde bu tüzük ve direktiflere uyum sağlanması, tüm bu ulaştırma müktesebatının aktarılması ve uygulanması, hükümet tarafından tam bir program kabul edilerek gerçekleştirilmesi gerekliliği önemlidir. Deniz güvenliği konusunda, müktesebatın başlıca kısımlarının aktarılması için kapsamlı bir eylem planının hazırlanması ve uygulamanın iyileştirilmesi gerekiyor. Buna istinaden, 1974 SOLAS Sözleşmesi ve MARPOL Sözleşmesi uygulama kanunların 2004 yılı sonuna kadar yürürlüğe girmesi planlanmıştır. Türkiye'nin Liman Devleti Kontrolüne İlişkin Paris Mutabakat Muhtırası Sekreteryası'nın kara listesinde olmaya devam ettiği dikkate alınarak, Türk filosunun bayrak devleti performansının iyileştirilmesi öncelikli bir konudur. Muayene edilen gemilerin alıkonulma oranlarını azaltmak için önemli çabalar gerekmektedir. Buna istinaden, "Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik" 1 Ekim 2003 tarih ve 25246 sayılı Resmi Gazete'de, "Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak devleti Adına Hareket Edecek kuruluşların seçimi ve Yetkilendirilmesine dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" ise 3 Ocak 2004 tarih ve 25335 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

2006 Yılı İlerleme Raporuna göre, deniz taşımacılığı alanında, mevzuatın uyumunda ve özellikle güvenlikle ilgili idari kapasitenin güçlendirilmesinde iyi düzeyde gelişme kaydedilmiştir. Balıkçı gemilerinin güvenliği, deniz kazalarının tahkiki, denizcilerin eğitim kalitesi ve denetlenmesi, yük gemilerinin güvenli yükleme ve boşaltımı, denizcilik ekipmanları ve liman kontrolleri konularında yönetmelikler yayımlanmıştır. Kırkdokuz personeli olan bir deniz kaza tahkik kurulu tesis edilmiş, ikiyüz uzman, bayrak devleti ve liman devleti denetleyicileri olarak işe alınmıştır. Bazı uluslararası sözleşmelere³⁰ imzacı olma usulleri bakımından gelişme kaydedilmemiştir. AB bayraklı gemilerin 2004'te ortalama seferden alıkonulma oranı

³⁰ SOLAS Sözleşmesi-78, SOLAS Sözleşmesi-88, Load Line 88 ve Mar-Pol annex III ve IV.

% 3,996 iken, Türk bandıralı gemilerin alıkonulma oranı, 2003’de % 17,5’ten, 2004’te % 8,63’e düşmüştür. 2005 yılında alıkonulan Türk gemisi oranı % 7,5’e gerilemiştir.³¹ Ancak, Türkiye Haziran 2007 tarihi itibarıyla Paris Mutabakat Zaptının kara listesinden “gri risk” listesine geçmiştir. Seyrüsefer güvenliği açısından, liman güvenliğini artıracak mevzuata uyum çalışmaları başlatılmıştır. Piyasaya erişim bakımından, gerek kabotaj gerek gemi tesciline dair kurallar Topluluk kurallarıyla çelişmekte olduğu bildirilmektedir. Bu alanda daha fazla ilerleme sağlanması gerekli görülmektedir.³²

Mevcut Türk Deniz Mevzuatı, günün koşullarına ve AB Mevzuatına yeterince uyum sağlayacak düzeyde olduğu söylenemez. Denizcilik sektörünün kendi kurumsal yapısı eksikliği sebebiyle çeşitli kurum ve kuruluşların arasında dağınıklık ve çok başlılık sorunu vardır.

Günümüzün deniz taşımacılığında, eskinin limandan limana olan taşıma anlayışı değişerek kapıdan kapıya (door to door) teslim şekline dönüşmektedir. Transit geçiş ülkesi konumunda olan Türkiye, kombine taşıma anlayışı doğrultusunda limanlarını ve diğer ulaştırma altyapılarını yapmalı, mevcut olanlarını geliştirmeli, modernleştirmeli ve kapasitelerini artırmalıdır. AB Limancılık Stratejisi ile uyumlu bir işletme politikasının izlenebileceği özerk yönetim yapısına kavuşturulması gereklidir.

4.1.4.DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI MÜKTESEBATINA UYUM

Küreselleşme ile birlikte Bütün Dünyada 1980’li yıllarla başlayan yeniden yapılanma süreci kısa sürede ülkemizi de etkisi altına almış, ticaretin serbestleştirilmesi ana başlığı altında tüm kamusal alanla birlikte TCDD’de bu etkiyi güçlü bir şekilde hissetmiştir. 1995 yılından itibaren de günümüze kadar değişik finansmanlarla bu tema üzerinde değişik yeniden yapılanma çalışmaları yürütülmüş,

³¹ 2006 Yılı İlerleme Raporu, (çevrimiçi) http://www.igmd.org/abdoc/Ilerleme_Raporu_2006.pdf, s.99.

³² 2005 Yılı İlerleme Raporu, (çevrimiçi) http://www.igmd.org/abdoc/Ilerleme_Raporu_2005.pdf, s.99.

kimi adımlar atılmış olmasına karşın henüz bütün önermeleri ile yapısal bir dönüşüme gidilmemiştir.

Demiryolu taşımacılığı alanında AB mevzuatının üstlenilmesi ve uygulanması, Katılım Ortaklığı Belgesinin kısa ve orta vadeli hedefleri arasında yer almaktadır. Demiryolu taşımacılığı alanındaki ilerleme sınırlıdır. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları büyük ölçüde devlet sübvansiyonuna bağımlıdır. 2004 yılında 670 milyon Avro zarar etmiştir.³³ AB müktesebatının yasal ve kurumsal gereklerini karşılayamayan demiryolu sektörü, gerçek anlamda liberalleştirilmemiş olup, ticari açıdan bağımsız değildir. Mevcut demiryolu altyapısının esaslı şekilde modernize edilmesi gerekmektedir. Sektöre yönelik önemli yatırımlara ihtiyaç vardır.

Türkiye - AB Mali İşbirliği kapsamında 10 Mart 2003 tarihinde başlatılan teknik destek çalışması (rail-301202) çerçevesinde Taslak Demiryolu Kanunu ile ilgili temel AB mevzuatı arasındaki yasal farklılıkları, demir yolu ulaştırma sektörünün yönetsel ve yapısal farklılıkları ve Türk demir yolu sisteminin alt yapı ihtiyaçları hususlarını tanımlamak amacıyla bir farklılık analiz çalışması yapılmıştır.

Farklılık analiz çalışmasının sonuçları ışığında, TCDD'nin yardımı ile;

- a) Taslak Demiryolu Kanununu AB mevzuatına uyumlu hale getirmek için yasal önlemler,
- b) Kanunun etkin bir şekilde uygulanması için gerekli yönetsel ve yapısal iyileştirmeler,
- c) Bir ön maliyet tahmini ile gerekli alt yapısal iyileştirmeler,
- d) Kombine taşıma olanaklarının uygulanması,
- e) Eylem Planında önerilen demir yolu sektörünü düzenleyen genel bir kanun
- f) TCDD'nin rollerini modernleştirilmiş bir bağlamda tanımlayan ve TCDD'nin yeni bir yapı kurmasına imkân tanıyan, TCDD'ye yönelik bir kanunun hazırlanmasında teknik destek sağlanması.

³³ İ. Fehmi Kütan, "Yeniden yapılanma Süreçleri ve TCDD", (Çevrimiçi) <http://www.bts.org.tr/sayfalar/sempozyum/002.doc>, 08.07.2007.

AB'ye tam üyelik müzakere sürecinde, işletmeciler kuruluşların ve sektörün yeniden yapılandırılmasında AB'nin yapısal ve teknik normları ile politikalarına uyum sağlanması gerekmektedir. Başta kamusal nitelikli hizmetler olmak üzere devletin ve işletici kuruluşun sorumluluklarını yeniden tanımlayan, işletici kuruluşa mali ve idari özerklik sağlayan ve sektörde özel kesim katılımına uygun ortam hazırlayan yasal düzenlemeler yapılmalıdır. Bu çerçevede, demiryolu altyapısının kullanım esasları belirlenecek, bu esaslara uyumu gözetilen bir düzenleyici kurum oluşturulmalıdır.

Demiryolu sektöründe Türkiye'nin, kendi mevzuatını AB demiryolları müktesebatıyla uyumlaştırmaya başlaması müzakere süreci içerisinde önem taşımaktadır. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) idaresinin müktesebat ile uyumlu olarak yeniden düzenlenmesi dahil, bütün demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılmasına öncelik verilmesi bir gereklilik olarak görülmektedir. Buna istinaden, demiryolları kanun tasarısının 2005 yılı ortasına kadar çıkarılması planlanmış olmasına rağmen hala yasa çıkarılamamıştır. Demiryolu sektörünü düzenleyen kanunların hazırlanması amacıyla Avrupa Birliği tarafından finanse edilen ve demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılması ve güçlendirilmesi projesi olarak bilinen Eşleştirme (Twinning) Projesi, ulaştırma bakanlığının sorumluluğunda yürütülmektedir.

2006 yılı ilerleme raporunda, demiryolu taşımacılığı alanında bir gelişme kaydedilmediği belirtilmiştir. Ayrıca, mevzuat uyumu ve idari kapasite kısıtlı olduğu, düzenleyici bir kurum bulunmadığı, TCDD'nin tekel konumunda olduğu ve büyük ölçüde kamu sübvansiyonuna dayandığı ifade edilmiştir. Avrupa demiryolu ağı ile birlikte çalışabilirliğinin sağlanması için altyapının önemli ölçüde modernize edilmesi gerekmektedir. Bu alanda topluluk müktesebatına uyum geri kalmış olup, temel fonksiyonların lüzumlu ayrımı, güvenlik sertifikaları, görevlendirilmiş işleticinin idari özerkliği ile demiryolları piyasasının oluşması için gerekli idari ve

kurumsal tertibatın sağlanması konularında önemli eksiklikler olduğu gösterilmiştir.³⁴

Türk demiryollarını modern bir yapıya dönüştürecek olumlu ve önemli düzenlemeler yapabilmek için bir Demiryolu Kanunu çıkarmak için tasarı hazırlanmış olup TBMM’de 2008 yılında görüşülmesi beklenmektedir. Ancak taslak, yeterince kamuoyuna açılıp tartışılmamıştır. Demiryolu ile taşıma yapan, kendi vagonu ve lokomotifi ile işletmecilik yapmaya hazırlanan şirketler, kanun taslağının içeriği ve yönetmelikler hakkında yeterli bilgiye sahip değildir. Karayolu taşıma kanunu ve yönetmeliğinden kaynaklanan sorunların benzerlerinin demiryolunda da yaşanmaması için hazırlanan kanun taslağının sektöre açılmasında, tartışılmasında, görüşlerinin alınmasında çok yarar vardır.

Kasım 2007 itibariyle TBMM’deki Komisyona gelmiş olan bir başka kanun tasarısı da “Güney Doğu Avrupa’da Yüksek Performanslı Bir Demiryolu Ağının Kurulması Konusunda Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı” olup, Güneydoğu Avrupa’daki başkentler arasında demiryolu bağlantılarının gelişimi, seyahat sürelerinin kısaltılması için demiryolu altyapısının iyileştirilmesi, bölgedeki sınır geçişlerinin kolaylaştırılması, yeni mali yöntemlerin teşhisi ve ulaştırma güvenliğinin sağlanması amacıyla imzalanan anlaşmanın onaylanmasının uygun bulunması öngörülmektedir.

4.2.GÜMRÜK BİRLİĞİ UYGULANMASINDA GÜNEY KIBRIS VE ULAŞTIRMA SORUNLARI

³⁴ “AB İlerleme Raporu-2006”, (Çevrimiçi) http://www.disisleri.gov.tr/NR/rdonlyres/9033EEB0-E80C-D0-AB4D-A5767882853A/0/IlerlemeRaporu_8Kasim2006_TamamininCevirisi1.pdf, 25.12.2006.

Gümrük Birliği Kararı'nı on yeni AB üyesini kapsayacak şekilde genişleten Ek Protokol'ü 2005 yılında imzalayan Türkiye, protokolü tümü itibariyle yürürlüğe sokmadığından dolayı AB'ye karşı yükümlülüklerini yerine getirmemekle suçlanmakta, baskılar giderek artmaktadır. 3 Ekim 2006 tarihinde başlayan müzakere süreciyle ilgili "Müzakere Çerçeve Belgesi"nin altıncı paragrafında, "...Türkiye'nin ortaklık antlaşmasında ve ortaklık antlaşmasını tüm yeni AB üye devletlerini içine alacak şekilde genişleten Ek Protokolünde yer alan yükümlülükleri, özellikle de AB-Türkiye Gümrük Birliği'ne ve düzenli aralıklarla revize edilen Katılım Ortaklığı Belgesi'nin uygulanmasına yönelik yükümlülükleri yerine getirmesi" şeklindeki ifadeler Türk limanlarının Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) ulaşım araçlarına açılması referansı olarak görülmektedir.³⁵

15 Aralık 2006 tarihinde AB dışişleri bakanları ve peşinden de devlet başkanlarınca Türkiye'yle ilgili bir karar almış ve bu kararla, müzakere fasıl başlıklarının açılıp kapatılmasını da limanların açılmasına bağlanmıştır.

