



T.C.

**HATAY MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANA BİLİM DALI**

**AK PARTİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI
(2002-2018)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan

Furkan BEBEK

Danışman

Prof. Dr. Murat TEK

Hatay-2020



T.C.

**HATAY MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANA BİLİM DALI**

**AK PARTİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI
(2002-2018)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan

Furkan BEBEK

Danışman

Prof. Dr. Murat TEK

Hatay-2020

ONAY

FURKAN BEBEK tarafından hazırlanan “**AK PARTİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI (2002-2018)**” adlı bu çalışma jüri tarafından lisansüstü öğretim yönetmeliğinin ilgili maddelerine göre değerlendirilip oybirliği/ oyçokluğu ile **SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANA BİLİM DALINDA YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

30/12/2020

Jüri Üyeleri	İmza
Prof. Dr. Murat TEK (Tez Danışmanı-Başkan)	
Prof. Dr. Muharrem GÜNEŞ (Üye)	
Dr. Öğretim Üyesi Abdullah EROL (Üye)	

Furkan BEBEK tarafından hazırlanan “**AK Parti Ulaştırma Politikaları (2002-2018)**” adlı tez çalışmasının yukarıda imzaları bulunana jüri üyelerince kabul edildiğini onaylarım.

Doç. Dr. Mustafa Onur KAN

Enstitü Müdürü

ETİK BEYAN

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HATAY MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Bu belge ile bu tezde yer alan bilgilerin tamamının akademik kurallara ve etik ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu beyan ederim. Söz konusu kural ve ilkelerin gereği olarak tezde yararlandığım eserlerin tamamına uygun bir şekilde atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi ayrıca beyan ederim. (.../.../2021)

Furkan BEBEK

ÖNSÖZ

Hayatın en zorlu süreçlerin biri olan tez sürecinde danışmanım olmaktan öte yeri geldiğinde bir abim, yeri geldiğinde bir sırdaşım olan ve umutsuzluğa düştüğümde elimden tutarak tezime devam etmemi sağlayan, engin bilgi ve deneyimleri ile her zaman bana destek olan kıymetli hocam Prof. Dr. Murat TEK'e,

Yüksek lisans programına başladığımda bana gerekli kolaylıkları sağlayan ve desteğini esirgemeyen, duruşu ve tavrı ile çalışma arkadaşlarının sevgi ve saygısını fazlasıyla hak eden şube müdürüm rahmetli Fatih Yılmaz ÖZDEMİR'e,

Tez süresi boyunca onlarla vakit geçirmenin özlem olduğu, “Daha bu tez bitmedi mi? Bir daha tez yazmıyorsun.” diyerek her zaman beni düşündüğünü ve sevdiğini hissettiren canım anneme, varlığının bize güven ve huzur verdiği babama, mutlulukları ile mutlu olduğum ablalarım ve eniştelere, özellikle benimle oyun oynamak için can atan dünyalar tatlısı yeğenlerime, desteklerini esirgemeyen ve beni motive eden dostlarıma ve iş arkadaşlarıma göstermiş oldukları sabır ve anlayıştan dolayı minnet ve şükranlarımı sunarım.

Furkan BEBEK

Hatay-2020

AK PARTİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI (2012-2018)

Furkan BEBEK

Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 2020

Danışman: Prof. Dr. Murat TEK

ÖZET

AK Partinin Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programlarında ulaştırma vaatleri, hedef ve politikaları geniş yer bulmuştur. Hatta AK Partinin iktidarı boyunca en önemli söylemlerinin başında ulaştırma ile ilgili yapmış olduğu yatırımlar gelmektedir. AK Parti; bölünmüş yol, yüksek hızlı tren, havalimanı ve liman yatırımları ile öne çıkan bir siyasi parti olmuştur. Ancak AK Partinin benimsemiş olduğu ulaştırma hedef ve politikaları ile yapmış olduğu ulaştırma yatırımları günümüze kadar tartışma konusu olmuştur.

Tez çalışmasında AK Partinin seçim beyannameleri ve hükümet programlarında ulaştırma modlarından kara yolu, demir yolu, deniz yolu, hava yolu ve boru hattı ulaştırması ile ilgili yer alan vaatler, hedefler ve politikalar çerçevesinde ulaştırma politika ve yatırımları doküman analizi yöntemiyle analiz edilerek AK Partinin 2002-2018 yılları arasındaki ulaştırma politika ve yatırımlarının nasıl bir dönüşüme uğradığı, hangi süreçlerden geçtiği, ulaştırma hedeflerine erişme noktasında ulaştırma yatırımlarının ne kadar başarılı olduğu, ulaştırma yatırımları ile ulaştırma hedef ve politikalarının ne kadar tutarlı olduğu ortaya konulmaya çalışılmıştır.

ANAHTAR KELİMELER

AK Parti, Ulaştırma, Ulaştırma Politikaları, Kara Yolu, Deniz Yolu, Hava Yolu,
Demir Yolu, Boru Hattı

AK PARTY’S TRANSPORTATION POLICIES (2012-2018)

Furkan BEBEK

Department of Public Administration, Master Thesis, 2020

Supervisor: Prof. Dr. Murat TEK

ABSTRACT

AK Party`s (a political party which is government right now) vision has a lot of transportation declarations, aims and politics in their election declarations and government plans. Also, while AK Party is government, always their most important discourse is investments in transportation systems. AK Party is a political party which is famous for their investments in separated roads, high speed trains, airports and harbour. However, there is discussion topic between AK Party`s transportation aims and politics which have been adopted and investments in transportation which have been done since they become government.

In this thesis, AK Party`s transportation politics and investments are analysed by using document analysis method according to their elimination declarations and government plans about transportation means which are roadways, railways, seaways, airways and pipeline transports. Also, this thesis includes how AK Party`s transportation politics and investments are changed, which situations they faced, how much they succeed their transportation investments to reach their aims and how consistent are transportation investments and transportation aims and politics in the period between 2002 and 2018.

KEY WORDS

AK Party, Transportation, Transportation Policies, Highway, Seaway, Airline,
Railway, Pipeline

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT	ii
İÇİNDEKİLER	iii
TABLolar	xv
RESİMLER	xix
EKLER	xix
KISALTMALAR LİSTESİ	xx
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ULAŞTIRMANIN KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ

1.1. ULAŞIM	4
1.1.1. Ulaşımın Tanımı	4
1.1.2. Ulaşımın Bileşenleri	5
1.2. ULAŞTIRMA	5
1.2.1. Ulaştırmanın Tanımı	5
1.2.2. Ulaştırmanın Tarihi Dönüm Noktaları	5
1.2.3. Ulaştırmanın Önemi	6
1.2.4. Ulaştırmanın Diğer Sektörler İle İlişkisi	6
1.2.4.1. Ulaştırma-Lojistik İlişkisi	6
1.2.4.2. Ulaştırma-Coğrafya İlişkisi	7
1.2.4.3. Ulaştırma-Ekonomi İlişkisi	9
1.2.4.4. Ulaştırma-Güvenlik İlişkisi	12
1.2.4.5. Ulaştırma-Toplum İlişkisi	13

1.2.4.6. Ulaştırma-Çevre İlişkisi	15
1.2.4.7. Ulaştırma-Kent ilişkisi	16
1.3. ULAŞTIRMA SORUNLARI	17
1.3.1. Ulaştırma Sorunlarının Tanımı	17
1.3.2. Ulaştırma Sorunlarının Nedenleri	17
1.3.3. Ulaştırma Sorunları	17
1.3.3.1. Güvenlik Sorunu ve Kazalar	18
1.3.3.2. Trafik Sıkışıklığı ve Park Alanı Yetersizliği.....	19
1.3.3.3. Toplu Taşıma Sorunu ve Sorunları	21
1.3.3.4. Mod İçinde ve Modlar Arasında Eşitsizlik	21
1.3.3.5. Modlar Arası Dağınıklık	22
1.3.3.6. Yönetim ve Planlama Kaynaklı Sorunlar.....	22
1.3.3.7. İnsan Kaynakları Sorunu.....	25
1.3.3.8. Maliyet ve Finansman.....	27
1.3.3.9. Bilgi ve Veri Sorunu	30
1.3.3.10. Eski Ulaştırma Araçları.....	31
1.3.3.11. Altyapı ve Üstyapı Problemleri.....	31
1.3.4. Ulaştırma Sorunlarının Çözümü	32
1.3.4.1. Planlama Yaklaşımı	32
1.3.4.2. Sürdürülebilir Ulaştırma Politikalarının Benimsenmesi ve Uygulanmasında Kararlılık Gösterilmesi.....	32
1.3.4.3. İşletme Etkinliği ve Verimliliğinin Arttırılması.....	33
1.4. ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ	33
1.4.1. Mekâna Göre Ulaştırma	33
1.4.1.1. Kent İçi ve Kentler Arası Ulaştırma.....	33
1.4.1.2. Bölgesel ve Bölgeler Arası Ulaştırma.....	35
1.4.1.3. Ulusal ve Uluslararası Ulaştırma	36

1.4.2. Altyapı Türüne Göre Ulaştırma	36
1.4.2.1. Kara Yolu Ulaştırması.....	37
1.4.2.2. Demir Yolu Ulaştırması	37
1.4.2.3. Su Yolu Ulaştırması	37
1.4.2.3.1. Deniz Yolu Ulaştırması	37
1.4.2.3.2. İç Su Yolu Ulaştırması.....	37
1.4.2.4. Hava Yolu Ulaştırması.....	38
1.4.2.5. Boru Hattı Ulaştırması	38
1.4.2.6. Konveyör Ulaştırması	38
1.4.2.7. Uzay Ulaştırması	38
1.4.3. Kullanıcıya Göre Ulaştırma	40
1.4.3.1. Bireysel Ulaştırma.....	40
1.4.3.2. Toplu Ulaştırma	40
1.4.4. Ulaşım Modu Sayısına Göre Ulaştırma	40
1.4.4.1. Tek Modlu Ulaştırma	40
1.4.4.2. Çok Modlu Ulaştırma.....	40
1.4.4.2.1. İntermodal Ulaştırma.....	41
1.4.4.2.2. Multimodal Ulaştırma	41
1.4.4.2.3. Kombine Ulaştırma	41
1.5. ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI	42

İKİNCİ BÖLÜM

ULAŞTIRMA POLİTİKALARI VE DÜNYADAKİ MEVCUT DURUMU

2.1. ULAŞTIRMA POLİTİKALARI.....	44
2.1.1. Ulaştırma Politikasının Tanımı	44
2.1.1.1. Ulaştırma Politikasının Özelliği, Amacı ve Önemi.....	44
2.1.1.2. Ulaştırma Politikasının Aktörleri	45

2.1.2. Ulaştırma Politikalarının Parametreleri.....	45
2.1.2.1. Maliyet ve Finansman	45
2.1.2.1.1. İçsel Maliyet	46
2.1.2.1.2. Dışsal Maliyet	47
2.1.2.2. Kapasite.....	47
2.1.2.3. Hız.....	47
2.1.2.4. Konfor	48
2.1.2.5. Ulaşım-Trafik Güvenliği ve Trafik Kazaları.....	48
2.1.2.6. Çevre ve Sürdürülebilirlik.....	48
2.1.2.7. Erişilebilirlik	53
2.1.2.8. Planlama.....	53
2.1.2.9. Modlar Arası Denge.....	53
2.2. SEÇİLMİŞ ULUSLARIN ULAŞTIRMA POLİTİKALARI.....	54
2.2.1. “Otomobil Devri” Amerika Birleşik Devletleri’nin Ulaştırma Politikaları	54
2.2.2. “Boru Hattı Ulaştırmasının Lideri” Rusya’nın Ulaştırma Politikaları.....	56
2.2.3. “İpek Yolunun Mimarı” Çin’in Ulaştırma Politikaları	57
2.2.4. “Demir Yolu Taşımacılığının Ustası” Japonya’nın Ulaştırma Politikaları	59
2.2.5. “Bisiklet Ulaşımının Merkezi” Hollanda’nın Ulaştırma Politikaları	60
2.2.6. “Kent İçi Akıllı Ulaştırmanın Vatani” Singapur’un Ulaştırma Politikaları	62
2.3. AVRUPA BİRLİĞİ’NİN ULAŞTIRMA POLİTİKALARI	63
2.4. TÜRKİYE’NİN ULAŞTIRMA POLİTİKALARINA TARİHSEL BİR BAKIŞ	66
2.4.1. Osmanlı Döneminin Ulaştırma Politikaları (1923 Öncesi).....	66
2.4.2. Cumhuriyet Dönemi Ulaştırma Politikaları (1923-2002)	67
2.4.2.1. Tek Partili Dönemin Ulaştırma Politikaları (1923-1950)	67

2.4.2.2. Demokrat Parti Döneminde Ulaştırma Politikası (1950-1960).....	69
2.4.2.3. Planlı Kalkınma Döneminde Ulaştırma Politikaları (1960-2002)	70
2.4.2.3.1. Birinci BYKP (1963-1967) Dönemi.....	71
2.4.2.3.2. İkinci BYKP (1968-1972) Dönemi.....	73
2.4.2.3.3. Üçüncü BYKP (1973-1977) Dönemi.....	76
2.4.2.3.4. Dördüncü BYKP (1979-1983) Dönemi.....	77
2.4.2.3.5. Beşinci BYKP (1985-1989) Dönemi.....	78
2.4.2.3.6. Altıncı BYKP (1990-1994) Dönemi.....	79
2.4.2.3.7. Yedinci BYKP (1996-2000) Dönemi	80
2.4.2.3.8. Sekizinci BYKP (2001-2005) Dönemi	81
2.4.2.3.9. Dokuzuncu BYKP (2007-2013).....	85
2.4.2.3.10. Onuncu BYKP (2014-2018).....	88
2.4.2.3.11. Planlı Dönemin Genel Değerlendirmesi.....	89

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

VAATLER VE İCRAATLER EKSENİNDE AK PARTİ DÖNEMİ (2002-2018) ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

3.1. KARA YOLU ULAŞTIRMA POLİTİKASI.....	92
3.1.1. Kara Yolu Ulaştırmasına Yönelik AK Partinin Vaatleri	92
3.1.1.1. 2002 Seçimleri ve Sonrası.....	92
3.1.1.1.1. 2002 Seçim Beyannamesi	92
3.1.1.1.2. 58. ve 59. Hükümet Programı	93
3.1.1.2. 2007 Seçimleri ve Sonrası.....	93
3.1.1.2.1. 2007 Seçim Beyannamesi	93
3.1.1.2.2. 60. Hükümet Programı.....	93
3.1.1.3. 2011 Seçimleri ve Sonrası.....	94
3.1.1.3.1. 2011 Seçim Beyannamesi	94
3.1.1.3.2. 61. Hükümet Programı.....	96
3.1.1.3.3. 62. Hükümet Programı.....	97
3.1.1.4. 2015 Seçimleri ve Sonrası.....	98

3.1.1.4.1. 2015 Seçim Beyannamesi	98
3.1.1.4.2. 64. ve 65. Hükümet Programı	99
3.1.1.5. 2018 Seçimleri ve Sonrası.....	100
3.1.1.5.1. 2018 Seçim Beyannamesi	100
3.1.2. Kara Yoluna Yönelik AK Partinin Ulaştırma Faaliyetleri.....	101
3.1.2.1. Kara Yolu Ulaştırmasına Yönelik Önemli Hukuksal Düzenlemeler	101
3.1.2.2. Kara Yolu Yük ve Yolcu Taşımacılığı	102
3.1.2.3. Kara Yolu Yatırımlarının Ulaştırma Yatırımları İçerisindeki Yeri.	104
3.1.2.4. Kara Yolları Ağındaki Gelişmeler	105
3.1.2.5. Kara Yolu Trafik Güvenliği.....	107
3.2. DEMİR YOLU ULAŞTIRMA POLİTİKASI	113
3.2.1. Demir Yolu Ulaştırmasına Yönelik AK Partinin Vaatleri	113
3.2.1.1. 2002 Seçimleri ve Sonrası.....	113
3.2.1.1.1. 2002 Seçim Beyannamesi	113
3.2.1.1.2. 58. ve 59. Hükümet Programı	113
3.2.1.2. 2007 Seçimleri Sonrası	114
3.2.1.2.1. 2007 Seçim Beyannamesi	114
3.2.1.2.2. 60. Hükümet Programı	114
3.2.1.3. 2011 Seçimleri Sonrası	114
3.2.1.3.1. 2011 Seçim Beyannamesi	114
3.2.1.3.2. 61. Hükümet Programı.....	115
3.2.1.3.3. 62. Hükümet Programı.....	115
3.2.1.4. 2015 Seçimleri Sonrası	116
3.2.1.4.1. 2015 Seçim Beyannamesi	116
3.2.1.4.2. 64 ve 65. Hükümet Programı	117
3.2.1.5. 2018 Seçimleri ve Sonrası.....	117
3.2.1.5.1. Seçim Beyannamesi	117
3.2.2. Demir Yoluna Yönelik AK Partinin Ulaştırma Faaliyetleri	118
3.2.2.1. Demir Yolu İşletmeciliğinin Hukuksal ve Kurumsal Durumu	120

3.2.2.2. Demir Yolu Ağına Yönelik Gerçekleştirilen Çalışmalar	124
3.2.2.3. Araç Parkındaki Gelişmeler	130
3.2.2.4. Demir Yolu Yolcu ve Yük Taşımacılığı	133
3.2.2.5. Demir Yolu Trafik Güvenliği ve Kazaları	139
3.3. DENİZ YOLU ULAŞTIRMA POLİTİKASI	145
3.3.1. Deniz Yolu Ulaştırmasına Yönelik AK Partinin Vaatleri.....	145
3.3.1.1. 2002 Seçimleri ve Sonrası.....	145
3.3.1.1.1. 2002 Seçim Beyannamesi	145
3.3.1.1.2. 58. ve 59. Hükümet Programı	146
3.3.1.2. 2007 Seçimleri Sonrası	146
3.3.1.2.1. 2007 Seçim Beyannamesi	146
3.3.1.2.2. 60. Hükümet Programı.....	146
3.3.1.3. 2011 Seçimleri Sonrası	146
3.3.1.3.1. 2011 Seçim Beyannamesi	146
3.3.1.3.2. 61. Hükümet Programı.....	148
3.3.1.3.3. 62. Hükümet Programı.....	148
3.3.1.4. 2015 Seçimleri Sonrası	148
3.3.1.4.1. 2015 Seçim Beyannamesi	148
3.3.1.5.2. 64. ve 65. Hükümet Programı	149
3.3.1.5. 2018 Seçimleri	149
3.3.1.5.1. 2018 Seçim Beyannamesi	149
3.3.2. Deniz Yoluna Yönelik AK Partinin Ulaştırma Faaliyetleri	150
3.3.2.1. Gemi Filosu ve Tersanelerdeki Gelişmeler.....	150
3.3.2.2. Liman Yatırımları ve Özelleştirme Politikaları.....	158
3.3.2.3. Liman Kapasiteleri, Nitelikleri ve Niceliklerinin Arttırılması.....	160
3.3.2.3.1. “Üç Denizde Üç Büyük Liman” Projesi	161
3.3.2.3.2. Aktarma Limanlarının Yapılması	163
3.3.2.4. Deniz Yolu Taşımacılığı	164
3.3.2.5. Deniz Kazaları ve Güvenlik Politikası	168
3.4. HAVA YOLU ULAŞTIRMA POLİTİKASI.....	172

3.4.1. Hava Yolu Ulaştırmasına Yönelik AK Partinin Vaatleri	172
3.4.1.1. 2002 Seçimleri ve Sonrası	172
3.4.1.1.1. 2002 Seçim Beyannamesi	172
3.4.1.1.2. 58. ve 59. Hükümet Programı	173
3.4.1.2. 2007 Seçimleri Sonrası	173
3.4.1.2.1. 2007 Seçim Beyannamesi	173
3.4.1.2.2. 60. Hükümet Programı	173
3.4.1.3. 2011 Seçimleri Sonrası	173
3.4.1.3.1. 2011 Seçim Beyannamesi	173
3.4.1.3.2. 61. Hükümet Programı	174
3.4.1.3.3. 62. Hükümet Programı	174
3.4.1.5. 2015 Seçimleri Sonrası	174
3.4.1.5.1. 2015 Seçim Beyannamesi	174
3.4.1.5.2. 64. ve 65. Hükümet Programı	175
3.4.1.6. 2018 Seçimleri	175
3.4.1.6.1. 2018 Seçim Beyannamesi	175
3.4.2. Hava Yoluna Yönelik AK Partinin Ulaştırma Faaliyetleri	175
3.4.2.1. Havacılık Sektörünün Hukuksal ve Kurumsal Altyapısı ile Özelleştirmeler	177
3.4.2.1.1. SHGM ve Hava Yolu Taşımacılığının Serbestleştirilmesi	177
3.4.2.1.2. DHMİ ve Havalimanlarının Özelleştirilmesi	182
3.4.2.1.3. Türk Sivil Havacılık Akademisinin Kurulması ve Havacılık Eğitimleri	184
3.4.2.2. Hava Yolu Yük ve Yolcu Taşımacılığı	185
3.4.2.3. Havalimanı Yatırımları ve Havalimanlarının İncelenmesi	187
3.4.2.3.1. Engelsiz ve Yeşil Havaalanları Projesi	192
3.4.2.3.2. Havaalanlarının Boru Hattı ile Demir Yolu Bağlantıları	194
3.4.2.4. Hava Yolu Kazaları ve Güvenlik Politikaları	195
3.5. BORU HATTI ULAŞTIRMA POLİTİKASI	201
3.5.1. Boru Hattı Ulaştırmasına Yönelik AK Partinin Vaatleri ve Hedefleri ..	201
3.5.1.1. 2002 Seçimleri ve Sonrası	201

3.5.1.2. 2007 Seçimleri Sonrası	202
3.5.1.2.1. 2007 Seçim Beyannamesi	202
3.5.1.2.2. 60. Hükümet Programı	203
3.5.1.3. 2011 Seçimleri Sonrası	203
3.5.1.3.1. 2011 Seçim Beyannamesi	203
3.5.1.3.2. 61. ve 62. Hükümet Programı	204
3.5.1.5. 2015 Seçimleri Sonrası	204
3.5.1.5.1. 2015 Seçim Beyannamesi	204
3.5.1.5.2. 64. ve 65. Hükümet Programı	204
3.5.1.6. 2018 Seçimleri	204
3.5.1.6.1. 2018 Seçim Beyannamesi	204
3.5.2. Boru Hattı Ulaştırmasına Yönelik AK Partinin Faaliyetleri	205
3.5.2.1. Boru Hattı Projeleri	205
3.5.2.1.1. Doğal Gaz Boru Hattı Projeleri	205
3.5.2.1.1.1. Irak-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı	206
3.5.2.1.1.2. Mavi Akım Doğal Gaz Boru Hattı	207
3.5.2.1.1.3. Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı (BTE)	209
3.5.2.1.1.4. Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Enterkonneksiyonu (ITG)	210
3.5.2.1.1.5. AB Güney Gaz Koridoru ve Bileşenleri	210
3.5.2.1.1.5.1. Güney Kafkasya Doğal Gaz Boru Hattı (South Caucasus Pipeline) (SCP)	211
3.5.2.1.1.5.2. Trans Adriyatik Doğal Gaz Boru Hattı (Trans Adriatic Pipeline) (TAP)	211
3.5.2.1.1.5.3. Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (Trans Anatolia Natural Gas Pipeline) (TANAP)	211
3.5.2.1.1.6. Tozlu Raflarda Kalan “Nabucco Doğal Gaz Boru Hattı Projesi”	214
3.5.2.1.1.7. Türk Akım Doğal Gaz Boru Hattı Projesi	216
3.5.2.1.2. Petrol Boru Hattı Projeleri	216
3.5.2.1.2.1. Irak Türkiye Ham Petrol Boru Hattı	216
3.5.2.1.2.2. Bakü Tiflis Ceyhan (BTC) Boru Hattı	217
3.5.2.2. Boru Hattı Altyapısı ve Taşımacılığı	218
3.5.2.3. Boru Hattı Ulaştırma Politikasının Genel Değerlendirilmesi	222
3.6. ULAŞTIRMA POLİTİKALARINDA “ERİŞİLEBİLİRLİK”	222

3.7. ULAŞTIRMA POLİTİKALARINDA “SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK” VE “ÇEVRE”	225
3.8. ULAŞTIRMA YATIRIMLARINDA “KÖİ MODELİ”	233
3.9. BULGULAR VE TARTIŞMA	235
3.9.1. Kara Yolu Ulaştırmasına İlişkin Bulgular	235
3.9.1.1. Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programlarında Kara Yolu Ulaştırması	235
3.9.1.2. Kara Yolu Ağı	238
3.9.1.3. Kara Yolu Güvenliği	239
3.9.2. Demir Yolu Ulaştırmasına İlişkin Bulgular	241
3.9.2.1. Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programlarında Demir Yolu Ulaştırması	241
3.9.2.2. Demir Yolunu Özelleştirme ve Serbestleştirme Çalışmaları	243
3.9.2.3. Demir Yolu Ağı	243
3.9.2.4. Araç Parkındaki Gelişmeler	244
3.9.2.5. Demir Yolu Yolcu ve Yük Taşımacılığı	244
3.9.2.6. Demir Yolu Trafik Güvenliği ve Kazaları	246
3.9.3. Deniz Yolu Ulaştırmasına İlişkin Bulgular	247
3.9.3.1. Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programlarında Deniz Yolu Ulaştırması	247
3.9.3.2. Gemi Filosu ve Tersanelerdeki Gelişmeler	250
3.9.3.3. Limanların Özelleştirilmesi	251
3.9.3.4. Liman Kapasiteleri, Nitelikleri ve Niceliklerinin Arttırılması	251
3.9.3.4.1. “Üç Denizde Üç Büyük Liman” Projesi	252
3.9.3.4.2. Aktarma Limanı	252
3.9.3.5. Deniz Yolu Taşımacılığı	252
3.9.3.6. Deniz Kazaları ve Güvenlik Politikası	253
3.9.4. Hava Yolu Ulaştırmasına İlişkin Bulgular	255

3.9.4.1. Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programlarında Hava yolu Ulaştırması	255
3.9.4.2. Havacılığın Serbestleştirilmesine Yönelik Girişimler	256
3.9.4.3. DHMİ ve Özel Havalimanı İşletmeleri	257
3.9.4.4. Türk Sivil Havacılık Akademisinin Kurulması ve Havacılık Eğitimleri	258
3.9.4.5. Hava Yolu Yük ve Yolcu Taşımacılığı	258
3.9.4.6. Havalimanı Yatırımları ve Havalimanlarının İncelenmesi	260
3.4.9.6.1. Engelsiz ve Yeşil Havaalanları Projesi	262
3.4.9.6.2. Havaalanlarının Boru Hattı ile Demir Yolu Bağlantıları	263
3.4.9.7. Hava Yolu Kazaları ve Güvenlik Politikaları	263
3.9.5. Boru Hattı Ulaştırmasına İlişkin Bulgular	264
3.9.5.1. Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programlarında Boru Hattı Ulaştırması	264
3.9.5.2. Doğal Gaz Boru Hattı Projeleri	266
3.9.5.2.1. Irak Doğal Gaz Boru Hattı Projesi	266
3.9.5.2.2. Mavi Akım	266
3.9.5.2.3. BTE	266
3.9.5.2.4. ITG	267
3.9.5.2.5. TANAP	267
3.9.5.2.6. Nabucco	267
3.9.5.2.7. Türk Akım	268
3.9.5.3. Petrol Boru Hattı Projeleri	268
3.9.5.4. Boru Hattı Altyapısı ve Taşımacılığı	269
3.9.5.5. Boru Hattı Yatırımlarının Boğaz Trafikğine Etkisi	269
3.9.6. Ulaştırma Politikalarına İlişkin Bulgular	270
3.9.6.1. Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programlarında Ulaştırma Politikaları	270
3.9.6.2. Denge Politikası	273
3.9.6.3. Erişilebilirlik ve Bütünlük	275

3.9.6.4. Sürdürülebilirlik ve Çevre.....	276
3.9.6.5. Finansman	279
3.9.6.6. Planlama.....	280
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	283
KAYNAKÇA.....	294
EKLER.....	326



TABLolar

Tablo 1: <i>Hane Halkı Araç Sayısına Göre Yüzdesi (1960-2017)</i>	19
Tablo 2: <i>Kara Yolu Ulaştırma Sistemleri Kentsel Alan İlişkisi</i>	21
Tablo 3: <i>Geleneksel Planlama ile Sürdürülebilir Planlamanın Karşılaştırılması</i>	23
Tablo 4: <i>Ulaştırma Türlerinin Sınıflandırılması</i>	33
Tablo 5: <i>Multimodel Taşımacılık ile İntermodel Taşımacılığın Karşılaştırılması</i>	42
Tablo 6: <i>Yük Taşımacılığı Açısından Ulaştırma Sistemlerinin Karşılaştırılması</i>	43
Tablo 7: <i>1950-1960 Yolcu ve Yük Taşımacılığındaki Değişim</i>	70
Tablo 8: <i>Yolcu ve Yük Taşıma Miktarları (1. BYKP Dönemi)</i>	72
Tablo 9: <i>1963-1972 Yılları Arası İç Hatlar Yük Taşımacılığı (Milyon Ton-Km)</i>	74
Tablo 10: <i>1963-1972 Yılları Arası Dış Hatlar Yolcu Taşıma (Milyon YolcuxKm)</i>	75
Tablo 11: <i>1963-1972 Yılları Arası Dış Hatlar Yük Taşıma (Milyon Ton-Km)</i>	75
Tablo 12: <i>Taşıtların Yolcu Taşıma Kapasitesi (Milyon YolcuxKm)</i>	75
Tablo 13: <i>Taşıtların Yük Taşıma Kapasitesi (Milyon Ton-Km)</i>	75
Tablo 14: <i>III. BKYP Dönemi Şehirlerarası ve Dış Hat Yolcu Taşımacılığı, (Milyon Yolcu/ Km)</i>	76
Tablo 15: <i>III. BYKP Dönemi Şehirlerarası ve Dış Hat Yük Taşımacılığı (Milyon Ton\Km)</i>	76
Tablo 16: <i>I.-VI. BYKP Dönemlerinde Ulaştırma Modlarının Taşımacılık İçerisindeki Payları</i>	89
Tablo 17: <i>1950-2002 Yıllarında Yolcu Taşımacılığının Ulaştırma Modlarına Göre Dağılımı</i>	90
Tablo 18: <i>1950-2002 Yıllarında Yük Taşımacılığının Ulaştırma Modlarına Göre Dağılımı (%)</i>	90
Tablo 19: <i>1950-2002 Yıllarında Yurt Dışı Yük Taşımacılığının Ulaştırma Modlarına Göre Dağılımı (%)</i>	91
Tablo 20: <i>Yük ve Yolcu Taşımacılığının Ulaştırma Türlerine Göre Dağılımı ve 2023 Hedefleri</i>	95
Tablo 21: <i>KGM'nin Yol Ağı Üzerindeki Seyir ve Taşıma Miktarları</i>	103
Tablo 22: <i>Ulaştırma Türlerine Göre Yük Taşımacılığı Ton-Km (Milyon)</i>	104
Tablo 23: <i>2003-2018 Yılları Arası Ulaştırma Sektörü Yatırımlarının Dağılımı (2003-2004 Yılları Milyon TL-2005 ve sonrası Bin YTL)</i>	105

Tablo 24: 2003-2017 Yılları Arasında Yol Türlerine Göre Yol Uzunluklarının Değişimi	106
Tablo 25: Kara Yolu ve Demir Yolu Ağıнын Bölgesel Dağılımı (2003\2018)	107
Tablo 26: Yaya ve Sürücü Kusurlarının Dağılımı.....	109
Tablo 27: 2003-2018 Yılları Arasında Gerçekleşen Kara Yolu Trafik Kazalarının Kusur Dağılımı.....	111
Tablo 28: 2003-2017 Yılları Arası Kara Yolu Trafik Kaza, Ölüm ve Yaralanma Miktarları	112
Tablo 29: UDHB'nin 2017-2021 Stratejik Planı'nda Demir Yolunun Yeri.....	119
Tablo 30: 2002 ve 2018 Yıllarında TCDD Çalışan Personel Sayısı.....	122
Tablo 31: Demir Yolu Alanında Yapılan Hukuksal Düzenlemeler	123
Tablo 32: 2003-2018 Döneminde Tamamlanan ve Devam Etmekte Olan Demir Yolu Projeleri	126
Tablo 33: 2003-2017 Yılları Arası Demir Yolu Hatlarının Uzunlukları.....	128
Tablo 34: 2003 ve 2016 Yıllarında Demir Yolu Ağıнын Yaş Dağılımı	129
Tablo 35: 2003-2017 Yılları Arası Demir Yolları Ağıнын Özellikleri	130
Tablo 36: 2005 ile 2018 Yıllarında Çekicilerin Yaş Dağılımı	132
Tablo 37: 2003 ile 2018 Yıllarında Yolcu ve Yük Vagonlarının Yaş Dağılımı	132
Tablo 38: 2003-2018 Yılları Arası Çeken Araç Sayıları (Adet).....	133
Tablo 39: 2003-2018 Yılları Demir Yolu Yolcu Taşıma Kapasitesi	134
Tablo 40: 2003-2017 Yılları Demir Yolunda Taşınan Yolcu Sayısı (Milyon).....	134
Tablo 41: 2003-2017 Yılları Demir Yolu Yolcu Taşımacılığı (Yolcu-km) (Milyon)	135
Tablo 42: 2002-2017 Yılları Arası Ulaştırma Türlerine Göre Yolcu Taşımacılığı (Yolcu/km üzerinden %'lik oran)	136
Tablo 43: Ülkeler Bazında Ulaştırma Türlerine Göre Yolcu Taşımacılığı (Yolcu\Km-Milyar)-(2016).....	136
Tablo 44: 2002-2017 Yılları Arası Ulaştırma Türlerine Göre Yük Taşımacılığı (Yük/km üzerinden %'lik oran)	137
Tablo 45: Ülkelerin Ulaştırma Türlerine Göre Yük Taşımacılığı (Ton\Km-Milyar)-(2016).....	137
Tablo 46: 2003-2018 Yılları Demir Yolu Yük Vagon Sayısı ve Yük Taşıma Kapasitesi	138
Tablo 47: 2003-2017 Yılları Demir Yolu ile Taşınan Yük Miktarı (Net Ton-Milyon)	139

Tablo 48: 2003-2017 Yılları Demir Yolu Yük Taşımacılığı (Ton/km-milyon)	139
Tablo 49: 2003-2018 Yılları Demir Yolu Trafik Kazası, Ölü ve Yaralı Sayıları	142
Tablo 50: 2003-2018 Yılları Demir Yolu Trafik Kazalarının Nedenleri	143
Tablo 51: Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu (1000 Gt ve üzeri)	152
Tablo 52: Siciline Göre Gemi Sayıları (Adet)	153
Tablo 53: Sicillerine Göre Gemilerin Toplam Kapasitesi – GT (Milyon)	154
Tablo 54: Sicillerine Göre Gemilerin Toplam Kapasitesi-DWT (Milyon).....	155
Tablo 55: Gemi Türlerine Göre Gemi Sayıları (2003-2018).....	155
Tablo 56: Türkiye'nin Tersane Kapasitesi.....	156
Tablo 57: Tersane ve Yan Sanayide İstihdam	157
Tablo 58: Gemi İnşaat Sanayinde İhracat-İthalat (Milyar Dolar).....	157
Tablo 59: Özelleştirilen Limanlar	159
Tablo 60: TCDD Limanlarının Özelleştirilme Durumları	160
Tablo 61: Kabotaj Hattında Yolcu ve Araç Taşınması	164
Tablo 62: Limanlarımıza Uğrayan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Trafiği	165
Tablo 63: Limanlarımızda Elleçlenen Yük Miktarı (Milyon Ton).....	166
Tablo 64: Limanlarımızda Elleçlenen Konteyner Miktarı (Milyon Teu)	167
Tablo 65: Ro-Ro Gemiler ile Taşınan Araçlar (Adet).....	167
Tablo 66: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı (MTON) (TL)....	168
Tablo 67: Deniz Kaza ve Olayları ile Sonuçları	172
Tablo 68: Hava Yolu Ulaştırmasında Yapılan İkili Müzakereler	179
Tablo 69: Hava Yolu Taşıma İşletmeleri (Adet)	180
Tablo 70: İşletme Türlerine Göre Hava Araçları (Adet)	180
Tablo 71: 2018 Yılı Hava Yolu Şirketleri Yolcu ve Kargo Uçak Sayıları.....	181
Tablo 72: Hava Yolu Sektörü Ciro ve İstihdamı	182
Tablo 73: 2018 İtibariyle Havalimanı Sayısı	183
Tablo 74: Türkiye'nin Uçak Trafiği (Adet)	186
Tablo 75: Hava yolu İşletmeleri Koltuk ve Kargo Kapasiteleri	186
Tablo 76: Havalimanı Yük Trafiği (Milyon-Ton).....	187
Tablo 77: DHMİ'nin KÖİ ile Tesis Edilen Havalimanı Yatırımları	188
Tablo 78: AK Parti Döneminde Yapılan Havaalanları.....	189
Tablo 79: Hava Trafik Kazalarının Nedenleri (%)	197
Tablo 80: Hava yolu Trafik Kazalarının Uçuş Safhalarına Göre Dağılımı (%)	198
Tablo 81: 2003-2018 Yılları Arası Uçak Kazaları ile Ölüm ve Yaralanmalar.....	201

Tablo 82: Bazı Doğal Gaz Tedarikçisi Ülkelerin Doğal Gaz Rezerv ve Üretim Bilgileri	215
Tablo 83: Yıllar İtibarıyla Taşınan Ham Petrol Miktarları (Bin Varil)	218
Tablo 84: 2000-2017 Yılları Kara Yolu, Demir Yolu ve Boru Hattı Yük Taşımacılığı (Milyar Ton-km).....	218
Tablo 85: Mevcut Ham Petrol Boru Hatlarının Özellikleri.....	219
Tablo 86: 2002-2018 Yılları Türk Boğazlarından Geçen Tehlikeli Yük Miktarı (Bin Ton)	221
Tablo 87: KGM Köprü ve Tünel Ücretlendirme Politikası (2020 Yılı Fiyatları-TL)	233
Tablo 88: Kara Yolu Ulaştırmasının Dönemsel İncelemesi.....	237
Tablo 89: Kara Yolu Ağı 2015 Yılı Hedefleri ve Gerçekleşme Miktarları.....	238
Tablo 90: Kara Yolu Ulaştırması GZFT Analizi.....	240
Tablo 91: Demir Yolu Ulaştırmasının Dönemsel İncelemesi.....	242
Tablo 92: Demir Yolu Ulaştırması GZFT Analizi.....	246
Tablo 93: Deniz Yolu Ulaştırmasının Dönemsel İncelemesi.....	249
Tablo 94: 2011 Seçim Beyannamesinde Yer Alan Deniz Yolu Hedefleri ve Gerçekleşme Durumları	252
Tablo 95: Deniz Yolu Ulaştırması GZFT Analizi.....	254
Tablo 96: Hava Yolu Ulaştırmasının Dönemsel İncelemesi	256
Tablo 97: Hava Yolu Ulaştırması GZFT Analizi	263
Tablo 97: Hava Yolu Ulaştırması GZFT Analizi (Devamı)	264
Tablo 98: Boru Hattı Ulaştırmasının Dönemsel İncelemesi	265
Tablo 99: Boru Hattı Ulaştırması GZFT Analizi	270
Tablo 100: Ulaştırma Politikalarının Dönemsel İncelemesi	272
Tablo 101: Ulaştırma Modlarına Göre Yolcu ve Yük Dağılımı ile 2023 Hedefleri (%)	273
Tablo 102: Ulaştırma Politikası GZFT Analizi.....	281

RESİMLER

Resim 1: <i>Kent İçi Ulaşım Sorunlarının Çözümünü Özetleyen Fotoğraf</i>	20
Resim 2: <i>İşletmede Olan ve Olmayan YHT Güzergâhları</i>	125

EKLER

Ek 1: <i>Havalimanlarının Yolcu ve Yük Trafiği</i>	326
Ek 1: <i>Havalimanlarının Yolcu ve Yük Trafiği (Devamı)</i>	327
Ek 2: <i>Havalimanlarının Hizmete Giriş Yılları</i>	328
Ek 3: <i>Doğal Gaz İletim Hatlarının İnşa Tarihleri</i>	329
Ek 3: <i>Doğal Gaz İletim Hatlarının İnşa Tarihleri (Devamı)</i>	330
Ek 4: <i>Hava Yolu Yolcu Taşımacılığı (Milyon-Yolcu)</i>	330

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devleti
AFCAC	: Afrika Sivil Havacılık Komisyonu
AK Parti	: Adalet ve Kalkınma Partisi
AR-GE	: Araştırma Geliştirme
AUS	: Akıllı Ulaşım Sistemleri
BKK	: Bakanlar Kurulu Kararı
BOTAŞ	: Boru Taşımacılığı Anonim Şirketi
BP	: British Petroleum
BTC	: Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı
BTÇSGM	: Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası Genel Merkezi
BTE	: Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı
ÇSED	: Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi
DDGM	: Demiryolları Düzenleme Genel Müdürlüğü
DEİK	: Deniz Kazaları İnceleme Komisyonu
DHMI	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DTO	: Deniz Ticaret Odası
E.t.	: Erişim Tarihi
ECAC	: Avrupa Sivil Havacılık Konferansı
EPDK	: Enerji Piyasa Düzenleme Kurulu
Eurocontrol	: Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü

GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
IKBY	: Kürt Bölgesel Yönetimi
ITG	: Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Enterkonneksiyonun
İHD	: İşletme Hakkı Devri
İMEAK DTO	: İstanbul Marmara EgeAkdeniz Karadeniz Deniz Ticaret Odası
KAİK	: Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu
KGM	: Karayolları Genel Müdürlüğü
KİT	: Kamu İktidari Teşekkülü
KÖİ	: Kamu Özel İşbirliği
LNG	: Sıvılaştırılmış Doğal Gaz
LPG	: Sıvılaştırılmış Petrol Gaz
MGS	: Milli Gemi Sicili
NICO	: İran Petrol Ticaret Şirketi
OECD	: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
RSOO	: Bölgesel Havacılık Emniyet Gözetim Teşkilatı
SCP	: Güney Kafkasya Doğal Gaz Boru Hattı South
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SOCAR	: Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Petrol Şirketi
TANAP	: Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı
TAP	: Trans Adriyatik Doğalgaz Boru Hattı
TCDD	: Türkiye Cumhuriyet Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü
THY	: Türk Hava Yolları

TMAG	: Türkiye-Orta Doğu Havacılık Grubu
TMMOB	: Türkiye Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TOBBSHM	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Sivil Havacılık Meclisi
TPAO	: Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TRACECA	: Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru
TUGS	: Türkiye Uluslararası Gemi Sicili
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UB	: Ulaştırma Bakanlığı
UHDB	: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
UHUM-	: MEDAK: Uçak-Havacılık Ve Uzay Mühendisliği Meslek Dalı Ana Komisyonu
Vb.	: Ve benzeri
YHT	: Yüksek Hızlı Tren
Yİ	: Yap İşlet
YİD	: Yap İşlet Devret
YKD	: Yap Kirala Devret

GİRİŞ

Dolaşım sistemi bir insan için ne ifade ediyorsa ulaştırma da ülkeler için onu ifade etmektedir. İnsan vücudunda dolaşım sisteminin çalışmaması diğer hayati sistemlerinde çalışmamasına neden olurken aynı şekilde ulaştırma sisteminin çalışmaması da diğer ekonomik sektörler başta olmak üzere sosyal ve kültürel hayatın durma noktasına gelmesine yol açabilmektedir. Bundan dolayıdır ki enerji, turizm, maden, ticaret, sağlık, eğitim, adalet, sanayi, tarım ve diğer birçok sektörün sorunsuz şekilde çalışması planlı ve bütüncül bir ulaştırma sisteminin varlığına bağlıdır.

Ulaşım, sürdürülebilir bir kalkınmanın temelini oluşturduğundan ulaştırma politikaları ve yatırımlarının karar vericiler tarafından doğru tercih edilmesi kritik öneme sahiptir. Tüm bunların farkında olan siyasi partiler iktidara gelebilmek amacıyla seçim vaatlerinde; iktidar partileri ise iktidarlarını sürdürülebilmek amacıyla hükümet programlarında ulaştırmaya geniş ölçüde yer vermektedir.

Ulaşım sistemleri, sektörü ve hizmetlerine olan talep ve arzın iyi analiz edilip değerlendirilmesi bugünün ve geleceğin yaşanabilir ve sürdürülebilir olmasındaki hayati öneminin bilinciyle bu çalışmada 2002 ve 2018 yılları arasında iktidarda bulunan Adalet ve Kalkınma Partisinin ulaştırma politikaları ele alınmıştır. Adalet ve Kalkınma Partisinin kuruluş dilekçesi, web sitesi ve tüzüğünde partinin kısaltılmış adı “AK Parti” olarak belirlendiğinden çalışmamızda da “AK Parti” kısaltması kullanılmıştır. Çalışmada AK Partinin iktidarda olduğu 2002-2018 döneminde kara yolu, demir yolu, deniz yolu, hava yolu ve boru hattı ulaşım sistemlerinin Türkiye’deki mevcut durumu, değişimi, dönüşümü ve kırılma noktaları ile ulaşım sorunlarına, ulaştırma talep ve arzına yönelik benimsenen ulaştırma politikaları AK Partinin hükümet programları, seçim beyannameleri temelinde ana yazın taranarak incelenmiştir. 2002, 2007, 2015 ve 2018 seçim beyannameleri ve hükümet programlarında yer alan ulaştırma hedef ve politikaları ve bu politikalar doğrultusunda gerçekleştirilen ulaştırma yatırımları değerlendirilmiştir. Tez konusunun çok geniş olmasına karşılık kent içi ulaştırma politika ve yatırımlarının başlı başına geniş bir alan olması dolayısıyla yerel seçimler ile AK Partinin şehir içi

ulaştırma politikaları ve yatırımları tezimizin konusuna dahil edilememiştir. Ancak sürdürülebilir ve çevreci ulaşım başlığı altında kent içi ulaştırma politikalarına yer verilmiştir. Bununla birlikte konveyör ulaştırması, uzay ulaştırması, iç su yolu ulaştırması, lojistik, çok modlu taşımacılık tezimizin konusu dışında tutulmuştur.

AK Partinin ulaştırma politikalarını ulaştırma alt sektörleri bazında veya AK Partinin belli bir dönemini kapsayacak şekilde ele alan çok az sayıda çalışma bulunmaktadır. Bununla birlikte AK Parti döneminin ulaştırma politikaları ve yatırımlarını bütüncül bir şekilde değerlendiren çalışmaların bulunmaması göz önünde bulundurulduğunda tez çalışmamız bu eksikliği doldurması açısından önem arz etmektedir. Ayrıca tez çalışması AK Parti döneminin ulaştırma politikaları üzerinde çalışma yapacak araştırmacılar için kaynak niteliğinde olacaktır. Çalışmamız, özellikle 2002-2018 yılları ile Cumhurbaşkanlığı Sistemine geçilen 2018 yılından sonraki dönemin ulaştırma politikalarının karşılaştırılmasına yönelik yapılacak çalışmalara zemin hazırlayacaktır.

Çalışma yöntemi olarak doküman analizi tercih edilmiştir. Bu kapsamda ilk etapta seçim beyannameleri, hükümet programları, kalkınma programları, yatırım programları, kamu kurum ve kuruluşlarının faaliyet raporları, Türkiye İstatistik Kurumunun sunmuş olduğu veriler, ulaştırma ile ilgili Bakanlıklar ile diğer kurum ve kuruluşların sunmuş olduğu ulaştırma sektör raporları tezimizin kaynağını oluşturmaktadır. İkinci etapta ise dergi, makale, gazete ve internet ortamından elde edilen veriler tez çalışmasının oluşturulmasında rol almıştır.

Tez konusunun yakın geçmiş zamanı kapsaması hem fırsatları hem de güçlükleri beraberinde getirmiştir. Çalışmamızın 17 yıllık bir dönemi kapsaması verilerin toplanıp bir araya getirilmesinde güçlüklerle neden olmuştur. Eski rapor ve dokümanlara ulaşamadığında ihtiyaç duyulan bilgi ve belgelerin temini için kütüphane kayıtları ile konu ile ilgili bakanlığın Hatay il müdürlükleri ziyaret edilerek araştırma yapılan konuya ilişkin bilgi ve belgeler talep edilmiştir. Ayrıca tez konusu ile ilgili yeterli akademik çalışmanın olmaması da çalışmamızın ilerlemesi noktasında zorluklara neden olmuştur.

Çalışmamızın ilk bölümünde ulaşım, ulaşım sistemleri, ulaşım sorunları, ulaştırma, taşımacılık, lojistik ve ulaşım ile ilgili diğer kavramlara ilişkin tanımlamalar yer almaktadır. Bununla birlikte ulaştırma sorunları ve çözümlerine

ilişkin açıklamalara, ulaştırma sistemlerinin avantajları ve dezavantajları yanları ile birbiriyle karşılaştırılmasına yer verilmiştir.

Çalışmamızın ikinci bölümünde, ulaştırma politikasının tanımı, ulaştırma politikasını etkileyen faktörlerin neler olduğu açıklandıktan sonra Avrupa Birliği başta olmak üzere diğer ülkelerin ulaştırma politikalarına değinilmiştir. Ardından Türkiye'nin ulaşım sektörlerinin mevcut durumu ve ulaşım politikalarının neler olduğu tarihsel perspektiften incelenmiştir. Ulaştırma politikaları kronolojik sıralamayla Osmanlı döneminden başlanılarak 2001 yılına kadar değerlendirilmiştir. Böylelikle AK Parti döneminde izlenen ulaştırma politikalarının daha iyi anlaşılmasının zemini oluşturulmuştur.

Türkiye’de özellikle kıt kaynaklara rağmen 1923-1950 yılları arasında demir yolu ulaştırması önemli mesafeler alarak ulaşım alt sektörleri arasında önemli bir konuma gelmiştir. Ancak 1950 yılından sonra Marshall Yardımlarının ileride onarılamayacak etkisiyle planlı dönem boyunca kara yolu ezici üstünlük sağlayarak ulaşım alt sektörleri arasından ön plana çıkmıştır. Bununla birlikte deniz yolu ulaşımı 1980’li yıllardan, hava yolu ulaşımı ise 1990’lı yıllardan ve boru hattı ulaşımı ise 1973’lü yıllardan sonra gelişmeye başlamıştır. 5539 Sayılı Kanun ile 16 Şubat 1950 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü’nün kurulması beraberinde devlet ve il yolları yapılarak kara yolu ağının gelişmesine akabinde kara yolu taşıt sayının artmasına neden olmuştur (Deniz, 2016;135).

Çalışmamızın üçüncü bölümünde AK Parti Dönemi ulaşım sorunları, bu sorunların çözümü ile ulaşım talep ve arzına yönelik AK Partinin seçim beyannamesi, hükümet programlarında yer vermiş olduğu ulaşım politikaları, bununla birlikte AK Partinin yapmış olduğu ulaşım yatırımları ve faaliyetlerinin genel ve ulaştırma modları bazında değerlendirilmesi bu bölümün konusunu oluşturmaktadır.

Sonuç ve değerlendirme bölümünde ise AK Parti dönemi ulaşım sorunları ve politikalarının genel olarak değerlendirilerek AK Partinin ulaşım politikalarının güçlü ve zayıf yönleri, ulaştırma önündeki fırsatlar ve tehditler, AK Partinin neye ve kime göre ulaşım hizmetlerinin arzında başarılı olduğu tartışma konusu yapılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULAŞTIRMANIN KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ

Bu bölümde ulaşım, ulaştırma, ulaştırma türleri, ulaştırma sorunları, lojistik, taşımacılık ve diğer ulaşım ile ilgili tanımlamalara ve açıklamalara yer verilmiştir. Bu kavramlar açıklanarak anlam karmaşasının önüne geçilmesi ve konunun daha iyi anlaşılmasının sağlanması amaçlanmıştır.

1.1. ULAŞIM

1.1.1. Ulaşımın Tanımı

Ulaşım ve ulaştırma farklı anlamlara gelmekle birlikte Türk Dil Kurumuna (TDK) göre ulaşım; 'ulaşma işi', 'bir cismin durumunun ve yerinin değişmesi, devinim, aksiyon' ve son olarak 'köyler, şehirler, ülkeler arasında bir yerden bir yere gidiş geliş, münakale, muvasala, temas' olarak tanımlanırken, ulaştırma ise; 'insanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü, münakalat' olarak tanımlanmıştır (sozluk.gov.tr, E.t.: 12.12.2019).

Üretimin tüketim noktalarına taşınmasında ve canlılar ile doğa arasında bağ kurulmasında aracılık eden (Deniz, 2016: 137) ulaşım, hareketlilik (mobility) ile erişilebilirlik (ulaşılabilirlik) (accessibility) ikilisinin gerçekleşmesi ile meydana gelir. Bu ikisinden birinin eksikliği durumunda ulaşım gerçekleşmemiş olur (Ayataç, 2016: 31). Ulaşım; yarar sağlayacak bir amaç doğrultusunda canlı ve cansız varlıkların yer değiştirmesi olup bu yer değişikliğinin organize edilmesi ulaştırma olarak nitelendirilmektedir. Anlam bütünlüğünün sağlanması amacıyla yolculuk veya seyahat kelimesi ulaşım kelimesine tercih edilebilmektedir (www.pau.edu.tr, E.t.: 15.01.2020).

Ancak yukarıda verilen tanımlardan da anlaşılacağı üzere alan yazın incelendiğinde ulaşım ve ulaştırma kavramlarının birbiri yerine kullanıldığı görülmektedir. Tezimizde ise ulaşım ve ulaştırma kavramlarının her ikisi de yerine göre kullanılacaktır. Ancak yazımız ulaşımın nerde, kim tarafından, niçin ve ne zaman, nasıl yapıldığı ile ilgili olduğundan yani ulaştırma hizmeti ve işi ile ilgilendiğinden ulaştırma kavramı daha çok tercih edilecektir.

1.1.2. Ulaşımın Bileşenleri

Ulaşım; taşıyıcı, taşınan ve altyapı olmak üzere üç öğeden meydana gelir. Taşınan yük veya yolcu olurken; taşıyıcı, canlılar (insan ve evcilleştirilmiş hayvanlar), motorlu veya motorsuz araçlar oluşmaktadır. Altyapı ise kara yolu, demir yolu, deniz yolu, hava yolu, boru hattı vd. tesislerden oluşmaktadır.

1.2. ULAŞTIRMA

1.2.1. Ulaştırmanın Tanımı

Ulaştırma, canlı ve cansız varlıkların bulunduğu yerden başka bir yere sevk edilmesinin en uygun şartlarda sağlanabilmesi amacıyla yapılan organizasyonların bütünüdür (Demirkol ve Zengin, 2009: 50). Taşıma kelimesi yerine göre ulaştırma kelimesinin yerine kullanılabilir (www.pau.edu.tr, E.t.: 15.01.2020).

1.2.2. Ulaştırmanın Tarihi Dönüm Noktaları

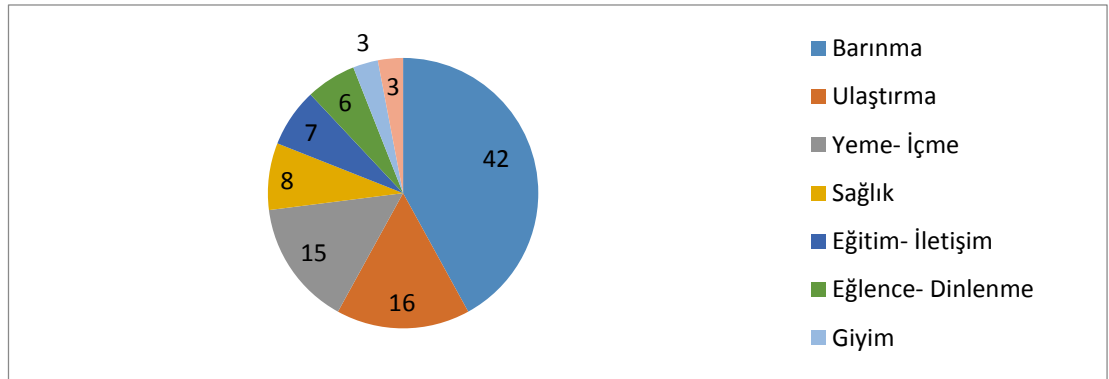
Günümüz ulaştırmasının tarihi insanlık tarihi kadar eskidir. Yaya olarak ulaşım ihtiyacını karşılayan insanoğlu zamanla hayvanları evcilleştirerek hayvanları birer ulaştırma aracı olarak kullanmışlardır. Kara yolu ulaşımının tarihi çok eski yıllara dayansa da temeli tekerleğin icat edildiği MÖ. 3.500'lü yıllara dayanmaktadır (Güvenal vd., 2005: 426). Deniz yolu ulaştırmasının ise ilk tohumları MÖ. 4000'li yıllarda Mısırlılar tarafından atılmıştır (tr.wikipedia.org, E.t.: 21.01.2020). İlk yolların temeli yine bu dönemlerde Mezopotamya'da atılmıştır. Ancak yolların gelişimi ve Dünya'ya yayılması Romalılar sayesinde olmuştur. Çok bilinen 'Tüm yollar Roma'ya çıkar' sözü Romalıların yol üzerindeki emeğine işaret eder (Akbulut, 2009: 2). Karl Benz tarafından 1885 yılında keşfedilen içten patlamalı motor ile kara yolu ulaşımı için yeni bir dönem başlamıştır. Ancak 1825 yılında Richard Trevithick'in altına imzasını attığı buharla çalışan ilk lokomotif demir yolu döneminin başlamasına kara yolu ulaştırmasının ise geri planda kalmasına sebep olmuştur (tiyazar.com, E.t.: 21.01.2020). Petrolün önem kazanması ile birlikte 19. yüzyılın ikinci yarısında boru hattı ulaştırması ulaştırma türleri arasında yerini almıştır (pipeline101.org, E.t.: 21.01.2020). İlerleyen dönemlerde ise modern havacılığının temelleri 1903'te Wright Kardeşler tarafından yapılan ilk havadan ağır motorlu uçuş ile atılmıştır. Ticari anlamda ilk hava yolu uçuşları 1919'da Fransa'da ardından 1926'da ABD'de başlamıştır (Kurt, 2010: 44). Günümüzde ulaştırma hızlı

bir dönüşüm ve gelişim içerisinde. Eskinin buharlı treni yerini Maglev trenine, planörler yerini uzay araçlarına, tahta ve kısa mesafeli boru hatları yerini çelik ve uzun boru hatlarına, küçük yelkenliler yerini kruvaziyer gemilerine, benzinli otomobiller yerini elektrikli otomobillere bırakmıştır. Tabii ki zamanla kara yolu ağı ve teknolojisinin gelişmesinin yanında sağlamış olduğu avantajlar ile birlikte kara yolu ulaştırması tüm Dünya'ya hakim ulaştırma türü olmuştur.

1.2.3. Ulaştırmanın Önemi

Ulaştırma hayatımızı rahatlatırken bir yandan da hayatımızda telafisi mümkün olmayan olayların yaşanmasına sebebiyet vermektedir. Ulaştırma, ekonomik, sosyal ve çevresel olumsuz veya olumlu etkiler bırakabilmektedir. Ulaşım yatırımlarının pahalı olması ulaşım yatırımlarının getireceği zarar ve yararların iyi analiz edilmesini gerektirmektedir. Ulaştırmadan toplumun her kesimi dolaylı dolaysız olarak etkilenmektedir. Ulaştırma diğer sektörler ile sıkı ilişki içinde olmakla birlikte diğer sektörler arasında köprü gören bir aracı sektör konumundadır. Arz ve talep arasında köprü gördüğünden ekonominin sosyal hayatın olmazsa olmazlarından. Tüketicilerin ulaşım harcamaları genel harcamalar içerisinde barınma harcamalarından sonra ikinci sırada gelmesi karşılık yeme-içme harcamalarını geçmesi ulaştırmanın önemini göstermektedir.

Şekil 1: İnsan İhtiyaçları İçerisinde Ulaştırmanın Yeri (%)



Kaynak: (Fichert ve Grandjot, 2016: 151)

1.2.4. Ulaştırmanın Diğer Sektörler İle İlişkisi

1.2.4.1. Ulaştırma-Lojistik İlişkisi

TDK göre lojistik; “kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili

ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanmasıdır” (sozluk.gov.tr, E.t.: 12.12.2019). Bir başka tanıma göre ise lojistik, müşterinin ihtiyaçlarına uygun olacak şekilde, mal, hizmet ve ilgili bilgilerin üreticiden nihai tüketiciye sunumu sürecinin hızlı, iktisadi, etkin ve verimli bir şekilde organizasyonudur (UB, 2005: 9). Diğer bir tanıma göre ise mal ve malzemelerin üreticiden tüketiciye varıncaya kadar yapmış olduğunu hareketlerin organizasyonudur (Tanyaş ve İris, 2010: 9).

Serbest bölgeleri ve siteleri ile sanayi bölgelerinin yer ve yerleşimleri, dağıtım merkezi, antrepo, depo, iletişim ve bilişim, gözetim ve gümrükleme hizmetleri ve son olarak ulaştırma lojistiğın önemli bileşenlerindendir. Ulaştırma, lojistik hizmetinin zincir halkalarından birisini oluşturmaktadır. Lojistiğın birçok basamağı olmasına karşın ulaştırma tek başına büyük bir öneme sahiptir. Lojistik hizmetinin ayağını yere sağlam basabilmesi için ulaştırma halkasının iktisadi, hızlı, güvenli kısacası etkin ve verimli olması lojistik hizmetinin muvaffak olmasıyla yakından ilgilidir. Lojistiğın ihtiyacına göre uygun ulaştırma modunun seçilmesi üretici ve tüketicinin yüzünü güldürecektir. Ulaştırma maliyetlerini en aza indirmek amacıyla geliştirilen intermodel ve multimodel taşımacılık uzun mesafeli lojistik uygun olmasına karşılık kısa mesafeler için tek modlu ulaştırma seçeneğı daha verimli olacaktır (UB, 2005: 15). Küreselleşmeyle artan rekabet ortamında üretici ve satıcıların ayakta durabilmesinde ulaştırmanın planlaması ve yönetiminden geçmektedir (Vural vd., 2014: 76).

1.2.4.2. Ulaştırma-Coğrafya İlişkisi

TDK göre coğrafya; “yeryüzünü fiziksel, ekonomik, beşerî, siyasal yönlerden inceleyen bilim veya bir yeryüzü parçasını, bir bölgeyi, bir ülkeyi belirleyen, niteleyen, fiziksel, ekonomik, beşerî, siyasal gerçekliklerin tümü olarak tanımlanmaktadır (sozluk.gov.tr, E.t.: 12.12.2019).” Coğrafyanın İngilizce olan karşılığı "geographie" kelimesi; geo:yer ve graphein:yazmak kelimelerinden türemiş olmakla birlikte kökeni antik Yunancaya dayanmakta olup, "yerin tasviri" anlamını taşımaktadır (Özür, 2017: 8). Bir başka tanıma göre ise;

“Coğrafya insanla doğal ortam arasındaki karşılıklı etkileşimleri, bu etkileşimler sonucunda gelişen faaliyetlerle durumları, dağılışı, ilişki kurma, karşılaştırma, nedensellik ilkelerine bağlı kalarak ve çeşitli araştırma yöntemleri uygulayarak araştırıp inceleyen, elde ettiğı sonuçları bir sentez halinde ortaya koyan kendi içerisinde çok sayıda bilim dalından oluşan bir bilimler topluluğudur” (Özçağlar, 2011).

Coğrafya, insan temelinde yeryüzünü inceleyen bilim dalıdır (Doğanay ve Doğanay, 2014: 10). Coğrafya dinamik bir yapıya sahiptir. Coğrafyayı anlamak için onun tarihsel sürecini iyi bilmek gerekir. İnsan varlığını sürdürebilmek için yaşadığı coğrafyanın özellikleri bilmek zorundadır. Bu sebeple insanlar için coğrafyayı bilmek bir gerekliliktir (Tümertekin ve Özgüç, 2000: 41). Coğrafyanın hakim olduğu alanın büyüklüğü onun sınıflandırılmasını gerekli kılmaktadır. Coğrafya; fiziksel coğrafya, beşeri ve ekonomik coğrafya, planlama coğrafyası, bölgesel coğrafya, coğrafi informatik ve tarihi coğrafya olarak sistematik sınıflandırılabilir (Özür, 2017: 9). Bununla birlikte ulaştırma coğrafyası ve lojistik coğrafyası beşeri coğrafyanın alt konulardandır. Ulaşım coğrafyası, canlı veya cansız varlıkların bulundukları yerden başka bir yere yapmış oldukları seyahati inceler (Tümertekin, 1976: 15). Lojistik Coğrafyası ise; hammadde ve ürünlerin nihai tüketiciye ulaşımına kadarki süreci irdeleyen bir alandır. Yeryüzünün bazı bölgeleri ulaştırma için elverişli iken bazı bölgeleri elverişsiz durumdadır. Bu nedenle tüketim mallarının sahiplerine ulaştırılmasında, coğrafyadan yararlanılması mecburiyeti doğmaktadır (Şahin, 2014: 346).

Coğrafi koşulların ulaştırma hizmetinin maliyeti ve süresinin oluşumunda payı yüksektir (Uçkun ve Kadioğlu, 2016: 317). Buna karşılık ulaştırma faaliyetleri, coğrafyanın biçimlenmesine, dönüşümüne, yeni varyasyonlar geçirmesine neden olacak etkileri içerisinde barındırır (Tümertekin, 1976: 15). Ulaştırma ve lojistiğin gelişiminde coğrafi konumun sağladığı avantajlar veya dezavantajlar büyük rol oynar (Ulaştırma ve Lojistik Sektör Raporu, 2018: 2).

Ulaşım altyapısının (yol, terminal) arazi kullanımında sahip olduğu payı artmakta olmakla birlikte yüksektir. Kara yolu ağırlıklı ulaştırma politikalarının benimsenmesi ulaşım amaçlı arazi kullanım oranını yükseltmiştir. Arazi kullanımında yoğunluk arttıkça ulaştırma kaynaklı enerji tüketimi azalır. Ayrıca arazi kullanımının yoğunlaşması sürdürülebilir ulaştırma sistemlerinin gelişmesine özel araç kullanımının azalmasına yol açar (transportgeography.org E.t.: 30.10.2019).

Ulaştırma yatırımlarında coğrafi koşullar ve çevrenin göz ardı edilmesi ulaştırma yatırımlarının başarısına gölge düşürmektedir (Bakırcı, 2012: 375). Hatay Havalimanı eskiden göl olan Amik Ovası sınırları içerisinde kurulması bunun somut örneklerindendir. Hatay Havalimanı deprem, sel ve su baskını olabilecek doğal

riskleri içinde barındıran bir alanda kurulmuştur (Özşahin, 2010: 1397). Söz konusu havalimanında kış aylarında su baskınları yaşanabilmektedir.

Yaşam alanları ve ulaşımın planlanması, ulaştırma ve altyapısı topoğrafya tarafından biçimlenmektedir (Aliağaoğlu ve Uğur, 2010: 7). Şöyle ki yerleşim alanlarının seçiminde eğim önemli rol oynamaktadır. Türkiye'de kullanılabilirliği yüksek araziler orta eğimli ve hafif dalgalı araziler olmakla birlikte, bu arazilerin eğimleri % 5-15 arasında değişmektedir. Yerleşmelerin, tarımsal faaliyetlerin ve ulaşım ağının bu arazilerde yoğunlaştığı görülmektedir (Tunçdilek, 1985: 19). Buna karşılık coğrafyanın sahip olduğu olumsuz arazi yapısı ve yüksek eğim ulaşımın aksamasına neden olabilmektedir (Türkan, 2017: 40).

Ulaştırma yeni coğrafyaların keşfinde başrol oynarken coğrafyanın şekillenmesinde de bu rolünden geri kalmaz. Coğrafya ise ulaştırmanın gelişimini ve yönünü belirler. Coğrafyanın hakim olduğu yer şekilleri ve iklim koşulları ulaştırmanın hızını, maliyetini, hizmet kalitesini, güvenliğini olumlu veya olumsuz etki altına almaktadır.

1.2.4.3. Ulaştırma-Ekonomi İlişkisi

Ulaştırma başlı başına ekonomik bir hizmet olmakla birlikte tarım, sanayi, maden, ticaret, turizm ve diğer ekonomik sektörleri etkileyen bir alandır. Ulaştırma ekonomisi; ulaştırma talep ve arzı, ulaştırma gelir ve giderlerinden (yatırım, finansman, yakıt, personel) oluşan bir bütündür. Ulaştırma ekonomisi ulusların önemli gelir ve gider kalemlerindendir.

Ulaştırma hizmetlerinin tüm hizmetler içerisinde bulunan payı son on yılda % 20 civarında olup, 2012 yılında ulaştırma ihracatı 890 milyar ABD doları olarak eşya ihracatından sonra ikinci sırada gelmektedir (TOBB, 2014: 9). Buna karşılık ithalat ve ihracat ulaştırma hizmetleri ile var olur. AB dış ticaretinin % 90'ı deniz yolu üzerinden, iç ticaretinin ise % 90'ı demir yoluyla gerçekleştirilmektedir (Saatçioğlu ve Çankırı Kolbaşı, 2012: 9).

Sanayileşme ve kalkınmanın en önemli koşullarından birisi ulaşım olanaklarının gelişmiş ve yüksek seviyede olmasıdır (Taş ve Yenilmez, 2007: 159). Bu sebeple ulaştırma olanakları gelişmiş olan kentlerin ekonomik faaliyetleri yüksek olmaktadır. Tüketim mallarının ekonomik bir değer kazanabilmesi için arz edilmeleri

yetmemekte ayrıca talebin olduğu pazarlara ulaştırılması gerekmektedir. Küreselleşme ve dijitalleşme ile birlikte artan rekabet ortamında ürünlerin doğru yer ve zamanda tüketicilere ulaştırılması gerekmektedir. Aksi takdirde ürünlerin ekonomik bir değeri kalmayacak veya değer kaybı olacaktır. Ulaştırma farklı yer ve zamanda bulunan üretici ve tüketicilerin buluşmasını sağlar (Gwilliam, 1964: 30). Yerel  retim veya bölgesel üretim ulusal veya uluslararası pazarlara açılması ulaştırma hizmeti ile olur ( lkin ve Tekeli, 2004: 150). Ulaştırma maliyetleri ise ticari ürünlerin fiyatlarını şekillendirmektedir. Uygun ulaştırma seçeneklerinin varlığı ürün maliyetini düşürecek ve daha uygun bir ekonomik pazar oluşacaktır (Dengiz vd., 1997: 32).

Ulaşım sistemlerinin gelişimi sanayinin gelişmesine bağlı olmasına karşılık sanayi sektörü için gerekli olan hammaddenin ve üretilen malzemelerin ihtiyaç olan bölgelere, insan kaynaklarının ise sanayi bölgelerine erişimi planlı ve sürdürülebilir ulaştırma sektörünün varlığına bağlıdır (Tümertekin, 1994: 551). Bu sebeple sanayi siteleri kurulurken hammadde ve ulaştırma ağının durumu göz önünde bulundurulur (Yaşar, 2005: 57). Organize Sanayi Bölgelerinin (OSB) gelişiminde ulaştırma ağlarının güçlü olması katalizör görevi görmektedir (Uslu, 2001: 28). Gelişmiş ülkelerin güçlü sanayilerinin olmasında ulaştırma sistemleri ve altyapısının gelişmiş olmasının etkisi yadsınamaz (Erdoğan, 2016: 211). Selanik, Mersin, Beyrut, İzmir gibi ekonomi ve liman merkezlerinde gelişmiş ulaştırma altyapısı sayesinde tarıma dayalı sanayi gelişme göstermiştir (Toksöz, 2010: 187).

Kırsal ve kentsel ekonomik bütünlük başta olmak üzere bölgesel ekonomik entegrasyon ulaşım yatırımları ve ağlarının gelişmiş düzeyi ile yakından ilgilidir. Uluslar ve uluslararası aktörler ulaştırma politikalarını ekonomik entegrasyonun sağlanması yönelik olarak geliştirmektedirler. AB'nin Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T), Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı, Marco Polo Programı ve  er eve Programı 6 kapsamında Civitas II ve Concerto programları ortak bir ekonomik pazarın oluşturulması amacıyla geliştirilen ulaştırma politikalarının ürünüdür (Meçik, 2012: 22). Aynı şekilde Çin'in "Bir Kuşak Bir Yol Projesi" küresel pazara sahip olmak ve ekonominin küresel gücü olmak amacıyla ortaya konulan ulaştırma politikalarının yansımalarından sadece biridir.

Üretim ve tüketim bölgelerinde yük trafiği, turizm bölgelerinde yolcu trafiği yoğunluk gösterir (Kalaycıoğlu, 2017: 144). Ekonomik ve sosyal ihtiyaçların oluşturduğu ulaştırma talebini ulaştırma kapasitesi karşılamadığı zaman ekonomik kayıplar meydana gelirken, ulaştırma kapasitesinin fazla olması durumunda da ulaşım parkının bir kısmı atıl duruma düşebilmektedir (Oral ve Kıpık, 2019: 63).

İnsanlar gezmek, görmek, dinlenmek, farklı sağlık tedavileri almak için hareket etmeleri turizm ulaştırmasının konusudur. Turizm odak noktası insandır. Turizm hem insanlar için hem de ulusal gelirin arttırılarak sürdürülebilir bir kalkınmanın sağlanması için önemlidir. Her turist potansiyel birer yolcudur. Yolcuların yani turistlerin ulaştırma açısından memnun edilmesi turizm bölgesinin tercih edilmesini yükseltecektir.

1960'lı yıllarda uluslararası turizme ilginin yükselmesi ile birlikte hız, konfor ve güvenli seyahat imkanı sunan hava yolu ulaştırmasına olan ilgi artmaya başlamıştır. Özellikle 2. Dünya Savaşı'nda kullanılan uçaklar savaş sonrasında turizm amaçlı kullanılmıştır (Yüksek, 2012: 2). İnsanlar turistik amaçlı seyahatlerinde hız ve konforun yüksek, maliyetin düşük olmasına dikkat ederler. Bu sebeple ulaştırma alt sektörlerinden hava yolu ulaştırması sahip olduğu hız ve konfor ile turistlerin gözdesi bir ulaştırma türü olmuştur (Bakırcı, 2012: 374). Sayısal veriler turistlerin uzun mesafelerde hava yolu ulaştırmasını tercih ettiğini göstermektedir. 2016 yılında uluslararası seyahat eden turistlerin % 55'i hava yolu, % 39'u kara yolu, % 4'ü deniz yolu ve % 2'si demir yolunu tercih etmiştir (UNWTO, 2017: 7).

Deniz ulaştırmasının turizm sektörünün gelişmesinde kayda değer bir yeri vardır. Özellikle kruvaziyer turizmi bunun somut örneklerindendir. Kruvaziyer turizminin canlanması için liman maliyetlerinin düşük tutulması ve ulaştırma türlerinin birbirine uyumu sağlanarak limanlara gelen turistlerin iç bölgelerde bulunan turistik bölgelere erişilebilirliğin sağlanması turizmin sektörünün gelişmesi ve ekonomik kalkınmayı sağlayacaktır (İncekara, Dördüncü ve Özer, 2015: 13). Ulaştırma; turist akışını, turizm dağılışını ve yayılışını etkilemesi ile turizmin rekabet gücüne katkı sağlar (Baykal, 2015: 62). Turizm, turistik değer taşıyan alanların dağılımı ve ulaştırma sistemlerinin yayılışı ve gelişimine paralel olarak yayılış gösterir (Doğaner, 1996: 20).