Diğer yandan, Ek Protokol'ün yürürlüğe konması, diğer bir ifadeyle Türk liman ve hava sahasının Rumlara da açılması kararının uygulamaya konulması için Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) tarafından onaylanması gerekmektedir. Ankara Antlaşması'nın ihlalden kaçınmak amacıyla Türkiye söz konusu protokolü, 'ihtirazi kayıt' (saklı tutma) çerçevesinde onaylayabilir, böylece TBMM'nin Protokol kapsamındaki on yeni AB üyesi devletten sadece dokuzu için bu kararın uygulanabilir olacağına dair bir şerhi karara ekleyerek protokolü yürürlüğe koyması mümkün olabilecektir. "GKRY için ise protokolün ancak adada kapsamlı bir çözüme ulaşıldıktan sonra yürürlüğe gireceği" bir ifade ile de Rum Yönetimi için protokolün uygulanması yönündeki belirsizlik kaldırılabilir.³⁶ Böyle bir durumun gerçekleşmesi

³⁵ AB, Türkiye Müzakere Çerçeve Belgesi-3 Ekim 2006, bkz. (Çevrimiçi) http://www.hukuki.net/muhtelif/ab_MUZAKERE_CERCEVE_BELGESi.doc

³⁶ Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu, "Türkiye-AB İlişkileri Çerçevesinde Kıbrıs Sorunu ve Çözüm Önerileri", (çevrimiçi) <http://www.usakgundem.com/pdfs/USAKKıbrısRaporu.pdf>, 5.10.2007.

karşısında AB ile ilişkilerin geleceği noktalar ve müzakere sürecinin ilerlemesi beklentileri de dikkate alınmalıdır.

GKRY, AB'ye üye olduktan sonra oyunun kuralları maalesef Türkiye'nin aleyhine olarak gelişmeye başlamıştır. GKRY üzerinden de Türkiye'nin AB sürecini baltalamak isteyen gruplar, kişiler, partiler, ülkeler bunu da bir fırsat penceresi olarak değerlendirmektedirler. Daha önceleri bu tür engellemeler Yunanistan üzerinden sergilenmekteydi. Şimdi ise GKRY üzerinden yapılmaktadır. Türkiye, AB Gümrük Birliği'ne girdiğinden, bunu gümrük birliğini (GB) sonradan giren diğer on üye devlete de uygulaması gereklidir. Ancak, GB'nin GKRY'ye uygulanması, GKRY'nin tanınması anlamına gelip gelmeyeceği tartışılmaktadır. Tanınma bir irade meselesidir. Yani Türkiye "ben sizi tanıyorum" demedikçe GKRY'yi tanımış sayılmış olmaz. De facto ilişkiler sürer, bunlar hiç tanımadığımız devletlerle de sürmektedir. Fakat tanıma ayrı bir keyfiyettir.³⁷

Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu'nun (USAM) 25 Kasım 2006 tarihinde yayınladığı bir raporda "Türk limanlarını ve hava sahasını Rum gemi ve uçaklarına açmanın uluslararası hukuk açısından diplomatik tanıma anlamına gelmediğinde mutabık kalınmıştır"³⁸ denmektedir. Ancak durum bu kadar hafife ve basite alınacak gibi de değildir. Zira Türkiye, limanlarına gelen gemilerin belgelerinin kabul edilmesi bayrak sahibi devleti tanıma anlamına da gelebileceği önemli bir argümandır.

Yakın zamana kadar Türk limanları GKRY gemilerine açıktı. Daha sonra 1987 yılında kapatıldı. Tekrar açılabilir ancak süreç değişmiştir. Menfaatler ön plana çıkmıştır. Kıbrıs adına GKRY AB üyesi olmuştur ve Birlik içinde hem Türkiye'ye hem de Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne (KKTC) sorun çıkarmaktadır. Türk limanlarının ve havalimanlarının açılmaması belki önemli bir yaptırım aracı, baskı gücü olabilmektedir. Volkan Vural'a göre, "Türkiye, Kıbrıs'ta kapsamlı bir çözüm

³⁷ Volkan Vural, AB büyükelçisi, Avrupa Vizyonu Programı, 24 Ocak 2007.

³⁸ Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu, a.e.

olmadan GKRY'yi tanıyamaz. Tanıma ile Gümrük Birliği'nin uygulanmasını birbirinden ayırmak gerekir. Bu alanda bir gelişme olduğu takdirde müzakerelerde de bir ilerleme sağlanacağı sanılmaktadır. Ama tabiatıyla Türkiye, Kıbrıs'ta bir çözüm olmadan AB'ye tam üye olabilir mi diye sorulduğunda onun mümkün görülmediği anlaşılmaktadır. Neticede, o devletin parlamentosundan da onay alınması gerekecektir. Ama inancımız odur ki, bu süre içerisinde Kıbrıs'ta kapsamlı bir çözüme ulaşılabacaktır".³⁹

İstanbul Deniz Ticaret Odası yönetim kurulu başkan yardımcısı Halim Mete'ye göre, bugün hiçbir Türk hükümeti KKTC üzerindeki izolasyonlar kalkmadan limanları açma kararı veremez. Limanların açılmasının yada açılmamasının Türk denizciliğine ekonomik etkisi belki çok fazla olmayacak, ancak limanların açılmaması, GKRY'ye büyük zarar vermektedir. GKRY tanker ağırlıklı filosu Ceyhan'dan çıkan petrolü taşımak istemektedir. Ancak bu gerçekleşmezse, büyük kısmı Yunanistan, Almanya, Rusya gibi yabancı ülkelere ait olan bu filo zarar görecektir. Çünkü bu ülkeler, vergi avantajı nedeniyle bulundukları GKRY sicilinden çıkarak kendi bayraklarında taşıma yapmaya yöneleceklerdir.⁴⁰ Türkiye, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) üzerindeki izolasyonlar kalkmadıkça EK Protokolü GKRY için uygulamaya koymamakta, dolayısıyla Türk limanlarını ve hava sahasını Rumlara açmamakta kararlı görünmektedir.⁴¹

Kuzey Kıbrıs'ı izolasyonlardan kurtaracak "Doğrudan Ticaret Tüzüğü"nin hayata geçirilmesi, Türk liman havalimanlarının GKRY gemi ve uçaklarına da açılmasına neden olacaktır. Yani, Türkiye-AB ilişkilerinde "sekiz müzakere başlığının askıya alınmasına", açılan başlıkların da kapanmamasına neden olan sorun ortadan kalmış olacaktır.⁴²

³⁹ Volkan Vural, AB büyükelçisi, Avrupa Vizyonu Programı, 24 Ocak 2007.

⁴⁰ Halim Mete, "Limanlarımızın Açılmaması Güney Kıbrıs Ekonomisine Büyük Zarar Veriyor," Kriter Dergisi, S.06, Aralık 2006, s.73.

⁴¹ Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu, "Türkiye-AB İlişkileri Çerçevesinde Kıbrıs Sorunu ve Çözüm Önerileri", (çevrimiçi) <http://www.usakgundem.com/pdfs/USAKKibrisRaporu.pdf>, 5.10.2007.

⁴² Zeynel Lüle, "Müzakere Süreci:İzolasyonlar Bir Başka Bahara", Kriter Dergisi,Haziran 2007, 12,s.13.

Türk bayraklı gemilerin tutulma statülerinin kara listeden gri listeye yükselmesiyle ilgili olarak, 7 Haziran 2007 tarihinde Politis gazetesinde çıkan bir haberde, Paris MOU'nun; Tayvan, Cezayir ve Ukrayna'yla birlikte Türkiye'nin de kara listeden çıktığı, gri listeye eklendiği açıklamasını, "Kıbrıs gemilerine Türk ambargosunun devam ettiği bir zamanda Kıbrıs bandırası için tehlike çanlarını çalan bir gelişme" olarak nitelendiriyor ve Rum bandırası taşıyan gemi sayısı 1996'da 2 bin 733 iken; zaman içerisinde küçük yükselişler olmasına rağmen, Rum bandırasının Paris MOU'nun kara listesinde bulunduğu 2001- 2005 döneminde en düşük değeri olan bin 802'ye ulaştığını, 2005'te kara listeden çıkmasının ardından 2006'da %2,4 artış kaydederek bin 845'e yükseldiğini ifade ediyor. Ayrıca Gazete, AB'nin Rum Ticari Denizcilik Dairesi'ni ve Rum yönetimini; bandırasını taşıyan gemilerde yalnız Rum limanlarında değil, yurtdışındaki limanlarda da denetimlerini artırmaya zorlaması üzerine, AB kriterlerine uymayan özellikle tanker gemilerin, Rum bandırasından ayrıldıklarını, Rum ticari filosunun 2004-2005'te de azalmaya devam ettiğini belirtiyor. Başlıca neden olarak da, Türkiye'nin 1987 itibarıyla Kıbrıs Rum Kesimi gemilerinin limanlarına girişini yasaklaması olarak gösteriliyor.⁴³ Türkiye, 1987 yılından beri Kıbrıs limanlarına uğrayan gemileri de limanlarına sokmamaktadır. Bu sebeple çoğu armatör Kıbrıs'ın AB'ye üye olması ile bu ambargonun kalkacağı beklentisiyle sabretse de bu başarısızdır. GKRY'ye karşılık Malta'nın rekabet gücünün artmasının başlıca nedeni Türk ambargosu olarak gösterilmektedir.

AB, Güney Kıbrıs bandıralı gemilere veya limanlarına giriş yapan gemilere uygulanan kısıtlamalar kaldırılmasını istemekte, hatta ulaştırma başlığının görüşmeye açılması için bunu şart koşturmaktadır. Ancak Türkiye, GKRY Gemilerinin Türk Limanlarına girişinin ve evraklarının kabulünün "tanıma" anlamına gelebileceğini düşünerek liman ve havalimanlarını GKRY gemilerine ya da GKRY limanlarına uğrayan gemilerin Türk limanlarına girişine izin vermemektedir.

⁴³ "Türkiye'nin gri listeye geçmesi Rum bandırası için tehlike", (Çevrimiçi) http://www.kibrisgazetesi.com/index.php/cat/3/news/42294/PageName/Guney_Kibris, 07.06.2007.

2006 Yılı İlerleme Raporunda, “Kıbrıs bandıralı ve/veya işletimindeki deniz taşıtları ile son durağı Kıbrıs olan deniz taşıtlarının Türk limanlarına erişimine yönelik bir ilerleme kaydedilmemiştir. Türk ulusal hava sahasını kullanmayı amaçlayan Kıbrıs hava araçlarına uygulanan kısıtlamaların kaldırılması konusunda, ayrıca Türk ve Kıbrıs sivil havacılık makamları ve hava yönlendirme hizmet sunucuları arasındaki haberleşme kısıtlamalarında ilerleme olmamıştır” denmektedir.⁴⁴

R.Karluk’a göre, AB İlerleme Raporlarında yer alan, Türk limanlarının GKRY bayraklı gemilere açılma talebinin yasal dayanağı yoktur. Çünkü ulaştırma sektörü, ‘hizmetlerinin serbest dolaşımı’na girdiği için Türkiye, AB üyesi olmadan resmen tanımadığı GKRY’e uyguladığı kısıtlamaları kaldırma yükümlülüğünde değildir.⁴⁵ Yine Karluk’a göre, Limanların açılması, gümrük birliği kapsamında değildir. GB, sanayi mallarının serbest dolaşımını kapsar. Ulaştırma ya da taşımacılık, hizmetler kapsamındadır. Bu anlamda ulaştırma, gümrük birliğine dâhil edilmemiştir. Hizmetler ve yerleşme hakkı konusunda özel bir hüküm yoktur.⁴⁶

Türkiye-AB ilişkilerinin önemli bir aşaması olan müzakere sürecinin önemli konularından biri olan ulaştırma alanının müzakereye açılmasının önündeki en önemli engel Türk limanlarının ve hava sahasının GKRY taşıma araçlarına açılma sorunu olarak karşımıza çıkmaktadır. GB’nin Türkiye tarafından GKRY de uygulanması “tanıma” anlamına gelip gelmeyeceği henüz üzerinde mutabakata varılamamış bir durumdur. Tanıma konusunun ötesinde, Türk liman ve hava sahalarının GKRY taşıma araçlarına açılması, Türk ulaştırma sektörünü olumsuz yönde etkilemesi olası durumlardan birisidir. Türkiye bu durum karşısında taşımacılık alanında rekabet gücünü korumak ve geliştirerek için politikalar

⁴⁴ “AB İlerleme Raporu-2006”, (çevrimiçi) http://www.disisleri.gov.tr/NR/rdonlyres/9033EEB0-E80C-46D0-AB4D-A5767882853A/0/İlerlemeRaporu_8Kasim2006_TamamininCevirisi1.pdf, 25.12.2006.

⁴⁵ Rıdvan Karluk, “Türkiye’nin Limanlarını Rum Gemilerine Açması Yasal Bir Yükümlülük Değil”, Kriter Dergisi, Kasım 2006, S.05, s.20.

⁴⁶ A.e., s.21.

geliştirmeli, limanların açılması karşılığında yaşanabilecek iç politik sorunların en aza indirilmesi için hazırlıklı olunmalıdır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

5.TÜRKİYE’NİN BÖLGESEL LOJİSTİK MERKEZ (ÜS) OLMA POLİTİKASI

Küreselleşme olgusu ile artan ekonomik faaliyetler, dünya ticaretini gelişmesi, artan nüfus, teknolojik buluş ve ilerlemeler, küresel aktörleri ülkeselliğin ötesinde bölgesel düşünmeye yönlendirmektedir. Büyüyen uluslararası şirketler kendilerine bölgesel yönetim, üretim ve dağıtım ağları oluşturmaktadır. Bu küresel aktörler, kendi bölgesel faaliyet alanlarını seçerken, uluslararası taşıma eksenlerine, stratejik limanlara ve havalimanlarına yakın, mevzuatı kolay ve bürokrasisi az olan ülkeleri tercih etmektedirler.

Türkiye, gerek AB uyum süreci dolayısıyla, gerek Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ),¹ gerekse uluslararası sisteme entegrasyonun gereği olarak kendini sürekli yenilemektedir. Belgelerini yeknesaklaştırmakta, mevzuatını basitleştirmekte, bürokrasisini azaltmaktadır. Bilişim teknolojilerindeki gelişmeler ve e-devlet uygulamaları bürokrasi ve mevzuat basitleştirmesi bakımından çok önemli olmaktadır.

Türkiye’nin bir terminal, bir üs olması konusunda hedefleri kalkınma planlarına da yansıtılmıştır. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı’ndaki ifadesiyle “Ülke ekonomisi ve sosyal yaşamın beklentilerine uygun ulaştırma altyapısını oluşturmak üzere taşıma türleri arasında dengeyi sağlayacak bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanacaktır. Plan döneminde, Ulaştırma Ana Planı’nın öncelikle hazırlanması amacıyla, Ulaştırma Bakanlığı koordinasyonunda ilgili kuruluşların etkin katılımı sağlamak üzere gerekli düzenlemeler yapılacaktır. Alt sektörler bazında uluslararası taşımacılık ağları belirlenecek, Avrupa-Asya transit taşımacılığının sadece karayoluyla olması halinde ortaya çıkacak olumsuzluklar göz önünde tutularak, bir

¹ Eski adıyla GATT olan örgüt, 1994 yılında Dünya Ticaret Örgütü olarak değişmiştir. Merkezi Cenevre’dedir.

köprü konumundaki Türkiye, Avrupa-Asya trafiği için tüm ulaştırma sektörlerini kapsayan kombine taşımacılığının terminali haline getirilecektir”.²

Hükümetlerin taşımacılık politikaları ekonomik rekabetçiliği muhafaza etmek ve genişletmekte önemli bir rol oynarlar. Hükümetler ayrıca taşımacılığın çevre üzerindeki olumsuz etkilerini azaltmaya da kesin kararlılardır. Bireysel politikalar geliştirmenin ekonomik aktivite ve yük taşımacılığı talepleri arasındaki ilişki üzerinde politikaların etkili olduğu yerlerde bir anlayışa ihtiyacı vardır. Bu günlerde, bütün devletler, ülkelerini, bir lojistik altyapının gelişimi, yasal ve düzenleyici çerçevenin reformu ve uluslararası işbirliğini genişletmek ihtiyacı ile bir lojistik merkez olarak pozisyonlamak için bir yol bulmaya çalışmaktadırlar.

Bir coğrafi bakış noktası olarak, doğu Akdeniz bölgesi batı ile doğu arasında sadece bir köprü değildir, ama daha geniş bir ölçekle Asya, Avrupa ve Afrika arasında bir kesişme noktasıdır ve daha dar bir ölçekle de Karadeniz, Balkanlar ve Orta Doğu arasında bir kavşak ve geçiş alanıdır.

Avrupa, Asya pazarlarına geliştirilmiş bir lojistik altyapı ile ulaşmayı hedefledikçe, Doğu Akdeniz Bölgesi için lojistiğin önemi belirgin hale gelmeye başlamıştır.³ Doğu Akdeniz bölgesi, Avrupa Birliği devletleri ile Uzak Doğu ve Hint pazarları arasında bir köprü haline gelmeye başlayacaktır.

AB, “deniz otoyolları” olgusuna çok önemli bir rol vermektedir. Batı Akdeniz ve Doğu Akdeniz bölgelerinin bağlanması ile bu bölgedeki alan büyüyecektir. Taşımacılık, ekonomik işbirliği çerçevesi içerisinde ele alınması gereken en önemli faktörlerden birisidir. Etkili, güvenli ve etkin taşımacılık olmaksızın, hiçbir ticaret veya uluslararası yatırım yer alamaz. Karadeniz Ekonomik İşbirliği, TRACECA vesaire gibi organizasyonlar bu bağlamda özellikle önemlidir, çünkü bölge sadece

² DPT, VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Sekizinci Kısım, s.154., (Çevrimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/viii/plan8str.pdf>, 04.04.2007.

³ Trans-Avrupa Taşımacılık Şebekesi, TRACECA koridoru, Pan-Avrupa Taşımacılık Koridorları gibi.

gelecekteki küresel rekabet edici endüstriyel aktivite merkezi olarak vaat verici olmakla kalmamakta, ama Orta Asya'nınkilerin yanı sıra kendi tarım ve endüstriyel ürünleri için de bir kritik çıkış yeri olarak vaat verici bulunmaktadır.

Taşımacılık ve ulaştırma, Türkiye'nin küreselleşme politikaları içerisinde anahtar hedef sektörler olmaktadır. Türkiye'nin, Doğu Avrupa entegrasyonu, Kafkaslar ve Orta Asya'nın ortaya çıkan pazarları çerçevesi içerisindeki doğal "köprü" pozisyonu, alt yapı yatırımlarını ekonomik olarak cazibeli kılmaktadır. Pan-Avrupa Taşımacılık Koridorları ve Orta Asya arasındaki bağlantılar bağlamında, Türkiye'nin BSEC ve Akdeniz havzası içerisindeki en önemli devletlerden birisi olarak rolü, hem doğu-batı ve hem de kuzey-güney bağlantıları açısından gelişmiştir.

"Deniz otoyolları" olgusu, Avrupa'da yeni taşıma türleri arası deniz yolu temelli lojistik zincirlerini sunmayı amaçlamaktadır ki bu da gelecek yıllar içerisinde Türkiye'de taşımacılık içerisinde bir yapısal değişim getirecektir. Bu zincirler daha kalıcı olabilmeleri için karayolu taşımacılığından daha ileri düzeyde avantajlar sunmalı ve etkili olmalıdır. Deniz Otoyolları, Avrupa çapında pazarlara erişimi böylece geliştirecektir ve fazla gerilmiş Avrupa karayolu sistemine rahatlık getirecektir. Bu amaç için, kullanıcı kullanımı sadece deniz yolu taşımacılık kaynakları için yapılmak zorunda değildir, ama entegre taşımacılık zincirinin bir parçası olarak, tren yolu ve kara içi su yolu potansiyeli için de yapılmak zorundadır.

Deniz yolu taşıma türlerinden biri olan "deniz otoyolları", Türkiye için basit bir şekilde yeni bir lojistik olgu olup kapıdan kapıya taşıma zincirlerinin yüksek kalite entegrasyonudur.

Kombine taşımacılık, malların pürüzsüzce, güvenlice ve hızlıca kapıdan kapıya taşınabilmesi için etkili altyapı ve kurumsal etkinlikler tarafından desteklenen etkili taşımacılık sistemleri gerektirmektedir. Büyük altyapısal etkinlikler demir yollarını, karayollarını, havalimanlarını, deniz limanlarını, kara içi konteyner depolarını ve konteyner yük istasyonlarını içermektedir.

Kısa mesafeli deniz taşımacılığı ve deniz otoyolları ayrılmaması gereken iki önemli yeni olgu oldukları görülmektedir. Bazı kısa deniz taşıma güzergâhları, yükleri karadan denize kaydırmak ve bağlantılı olmayan kapıdan kapıya hizmetleri temin etmek için başlatılmakta ve geliştirilmektedir. Düzenli ve programlı taşımacılık hizmetleri, ideal olarak, kalkış saatlerini, teslim saatlerini, hizmetin düzenliliği ve sıklığını, aktarmalı servis veya güzergâhta depolama olmaksızın doğrudan servisi garanti etmek şeklindedir.

Kombine taşımacılık, hem dünyada hem de Türkiye’de taşımacılık sektörü içerisindeki talep ve kaynak yan sektörlerin gelişmelerine bağlı olarak artmaktadır. Türkiye, kombine taşımacılık şartları bakımından Avrupa, Orta Asya ve Orta Doğu devletleri arasında imtiyazlı coğrafi pozisyonuna bağlı olarak büyük potansiyele sahiptir. Akdeniz, Karadeniz, BDT ülkeleri ve Orta Asya’daki gelişme kalıpları içerisindeki eğilim, “kombine taşımacılık” için yükselen talebi yönlendiren yeni taşımacılık türleri arası şebekeleri işaret etmektedir.

Türkiye, güneyde Mersin Limanını, batıda İzmir Limanını, kuzey batıda İstanbul ve kuzeyde Samsun limanlarını, Yüksek Seviye Gurubu, TİNA projesi ve diğer ulusal ve uluslararası çalışma platformları tiplerinin amacı için Türkiye’nin “deniz otoyolları limanları” olarak beyan etmiştir. Mersin ve Samsun limanları ve diğer bazı deniz limanları, Deniz Oto Yolları Haritalarına dahil edilmiştir. İzmir limanı Türkiye’de Deniz Otoyolları olgusu için önemlidir. Bu limanın çalışma süreçleri bütün düzeylerde devam etmektedir.⁴

Devlet Demir Yolları (TCDD)’na bağlı 6 adet limanın (Mersin-İskenderun-İzmir-Bandırma-Derince-Samsun) özelleştirilmesi Ağustos 2005’de başlamıştır. Bunlardan Mersin, İskenderun ve İzmir limanlarının özelleştirilmesi tamamlanmıştır.

⁴Bkz. UNESCO, “Transport Developments in the Mediterranean Region”, (Çevrimiçi) <http://www.unece.org/trans/doc/2006/wp5/ECE-TRANS-WP5-2006-07ale.doc>, 17.04.2007.

Türk Hükümeti, diğer üç limanın özelleştirmesini mümkün olduğunca çabuk bitirme kararı almıştır.⁵

Yılda 300 bin ton havayolu yük taşıma hacmine sahip ve coğrafi konum itibariyle havayolu yük trafiğinde merkez olma imkânına sahip olan Türkiye, yetersiz altyapı yüzünden elindeki fırsatı değerlendirememekte, kaçırmaktadır.⁶

Gelecek 10–15 yıllık bir süreçte bölgedeki yük taşımalarında 100% lük bir artış yaşanacağı tahmin edilmekte olup, söz konusu artış karayolu ve demiryolunda kapasite sorunlarını ortaya çıkaracaktır.⁷

Türkiye'nin coğrafi konumunun denizyolu, demiryolu ve karayolu entegrasyonunu sağlayacak bir özelliğe sahip olduğu bilinmekle ve görülmekle beraber, kapasite artışını karşılamak için büyük yatırımlar yapılması zorunluluk arz etmektedir.

Avrupa'dan gelen yüklerin doğuya taşınması yolları/projeleri;

- a) Doğu-Batı güzergahı üzerinde gelen yükün Trakya'dan girip Boğaz tüp geçidine ulaşması (ipek yolu projesi); Ankara-İstanbul arası hızlı tren projesinin hayata geçirilmesi ancak bu proje mevcut ray sistemi üzerine hızlı terenin konması değil, projeye uygun yeni bir ray sisteminin inşası olmalıdır.
- b) Türkiye'nin Ege ve Akdeniz limanlarının kullanılması; ancak Karadeniz'e giden ve gelen gemiler artıça, Türk boğazlarındaki yığılma ve kapasite yetersizliği durumu kötüleştirecektir. Ayrıca Karadeniz limanlarının altyapılarının tamamlanması ve modernleştirilmesi gerekmektedir.

AB müktesebatına uyum konusunda AB ilerleme raporlarında, Türkiye'nin ulaştırma sektöründe gelişmeler sağladığı, müktesebata uyum için çaba gösterildiği

⁵ UNESCO, "Transport Developments in the Mediterranean Region", (Çevrimiçi) <http://www.unece.org/trans/doc/2006/wp5/ECE-TRANS-WP5-2006-07ale.doc>, 17.04.2007.

⁶ Transport Dergisi, Mart 2005, s.23

⁷ A.e., s..24

ifade edilmektedir. Müktesebatın iç hukuka aktarılması ve demiryolu sektörünün tamamının müktesebata göre yeniden yapılandırılması ve ulaştırma araçları üzerindeki kısıtlamalar dahil, malların serbest dolaşımına karşı uygulanan bütün sınırlandırmaların kaldırması istenmektedir.⁸

Kara ulaştırma genel müdürü Talat Aydın'a göre, Türkiye küresel aktör olmaya aday bir ülke olup Türk ekonomisinin gümrük birliğinden sonra tamamen dışa açılmış, dünyaya bu konuda uyum sağlanmıştır. Aydın, "Türk milli gelirimizin yarısına yakını dış ticaretle gerçekleştiriyoruz. Böylesine yüksek bir ticaret de, taşımacılık ve lojistik demektir. Bunun kesintisiz sürdürülmesi için uluslararası taşıma alanında ülkemizin önündeki engellerin azaltılması ya da kaldırılması gerekiyor. Yapılan mevzuat uyum çalışma ve düzenlemeleri Türkiye'yi uluslararası anlamda, küresel lojistikte önemli bir aktör olmaya yakınlaştırdı. Bakanlık olarak lojistik sektöründe varmak istediğimiz yerin ne olduğunu stratejik bir plan yaparak belirledik, şeklinde ifade etmiştir."⁹

5.1.BÖLGESEL ULAŞTIRMA POLİTİKASI ARACI OLARAK LOJİSTİK MERKEZLER

Lojistik, ulaştırma ve alt sektörlerine göre daha geniş bir kavram olup, ulaştırma sektörü, lojistik faaliyet alanlarından bir tanesidir. Genel kabul gören bir tanımlamaya göre lojistik, "müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, servis hizmeti ve bilgi akışının başlangıç noktasından(kaynağından) tüketildiği son noktaya (nihai tüketici) kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmeti" olarak nitelendiriliyor. Lojistik, esas olarak askeri bir terim, bundan dolayı da ilk uygulamaları askeri alanlar ve harp sahaları olmuş. Fakat

⁸ "AB İlerleme Raporu-2006", http://www.disisleri.gov.tr/NR/rdonlyres/9033EEB0-E80C-46D0-AB4D-A5767882853A/0/IlerlemeRaporu_8Kasim2006_TamamininCevirisi1.pdf, 25.12.2006.