Ulaştırma, ekonominin bir alt sektörü olarak ve ekonominin diğer alt sektörlerinin gelişmesi, büyümesi, çeşitlenmesini sağlayarak ekonomik kalkınmanın önemli bir aracı, basamağı ve olmazsa olmazı bir konumda yer almaktadır. Bölgeler arası ekonomik farklılıklar oluşmasına neden olarak şehirlerin gelişme düzeyleri ve ekonomileri etkilemektedir. Ürün ve hizmetlerin arzı ile tüketicilerin talep ve ihtiyaçları arasındaki bağlantı ulaştırma sektörünün varlığı ile kurulabilmektedir. Ürün ve hizmetlerin tüketicilere ulaştırılamaması ürün ve hizmetlerin ekonomik bir değer kazanmamasına yol açacaktır. Bu nedenle ulaştırma, ekonomik güce ulaşmanın ulaşılabılır olmasında başat rol üstlenmiştir.

1.2.4.4. Ulaştırma-Güvenlik İlişkisi

Ulaştırma ve lojistiğin sektör olarak ortaya çıkışı öncesinde askeri bir terim olarak kullanıldığı bilinmektedir. Savaşlarının kazanılmasında doğru bir ulaşım altyapısı ve lojistik hizmeti yatmaktadır. Savaşların kazanılmasında ulaşım ve lojistiğin öneminin farkında olan uluslar ulaşım altyapısı ve lojistik hizmetlerini güçlü tutacak veya düşmanlarının ulaşım altyapısını ve lojistik hizmetlerini sekteye uğratacak stratejiler geliştirilerek savaşı kazanmaya çalışmışlardır (abdurrahimsahinduran.blogspot.com, E.t.: 03.01.2020). Ulusal savunma durumlarının varlığı söz konusu olduğunda ordunun yakıt, barınma, gıda, mühimmat vd. ikmallerinin gerçekleştirilmesi ulaştırma hizmeti ile mümkündür (Pegrum, 1973: 4).

Güvenlik ve ulaşım karşılıklı olarak birbirlerini besleyen alanlardır. Toplumun düzeni ve güvenliğinin sağlanabilmesi ulaşım altyapısının gelişmişlik düzeyi ile yakından ilgilidir. Güvenlik hizmetinin sunumu hızlı ve erişilebilir bir ulaşımına bağlıdır. Uluslar, toprak bütünlüğünü ve sınırları korumak maksadıyla politikalar oluştururlar. ABD'nin otoban ağının oluşturulmasında hukuksal altyapısını oluşturan 1956 tarihli Eyaletler Arası Kara yolu Kanunu'nun ortaya çıkış sebebi ulusal güvenliğin sağlanmasıdır (transportgeography.org, 02.01.2019). Bununla birlikte 1950'li yıllarda benimsenen ulaştırma politikaları doğrultusunda Türkiye'de yapılan karayolları ve otoban yollarının ABD'nin askeri üslerine lojistik sağlamak amacıyla kurulduğu bilinen bir gerçekliktir. Bu durum, güvenlik ihtiyacının ulaşım ağının gelişmesini sağladığının bir göstergesidir.

1.2.4.5. Ulaştırma-Toplum İlişkisi

Ulaştırma olanaklarının gelişmiş ve erişilebilir olması toplumun refah seviyesini yükseltmektedir. Toplumun kültürel ve sosyal ihtiyaçları karşılayabilmesi erişilebilir bir ulaştırma sistemi ile mümkündür. Ulaştırma imkânları ile diğer sektörlerin birlikte büyüüp büyümemesi bölgenin göç almasını veya göç vermesini belirler (Erdoğan, 2016: 200). Ulaştırmanın toplum için yerinin büyük olması ulaştırma hizmetlerinin kamusal bir alan ve bireysel bir hak olarak ortaya çıkmasına neden olmuştur. Toplum ve bireyin; eğitim, çalışma, sağlık, sosyal ve kültürel yaşamı ulaştırma hizmetlerinin varlığı ve kalitesi ile yakından ilişkilidir. Bu nedenle sosyal devlet anlayışı topluma ekonomik, eşit, konforlu, hızlı, güvenli bir ulaştırma hizmeti sunmayı öngörür (www.politikyol.com, E.t.: 11.01.2020).

Ulaştırma politikaları ve hizmetleri sanat dünyasını ve toplum yaşantısını etkilemektedir. Özellikle 1950’li yıllarda otomobilin ortaya çıkmasıyla birlikte sinemalarda otomobiller büyük ilgi görmüştür. Şirketler satışlarını arttırmak, ulusal yönetimler ise ulaştırma politikalarını topluma benimsetmek amacıyla sinemayı aktif olarak kullanmışlardır. Muhteşem Gatsby, Back To The Future, The Italian Job, Christine Küçük Hanımın Şoförü, Şoför Nebahat kara yolu ulaştırma araçlarının öne çıktığı filmlerdir. Ulaştırmanın toplum hayatını fazlasıyla işgal etmesi tabii olarak zamanla ulaştırma hizmetleri ve araçlarının toplumsal bir ihtiyaçtan ziyade bireylerin zenginlik göstergelerinden biri olması ile sonuçlanmıştır (Özpay, 2017; prezi.com, E.t.: 11.01.2020)

Toplumsal alışkanlıklar, bilinçsizlik ve farkındalığın yetersiz olması dolaylı olarak çevreyi ve toplumsal ihtiyaçları dikkate almayan ulaştırma politikaları ve yatırımlarının uygulanmasına neden olmaktadır. Bu politika ve yatırımların topluma yüksek maliyetler yüklemektedir (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, 2009: 32-33). Bireysel araç kullanımının sağladığı konfor ve erişilebilirlik toplumun kazanmış olduğu kara yolu ulaştırması ağırlıklı ulaşım alışkanlıklarının değiştirilmesini engellemektedir. Ancak son zamanlarda ortaya çıkan sürdürülebilirlik paradigması bireyin çıkarlarını toplumun çıkarları doğrultusunda sınırlandırarak toplum ve bireyi karşı karşıya getirmektedir. Sürdürülebilir ulaştırma öncelikli olarak yaya, bisiklet toplu taşıma ve ardından sürdürülebilir toplumun çıkarları doğrultusunda otomobil kullanımını teşvik etmektedir (Knoflacher ve Ocalır, 2011: 57).

Bireyler ulaştırma ile toplumsallaşabilir. Erişilebilir bir ulaştırma hareketi kısıtlı bireylere, yaşlılara ve çocuklara hareket alanı yaratıp onların toplumdan kopmamasını ve toplumsal değerleri özümsemelerini sağlayarak toplumsal bütünlüğü korur (Bekçi, 2012: 29). Ulaştırma toplum içerisinde bulunan farklı grupların ve kùltürlerin birbiri ile buluşmasını sağlayarak bireylerin sosyalleşme süreçlerine hizmet eder. Ayrıca otomobil yaşları, balonların turistik amaçlı kullanımları vb. etkinlikler yönünden değerlendirildiğinde ulaştırma toplumun eğlence ve sosyalleşme araçlarından birisidir. Ulaştırma, toplumun dayanışma gücünü artırır. Ayrıca farklı yerlerde bulunan akrabalar ve dostlar arasında iletişimi kuvvetlendirir.

Ulaştırma altyapısı ve yatırımları toplumun yerleşim tercihlerini etkilemektedir. İstanbul İlinde yapılan çalışmalara göre konut alımında dikkat edilen en önemli faktör ulaşım kolaylığıdır. Ulaşım kolaylığını ise sırasıyla sosyal evre, sosyal imkânlar ve otopark takip etmektedir. Ayrıca konut fiyatlarının oluşumunda ulaşım kolaylığı birinci, otopark ise ikinci etkindir. Tüm bunlara karşılık ulaşım ve trafik sorunları kentin değerini düşüren ve toplumun refah seviyesini azaltan unsurlardır (Gayrimenkul ve Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği, 2013: 21).

Ulaştırma hizmetleri toplumun sağlığı üzerinde olumlu ve olumsuz etkileri vardır. Ulaştırma hizmetlerinin meydana getirdiği trafik kazaları, gaz emisyonu, enerji tüketimi, evre sorunları ve diğer olumsuz dışsalıklar toplumun psikolojik, fiziksel ve bedensel sağlık sorunları yaşamasına sebep olur (Bayındırlık ve İşkan Bakanlığı, 2009: 29). Buna karşılık sürdürülebilir ulaştırmamanın desteklediği yaya ve bisiklet ulaştırması insan sağlığı için yarar sağlar (Cirit, 2014: 36). Bunların dışında ulaştırma toplumun sağlık hizmetlerinden yararlanmasında kilit rol alır. Sağlık hizmeti veren kurum ve kuruluşlara erişimin kolay olması ve ulaştırma sanayinin geliştirilerek farklı arazi koşullarına uyumlu sağlık araçlarının üretilmesi sağlık hizmetlerinin ulaşılabilir ve hızlı olmasında önemli rol oynar (ttb.org.tr, E.t.: 11.01.2020).

Ekonomik ve sosyal sektörlerin gelişimi ve büyümesi nitelikli insan kaynağına bağlı olmasından dolayı eğitim önemli sektörlerin başında gelmektedir (Özyılmaz, 2017: 3). Ulaştırma, eğitim hizmetlerinin sunumunu, erişilebilirliğini büyük ölçüde etkiler ve ondan etkilenir. Ulaştırma hizmetlerinin de en önemli sorunlarının başında kalifiyeli eleman eksikliği gelmektedir. Ulaştırmaya yönelik

eğitim ve araştırmanın yeterli olmaması ulaşım sorunlarının temel sebeplerinden biridir. Bilgi ve personel eksikliği ulaşım sorunları ile mücadelede yetersiz ve gereksiz ulaştırma politikalarının ortaya çıkmasına neden olmaktadır (docplayer.biz.tr, E.t.: 11.01.2020).

Eğitim ve öğretim kurumlarına toplumun tüm kesimlerinin ulaşabilmesi ancak erişilebilir, seri, güvenli, iktisadi bir ulaştırma sisteminin varlığına bağlıdır. Ulaştırma olanaklarının yetersiz olması durumunda eğitim hizmetlerinin sunumunda aksamalar yaşanmaktadır. Günümüz öncesinde ve günümüzde ulaşım, eğitim sorunları arasındaki yerini korumaktadır. Eğitim ve öğretim kurumlarına ulaşılabilirlik ulaşım olanakların artmasına karşılık kentlerin büyümesi sebebiyle zorlaşmaktadır. Öğrencilerin eğitim kurumlarına ulaşmasını sağlamak amacıyla Osmanlı Döneminde 1872 yılında başlatılan okul servisçiliği birçok aşamadan geçerek günümüze kadar ulaşmıştır. Okul servisçiliği ile eğitimin daha erişilebilir bir hizmet olmuştur. Ancak okul servisçiliğinin artması ve planlı bir şekilde uygulanmaması ulaşım sorunlarının ortaya çıkmasına zemin hazırlamaktadır (Şimşek, 2010: 143).

Toplumun tüm kesiminin trafik ve ulaşım konusunda eğitilmesi sağlıklı ve huzurlu bir topluma ulaşmada tüm kapıları açacak bir anahtardır (Çelik, 2007: 155). Eğitim ve ulaştırma sektörlerini buluşturan diğer konular ise trafik kurallarının ihlali, trafik kazaları ve toplu taşımanın az kullanımı vd. sorunlardır. Öğrencilerin genç yaşlarda trafik ve ulaşım konusunda eğitilmeleri ve bilinçlendirilmeleri toplumsal farkındalığın yüksek olmasında öncü rol üstlenmektedir. Toplumun her bireyine gençken gerekli ulaşım ve trafik güvenliği eğitimlerinin verilerek geç kalınmaması büyük ölçüde ulaşım ve trafik sorunlarının önüne geçecektir. Günümüzde yaya, bisiklet veya toplu taşıma olanağı ile ihtiyaçlarını giderebilecek iken özel aracı ile ihtiyaçları gidermeye çalışan, konfor ve rahatını gereğinden fazla düşünen sağlıksız bir toplum yetişmektedir. Özel araç kullanımının azaltılmasında, toplu ulaştırma altyapısının ve erişilebilirliğinin artırılması ve topluma yerleşmiş ulaşım alışkanlıklarının eğitimler ile değiştirilmesi gerekmektedir.

1.2.4.6. Ulaştırma-Çevre İlişkisi

Ulaştırma yatırımları ve altyapısı çevreden ayrı düşünülemez. Havaalanları, limanlar, yollar, terminaller, boru hatları yapıldıkları alanlarda ekosistemlerini büyük

ölçüde etkilemektedirler. Buna karşılık ulaştırma yatırımlarının yapılabilirliği ve işletmenin sürdürülebilirliği bulundukları çevre şartlarına bağlıdır. Örnek vermek gerekirse hava yolu ve havalimanlarının kuşların yaşam ve göç alanlarında olması hem hava yolu ulaştırmasını hem de kuş yaşamını yakından ilgilendirmektedir. Amerika’da yapılan araştırmalara göre uçak kuş çarpması sonucunda sivil havacılık sektörü yılda yaklaşık 200 milyon dolar zarar etmektedir (Çoban, 2017: 57). Aynı şekilde balon turizm bir yandan ekonomik getiri getirirken diğer yandan sebep olduğu olumsuz dışsallıkların yarattığı çevre sorunları ile ekonomi üzerinde maliyet oluşturur (Bulut, Bekar, Zeren ve Özoğul, 2017: 787).

1.2.4.7. Ulaştırma-Kent ilişkisi

Kent; sanayi ve hizmet sektörünün yüksek olmasına karşılık tarımsal faaliyetlerin düşük olduğu, teknolojik gelişmenin hızlı yaşandığı, nüfus ve yerleşmenin yoğunlaştığı alanlardır. Kent içi ulaştırma kentlilerin sosyal ve ekonomik ihtiyaçlarına göre şekillenir ve gelişir (Akbulut, 2016: 340). Kentlerin sunduğu eğitim, sağlık, güvenlik, ekonomik ve sosyal avantajlar kentleşmeyi hızlandırmaktadır. Kentin sunduğu olanaklar sonucu 2007 yılı itibariyle dünya tarihinde ilk kez kentsel nüfus kırsal nüfusu geçmiştir. 2010 yılı itibariyle dünyadaki 27 mega-şehir toplam dünya nüfusunun % 6,7’sini barındırırken (yaklaşık 460 milyon insan), toplam elektrik tüketiminin % 9’una, toplam petrol tüketiminin % 10’una ve toplam katı atık üretiminin % 13’üne neden olmaktadır (Batur, 2017: 2). Kentleşme arttıkça kentlerde ulaştırma ve diğer hizmetlerin sunumu zorlaşmaktadır.

Ulaşım olanaklarının gelişmiş olduğu yerlerde kentlerin kurulması tesadüf değildir. Çünkü kentin ekonomik ve sosyal gelişmesi ve büyümesi sürdürülebilir bir ulaştırma hizmetinin varlığına bağlıdır. Kent yerleşimlerinin ilk olarak yol kenarlarında kurulması yani ulaşım yollarına yakın kurulması ulaştırma ve ulaşılabilir olmanın kent ve kentliler için önemini göstermektedir.

Ulaştırma, kentin gelişme yönünü ve şeklini büyük oranda belirler. Örneğin Türkiye’nin Aksaray ve Afyonkarahisar kentlerinin bulunduğu coğrafi alanda önemli ulaşım kavşaklarının yer alması bu kentlerin ulaşımın sağladığı avantajla büyümesine neden olmuştur (cografyahocasi.com, E.t.: 11.01.2020). Ayrıca Ankara ve İstanbul metropollerinin arasında kalan Bolu kentinin ekonomik avantajlarının yanında yüksek ulaşım olanaklarına sahip olması Bolu Kentinin ekonomik ve sosyal

gelişimini hızlandırmıştır (Bayar ve Doğandor, 2017: 494). Bunların dışında kentin ulaştırma olanaklarının yüksek oluşu kent arazilerinin değerlerinin yükselmesini sağlar. Şehirleri değerli kılan unsurlar içerisinde tarih ile sosyal ve kültürel yapıdan sonra ulaşım imkânları üçüncü sırada yer alması ulaşımın önemini göstermektedir. (Gayrimenkul ve Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği, 2013: 80). Ancak göç vd. sebeplerden dolayı nüfusu ve çapı büyüyen kentlerde, ulaştırma olanaklarının planlı ve sürdürülebilir bir şekilde yönetilememesi kent için ekonomik ve sosyal sorunlara yol açabilir (Akbulut, 2016: 338). Kentlilerin yaşamsal, ekonomik, sosyal ve kültürel alanlarını yani arazi kullanımını göz önünde bulunduran, planlı, sürdürülebilir, çevreci, iktisadi, katılımcı kent içi ulaşım politikaları ile ancak ulaşım talepleri ve sorunlarına çözümler bulunabilir.

1.3. ULAŞTIRMA SORUNLARI

1.3.1. Ulaştırma Sorunlarının Tanımı

Ulaştırma sorunları; ekonomik ve sosyal faaliyetlerin oluşturduğu bugün ve gelecekteki ulaştırma talebini karşılayabilecek sürdürülebilir bir ulaştırmanın arz edilememesi durumudur.

1.3.2. Ulaştırma Sorunlarının Nedenleri

Ulaştırma sorunu veya sorunlarının ortaya çıkışına neden olan bir veya birden çok parametre bulunmaktadır. Ulaştırma hizmeti bir süreç olduğundan bu süreçte yer alan faktörlerde meydana gelen aksaklıklar ulaştırma sorunlarının oluşumuna zemin hazırlar. Yönetimsel (Planlama, hedefler, politikalar, stratejiler, taktikler vs.), işletmesel (personel, seferler saatleri ve sıklığı, durak, terminal, maliyetler), finansal ve teknik (teknoloji, altyapı, modernizasyon vs.) aksaklıklar ulaştırma sorunlarının oluşumunda rol alan temel parametrelerdir.

1.3.3. Ulaştırma Sorunları

Ulaştırma sorunlarının birçok nedeni olduğu bilinmektedir. Bu sebeple ulaşım sorunlarının karmaşıklığı ve çokluğu nedeniyle ulaşım sorunlarının sınıflandırılması konunun anlaşılması ve çözümlenmesi açısından önem arz etmektedir. Fakat ulaşım sorunlarının nedenlerini sınıflandırmakta bir o kadar güçtür. Bir ulaştırma sorunu tek bir nedene dayanmamaktadır. Ulaşım sorunu başka bir ulaşım sorununun nedeni veya sonucu olabilmektedir.

Ulaştırma sorunları, büyük oranda en çok hareketliliğinin gerçekleştiği kentlerde, dolayısıyla kent içi ulaşımda yaşanmaktadır. Bu nedenle kent içi ulaştırma sorunlarının nedenleri ile sonuçlarının daha detaylı incelenerek çözüm önerileri sunulması ulaşım sorunlarında önemli düşüşlerin yaşanmasını sağlayacaktır.

Ulaştırma politikalarının çıkış noktası ulaşım sorunlara çözüm bulmak ve en iyi ulaşım hizmetini sunarak bugünün ve geleceğin ulaşım talebini karşılayabilmektir. Bu nedenle ulaştırma politikaları sürdürülebilir olmak zorundadır. Benimsenecek ulaşım politikalarının tespit edilmesinde ulaştırma sorunlarının iyi anlaşılması kolaylık sağlayacağından öncelikle genel ulaşım sorunlarının nedenleri ile birlikte iyi analiz edilmesi gerekmektedir (Acar, 2004: 35).

1.3.3.1. Güvenlik Sorunu ve Kazalar

Boru hattı ulaştırmasını hariç tutarsak ulaşım türlerinin en güvenilir olanı hava yolu ulaştırması olup, onu sırasıyla demir yolu ulaştırması, deniz yolu ulaştırması ve kara yolu ulaştırması takip etmektedir (Akbayır, 2016a: 45). Kara yolu ulaştırması en güvensiz ulaştırma modu olmasına karşılık en çok kullanılan ulaştırma modu olması sebebiyle trafik kazaları karayollarında çok fazla yaşanmaktadır.

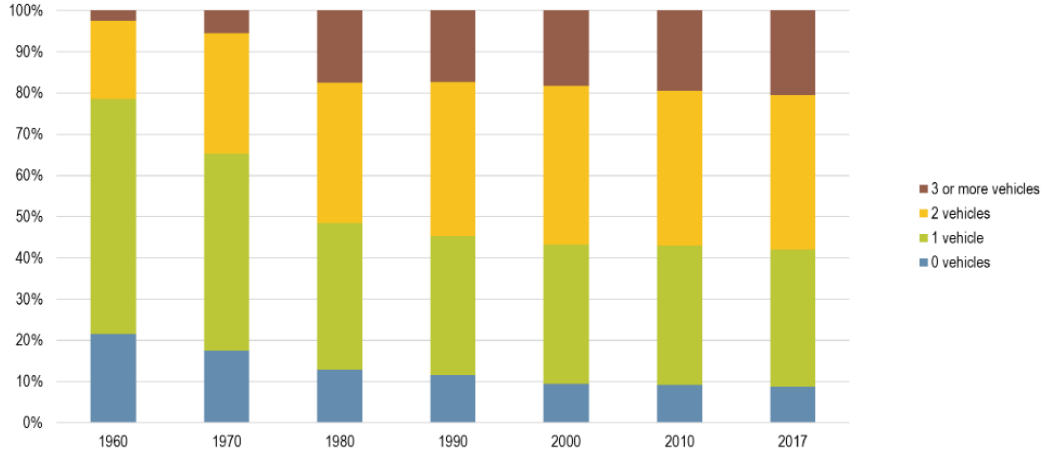
Trafik kazalarının azaltılmasına yönelik çalışmalar bir plan ve strateji kapsamında ortaya konulmalıdır. Birleşmiş Milletler (BM) 2011-2020 yılları arasındaki süreyi "Yol Güvenliğinde Eylem On Yılı" olarak kabul ederek trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik bir dizi önlemler içermektedir. Planın ülkeler tarafından uygulanması durumunda on yıl içinde trafik kazası sonucu beş milyon kişinin ölmeyeceği ve 50 milyon kişinin yaralanmayacağı tahmin edilmektedir (World Health Organization, 2013: 1). Bilimsel kaza araştırmacılar göre kaza sebepleri; insan, sistem ve olağanüstü olmak üzere üç başlık altında toplanmaktadır. Bu sebepler arasında kusur dağılımı ise; % 68,4'ü insan hatası, % 27,7'si sistem ve % 3,9'u ise olağan üstü doğa olaylarına aittir (Yavuz, 2018: 54). İnsan davranışları ile hatalarının karmaşık ve spesifik olması sebebiyle kaza oluşumunda insan faktörü ilk sırada yer almaktadır (www.airnewstimes.com, E.t.: 15.01.2020). İnsanların hata yapma sebeplerinin dağılımı ise; % 37,8'i önemsememe, % 20,1'i dikkatsizlik, % 16'sı yorgunluk, % 13,2'si yanılma, % 6,4'ü bilgisizlik, % 6,5'i diğerleri şeklindedir (Yavuz, 2018: 55). Bu veriler ışığında insan kusurunu en aza indirecek gerekli

tedbirler alınmalı ve trafik kazaları iyi analiz edilerek olası trafik kazaları önlenmelidir (Terzioğlu, 2007: 65).

1.3.3.2. Trafik Sıkışıklığı ve Park Alanı Yetersizliği

Otomotiv sektörünün ekonomiye katkısı ile özel araç kullanımının sunduğu avantajlar otomobil kullanımının gün geçtikçe yaygınlaşmasını sağlamaktadır. Otomobil kullanımının özgürlük ve statü sağlaması otomobil kullanımını teşvik etmektedir. Özellikle otomotiv sektörünün reklam ve farklı yöntemler ile otomobil satın alımını teşvik etmesiyle birlikte rahat ve konfora alışan toplumların yetişmesi özel araç kullanımının önüne geçilmesini güçleştirmektedir. Ayrıca planlama ve yatırımların otomobil kullanımı teşvik edecek şekilde yapılması özel araç kullanımını özendirilmektedir. Dünya ekonomik krizlerinde otomobil üretiminde düşüşler olmasına rağmen da özel araç sahipliği her geçen yıl artarak devam etmektedir. Otomobil üretim miktarı 1965 yılında 25 milyonun altında iken 2017 yılında 70 milyonun üzerine çıkmıştır. Kayıtlı otomobil sayısı ise 1965 yılında 200 binin altında iken 2017 yılında 900 binin üzerinde gerçekleşmiştir (Rodrigue, 2006).

Tablo 1: Hane Halkı Araç Sayısına Göre Yüzdesi (1960-2017)



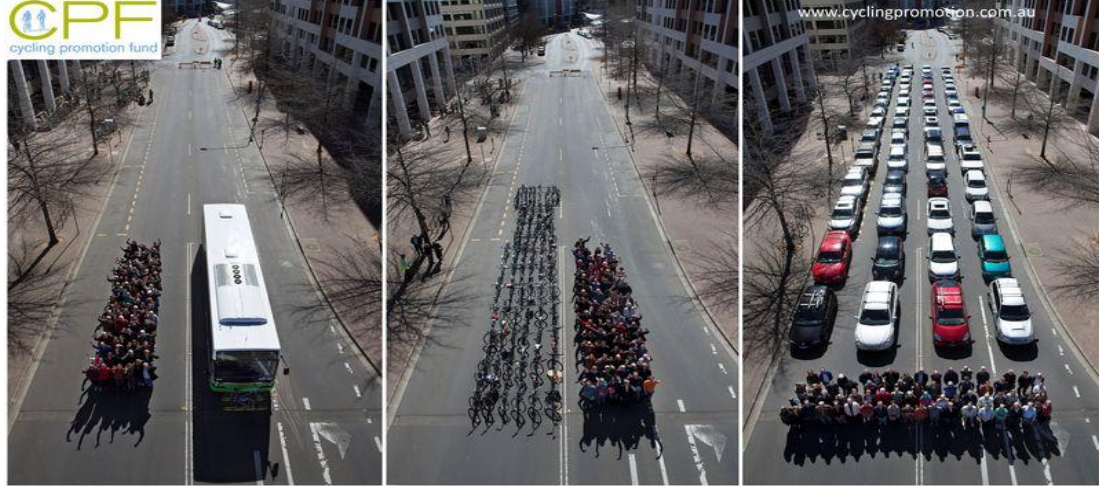
Kaynak: (Rodrigue, 2006)

Trafik sıkışıklığı ve park sorunun temel sebebi özel araç kullanımının yaygınlaşmasıdır. Otomobiller ömürlerinin % 95'ini otopark alanlarında geçirirler, bu sebeple kentsel alanların kullanımını verimsizleştirirler (Acar, 2004: 33). Bununla birlikte araç park yeri aramak için yapılan dolaşım trafiği ve maliyeti arttırmaktadır. Ayrıca kavşakların geometrik durumu ve sinyalizasyon sisteminin olup olmaması trafik tıkanıklığının yaşanmasının altında yatan diğer sebeplerdir. Kent çapının her

geçen gün büyümesi ve banliyöleşmenin artmasıyla kentsel hareketlilik süresi artmakta ve toplu taşıma sistemlerinin erişilebilirliği azalırken özel araç kullanımı yaygınlaşarak kentlerde trafik sıkışıklığı artmaktadır (Rodrigue, 2006). Bu sebeple uzmanlar tarafından trafik tıkanıklığının çözümünün daha fazla yol ve park yeri yapmak olmadığı, çözümün yaya ulaşımı, bisiklet ve toplu taşıma sistemlerini geliştirip özel araç kullanımı sınırlandırmaktan geçtiği defaatle belirtilmektedir.

Avustralya’da çekilen fotoğraf (Resim-1) özel araç ulaşımı ile yaya, bisiklet ve toplu taşıma ulaşımı arasındaki farkları özetlemesi açısından son derece önemlidir. Fotoğraf ulaşım biçimlerine göre kentsel arazi kullanımını, trafik sıkışıklığını göstermektedir. Kentsel arazi kullanımı açısından en az yere ihtiyaç duyan yaya ulaşımı olup, onu sırasıyla otobüs, bisiklet ve otomobil takip etmektedir.

Resim 1: Kent İçi Ulaşım Sorunlarının Çözümünü Özetleyen Fotoğraf



Kaynak: (humantransit.org, E.t.: 11.11.2019)

Trafik sıkışıklığının yaratmış olduğu emisyon, enerji tüketimi ve araç yıpranma maliyetinin 2010 yılında İstanbul için oluşturduğu maliyet 3 milyar dolar civarındadır (Yılmaz, 2012: 18). 2016 yılında trafik sıkışıklığının ABD için maliyeti 300 milyar dolar olduğu, kentler bazında baktığımızda ise New York için bu miktarın 16,9 milyar dolar, Los Angeles için ise 9,7 milyar dolar olduğu görülmektedir (inrix.com, E.t.: 18.01.2020). Bazı kentsel yaşam alanlarında trafiğin yoğunlaştığı pik saatlerde araç hızlarının yaya hızının altına düştüğü ve kent içi ulaşım süresinin kentler arası ulaşım süresinden daha uzun olduğu görülmektedir. Bu nedenle trafik sıkışıklığı ve park sorunun çözülebilmesi için kentlerde toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi ve özel araç kullanımının terk edilmesi ve sınırlandırılmasında karar

verici ve uygulayıcılara bunun yanında topluma önemli görevler düşmektedir (Acar, 2004: 34). İlk çıktıkları yıllarda birer lüks ve zenginlik göstergesi olarak görülen otomobiller günümüzde bu vasıflarından ziyade birer gereksinim haline gelmişlerdir (Özdemir vd., 2016: 415). Bunun en önemli sebebi ise modernizmin oluşturduğu sosyal ve ekonomik hayatın insanlara hızlı bir yaşamı zorunlu kılmasıdır. Bu zorunluluğun sonucu olarak artarak devam eden otomobil kullanımı kentsel alanın büyük ve önemli bir çoğunluğunu tüketmektedir. Kara yolu ulaştırmasında olduğu gibi diğer ulaştırma modlarında da özellikle liman ve havalimanlarında yaşanan trafik yoğunluğu ulaşım sorunu olabilmektedir. Bu sebeple liman ve havalimanlarının trafik yoğunluklarının hesaplanarak geleceğe dönük planlamaların yapılması gerekmektedir.

Tablo 2: Kara Yolu Ulaştırma Sistemleri Kentsel Alan İlişkisi

	50.000 kişiyi bir saatte taşımak için gerekli yol genişliği (m)	10 km. bir yolculuk için yolcuların kullandığı mekan (m ²)
Otomobil	175	90
Otobüs	35	20
Raylı Sistemler	9	1
Yaya	1 metreden az	1

Kaynak: (Acar, 2004: 33)

1.3.3.3. Toplu Taşıma Sorunu ve Sorunları

Toplu taşıma sistemleri sosyal devlet anlayışının bir göstergesi olmakla birlikte kent içi ulaşımında toplu taşıma sistemlerinin sunulması zorunluluktur. Toplu taşıma sistemlerinin sorunsuz bir şekilde çalışması ulaştırma hizmetlerinden herkesin yararlanarak ekonomik ve sosyal ihtiyaçlarını gidermesinde hayati öneme sahiptir. Ancak toplu taşıma sistemi birçok sorun ile karşı karşıyadır. Toplu taşıma sistemlerini benimseyemeyen toplumlarda toplu taşıma sistemleri tam kapasite ile çalışmadığından gelirler giderleri karşılayamamaktadır. Bu durum toplu taşıma sistemlerinin kamusal bir hizmet olarak sunulmasını gerekli kılmaktadır. Toplu taşıma sistemlerinin tam kapasite ile çalışarak maliyetleri karşılanmasının sağlanması toplu taşıma işletmeciliğinin öncelikli konularındandır.

1.3.3.4. Mod İçinde ve Modlar Arasında Eşitsizlik

Kara yolu ulaştırma sistemlerinin sağlamış olduğu hız, erişilebilirlik, konfor, rahatlık gibi avantajlar sebebiyle kara yolu ulaştırmasının ulaştırma içerisindeki payı

yüksek olmaktadır. Şehirlerarası ve şehir içi hem yolcu hem de yük taşımacılığında kara yolu ulaştırması diğer ulaştırma alt sektörleri karşında ezici bir üstünlük sağlamıştır. AB ülkelerinde kara yolu ulaştırmasının ulaştırma türleri içerisindeki yük taşıma payı % 45, yolcu taşıma payı % 79 iken, Türkiye’de yük taşıma payı % 92, yolcu taşıma payı ise % 95 civarındadır (Uzunkaya, 2009: 1). Dünya genelinde kara yolu ulaştırmasının hakim mod olduğu görülmektedir. Yolcu taşımacılığında kara yolu ulaştırmasını AB, ABD ve Türkiye’de hava yolu ulaştırması takip ederken Japonya’da demir yolu ulaştırması takip etmektedir (www.tasimadunyasi.com, E.t.: 18.01.2020). Modlar arası dengesizlik olduğu gibi mod içerisinde de eşitsizlik söz konusu olabilmektedir. Kara yolu ulaştırmasında otomobil kullanımı toplu taşımaya göre yoğun olarak tercih edilmektedir. Bireysel ulaşım ile toplu ulaşım arasında dengesizlikler diğer ulaşım sorunlarına neden olmaktadır.

1.3.3.5. Modlar Arası Dağınlık

Yolcuların, mal ve malzemelerin daha ekonomik taşınabilmesi bütüncül bir ulaştırma sistemi ile mümkündür. Ulaştırma sistemlerinin birbirinden bağımsız olarak işletilmesi maliyeti arttırmakta, farklı uygulamalara yol açarak düzensizlik yaratmaktadır. Ulaştırma talebinin tek bir mod çerçevesinde değerlendirilmesi modlar arasında dengesizliğe neden olmakla birlikte modların bütünlüğü bozmaktadır.

1.3.3.6. Yönetim ve Planlama Kaynaklı Sorunlar

Yönetim ve planlamanın yokluğu ve yetersizliği ulaştırma sorunu olmakla birlikte ulaştırma sorunlarının nedenleridir. Ulaştırma hizmetleri ve aktörlerinin çeşitli olması ulaştırma hizmetlerinin organize edilmesini ve planlanması zorunlu kılmaktadır. Ancak böyle büyük bir alanın yönetimi ve planlaması oldukça zordur. Ulaştırma kademesinde yer alan yöneticilerin gerekli niteliklere sahip olmaması, ulaştırma birimlerinin farklı bakanlıklar altında toplanması gibi teşkilatlanma sorunları, planlama yapacak birimlerin ve personelin bulunmaması, planlamanın yapılmaması ulaştırma hizmetlerinin aksamasına sebep olmaktadır. Ayrıca yöneticiler yanlış ve hatalı kararları geri dönüşü zor sorunlara yol açmaktadır. Dünya’da kara yolu ulaştırmasının ulaştırma içerisindeki payının artması ve modlar arasında dengesizliğin ortaya çıkması yöneticilerin vermiş olduğu kararların büyük etkisi vardır (docplayer.biz.tr, E.t.: 11.01.2020).

İmar planlarında ulaşım planlarının göz ardı edilmesi özellikle kentlerin ulaşım sorunlarının çözülmesini engellemektedir. İmar planları ile ulaşım planlarının birbirine uymaması ulaştırma sorunlarına yapılan müdahalelerin etkisiz ve yetersiz kalmasına yol açmaktadır (Batur, 2017: 8). Ulaştırma olmak üzere birçok alanda sorunların birincil sebebinin planlama eksikliği olduğu bu nedenle sorunların çözümünün planlama olduğu konusunda uzmanlar, yöneticiler ve toplumun diğer kesimleri genel olarak mutabık olmuşlardır. Ancak yöneticiler tarafından arazi kullanım ve ulaştırma planlarına uyulmayarak yatırımların gerçekleştirildiği görülmektedir (Gerçek, 2016: 44).

Tablo 3: Geleneksel Planlama ile Sürdürülebilir Planlamanın Karşılaştırılması

Geleneksel Ulaştırma Planlaması	Sürdürülebilir Kentsel Hareketliliğin Planlanması
Trafiğe odaklanır.	İnsana odaklanır.
Temel hedefi; trafiğin akış kapasitesi ve hızıdır.	Temel hedefi: Erişilebilirlik ve yaşam kalitesi olduğu kadar sürdürülebilirlik, ekonomik yaşayabilirlik, sosyal eşitlik, sağlık ve çevresel kalitedir.
Model odaklıdır.	Tüm ulaşım modları arasındaki daha temiz ve sürdürülebilir bir dengeye odaklanır.
Altyapı odaklıdır.	Efektif bir maliyete erişmek için Entegre bir eylem setidir.
Sektörel planlama dokümanıdır.	Arazi kullanımı ve mekansal planlama, sosyal servisler, sağlık ve politikaları tanımlayan bütüncül bir dokümandır.
Kısa ve orta vadeli planlar önerir.	Kısa ve orta vadeli planlar uzun dönemli bir vizyon ve stratejiye temellenir.
Yönetsel bir alanla ilgilidir.	Fonksiyonel bir alanla ilgilidir.
Ulaşım mühendisleri baskındır.	Disiplinler arası bir planlama ekibi vardır.
Uzmanlar tarafından planlanır.	Çok ortaklı bir katılım süreciyle planlanır.
Etkilerinin değerlendirilmesi sınırlıdır.	Düzenli bir izleme ve değerlendirme vardır.

Kaynak: (Ayataç, 2015)

Bilimsel veriler ışığında hazırlanan planlara yerel ve merkezi yönetimlerin kararlılıkla uyması birçok ulaştırma sorununun yaşanmasının önüne geçecektir. Bunun içinde toplum ve karar vericilerin perspektifinde köklü değişimlerin sağlanması gerekmektedir (Güngör, 2016: 23). Ulaşım planlamasının hedefi; bugünün ve geleceğin dinamik yapıya sahip ulaştırma talep ve ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir ulaştırma hizmeti sunmaktır. Ancak ortaya konulan planın işlerlik kazanması ancak politikacıların vereceği kararlara bağlıdır (docplayer.biz.tr, E.t.: 01.01.2019).

20. yüzyılın ilk yarısında ABD’de ulaşım planlamasından anlaşılan lokal trafik sıkışıklıklarının ortadan kaldırılması olup, 1950’li yıllarda nüfus artışı,

kentleşme, banliyöleşme, otomobil üretimi ve kullanımının artması ile birlikte ulaşım planlaması yeni bir boyut kazanarak klasik ulaşım planlama ortaya çıkmıştır. Klasik ulaşım planlaması sadece maliyetin ekonomik olmasına yönelik sığ bir süreçten oluşmaktadır. 20. yüzyılın ortasında bilgisayarın bulunup geliştirilmesi planlamanın yeni bir paradigma ile ortaya çıkmasına yol açmıştır. 1970’li yılların sonlarına doğru planlama politika ve teknik bilgilerini içinde barından birden fazla çözüm sunan bir yaklaşım olarak karşımıza çıkmıştır. Bu yıllarda planlama süreçlerine raylı sistemlerinin konu olduğu görülmektedir (Babalık, 2002: 416). Ancak raylı sistemlerin olumlu etkilerine karşılık trafik tıkanıklığı ve olumsuz dışsallıkların sürdüğü görülmüştür. Bu nedenle 20. yüzyılın sonlarına doğru “sürdürülebilirlik” kavramı anlam kazanarak planlama ile birlikte birçok alanı etkisi altına almaya başlamıştır. Sürdürülebilir bir planlama; toplu taşıma sistemleri, bisiklet ve yaya ulaşımının ulaşım içerisinde sahip olduğu paylarının yükseltilmesini ön görmektedir (Ayataç, 2016: 31). Planlamanın dönüşüm içerisinde olduğu bir dilimde doğru planlama yapılırsa da planları uygulayacak yöneticilerin planlamaları uygulamaması planlarının atıl duruma düşmesine yol açmaktadır (Acar, 2004: 36).

Türkiye’de ulaşım planlama çalışmaları 1970 öncesinde yabancı insan kaynaklarının önderliğinde metropollerde uygulanacak büyük maliyet gerektiren yatırımların uygunluğunun ve uygulanabilirliğinin ortaya konulmasına yöneliktir. 1970-1985 arasını kapsayan dönemde nazım plan temelinde ulaşım planı oluşturulmasına yönelik etütler yapılmıştır. Ancak bu dönemde de planlama çalışmaları metropoller ile sınırlı kalmaya devam etmiştir. (Öncü, 1993). Ayrıca önceki dönemde olduğu gibi bu dönemde de ulaşım planları büyük yatırım gerektiren ulaşım sistemlerinin kurulması yönelik hazırlanan etütler ile sınırlı kalmış ve bu etütler hayata geçirilmemiştir. 1985-1986 yılları arasında ise, kalkınma planlarında raylı sistemlerinin yapılabilmesi için şart koşulan ulaşım etüt çalışmaları 30 kentte yapılmıştır. Raylı sistem üreticileri bu dönemde mali destekler vererek Türkiye pazarını değerlendirmeye çalışmışlardır. Türkiye’de kentler için yapılan ulaşım planlama ve etüt çalışmaları incelendiğinde; hemen hemen % 80’nin 1985 öncesinde yapıldığı, % 72’sinde konut anketi ve trafik sayımına yer verildiği, % 30’unda imar ilişkisi bulunmadığı, % 56’sının tüm ulaşım modlarını içerdiği, % 52’sinin raylı sistem önerdiği, % 16’sında çevre dostu ulaştırma sistemlerinden bahsedildiği görülmektedir (Özalp ve Öcalır, 2008: 90).

Planlama, ulaşım projelerinin soyut kararlar yumağından oluşan ilk aşamasıdır. Ulaşım projeleri sırasıyla; planlanır, tasarlanır, imal edilir ve işletmeye alınırlar. En uygun proje planlama sürecinde belirlenerek nihai proje tasarlanır. Planlama sürecinin hakkı verilmezse projenin istenileni veremeyecektir. Ayrıca projenin yenilenmesi durumunda; yapılan harcamalar ve dışsal olumsuzluklar ile değişiklik masrafları maliyetin artmasına sebebiyet verecektir. Böylece projenin getirisinden çok götürüsü olacaktır. Ancak ve ancak planı ve tasarımı yapılmış olan projelerin hedef ve amaçlarına ulaşma şansı yüksektir. Planlama aşamasında karar vericilere büyük görevler düşmektedir; Karar sürecinde yer alanlar meslek etiği çerçevesinde ulaşımın yatırımlarının öneminin bilinciyle toplumsal çıkarlar doğrultusunda karar vermeli ve kurumlarda bu hassasiyetle çalışmalıdır (Şahin, 2016: 37).

1.3.3.7. İnsan Kaynakları Sorunu

2017 yılı verilerine göre ulaştırma alanında istihdam edilen kişi sayısı 13.3 milyon kişi olup (www.bts.gov, E.t.19.01.2020), Türkiye’de 2014 yılı verilerine göre ulaştırma hizmetlerin istihdam edilen personel sayısı yaklaşık 1.5 milyon kişidir. Ulaştırma türleri içerisinde en çok personel sayısı ise kara yolu ulaştırma sistemindedir (TOBB, 2017: 80). Merkezi ve yerel yönetimler ile kamu ve özel işletmeleri tarafından ulaştırma hizmeti ve yatırımlarının sunumunda yeterli sayıda nitelikli insan gücüne ihtiyaç duyulmaktadır.

Ayrıca niteliksiz personel sayısının fazla olmasına karşılık nitelikli personel sayısının yetersiz olması ulaştırma politikalarının başarıya ulaşamamasının sebepleri arasında gösterilebilmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 1962). Nitelikli personel yetiştiren kurum ve kuruluşların hiç veya yeterli sayıda olmaması ulaştırma hizmetlerinin geleceğini tehdit etmektedir. Merkezi yönetimlerin siyasi kararları nitelikli personel sayısında azalmaya yol açarken işin ehli olmayan kişilerin iş başına geçmesine neden olabilmektedir (TMMOB, 2018: 32).

Ulaştırma sektöründe nitelikli personelin siyasi ve ekonomik sebeplerden dolayı ihtiyaç duyulan yere istihdam edilememesi, ayrıca nitelikli personelin düşük ücret sebebiyle kurum ve işletmelerde çalışmayı bırakması ulaştırma hizmetlerinin kesintiye uğramasına neden olmaktadır (TÜBİTAK, 2003: 15). Yeterli ve nitelikte

personelin olmaması; yolcu ve yük taşıma seferlerinin iptal edilmesine, yeni seferlerin açılmamasına vd. aksaklıklara sebep olmaktadır (UB, 2005: 65).

Nitelikli personel yetersizliğinin temel sebebi eğitim yetersizliğidir. Özellikle bilgi teknolojilerini kullanan hava yolu, deniz yolu ve demir yolu ulaştırma sektörlerinin nitelikli iş gücü ihtiyacı yüksek seviyelerdir. Bu sebeple pilot, hava kontrolörü, hızlı tren makinisti, kaptan ihtiyacı önemini korumaktadır (Kaya S. , 2008). Hava yolu ulaştırma sektörünün gün geçtikçe büyümesi öncelikli olarak pilot ve teknisyen ile diğer nitelikli personel ihtiyacını yükseltmektedir.

Ulaştırma ve lojistik eğitim-öğretiminde karşılaşılan temel sorunlar şu şekildedir (TOBB, 2012: 60):

- Yüksek rekabet karşılayabilecek yetişmiş insan gücünün kısıtlı olması,
- Üniversitelerde yeterli eğitimcinin olmaması,
- Müfredatın bütüncül olmaması ve içerisinde çelişkileri barındırması,
- Araştırma ve uzmanlaşmanın sığ kalması,
- Bilgi ve belgelerin yetersizliği,
- Uygulamanın ve staj programlarının yetersiz olması,
- Lojistiğin ana bilim dalı kabul edilmemesidir.

Türkiye’de ise üniversitelerde verilen eğitimlerin çağdaş normlara ve teknolojik gelişmelere uygun olmadığı, ulaştırmayı sadece mühendislik olarak gören bir anlayışın hakim olduğu görülmektedir. Oysaki ulaştırmanın mühendislik dışında iktisadi ve idari boyutları yadsınamayacak derecede önemli bir meseledir (Candemir, 2009). Ayrıca farklı sebeplerden dolayı ulaştırma eğitim kurumlarının kapatılması kalifiyeli personel sıkıntısı yaşanmasına neden olmaktadır. Ulaştırmaya sığ bir bakış açısıyla yaklaşılması, ulaştırmanın trafik olarak görülmesi gibi algı sorunları ulaştırmanın sadece ders olarak verilmesine neden olmaktadır (docplayer.biz.tr, E.t.: 11.01.2020).

Nitelikli personel sıkıntısı çekilmemesi için; meslek içi eğitimler verilmeli, ulaştırma alt sektörlerinin ihtiyaç duyduğu niteliklere sahip personel kaynağının sağlanmasına yönelik eğitim kurumları ve dersler açılmalı, bu derslerde teknolojik gelişmelere uygun olmasına dikkat edilmeli, uygulamalı dersler ve staj eğitiminin nitelikli olmalı, ulaştırma konusunda uzman ve akademisyen yetiştirilmeli, nitelikli

personellere yeterli ücretler ödenmelidir. Bununla birlikte nitelikli personeller korunmalı, atama ve ödül sistemi liyakatli olmalı, kurumdan ayrılmalarına neden olan sebepler ortadan kaldırılmalı ve personelin çalışma şartları iyileştirilmelidir (UB, 2005: 170).

1.3.3.8. Maliyet ve Finansman

Ulaştırma hizmetlerinin kamusal nitelik taşımasında ulaştırma yatırımları için gerekli olan finansman ile işletme maliyetlerin yüksek olmasının etkili olduğu yadsınamaz. Ulaştırma hizmetlerinin maliyetli ve yüksek olmasına rağmen getirisinin yüksek oluşu sebebiyle liberal ekonomiye sahip ülkelerde merkezi ve yerel yönetimlerin dışında özel işletmelerde ulaştırma hizmeti vermektedir. Bu nedenle hem yolcu hem de yük ulaştırma hizmetleri yönetim ve işletme açısından kompleks bir yapıya bürünmüştür. Ulaştırma sisteminin kompleks yapısının belli sınırlar içerisinde devlet müdahalesi ile yönlendirilmesi gerekmektedir.

Ulaşım hizmetleri ve yatırımları kar etmek amacından ziyade sosyal devlet anlayışının bir gereği olarak sunulmaktadır. Ulaştırma yatırımları için gerekli olan finansman vergiler ve kullanım bedelleri ile karşılanmaya çalışılmaktadır. Ancak bu kaynaklar ulaştırma yatırımlarının gerektirdiği yüksek finansman ihtiyacını karşılayamamaktadır (Öncü, 2003: 70). Bu nedenle kentsel ulaştırma yatırımları için duyulan kaynak ihtiyacı yerel yönetimlerin bütçesini aşması durumunda merkezi yönetim bütçesinden; ulusal yatırımlar için gerekli kaynak ihtiyacı merkezi yönetim bütçesini aşması durumunda ise uluslararası finans kuruluşlarından yararlanılmaktadır (Öncü, 2007: 19). Bununla birlikte kamusal kaynakların yetersiz kaldığı durumlarda yüksek maliyet gerektiren ulaştırma yatırımları için Kamu Özel İş Birliği (KÖİ) vb. iktisadi uygulamalar ile ulaştırma yatırımları gerçekleştirilmeye çalışılmaktadır (Rodrigue, 2006). Kaynak çeşitliliğinin artırılmaması, fiyatlandırmalarının etkin şekilde oluşturulup toplanılmaması ve ulaştırma gelirlerinin sadece ulaştırma için kullanılmaması ulaştırma sektöründe finansal güçsüzlüğe yol açmaktadır.

Özel işletmelerin ulaştırma altyapı ve hizmetlerinin aldığı payın gün geçtikçe artmasıyla birlikte merkezi ve yerel yönetimlerin ulaştırma gelirleri düşerken ulaştırma maliyetleri yükselmektedir. Bu durumda tabiri caiz ise ulaştırma sektörü kendi yağında kavrulamamaktadır. Bununla birlikte kamu ve özel işletmeler

tarafından sunulan ulaştırma altyapı ve hizmetlerinden elde edilen kullanım bedelleri, vergiler vd. kaynakların toplanması, dağıtılması belli kriterler ve ilkeler içerisinde gerçekleştirilmemektedir (Öncü, 2003).

Küreselleşme ile birlikte ticaret amaçlı olsun başka amaçlı olsun mal ve hizmetlerin sunumunda ulaştırma sektörünün önemi gün geçtikçe artmaktadır. Mal ve malzemelerin bir yerden başka bir yere taşınmasında satıcılar ve alıcılar ile bir yerden başka bir yere seyahat etmek isteyen yolcular ulaştırmanın ucuz olmasına dikkat ederek maliyetleri düşürmek istemektedirler ve buna ek olarak ulaştırma hizmetinin hızlı ve güvenli olmasına dikkat etmektedirler.

Küreselleşme ticarete yeni bir perspektif kazandırmıştır. Artık satıcılar yerel ve ulusal pazarların dışında bulunan talepleri karşılayabilmek ve rakipleri ile yarışabilmek için mücadele vermektedir. Bu paradigmasal değişimin en hızlı, en ucuz, en güvenilir ulaştırma hizmetinden yararlanılmasını zorunluluk haline getirmiştir (Kılıcı, 2017: 74).

Ulaştırma işletmeleri, küresel ekonominin ihtiyacı olan hızlı, ekonomik, erişilebilir ve güvenli bir ulaştırma hizmetini sunabilmek için giderlerini azaltmak, gelirleri arttırmak, müşteriilerine sunacağı hizmet kalitesini arttırarak rakipleri ile mücadele edebilmek mecburiyetindedir.

Ancak ulaştırma kurum ve kuruluşlarının birçok gider ve maliyetleri bulunmaktadır (www.pau.edu.tr, E.t.: 15.01.2020); yatırım giderleri, araştırma ve geliştirme giderleri, dışarıdan alınan hizmetler, yakıt ve yağ masrafları, araç yıpranma payı, araç alımı ve bakımı, yol yapım, bakım ve onarım giderleri, sigorta ve vergi giderleri, personel giderleri, mal ve malzeme alım giderleridir.

Ulaştırma kurum ve işletmelerinin çok fazla gider ve maliyetlerinin olmasından dolayı ulaştırma kurum ve kuruluşlarının en büyük sorunları arasında maliyetler gelmektedir. İşletme kaynaklarının etkin ve verimli kullanılamaması ulaştırma işletmeleri ve hizmetinin zarar görmesine neden olmaktadır. Ulaştırma işletmelerinin teknolojik gelişmeleri takip edememesi araştırma ve geliştirme (AR-GE) birimlerine yeteri kadar yatırım yapılamaması ulaştırma işletmeleri ve hizmetinin geleceğini tehdit etmektedir. Özellikle işletmelerin araştırma geliştirme çalışmalarına önem vermesi gerekmektedir. Ancak AR-GE çalışmalarının işletmelere ve devletlere maliyet oluşturması sebebiyle ya yapılamadığı ya da yeterli düzeylere

ulaşamadığı görülmektedir. Bununla birlikte yeni teknolojiler ve modern araçların kullanımı için birçok işletmenin yeterli sermayeleri bulunmamaktadır.

Özellikle kent içi ulaştırma işletmeciliğinde maliyetlerin işletmeler için büyük sorun olduğu görülmektedir. Kent içi toplu taşıma sistemlerinin özel şirketler tarafından yapıldığı, birçok şirket bulunduğu, münferit çalışan işletmelerin varlığı ve şirketler arasında bir bütünlük olmaması göz önünde tutulduğunda ulaştırma hizmetinin verimli ve etkin sürdürülebilmesi ile yerel ve merkezi yönetimlerin kar elde edebilmesi mümkün görünmemektedir. Toplu taşıma şirketlerinin belirli standartlara sahip olmaması, özel işletmelerin sadece kar amacı gütmesi ve tekelleşmiş olması şirketlerin kendilerini yenilememesini teşvik etmektedir. Örnek vermemiz gerekirse; Elektronik Ücret Toplama Sistemleri (EÜTS) kent içi toplu taşıma sistemlerinin daha etkin ve verimli olmasını sağlayan bilgi teknolojisidir. Ancak birçok kentte EÜTS bulunmamaktadır. Klasik işletmeciliğin birçok yerleşim biriminde devam ettiği görülmektedir. Bununla birlikte fiyatlandırma ve ücret toplamada farklı uygulamaların ve düzensizliğin olması ulaştırma hizmetlerinin etkinliğini ve verimliliğini düşürerek maliyetleri arttırmaktadır. Bu sebeple kent içi ulaştırma hizmetleri arasında aktarmalı yolcuğu sağlayarak ulaştırma modlarının bütüncül olmasını sağlayan EÜTS'ler ile toplu taşıma daha çekici ve cazip hale getirilmelidir (Acar, 2004: 36).

Kara yolu ulaşımında otomobil ve ağır vasıtalarının yoğun olarak kullanılması trafik sıkışıklığı ve altyapı sorunlarına yol açarak maliyetlerin artmasına neden olmaktadır. Buna karşılık toplu taşıma sistemlerinin yoğun kullanıldığı, tramvay ve otobüs gibi toplu taşıma sistemlerinin kendilerine tahsis edilmiş yollarda yapılmasıyla ulaştırma hizmetlerinde hız ve güvenilirlik, hizmet kalitesi, talep artışına bağlı gelirler artarken işletme maliyetinin düştüğü görülmektedir.

Kentsel ihtiyaçlar kent içi ulaşım talepleri oluşturmaktadır. Ulaşım taleplerinin analiz edilerek talepleri karşılayabilecek ekonomik ve hizmet kalitesi açısından en uygun toplu taşıma sisteminin belirlenmesi ulaştırma işletmeciliğinin sürdürülebilmesinde kilit rol oynar. Şöyle ki kentiçi raylı ulaştırma sistemleri ilk yatırım maliyeti yüksek olmasına karşılık (Acar, 2004: 35) yüksek kapasite, düşük işletme maliyeti, enerji verimliliği, yeşil dostu, güvenli oluşu ve iz başına düşen taşıt sayısının az olması vb. sağladığı avantajlar raylı sistemleri her ne kadar çekici yapsa

da yeterli talep olmayan bölgelerde raylı sistemlere geçilmesi işletmelerin zarar etmesine yol açarak ek maliyet oluşturacaktır. Yanlış uygulanan politikalar telafisi güç maliyetlere yol açmaktadır (Yıldıztekin, 2015: 510).

Yük ve yolcu ulaştırma sistemleri finansman ve maliyet problemi yaşamaması için finansal kaynakların çoğaltılması, kaynakların etkin ve verimli kullanılması, fiyatlandırma politikalarının politikacıların isteklerine göre değil bilimsel araştırmalar çerçevesinde hakkaniyet çerçevesinde oluşturulması, ulaştırma işletmelerinin maliyet ve giderlerinin azaltılmasına yönelik önlemlerin alınması gerekmektedir (Öncü, 2003). Ulaştırma hizmetinin finansmanı konusunda yeni yaklaşımlar geliştirilmelidir. Kullanan öder mantığı ile hareket edilerek sadece toplu taşımayı kullananların değil, yolları kullananlar ile trafiğe neden olan kişilerinde ücretlendirme sistemine dâhil edilerek ulaştırma hizmetleri finanse edilmelidir (Acar, 2004: 36).

1.3.3.9. Bilgi ve Veri Sorunu

Ulaştırma politikalarının sağlam bir zemin üzerinde oluşturulabilmesi, ulaştırma planı ve organizasyonun sürdürülebilir olması, ihtiyaç olan yatırımların yapılabilmesi ancak ve ancak doğru, sağlıklı, düzenli bir ulaştırma veri tabanı ile mümkündür. Ulaştırma veri tabanı yöneticilere sancılı geçen karar verme süreçlerinde rehberlik etmektedir. Bu sebeple veri tabanının durumu ulaştırma hizmetlerinin kalite ve sunumunu büyük ölçüde etkilemektedir. Özellikle ulaştırma sektörü ve hizmetleri kapsamında birçok yapının bulunması ve bu yapıların eğitime ve araştırmaya, bilgiye yeterli önemi vermemeleri ulaştırmanın geleceği açısından sorun teşkil etmektedir (docplayer.biz.tr, E.t.: 11.01.2020). Özellikle yerel yönetimlerde ulaşımaya ait veriler ve arşivlerin bulunmaması, mevcut verilerin ise paylaşılmaması sorunsalı yaşanmaktadır (Batur, 2017: 18). Ulaştırma bilgi sistemine erişimin kısıtlı olması ile kurumlar, üniversiteler arasında bilgi akışının yetersiz oluşu ulaştırma sektöründe verilerin bilgiye dönüştürülmesine engel teşkil etmektedir. Bununla birlikte kurum içerisinde bilgi akışının yetersiz olması ulaştırma organizasyonunda verimliliği ve etkinliği düşürür. Bilgi ve donanım yönünde gelişmiş personelin sahip olduğu tecrübeleri aktarmaması bilgi cimriliği yapması ulaştırma işletmeleri ve kurumları için önemli bir sorun teşkil etmektedir (TOBB, 2014: 96). Yük veya yolcu taşımacılığında sefer sayısı ve güzergâh seçiminin

toplanan veri ve bilgiler ışığında yapılmaması durumunda taşıma araçları kapasitelerinin çok altında veya çok üstünde yük veya yolcu taşımak zorunda kalabilmektedir. Ulaştırma arz edilirken talep cinsi ve miktarının bilinmemesi ulaştırma hizmetlerinin deneme yanılma yolu ile oluşturulmasına, bu da etkinlik ve verimliliğin düşmesine neden olmaktadır (docplayer.biz.tr, E.t.: 11.01.2020). Veri sorunlarının çözümü kısa, orta ve uzun vadelidir. Veri sorunları ile mücadele etmek ve veri tabanı oluşturmak meşakkatli, masraflı ve yorucu bir süreçtir. Bu sebeple sağlam bir veri ekibinin ve finansal kaynağın oluşturulması gerekmektedir. Veri tabanları; çerçevesi, aşaması ve yetkilisini belirten hukuksal bir zemin üzerinde stratejik bir planlama yapılarak oluşturulmalıdır (Yardım ve Erel, 2003: 177).

1.3.3.10. Eski Ulaştırma Araçları

Teknoloji geliştikçe yeni ve daha üstün niteliklere sahip ulaştırma araçları üretilmektedir. Yeni üretilen araçların daha güvenli, daha konforlu, daha hızlı olması dolayısıyla ulaştırma hizmetlerinin kalitesinin artması ulaştırma hizmetlerine talebi arttırmaktadır. Ancak ulaşım araçlarının eski ve yaşlı olması bir dizi ulaşım sorunlarını da beraberinde getirmektedir. Kazaların teknik sebeplerine bakıldığında kazaya karışan araçların eski oldukları ömürlerini tamamladıkları görülmektedir. Toplu taşıma araçlarının eski olması yolculuk konfor ve hızını büyük oranda düşürmektedir. Bununla birlikte eski araçların yeni araçlara göre yaydıkları gaz emisyonu ve gürültü miktarı daha fazla olmaktadır.

1.3.3.11. Altyapı ve Üstyapı Problemleri

Birçok ulaştırma sorunu altyapı ve üstyapının durumu ile yakından ilgilidir. Tesislerin ve altyapının yetersiz olması ve yolların trafik akışı ve güvenliğine uygun tasarlanmaması, bakım ve onarımlarının zamanında gerçekleştirilmemesi kazalara ve aksaklıklara sebep olmaktadır. Özellikle sürdürülebilir ulaştırma altyapısının yetersiz olması ulaştırmanın geleceği açısından tehlike oluşturmaktadır (Rodrigue, 2006). Altyapı çalışmaları sebebiyle trafiğe çıkan ağır tonajlı araçlar geçtikleri güzergâhlarda trafik güvenliğinin tehlikeye düşmesine ve trafik yoğunluğunun artmasına neden olur (docplayer.biz.tr, E.t.: 11.01.2020). Altyapı çalışmalarının plan çerçevesinde yapılmaması kent yaşam kalitesi olumsuz etkilemektedir. Altyapı çalışmalarının programsız ve plansız sürdürülmesi üstyapısı tamamlanan yolların tekrardan kazılması yol açarak kısır döngüye neden olur. Altyapı çalışmalarının

program ve plan çerçevesinde yapılması çalışmaların aynı anda başlanıp bitirilmesini sağlayarak üstyapının tekrardan tahrip edilmesi ve ekonomik maliyetlerin oluşmasının önüne geçecektir (Özdemir vd., 2016: 417).

1.3.4. Ulaştırma Sorunlarının Çözümü

Ulaştırma sorunlarının birçok sebebi olması ve bu sebeplerin birbiri ile ilintili olması göz önünde bulundurulduğunda ulaştırma sorunlarına yönelik geliştirilen çözüm yaklaşımlarının birlikte değerlendirilmesi ve kısa, orta ve uzun planlar doğrultusunda hareket edilmesi gerekmektedir.

1.3.4.1. Planlama Yaklaşımı

Kentlerde arazi kullanımının yoğunlaştırılması toplu ulaştırma hizmetlerinin sunumunu kolaylaştırarak ulaştırma maliyetlerini düşürmekte ve özel araç kullanımının azalmasına yol açmaktadır (Acar, 2004: 33). Bu sebeple seyrek arazi kullanımının terk edilmesi ulaştırma ve arazi kullanımlarının uyumlu olmasına dikkat edilmesi ulaştırma sorunlarının çözümünde etkinliği arttıracaktır (docplayer.biz.tr, E.t.: 11.01.2020). Ancak yoğunlaştırma trafik tıkanıklığına yol açabileceğinden kademeli yoğunlaştırma yapılmasına özen gösterilmelidir (İlıcılı vd., 1996: 9). Bununla birlikte ulaştırma alt sektörleri arasında uyumu gözeten, çevreci, insan odaklı, toplu taşımayı teşvik eden, özel araç kullanımını kısıtlayan, iktisadi, güvenli planlama yaklaşımının özümzenmesi ve uygulanması gerekmektedir.

1.3.4.2. Sürdürülebilir Ulaştırma Politikalarının Benimsenmesi ve Uygulanmasında Kararlılık Gösterilmesi

Merkezi ve yerel yönetimlerin bilimsel verilere dayalı sürdürülebilir ulaştırma politikaları benimsemesi ve uygulanmasında kararlılık göstermesi ulaştırma planlarının tozlu raflarda kalmasını engelleyecek ve yatırımlarının tutarlılık ve doğruluk derecesini yükseltecektir.

Kentsel alanlarda araç trafiğine kapalı sadece yayaların kullanımına ayrılmış yolların yapılmasına önem verilerek kentlerde hareketliliğin ve yaşam kalitesinin yüksek tutulması gerekmektedir (Akbulut, 2016: 349). Bununla birlikte kentsel alanlarda; arazi kullanımını gözeten, toplu taşımayı destekleyen, özel araç kullanımını kısıtlayan bütüncül politikanın oluşturulup uygulanması ulaştırma sorunları ile mücadeleyi somutlaştıracaktır (Acar, 2004: 36). Düzenleyici ve caydırıcı

politikalar ile özendirici politikaların birlikte uygulanması gerekmektedir. (Batur, 2017: 10). İkisinden bir tanesinin kullanılması politikaların amacına ulaşmasını engellemektedir. Aynı şekilde talep yönetimi politikaları, arz yönetimi ve arazi kullanımı yönetimi politikaları ile birlikte uygulanmalıdır.

1.3.4.3. İşletme Etkinliği ve Verimliliğinin Arttırılması

Ulaştırma işletmeciliğinin rekabetçi ve inovatif olması değişen ve gelişen ulaştırma taleplerine hızlı cevap verebilmesi ulaştırmanın sürdürülebilir olmasında ve ulaştırma sorunlarının çözümünde etkin rol oynamaktadır (Acar, 2004:36). Bu sebeple özelleştirme ve liberal ulaştırma politikaların ortaya çıkışının temel sebebi ulaştırma işletmeciliğinin etkin ve verimli olmasının sağlanmasıdır.

1.4. ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ

Ulaştırma sistemlerinin altyapıya, mekâna, kullanıcı ve mod sayısına göre sınıflandırılması mümkündür.

Tablo 4: *Ulaştırma Türlerinin Sınıflandırılması*

Altyapı Türüne Göre	Mekâna Göre	Kullanıcı Sayısına Göre	Mod Sayısına Göre	Sürdürülebilirlik
Kara Yolu	Kentsel	Bireysel	İntermodel	Yaya
Su yolu	Şehirlerarası	Toplu	Multimodel	Bisiklet
Demir Yolu	Bölgesel		Kombine	
Hava Yolu	Bölgeler Arası			
Boru Hattı	Ulusal			
Konveyör	Uluslararası			
Uzay				

1.4.1. Mekâna Göre Ulaştırma

Geçmişten günümüze insanlar merak, barında, beslenme, üreme ve güvenlik ihtiyaçlarını gidermek amacıyla yaşadıkları bölgelerden farklı bölgelere ulaşım sağlamışlardır. Ulaştırma kent içinde olabileceği gibi kentler arası, bölgeler arası, kıtalar arası, uluslararası olabilmektedir.

1.4.1.1. Kent İçi ve Kentler Arası Ulaştırma

Hint-Avrupa dil ailesine bağlı, İran kökenli antik bir dil olan Soğdça'dan Türkçeye geçen “kend” kelimesi Orta Asya'da bulunan şehirler için sıkça kullanılan bir kelimedir. Çimkent, Taşkent, Yarkend, Semerkant kent kelimesinden türetilmiş

şehir isimleridir. Kent kelimesi İspanyolca'da "ciudad", İtalyanca'da "citta", Fransızca' da "Cite", İngilizce' de "City", eski Yunancada "pólis" kelimesinin karşılığıdır (erayaktepe.wixsite.com, E.t.: 28.12.2019).

Kent; bir kent hudutları dahilindeki ortak hayat içinde teşkilatlanmış hukuken hür insanlardan kurulu bir devlet topluluğu (Umur, 1974: 5); örgütlenme aşamasına varmış, kendine özgü nitelikleri bulunan bir toplumsal yerleşim birimi (Kaypak, 2013: 81); tarihsel ve toplumsal çıkış noktası olarak, kendi kendini yöneten ve bir arada oturan bir topluluğun iskân ettiği ve buna bağlı olarak örgütlendiği mekânı ifade etmektedir. Kentler, nüfus ile sanayi ve hizmet sektörlerinin yoğun olmasına karşılık tarımsal faaliyetlerin seyrek olduğu yerlerdir. Kentler bu özellikleri ile kırsal yerleşim alanlarından ayrılır (Kaypak, 2013: 82). Kentleşme;

"Sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması ve bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında, artan oranda örgütlenme, işbölümü ve uzmanlaşma yaratan, insan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikimi süreci olarak tanımlanmaktadır" (Keleş, 2002: 19).

Kentleşmenin başlangıcı olmamakla birlikte tarım devrimi ile yerleşik hayata geçilmesi kentleşmenin başlangıcı olarak kabul edilmektedir (Es ve Ateş, 2010: 206). Kentleşme katalizör görevi görerek toplumsal değişimde rol alır. Nüfus artışı ile beraber sanayileşme, demokratikleşme toplumsal değişim sonucu kentleşme olgusu ortaya çıkar (Kongar, 2003). Kentleşme ile ulaşım birbiriyle sıkı sıkıya bağlı kavramlardır. Kentleşme süreciyle; kent çapının büyümesi ile birlikte ulaşım süresi ve maliyeti artmakta, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlar doğrultusunda kentlilerin hareket etme ihtiyacı artmasıyla ulaşım hizmeti beklentileri farklılaşmakta, nüfus artışı karşısında yetersiz kalan ulaşım hizmetleri kentin önemli sorunları haline gelerek kent yaşamı olumsuz etkileyebilmektedir.

Sanayi devrimi ile birlikte kentleşme ve kent nüfusunda artış ivme kazanmıştır (Akbulut, 2016: 337). Ancak ulaşım bu gelişmelere cevap vermekte yetersiz kalmıştır. Yanlış ulaştırma politikaları ve diğer yönetsel hatalar ve eksiklikler, ulaşım altyapısının yetersiz oluşu, trafik sıkışıklığı gibi ulaşım sorunlarına yol açmıştır (UB, 2005: 43).

Kent içi ulaştırma, bireylerin kent içerisinde sosyal ve ekonomik ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla yer değiştirmelerini sağlayan sistemler bütünüdür (Kaya, 2012: 15). Kent içi ulaştırma, ekonomik, sosyal ve kültürel arazi kullanımlarının birbiriyle

etkileşimleri çerçevesinde ele alınması gereken çok fonksiyonlu bir alandır (Akbulut, 2016: 337). Kent içi ulaştırma; kentlilerin eğlence, eğitim, iş, sağlık gibi sosyal ve ekonomik ihtiyaçları karşılamak amacıyla kent sınırları içerisinde günlük olarak yapmış olduğu seyahatlerdir. Kentin alt yerleşim yerleri köy, mahalle, banliyö, ilçe içerisinde veya bu yerleşim yerleri arasında da gerçekleşen erişilebilir hareketler kent içi ulaştırma kapsamındadır.

Batı da kentiçi ulaşım; felsefesi, politikaları, kavramları, kuram ve uygulama örnekleri (model), stratejileri ile kentsel, hatta ulusal bağlamın içine yerleştirilen, oluşturulan akademi içi ve dışı literatürüyle yerleşik bir disiplin anlaşılır (Ayataç, 2016: 31). Kent içi ulaştırma hizmetlerinde ağırlıklı olarak kara yolu ulaştırması kullanılmakla birlikte demir yolu ve su yolu ulaştırma sistemleri de kullanılmaktadır. Hava taksi gibi hava yolu ulaştırma sistemleri nadir de olsa kent içi ulaştırma hizmetlerinde özel amaçlar doğrultusunda kullanılmaktadır. Maliyetli olmasından dolayı hava yolu ulaşımı kent içi ulaştırmada pek tercih edilememektedir. Ancak kent içerisinde hava yolu ulaştırma sistemlerinin kullanılması ile ilgili çalışmalar sürmektedir. Volocopter bu çabalara verilecek örnekler arasındadır. Trafik yoğunluğunun fazla, arazi kullanım olanaklarının kısıtlı olduğu kentlerde (Singapur, Hong Kong, Taipei, New York) Volocopter deneme uçuşları ve durak yerleri yapımı sürmektedir (www.havayolu101.com, E.t.: 28.12.2019). Kentler arası ulaşım ise birbirinden idari ve ekonomik özellikleri farklı, uzmanlaşma ve iş bölümünün yoğun olduğu yerleşim alanları arasında malların, hizmetlerin ve insanların yer değiştirmesidir. Kentler arası ulaşım, kent içi ulaşım göre daha uzun süreli ve mesafelidir.

1.4.1.2. Bölgesel ve Bölgeler Arası Ulaştırma

TDK'ya göre bölge: 'sınırları idari, ekonomik birliğe, toprak, iklim ve bitki özelliklerinin benzerliğine veya üzerinde yaşayan insanların aynı soydan gelmiş olmalarına göre belirlenen toprak parçası, mıntıka' olarak tanımlanmaktadır (sozluk.gov.tr, E.t.: 12.12.2019). Bölge (region) coğrafyanın önemli bileşenlerinden bir tanesidir. Bölge ülkelerinin bir alt kademesi iken kentin ise bir üst kademesini oluşturur.

Bölgeyi “şekilsel (homojen / tekdüze) ve fonksiyonel olmak üzere iki türe ayırmak mümkündür. Homojen bölge; doğal ve beşeri özellikleri dikkate alarak

oluşturulur. Homojen bölgenin; iklim, yer şekilleri, nüfus, bitki örtüsü, denize olan uzaklığı ve gelişmişlik düzeyi kriterlerine göre adlandırılması mümkündür. Fonksiyonel bölge ise; ekonomik ve kültürel özellikler dikkate alarak sınıflandırma yapmaktadır (Koç ve Aksoy, 2012: 323). Günümüzde merkezi yönetimlerin ülkenin mekânsal örgütlenmesini daha iyi anlayabilmeleri için fonksiyonel bölgenin şekilsel bölge kademelendirilmesine tercih edilmesinin daha verimli olacağı ileri sürülmektedir (Tümertekin ve Özgüç, 1998). Fonksiyonel bölge; bütünlüğü kendi içerisinde hareket yapısı ile ilgili olan, ulaşım ve iletişim yol güzergâhları ile birbirine bağlanan ticari alanlardır (Kostbade, 1968: 7). Coğrafi yakın bölge ise, yük taşımacılığını içeren daha çok bölgesel ekonomi temelli ilişkilerin ortaya çıktığı bir düzeydir (Kalaycıoğlu, 2017: 135).

İnsanlar yaşadıkları kentin bulunduğu bölge sınırları içerisinde yapmış olduğu seyahatler bölgesel ulaştırma kapsamında değerlendirilirken bölge sınırları dışına yapılan seyahatler ise bölgesel ulaştırma olarak tanımlanmaktadır. Başka bir ifade ile kentler arası ulaşımında kentlerin farklı bölgelerde olması durumunda gerçekleştirilen ulaştırma bölgeler arası ulaştırma olarak nitelendirilmektedir. Ekonomik ve sosyal farklılıkların yüksek olduğu bölgeler arasında bölgesel ulaştırma yoğun olarak gerçekleşir.

1.4.1.3. Ulusal ve Uluslararası Ulaştırma

Sadece bir ülke sınırları içerisinde gerçekleşen, yarar sağlamak amacıyla yapılan yer değiştirmelere ulusal ulaşım denirken, kalkış ve varışın farklı ülke sınırları içerisinde gerçekleştirilmesine uluslararası ulaşım denilmektedir. Ulaştırma sektöründe meydana gelen teknolojik gelişmeler sayesinde şehirler ve ülkeler birbirlerine yakınlaştırmıştır. Mal ve hizmetlere ulaşmak kolaylaşmıştır. Küreselleşme ile birlikte, ulusal sınırların kalkması ve vize muafiyetleri uygulanması uluslararası hareketliliğe ivme kazandırmıştır. Küreselleşme sonucunda mal ve hizmetlerin hızlı, güvenilir, ekonomik bir uluslararası ulaşım ile taşınması önem kazanmıştır.