⁹ Talat Aydın, "Lojistik Aktörlerini Lisansladık", (Çevrimiçi) <http://www.tasimacilar.com/haber.asp?wtc=haber&id=5193>, 06.10.2007.

esas önemi İkinci Dünya Savaşı sırasında anlaşılmış ve sonrasında lojistiğe bilimsel bir konu gözüyle bakılmaya ve uygulanmaya başlanmıştır. Lojistik geçtiğimiz yüzyılda basılan ansiklopedilerde bir askeri terim olarak açıklanmaktadır. Günümüzde ise taşımacılık ve depoculuk hizmetleri veren kuruluşların kısa bir süre içinde özellikle Amerika Birleşik Devletleri'nde başlayan bu akımı sadece isim değişikliği yaparak kopyalamaları ile toplumumuzda halen taşıma ve depolama hizmetlerinin yapılması ve yönetilmesi olarak algılanmaktadır.¹⁰

Günümüzde artık müşteriler, istek ve ihtiyaçlarını karşılarken almak istedikleri ürün ve hizmeti arzu ettikleri zamanda, yerde ve uygun fiyatta bulmayı istiyor, bulamadıklarında ise hemen başka ürün ve hizmete yöneliyor. Bundan dolayı işletmeler için ürün kalitesini ve çeşitliliğini artırmaları yetmiyor bir de bu talepleri zamanında karşılamaları gerekiyor. Müşterilerin ihtiyaçlarına cevap vermede en etkili silahlardan biri lojistikdir. Çünkü lojistiğin işletmelere sağladığı en temel hizmet, doğru ürün ve hizmeti doğru yere, doğru zamanda ve uygun şartlarda ulaştırmak. Bu sebeple lojistik destek sağlamadan herhangi bir üretim ve pazarlama faaliyetini küresel rekabet ortamında gerçekleştirebilmek oldukça zor.¹¹

Özellikle Avrupa ve ABD'deki bu süreç, bu devletlerle önemli ticari işbirliği içinde olan Türkiye'yi de etkilemiştir. Türkiye'den yurtdışına yüklerini gönderen üreticiler, ihracatçılar, önceleri sadece ürünlerini yurtdışındaki alıcılarına gönderirken başvurdıkları şirketlere artık neredeyse tüm üretim süreçlerini teslim etmeye başlamışlardır. Üretim için ihtiyaç duyulan hammadde ve ara malların en kısa zamanda tedarik edilmesi, depolarda envanterinin tutulması, üretim sürecine sunulması, hazırlanmış olan ürünlerin tekrar depolara taşınması ve son satıcının ihtiyaç duyduğu zamanda ve miktarda değişik türden ürünlerin bir araya getirilip son satış noktasına ulaştırılması süreci önem taşımaktadır. Bugün bu işlerin hepsinin performansının ve maliyetinin ölçebileceği ve denetleyebileceği bir lojistik şirketine

¹⁰ Atilla Yıldıztekin, "Lojistiğin Tanımı", (Çevrimiçi) <http://www.atillayildiztekin.com>, 23.09.2007.

¹¹ (Çevrimiçi) <http://www.aksiyon.com.tr/detay.php?id=20906>, 27.03.2007.

verilmesiyle birlikte firmalar sadece üretimini nasıl daha mükemmel hale getirebileceği üzerine yoğunlaşabilmektedir.¹²

Uluslararası Lojistik Konseyi (CLM), modern anlamda lojistiği, tedarik zincirinin bir parçası olarak değerlendirmekte ve hammadde, yarı-mamul, mamul ve ilgili bilgilerin üretim noktasının başından tüketim noktasına kadar, müşteri gereksinimlerini karşılamak amacıyla, etkin ve düşük maliyetli bir şekilde akış ve depolanması süreçlerinin, planlanması, uygulama ve kontrol edilmesi olarak tanımlanmaktadır. Tanımdan da anlaşılacağı gibi lojistik faaliyetleri işletme faaliyetlerinin hemen her aşamasında ara yüzü olan bir kavramdır. Üretimden önce gerekli hammadde ve hizmetlerin tedarikinden satış sonrası verilen hizmetlere kadar tüm süreçler lojistiğin kapsamı içine girerek daha geniş kapsamlı bir anlayış ortaya çıkmıştır.¹³

İlk Zamanlarda, taşıma ve depolama ile sınırlı olan lojistik, artan küreselleşme hareketleri, yaşanan teknolojik ilerlemeler, artan üretim ve ticaret ile birlikte kapsamı da genişlemiştir.

Günümüzde lojistik, taşıma ve depolamanın yanı sıra stok yönetimi, tedarik, satınalma, gümrükleme, dokümantasyon, ambalajlama, etiketleme, yeniden ambalajlama, elleçleme, dağıtım gibi faaliyetleri de içerir hale gelmiştir. Bu faaliyetlere ek olarak; “yedek parça ve servis desteği, iade mal işlemleri, hurda ve atık malların elden çıkarılması, teslim alma, üretim planlaması ve müşteri hizmetleri de lojistik faaliyetler arasında sayılabilmektedir.¹⁴

Lojistik kavramı zaman ve süreç içinde gelişmiş ve bütün dünyada çok yaygınlaşmıştır. Bu lojistik kavramı, kısa mesafeler için kapıdan kapıya teslim hizmet konseptine en uygun taşıma türü olan karayolu taşımacılığı ile de birleşince

¹² (Çevrimiçi) http://www.turkishtime.org/25/100_tr.asp, 27.03.2007.

¹³ John J. ,Edward B. ve John C. ,”The Management of Business Logistics A Supply Chain Perspective, 2002, s.24.

¹⁴ Donald Bowersox, “Supply Chain Logistics Management”, McGraw-Hill, New york, 2002, s.17.

çok daha iyi hizmet verilebilir hale gelmiştir. Prof. Dr Ricardo Ernst¹⁵, Lojistik sektörünün büyüklüğünü anlatırken, Amerika'dan Çin'e, Çin'den Avrupa'ya, Türkiye'den dünyaya yılda 9 trilyon Dolarlık mal yer değiştirdiğini ifade etmiştir.¹⁶

Türkiye, artan taşımacılık, depolama, dağıtım gibi tedarik zincirinin bileşenlerini ne kadar üzerinde toplayabilir, merkez haline getirebilirse, taşımacılık ve lojistik hizmet talebinde de artan bir ivmeyle büyüme olacaktır. Taşımacılık ve lojistik sektörünün büyümesinde lojistik merkezler (üsler) daha etkin bir role sahip olacaklardır. Lojistik merkezlerin oluşmasının çekici kılınabilmesi için altyapı, çevre, taşıma araçları kadar, gümrük işlem kolaylığı, taşımacılık işlemleri kolaylığı, bankacılık işlem kolaylığı da sağlanmalıdır.

Her ülke denizyolu, havayolu, demiryolu, karayolu ve boru hattı taşımacılık anlaşmalarını uluslararası ticaretin bir parçası olarak yeniden ele almakta, kendisi için en yüksek katma değeri sağlayacak yatırımlara yönelmektedir. Bu yönelme, özellikle lojistik merkezler adı verilen ve tüm taşıma türlerinin birbirine entegre olduğu uluslararası ölçekte faaliyet gösteren lojistik merkezler olarak karşılık bulmaktadır. Rotterdam, Hong Kong, Singapur, Shanghai, Anvers, Hamburg, Marsilya ve Dubai gibi küresel lojistik üsler dünya ticaretinin ve kıtalar arası eşya trafiğinin ana arterleri durumundadır.¹⁷ Bugün ve gelecekte oynayacağı roller düşünüldüğünde hiç kuşku yok ki dünya ticaretinin kalbi lojistik üslerdir. Her ülke, ticaret potansiyelinin artması ve eşya hareketinin hızlanması için belirli politikalar üretmektedir. Bu tür politikaların içerisinde lojistik merkezlerin hayata geçirilmesi başı çekmektedir.

Lojistik merkez, taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok entegre lojistik faaliyetin belirli bir

¹⁵ Georgetown University Logistic Direktörü ve Logistics Institute Turkey (L.I.T.) Öğretim Üyesi.

¹⁶ Roder Dergisi, S.02/2005, Şubat 2005, s.52.

¹⁷ Erdal, a.g.e., s.12.

bölgede gerçekleştirilmesini ifade etmektedir.¹⁸ Lojistik merkezler; gerek deniz, gerek havaalanı tabanlı olsun faaliyetlerini belirli bir merkezde yürütmekle birlikte, dünyanın her yerine ulaşabilme imkânı sağlamaktadır. Lojistik merkez, teknik ve hukuki altyapısı ile coğrafi konumu elverdiği ölçüde, yerel ölçekten başlayarak bölgesel, uluslararası ve küresel boyutta bir cazibe merkezi olabilmektedir.¹⁹ Taşımacıların önünde uzun bir yolun olduğunu ifade eden Roder Yönetim Kurulu Başkanı Saffet Ulusoy şöyle demektedir: “Dünyanın gözü lojistikte. Doğru tercihlerle, Türkiye’deki taşımacıların da önünün açık olduğuna inanıyorum. Çünkü elimizde helva yapmak için her şey var. Kara, demir, hava ve deniz taşıma türlerini kullanabiliyoruz, bu her millete nasip olmayan bir nimettir”.²⁰

22 Temmuz 2007 genel seçimleri öncesinde Roder Başkanı Saffet Ulusoy, siyasi partilere programlarıyla ilgili tavsiyelerde bulunarak “siyasetçilere önerim; lojistik üsler ve TIR köyü projelerinin hızlı bir şekilde tamamlanması” gerektiğini bildirmiştir.²¹

Kombine taşımacılığın önemli bir parçası olan lojistik merkez; ulaştırma, lojistik ve fiziksel dağıtımla ilgili ulusal ve uluslararası çapta ticari faaliyetlerde bulunan çok çeşitli işletmelerin faaliyette bulundukları yerdir. İşletmeciler, bina ve diğer tesislerin ya sahibi ya da kiracısıdır. Lojistik merkezler, kombine taşımacılığın da önemli unsurlarından biridir. Demiryolu, denizyolu, iç su yolu, havayolu bağlantılarından en az ikisinin olması hem kombine taşımacılık hem de lojistik merkezlerin oluşu bakımından gereklidir. Ayrıca bu merkezler, taşımacılık, depolama, dağıtım gibi hemen hemen lojistik hizmetlerin her türlüünün sunulabileceği yerler olmalıdır. Haksız rekabetin önlenmesi için lojistik merkezin tüm imkânları, tüm kullanıcılara açıktır.²² Gerçek lojistik merkezlerin işleyişi; iyi bir ulaştırma bağlantısının bulunması, gelecekte büyümeye olanak verecek bir alana

¹⁸ A.e., s. 7-9.

¹⁹ TÜSİAD, s.195.

²⁰ Saffet Ulusoy, “Nereden Nereye”, Roder Dergisi, Sy. 06/2007, s.3.

²¹ Saffet Ulusoy, “Nereden Nereye”, Roder Dergisi, S.06/2007, s.3.

²² Ludwic Kondratowicz, “Networking Logistics Centres in Baltic Sea Region, Gdansk, The Maritime Institute in Gdansk, 2003, s.1.

sahip olunması, tesislerinin birbirinden farklı işletmelerin ihtiyaçlarını karşılamaya uygun olması ve merkeze giren ve çıkan yük miktarına bağlıdır.²³

Bir ülkede lojistiğin etkin bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için üç temel şart öngörülmektedir.²⁴ Birincisi, coğrafi konum, Türkiye'nin konumu bu bakımdan çok uygun olduğu herkes tarafından bilinmektedir. İkincisi, fiziksel alt yapı olup en büyük altyapı kategorisi ulaştırmada görülmektedir. Sağlıklı transit taşımacılık altyapısı bulunmamaktadır. İzmir'e gelen bir malın transit olarak Türk Cumhuriyetleri'ne ve Orta Doğu'ya geçmesi keza o taraftan gelen bir malın da transit olarak trenlerle veya tren-gemi kombinasyonu ya da kısmen karayolu kombinasyonu ile konteynerler kullanılarak gerçekleştirilmesi lazımdır. Dolayısıyla, Türkiye'nin intermodal taşımacılık ve kombine taşımacılık hatlarının bir an önce ve en ekonomik şekilde belirlenmesi ve bu altyapının bir an önce kurulması gereklidir. Üçüncüsü ise büyük limanların olmasıdır. Ülkenin küçük bir sürü limana değil, büyük, çok hızlı işleyen, hızlı mal elleçleyen büyük limanlara ihtiyacı vardır. Ulaştırma politikalarının yeniden ele alınarak bu yönde yapılanması gereklidir.

Dünyadaki mevcut lojistik üs modellerini sınıflandırmak gerekirse;²⁵

- a) Küresel Lojistik Üsler
- b) Uluslararası Lojistik Üsler
- c) Bölgesel Taşıma ve Dağıtım Üsleri
- d) Yerel Taşıma ve Dağıtım Üsleri

olarak alarak ayırmak mümkündür.

Lojistik merkez olabilmenin önemli bir unsuru da transit ticareti kolaylaştırmak, transit ticaret merkezleri oluşturmaktır. Osmanlı dönemindeki uygulamalara baktığımızda, Avrupa ile Osmanlı İmparatorluğu'nun geneli arasındaki transit merkezi olarak İstanbul gümrük bölgesi, ana bölge sayılıyordu. İstanbul

²³ TÜSİAD, s.196

²⁴ Mehmet Tanyaş, "Türkiye'nin Bir Lojistik Üst Kuruluna İhtiyacı Var," Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası, Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, 4 Ağustos 2005, S.7670, s.6.

²⁵ Murat Erdal, Küresel Lojistik, 1.b., İstanbul, UTİKAD, 2005, s.10

gümrük bölgesinin kural ve yönetmelikleri, 1477’de güneyde Antalya gümrük bölgesini, 1482’de kuzeyde Sinop gümrük bölgesini kapsamına almıştı. Herhangi bir gümrük bölgesinde bir vergi tek bir defa ödenir; aynı malın, aynı bölge içindeki başka noktalara sevki halinde başkaca vergi alınmazdı.²⁶ Arabistan, Hindistan ve İran’dan ithalatın boşaltıldığı Bursa ile İstanbul arasında gidip gelen kervanlar, gümrük vergilerini ya doğrudan doğruya Bursa’da, ya da gene Bursa gümrük bölgesi içinde, Marmara Denizi kıyısındaki Mudanya’da ödüyorlardı.²⁷ Günümüzde transit ticaret işlemi zor olmamakla beraber, transit olarak geldikleri antrepo ve gümrüklerden, yükün yükleneceği liman ya da gümrüğe sevki çeşitli teminat sitemlerine ve fazla bürokrasiye tabi olduğu için masraflı ve zaman alan bir süreç olarak görülmektedir.