1.4.2. Altyapı Türüne Göre Ulaştırma

Ulaştırmayı altyapı türüne göre sınıflandırmak mümkündür. Kullanılan altyapıya göre ulaştırma; kara yolu ulaştırması, su yolu ulaştırması, demir yolu

ulaştırması, hava yolu ulaştırması, boru hattı ulaştırması, konveyör ulaştırması ve uzay ulaştırması olmak üzere yedi farklı türden oluşmaktadır.

1.4.2.1. Kara Yolu Ulaştırması

Kara üzerine yapılmış yollarda yolcu ve yük taşımacılığının, kara taşıtları (bisiklet, motorlu taşıtlar) başta olmak üzere, fiziksel g¼¼ ve at, ök¼¼ vb. evcilleştirilmiş kara hayvanlarının kullanıldığı ulaştırma tür¼¼dür. Kara yolu ulaştırması insanlık tarihi kadar kökl¼¼ bir ge¼¼miři bulunmaktadır. İnsanlar ilk olarak yaya olarak ulaşım ihtiya¼larını ve diğer ihtiya¼larını gidermişlerdir, ardından sırasıyla evcil hayvanlar, bisiklet ve motorlu taşıtlar vasıtasıyla ulaşımlarını sağlamışlardır.

1.4.2.2. Demir Yolu Ulaştırması

Birbirine paralel iki demir hat üzerinde motor g¼¼c¼¼ne dayalı çekiciye (lokomotif) bağlı vagon vb. demir tekerlekli taşıtlar ile yük veya yolcu taşımacılığının yapıldığı ulaştırma tür¼¼dür. İlk yıllarında buhar g¼¼c¼¼ne dayalı bir sistem olarak ortaya çıkan demir yolu ulaştırma sistemi; buhar g¼¼c¼¼ne dayalı sistemlerin yerini elektrikli ve manyetik sistemlerinin ge¼¼mesiyle yeni bir döneme kapı aralamıştır.

1.4.2.3. Su Yolu Ulaştırması

Nehir, göl, deniz, okyanus vb. su alanları üzerinde kayık, vapur, gemi gibi suda yüzebilen ara¼lar vasıtasıyla yük ve yolcu taşımacılığının yapıldığı ulaştırma tür¼¼dür. Su yolu ulaştırması iç su yolu ve deniz yolu ulaştırması olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

1.4.2.3.1. Deniz Yolu Ulaştırması

Deniz ve okyanuslar üzerinde deniz ara¼ları vasıtasıyla yük ve yolcuların taşıdığı limanlar arasında ger¼çekleřtirilen su yolu ulaştırma tür¼¼dür.

1.4.2.3.2. İç Su Yolu Ulaştırması

Kara i¼erisinde kalan nehir, kanal ve göller üzerinde yapılan ulaşıma iç su yolu ulaştırması denilmektedir. Türkiye'de İmar Kanunu hakkında çıkarılacak yeni tasarıya göre iç su yolu; imar planı kararıyla yapay olarak oluşturulan ve deniz ara¼larıyla ulaşımın sağlandığı su ge¼çididir (www.aksam.com.tr, E.t.: 27.12.2019).

1.4.2.4. Hava Yolu Ulaştırması

Hava yolu ulaştırması, yarar sağlayacak bir amaçla hava araçlarıyla canlı ve cansız varlıkların taşınması sürecidir. Uzay ulaştırması da bir nevi hava ulaştırması olsa da çalışmamızda uzay ulaştırması hava ulaştırmasından ayrı olarak ele alınmıştır. Belli başlı hava yolu araçları zeplin, balon, helikopter, uçak olarak sıralanabilir.

1.4.2.5. Boru Hattı Ulaştırması

Boru hatları yardımıyla akışkan sıvıların veya gazların bir yerden başka bir yere taşınması sürecidir. Petrol, su, doğalgaz belli başlı boru hattı ile taşınan maddelerdir.

1.4.2.6. Konveyör Ulaştırması

Konveyör ulaştırması da uzay ulaştırması gibi çalışmamızın kapsamı dışında olsa da bu bölümde kısaca bilgi verilecektir. Yüklerin yüklenip boşaltılması amacıyla oluşturulan hareketli bant sistemine konveyör denilmektedir (UB, 2011). Bu sistemler genellikle ticari şirketler tarafından mal ve malzemelerin boşaltılması ve yüklenilmesi, başka yerlere hızlı bir şekilde taşınması amacıyla kullanılsa da bu sistemler ulaşım amacıyla da kullanılmaktadır. Bir yük veya yolcu taşıyıcı kabini bulunan ve bu taşıyıcının iletiminde kablolu veya kayışlı mekanizmaların kullanıldığı sistemine konveyör ulaştırması denilmektedir. Konveyör ulaştırmasının en bilinen çeşitleri ise teleferik, teleseyijdir.

1.4.2.7. Uzay Ulaştırması

Öncelikle belirtmek isteriz ki Türkiye'de uzay araştırmaları bilim, haberleşme ve güvenlik amacıyla kullanılmakta olup, Türkiye'de uzay araştırmalarının mevcut durumu göz önünde tutulduğunda Türkiye'nin uzay ulaşımından bahsetmek için erken olması sebebiyle uzay ulaşımı çalışmamızın kapsamı dışında tutulmuştur. Ancak bu bölümde kısaca uzay ulaşımı hakkında bilgi verilecektir.

Uzay ulaşımı çalışmalarının temelini iki süper güç olan ABD ve SSCB atmıştır. Bu ülkelerin uzay çalışmaları ilk meyvelerini 20. yüzyılın ortalarında vermeye başlamıştır. 1958 yılında ilk uydu Sputnik ile 1961 yılında uzaya giden ilk insan Yuri Gagarin uzay ulaşımının önemli basamaklarıdır. Bu iki süper gücün ardından Avrupa Birliği (AB) uzay sektöründe yer edinebilmek amacıyla 1975

yılında Avrupa Uzay Ajansını (ESA) kurarak önemli bir adım atmıştır (Servantie, 2014: 8).

Uzayın hukuksal çerçevesinin oluşturulması uzmanlar tarafından tartışılmaya devam etmekle birlikte bu konuda sahacı (spatialist; territorialist) yaklaşım ve işlevselci (functionalist) yaklaşım olmak üzere iki yaygın görüş cephesi bulunmaktadır. Sahacı yaklaşımı göre hava ile uzay arasında belirli kriterler çerçevesinde kesin bir sınırın çizilerek buna göre bir hukuksal altyapının oluşturulması öngörülmektedir. Hava sahası ile uzayın arasında belirlenecek sınırın kime ve neye göre, nasıl olacağına dair birçok farklı görüş bulunmaktadır (Cheng, 1997; Diederiks vd., 2008). Ancak yer yüzeyinin sıfır yüksekliğinden itibaren 100 km yüksekliğe kadar olan kısmın ötesi uluslararası teamüllere göre uzay sahası olarak kabul edilmektedir (Bal, 2013: 1475). Sahacı yaklaşımının amacı ulusal sınırların işgal edilmesini önleyerek uluslararası anlaşmazlıkların önüne geçmektedir. Yazımızda da uzaya sahacı yaklaşım perspektifinde uzay ulaştırması hava ulaştırmasından ayrı tutularak mekâna göre ulaştırma başlığı altında değerlendirilmiştir.

Uzay sektörünün sahip olduğu yüksek risk ve yatırımların maliyetli oluşu finansman sıkıntısına yol açmaktadır. Uzay yatırımları yüksek finansman gerektirdiğinden dolayı uzay ulaşımı ivmeli bir şekilde gelişme gösterememektedir. Büyük finans kuruluşları ile devlet kurumları uzay ulaştırmasının önemli aktörleridir. Bu nedenle uzay çalışmaları özellikle gelişmiş ülkelerde tarafından yapılabilmektedir. NASA (ABD), Federal Hava Ajansı (Rusya), JAXA (Japonya), CNSA (Çin), ISRO (Hindistan), Avrupa Uzay Ajansı (ESA), TÜBİTAK Uzay (Türkiye), CNES (Fransa) uzay araştırmaları yapan kurumlar arasındadır (Bozkurt ve Ercan, 2016: 6).

İşlevselci yaklaşıma göre ise uzay hukuku; araçların ve faaliyetlerin niteliğine göre belirlenmeli, hava ve uzay sınırı ayrımı yapılmamalıdır. İşlevselci yaklaşımı savunanlar bir sınırın belirlenmesinin uluslararası problemleri beraberinde getireceğini belirtmişlerdir. Belirlenecek sınır ya uzay çalışmalarını sınırlayacak ya da ulusların sınırlarını daraltarak menfaatlerini zedeleyecek ve uluslararası anlaşmazlıklara sebebiyet verecektir (Goedhart, 1996: 9). Genel olarak saha yaklaşımı ile işlevselci yaklaşımın ileri sürdüğü önermelerin birlikte ele alınması ve

hava-uzay sınırının uzay ve hava araçlarının özellikleri göz önünde bulundurularak oluşturulması uzay hukukunun daha sağlam bir zeminde kurulmasını sağlayacaktır. Uzay çağı ile uzay ulaştırmasının yeni bir boyut kazanacağı açıktır. Hava-uzay hukukunun, uluslararası bir sorumluluk olarak hukuksal çerçevesinin belirgin bir şekilde çizilmesinin önemi her geçen gün artmaktadır.

1.4.3. Kullanıcıya Göre Ulaştırma

Bireysel ve toplu ulaştırma olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

1.4.3.1. Bireysel Ulaştırma

Bireysel ulaştırma, bireylerin kendi çaba, olanaklarını kullanarak (yaya, bisiklet, özel otomobil vb.) başka kişilerin sunmuş olduğu ulaştırma hizmetlerini kullanmadan ulaşım ihtiyaçlarının karşılanmasıdır (Helvacı ve Karabulut, 2017: 215).

1.4.3.2. Toplu Ulaştırma

Toplu taşıma ulaşımı, yerel yönetimler veya özel şirketler tarafından yürütülen hizmet araçları ile (otobüs, metro, tramvay, vapur vb.) toplu yapılan taşıma türüdür (Helvacı ve Karabulut, 2017: 215).

1.4.4. Ulaşım Modu Sayısına Göre Ulaştırma

Yük ve yolcunun taşınmasında kullanılan ulaştırma türlerinin sayısını baz alan sınıflandırmadır.

1.4.4.1. Tek Modlu Ulaştırma

Kara yolu, deniz yolu, hava yolu, demir yolu, boru hattı, konveyör ulaştırması türlerinden sadece birinin kullanılarak yük ve yolcuların taşınmasına tek modlu ulaştırma denilmektedir. Tek modlu ulaştırma daha çok kısa mesafeler için tercih edilmektedir.

1.4.4.2. Çok Modlu Ulaştırma

İki veya daha fazla ulaştırma türünün kullanıldığı sistemlerdir. Çok modlu ulaştırmanın multimodal, intermodal ve kombine taşımacılık olmak üzere üç çeşidi söz konusudur. Çok modlu ulaştırma uzun mesafelerde tercih edilen bir ulaştırma türüdür.

1.4.4.2.1. İntermodal Ulaştırma

Multimodel ulaşırmadan farkı yükün ulaştırma modları arasında transferi sırasında taşıma kabında değişiklik yapılmaması ve elleçlenmemesidir. Transfer işleminin hızlı yapılması intermodel ulaştırma hizmetlerini daha cazip bir hale getirmektedir. Multimodel ulaşırmaya karşılık intermodel ulaşırmada birden fazla sözleşme düzenlenir (Vural vd., 2014: 77).

1.4.4.2.2. Multimodal Ulaştırma

Yükün iki veya daha fazla taşıma türü ile bir yerden başka bir yere taşınmasında yükün başka kaplara aktarıldığı ancak sözleşme, belge, sorumlunun tek olduğu çok modlu ulaştırma hizmetidir (Vural vd., 2014: 77).

1.4.4.2.3. Kombine Ulaştırma

Kombine ulaştırma, BM Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun (UNECE) 1991 tarihli Uluslararası Önemli Kombine Taşımacılık Hatları ve Bağlı Tesisleri Avrupa Anlaşması (AGTC) Sözleşmesi'nde yükün aynı taşıma kabı ile birden fazla taşıma türü ile taşınması olarak tanımlanmıştır (Milli Eğitim Bakanlığı, 2009). Ancak bu tanımın kombine ulaştırma ile intermodel ulaştırma arasındaki ayrımı tam olarak yapmaması sebebiyle Türkiye'de bu kavramların birbiri yerine kullanılması anlam karışıklığının olduğu göstermektedir (www.utikad.org.tr, E.t.: 01.01.2020). Bir ulaştırma aracının yükü ile birlikte bir başka ulaştırma aracında taşınması kombine taşımacılıktır. Genelde kara yolu araçları özellikle kamyon ve yükünün demir yolu veya deniz yolu ile taşınmasıdır (www.lojistikcilerinsesi.biz, E.t.: 01.01.2020). Kombine ulaştırma, taşımanın uzun mesafedeki kısmı demir yolu, deniz yolu, iç su yolundan biriyle, başlangıç ve bitiş kısımları kara yolu ile yapılan ulaştırma türüdür. Kombine ulaştırma ile ulaştırma türleri avantajları durumları maksimize edilirken dezavantajlı durumları minimize edilerek verimli ve etkin bir ulaştırma sistemi oluşturulmuş olur. Böylelikle ulaştırma sistemlerinin kapasitelerinin büyük çoğunluğu kullanılmış olur. Ayrıca kombine taşımacılık kara yolu ulaştırmasının payını azaltarak su yolu ulaştırmalarının payının yükselmesini sağlar (UB, 2005: 436).

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği'ne (UTİKAD) göre ise; multimodel ile intermodel taşımacılıkların kombine taşımacılığının alt

sektörleri olarak değerlendirilmektedir (www.utikad.org.tr, E.t.: 01.01.2020). Kombine ulaştırmasının intermodel ulaştırmadan ayrılan yönü yük ve taşıyıcısının birlikte taşınmasıdır. Bu sebeple kombine ulaştırma intermodel ulaştırmanın özelleştirilmiş bir versiyonudur.

Tablo 5: *Multimodal Taşımacılık ile İntermodel Taşımacılığın Karşılaştırılması*

	Multimodal Ulaştırma	İntermodel Ulaştırma
Sözleşme Sayısı	Tek	Birden fazla
Süreç Yöneticisi	Tek	Birden fazla
Mod Değişiminde Elleçleme	Var	Yok
Kullanılan Ulaştırma Modları	Deniz yolu, demir yolu, hava yolu, kara yolu	Deniz yolu, Demir yolu, kara yolu

Kaynak: (www.yagizozbir.com, E.t.: 01.01.2020; biservis.com.tr, E.t.: 01.01.2020)

Kombine taşımacılığının amacı; hızlı, esnek, tam kapasite ile çalışan ve düşük maliyete sahip ulaştırma hizmeti sunmaktadır (www.yagizozbir.com, E.t.: 01.01.2020). Kombine taşımacılığı; kara yolu aracıyla yük deniz yolu ile taşınıyorsa Ro-Ro taşımacılığı "Rolling-Road", demir yolu ile taşınıyorsa Ro-La taşımacılığı "Rollende Landstrasse" olarak anılmaktadır (Hülagü, 2007: 113).

1.5. ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

Ulaştırma araçlarının nitelikleri; hareket ilkesi, ağ, yolcu ve yük özelliklerine göre değişiklik gösterir (docplayer.biz.tr, E.t.: 11.01.2020). Buna karşılık olarak ulaştırma ihtiyacını karşılayacak ulaştırma sistemlerinin hızlı, konforlu, güvenli, erişilebilir, sürdürülebilir, rahat, ekonomik, çevreci olmasına dikkat edilir. Ancak herhangi bir ulaştırma sisteminin bu özelliklerin tamamını içerisinde barındırması söz konusu olmadığından en iyi ulaştırma modundan değil de en uygun ulaştırma modundan söz etmek daha doğru olacaktır.

Ulaştırmanın amacına göre öncelikleri değişebilmektedir. Bu nedenle ulaştırma amacına uygun ulaştırma sistem(ler)i seçilirken ulaştırma sistemlerinin sahip olduğu avantajlı ve dezavantajlı özelliklerin hangilerinin ulaştırma talebine en uygun olduğuna dikkat edilir. Ulaştırma sistemlerini birçok açıdan karşılaştırmak mümkün olup, bunlar; arazi kullanım miktarı, hız, konfor, rahatlık, gürültü, hava kirliliği, deniz kirliliği, taşıma kapasitesi, enerji tüketimi, personel giderleri, güvenilirlik, erişilebilirlik, bakım ve onarım masrafları, km başına maliyet, yatırım maliyeti, diğer çevresel etkilerdir.

Tablo 6: *Yük Taşımacılığı Açısından Ulaştırma Sistemlerinin Karşılaştırılması*

	Kara Yolu	Deniz Yolu	Nehir Yolu	Demir Yolu	Hava Yolu	Boru Hattı
Hız	Hızlı	Yavaş	Yavaş	Orta	Çok hızlı	Yavaş
Km Başına Taşıma	Fazla	Çok az	Çok az	Fazla	Çok fazla	az
Maliyeti						
Bakım onarım	Yüksek	Düşük	Düşük	Yüksek	Düşük	Düşük
Maliyeti						
Yapım Maliyeti	Yüksek	Düşük	Düşük	Yüksek	Yüksek	Yüksek
(Birim Yolcu						
Başına)						
İşletme Maliyeti	Orta	Düşük	Düşük	Yüksek	Yüksek	Çok Düşük
Erişilebilirlik	Çok geniş	Sınırlı	Sınırlı	Geniş	Geniş	Çok sınırlı
Güvenirlik	Düşük	Yüksek	Yüksek	Yüksek	Çok yüksek	Çok Yüksek
Kapasite	Çok düşük	Çok Yüksek	Yüksek	Yüksek	Yüksek	Orta
Çevreye verdiği zarar	Çok fazla	Az	Az	Az	Az	Çok az
Gürültü	Yüksek	Düşük	Düşük	Orta	Çok Yüksek	Çok düşük
Arazi kullanımı	Çok yüksek	Çok düşük	Çok düşük	Düşük	Düşük	Çok düşük
Enerji tüketimi	Yüksek	Yüksek	Yüksek	Düşük	Çok yüksek	Çok düşük
Yol yapım maliyet	Çok Yüksek	Yok	Yok	Yüksek	Düşük	Orta

Kaynak: (DDY Genel Müdürlüğü, 2003; Beyhan, 2019: 20)

Kara yolu taşıtlarının enerji tüketiminin fazla olması sebebiyle kısa mesafelerde kara yolu ulaştırması daha avantajlıdır. 1 kg akaryakıt eşdeğeri enerji ile bir yolcu otomobiller 19, otobüsler 39, metro 48 km taşıyabilmektedir (Acar, 2004: 33). Bu sebeple kent içi taşımalarda raylı sistemlerin önemi gün geçtikçe artmaktadır. Ancak uzun yol taşımacılığında, yük taşımacılığında deniz yolu ulaştırması, yolcu ve kargo taşımacılığında hava yolu ulaştırması tercih edilebilecek en uygun ulaştırma modlarıdır (UB, 2005: 42). Hava yolu ulaştırması özellikle maliyetin ikinci planda hız ve zamanın birinci olduğu uzun mesafeli taşımaların gözdesidir. (Kurt, 2010: 45). Boru hattı birim taşıma maliyet daha düşüktür (Kalkınma Bakanlığı, 1984: 113).

İKİNCİ BÖLÜM

ULAŞTIRMA POLİTİKALARI VE DÜNYADAKİ MEVCUT DURUMU

2.1. ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

2.1.1. Ulaştırma Politikasının Tanımı

Ulaştırma politikaları, ülkenin ulaştırma taleplerini sınırlı kaynakları en iyi şekilde kullanarak karşılamak amacına hizmet edecek ve ulaştırma sistemlerinin kullanım durumlarına uygun olarak geliştirilmesini sağlayacak ilke ve eylemlerdir (Erdoğan, 2016: 192). Başka bir tanıma göre ise ulaştırma politikası; ulaştırma sistemlerinin kaynakları, imkânları çerçevesinde bugünün ve geleceğin ulaştırma ihtiyaçlarına, sorunlarına karşı geliştirilen çözümlerin ilke ve yöntemlerin bütünüdür (Özen, 2003: 85). Ulaştırma politikaları; ulaştırma sistemlerinin işleyişi düzenlemek, performansını arttırmak, gelişimine yön vermek ile ilgilidir (Rodrigue, 2006). Ulaştırma politikası, ulaştırma sorunlarının çözülmesi ve ulaştırma taleplerinin karşılanması amacıyla geliştirilen ekonomik, idari, hukuksal ve teknik düzenlemelerdir.

2.1.1.1. Ulaştırma Politikasının Özelliği, Amacı ve Önemi

Karar alma ve seçim yapma süreci olarak karşımıza çıkan ulaştırma politikası, ulaştırma arzının tedarik edilmesi, ulaştırma faaliyetlerinin düzenlenmesi ve organize edilmesine yönelik kararlardan oluşur. Ulaştırma politikası karar verme sürecidir. İnsanların ulaşım ihtiyacı değişikçe ulaştırma politikalarının ulaştırma politikaları da zaman ve mekâna göre değişiklik gösterir.

Merkezi yönetimlerin ulaştırma politikaları güvenlik, çevre ve ekonomi alanları çerçevesinde şekillenmektedir. Ulaştırma talepleri ve sorunları değişikçe ulaştırma politikaları da farklılık gösterir. Ulaştırma politikaları bu sebeple dinamik ve değişken bir yapıya sahiptir. Günümüzde liberal ulaştırma politikalarının yaygınlaştığı görülmektedir.

2.1.1.2. Ulaştırma Politikasının Aktörleri

Ulaşımın planlanması ve alt yapı yatırımları, büyük ölçüde devlet ve uluslararası örgütler tarafından gerçekleştirilmektedir. Ancak liberalleşme ile birlikte özel sektörde ulaştırma politikalarının oluşturulması sürecinde rol almaya başlamışlardır. Buna karşılık ulaştırma hizmetlerinin sosyal bir ihtiyaç olması; ulaşım sistemlerinden hangisinin ne kadar geliştirileceğinden, sistemler arasındaki dengelerin nasıl kurulması gerektiğine kadar birçok konuda devletin karar vermesi, yatırımlar yapması veya özel sektörü yatırımlara yönlendirmesini gerekli kılmaktadır.

2.1.2. Ulaştırma Politikalarının Parametreleri

2.1.2.1. Maliyet ve Finansman

Ulaştırma politikası ve parametrelerini etkileyen bir parametre olması sebebiyle büyük önem arz eden maliyetin, ulaştırma politikaları aktörleri içinde ilk sırada yer alacağı aşikârdır. Kanun koyucular ve uygulayıcılar ulaştırma taleplerini karşılarken bütçe çerçevesinde ulaştırma hizmetlerini arz etmek zorundadır. Bu nedenle en uygun ulaştırma sistemi şüphesiz ki ekonomik ve iktisadi olmalıdır. Ülkenin sosyal ve ekonomik durumu göz önünde bulundurularak tekli veya kombine ulaştırma sistemi benimsenerek optimum ulaştırma sistemi ile ulaştırma ihtiyaçları karşılanmalıdır.

Ulaştırma sektöründe birim yük başına düşen yatırım, işletme, bakım ve onarım maliyet hesabını etkileyen temel değişkenleri; taşıt, altyapı ve işletme yatırım bedeli, yatırımının ömrü, faiz ve iskontolar, yakıt ve yağ ikmal masrafları, sigorta, bakım ve onarım giderleri, hat uzunluğu, taşıt kapasitesi ve hızı, sefer arası bekleme süresi, doluluk oranı, trafik kazası ve çevresel etkilerin oluşturduğu zararlar olarak sıralamak mümkündür.

Bu ulaştırma maliyetleri içsel ve dışsal maliyetler olarak sınıflandırılabilir; altyapı ve taşıt yatırımları, işletme bakım ve onarımı, yakıt giderleri içsel maliyeti oluştururken, çevre kirliliği (emisyon, gürültü) ve trafik kazaları dışsal ulaştırma maliyetini oluşturmaktadır.

2.1.2.1.1. İçsel Maliyet

İçsel maliyetler, ulaştırma türlerine göre değişkenlik göstermektedir. Deniz yolu ulaştırmasında birim yolcu taşıma maliyetinin % 61'i yakıt, % 21'i yatırım, % 16'sı işletme-bakım, % 2'si dışsal maliyetlerden oluşmaktadır. Kara yolu ulaştırmasında birim yolcu taşıma maliyetinin % 60'ı yakıt, % 18'i yatırım, % 17'si işletme-bakım, % 5'i dışsal maliyetlerden oluşmaktadır. Demir yolu ulaştırmasında birim yolcu taşıma maliyetinin % 56'sı yakıt, % 28'i bakım ve işletme, % 14'ü yatırım ve % 2'si dışsal maliyetlerden oluşmaktadır. Birim yolcunun aynı doluluk oranıyla aynı mesafede taşınmasında ortaya çıkan maliyetin azdan çoğa doğru sıralanışı kara yolu, demir yolu ve deniz yolu şeklindedir.

Deniz yolu ulaştırmasında birim yük taşıma maliyetinin % 35'i işletme-bakım, % 32'si yakıt, % 26'sı yatırım, % 7'si dışsal maliyetlerden oluşmaktadır. Kara yolu ulaştırmasında ise birim yük taşıma maliyetinin % 61'i yakıt, % 17'si bakım ve işletme, % 14'ü yatırım ve % 8'i dışsal maliyetlerden oluşmaktadır. Demir yolu ulaştırmasında birim yük taşıma maliyetinin % 46'sı yakıt, % 30'u bakım ve işletme, % 22'si yatırım ve % 2'si dışsal maliyetlerden oluşmaktadır. Deniz yolu ulaştırması ve uzun mesafelerde demir yolu ulaştırmasının yük taşımacılığı maliyeti kara yolu ulaştırmasına göre daha azdır. Yolcu taşıma maliyeti ise bunun tam tersi olup en az maliyet kara yolu ulaştırmasındadır.

Maliyeti etkileyen bir diğer faktör ise doluluk oranıdır. Doluluk oranı arttıkça maliyet azalırken, uzun mesafe daha fazla maliyet ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle optimum araç sayısı ve araç kapasitesi belirlenmelidir. Aksi takdirde doluluk oranı düşeceğinden maliyet artması söz konusu olacaktır. Doluluk oranı alt sınırının deniz yolu ulaştırmasında % 60, kara yolu ulaştırmasında ise % 80 olması gerekmektedir. Birim yük başına kara yolu taşımacılık maliyetinin yüksek olmasından dolayı kara yolu taşımacılığının kısa mesafelerde yapılmasına özen gösterilmelidir.

Kombine taşımacılıkta doluluk oranı, kapasite ve hat uzunluğu hangi kombine taşımacılık sisteminin daha uygun olduğu hakkında bizlere bilgi vermektedir. Kombine taşımacılıkta özellikle demir yolu, hava yolu ve deniz yolu hat uzunluğunun az olmaması maliyetin azalması açısından önem arz etmektedir. Ayrıca üçlü kombine taşımacılığın ikili kombine taşımacılığa göre maliyeti yüksektir. Bu

sebeple üçlü kombine ulaştırma sistemi ve demir yolu-deniz yolu kombine ulaştırma sistemi zorunluluk hali olmadığı müddetçe tercih edilmemelidir.

2.1.2.1.2. Dışsal Maliyet

Boru hattı ve hava yolu ulaştırması hariç tutulursa ulaştırma türlerinde kaza sebebiyle oluşan maliyetin; en az deniz yolu ulaştırması, ardından demir yolu ulaştırmasında olduğu görölrken, en çok ise kara yolu ulaştırmasında olduğu görölmektedir. Kara yolu ulaştırmasında en çok kaza maliyeti yük taşımacılığından kaynaklı olurken, demir yolu ve deniz yolu ulaştırmalarında yolcu taşımacılığından kaynaklı olmaktadır.

En çok emisyon maliyeti deniz yolu ulaştırması ve ardından kara yolu ulaştırmasında olurken, en az demir yolu ulaştırmasında olmaktadır. Emisyondan maliyeti deniz yolu ulaştırmasında en çok yolcu taşımacılığından kaynaklı olurken, kara yolu ve demir yolu ulaştırmasında yük taşımacılığından kaynaklı olmaktadır.

Ulaştırma türleri içerisinde güröltü sebebiyle oluşan maliyetin en çok kara yolundan kaynaklı olduğu, ardından demir yolunda kaynaklı olduğu değerlendirilmektedir. Deniz yolundan oluşan güröltü kirliliği ise kayda değer görölmemektedir.

2.1.2.2. Kapasite

Nüfus yoğunluğunun artmasıyla birlikte kapasitesi yüksek ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi öncelikli ulaştırma politikaları arasında yerini almaktadır. Toplu taşıma sistemlerinde otobüs ve minibüslerden raylı ve trolleybüs taşımalara geçilmeye başlanılması taşıma kapasitesi ile yakından ilişkili bir dönüşüm sürecidir. İlerleyen zamanda artan nüfusa paralel olarak kapasite faktörü ulaştırma politikalarını şekillendirmeye büyük oranda devam edecektir.

2.1.2.3. Hız

Ekonomik ve sosyal ihtiyaçların artarak küresel boyutlara ulaşması zamanın değerini arttırmaktadır. Yolcu ve yükler dakikalar ve saatler içerisinde bir şehirden başka şehre veya bir ölkeden başka ölkelere taşınmaktadır. Bu sebeple karar vericiler hızlı ulaşım sistemlerinin oluşturmasına yönelik politikalar izlemektedirler.

2.1.2.4. Konfor

Ulaştırma sistemlerinin varlıklarını sürdürülebilmelerinde rol alan konforun sağlamış olduğu çekicilikle önemi gün geçtikçe artmaktadır. Ulaşım mesafelerinin artması lüks ve rahat ulaştırmanın sağlanmasını ayrıca zorunlu kılmaktadır. İnternet ve yemek hizmetlerinden suit uçak ve vagonlara kadar geniş bir yelpazesi olan konforun ulaştırmanın cazibesini kaybetmemesinde önemli bir politika aracıdır.

2.1.2.5. Ulaşım-Trafik Güvenliği ve Trafik Kazaları

Trafik güvenliği, can ve mal kaybına sebebiyet veren trafik kazalarının hiç yaşanmamasını veya en aza indirilmesini sağlayacak düzenlemeler ve tedbirler bütünüdür. Daha geniş tanımla trafik güvenliği, ulaşım amacıyla hareket eden canlıların ve eşyaların ulaşacakları yere sağsalim varmalarını sağlayacak koruyucu ve önleyici kurallar ve faaliyetlerdir.

Teknolojik ve ekonomik gelişmeler neticesinde trafikte bulunan araç sayısı artmakta ve daha hızlı gidebilen araçlar üretilebilmektedir. Ancak yararlı olarak görülen bu gelişmeler doğru kullanılmamaları sebebiyle trafik kazalarının yaşanmasına, dolaylı olarak da sosyal ve ekonomik kayıplara neden olmaktadır. Trafik kazalarında dünyada yaklaşık olarak yılda bir milyon kişi hayatını kaybetmekte, on milyon kişi yaralanmakta ve yaklaşık olarak 500 milyon dolar ekonomik maliyet ortaya çıkmaktadır (Catron ve Allen, 2003: 102). Bu sebeple trafik güvenliği kavramını ulaştırma politikalarını şekillendiren en önemli parametrelerden bir tanesi haline getirmiştir.

Trafik düzeni ve güvenliğini sağlayacak önlemler; trafik güvenliği ve yönetimi, güvenli yollar ve ulaşım, güvenli araçlar, güvenli yol kullanıcıları, kaza sonrası müdahale olmak üzere beş aşamadan oluşmaktadır (www.ubak.gov.tr, E.t.: 19.10.2019). Trafik kazalarını önleyebilmek geniş anlamda hukusal, altyapısal, üstyapısal, teknik, eğitimsel birçok çalışmanın yapılması gerekmektedir.

2.1.2.6. Çevre ve Sürdürülebilirlik

Çevre birçok anlama gelmekle birlikte çevrenin yazımızda kullanılma amacına en yakın olan tanımının Türk Dil Kurumu göre; hayatın gelişmesinde etkili olan doğal, toplumsal, kültürel dış faktörlerin bütünlüğü olarak değerlendirilmektedir (sozluk.gov.tr, E.t.: 12.12.2019). 2872 sayılı Çevre Kanunun 2. maddesinde çevre,

“canlıların yaşamları boyunca ilişkilerini sürdürdükleri ve karşılıklı olarak etkileşim içinde bulundukları biyolojik, fiziksel, sosyal, ekonomik ve kültürel ortam” olarak daha geniş bir şekilde tanımlanmıştır.

Çevre, yapay ve doğal çevre olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Doğal çevre, doğal etkiler ile oluşan ortamı ifade ederken yapay çevre ise insanların etkinlikleri sonucunda doğal çevrede oluşan varlıkların bulunduğu ortamı ifade etmektedir. Hızla artmakta olan insan ihtiyaçları ve faaliyetleri sonucunda bozulan doğal çevrenin daraldığı yapay çevrenin ise genişlediği görülmektedir.

Canlılar içerisinde doğal çevreden en çok etkilenen ve etkileyen insandır (Kaypak, 2010: 35). İnsanların yaşamları ve ölümleri doğal çevre ile sıkı bir ilişki içerisinde. Bu nedenle insanlar yaşamlarını sürdürebilmeleri için sürekli olarak kendilerini geliştirme ihtiyacı hissetmiş ve doğal çevre üzerinde egemen olmaya çalışmışlardır. Zamanla insan çevre üzerinde egemen olarak çevreden daha az etkilenmesine karşılık çevreyi en çok etkileyen varlık konumuna gelmiştir.

Çevreye zarar vererek canlıların yaşamlarını sağlıklı olarak sürdürebilmelerini kısıtlayan ve zorlayan tüm oluşumlar çevre sorunu olarak adlandırılmaktadır. Hava, su, toprak ve gürültü kirliliği, küresel ısınma, çarpık kentleşme, çölleşme, asit yağmurları, ozon tabakasının delinmesi, ekosisteminin bozulması, canlı türlerinin yok olması belli başlı çevre sorunlarıdır (Üyümez, 2016: 430).

Çevre bir bütündür. Bu nedenle çevrenin bir kısmında meydana gelen değişimin çevrenin tamamını etkilemesi kaçınılmazdır. Çevre sorunlarının boyutları küresel boyutlara ulaşabildiğinden dolayı çevre sorunu sadece bir yerin veya bölgenin sorunu değildir. Çevre sorunlarının küresel nitelik taşıması çevre sorunlarının çözümünde uluslararası işbirliğini gerekli kılmıştır.

Çevre sorunları her ne kadar 1960'lı yıllarda uluslararası güçlerin gündemine gelse de çevre sorunlarına yönelik ilk adım 1972 Stockholm Birleşmiş Milletler (BM) İnsan Çevresi Konferansı ile atılmıştır. Stockholm Konferansı (SK) 1987 Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu'na hazırlanan Brundtland Raporu (Ortak Geleceğimiz) takip etmiştir. 1992 Rio BM Çevre ve Kalkınma Konferansı, 2000 yılında düzenlenen BM Binyıl Zirvesi, 2002 Johannesburg Sürdürülebilir Kalkınma Dünya Zirvesi (Rio+10), 2012 Rio+20 BM Sürdürülebilir Kalkınma Konferansı ve

2015 BM Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi çevreye yönelik uluslararası işbirliğinde önemli dönüm noktaları olmuştur (www.selectbilisim.com, E.t.: 03.01.2020).

Ayrıca Birleşmiş Milletler (BM), Avrupa Birliği, Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD), Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı (AGİT) gibi uluslararası kuruluşlar; Ozon Tabakasının Korunmasına Dair Viyana Sözleşmesi, BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (UNFCCC), BM Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi (CBD) ve BM Çölleşme ile Mücadele Sözleşmesi (UNCCD), Nesli Tehlike Altında Olan Antarktika Antlaşması, Uzun Menzilli Sınırlar Ötesi Hava Kirlenmesi Sözleşmesi (LRTAP), Tehlikeli Atıkların Sınırlar Ötesi Taşınımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesi, Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öne Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme (Ramsar) gibi küresel çevre sözleşmeleri, Akdeniz'in Deniz Ortamı ve Kıyı Bölgesinin Korunması Sözleşmesi (Barselona Sözleşmesi) ve Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi) gibi bölgesel örgütlenmelerle çevre sorunlarına çözüm aranmaktadır (www.selectbilisim.com, E.t.: 03.01.2020).

Çevre sorunları özellikle ekonomik faaliyetler sonucunda meydana gelmektedir. Ekonominin bir alt dalı olan ulaştırma bir taraftan insanların hayatlarını kolaylaştırırken diğer taraftan ise insan hayatını olumsuz etkileyecek çevre sorunlarının ortaya çıkmasına neden olabilmektedir. Ulaştırma araçlarının fosil yakıt tüketmesiyle fosil yakıt miktarı azalması ve gaz emisyonunun artması, su, hava, gürültü, toprak kirliliği oluşması, ekosistemin bozulması başlıca ulaştırma hizmetlerinden kaynaklı çevre sorunlarıdır.

Fosil yakıtlarının tükenme aşamasına gelmesi ve ulaşım araçlarının sebep olduğu küresel ısınma ve iklim değişikliği vb. sorunları göz önünde bulunduran ulaştırma politikalarına karşılık fosil yakıtları ile çalışan ulaşım aracı üretimi ve kullanımı artmaktadır. Özellikle kapitalizmin getirmiş olduğu düzenden dolayı özel araç kullanımı önlenemez bir yaşam biçimi olmuştur. İnsanların çeşitli faaliyetlerinin küresel ısınmaya katkısı; enerji kullanımında % 49, endüstrileşmede % 24, ormansızlaşmada % 14 ve tarımda % 13'tür (Özmen, 2009: 42). Küresel ısınma ve iklim değişikliği sebepleri arasında enerji ilk sırada yer almaktadır.

Zamanla ulaşımdan kaynaklı evre sorunlarının artması ekonomik ve sosyal ihtiyaçlar ile evre arasında dengenin gözetilmesini gerekli kılmış ve sürdürülebilir ulaştırma politikalarının oluşturulmasını sağlamıştır.

Ulaşımdan kaynaklı gaz emisyonu miktarını azaltmak maksadıyla merkezi yönetimler; eski araçlara trafiğe çıkma yasağı, yenilenebilir enerji kaynakları ile çalışan araçlara teşvik, binek araç kullanım alanları kısıtlama ve vergilendirme sistemi gibi çeşitli düzenlemeler yapmaktadırlar. Özellikle evre vergisi adı altında alınan vergi ile gaz emisyonunun azaltılması çabası birçok ülke tarafından hayata geçirilmiştir.

Özellikle 1990'lı yıllardan itibaren Almanya, Fransa, İngiltere, İsveç, Hollanda ve İrlanda başta olmak üzere birçok AB ülkesinde taşıtların gaz emisyon değerlerini dikkate alan ancak farklı uygulamalardan oluşan motorlu taşıt vergi sistemleri mevcut olup, bu vergiler mali amaçtan çok gaz emisyonunun azaltılmasına yönelik çevreci uygulamalardır. İngiltere 2001'de, Fransa 2008'de evre vergisi uygulamasına geçmiştir. Fransa'da belirlenen gaz emisyon sınırlarına göre araçların gaz emisyon değerleri ölçülerek ödül veya ceza uygulanmaktadır. evre vergisi uygulamasına en son geçen ülke olarak Almanya ise 2009'da silindir hacmine göre değil, yaydıkları CO₂ ve diğer zararlı gazların miktarına göre taşıt vergisi almaya başlamıştır. Bununla birlikte azot oksit (NO_x) miktarı dizel araçlarda fazla olmasından dolayı dizel araçlardan alınan vergi benzinli araçlardan alınan vergi miktarından fazla olacak şekilde bir uygulama geliştirilmiştir (elikkaya, 2010). İsveç gaz emisyonu az olan benzinli, dizel, elektrikli araçların kullanımı gün geçtikçe artarken bu araçların yaygınlaşması için vergi muafiyetleri getirilerek toplumun doğa dostu araçları kullanımı teşvik edilmektedir (stn, 2012: 182).

AB Kyoto Protokolü çerçevesinde motorlu araçların neden olduğu CO₂ emisyonunu azaltmak amacıyla Avrupa Parlamentosu EC/443/2009 sayılı Direktif ile bu konuda düzenlemeler ile CO₂ emisyonunun 2020 yılında ortalama olarak kilometrede 95 grama indirilmesi hedeflenmektedir (stn, 2012: 166) . İngiliz ekonomist Artur Cecil Pigou'nun dışsal maliyetlerin üretici ve tüketicisi dettirilmesini savunmuştur. OECD Konseyi tarafından 1972 gündeme getirdiği kirletenin ödemesi uygulaması Pigoucu vergilendirmenin bir ürünüdür (Uyduranoğlu, 2004).

AB'de uygulanan çevre vergilerini enerji, ulaştırma, kirlilik ve doğal kaynak vergisi başlıkları altında toplamak mümkündür. Yakıtın çıkarılması, kullanılması, araç sahibi olmak, katı atık, su ve gürültü kirliliği çevre vergisi ile vergilendirilmektedir. Çevre vergisi en çok enerji üzerinden alınmaktadır. Bu vergiler dolaylı veya doğrudan fiyatlar da artışa sebep olarak tüketici davranışlarını şekillendirerek çevreyi korumaktadır (Ferhatoğlu, 2003: 2).

Gaz emisyonu sonucunda oluşan asit yağmurları sonucunda temiz su kaynakları kirlenmektedir (ulasimkaynaklicevresorunu.blogspot.com, E.t.: 12.12.2019). Deniz kirliliği, limanları kullanan büyük tonajlı gemilerde bulunan sintine, balast, slop, sla, yağlı atıklar gibi petrol ve petrol türevli atıklar, pis su, çöp, zehirli sıvı madde atıklarının bertaraf edilmesi çevresel açıdan önemli hususların başında gelmektedir.

Gürültü şiddetinin 45 desibelin üzerinde olması insan sağlığı açısından tehlike arz etmektedir (ulasimkaynaklicevresorunu.blogspot.com, E.t.: 12.12.2019). Uluslararası Standart Örgütüne (ISO) göre normal gürültü düzeyi 58 desibeldir. Kentleşmenin yanında ulaştırma faaliyetleri sonucunda gürültü kirliliği meydana gelmektedir.

Ulaştırma sistemlerinin çevresel zararları sürdürülebilir ulaştırma kavramının ortaya çıkmasına ve tartışılmasına sebep olmuştur. Bugünün ulaştırma ihtiyaçlarının gelecek neslin hakkını gözeterek karşılanması olarak tanımlanan sürdürülebilir ulaştırma açısından; çevreye en az zararın verilmesi ve erişilebilirliğin yüksek olması gerekmektedir. Araç odaklı geleneksel yaklaşımlarında terkedilerek sürdürülebilir ulaştırma politikaları kapsamında değerlendirilen insan ve yaya odaklı ulaştırma politikalarına özellikle gelişmiş ölkelerin şehir içi ulaştırma politikalarında gün geçtikçe daha geniş yer verilmektedir. Sürdürülebilir ulaştırma politikaları; yaya ve bisiklet kullanımı teşvik ederken, araç kullanımını kısıtlayıcı düzenlenmeleri benimser ve bu yönde arazi kullanımını sağlayarak bütöncöl bir ulaştırma sunar (Ayten, 2009). Ancak araç odaklı ulaştırma politikalarını benimseyenler tarafından yaya odaklı ulaştırma politikalarının ticari faaliyetleri durgunlaştırdığı her ne kadar ileri sürölse de toplu taşıma ve yaya odaklı yürütölen ulaştırma politikalarının uygulandığı alanlarda ticari hareketliliğin yoğunlaştığı bilimsel araştırmalar ile ortaya konulmuştur (Acar, 2004: 34).

2.1.2.7. Erişilebilirlik

Ulaştırma hizmetinden herkesin eşit olarak yararlanabilmesi sosyal devlet anlayışının önemli unsurlarından birisidir. Bu kapsamda hareketi kısıtlı bireyler başta olmak üzere tüm vatandaşların ulaştırma hizmetine erişilebilir olması gerekmektedir. Ulaştırma hizmetinin hareketi kısıtlı bireylerin kullanımı kolaylaştıracak şekilde yapısal, hukuksal ve altyapısal olarak tesis edilmesi, bunun yanında ülkenin her tarafına asgari düzeyde ulaştırma hizmetinin sunulması toplumsal birliğin sağlanmasında önem arz ettiğinden erişilebilirlik ulaştırma politikalarının konusu olmaktadır.

2.1.2.8. Planlama

Ulaştırma politikalarının hedeflerine ulaşabilmesi uygulamaların planlamasından geçmektedir. Bu sebeple ulaştırma politikasına uygun bir planlamanın hazırlanması gerekir. Günümüzde geleneksel ulaştırma planları yerini sürdürülebilir ulaştırma planlarına bırakmaya başlamıştır. Altyapıya, ulaştırma modlarına, trafik akışı ve hızına odaklı geleneksel planlar önemini yitirmektedir. Artık yaya, bisiklet toplu taşıma odaklı olan, hareketi kısıtlı bireyleri gözetin, çevreye duyarlı, bütüncül sosyal ve eşitlikçi, erişilebilir ve sürdürülebilir ulaştırma planları benimsenmektedir (Ayataç, 2016: 34).

2.1.2.9. Modlar Arası Denge

İster ulaştırma türleri arasında olsun isterse bir türün farklı sistemleri arasında olsun dengeli bir büyümenin sağlanması ulaştırma taleplerinin en uygun şekilde karşılanabilmesi açısından önemlidir.

Ulaştırma politikaları bir türün pazara hakim olmasını engellemek ve rekabet ortamı sağlarken bir yandan da tekelleşmeyi önlemek amacıyla oluşturulurlar. (Rodrigue, 2006). Ulaştırma türleri içerisinde kara yolu ulaştırması, kara yolu ulaştırma sistemleri içerisinde ise özel araç kullanımının payı yüksektir. Günümüzde özel araç kullanımının payı azaltılarak toplu taşıma sistemlerinin, kara yolu ulaştırmasının payı azaltıp diğer ulaştırma modlarının payının arttırılmasına yönelik geliştirilen politikaların sayısı ve değeri gün geçtikçe artmaktadır.

2.2. SEÇİLMİŞ ULUSLARIN ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

Küreselleşme ve yerelleşme akımı doğrultusunda ulaştırmanın şekillendiği görülmektedir. Çin'in "Bir Kuşak Bir Yol Projesi" ile AB'nin 1960'lı yıllardan beridir uygulamaya sokmaya çalıştığı "AB Ortak Ulaştırma Politikası" Dünya'nın ortak pazar olması yolunda geliştirilen uluslararası ulaştırma girişimlerden bazılarıdır.

Küresel ticaretin yaygınlaşması ile birlikte hızlı ve güvenli ulaştırma hizmetinin sunulmasında kombine taşımacılık gibi çok modlu taşımaların sunulması amacıyla geliştirilen ulaştırma politikalarının önemi artmaktadır. Öte yandan kentsel ulaştırma ile sürdürülebilir ulaştırma politikaları gün geçtikçe değerlendirilmektedir. Özel taşıt kullanımı yerine yaya, bisiklet, toplu taşıma (raylı ve deniz başta olmak üzere) sistemlerinin kullanımını arttıracak çevreye duyarlı sürdürülebilir ulaştırma politikalarına doğru yönelme söz konusudur (UB, 2005: 43).

Avrupa, Çin, Hindistan ve Japonya ulaştırma alanında kamunun etkin olmasını karşılık ABD'de ise özel sektörün daha etkin rol oynaması sağlanmaya çalışılsa da, dünya genelinde kamunun genellikle ulaştırmayı düzenleyen ve denetleyen rolü ile altyapı yatırımlarındaki etkinliğinin sürdüğü, özel sektörün ise daha çok ulaştırma hizmetlerinin sunumunu yürüttüğü görülmektedir (Rodrigue, 2006).

2.2.1. "Otomobil Devi" Amerika Birleşik Devletleri'nin Ulaştırma Politikaları

ABD büyük ulaştırma altyapı ve sistemlerine sahip ülkelerden birisidir. Ancak Dünya'ya hakim olan ulaştırma sorunları ABD'de varlığını sürdürmektedir. 2017 yılında sürücü başına oluşan araç maliyeti 10,288 ABD doları olurken bu miktarın % 45'i yani 3.037 ABD dolarının trafik ve park kaynaklı maliyetler olduğu görülmüştür. ABD'de özel araç kullanımının yaygın olması kent içi ulaştırma sorunlarını başını çekmektedir (Rodrigue, 2006). Bununla birlikte özel araç kullanımını yaygın olması dolayısıyla yüksek miktarda trafik kazası yaşanmaktadır. Ayrıca hareketi kısıtlı bireyler ile geliri düşük kişilerin hareketliliğini sağlama da sorunların devam ettiği görülmektedir (Levinson, 2015).

1967 yılında kurulan ve ulaştırma sistemlerinin tamamını bünyesinde toplayan ABD Ulaştırma Bakanlığının ulaştırma politikaları; ekonomi, çevre, finans,

planlama ve performans alt başlıkları altında toplanmıştır. ABD ulaştırma politikaları çerçevesi şunlardır (www.transportation.gov, E.t.: 19.12.2019);

- AUS'lere dayalı, coğrafi koşullara uygun ulaştırma alt yapısı oluşturmak,
- Çevresel etkilere dikkat ederek fosil yakıt kullanımının azaltılmasını yenilebilir enerji kaynaklarının kullanımını yaygınlaştırmak,
- Ekonomik kalkınmayı sağlayacak şekilde ulaştırma yatırımları yapmak,
- Ülke güvenliğini sağlayacak şekilde ulaştırmayı geliştirmek ve ulaştırmanın güvenliğini sağlamak,
- Ulaştırma alanında eğitimi ve öğretim ile araştırma ve geliştirmeyi güçlendirmektir.

2011 yılı verilerine göre yol yoğunluğu açısından Dünya sıralamasında 34. sırada yer alan ABD'de 100 km² başına düşen yol miktarı 66,7 km'dir (knoema.com, E.t.: 12.12.2019). Bu yollarda 2016 yılı verilerine göre 37.491 insan hayatını kaybetmiştir. Ulaştırmadan kaynaklı hayatını kaybedenlerin sayısı ise 39.565 kişidir. Kara yolu ulaştırmasında ölenlerin sayısı ulaştırma kazaları sebebiyle ölen kişi sayısının yaklaşık % 95'ini oluşturmaktadır. Bu sebeple kara yolu başta olmak üzere ulaştırma güvenliğini sağlamak ABD'nin ulaştırma politikalarında sürekli olarak kendine yer bulmuştur. Bunların dışında kara yolu taşımacılığı ABD'de 1950'li yıllardan beri ulaştırma sektörleri arasında edindiği önemli yeri korumaktadır. ABD'de toplam taşımacılığın % 30'dan fazlasını kara yolu ile gerçekleştirmektedir. 1978'ten itibaren uygulanan deregülasyonlar ile hava yolu yolcu ve yük taşımacılığında ABD'de Dünya lideri olmuştur (U.S. Department of Transportation, 2018). ABD, 2018'de 220.707.2 milyon ton-km olan Dünya yük taşımacılığının % 19.48'ini yani 42.985.3 milyon ton-km'sini taşıırken, Dünya hava yolcu sayısının % 21.01'ini yani 889 milyon kişiyi taşımıştır. ABD bu başarısının altında yatan temel faktör liberal politikaları başarılı şekilde uygulaması olmuştur.

2011 yılı verilerine göre ABD'nin ithalat (% 53) ve ihracatının (% 38) büyük bir bölümünü deniz yolu ulaştırması sağlamaktadır (www.census.gov, E.t.: 12.12.2019). ABD dış ticareti açısından önemli olan deniz yolu ulaştırmasının güvenilir, ekonomik ve etkin olması deniz yolu ulaştırmasının temel politikalarıdır.

Demir yolu taşımacılığında ABD öncü ülkelerdendir. 2016 yılı verilerine göre ABD'de özel sektörün ulaştırma sermaye stoku içerisinde demir yolu sermaye stoku

397 milyon dolar ile birinci sırada yer almaktadır. 2017 yılında ABD demir yolu uzunluğu yaklaşık 222,9 km'dir. Demir yolu taşıma kapasitesi 2000 yılında 97,2 ton iken 2016 yılında 104,5 tona ulaşmıştır. Ancak 2000 yılında 560.154 adet olan yük vagon sayısı 2016'da 315,227'e düşmüştür. Demir yolu ulaştırmasının konteyner taşımacılığı ve transit taşımacılığa uygun olması sebebiyle ABD'nin yüksek kapasiteli vagonları işletmeye aldığı görülmektedir. Bununla birlikte hem deniz yolu hem de demir yolunda otonom sistemlerin kullanımının yaygınlaştırıldığı görülmektedir. Bununla birlikte ABD'de ulaştırma sorunlarının çözümüne yönelik inovatif adımlara yönelim söz konusudur.

ABD boru hattı uzunluğu 2,7 milyon mildir. 3000 den fazla şirket boru hattı ulaştırma sektöründe faaliyet göstermektedir. ABD gaz ihtiyacını sırasıyla Rusya, Cezayir, Norveç ve Hollanda'dan karşılamaktadır. ABD ileri dönük olarak artacak gaz ve petrol ihtiyacında İran ve Rusya'ya bağımlı olmamak ve bu ülkelere karşı enerji güvenliğini sağlamak amacıyla TANAP vb. projeleri desteklemektedir.

2.2.2. “Boru Hattı Ulaştırmasının Lideri” Rusya'nın Ulaştırma Politikaları

Küresel bir aktör olan Rusya ulaştırma sektöründe özellikle boru hattı ulaştırmasında söz sahibi ülkeler içerisinde başları çekmektedir. Bunun en temel sebebi şüphesiz ki sahip olduğu doğal gaz rezervlerinin yüksek olmasıdır. Rusya, 145,7 trilyon m³ olan Dünya gaz rezervinin % 33'üne yani 48,1 trilyon m³'üne sahiptir. Rusya'yı ise sırasıyla 22,9 trilyon m³ ile İran, 8,5 trilyon m³ ile Katar, 6 trilyon m³ ile B.A.E, 5,7 trilyon m³ ile Suudi Arabistan, 4,6 trilyon m³ ile ABD, 4,5 trilyon m³ ile Cezayir takip etmektedir (www.gazetevatan.com, E.t.: 10.08.2019). Rusya özellikle Hazar Bölgesinde bulunan doğal gazın başta AB ülkeleri olmak üzere talep bölgelerine ulaştırılmasına yönelik boru hattı projelerini geliştirme politikası izlemekte bu yönde önemli yatırımlar yapmaktadır (Köten, 2013: 72).

Bununla birlikte Rusya bulunduğu bölgede boru hattı, demir yolu ve hava yolu ulaştırmasında tek söz sahibi olmak istemekte olup, başka ulusal güçlerin bu alanda Hazar ve Orta Asya bölgesinde güçlenmesini birer tehdit olarak algılamakta ve bu girişimleri engelleyici adımlar atmaktadır (Özdaşlı, 2015: 579). Şöyle ki Nabucco doğal boru hattı projesini engellemek için Nabucco'ya doğal gaz arz edebilecek ülkelerden Azerbaycan, Türkmenistan ve Kazakistan ile yapmış olduğu

doğal gaz antlaşmaları ile Nabucco projesinin gelişmesi engellemeye amaçladığı iler sürülmektedir.

2.2.3. “İpek Yolunun Mimarı” Çin’in Ulaştırma Politikaları

Çin’in 1949 yılında ulaştırma altyapısı yetersiz olarak gözlemlenirken 1978’de yapmış olduğu reformlar ile önemli gelişmeler kaydetmiştir. Çin’in 13. Beş Yıllık Kalkınma Planında; inovasyon ve entegrasyona önem veren, akıllı sistemler ile yönetilen sürdürülebilir ulaştırma politikalarına ağırlık verilmesi hedeflenmiştir (www.scio.gov.cn, E.t.: 17.02.2020).

Çin yüksek nüfusunun katlanarak artması ulaştırma taleplerinin çeşitlenmesi ve artması sağlamıştır. Ulaştırmanın karmaşık bir hal almasının Çin’in ulaştırma yönetim sistemlerine daha fazla değer vermesini yol açmıştır (JIN vd., 2012).

Çin günümüzde uluslararası ulaştırma alanında köklü tarihinden gelen ilhamla büyük bir paya sahip ülkedir. “Bir Kuşak Bir Yol Projesi” ile Çin tarihi İpek Yolunu tekrardan canlandırmak istemektedir. Ali Express ve Alibaba gibi dijital pazarlar ile uluslararası taşımacılıkta Çin önemli bir yer edinmiştir. Demir yolundan deniz yoluna hava yolundan kara yolu kadar geliştirmiş olduğu ulaştırma sistemlerinin kuruluş amacı Çin’in ticaret merkezi olmak istemesidir. Çin’in tüm ulaştırma yatırımları ve politikaları bu doğrultuda şekillenmektedir.

Çin, Orta Asya başta olmak üzere diğer pazar alanlarına hakim olmasına engel teşkil edecek özellikle ABD ve AB tarafından yapılan uluslararası yatırımlara karşı hamleler yapmaktadır. AB’nin TRACECA projesine karşılık Çin, Özbekistan-Kırgızistan-Çin demir yolunu hayata geçirmek için kollarını sıvamıştır (Özdaşlı, 2015: 590).

Çin ulaştırma altyapısı ve kapasitesini geliştirerek gelecekte ortaya çıkacak taleplerin zamanında karşılanmasını hedeflemektedir. Dünya’nın en büyük on limanı arasında Çin’in yedi limanı yer almaktadır. Durum böyle olunca ulaştırma yatırımları kıyılarda yani liman şehirlerinde yaygınlaşmıştır. 2017 yılı itibari ile havalimanı sayısı 229’a, havalimanları olan şehir sayısı 224’e demir yolu uzunluğu yaklaşık 127.949.1 km’ye ve yüksek hızlı demir yolu yaklaşık 25.000 km’ye ulaşmıştır (www.topchinatravel.com, E.t.: 17.02.2020). En uzun hızlı tren ağına sahip

ülkelerden bir tanesidir. Çin sahip olduğu ulaştırma altyapısını lojistik merkezi olma yolunda ilerletmeye çalışmaktadır.

2011 yılı verilerine göre Çin'in özerk bölgesi Makao Sar sahip olduğu 1,485.7 km/100 km² yol yoğunluğu ile Dünya sıralamasında ilk sırada, Çin'in bir diğer özerk bölgesi olan Hong Kong Sar 191 km/ 100 km² yol yoğunluğu ile 10. sırada, Çin ise 42.8km/ 100 km² yol yoğunluğu ile 44. Sırada yer almaktadır (knoema.com, E.t.: 17.02.2020).

Otomobil üretiminde 3. Sırada yer alan Çin'de otomobil kullanımını bir o kadar yaygındır. Bunun sonucunda ortaya çıkan olumsuz dışsallıklar için ise Çin; fosil yakıtı tüketen ulaştırma araçları yerine elektrikle çalışan ulaştırma araçlarının kullanılmasını yaygınlaştırmak amaçlı ulaştırma politikaları geliştirmektedir (islandpress.org, E.t.: 16.02.2020). Çin'nin, yeşil dostu politikalarına karşılık yüksek sera gazı emisyonu sorunu sürmektedir. Kent içi ulaştırma da ise BRT denilen metrobüs sistemi yaygın olarak kullanılmaktadır.

Çin'in Aralık 2018'de boru hattı uzunluğu 122.299.239 km'ye ulaşmıştır. Bu miktarın 65.555.901 km'si gaz taşımacılığında geri kalanı ise petrol ve diğer maddelerin taşımacılığında kullanılmaktadır (CEIC, 2018). Çin gazın yarısını petrolün ise % 30'u iç kaynaklardan tedarik edebilmektedir (www.bloomberg.com, E.t.: 17.02.2020). Çin Ulusal Petrol şirketi, Çin Petrokimya şirketi, Çin Ulusal Açık Deniz Petrol şirketi, Shenergy Group ve Shaanxi Eyalet Doğal Gaz Co, Ltd. boru hattı taşımacılığında söz sahibi olan 4 büyük Çin şirketidir (www.ibisworld.com, E.t.: 17.02.2020). Çin petrol ve doğal gaz ihtiyacını Orta Asya ülkelerinden boru hattı ulaştırması ile karşılamaktadır. Boru hattı ve diğer ulaştırma yatırımlarında Çin etkin rol oynayarak bölgede etkinliğini muhafaza etmeye boru hattı ulaştırma altyapısını güvende tutmaya çalışmaktadır (Alagöz, 2016). 1997 yılında gazın kullanım önceliği sırasıyla kimya endüstrisi (% 44,25), petrol üretimi (% 28), kentsel kullanım (% 11,9) ve diğer alanlardır. İlerleyen dönemler doğal gaz talebinin artmasıyla Çin talebi karşılamakta yetersiz kalmıştır. Bunun üzerine Çin yeni boru hattı ulaştırma politikası geliştirerek müdahaleci bir tutumla arz-talep dengesini sağlamaya çalışmıştır; öncelik, izin verilen, kısıtlanan ve yasaklanan olmak üzere gaz kullanımını dört başlıkta sınıflandırılmıştır. 2007 yılı sonrasında kentsel gaz kullanımını öncelikli olmuştur (Shell and DRC, 2017).

2.2.4. “Demir Yolu Taşımacılığının Ustası” Japonya’nın Ulaştırma Politikaları

Birçok ülkenin hayali olan ucuz, kaliteli, hızlı, erişilebilir, planlı, toplu taşıma yoğunluklu ulaşırma sistemi Japonya gerçekleştirmiştir. Bu sebeple Japonya toplumu özel araç kullanmak yerine toplu taşımayı tercih etmektedir. Demir yolu ulaşırma sistemleri çok gelişmiş olan Japonya’da özel şirketler (JR) ve kamu şirketleri (JNR) tarafından demir yolu ulaşırma sistemleri çalıştırılmaktadır. Japonya’nın en büyük hava yolu şirketleri ise Japan Airlines ile All Nippon Airways şirketleridir.

Japonya’nın takımda ülkesi olması hava yolu ve deniz yolu ulaşırmasının doğal olarak gelişmesini sağlamıştır. Adalar ve diğer ülkelerle ulaşım genel olarak deniz yolu ve hava yolu ile sağlanmaktadır. Japonya’nın 22 ana limanı ve 98 Havalimanı bulunmaktadır. Uluslararası deniz yolu taşımacılığında Dünya’da ikinci sırada gelmektedir.

Sera gazı salınımında 4. Sırada yer almaktadır. Ulaşırma sektöründen kaynaklı CO₂ gaz emisyonu toplam gaz emisyonunun % 15’ini yani 37, 64 milyon tonunu oluşturmaktadır (Kiko Network, 2008: 6). Bununla birlikte Japonya 2011 yılında yaşadığı Fukuşırma faciası sonrasında yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelim göstermiş. Bu doğrultuda 2013-2030 yılları arasında sera gaz emisyonunu % 26 azaltmayı hedeflemiştir (www.iea.org, E.t..17.02.2020). 2001 yılında çıkarılan yeşil vergi ile otomobil kaynaklı ulaşırma kaynaklı emisyonların azaltılması amaçlansa da çok başarılı olmadığı görülmektedir (Yoshitsugu vd., 2011: 4).

Japonya toplu taşımada ana ulaşım aracı olarak demir yolu ulaşırmasını kullanmaktadır. Ülke monoray, tramvay, hızlı tren ve metro altyapısıyla donatılmıştır. Şehirlerarası yolcular JR tarafından işletilen yüksek hızlı tren sistemi olan Shinkansen ağı ile sağlanmaktadır (Yudhistira vd., 2015: 340). Deprem dahil birçok tehlike açısından sistem güvenli olarak işletilmektedir. Demir yolu ile birlikte taksi ve otobüslerde toplu taşımada kullanılmaktadır.

Japonya’nın demir yolu politikasında karlılık esas alınmıştır. Japonya demir yolunu ayakta tutan ise demir yolu işletmeciliğinin kendi ihtiyaçlarını karşılayabilecek güce sahip olmasıdır. JR tarafından karsız olan hatlar kapatılmaktadır. Karsız hatların bazılarını ise sosyal devlet anlayışı ile JNR işletmeye

devam etmektedir. Bazı karsız hatlar ise turizm ve sinema sektöründe kullanılarak ekonomik olarak yük olmaktan çıkarılmıştır (Takahiko, 2015: 7). 27.268 km²'lik bir demir yolu ağı ile 22.63 milyar kişi taşımaya karşılık, Almanya'nın 40.000 km²'lik demir yolu altyapı ile 1,5 milyar insan taşımaya Japonya demir yolu işletmeciliğinin çok ileri seviyelerde olduğu göstermektedir (sufizmveinsan.com, E.t.: 16.02.2020).

Japonya otomotiv ve yedek parça üretiminde Toyota, Nissan, Honda ve Daihatsu gibi önemli firmalara sahip olarak ulaştırma sektörü ihracatçısı olmuştur. Dünya otomotiv sektöründe 2. sırada yer almaktadır. Japonya otomotiv üreticisi olduğu kadar tüketicisi konumundadır. Ülkede yaklaşık 61 milyon araç kullanımdadır. Japonya tarafından 2015 yılı ve sonrası "Sürdürülebilir Hareketlilik Yılı" ilan edilmiştir. Bu kapsamda Japonya kara yolu trafik sıkışıklığı azaltmak amacıyla AUS'leri geliştirmeyi, navigasyon sistemlerinin kullanımını yaygınlaştırmayı, bağlantılı araç sayısını artırmayı, otonom pilot uygulamasını hayata geçirmeyi hedeflemektedir (Tektaş ve Tektaş, 2019: 208).

Orta Asya ülkelerinde bulunan petrol ve doğal gazın Çin üzerinden Japonya'ya arz edilmesini hedefleyen Japonya Orta Asya ülkeleri ile iyi ilişkiler kurma ve boru hattı taşımacılığında kaynak çeşitliliği sağlayarak enerji arzı güvenliğini sağlama politikası izlemiştir. Bu doğrultuda boru hatlarının geleceği için Rusya'ya karşı Çin'e yakınlaşma politikası benimsemiştir (Diril, 2008: 66). Tüm bu gelişmelere karşılık Dünya'nın en büyük LNG ithalatçısı ülkeleri arasında yer alan Japonya; Rusya ile yapılacak antlaşma ile 5,9 milyar dolarlık doğal gaz boru hattının yapılması yönünde faaliyetler göstermektedir (www.enerjigunlugu.net, E.t.: 17.02.2020).

2.2.5. "Bisiklet Ulaşımının Merkezi" Hollanda'nın Ulaştırma Politikaları

Her ne kadar AB ülkesi olsa da Hollanda'nın bisiklet ulaştırmasında göstermiş olduğu başarısı anlatılmaya değer görüldüğünden Hollanda ulaştırma politikası için özel bir başlık açılmasına gerek duyulmuştur.

Hollanda'nın 2040 Toplu Taşıma Hedefleri beş katmanda değerlendirilmiştir; toplu taşıma ve bisikletin kentin ana ulaşım sistemi olması, toplu taşıma memnuniyetinin yüksek tutulması, inovasyona öncelik verilmesi, emisyonun azaltılması, güvenlik ve kalitenin artırılmasıdır. Bu kapsamda Ranstand Bölgesi ile diğer bölgelerin ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesi, trafik yoğunluğu olan

güzergâhlarda ihtiyaca göre hızlı otobüs sistemleri (BRT), bisiklet ve diğer sistemlerin desteklenmesi, Amsterdam ile Almanya ve Belçika arasında yüksek hızlı tren hattının geliştirilmesi, orta vade de toplu taşıma sistemlerinin sorunlarının giderilmesi, bölgelerin ihtiyacı çerçevesinde ulaştırma politikası geliştirilmesi, erişilebilir, güvenli ve kaliteli ulaştırma hizmeti sunulması amaçlanmıştır (Government Of The Netherlands, 2019).

Hollanda, yolcu ulaştırmasının % 27'sini bisiklet ulaştırması ile sağlamaktadır. Bununla birlikte ulaştırma altyapısının dörtte birine denk gelen 35.000 km'lik bisiklet yolu altyapısına sahiptir (en.wikipedia.org, E.t.: 18.02.2020). Hollanda yolculuklarının dörtte birini bisiklet ulaştırması ile sağlamaktadır. Bisiklet sahipliği otomobil sahipliğinin iki katı seviyededir. Ulaştırma altyapısı bisiklet ulaştırmasına uygun olarak dizayn edilmiştir. Ulaştırma altyapısının bisiklet ulaştırmasına öncelik verecek uygulamalara ağırlık verilmiştir (Stead ve Meijers, 2015). Bu kapsamda 2020 Hollanda'da merkezi ve yerel yönetimler otomobil kullanımını caydırıcı politikalar benimserken bisiklet kullanımını teşvik eden politikalar benimsemiştir. Hollanda bu doğrultuda bisiklet yolu ve park alanları altyapısına büyük oranda yatırımlar gerçekleştirmektedir. Araç kullanımını caydırmak amacıyla; araçlara hız sınırı konulmuş, hız sınırının aşılmaması için AUS'lerden yararlanılmıştır. Ayrıca park alanlarının kullanımları belirlenen kriterler ile kısıtlanarak toplumun toplu taşıma ve sürdürülebilir ulaştırma araçlarını kullanmaları sağlanmıştır (Cirit, 2014: 47). Bununla birlikte yolların ücretlendirilmesi sağlanarak özel araç kullanımı azaltacak itici politikalar uygulanmaktadır (Stead ve Meijers, 2015: 12).

AB'nin en büyük birinci ve beşinci limanı sırasıyla Rotterdam ve Amsterdam, AB'nin 3. en büyük havalimanı Amsterdam Havalimanına sahip olan Hollanda gelişmiş ve erişilebilir bir ulaştırma altyapısına sahiptir. 2010 yılı verilerine göre, yüklerin % 50 kara yolu, % 40 deniz yolu, geri kalan kısım ile diğer ulaştırma türleri tarafından taşınmaktadır. Demir yolu altyapısına yönelik olarak düşüm noktaları ve istasyonlarının arttırılması, demir yolu sisteminin daha dakik olmasının sağlanması amaçlanmıştır (Stead ve Meijers, 2015: 24). Hollanda geliştirmiş olduğu ulaştırma politikaları ile ulaştırma sektöründe merkez olmayı amaçlamaktadır.

2.2.6. “Kent İçi Akıllı Ulaştırmanın Vatanı” Singapur’un Ulaştırma Politikaları

Şehir devleti olan Singapur’un; nüfusu yaklaşık 5,5 Milyon, Yalova İlinin yüzölçümünden daha küçük olan yüzölçümü yaklaşık 720 km², kişi başı GSYİH yaklaşık 55 ABD Dolarıdır.

İstanbul’un yaklaşık 3 katı nüfus yoğunluğuna sahip olan ülkede ulaşırma ve kent planları birbiri ile uyumlu, ulaşırma sistemleri bir bütünlük oluşturmaktadır. Bunun temel sebebi ise arazi alanların kısıtlı düzeyde olmasından dolayı arazi kullanımının optimum şekilde ayarlanması zorunluluğu gelmektedir. Ülkede özel araç kullanımını zorlaştıracak, engelleyecek ve kısıtlayacak birçok düzenleme yapılmıştır. Devlet özel araç kullanımına resmen savaş açmıştır diyebiliriz. Singapur hükümeti özel araç sahibi olunabilmesini zorlaştırmak için yüklü vergi ödenmesi, harç bedeli yüksek olan ehliyet ve Araba Satın Alma Lisansına sahip olunması zorunlu kılmıştır. Buna ek olarak “Araç Kota Sistemi” ile yıllık trafiğe çıkabilecek araç sayısı belirlenmektedir (Cirit, 2014: 81). Ekonomik önlemlerin yetersiz olduğu gören hükümet araç plakalarını renklendirme yaklaşımı benimseyerek kırmızı, sarı ve siyah plaka uygulamasını hayata geçirmiştir. Kırmızı plakalı araçlar hafta sonu, sarı plakalı araçlar gece, siyah plakalı araçlar her zaman kullanılabilir. Bununla birlikte her caddenin kullanımını ücretli hale getirilmiştir. Yollara kurulan ERP sistemleri ile yolun yoğunluğu, zaman dilimi, caddenin önemine göre farklı yol kullanım ücretleri alınmaktadır. Aynı şekilde otopark ücretlendirmesi de yapılmaktadır. Ayrıca 3 yaşından büyük araçların ulaşırmda kullanılması yasaklanmıştır (gezerdoner.com, E.t.: 07.02.2020).

Bununla birlikte toplu taşıma sistemi örümcek ağı gibi ülkenin her tarafını kapsayacak şekilde dizayn edilerek erişilebilirlik üst düzeyde tutulmuştur. Toplu taşıma sisteminin ücretlendirmesi ise mesafeye dayalı olarak oluşturulmuştur. Metro sistemi olan MRT (Mass Rapid Transit) ve raylı sistem LRT (Light Rail Transit) birbiri ile uyumlu ve ülkenin tamamına yayılmıştır. Ülkenin sıcak olması yaya trafiğinin alt geçitler vasıtasıyla sağlanmasına yöneltmiştir. Yaya ve toplu ulaşırmanın yer altından sağlanması dolayısıyla asansör sistemleri aktif olarak kullanılmakta ve iş, yaşam ve sosyal alanlara ulaşırım yer altından sağlanmaktadır. Kara yolu ulaşırım araçları MRT sistemini besleyecek şekilde organize edilmiştir.

2.3. AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

AB'nin temel ulaştırma politikası, üye ülkelerin ulaştırma hizmetlerin bütünleşmesi, birbiri ile uyumlu hale gelmesi için farklılıkların ortadan kaldırılması, AB sınırları içerisinde ulaştırmanın kesintisiz ve hızlı sağlanmasıdır. 1951'de Paris Antlaşması ile temeli atılan "Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu" (AKÇT) devamı olan AB'nin ulaştırma politikalarının 1957 tarihli Roma Antlaşması, 1961 tarihli Memorandum, 1993 kabul edilen Maastricht Antlaşması ile 2001 yayınlanan Beyaz Kitap çerçevesinde şekillendiği görülmektedir.

Avrupa Birliği'nin ulaştırma politikalarının genel çerçevesi; ekonomik ve sosyal bütünleşmeyi sağlayacak ortak bir ulaştırmanın sağlanması, ulaştırmanın rekabete dayalı liberal bir sektör olması, çevre ve insan odaklı sürdürülebilir bir ulaştırmanın oluşturulmasıdır (Saatçioğlu ve Çelikok, 2019: 523).

2002 yılı ile birlikte AB ulaştırma politikalarında sürdürülebilirlik yaklaşımı baskınlığının artmasıyla birlikte 2009'da AB Konseyi tarafından Sürdürülebilir Kent İçi Hareketlilik Planları (SUMP) uygulanmaya başlanılmıştır. SUMP, çevre ve insan odaklı, ulaştırma hizmetinde yer alan iç ve dış paydaşların katılımını sağlayan, uyumu gözetken karar süreçlerinden oluşmaktadır (İTÜ, 2015: 2).

Avrupa'nın Ulaştırma Politikaları özetleyecek olursak (europa.eu, E.t.: 18.02.2020);

- Trafik güvenliğinin iyileştirilmesi ve sağlanması ile trafik kazalarının azaltılması,
- Ulaştırma sektörünün serbestleştirilmesi,
- Rekabet ortamının tesis edilmesi,
- Ulaştırma modlarının bütünleştirilmesi ve entegrasyonunun sağlanması,
- Yasal, idari, teknik farklılıkların asgari düzeye çekilerek uyumlaşmanın inşa edilmesi,
- Kombine taşımacılığın geliştirilmesi,
- AUS'lere ve AR-GE çalışmalarına önem verilmesi,
- Toplu taşımacılık ağının güçlendirilmesi ve yaygınlaştırılması,
- Yolcu haklarının geliştirilmesi, ulaştırma güvenliğinin sağlanması,

- Sürdürülebilir ulaştırmanın geliştirilmesi, dışsal etki ve maliyetlerinin azaltılması, trafik sıkışıklığının önlenmesidir.

AB kara yolu yolcu ve yük taşımacılığı diğer türlere göre üstün konumda olması, ulaştırma sorunlarının büyük çoğunluğunun kara yolu ulaştırma sektöründe yaşanmasına sebep olmaktadır. AB ulaştırma politikaları kara yolu taşımacılığı üzerindeki yükü azaltmaya ve mevcut sistemin etkin, verimli ve güvenli işleyişi sağlamaya yönelik politikalara öncelik vermektedir. Demir yolu yük ve yolcu taşıması ise toplam taşımacılık içerisinde çok düşük paylara sahiptir. Diğer ulaştırma modlarının yükselişe geçtiği dönemlerde dahi demir yolu ulaştırmasının düşüşe geçtiği görülmektedir. Bu sebeple AB'nin demir yolu ulaştırmasındaki önceliği liberalizasyon ve rekabet ortamının yaratılması ile ulusal demir yollarının birbirine entegrasyonudur.

Dünya'nın genelinde olduğu gibi hava yolu yolcu taşımacılığı AB'de gelişme gösteren sektörler arasında yer almaktadır. Her ne kadar üye ülkelerin hava yolu ulaştırma sistemleri arasında uyumsuzluk söz konusu olsa da AB'nin hava yolu ulaştırmasında öne çıkan ulaştırma politikalarının başında hava yolu ulaştırma trafiğinin etkin ve verimli yönetilmesi ile terör ve diğer sansasyonel eylemlerin engellenmesi gelmektedir.

Deniz yolu taşımacılığı yük taşımacılığında dış hatlarda üstünlüğünü korurken iç hatlarda kara yolu ulaştırmasından sonra ikinci sırada gelmektedir. AB deniz filosu Dünya deniz filosunun üçte birini oluşturmaktadır. Deniz taşımacılığında her ne kadar entegrasyon sağlanmış olsa deniz güvenliği ve olumsuzluk dışsallıklar konusunda yeni düzenlemeler yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır (Özeroğlu, 2012: 43).

Kombine taşımacılık açısından AB'nin önemli sorunları arasında limanlar ile demiryolları arasında bağlantıların üst düzeyde olmaması, kara yolu açısından gümrük problemlerinin olması, idari ve teknik aksaklıkların sürmesi yer almaktadır. 1999 yılı öncesinde hava yolu ve kara yolu taşımacılığı artan bir trende sahiptir. 2001'de yük ulaştırmasında dağılım % 44 kara yolu, % 41 deniz taşımacılığı, % 8 demir yolu, % 4 iç su yolu taşımacılığı şeklinde iken 2010'da sırasıyla % 45,9, % 36,8, % 10,2, % 3,9, % 3,20 boru hattı, % 0,10 hava yolu şeklinde gerçekleşmiştir

(Fulser, 2015: 31). 2001-2010 yılı arası süreçte yük taşımacılığında deniz yolunun payında düşüş olurken kara yolu ve demir yolunun payında artış yaşanmıştır.

AB'nin 2010 yılında 225 milyar m³ olan doğal gaz üretiminin 2030'da 147 milyar m³'e düşeceği göz önünde bulundurulduğunda % 50 olan gaz ithalatının 2030'da % 80'e çıkacağı buna karşılık doğal gazın enerji tüketimindeki payının % 23'ten % 32'ye çıkması öngörülmektedir (www.ntv.com.tr, E.t.: 20.02.2020). Bu sebeple AB boru hattı ulaştırmasında Almanya ile Rusya'nın tekel olmasını sağlayacak projelere uzak durarak boru hattı ulaştırmasını güvence altına almak istemektedir. Bununla birlikte farklı kaynak ve güzergahlar yaratarak boru hattı ulaştırmasını güçlendirme hedefindedir. Boru hattı ulaştırmasında arz güvenliğini sağlamak amacıyla AB dışından tedarik edilecek doğal gaz ithalatında tek bir ülkeden temin edilebilecek doğal gaza sınırlandırma getirmiştir (www.evrensel.net, E.t.: 14.02.2020).

Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi (ETSC) verilerine göre AB genelinde trafik kazası sonucunda yaşamını yitirenlerin sayısı 2001 yılında 55.000 iken 2018'de 25.000'e düşmüştür. AB içerisinde yer alan ülkeler içerisinde trafik kazası en çok Doğu Avrupa ülkelerinde yaşanmaktadır. AB ülkeleri içerisinde milyon kişi başına yaşanan trafik kazası oranı en yüksek ülkelerden Letonya ve Macaristan'da % 77, Bulgaristan'da % 87 ve Romanya'da % 96 olarak istatistiklere yansımaktadır. Ölümlü trafik kaza sayısı en az olan AB ülkeleri içerisinde milyon kişi başına yaşanan ölümlü trafik kaza sayısı İngiltere'de 28, İrlanda ve Danimarka'da 30, İsveç'de 32 olduğu görülmektedir. Milyon kişi başına Türkiye'de ise 2002'de 65 milyon nüfusa karşılık 62 olan ölümlü kaza oranı % 30,64 artmasıyla 2018'de 82 milyon nüfusa karşılık 81 ölümlü kaza meydana gelmiştir (tr.euronews.com, E.t.: 18.11.2019).

AB mevcut döneminde özellikle demir yolu ve deniz yoluna ağırlık verilmesi, hava yolu ve kara yolu ulaştırmasının kontrol altına alınması, sürdürülebilirlik artırılması, trafik güvenliğinin sağlanması, teknolojiden yararlanılarak ulaştırmanın etkinliği ve verimliliğinin artırılması, serbestleşme ve rekabetin yükseltilmesi ilke edinilmiştir (UB, 2005: 47). AB Ortak Ulaştırma Politikası kapsamında geliştirilen stratejilerden; Trans Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) ile AB içerisinde belirlenen koridorların yapılması, aday ülkelerin bağlantısının güçlendirilmesini hedefleyen

TINA ile Pan Avrupa Ulaştırma Alanı (PETRA) sayesinde Pan-Avrupa ile yakın bölgeler arasında ulaştırmanın sağlanması hedeflenmiştir (Fulser, 2015: 31).

2.4. TÜRKİYE’NİN ULAŞTIRMA POLİTİKALARINA TARİHSEL BİR BAKIŞ

Bu bölümde Osmanlı Dönemi’nden itibaren 2002 yılına kadarki süreçte ulaştırmanın nasıl bir dönüşüme uğradığı ve ulaştırma politikalarının neler olduğu Osmanlı Dönemi ve Cumhuriyet Dönemi olmak üzere iki ana başlık altında incelenerek AK Parti iktidara gelmeden önce Türkiye’nin mevcut durumunun ortaya konulması ve AK Parti iktidarı döneminin daha iyi anlaşılması amaçlanmıştır.

2.4.1. Osmanlı Döneminin Ulaştırma Politikaları (1923 Öncesi)

Osmanlı Devleti, 1922 yılı itibariyle 4.000 km’si standartları iyi, 4.450 km’si toprak yol ve 13.900 km’si stabilize yol olmak üzere toplam 18.350 km’lik yol ağına sahiptir (Can, 2000). Bununla birlikte sanayisinin gelişmemiş olmaması dolayısıyla motorlu taşıt sayısı yetersiz olan Osmanlı’da kara yolu ulaşımı motorlu taşıtlar ve evcilleştirilmiş hayvanlar aracılığıyla sağlanmıştır (Çetin vd., 2011: 123). Buna karşılık kara yolu ulaşımından ziyade Osmanlı’nın son zamanlarında demir yolu ulaştırması dönemin gereği olarak ön plana çıkmıştır. İlk demir yolu 1851 yılında inşa edilen Kahire-İskenderiye hattı olmuştur. Osmanlı’nın ulaştırma politikalarının temel özelliği ulaştırma yatırımlarında finansman ve imalat aşamalarında Almanlar başta olmak üzere yabancılardan yararlanılmasıdır. Bunun temel sebebi Osmanlı’nın son zamanlarda ekonomi ve insan kaynağında karşılaştığı yetersizlikler gelmektedir (Deniz, 2016: 142). Osmanlı Devletinin çalışmaları neticesinde Cumhuriyet dönemi öncesinde demir yolu ağı 4.559 km uzunluğa ulaşmıştır (Pektaş, 2017).

Hava yolu ulaştırmasının temelini atılması ise Trablusgarp Savaşında İtalyan’ların Osmanlı’ya karşı yapmış olduğu hava saldırıları ile olmuştur. Bunun sonucunda 1912 yılında Atatürk Havalimanı civarında yer alan Sefaköy’de ilk havacılık faaliyetlerine başlanılmıştır (TÜSİAD, 2007).

Osmanlı Döneminde ulaştırma politikalarının en tipik özelliği ulaştırmanın güvenlik ihtiyacı doğrultusunda şekillenmiş olmasıdır. Güvenlik ihtiyacı ulaştırmanın gelişim hızı ve yönünü büyük ölçüde etkilemiştir. Osmanlı döneminde yapılan

ulaştırma yatırımlarında ticaret ve diğerk sektörlerin gereksinimlerden önce ordunun lojistik ihtiyacının karşılanmasına dikkat edilmiştir.

2.4.2. Cumhuriyet Dönemi Ulaştırma Politikaları (1923-2002)

Cumhuriyet Dönemi ulaştırma politikaları, Tek Partili Dönem, Demokrat Parti Dönemi ve Planlı Kalkınma Dönemi olmak üzere üç alt başlık altında incelenmiştir. Bu bölümlerde 1923-2002 yılları arasında benimsenen ulaştırma politikaları ele alınmıştır.

2.4.2.1. Tek Partili Dönemin Ulaştırma Politikaları (1923-1950)

Bu dönemde 1929 yılında Şose ve Köprüler Reisliği kurularak bugünkü Karayolları Genel Müdürlüğünün temelleri atılmıştır. 18.350 km olan kara yolu uzunluğu 1923-1947 yılları arasında yapılan çalışmalar neticesinde 43.743 km'ye çıkarılmıştır (www.kgm.gov.tr, E.t.: 25.04.2020). Kara yolu ulaştırmasında izlenen politika bu dönemde her yere kara yolu ulaştırmasının tesis edilmesi olduğundan yolların fiziki ve geometrik standartları düşük olmuştur.

Havacılığın temelleri Osmanlı Döneminde atılmış olsa da birçok açıdan havacılık eksikliklerini içerisinde barındırarak 1923 yılına kadar ulaşmıştır. Bundan dolayı Cumhuriyet Döneminde yasal ve kurumsal düzenlemeler yapılarak havacılığın eksikliklerinin giderilmesine çalışılmıştır. Bu kapsamda 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti (UB, 2009), hava taşımacılığı yapmak amacıyla 1933 yılında Milli Savunma Bakanlığı bünyesinde Hava Yolları Devlet İşletmesi kurulmuştur (DHMİ, 2009). Askeri uçaklar sivil uçaklara dönüştürölerek beş uçaklık bir filoya sahip Türk Hava Postaları önemli kentler arasında seferlerine başlamıştır (Bakırcı, 2012: 343). İstanbul-Eskişehir-Ankara hattında ilk ticari uçuşlar gerçekleştirilmiştir. (UB, 2009). Ticari anlamda ilk yurtdışı uçuşu 1947 yılında Ankara-İstanbul-Atina hattında gerçekleştirilmiştir (DHMİ, 2009). 1938 yılında Hava Yolları Devlet İşletmesine Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü ismi verilerek Bayındırlık Bakanlığına bağlanırken 1943 yılında UB bünyesinde hizmet vermeye devam etmiştir (Bakırcı, 2012: 344). Bunun dışında uçak filosu yetersizliğini gidermek için uçak üretimi yapmak amacıyla 1925'de Kayseri Tayyare Fabrikası kurulmuştur. 1935 yılına gelindiğinde ise özel teşebbüs tarafından bir uçak fabrikası kurulsa da fabrika 1951 yılında kapatılmıştır. Aynı şekilde Türk Hava Kurumu tarafından kurulan uçak fabrikası da sadece 1941-1956 yılları arasında faaliyet gösterebilmiştir (Kalkınma

Bakanlığı, 1972). Osmanlı Devletinin son dönemlerinde temelleri atılan havacılık sektörü Cumhuriyet Dönemine altyapı, araç parkı, idari yapı ve yasal açıdan yetersiz olarak miras kalmıştır. Bu sebeple Cumhuriyet Döneminin ilk yıllarında hava yolu ulaştırma politikalarının en belirgin özelliği bu yetersizlikleri ortadan kaldırmak olmuştur.

1923-1940 döneminde yılda 200 km fazla olmak üzere 4078 km demir yolu yapılarak demir yolu uzunluğu 8.637 km'ye çıkarılması demir yolu açısından önemli bir ivmenin yakalandığı göstermektedir. Bu zaman aralığında özellikle demir yollarının devletleştirilmesine önem verilmesi doğrultusunda 3.714 km'si ana hat, 845 km'si tali hat olmak üzere toplam 4559 km'lik demir yolu kamunun mülkiyeti ve işletmesine alınmıştır. Ancak Atatürk'ün ölümüyle birlikte 1940 ve yılı sonrasında bu ivmenin kaybolduğu demir yolu yapımında yavaşladığı görülmektedir (Pektaş, 2017: 6). 1940-1950 yılları arasında sadece 340 km demir yolu yapılmıştır (Servantie, 2015: 8). Osmanlı döneminde kurulan demiryolları hatları ordunun ihtiyaçlarını ikmal etmek, ülkenin ekonomik ve sosyal gelişimini hızlandırmak amacıyla kurulmuştur. Ancak sermaye ve uzman yetersizliğinden dolayı demiryolları yabancıların eliyle gerçekleştirilmiştir. Yabancıların demir yolu üzerindeki etkinliğini kısıtlamak amacıyla Cumhuriyet Döneminin ilk yıllarında milli bir ulaştırma politikası izlenmiştir. Bu amaçla demiryollarının yapımı ile mevcut yolların devletleştirilmesi yönelik adımlara öncelik verilmiştir. Bu dönemde demiryolları ulaştırma alt sektörleri arasında öncelikli yatırım alanı olmuştur (Kaplukan, 2014).

Osmanlı Dönemi'nden Cumhuriyet Dönemine 126 tane yük gemisi (18 ton ve üstü), 33 tane yolcu gemisi kalmıştır. Ancak bu araçların çoğu bakımsız ve kullanıma uygun değildir. Şüphesiz ki bunun sebebi Osmanlının son döneminde demir yolu ağırlıklı ulaştırma politikası benimsenmesi deniz yolu ulaştırmasının atıl duruma düşmesi rol almaktadır. 1 Temmuz 1926 tarihinde Kabotaj Kanununun kabul edilmesiyle birlikte Türkiye'de deniz yolu taşımacılığının önü açılmıştır (Avcı, 2005).

1950 yılı itibariyle yolcu taşımacılığının taşıma türleri arasındaki dağılımı; % 49,9'u kara yolu, % 42,2'si demir yolu, % 7,5'i deniz yolu ve % 0,6'sı hava yolu şeklindeyken iç yük taşımalarının ise % 55,1'i demir yolu, % 27,8'i deniz yolu, %

17,1'i kara yolu gerçekleştirmiştir (UB, 2005: 55). Bu dönem devletleştirme politikalarının baskın olduğu, ulaştırma türleri içerisinde demir yolu ulaştırmasının öne çıktığı bir dönem olmuştur. Ayrıca bu dönem ulaştırma açısından normalleşme sürecine geçiş aşaması olmuştur. Askeri ve güvenlik amaçlı oluşturulan ulaştırma politikaları yerini artık ekonomik ve sosyal ihtiyaçlar doğrultusunda oluşturulan ulaştırma politikalarına yerine bırakmaya başlamıştır.

2.4.2.2. Demokrat Parti Döneminde Ulaştırma Politikası (1950-1960)

Demokrat Parti döneminde Marshall Planları ve Truman Doktrini doğrultusunda kara yolu ulaştırmasına yapılan yatırımların artmasıyla kara yolu uzunluğunda ve taşıt sayısında artış gözlenmiştir. Kara yolu ulaştırması öncelikli bir politikanın benimsenmesiyle diğer ulaştırma sistemlerinden istenilen düzeyde yararlanılamamıştır. Kara yolu yük ve yolcu taşıma kapasitesi 1960 yılı sonu itibari ile ihtiyaç duyulana kapasitenin çok üstünde bir tablo çizmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 1962). Bununla birlikte tekerlek dönsün ilkesiyle imal edilen yolların yapımında ucuzluk ve kolaylığın tercih edilmesi yolların fiziki ve geometrik şekillerinin yetersiz olmasıyla sonuçlanmıştır (Yayla, 2016: 42).

Dışa bağımlı olarak kara yolu ulaştırma sektörü gelişme göstermiştir. Kara yolu taşıt parkında ve enerji tüketiminde dış kaynaklardan yararlanılmıştır. Yasal olarak 18 Ocak 1954 yılında 6224 Sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu ile 7 Mart 1954 yılında Petrol Kanununun kabul edilmesiyle yabancı sermayeye tanınan imtiyazlar artmıştır. Bunun sonucunda Türkiye yabancı sermayenin önemli bir pazar alanı olmuştur.

1950 yılında en önemli gelişme Şose ve Köprüler Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılandırılarak Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulması olmuştur. İdari düzenleme ile birlikte kara yolu yapımında makine gücüne kullanılmaya başlanılarak kara yolu yapımında hızlanılmıştır. 1960'lı yıllarda kara yolu ağı 60.000 km'ye ulaşmıştır (KGM, 2006: 61).

Hükümetin izlemiş olduğu politikalar sebebiyle bu dönem demir yolu ulaştırması için duraklama dönemi olmuştur. Özellikle Amerika'nın kara yolu ulaştırma politikasının yayılmacı etkisi Türkiye'nin demir yolu yerine kara yolu ağırlıklı bir ulaştırma politikası benimsemesine yol açmıştır. Demokrat parti döneminde yapımı sürmekte olan demir yolu hatları tamamlanmadıkça başka demir

yolu hatlarının yapılmaması politika olarak benimsenmiştir. Elazığ-Van Hattı, Erzurum-Sarıkamış Hattı, Narlı-Gaziantep Hattı, Ereğli-Çataldere-Armutçuk Hattı bu dönemde yapılmaya devam edilen hatlardır. İzlenen politikalar neticesinde 1950-1980 yılları arasında yılda sadece ortalama 30 km yeni hat yapılabilmektedir (Demirboğa, 2015: 75).

Bu dönemde ortaya çıkan ihtiyaçlar havacılık sektörünün kurumsal yapısının değişmesine yol açmıştır. 1955 yılında hava taşımacılığının sorumluluğu Türk Hava Yolları Kurumuna, havaalanlarının sorumluluğu ise 1956 yılında Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne bırakılmıştır. 1960 yılı sonuna gelindiğinde hava yolu yolcu taşıması 700 bin kişiyi aşmıştır. 1970 yılına gelindiğinde 2,5 milyonun üzerine çıkmış, 1980 yılında ise 3,5 milyona yaklaşmıştır (Deniz, 2016: 149). Hava yolu yatırımlarına yeteri kadar önem verilmemiş yapılan yatırımlar altyapı ve tesislerin yapım ve bakımı ile sınırlı kalmıştır. Yeni hava alanı imalatı gerçekleşmemiştir.

Bu dönemde Zonguldak, Ereğli, Trabzon, İnebolu, Salıpazarı, Haydarpaşa, İzmir, Samsun ve İskenderun limanlarının etüt, proje, yapım çalışmaları bu dönemde sürdürülmüştür. Ancak bu dönemde deniz yolu ulaştırmasının yolcu taşımacılığında bir artış olmamıştır. Bu karşılık yük taşımacılığında % 180 artış yaşanmıştır. Deniz yolu yük taşımacılığı diğer ulaştırma sektörleri içerisinde 3. sırada yer edinebilmiştir.

Tablo 7: 1950-1960 Yolcu ve Yük Taşımacılığındaki Değişim

	Yük (%)		% 'lik Değişim	Yolcu (%)		% 'lik Değişim
	1950	1960		1950	1960	
Demir Yolu	78	24	-69	42	48	14
Kara Yolu	19	73	+ 284	49	38	22
Deniz Yolu	5	14	180	8	8	0
Hava Yolu	0	0	0	1	1	0

Kaynak: (Demirboğa, 2015: 71)

2.4.2.3. Planlı Kalkınma Döneminde Ulaştırma Politikaları (1960-2002)

Verimli ve etkin bir yönetimin sağlanması amacıyla 1963 yılından itibaren beşer yıl süreli kalkınma planları hazırlanmaktadır. Bu bölümümüzde Kalkınma Planları Döneminde izlenen ulaştırma politikaları değerlendirilecektir.

2.4.2.3.1. Birinci BYKP (1963-1967) Dönemi

Bu dönemin ana hedefleri; taşımacılığın ekonomik olarak yapılması, mevcut taşıma kapasitesinden optimum düzeyde yararlanılması ancak kapasitenin arttırılmaması ve ülke ekonomisine uygun bir fiyatlandırma sisteminin oluşturulmasıdır. Tüm bunlar göz önünde bulundurulduğunda diğer ulaştırma türleri ile kara yolu ulaştırmasının rekabetçi değil birbirini tamamlayıcı şekilde geliştirilmesi Birinci BYKP'nin ana ilkeleri arasında yer almaktadır. Taşımacılığın ekonomik olması amacıyla uzun mesafelerde kara yolu ulaştırması yerine deniz yolu ve demir yolu ulaştırmaların kullanılmasının arttırılması her ne kadar ilke edinilmiş olsa da metot kısmında bu ilkenin yerine nasıl getirileceğinden bahsedilmemiştir.

Etkinlik ve verimliliğinin tesis edilmesi için ulaştırma hizmetlerinin tek elden yürütülmesi, standartları yüksek kara yolu yerine her yere özellikle turizm bölgelerine kara yolu yapılması amaçlanmıştır. Ancak plan döneminde stabilize yol uzunluğunun azaldığı görülmüştür. Bunun temel sebebinin I. BYKP döneminde KGM'nin yapmış olduğu yol yenileme çalışmalarında eski yola göre daha kısa ve standartlara uygun yol yapılmasından dolayı kara yolu uzunluğunda kısalma olmuştur (Kalkınma Bakanlığı, 1965).

Yol yatırımları bütçe içerisinde önemli bir yer kapsamaktadır. Yatırımların bu dönemde dağılımı yol yatırımları 4.198,0 milyon TL, liman ve iskele yatırımları 294,3 milyon TL, hava alanları 116,7 milyon TL olarak gerçekleşmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 1962). Ulaştırma yatırım, bakım ve onarım giderlerinin karşılanması için kara yolunu kullananlardan ücret alınması ön görülmüştür. Ulaştırma harcamaları bu şekilde finanse edilmeye çalışılmıştır. Kara yolu ile deniz yolu taşımacılığı özel teşebbüs ve devlet tarafından gerçekleştirilirken hava yolu ve demir yolu taşımacılığı sadece devlet tarafından gerçekleştirilmektedir. Yolcu taşımacılığında kara yolu ağırlığını korurken yük taşımacılığında deniz yolu ilk sıra da yer almaktadır

Birinci BYKP döneminde tersanelerin geliştirilmesi ve sektörün canlandırılması için Gemi İnşa Koordinasyon Komisyonu ve Gemi Kredi Fonu kurulmuş ama tersanelerin geliştirilmesi ve eksikliklerinin giderilmesinde istenilen düzey yakalanamayınca komisyon ve fon ikinci BYKP döneminde kapatılmıştır. Bunun yanında 1. BYKP döneminde hedeflenen 3.500 DWT üzerinde gemi üretimi gerçekleştirilememiş, şirketler 1000 DWT civarındaki gemilerin üretimine

yönelmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 1972). Deniz yolu ulaştırmasının yük taşımacılığının yarısını gerçekleştirmesi hedeflenmiştir. Ancak deniz yolu yolcu taşımacılığı ile ilgili bir hedef belirtilmemiştir.

Bunun yanında kara yolu ulaşımı ağırlıklı bir politikanın izlenmesi diğer ulaştırma sektörlerinin büyüme hızını yavaşlatmış ve I. BYKP’de belirlenen birçok hedefe ulaşamamıştır. Deniz ticaret filosu ile dış ticaret yükünün % 50 sinin taşınması ve filonun gençleştirilmesi hedefleri gerçekleştirilememiştir. Ancak dış hatlar yük taşımacılığı büyük oranda deniz yolu ile gerçekleşmektedir.

Bu dönemin sonuna doğru Türkiye’nin ilk ham petrol boru hattı olan Batman-Dört Yol Ham Petrol Boru Hattı 4,5 milyon ton kapasitesi ile 1967 yılında işletmeye açılmıştır. 1984 yılında ise BOTAŞ’a devredilmiştir (www.botas.gov.tr, E.t.: 23.01.2020).

Hava yolu ulaştırması ile ilgili olarak ise havaalanlarının güvenliğinin artırılması ve özellikle yurt dışı yolcu uçak seferlerine önem verilmesi öngörülmüştür.

1963-1966 yılları arasında konut, imalat, tarım, enerji sektörlerinden sonra en çok yatırım yapılan sektör ulaşımdır. Toplam yapılan 47.936 milyon TL’lik yatırımın % 14,6 si olan 7.007 milyon TL ulaştırma sektörüne harcanmıştır (Kalkınma Bakanlığı, 1965).

Tablo 8: Yolcu ve Yük Taşıma Miktarları (I. BYKP Dönemi)

Ulaştırma Modu		Yolcu Taşıma (Milyon Yolcu-Km)	Yük Taşıma (Milyon Ton-Km)
Kara Yolu		11.727	3.927
Demir Yolu		3.810	3.710
Deniz Yolu	İç Hat	465	1.600
	Dış Hat	-	13.200
Hava Yolu		152	15
Toplam		16.154	22.452

Kaynak: (Kalkınma Bakanlığı, 1962)

Plan dönemi içerisinde kara yolu ve hava yolu ulaşımının taşıma kapasiteleri gözle görülür biçimde artış gösterirken deniz yolu ve demir yolu taşıma kapasitelerindeki artış çok sınırlı olmuştur. Planlı Dönemde yolcu taşımacılığının (milyon yolcu-km cinsinden) ulaştırma türleri içerisindeki dağılımının sırasıyla kara yolu, demir yolu, deniz yolu ve hava yolu; yük taşımacılığının (milyon ton-km

cinsinden) ulaştırma türleri içerisindeki dağılımlarının sırasıyla deniz yolu, kara yolu, demir yolu ve hava yolu olduğu görülmektedir. Deniz yolu yük taşımacılığında dış hat üzerinde yapılan ihmal edilmesi durumunda yük taşımacılığında karayolları ulaştırması ilk sırada yer almaktadır. Dış hatlar yolcu taşımacılığında deniz yolunun payı azalırken hava yolunun artmıştır. Dış hat yük taşımacılığında ise deniz yolu ve demir yolu taşımacılığı ağırlığını sürdürmüştür (Kalkınma Bakanlığı, 1965).

2.4.2.3.2. İkinci BYKP (1968-1972) Dönemi

Bir  nceki dönemde olduğu gibi bu dönemde de kara yolu ulaştırmasına ayrılan yatırım miktarı diğer ulaştırma sektörlerinden fazla olup bu miktar haberleşme ve ulaştırma yatırımlarının yaklaşık % 67,5'ini oluşturmaktadır. 1967 yılı itibariyle lastik ihtiyacı ülke içerisinden karşılanmaya başlanmıştır. Bu dönem içerisinde hava yolu ulaştırmasına talebin artacağı fakat mevcut hava yolu taşıma kapasitesinin ihtiyacın üzerinde olmasından dolayı kapasite arttırıcı yatırımlara gerek duyulmamıştır. Ancak hava taşımacılığı ile ilgili uçak ihtiyacı ve üretiminde yaşanan sorunlar ile teknik ve pilot eksikliği bu dönemde varlığını sürdürmüştür.

Her ne kadar bu dönemde küçük gemi üretimi yapılırsa da özellikle 6.000 DWT'den büyük gemi arzının talebin altında olması, tersane ve finansman yetersizlikleri dolayısıyla bu dönemde gemi ihtiyacının karşılanmasında zorunlu olarak ithalata başvurulmaktadır. Bu dönemde deniz yolu filosunun yaş ortalamasının düşürülmesi ve kapasitesinin arttırılması öncelikli hedefler arasındadır (Kalkınma Bakanlığı, 1965).

Türkiye'nin ilk lokomotifleri 1961 yılında üretilen 2 adet buharlı lokomotif olmuştur. Ancak bu lokomotiflerin çağın gerisinde kalması nedeniyle I. BYKP döneminde buharlı lokomotifler yerine dizelli lokomotif sayısının arttırılması, demir yolu taşıma kapasitesi, vagon ve lokomotiflerin yaş ortalamasının düşürülmesi, teknik özelliklerinin geliştirilmesi hedeflenmiştir. Dönem içerisinde elektrikli lokomotif üretimine ge ilemezken lokomotif ve vagon üretiminde ihtiyaç duyulan parçaların temininde dışa bağımlılık sürmüştür (Kalkınma Bakanlığı, 1965). I. BYKP döneminde demir yolu yatırımları için ayrılan miktar 136,7 milyon TL iken II. BYKP döneminde bu miktarın 110 Milyon TL olduğu görülmektedir.

Bu dönemde zorunlu trafik sigortası yoktur. Taşımacılık yapacakların lisans alma zorunluluğunun olmaması ve denetimlerin yetersiz olması trafik kazalarının

artması sonucunu doğurmuştur. Önceki dönemde olduğu gibi bu dönemde de ulaştırma modlarının dengeli büyümesi, kullanan öder mantığı ile ulaştırmayı kullananlardan ulaştırma yatırımlarına finansman sağlanması amaçlanmıştır.

II. BYKP döneminde ulaştırma sektörünün iyileştirilmesi amacıyla bir dizi tedbirler sıralanmıştır; ulaştırma sektörlerinin kendi içinde ve birbirleri arasında düzenli olarak gelişmesini sağlamak amacıyla ulaştırmanın tek elden yürütülmesi için Deniz yolu ulaştırması alanında Limanlar Genel Müdürlüğü, kara yolu ulaştırması alanında Kara Yolu Ulaştırması ve Trafik Genel Müdürlüğünün kurulması programa alınmıştır. İkinci olarak trafik kazalarına karşı güvence sağlanması amacıyla yolcu, yük, vasıta ve sürücüyü kapsayan bir sigorta sisteminin oluşturulması, kara yolu taşımacılığında lisans alma zorunluluğu olmamasından kaynaklı meydana gelen düzensizlik ve kara yolu üzerinde yaşanan yoğunluğun önüne geçmek için taşımacılık ile ilgili düzenlemeye gidilmesi, hava yolu ile ilgili olarak ise yer hizmetlerin tek elden ve düzenli olarak yürütülmesi ve hava taksi potansiyeli olan yerlerde bu ulaşım türünün gelişmesi için gerekli desteğin verilmesi, eski tip uçaklar yerine jet uçak imalatı yapılarak ulaşımın hızlı ve güvenli olması sağlanmak suretiyle hava yolu ulaştırmasının modernleştirilmesi amaçlanmıştır.

Tablo 9: 1963-1972 Yılları Arası İç Hatlar Yük Taşımacılığı (Milyon Ton-Km)

		1963	1967	1968	1972
Kara Yolu		6 717	12 500	14 080	25 700
Demir Yolu		4 111	5 476	5 671	6 600
Hava Yolu		1,1	1,9	2,1	2,4
Deniz Yolu	Şehirlerarası	1 899	4 307	3 589	7 260
	Şehir içi	65	110	118	157
Toplam	Şehirlerarası	12 718,1	22 284,9	23 342,1	39 562,4
	Şehir içi	65	100	118	157

Kaynak: (Kalkınma Bakanlığı, 1972)

Boru hattı taşımacılığında ilk bu dönemde bahsedilmiştir. Boru hattı taşımacılığının ihtiyaçlar doğrultusunda kapasitesinin artırılması hedeflenmiştir.

1963-1972 yılları arasında dış hatlar yolcu taşımacılığında hava yolu ulaştırmasının diğer ulaştırma türlerine göre daha etkin olduğu görülmektedir. Hava yolu ulaştırmasını ise sırasıyla deniz yolu ve kara yolu ulaştırması takip etmiştir.

Dış hatlar yük taşımacılığında deniz yolu ulaştırmasının diğer ulaştırma modlarına fark attığı görülürken onu sırasıyla kara yolu ve hava yolu takip etmektedir.

Tablo 10: 1963-1972 Yılları Arası Dış Hatlar Yolcu Taşıma (Milyon YolcuxKm)

	1963	1967	1968	1972
Kara Yolu	-	72	83	120
Hava Yolu	49	115	213	683
Deniz Yolu	145	102	90	230
Toplam	194	289	386	1 033

Kaynak: (Kalkınma Bakanlığı, 1972)

Tablo 11: 1963-1972 Yılları Arası Dış Hatlar Yük Taşıma (Milyon Ton-Km)

	1963	1967	1968	1972
Kara Yolu	3	15	21	46,5
Demir Yolu	52	153	-	-
Hava Yolu	0,4	1,2	2,3	3,7
Deniz Yolu	7 204	8 131	16 588	24 200
Toplam	7 259,4	8 300,2	-	24 250,2

Kaynak: (Kalkınma Bakanlığı, 1972)

1963-1972 yılları arasında kara yolu ve hava yolu ulaştırmasının yolcu taşımacılığı içerisindeki payları yüksek artış gösterirken deniz yolu ve demir yolunun kapasitelerindeki artış çok sınırlı olmuştur. Şehirlerarası yolcu taşımacılığında ise deniz yolunun payının azaldığı görülmüştür. 1972 yılı itibariyle yolcu taşıma kapasitesi en yüksek kara yolu ulaştırması olup, onu sırasıyla demir yolu, deniz yolu, hava yolu takip etmektedir.

Tablo 12: Taşıtların Yolcu Taşıma Kapasitesi (Milyon YolcuxKm)

		1963	1967	1972
Kara Yolu	Şehirlerarası	40 900	60 100	92 520
	Şehiriçi	2 830	2 490	3 330
Demir Yolu	Şehirlerarası	5 120	5 439	6 392
	Şehiriçi	2 109	2 181	2 732
Deniz Yolu	Şehirlerarası	900	594	661
	Şehiriçi	2 405	3 448	4 020
Hava Yolu	Şehirlerarası	314	543	1 522
	Şehirlerarası	47 234	66 676	101 095
Toplam	Şehirlerarası	7 344	8 119	9 782
	Şehiriçi			

Kaynak: (Kalkınma Bakanlığı, 1972)

Tablo 13: Taşıtların Yük Taşıma Kapasitesi (Milyon Ton-Km)

		1963	1967	1972
Kara Yolu		16 800	24 000	37 500
Demir Yolu		10 900	11 983	15 320
Deniz Yolu	Şehirlerarası	20 514	21 413	41 895
	Şehiriçi	83	132	343
Hava Yolu		8	47	161
Toplam	Şehirlerarası	4 222	57 443	94 876
	Şehiriçi	48 305	132	343

Kaynak: (Kalkınma Bakanlığı, 1972)

1972 yılı itibariyle yük taşıma kapasitesi açısından ilk sırada deniz yolu ulaştırması yer alırken onu sırasıyla kara yolu, demir yolu ve hava yolu takip etmiştir. Demir yolu ulaştırması hariç diğer ulaştırma modlarının yük taşıma kapasitesinde yüksek artışlar olmuştur.

2.4.2.3.3. Üçüncü BYKP (1973-1977) Dönemi

III. BYKP döneminde ulaşım sektörüne yapılan yatırımların % 60'ını kara yolu, % 17'sini demir yolu oluşturmuştur (Kalkınma Bakanlığı, 1978). Kara yolu taşıt sayısındaki artışa bağlı trafik sorunları, transit geçişlere bağlı trafik yoğunluğu kara yolu ve trafik mevzuatının yetersiz olması dönemin önemli sorunları arasında yer almaktadır.

Tablo 14: III. BYKP Dönemi Şehirlerarası ve Dış Hat Yolcu Taşımacılığı, (Milyon Yolcu/ Km)

Sektör	1972		1977	
	Şehirlerarası	Dış Hat	Şehirlerarası	Dış Hat
Kara Yolu	47 365	120	82 141	150
Demir Yolu	2 911	-	2 362	-
Deniz Yolu	387	461	241	103,1
Hava Yolu	512	999,8	1 073,4	1.987,4
Toplam	51 175	1.580,8	85 817,4	2.240,5

Kaynak: (Kalkınma Bakanlığı, 1978)

Ulaştırma sektörünün sabit sermaye yatırımlarının 1. BYKP döneminde % 15,6'sını, 2. BYKP % 16'sı olmuştur (Kalkınma Bakanlığı, 1978). 3. BYKP döneminde kamu tarafından gerçekleştirilen sabit sermaye yatırımı miktarı 79,4 Milyar TL, özel sektör tarafından gerçekleştirilen sabit sermaye yatırımı miktarı ise 49,4 Milyar TL olmuştur (Kalkınma Bakanlığı, 1978).

Tablo 15: III. BYKP Dönemi Şehirlerarası ve Dış Hat Yük Taşımacılığı (Milyon Ton\Km)

Sektör	1972		1977	
	Şehirlerarası	Dış Hat	Şehirlerarası	Dış Hat
Kara Yolu	17 714	46,5	35 100	90,0
Demir Yolu	6 739		6 367 (2)	
Deniz Yolu	2 948 (1)	11 872	4 397,2 (1)	35 465
Hava Yolu	42	91, 4	83,9	184,8
Toplam	27 443	12 009,9	45 948,1	35 739,8

Kaynak: (Kalkınma Bakanlığı, 1978)

Bu dönem içerisinde kara yolu ve hava yolu taşıma kapasitelerinde önemli artışlar kaydedilmesine paralel olarak hava yolu ve kara yolu şehirlerarası yolcu taşımacılığında artış olurken demir yolu ve deniz yolu taşımacılığında düşüş

yaşanmıştır. Dış hat yolcu taşımacılığında hava yolu, iç hat yolcu taşımacılığında kara yolu ulaştırması lider konumda yer almaktadır.

III. BYKP döneminde yolcu taşımacılığında olduğu gibi yük taşımacılığında da kara yolu ulaştırması ön sırada yer almaktadır. 1977 yılı verilerine göre şehirlerarası yük taşımacılığında kara yolunun payı yaklaşık % 76,4 civarındadır. Ancak 1977 verilerine göre dış hat yük taşımacılığında % 99,2 pay ile deniz yolu taşımacılığı ipi göğüsleyen sektör konumunda olup, dış hat yük taşımacılığında diğer ulaştırma sektörleri yok denecek kadar az bir paya sahiptirler.

Demir yolu taşıtlarının üretiminde ihtiyaç duyulan parçalarda dışa bağımlılık sürmesine karşılık elektrikli dizi üretimine başlanılmıştır. 10.000 DWT üzerinde kapasiteye sahip gemilerin üretimine bu dönemde başlanılırken 15.000 DWT üzerinde kapasiteye sahip gemi üretimine geçilememiştir. Uçak üretiminin yapılabilmesi için ise Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı ödeneklerinden 1,5 milyar TL bütçe oluşturulması öngörülmüştür. Ulaştırma taşıt parkının yurt içinden karşılanmasına yönelik teşebbüslere karşılık ithalat yolu ile karşılama yöntemi sürdürülmüştür. Havalimanı yer kuruluşlarının koordinasyon sorunu ile uçak imalatında karşılaşılan finansman ve teknik problemler önemini korumaya devam etmiştir.

Petrol boru hatlarının şebekesinin geliştirilmesi hedeflenmiştir. Bu sebeple petrol talebinin olduğu pazarların tespit edilerek bu doğrultuda yatırım yapılması ön görülmüştür. Bu dönemde 1973 yılında Irak-Türkiye Ham Petrol Boru hattı inşa edilmiş boru hattı 1976 yılında işletmeye alınmıştır (www.botas.gov.tr, E.t.: 19.05.2019). Bu dönemde kurumsal düzenlemeler yapılmıştır. Bu kapsamda 15 Ağustos 1974 tarihinde BOTAŞ kurulmuştur.

2.4.2.3.4. Dördüncü BYKP (1979-1983) Dönemi

1971 yılında yaşanan petrol krizi dönemin ulaştırma politikalarını büyük ölçüde etkilemiştir. Bu kapsamda enerji verimliliğini sağlayacak ulaştırma politikaları öne çıkmıştır. Dördüncü BYKP’de yer alan ulaştırma politikaları göz önünde bulundurulduğunda IV. BYKP’nin çevreci bir plan dönemi olduğu söylenebilir. Bu dönemde demir yolu, deniz yolu ve boru hattı ulaştırmasının geliştirilmesi kara yolu ulaştırması içerisinde toplu taşımının desteklenmesi, kırsal ve sanayi bölgelerinin ulaştırma olanaklarının geliştirilmesi dönemin ana ulaştırma

politikalarıdır. Ancak her ne kadar ulaştırma modları arasında denge gözetilse de kırsal alanlara ulaşımı sağlayan yol yapımına devam edilmesi kara yolu ulaştırmasına ayrılan payın düşmesinin önüne geçmiştir. Kara yoluna yapılan yatırımlar ile kara yolunun yolcu ve yük taşımacılık payı diğer ulaştırma modlarına göre ilk sırada yer almaya devam etmiştir.

2.4.2.3.5. Beşinci BYKP (1985-1989) Dönemi

Plan döneminin öncelikle ulaştırmanın güvenli, çevreci ve dengeli bir sisteme dönüştürülmesi gelmektedir. Bu kapsamda; kombine taşımacılık sistemini güçlendirmek amacıyla uluslararası transit yolların güçlendirilmesi, deniz yolu ve demir yolu ulaştırmasına yapılan yatırımların artırılması, liman, havalimanı ve deniz ticaret filosunun günün ve geleceğin şartlarına cevap verebilecek bir düzeye getirilmesi, kara yolu taşımacılığının güvenli ve düzenli bir şekilde sürdürülebilmesi için idari ve yasal düzenlemelerin yapılması, arazi kullanım planları ile ulaştırma planlarının uyumlu ve bütüncül olmasının sağlanması, “kullanan öder” mantığı doğrultusunda otoyolların ücretlendirilmesi, kara yolu taşımacılığının kurumsallaşmasına karşılık tekelleşmesinin önlenmesi ilke edinilmiştir.

Dönem içerisinde demir yolu ve deniz yolu ulaştırması daha çok yük taşımacılığı açısından değerlendirilmiş olup, yolcu taşımacılığı açısından ihmal edilmiştir. Bu dönem ilk Ulaştırma Ana Planının hazırlanmış olması açısından önemlidir. Dönem içerisinde 5. BYKP’de yer alan ulaştırma politikalarına Ulaştırma Ana Planında yer verilmiştir. Ancak bu dönemde ve ilerleyen dönemlerde kalkınma planlarında ve Ulaştırma Ana Planında yer alan ulaştırma politikalarının gerçekleştirilemediği kara yolu ulaştırması ile otomobil odaklı ulaştırma politikalarının ağırlığı ve etkisinin sürdüğünü görülmüştür (Kalkınma Bakanlığı, 1989).

BOTAŞ, bu dönemde petrolün yanında 1987 yılında doğal gaz dağıtımını yapmaya başlamıştır. Irak Türkiye Ham Petrol Boru Hattının ikinci hattı 1985 yılında başlayan ikinci boru hattı 1987 yılında tamamlanmıştır. Boru hattı ile yük taşımacılığının toplam yük taşımacılığı içerisindeki payının % 4’e yükseltilmesi hedef olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda Yumurtalık-Orta Anadolu Rafinerisi (Kırıkkale) ham petrol boru hattı ile İpras-Haramdere ve Aliğa-İzmir ürün boru hatları V. Plan Dönemi içinde tamamlanması planlanmıştır. Ayrıca 14 Şubat 1986

tarihinde, Ankara’da, BOTAŞ ile Soyuzgaz Export arasında 25 yıl süreli Doğal Gaz Alım-Satım Anlaşması imzalanmıştır. 26 Ekim 1986 tarihinde inşasına başlanan Rusya-Türkiye Doğal Gaz Ana İletim Hattının Trakya Bölgesindeki kısmı 1987’de, geri kalan bölümü ise 1988 yılında işletmeye alınmıştır. Ceyhan-Kırıkkale Ham Petrol Boru Hattının işletmesi 1986 yılında başlanılmıştır (www.botas.gov.tr, E.t.: 19.05.2019).

2.4.2.3.6. Altıncı BYKP (1990-1994) Dönemi

Bir önceki planda öngörülen ulaştırma politikaları ve hedefleri bu dönemde de ilke edinilmiş olmakla birlikte bu dönemde ulaştırma yatırımları % 30,6’lık bir oranla kamu yatırımları içerisinde birinci sırada yer almaktadır. Kara yolu yatırımları ise bu oranın % 80’ini oluşturmaktadır. Ulaştırma yatırımlarının % 47 kısmını otoyol yapımı oluşturmaktadır. Bu dönemde yolların fiziki ve geometrik durumların düzeltilmesi amaç edinilmiştir. 1994 yılı itibariyle beton asfaltlı yol uzunluğu hedefine ulaşılamamış olmakla birlikte beton alfaltlı yol uzunluğu 4.750 km olmuştur (Kalkınma Bakanlığı, 1995).

Kara yolunun fiziki durumunun iyileştirilmesi, kırsal bölgelerinin kara yolu ulaşımının sağlanması, aşırı yüklemeler engellenerek yol güvenliğinin sağlanması, otoyolların tamamlanması, ulaştırma yatırımlarına kaynak sağlanması maksadıyla kara yolunu kullananların vergi ve ücretlendirme sistemlerinin geliştirilmesi hedeflenmiştir.

Liman faaliyetlerinde çağdaş bir işletmecilik yapısına ulaşmak için gerekli otonom liman idarelerine geçiş ile özelleştirme konusunda gelişme sağlanamamıştır. Limanlarda konteyner elleçleme oranı artış göstermesine karşılık limanların otonom sistem eksiklikleri giderilemediği, Türk deniz ticaret filosunun tonaj artışı sağlanırken filonun gençleştirilmesi ve yenilenmesinin tesis edilemediği görülmüştür.

Hava yolu ulaştırmasında; Türkiye Trafik Radar Projesinin bu dönemde kurulması, yolcu ve yük taşıma kapasitesinin artırılması, YİD modeli ile gerçekleştirilen Atatürk Havalimanının bir bölümünün daha tamamlanması hedeflenirken hedeflere ulaşmak amacıyla sivil havacılığın organizasyonunda yapısal düzenlemeler yapılması, besleyici havayollarının yapılmasının araştırılması, hava yolu kapasitesi ve hizmet kalitesinin yükseltilmesi, hava yolu taşımacılığının daha

ekonomik, etkin ve verimli olabilmesi için uzun mesafelerde yani dış hat taşımalarda tercih edilmesi, özel hava şirketlerinin desteklenmesi, THY'nin bakım ve onarım hizmetlerinden özel kesiminde yararlandırılması, nitelikli personel ihtiyacının giderilmesi amacıyla sivil havacılık eğitim veren kuruluşların arttırılması amaçlanmıştır.

Boru hattı ile taşınan ürünlerin tüketim merkezilerine de boru ile taşınması hedeflenirken, boru taşımacılığının daha ekonomik yapılabilmesi için uygun bir akaryakıt fiyatlandırılmasının yapılması, yük taşımacılığının kara yolundan boru hattı yoluna kaydırılması, boru hatlarının dağıtım ve iletim şebeke yatırımlarının planlanması amaçlanmıştır. Bununla birlikte 1.-2. ve 3. sınıf tarım arazilerinin tarım dışı kullanımlarının önlenmesi için boru hattı yapımlarında toprak etüt ve haritalandırma çalışmalarının ulusal düzeyde yapılması öngörülmüştür.

Yurtiçi yük taşımalarda ise, Irak-Türkiye Ham Petrol boru hattının 1990 yılında kapanması nedeniyle kara yolu taşıma payı artmış ve V'inci Planda yüzde 75 olan dönem ortalaması, bu dönemde yüzde 80 düzeyine ulaşmıştır. VI'ncı Plan döneminde meydana gelen 1990 Körfez Krizi Irak-Türkiye Ham Petrol Boru hattının kapanması yol açmakla birlikte boru hattı ulaştırması yatırımlarını büyük ölçüde olumsuz etkilemiştir (Kalkınma Bakanlığı, 1995).

2.4.2.3.7. Yedinci BYKP (1996-2000) Dönemi

Dönem içerisinde; trafik güvenliğinin sağlamak amacıyla eğitimlere ağırlık verilmesi ve trafik suçlarının işlenmesini önleyecek caydırıcı yasal düzenlemelerin yapılması, araçların teknik olarak incelenmesi ve denetlenmesi için muayene ve ağırlık kontrol istasyonlarının kurulması, ulaştırmaya ilişkin uluslararası anlaşmalara taraf olunması ve taşımacılıkta AT kriterlerine uygun yasal düzenlemelerin yapılması amaçlanmıştır.

Ulaşım modlarının uyumlu olduğu ve dengeli büyüdüğü, ekonomik, hızlı ve güvenli olmakla birlikte çevreci ve planlı bir ulaştırma sistemi kurulması planlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda UB içerisinde ulaştırma modları aktörlerinin koordinasyonundan sorumlu birimin kurulması, Ulaştırma Ana Planı yapılması ve aktif olarak uygulanması, Karadeniz Ekonomik İşbirliği doğrultusunda ulaştırma ağının kuvvetlendirilmesi, ulaştırmanın özelleştirilmesi ve denetlenmesi, yatırımların YİD modeli ile gerçekleştirilmesi, AB ile uyumun sağlanması, Bağımsız Türk

Devletleri ile ilişkilerin gerekli kıldığı ulaştırma altyapısı geliştirilmesi bu dönemin temel ulaştırma politikalarını oluşturmaktadır. Bu politikalar doğrultusunda; altyapının iyileştirilmesi, ulaştırma yatırımlarının çevresel etki değerlendirilmesinin yapılarak çevrenin zarar görmesinin önüne geçilmesi, liman ve havaalanlarının program dahilinde bitirilmesi ve bu altyapıların birbiri ile bağlantılarının sağlanması benimsenmiştir.

Demiryollarının taşımacılıkta önemli bir yer edinebilmesi için taleplere karşılayabilen modern işletmeciliğin benimsenmesi, demir yolu taşıt parkı ve altyapısının iyileştirilmesi, demir yolu yatırımları ile işletmeciliğinin birbirinden ayrılarak demir yolu işletmeciliğinin güçlendirilmesi hedeflenmiştir.

Denizcilik alanında meydana gelen gelişmeler doğrultusunda kendisini yenileyen bir deniz yolu ulaştırma politikası benimsenmiştir. Uluslararası platformda kayda değer bir yer edinilmesi için filonun güçlendirilmesi, işletmecilik anlayışında modernizasyonunun sağlanması, dünya deniz ticareti koşullarına uygun bir mevzuatın oluşturulması, limanların otonom sistemlere kavuşturulması, transit taşımalarda Türkiye'nin jeopolitik konumunun fırsata çevrilmesi, konteyner taşımacılığının geliştirilmesi, turizm ve metropol kentlerinin hava yolu ulaştırma altyapısı ve hizmet kalitesinin geliştirilmemesine öncelik verilmesi amaçlanmıştır.

Sivil havacılık otoritesinin otonom ve yaptırım gücü yüksek bir yapıya kavuşturulması, personellerin nicelik ve nitelik olarak iyileştirilmesi, küçük (STOL) havaalanlarının mevzuatsal ve kurumsal olarak geliştirilmesi, İstanbul'un Anadolu yakasında yeni bir havalimanı kurulması öngörülmüştür.

Rafineri ürünlerinin taşınmasında boru hattı ulaştırması tercih edilecek ve boru hattı güzergahlarının geliştirilmesi ile petrol ve doğal gaz arzı için yeni kaynakların temin edilmesi ve depolamaya yönelik yatırımların yapılması hedeflenmiş bu doğrultuda dönem içerisinde; Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı, Mavi Akım ve Doğu Anadolu Doğal Gaz Ana İletim Hattının temelleri tedarikçi ülkeler ile yapılan antlaşmalar ile atılmıştır (www.enerji.gov.tr, E.t.: 25.02.2020).

2.4.2.3.8. Sekizinci BYKP (2001-2005) Dönemi

Planda öncelikle mevcut durum ile ilgili şu tespitlerde bulunulmuştur. Bunlar; ulaştırma politikalarının kısa vadeli olmasından ulaştırma sorunlarına ve ihtiyaçlarına

kalıcı çözüm üretilmediği, ulaştırma yatırımları ve işletmeciliğinin tek elden yürütülmemesinin sorun oluşturduğu, ulaştırma alanında düzenleyici kurulların yer almamasından kaynaklı özelleştirme uygulamalarında başarı elde edilememesi, yatırımlar ile finansmanı arasında çıkan uyumsuzluklar yatırımların zamanında gerçekleştirilememesine ve maliyetlerin artmasına yol açtığı, trafik güvenliğinin sağlanmasında altyapısal, kurumsal ve yasal sorunların devam etmesi ile birlikte trafik güvenliğini sağlayacak denetim ve düzenlemelerin eksikliğinin bulunduğu, ayrıca araç muayene istasyonları altyapısının kurulmaması dönemin öne çıkan sorunları arasındadır.

8. BYKP dönemi öncesinden kalan ulaşım ihtiyaç ve sorunlarına yönelik olarak 8. BYKP döneminde geliştirilen temel ulaştırma politikalarını maddeler halinde sıralayacak olursak (Kalkınma Bakanlığı, 2000);

- Kamu yatırımlarının özel sektörün gücüyle gerçekleştirilmesinin sağlanması,
- Bölgesel gelişmeler çerçevesinde dengeli bir ulaştırma sisteminin tesis edilmesi doğrultusunda DOKAP Ana Planı ve Yeşilirmak Havza Gelişim Projesi kapsamında bölgelerin ulaştırma altyapısının iyileştirilmesi,
- Ulaştırma alanında bölgesel aktör olunması amacıyla kara yolu, demir yolu ve boru hattı ulaştırmalarına önem verilmesi,
- Ekonomik İş Birliği Teşkilatı'nın (EİT) On Yıllık Eylem Planında ön görülen bölgesel ulaştırma çalışmaları kapsamında transit ulaştırma altyapısının geliştirilmesi, transit taşımacılık potansiyeli göz önünde bulundurularak Türkiye'nin kombine taşımacılık merkezi haline getirilmesi, kombine taşımacılık için demir yolu ve liman bağlantılarının güçlendirilmesi, bununla birlikte Asya ve Avrupa ulaştırma sistemlerine uyumlu bir ulaştırma politikasının benimsenmesi,
- Turizmin gelişmesi için hava yolu ulaştırmasının altyapısının geliştirilmesine öncelik verilmesi,
- Trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak; kurumsal ve yasal düzenlemelerin yapılması, trafik güvenliğine öncelik verilmesi, bu doğrultuda karayolları taşıma kanunun oluşturulması, halkın bilinçlendirilmesi, kentlerde çevre yollarının yapılarak transit taşımaların kent dışına taşınması, bölünmüş yolların arttırılması, trafik kazalarının analiz edilerek kaza sebeplerine yönelik düzenlemelerin yapılması, yasal ve denetimsel yapının

güçlendirilerek trafik suçlarında caydırıcılık oluşturulması, hız sınırlayıcı donanımlar ticari araçlar öncelikli olmak üzere zorunlu hale getirilmesi,

- Ulaştırma alanında enerji verimliliğinin sağlanarak sera gazı emisyonun azaltılması, olumsuz dışsallıkların proje gideri olarak maliyete eklenmesi, sera gazı emisyon envanterinin çıkarılarak sera gazı emisyonun azaltılmasını sağlayan yatırımların gerçekleştirilmesi,
- Emisyon miktarını azaltmak ve trafik kazalarındaki teknik kusurları ortadan kaldırmak amacıyla taşıt muayene istasyonlarının kurulması,
- 2010 yılına ulaştırma yatırımların stabil tutulması ardından kademeli olarak düşürülmesi,
- Kara yolu ulaştırmasının kurumsallaştırılması, demir yolu işletmeciliğinin ekonomik bir yapıya kavuşturulması, yatırımların hızlandırılması, liman ve havalimanlarının eksikliklerinin tamamlanması,
- Ulaştırma Bilgi Sisteminin kurulması, Kafkas ve Orta Asya Bölgesinde ulaştırmanın geliştirilmesi amacıyla teknik destek verilmesi, ulaştırma sektörünün çıkarlarına uygun ulaştırma anlaşmalarına taraf olunması,
- Sürdürülebilir kavramı bu plan dönemde öne çıkmış olup, akıllı ulaşım sistemlerinin yaygınlaştırılması,
- TDİ bağlı limanların özelleştirilmesi, Limanlar Master Planının tamamlanması, demir yolu ulaşımında altyapı işletmeciliğinin serbestleştirilmesi kapsamında TCDD'nin yeniden yapılandırılması,
- Otoyolların yapımında KÖİ tercih edilmesi ve Otoyollara OGS sistemlerinin kurulması, ağırlık kontrol istasyonlarının hayata geçirilmesi,
- Demir yolu taşımacılığı ile altyapı işletmeciliğinin birbirinden ayrılması, demir yolu altyapısının modernleştirilmesi, demir yolu işletmeciliğinin serbestleştirilmesi yönelik düzenleyici bir kurumun oluşturulması,
- Kuzey-Güney, Doğu-Batı ulaşım koridorlarının tesis edilmesidir.

Dönemin denizcilik amaç, ilke ve politikaları;

- Limanların kombine taşımacılık başa olmak üzere gerekli ihtiyaçlara cevap verebilecek bir konuma gelmesi için Limanlar Master Planı doğrultusunda gerekli modernizasyon ve geliştirme çalışmaları yapılması, liman işletmeciliğinin otonom sistemlere kavuşturulması,

- Filonun nitelik ve niceliğinin geliştirilerek dünya standartlarına ulaştırılması ve yük taşımacılığındaki payının arttırılması, bu kapsamda; Kruvaziyer, Ro-Ro, ferry, konteyner, kombine layner, petrol tankeri, LPG/LNG gemi tipindeki ticaret gemilerinin satın alınarak yurt içinde yaptırılması, mevcut filonun bakım ve onarımının yapılması,
- Tarifeli sefer yapılabilecek gemi sayısına ulaşılması,
- AB tam üyeliğin gerçekleşmesi durumunda rafa kalkacak Kabotaj Kanunu ile ortaya çıkacak rekabet ortamında Türk denizciliğinin ayakta durabilmesi için liman ve yakıt desteğinin verilmesi ile koster gemi sayısının arttırılması,
- Deniz yolu işletmeciliğinin modern ve teknolojik seviyesinin üst düzeyde tutulması ve AB kriterlerine uygun bir şekilde geliştirilmesi, diğer uluslar ile rekabet edebilecek bir seviyede bulundurulması, uluslararası arenada etkin bir rol alınarak ulusal denizcilik çıkarlarının korunması, uluslararası ilişkilerin hızlı bir şekilde sonuçlandırılması,
- Konteyner taşımacılığının artışına karşılık YİD modeli ile Kuzey Marmara, İzmir Limanı, Derince Limanı, Kuzey Ege Limanları ile ilgili etüt yapılması, eksiklerin tamamlanması, yapım çalışmalarına başlanması,
- STCW (Gemi adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Konvansiyonu) Sözleşmesinde öngörülen eğitimlerin Türkiye’de uygulanmasına dikkat edilerek gemi adamları eğitimin uluslararası bir nitelik kazanması sağlanması,
- Denizcilik sektöründe girişimcilerin desteklenmesi ve işlerinin kolaylaştırılmasına yönelik yasal düzenlemelerin yapılması,
- Gemi yapımında öngörülen uluslararası desteklerin Türk yasasına yansıtılmasıdır.

Hava yolu ulaştırması amaç, ilke ve politikaları;

- Atatürk, Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes, Dalaman, Bodrum/Milas, Adana ve Trabzon havalimanlarının yoğun olması sebebiyle kapasitelerin arttırılması ve nitelik olarak geliştirilmesi,
- Havalimanlarının yapımı ve kapasitesinin arttırılmasında YİD modeli tercih edilmeye devam edilmesi, hava yolu kargo taşımacılığının geliştirilmesi,

- Önceki dönemlerden itibaren uygulanan her ile bir havalimanı politikası kapsamına yapılan STOL havaalanlarını besleyici hava yolu sistemlerinin kurulması, STOL havaalanlarının yapım, bakım ve işletilmesinden sorumlu kuruluşun yasal olarak belirlenmesi,
- Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliğine (JAA) girme sürecinde olan ülkemizde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü başta olmak üzere diğer hava yolu kurum ve kuruluşlarının birliğin kurallarına uyumlu olmasının sağlanması, hava yolu personelinin uluslararası standartlarda eğitilmesi ve yetiştirilmesidir.

Dönemin boru hattı ulaştırma politikaları;

- Boru hattı yatırımlarının enerji planlamaları ile uyumlu olması ve enerji açısından uzun dönem için planlanmasının sağlanması, doğal gazın yeraltında depolanmasına yönelik yatırımlar yapılması, ulusal boru hattı ağının genişletilmesi, Doğal gazın kullanımının yaygınlaştırılması maksadıyla dağıtım aşamasında rol oynayacak şirketlerin kurulmasında kolaylık sağlayacak düzenlemelerin yapılması, 3378 sayılı yetki kanunu ile kısıtlanan doğal gaz faaliyetlerinin serbestleştirilmesine gidilmesi,
- Hem Türkiye'nin hem de AB'nin enerji güvenliğinin sağlanması doğrultusunda doğal gaz arz çeşitliliğinin sağlanması ve Türkiye'nin enerji merkezi olması amacıyla Azerbaycan, İran, Rusya, Türkmenistan ve diğer Orta Asya ülkeleri ile doğal gazlarının temini için boru hattı projeleri için gerekli görüşmeler ve imalat çalışmalarının sürdürülmesidir. Bu kapsamda bu dönem içerisinde Bakü-Tiflis-Ceyhan Doğal Gaz Boru Hattı ile Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Enterkonneksiyonun (ITG) Boru Hattının hükümetler arası antlaşmaları gerçekleştirilmiştir.

2.4.2.3.9. Dokuzuncu BYKP (2007-2013)

9. BYKP döneminde hızlı tren ve bölünmüş yol yatırımları sebebiyle ulaştırma, sabit sermaye yatırımlarının % 37'sini oluşturmuştur. 2013 yılı itibarıyla ulaştırma sabit sermaye yatırımlarının miktarı 146.123 milyon TL ile sabit sermaye yatırımları içerisinde birinci sırada gelmektedir.

Sürdürülebilirlik kavramı çerçevesinde kapasite arttırıcı politikalar yerine talep ve trafik yönetimi içeren politikaların uygulanması, trafik güvenliğinin arttırılması, mevcut altyapının korunmasına, verimli kullanımının sağlanmasına ve

bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılmasına önem ve öncelik verilmesi, ulaştırma modları dengeli, bütüncül olarak oluşturulması kapsamında en avantajlı modun tercih edilmesi, ulaştırma projelerinin koridor yaklaşımıyla değerlendirilmesi, belli tonaj yükleri aşan taşımaların kara yolu yerine diğerk ulaştırma modları ile yapılmasının özendirilmesi, Asya-Avrupa arasında transit taşımacılığı canlandıracak uluslararası ulaştırma projelerinin desteklenmesi, ulaştırma yatırımlarında KÖİ'nin tercih edilmesi, ulaştırma kurumları ile ilgili koordinasyon biriminin oluşturulması dönemin ulaştırma politikalarının iskeletini oluşturmaktadır (Kalkınma Bakanlığı, 2006).

Kara yolu ulaştırma politikaları;

- AB kriterlerine uyumlu, yapısal, yasal, kurumsal, insan odaklı, çevreci, sürdürülebilir, rekabetçi bir taşımacılığının oluşturulması,
- Uluslararası taşımacılığın kapasitesi kısıtlayan ve engelleyen uygulamaların bertaraf edilmesi,
- Ana ulaşım yolları bitümlü sıcak kaplamalı bölünmüş yola dönüştürülmesi,
- Bakım ve onarım çalışmalarının hızlı ve etkin olması maksadıyla üstyapı yönetim sistemi uygulanması, çalışmaların özel sektör tarafından yürütülmesini sağlayacak yasal ve kurumsal altyapının sağlanması, yol bakım ve yapımlarında olumsuz dışşallıklar, maliyetler ve yararlar birlikte ele alınarak değerlendirilmesi,
- Trafik güvenliğı ile ilgili olarak; kara noktalar tespit edilip giderilmesi, denetimlerin etkin, planlı şekilde sürdürülmesi, eğitimlerin yaygınlaştırılarak trafik konusunda bilinçli bir toplumun oluşturulması ve toplumun tüm kesiminin güvenli trafiğinin oluşturulmasında katılımının sağlanmasıdır.

Dönemin demir yolu ulaştırma politikaları;

- Yük taşımacılığının ağırlıklı olarak demir yolu ile yapılması,
- Demir yolu taşımacılığının özelleştirilmesi için gerekli çalışmaların yapılması ve TCDD yarattığı mali yükümlölüklerin azaltılması,
- Demir yolu alt yapısı ve işletiminde KÖİ ile gerçekleştirilmesi, özellikle Sivas, İzmir ve Konya İllerini Ankara'ya bağlayan hızlı tren hatları bu şekilde gerçekleştirilmesidir.

Dönemin deniz yolu ulaştırma politikaları;

- Ana limanların demir yolu ve kara yolu bağlantılarının yapılması, limanların özellikle Akdeniz limanlarının kombine taşımacılık ve lojistik merkezi haline getirilmesine özen gösterilmesi,
- Akdeniz, Ege ve Marmara bölgesinde bulunan limanlar başta olmak üzere limanların kapasitelerinin artırılması, kısa mesafeli taşımaların artırılmasına yönelik yatırımlara ağırlık verilmesi,
- Deniz güvenliğinin yüksek seviye tutulması maksadıyla Kıyı Devleti, Liman, Bayrak kontrollerinin iyileştirilmesi kapsamında Gemi Trafik Hizmetleri projelerinin deniz trafiğinin yoğun olduğu alanlarda uygulanması,
- Gemilerin yerli olarak tasarlanması, üretilmesi, filonun yenilenmesi amacıyla Ceyhan yöresinde önceliğinde Tersaneler Master Planı doğrultusunda yeni tersanelerin inşa edilmesidir.

Dönemin hava yolu ulaştırma politikaları;

- Havacılık emniyet ve kapasitesinin artırılması, yeni havaalanlarının yapılması ile uluslararası havacılık alanında ilkler arasında yer alınması, havaalanlarının üst düzeyde erişilebilir olması, çevreci bir anlayışla havacılık hizmet kalitesinin yükseltilmesi, havaalanları etrafında çarpık kentleşmeye izin verilmemesi,
- Uluslararası niteliklere sahip personel yetiştirilmesi ve istihdam edilmesi,
- STOL havaalanlarının işlerlik kazanması için şirketlerin STOL havaalanlarının yapısına ve yolcu profiline uygun filo oluşturmaları konusunda yönlendirilmesi,
- Hava limanı terminallerinin işletmeciliğinin özel sektöre yapılmasının yaygınlaştırılması, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün düzenleme ve denetleme yetkinliğine kavuşturulması için SHGM'nin yeniden dizayn edilmesi sağlanarak havacılığın emniyet, verimlilik ve rekabet başta olması denetlenmesinin tesis edilmesidir.

Türkiyenin sahip olduğu jeostratejik konum itibariyle enerji arz ve talep bölgeleri arasında köprü görevi görmesi göz önünde bulundurularak boru hattı projelerinin bu doğrultuda geliştirilmesi, enerji arzı güvenliğinin sağlanması için kaynak çeşitliliğinin artırılması, enerji koridoru ve merkezi olunması 9. BYKP

döneminin boru hattı ulaştırma politikalarındır. Bunların dışında muhtelif OSB ve yerleşim yerlerinin doğal gaz iletim hatlarının yapılması öngörölmüştür.

2.4.2.3.10. Onuncu BYKP (2014-2018)

10. BYKP’de yer alan ulaştırma politikalar 9. BYKP’nin yer alan ulaştırma politikaları ile birebir aynı olup, bu dönemde kombine taşımacılık ve sürdürülebilir kavramlarının ulaştırma politikalarında daha fazla yer verildiği görölmektedir. Dönemin ulaştırma politikalarını sıralayacak olursak (Kalkınma Bakanlığı, 2013);

- KÖİ modeli havalimanı, terminal, otoyol, tünel ve köprü projelerinde tercih edilmesi, ulaşım türleri arasında entegrasyonun sağlanması,
- Az gelişmiş bölgelerin ulaşım bağlantılarının geliştirilmesi, turizm, üretim merkezleri, OSB’ler, metropoller gibi önemli bölgelerin ulaştırma altyapısına öncelik verilmesi, katma değeri yüksek olan ürünlerin ticaretinin yapıldığı bölgelerin hava yolu kargo hizmetlerinin geliştirilmesi,
- Özellikle kuzey-güney ile doğu-batı bağlantılarının güçlendirilmesi,
- Çevreci ve enerji verimliği ön planda olan ulaşım sistemlerinin desteklenmesi, bu kapsamda akıllı ulaştırma sistemleri yaygınlaştırılması,
- Transit taşımacılığın geliştirilmesi kapsamında uluslararası politikalar doğrultusunda yatırımların yapılması,
- Demir yolu ulaştırmasının serbestleştirilmesi yönündeki çalışmaların sürdürölmesi,
- Uluslararası ulaştırmanın hızlı ve etkin olması için gümrük hizmetlerinin modernleştirilmesi, gümrük hizmetlerinde yaşanan gecikmelerin idari ve yasal düzenlemeler ile ortadan kaldırılması,
- Ulaştırma modlarının bütöncöl değerlendirilmesi kapsamında kombine taşımacılık ve lojistik hizmetlerinin geliştirilmesi amacıyla demir yolu ve deniz yolu ulaştırma modlarının geliştirilmesi, Lojistik Master Planının hazırlanması,
- Kombine taşımacılığının desteklenmesi, teşvik edilmesi ve geliştirilmesine öncelik verilmesi, bu kapsamında Filyos, Çandarlı ve Mersin Konteyner Limanlarının tamamlanması ve limanların önemli bölgeler ile bağlantılarının sağlanması,

- Altyapı bakım ve onarımların hızlı bir şekilde yapılması amacıyla üstyapı yönetim sisteminin kurulması, taşımacılığının kurumsallaşması, kayıt dışı taşımacılığının engellenmesi, atıl kapasitenin azaltılmasının sağlanması,
- Araç tescil ve sürücü belgelendirme faaliyetlerinin farklı birimlerce yürütülmesi sağlanarak trafik güvenliğinin üst düzeyde tutulması, trafik kazası sonucu ölüm oranının % 50 azaltılması hedefi doğrultusunda TEDES'in yaygınlaştırılması,
- Hızlı tren ağının koridor yaklaşımı doğrultusunda geliştirilmesi, tek hatların çift hat dönüştürülmesi, elektrifikasyon ve sinyalizasyonlu hatların arttırılması,
- İstanbul havalimanının bir bölümünün bu dönemde tamamlanması, özel kesimin aktif olduğu rekabetçi bir ortam yaratılması için gerekli kolaylıklar ve düzenlemelerin yapılması,
- Dış ticaret taşımalarının Türk bayraklı deniz filo ile gerçekleştirilmesi için gerekli filo büyüklüğün sağlanması ve diğer düzenlemelerin yapılması, liman kapasite ve sayısının arttırılmasıdır.

2.4.2.3.11. Planlı Dönemin Genel Değerlendirmesi

Demokrat Parti döneminde izlenen kara yolu ağırlıklı ulaştırma politikalarının etkisi 1. ve 2. BYKP döneminde hissedilmiş, bu dönemlerde kara yolu taşımacılığının toplam taşımacılık içerisindeki payı yüksek tutulmuştur. Ancak 1971 yılında yaşanan petrol krizinin ardından kara yolu ulaştırması ağırlıklı olan ulaştırma politikalarının sürdürülebilir olmamasının anlaşılması üzerine 3. BYKP döneminde kara yolu ulaştırmasının toplam taşımacılık içerisindeki payının azaltılması hedeflenmiş olsa da kara yolu ulaştırmasının toplam taşımacılık içerisindeki payının gün geçtikçe arttığı görülmektedir.

Tablo 16: I.-VI. BYKP Dönemlerinde Ulaştırma Modlarının Taşımacılık İçerisindeki Payları

Planlar	Kara yolu		Demir yolu		Diğer	
	Plan	Gerç.	Plan	Gerç.	Plan	Gerç.
I. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)	71,2	71,2	17,5	17,5	11,3	11,3
II. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)	72,7	72,7	18,8	18,8	8,5	8,5
III. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1978)	52,0	74,6	22,4	13,9	25,6	11,4
IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1984)	60,7	74,6	24,6	10,6	14,7	14,8
V. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)	49,2	43,3	21,9	16,0	28,9	40,7
VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)	78,9	82,7	8,5	7,2	12,6	10,1

Kaynak: (9. Ulaştırma Şurası Demir Yolu Raporu,1998)

Buna karşılık demir yolu ulaştırmasının toplam taşımacılık içerisindeki payının arttırılması öngörülmüş olsa kalkınma planı döneminde gün geçtikçe demir yolu ulaştırmasının taşımacılık içerisindeki payının azalması dikkat çekmektedir.

Turgut Özal zamanında yapılan hava yolu yatırımları sonucunda hava yolu ulaştırmasının payı 5. BYKP döneminde önemli bir artış göstermiştir. 1960-2002 yılları arasında yolcu taşımacılığı içerisinde kara yolu ulaştırmasının payı artarken demir yolu ve deniz yolu ulaştırmalarının payı ise gün geçtikçe azalmıştır. Hava yolu yolcu taşımacılığı ise 5. BYKP döneminden sonra önemli miktarda artış göstermiştir.

Tablo 17: 1950-2002 Yıllarında Yolcu Taşımacılığının Ulaştırma Modlarına Göre Dağılımı

Yıllar	Kara Yolu (%)	Demir Yolu (%)	Deniz Yolu (%)	Hava Yolu (%)	Toplam Yolcu-Km Milyar
1950	49,9	42,0	7,5	0,6	5,8
1960	72,9	24,0	2,0	0,8	14,9
1970	91,4	7,6	0,3	0,7	54,2
1980	94,0	4,1	1,2	0,7	86,2
1989	94,2	4,9	0,1	0,8	139,1
1995	94,8	3,5	0,1	1,6	163,7
1996	95,0	3,2	0,1	1,7	162,9
1998	95,2	3,1	0,0	1,7	195,6
1999	94,8	3,3	0,0	1,8	184,8
2000	95,2	3,0	0,0	1,8	195,1
2001	95,2	3,2	0,0	1,6	176,7
2002	95,4	3,0	0,0	1,6	171,3

Kaynak: (DİE Ulaştırma İstatistikleri ve Türkiye Karayolları Ulaştırma İstatistikleri, 2001-2002)

Tablo 18: 1950-2002 Yıllarında Yük Taşımacılığının Ulaştırma Modlarına Göre Dağılımı (%)

Yıllar	Kara Yolu	Demir Yolu	Deniz Yolu	Hava Yolu	Toplam (Ton-Km Milyar)
1950	17,1	55,1	27,8	-	5,6
1960	38,0	48,0	14,0	-	9,7
1970	65,7	21,6	12,7	-	28,2
1980	73,6	10,4	15,9	0,1	49,6
1989	81,6	9,5	8,8	0,1	81,4
1995	92,5	7,1	0,2	0,2	121,7
1996	93,0	6,8	0,0	0,2	133,0
1998	94,6	5,3	0,0	0,2	161,0
1999	89,9	5,0	4,9	0,2	167,9
2000	89,9	5,5	4,4	0,2	179,7
2001	90,5	4,5	4,8	0,2	167,4
2002	91,9	4,4	3,5	0,2	164,1

Kaynak: (DİE Ulaştırma İstatistikleri ve Türkiye Karayolları Ulaştırma İstatistikleri, 2001-2002)

Yolcu taşımacılığında olduğu gibi yük taşımacılığında da kara yolu ve hava yolu ulaştırmasının payları artış gösterirken demir yolu ve deniz yolu ulaştırmalarının azalış gösterdiği görülmektedir. 1950-2002 yılları arasında demir yolu ağırlıklı yapılan yük taşımacılığı yerini kara yolu ağırlıklı yük taşımacılığına bırakarak büyük bir dönüşüm geçirmiştir. 1950-2002 yılları arasında yurt dışı yük taşımacılığında dünyada olduğu gibi Türkiye’de de deniz yolu ulaştırması lider konumda yer almıştır. Buna karşılık demir yolunun payında yıllar itibariyle düşüş gerçekleşmiştir. Boru hattı ulaştırmasında ise 1996 yılından itibaren yapılan boru hattı yatırımları sonrasında yükselme yaşanmıştır.