Türkiye’nin bölgesel taşımacılık üssü ve lojistik merkezi olmasıyla ilgili ar-ge çalışmalarına dayanmayan değerlendirmeler yapılmaktadır. Gerçekçi bir değerlendirme ve analiz yapılabilmesi için sektöre ait hizmetlerin miktarını ve değerini yansıtacak gerçekçi verilerle mümkün olabilir. Türkiye’de lojistik üsler ve merkezler henüz doğru olarak tanımlanmış yada oluşmuş değildir. Farklı kurumlar, farklı açıklamalar ve girişimlerde bulunmaktadırlar. Ulaştırma Bankalığı, Devlet Demir Yolları, Dış Ticaret Müsteşarlığı gibi kurumlar lojistik merkezlerden, lojistik köylerden, lojistik üstlerden bahsetmektedirler. Oluşturulması düşünülen, hatta bazı bölgelerde başlatılan lojistik köy, üs yada merkezlerin asıl sahibinin yasal olarak hangi kurum olduğu ve kaynağının hangi kurum fon yada bütçesinden sağlanacağı henüz tam olarak tanımlanmış değildir. Ancak, gerçek olan durum ise, bu projelerin hiç vakit kaybetmeden bir vizyon ve misyon içinde uygulamaya konmasıdır.

²⁶ Halil İncılık, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, Cilt I, 2.Baskı, İstanbul, 2004, s.246.

²⁷ A.e., s.247.

5.2.TÜRKİYE İÇİN BÖLGESEL TAŞIMA KORİDORLARININ ROLÜ

AB Ulaştırma Şebekesi'nin (TEN-T) genişletilmesi, komşu bölge ve ülkelerin temel ulaştırma altyapılarıyla etkin bir şekilde bağlanması suretiyle mal ve hizmet akışının kolaylaştırılmasını hedefleyen Genişletilmiş Avrupa Ulaşım Yolları sürecinde amaç, Avrupa ulaşım koridorlarının AB'ye aday devletlerle olan bağlantılarını belirlemek ve bu ulaşım koridorlarının devamlılığını sağlayacak altyapıyı oluşturmaktır. Türkiye, bunun yanı sıra, gelecekteki yatırımların altyapısını oluşturmak amacıyla, deniz güvenliği, kara güvenliği, hava trafik kontrol hizmetleri, gümrük düzenlemeleri ve uydu seyrüsefer sistemleri gibi AB içerisinde de devam eden projeleri inceleyip, komisyona raporlar hazırlaması gerekmektedir.

Türkiye, ulaşım koridorlarının kullanımı konusunda etkin olması bakımından gerek Türkiye'nin batısından doğusuna devam eden TRACECA koridorunun, gerekse kuzey-güney bağlantılarını içeren tekliflerin üst düzey bir çalışma kurulu çerçevesinde değerlendirilmektedir. Bu çalışmalar, aynı zamanda 3 Ekim 2005'te başlamış olan müzakere sürecinde de ulaştırma konularında Türkiye için önemli bir yer teşkil etmektedir.

Avrupa Birliği devletleri toprakları dışındaki büyük koridorların tespiti ve bu koridorların AB'ne bağlantılarıyla ilgili olarak hem altyapı ihtiyaçlarının belirlenmesi, hem de bunların getirdiği ticaret imkânlarının da ortaya çıkarılması amacıyla çeşitli çalışmalar yapılmaktadır.

Bu çalışmaların en belirleyici noktalarından birini Türkiye'nin stratejik konumu oluşturmaktadır. Türkiye, AB komşuları anlamında bir merkez konumundadır. Ayrıca Türkiye, deniz taşımacılığı bakımından da AB için çok önemli olup, Akdeniz'de deniz otoyolları oluşturulması gibi bir kavram söz konusu olmuştur. Diğer yandan, bu koridorların demiryolları ve karayolları bağlantıları da önem arz etmektedir. Bu bağlantılar, Kafkaslar, Suriye ve tüm Güney Akdeniz'i

kapsayan bağlantılar olacaktır. Ayrıca havayolu taşımacılığı da bir koridorlar açısından bağlantılı düşünülmelidir.

Taşımacılık sektöründe, kombine taşımacılığın ağırlığını artırması kaçınılmaz görülmektedir. Türkiye sahip olduğu stratejik ve coğrafi konumu nedeniyle avantaj sağlamasına rağmen ülkenin taşıma ve lojistik sektörüne özellikle Avrupa, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'ya verilen hizmette bu avantajı yeterince kullanamamaktadır. Bu nedenle Türkiye'yi doğu-batı, kuzey güney ulaşım koridorlarında transit uğrağı konumuna getirmek için Türk deniz ticaret filosunun nicel ve niteliksel olarak taşıma talepleri ile uyumlu, dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun bir yapıya kavuşturulmasına önem verilmelidir. Türk limanları uluslararası standartlara kavuşturulmalı, ana gemilerin yük alıp boşaltacağı, transit aktarma terminali olarak kullanabileceği düzeye getirilmelidir. Bu iyileştirmeler fiziki altyapı ile olduğu kadar mevzuat olarak da gerekli düzenlemeler yapılmalıdır. Bu gün Türk Bayraklı gemilerin bu taşımalarından aldığı pay son on yılın en düşük yüzdesi (% 23) olup, bayrak devleti uygulamaları olarak Türk bayrağı altında gemilerimizin faaliyeti kolaylaştırılmalıdır.²⁸

Bölgesel lojistik merkez olma bakımından, pazara en kolay, en ucuz ve en güvenilir yollarla ulaşım konusunda Türkiye'nin katkısı daha çok Orta Asya, Kafkasya, Pakistan, Afganistan, Körfez Ülkeleri, Kuzey Afrika ve genel olarak Orta Doğu ülkeleri için gerçekleştirilebilir.²⁹

Türkiye'nin bir ulusal taşıma koridor politikasının varlığı çok açık değildir. Türkiye kendi taşıma koridor politikalarını oluşturmalı ve AB ile olan görüşme ve toplantılarında bunu ortaya koymalıdır. AB ve çevre ülkelerin koridor politikaları içinde yer almak kadar Türkiye'nin kendi oluşturacağı ulusal koridor politikalarını da alternatif politika olarak ortaya koyması bölgesel üs olma bakımından önem önem

²⁸ DTO, 2006 Yılı Sektör Raporu.

²⁹ Sedat Laçiner, Memet Özcan, İhsan Bal, Türkiyeli Avrupa, 1.b., İstanbul, Hayat Yayınları, 2004, s.112.

taşımaktadır. Karadeniz’i, Ege Denizi ve Akdeniz’e bağlayan Türk Boğazları, Avrupa ile Asya kıtalarını birbirine bağlayan karayolu güzergâhları, Asya’dan Avrupa’ya uzanan enerji koridorları Türkiye’nin öneminin ve konumunun Avrupa ve bölge ülkeleri için yadsınamayacak derecede önemli olduğunu göstermektedir.

SONUÇ

1960'lı yılların başından beri Avrupa'daki Birliğin oluşum süreci içerisinde "ortak ulaştırma politikası"nın oluşturulmasını teşvike yönelik çeşitli girişimler, projeler, eylem planları, öneriler ortaya konmuş ve yasal düzenlemeler yapılmıştır. Bu çalışma ve düzenlemelerle ulaştırma sektörünün piyasa güçlerine bırakılması, taşıma türleri arasında dengeli dağılım, karayolu, denizyolu, iç su yolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığının geliştirilmesine yönelik politikalar üretilmiştir.

Gerek karayolu taşımacılığı, gerekse denizyolu, havayolu ve demiryolu taşımacılığında çeşitli ilerleme ve gelişmeler sağlanmıştır. Ancak, Avrupa devletlerinde taşıma türleri arasında dengeli dağılımın sorunları çözecek düzeyde gerçekleştirildiği söylenememektedir. Taşımacılık sektöründe, karayolu taşımacılığının ağırlığını korumakta olduğunu, büyük merkezlerde artan sıkışıklıklar, çevre kirliliği, yollarda yaşanan tıkanıklıklar ve artan karayolu taşıt parkı göstermektedir. Yük taşıma trafiğini karayolundan denizyolu ve demiryolu taşımacılığına kaydırmak için yeni görüşler, projeler ve eylem planları ortaya konmakta, teşvik sitemleri geliştirilmektedir. Marco Polo Projesi, bu teşvik siteminin en önemlilerinden birisidir.

Bugün artık AB, bir yandan genişlemiş 27 üyesiyle ve aday devletleri de içine alacak şekilde bir ortak politika geliştirilmesi ve yerleştirilmesi için çaba sarf etmekte; iç pazarda ulaşım alt yapısını ve üst yapısını geliştirerek entegre olmuş iyi bir ulaşım ağı sistemini kurmakta, kombine taşımacılık sitemini daha etkin ve daha işler bir hale getirmektedir. Diğer yandan AB, komşu ülkeleriyle taşımacılık ağlarını kurmakta, komşuluk politikaları geliştirilmektedir. Bu komşular üzerinden dünyanın daha geniş bölümüne ulaşmak için yeni taşıma koridorları oluşturma arayış ve çabalarını sürdürmektedir. Bunlardan bazıları yüksek kapasiteli ve çok önemli olmakla beraber, bazı koridorlar ise düşük kapasite de olsa alternatif yaratma bakımından yararları olan taşıma koridor ve güzergâhlarıdır. Süreç içinde bu taşıma koridorlarının daha da önemli olacağı ortaya konan ülkesel ve bölgesel politikalardan anlaşılmaktadır.

Taşımacılık sektörünün başarısı kamu altyapı sistemine bağlıdır. Taşımacılık sektörü, ulusal ticaret ve gelişme için büyük öneme sahiptir. Diğer gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, Avrupa devletleri, ağırlıklı olarak hem emek yoğun üretimlerini az gelişmiş ülkelere ve gelişme yolundaki ülkelere kaydırmakta, hem de bu ülkeleri “pazar” haline getirmektedir. Hammadde ve ürünlerini bu pazarlara ulaştırmak, bu pazarlara yakın olmak, ancak hızlı, düzenli ve güvenli bir taşımacılık sisteminin geliştirilmesi ve lojistik sektörünün etkin olmasıyla mümkün olabileceği fikri politikalara yansımaktadır.

Türkiye ulaştırma politikası oluşumunda, Osmanlı Devleti’nin son dönemlerinde Avrupa’daki demiryolu ağının gelişmesi ve genişlemesine paralel olarak, demiryolu ulaşımına önem verildiği, ekonomik imkânların yetersizliğine rağmen demiryolu yatırımları yapıldığı görülmektedir. Kıtaların kavşağında, Asya ile Avrupa arasında bir “köprü” olarak tanımlanan Türkiye’nin 1950’lilere kadar demiryolu ve denizyoluna ağırlık verilmesine rağmen, daha sonraki dönemlerde karayoluna ağırlık verilmesi ve karayolu ağırlıklı taşımacılık politikalarının uygulanması, bazı önemli ulaştırma altyapısı ve taşıma türleri arasındaki dengesizlik sorunlarının bugün karşımızda olması gibi bir sonucu da hazırlamıştır. Artan trafik yoğunluğu, trafik kazaları, yüksek taşıma maliyetleri, çevre kirliliği, taşımacılıkta çok düşük demiryolu payı, deniz filosunun küçüklüğü gibi göstergeler, taşıma politikalarında köklü değişikliğe gidilmesi ihtiyacını zorunluluk haline getirmiştir.

Türkiye’nin AB katılım süreci çerçevesinde, mevzuat uyumu ve altyapı uyumu gerekliliklerinin de baskısıyla, AB ilerleme raporlarında da yer aldığı şekliyle 2000 yılından itibaren demiryolu ve denizyolu yatırımlarına önem verildiği gözlemlenmektedir. Zorunlu bir anlayış değişikliği ile, Türkiye’nin ulaştırma politikalarını gözden geçirmek, alternatif politikalar oluşturmak, AB politikalarına uyumlu bir strateji geliştirmek için devlet ve özel sektör kuruluşları tarafından çeşitli etüt çalışmaları yapılmakta, paneller, kongreler ve toplantılar düzenlenmekte, üniversitelere ulaşım plan ve strateji raporları hazırlanmaktadır. Ancak bu gelişmeler yeterli hızda ve kapsamda değildir.

Türkiye'nin bölgesel taşımacılık üssü ve lojistik merkezi olmasıyla ilgili ar-ge çalışmalarına dayanmayan çeşitli değerlendirmeler yapılmaktadır. Bu değerlendirmelerde, Türkiye'nin bulunduğu yer olarak zaten bir "köprü" konumunda olduğu, Doğu-Batı, Kuzey-Güney arasında havayolu, karayolu ve denizlerinden transit olarak geçilmekte olduğu, Doğu ile Batı arasında, Kuzey ile Güney arasında taşıma ve lojistik olanak ve uygulamalarının geliştirilebileceği son derece önemli bir ülke konumunda bulunduğu ifade edilmektedir. Bu haliyle Türkiye, sadece AB'nin ve diğer komşu devletlerin transit geçiş yaptığı "transitor" ülke konumunda olmamalıdır. Doğu-Batı ve Kuzey-Güney enlem ve boylamlarında uzanan, Avrupa'yı Asya'ya, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan taşıma koridorlarının terminali, taşımacılık ve lojistik üssü olmaya dönük kısa ve uzun vadeli politikalar geliştirmelidir. Bu da, Türkiye'nin hem kendi ulusal politika ve stratejilerini uluslararası taşıma ihtiyaçları yönünde değiştirmesini, aynı zamanda her türlü taşıma faaliyetini etkinleştirmesini, devletin yol gösterici, ulaştırma ve taşıma faaliyetlerini denetleyici ve destekleyici olmalıdır.

Ancak, Türkiye'nin taşımacılık ve lojistik merkez olması tek başına ulaştırma ve taşımacılık politikalarıyla da yeterli olamamaktadır. Ulaştırma politikasıyla ticaret politikası, tarım politikası, turizm politikası gibi ulusal ve uluslararası politikaların eşgüdümü de önemlidir. Zira köprü konumundaki bir ülkenin terminal olması aynı zamanda üretim merkezi olmasına da bağlıdır. Üretim merkezi olmak, devletin, yerli ve yabancı sermaye yatırımlarını teşvik edici, vergi, enerji, altyapı gibi avantajlar sunmasıyla ve mevzuat kolaylığı ile mümkün olabilecektir. Diğer taraftan, istikrar, kararlılık ve güven en önemli faktörlerden bazılarıdır. Devletin, hem kendi imalatçı ve sanayicisinin, hem de yabancı sermaye yatırımcısının istikrar açısından güvenini kazanması çok önemlidir.