Tablo 19: 1950-2002 Yıllarında Yurt Dışı Yük Taşımacılığının Ulaştırma Modlarına Göre Dağılımı (%)

Yıllar	Deniz Yolu	Demir Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Boru Hattı/Diğer
1950	87,6	1,4	10,9	0,1	-
1960	87,7	0,8	11,3	0,2	-
1970	89,6	1,2	9,0	0,2	-
1980	88,3	1,0	8,7	0,7	1,3
1989	91,8	0,7	6,8	0,7	-
1995	92,1	0,5	7,2	0,2	-
1996	91,1	0,8	7,7	0,2	0,2
1996	84,8	0,3	11,4	0,8	2,7
1997	85,5	3,0	12,5	0,4	1,3
1998	88,1	0,6	9,1	0,3	2,0
1999	83,9	0,5	6,7	0,2	1,8
2000	88,6	0,5	8,6	0,2	2,1
2001	87,0	0,6	10,6	0,2	1,6
2002	87,3	0,7	9,7	0,2	2,1

Kaynak: (www.tuik.gov.tr, E.t.: 12.12.2019)

Planlı dönem içerisinde kara yolu ağırlık ulaştırma politikalarının benimsenmiş olması ulaştırma sorunlarına yol açmış ve bu sorunları günümüze kadar birikerek çözülmesi zor bir tablo ortaya çıkarmıştır. Kara yolu ulaştırmasına bağlı olarak trafik sıkışıklığı, trafik kazaları ve diğer olumsuz dışsallıklar gün geçtikçe daha çok hissedilir duruma gelmiştir. 4. BYKP döneminin sonuna doğru çıkarılan ve 1983-1993 yıllarını kapsayan Ulaştırma Ana Planında tüm bu çevre ve ulaştırma sorunlarının azaltılabilmesi için kara yolu ağırlıklı ulaştırma politikasının terk edilerek demir yolu ağırlıklı ulaştırma politikalarının uygulanması öngörülmüştür. Ancak söz konusu ana plan 1986 yılında terk edilerek uygulanmamış ve bunun sonucunda kara yolu ağırlıklı yatırım ve ulaştırma politikaları uygulanmaya devam edilmiştir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

VAATLER VE İCRAATLER EKSENİNDE AK PARTİ DÖNEMİ (2002-2018) ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

Bu bölümümüzde AK Partinin seçim beyannameleri ve hükümet programlarında yer alan kara yolu, deniz yolu, demir yolu, hava yolu ve boru hattı ulaştırmasıyla ilgili vaat ve hedefleri öncelikli olarak değerlendirilecektir. Ardından vaat ve hedefler kapsamında AK Partinin izlemiş olduğu politika ve stratejiler ile yapmış olduğu faaliyetlere ulaştırma modları bazında ayrı ayrı yer verilecektir.

3.1. KARA YOLU ULAŞTIRMA POLİTİKASI

3.1.1. Kara Yolu Ulaştırmasına Yönelik AK Partinin Vaatleri

Bu bölümümüzde AK Partinin seçim beyannameleri ve hükümet programlarında yer alan kara yolu ulaştırması ile ilgili hedefler, politikalar, stratejiler ve vaatlere yer verilmiştir.

3.1.1.1. 2002 Seçimleri ve Sonrası

3.1.1.1.1. 2002 Seçim Beyannamesi

Ekonomik ve sosyal ihtiyaçların en iyi şekilde karşılanabilmesi için bütüncül, çevreci ve dengeli bir ulaştırma hizmetinin sunumu amacıyla ana plan hazırlanması, ulaştırma sistemlerinin tamamını kapsayan bir ulaştırma bilgi sisteminin kurulması, Türkiye'nin sahip olduğu jeostratejik konum göz önünde bulundurularak ulaştırmanın tamamını kapsayan bir taşımacılık sisteminin kurulması, uluslararası ilişkilerin güçlendirilmesi için Kafkas ve Orta Asya ülkeleri olmak üzere komşu ülkeler ile ortak ulaştırma yatırımlarının yapılması ve bu doğrultuda teknik destek sağlanması, bölünmüş yol uzunluğunun arttırılması amacıyla ilk etapta trafik ve trafik kaza yoğunluğunun fazla olduğu 15.000 km'lik kara yolun duble yola çevrilmesi, kuzey güney koridorlarının tamamlanması, trafik kazalarının yaşandığı kara noktalarının bertaraf edilmesi, otoyolların işletilmesi ve yapılmasında özel sektörün rol almasını sağlayacak finansman modellerinin geliştirilmesi 2002 seçim beyannamesinin temel hatlarını oluşturmaktadır.

3.1.1.1.2. 58. ve 59. Hükümet Programı

59. Hükümet Programı, 58. Hükümet programının birebir aynısı olduğundan ikisinin birlikte ele alınması doğru olacaktır. 2002 Seçim beyannamesi doğrultusunda oluşturulan her iki Programda; çevreci, bütüncül ve dengeli ulaştırma için ana plan hazırlanması, ulaştırma bilgi sisteminin kurulması önemsenmiştir.

3.1.1.2. 2007 Seçimleri ve Sonrası

3.1.1.2.1. 2007 Seçim Beyannamesi

Ulaştırma yatırımlarının etkinliğinin artırılması, sosyal ve ekonomik faaliyetlerinin gelişimine yönelik yapılacak ulaştırma yatırımlarına öncelik verilmesi, AB uyum yönündeki ulaştırma amaçlarının gerçekleştirilmesi, küresel ısınma ile mücadelenin ulaştırma alanında da sürdürülmesi benimsenmiştir.

Ulaştırma sistemlerinin dengeli gelişimini sağlamak amacıyla hazırlanan Ulaştırma Ana Planı Stratejisi ile gelecek on yılda ulaşım modlarının dengeli büyüyeceği ve demir yolu, deniz yolu ve hava yolu öncelikli bir ortamın oluşturulması benimsenmiştir. Bununla birlikte ulaştırma modlarının birlikte ele alındığı kombine taşımacılığın geliştirilmesi öncelikler arasında yer almıştır.

Kara yolu taşımacılığının düzenli ve güvenli yapılabilmesi sağlamak için hukuksal bir zeminin oluşturulması amacıyla 2003'de Kara yolu Taşıma Kanunu çıkarılmıştır. Taşımacılık mali ve mesleki yeterlilik ile mesleki itibar kriterleri doğrultusunda yapılan düzenlemeler ile taşımacılığının düzenli yapılması sağlanmıştır. Önceki seçim döneminde yapılan bölünmüş yol, çevre yolu, tünel, Karadeniz Sahil yolu, otoyol, yol güvenliği yatırımları üzerinde durulmuştur. Bu yatırımların bu dönemde de sürdürüleceği belirtilmiştir.

3.1.1.2.2. 60. Hükümet Programı

2007 Seçim Beyannamesinde yer alan ulaştırma politikaları ve hedeflerine 60. Hükümet Programında da yer verilmiştir. Programda, 2005 yılında hazırlanan Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Raporunda yer alan ulaştırma politikalarının uygulanacağı belirtilmiştir. Bir önceki dönemde gerçekleştirilemeyen 15.000 km bölünmüş yol hedefine yönelik çalışmalara bu dönemde de devam edilmesi öngörülmüştür.

3.1.1.3. 2011 Seçimleri ve Sonrası

3.1.1.3.1. 2011 Seçim Beyannamesi

Önceki dönemde 30.000 araç trafik çekilmiş olup, bu dönem de ekonomik ömrünü doldurmuş araçlar trafikten çekilmeye devam edilmiştir. Bu sayede araç filosunun gençleştirilmesi, araç kusurundan kaynaklı trafik kazasının azaltılması ve gaz emisyonu miktarı düşürülmesi amaçlanmıştır.

Yük denetim istasyonlarının kurulması sayesinde ağır taşıtların denetimlerinde artış sağlanmasıyla yol bakım ve onarım giderleri ile trafik kaza sayısının azalması sağlanmıştır. Bu dönemde denetim istasyonlarının sayı ve niteliğinin artırılması, taşımacılık yapan şoförlerin bilinçli, eğitilmiş ve mesleki yeterliliklerinin artırılması ilke edinilmiştir.

Ulaştırma altyapısının iyileştirilmesi ve geliştirilmesine devam edilmesi, savunma sanayinin yerli üretim ile karşılanması ile ortaya çıkan tecrübe birikim ve yöntemlerin başta ulaştırma olmak üzere diğer sektör projelere aktarılmasına özen gösterileceği vurgulanmıştır.

Ulaştırma yatırımlarının KÖİ gerçekleştirilmesi sağlanarak devlet bütçesinin fazla zorlanmaması stratejisi geliştirilmiştir.

Ulaştırmanın yerli olması amacıyla AR-GE'ye önem verilmesi doğrultusunda üniversiteler ile iş birliğine gidilmesi, yerli ürünlerin kullanımının yaygınlaştırılması amaçlanmıştır.

Ulaştırma sistemlerinin erişilebilir olması amacıyla engellilerin ihtiyaç duyduğu gereksinimlerin asgari oranda karşılanması, engelli araç park alanlarının çoğaltılması, özel eğitime tabi öğrencilerin ücretsiz ulaştırma hizmetinden yararlandırılması kararlaştırılmıştır.

Bölünmüş yol uzunluğunun 2015'te 26.000 km, 2019'da 31.000 km, 2023'te ise 36.500 km'ye; 2015'e kadar 750 km, 2019'a kadar 3400 km, 2023'e kadar ise 5275 km yeni otoyol yapılarak otoyol uzunluğunun 7500 km'ye; 2015'e kadar 18.000 km, 2019'a kadar 38.000 km, 2023'e kadar 58.000 km bitümlü sıcak karışım asfalt (BSK) yapılarak BSK uzunluğunun 70.000 km çıkarılması hedeflenmiştir. Bununla birlikte 2019'a kadar İstanbul Kara yolu Tüp Geçışı, Boğaza 3. Köprü, İstanbul-İzmir Otoyolu ve Körfez Geçışı, İstanbul Çanakkale-Tekirdağ Otoyolları,

2023'e kadar ise Çanakkale Boğaz Geçişi tamamlanması beyannamede yer alan önemli hedeflerdendir.

Ulaşım Ana Planı ile kent ulaşım planlarının uyumlu olması çerçevesinde şehirlerarası ulaştırma ile şehir içi ulaştırmanın birlikte ele alınması sağlanarak ulaşımının entegre çalışması sağlanacaktır. Teknolojik sistemlerden yararlanılarak kontrolün sağlanması amacıyla kara yolu bilgi sisteminin oluşturulması, AUS ve TYS kurularak kaliteli bir kara yolu hizmeti verilmesinin sağlanması amaçlanmıştır. Ulaştırma alanında elektronik sistemler, denetimler ve güvenlik önlemleri arttırılacaktır.

Otoyollar ve ekspres yollar ile liman, OSB, turizm, sanayi ve tarım bölgelerinin birbiri ile bağlantıları sağlanacaktır. Kuzey ve Güney Limanlarının birbiri ile bağlantısını sağlayacak kuzey ve güney kara yolu koridorları inşa edilecektir. Trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak; altyapı ve üstyapının iyileştirilmesi, denetimlerin arttırılması, eğitimler verilmesi, trafik kazası sonucu ölüm oranının AB seviyelerine çekilmesi hedeflenmiştir.

Bu dönem yakıt içeriğinde kükürt oranın % 99 azaltılması, tüm ulaştırma modlarında sera gazı emisyonlarının azaltılması, ulaştırma kaynaklı sera gazı emisyonunun % 11 oranında azaltılması amacı doğrultusunda ulaştırma modlarının taşımacılık içerisindeki paylarının şu şekilde olması öngörülmüştür;

Tablo 20: *Yük ve Yolcu Taşımacılığının Ulaştırma Türlerine Göre Dağılımı ve 2023 Hedefleri*

	Yük		Yolcu	
	2011	2023	2011	2023
Kara Yolu	80,6	60	89,5	72
Demir Yolu	4,7	15	2,2	10
Hava Yolu	0,4	1	7,8	14
Deniz Yolu	2,6	10	0,3	4
Boru Hattı	11,5	14	-	-

Kaynak: (2011 Seçim Beyannamesi)

İzmir-İstanbul Otoyolu, İzmir-Ankara Otoyolu, İzmir Çevre Yolu'nun Çandarlı Limanı'na kadar uzatılması, Menderes – Gümüldür ve Seferihisar-Kuşadası Bölünmüş Yolu, Bornova Çevre Yolu Düzenlemesi, Sabuncubeli Tüneli, Çeşme ve Karaburun Sahil Yolu, İzmir-Çeşme Ayrımı-Karaburun Yolu, Torbalı-Bayındır-Ödemiş-Kiraz Devlet Yolu, Çanakkale Yolu Eski Foça Ayrımı-Eski Foça-Yeni Foça Çanakkale Yolu, Viyadüklerin limana bağlanması, Kemalpaşa-Torbalı Bölünmüş

Yolu, Güzelbahçe-Urla, Urla-Çeşme, Selçuk-Ortaklar Yolları çalışmaları tamamlanması dönemin vaatleri arasında yer almaktadır.

3.1.1.3.2. 61. Hükümet Programı

Program, 2011 Seçim Beyannamesinde yer alan politika ve hedefler ile birebir aynı olup, Programın politika ve hedefleri;

- Ulaştırma ihtiyaçlarını süresinde ve yüksek kaliteli altyapı ve hizmetler ile karşılamak,
- Önceki dönemlerde hedeflenen bölünmüş yol yapım hedefi olan 15.000 km'ye bu dönem içerisinde ulaşılması, hedefin gerçekleşmesi ile birlikte 21.101 km olacak bölünmüş yol uzunluğunun 2015 yılında 26.000 km'ye çıkarılması, bununla birlikte dönem içerisinde devlet yollarının 18.000 km'lik kısmının BSK ile kaplanması, 2.225 km'lik otoyol uzunluğunu 750 km artırarak 2015'de 2.975 km'ye ulaştırılması,
- Yatırımların finansman edilmesinde KÖİ modeli tercih edilmesi,
- Engellilerin ulaşım ihtiyaçlarının asgari standartlarda sağlanması,
- Toplu taşımanın geliştirilmesi, yoğun hatlarda raylı sistemlerin kurulması
- Ulaşım ve trafik alanında merkezi ve yerel yönetimler arasında iş birliği sağlanması,
- Ulusal ve yerel taşıma planlarının uyumlaştırılması,
- OSB ve üniversite bölgelerine toplu taşıma hizmeti sunulması,
- İhracatın artması ve rekabetin sağlanması amacı doğrultusunda taşıma ve lojistiğin geliştirilmesi,
- İzmir Projesi ile İzmir Körfezi'nin iki ucunun birbirine bağlanması,
- Mürselpaşa Bulvarı üstünden sahil yoluna kadar trafiği yer altına alınması,
- İzmir'in, Ankara ve İstanbul otoyollar ile birbirine bağlanması, İzmir Manisa arasına Sabuncubeli tünelinin inşa edilmesi,
- Keçiören ile İstanbul Bulvarı arasına inşa edilecek tünel ile Keçiören'in İstanbul, Eskişehir ve Konya Yoluna bağlanması,
- Ulaşımın daha çevreci olmasını sağlamak, gürültü ve gaz emisyon değerlerini düşürmek için kara yolu dışındaki ulaşım modlarının

güçlendirilmesi, eski araçların trafikten çekilmesi, hibrit otomobil çalışmalarına devam edilmesi,

- AUS destekli toplu taşıma sistemlerin geliştirilmesidir.

3.1.1.3.3. 62. Hükümet Programı

Ulaşım hizmetlerinde yerelleşmesi, şehirlerarası ve şehir içi ulaşımının birbirinden ayrılması için kent geçişlerin yapılmasına devam edilmesi, ulusal ve yerel plan ve yönetimde birlik ve bütünlüğün sağlanması, özellikle kent merkezlerinde gürültü kirliliği başta olmak üzere çevreyi etkileyen olumsuz dışsallıkların azaltılmasına önem verilmesi, sera gazı için takip sistemlerinin kurulması, elektrikli demir yolu hatlarının yaygınlaştırılarak sera gazı emisyon miktarının azaltılması, AUS destekli toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi, lojistik ve ulaştırma altyapısını iyileştirilmesi, ülkenin ulaştırma ve lojistik merkezi yapılması amaçlanmıştır.

Uluslararası altyapı yatırımlarına öncelik verilmesi, bölünmüş yol ve otoyol yapımı devam edilmesi, demir yolu ve deniz yolunun özendirilerek kombine taşımacılık imkânlarının yükseltilmesi, sanayi ve üretim bölgelerinin demir yolu bağlantıları güçlendirilmesi, demir yolunun serbestleştirilmesi hedeflenmiştir.

Seçim beyannamesinde belirtilen altyapı yatırım hedeflerine programda da yer verilmiştir. Otoyol uzunluğunun dönem sonunda 3.994 km'ye ulaştırılması, Otoyol yapımında KÖİ modelinden yararlanılması kapsamında İzmir-İstanbul Otoyolunun tamamının 2017 yılında tamamlanması, Yüksek hızlı tren geçişine sahip Yavuz Sultan Köprüsü dahil Kuzey Marmara Otoyolunun 2015 yılında hizmete açılması, Yavuz Sultan Selim Köprüsünü Avrasya Tüneli ve İzmir-İstanbul otoyoluna bağlayacak ikinci bir otoyol inşa edilmesi, Sakarya-Kocaeli-İstanbul-Kınalı-Çanakkale Boğaz Köprüsü-Balıkesir güzergahında otoyol yapılması hedeflenmiştir.

Ankara-Niğde, Çiğli-Aliaga-Çandarlı, Mersin-Erdemli-Taşucu ile Ankara-Kırıkkale-Delice otoyollarının yapılması ile Aydın-Denizli-Burdur, Afyon-Antalya-Alanya, Sivrihisar-Bursa, Şanlıurfa-Diyarbakır-Habur, Ankara-İzmir, Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir, Delice-Samsun, Gerede-Merzifon otoyol projelerinin de fizibilite ve proje çalışmalarının tamamlanması, otoyolların işletimi için şirket kurulması ve şirket hisselerinin halka arz edilmesi, 11.752 kilometre uzunluğunda

olan 18 adet Kuzey-Güney kara yolu koridorlarının 8.711 kilometresi bölünmüş yol olarak, 540 kilometresi ise yüksek standartlı tek yol olarak tamamlandığı kalan kısmın ise tamamlanması için çalışmaların sürdürülmesi, başta kuzey güney koridorlarında olmak üzere arazi şartlarının zor olduğu coğrafi alanlarda tünel sayısı ve uzunluğunun arttırılması kapsamında; Ovit Tüneli (Rize-Erzurum), Cankurtaran Tüneli (Hopa-Borçka), Salmankas Tüneli (Trabzon-Araklı-Bayburt), Erkenek Tüneli (Malatya-Adıyaman), Karahan Tüneli (Malatya-Darende-Kayseri), Cudi Tünelleri (Cizre-Şırnak), Ilgaz Tüneli (Kastamonu-Çankırı), Sapça ve Üzülmüş (Bolu-Zonguldak), Sabuncubeli Tünelinin (2016 yılında) (Manisa-İzmir), Konak Tüneli (2015 yılında) (İzmir) tamamlanması, köprü projeleri ile Atatürk ve Keban Barajlarının geçilir hale getirilmesi, bakım-onarım hizmetlerinin özel sektör tarafından yürütülmesi amaçlanmıştır.

3.1.1.4. 2015 Seçimleri ve Sonrası

3.1.1.4.1. 2015 Seçim Beyannamesi

Beyannamede; rekabet gücüne ve toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesine katkı sağlayan, güvenli, ekonomik, konforlu, hızlı ve çevreye duyarlı hizmetlerin sunulduğu, kombine taşımacılığın ve lojistik merkezlerin etkin bir şekilde hayata geçirildiği bir ulaştırma ve lojistik sisteminin oluşturulması temel hedef olarak gösterilmiştir.

Bunun dışında bölgelerin ve illerin birbiri ile bütünleştirilmesi, ulaştırma ve lojistik altyapısının güçlendirilmesi, kuzey ve güney ile doğu ve batı ana ulaşım akslarının güçlendirilmesi bağlamında KÖİ ile otoyolların geliştirilmesi, trafik güvenliğini arttırmak ve yolculuk süresini kısaltmak için bölünmüş yol yapımına devam edilmesi, YİD modeliyle Marmara bölgesi öncelikli olmak kaydıyla otoyol yapılması kapsamında İzmir-İstanbul otoyolu (Osman Gazi Köprüsü dahil) (2020’de) ve Kuzey Marmara Otoyolunun yapılması, İstanbul Boğazı Kara yolu Boğaz Geçiş (Avrasya) Tüneli Projesi ile Yavuz Sultan Selim Köprüsü tamamlanması, Çanakkale Boğaz Köprüsü başlanması, otoyol ve köprülerden oluşan Marmara Ringinin oluşturulması, bunlarda birlikte Ankara-Niğde Otoyolu ile Ankara-Kırıkkale-Delice, Mersin-Silifke (Taşucu), Çiğli-Aliağa-Çandarlı ve Antalya-Alanya Otoyollarının yapımına başlanması, ayrıca Aydın-Denizli-Burdur, Afyonkarahisar-Burdur-Antalya, Ankara-Sivrihisar, Sivrihisar-Bursa, Sivrihisar-İzmir, Şanlıurfa-Diyarbakır-

Habur, Delice-Samsun, Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir, Gerede-Merzifon, Yalova-İzmit ve Merzifon-Gürbulak Otoyolu Projelerinin 2023 yılına kadar gerçekleştirilmesi, yük taşımacılığının yoğun olduğu güzergahların BSK ile kaplanması, Giresun-Dereli-Şebinkarahisar-Su Şehri Devlet Yolu (2019'da), Doğu Anadolu'yu Karadeniz Bölgesine bağlayan Ovit, Cankurtaran ve Salmankaş Tünelleri, Orta Anadolu'yu Karadeniz'e bağlayan Ilgaz Tüneli (2018'de), Cizre ile Şırnak'ı birbirine bağlayan Cudi Tüneli, Akdeniz sahilini geçilebilir kılan Mersin-Antalya arasında 6 adet tünel başta olmak üzere 128 km uzunluğunda 62 adet tüneli tamamlanması, Nissibi (2015'de), Kömürhan ve Ağın Köprüleri ile çok sayıda viyadüğün hizmete açılması, 3 Katlı Büyük İstanbul Tünelinin yapımına başlanması, Kanal İstanbul projesinin etüt ve fizibilite çalışmalarına devam edilmesi öngörülmüştür.

Gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması ve tek pencere sisteminin tamamlanması, gümrük kapılarının sayı kalite ve kapasitelerinin artırılması hedeflenmiştir. Ulaştırma AR-GE çalışmaları kapsamında; TÜBİTAK tarafından Türkiye Kalkınma Bankası aracılığıyla ulaştırma projelerinin desteklenmesi, % 50'ye kadar finansman sağlanacaktır.

Ulaştırma alanında yerel yönetimlerin etkinliğinin artırılmasına devam edilmesi, ulaşım kaynaklı gürültü ve diğer kirliliklerin önlenmesi, sera gazı emisyonunun azaltılması maksadıyla gerekli takip sistemlerinin kurulması, AUS destekli toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi, elektrikli demir yolu hatlarının yaygınlaştırılması amaçlanmıştır.

3.1.1.4.2. 64. ve 65. Hükümet Programı

2015 Seçim Beyannamesinde yer alan metinlerin birçoğuna hükümet programında da yer verilmiştir. Bu metinleri kısaca özetleyecek olursak; İFM kümelenme bölgelerinde demir yolu öncelikli önceliğinde ulaşım imkanlarının geliştirilmesi, rekabet gücüne ve toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesine katkı sağlayan, güvenli, ekonomik, konforlu, hızlı ve çevreye duyarlı hizmetlerin sunulduğu, kombine taşımacılığın ve lojistik merkezlerin etkin bir şekilde hayata geçirildiği bir ulaştırma ve lojistik sisteminin oluşturulması temel hedef edinilmesi, bölgelerin ve illerin birbiri ile bütünleştirilmesi, ulaştırma ve lojistik altyapısının güçlendirilmesi, kuzey ve güney ile doğu ve batı ana ulaşım akslarının

güçlendirilmesi, otoyolların geliştirilmesi, bölünmüş yol uzunluğunun arttırılması, yük taşıma trafiğinin yüksek olduğu güzergahların BSK ile kaplanması, AUS yaygınlaştırılması, ulaşım kaynaklı gürültü ve diğer kirliliklerin önlenmesi, sera gazı emisyonunun azaltılması maksadıyla gerekli takip sistemlerinin kurulması, AUS destekli toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi amaçlanmıştır.

3.1.1.5. 2018 Seçimleri ve Sonrası

3.1.1.5.1. 2018 Seçim Beyannamesi

Bölgelerin ve illerin birbiri ile bütünleştirilmesi, ulaştırma ve lojistik altyapısının güçlendirilerek gelişmiş ülke standartlarına ulaştırmak, kuzey ve güney ile doğu ve batı ana ulaşım akslarının güçlendirilmesi bağlamında KÖİ ile 2.657 km olan otoyol ağını 5.034 km'ye, 26.017 km olan bölünmüş yol uzunluğunun 36.500 km'ye ulaştırılması ve 81 ilin bölünmüş yol ile birbirine bağlanmasının sağlanması, yük taşımacılığının yoğun olduğu güzergahların BSK ile kaplanması, ayrıca tünel, köprü, viyadük yapımına devam edilmesi, 433 km olan kara yolu tünel uzunluğunu 700 km'ye çıkarılması, 556 km olan köprü ve viyadük uzunluğunun 673 km'ye ulaştırılması, Akdeniz (450 km.) ve Karadeniz (550 km.) sahil yollarının hizmete sunulması, kara yolu yapım ve bakım uygulamalarında yeni nesil malzemeler, üretim teknolojileri, tasarım metotları kullanılması, kara yolu yük taşımacılığında dijital takip sistemi oluşturulması, taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programını uygulamaya devam edilmesi, ülkenin tamamını kapsayan ulaşım tek kart uygulamasının gerçekleştirilmesi, çevreci ulaşım türlerinin yaygınlaştırılması, ulaşım kaynaklı gürültü ve diğer kirliliklerin önlenmesi, sera gazı emisyonunun azaltılması maksadıyla gerekli takip sistemlerinin kurulması, toplu taşımanın yaygınlaştırılması, yerli marka otomobil projesinin 2019 yılında prototip aracı tamamlanarak 2021 yılında yerli elektrikli otomobil piyasaya sürülmesi, Marmara Ringini oluşturacak Kuzey Marmara Otoyolu ve Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu tamamlanması, yapım çalışmaları süren Ankara-Niğde Otoyolu, Menemen-Çiğli-Aliağa-Çandarlı Otoyolu Projesi, Aydın-Denizli Otoyolu Projesi, Mersin (Çeşmeli)-Erdemli-Silifke-Taşucu Otoyolu Projelerinin bitirilmesi, bunların dışında Ankara-Kırıkkale-Delice, Burdur-Antalya-Alanya, Denizli-Burdur-Antalya, Ankara-Sivrihisar Otoyol projelerinin hayata geçirilmesi, bölünmüş yol projeleri kapsamında

Hasdal Kavşağı-Kemberburgaz-Yassıören Ayrımı Devlet Yolu tamamlanması hedeflenmiştir.

Ayrıca Ovit Tüneli (Rize-Erzurum, 14,7 km), Cizre ile Şırnak'ı birbirine bağlayan Cudi Tünelleri, Akdeniz Sahilini geçilebilir kılan Mersin-Antalya arasında 39,8 km uzunluğunda 34 adet tüneller, Ordu Çevre Yolu Tünelleri (4 adet, 4,2 km), Geminbeli Tüneli (Zara-Suşehri arası, iki tüp, 4.230 m.), Eğribel Tüneli (Giresun-Şebinkarahisar), Kop Tüneli (Erzurum-Bayburt), Dallıkavak Tüneli (Erzurum-Rize) Güzeldere Tüneli (Van-Hakkâri), Zigana Tüneli (Trabzon-Gümüşhane), Kırık Tüneli (İspir-Erzurum), Demirkapı Tüneli (Antalya, tek tüp, 4.950 m.), Kahramanmaraş (Göksun-6. Bölge Hududu), Hassa Tüneli (Hatay (Dört Yol)-Kilis-Gaziantep), Üç Katlı Büyük İstanbul Tüneli Projesi, Kanal İstanbul Projesi bu dönemde yapılacak veya tamamlanacak projelerdir.

3.1.2. Kara Yoluna Yönelik AK Partinin Ulaştırma Faaliyetleri

Kara yolu ulaştırmasının sağlamış olduğu avantajlar ve diğer ulaştırma modlarının kara yolu ulaştırmasına bağımlı olmasından dolayı ulaştırma modları içerisinde hükümetlerin en çok ilgisini çeken ulaştırma modu kara yolu ulaştırması olmuştur. Bir önceki bölümlerimizde ele alındığı üzere kara yolu ulaştırması AK Partinin ve diğer hükümetlerin politikalarında geniş yer bulmuş ve ulaştırma alanındaki hükümet faaliyetleri kara yolu ulaştırmasında yoğunlaşmıştır. Bu bölümümüzde AK Partinin seçim beyannameleri ve hükümet programlarında yer alan kara yolu hedef ve politikalarına yönelik gerçekleştirilen faaliyet ele alınacaktır. Trafik güvenliği, kara yolu yük ve yolcu taşımacılığı, kara yatırımları ve hukuksal düzenlemeler alt başlıkları altında AK Partinin kara yolu ulaştırma politikası analiz edilecektir.

3.1.2.1. Kara Yolu Ulaştırmasına Yönelik Önemli Hukuksal Düzenlemeler

2003 yılı öncesinde kara yolu taşımacılığının nasıl ve ne şekilde yapılacağını düzenleyen herhangi bir mevzuatın olmayışından kaynaklı kara yolu trafik kazaları, yol sathında bozulmalar ve bunlara bağlı ek maliyetler ulaştırma sorunlarının başında gelmekteydi. Bu sebeple 10.07.2003 tarihli ve 4925 sayılı Kara Yolu Taşıma Kanunu yürürlüğüne sokularak taşımacılığının belirli şartlar altında yapılmasının önü açılmış, böylelikle kara yolu trafik düzeni ve güvenliğini sağlayacak mevzuatsal anlamda

önemli bir adım atılmış olmuştur. 4925 sayılı kanun kara yolu taşımacılığının çerçevesini oluşturması açısından önem arz etmektedir. Bununla birlikte kanunun amaç kısmında kara yolunun diğer ulaştırma modlarının tamamlayıcısı olmasının öngörülmesi düşünüldüğünde söz konusu kanunun bütüncül ulaştırmayı ve kombine taşımacılığı destekleyen bir kanun olduğu söylenebilir.

4925 sayılı kanuna istinaden ise 11.06.2009 tarihli ve 27225 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile taşımacılığının usul ve esasları tesis edilmiştir. Yönetmelik ile taşımacılığın faaliyetinde bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin sağlaması gereken şartlar belirlenmiştir. 4952 sayılı kanun ve ilgili yönetmeliği kara yolu taşımacılığını münferit olmaktan kurumsal olmaya yönlendirmesi kara yolu taşımacılığının gelişimi açısından kırılma noktası olmuştur.

4925 sayılı kanuna istinaden 2004 yılında yayınlanan 25572 sayılı Resmi Gazete ile Kara Yolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği yürürlüğe konulmuştur. Söz konusu yönetmelik ile birlikte kara yolunda taşımacılık yapacak kişilerin haiz olması gereken yeterlilikler ile mesleki yeterlilik eğitimi ve sınavının usul ve esasları belirlenmiştir. Kanun ile taşımacılık yapacak kişilerin mesleki yeterlilik belgesi alması zorunlu kılınmıştır.

2002 yılında Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü'nün Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına (UDHB) bağlanmasının ardından 31.08.2007 tarihli ve 26629 Sayılı Resmi Gazete' de yayımlanan "Kuruluşların Bağlı ve İlgili Olduğu UDHB bünyesinde toplanması sağlanarak ulaştırmanın tek elden yürütülmesi noktasında ilerleme kaydedilmiştir. Ancak ulaştırma alanında çift başlılığının bazı alanlarda sürdüğü görülmektedir. Özellikle ulaştırmanın sürdürülebilirliği ve erişilebilirliği noktasında UDHB'nin yanında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı ile Teknoloji ve Sanayi Bakanlığının da etkin rol aldığı görülmektedir.

3.1.2.2. Kara Yolu Yük ve Yolcu Taşımacılığı

Kara yolu taşımacılığı esnek ve erişilebilirliğinin yüksek olması sayesinde diğer ulaştırma modlarının tamamlayıcısı konumunda yer alarak dünya genelinde hızlı bir şekilde gelişme göstermiştir. Aynı şekilde ülkemizde de yolcu ve yük taşımacılığında kara yolu diğer ulaştırma modlarına göre üstün bir konumda yer almaktadır.

Tablo 21: KGM'nin Yol Ağı Üzerindeki Seyir ve Taşıma Miktarları

Yıllar	Taşıt-Km (Milyar)	Yolcu-Km (Milyar)	Yük-Km (Milyar)
2003	52,3	164,3	152,2
2004	57,8	174,3	156,9
2005	61,1	182,2	166,8
2006	64,6	187,6	177,4
2007	69,6	209,1	181,3
2008	69,8	206,1	181,9
2009	72,4	212,5	176,5
2010	80,1	226,9	190,4
2011	85,5	242,3	203,1
2012	94,0	258,9	216,1
2013	99,4	268,2	224,0
2014	103,0	276,1	234,5
2015	113,3	290,7	244,3
2016	119,7	300,9	253,1
2017	128,0	314,7	262,7

Kaynak: (UDHB, 2018: 18)

Özellikle Demokrat Partinin iktidarda olduğu 1950-1960'lı yıllarda yürütülen ulaştırma politikaları ulaştırma sektörünün geleceğini etkileyen bir dönüm noktası olmuş, bu dönem ve sonrasında kara yolu ulaştırması yolcu ve yük taşımacılığının ana ulaştırma modu olmuştur. Ancak kara yolu ulaştırması sağlamış olduğu avantajlara karşılık birçok sorunu beraberinde getirmiştir.

Özel araç kullanımının yaygınlaşması ile beraber trafik sıkışıklığının artması fosil yakıtların tükenmesine, gürültü ve hava kirliliği yaşanmasına, sera gazı emisyonunun artmasına yol açmıştır. Hatta kara yolu ağırlıklı bir ulaştırma politikasının benimsenmesi kara yolu taşıma kapasitesinin bir kısmının atıl duruma gelmesiyle sonuçlanmıştır (UB, 2005: 140). Bununla birlikte Türkiye'nin kara yolu taşıma kapasitesi AB ortalamasının çok üstünde olup birinci sırada yer almaktadır.

2003 yılında kara yollarını kullanan taşıt miktarı 52,3 milyar taşıt-km iken 2017 yılında 128 milyar taşıt-km'ye yükselmiştir. Buna bağlı olarak 2003 yılında taşınan 164,3 milyar yolcu-km olan yolcu taşıma miktarı 2017 yılında 314,7 milyar yolcu-km'ye, 2003 yılında 152,2 milyar yük-km olan yük taşıma kapasitesi 2017 yılında 262,7 yük-km'ye ulaşmıştır. 2003-2017 yılları arasında kara yolu yük ve yolcu taşımacılığının kontrol altına alınması amaçlamış olsa da yapılan düzenlemeler ve alınan önlemlere rağmen kara yolu yük ve yolcu taşımacılığının büyük bir artış gösterdiği görülmektedir.

2002-2017 yılları arasında yolcu taşımacılığı içerisinde kara yolu ulaştırmasının payının ise azaldığı görülmektedir. 2002 yılında yolcu taşımacılığının

% 96,1'i kara yolu ulaştırması ile yapılırken 2017 yılında % 88,8'i kara yolu ile gerçekleştirilmiştir. Bu azalışın altında yatan sebep ise yolcu taşımacılığının kara yolu ulaştırmasından hava yolu ulaştırmasına kaymasıdır. Buna karşılık aynı dönem içerisinde yük taşımacılığında kara yolu ulaştırmasının payı az bir düşüş göstermiştir. 2002 yılında 89,3' kara yolu ulaştırması ile gerçekleşirken 2017 yılında 89,2'si kara yolu ulaştırması ile gerçekleşmiştir.

Tablo 22: Ulaştırma Türlerine Göre Yük Taşımacılığı Ton-Km (Milyon)

Yıllar/	Kara Yolu	Demir Yolu	Deniz Yolu	Boru Hattı
Toplam	3350357	152138	184399	442663
2017	314 734	12 794	18 946	52 095
2016	300 852	11 661	17 279	52 683
2015	290 734	10 474	17 204	52 514
2014	276 073	11 992	15 572	17 106
2013	268 178	11 177	17 312	26 756
2012	258 874	11 670	16 223	37 433
2011	242 265	11 677	15 959	44 704
2010	226 913	11 462	12 570	39 578
2009	212 464	10 326	11 397	45 106
2008	206 098	10 739	11 114	36 394
2007	209 115	9 921	9 573	13 706
2006	187 593	9 676	7 084	6 043
2005	182 152	9 152	6 439	6 215
2004	174 312	9 417	7 727	12 330

Kaynak: (cevreselgostergeler.csb.gov.tr, E.t.: 02.03.2019; www.tuik.gov.tr, E.t.: 12.12.2019) adreslerinden alınan bilgiler doğrultusunda oluşturulmuştur.

3.1.2.3. Kara Yolu Yatırımlarının Ulaştırma Yatırımları İçerisindeki Yeri

2002 yılına kadar kara yolu ağırlıklı bir politikanın benimsenmesi kara yolu ağırlıklı ulaştırma sorunlarına yol açmıştır. Yolların geometrik ve fiziksel durumların standart dışı olması trafik güvenliğı ve srdrlebilirliğı tehlikeye dşrmştir. Bu sorunlar yumağı içerisinde 2002 yılında iktidara gelen AK Parti, ncelikli olarak kara yolunun mevcut durumunun düzeltilmesine yönelik kısa vadeli czmler üretmeye calışmıştır. Geometrik ve fiziksel olarak yetersiz olan yolları bölünmüş yollara cevirmek, tünel ve köprü yatırımları yaparak yolculuk sürelerini kısaltmak gibi altyapı yatırımlarına önem verilmiştir. Bunun sonucunda AK Parti döneminde ulaştırmaya yapılan yatırımların büyük coğunluğunu kara yolu ulaştırması oluşturmuştur.

2003 yılı itibariyle 2.871.850 YTL olan ulaştırma yatırımlarının dağılımını incelediğimizde; kara yolu yatırımlarının ilk sırada yer aldığı onu sırasıyla boru hattı

ulaştırması, demir yolu ulaştırması, hava yolu ulaştırması ve deniz yolu ulaştırması takip etmiştir. 2018 yılında ise 25.497.517 TL ulaştırma yatırımlarına ayrılmış olup, ulaştırma yatırımları içerisinde demir yolu ulaştırmasının ilk sırada yer aldığı ve onu sırasıyla kara yolu, boru hattı, hava yolu ve deniz yolunun takip ettiği görülmektedir

Tablo 23: 2003-2018 Yılları Arası Ulaştırma Sektörü Yatırımlarının Dağılımı (2003-2004 Yılları Milyon TL-2005 ve sonrası Bin YTL)

Yıllar	Kara Yolu	Demir Yolu	Deniz Yolu	Hava Yolu	Boru Hattı	Toplam
2003	1.478.350	444.000	102.625	338.550	508.325	2.871.850
2004	1.455.224	788.300	95.302	321.750	425.970	3.086.546
2005	2.573.429	1.252.000	96.634	635.540	450.000	5.025.603
2006	2.627.320	1.331.800	83.531	872.602	480.000	5.395.253
2007	1.809.699	1.200.000	101.460	272.350	507.000	3.890.509
2008	1.680.637	1.400.000	112.700	268480	450.000	3.911.817
2009	2.369.775	1.862.750	109.600	322.201	427.000	5.091.326
2010	2.936.859	3.740.000	160.385	457.500	450.000	7.744.744
2011	3.095.080	4.277.200	251000	514600	400000	8.537.880
2012	3.379.212	5.317.500	325.000	551.200	556.252	10.454.164
2013	3.566.152	6.552.000	460.000	751.000	641.694	11.970.846
2014	3.681.659	5.802.000	505.500	633.532	501.200	11.123.891
2015	3.857.992	6.960.000	510.000	637.500	556.000	12.521.492
2016	8.434.178	7.175.000	533.564	627.200	772.000	17.541.942
2017	9.617.571	7.980.633	604.000	884.198	1.500.740	20.587.142
2018	9.668.975	10.776.304	618.384	1.041.761	3.392.093	25.497.517

Kaynak: 2003-2018 Yılları Kamu Yatırım Programlarından derlenmiştir.

2003-2009 yılları arasında yıllar bazında yapılan ulaştırma yatırımları içerisinde kara yolu ulaştırmasına yapılan yatırımlar diğer ulaştırma yatırımlarına yapılan yatırımlardan yüksektir. 2007 yılı ve sonrasında demir yolu ulaştırması alanında YHT'lerin hizmet vermeye başlaması dolayısıyla 2010-2015 yılları arasında demir yolu ulaştırma yatırımları kara yolu ulaştırma yatırımlarını geçmiştir. 2016-2018 yılları arasında ise kara yolu ulaştırma yatırımları diğer ulaştırma modlarına yapılan yatırımların önüne geçmiştir.

3.1.2.4. Kara Yolları Ağındaki Gelişmeler

Kara yolu ağında yaşanan gelişmelerin başında bölünmüş yol uzunluğunun arttırılması, milyon taşıt-km başına düşen trafik kaza sayısının azaltılması, doğu-batı, kuzey-güney ulaştırma koridorlarının tamamlanması gelmektedir.

AK Parti döneminde kara yolu ağı uzunluğunun arttırılmasından ziyade kara yolu ağının geometrik ve fiziki şartlarının düzeltilmesine öncelik verilmiştir. Bu

sebeple yıllar itibariyle baktığımızda kara yolu uzunluğunda yaşanan artışın önceki dönemlere göre daha az olduğu görülecektir. Yolların geometrik ve fiziki standartlarının geliştirilmesi politikası kapsamında ilk olarak 15.000 km.lik yolun bölünmüş yola çevrilmesi hedeflenmiştir. Bunun dışında köprü, tünel ve viyadüklerin yapılarak ulaşım kolaylığının sağlanması, ulaştırma süresinin kısaltılması, ulaşım güvenliğinin sağlanması ilke edinilmiştir.

Tablo 24: 2003-2017 Yılları Arasında Yol Türlerine Göre Yol Uzunluklarının Değişimi

	Devlet Yolu	İl Yolu	Otoyol	Bölünmüş Devlet Yolu	İl yolu ve	Toplam Bölünmüş Yol Ağı	Toplam Yol Ağı
2003	31.358	30.133	1.753	5.710		7.463	63.244
2004	31.446	30.368	1.662	7.475		9.137	63.476
2005	31.371	30.568	1.667	9.520		11.187	63.606
2006	31.335	30.429	1.908	10.760		12.668	63.672
2007	31.333	30.579	1.908	11.842		13.750	63.820
2008	31.311	30.712	1.922	13.319		15.241	63.945
2009	31.271	30.948	2.036	15.321		17.357	64.255
2010	31.395	31.390	2.080	17.477		19.557	64.865
2011	31.372	31.558	2.119	18.991		21.110	65.049
2012	31.375	31.880	2.127	20.017		22.144	65.382
2013	31.341	32.155	2.244	20.807		23.051	65.740
2014	31.280	32.474	2.278	21.434		23.716	66.032
2015	31.213	33.065	2.282	21.991		24.280	66.560
2016	31.106	33.513	2.542	22.655		25.197	67.161
2017	31.066	33.897	2.657	23.360		26.017	67.620

Kaynak: (UDHB, 2018: 14)

2003 yılı itibariyle 31.358 km'si devlet yolu, 30.133 km'si il yolu, 1.753 km.si otoyol olmak üzere toplam yol uzunluğu 63.244 km'ye ulaşmıştır. 2017 yılı itibariyle 31.066 km'si devlet yolu, 33.897'si il yolu, 2.657 km'si otoyol olmak üzere toplam yol uzunluğu 67.620 km olmuştur.

2003-2017 yılları arasında kara yolu ağ uzunluğunda 4.376 km gibi düşük bir artış yaşanmıştır. Şüphesiz ki bunun temel sebebi AK Partinin bölünmüş yol politikası gelmektedir. Bu dönemde bölünmüş yol miktarı % 309 artış göstermiştir. Buna karşılık söz konusu yıllar arasında il yolu uzunluğu artış gösterirken devlet yolu uzunluğu azalma göstermiştir. Bu da bize bölünmüş yol çalışmalarının şehirlerarası yollarda yoğunlaştığını göstermektedir.

2016 yılı verilerine göre 100.000 kişiye düşen kara yolu uzunluğu Türkiye'de 80 km iken AB-28 ülkelerinde bu değer 410 km'dir. Yine 2016 yılı verilerine göre 1000 km² alanı düşen yol uzunluğu Türkiye'de 85 km iken AB-28 ülkelerinde 465 km'dir (cevreselgostergeler.csb.gov.tr, E.t.: 02.03.2019). 2003-2017 yılları arasında

yapılan yatırımlarına rağmen Türkiye'nin kara yolu uzunluğu AB-28 ülkelerinin kara yolu ortalamasının çok altında yer almaktadır.

Kara yolu altyapı yatırımlarının bölgesel dağılımı incelediğimizde; Marmara, Ege, Akdeniz, Batı Karadeniz bölgelerinde kara yollarının fiziki ve geometrik şartlarının düzeltilmesine önem verilirken Güney Doğu Anadolu, Doğu Anadolu ve Doğu Karadeniz Bölgesinde yeni kara yolu yapımına ağırlık verildiği görülmektedir.

Tablo 25: Kara Yolu ve Demir Yolu Ağının Bölgesel Dağılımı (2003\2018)

Bölge Adı ve Kodu	2003				2018			
	İl ve devlet yolu (km) (1)	Otoyol (km) (2)	Köy yolu (km) (3)	Demir yolu (km) (4)	1	2	3	4
Kuzeydoğu Ana. (TRA)	4700	-	19958	617	4966	-	17275	683
Ortadoğu Anadolu (TRB)	5856	-	27386	872	6703	-	20835	883
Güneydoğu Anadolu (TRC)	5686	98	29494	891	6301	294	12396	895
İstanbul (TR1)	522	311	1188	210	446	513	-	227
Batı Marmara (TR2)	4151	174	13793	579	4069	235	8791	628
Doğu Marmara (TR4)	4284	306	18843	610	4243	553	9574	1188
Ege (TR3)	7353	235	29791	1632	7280	411	13326	1770
Akdeniz (TR6)	7036	509	31900	659	7239	501	7152	662
Orta Anadolu (TR7)	6501	-	23582	1171	7186	135	23894	1251
Bati Anadolu (TR5)	5143	199	15698	726	5610	200	2294	1413
Bati Karadeniz (TR8)	6746	-	43784	730	6631	-	38386	715
Doğu Karadeniz TR9	3513	-	36168	-	4500	-	25614	-

Kaynak: (www.tuik.gov.tr, E.t.: 12.12.2019)

3.1.2.5. Kara Yolu Trafik Güvenliği

Trafik kazaları, sebep olduğu ekonomik ve sosyal sorunlar ile küresel bir sorun haline gelmiştir. Trafik kazaları sonucunda maddi hasarların yanında önemli miktarlarda ölüm ve yaralanma meydana gelmektedir. Birleşmiş Milletler (BM) verileri 24 saniyede bir trafik kazası sonucunda bir kişinin hayatını kaybettiğini göstermektedir. Her yıl 1.35 milyon insan trafik kazası sonucunda hayatını kaybederken, 20-50 milyon insan farklı şekillerde yaralanmaktadır. Ayrıca trafik kazası kaynaklı ölümlerin genel ölümler içerisinde 8. sırada yer aldığı, 2020 yılında ise 3. sırada yer alacağı tahmin edilmektedir. En çok trafik kazası gelişmemiş ve gelişmekte olan ülkelerin bulunduğu Afrika'da, en az trafik kazası ise gelişmiş ülkelerin bulunduğu Avrupa'da meydana gelirken, Türkiye'nin de içinde bulunduğu Doğu Akdeniz ülkelerinde yaşanan trafik kazaları Avrupa'nın yaklaşık iki katını oluşturmaktadır (www.aa.com.tr, E.t.: 15.01.2020). Sürdürülebilir bir ulaştırmanın ötesinde sürdürülebilir ekonomik ve sosyal gelişimin sağlanabilmesinde; trafik

kazalarının nedenlerinin iyi analiz edilmesi ve ona göre önlemler alınması trafik kazalarının sebep olduğu can ve mal kayıplarının en aza indirgenmesinde büyük bir öneme sahiptir.

Trafik kazalarının yaşanma sıklığı özel araç kullanımı ile doğru orantılı olduğu görülmektedir. Ayrıca toplu taşıma sistemlerinde otomobile göre trafik kazası yaşanma olasılığının daha düşük olması, toplu taşıma sistemlerinin özel araç kullanımına göre daha güvenli bir ulaştırma sistemi olduğu göstermektedir (Acar, 2004: 34).

Trafik kazaları ulaştırma politikalarının ürünüdür. Kara yolu ulaştırmasına ağırlık veren ve özel araç kullanımı özendiren ulaştırma politikaları trafik kazalarının nedenlerinin zemini oluşturmaktadır. 1950’li yıllarda otomotiv sektörünün pazar arayışlarının bir sonucu olarak kara yolu ulaştırma ağı, otomobil sahipliği ve kullanımı artış göstermiştir. Bu başlangıç ulaşım talebinin karşılanmasında kara yolu ulaştırması ağırlıklı bir sistemin doğmasıyla sonuçlanmıştır. Kara yolu ulaştırmasında trafik yükünün artması trafik kaza sayısını yükseltmiştir. Bugün birçok ülke tarafından trafik kazalarının azaltılması için yatırımlar yapılmakta ve yanlış ulaştırma politikaları revize edilerek daha sürdürülebilir ulaştırma politikaları benimsenmektedir.

Trafik kazalarının % 50’den fazlası sürücü kusurlarından kaynaklı yaşanmaktadır (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı, 2015). Bu sebeple sürücülerin fiziksel (işitsel, görsel), akli (okuma, yazma, algılama, tecrübe ve bilgi) ve ruhsal (dikkatli olma, öfke, stres, kuralları özümseme, hız tutkusu) açıdan sağlıklarının araç kullanımına uygun olması gerekmektedir. Sürücülerin birçok kusuru bulunmakta olup tablo-26 da sürücü kusur dağılımı gösterilmiştir.

İngiltere’de ise % 16’sının, Amerika Birleşik Devletlerinde trafik kazalarının % 1-4’ünün, Avustralya’da % 6’sının, Norveç’te % 4’ünün sürücünün uyuyakalması veya aşırı uyku hali nedeniyle meydana geldiği bildirilmiştir. İnsanlar fizyolojik olarak yoruldukları ve uykularının geldiği 22:00-06:00 saatleri arasında trafik kazası yaşama riski günün diğer saatlerine göre 4 kat daha fazladır (Sungur vd., 2014). Ölümlü trafik kazalarının % 64’ünün gece saatlerinde meydana gelmesi bu hipotezi destekler niteliktedir (www.pau.edu.tr, E.t.: 15.01.2020).

Trafik kazalarının bir diğer sebebi veya mağduru yayalardır. Trafik kazalarının oluşumunda yaya kusurları ikinci sırada gelmektedir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı, 2015). Yaya üst ve alt geçitlerinin kullanılmaması veya yaya ulaşım altyapısının yetersizlikleri yayaların trafik kazalarına karışmasına neden olmaktadır. ABD, Indiana Üniversitesi'nin yapmış olduğu araştırmaya göre ölümlü trafik kazalarının % 13'üne yayalar karışmış olmakla birlikte yayaların karıştığı ölümlü trafik kazalarının % 70'i kentiçi yollarda, % 82 si kavşak dışı yerlerde, % 66'sı iki şeritli yollarda, % 33'ü üç veya daha fazla şeritli yollarda gerçekleşirken bu kazalara karışan yayaların % 56'sı 60 yaş üstü, % 33'ü alkollü yayalardan oluşmaktadır. 1992 yılı Dünya Yol İstatistik verileri, trafik kazalarının daha çok gece saatlerinde, görüş yetersizliği, uyuşturucu madde kullanımı, genç ve yaşlı sürücülere bağlı olarak yaşandığını; ayrıca trafik kazalarına genç ve yetişkin yayalara göre yaşlı ve çocuk yayaların daha fazla trafik kazasına karıştığı ortaya koymuştur (www.pau.edu.tr, E.t.: 15.01.2020).

Tablo 26: Yaya ve Sürücü Kusurlarının Dağılımı

Sürücü Kusurları	Oran %	Yaya Kusurları	Oran %
Arkadan Çarpma	21,4	Yola aniden çıkmak	50,1
Uykusuz, yorgun dalgın ve hasta olarak araç kullanma	19,4	Araçların ilk geçiş hakkını ihlal etmek	16,2
Hatalı sollama	14,8	Yolda yürümek, oynamak	14,8
Kavşaklarda geçiş önceliğine uymama	14,3	Duran araçların önünden veya arkasından çıkmak	8,6
Park halindeki araçlara çarpma	9,2	Otoyola girmek	6,6
Hatalı dönüşler	6,9	Kırmızı ışık ihlali	3,4
Şerit ihlali	6,2	Diğer kusurlu haller	4,5
Kırmızı ışık ihlali	1,8		
Alkollü araç kullanma	0,9		
Aşırı hız yapma	0,6		
Diğer kusurlu haller	4,5		

Kaynak: (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı, 2015)

Trafik kazalarının diğer sebepleri ise yolcu, araç ve yol kusurlarıdır. Ancak bu kusurların dağılımı kentten kente ülkeden ülkeye değişim göstermektedir. Ayrıca bu kusurların trafik kazası oluşumundaki payı % 3-5 gibi çok düşük seviyelerdedir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı, 2015).

Araçların yüksek hız yapma niteliğinin bulunması, gün geçtikçe araç sayısının artarak trafik yoğunluğunun artması, eski ve standartları düşük araçların trafikte seyir etmesi, araçların teknik arızası vb. faktörler araç kaynaklı trafik kazalarının sebepleridir. Yol kusurundan kaynaklı trafik kazaları incelendiğinde;

kuru zeminde meydana gelen kaza sayısının ıslak zemine göre; açık havada meydana gelen trafik kaza sayısının bulutlu ve karlı havalara göre; kent içi yollarda meydana gelen trafik kaza sayısının devlet ve otoyollara göre daha fazla olduğu gözlemlenmektedir. Ayrıca trafik kaza oluşumunda; trafik lambası, yatay ve düşey trafik işaretleri ve trafik görevlisi olmaması kusurlarının yolda çalışma olması, görüşe engel cisim olması ve yol şerit çizgisi kusurlarına göre daha etkili olduğu görülmektedir. (Sungur vd., 2014).

Emniyet kemeri kullanıldığında sürücülerin ve ön koltukta oturanların ölüm riskini % 40-50, arka koltukta oturanların ölüm riskini de % 25 oranında azaltmaktadır. Ölümcül yaralanma riskini ise ön koltukta oturanlarda % 50, arka koltukta oturanlarda % 75 ve daha üzerinde azaltmaktadır (McCartt vd., 1996). Emniyet kemerinin önemi konusunda kullanıcıların bilinçlendirilmesi ve emniyet kemerinin takılmaması durumunda yüksek cezalar uygulanması ölüm ve yaralanma oranında düşüş sağlayacaktır.

Kara yolu trafik kazalarının azaltılması AK Partinin birinci öncelikleri arasında yer almakta olup, trafik düzeni ve güvenliğini sağlayacak birçok adım atılmıştır. Bu bağlamda öncelikli olarak mevzuatta Kara yolu Taşıma Kanunu, Kara yolu Taşıma Yönetmeliği çıkarılmıştır. Söz konusu düzenlemeler ile taşımacılığın usul ve esasları belirlenerek aşırı yüklemelerin ve buna bağlı altyapı sorunlarının önüne geçilmeye çalışılmıştır. Bunlarla birlikte mevcut olan kara yolu trafik kanunu, kara yolu trafik yönetmeliği ve diğer mevzuatlarda yapılan değişiklikler ile daha güvenli ve düzenli bir ulaştırmanın tesis edilmesi amaçlanmıştır.

2918 sayılı kanununun 65. maddesinde yer alan denetim yetkisi ile ilgili olarak 10.05.2006 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan 5495 sayılı “Karayolları Trafik Kanunda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun” ile araçların ağırlık (tonaj) ve boyut kontrolleri UDHB’ye devredilmiştir (www.uab.gov.tr, 08.05.2020). 12.11.2012 tarihinde ise Araçların Yüklenmesine İlişkin Ölçü ve Usuller ile Tartı ve Boyut Ölçüm Toleransları Hakkında Yönetmelik yürürlüğe konulmuştur. Ardından 24.10.2013 tarihli ve 28801 sayılı Resmî Gazete’ de yayımlanan Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik kabul edilmiştir. Özellikler 2003-2014 yılları arasında 4952 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve ona

bağlı olarak çıkarılan yönetmelikler ile trafik güvenliğinin sağlanmasının hukuksal altyapısı oluşturulmaya çalışılmıştır.

Tablo 27: 2003-2018 Yılları Arasında Gerçekleşen Kara Yolu Trafik Kazalarının Kusur Dağılımı

	Sürücü Kusuru	Yolcu Kusuru	Yaya Kusuru	Yol Kusuru	Araç Kusuru
2003	551 467	882	13 208	1 255	1 552
2004	623 578	710	13 987	1 216	1 415
2005	711 572	769	14 882	1 603	1 797
2006	834 681	739	13 789	1 100	841
2007	903 860	795	15 086	994	1 269
2008	151 386	713	13 995	698	439
2009	139 758	640	14 181	958	445
2010	141 728	564	14 171	992	515
2011	157 494	677	14 860	1 044	530
2012	161 076	797	17 672	1 124	597
2013	162 327	774	16 458	1 913	1 558
2014	171 236	901	18 115	1 841	1 122
2015	187 980	915	18 522	1 916	1 165
2016	190 954	869	18 612	1 717	997
2017	191 717	782	18 095	1 619	1 112
2018	194 928	1 916	18 394	1 300	1 360

Kaynak: (www.tuik.gov.tr, E.t.: 12.12.2019)

Altyapısal manada ise yolların fiziki ve geometrik yapısının AB standartlarına uygun olarak revize edilmesi ilke edinilmiştir. 2002 Seçim beyannamesinde yer alan 15.000 km’lik bölünmüş yol yapımı trafik akışı ve düzeninin sağlanmasını yönelik önemli vaatlerin başında gelmektedir. Bununla birlikte kaza sıklığının fazla olduğu “kara nokta” olarak tabir edilen bölgelerde trafik kaza sebeplerinin tespit edilerek gerekli tedbirlerin ve düzenlemelerin yapılması ilke edinilmiştir. 2003-2018 yılları arasında 1.454 adet kaza kara noktasında iyileştirme yapılmıştır. Yol kusurundan kaynaklı trafik kaza sayısı 2003 yılında 1.255 iken kara yolu altyapısında yapılan düzenlemeler sonucu yol kusurundan kaynaklı yaşanan trafik kaza sayısı 2007-2010 yılları arasında üç haneli sayılara düşmüştür. Ancak 2011 yılı ve sonrasında tekrardan yükseliş olması bölünmüş yol çalışmalarının başarısına gölge düşürmüştür. Yol kusurundan kaynaklı 2015 yılında 1.916 adet trafik kazası, 2018 yılında ise 1.300 adet trafik kazası yaşanmıştır.

Araç kusurundan kaynaklı trafik kazalarının yaşanmaması için araçların düzenli olarak teknik yeterliliklerinin gözden geçirilmesi amacıyla araç muayene istasyonlarının kurulması amaçlanmıştır. Bu kapsamda 23.09.2004 tarihli ve 25592 sayılı Resmi Gazetede yayınlan Araç Muayene İstasyonlarının Açılması, İşletilmesi ve Araç Muayenesi Hakkında Yönetmelik yürürlüğe konulmuştur. Yönetmelik ile

motorlu ve motorsuz taşıtların teknik muayenelerinin yapılarak trafik güvenliğinin sağlanması hedeflenmiştir (www.mevzuat.gov.tr, E.t.: 12.12.2019). 2005 yılında ise araç muayene istasyonları özelleştirilerek özel sektör tarafından işletilmesi sağlanmıştır (www.hurriyet.com.tr, E.t.: 12.12.2019). Araç kusurundan kaynaklı trafik kaza sayısı 2003 yılında 1.554 olarak gerçekleşmiştir. Muayene istasyonlarının yaygınlaştırılması ile birlikte araç kusurundan kaynaklı trafik kazalarında 2008-2012 yılları arasında gözle görülür biçimde düşüş olmuştur. Ancak 2012 yılından sonra araç kusurundan kaynaklı trafik kazalarının tekrardan arttığı görülmektedir.

Tablo 28: 2003-2017 Yılları Arası Kara Yolu Trafik Kaza, Ölüm ve Yaralanma Miktarları

	Toplam Kaza Sayısı	Ölümlü Yaralanmalı Kaza Sayısı	Maddi Hasarlı Kaza Sayısı	Ölü Sayısı			Yaralı Sayısı
				Toplam	Kaza Yerinde	Kaza Sonrası	
2003	455.637	67.031	388.606	3.946	3.946		118.214
2004	537.352	77.008	460.344	4.427	4.427		136.437
2005	620.789	87.273	533.516	4.505	4.505		154.086
2006	728.755	96.128	632.627	4.633	4.633		169.080
2007	825.561	106.994	718.567	5.007	5.007		189.057
2008	950.120	104.212	845.908	4.236	4.236		184.468
2009	1.053.346	111.121	942.225	4.324	4.324		201.380
2010	1.106.201	116.804	989.397	4.045	4.045		211.496
2011	1.228.928	131.845	1.097.083	3.835	3.835		238.074
2012	1.296.634	153.552	1.143.082	3.750	3.750		268.079
2013	1.207.354	161.306	1.046.048	3.685	3.685		274.829
2014	1.199.010	168.512	1.030.498	3.524	3.524		285.059
2015	1.313.359	183.011	1.130.348	7.530	3.831	3.699	304.421
2016	1.182.491	185.128	997.363	7.300	3.493	3.807	303.812
2017	1.202.716	182.669	1.020.047	7.427	3.534	3.893	300.383

Kaynak: (www.tuik.gov.tr, E.t.: 12.12.2019)

2003-2018 yılları arasında sürücü kusurundan kaynaklı trafik kazalarında azalma olmuştur. Ama söz konusu dönem içerisinde sürücü kusurundan kaynaklı trafik kaza sayısı diğer kusurlar içerisinde birinci sırada yer almaya devam etmiştir. Bu sebeple denetimlerin ve cezai müeyyidelerin nitelik ve niceliklerin tekrardan revize edilerek sürücü kusurların daha aşağı çekilmesi önemini korumaya devam etmektedir. Bunlara karşılık yaya kaynaklı trafik kaza sayısında 2003-2018 yılları arasında artış olmuştur. Yaya kaynaklı trafik kazalarının artış göstermesi yaya ve şehir içi trafik güvenliği konusunda geliştirilen politikaların yetersiz kaldığını göstermektedir. Yaya ve taşıt yollarının birbirinden izole edilmesi ilişkin üst geçit, alt geçit vb. düzenlemelerin yapılması bununla birlikte şehir içi araçların araçların hız kontrollerini sağlayacak AUS sistemlerinin kurulması gerekmektedir. Kara yolunun sağlamış olduğu avantajlara karşılık ürettiği olumsuz dışsallıklar günümüze kadar

tartışıla gelmiştir. Kara yolu taşımacılığının en sık kullanılan ulaştırma modu olmasına paralel olarak kara yolu trafik kaza sayısı ve ona bağlı ölüm ve yaralanmalar diğer ulaştırma modlarına göre ilk sırada yer almaktadır.

Kara yolunun daha güvenilir bir hale getirilmesi günümüz kara yolu ulaştırma politikalarının öncelikleri arasında yerini korumaktadır. 2003-2017 yılları arasında kara yolu trafik kaza sayısı ve ona bağlı ölüm ve yaralanma miktarlarında yıllar itibariyle artış yaşanmıştır. Kara yolu trafik kazalarının sebebi altyapısal sorunlardan ziyade insan davranışlarından kaynaklı olduğu bilinmekte ve görülmektedir. Bu sebeple kara yolu trafik kazalarının çözümüne yönelik olarak altyapısal sorunlara müdahale ile birlikte insan davranışlarını yönlendirecek idari ve mevzuatsal anlamda çalışmalara ihtiyaç duyulduğu görülmektedir. Özellikle mevzuatın trafik suçu işlenmesini engelleyici caydırıcı niteliğinin yükseltilmesi ve ilgili trafik birimlerince uygulamaların yaygınlaştırılması, denetimlerin çoğalması için AUS ve diğer teknolojik imkanlardan yararlanması gerekmektedir.

3.2. DEMİR YOLU ULAŞTIRMA POLİTİKASI

AK Partinin en önemli söylemlerinin başında demir yolu ulaştırmasını devlet politikası haline getirildiğidir. Bu kapsamda 2023 yılı sonunda demir yolunun yük taşımacılığındaki payını % 15'in, yolcu taşımacılığındaki payını ise % 10'un üzerine çıkarılması amaçlanmıştır. Bu amaç ile 2023 yılı sonuna kadar kara yolunun payını yükte % 60, yolcuda % 72 oranına çekilmesi sağlanmak istenmiştir.

3.2.1. Demir Yolu Ulaştırmasına Yönelik AK Partinin Vaatleri

3.2.1.1. 2002 Seçimleri ve Sonrası

3.2.1.1.1. 2002 Seçim Beyannamesi

Demir yollarının özel sektör işbirliği ile çağdaş işletmecilik anlayışı çerçevesinde geliştirilmesi amacıyla TCDD Genel Müdürlüğü yeniden yapılandırılması ve Boğaz Demir yolu-Tüp Geçışı ile Gebze Halkalı Banliyö hattının hayata geçirilmesi hedeflenmiştir.

3.2.1.1.2. 58. ve 59. Hükümet Programı

2002 Seçim Beyannamesinde olduğu gibi 58. ve 59. Hükümet Programlarında da TCDD'nin yapılandırılmasına yer verilmiştir. Ancak demir yolu ağ uzunluğu ve

niteliği, demir yolu planlaması, demir yolu taşıt parkına yönelik herhangi bir hedef, politika ve strateji belirtilmemiştir. Bu konularına yönelik politikaların demir yolu ve deniz yoluna öncelik verecek şekilde hazırlanacak UAP çerçevesinde değerlendirilmesi öngörülmüştür.

3.2.1.2. 2007 Seçimleri Sonrası

3.2.1.2.1. 2007 Seçim Beyannamesi

Demiryollarında; hızlı tren çağını başlatmak, mevcut sistemi yenilemek, yeniden yapılanmayı sağlamak, özel sektörün dinamizmini demiryollarına aktarmak, işletmelerin tedarik sürecine değer katan bir anlayışa geçmek ana hedef olarak belirlenmiştir.

Ankara-İstanbul Hızlı Tren Hattı, Ankara-Konya Hızlı Tren Hattı, İstanbul'da raylı sistemin toplu taşımadaki payı yüzde 1,7'den yüzde 28'e çıkaracak Marmaray Projesinin tamamlanması, Kars-Tiflis-Bakü Projesine başlanması, Türkiye'nin ilk Hızlı Tren Üretim Fabrikası'nın Sakarya'da Kore-Türk ortaklığı ile kurulması, fabrikaların ana demir yolu güzergahına bağlanması, Marmara Bölgesi ve İstanbul'un limanlar ve demir yolu ile Avrupa'ya bağlanması amaçlanmıştır.

3.2.1.2.2. 60. Hükümet Programı

Demir yolu ulaştırması ile ilgili 2007 Seçim Beyannamesinde yer alan hedef ve politikalara 60. Hükümet Programında da aynı şekilde yer verilmiştir.

3.2.1.3. 2011 Seçimleri Sonrası

3.2.1.3.1. 2011 Seçim Beyannamesi

Beyannamede hedef olarak duble karayollarından duble demiryollarına geçiş gösterilmesi, genel olarak tek hat üzerinde yapılan demir yolu taşımacılığı, demir yolları ağ uzunluğu ve güvenliği açısından önemli bir vaattir.

Kars, İzmir, İstanbul, Konya illeri başta olmak üzere birçok ili Ankara'ya bağlayan hızlı tren hatlarının yapılması, YHT hattının 2015'e kadar 3500 km'ye, 2019'a kadar 6500 km'ye, 2023'te ise 10.000 km'ye yükseltilmesi; konvansiyonel demir yolu hattının 2015'e kadar 1300 km, 2019'a kadar 2600 km, 2023'e kadar ise toplam 4000 km ilave hat yapılması; öncelik sırasına göre bazı hatların elektrikli ve sinyalli hatlara çevrilmesi kapsamında çevrilecek hat uzunluğunun 2015'e kadar

4000 km, 2019'a kadar ise toplam 8000 km'ye çıkarılması, yılda ortalama en az 500 km mevcut demir yolu ağı yenilenerek standartlarının yükseltilmesi, demir yolunun serbestleştirilmesi, demir yolu terminallerinin yenilenmesi ve hızlı tren garlarının inşa edilmesi, demir yolu terminallerinin kent içi toplu taşıma sistemleri ile entegre olması başta olmak üzere demir yolu ulaştırmasının diğer kent içi ulaşım sistemleri ile bütüncül olması, raylı taşıt sanayinin geliştirilmesi, tüm hatları kapsayan yönetim bilgi sisteminin kurulması, demir yolu taşımacılığının diğer sektörler ile mücadele edebilecek seviyeye çıkarılması amacıyla lüks vagonlar, alternatif ödeme sistemleri, modern tarife, kampanya ile telefon ve internet bağlantılarının kesintisiz sağlanması, OSB, fabrika ve limanlar arasında demir yolu inşa edilmesi, İstanbul-Kars-Tiflis-Bakü olmak üzere, Kavkaz-Samsun-Basra, Güneydoğu Asya, İstanbul-Basra, İstanbul-Halep-Mekke, İstanbul-Halep-Kuzey Afrika gibi ülkemizi demir yolu ile bölge ülkelerine bağlayacak yeni koridor ve bağlantıların oluşumuna yönelik projelere öncelik verilmesi amaçlanmıştır. Ayrıca İzmir-Uşak-Afyonkarahisar-Polatlı-Ankara Hızlı Tren Projesi, Çandarlı Limanı Demir yolu Bağlantısı, Kemalpaşa-Turgutlu Demir yolu Bağlantısı, çift hatlı demir yolunun Torbalı'ya kadar uzatılması, Menemen-Manisa arası 2. hattın inşası tamamlanması amaçlanmıştır.

3.2.1.3.2. 61. Hükümet Programı

Ankara-İstanbul hızlı tren hattının Ankara-Eskişehir arasının hizmete açıldığı kalan kısmın ise bu dönemde hizmete açılması, İstanbul Boğaz Demir Yolu Tüp Geçişinin tamamlanması, Ankara hızlı tren garının inşasına devam edilmesi, Ankara'yı Sivas ve Konya'ya bağlayan hızlı tren hatlarının yapımına devam edilmesi, İzmir'i-İstanbul'a bağlama amacıyla İzmir-Bandırma Hızlı Tren hattının, Karacabey'de Osmaneli-Bursa Hızlı Tren Hattına bağlanması, Ankara-Yozgat-Sivas-Erzincan, Ankara-Afyonkarahisar, Uşak ve İzmir hızlı tren hatları hayata geçirilmesi ile Ankara İlini hızlı tren hattı merkezi konumuna getirilmesi hedeflenmiştir.

3.2.1.3.3. 62. Hükümet Programı

Gebze-Halkalı hatlarının iyileştirilmesi çalışmalarını 2015 yılında bitirilmesi, Ankara-Eskişehir-İstanbul ve Ankara-Konya yüksek hızlı demir yolu hatlarını hizmete alınması birlikte Ankara-Yozgat-Sivas ve Ankara (Polatlı)-İzmir Yüksek Hızlı tren hatları ile Ankara-Bursa, Sivas-Erzincan ve Konya – Karaman hızlı demir

yolu hatları ve bunlara yönelik gar inşası yapım çalışmalarının tamamlanması, Eskişehir–Antalya, Yerköy-Kayseri-Ulukışla, Samsun-Amasya-Çorum-Kırıkkale, Erzincan-Erzurum-Kars, Karaman-Ulukışla-Mersin-Adana-Gaziantep-Şanlıurfa-Habur hızlı demir yolu hattının inşası ile Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri hızlı tren hattının etüt ve proje çalışmalarına başlanması, uluslararası düzeyde demir yolu taşımacılığının yüksek pay alınması amacıyla uluslararası hatların geliştirilmesi kapsamında Kars-Tiflis-Bakü demir yolu projesinin bitirilmesi ve Halkalı-Kapıkule-Bulgaristan demir yolu projelerine başlanması, bunlarında dışında Adapazarı-Karasu demir yolu hattı ile Karasu limanını ve Aliğa-Çandarlı demir yolu hattı ile Çandarlı limanını demir yolu şebekesine bağlanması, mevcut hatlardaki sinyalizasyon ve elektrifikasyon yapım çalışmalarını tamamlanması, çeken, çekilen araçlar ile sinyalizasyon sistemlerinin millileştirilmesine ağırlık verilmesi, 300 km/saat hızla giden yüksek hızlı trenlerin hizmete alınması, havalimanları ile kentiçi ulaşım sistemlerinin irtibatlandırılması politikası çerçevesinde, İstanbul 3. Havalimanı, Sabiha Gökçen, Antalya ve Esenboğa Havalimanlarının şehir içi raylı sistemlerle bağlantısının kurulması hedeflenmiştir.

3.2.1.4. 2015 Seçimleri Sonrası

3.2.1.4.1. 2015 Seçim Beyannamesi

Demiryollarında yüksek hızlı tren hatlarının yapımına, mevcut hatların modernize edilmesine, çeken ve çekilen araçların yenilenmesine önem verildiği ve bu yönde çalışmaların sürdürüleceği belirtilmiştir. Lojistik merkezi kurulmasına devam edilmesi İFM bölgelerinde raylı sistemlerin geliştirilmesi beyan edilmiştir.

Önümüzdeki dönemde Ankara merkezli hızlı tren çekirdek ağını 3.623 km'ye ve hızlı tren seti sayısını 13'ten 125'e çıkarılması, Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Projesini tamamlanması, Kapıkule'den Kars'a ve İzmir'den Habur'a uzanan Doğu Batı demir yolu akslarındaki yük ve yolcu taşıyacak hızlı tren hatları ile Kuzey-Güney akslarındaki İstanbul-Antalya, İstanbul-İzmir-Aydın, Karasu-Antalya, Zonguldak-Mersin, Samsun-Çorum-Kırıkkale-Ankara, Kayseri-Nevşehir-Aksaray-Konya-Antalya, Samsun-Gaziantep yük ve yolcu taşıyacak hızlı tren hatlarını bölümler halinde yapılmasına devam edilmesi, hem yük hem de yolcu taşımacılığında demir yolunun uluslararası demir yolu ağına entegre edilmesi, tren garlarının yapımına devam edilmesi hedeflenmiştir.

Kars-Tiflis-Bakü, Ankara-Sivas, Sivas-Erzincan demir yolu projeleri ile Yerköy-Kayseri Hızlı Tren Projesi ve 106 Adet Yüksek Hızlı Tren Seti Temini Projesinin etaplar halinde tamamlanması, demir yolu ağının yüzde 80'nini elektrikli ve sinyalli hale getirilmesi ve yenilenmesi, öncelikli hatları modernize ederek çift hatlı hale getirilmesi, bu hatlarda yük ve yolcu taşımacılığını artırılması amaçlanmıştır.

YHT'lerin kent içi raylı sistemlere entegre edilmesi, Kaynarca-Sabiha Gökçen, Marmaray Raylı Sistem Projelerini, Antalya havalimanı-EXPO projelerini tamamlanması sağlanacaktır. Milli demir yolu araçları ve altyapısı politikası doğrultusunda ilk milli hızlı tren projesinin 2018 yılında gerçekleştirilecektir.

3.2.1.4.2. 64 ve 65. Hükümet Programı

İki hükümet programı da birebir aynı olup 2015 Seçim Beyannamesinde yer alan demir yolu ulaştırma politikalarına aynı şekilde yer verilmiştir.

3.2.1.5. 2018 Seçimleri ve Sonrası

3.2.1.5.1. Seçim Beyannamesi

Havalimanlarına raylı ulaşımın sağlanarak ulaştırma modları arasında bütünleşmenin sağlanması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda Kaynarca-Sabiha Gökçen Havalimanı Metrosu (2021'de), Halkalı-3. Havalimanı Metrosu (2022'de) tamamlanması öngörülmüştür. Ancak demir yolu imalat sanayisine yönelik vaatler; yerli ve milli demir yolu sanayisinin geliştirilmesi, demir yolunun serbestleştirilmesi, milli yük vagonunu üretim başarısının milli elektrikli ve dizel tren setleri ile milli yüksek hızlı tren çalışmalarında gösterilmesi, limanlar, OSB, endüstri ve yük merkezlerinin demir yoluna bağlanması beyannamede yer almıştır.

Demir yolu altyapısına yönelik vaatler; yüksek hızlı tren ve hızlı tren hatların tamamlanması, yenilerinin yapılması, demir yolu araçları ile mevcut tren hatlarının yenilenmesi ve modernizasyonunun (elektrifikasyon-sinyalizasyon) sağlanması kapsamında demir yolu ağının 25 bin km'ye YHT ve HT ağının 13.000 km'ye çıkarılması, Gebze-Halkalı YHT hattının ihale çalışmalarının tamamlanarak YHT'lerin Asya'dan Avrupa ulaştırılması, 106 Adet Yüksek Hızlı Tren Seti Temini Projesi yapılması hedeflenmiştir.

Ankara-İstanbul Sürat Demir yolu Projesi, Ankara-Polatlı-Afyonkarahisar-Uşak-İzmir Yüksek Hızlı Tren Projesi (2020’de), Konya-Karaman-Mersin Hızlı Tren Projesi (2021’de), Marmaray Banliyö Hatlarının Modernizasyonu Projesi (2018’de), Ankara-Yozgat-Sivas Yüksek Hızlı Tren Projesi (2018’de), Sivas-Erzincan Hızlı Demir yolu Projesi, Yerköy-Kayseri Yüksek Hızlı Tren Projesi (2020’de), Gebze-Sabiha Gökçen-Yavuz Sultan Selim Köprüsü-3. Havalimanı-Halkalı arasına yeni demir yolu (2023’de), Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Projesi (2022’de), Bursa-Bilecik Hızlı Tren Projesi (2020’de), Antalya-Konya-Kayseri, Antalya-Isparta-Burdur-Kütahya-Eskişehir, Erzincan-Erzurum-Kars, Kırıkkale-Kırşehir-Aksaray-Ulukışla, Kırıkkale-Çorum-Samsun, Sivas-Malatya hızlı tren hatlarının bitirilmesi planlanmıştır.

3.2.2. Demir Yoluna Yönelik AK Partinin Ulaştırma Faaliyetleri

Demir yolu ulaştırması alanında öne çıkan önemli faaliyet konularının başında; serbestleşme ve özelleştirmenin sağlanarak TCDD’nin yapısal modernizasyonun tesis edilmesi, güvenlik ve emniyetin sağlanması, kombine taşımacılığının sağlanabilmesi amacıyla hava limanları ve limanların demir yolu bağlantılarının gerçekleştirilmesi, önemli demir yolu ulaşım akslarının tamamlanması, nitelikli personel ihtiyacının karşılanması, demir yolu altyapı ve üst yapısının modernize edilmesi gelmektedir.

2003 yılı ve öncesinde var olan yetersiz ve bakımsız demir yolu altyapısı sorununun 2017 yılında da devam ettiği, demir yolu serbestleştirilmesinde ilerleme kaydedildiği ancak nihai sonuca varılamadığı ve limanların demir yolu ile bağlantılarında yaşanan sıkıntıların sürdüğü UDHB’nin 2017-2021 Stratejik Planında yer alan önemli ulaştırma sorunlarının başında gelmektedir.

Türkiye’nin demir yolu ulaştırması alanındaki politikalarının AB ulaştırma politikaları çerçevesinde şekillendiği ve etkilendiği görülmektedir. AB’nin TEN-T projesi kapsamında Türkiye’de doğu-batı ve kuzey-güney akslarında demir yolu ulaştırmasının tesis edilmesi ilke edinilerek uygulama ve yatırımların bu yönde gerçekleştirilmesine çalışılmaktadır.

AB Komisyonu tarafından 2007 yılında onaylanan Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı (USOP), Katılım Öncesi Mali İşbirliği (IPA I) kapsamında yapılan ulaştırma yatırımlarına sağlanan fonun yönetimi sağlayarak sürdürülebilir ve

güvenli ulaştırmanın tesis edilmesinde rol almaktadır. 2007-2013 yıllarını kapsayan IPA I ve 2014-2020 yıllarını kapsayan USOP IPA II ile TEN-T demir yolu hatlarının altyapısının geliştirilmesi ve teknik desteğin sağlanması amaçlanmıştır. Bununla birlikte program kapsamında 5 eylem maddesi belirlenmiştir; Sürdürülebilir ve Güvenli Ulaşım, Verimli Ulaştırma, Erişilebilir ve Kapsayıcı Ulaştırma, Müktesebat Uyumu ve AB Entegrasyonu ve son olarak Teknik Yardım. 2014-2020 arasında 520,94 milyon Euro destek öngörülmüş olup bunun 407,06 Milyon Euro'su sadece Sürdürülebilirlik ve Güvenli Ulaşım Eylemin ayrılmıştır (op.udhb.gov.tr, E.t.: 12.12.2019).

Tablo 29: UDHB'nin 2017-2021 Stratejik Planı'nda Demir Yolunun Yeri

Hedefler	Deniz yolu, kara yolu, demir yolu ve hava yoluyla tehlikeli madde taşımacılığının emniyetli bir şekilde yapılmasının temini konusunda gerekli altyapıyı hazırlamak
	Demir yolu ulaşımını geliştirmek ve serbest, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlamak
	Uluslararası demir yolu bağlantılarını geliştirmek
Politikalar	Limanlar arasındaki demir yolu ve kara yolu bağlantılarını sağlamak
	Hükümet politikalarının demir yolu yatırımlarını ve sektörünü destekleyecek şekilde sürmesi
	Ülkemiz ile Gürcistan, Azerbaycan ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri arasındaki kesintisiz demir yolu bağlantısını sağlayarak tarihi İpek Yolunun canlandırılması
Sorunlar	Demir yolu altyapısı yeterli seviyeye henüz ulaşmamıştır
	Demir yolu sektörünün serbestleşmesi henüz tamamlanamamıştır
	Limanların demir yolu bağlantılarındaki eksiklikler.
Riskler	Demir yolu sektörüne yön veren siyasi otoritenin serbestleşmeye yönelik politika tercihinin değişmesi
	Demir yolu sektörünün diğer taşıma modlarına kıyasla rekabeti sağlayacak fiyat ve maliyet avantajına sahip olamaması
	Demir yolu sektöründe kamu tarafında yer alan bürokratik yapının ve kadronun serbestleşmeye yönelik tercihlerinin değişmesi

Kaynak: (UDHB, 2017)

AB, TEN-T çalışmalarına aday ülkeleri de dahil ederek TEN-T'nin kapsamını genişletmiştir. AB'nin ortak ulaştırma politikası kapsamında belirlenen çekirdek ağın güney doğu aksında Türkiye'de yer almaktadır. Türkiye'de TEN-T'nin çekirdek ağını besleyecek önemli tali akslar Türkiye'nin Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi Teknik Yardım Çalışması (TINA) ile tespit edilmiştir. Bu kapsamda IPA I ile sağlanan destekle Irmak-Karabük-Zonguldak Demir yolu Hattının Rehabilitasyonu ve Sinyalizasyonu Projesi (415 km), Samsun-Kalın Demir yolu

Hattının Modernizasyonu Projesi (378 km) ve Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı Köseköy-Gebze Kesiminin Rehabilitasyonu ve Yeniden İnşası Projesi (56 km) yapılması hedeflenmiş ve bu projeler gerçekleştirilmiştir. IPA II ile sağlanan destek ile Halkalı-Çerkezköy arası demir yolunun rehabilitasyonunun gerçekleştirilmesi ve Çerkezköy-Kapıkule arasında demir yolu hattı inşa edilmesi öngörülmüştür.

TEN-T kapsamında İstanbul-Ankara-Sivas buradan Kars ve Van İllerine yüksek hızlı demir yolu bağlantılarının gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Söz konusu hattın Ankara-Eskişehir-İstanbul arasındaki kısmı tamamlanırken Ankara-Sivas arasında bulunan bölümü yapım çalışmaları sürmektedir. Ancak yüksek hızlı tren seferlerinin eski hatlarda değil yeni hatlar üzerinde yapılması TEN-T kriterlerinin sağlanması amacıyla önem taşımaktadır (UB, 2005: 237).

3.2.2.1. Demir Yolu İşletmeciliğinin Hukuksal ve Kurumsal Durumu

2007 yılı öncesinde Türkiye’de demir yolu ulaştırması UDHB’ye bağlı Kamu İktisadi Teşebbüsü olan TCDD ile Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLHİ) tarafından yürütülmekte iken bu tarihte çıkarılan Yüksek Planlama Kurul Kararı ile TCDD demir yolu ulaştırmasının altyapı, üstyapı ve tren işletmeciliğini sürdürmekle görevlendirilerek DLHİ’nin demir yolu altyapısındaki görevi son verilmiştir.

Merkezi ve taşra şeklinde örgütlenen TCDD’ye bağlı 3 ortağı bulunmaktadır; çekici, yük ve hafif raylı araçları karşılayan TÛLOMSAŞ, vagon tamiri ve yedek parça üretimi yapan TÛDEMSAŞ ve yolcu vagonu üreten TÛVASAŞ’tır. Bunların dışında TCDD ray ve travers ihtiyacını karşılayan fabrikalar ile personel başta olmak üzere personel dışında kişilere sağlık, eğitim konaklama vb. sosyal alanlarda hizmet veren birimlerden oluşmaktadır. TCDD’nin yapısal olarak değiştirilmesi, özelleştirilmesi ve demir yolu ulaştırmasının serbestleştirilmesi 2000 yılı öncesinin hedefleri arasında yer alsa da bu alanda önemli adımlar AK Parti döneminde atılmıştır. AK Parti tarafından ilk olarak TCDD’ye bağlı dikimhaneler, limanlar, eğitim birimleri, çamaşırhaneler, eczaneler ve kamp alanları ya kapatılmış ya da özelleştirilmiştir. Demir yolu ulaştırması ile ilgili olmayan birim ve varlıklar kapatılmasına öncelik verilerek TCDD’nin çeperinden başlamak üzere özelleştirme politikaları uygulamaya koyulmuştur.

Türkiye’de ilk olarak 24 Ocak 1980 yılında neoliberal politikalara yönelik somut adımlar atılarak neoliberalist ekonomik süreç başlamıştır (TMMOB Makine Mühendisleri Odası, 2018a: 31). AK Parti de ekonomi alanında izlediği neoliberal politikalar ve AB uyum süreci kapsamında demir yolu ulaştırmasının rekabetçi bir piyasada sürdürülmesi amacıyla serbestleştirilmesi ve özelleştirilmesine yönelik adımlar atmıştır. Bu çerçevede ilk olarak 01.07.2005 tarihli “TCDD Hatlarında Diğer Şahıslara Ait Vagonların İşletilmesine Dair Yönerge” ile özel şirketlere ait vagonların TCDD’ye kiralanmasına olanak sağlanmıştır. 2011 yılında çıkarılan 655 sayılı UDHB Teşkilat ve Görevleri Hakkında KHK ile yapısal değişiklik yapılmıştır. DLHİ yerine Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM) kurulmuştur. DLHİ’nin altyapı imalat görevi AYGM tarafından yürütülmeye başlanılmıştır. Bunun dışında UB bünyesinde Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu ve Demir yolu Koordinasyon Kurulu tesis edilmiştir. Ayrıca Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (DDGM) kurulmuştur. Yapılan yapısal düzenlemeler ile doğrudan özelleştirme ve serbestleştirme yapılmamış olsa da zemin hazırlanmış, düzenleyici ve denetleyici birimler oluşturmuştur (Demirelli, 2014).

01.05.2013 tarihli ve 28634 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 6461 sayılı Türkiye Demir Yolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun yürürlüğe sokulmuştur. Kanun çerçevesinde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) yeniden yapılandırılmış ve varlıkları özelleştirilebilir bir niteliğe kavuşturulmuştur. Böylelikle TCDD demir yolları altyapısı işletmecisi konumuna getirilirken yeni kurulan TCDD Taşımacılık A.Ş. ise tren işletmecisi olarak faaliyete geçmiştir.

AK Parti yapmış olduğu düzenleme ile dünyada olduğu gibi Türkiye’de de demir yolu ulaştırmasına gereksiz ve yetersiz devlet müdahalesini engelleyerek demir yolu sektörünü devlet desteğine ihtiyaç duymayacak etkinliğe ve verimliliğe sahip bir yapıya kavuşturmak istemiştir. Bununla birlikte demir yolu ulaştırması yeniden yapılandırılarak; demir yolunun kendi kendine yetebilen ve ihtiyaçlarını karşılayabilen sektör olması, yöneticiler üzerindeki siyasi baskıların azaltılması, demir yolu ulaştırması aleyhine olan ulaştırma politikaları ve uygulamalarının önüne geçilmek amaçlanmıştır (TMMOB, 2018a: 31).

Demir yolu ulaştırmasının özelleştirilmesi ve serbestleştirilmesinin altında yatan gerekçelerinin başında demir yolu ulaştırmasının zarar ederek devlet bütçesine yük olması gelmektedir. 2002 yılında TCDD'nin geliri 834.209.812.000.000 TL, gideri ise 1.366.284.871.000.000 TL olurken zararı 532.075.059.000.000 TL olmuştur. 2018 yılında ise TCDD'nin geliri 2.191.795.508 TL, gideri ise 3.116.458.238 TL olurken zararı 924.662.730 TL olmuştur (TCDD, 2008: 83; 2019). 2002 yılında gelirlerin giderleri karşılama oranı % 61,05 iken 2018 yılında gelirlerin giderleri karşılama oranı % 70,3 çıktığı görölmektedir. Ancak TCDD'nin yine kar elde edebilen bir kurum konumuna geirilemediğı ve 2002 yılına göre 2018 yılında TCDD'nin zararının % 70,78 arttığı görölmektedir.

TCDD'nin yeniden yapılandırılmasına getirilen eleştirilerden bir diğeri ise personellerle ilgili olarak; kalifiyeli personellerin saf dış bırakılması, siyasi ve deneyimsiz kadrolaşma, hizmet alımının çoğalması, personel sayısının azaltılması sonucu iş yükünün artması gelmektedir. TCDD'nin personel sayısı 2002 yılına göre % 77,8 düşüş göstererek 2018 yılında 9.309 kişi olmuştur. TCDD personelinin büyük bir kısmı ya emekli edilmiş ya da farklı kurumlarda çalışmalarını sürdürmeye devam etmişlerdir. Bir yandan demir yolu çalışanları azaltılırken bir yandan ise demir yolu ulaştırmasının kalifiyeli personel ihtiyacını karşılayan eğitim kurumlarının kapatılması ve personel alımlarının azaltılması demir yolu ulaştırmasının insan kaynakları açısından sorun teşkil etmiştir (Kurnaz, 2018: 17).

Tablo 30: 2002 ve 2018 Yıllarında TCDD alışan Personel Sayısı

	Memur	Sözleşmeli	Daimi İşçi	Geçici İşçi	Toplam
2002	1.395	21.291	18.307	985	41.978
2018	181	4942	3946	240	9309

Kaynak: (TCDD, 2008: 35; 2019)

Personel sayısında bu denli yüksek düşüş olması dolayısıyla bazı istasyonların kapatılması ve seferlerin belirli saatlerde yapılabilmesi zorunluluğunu ortaya çıkmasıyla birlikte sosyal devlet anlayışı ile hizmet veren demir yolu ulaştırmasında kar ve zararı ön planda tutan bir anlayışının yaygınlaşması sağlanmış, toplam kalite yönetimi ve müşteri memnuniyeti ilke edinen bir demir yolu işletmeciliğı tesis edilmiştir. Kar amacı güden kuruluşların çoğalması demir yolu araçlarının bakım, onarım ve yenilenmesinin ikinci plana itilmesine, personel eğitimlerinin kısa tutularak yeterli eğitim görmemelerine yol açarak trafik güvenliğı açısından sorunların yaşanmasına zemin hazırlamıştır (Bora, 2012).

Tablo 31: *Demir Yolu Alanında Yapılan Hukuksal Düzenlemeler*

Hukuksal Düzenlemenin Adı	Yürürlük Giriş Yılı	Amaç ve Açıklama
Demir yolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik	03.07.2013	Demir yolu ve kara yolu güvenliğini sağlamak
Demir yolu Altyapı Erişim ve Kapasite Tahsis Yönetmeliği	02.05.2015	Tren işletmecilerine altyapı kullanımının sağlanması
Demir yolu Araçları Tescil ve Sicil Yönetmeliği	16.07.2015	Trenlerin kayıt edilmesi, bu kapsamda Ulusal Araç Kayıt Sistemi (sNVR) kullanılmaktadır.
Demir yolu Araçları Tip Onay Yönetmeliği	18.11.2015	Trenlerin standartlarının belirlenmesi
Demir yolu Emniyet Yönetmeliği	19.11.2015	Demir yolu güvenliğinin sağlanması
Demir yolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği	19.08.2016	Özel işletmelerin belirlenmesi
Demir yolu Yolcu Taşımacılığında Kamu Hizmeti Yükümlülüğü Yönetmeliği	20.08.2016	Bazı hatlarda sadece özel şirketlerin hizmet verememesinin düzenlenmesi, Kamu hizmeti yükümlülüğü; 31.12.2020 tarihine kadar TCDD Taşımacılık AŞ tarafından yerine getirilecektir.
Tren Makinist Yönetmeliği	31.12.2016	Demir yolu görevlilerinin çalışma ve görev şartlarının belirlenmesi
Demir yolu Emniyet Kritik Görevler Yönetmeliği	31.12.2016	Demir yolu personelinin taşıması gerekli şartların belirlenmesi
Demir yolu Eğitim ve Sınav Merkezi Yönetmeliği	31.12.2016	Demir yolu personeli sınav ve eğitimlerinin çerçevesinin belirlenmesi
Türkiye Lojistik Master Planı (TLMP)	2019 yılında tanıtımı yapılmıştır.	Ulaştırma'dan Lojistiğe Dönüşüm Programı kapsamında seçim beyanmamasında Lojistik ana Planının Hazırlanması öngörülmüş, bu kapsamda lojistik altyapısının tesis edilerek küresel ticarete Türkiye'nin rekabet edebilir bir konuma getirilmesi
Demir yolu Sistemleri Karşılıklı İşletilebilirlik Yönetmeliği ve Onaylanmış Kuruluşların Görevlendirilmesi Tebliği	2018'de Taslak Yönetmelik Ekonomi Bakanlığı tarafından AB Komisyonuna gönderilmiştir.	Demir yolu alt sistemlerinin sinyalizasyon, elektrifikasyon, demir yolu araçlarının sertifikalandırılması, tüm bunlar şuan sadece AB şirketleri tarafından gerçekleştirilebilmektedir.
Yolcu Hakları Yönetmeliği	8 Mart 2019	Demir yolu yolcularının hak ve yükümlülerinin belirlenmesi
Lojistik Mevzuatı	Taslak çalışmaları sürüyor.	Lojistik merkezlerinin kurulum yerleri ve kapasitelerin belirlenmesi

Kaynak: (UDHB, 2019)

AK Parti demir yolu ulaştırmasında devlet tekeli ortadan kaldırıp demir yolu ulaştırmasının etkin ve verimli olarak işletilmesini sağlayarak genel ulaştırma içerisindeki payının artırılması amaçlamıştır. Ancak demir yolu ulaştırmasını serbestleştirme politikasının da tekelleşmeye neden olacağı örnekleri ile birlikte ileri sürülmektedir. Demir yolu üzerinde iki veya ikiden fazla şirketin rekabet edebilmesinin demir yolu altyapısının kısıtlı fiziki yapısı sebebiyle pek mümkün

olmamaktadır. Bu sebeple demir yolunda taşımacılık yapacak şirketler farklı bölgelerde faaliyet göstermeye yönelerek bölgesel tekelleşme söz konusu olmaktadır. Bir hat üzerinde birden fazla şirketin faaliyet göstermesi durumunda ise trafik sıkışıklığı ve dolaylı olarak zaman kaybı ve verimsiz bir demir yolu işletmesi ortaya çıkmaktadır (kentvedemiryolu.com, E.t.: 04.03.2020).

Türkiye 2010 yılı itibari ile AB kriterlerine uygun demir yolu aracı üretimine başlamıştır. Bu alanda çalışan 10 adet şirket bulunmakta olup AB kriterine uygun üretim yapan şirket sayısı 6 ve AB kriterine uygun üretilen araç çeşidi sayısı 9'dur. Kısa vade de 14, orta vadede 2041 yılında 39 demir yolu aracının sertifikalandırılması gerekmektedir. Dünya'da 67, Türkiye'de ise 37 tane sertifikalandırma kuruluşu (NoBo) olmasına rağmen Türkiye'dekilerin demir yolu aracı sertifikalandırma yetkisi yoktur. Türkiye'de bulunan kuruluşların Türkiye Akreditasyon Kurumuna (TÜRKAK) başvurarak gerekli izinleri alması gerekmektedir. Ancak Demiryolu Sistemleri Karşılıklı İşletilebilirlik Yönetmeliği'nin AB Komisyonu tarafından daha kabul edilmemiş olması TÜRKAK tarafından gerekli izinlerin verilebilmesini engellemektedir. Bununla birlikte NoBolar tarafından gerekli testler akredite test merkezlerinde yapılabilmekte olup, Türkiye'de böyle bir merkezin tesis edilmesi gerekmektedir (Akbayır, 2016b: 62).

3.2.2.2. Demir Yolu Ağına Yönelik Gerçekleştirilen Çalışmalar

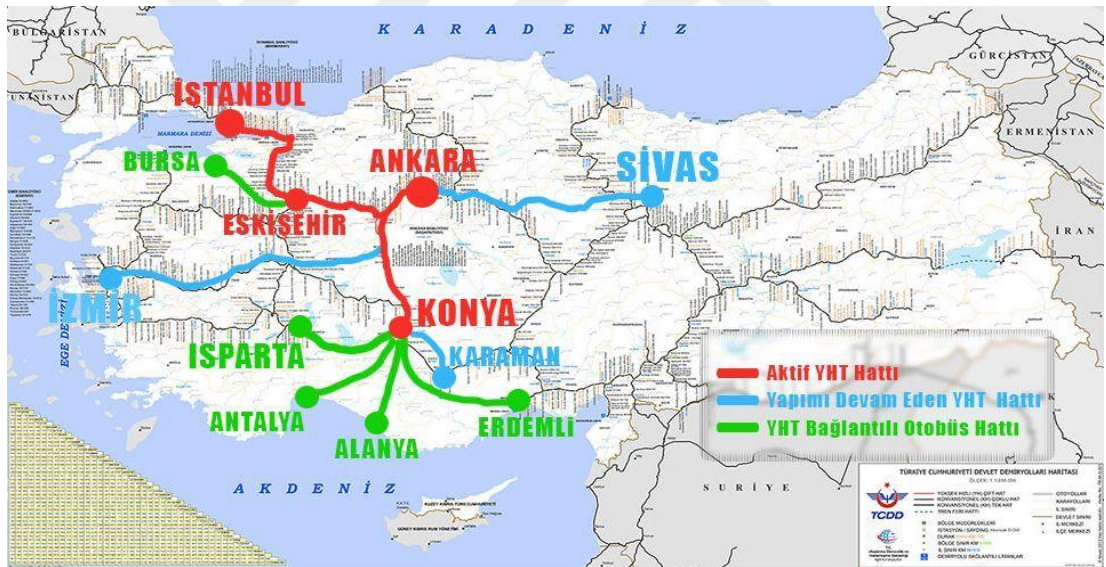
2002-2018 döneminde demir yolu altyapısında öne çıkan en önemli adımlar sürat demir yolu ve yüksek hızlı demir yolu projelerinin hayata geçirilmesi, mevcut konvansiyonel hatların hızlı tren seferlerine uygun olarak modernize edilmesi gelmektedir. Demir yolunun daha hızlı olması sağlanarak çekiciliğinin artırılması böylelikle kara yolu ulaşımı ile mücadele edebilir bir konuma getirilmesi amaçlanmıştır.

2009 yılı itibariyle YHT seferleri başlamasıyla demir yolu ulaştırması açısından yeni bir döneme girilmiştir. Ankara merkezli olmak üzere İstanbul, Eskişehir, Konya illerine YHT seferleri başlarken, Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Demir yolu hattı 2019 yılı sonunda; çalışmaları yoğun bir şekilde sürdürülmekte olan Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Demir yolu hattının Polatlı-Afyonkarahisar-Uşak kesiminin 2020, Uşak-Manisa-İzmir kesiminin 2021 yılında ve Ankara-Bursa hattının ise 2020 yılında tamamlanarak işletmeye alınması hedeflenmektedir.

YHT hatları ile Konya, Ankara, Eskişehir, İstanbul illeri arasında kara yolu ve konvansiyonel hatlar ile yapılan seyahat süreleri yarıya düşürülmüştür. Bu sebeple YHT'lerin yapılması yolcu taleplerinin demir yoluna kaydırılmasında önemli bir rol üstlenmiştir.

Ankara-İstanbul YHT hattı ile önemli iki metropolün birbirine olan erişilebilirliği artırılmıştır. Güzergah olarak Ankara-Eskişehir-Bilecek-Kocaeli ve İstanbul hattı seçilmiştir. Söz konusu hat seçimi ile birçok kentin YHT demir yolu ulaşımı ile bağlantısı sağlanmıştır. Ancak güzergah maliyetini düşürmek amacıyla Eskişehir ve Bilecik'ten sonra bağlantının Osman Gazi Köprüsünden sağlanmasının daha uygun olacağı ve hattın bu şekilde oluşturulmasının ilerleyen dönemlerde İstanbul-İzmir arası YHT hattının yapılmasına fırsat yaratacağı düşünülmektedir. Ancak Osmangazi Köprüsünde demir yolu altyapısının projelendirilip ardından kaldırılması bu alternatif güzergahın uygulanabilirliğini zayıflatmıştır (Evren, 2016).

Resim 2: İşletmede Olan ve Olmayan YHT Güzergâhları



Kaynak: (rayhaber.com, E.t.: 15.05.2020)

2003-2018 yılları arasında tamamlanan veya yapımına devam eden projelerin doğu ve batı arasında hızlı demir yolu ağının oluşturulmasına yönelik olduğu görülmektedir. Bu doğrultuda Edirne-İstanbul-Kocaeli-Bilecik-Eskişehir-Ankara-Sivas-Erzincan-Kars güzergahı ile Eskişehir-Karaman-Mersin-Osmaniye-Gaziantep güzergâhlarında hızlı tren altyapısının oluşturulmasına çalışılmaktadır. Demir yolu yatırımları özellikle Marmara ve İç Anadolu Bölgesinde yoğunlaşmıştır. Demir yolu ulaştırması açısından doğu-batı koridoruna öncelik verilmiş iken güney-kuzey

akslarının geliştirilmesi ikinci plana bırakılmıştır. Akdeniz ve Karadeniz Bölgelerinde bulunan kıyı illerinde demir yolu ulaşımı ya konvansiyonel hatlar ile sağlanmakta ya da bulunmamaktadır.

Tablo 32: 2003-2018 Döneminde Tamamlanan ve Devam Etmekte Olan Demir Yolu Projeleri

Tamamlanan Demir Yolu Projeleri	Çalışmaları Süren Demir Yolu Projeleri
Tecer-Kangal (Sivas), Kemalpaşa-Turgutlu Kayseri Kuzey Geçişi Menemen-Aliağa II. hat Tekirdağ-Muratlı çift hat Cumaovası-Tepeköy Arifiye-Pamukova Kütahya-Alayunt II.hat Marmaray'ın tüp geçişi Nemrut Körfez Bağlantısı Tepeköy-Selçuk 2. hat Kars-Tiflis	Bursa-Bilecik hızlı tren Sivas-Erzincan (Sivas-Zara) hızlı tren Konya-Karaman Hızlı Tren Karaman-Niğde (Ulukışla)-Mersin (Yenice) hızlı tren Bursa-Bilecik hızlı tren Sivas-Erzincan(Sivas-Zara) hızlı tren Konya-Karaman Hızlı Tren Karaman-Niğde (Ulukışla)-Mersin (Yenice) hızlı tren Mersin-Adana hızlı tren Adana-Osmaniye-Gaziantep-Şanlıurfa-Nusaybin-Habur hızlı tren Gaziray (Gaziantep Kent İçi Raylı Ulaşım) Palu-Genç-Muş konvansiyonel demir yolu deplasmanı (Revizasyon)
Tekirdağ-Muratlı (2010) Başkentray Projesi İltisak (bağlantı) hatlar	Akhisar Varyantı konvansiyonel demir yolu hattı Aliağa-Çandarlı-Bergama konvansiyonel demir yolu hattı Gebze-Söğütlüçeşme/Kazlıçeşme-Halkalı (Marmaray) Adapazarı-Karasu konvansiyonel

Kaynak: (UDHB, 2019)

Tekirdağ İlinin Muratlı İlçesine 2010 yılında demir yolu bağlantısı gerçekleştirilmiş olup, Türkiye'nin Ağrı, Antalya, Artvin, Bolu, Çanakkale, Çorum, Giresun, Gümüşhane, Hakkâri, Kastamonu, Muğla, Ordu, Rize, Sinop, Trabzon, Aksaray, Bayburt, Şırnak, Bartın, Ardahan, Iğdır, Yalova ve Düzce illerine toplamda 23 ile demir yolu bağlantısı gerçekleştirilememiştir.

Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi ile AB'nin ortak ulaştırma politikaları doğrultusunda Türkiye'nin doğu ile batı arasında ulaştırma koridoru oluşturmaya yönelik yatırımlar gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu çerçevede yapılan projelerin başında Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demir Yolu Projesi gelmektedir. Proje 1 milyon yolcu ile 6,5 milyon ton yük taşıma kapasitesi ile 2017 yılında hizmete geçmiştir. Rusya üzerinden 2 ay süren Çin ve Avrupa arasındaki ulaşım bu proje ile 7.000 km kısalarak 2 haftada gerçekleştirilebilecektir (Dilek, 2017). BTK namı diğer Demir İpek Yolunun 2013 yılında inşa edilen Marmaray ve Boğaz Tüp Geçişi ile bağlantısı sağlanarak Asya'dan Avrupa'ya demir yolu ile ulaşımının mümkün kılınması amaçlanmıştır. Bu nedenle BTK önemli projelerden bir tanesidir. Ancak Ankara-Sivas arası YHT altyapısı yapım aşamasında olduğundan Azerbaycan'dan İstanbul'a demir yolu ulaşımı şuan için sağlanamamaktadır.

AK Parti döneminde birçok projenin hayata geçirildiği görülmektedir. Ancak istatistiksel veriler incelendiğinde AK Partinin ilk döneminde demir yolu ana hat uzunluğunda bir değişiklik olmadığı ve hat yenileme çalışmalarının çok sınırlı olarak gerçekleştirildiği görülmektedir. Bunun altında yatan temel sebep ise kara yolu ulaştırması ağırlıklı bir politikanın benimsenmiş olduğu yadsınamayacak bir gerçekliktir.

AK Partinin 2003-2007 yılları arasında yapılan ulaştırma yatırımları içerisinde kara yolu birinci sırada yer alırken demir yolu ikinci sırada gelmektedir. 2003-2009 yılları arasında demir yolu sektörüne ayrılan ödenek miktarı 21.981 milyon TL iken yıllık ortalama 3.140 milyon TL'dir.

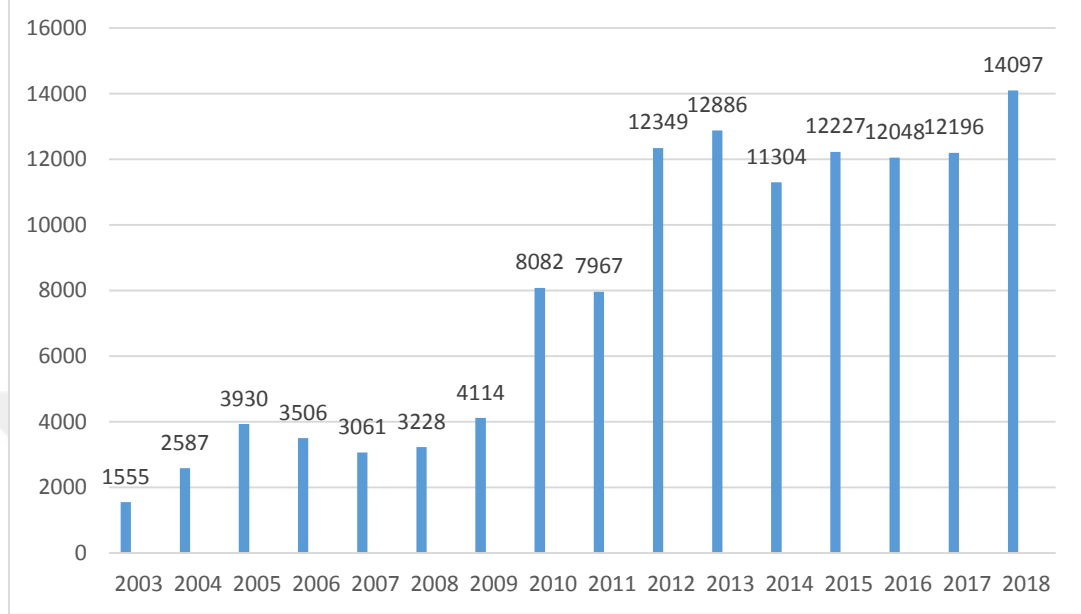
2010-2018 yılları arasında demir yolu sektörüne 103.156 milyon TL ödenek tahsis edilirken yıllık ortalaması yaklaşık 11.461 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. Demir yolu sektörüne yapılan yatırım miktarı 2010-2018 döneminde 2003-2009 dönemine göre artış göstermiştir. Cumhuriyet tarihinin ilk dönemlerinden 1924-1938 yılları arasında yapılan demir yolu hattı uzunluğu 3.302 km olup yılda ortalama 220 km demir yolu yapılmıştır (Yaşa vd., 1980: 270).

2003-2018 yılları arasında ise yapılan demir yolu hattı uzunluğu 1.781 km olup yılda 118,7 km demir yolu inşa edilmişken 10.959 km olan mevcut demir yolu uzunluğunun 7.247 km'si yani % 66'sı yenilenmiştir. 2011 seçimlerinde yılda 500 km hat yenilenmesi ön görülürken 2003-2018 yılları arasında yılda yaklaşık 483 km demir yolu yenilenmiştir. 2003-2018 yılları arasında inşa edilen 1.781 km uzunluğa sahip demir yolu ağının % 31,8'i (568 km) sadece konvansiyonel hat olup 1.213 km'si yüksek hızlı tren hattıdır. 2018 yılına kadar inşa edilen YHT hattı uzunluğunun 2011 Seçim Beyannamesinde belirtilen yüksek hızlı demir yolu hattının 2015'e kadar 3500 km'ye, 2019'a kadar 6500 km'ye, 2023'te ise 10.000 km'ye çıkarılması hedeflerinin çok altında gerçekleştiği tespit edilmiştir. Aynı şekilde 2015'e kadar 1300 km, 2019'a kadar 2600 km, 2023'e kadar ise toplam 4000 km konvansiyonel demir yolu inşa edilmesi amaçlanırken 16 yıl boyunca sadece 568 km konvansiyonel demir yolu inşası gerçekleştirilebilmiştir.

AK Parti 2009 yılında ilk olarak yüksek hızlı tren hattı yapımını gerçekleştirerek bir ilke imza atmıştır. Bununla birlikte demir yolu altyapısı inşasında yüksek hızlı tren hattı yapımı konvansiyonel demir yolu hattı yapımının önüne

geçtiği görülmektedir. AK Partinin demir yolu ulaştırmasının altyapısı açısından mevcut hatların yenilenmesi ile yüksek hızlı tren altyapısının oluşturulmasına öncelik veren bir politika benimsediği görülmektedir.

Şekil 2: 2003-2018 Yılları Demir Yolu Sektörü Ödenek Miktarı (Milyon TL)



Kaynak: (UDHB, 2019)

Tablo 33: 2003-2017 Yılları Arası Demir Yolu Hatlarının Uzunlukları

	Konvansiyonel (Ana Hatlar)	Konvansiyonel (İltisak-İstasyon Hatları)	Konvansiyonel Hat Toplamı	Yüksek Hızlı Tren Hatları	Toplam Hat Uzunluğu
2003	8.697	2.262	10.959		10.959
2004	8.697	2.271	10.968		10.968
2005	8.697	2.276	10.973		10.973
2006	8.697	2.287	10.984		10.984
2007	8.697	2.294	10.991		10.991
2008	8.699	2.306	11.005		11.005
2009	8.686	2.322	11.008	397	11.405
2010	8.722	2.330	11.052	888	11.940
2011	8.770	2.342	11.112	888	12.000
2012	8.770	2.350	11.120	888	12.008
2013	8.846	2.363	11.209	888	12.097
2014	8.903	2.369	11.272	1.213	12.485
2015	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2016	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2017	9.023	2.372	11.395	1.213	12.608
2018	9141	2.396	11.527	1.213	12.740

Kaynak: (UDHB, 2018: 28)

Havalimanları, limanlar ve OSB'lerin demir yolu bağlantısını sağlanarak ulaşımın bütünleşmesi amaçlanmıştır. Bu doğrultudan 2003-2018 yılları arasında iltisak hatların uzunluğu 134 km yani % 5,6 oranında artış göstermiştir. Türkiye'de bulunan 312 Organize Sanayi Bölgesinin (OSB) sadece 40 tanesinin demir yolu

bağlantı olduğu 9 tanesinin ise demir yolu bağlantısının yapım aşamasında olduğu görülmektedir. Türkiye’de toplamda 191 tane liman ve iskele bulunmakla birlikte 39 tanesi büyük liman niteliğine sahip olup sadece 13 tanesinin demir yolu bağlantısı bulunmaktadır. Nemport, Evyap, Yılport Yarımca, Tekirdağ, Çelebi Port Of Bandırma, Haydarpaşa, Samsun, Zonguldak, Zonguldak Eren Limanı, (Limak Port) İskenderun, Mersin, (Alsancak) İzmir, (Safiport) Derince limanlarının demir yolu bağlantısı bulunmaktadır. Bu limanlarda elleçlenen yükün yaklaşık % 5’i demiryolları ile taşınmaktadır (tr.railturkey.org, E.t.: 16.05.2020). Limanlara bağlantı sağlayan iltisak hattı uzunluğu ise 85 km ulaşmıştır (www.tcddtasimacilik.gov.tr, E.t.: 16.05.2020). 2009 yatırım programında Karasu limanını Adapazarına bağlayacak 73 km uzunluğunda çift hatlı demir yolunun 2012 yılına kadar bitirilmesi öngörülse de söz konusu projenin imalat çalışmaları sürmektedir. Yine aynı şekilde yatırım programlarında 2010 yılında tamamlanması öngörülen Aliaga-Çandarlı Limanı arasında ulaşımı sağlayacak 32 km uzunluğa sahip demir yolu bağlantısına yönelik çalışmalarının sürdüğü görülmektedir.

56 havalimanından Atatürk, Antalya ve Adnan Menderes Havalimanlarının demir yolu bağlantısı bulunmakta olup, Zafer, İstanbul, Esenboğa, Sabiha Gökçen Havalimanlarının demir yolu bağlantılarının yapılmasına yönelik çalışmalar söz konusudur. Sabiha Gökçen Havalimanının demir yolu bağlantılarının 2012 yılında tamamlanması öngörülmüş olsa da çalışmaları daha sürmektedir.

Demir yolu yenileme çalışmalarına öncelik verilmesinin sonucunda 2003 yılında 0-10 yaş arasında bulunan demir yolu hattı oranı % 29 iken 2016 yılında bu oran % 64,8 olarak gerçekleşmiştir. Ancak söz konusu demir yolu yenileme çalışmaları 2011 Seçim Beyannamesinde yer alan demir yolu ağı hedeflerinin gerisinde kalmıştır.

Tablo 34: 2003 ve 2016 Yıllarında Demir Yolu Ağının Yaş Dağılımı

	2003		2016	
	Uzunluk (Km)	Tüm içinde %	Uzunluk (Km)	Tüm içinde %
0-10	2.522	29	5.802	64,8
11-20	2.879	33	1.336	14,9
21-30	1.237	14.22	1.069	11,9
31-+	2.059	23.68	740	8,3
Toplam	8.697	100	8.947	100

Kaynak: (TCDD, 2004: 17; 2017)

Elektrikli ve sinyalli hat yatırımlarının daha çok demir yolu trafiğinin fazla olduğu Marmara ve İç Anadolu bölgelerinde yoğunlaştığı, Güney Doğu ve Doğu Anadolu Bölgelerinde ise çok sınırlı elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışması gerçekleştirildiği görülmektedir.

Tablo 35: 2003-2017 Yılları Arası Demir Yolları Ağının Özellikleri

	Sinyalli Hat Uzunluğu (Km)	Elektrikli Hat Uzunluğu (Km)	Yenilenen Hat Uzunluğu (Km)	Hemzemin Geçit	Kontrollü Hemzemin Geçit
2003	2.505	2.082	55	4.520	558
2004	2.609	2.274	101	4.280	597
2005	3.111	2.274	69	4.078	655
2006	3.111	2.274	200	4.015	751
2007	3.098	2.274	100	3.850	948
2008	3.029	2.282	165	3.854	846
2009	3.417	2.670	423	3.555	1.027
2010	3.908	3.161	627	3.476	1.029
2011	3.908	3.159	832	3.418	1.056
2012	4.016	3.216	747	3.351	1.055
2013	4.035	3.304	1.015	3.314	1.062
2014	4.412	3.748	1.276	3.110	1.068
2015	4.578	4.854	728	3.110	1.068
2016	5.462	4.350	390	3.010	1.074
2017	5.534	4.660	519	3.010	1.079

Kaynak: (UDHB, 2018: 29)

2011 Seçim Beyannamesinde 2011-2015 yılları arasında 4000 km’lik hattın elektrikli ve sinyalli hatta çevrilmesi, bu hedefin 2019’a kadar ise toplam 8000 km’ye ulaştırılması hedeflenirken 2011-2015 yılları arasında sadece 670 km’lik sinyalli hat ve 1695 km’lik elektrikli hat oluşturulabilmiştir.

2003-2017 yılları arasında 2.578 km elektrikli hat yapılırken, 3029 km sinyalli hat yapılmıştır. 2003-2017 yılları arasında yapılan elektrikli ve sinyalli hat uzunluğu dahi 2011 Seçim Beyannamesinde belirtilen hedeflere ulaşamamıştır. 2017 yılı verilerine göre 11.257 km uzunluğunda olan konvansiyonel hat ağının 7.247 km’si yani % 64,3 yenilenmiştir.

3.2.2.3. Araç Parkındaki Gelişmeler

AK Partinin en önemli vaatlerinin başında demir yolu araç parkının modernizasyonu ve millileştirilmesi gelmektedir. Bu vaatler sonucunda yapılan faaliyetler sonucunda 2003-2018 yılları arasında özellik 0-9 yaş aralığında olan demir yolu çeken araç sayısında artış olmuştur. Ancak demir yolu çeken araç parkının genel durumunu incelediğimizde; 20 yaş ve üzeri çeken araç sayısının 2003

yılında toplam çeken araç parkının % 52,1'ini oluşturduğu, 2018 yılında ise bu oranın % 52,3'e yükseldiği görülmektedir.

Demir yolu çeken araç parkının yarısından fazlasının ömrünü tamamladığı veya tamamlamak üzere olduğu sayısal verilerden anlaşılmaktadır. Bununla birlikte çevreci ve modernist politikalar sonucunda dizelli lokomotif sayısında az da olsa düşüş yaşanmasına karşılık elektrikli lokomotif, elektrikli ve dizelli dizi ile YHT sayısında artış olmuştur. Ancak çeken araç parkının % 50'sinden fazlasını dizelli lokomotiflerin oluşturması sürdürülebilir ulaştırma politikalarına ters düşmektedir.

Demir yolunun araçlarının ekonomik ömrünün 25 yıl olduğu göz önünde bulundurulduğunda (Akbayır, 2016b: 62) 2018 yılı itibariyle yolcu vagonlarının yarısından fazlasının ömrünü doldurduğu görülmektedir. 2003-2018 yılları arasında yük vagon parkı gençleşirken yolcu vagon parkının yaşlandığı görülmektedir. 30 ve üzeri yaşta olan yük vagonlarının toplam yük vagonuna oranı 2003 yılında % 17,2 iken, 2018'de % 28,4'te çıktığı; 30 ve üzeri yaşta olan yolcu vagonlarının toplam yolcu vagonuna oranı 2003 yılında % 28,6 iken 2018'de % 50,8'e çıktığı görülmektedir.

2018 yılı itibariyle toplam çeken araç sayısı 867 adet olup, bunun 241 adedi yani % 27,7'si sadece elektrik enerjisi ile çalışmaktadır. Bu oran 2003 yılında ise % 21,4 olarak gerçekleşmiştir. Elektrik enerjisi ile çalışan çekici araç sayısının toplam çeken araç içerisindeki payı 2003-2018 yılları arasında % 6,3 artış göstermiştir. Çeken araç parkındaki en önemli gelişme ise 2009 yılı itibariyle hizmete alınan yüksek hızlı trenler olmuştur. YHT'ler hizmete geçmesiyle hız açısından kayda değer yol alan demir yolunun kara yolu ulaştırması ile rekabet edebilir olmasına katkı sağlanmıştır.

2018 yılı itibariyle anahat dizelli lokomotiflerin % 84'ü, manevra dizelli lokomotiflerin % 68'i, elektrikli lokomotiflerin % 93'ü, yüksek hızlı trenlerin % 100'ü, dizelli dizilerin % 63'ü, elektrikli dizilerin % 92'i faal olarak hizmet vermektedir. Çekilen araçlarda ise 2018 yılında 844 vagonun % 81'i yani 684 vagon faal olarak hizmet vermektedir. Özellikle dizel ile çalışan çekici araç kapasitesinin atıl durumda olduğu elektrikli çekici kapasitesinin ise daha çok kullanıldığı görülmektedir. Genel olarak baktığımızda çeken ve çekilen araçların tamamının

kullanılamaması dolayısıyla demir yolu ulaştırmasının tam kapasitesinden yararlanılamamaktadır.

Tablo 36: 2005 ile 2018 Yıllarında Çekicilerin Yaş Dağılımı

Yaş	2005					2018					Toplam
	0-15	16-20	21-25	26+	Toplam	0-9	10-19	20-29	30-39	40+	
Tren Türü											
Anahat Dizelli Lokomotif	18	149	114	180	461	33	75	16	119	112	435
%	3,9	32,3	24,7	39	100	7,5	17,2	3,6	27,3	25,7	100
Manevra Dizelli Lokomotif	44	-	-	24	68	2	26	46	30	-	104
%	64,7	-	-	35,2	100	1,9	25	44,2	28,8	-	100
Elektrikli Lokomotif	51	15	-	5	71	80	-	30	15	-	125
%	71,8	21,1	-	7,4	100	64	-	24	12	-	100
YHT	-	-	-	-	-	19	-	-	-	-	19
%	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	100
Dizelli Dizi	41	-	-	8	49	46	-	-	37	4	87
%	83,6	-	-	16,7	100	52,8	-	-	42,5	4,5	100
Elektrikli Dizi	15	18	32	21	86	51	-	15	31	-	97
%	17,4	20,9	37,2	24,4	100	52,5	-	15,4	31,9	-	100
Toplam	169	182	146	238	735	231	101	107	232	116	867
%	22,9	24,7	19,8	32,3	100	26,6	11,6	12,3	26,7	13,3	100

Kaynak: (TCDD, 2006: 25; 2019)

YHT ihtiyacını karşılamak amacıyla TCDD ile Güney Kore anlaşması sonucunda Eurotem şirketi kurulmuştur. Eurotem şirketi 2008 yılında Sakarya YHT üretimine başlamıştır (www.dunya.com, E.t.: 16.05.2020). YHT üretimi için gerekli parçalar yurt dışından tedarik edilerek söz konusu fabrikada birleştirilmektedir (www.tarakliajans.com, E.t.: 16.05.2020). YHT üretiminde TÜLOMSAŞ'ın devre dışı bırakılarak yabancı sermayenin daha etkin olmasının önü açılmıştır. Böylelikle YHT'lerin milli imkanlar ile üretimi ertelenmiş olduğu görülmektedir.

Tablo 37: 2003 ile 2018 Yıllarında Yolcu ve Yük Vagonlarının Yaş Dağılımı

Vagon Türü	Yük Vagonları				Yolcu Vagonları			
	2003		2018		2003		2018	
Yıl	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%
Yaş								
0-9	1.951	12,1	6.407	37,9	158	16,3	-	-
10-19	5.948	37	3.674	21,7	305	31,6	170	20,1
20-29	5.388	33,5	2.004	11,8	194	20,1	245	29
30-39	2.418	15	3.576	21,1	262	27,1	303	35,9
40-49	275	1,7	1.241	7,3	15	1,5	126	14,9
50 ve üzeri	90	0,5	-	-	31	3,2	-	-
Toplam	16.070	100	16.902	100	965	100	844	100

Kaynak: (TCDD, 2004: 29; 2019)

Tablo 38: 2003-2018 Yılları Arası Çeken Araç Sayıları (Adet)

	Anahat Dizelli Lokomotif	Manevra Dizelli Lokomotif	Elektrikli Lokomotif	YHT	Dizelli Dizi	Elektrikli Dizi
2003	406	138	74		49	88
2004	394	131	73		49	87
2005	398	131	71		49	86
2006	414	121	67		46	84
2007	409	121	67		44	83
2008	431	118	64		44	83
2009	439	111	64	7	52	83
2010	435	109	64	12	55	99
2011	433	109	45	12	56	101
2012	433	109	56	12	67	108
2013	428	109	53	12	77	113
2014	434	106	80	12	80	117
2015	439	108	106	13	80	118
2016	436	107	125	19	80	118
2017	436	107	125	19	87	115
2018	435	104	125	19	87	97

Kaynak: (UDHB, 2018: 37; TCDD , 2019)

3.2.2.4. Demir Yolu Yolcu ve Yük Taşımacılığı

Demir yolu ulaştırması kara yolu ulaştırmasına göre uzun mesafeli, yük ve yolcu potansiyelinin yüksek olduğu hatlarda trafik, çevre, maliyet, güvenlik ve arazi kullanımı açısından büyük avantaj sağlamaktadır. Bu sebeple ulaştırma hizmetinin sürdürülebilir olmasında demir yolu ulaştırmasının taşımacılık içerisindeki payının artırılması gerekmektedir. AK Parti bu gerekliliğin bilinciyle 2023 yılına kadar demir yolunun yük taşımacılığındaki payının en az % 15, yolcu taşımacılığındaki payının ise en az % 10 olmasını sağlayarak kara yolunun yük taşımacılığında % 60, yolcu taşımacılığında % 70 paya düşürülmesi hedeflenmiştir (Deniz, 2016).

2003 yılında 965 adet olan yolcu vagon sayısının % 10,9 gerileyerek 2017 yılında 859'a düşmesi sonucunda 2003 yılında 55.414 kişilik yolcu vagonu taşıma kapasitesi % 11,1 gerileyerek 2017'de 49.252 olarak gerçekleşmiştir. YHT sayısının 2009 yılında 7 adet iken % 171 artış göstererek 2017 yılında 19'a yükselmesi sonucunda 2009 yılında 2.863 olan YHT yolcu taşıma kapasitesi 2017 yılında 8.250'ye ulaşmıştır. Elektrikli dizi sayısının 2003 yılında 88 iken % 37,5 artış göstererek 2017 yılında 115'e yükselmesi neticesinde 2003 yılında 51.499 olan elektrikli dizi yolcu taşıma kapasitesi 101.599 kişi olmuştur. Dizelli dizi sayısının 2003 yılında 49 iken % 77,5 artı göstererek 2017 yılında 87'e yükselmesiyle birlikte dizelli dizi yolcu taşıma kapasitesi 4.459 kişiden 12.800'e yükselmiştir.

Tablo 39: 2003-2018 Yılları Demir Yolu Yolcu Taşıma Kapasitesi

Yolcu Vagonları			YHT		Elektrikli Dizi		Dizelli Dizi	
	Mevcut-Adet	Kapasite-Kişi	Mevcut-Adet	Kapasite-Kişi	Mevcut-Adet	Kapasite-Kişi	Mevcut-Adet	Kapasite-Kişi
2003	965	55.414			88	51.499	49	4.459
2004	993	56.860			87	50.775	49	4.459
2005	996	56.865			86	50.051	49	4.459
2006	993	55.377			84	48.603	46	4.219
2007	1.010	56.421			83	47.879	44	4.030
2008	995	54.822			83	47.879	44	4.030
2009	990	54.196	7	2.863	83	47.879	52	5.102
2010	965	53.774	12	4.908	99	54.423	55	5.504
2011	962	52.866	12	4.908	101	55.535	56	5.638
2012	944	52.071	12	4.908	108	74.136	67	7.654
2013	933	50.585	12	4.908	113	93.780	77	9.898
2014	916	49.962	12	4.908	117	100.328	80	10.666
2015	913	49.782	13	5.352	118	101.965	80	10.666
2016	872	49.224	19	8.250	118	101.965	80	10.666
2017	859	49.252	19	8.250	115	101.599	87	12.800
2018	844	48.297	19	8.250	97	88.495	87	13.608

Kaynak: (UDHB, 2018: 30)

Demir yolu yolcu taşıma kapasitesinde göze çarpan ilk gelişmenin yolcu vagonu taşıma kapasitesinde yaşanan düşüştür. Yolcu vagonları yolcu taşıma kapasitesinde meydana gelen düşüşün sebebi demir yolu yolcu taşımacılık alt yapısının YHT, elektrikli ve dizel dizilere kaydırılması ve bununla birlikte eski yolcu vagonlarının işletmeden kaldırılmasıdır.

Tablo 40: 2003-2017 Yılları Demir Yolunda Taşınan Yolcu Sayısı (Milyon)

	Banliyö	Anahat (YHT Hariç)	YHT	Uluslararası	Toplam
2003	49,52	27,34		0,13	76,99
2004	50,59	26,05		0,12	76,76
2005	52,50	23,67		0,14	76,31
2006	53,48	23,75		0,18	77,41
2007	56,30	24,75		0,21	81,26
2008	55,22	23,71		0,26	79,19
2009	57,25	21,66	0,94	0,24	80,09
2010	62,55	22,11	1,89	0,26	86,81
2011	94,86	23,59	2,60	0,18	121,23
2012	100,72	16,45	3,35	0,12	120,64
2013	86,66	16,68	4,21	0,10	107,65
2014	130,60	17,76	5,08	0,16	153,60
2015	159,48	17,45	5,69	0,13	182,75
2016	155,67	14,89	5,90	0,17	176,63
2017	160,54	14,95	7,16	0,13	182,79

Kaynak: (UDHB, 2018: 32)

2003 yılında demir yolu toplam yolcu taşıma kapasitesi 111.372 kişi iken % 54,3'lük bir artışla yani 60.529 kişilik bir kapasite yükselmesiyle 2017 yılında 171.901 kişiye ulaşmıştır. Banliyö demir yolu yolcu taşımacılığı 2003 yılında 49,52 milyon kişi iken % 224,1 artış göstererek 2017 yılında 160,54 milyon kişiye ve YHT ile taşınan yolcu sayısı

2009 yılında 94 bin kişi iken % 661,7'lik yüksek bir artışla 2017 yılında 7,16 milyon kişiye ulaşmıştır. Ancak YHT taşımacılığının toplam demir yolu taşımacılığı içerisindeki payı 2009 yılında % 1,1 iken 2017 yılında % 3,9 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 41: 2003-2017 Yılları Demir Yolu Yolcu Taşımacılığı (Yolcu-km) (Milyon)

	Banliyö	Anahat (YHT Hariç)	YHT	Uluslararası	Toplam
2003	1.295	4.522		61	5.878
2004	1.328	3.770		65	5.163
2005	1.375	3.602		59	5.036
2006	1.399	3.802		76	5.277
2007	1.473	3.999		81	5.553
2008	1.447	3.552		98	5.097
2009	1.802	3.232	237	103	5.374
2010	1.978	3.017	476	113	5.584
2011	3.120	3.257	665	80	7.122
2012	3.355	2.035	914	57	6.361
2013	3.205	1.790	1.186	44	6.225
2014	3.943	1.833	1.555	70	7.401
2015	4.618	1.812	1.847	49	8.326
2016	4.506	1.397	1.871	55	7.829
2017	4.782	1.426	2.218	39	8.465

Kaynak: (UDHB, 2018: 32)

YHT hariç anahat demir yolu yolcu taşıması 2003 yılında 27,34 milyon kişi iken % 45,3 azalarak 2017 yılında 14,95 milyon kişiye düşmüştür. Özellikle YHT'lerin 2009 yılında hizmete alınması ile birlikte anahat konvansiyonel hatlarda taşınan yolcu sayısında yüksek düşüşler yaşanmıştır. YHT ile normal hatlar ile şehirlerarası taşınan yolcu sayısı 2003 yılında 27,34 milyon iken 2017 yılına gelindiğinde 22,11 milyon kişiye düşmüştür. Demir yolu ile uluslararası taşınan yolcu sayısının 2003-2017 yılları arasında düzensiz bir rejime sahip olduğu görülmektedir. Bununla birlikte demir yolu ile uluslararası taşınan kişi sayısı 2003 yılında 13 bin iken 2010 yılında 28.000 bin kişiye ulaştıktan sonra 2017 yılında 13 bin kişiye gerilemiştir. Yolcu-km bazında demir yolu taşımacılığı incelendiğinde; 2015 yılı itibarıyla YHT taşımacılığının şehirlerarası normal hatlar ile yapılan taşımacılığı geçtiği, şehirlerarası taşımacılıkta konvansiyonel hatlar ile yapılan taşımacılığın YHT ile yapılan taşımacılığa doğru kaydığı görülmektedir.

Demir yolu yolcu taşımacılığının ulaştırma modları içerisindeki payı yolcu – km cinsinden 2002 yılında % 2,3 iken 2017 yılında % 1,0 gerilemiştir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2018). Demir yolu yolcu taşımacılığının ulaştırma türleri içerisindeki payı 2002-2018 yılları arasında AK Partinin hedeflerinin gerisinde bir tablo çizmiştir. Ayrıca AB'de yolcu taşımacılığı içerisinde demir yolunun yolcu-km

cinsinden yüzdelik payı 2016 yılı verilerine göre % 7,7 iken Türkiye’de ise bu rakam % 2,5’tir.

Tablo 42: 2002-2017 Yılları Arası Ulaştırma Türlerine Göre Yolcu Taşımacılığı (Yolcu/km üzerinden %’lik oran)

	Kara Yolu	Demir Yolu	Deniz Yolu	Hava Yolu
2002	96,1	2,3	0,02	1,6
2003	95,7	2,7	0,02	1,6
2004	95,5	2,1	0,63	1,8
2005	95,3	1,9	0,65	2,1
2006	97,3	2,0	0,72	-
2007	97,4	1,9	0,73	-
2008	97,5	1,7	0,74	-
2009	97,6	1,6	0,75	-
2010	97,8	1,6	0,68	-
2011	97,8	1,6	0,63	-
2012	91,5	1,1	0,52	7,0
2013	90,5	1,0	0,56	7,9
2014	89,8	1,1	0,59	8,5
2015	89,2	1,1	0,56	9,1
2016	89,3	1,0	0,33	9,4
2017	88,8	1,0	0,59	9,6

Kaynak: (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2018)

Tablo 43: Ülkeler Bazında Ulaştırma Türlerine Göre Yolcu Taşımacılığı (Yolcu\Km-Milyar)-(2016)

	Demir Yolu		Otomobil		Otobüs	
	Yolcu-Km	%	Yolcu-Km	%	Yolcu-Km	%
Türkiye	7,8	2,5	213,9	69,3	87,0	28,2
ABD	40,2	0,6	6.315,0	91,3	558,0	8,1
AB 28	450,1	7,7	4.829,3	82,8	552,0	9,5
İngiltere	68,0	8,8	667,5	86,5	35,9	4,7
Almanya	95,8	8,7	946,4	85,6	64,0	5,8
Fransa	52,2	6,1	704,5	81,9	103,0	12,0
İtalya	52,2	6,1	704,5	81,9	103,0	12,0

Kaynak: (TCDD , 2019)

2002-2017 yılları arasında ulaştırma türlerine göre yük taşımacılığının dağılımında kayda değer bir gelişme ve değişim olmamıştır. Demir yolu yük taşımacılığının ulaştırma modları içerisindeki payı ton –km cinsinden 2002 yılında % 4,3 iken 2017 yılında % 4,3 olarak gerçekleşmiştir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2018). Demir yolunun yük taşımacılığı içerisindeki payının 2023 yılında % 15 yükseltilmesi hedeflenmiş olsa da 2003-2017 döneminde bu hedefin çok gerisinde bir ilerleme kaydedilmiştir. Demir yolunun yolcu taşımacılığında olduğu gibi yük taşımacılığında da ulaştırma türleri içerisindeki payı 2002-2018 yılları arasında AK Partinin hedeflerinin gerisinde bir tablo çizmiştir. Demir yolu hem yük hem de yolcu taşımacılığında yol-km ve yük-km cinsinden ulaştırma türleri içerisinde 3. sırada yer almaktadır. 2002-2010 yılları arasında demir yolu yük taşımacılığının toplam yük taşımacılığı içerisindeki payında artış sağlanmışken 2011 yılı ile birlikte tekrardan

düşüş olmuştur. Türkiye'nin demir yolu yük taşımacılığı yük-km cinsinden gelişmiş ülkeler ve AB ile kıyaslandığında çok iyimser bir tablo bizi karşılamamaktadır. 2016 verilerine göre toplam yük taşımacılığı içerisinde demir yolunun sahip olduğu pay Türkiye'de % 3,7 iken bu oran AB'de % 22,3, ABD'de % 33,0, Rusya'da % 59,3, Çin'de % 12,8, İngiltere'de % 9,7 ve Almanya'da % 25,2 olarak gerçekleşmiştir.

Yük vagon sayısı 2003 yılında 16.070 adet iken % 5,1 artış göstererek 2018 yılında 16.902'ye yükselmiştir. Buna karşılık yük taşıma kapasitesi 2003 yılında 624.405 ton iken % 39,6 artış ile 2018 yılında 872.014 tona yükselmiştir.

Tablo 44: 2002-2017 Yılları Arası Ulaştırma Türlerine Göre Yük Taşımacılığı (Yük/km üzerinden %'lik oran)

	Kara Yolu	Demir Yolu	Deniz Yolu	Hava Yolu
2002	89,3	4,3	6,3	0,2
2003	88,9	5,1	5,8	0,2
2004	90,2	5,4	4,2	0,2
2005	91,3	5,0	3,5	0,2
2006	91,4	5,0	3,6	-
2007	90,3	4,9	4,8	-
2008	89,3	5,3	5,5	-
2009	89,0	5,2	5,8	-
2010	88,8	5,3	5,9	-
2011	88,0	5,1	6,9	-
2012	88,6	4,8	6,6	-
2013	88,7	4,4	6,9	-
2014	89,5	4,6	5,9	-
2015	89,8	3,9	6,3	-
2016	89,7	4,1	6,1	-
2017	89,2	4,3	6,4	-

Kaynak: (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2018)

Tablo 45: Ülkelerin Ulaştırma Türlerine Göre Yük Taşımacılığı (Ton\Km-Milyar)-(2016)

	Demir Yolu		Kara Yolu		İç Su Yolu		Petrol Boru Hattı	
	Ton-Km	%	Ton-	%	Ton-	%	Ton-Km	%
Türkiye	11,7	3,7	253,1	79,7	-	-	52,7	16,6
ABD	2.552,0	33,0	3.256,0	42,1	477,0	6,2	1.442,0	18,7
Rusya	2.344,0	59,3	234,0	5,9	67,0	1,7	1.308,0	33,1
Çin	2.379,2	12,8	6.108,0	32,8	9.733,9	52,2	419,6	2,3
AB 28	411,8	22,3	1.173,6	63,5	147,3	8,0	115,1	6,2
İngiltere	17,1	9,7	148,7	84,5	0,1	0,1	10,0	5,7
Almanya	116,2	25,2	271,7	58,9	54,3	11,8	18,8	4,1
Fransa	32,6	16,6	144,2	73,4	8,3	4,2	11,4	5,8
İtalya	20,8	15,9	100,3	76,4	0,1	0,1	10,0	7,6

Kaynak: (TCDD, 2019: 25)

Demir yolu yük vagonu sayısında yaşanan düşük artışa oranla taşıma kapasitesinin daha fazla artış göstermesi işletmeye alınan yeni yük vagonlarının taşıma kapasitesinin eski vagonlara göre daha yüksek olduğu göstermektedir.

Bununla birlikte vagon sayısında düşüşlerin görülmesinin sebebi işletmeden çıkarılan eski vagonların sayısının işletmeye alınan yeni vagon sayısını geçmiş olmasıdır.

Demir yolu ile taşınan yük miktarı 2003-2008 yılları arasında sürekli artış gösterdiği, 2009 yılında yaşanan düşüşten sonra tekrardan yükseliş trendine girdiği 2014 yılında 28,74 milyon ton olarak pik yaptıktan sonra tekrardan düşüş yaşadığı 2017 yılında ise 28,56 milyon ton olarak gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 46: 2003-2018 Yılları Demir Yolu Yük Vagon Sayısı ve Yük Taşıma Kapasitesi

	Mevcut-Adet	Kapasite-Ton
2003	16.070	624.405
2004	16.004	625.697
2005	16.102	642.349
2006	17.607	664.328
2007	16.320	691.634
2008	17.041	682.800
2009	17.079	696.990
2010	18.607	698.836
2011	17.773	761.832
2012	18.200	752.181
2013	18.167	808.215
2014	18.967	837.016
2015	19.077	848.997
2016	19.570	891.326
2017	15.979	800.461
2018	16.902	872.014

Kaynak: (TCDD, 2019: 22; UDHB, 2018: 31)

Demir yolu yük taşımacılığı ton-km bazında incelendiğinde; 2003 yılında taşınan yük miktarının 8.667 milyon ton-km olduğu, bu miktarın % 47,6'lık bir artış ile 2017 yılında 12.794 milyon ton-km ulaştığı görülmektedir. Uluslararası yük taşımacılığında demir yolunun payının yıllara göre azaldığı görülmektedir. 2003 yılında 758 milyon ton-km olan uluslararası demir yolu yük taşımacılığının 2003-2008 yılları arasında artış gösterdiği ancak bu dönemden sonra düşüşe geçtiği ve 2017 yılında 416 milyon ton-km olarak gerçekleştiği tespit edilmiştir.

Genel olarak 2002-2017 döneminde; demir yolu yolcu ve yük taşımacılığı miktarında artış yaşandığı, ancak demir yolu yolcu taşımacılığının toplam yolcu taşımacılığı içerisindeki payının azaldığı, demir yolu yük taşımacılığının toplam yük taşımacılığı içerisindeki payının ise stabil kaldığı, bunlarla birlikte hem demir yolu yük ve yolcu taşımacılığının toplam taşımacılık içerisindeki payında hem de demir yolu yolcu ve yük taşımacılık miktarı açısından AB ve gelişmiş ülkelerin çok gerisinde bir performans sergilendiği istatistiksel verilerden anlaşılmaktadır.

Tablo 47: 2003-2017 Yılları Demir Yolu ile Taşınan Yük Miktarı (Net Ton-Milyon)

	Yurtiçi	Uluslararası	İdari	Toplam
2003	14,04	1,72	0,18	15,94
2004	15,41	2,30	0,27	17,98
2005	16,04	2,91	0,25	19,20
2006	16,75	3,00	0,44	20,19
2007	17,75	3,10	0,55	21,40
2008	19,66	3,21	0,62	23,49
2009	18,91	2,36	0,54	21,81
2010	21,12	2,69	0,54	24,35
2011	22,20	2,56	0,66	25,42
2012	22,76	2,12	0,78	25,66
2013	23,34	1,71	1,54	26,59
2014	25,08	1,68	1,98	28,74
2015	22,32	1,96	1,59	25,87
2016	22,72	1,83	1,34	25,89
2017	26,57	1,81	0,18	28,56

Kaynak: (UDHB, 2018: 33)

Tablo 48: 2003-2017 Yılları Demir Yolu Yük Taşımacılığı (Ton/km-milyon)

	Yurtiçi	Uluslararası	İdari	Toplam
2003	7.855	758	54	8.667
2004	8.225	1.107	83	9.415
2005	7.997	1.081	74	9.152
2006	8.227	1.318	131	9.676
2007	8.439	1.316	166	9.921
2008	9.186	1.367	186	10.739
2009	9.308	855	163	10.326
2010	10.282	1.018	162	11.462
2011	10.311	992	374	11.677
2012	10.473	750	447	11.670
2013	10.241	509	427	11.177
2014	11.106	495	391	11.992
2015	9.736	442	296	10.474
2016	10.971	453	237	11.661
2017	12.290	416	88	12.794

Kaynak: (UDHB, 2018: 33)

3.2.2.5. Demir Yolu Trafik Güvenliği ve Kazaları

Demir yolu ulaştırması güvenlik açısından hava yolundan sonra ikinci sırada gelmektedir. Tren kazaları işletme, yönetim, teknik, personel ve diğer sorunlarından kaynaklı ortaya çıkabilmektedir.

Kellegöze göre kaza nedenleri 4M ile açıklamaktadır; man (insan), machine (makine-teçhizat), media (ortam-çevre), magament (yönetim) faktörlerinde meydana gelen bozulma, aksaklık, düzensizlik ve hata trafik kazalarına yol açmaktadır (Kellegöz, 2013: 15).

Demir yolu ulaştırma sistemlerinin toplu taşıma niteliğinde olması ile birlikte belirli şartlar ve kriterler çerçevesinde yürütölmesinden dolayı genellikle organizasyonda yer alan faktörler trafik kazasına neden olur. Makinist hataları, yönetici ve görevlilerin ihmalleri (imalatın doğru yapılmaması, bakım ve onarımların gecikmesi veya yapılmaması vd. ihmaller), altyapısal sorunlar (hemzemin geçitler, standart dışı yükleme, köprü tünel çökmeleri, sinyalizasyon ve elektrifikasyon, eski çeken ve çekilen raylı sistem araçları) teknolojik ve modern imkanlar doğrultusunda altyapı ve işletmenin geliştirilmemesi tren kazalarına neden olmaktadır. Bunun dışında organizasyon dışında ortaya çıkan diğer sebepler (yangın, intihar, hava koşulları) demir yolu trafik kazalarına sebebiyet verebilmektedir (Tabak, 2014: 21).

Dünyada önemli kazaların trenden düşme veya trenin şahsa çarpması şeklinde gerçekleştiğı görölmektedir. Tren kazalarının nedenleri Dünya’da hemen hemen aynıdır. Ancak AB ile Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarının nedenleri incelendiğinde Türkiye’de derayman kazalarının çok fazla olduğı göze çarpmaktadır. Trenin derayman olmasının sebepleri ise raylarda kırık veya çatlak olması, tren yolunun geometrik şeklinin standartlara uygun olmaması, diğer altyapı sorunlarıdır. Bunların dışında tren kazaları sinyalizasyon vd. kural ihlallerinden kaynaklı çarpışma şeklinde gerçekleşmektedir (Akbayır, 2016a: 48).

Türkiye 1999 yılı demir yolu kaza verilerini incelediğimizde; en çok kazanın geçit çarpışmasından dolayı olduğı ardından sırasıyla, trenin şahsa çarpması, trenden düşme, derayman, çarpışma, diğer sebeplerden dolayı kazaların meydana geldiğı görölmektedir. 2012 yılına gelindiğinde ise kaza sayılarında önemli düşüşler olmakla birlikte kazanın meydana gelme şeklinin çoktan aza doğru sıralaması; trenin şahsa çarpması, geçit çarpması, derayman, trenden düşme, diğer kazalar, tren çarpışması şeklinde değışmiş olup, trenin şahsa çarpması bir farkla geçit çarpmasını geçmektedir. Ayrıca 1999 yılında tren kazası sonucunda ölen kişi sayısı 233, yaralanan kişi sayısı 498 iken 2012 yılında tren kazası sonucu ölen kişi sayısı 55, yaralanan kişi sayısı 101 olarak tespit edilmiştir (Tabak, 2014: 101). Tren kaza sayısı, tren kazası sonucu ölen ve yaralan kişi sayısında önemli düşüşler olduğı ancak bu verilerin AB ölkelerinde meydana gelen tren kazaları, tren kazası sonucu ölen ve yaralanan kişi sayısından fazla olduğı istatistiklere yansımaktadır. Bununla birlikte Türkiye’de tren takip sistemleri ve yönetim sistemleri AB ölkelerine göre

daha fazla olmasına rağmen tren çarpışması veya deray olaylarının çok yaşanması sisteminin doğru yönetilemediğini göstermektedir (Akbayır, 2016a: 51).

Demir yolu trafik kazalarının çözülebilmesi için sorunların temelinin araştırılıp ortadan kaldırılması gerekir. Bunun içinde inceleme ve araştırmada uzman bir kadronun yetiştirilmesi meydana gelen kazaların tüm yönüyle ortaya çıkarılıp topluma duyurularak farkındalık yaratılması tren kazalarının önlenmesinde ilerleme kaydedilmesini sağlayacaktır. zTrende ve merkezde bulunan personellerin görevleri için eğitilmiş, sağlıklı ve yeterli düzeyde olması, demir yolu ulaştırma sisteminin sorunsuz sürdürülebilmesi için yeterli personel sayısının bulundurulması insan kaynaklı olabilecek telafisi mümkün olmayan kazaların yaşanmasını büyük oranda düşürecektir (Yavuz, 2018: 55).