Türkiye, bölgesel taşımacılık ve lojistik üssü olma hedeflerine ulaşabilmesi için; limanlarını büyütmeli, liman altyapısı ve üstyapısını modernize etmelidir. Hem limanları, hem de gümrükleri şehir merkezlerinin dışına çıkarmalıdır. Hava alanlarını modernize etmeli, yükleme, boşatma sistemlerini daha geliştirmeli, modernleştirmeli,

depolama yerlerini şehir içi trafiğinin yoğun olmadığı alanlara taşınmasını temin etmelidir.

Demiryollarını modernize etmeli, tren ray sistemlerini yenilemeli, yolcu ve yük için ayrı ray sistemleri kurmalıdır. Ray sistemleri hem limanlara hem de organize sanayi bölgelerine, üretimimin yoğun olduğu diğer merkezlere bir an önce bağlanmalıdır.

Gümrük mevzuatını basitleştirilmeli, işlem yapmada ve veri toplamada e-sistem uygulamaları geliştirilmelidir. Transit taşımacılık mevzuatı değiştirilmeli, transit taşımacılık işlemleri kolaylaştırılmalıdır. Gümrük sayısı azaltılmalı, lojistik köyler, lojistik bölgeleri kurulmalı, gümrükler ve antrepolar şehir dışında kurulan lojistik merkezlerde faaliyet göstermelidir. Treylerlerin şehir içine girişi sınırlandırılmalı, daha küçük, şehir içi trafiğine uygun araçlarla toplama ve dağıtım işlemleri yapılmalıdır.

AB'ye üye olmuş ya da Avrupa ile bütünleşmiş bir Türkiye'nin taşımacılıkta bölgesel güç, bir lojistik merkez konumuna gelmesi için muhakkak avantajları ve çıkarları bulunmaktadır. Başta, bulunduğumuz coğrafya, doğal yapı ve Türkiye topraklarının jeopolitiği bu avantajları vermektedir. Taşımacılık ve lojistik sektörü hedeflerine uygun planlı, programlı ve stratejik olarak faaliyetler yürütüldüğünde Türkiye ekonomisi bundan olumlu yönde etkilenecektir.

AB'ye uyum noktasında, ulaştırma ve taşımacılık sektörü değerlendirme sonuçlarına baktığımızda; denizyolu ve havayolu taşımacılığı alanlarında, uluslararası anlaşmaların kabulü, taşımacılıkla ilgili müktesebatın aktarımı henüz tamamlanmamıştır. Türkiye, ulaştırma araçları üzerindeki kısıtlamalar dahil olmak üzere, malların serbest dolaşımına dair kısıtlamaların tümünü henüz kaldırmamıştır. Diğer yandan Türk taşımacıları da AB için tam serbesti içinde değildir. Karayolu geçiş belgesi sınırlandırmaları, geçiş belgesi kotaları, sınır geçiş kontrolleri sıklığı, sürücülerin vize sorunları başta gelen ve çözüm bekleyen önemli konulardır.

Karayolu taşımacılık sektörünün düzenlenmesi için çok çaba sarf edilmektedir. Karayolu taşıma kanunu ve karayolu taşıma yönetmeliği çıkarılmıştır. Fakat kanun ve yönetmelik, getirdiği ağır mali yükümlülükler ve çok yüksek yetki belgesi alım ücretleriyle sektörü tam olarak kapsamı içine alamamıştır. Sektörde faaliyet gösteren çok sayıda şirket belgesiz faaliyet gösterir duruma düşmüştür. Bu bakımdan taşıma kanunu ve yönetmeliğinin sektör temsilcileriyle sektör taleplerini dikkate alarak yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir. Bugün, sektörde büyük bir rekabet vardır ve bu rekabetin getirdiği son derece kötü sonuçlar ortaya çıktığı için Ulaştırma Bakanlığı'nın, mevzuatların yeterince uygulanması için fazla bir şey yapamadığı görülmektedir. Kanun ve yönetmelik kendi denetim sitemini getirmemiştir. Taşıma sektöründeki şirketlerin ve kişilerin birbirlerini ihbar sitemini üzerine oturtulmaya çalışılan, “alo korsan hattı” kurulduğu görülmekte olup bu doğru ve yeterli bir yaklaşım değildir.

Denizyolu taşımacılığı alanında, Türk deniz ticaret filosunun performansının iyileştirilmesini isteyen Avrupa Birliği, yayınladığı ilerleme raporlarında kabotaj uygulamasının yabancı gemileri kısıtladığını, kıyı ticareti pazarına girişin Türk bayraklı gemiler dışındakilere de açılmasını istemektedir.

İç suyolları taşımacılığında ise, AB’de hem yük hem de yolcu taşımacılığında gelişmiştir. İç suyu taşımacılığının AB ortak taşımacılık politikasında da önemli yeri vardır ve AB düzeyinde yasal düzenlemelere konudur. Türkiye’de ise gerek nehir taşımacılığının olmamaması gerekse nehir sınıfı gemilerin olmaması sebebiyle özel bir mevzuat bulunmamakta ve ulaştırma sektörünün önemsiz bir bölümü olarak görülmektedir. Ancak, iç suyu taşımacılığını önemsiz deyip geçmek yerine, yakın gelecekte önemli olabileceği varsayılarak ar-ge çalışmaları yapıp geliştirme imkânları araştırılmalıdır.

Türkiye’deki limanların uluslararası standartlara kavuşturulması, ana gemilerin yük alıp boşaltacağı, transit aktarma terminali olarak kullanabileceği düzeye getirilmesi gerekmektedir. Bu iyileştirmeler fiziki altyapı ile olduğu kadar mevzuat olarak da gerekli düzenlemeler yapılmalıdır. Şu anda Türk Bayraklı

gemilerin bu taşımalardan aldığı pay son on yılın en düşük yüzdesi (% 23) olup, Bayrak Devleti uygulamaları olarak gemilerin hem Türk Bayrağı alma işlemleri, hem de Türk Bayrağı altındaki faaliyeti kolaylaştırılmalıdır.

1990–1991 yıllarında, Körfez Savaşı’ndan olumsuz yönde etkilenen havayolu sektörü, 1992 yılından itibaren kendini yavaş yavaş toplayarak, tekrar gelişmeye başlamışken, 2001 yılında ülkede yaşanan ekonomik kriz ve 11 Eylül 2001 tarihinde ABD’de yaşanan terör eylemleri nedeniyle bir darboğaza girmiş; yolcu ve uçak trafiğinde dramatik düşüşlere neden olmuştur. Havayolu işletmeleri, bu krizden çıkabilmek için filo küçültmesine, personel çıkarımına ve uçulan bazı hatların iptal edilmesi ve bazı hatlarda uçuş frekanslarının azaltılması yoluna gitmişlerdir. Irak Savaşı, Çin’de ortaya çıkan SARS virüsü, ekonomik kriz ve petrol fiyatlarında yaşanan artış, Türkiye’nin yanı sıra tüm dünya havayolu sektörünü de etkilemiştir. 2003 yılından sonra sektör tekrar büyüme trendine girmiştir. Türkiye de bu gelişmelerden etkilenmiş ve gerek idari yapılanmadaki atılımlar gerekse de girişimcilerin bu alana ilgisinin artması ile filo, havaalanı ve yolcu değerleri büyük artış göstermiştir. Ancak havayolu trafiğinin artması ile beraber havalimanlarındaki sıkışıklık ve yetersizlikler de artmıştır. Özellikle İstanbul Atatürk Havalimanı’ndaki yük ve yolcu trafiğindeki artış, Sabiha Gökçen Havalimanı’nı tam kapasite işler hale gelmesiyle bir süre için rahatlamış olacaktır.

Yılda 300 bin ton havayolu yük taşıma hacmine sahip ve coğrafi konum itibariyle havayolu yük trafiğinde bölgesel merkez olma imkânına sahip olan Türkiye, yetersiz altyapı yüzünden elinde fırsatı yeterince değerlendirememektedir. Gerek havayolu filosu gerekse havalimanlarında ithalat ve ihracat yük depolama, lojistik anlamda elleçleme yapılması imkânları yeterli değildir.

Demiryolu taşımacılığı alanındaki ilerleme sınırlıdır. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları büyük ölçüde devlet sübvansiyonuna bağımlıdır. Demiryolları 2004 yılında 670 milyon Avro zarar etmiştir. Birlik müktesebatının yasal ve kurumsal gereklerini karşılayamayan demiryolu sektörü, gerçek anlamda liberalleştirilmemiş olup, ticari açıdan bağımsız değildir. Mevcut demiryolu

altyapısının esaslı şekilde modernize edilmesi gerekmektedir. Sektöre yönelik önemli yatırımlara ihtiyaç vardır. Demiryollarının modernize edilmesi, yeni demiryolu hatları yapılması, demiryolu hatların limanlara ve üretim merkezlere bağlanması geç kalınmış da olsa acil bir ihtiyaç ve zorunluluktur.

Kombine taşımacılığın ulaştırma sektöründe ağırlığını artırması kaçınılmaz görülmektedir. Türkiye sahip olduğu stratejik ve coğrafi konumu nedeniyle avantaj sağlamasına rağmen, özellikle Avrupa, Orta Doğu ve Kuzey Afrika ile olan taşıma ve lojistik hizmetlerinde bu avantajı yeterince kullanamadığı görülmektedir. Bu nedenle Türkiye'yi doğu-batı, kuzey-güney ulaşım koridorlarında transit uğrağı konumuna getirmek için Türk deniz ticaret filosunun nicel ve niteliksel olarak taşıma talepleri ile uyumlu, dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun bir yapıya kavuşturulmasına önem verilmelidir.

Türkiye'nin iç ve dış ticaretinin gelişmesi, rekabetçi, serbest piyasa kurallarına dayalı maliyet yapısının oluşması, iyi işleyen ulaşım altyapısı, taşımacıların ve taşımacılığın önündeki engel ve sorunların kaldırılması, rekabetçi bir taşımacılık sisteminin kurulmasıyla mümkün olabilecektir. Teknolojide yaşanan hızlı gelişmeler ve ticaretin yapısındaki küresel değişim, kişileri, işletmeleri, kurumları ve devletleri daha çevreci, daha düşük maliyetli ve kaliteli hizmet arayışı, daha iyi ulaşım altyapısı ve sürdürülebilir bir taşımacılık sistemi için zorlayıcı ve itici güç olacaktır.

BİBLİYOGRAFYA / KAYNAKÇA

KİTAPLAR

- Aktar, Cengiz: **Avrupa Birliği'nin Genişleme Süreci**, 1.b., İstanbul, İletişim Yayınları, 2002.
- Atik, Saffet: **Türkiye'de Demiryollarının Tarihi Gelişim Süreci ve Mekân Organizasyonuna Etkileri**, 1.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler), Ankara, Hacettepe Vakıfları Meteksan İşletmesi, 1979, s.125.
- Avrupa Komisyonu Türkiye Temsilciliği: "Gündem 2000:1999 Yılı Aday Ülkeler İlerleme Raporları", Ankara, Odak Ofset, 1999.
- Barda, Süleyman: **Münakale Ekonomisi**, İstanbul, İktisat Fakültesi Yayını, No.154, 1964.
- Baydarol, Can: **AB Sürecince Medeniyetler Buluştuğunda**, 1.b., İstanbul, Universal Yayınları, 2003.
- Belge, Murat: **Yaklaştıkça Uzaklaşıyor mu? Avrupa Birliği ve Türkiye**, 2.b., İstanbul, Birikim Yayınları, 2003.
- Berkada, Bülent: **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi-Semineri**, İ.Ü.H.F.Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul,1994.
- Bernstein, Henry: **"The Peasantry" in Global Capitalism: Who, Where and Why**, Merlin Press, London, 2000
- Birsel, Haktan: **Avrupa Birliği mi? Ulusal Bütünlüğü mü? : Tehdit**, 1.b., İstanbul, IQ Yayıncılık, Temmuz 2007.
- Bowersox, Donald: **"Supply Chain Logistics Management"**, McGraw-Hill, New york, 2002.
- Burgase, Josep Anton: **"Deniz Otoyolları ve Kısa Deniz Taşımacılığı"**, İntermodal Taşımacılık ve Sektörel Lojistik Günleri Konferansları, Ed.Esin Kaya, İstanbul, Aysberg, Ağustos 2006, s.50-59.

- Davies, Norman: **Avrupa Tarihi**, 1.b, İmge Kitabevi Yayınları, Mart 2006.
- Dedeoğlu, Beril: **Dünden Bugüne Avrupa Birliği**, Ed.Beril Dedeoğlu, 1.b., İstanbul, Boyut Kitapları, Ekim 2003.
- Dedeoğlu, Beril: **Adım Adım Avrupa Birliği**, 1.b., İstanbul, Çınar Yayınları Boyut Kitapları, Ekim 2003.
- Demir, Şeref: **Uluslararası Taşımacılık / Lojistik KDV İstisnası ve İadesi**, Gelirler Kontrolörleri Derneği Yayını, Ocak 2005 İstanbul.
- Deniz Ticaret Odası: **Denizcilik Sektör Raporu**, 2006.
- Edward, John , John C.,: **The Management of Business Logistics A Supply Chain Perspective**, 2002.
- El-Agraa, Ali M.: **The Economics of the European Community**, 4.b., London, Hervester Wheatsheaf, 1994.
- Erdal, Murat: **Küresel Lojistik**, 1.b., İstanbul, UTİKAD, 2005.
- Erdal, Murat, Çancı, Metin: **Uluslararası Taşımacılık Yönetimi**, UTİKAD Yayını, İstanbul, Erler Matbaası, 2003.
- Erdal, Murat, Alkan, Mustafa: **Lojistik ve Dış Ticaret Sözlüğü**, 1.b., İstanbul, UTİKAD, Eylül 2004.
- Fontaine, Pascal: **12 Derste Avrupa**, Muka Matbaa, 2004.
- Gehler, Michael: **Avrupa**, Özgür Pozan (Çev.), İstanbul, İnkılap Yayınları, 2005.
- Güler, Ali: **Sorun Olan Avrupa Birliği**, Ankara, Berikan Yayınları, Ocak 2004.
- Günay, Muzaffer: **Ro-Ro İşletmeciliği, Kara ve Deniz Taşımacılığımızda Döviz Tasarrufuna Yönelik Entegrasyon Modeli**, İstanbul, Deniz Ticaret Odası Yayını, Yayın No. 3, 1984.
- Harrop, Jeffrey: **The Political Economy of Integration in the European Community**, 2.b., London, Edward Elgar Publishing, 1993.

- Freudensprung, P., Giorgi, L.: **The Europeanisation of Transport Policy**, Ed. by Giorgi and Pohoryles, European Transport Policy and Research, 2000.
- İktisadi Kalkınma Vakfı: **Düzenleyici Etki Analizi Rehberi**, Yayın No:192, İstanbul, Ocak 2006.
- İktisadi Kalkınma Vakfı: **Avrupa Birliği ve Türkiye-AB İlişkileri Hakkında Doğru Bilinen Yanlışlar**, Yayın no:178, İstanbul, Nisan 2004.
- İktisadi Kalkınma Vakfı: **15 Soruda 15 AB Politikası-Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası**, İKV Yayın No:14, İstanbul 2005.
- İnalcık, Halil: **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, Cilt I, 2.Baskı, İstanbul, 2004.
- Kaleağası, Bahadır: **Avrupa Yolunun Haritası**, 1.b., İstanbul, Dünya Yayıncılık, Mart 2003.
- Kalkan, Adnan: **Avrupa Birliği mi? Türk Birliği mi?**, 1.b., İstanbul, IQ Yayıncılık, Temmuz 2007.
- Karluk, Rıdvan: **AB ve Türkiye**, İstanbul, İstanbul Menkul Kıymetler Borsası Yayını, 1996.
- Keskin, M.Hakan: **Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (geçmiş, değişimi, bugünü, geleceği)**, Nobel Yay., 2005.
- Kılıçbeyli, Elif Hatun: **Avrupa İçin Türkiye'nin Önemi: 'Yeni Enerji Kaynakları'nın Ulaşım ve Kullanım Güvenliği**, Avrupa Birliği Dersleri, Ed. İrfan Kalaycı, 1.b., Ankara, Nobel, Ocak 2006.
- Kondratowicz, Ludwic: **Networking Logistics Centres in Baltic Sea Region**, Gdansk, The Maritme Institute in Gdansk, 2003.
- Laçiner, Sedat, Memet Özcan, İhsan Bal: **Türkiyeli Avrupa**, 1.b., İstanbul, Hayat Yayınları, 2004.
- Leys, Colin, O'Brein, Philip J.: **Az gelişmişlik ve Bağımlılık: Eleştirel Notlar:Emperyalizm, Gelişme ve Bağımlılık Üzerine**, Der:Melih Ersoy, Ankara, V.Yay. 1992.
- Manisalı, Erol ve Öğrencileri: **Avrupa Birliği Çıkmaz Sokak**, 1.b, İstanbul,Bilgi Yayınevi, Kasım 2005.

- Mathieu, Jean-Luc: **Avrupa Birliği**, Press University de France, 1994, Çev. İsmail Yerguz, Dost Kitabevi Yayınları, Eylül, 2006.
- McGowan, Francis: **Ulaştırma Politikası**, Avrupa Birliği Ansiklopedisi, C.2, Ed. Dinan, Desmond, Çev. Hale Akay, Kitap Yayınevi, Nisan 2005, s.386-389.
- Özkan, Abdullah: **Küreselleşme ve Avrupa Birliği ile Bütünleşme Sürecince Türkiye**, 1.b, İstanbul, Tasam Yayınları, 2004.
- Pala, Cenk, Kanbolat, Hasan: **Bakü-Tiflis-Ceyhan 21. Yüzyılın İpek Yolu**, Stratejik Analiz, Cilt. 6, S.62, Haziran 2005, s.18-25.
- Reçber, Kamuran: **Türkiye-AB İlişkileri**, Aktüel Yayınları, Kasım 2004.
- Saatçioğlu, Cem: **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları: Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları**, Gazi Kitabevi, Ankara, Ocak 2006.
- Saldıraner, Yıldırım: **Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi SHMYO Yayınları, 1992.
- Sezgin, Hasan: **Havacılık Tarihi, Yayınlanmamış Ders Notları**, Eskişehir, SHMYO, 1991.
- Seyidov, Kenan: **Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattının Azerbaycan ve Türkiye Ekonomilerine Etkileri**, Yüksek Lisans Tezi, İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2006.
- Şen, Faruk: **Türkiye AB İlişkilerinde Dış Etkenler**, 1.b., Ankara, Ümit Yayıncılık, 2005.
- Şimşek, Ayşe Gül: **Denizcilik-1 '97**, T.Garanti Bankası A.Ş., Banka İçı Kullanım Amacıyla Hazırlanmış Rapor, Mart 1998.
- Tanbaş, Mehmet: **TIR El Kitabı**, UND Yayını No:1, İstanbul, Haziran 2002.
- Taşkın, Altan: **"Türkiye'de Demiryolları (Sorunları ve Çözümleri)**, Yüksek Lisans Tezi, İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1998.

- Tekinalp, Gülören, Tekinalp, Ünal: **Avrupa Birliği Hukuku**, İstanbul, Beta, Şubat 1997.
- Tekinalp, Gülören: **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi-Semineri**, İ.Ü.H.F.Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul,1994.
- Tiftikçi, Osman: **Türkiye’de Ulaşım Sorunu ve Demiryollarımız**, İstanbul, BTS, 1996.
- TUBİTAK Raporu **Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli: Ulaştırma Birinci Aşama Raporu**, 2003.
- Türkay, Mehmet: **AB Türkiye Gerçekler, Olasılıklar**, (Ed.Mehmet Türkay), 1.b., Yeni Hayat Kütüphanesi, 2003.
- UND Yayını: **Karayolu Taşımacılığına İlişkin Uluslararası Sözleşmeler**, Der.Aibek Abdrakhman-Evren Bingöl, UND Yayın No:02, 2005.
- UND Yayını: **Karayolu Taşımacılık Mevzuatı, İkili Anlaşmalar ve (UBAK) Çok Taraflı Kota Sistemi**, Der.Mine Kaya, UND Yayın No:03, 2004.
- UTİKAD Sektör Raporu: **Sektörde “Tedirgin İyimserlik” Hakim**,2005, s.1–14.
- Ülger, İrfan K.: **Avrupa Birliği’nin ABC’si**, 3.b., Sinemis Yayınları, Kasım 2005.
- Ülgen, Sinan: **AB ile Müzakerelerin El Kitabı**, 1.bs., İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, Kasım 2005.
- Yerasimos, Stefanos: **Az gelişmişlik sürecinde Türkiye**, 7.b., İstanbul, Belge Uluslararası Yayıncılık, Ağustos 2005.
- Kanun: **4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu (2003).**
- Kanun: **Gümrük Kanunu (2006).**
- Yönetmelik: **Karayolu Taşıma Yönetmeliği (2004).**
- Yönetmelik: **Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği (2004).**
- Yönetmelik: **Gümrük Yönetmeliği (2006).**

DERGİLER VE MAKALELER

- 3D Lojistik Dergisi: “Avrupa Birliği Ülkelerinde Nakliyenin Geleceği,” **3D Lojistik Dergisi**, Ocak 2005/1 s.34–35.
- Baykal, Reşat: “Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı”, **Transport Dergisi**, S.13, Mayıs 2005, s.43.
- Bingöl, Evren: “AB Çerçeve Programları ve Türkiye,” **UND’nin Sesi Dergisi**, Aralık 2006, S.258, s.28-32.
- Çancı, Metin: “Ulaştırma Politikalarımız Ne Kadar Gerçekçidir?” **Dünya Gazetesi**, Perşembe Rotası, Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, 4 Ağustos 2005, S.7670, s.5.
- Çorbacıoğlu, Şevket: “Demiryollarının Makûs Talihi Değil, Makası Değişti”, **Dünya Gazetesi**, 25.11.2005, s.11.
- Demirci, Gülcan: “Ulaştırma Sektörü Açısından AB Mevzuatına Uyum Çalışmaları,” **Yeni Türkiye Dergisi**, Kasım-Aralık 2000, S.36, s.1566–1572.
- Demirel, Süleyman: “Dün Düündür, Ama Bir de Yarın Var”, **Kriter Dergisi**, Kasım 2006, S.05, s.10.
- Doğan, Gürcan: “Avrupa-Akdeniz Ortaklığı,” **Gümrük Müşaviri Dergisi**, S.13, Mayıs 2007, s.40–43.
- Evren, Güngör: “AB İlerleme Raporu ve Ulaştırma”, **Transport Dergisi**, Kasım 2004, s.14.
- European Commission: “Trans-European Transport Network – Implementation of the Guidelines”, 1998-2001, 2004.
- European Commission: “Maritime Policy-European Union Legislation and Objectives for Sea Transport”, 2002.
- European Commission: “Transport Research Fourth Framework Programme Rail Transport”, 2000.
- European Commission: “Transport Research Fourth Framework Programme Rail Transport-Osiris”, 1998.
- European Commission: “The Future Developments of the Common Transport Policy, Luxemburg, Office for Official Publication of the European Communities

- Eurostat Statistics: “Trends in Road Freight Transport 1990-2002, European Communities”, 2004, S.7, s.1-8.
- Güncel Avrupa Dergisi: “Avrupa-Akdeniz Ortaklığı”, **Güncel Avrupa Dergisi**, S.6, Haziran-Temmuz, 1996, s.6
- Güncel Avrupa Dergisi: “Gemicilik Politikası”, **Güncel Avrupa**, Kasım-Aralık 1997, S.9-10, s.15-16.
- İnfomad Dergisi: “Bölgenin Fark Yaratana Türkiye”, İnfomad Dergisi, S.03/2007, Mart 2007.
- Kaminski, Matthew: “Türkiyesiz AB Olmaz,” **Radikal Gazetesi**, 1 Temmuz 2005, s.8
- Karauçak, Şebnem: “Bu Masada Pazarlık Şansı Oldukça Az”, **Kriter Dergisi**, Temmuz 2006, S.01, s.26-35.
- Karluk, Rıdvan: “Türkiye’nin Limanlarını Rum Gemilerine Açması Yasal Bir Yükümlülük Değil,” **Kriter Dergisi**, Kasım 2006, S.05, s.20-22.
- Kinnock, Neil: “Ulaşım Güvenliği”, **Güncel Avrupa**, Mart-Nisan 1998, S.3-4, s.12-15.
- Kutluata, Münir: “Avrupa Birliği’ne Adaylık Sürecinde Türk Sivil Havacılığı,” **Yeni Türkiye Dergisi**, Kasım-Aralık 2000, Sayı.36, s.1561–1565.
- Lüle, Zeynel: “Müzakere Süreci: İzolasyonlar Bir Başka Bahara,” **Kriter Dergisi**, Haziran 2007, S.12, s.12-12.
- Matrena Egorova – Gümüşkaynak Süleyman: “Soğuk Zincir Lojistiği,” **Ambar Dergisi**, Nisan 2004, S.3, s.91–95.
- Mete, Halim: “Limanlarımızın Açılmaması Güney Kıbrıs Ekonomisine Büyük Zarar Veriyor,” **Kriter Dergisi**, S.06, Aralık 2006, s.72–73.
- Oktay, Ertan, Çamkıran,R.F.: “Enerji Güvenliği Açısından Türkiye’nin Önemi”, **Avrupa Araştırmaları Dergisi**, Cilt 14 , S.1, 2006.
- Onar, Özer M.: “Demiryolu Cumhuriyetin Çelik Koludur,” **3D Lojistik Dergisi**, Haziran 2006/6 s.42
- Onur, Melda: “Deniz Taşımacılığı Kıbrıs’a Çarptı,” **Kriter Dergisi**, S.06, Aralık 2006, s.66–67.

- Öksüz, Enis: “Avrupa Birliği Mevzuatına Uyum Çalışmalarında Ulaştırma ve Telekomünikasyon Hizmetleri,” **Yeni Türkiye Dergisi**, S.36, Kasım-Aralık 2000, s.1553–1560.
- Özalp, Güven: “Türkiye Uymazsa Müzakere Kopar,” **Milliyet Gazetesi**, 06.11.2004, s.2.
- Roder Dergisi: “Özel Limanların Sorunları Masaya Yatırıldı,” **Roder Dergisi**, S.6/2007, s.40-41.
- Roder Dergisi: TCDD Genel Müdürlüğü: “Günümüzün Taşıma Türü Kombine Taşımacılıktır,” **Roder Dergisi**, S.11/2004, s.39.
- Roder Dergisi: “Lojistik Yönetimi Zirvesi-Zirvede Limanlar Masaya Yatırıldı,” **Roder Dergisi**, S.05/2005, s.18–19.
- Roder Dergisi: TOBB: “Ro-Ro Geliştirilmeli,” **Roder Dergisi**, S.12/2006, s.30–32.
- Roder Dergisi: “AB Modlar Arasında Denge Arıyor,” **Roder Dergisi**, S.03/2007, s.46–47.
- Şen, Tamer: “AB’nin Bölgesel Ticaret Politikaları,” **Gümrük Müşaviri Dergisi**, Ocak-Mart 2006, S.9, s.40–43.
- Tanyaş, Mehmet: “Türkiye’nin Bir Lojistik Üst Kuruluna İhtiyacı Var,” **Dünya Gazetesi**, Perşembe Rotası, Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, 4 Ağustos 2005, S.7670, s.5-6.
- Transport Dergisi: “Gürcistan Demiryolları İngiliz Şirkete Özelleştirildi,” **Transport Dergisi**, Eylül 2007/09, S.41, s.15.
- Transport Dergisi: “Container, terminals & Handling” eki, **Transport Dergisi**, S.06/2007.
- Ulusoy, Saffet: “Kombine Taşımacılık Geliyor,” **Roder Dergisi**, S.11/2004.
- Ulusoy, Saffet: “Nereden Nereye”, **Roder Dergisi**, S.06/2007, Haziran 2007.
- Versan, Rauf: “Montreux Sözleşmesi ve Uygulamasından Kaynaklı Bazı Sorunlar”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C.80, S.2006/4, Temmuz-Ağustos 2006, s.1444-1447.