Demir yolu ulaştırması ulaştırma türleri içerisinde hava yolu ulaştırmasından sonra en güvenilir ulaştırma türüdür (Akbayır, 2016a: 45). Ancak buna rağmen demir yolu ulaştırmasında trafik kazaları yaşanabilmektedir. Bu sebeple demir yolunun daha güvenli ve emniyetli olarak sürdürülebilmesi ulusal ve uluslararası alanda ilgi konusu olmuş ve bu yönde önemli gelişmeler yaşanmıştır.

2003-2018 yılları arasında Türkiye’de meydana gelen 4.212 demir yolu trafik kazası sonucunda 1.494 ölüm ve 2.678 yaralanma gerçekleşmiştir. 2003-2018 döneminde demir yolu trafik kaza sayısında dolaylı olarak ölüm ve yaralanma miktarında gözle görülür derecede önemli düşüşler yaşanmıştır.

2003 yılında meydana gelen 566 demir yolu trafik kazası sonucunda 162 ölüm ve 299 yaralanma yaşanmasına karşılık 2018 yılında meydana gelen 71 demir yolu trafik kazası sonucunda 76 ölüm ve 51 yaralanma yaşanmıştır. 2003-2018 yılları arasında demir yolu ulaştırmasında; en yüksek kaza sayısı 2003 yılında yaşanırken, Sakarya’nın Pamukova İlçesinde yaşanan tren kazası sebebiyle en yüksek ölü ve yaralı sayısı 2004 yılında olmasına karşılık en düşük kaza, ölü ve yaralı sayısı ise 2017 yılında gerçekleşmiştir.

AK Partinin demiryollarını serbestleştirme politikası ile birlikte demir yolları trafik emniyeti ve güvenliği de gündeme gelmiştir. Serbestleşme ile birlikte birçok şirketinin demir yolu üzerinde faaliyete geçmesi durumunda demir yolu trafik kaza sayısında artış olacağı yönünde endişeler doğmuştur. Ancak dünyada demir yolunun

serbestleştirilmesinin demir yollarını güvenliği açısından tehlike arz etmediği görülmektedir (Akbayır, 2016a: 45).

Tablo 49: 2003-2018 Yılları Demir Yolu Trafik Kazası, Ölü ve Yaralı Sayıları

	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Yaralı Sayısı
2003	556	162	299
2004	555	218	467
2005	522	153	273
2006	455	101	246
2007	394	108	204
2008	386	111	247
2009	299	89	303
2010	194	69	142
2011	177	71	112
2012	147	55	101
2013	89	45	52
2014	93	65	51
2015	101	50	33
2016	120	81	72
2017	53	40	25
2018	71	76	51
Toplam	4212	1494	2678

Kaynak: (TCDD, 2019 :45; UDHB, 2018: 36)

2013 tarihli Demir yolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik ile hemzeminin geçitlerde alınacak emniyet ve trafik tedbirleri standartlaştırılması (UDHB, 2019), 2015 yılında yürürlüğe giren Demiryolları Emniyet Yönetmeliği ve Demir yolu Trafik Kazası ve Olayları Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği ile demir yolları güvenliğine ilişkin yasal anlamda önemli adımlar atılmıştır. Bunlarla birlikte altyapı ve üstyapıda yapılan iyileştirmeler ile Emniyet Yönetim Sistemleri ve diğer teknolojik gelişmeler sayesinde demir yolu trafik kaza sayısında önemli düşüşler yaşanmıştır. Özellikle 2009 yılından sonra demir yolu trafik kazası ile demir yolu trafik kazası sonucu meydana gelen ölüm ve yaralanma miktarında önemli azalma yaşanmıştır.

Demir yolu trafik kazalarının önemli bir bölümünün hemzemin geçitlerde meydana geldiği görülmektedir. Bu sebeple AK Parti özellikle demir yolu hemzemin geçit sayısını bir yandan düşürürken diğer yandan hemzemin geçitlerin kontrollü olmasına yönelik çalışmalar gerçekleştirmiştir. Bu çalışmalar sonucunda hemzenin geçitlerde meydana gelen demir yolu trafik kaza sayısında düşüş yaşanmıştır.

Ancak Türkiye’de hemzenin geçitlerde meydana gelen demir yolu trafik kazası milyon tren. km olarak AB ortalamasının üstünde yer almaktadır. Hemzemin geçitlerin asgariye indirilmesi ve mevcut hemzemin geçitlerin sinyalizasyonlu ve

bariyerli olarak tesis edilmesi hemzemin geçitlerde meydana gelen kazaları minimize edecektir.

Türkiye’de demir yolu trafik kazalarının önemli sebepleri arasında derayman gelmektedir. Deray sonucu kaza yaşanmasının yüksek olmasının altında yatan sebep ise demir yolu altyapısının eski konvansiyonel hatlardan oluşması ve tren parkında yaşlı araçların yer alması gelmektedir. Bununla birlikte Türkiye’de derayman sonucu gerçekleşen demir yolu trafik kazası milyon tren/ km olarak AB ortalamasının çok üstünde yer almaktadır.

Tablo 50: 2003-2018 Yılları Demir Yolu Trafik Kazalarının Nedenleri

	Demir Yolu Kazaları					Trenin Şahsa Çarpması	Hemzemin Geçit Çarpması
	Tren Çarpışması	Derayman	Trenden Düşme	Diğer Kazalar	Toplam		
2003	21	90	59	16	186	173	197
2004	14	115	47	18	194	147	214
2005	16	88	60	6	170	158	194
2006	11	96	41	21	169	129	157
2007	7	89	49	12	157	98	139
2008	16	104	47	8	175	93	118
2009	5	63	54	9	131	83	85
2010	8	52	18	4	82	66	46
2011	8	51	17	3	79	56	42
2012	4	32	13	2	58	45	44
2013	2	22	9	1	27	29	33
2014	2	10	3	3	18	34	41
2015	4	28	2	6	40	34	37
2016	6	23	2	4	35	34	51
2017	2	8	2	1	13	17	23
2018	4	6	1	5	16	32	23

Kaynak: (TCDD, 2008: 72; 2013: 73; 2017: 68; 2019: 64)

2004 yılında 41 kişinin yaşamını yitirmesi ve 81 kişinin yaralanmasına yol açarak toplumda büyük infiale sebep olan Pamukova demir yolu kazası derayman sonucunda gerçekleşmiştir. Söz konusu kazada trenin deray olmasının altında yatan sebep ise AK Parti’nin hızlandırılmış demir yolu politikası yani imaj politikasının geldiği ileri sürülmektedir (TMMOB, 2018a: 59). Hızlandırılmış trenler ile hızlı trenler arasında bir fark olmayıp her ikisi de 160 km/s ile 200 km/s arasında hızlara çıkabilmektedir. Hızlandırılmış tren projeleri; iyileştirmeler ile mevcut hatların hızlı tren kullanımına uygun hale getirildiği, güzergah üzerinde duraklamanın azaltıldığı ve böylelikle sefer süresinin kısaltıldığı niteliklere sahiptir. Mevcut hatlar azami 160 km/s hızlara uygun olarak dizayn edilmişlerdir. 160 km/s üzerinde hızlarda ise kaza yaşanması riski çok yüksek olmaktadır. Bu sebeple eski hatlar üzerinde

hızlandırılmış tren/hızlı tren uygulamalarından vazgeçilmesi yeni hatlar üzerinde hızlı tren hizmetlerinin verilmesi üzücü kazaların yaşanmasının önüne geçecektir.

2003-2018 dönemi incelendiğinde yıllar bazında trenin şahsa çarpması sonucunda gerçekleşen demir yolu ölüm sayısının çok yüksek olduğu görülmektedir. Demir yollarının otobanlar gibi özel şeritler vasıtasıyla ayrılması, trenlerin özellikle yerleşim yerleri içerisinde kalan kısımlarında altgeçit ve üstgeçitlerin yapılması, diğer emniyet tedbirlerinin alınması trenin şahsa çarpması sonucu gerçekleşen ölüm oranını asgari seviyeye çekecektir (Doğan vd., 2008: 7).

Tren kazaları içerisinde tren çarpışması önemli bir yer tutmaktadır. 2018 yılında 4 tren çarpışma kazası yaşanmış bunların en dikkat çekici olanı Ankara-Konya Seferini yapan YHT ile kılavuz trenin Marşandiz istasyonunda çarpışması sonucunda 9 kişinin hayatını kaybettiği ve 84 kişinin yaralandığı kaza olmuştur. Söz konusu kazanın sebepleri arasında sinyalizasyon ve trafik yönetim sistemlerin işletmeye alınmadan tren seferinin manuel olarak makasçı ve telsizler vasıtasıyla sağlanması, projenin tamamlanmadan YHT hizmetinin hizmete açılması gösterilmektedir. Söz konusu YHT hattının seçimler öncesinde açılması için yapılan siyasi baskılardan dolayı DDGM'nin gerekli kontrolleri sağlamadığı, trafik kontrolü ile diğer görevlilerin kazada sorumlu olduğu ileri sürülmektedir (BTÇSGM, 2019: 20).

Marşandiz istasyonunda meydana gelen üzücü kaza nedenler zinciri içerisinde gerçekleşmiştir. Projenin tamamlanmadan açılmasına izin veren siyasi ve bürokrasiler kazanın oluşumunu zemin hazırlamışlardır. Trafik yönetim sistemlerin tamamlanmasının ardından tren seferlerinin başlatılmaması yeterli eğitim almayan personelin eski tren yönetim uygulamaları ile seferin gerçekleştirilmesi kaza ile sonuçlanmıştır.

Demir yolu kazalarının önlenmesinde ve demir yolu seferlerinin optimum şekilde organize edilmesinde gerçekten de demir yolu trafik yönetim sistemlerinin rolü büyüktür. Ülkemizde demir yollarının % 40'ında ATP (Otomatik Tren Koruma) sistemleri bulunmaktadır. Bu oran AB ülkelerinin çok ilerisinde olması Türkiye açısından sevindirici bir durumdur. Ancak ATP sistemlerine rağmen deray ve çarpışma suretiyle gerçekleşen demir yolu kaza sayısının yüksek olması ATP sistemlerinin doğru kullanılmadığı göstermektedir (Akbayır, 2016a: 49).

Türkiye’de tren/km başına düşen demir yolu trafik kazası ve sonucunda meydana gelen ölüm ve yaralanma oranı AB ortalamasının üzerindedir (Akbayır, 2016a: 47). Genel olarak demir yolu güvenliği ve emniyetine yönelik AK Partinin izlemiş olduğu politikalara baktığımızda Türkiye’de demir yolu trafik kazası ve sonucunda gerçekleşen can ve mal kayıplarında önemli azalmalar olduğu ancak Türkiye demir yolu güvenliği konusunda AB’nin gerisinde bir performans sergilediği görülmektedir.

3.3. DENİZ YOLU ULAŞTIRMA POLİTİKASI

Kara yolu ulaşımının yaygınlaşması öncesinde deniz yolu ulaştırması taşımacılık içerisinde önemli bir paya sahip iken zamanla kara yolunun gelişimiyle birlikte bu payı daralma göstermiştir. Özellikle deniz yolu ulaştırmasının yolcu taşımacılığı içerisindeki payı çok düşük seviyelere gerilemiştir (Avcı, 2005). Ancak deniz yolunun uzak mesafelere gerçekleştirilecek taşımalarda sağladığı avantajlar sebebiyle deniz yolu ulaştırması yük taşımacılığında sahip olduğu önemi korumuştur. Günümüzde hem uluslararası hem de ulusal güçlerin deniz yolu ulaştırma politikası deniz yolu ulaştırmasının kara yolu ulaştırması ile rekabet edebilir bir konuma getirilmesi olmuştur. Dünya ticaret hacminden pay almak ve sürdürülebilir ulaşımın tesis edilmesini sağlamak amacıyla AK Partinin seçim beyannameleri ve hükümet programlarında deniz yolunun gelişimine yönelik politika ve vaatler verilmiş olup, bu vaatler ve politikalar bu bölümümüzün konusunu oluşturmaktadır.

3.3.1. Deniz Yolu Ulaştırmasına Yönelik AK Partinin Vaatleri

3.3.1.1. 2002 Seçimleri ve Sonrası

3.3.1.1.1. 2002 Seçim Beyannamesi

Taşımacılık içerisinde Türk deniz filosunun payı % 30’dan % 50’lere çıkaracak projelerin desteklenmesi, AB üyeliğın gerçekleşmesi durumunda kabotaj tekelinin kalkması sonucunda ortaya çıkacak rekabet ortamında deniz taşımacılığını ayakta tutacak önlemlerin alınması, Ege ve Karadeniz’de tarifeli yolcu ve yük taşımacılığı maksadıyla yapılan projeleri destek olunması, limanların özelleştirilmesinin sağlanarak rekabetçi olmalarının sağlanması, gemi imalat sektörünün gemi talebini gerekli arzı sağlaması için desteklenmesi 2002 Seçim Beyannamesinin deniz yolu ulaştırma hedef ve politikalarıdır.

3.3.1.1.2. 58. ve 59. Hükümet Programı

Deniz yolu ulaştırmasına yönelik hedef, politika, strateji ve taktik başta olmak üzere hiçbir bilgiye yer verilmeyerek sadece ulaştırma türleri arasında dengenin ve bütünleşmenin sağlanacağı belirtilmiştir.

3.3.1.2. 2007 Seçimleri Sonrası

3.3.1.2.1. 2007 Seçim Beyannamesi

Önceki dönemle ilgili olarak; 7,5 milyon araç karayollarından deniz taşımacılığına kaydırılmış, böylece karayolları trafik kazalarında can kaybı azaltıldığı, yabancı limanlarda tutulan Türk bayraklı gemi sayısının % 24'den AB kriterlerine yakın olan % 6 düşürüldüğü, Türk bayraklı gemilerin gri listeye çıkarıldığı, tersane sayısı 37'den 120'ye yükseltildiği, liman ücretlerinin düşürüldüğü, gemi imalatında Dünya'da 23. sırada iken 8. sıraya gelindiği, ticaret filo büyüklüğünün 21. sıradan 13. sıraya yükseldiği, denizde kullanılan yakıtın ÖTV muaf tutulması gibi çalışmalar ile deniz taşımacılığının desteklendiği belirtilmiştir.

Ulaştırma türleri arasında dengeyi gözeten, deniz yolu, hava yolu ve demir yolu ulaştırma sektörlerini öncelikli olarak gözeten bir politikanın benimsenmesi, deniz yolu ile demir yolunun entegre çalıştığı kombine taşımacılığın inşa edilmesi amaçlanmıştır. Önceki seçim döneminde olduğu gibi bu dönemde de liman altyapısının iyileştirilmesi ve demir yolu ile bağlantılarının sağlanması, Ege ve Marmara başta olmak üzere lojistik merkezlerinin ve demir yolu bağlantısının bulunduğu limanların KÖİ modeli ile inşa edilmesi amaçlanmıştır.

3.3.1.2.2. 60. Hükümet Programı

Kara yolu ulaştırması dışındaki deniz ulaştırması dahil ulaştırma türlerinin öncelikli olduğu dengeli bir ulaştırmanın oluşturulması hedeflense de bu hedefe yönelik strateji ve politikalara yer verilmemiştir.

3.3.1.3. 2011 Seçimleri Sonrası

3.3.1.3.1. 2011 Seçim Beyannamesi

2002'de 37 olan tersane sayısının 2007 Seçim Beyannamesinde 120'ye, bu beyannamede ise 70'e yükseltildiği belirtilerek beyannameler arasında tutarsızlık meydana verilmiştir. Deniz yolu ulaştırmasında güvenliğinin sağlanması amacıyla

elektronik sistemler ile denetimin sağlanması ve güvenlik önlemlerinin artırılmasının sağlanması, yüklerin geçişlerinin hızlı ve kontrollü olması ve taşımacılıkta şeffaflığın sağlanması için akıllı elektromanyetik etiketlerin kullanılması, limanların OSB bölgelerine bölünmüş yol ve demir yolu ile bağlantılarının sağlanması, Kuzey ve Güney limanlarının birbiri ve sınır kapıları ile kara bağlantılarının sağlanması, deniz yolunun 2011'deki % 2,6'lık yük ve % 0,3'lük yolcu taşımacılık payının 2023'te yük taşımacılık payının % 10'a, yolcu taşımacılık payının % 4 çıkarılması, her denizde birer aktarma limanının tesis edilmesi, 2019'a kadar en az bir limanın büyüklük olarak dünya sıralamasında ilk 10'da yer almasının sağlanması, konteyner taşımacılığındaki liman alt yapısının, 2015'e kadar 23 milyon TEU, 2019'a kadar 27 milyon TEU, 2023'te ise 32 milyon TEU elleçleyecek kapasiteye çıkarılması, Türk limanlarında elleçlenen kabotaj yüklerinde % 2 olan elleçleme oranı 2015'e kadar % 6'ya, 2019'a kadar % 10'a, 2023'te ise % 20'ye çıkartılacak, % 13 olan toplam kabotaj yükleri 2015'e kadar % 17'ye, 2019'a kadar % 23, 2023'te ise % 30'a çıkarılması, liman alt yapısının genel ve kuru dökme yükte 2015'e kadar 270 milyon ton, 2019'a kadar 380 milyon ton, 2023'te ise 500 milyon ton, sıvı dökme yükte 2015'te 254 milyon ton, 2019'ta 300 milyon ton, 2023'te ise 350 milyon ton elleçleyebilecek kapasiteye çıkarılması, limanların elektronik bilişim sistemlerine kavuşturulması, 2019'a kadar bakım-onarım tersaneleri ve kapasitesi açısından Türkiye'nin Akdeniz'in en önemli merkezlerinden biri olması, Türkiye'nin gemi inşa kapasitesi 3,6 milyon DWT'den 2015'e kadar 5 milyon DWT, 2019'a kadar 8 milyon DWT'ye, 2023'te ise 10 milyon DWT'ye yükseltilmesi, 2023'e kadar gemi inşa sanayinde özellikle küçük ve orta tonajdaki kimyasal tanker ve ürün tanker üretimine devam edilmesi; LNG, LPG, Car Carrier, Kruvaziyer, Ro-Ro, Ro-Pax gibi özellikli gemiler imalat altyapısının oluşturulması, 15 bin olan yat bağlama ve konaklama kapasitesinin 2015'e kadar 23 bin, 2019'a kadar 35 bin, 2023'te ise 50 bine çıkartılması, marina sayısının 100'e yükseltilmesi, 210 adet balıkçı barınağının 2015'e kadar 15 adedi, 2019'a kadar 30 adedi, 2023'e kadar ise toplam 55 adedi yat limanına veya ortak kullanım modeline dönüştürülmesi, 2015'e kadar 2 adet, 2019'da 4 adet, 2023'te ise toplam 7 adet yeni kruvaziyer liman yapılması ve bunlardan 3 tanesinin ana liman altyapısına kavuşturulması hedeflenmiştir (AK Parti, 2011a).

İhtiyaç doğrultusunda yeni limanların yapılması ve mevcut limanların kapasitelerinin arttırılması, Kuzey Ege (Çandarlı) limanı inşa edilmesi, dünya standartlarında bir kruvaziyer limanı yapılması, limanların demir yolu ve kara yolu bağlantılarının iyileştirilmesi ve arttırılması vaatler arasında sıralanmıştır.

Konteyner taşımacılığının payının arttırılması, ulaştırma sistemlerinin entegre çalışması ile yük geçişleri ve takiplerinin kolaylaştırılması için elektromanyetik etiketler kullanılmasına geçilecektir. Uluslararası taşımacılığının gelişimi engelleyen kota, sınır geçişleri ve ücretleri vb. sorunlar karşılıklı düzenlemeler ile çözüme kavuşturulacaktır.

3.3.1.3.2. 61. Hükümet Programı

İstanbul Boğaz trafiğini rahatlatmak amacıyla Kanal İstanbul Projesinin yapılması, Kuzey Ege Limanının dünyanın en büyük 10 limanı arasına girecek şekilde, bölgedeki diğer limanların tümünden büyük olarak inşa edilmesi, İzmir'de bir kruvaziyer limanı yapılması, İzmir Limanı'nın modernize edilmesi ve Efes Antik Limanın tekrardan imal edilmesi 61. Hükümet Programında yer alan deniz yolu ulaştırma hedefleridir (AK Parti, 2011b).

3.3.1.3.3. 62. Hükümet Programı

“Üç Denizde Üç Büyük Liman” projesi kapsamında İzmir Çandarlı, Zonguldak Filyos ve Mersin Konteyner Limanlarını hayata geçirilmesi, tersanelerin nitelik ve nicelik olarak kalitesinin ve üretim gücünün arttırılması, KÖİ finansman modelinin yatırımlarda tercih edilmesi, dış ticaret taşımalarında filomuzun payının yükseltilmesi, denizlerde emniyeti arttıracak sistemlerin tamamlanması, Kanal İstanbul projesinin hayata geçirilmesi 62. Hükümetin deniz yolu ulaştırma hedef ve politikalarıdır (AK Parti, 2014).

3.3.1.4. 2015 Seçimleri Sonrası

3.3.1.4.1. 2015 Seçim Beyannamesi

Deniz filomuzun beyaz bayrak listesine geçmesi sağlanarak yabancı limanlarda tutulan Türk bayraklı gemi sayısı düşürüldüğü, Otomatik Tanımlama Sistemi, Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi, Seyir Yardımcılarına Uzaktan İzleme Sistemi projelerinin tamamlanmasıyla bayrak ve kıyı devleti yükümlülüklerinin yerine getirildiği, deniz yolu güvenliğinin arttırıldığı belirtilmiştir.

Denizcilik insan kaynakların yetiştirilmesinde eğitime önem verilmesi, ‘3 Denizde 3 Büyük Liman’ projesi kapsamında Filyos, Çandarlı ve Mersin’de liman kurulması, Marmara denizinin Kuzey ve Güney aksında 2 Ro-Ro limanının inşa edilerek kara yolu yük trafiğinde azaltılması, kruvaziyerler için İstanbul’un Merkez liman olması ve diğer limanlarında kruvaziyerler tarafından kullanımının sağlanması, Türkiye’nin dış ticaretinde Türk sahipli filoyu kullanarak navlun açığını azaltmak için gemi işletmeciliğini desteklenmesi hedeflenmiştir (AK Parti, 2015a).

3.3.1.5.2. 64. ve 65. Hükümet Programı

İki programında denizcilik sektörü ile ilgili hedef, politika ve stratejilerin aynı olması sebebiyle birlikte ele alınmışlardır. Denizcilik sektöründe transit merkezi olunması ve küresel denizciliğe entegrasyonun sağlanması kapsamında “3 Deniz 3 Liman Projesinin” gerçekleştirilmesi, deniz ticaret hacminde pay alınması amacıyla deniz filosunun yenilenmesi, deniz ulaştırmasının rekabet edilebilir kılınması için gemi imalat sanayisinin modernleştirilmesi, dış ticarete navlun açığının kapatılması amacıyla Türk deniz filosunun kullanılması ve deniz işletmeciliğinin geliştirilmesi, deniz adamı eğitimlerinin iyileştirilmesi, turizmde tekne bağlama kapasitesinin artırılması, Marmara denizinin Kuzey ve Güney aksında 2 Ro-Ro limanının inşa edilerek kara yolu yük trafiğinin azaltılması, Kruvaziyerler için İstanbul’un Merkez liman olması ve diğer limanlarında kruvaziyerler tarafından kullanımının sağlanması, Kıyı Yapıları Master Planının yenilenmesi ve Liman Yönetim Modeli ve bu modele uygun yapının oluşturulması, İzmit, İzmir ve Mersin gemi hizmet alanlarında Gemi Trafik Hizmetleri Sisteminin hizmete alınması, Ro-Ro ve kabotaj taşımacılığını geliştirilmesi hedeflenmiştir (AK Parti, 2016).

3.3.1.5. 2018 Seçimleri

3.3.1.5.1. 2018 Seçim Beyannamesi

Türk sahipli gemi filosunun dünya sıralamasında 13. sırada iken bu dönemde 15. sıraya gerilediği görülmüştür. Buna karşılık Sahil Gözetleme Radar Sisteminin kurulması, Bir Kuşak Bir Yol Projesi kapsamında demir yolu ve deniz yolu güzergahları üzerinde yer alan ülkeler ile Serbest Ticaret Antlaşması (STA) yapılması, koster filosunun ilk etapta 20, toplamda 100 koster gemisinin yurt içi imkanlarla yenilenmesi, deniz yolu taşımacılığında transit geçiş merkezi olunması,

Çandarlı ve Filyos limanlarını hizmete sunulması ile Mersin konteyner limanının yapılması amaçlanmıştır.

2023 yılına kadar; Türk sahipli deniz ticaret filosunun 29 milyon DWT'dan 50 milyon DWT'a çıkarılması, tersane kapasitesinin 4,4 milyon DWT'dan 10 milyon DWT'a ulaştırılması, konteyner elleçme kapasitemizi de 21,8 milyon TEU dan 32 milyon TEU'ya yükseltilmesi, yat bağlama kapasitesinin 18.545'ten 50 bine çıkarılması, Kanal İstanbul'un hayata geçirilmesi amacıyla gerekli çalışmaların sürdürülmesi ve yapımına 2018 yılında başlanması 2018 Genel Seçim Beyannamesinin deniz yolu ulaştırma hedefleridir.

3.3.2. Deniz Yoluna Yönelik AK Partinin Ulaştırma Faaliyetleri

Üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada olan Türkiye, 2.805 km'sini Ege, 1.795 km'si Karadeniz, 1.577 km'si Akdeniz ve 927 km'si Marmara Bölgesinde olmak üzere toplam 8.333 km uzunluğunda kıyı şeridinde sahiptir. Bununla birlikte Türkiye'nin Avrupa ile Asya arasında ulaşımı sağlayan uluslararası deniz hatları üzerinde yer alması Türkiye'nin transit ülke olma şansını yüksek tutmakta ve limanların değeri arttırmaktadır.

Dış ticaretin % 50'sinden fazlası deniz yolu ulaştırması ile gerçekleştirildiği düşünüldüğünde deniz yolu ulaştırmasının sürdürülebilir ekonomik kalkınma açısından önemi büyüktür. Küreselleşme ile birlikte artan ticaret trafiğinin etkisiyle birlikte deniz yolu ulaştırması dönüşüme uğramakta ve değeri artmaktadır.

Günümüzde daha büyük gemilerle daha çok yükün hiç elleçlenmeden tüketiciye hızlı ve güvenli bir şekilde ulaştırılması aşırı rekabet ortamında şirketlerin ayakta durabilmesinde öncü rol oynamaktadır. Tüm bunlar göz önünde bulundurulduğunda Türkiye'nin deniz yolu ulaştırmasının hukuksal, altyapısal, kurumsal anlamda dönüşüme uğraması gerektiği ve uğradığı görülmektedir. Bu bölümümüzde AK Partinin 2003-2018 yılları arasında deniz yolu ulaştırmasının gelişimine yönelik göstermiş olduğu uygulamalara yer verilmiştir.

3.3.2.1. Gemi Filosu ve Tersanelerdeki Gelişmeler

2003 yılında Türk sahipli deniz ticaret filosu toplam 8.715 bin DWT kapasiteye sahip 571 gemiden oluşurken 2017 yılında toplam 28.611 bin DWT kapasiteye sahip 1.511 gemiden oluşan bir büyüklüğe ulaşmıştır. Ancak 2003-2017

yılları arasında filo büyüklüğünün artış göstermesine karşın Türk Bayraklı gemi sayısında yaşanan artış miktarı yabancı bayraklı gemi sayısında yaşanan artış miktarının gerisinde bir performans göstermiştir. 2003-2007 yılları arasında Türk bayraklı gemi filosunun kapasitesi yabancı bayraklı gemi ticaret filosunun kapasitesinin üzerinde iken 2007 yılından sonra tersine bir üstünlük olmuştur.

Türk gemilerinde yabancı bayrak tercih edilmesi sorunu Türkiye gündemine sık sık gelmektedir. Vergi indirimi, banka anlaşmaları, personel bulundurma kolaylığı ve diğer sağlanan avantajlar sebebiyle şirketler gemilerinde Türk bayrağı yerine yabancı bayrak bulundurmaya tercih etmektedir (www.hurriyet.com.tr, 01.01.2020). Ayrıca Türk bayrağı taşıyan gemilere tanınan transit geçme süresinin yetersizliği, yabancı personel bulundurma şartlarındaki kısıtlamalar, harç ve vergilerin getirdiği yüksek giderler Türk sahipli gemilerin Türk bayrağı kullanmaktan uzak durmasına yol açan diğer sebepler arasında varlığını sürdürmektedir (www.yenisafak.com, E.t.: 01.01.2020). Türk gemileri sağladıkları avantajlardan dolayı genel olarak Panama, Malta, Liberya, Sierra Leone ve Marsall Adalarının bayraklarını tercih etmektedir (gemiadamlari.org, E.t.: 01.01.2020).

Aşırı rekabet ortamında Türk gemi işletmelerinin varlıklarını sürdürebilmek için mevcut koşullarda Türk bayrağından uzak durmak zorunda kalmaktadır. Birçok ülkenin gemisi tarafından tercih edilen Panama, Malta vd. ülkelerin sağladıklarını avantajlı durumların Türk Denizciliğinde uygulanması gerekmektedir. Bunun içinde gerekli mevzuatsal, yapısal ve idari düzenlemeler hayata geçirilmelidir. Aksi halde Türk bayraklı deniz filosu gün geçtikçe kan kaybetmeye devam ederek istenilen seviyeye hiçbir zaman ulaşamayacaktır.

Dünya deniz filosunun yaklaşık % 70'i, Yunanistan'ın filosunun yaklaşık % 80'i yabancı bayraktadır. Neoliberal düzenin hakim olduğu ülkeler başta olmak üzere Çin dahil birçok ülkede yabancı bayrak filosu bulunmaktadır. Yabancı bayrak engellenemeyeceğinden en aza çekilmesine yönelik politikaların uygulanması daha doğru olacaktır (www.denizcilikdergisi.com, E.t.: 01.01.2020). Yabancı bayrak filosunu azaltmanın yanında yabancı gemileri Türk bayrağına çekecek politikaların uygulanması ve yaygınlaştırılması sağlanarak uluslararası platformda etkinlik ve güç arttırılmalıdır. Bununla birlikte Türk Bayrağının 2008 yılında beyaz bayrak statüsüne geçmesiyle birlikte Türk Bayraklı filoda artış yaşanmış olsa da 2017 yılına

gelindiğinde Türk bayraklı filonun tekrardan küçülmüş olması dikkat çekicidir. Türk bayrağının beyaz bayrak statüsüne kavuşması Türk bayraklı filoya kısa soluklu bir canlılık kazandırmış olsa da etkisi çabuk sönüştür (docplayer.biz.tr, E.t.: 01.01.2020). Beyaz bayrak statüsüne kavuşan Türk bayrağında zorunlu bulundurulması gereken personel sayısı ve çalışma şartları, sigorta koşulları, bankaların denizciliğe kredi sağlama koşullarının tekrardan gözden geçirilerek kolay bayrak ile mücadele edebilir kılınması ve diğer teşviklerin milli çıkarları zedelemeyecek şekilde artırılması Yabancı bayraktan Türk bayrağına dönüşümü sağlayacak ve hızlandıracaktır.

Tablo 51: *Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu (1000 Gt ve üzeri)*

	Türk Bayraklı Filo		Yabancı Bayraklı Filo		Filo Toplam	
	Gemi Adet	DWT-1000	Gemi Adet	DWT-1000	Gemi Adet	DWT-1000
2003	408	6.556	163	2.159	571	8.715
2004	420	6.427	237	2.725	657	9.152
2005	432	6.844	353	3.609	785	10.453
2006	446	6.464	424	4.650	870	11.115
2007	490	6.592	513	6.591	1.003	13.183
2008	520	6.736	636	8.592	1.156	15.328
2009	560	7.246	665	9.954	1.225	17.201
2010	547	7.797	672	11.863	1.219	19.660
2011	523	8.479	642	14.093	1.165	22.572
2012	627	9.488	842	20.838	1.469	30.327
2013	599	8.580	890	21.846	1.489	30.427
2014	564	8.297	834	19.209	1.398	27.507
2015	551	8.272	984	20.879	1.535	29.151
2016	525	7.800	1.022	21.465	1.547	29.265
2017	483	7.288	1.028	21.323	1.511	28.611

Kaynak: (UDHB, 2018:63)

Kolay Bayrak, yabancıların farklı bir ülkenin sağlamış oldukları avantajlı durumlardan yararlanmak için tercih ettikleri gemi sicillerinin bulunduğu ülkelerin bayraklarıdır (Karataş ve Şimdi, 2018: 71). Buna karşılık kolay bayraklar, hukuk ve güvenlik zafiyetine neden olabilecek sakıncalı yönleri bulunsa da şirketler ve kişiler açısından usul ve ekonomik avantajları daha ağır bastığından tercih edilmeye devam edilmektedir (Yaraş ve Ellibeşoğlu, 2017: 53).

Ülkeler kolay bayrak ülkeleri ile mücadele edebilmek adına ulusal sicillerinin yanında uluslararası sicillerini de yürürlüğe koymaktadırlar. Türkiye’de; Türk Milli Gemi Sicili (MGS), İnşa Halinde Gemilere Mahsus Sicil ve Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS) olmak üzere üç gemi sicili uygulanmaktadır. Kolay bayrak devletleri ile mücadele edebilmek için Türkiye’de MGS’nin ardından 1999 tarihli ve 4490 sayılı kanun ile TUGS’yi yürürlüğe koymuştur (Karataş ve Şimdi, 2018: 72).

TUGS yabancı gemileri Türkiye'ye çekmek, Türk gemilerinin ise yabancı sicillere kaydolmasını önlemek ve Türk gemilerinin uluslararası alanda rekabet edebilir kılmak amacıyla oluşturulmuştur. 2003 yılında 702 gemi MGS'ye, 446 gemi TUGS'ye kayıtlı iken bu miktarlar sırasıyla 2017 yılında 977 ve 1.022'ye yükselmiştir. 2003-2017 yılları arasında MGS'den TUGS'ye doğru bir yönelim olduğu görülmektedir. Bunun altında yatan sebepler ise TUGS'nin sağlamış olduğu vergi ile harç muafiyetleri, yabancı personel bulundurma şartlarının uygunluğu, esneklik ve kolaylıklardır. Ayrıca 2016 tarihli ve 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname (khk) ile 4490 sayılı TUGS kanununda yapılan değişiklik sonucunda gemi ve yatlar yeni vergi ve harç muafiyetleri getirilmiştir (www.gib.gov.tr, E.t.: 01.01.2020). Ancak Türk filosuna paralel olarak TUGS kayıtlı gemi ve yat sayısının artmaması Türk gemilerinin kolay bayrağı tercih etmeye devam ettiğini göstermektedir (Şanlıer, 2018: 104).

MGS'ye kayıtlı gemilerin toplam kapasitesi 2003 yılında 1.81 milyon gt iken 2017 yılında 76.000 bin gt düşmüştür. TUGS'a kayıtlı gemilerin toplam kapasitesi 2003 yılında 3,30 milyon gt iken 2017 yılında 5,21 milyon gt yükselmiştir. TUGS'a kayıtlı gemilerin MGS'e kayıtlı gemilere göre daha büyük kapasiteye sahip olduğu görülmektedir.

Tablo 52: Siciline Göre Gemi Sayıları (Adet)

	Milli Gemi Sicili	Türk Uluslararası Gemi Sicili	Toplam
2003	702	446	1.448
2004	674	535	1.209
2005	702	677	1.379
2006	695	734	1.429
2007	744	807	1.551
2008	762	887	1.649
2009	782	940	1.722
2010	810	967	1.777
2011	845	987	1.832
2012	853	1.026	1.879
2013	890	1.019	1.909
2014	882	1.010	1.892
2015	908	987	1.895
2016	944	1.007	1.951
2017	977	1.022	1.999

Kaynak: (UDHB, 2018: 62)

MGS'ye kayıtlı gemilerin toplam kapasitesi DWT cinsinden 2003-2017 yılları arasında düşüş gösterirken TUGS kayıtlı gemilerin toplam kapasitesi DWT cinsinden artış göstermiştir. Türkiye'de kayıtlı deniz araçlarının toplam kapasitesi

DWT cinsinden 2003-2012 yılları arasında artış gösterirken 2013 ve sonrasında tekrardan düşüşe geçmiştir.

Tablo 53: *Sicillerine Göre Gemilerin Toplam Kapasitesi – GT (Milyon)*

	Milli Gemi Sicili	Türk Uluslararası Gemi Sicili	Toplam
2003	1,81	3,30	5,11
2004	1,59	3,18	4,77
2005	0,82	4,41	5,23
2006	0,71	4,37	5,08
2007	0,79	4,41	5,20
2008	0,79	4,86	5,65
2009	0,83	5,31	6,14
2010	0,80	5,70	6,50
2011	1,04	6,05	7,09
2012	1,12	6,37	7,49
2013	1,26	5,78	7,04
2014	1,34	5,54	6,88
2015	1,22	5,34	6,56
2016	1,27	5,21	6,48
2017	0,76	5,75	6,51

Kaynak: (UDHB, 2018: 62)

Türkiye'nin filosu 2002 yılında dünya sıralamasında 19. sırada iken 2006 yılında 26. sıraya gerilemiştir (denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr, E.t.: 01.01.2020). 2018 yılında ise 15. sıraya yükselmiştir (İMEAK DTO, 2019). 2003 yılında deniz filosunun toplam kapasitesi 7.626.000 DWT iken 2010 yılında 10.197.164 DWT'ye yükselip 2018 yılında 7.347.831 DWT'ye düşmüştür. Türk deniz ticaret filosunun yaş ortalaması 2002 yılında 24 iken 2018 yılında 22,29'a düşmüştür. Türkiye özellikle son zamanlarda önemi gün geçtikçe artan Ro-Ro gemileri ile LPG tankerlerini ithal ederken Konteyner gemilerinin de büyük çoğunluğunu dışardan karşılamaktadır. Bununla birlikte Türkiye'de gemi sayısı azalırken gemilerin kapasitelerinin arttığı daha büyük gemilerin ithal ve inşa edildiği anlaşılmaktadır.

2011 Seçim Beyannamesinde Türkiye'nin gemi inşa kapasitesi 3,6 milyon DWT'den 2015'e kadar 5 milyon DWT, 2019'a kadar 8 milyon DWT'ye, 2023'te ise 10 milyon DWT'ye yükseltilmesi hedeflenmiştir. 2003 yılında Türkiye'nin toplam kapasitesi 55.000 DWT olan 37 tersanesi bulunmakta iken bu değerler 2017'de 4.440.000 milyon DWT ve 78 tersane şeklinde gerçekleşmiştir. 2011 Seçim Beyannamesinin 2015 yılı tersane hedefine ulaşılammıştır. Tersane kapasitesinin gelişme hızı dikkate alındığında 2019 ve 2023 hedeflerinin gerçekleştirilebilmesinin mümkün olmadığı anlaşılmaktadır.

Tablo 54: Sicillerine Göre Gemilerin Toplam Kapasitesi-DWT (Milyon)

	Milli Gemi Sicili	Türk Uluslararası Gemi Sicili	Toplam
2003	2,48	5,15	7,63
2004	1,57	5,49	7,06
2005	0,85	6,75	7,60
2006	0,66	6,61	7,27
2007	0,51	6,76	7,27
2008	0,49	7,03	7,52
2009	0,48	7,67	8,15
2010	0,44	8,33	8,77
2011	0,80	8,95	9,75
2012	0,85	9,39	10,24
2013	0,84	8,37	9,21
2014	0,90	8,14	9,04
2015	0,89	7,68	8,57
2016	0,88	7,39	8,27
2017	0,37	7,61	7,98

Kaynak: (UDHB, 2018: 62)

Tablo 55: Gemi Türlerine Göre Gemi Sayıları (2003-2018)

Gemi Çeşitleri	2003	2018			
		İthal	İnşa	Toplam	Yaş
Kuru Yük Gemisi	396	47	115	162	27
Dökme Yük Gemisi	127	57	5	62	17
Konteyner	37	44	13	57	14
Kuru Yük-Konteyner	6	4	9	13	20
Kimyevi Madde Tankeri	49	24	30	54	17
LPG Tankeri	6	7	0	7	24
Asfalt Tankeri	2	1	2	3	15
Ro-Ro Gemisi	0	22	0	22	14
Ro-Ro Ferry-Yolcu	7	9	5	14	23
Feribot	16	8	25	33	21
Tren Ferisi	?	0	6	6	45
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	26	1	7	8	26
Balıkçı Gemileri	52	2	0	2	38
Bilimsel Araştırma Gemisi	4	4	2	6	21
Şehir Hatları	?	1	0	1	66
Şehir Hatları Arabalı	?	0	6	6	25
Römorkör	125	1	0	1	34
Hizmet Gemileri	33	25	24	39	34
Petrol Tankeri	120	11	12	23	15
Tren Frery/Ro-Ro	7	1	0	1	39
Deniz Araçları	4	13	11	24	25
Toplam/Yaş Ortalama	1017	282	262	544	22,29

Kaynak: (İMEAK DTO, 2019: 46)

AK Parti döneminde tersanelerin büyük çoğunluğu 2003-2010 yılında inşa edilirken 2008 Dünya krizinin etkisiyle 2010 yılında sonra tersane imalat çalışmalarının yavaşladığı görülmektedir. Türk tersanelerince, 2002-2007 arasında 3.051.000 DWT büyüklükte 443 gemi teslim alınmıştır. Gemi üretimi 2008 yılında zirve noktaya ulaşırken bu yıldan sonra gemi üretiminde düşüş yaşanmaya

başlanmıştır. 2009-2018 yılları arasında üretilen gemi sayısı 292 olarak gerçekleşerek 2007 öncesindeki miktarında altında gerçekleşmiştir.

Tablo 56: *Türkiye'nin Tersane Kapasitesi*

	Tersane (Adet)	Tersane Kapasite (Milyon DWT)
2003	37	0,55
2004	38	0,58
2005	40	1,40
2006	45	1,81
2007	51	1,98
2008	64	3,05
2009	65	3,48
2010	69	3,51
2011	71	3,60
2012	71	3,60
2013	72	3,61
2014	73	3,67
2015	77	4,24
2016	79	4,52
2017	78	4,44

Kaynak: (UDHB, 2018: 114)

2019'a kadar bakım-onarım tersaneleri ve kapasitesi açısından Türkiye'nin Akdeniz'in en önemli merkezlerinden biri olması hedeflenmiştir. 2003 yılında Türkiye'deki tersanelerin bakım ve onarım miktarı 8.443.000 milyon DWT iken 2018 yılında 22.000.000 DWT'a yükselmiştir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019: 116). Türk tersaneciliği özellikle Marmara'nın Tuzla ve Yalova bölgesinde yoğunlaşmıştır. 2008 krizinden sonra birçok tersane gemi üretimi ağırlıklı çalışmayı terk ederek bakım ve onarım çalışmalarına yönelmiştir (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2013: 40).

2023'e kadar gemi inşa sanayinde özellikle küçük ve orta tonajdaki kimyasal tanker ve ürün tanker alanında sağlanan başarının devamı sağlanması hedeflenmiştir. Türkiye tanker gemisi üretiminde dünya sıralamasında 3. sırayı görürken 2018 yılı itibariyle siparişlerin azalması sonucu 7. sıraya gerilemiştir. 2018 yılı itibariyle tersanelerde üretilen gemi çeşitleri içerisinde römorkör % 74 ile birinci sırada gelirken onu sırasıyla % 6 yolcu/araba feribotu ve % 4 ile kimyasal tanker üretimi takip etmektedir. Bununla birlikte LNG, LPG, Car Carrier, Kruvaziyer, Ro-Ro, Ro-Pax gibi özellikli gemiler inşa edebilecek alt yapı ve teknolojiye sahip olunması amaçlanmıştır.

LNG, LPG, Car Carrier, Kruvaziyer, Ro-Ro, Ro-Pax gemilerinin sayısı her ne kadar dünyada az olsa da bu gemilerin kapasiteleri toplam gemi kapasitesinin yarısını

oluşturmaktadır (Sezgin ve Dobrucalı, 2011: 12-23). Bu gemiler yüksek hacimli taşımalara elverişli olduklarından gün geçtikçe yaygınlaşmakta ve üretimi artmaktadır. LNG, LPG, Car Carrier, Kruvaziyer, Ro-Ro, Ro-Pax türü gemilerin Türkiye’de üretimi planlanmış olsa da hayata geçirilmiş bir proje bulunmamaktadır. Ancak ülkemiz Ro-Ro, Ro-Pax gemi üretiminde diğer ülkelerin gerisinde kalmıştır. Bu tarz gemileri Türkiye ithal yollar ile temin etmektedir (UDHB, 2013: 45).

Tablo 57: *Tersane ve Yan Sanayide İstihdam*

	Tersane (Adet)	Yan Sanayi (Adet)
2003	14.000	42.000
2004	14.700	44.100
2005	25.000	75.000
2006	28.580	85.740
2007	33.480	100.440
2008	26.910	80.730
2009	19.179	57.537
2010	21.449	64.347
2011	20.560	61.680
2012	23.000	66.000
2013	23.000	69.000
2014	21.332	63.996
2015	29.398	89.097
2016	29.610	88.830
2017	28.710	81.567

Kaynak: (UDHB, 2018: 65)

Tersaneler Türkiye’nin işsizliğinin azalması açısından önemli bir işlevi yerine getirmektedir. 2003 yılında tersanelerde 14.000 kişi istihdam edilirken bu değer 2007 yılında 33.480 kişiye yükseldikten sonra 2018 yılında 30.300’e ulaşmıştır. 2003 yılında 42.000 kişiyi istihdam eden gemi inşaat yan sanayi ise % 94,2’lik artış ile 2017 yılında 81.567 kişiye ulaşmıştır.

Tablo 58: *Gemi İnşaat Sanayinde İhracat-İthalat (Milyar Dolar)*

	İhracat	İthalat
2003	0,44	0,17
2004	0,69	0,39
2005	1,25	1,17
2006	1,40	0,32
2007	1,82	0,71
2008	2,65	0,87
2009	1,83	1,20
2010	1,11	1,04
2011	1,27	1,51
2012	0,81	1,01
2013	1,14	0,90
2014	1,27	0,45
2015	1,00	0,53
2016	0,97	0,36
2017	1,31	2,68

Kaynak: (UDHB, 2018: 67)

2003 yılında 440 milyon dolar gemi ihraç edilirken 17 milyon dolar gemi ithal edilmiştir. 2008 yılında ise 2.65 Milyar Dolar gemi ihraç edilirken 87 milyon dolar gemi ithal edilmiştir. 2003-2008 yılları arasında gemi ihracatı artış gösterirken 2008'den sonra düşüş yaşanmıştır. Buna karşılık 2006-2011 yılları arasında gemi ithalatında artış olmuştur.

3.3.2.2. Liman Yatırımları ve Özelleştirme Politikaları

Gün geçtikçe deniz yolu ulaştırmasının da ihtiyaç ve talepleri artmakta ve farklılaşmaktadır. Küresel ticaretin omurgası olan deniz yolu çağa uygun olarak kendisini yenileme ve geliştirme mecburiyetindedir. Ülkelerin taşımacılıktan lojistiğe doğru yöneldiği, tek tür taşımacılıktan intermodel, multimodal ve kombine taşımacılığa geçiş yaptığı bir dönemde gemilerin kapasitelerinin arttırılarak aynı anda daha fazla ürünün taşınmasına olanak sağlanması liman sayısı, hizmetleri ve altyapısının güçlendirilmesini zorunlu kılmaktadır.

Limanların özelleştirilmesinin sebeplerini sıralayacak olursak (Erer, 2005: 138):

- Profesyonel kadrolaşma yerine politik kadrolaşmanın olması, finansman bulunmasında sorun yaşanması,
- Dünya'da limanların teknolojik gelişmelerinin takip edilememesi ve limanların teknolojik yapılarının yetersiz olması,
- İhtiyaç fazlası personel istihdamı ve niteliksiz iş gücünün yüksek olması,
- Liman tarifelerinin pazara uygun oluşturulamamasıdır.

Lojistiğin öne çıktığı günümüzde artık limanlar 4. nesil limanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Liman işletmeciliği Dünya'da hızlı bir şekilde dönüşüm ve gelişime girmişken ülkemiz bu dönüşüm ve gelişimin gerisinde kalmıştır. Ülkemizde limanlar Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) tarafından işletilirken TDİ'nin özelleştirilmesi ve 1997 yılında Tekirdağ limanının özelleştirilmesi limanların özelleştirilmesi sürecini başlatmış ve hızlandırmıştır. Tekirdağ Limanının ardından Hopa, Giresun, Rize, Antalya, Alanya, Marmaris, Çeşme, Kuşadası, Trabzon ve Dikili Limanlarına 30 yıllığına İHD ile özel kesime devredilmişlerdir (Çağlar vd., 2010: 929).

Bu limanlar dışında Salıpazarı Limanı da özelleştirilmiştir. Söz konusu liman İstanbul'un kruvaziyer turizminin merkezi olması amacıyla İstanbul'a ana kruvaziyer

limanı yapılması planlanmıştır. Bu kapsamda Salıpazarı Limanının bulunduğu yerde kruvaziyer limanı, otel ve terminal yapımını içeren “Galataport Projesi” 2005 yılında 49 yıl süreli olarak KÖİ modeli ile yapılmak üzere ihale edilmiş ancak TMMOB İstanbul Şehir Plancıları Odası açtığı davada yürütmeyi durdurma kararı alınması, ayrıca Kültür Tabiat Varlıkları Kurulu’nun Galataport Projesinin onaylanmaması sebebiyle proje hayata geçirilememiştir. Bunun üzerine 2010 yılında “Kıyılarda, doldurma ve kurutma suretiyle elde edilen arazilerde kanun kapsamında öngörülen kullanımlara ilişkin imar planı Bayındırlık ve İskân Bakanlığı’nca 60 gün içinde re’sen onaylanır. Bu alanlarda 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nun koruma amaçlı imar planına ilişkin hükümleri uygulanmaz.” şeklinde kanun değişikliğine gidilmesi ve 2009 yılında İstanbul İl Çevre Düzeni Planı’nın değiştirilmesi ile birlikte Galataport Projesi tekrardan gündeme gelmiştir. 2013 yılında proje tekrardan ihale edilerek 30 yıllığına Yİ modeli tercih edilmiştir. Projenin 2020 yılında hizmete açılarak yılda 25 milyon turisti ağırlaması öngörülmektedir (t24.com.tr, E.t.: 04.04.2020). Bununla birlikte 1,5 milyon gemi yolcusu beklenen limanın; aynı anda 3 yolcu gemisi ve günde yaklaşık 15.000 yolcu ağırlama kapasitesine sahip olması planlanmıştır (www.galataport.com, E.t.: 04.04.2020).

Tablo 59: Özelleştirilen Limanlar

Liman	Yıl	Yönetici Firma
Tekirdağ Limanı	1997	Akport Tekirdağ Liman İşletmesi A.Ş.
Hopa Limanı	1997	Park Denizcilik İşletmeleri A.Ş.
Giresun Limanı	1997	Çakıroğlu Liman İşletmesi A.Ş.
Sinop Limanı	1997	Çakıroğlu Liman İşletmesi A.Ş.
Ordu Limanı	1997	Çakıroğlu Liman İşletmesi A.Ş. teslim edildikten sonra 2014
Rize Limanı	1997	Riport Rize Limanı Yatırım A.Ş.
Antalya Limanı	1998	Ortadoğu Antalya Liman İşletmesi A.Ş.
Alanya Limanı	2000	Alıdaş Alanya Liman İşletmeleri A.Ş.
Marmaris Limanı	2001	Marmaris Liman İşletmeciliği A.Ş.
Çeşme Limanı	2003	Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş.
Kuşadası Limanı	2003	Ege Liman İşletmeleri A.Ş.
Trabzon Limanı	2003	Trabzon Liman İşletmeciliği A.Ş.
Dikili Limanı	2003	Dikili Liman ve Turizm İşletmeleri A.Ş.

Kaynak: (İMEAK DTO, 2019: 155)

TCDD bünyesinde bulunan İskenderun, Mersin, İzmir, Derince, Bandırma ve Samsun Limanları da etkinlik ve verimliliğinin artırılması gerekçesiyle özelleştirilmiştir. Ancak İzmir limanının özelleştirilmesi yönelik ihalenin iptal edilmesi üzerine İzmir Limanı TCDD’nin sorumluluğunda kalmıştır. Bununla

birlikte Haydarpaşa Limanı da TCDD'nin sorumluluğunda hizmet vermeye devam etmektedir.

Limanların etkinlik ve verimliliği limanlarda elleçlenen yük ile gemi sayısının artışını özelleştirmeye bağlamak yeterli bir öngörü değildir. Çünkü yapılan araştırmalara göre limanlarının etkinliğini ve verimliliğini etkileyen asıl unsurların liman konumu, kapasitesi, derinliği, rıhtım uzunluğu, liman ücretleri, işletme performansı, teknolojik imkanları gibi nitelik ve nicelikler olduğu ortaya konulmuştur (Çağlar vd., 2010: 927).

Özelleştirme sonrasında meydana gelen artışlar nüfus artışı, teknolojik gelişmeler ile insanların sosyal ve ekonomik artışıyla yakından ilgili olup sadece özelleştirmeden kaynaklı olduğu düşünülmemelidir. Buna karşılık İskenderun Limanının özelleştirilmeden önce zarar eden bir liman olması özelleştirme sonrasında ise kar eden bir limana dönüşmesi özelleştirmenin liman işletmeciliğini verimli hale getirdiğinin göstergesidir (Ateş, 2014: 454). Ancak devlet tarafından kar eden limanların özelleştirilmesi hem ekonomi hem de ülke güvenliği açısından sorun teşkil edebilmektedir. Bununla birlikte özelleştirmeden istenilen rekabet ortamının oluşması ve fiyatların düşmesi olup tekelleşmenin önüne geçmek amacıyla devletin düzenleyici ve denetleyici birimlerinin etkin ve verimli olması gerekmektedir.

Tablo 60: TCDD Limanlarının Özelleştirilme Durumları

Limn Adı	ÖYK Onay Tarihi	Satış Devir Onay Yılı	Satış Bedeli Milyon USD	İşletme Firma	Süre
Mersin	07.11.2005	11.05.2007	755	PSA Afken Ortak Girişim Grubu	36
Bandırma	19.09.2008	18.05.2010	175,5	Çelebi Ortak Girişim Grubu	36
Samsun	19.09.2008	31.03.2010	125,2	Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş	36
İskenderun	07.01.2011	30.12.2011	372	Limak A.Ş	36
Derince	12.08.2014	02.03.2015	543	Safı Holding A.Ş	39

Kaynak: (İMEAK DTO, 2019: 157)

3.3.2.3. Liman Kapasiteleri, Nitelikleri ve Niceliklerinin Arttırılması

Limanlar; kamu limanları, özel limanlar ve kamu-özel ortaklığı limanları olmak üzere mülkiyet açısından üçe ayrılmaktadır (Balık, 2014: 42). Türkiye’de bulunan 180 limanın mülkiyet açısından değerlendirecek olursak; 137 özel kesime, 23 liman belediyeye ve 20 liman kamuya ait durumdadır. 2 liman TCDD’nin, 6 TDİ’nin işletmesi altındadır. Liman yatırımları kamu veya özel kesim tarafından

gerçekleştirilmektedir. Artan ticaret hacminin ihtiyaçlarını karşılayabilmek için liman yatırımlarının yapılması gerekmektedir.

2011 Seçim Beyannamesinde liman alt yapısının genel ve kuru dökme yükte 2015'e kadar 270 milyon ton, 2019'a kadar 380 milyon ton, 2023'te ise 500 milyon ton, sıvı dökme yükte 2015'te 254 milyon ton, 2019'ta 300 milyon ton, 2023'te ise 350 milyon ton ve konteyner için 2015'e kadar 23 milyon TEU, 2019'a kadar 27 milyon TEU, 2023'te ise 32 milyon TEU elleçleyecek kapasiteye çıkarılması hedeflenirken 2015 Limanlar Geri Saha Kara yolu ve Demir Yolu Bağlantıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporuna göre Türkiye Limanları'nın Mevcut Teorik Kapasitesi; 25.543.028 TEU konteyner, 318.246.892 ton Genel Kargo+ Kuru Dökme Yük, 254.896.000 ton Sıvı Dökme Yük, 31.471.560 Ton araç olarak gerçekleşmiştir (İMEAK DTO, 2019: 139). 2015'e kadar iki adet, 2019'ta dört adet, 2023'te ise toplam yedi adet yeni kruvaziyer liman yapılması ve kruvaziyer gemilere hizmet veren en az üç adet liman, ana liman niteliklerinde hizmet verecek alt yapıya kavuşturulması planlanmıştır. Türkiye'de 12 tane kruvaziyer limanı bulunmakta olup bunlardan sadece Salıpazarında bulunan limanın ana kruvaziyer limanı haline getirilmesine yönelik çalışmalar sürmektedir.

Marmarada yer alan mevcut Ro-Ro limanları ihtiyacı karşılayamadığından yeni Ro-Ro limanlarının yapılması gerekmektedir (www.virahaber.com, E.t.: 01.01.2020). Bu sebeple Marmara denizinin Kuzey ve Güney aksında iki adet Ro-Ro limanının inşa edilmesi planlanmıştır. 2006 yılında Pendik Ro-Ro limanı, (www.dfds.com.tr, E.t.: 01.01.2020) 2015 yılında ise mevcut Ambarlı Limanı içerisinde Ro-Ro tesisi yapılması için etüt çalışmalarına başlanılmıştır. Ambarlı Ro-Ro limanından Anadolu yakasında bulunan Gemlik veya Bandırma bölgesine taşımacılık yapılması planlanmaktadır (www.aksam.com.tr, E.t.: 01.01.2020). 2017 yılında Yalova Ro-Ro limanı özel sektör tarafından açılarak hizmete alınmıştır (www.hurriyet.com.tr, E.t.: 01.01.2020). Ancak tüm bu projeler özel sektör tarafından yapılırken AK Parti'nin vaat etmiş olduğu Ro-Ro projelerinin yapılmadığı görülmektedir.

3.3.2.3.1. “Üç Denizde Üç Büyük Liman” Projesi

AK Parti tarafından her denizde ana liman niteliğine sahip bir liman olması hedeflenmiştir. 2011 Seçim Beyannamesinde vaat edilen, dünyanın ilk 10 büyük

limanı arasında yer alması hedeflenen ve Ege Denizinde yapımına başlanılan Kuzey Ege Çandarlı Limanının inşa çalışmaları sürmekte olup 2018 yılı itibariyle daha bitirilememiştir. 2012 Yatırım Programında söz konusu projenin inşaat çalışmalarının 2008-2014 yılları arasında bitirilmesi hedeflenmiştir. Çandarlı limanın üç etapta (1 Milyon TEU+ 1 milyon TEU+ 2 Milyon TEU) bitirilmesi planlanmıştır (İMEAK DTO, 2019: 140). İzmir limanın toplam konteyner elleçleme kapasitesi 3.525.000 iken her yıl bu kapasitesinin % 40 civarını kullanıyor olması yeni bir limanın yapılmasının gerekliliğini tartışma konusu yapmaktadır. Bölgenin ihtiyacını karşılayan İzmir limanının KÖİ modeli ile yapılması planlanan Çandarlı limanının ihale sürecini zorlaştırdığı düşünülmektedir. Özel kesim limanın kullanılamayacağı gibi kaygılar sebebiyle söz konusu limanın yapılmasına gönüllü olmadıkları anlaşılmaktadır (emlakkulisi.com, E.t.: 01.01.2020).

Yapılması planlanan bir diğer liman ise Mersin Konteyner Limanıdır. Mersin Konteyner Limanının ise 5 aşamada gerçekleştirilmesi ilk aşamada 1,7-1,9 milyon TEU konteyner elleçleyecek kapasiteye sahip olması projenin tamamının yapılması durumunda toplam kapasitenin 10-11,4 milyon TEU olması planlanmıştır (İMEAK DTO, 2019: 140). Mevcut Mersin limanından ayrı olarak yapılması düşünülen Mersin Konteyner limanı Akdeniz'in Ana limanı olması amaçlanmıştır. Ancak zamanla yeni liman yapılması vaadinin yerini mevcut limanın rıhtımının uzatılması almıştır (www.mersinimecehaber.com, E.t.: 01.01.2020). Mersin Konteyner Limanı yapılması 11. Kalkınma Planından çıkarılarak yeri özel endüstri bölgesi ilan edilmiştir (www.gozlemgazetesi.com, E.t.: 01.01.2020). Seçim vaatlerinde yer alan üçüncü ana liman ise Zonguldak'ta yapılması planlanan Filyos limanıdır. Filyos limanı sayesinde 700 bin TEU konteyner, 16 milyon genel/dökme kargo elleçlenebilecektir (İMEAK DTO, 2019: 140). Limanın imalatına yönelik çalışmalara 2013 yılında başlanılmıştır. Ancak limanın yatırım programlarında öngörülen sürelerde bitirilemediği, farklı nedenlerden dolayı işletmeye alınamadığı görülmektedir. Projenin gerçekleştirileceği alanda yaşanan sorunlar dolayısıyla Ankara 10. İdare Mahkemesi tarafından yürütmeyi durdurma kararı verilmiş olmasından kaynaklı proje daha hayata geçirilebilmiş değildir (www.halkinsesi.com.tr, E.t.: 01.01.2020). Projenin % 90'ının bitirildiği belirtilse de liman üst yapısının tesis edilmesi için daha ihale süreci sürmektedir (www.star.com.tr, E.t.: 01.01.2020). Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan

tarafından söz konusu projenin 2023 yılında hizmete açılacağı halka duyurulmuştur (www.tccb.gov.tr, E.t.: 01.01.2020). Ancak söz konusu limanın 2011 yılından itibaren yapılamamış olması Filyos Liman vaadinin zamanında gerçekleştirilemediğini ortaya koymaktadır.

3.3.2.3.2. Aktarma Limanlarının Yapılması

Küresel ticaret pazarının gün geçtikçe büyümesi ile birlikte gemi nitelik ve niceliklerinin değişmesi aktarma limanlarının yapılmasını zorunlu hale getirmiştir. Türkiye'nin sahip olduğu coğrafi koşullar aktarma limanlarının tesis edilmesine olanak sağlamaktadır. Aktarma limanlarının yapılması Türkiye'nin transit taşımacılıktan sağladığı payın büyümesini tetikleyecektir.

Limanlar; ana liman, besleme liman, uğrak liman ve aktarma liman olmak üzere verdiği hizmet açısından dörde ayrılmaktadır (Balık, 2014: 42). Aktarma limanları, iki ülke arasında gerçekleştirilen taşımacılığın üçüncü ülke üzerinde gerçekleşmesine olanak tanıyan limanlardır. Bu limanlarda aktarma çok modlu olabileceği gibi aktarma taşımacılığı şeklinde de gerçekleştirilebilir. Gemi ile getirilen yüklerin demir yolu veya kara yolu üçüncü ülkeye taşınması çok modlu taşımacılık olurken; gemiden gemiye aktarma yapmak suretiyle yapılan ise aktarma taşımacılığı olmaktadır (Karataş ve Oral, 2007: 150).

Transit taşımacılıkta öne çıkan Malta, Yunanistan ve İtalya deniz yolu taşımacılığında lojistik üssü ve aktarma limanı konumundadır (Devlet Kalkınma Teşkilatı, 2007: 7). Türkiye'nin transit taşımacılıktan pay alabilmesi amacıyla AK Parti, denize kıyısı olan her bölgeye bir aktarma limanı yapılmasını amaçlamıştır (www.lojiport.com, E.t.: 01.01.2020).

Bulunduğu bölgenin transit taşımacılık pazarından pay almak isteyen Türkiye 2011 Seçim Beyannamesinde Aktarma limanlarının yapılması gerekli görmesi doğrultusunda Mersin Konteyner Aktarma Limanına 10. Kalkınma Planında ve 1/100.000'lik Çevre Düzeni Planında yer verilmiştir. Ancak Mersin Limanının aktarma limanı olması amacıyla yapılması planlanan yatırımlar yerine söz konusu bölgede polipropilen fabrikasının inşa edilmesi Mersin Konteyner Aktarma Limanının yapılmasının önüne geçmiştir (adananewstv.com, E.t.: 01.01.2020). Mersin limanı Doğu ve Güney Doğu bölgeleri başta olmak üzere İran, Azerbaycan ve Orta Asya ülkelerinin ana limanı olma özelliği limanın aktarma limanı yapılmasının önemini

ortaya koymaktadır. Mersin Limanının demir yolu bağlantısı olması limanın aktarma limanı olmasında avantaj sağlarken limanın aktarma limanı olmasına yönelik gerekli yatırımların gerçekleştirilmemiş olması Türkiye'nin bölgenin transit taşımacılık pazarındaki payının yükselmesinin önüne geçmiştir.

3.3.2.4. Deniz Yolu Taşımacılığı

AK Partinin seçim vaatleri ve hükümet programlarında uzun vadeli olarak belirlenen hedefler arasında 2023 yılına kadar deniz yolu taşımacılığının toplam taşımacılık içerisinde yük taşımacılığında % 10, yolcu taşımacılığında % 4 paya sahip olması planlanmıştır.

Türkiye’de kabotaj hattında taşınan yolcu miktarı yolcu-mil cinsinden 2003 yılında 550,52 milyon iken % 106,8 artış göstererek 2017 yılında 1.138,82 milyon olmuştur. Buna karşılık deniz yolu ile taşınan araç miktarı-mil cinsinden 2003 yılında 35,9 milyon iken 2017 yılında 95,2 milyona çıkarılması kara yolu trafiğinin azaltılması ve deniz yolu yolcu taşımacılığının gelişmesi açısından önemli bir gelişmedir. Ancak deniz yolu ulaştırmasının toplam yolcu taşımacılığı içerisindeki payı yolcu-km cinsinden 2002 yılında % 0,2 iken 2017 yılında % 0,59’a ulaşmıştır. Deniz yolu yolcu taşımacılığının toplam yolcu taşımacılığı içerisinde sahip olduğu payda 2000-2009 yıllarında artış olurken bu tarihten sonra tekrar düşüş yaşanmıştır. 2002-2017 yılları arasında toplam yolcu taşımacılığı içerisinde deniz yolu taşımacılığı payında % 0,39 artış yaşanmıştır.

Tablo 61: Kabotaj Hattında Yolcu ve Araç Taşınması

	Yolcu Adet (Milyon)	Yolcu Adet-Mil (Milyon)	Araç Adet (Milyon)	Araç Adet-Mil (Milyon)
2003	99,83	550,52	6,2	35,9
2004	112,82	621,48	6,9	40,8
2005	122,66	670,75	7,0	42,3
2006	135,35	752,89	7,8	52,0
2007	149,82	842,98	8,2	59,9
2008	151,65	847,92	8,9	83,0
2009	159,19	886,61	9,3	82,6
2010	155,17	850,53	9,4	83,6
2011	156,97	848,42	10,4	83,3
2012	159,07	787,57	10,7	77,8
2013	164,43	900,31	11,3	85,1
2014	161,04	974,92	12,2	89,3
2015	163,72	992,59	13,0	95,5
2016	148,10	1.112,25	13,1	92,3
2017	137,19	1.138,82	12,6	95,2

Kaynak: (UDHB, 2018: 61)

Turizm gelişmesini sağlamak amacıyla kruvaziyer ulaştırmasının yaygınlaştırılması ve altyapısının güçlendirilmesi politika edinilmiştir. Kruvaziyer taşımacılığının arttırılması politikası sonucunda Türkiye'nin limanlarına uğrayan gemi sayısında ve dolaylı olarak kruvaziyer yolcu sayısında artış yaşanmıştır. 2003-2013 yılları arasında Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi sayısı ve yolcusunda artış yaşanırken 2014 ve sonrası dönemde terör olayları ve İstanbul Salıpazarı Limanının kapanmasına yol açan “Galataport Projesi” çalışmaları sebebiyle düşüş yaşanmıştır. 2016 ve sonrasında Türkiye'ye uğrayan kruvaziyer gemi sayısı dört haneli sayılardan üç haneli sayılara kruvaziyer yolcu sayısı ise milyonlardan binler seviyesine düşmüştür. Kruvaziyer ulaştırması 2003-2017 yılları arasında parabolik bir profil çizmiştir.

2011 Seçim Beyannamesinde Türk limanlarında elleçlenen kabotaj yüklerinde % 2 olan elleçleme oranı 2015'e kadar % 6'ya, 2019'a kadar % 10'a, 2023'te ise % 20'ye çıkartılacak, % 13 olan toplam kabotaj yükleri 2015'e kadar % 17'ye, 2019'a kadar % 23, 2023'te ise % 30'a çıkarılması hedeflenmiştir. 2015 yılında limanlarımızda elleçlenen yük miktarı 446,03 milyon teu olup, bunun % 12,6'sını oluşturan 53,47 milyon teu'su kabotaj yüküdür.

Tablo 62: Limanlarımıza Uğrayan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Trafiği

	Gemi (Adet)	Yolcu (Adet)
2003	887	581.848
2004	927	645.264
2005	1.048	757.563
2006	1.317	1.016.314
2007	1.421	1.368.400
2008	1.612	1.605.372
2009	1.345	1.484.194
2010	1.368	1.719.098
2011	1.623	2.191.420
2012	1.587	2.095.673
2013	1.542	2.240.776
2014	1.385	1.790.125
2015	1.456	1.889.370
2016	590	628.033
2017	311	306.887

Kaynak: (UDHB, 2018: 58)

Deniz yolu ulaştırmasının toplam yük taşımacılığı içerisindeki payı ton-km cinsinden 2002 yılında % 6,3 iken 2017 yılında % 6,1 olarak gerçekleşmiştir. 2003-2018 yılları arasında deniz yolu yük taşımacılığı toplam yük taşımacılığı içerisinde sahip olduğu pay açısından düzensiz bir profil çizmiştir. Deniz yolu yük

taşımacılığının toplam yük taşımacılığı içerisinde sahip olduğu payda 2002-2007 yılları arasında düşüş yaşanmasının ardından 2008 yılı ve sonrasında tekrardan yükseliş yaşanmış olsa da gözle görülebilir bir gelişme sağlanamamıştır. 2002-2017 yılları arasında deniz yolu yük taşımacılığında % 0,2 gerileme kaydedilmiştir.

Tablo 63: Limanlarımızda Elleçlenen Yük Miktarı (Milyon Ton)

	İthalat-İhracat	Kabotaj	Transit	Toplam
2003	149,49	29,20	11,22	189,91
2004	178,06	29,25	5,80	213,11
2005	178,69	28,61	5,65	212,95
2006	206,90	29,97	11,25	248,12
2007	222,20	34,81	34,56	291,57
2008	224,80	39,06	50,75	314,61
2009	213,63	37,79	58,01	309,44
2010	246,52	37,99	64,12	348,64
2011	255,32	43,64	64,38	363,35
2012	283,78	46,92	56,72	387,43
2013	177,34	53,94	53,66	384,93
2014	283,32	50,73	49,07	383,12
2015	300,48	52,47	63,08	416,03
2016	309,93	53,30	66,96	430,19
2017	347,34	60,39	63,42	471,15

Kaynak: (UDHB, 2018: 56)

Türkiye’de elleçlenen konteyner miktarı 2002 yılında 2.49 milyon teu iken bu miktar 2017 yılında 10,01 milyon teu olarak gerçekleşmiştir. Türkiye’de konteyner taşımacılığının büyük kısmı ithalat ve ihracat alanında yapılırken çok az bir pay ile kabotaj ve transit hatlarda da sürdürülmektedir. Küreselleşme ile birlikte malların hızlı ve güvenilir şekilde taşınması öne çıkması deniz yolu taşımacılığını dönüşüme sokmuştur. Geleneksel deniz yolu taşımacılığı yerini konteyner taşımacılığına bırakmıştır. Bu nedenle deniz yolu ulaştırmasında Türkiye’nin söz sahibi olabilmesinde konteyner taşımacılığının artırılması, bunun içinde gerekli altyapı ve filonun oluşturulması gerekmektedir. 2018 yılı verilerine göre dünya deniz taşımacılığının önemli bir kısmı sırasıyla ham petrol ve dökme yük taşımacılığı olarak gerçekleşirken 3. sırada % 16 ile konteyner taşımacılığı gelmektedir. Kara yolu trafik kazalarının yaygınlaşmasının önüne geçilmesinde kara yolu trafiğinin azaltılmasını sağlaması Ro-Ro taşımacılığının birçok ülke tarafından benimsenmesine yol açmıştır. Ülkeler arasında sınır geçişlerde yaşanan sorunların aşılmasında Ro-Ro taşımacılığı ülkeler tarafından tercih edilmektedir.

Türkiye’de 2003 yılında 220.345 araç Ro-Ro gemileri ile taşınırken 2018 yılında 583.560 araç taşınmıştır. Türkiye Ro-Ro taşımacılığının büyük kısmını

Avrupa ülkeleri ile yaparken Avrupa bölgesini sırasıyla Akdeniz ve Karadeniz ülkeleri takip etmektedir. 2004 yılında yapılan ÖTV'siz yakıt teşviki deniz yolu taşımacılığının gelişmesinde itici bir rol oynamıştır (www.7deniz.net, E.t.: 11.11.2019). Ro-Ro ve konteyner gemi filosunun güçlendirilmesi, Ro-Ro ve konteyner taşımacılığına uygun terminal ve limanlarının sayı ve kapasitesinin arttırılması Türkiye'nin küresel ticaret pazarında söz sahibi olabilmesini bununla birlikte kara yolu trafik yükünün azaltılması ve yakıt tasarrufu tesis edilerek çevrenin korunmasını sağlayacaktır.

Tablo 64: *Limanlarımızda Elleçlenen Konteyner Miktarı (Milyon Teu)*

	İthalat-İhracat	Kabotaj	Transit	Toplam
2003	2,28	0,10	0,11	2,49
2004	2,90	0,04	0,18	3,11
2005	3,12	0,02	0,17	3,31
2006	3,65	0,02	0,18	3,86
2007	4,38	0,06	0,15	4,58
2008	4,81	0,16	0,12	5,09
2009	4,25	0,14	0,01	4,40
2010	4,66	0,21	0,87	5,74
2011	5,46	0,31	0,76	6,52
2012	5,82	0,47	0,90	7,19
2013	6,37	0,54	0,99	7,90
2014	7,07	0,53	0,75	8,35
2015	6,85	0,61	0,69	8,15
2016	7,15	0,73	0,87	8,75
2017	7,84	0,93	1,23	10,01

Kaynak: (UDHB, 2018: 57)

Tablo 65: *Ro-Ro Gemiler ile Taşınan Araçlar (Adet)*

2003	220.345
2004	263.910
2005	274.778
2006	291.562
2007	348.213
2008	330.100
2009	266.420
2010	317.214
2011	360.883
2012	398.077
2013	436.478
2014	465.555
2015	469.290
2016	451.672
2017	542.301

Kaynak: (UDHB, 2018: 59)

Deniz yolunun hem yolcu hem de yük taşımacılığında sahip olduğu payın 2003-2017 yılları arasında göstermiş olduğu artış hızı AK Partinin deniz yolu taşımacılığında koymuş olduğu 2023 hedeflerine ulaşmasının mümkün olmadığı

göstermektedir. “Denizci Ülke Denizci Millet” sloganının somut bir şekilde ortaya konulabilmesi için deniz yolu öncelikli planlama ve yatırımların yapılması, deniz yolu ulaşımını teşvik edici düzenlemelerin gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Tablo 66: ÖTV’siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı (MTON) (TL)

Yıllar	Kamu Sektörüne Verilen Yakıt		Özel Sektöre Verilen Yakıt	
	MTON	TL	MTON	TL
2004	125.216	98.800.000	115.584	91.200.000
2005	95.183	93.692.039	166.940	152.961.877
2006	92.988	91.318.520	190.457	171.510.235
2007	97.448	97.789.012	204.174	183.220.975
2008	99.576	109.589.903	206.706	199.050.771
2009	96.184	114.812.091	214.464	227.661.882
2010	93.518	136.704.770	227.233	289.624.908
2011	65.533	100.640.937	279.868	383.668.242
2012	35.423	57.935.038	329.311	496.849.562
2013	35.732	67.391.960	317.874	545.145.710
2014	36.689	69.224.262	302.172	522.832.355
2015	54.046	101.983.628	308.792	520.498.998
2016	40.975	80.260.419	338.928	603.059.562
2017	44.339	94.160.598	338.572	651.271.139
2018	48.349	89.013.931	334.757	560.547.837

Kaynak: (İMEAK DTO, 2019: 75)

Bu kapsamda 01.01.2004 itibariyle uygulanmaya başlanan yakıtta ÖTV indirimi uygulamasıyla deniz yolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesini ve teşvik edilmesini sağlamıştır. 2018 yılında; yolcu gemileri ve feribotlar % 43, balıkçı gemileri % 24, römorkörler ve hizmet gemileri % 14, dökme ve kuru yük gemileri % 9, tankerler % 8, ticari yatlar % 2 oranında teşvikten yararlanmışlardır (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).