ELEKTRONİK KAYNAKLAR

İKV, “AB Ulaştırma Politikası”,
(Çevrimiçi) <http://www.ikv.org.tr/pdfs/ulastirma.pdf>, 05.08.2007.

Vatanen, Arı, “Should Turkey Join the EU?”,
(Çevrimiçi) <http://www.arivatanen.com>

Avrupa Taşımacılık Politikası, “Küresel Büyümeye ve Sürdürülebilir Hareketliliğe Doğru”, LOYOLA DE PALACIO’nun konuşması
(Çevrimiçi) http://www.delrus.cec.eu.int/en/news_107.htm, 02.04.2007.

Avrupa Komisyonu Türkiye Temsilciliği, “Avrupa-Akdeniz Ortaklığı’na Bakış”,
(Çevrimiçi) http://www.omu.edu.tr/uib/document/avrakd_yayin.rtf, 07.09.2007.

“Responding to Global Logistics Trends With a National Logistics Strategy”,
(Çevrimiçi) http://siteresources.worldbank.org/INTTHAILAND/Resources/333200-1177475763598/2007cdp_infra-global_trends_in_transport.pdf, 14.10.2007.

European Commission, “Activities of European Union Transport”,
(Çevrimiçi) http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm, 15.09.2006.

European Commission , “Activities of European Union Transport”,
(Çevrimiçi) http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm, 15.09.2006.

European Commission, “Activities of European Union Transport”,
(Çevrimiçi) http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm, 15.09.2006.

Giorgi, Liana, Schmidt, Michael, “European Transport Policy--A Historical and Forward Looking Perspective”.
(Çevrimiçi) https://goliath.ecnext.com/freescripts/document_view_v3.pl?item_id=0199-306796&format_id=XML, 01.10.2002.

İstikbal, Cahit, “Marco Polo, ÖTV’ siz Yakıt’a Nasıl Bakıyor?” ,
(Çevrimiçi) <http://www.turkishpilots.org.tr/koseyazisi.asp>, 07.06.2007.

(Çevrimiçi) http://europa.eu.int/comm/energy_transport/library/lb_texte_complet_en.pdf, 27.02.2007.

(Çevrimiçi) <http://www.ikv.org.tr/pdfs/kopenhagzirvesonuc-tr.pdf>, 05.03.2007.

(Çevrimiçi) http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm, 26.06.2007.

(Çevrimiçi) http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm, 26.06.2007.

(Çevrimiçi) http://www.delrus.cec.eu.int/en/news_107.htm, 27.06.2007.

(Çevrimiçi) http://www.kanalb.com.tr/ab_ozel, 24.06.2007.

(Çevrimiçi) <http://www.turan.tc/haber/ipek.html>, 09.09.2007

(Çevrimiçi) http://www.ubak.gov.tr/tr/alt/bulten/traceca_strateji.htm, 03.06.2007.

(Çevrimiçi) <http://www.bayindirlik.gov.tr>, 05.06.2007.

RAPOR, “Karadeniz Bölgesi’nde Ulaşım Altyapısının Geliştirilmesi” Raportör: Sn. David Saganelidze, (Gürcistan),
(Çevrimiçi) http://www.tbmm.gov.tr/ul_kom/keipa/komisyonlar/ec/GA26_EC25_REP_05_tr.htm, 26.12.2006.

(Çevrimiçi) <http://www.ec.europa.eu/environment/air/transport.htm>, 08.06.2007.

(Çevrimiçi) <http://www.ans.dhmi.gov.tr/TR/ATCTR/dok/TekAvr.pdf>, 07.12.2006.

(Çevrimiçi) <http://www.dhmi.gov.tr>, 07.12.2006.

Kütan, İ. Fehmi, “Yeniden Yapılanma Süreçleri ve TCDD”, (Çevrimiçi)
(Çevrimiçi) <http://www.bts.org.tr/sayfalar/sempozyum/002.doc>, 08.07.2007.

Demirkol, Yavuz, “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı Politikaları”,
(Çevrimiçi) http://www.bts.org.tr/sayfalar/bilgi_belge/ulastirma_politikalari6.doc, 02.10.2007.

DTP, “VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı”,
(Çevrimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/ix/9kalkinmaplani20070302.pdf>, 20.06.2007, s.153.

“DTP, “IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı”,
(Çevrimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/ix/9kalkinmaplani20070302.pdf>, 20.06.2007, s.36.

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, (Çevrimiçi) <http://www.oib.gov.tr>, 20.06.2007.

Ölçen, Ali Nejat: Türkiye Sorunları Kitap dizisi, AET-AB Sürecinde Türkiye, S.34,
(Çevrimiçi) <http://www.olcen.net/index.php?id=206&action=printMakale>.

Ölçen, Ali Nejat, “AET-AB Sürecinde Türkiye”, Türkiye Sorunları Kitap dizisi, S.34,
(Çevrimiçi) <http://www.olcen.net/index.php?id=206&action=printMakale>.

(Çevrimiçi) <http://www.kugm.gov.tr/dosyalar/diger/dosya44.xls>

(Çevrimiçi) <http://www.ubak.gov.tr> , 07.06.2007

(Çevrimiçi) <http://www.ubak.gov.tr> , 07.06.2007

“Mesleki Eğitim Yeterlilik Belgelerinin Sınırlandırılması”,
(Çevrimiçi) <http://www.kugm.gov.tr/dosyalar/diger/mevzuatlargenelgeler83.doc>,
25.07.2007.

(Çevrimiçi) <http://www.kugm.gov.tr>

(Çevrimiçi) <http://www.kugm.gov.tr/dosyalar/diger/sagbolum5.doc>, 01.07.2007.

(Çevrimiçi) <http://www.mt.gov.tr>

(Çevrimiçi) <http://www.utikad.org.tr/haberdok.asp?bv=685>, 27.06.2007.

(Çevrimiçi) <http://www.tasimacilar.com/haber.asp?wtc=haber&id=4705>, 01.08.2007.

(Çevrimiçi) <http://www.oib.gov.tr>, 26.08.2007.

Özkan Poyraz, “Türk Denizyolu Taşımacılığın Sorunları ve Çözüm Önerileri”
(Çevrimiçi) http://www.forumgazetesi.com/haber_detay.asp?haber_id=18906,
21.10.2007.

Gürkan, Taner, “Taşımacılıkta Geçen 30 Yıl”, UND’ni Sesi Dergisi, 1996, Bkz.
(Çevrimiçi) <http://www.gurtrans.com/basindagur.html>, 15.07.2007.

European Commission, “European Transport Policy for 2010: time to decide”, White Paper,
(Çevrimiçi) http://bookshop.europa.eu/eubookshop/FileCache/PUBPDF/KO3300009ENC_002.PDF, 15.08.2007.

European Commission, “European Transport Policy for 2010: Time to Decide”, White Paper, Çevrimiçi)
http://bookshop.europa.eu/eubookshop/FileCache/PUBPDF/KO3300009ENC_002.PDF, 15.08.2007.

Roder Dernek tüzüğü,
(Çevrimiçi) http://www.roder.org.tr/TR/RODER/rod_regulations.asp, 16.08.2007.

“Türk-Rus Hükümetlerarası Karma Ekonomik Komisyonu Altıncı Dönem Toplantısı Protokolü”
(Çevrimiçi) <http://rega.basbakanlik.gov.tr/Eskiler/2005/03/20050309-6.htm>,
06.10.2007.

“Sonunda Deniz Ulaşımının Önemi Anlaşıldı”,
(Çevrimiçi) http://www.turizmtv.com/haber.php?haber_id=30, 27.09.2007.

(Çevrimiçi) <http://www.tasimacilar.com/haber.asp?wtc=haber&id=3949>, 13.09.2007.

“Grand Alliance and the New World Alliance Announce Co-Operation On Key Trades”,

(Çevrimiçi) http://www.apl.com/press_releases/html/press_release_20051006.html, 04.10.2007.

DPT, “VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı”, Sekizinci Kısım, 691.Paragraf, s.77.

(Çevrimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/viii/plan8str.pdf>, 26.12.2006

DPT, “VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı”, Sekizinci Kısım, 691.Paragraf, s.77.

(Çevrimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/viii/plan8str.pdf>, 26.12.2006.

“AB İlerleme Raporu-2006”,

(Çevrimiçi) http://www.disisleri.gov.tr/NR/rdonlyres/9033EEB0-E80C-46D0-AB4D-A5767882853A/0/IlerlemeRaporu_8Kasim2006_TamamininCevirisi1.pdf, 25.12.2006.

DPT, “IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı”, s.73.

(Çevrimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/ix/9kalkinmaplani20070302.pdf>, 27.02.2007.

(Çevrimiçi) <http://www.bayindirlik.gov.tr>, 05.06.2007.

“Türkiye için Katılım Ortaklığı Belgesi” (14 Nisan 2003 tarihinde AB Konseyi Tarafından Kabul Edilen Nihai Metin), s.12.,

(Çevrimiçi) <http://www.abgs.gov.tr/uploads/files/2003.pdf>, 18.06.2007.

“Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı”, 24 Temmuz 2003 Tarih ve 25178 Mükerrer sayılı Resmi Gazete., s.334,

(Çevrimiçi) <http://www.abgs.gov.tr/up2003/up.htm>, 18.06.2006.

“2007-2008 Yasama Döneminde (01/10/2007 - 30/09/2008) Çıkarılmasında Yarar Görülen Yasal Düzenlemeler”,

(Çevrimiçi) http://www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat_Uyum_Programi/14_Tasimacilik.pdf, 05.10.2007.

(Çevrimiçi) <http://www.abgs.gov.tr/tarama>, 04.10.2007.

Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, Denizcilik Müsteşarlığı,

(Çevrimiçi) <http://www.denizcilik.gov.tr>, 27.06.2006.

“AB İlerleme Raporu-2006”,

(Çevrimiçi) http://www.disisleri.gov.tr/NR/rdonlyres/9033EEB0-E80C-46D0-AB4D-A5767882853A/0/IlerlemeRaporu_8Kasim2006_TamamininCevirisi1.pdf, 25.12.2006.

“AB İlerleme Raporu–2006”,
(Çevrimiçi) http://www.disisleri.gov.tr/NR/rdonlyres/9033EEB0-E80C-46D0-AB4D-A5767882853A/0/IlerlemeRaporu_8Kasim2006_TamamininCevirisi1.pdf,
25.12.2006.

“AB İlerleme Raporu–2006”,
(Çevrimiçi) http://www.igmd.org/abdoc/Ilerleme_Raporu_2005.pdf, s.99.

AB, Türkiye Müzakere Çerçeve Belgesi–3 Ekim 2006, bkz.
(Çevrimiçi) http://www.hukuki.net/muhtelif/ab_MUZAKERE_CERCEVE_BELGESi.doc

“Türkiye'nin Gri Listeye Geçmesi Rum Bandırası İçin Tehlike”,
(Çevrimiçi) http://www.kibrisgazetesi.com/index.php/cat/3/news/42294/UserName/Guney_Kibris, 07.06.2007.

DPT, VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Sekizinci Kısım, s.154.,
(Çevrimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/viii/plan8str.pdf>, 04.04.2007.

UNESCO, “Transport Developments in the Mediterranean Region”,
(Çevrimiçi) <http://www.unece.org/trans/doc/2006/wp5/ECE-TRANS-WP5-2006-07ale.doc>, 17.04.2007.

Yıldıztekin, Atilla, “Lojistiğin Tanımı”,
(Çevrimiçi) <http://www.atillayildiztekin.com>, 23.09.2007.

(Çevrimiçi) <http://www.aksiyon.com.tr/detay.php?id=20906>, 27.03.2007.

Aydın, Talat, “Lojistik Aktörlerini Lisansladık”,
(Çevrimiçi) <http://www.tasimacilar.com/haber.asp?wtc=haber&id=5193>, 06.10.2007.

(Çevrimiçi) http://www.turkishtime.org/25/100_tr.asp, 27.03.2007.

ÖZGEÇMİŞ

Kastamonu’da doğdu. İlk ve Ortaokulu İhsangazi Yatılı İlköğretim Bölge Okulu’nda okudu. 1988 yılında Kabataş Erkek Lisesi’ni bitirdi. Lisans Öğrenimini İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Kamu Yönetimi Bölümü; Yüksek Lisans Öğrenimini İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrupa Topluluğu’nun Siyasi Yapısı Anabilim Dalı’nda yaptı. Doktora çalışmasını da yine İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrupa Birliği Anabilim Dalı’nda yapmaktadır.

1993-1994 yılları arasında İngiltere’de “Türkiye-AB Entegrasyonu Sürecinde Gümrük Birliği” konusunda araştırma yaptı ve çeşitli çalışmalarda bulundu. 1994-1995 yılları arasında Kastamonu Organize Sanayi Bölgesi kuruluş döneminde vekâleten Bölge Müdürlüğü ve aynı zamanda Kastamonu Valisi Ekonomi Müşaviri olarak görev yaptı.

1997 yılından beri bir uluslararası taşımacılık şirketinde üst düzey yönetici olarak çalışmaktadır.

İletişim:

Mehmet Ali Emekli
Prof. Nurettin Mazhar Öktel Sokak,
Dilek Apt., No.19/3
34381 Şişli, İstanbul
İş tel : 0.212.219 11 81
Gsm : 0.533.213 87 27
E-mail : mehmete@planetiff.com