3.3.2.5. Deniz Kazaları ve Güvenlik Politikası

Deniz kazalarının nedenleri içerisinde ilk sırada büyük bir oran ile insan unsuru gelmektedir. Bunun dışında hava koşulları, trafik yoğunluğu, denetim yetersizliği, hukuksal yetersizlikler ve teknik arızalar deniz yolu trafik kazalarının sebepleri arasında yer almaktadır. 1930’lu yıllarda deniz yolu kazalarının oluşumunda insan faktörü % 30 dolaylarında etkili olurken günümüzde deniz yolu ulaştırması kazalarının % 80’i insan unsurundan kaynaklı yaşanmaktadır. Hatta bu oranın dolaylı yollardan % 90’lara kadar ulaşması söz konusudur. İnsan hatasının denizcilik endüstrisine bir yıllık maliyeti 541 milyon dolardır (Asyalı ve Kızıkan, 2012: 30). Dünya’da meydana gelen önemli deniz yolu trafik kazalarının birçoğu insan unsurunda kaynaklı yaşanmıştır. 1912 yılında İngiltere-New York seferinde Titanic Gemisi bir dizi ihmalin kurbanı olarak 1.513 kişinin donarak ve boğularak

ölmesi yol açması; 1956 yılında radar sisteminin hatalı kullanımı ve yeterli filika bulundurulmamasından kaynaklı Andrea Doria gemi kazasının yaşanması; 1963 yılında yeterli yangın uyarı sistemlerinin bulunmamasından kaynaklı Lakonia gemisinin yanarak 128 kişinin ölümüne yol açması; 2007 yılında “Urfalı Cemal” isimli yolcu gemisi ile “Adil Kaptan” isimli kum kosterinin sis sebebiyle çarpışması sonucunda 1 kişinin ölmesi 42 kişinin yaralanması vb. olaylar deniz yolu trafik kazalarında insan faktörünün ne kadar yüksek bir etkiye sahip olduğu göstermektedir (www.airnewstimes.com, E.t.: 15.01.2020).

Türkiye’de 2004-2008 yılları arasında yapılan araştırmalar; deniz yolu trafik kazalarının % 81’inin İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi bölgesinde olduğu, kaza sebeplerinin ise trafik yoğunluğu, hava koşulları ve insan üçlüsünde kaynaklı olduğu, kazaya karışan gemilerin % 60’ının 5.000 GRT’nin altında olduğu yani küçük hacimlere sahip gemilerin trafik kazasına karıştığı görülmektedir. Bu nedenle kılavuz kaptan kullanılarak demirleme manevralarının yapılması trafik kazalarının önüne geçecektir. Küçük gemilerin limanları daha sık kullanarak trafik yaratması küçük gemilerin daha çok trafik kazasına karışması sonucunu doğurmaktadır. Özellikle küçük gemilerde çalışan gemi adamlarının daha fazla yorulması kaza riskini arttırmaktadır. Gemi yaşı deniz kazalarının bir diğer sebebidir. Yapılan araştırmalara göre, 20 yaş ve üzeri gemilerin kazalara karışma oranının % 82,6 olduğunun tespit edilmiştir. Bunun nedeni ise deniz adamlarının dinlenme alanlarının yeteri kadar modern olmaması, bakım ve onarım koşullarının zor olması ileri sürülmektedir. Ayrıca kolay bayraklı (elverişli bayraklı) gemilerin kazalara karışma orası % 67 gibi yüksek bir orana sahiptir. Deniz kazaları, yaz mevsiminde diğer mevsimlere göre daha düşük gerçekleşmektedir. Paris Mao tarafından hazırlanan raporlara göre; ülke risk derecesi ile kaza nedenleri arasında istatistiksel olarak ilişki bulunmamaktadır (Asyalı ve Kızıkan, 2012: 39).

Deniz yolu trafik kazalarının yaşanmaması için teknik, hukuki ve yönetsel birçok sistem geliştirilmesine rağmen insan faktöründen kaynaklı deniz yolu trafik kazası yaşanabilmektedir. Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından deniz yolu trafik kazalarını düşürmeyi öngören sürdürülebilir bir deniz yolu ulaşımı için e-seyir konsepti geliştirilmiştir. Bu vb. sistemlerin yapılması ve geliştirilmesi deniz yolu ulaştırma sektörünün dijitalleşen dünya sistemine ayak uydurması ve deniz yolu güvenliğinin sağlanmasında önemli bir dönüm noktası olacaktır (Pense, 2018: 11).

Deniz yolu trafik kazalarının sebeplerinin iyi analiz edilmesi, elde edilen veriler ışığında gerekli tedbirlerin alınması gerekmektedir. Bu nedenle deniz kazalarının araştırılması, incelenmesi ve raporlanmasını sağlayacak hukuksal zeminin oluşturulması, bu süreçte yer alacak yeterli personelin bulunması, gelecekte meydana gelmesi muhtemel deniz kazalarının önüne geçilmesini sağlayacaktır. Bu bağlamda Türkiye’de, Denizlerde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) 1974’ün bünyesinde bulunan Kaza İnceleme Kodu’na dayalı olarak hazırlanan 2014 tarihli Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği deniz kazalarının araştırılması ve incelenmesinde önemli bir yere sahiptir. Ancak yönetmeliğin kaza inceleme kodlarına sıkı sıkıya bağlı kalınarak hazırlandığı, uluslararası standartlara uygun olması için asgari kurallar ile sınırlandırıldığı ve iç hukuk doğrultusunda genişletilmediği, hata ve eksiklikler barındırdığı görülmektedir (Demir, 2016: 900).

Hava yolu ve demir yolu ulaştırmasından sonra en güvenilir ulaştırma türü deniz yolu ulaştırmasıdır. Deniz yolu ulaştırması malların tüketim merkezlerine güvenli ve ucuz bir şekilde ulaştırılmasının sağlaması açısından dünya ticaretinin olmazsa olmaz zinciri ulaştırma halkasının büyük bir kısmını oluşturmaktadır. Bu nedenle deniz olay ve kazaları can ve mal kaybının yaşanmasının yanında yol açtığı deniz kirliliği sebebiyle ulaştırma politikalarının konusu olmaktadır.

Deniz kazalarının nedenleri ve sonuçlarını araştırıp incelemek amacıyla 31.12.2005 tarih ve 26040 Resmi Gazete Sayılı “Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmelik yürürlüğe konularak yönetmeliğin gereğini yerine getirmek üzere Deniz Kazalar İnceleme Komisyonu (DEKİK) kurulmuştur. DEKİK adli olmayan bir araştırma ve inceleme yaparak deniz kazalarının oluşumunu ve sonuçlarını ortaya koyarak deniz kazalarının önlenmesinde gerekli bilgi ve veri altyapısını oluşturmakta böylelikle ilgili kurum ve kuruluşların kazaların önlenmesine yönelik yapmış olduğu çalışmalara katkı sağlamaktadır. Ancak 26.9.2011 tarih ve 655 sayılı “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname sonucunda 6 Mayıs 2013 tarih ve 28639 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren “Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu Yönetmeliği” ile DEKİK’in yerini Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu (KAİK) almıştır (www.denizhaber.com, 12.12.2019). KAİK’in kurulması deniz kazalarının sebeplerinin aydınlatılıp gerekli tedbirlerin alınması yönünden önem arz etmektedir.

Ancak KAİK'in UDHB bünyesinde kurulması söz konusu kurulun siyasi baskılara maruz kalmasına sebebiyet verebileceği düşünülmektedir. Bu nedenle KAİK'in bağımsız bir kurum olarak tesis edilmesi KAİK'in daha etkin ve verimli çalışmasını sağlayacağı öngörülmektedir.

Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliğinde deniz kazası;

“Bir geminin operasyon ve faaliyetleriyle bağlantılı olarak gerçekleşen ve bir kişinin ölümü veya yaralanması, bir kişinin gemi üzerindeyken kaybolması, geminin batması, kaybolması, kayıp sayılması veya terk edilmesi, geminin maddi hasara uğraması, geminin manevradan aciz duruma düşmesi, geminin karaya oturması, geminin kıyı veya açık deniz yapısına veya başka bir gemiye çatması veya başka bir gemiyle çatışması, gemi veya gemilerin uğradıkları hasardan kaynaklanan ciddi çevre kirliliği oluşması veya ciddi çevre kirliliği ihtimalinin ortaya çıkması ile sonuçlanan bir olay veya olaylar silsilesi”

olarak değerlendirilirken deniz olayı ise;

“Bir geminin operasyon ve faaliyetleriyle bağlantılı olarak gerçekleşen ve geminin, gemi üzerindeki insanların veya diğer kişilerin emniyetini veya çevreyi tehlike altına sokan veya düzeltilmemesi halinde tehlikeye sokabilecek olan ve deniz kazası dışında kalan olay veya olaylar silsilesi”

olarak tanımlanmıştır (Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği, 2014: Madde 4).

Deniz olayları, deniz kazalarının dışında tutulmuştur. Deniz olayları deniz kazalarının yaşanmasına sebebiyet verecek durumları kapsamaktadır. Deniz olaylarının engellenmemesi veya emniyet önlemlerinin alınmaması durumunda deniz kazası ve sonucu can veya mal kaybı olma olasılığı yüksektir. Türkiye’de 2003 yılında 115 deniz kazası olurken 2017 yılında 117, 2018 yılında ise 83 deniz kazası yaşanmıştır. 2003-2018 yılları arasında deniz yolu kaza sayısı yıllar itibarıyla düzensiz bir değişim göstermiştir. 2003-2018 yılları arasında en dikkat çekici yıl ise kazalar ile can ve mal kayıplarının yüksek olduğu 2016 yılı olmuştur. 2016 yılında deniz kazaları sonucunda 205 ölüm ve 1.796 yaralanma gerçekleşmiştir.

2003-2018 yılları arasında deniz kazaları incelendiğinde; 2006, 2008, 2009 ve 2015 yılları dışında diğer yıllarda gerçekleşen deniz kazalarında kazaya karışan gemilerin çoğunluğu Türk bayraklı gemiler olduğu görülmüştür. KAİK tarafından hazırlanan raporlarda Deniz ve İşsular Düzenleme Genel Müdürlüğünün gerekli denizcilik izinleri vermesi öncesinde deniz şirketleri ve gemilerinin gerekli uygunluğa sahip olup olmadığının denetlenmesi yönünde tavsiyeler bulunması düzenleme ve denetleme birimlerinin gerekli işlevlerini tam olarak

gerçekleştiremediğini bunun sonucunda da deniz kazalarının ortaya çıktığını göstermektedir. Bununla birlikte KAİK hazırlamış olduğu raporlarda Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğüne deniz trafiğinin kontrol ve takip edilmesine yönelik asgari koşullar ile ilgili düzenlemeler yapılmasını tavsiye etmektedir. Denizlerimiz üzerinde yabancı ve Türk bayraklı birçok özel şirkete ait geminin bulunması gemilerin denetlenmesini zorunlu kılmaktadır. Denetimlerin artırılması ve sert cezai uygulamaların istisnasız uygulanması deniz kazalarının en aza indirilmesini sağlayacaktır. Özellikle deniz kazalarının araştırılıp incelenmesi sonucunda hazırlanan raporların dikkate alınması denizcilik sektörü ile ilgili sivil toplum kuruluşları, üniversiteler ve şirketler ile görüşülerek kaza sebeplerinin ortadan kaldırılmasının önemi gün geçtikçe artmaktadır.

Tablo 67: *Deniz Kaza ve Olayları ile Sonuçları*

	Kaza Sayısı	Deniz Araç Sayısı	Ölü	Yaralı
2003	115	130	15	14
2004	144	166	22	4
2005	147	176	24	--
2006	116	137	8	--
2007	117	146	18	3
2008	206	257	10	8
2009	147	185	18	4
2010	194	232	22	49
2011	132	161	11	28
2012	135	158	92	10
2013	118	140	27	47
2014	96	107	75	42
2015	68	76	13	37
2016	237	268	205	1.796
2017	117	127	15	28
2018	83	93	14	25

Kaynak: (www.tuik.gov.tr, E.t.: 04.04.2020)

3.4. HAVA YOLU ULAŞTIRMA POLİTİKASI

Bu bölümümüzde hava yolu ulaştırma ile ilgili AK Partinin politikaları ve bu politikalarına yönelik gerçekleştirmiş olduğu icraatleri değerlendirilecektir.

3.4.1. Hava Yolu Ulaştırmasına Yönelik AK Partinin Vaatleri

3.4.1.1. 2002 Seçimleri ve Sonrası

3.4.1.1.1. 2002 Seçim Beyannamesi

Hava alanlarının standartlarının yükseltilmesi ve özel havacılık işletmelerinin kurulmasının desteklenmesi hedeflenmiştir. Bunun dışında beyannamede hava yolu ulaştırması ile ilgili bir hedef ve politikaya yer verilmemiştir.

3.4.1.1.2. 58. ve 59. Hükümet Programı

Her iki programda da hava yolu ulaştırmasına yer verilmemiştir. Ancak 59. Hükümet Programında hava yolu ulaştırmasının diğer ulaştırma türleri ile bir bütünlük ve denge içerisinde değerlendirileceği belirtilmiştir.

3.4.1.2. 2007 Seçimleri Sonrası

3.4.1.2.1. 2007 Seçim Beyannamesi

Hava yolu iç hatlar taşımacılığında liberalleşmenin sağlanarak hava yolu yolcu taşımacılığının arttırıldığı, “Her vatandaşımız uçağa binecek” sloganıyla yürütülen strateji ile uçak yolcuğunun ayrıcalıktan ihtiyaca dönüştürüldüğü, KÖİ ile bazı bölgelere hava alanı yapıldığı ayrıca mevcut havalimanlarının kapasite ve şartlarının iyileştirildiği belirtilmiş olup, çalışmaların bu yönde sürdürüleceğine vurgu yapılmıştır. Dış hatlar taşımacılığında da serbestleşmenin önünün açılması, hava yolu, demir yolu, deniz yolu ulaştırmalarının öncelikli olduğu dengeli bir ulaştırma altyapısının oluşturulması, hava yolu ile demir yolu ve kara yolunun entegre çalıştığı kombine taşımacılığın geliştirilmesi amaçlanmıştır.

3.4.1.2.2. 60. Hükümet Programı

2007 Seçim Beyannamesinde yer alan hava yolu ulaştırma hedef ve politikalar aynı şekilde hükümet programında da yer almıştır.

3.4.1.3. 2011 Seçimleri Sonrası

3.4.1.3.1. 2011 Seçim Beyannamesi

2023’e kadar tamamen yerli, bölgesel uçağın yapılması, hava alanına ulaşımın 1 saatten daha kısa olması, hava yolunun yolcu taşıma kapasitesinin ve yolcu taşımasının arttırılması, havaalanlarının ulaşım modları ile entegre edilmesi, İstanbul’da en az 60 milyon yolcu/yıl kapasiteli bir adet olmak üzere, 30 milyon yolcu/yıl kapasiteli 2, 15 milyon yolcu/yıl kapasiteli 3 havalimanı yapılması, Türk Sivil Hava taşımacılığı filo yapısının 200’ü bölgesel uçak olacak şekilde 750 uçaklık bir yapıya ulaştırılması, 2019’a kadar havaalanlarının master planlarının

hazırlanması, hava alanlarının standartlarının yüksek tutulması ve çevresel etkilerinin minimize edilmesi, Türkiye'nin bulunduğu bölgede oluşacak uçak filosunun bakım ve eğitimlerini karşılamak amacıyla 2 adet Uçak Bakım ve Eğitim Merkezi niteliğinde hava alanı yapılması, 2015'e kadar bütün havaalanları, "Engelsiz" ve "Yeşil Havalimanı" statüsüne kavuşturulması, 2015'e kadar alternatif turizmi geliştirmek amacıyla havaalanlarına uzak bölgelerde küçük havaalanları ve/veya heliport yapımı desteklenmesi, denizlere, göllere, su havzalarına inebilen hava ulaşım araçlarının yaygınlaştırılması, havacılığın sevdinilmesi sağlanması, amatör havacılığın desteklenmesi amaçlanmıştır.

3.4.1.3.2. 61. Hükümet Programı

Hava araçları ile parçaları ve motorlarının üretiminin teşvik edilmesi ve kapasitenin artırılması, İstanbul'da 3. Hava limanının inşa edilmesi, Diyarbakır'da askeri ve sivil havalimanlarının birbirinden ayrılması, hava yolu kullanımının yaygınlaştırılması, Ankara'nın hava yolu ulaştırmasında transfer merkezine dönüştürülmesi hedeflenmiştir.

3.4.1.3.3. 62. Hükümet Programı

Hava araçları parçaları ve motorlarının üretiminin teşvik edilmesi ve kapasitenin artırılması, hava araçlarının üretiminin desteklenmesi Havalimanları ile kent içi ulaşım sistemlerinin irtibatlandırılması politikası çerçevesinde, İstanbul 3. Havalimanı, Sabiha Gökçen, Antalya ve Esenboğa Havalimanlarının şehir içi raylı sistemlerle bağlantısının kurulması, hava alanlarının yıllık yolcu taşıma kapasitelerinin 400 milyona çıkarılması, 2017 yılında ilk uçuşlara başlanması planlanan 3. Havalimanı ile İstanbul'un uluslararası alanda merkez konumuna gelmesi ve 2021'de 150 Milyon yolcu taşıma kapasitesi ulaşarak dünyanın en büyük havalimanı olması, havalimanı yapım ve iyileştirme çalışmalarının sürdürülmesi, ülke nüfusunun tamamına yakınının 100 km mesafe seyahat ederek hava limanına ulaşabilmesinin sağlanması doğrultusunda hava limanı imalatının sürdürülmesi amaçlanmıştır.

3.4.1.5. 2015 Seçimleri Sonrası

3.4.1.5.1. 2015 Seçim Beyannamesi

İstanbul Yeni Havalimanının hayata geçirilmesi, Ordu-Giresun, Diyarbakır ve Hakkari havalimanlarının tamamlanması ve eksikliklerinin bitirilmesi, havacılığın yolcu ve yük taşımacılığında ibaret gören anlayışın terk edilerek havacılık ve uzay enstitüsünde milli imkanların harekete geçirilmesi doğrultusunda milli uçak imal edilmesi, hava yolu ulaştırmasında Türkiye'nin transit merkezi olması, her 100 km mesafede bir havalimanına ulaşacak şekilde "Hava Ulaşım Ağı" oluşturması amaçlanmıştır.

3.4.1.5.2. 64. ve 65. Hükümet Programı

Her iki hükümet programının öngördüğü ulaştırma hedef ve politikaları aynı olduğundan birlikte değerlendirilmişlerdir. Havacılık ve denizcilik sektörlerinde ülkemizi dünyanın en önemli transit merkezlerinden birine dönüştürmesi kapsamında İstanbul Yeni Havalimanının yapılması ve diğer havalimanlarının tamamlanması amaçlanmıştır.

3.4.1.6. 2018 Seçimleri

3.4.1.6.1. 2018 Seçim Beyannamesi

Türkiye'nin hava yolu ulaştırmasında transit merkezine dönüştürülmesi, yeni havalimanlarını tamamlayarak hava yolu ulaştırma kapasitesinin artırılması kapsamında; Rize-Artvin (2020'de), Yozgat (2021'de), Karaman (2021'de), Bayburt-Gümüşhane (2021'de), Çukurova (2019'da), Tokat (2020'de), Çeşme Alaçatı (2020'de), Batı Antalya (2022'de) ve İstanbul Yeni Havalimanının (2018'de) tamamlanması amaçlanmıştır.

3.4.2. Hava Yoluna Yönelik AK Partinin Ulaştırma Faaliyetleri

Zaman ve hızın önemli olduğu uzun mesafeli taşımalarda hava yolu ulaştırması diğer ulaştırma türlerine göre daha fazla avantaj sağlamaktadır. Bu sebeple küreselleşme ile birlikte hava yolu ulaştırmasının değeri her geçen gün artmaktadır. Ayrıca hava yolu ulaştırması en güvenilir ulaştırma türü olduğundan insanlar tarafından daha çok tercih edilir olmuştur. Hava yolu ulaştırması sağladığı konfor, güvenilirlik ve hız ile özellikle turizm sektörü başta olmak üzere diğer ekonomik sektörler tarafından ilgi görmektedir. Türkiye'de de hava yolu ulaştırması gün geçtikçe büyümekte yeni yatırımlara ve politikalara ihtiyaç duyulmaktadır.

AK Parti Türkiye'nin sosyal ve ekonomik ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir hava yolu ulaştırması için seçim beyannameleri ve hükümet programlarında hava yolu ulaştırmasına yönelik önemli vaatler, hedefler ve politikalar belirlemiş olup tüm bu söylemlerin genel erevesi şu şekildedir;

- Havalimanlarının diğerk ulaştırma türleri ile bağlantılarının sağlanması,
- Yeni havalimanlarının yapılması ve mevcut havalimanlarının kapasitelerinin ihtiyaç dahilinde arttırılması,
- 100 km mesafe içerisinde bir havalimanının bulunması ve havalimanlarına ulaşımın azami bir saat olması,
- Türk Sivil Hava taşımacılığı filo yapısının 200' bölgesel uçak olacak şekilde 750 uaklık bir yapıya ulaştırılması, filonun taşıma kapasitesinin arttırılması,
- 2015'e kadar bütün havalimanlarının "Engelsiz ve "Yeşil Havalimanı" statüsüne kavuşturulması, hava yolunun çevresel etkilerinin azaltılması
- 2 adet Uçak Bakım ve Eğitim Merkezi niteliğinde havalimanı yapılması,
- Turizm bölgelerine hava yolu ulaşımının yaygınlaştırılması,
- Havalimanlarının master planlarının hazırlanması,
- 2023'e kadar tamamen yerli, bölgesel uçağın yapılması,
- İstanbul'da en az 60 milyon yolcu/yıl kapasiteli bir adet olmak üzere, 30 milyon yolcu/yıl kapasiteli 2, 15 milyon yolcu/yıl kapasiteli 3 havalimanı yapılması,
- Havalimanlarının standartlarının yüksek tutulması ve çevresel etkilerinin minimize edilmesi,
- Ankara ve İstanbul'un hava ulaştırmasında transit merkezi olması,
- Havacılık sektörünün serbestleştirilmesi ve özelleştirilmesidir.

Bu ilkeler çerçevesinde AK Parti'nin faaliyetleri sürdürmekle birlikte AK Parti döneminde hava yolu ulaştırmasında önemli gelişmeler ve ilerlemeler kaydedildiği görülmektedir. 1980 ve sonrası dönemde Türkiye'nin hava yolu ulaştırma politikalarının liberal politikalar ve AB havacılık müktesebatı çerçevesinde şekillendiği ve bu kapsamda faaliyetlerin srdrldği görülmektedir. AB ulusal ilerleme raporlarında Türkiye'nin hava yolu ulaştırması alanında yol aldığı mesafe ve

yaşadığı sorunlar açıkça ortaya konulmuştur. AB ile Türkiye arasında havacılık anlamında ortak kuralların bulunduğu ancak Türkiye'nin tek havacılık pazarı konusunda kaydedebileceği ilerlemelerin müzakere sürecini hızlandırabileceği, bununla birlikte GKRY ile yaşanan iletişimsizlik havacılık emniyetini tehlikeye düşürdüğü, hava trafik yönetiminin geliştirilmesi gerektiği ve son olarak havacılık sektörünün büyümesine bağlı olarak ortaya çıkan personel yetersizliğinin giderilebilmesi için havacılık eğitim akademisinin kurulması öngörülmüştür (AB Komisyonu, 2019: 88).

3.4.2.1. Havacılık Sektörünün Hukuksal ve Kurumsal Altyapısı ile Özelleştirmeler

Türk havacılık sektörü UB'ye bağlı Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yönetilmektedir. DHMİ, havalimanları kurulması ve işletilmesi, havacılık emniyet ve güvenliğinin sağlanması, trafik kontrol hizmetleri ile havacılık sistemlerinin kurulması ve işletilmesinde rol alırken SHGM ise sivil havacılık sektörünün düzenlenmesinde rol almaktadır. Havacılık sektöründe düzenleyici, yönlendirici ve denetleyici yetkiler bu iki kurum üzerinde yoğunlaşmıştır. Hava yolu taşımacılık hizmetleri THY ile diğer özel şirketler tarafından sağlanırken yer hizmetleri ve hava alanı işletmeciliği ise DHMİ ile özel sektör tarafından yürütülmektedir.

3.4.2.1.1. SHGM ve Hava Yolu Taşımacılığının Serbestleştirilmesi

SHGM hukuksal altyapısı 1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile 2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü İle İlgili Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanuna dayanmaktadır. 2920 sayılı kanun ile Türkiye'nin ulusal çıkarları ve uluslararası ilişkileri doğrultusunda havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi; 5431 sayılı kanun ile SHGM'nin UDHB'ye bağlı özel bütçeli bir kurum olduğu belirtilerek statüsünün belirlenmesi amaçlanmıştır. Ayrıca SHGM uluslararası hava yolu taşımacılığında Türkiye'nin etkinliğini arttırmak amacıyla uluslararası kuruluşlara üye olmakta ve diğer ülkeler ile ikili antlaşmalar yapmaktadır. Uluslararası hava yolu taşımacılığının ilk tohumunun atıldığı 1945 tarihli Şikago Sözleşmesine taraf olmuş aynı zamanda Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) kurucu üyeleri arasında yer almaktadır. Bununla birlikte Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) ve Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatına

(EUROCONTROL) üye olarak uluslararası gelişmeleri takip etmek ve Türkiye'nin havacılık mevzuatını AB müktesebatına uygun olarak geliştirmek isteyen SHGM, Türk hava yolu taşımacılığının düzenlenmesi, denetlenmesi ve yönetilmesinde rol almaktadır. Bununla birlikte TCDD'nin aksine gelirleri giderlerini karşılayabilen bir KİT olması açısından SHGM diğer kitlelere örnek teşkil etmektedir (SHGM, 2019: 124).

SHGM'nin uluslararası faaliyetleri sonucunda 87 ülke ile çoklu anlaşmalara [AFCAC (Afrika Sivil Havacılık Konferansı: 48), Akdeniz (10), Balkan (9), D-8 (8), RSOO (Bölgesel Havacılık Emniyet Gözetim Teşkilatı: 4), TMAG (Türkiye-Orta Doğu Havacılık Grubu: 5), TRACECA (Avrupa-Kafkaslar-Asya Ulaşım Koridoru; 12) ülkeleri] taraf olunması ve ikili müzakere sayısının 64'e yükselmesi sonucunda; hava yolu taşımacılığında iç hatlarda 2003 yılında 2 merkezden 26 noktaya uçuş gerçekleştirilirken 2018 yılı sonu itibarıyla 7 merkezden 56 noktaya; dış hatlarda 2003 yılında 50 ülke ve 60 uçuş noktasına ulaşım varken 2018 yılında 124 ülke ve 318 uçuş noktasına erişim sağlanmıştır (TOBBSHM, 2019: 8).

SHGM'nin gerçekleştirmiş olduğu ikili müzakereler hava yolu taşımacılığının artışa geçmesinde etkili olmuştur. Özellikle 2005-2019 yılları arasında yapılan ikili müzakereler ile yurt dışı uçuşlarında % 428 artış sağlanmıştır. Hava yolu taşımacılığı dünya genelinde büyük çoğunlukla devlet tekeli ile kurulmuş ve yönetilmiştir. Devlet tekeli ile yönetilen hava yolu taşıma şirketleri zamanla özelleştirilerek kamusal kesimden arındırılmış ve rekabet ortamı yaratılmaya çalışılmıştır. Türkiye'de ise bu şekilde bir süreçten geçen Türk Hava Yolları (THY) hava yolu taşımacılığında faaliyet göstermektedir. 1933'lü yıllarda Milli Savunma Bakanlığı bünyesinde hava yolu yolcu taşımacılığı hizmeti veren THY'nin, 1980'li yıllarda gelişen neoliberal politikaların etkisiyle özelleştirilmesine yönelik adımlar atılmaya başlanılmıştır. 1980-2000 yılları arasında THY'nin özelleştirilmesine yönelik girişimlerde bulunulmuş olsa da THY'nin özelleştirilmesi somut adımlar AK Parti döneminde atılmıştır. 2004 ve 2006 yıllarında THY hisselerinin bir bölümünün halka arz edilmesiyle THY yarı kamusal yarı özel bir niteliğe kavuşmuştur.

THY'nin % 51 hissesi 2006 yılında kamuoyuna arz edilmiş, devlete kalan % 49 kısım ilerleyen dönemde 2017 yılında Varlık Fonuna devredilmiştir (t24.com.tr, E.t.: 12.12.2019). Özelleştirme süreci sonrasında 2002 yılı öncesinde zarar eden

THY'nin 2002-2006 yıllar arasında azda olsa kar etmeye başladığı 2006 yılı ve sonrasına kar marjının gözle görülür biçimde hızlı bir şekilde yükseldiği görülmektedir.

Tablo 68: Hava Yolu Ulaştırmasında Yapılan İkili Müzakereler

	Hava Ulaştırma Anlaşması Bulunan Ülke (Adet)	İkili Müzakere (Adet)
2003	81	7
2004	81	11
2005	84	11
2006	86	7
2007	88	13
2008	90	16
2009	107	58
2010	111	29
2011	122	51
2012	143	43
2013	157	73
2014	163	54
2015	165	62
2016	168	32
2017	169	36

Kaynak: (UDHB, 2018: 50)

2017 yılı itibariyle hava yolu taşımacılığında faaliyet gösteren şirket sayısı: THY A.O., Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş., Güneş Ekspres Havacılık A.Ş., Onur Air Taşımacılık A.Ş., Atlasjet Havacılık A.Ş., Turistik Hava Taşımacılık A.Ş., Hürkuş Hava yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş., Tailwind Havayolları A.Ş., Borajet Havacılık Taşımacılık Uçak Bakım Onarım ve Ticaret A.Ş., İHY İzmir Havayolları A.Ş., MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş., ULS Hava Yolları Kargo Taşımacılık A.Ş., ACT Hava Yolları A.Ş. olmak üzere 13'tür (UDHB, 2018: 46). Bu şirketlerden Atlasjet AŞ'nin de iflas etmesini gündemdedir. Atlasjet filo bakımından Türkiye'nin 5. büyük hava yolu şirketi konumundadır. Türk hava yolu ulaşımında özellikle THY'nin ağırlığını koruması diğer şirketlerin pazara girmesini zorlaması dolayısıyla eşit rekabet ortamından bahsedebilmek pek mümkün görünmemektedir. Ayrıca personel ve yakıt maliyetlerinin yüksek olması pek çok şirketin varlığını sürdürebilmesinin önünde yatan engellerin başında gelmektedir. Her ne kadar hükümet tarafından yakıt ve diğer giderlerde vergi indirimi veya teşvikler uygulansa da bunlar hava yolu şirketleri için yeterli olmamaktadır.

2003 yılında tarifeli uçuş yapan hava yolu işletme sayısı 2003 yılında 13 iken bu sayısının 2007 yılında 20'ye ulaştığı 2008 krizi sonrasında hava yolu şirketlerinin zarar görmesiyle birlikte 2017 yılında ise tekrardan bu sayının 13'e düşmesinden bazı özel hava yolu şirketlerinin varlığını sürdüremediği anlaşılmaktadır. Hava yolu

şirketlerine yapılacak teşvikler ve vergi indirimlerinin arttırılması şirketlerin iflas etmesinin altında yatan sebeplerin hukuksal, yapısal dar boğazların kaldırılması hava yolu taşımacılığının uygun fiyatlar ile sürdürülmesinde önemini korumaktadır.

Tablo 69: Hava Yolu Taşıma İşletmeleri (Adet)

	Hava Yolu	Hava Taksi	Genel Havacılık	Balon	Zirai Mücadele	Toplam
2003	13	52	32	7	49	153
2004	15	50	35	8	51	159
2005	16	52	36	8	43	155
2006	20	57	32	8	42	159
2007	20	59	30	10	42	161
2008	17	66	31	10	40	164
2009	17	61	29	12	39	158
2010	16	61	38	16	39	170
2011	15	60	41	16	39	171
2012	15	55	44	17	39	170
2013	15	55	53	22	39	184
2014	13	50	65	25	39	192
2015	13	49	72	25	39	198
2016	13	45	72	26	39	195
2017	13	43	78	26	39	199

Kaynak: (UDHB, 2018: 46)

Tablo 70: İşletme Türlerine Göre Hava Araçları (Adet)

	Hava Yolu İşletmesi	Hava Taksi İşletmesi	Genel Havacılık İşletmesi	Balon İşletmesi	Zirai Mücadele İşletmesi	Toplam
2003	162	131	162	34	137	626
2004	202	129	173	36	130	670
2005	240	157	181	36	123	737
2006	259	192	189	43	127	810
2007	250	243	192	44	78	807
2008	270	245	196	57	63	831
2009	297	251	213	67	60	888
2010	349	253	226	97	59	984
2011	346	259	241	108	69	1.023
2012	370	267	243	167	60	1.107
2013	385	214	283	203	58	1.143
2014	422	212	322	213	62	1.231
2015	489	219	336	241	62	1.347
2016	540	231	347	237	62	1.417
2017	517	208	377	239	62	1.403

Kaynak: (UDHB, 2018: 47)

Hava yolu taşımacılığının serbestleştirilmesi ile birlikte havacılık sektöründe istihdam, uçak sayısı, hava trafiği, yolcu ve yük taşımacılığı artmıştır. Ayrıca rekabet ortamının yarattığı düşük fiyat hava yolu ulaştırmasını yolcular tarafından daha çok tercih edilebilir kılmıştır. Devlet deregülasyonlarının ABD’de olduğu gibi Türkiye’de de hava yolu taşımacılığının önünü açmıştır (Uzun, 2019). 2003 yılında

hava yolu işletmesine ait araç sayısı 162 iken bu sayı % 217 artış göstererek 2018 yılında 515'e ulaşmıştır.

Yolcu ve kargo uçak sayısı bakımından ilk sırada THY A.Ş. gelmektedir. Yolcu uçağı bakımından onu sırasıyla Pegasus, Güneş, Onur, Atlasjet ve diğerleri takip etmektedir. Araç parkı açısından THY diğer hava yolu şirketlerine göre çok üstün konumdadır. THY, Türkiye'nin uçak filosunun % 59'unu oluşturması hava yolu taşımacılığında THY'ye büyük avantaj sağlayarak pazar hakimiyetini güçlendirmektedir.

Tablo 71: 2018 Yılı Hava Yolu Şirketleri Yolcu ve Kargo Uçak Sayıları

Hava yolu Şirketleri	Yolcu	Kargo	Toplam
THY A.O.	294	15	309
Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.	81	-	81
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	46	-	46
Onur Air Taşımacılık A.Ş.	27	-	27
Atlasjet Havacılık A.Ş.	16	-	16
Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	10	-	10
Hürkuş Hava yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.	7	-	7
Tailwind Havayolları A.Ş.	5	-	5
Borajet Havacılık Taşımacılık Uçak Bakım Onarım ve Ticaret A.Ş.	-	-	-
İHY İzmir Havayolları A.Ş.	-	-	-
MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş.	-	6	6
ULS Hava Yolları Kargo Taşımacılık A.Ş.	-	3	3
ACT Hava Yolları A.Ş.	-	5	5

Kaynak: (SHGM, 2019: 36)

2018 yılı yurt içi yolcu pazarında Türk Hava Yolları % 59, Pegasus % 31, Sun Express % 5, Onur Air % 3 ve Atlas Global % 1 oranında pay almışlardır. 2018 yılı dış hat yolcu pazarından Türk Hava Yolları % 62, Pegasus % 17, Sun Express % 8, Atlas Global % 5, Onur Air % 3 ve Corendon % 2, Freebird (Hürkuş) ve Tailwind % 1 oranında pay almışlardır. Dış hatlarda hava taşımacılığının % 70 Türk şirketler % 30 yabancı şirketler gerçekleştirmiştir (DHMI, 2019). İç ve dış hatlar taşımacılığında THY lider durumdadır. Hava yolu taşımacılığında her ne kadar THY tekel olma gücüne yakın olsa da diğer hava yolu şirketlerinin faaliyetleri THY'nin tekel gücünün kırılmasından sektörün canlanması ve istihdamın artmasına kadar hava yolu taşımacılığının birçok açıdan gelişmesine olanak sağlamıştır.

Hava yolu taşımacılığının serbestleştirilmesiyle rekabet ortamının oluşturulması fiyatların düşmesi ve hava yolu ulaştırmasının daha çok tercih edilmesi ile SHGM'nin uluslararası alanda sürdürdüğü ikili ve bölgesel antlaşmalar ve DHMI'nin atıl havalimanlarını etkinleştirmesi ve yine havalimanı yatırımları

sayesinde hava yolu ulaştırması büyük gelişme kaydetmiştir. Buna karşılık özel hava yolu şirketlerinin önceliklerinin kar etmek olduğu düşünöldüğünde yolcu potansiyeli az olan havaalanlarına sefer düzenlememeleri hava yolu ulaştırmasının gelişimini olumsuz etkilemektedir. Yolcu potansiyeli düşük havalimanlarının hem şirketler tarafından hem de yolcular tarafından tercih edilebilir olmasını sağlayacak gerekli tedbirlerin alınması hava yolu taşımacılığının bölgesel geleceğini belirleyecektir.

Tablo 72: Hava Yolu Sektörü Ciroosu ve İstihdamı

	Hava Yolu Sektörü Ciroosu (Milyar TL)	Hava Yolu Sektörü İstihdamı (Kişi)
2003	3,06	65.000
2004	-	-
2005	-	-
2006	-	-
2007	-	-
2008	-	-
2009	-	-
2010	22,89	133.407
2011	32,47	151.694
2012	38,01	167.161
2013	50,67	180.570
2014	61,85	187.459
2015	70,24	191.716
2016	91,63	191.709
2017	22,89	196.041

Kaynak: (UDHB, 2018: 51)

3.4.2.1.2. DHMİ ve Havalimanlarının Özelleştirilmesi

Türkiye’de bulunan havalimanlarının büyük çoğunluğu DHMİ tarafından işletilmekle beraber az sayıda havalimanı özel sektör tarafından işletilmektedir. AK Parti tarafından havalimanı yapımında kamu Özel İşbirliği (KÖİ) modellerinden Yap İşlet (Yİ), Yap İşlet Devret (YİD), Yap Kirala Devret (YKD), İşletme Hakkı Devri (İHD) modelleri tercih edilmektedir. Böylelikle ulaştırma yatırımlarının özel sektörün gücüyle gerçekleştirilerek kamu kaynaklarının başka alanlara kaydırılması, daha etkin ve verimli kullanılması amaçlanmıştır. KÖİ modeli uygulanan havaalanları özel sektör tarafından yapılmakta ve işletilmekte belirli süre sonra devir işlemleri sağlanarak DHMİ tarafından işletilmektedir.

1893-2017 yılları arasında 18 hava yolu projesinin yapılması ve işletilmesinde KÖİ modeli tercih edilmiştir. Söz konusu projelerin 14’ü 2003-2018 yılları arasında yapılmıştır. 14 havalimanı ve terminal projesinden 8’i İHD, 6’sı YİD modeli uygulanmıştır. Bu kapsamda 2018 yılı itibariyle İstanbul, Zafer, Zonguldak Çaycuma ve Antalya Gazipaşa, Aydın Çıldır, Selçuk Efes DHMİ denetimli özel

şirket, İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı, Savunma Sanayi Müsteşarlığı denetiminde özel şirket tarafından, Eskişehir Havalimanı, Eskişehir Teknik Üniversitesi tarafından işletilmektedir (DHMİ, 2019). Bununla birlikte 6 havalimanı terminali özel işletmecilerin yetki ve sorumluluğunda bulunmaktadır. Bu havalimanları Gazipaşa, Caycuma, İstanbul Havalimanı, Aydın Çıldır, Sabiha Gökçen Havalimanı ve Hezarfen Havalimanıdır. Ayrıca Türk Hava Kurumu'nun (THK) mülkiyet ve işletiminde bulunan Etimesgut Havalimanı, Selçuk Havalimanı, İnönü Havalimanı, Karain Havalimanı olmak üzere 4 havalimanı daha bulunmaktadır.

Tablo 73: 2018 İtibariyle Havalimanı Sayısı

Havalimanı Çeşitleri	Miktar (Adet)
Yalnız Sivil	37
Sivil Asker	19
Toplam	56
DHMİ Tarafından İşletilen	47
Diğer İşletmeciler	8
Müsaadeli Kullanılan	1

Kaynak: (UDHB, 2018: 53)

Havalimanlarının terminal ve yer hizmetlerinin bir kısmının kamusal gücün elinden alınarak özel sektörüne devredilmesi devletin ekonomik olarak rahat etmesine ve özel sektörün teknolojik imkânlarından yararlanılmasına olanak sağlamıştır.

Havalimanlarının özelleştirilmesi havalimanlarının gelişmesini ve kar etmesini tetiklemiştir. Sabiha Gökçen Havalimanının Türkiye'nin önemli havalimanları arasında yer almasında KÖİ modelinin rolü yüksektir (Güner, 2018). Buna ek olarak Antalya Havalimanı Avrupa hava trafiğine katkı sağlayan ikinci havalimanı konumuna yükselmesi KÖİ modelinin etkinliğini ve verimliliğini ortaya koymaktadır (web.shgm.gov.tr, E.t.: 28.03.2020). Özel sektörün işletmeye aldığı havalimanlarını genel olarak hava trafiğinin yoğun olduğu ve karı yüksek havalimanlarıdır. Ülkemizde birçok havalimanının yolcu trafiği düşük olduğundan özel kesim tarafından tercih edilebilecek havalimanı sayısı çok az olmaktadır. Havalimanlarında KÖİ modelinin yaygınlaştırılabilmesi için Ordu-Giresun, Rize-Artvin, Gümüşhane-Bayburt Havalimanı, Zafer Havalimanı (Uşak, Afyon ve Kütahya) vb. havalimanı projelerinin yapılması, her ile havalimanı vb. uygulamaların terk edilmesi gerekmektedir.

KÖİ modeli her ne kadar yararlı bir model olsa da karar vericilerin bu modelden yararlanırken şartları iyi analiz ederek süreci yürütmesi KÖİ modelinin istenilen sonucu vermesinde kilit rol oynamaktadır. KÖİ ile tesis edilen Zafer Havalimanı ve Zonguldak Caycuma havalimanlarının yeterli yolcusunun olmaması sebebiyle yapılan garanti ödemeleri KÖİ modeli ile sağlanmak istenilen ekonomik kazancın yerine yeni yüklerin ortaya çıkmasına yol açmaktadır.

3.4.2.1.3. Türk Sivil Havacılık Akademisinin Kurulması ve Havacılık Eğitimleri

Avrupa Birliği finansal desteği ile SHGM çatısı altında, ulusal ve uluslararası düzeyde eğitimler düzenlemek, havacılık emniyet ve güvenliğini arttırmak amacıyla 2018 yılında Türk Sivil Havacılık Akademisi (TSHA) kurulmuştur. TSHA'nın ICAO ile işbirliği içerisinde Türkiye başta olmak üzere Kafkasya, Orta Doğu ve Asya ülkelerine yönelik düzenlediği eğitimler ile havacılık sektörünün gün geçtikçe artan eğitilmiş ve donanımlı insan kaynağı ihtiyacının karşılanması amaçlanmıştır (www.tcaa.com.tr, E.t.: 12.12.2019).

TSHA dışında farklı özel kurumlar tarafından da havacılık eğitimleri düzenlenmektedir. Havacılık alanında eğitim kurumlarının artmasıyla birlikte Türkiye ulusal ve uluslararası havacılığının insan kaynaklarının yetiştirilmesinde tercih edilen havacılık eğitim merkezi olmuştur (TOBB Sivil Havacılık Meclisi, 2019: 61). 1992 yılından itibaren Hezarfen Havacılık Ticaret tarafından işletilen Hezarfen Havalimanı, Türk Hava Kurumu'nun (THK) yönetiminde bulunan Selçuk Havalimanı, 2007 yılında ruhsatlandırılan Eskişehir Üniversitesinin sorumluluğunda bulunan Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı ve THY Havacılık Akademisine 2011 yılında ihale ile devredilen Aydın Çıldır Havalimanında teknik personel, pilot, hava kontrolörü yetiştirilmekte ve paraşüt, yamaç paraşütü, model uçak, planör yelken kanat eğitimleri verilmektedir (www.platinonline.com, E.t.: 12.12.2019). 2007 yılında Hasan Polatkan Havalimanı'nın Eskişehir Üniversitesine ve 2011 yılında Çıldır Havalimanının THY Havacılık Akademisine devredilmesi Türkiye'nin hızla gelişen hava yolu ulaştırmasının ihtiyaç duyduğu insan kaynaklarının karşılanması amaçlanmıştır. AK Parti'nin 2011 Seçim Beyannamesinde yer alan vaatleri arasında 2 eğitim havalimanı yapılması yer almaktadır. Ancak 2011 yılından sonra herhangi bir eğitim havalimanı tesis edilmemiştir. Özel eğitim kurumları mevcut

havalimanları üzerinde gerekli eğitimlerini düzenleyebilmektedir. 26 havalimanı üzerinde özel eğitim kurumları tarafından uçuşlar düzenlenebilmektedir.

3.4.2.2. Hava Yolu Yük ve Yolcu Taşımacılığı

Özellikle uzun mesafelerde sağladığı az maliyet, yüksek güvenlik, konfor ve hız ile yolcular tarafından hava yolu ulaştırması dünya genelinde tercih edilen taşıma türü olmaya devam etmektedir. Türkiye’de de hava yolu ulaştırmasına olan talep ve ilginin her geçen gün artmasıyla birlikte Türkiye’de 2003-2017 yılına kadar iç hat, dış hat ve transit uçak trafiğinde sürekli bir artış olduğu görülmektedir. Hatta havacılık sektörünün 2003-2015 döneminde küresel çapta büyüme ortalaması % 5 civarında iken, Türkiye’de % 15’lik büyüme kaydetmiştir (Kaya, 2016: 15).

Dünya genelinde küresel kriz sebebiyle tarifeli uçuşlar 2007-2009 döneminde azalsa da 2010’dan itibaren tekrardan yükselişe geçmiştir. Dünya yolcu taşımacılığı 2003 yılında 1.63 milyar, 2018 yılında 4,3 milyar yolcu taşımıştır (SHGM, 2019: 23). Türkiye’de ise 2003 yılında 34,45 milyon, 2009 yılında 42,3 milyon ve 2018 yılında ise 210,49 milyon yolcu taşınmıştır (Ek-1). 2003-2018 yılları arasında iç hat, dış hat ve transit hava yolu yolcu taşımacılığında yüksek bir sıçrayış yaşanmıştır. Hava yolu yolcu taşımacılığı toplam yolcu taşımacılığı içerisinde önemli bir paya sahip olmuştur. 2003 yılında hava yolu ulaştırmasının toplam yolcu taşımacılığı içerisindeki payı % 2,2 iken bu değer 2017 yılı sonu itibariyle % 9,6 oranına yükselmiştir. AK Partinin 2023 yılında hava yolu ulaştırmasının toplam taşımacılık içerisindeki payının % 10 olması hedefi göz önünde bulundurulduğunda AK Partinin 2003-2017 yılları arasında göstermiş olduğu performans ile bu hedefine ulaşacağı aşîkârdır. Ancak hava yolu yolcu taşımacılığında yaşanan ve sevindirici olan artışın kontrollü şekilde sağlanması hava yolu ulaştırmasının da kara yolu ulaştırması gibi sıkıntılı ve sancılı bir taşıma türüne dönüşmemesinde önemini korumaktadır.

AK Parti tarafından İstanbul ve Ankara’nın transit hava yolu taşımacılığının merkezi olması hedeflenmiştir. Hava yolu transit yolcu taşımacılığının 2003-2017 yılları arasında değişimini incelediğimizde düzensiz bir profil çizdiği görülmektedir. Ancak Türkiye’nin transit hava yolu yolcu taşımacılığı 2005 yılında 550 bin iken bu değer 2017 yılında 530 bine düşmüştür. Bu miktarın yeni yapılan İstanbul Havalimanı ile artacağı düşünülmektedir (Ek-6).

Türkiye, dünya hava yolculuk hacminin 2009 yılında % 3,4'ünü, 2018 yılında % 4,8'ini uçaklarında taşımıştır. Hava yolu yolcu trafiği açısından Dünya ve Avrupa sıralamasında sırasıyla 2003 yılında 18. ve 7. sırada yer alan Türkiye 2018 yılında 9. ve 5. sıraya yükselmiştir. İlk sekizde yer alan ülkeler ise sırasıyla ABD, Çin, Hindistan, İngiltere, Japonya, Almanya, İspanya ve Fransa'dır (DHMI, 2019). 2003-2018 yılları arasında uçak trafiği sürekli artış göstermiştir. 2003 yılında uçak trafiği 529.205 iken 2018 yılında 2.017.220'ye ulaşmıştır. Yeni yapılan hava alanları ve hava yolunun serbestleştirilmesi, ayrıca uçak filosunun kapasitesinin arttırılması ile birlikte iç hat uçak trafiği artış göstermiştir (DHMI, 2019).

Tablo 74: Türkiye'nin Uçak Trafiği (Adet)

	İç Hat	Dış Hat	Transit	Toplam
2003	156.582	218.405	154.218	529.205
2004	196.207	253.286	191.056	640.549
2005	265.113	286.867	206.003	757.983
2006	341.262	286.139	224.774	852.175
2007	365.177	323.291	247.099	935.567
2008	385.764	356.001	269.172	1.010.937
2009	419.422	369.047	277.584	1.066.053
2010	497.862	421.549	293.714	1.213.125
2011	579.488	462.881	292.816	1.335.185
2012	600.818	492.229	283.439	1.376.486
2013	682.685	541.110	281.178	1.504.973
2014	754.259	591.695	333.017	1.678.971
2015	832.958	623.715	358.285	1.814.958
2016	886.228	566.767	376.913	1.829.908
2017	909.332	591.125	413.560	1.914.017

Kaynak: (UDHB, 2018: 44)

Tablo 75: Hava yolu İşletmeleri Koltuk ve Kargo Kapasiteleri

	Koltuk Kapasitesi (Adet)	Kargo Kapasitesi (Ton)
2003	27.599	303
2004	34.403	472
2005	39.903	650
2006	42.335	874
2007	40.185	963
2008	43.524	1.093
2009	47.972	1.121
2010	56.638	1.119
2011	55.662	1.137
2012	65.208	1.265
2013	66.639	1.639
2014	76.297	1.350
2015	90.259	1.760
2016	100.365	1.822
2017	97.500	1.866

Kaynak: (UDHB, 2018: 48)

Hava yolu ulaştırmasının artan taleplerini karşılamak için şüphesiz ki uçak filosunun kapasitesinin arttırılması gerekmektedir. 2003 yılında koltuk kapasitesi 27.599 iken % 263 artış sağlanarak 2018 yılında 100.365'e ulaşmıştır. Kargo kapasitesi ise 2003 yılında 303 ton iken % 624 artış göstererek 2018 yılında 2.194 tona yükselmiştir. 2003 yılı itibariyle havalimanı yk trafiği i hatlarda 190 bin ton, dış hatlarda 780 bin ton olmak üzere toplam 970 bin ton iken 2017 yılında yk trafiği i hatlarda 880 bin ton dış hatlarda 2,60 milyon ton olmak üzere toplam 3.48 milyon tona ulaşmıştır. Hava yolu yük taşımacılığı aşağıda yer alan tablodan da anlaşılacağı üzere iç hatlarda pek tercih edilmediği dış hatlarda daha çok tercih edildiği görülmektedir.

Tablo 76: *Havalimanı Yük Trafiği (Milyon-Ton)*

Yıllar	İç Hat	Dış Hat	Toplam
2003	0,19	0,78	0,97
2004	0,26	0,90	1,16
2005	0,32	0,98	1,30
2006	0,39	0,97	1,36
2007	0,41	1,13	1,54
2008	0,42	1,22	1,64
2009	0,48	1,24	1,72
2010	0,55	1,47	2,02
2011	0,62	1,63	2,25
2012	0,63	1,62	2,25
2013	0,74	1,85	2,59
2014	0,81	2,08	2,89
2015	0,87	2,20	3,07
2016	0,86	2,20	3,06
2017	0,88	2,60	3,48

Kaynak: (UDHB, 2018: 45)

2003-2018 yılları arasında hava yolu yk trafiği artış göstermiş olsa da toplam taşımacılık içerisinde istenilen seviyelere ulaşamamıştır. 2003 yılında toplam yük taşımacılığı içerisinde hava yolu yük taşımacılığının sahip olduğu pay sadece % 0,2 denk gelmektedir. Hava yolu yük taşımacılığı 2003-2018 yıllarında artış gösterse de toplam yük taşımacılığı içerisinde sahip olduğu değer % 0,2'nin altında gerçekleşmiştir. AK Parti'nin 2023 yılında hava yolu yük taşımacılığının toplam yük taşımacılığı içerisinde % 1 paya sahip olması öngörülse de 2003-2018 yılları arasında göstermiş olduğu performans bu hedefinin çok gerisinde kalmaktadır.

3.4.2.3. Havalimanı Yatırımları ve Havalimanlarının İncelenmesi

Hava yolu ulaştırması AK Parti döneminde yüksek bir sıçrayış yaşamıştır. Havaalanlarını yapımında özel sektöründe gücünden yararlanılması bu sıçrayışı

tetiklemiştir. 2003-2018 yılları arasında hava yolu sektörü için KÖİ projeleri kapsamında harcanan miktar dahil olmak üzere toplamda 52,5 milyar TL yatırım gerçekleştirilmiştir (TOBB Sivil Havacılık Meclisi, 2019: 11). Havalimanı yatırımları için 2018 yılında toplam 1.256.955.000 TL ödenek ayrılmıştır (DHMİ, 2019: 28). Her vatandaşın hayatında bir kere uçağa binmesini amaçlayan AK Parti, bu politikasının daha gerçekçi olması maksadıyla birçok bölgeye havalimanı yatırımı yapmayı planlamıştır. 2002 yılında aktif olarak kullanılan havalimanı sayısı 26 iken 2018 yılı itibariyle tarifeli uçuşların yapıldığı havalimanı sayısı 56'ya ulaşması sonucunda havalimanı olmayan il sayısı 33 olmuştur. 56 havalimanından sadece 18 tanesi AK Parti döneminde yapılmış diğer 12 havalimanı ise atıl durumda iken tekrardan hizmete açılan havaalanları olup, yeni yapılan hava limanları 2007-2015 döneminde yoğunlaşmaktadır. 2001-2006 yıllarında havalimanı yapılmamış olmakla birlikte bu dönemde havaalanlarının kapasitelerinin artırılması ve eksikliklerinin giderilmesine öncelik verilmiş atıl olan havaalanları tekrardan hizmete alınmaya başlanılmıştır. Bu sayede havaalanlarının terminal kapasitesi 2003 yılında 55,1 milyon/yıl iken 2018 yılında 356 milyon/yıl'a ulaşmıştır.

Tablo 77: DHMİ'nin KÖİ ile Tesis Edilen Havalimanı Yatırımları

Proje Adı	Yatırım/Kira Tutarı (İş Artışı Dahil)	İşletme Süresi (İlave Süre Dahil)	İşletme Süresi Bitiş Tarihi
Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminali	75.902.000 \$	9 yıl 45 gün	13.09.2007
Antalya Havalimanı II. Dış Hatlar Terminali	85.386.000 \$	3 yıl 5 ay 26 gün	22.09.2009
Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali	397.793.500 \$	4 yıl 10 ay 15 gün	2.07.2005
Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminali	91.997.688 \$	8 yıl 2 ay 17 gün	28.04.2015
Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminali	138.886.782 €	7 yıl 4 ay 26 gün	10.01.2015
Esenboğa Havalimanı İç ve Dış Hatlar Terminali	188.702.557 €	15 yıl 8 ay	24.05.2023
Milas-Bodrum Havalimanı Dış Hatlar Terminal	88.643.000 €	3 yıl 9 ay 66 gün	22.10.2015
Zafer Havalimanı	50.000.000 €	29 yıl 11 ay	21.03.2044
İstanbul Havalimanı	Yatırım tutarı; 10.247.000.000 € Kira tutarı; 22.152.000.000 €	25 yıl	3.03.2044
Çeşme Alaçatı Ekrem Pakdemirli Havalimanı	Yatırım Tutarı; 18.990.000 € Kira tutarı; Yıllık net satışların (ciro) % 20,2'si.	25 yıl	25.06.2018 tarihinde yer teslimi yapıldı.

Kaynak: (DHMİ, 2019; 38-51)

AK Parti Döneminde yapılan yeni havalimanı yatırımları GAP, Karadeniz, Doğu Anadolu ve turizm bölgelerinde yoğunlaşmıştır. Bu kapsamda önemli turizm bölgesi İzmir-Çeşme’de ve önemli ticaret ve tarım bölgesi Adana-Mersin illeri arasında bulunan Çukurova’da, bununla birlikte havalimanı olmayan veya kullanılmayan illerden Yozgat, Tokat’a havalimanı yapım çalışmaları sürmektedir. Ayrıca Bayburt-Gümüşhane, Karaman ve Batı Antalya fizibilite etüt çalışmaları devam etmektedir. 2018 yılında iç ve dış hat uçuşu olmayan havaalanları; Aydın-Çıldır, Balıkesir Merkez, Çanakkale Gökçeada, Siirt, Tokat havaalanları iken dış hat uçuşu olmayan havalimanı ise Zonguldak Caycuma Havalimanıdır. Bu havaalanlarının hizmete alınmaması, farklı amaçlar doğrultusunda kullanılması veya yeterli yolcu potansiyeli olmamasından kaynaklı özel şirketlerin uçuş düzenlememesi sebeplerinden dolayı tarifeli hava yolculuğunun yapılamadığı görülmektedir. 2018 yılında sadece dış hat uçuşu olmayan havalimanları; Hakkari-Yüksekova, Iğdır-Seyid Bülent Aydın, Kars-Harakani, Şırnak-Şerafettin Elçi havalimanlarıdır. Bu hava alanlarının Kars-Harakani Havalimanı hariç diğerleri AK Parti döneminde inşa edilmiştir. Bu havalimanlarına ulaşım sadece iç hatlar ile sağlanabilmektedir. Bu üç havalimanının iç hat yolcu trafiği ortalaması 301.754 kişi ile Türkiye ortalamasının altında yer almaktadır (DHMİ, 2020).

Tablo 78: AK Parti Döneminde Yapılan Havaalanları

İsim	İmalat Yılı	İşletme Hakkı	Statü	İsim	İmalat Yılı	İşletme Hakkı	Statü
İstanbul	2018	DHMİ	Sivil	Kastamonu	2013	DHMİ	Sivil
Bingöl	2013	DHMİ	Sivil	Kocaeli	2011	DzKKK-DHMİ	Sivil-Ask.
Çanakkale	2010	DHMİ	Sivil	Topel	2015	DHMİ	Sivil
Gökçeada	2008	HvKK-DHMİ	Sivil-Ask	Ordu-Giresun	2008	DHMİ	Sivil
Amasya Merzifon	2007	DHMİ	Sivil	Sinop	2007	DHMİ	Sivil
Hatay	2012	DHMİ	Sivil	Şanlıurfa	2013	DHMİ	Sivil
Iğdır	2010	DHMİ	Sivil	GAP	2007	DHMİ	Sivil
Batman	2015	DHMİ	Sivil	Şırnak	2009	DHMİ	Sivil
Hakkâri	2013	THY-DHMİ	Sivil	Şerafettin Elçi	2012	DHMİ	Sivil
Yüksekova				Zonguldak			
Selahaddin Eyyubi				Çaycuma			
Aydın Çıldır				Antalya			
				Gazipaşa			

Kaynak: (TOBB SHM, 2019: 41-42)

“Her ile bir havalimanı” veya “hava yolu halkın yolu olacak” söylemleri etrafında ortaya çıkan politikalar doğrultusunda yapılan havaalanlarının yeterli yolcu potansiyeli olmaması sebebiyle özel firmalar tarafından sefer düzenlenmemekte, bunun sonucunda atıl duruma düşen havaalanları ya kapatılmakta ya da farklı amaçlar için kullanılmaktadır. Hava yolunun kara yoluna alternatif olması açısından havaalanları yatırımları büyük öneme sahiptir. Ancak yeterli yolcu potansiyeli olmayan havaalanlarına özel hava yolu şirketlerinin sefer düzenlemeyeceği veya düzenlemediği aşıkardır. Durum böyle olunca hava alanlarına yapılan yatırımlardan katma değer sağlanamamaktadır. Havaalanları yatırımlarının yolcu ve yük potansiyeli ile bölgenin sosyal ve ekonomik durumunun göz önünde bulundurularak yapılması hava yolu ulaştırma sektörünün daha verimli ve etkin olmasını tesis edecektir (Bakırcı, 2012: 342).

Havaalanları yatırımlarına getirilen eleştirilerden bir tanesi de havaalanlarının yer seçiminde yapılan yanlışlıklardır. Yapımı tamamlanan İstanbul havalimanının yeri 2009 tarihli 1/100.000’lik Çevre Düzeni Planı’nda Selimpaşa-Silivri’nin kuzeyinde bir alan iken yetersiz etüt ve açıklamalara rağmen Arnavutköy İlçesi civarında orman ve su havzalarının bulunduğu bir alanın gösterilmesi akıllarda soru işareti bırakmakla birlikte maliyetlerin artmasına neden olmuştur. Ayrıca ÇED raporları hazırlanmadan inşaatına başlanılan İstanbul Havalimanı ve Kuzey Marmara otoyolu ile birlikte bu bölgede yapılaşmanın artacağı ve doğal çevrenin zarar göreceği öngörülmektedir (Yayla, 2016: 41). Aynı şekilde 2007 yılında yapılan Hatay Havalimanının eski göl havzası olan Amik Ovası üzerine kurulmasından dolayı su baskınları yaşanması Hatay Havalimanına ulaşımı olumsuz etkilemektedir.

2011 Seçim Beyannamesinde İstanbul’da en az 60 milyon yolcu/yıl kapasiteli bir adet olmak üzere, 30 milyon yolcu/yıl kapasiteli 2, 15 milyon yolcu/yıl kapasiteli 3 havalimanı yapılması öngörülmüştür. İstanbul’un mevcut havaalanlarından Sabiha Gökçen Havalimanının kapasitesi 41 milyon yolcu/yıl (www.aa.com.tr, E.t.: 12.12.2019), Atatürk Havalimanının ise 80 milyon yolcu/yıl (www.haberturk.com, E.t.: 12.12.2019) ve yeni yapılan İstanbul Havalimanının ilk etapta kapasitesinin 90 milyon yolcu/yıl olacağı, İstanbul Havalimanı dışında yeni yapılması planlanan havalimanı olmadığı göz önünde tutulduğunda 2001 Seçim Beyannamesinde İstanbul’da yapılması planlanan havaalanları hedefinin gerçekleştirilemediği görülmektedir. Ayrıca en az 60 milyon kapasiteli bir adet havalimanı öngörülürken

İstanbul Havalimanının yapılması ile birlikte İstanbul’da 60 milyon kapasitesinin üzerinde 2 adet havalimanı olmuştur.

AK Parti tarafından havaalanlarının toplam kapasitesinin 400 milyon yolcu olması amaçlanmıştır. 2003 yılında hava limanı yolcu kapasitesi 55,1 milyon yolcu iken yılda 18 milyon artarak 2018 yılında 356 milyon yolcu olmuştur. 2023 yılına kadar 400 milyon yolcu kapasitesinin geçileceği öngörülmektedir.

DHMI yatırımları arasında Batı Antalya, Çeşme Alaçatı Ekrem Pakdemirli Havalimanı, Çukurova Havalimanı, Tokat Yeni Havalimanı, Rize-Artvin Havalimanı, Bayburt-Gümüşhane Havalimanı, Karaman Havalimanı, Yozgat Havalimanı yapımı yer almaktadır (TOBB Sivil Havacılık Meclisi, 2019: 37). AK Parti havaalanlarına 1 saatlik veya en fazla 100 km’lik bir yolculuk ile ulaşılabilmesi hedeflenmiştir. Bu hedef “her ile bir havalimanı” söylemini destekler niteliktedir. Ancak 2018 yılı itibariyle Türkiye’nin 33 ilinde havalimanı olmaması ve mevcut havalimanlarından bazılarında ulaşımın 1 saatten uzun sürmesi AK Partinin bu hedefini gerçekleştiremediği göstermektedir. Buna karşılık Türkiye’de yolcuların hava aracına erişilebilirliği % 91,34 iken dünya ortalamasının % 74,41 olması Türkiye’nin havaalanlarının erişilebilirliğinin yüksek olduğu göstermektedir (SHGM, 2019: 27).

ICAO tarafından zorunlu tutulan havaalanları master plan Türkiye’de 2002 yılında Havalimanı Yapım, İşletim ve Sertifikalandırma Yönetmeliği SYH-14A ile zorunlu hale getirilmiştir. 2008 yılında “Havaalanları Master Planlama Esasları” yayınlanmıştır (Ateş, 2008: 63). Ancak Türkiye’nin Ulaşım Ana Planının olmaması ile birlikte havalimanlarının tamamını kapsayan havaalanları master planlamasının bulunmaması havalimanı yatırımlarının siyasi otoritenin benimsemiş olduğu “her ile bir havalimanı” ve “havaalanlarına ulaşımın azami 1 saatte olması” politikası doğrultusunda gerçekleştirildiğini göstermektedir.

Hava yolu ulaşımının gelişimi doğrultusunda heliport sayısının arttırılması hedeflenmiştir. Bu çerçevede SHGM tarafından “Her Gökdelene Bir Heliport” ve “Her İlçeye Bir Heliport” projelerini başlatmıştır (SHGM, 2009: 192). Ülkemizde heliport sayısı 2002 yılında 2 iken bu sayı 2008 yılında 26’ya, 2018 yılında ise 86’ya ulaşmıştır (TOBB Sivil Havacılık Meclisi, 2019: 34). Heliport sayısının 2002-2018 yılları arasında artış gösterdiği ve bu artışın yeterli düzeyde olmadığı görülmektedir.

Ayrıca heliportların büyük bir bölümünün İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyük kentlerde yoğunlaştığı görülmektedir. Heliportları % 50'si İstanbul'da bulunmaktadır. Hava taksi uygulamalarının yaygınlaşmasında heliport yapımı itici güç olmaktadır. Ancak hava yolu ulaştırmasında kaydedilen ilerlemeye karşılık heliport sayısı düşük seviyede ve ülkenin tamamına yayılmamış durumdadır.

Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olmasına rağmen suya iniş kalkış yapmak suretiyle uçabilen hava araçları ile hava yolu taşımacılığı Türkiye'de gelişmemiştir (TOBB SHM, 2019: 100). Türkiye'de; Marmaris'te 12, Dikili'de 2, Ayvalık'ta 1, Fethiye'de 4, Çeşme'de 3, Datça'da 2, Şile'de 1, Gemlik'te 1, Kaş'ta 3, Bodrum'da 6, Gökçeada'da 1, İç su ve göllerde 8 olmak üzere toplamda 44 suya iniş-kalkış noktası belirlenmiştir (web.shgm.gov.tr, E.t.: 12.12.2019). Su üzerinde yapılan hava yolu taşımacılığı için sadece Ege Bölgesinde yer belirlendiği diğer denize kıyısı olan bölgeler için deniz uçaklarının inebileceği yerler belirlenmediği görülmektedir. Bununla birlikte deniz uçaklarının havacılık kanunlarına göre mi yoksa denizcilik kurallarına göre mi yapılacağı konusunda yaşanan belirsizlikler deniz uçağının gelişimini engellemektedir. Haliç (İstanbul) ile Yunuseli havalimanı (Bursa) arasında deniz uçakları ile yapılan seferlerin durması Türkiye'nin deniz uçağı ile taşımacılığının mevzuatsal, yönetsel sorunlarının devam ettiği ve çözüm beklediğini göstermektedir (www.hurriyet.com, E.t.: 12.12.2019).

3.4.2.3.1. Engelsiz ve Yeşil Havaalanları Projesi

AK Partinin hava yolu ulaştırması yönelik ileri sürdüğü iddialı vaatlerinin başında 2011 Seçim Beyannamesinde belirtilen 2015 yılına kadar tüm havaalanlarının “Engelsiz ve Yeşil Havalimanı” statüsüne kavuşturulması hedefi gelmektedir.

Bu kapsamda hava yolu ulaştırmasının engelliler açısından erişilebilir olması amacıyla SHGM tarafından “Engelsiz Havalimanı Projesi” 27 Temmuz 2009 yılı itibariyle yürürlüğü konulmuştur. 2011 yılı itibariyle havalimanı ve terminal işletmecileri ile yer hizmetleri kuruluşları ve hava yolu şirketlerinin “Engelsiz Havalimanı Projesi” kapsamında indirim ve teşviklerden yararlanabilmeleri amacıyla sağlamaları gereken asgari şartlar belirlenmiştir. Hava yolu şirketleri, yer hizmetleri kuruluşları, havalimanı ve terminal işletmecilerinin herhangi birisinin proje kapsamında belirlenen şartlardan birini sağlaması durumunda ilgili şirkete

"Engelsiz" Havalimanı Kuruluşu unvanı verilmesi, ilgili kuruluşun muhtelif izin işlemlerinde % 15'lik indirim ve teşvik uygulanması bununla birlikte bir havalimanında yer alan hava yolu şirketleri, havalimanı işletmecileri, yer hizmetleri kuruluşları ve terminal işletmecilerinin tamamının proje kapsamında belirlenen şartları sağlaması durumunda havalanın "Engelsiz Havalimanı" unvanı alması, havalimanında bulunan şirketlerin tamamının muhtelif işlemleri için alınan ücretlerde % 30 oranında indirim ve teşviklerden yararlandırılması öngörülmüştür (web.shgm.gov.tr, E.t.: 19.12.2019).

Hava yolu ulaştırması alanında hizmet veren şirketlerin 'Engelsiz Havalimanı' projesine yönelik gerekli adımları atmasında ilk olarak teşvik edici politikaların benimsendiği görülmüştür. Ancak 24 Kasım 2015 tarihinde Engelli veya Hareket Kabiliyeti Kısıtlı Hava Yolu Yolcuları Talimatı yürürlüğe sokularak şirketlerin kendilerini engelli erişilebilirliğine uygun olarak dizayn etmesinin sağlanmasında zorlayıcı ve cezalandırıcı politikalar hayata geçirilmiş ve Engelsiz Havalimanı Projesi sonlandırılmıştır.

24 Kasım 2015 tarihi itibarıyla 3 adet hava yoluna, 31 adet yer hizmetleri kuruluşuna, 8 adet terminal işletmecisine ve 33 adet havalimanında havalimanı işletmecisine olmak üzere toplam 75 adet "Engelsiz Havalimanı Kuruluşu" sertifikası verildiği göz önünde bulundurulduğunda 55 havalimanından 22 tanesinin "Engelsiz Havalimanı" statüsüne kavuşturulamadığı görülmektedir (web.shgm.gov.tr, E.t.: 19.12.2019).

Engelsiz Havalimanı Projesi ile birlikte Yeşil Havalimanı Projesi de SHMG tarafından 2009 yılında başlatılmıştır. Ancak düzenleme 2010 yılında revize edilerek Havalimanı işletmecileri ve kuruluşlarının 2011 yılı itibarıyla yeni düzenlemeye göre "Yeşil Kuruluş" sertifikasına başvuru yapmaları sağlanmıştır (web.shgm.gov.tr, E.t.: 19.12.2019). Atık yönetimi, gürültü ve hava kirliliği başta olmak üzere diğer çevresel kirliliklerin engellenmesi veya en aza indirgenmesi, çevre politikası oluşturulması konularında belirlenen şartları sağlayan hava yolu işletmecilerine "Yeşil Kuruluş" sertifikası verilirken havalimanında bulunan tüm işletmeci ve kuruluşların çevresel gereklilikleri yerine getirmesi durumunda havalimanına "Yeşil Havalimanı" sertifikası verilmektedir. Yeşil Kuruluş unvanı alan şirketlere muhtelif işlemlerinde % 20 indirim sağlanırken Yeşil Havalimanı içerisinde yer alan şirketlere ise % 50

oranında bir indirim öngörülerek Yeşil Havalimanı ve Yeşil Kuruluş Projelerinin teşvikler ile yaygınlaştırılması amaçlanmıştır.

Bu bağlamda 2015 yılı sonu itibariyle 97 kuruluşa “Yeşil Kuruluş” sertifikası verilmesine karşılık (SHGM, 2016: 81) 43 havalimanı ise “Yeşil Havalimanı” sertifikası aldığı (www.dogrulukpayi.com/, E.t.: 21.03.2020) 13 havalimanının ise “Yeşil Havalimanı” sertifikası almadığı görülmektedir. 2015 yılı sonu itibariyle havaalanlarının bir kısmı “Yeşil ve Engelsiz Havalimanı” sertifikasını hak etmiştir. AK Partinin bu projelerinin başarıya ulaşamamasının altında hava yolu kuruluşlarının bu sertifikaları almaları konusunda zorlayıcı değil teşvik edici politikaların benimsenmiş olması yatmaktadır. 2015 yılı ile birlikte “Engelsiz Kuruluş” sertifikasının şartlarının belirlenerek zorunluluk haline getirilmesi gibi “Yeşil Kuruluş” sertifikasının da zorunluluk haline getirilmesi havalimanlarının erişilebilirliği ve sürdürülebilirliği açısından yapılması gerekli düzenlemeler arasında önemini korumaktadır.

3.4.2.3.2. Havaalanlarının Boru Hattı ile Demir Yolu Bağlantıları

İster hava yolu ulaştırmasının diğer ulaştırma sektörleri ile bütünleştirilmesi açısından olsun isterse sürdürülebilir, çevreci ve dengeli ulaştırmanın sağlanması açısından olsun uçakların yakıt ihtiyacının boru hatlarıyla karşılanması ile demir yolu-havalimanı bağlantısının sağlanması AK Partinin ve ulaştırma sektörünün önemli hedefleri arasında yer almaktadır.

Günümüzde genellikle havaalanlarına yakıtlar tankerler ile kara yolu ulaştırması aracılığıyla sağlanmaktadır. Uçakların yakıt tüketimlerinin yüksek olduğu düşünüldüğünde havaalanlarına yüksek miktarlarda yakıt sevkiyatının gerçekleştirilmesi kaçınılmazdır. Türkiye’de taşımacılık içerisinde hava yolu sektörünün payının artışına bağlı olarak hava yolu sektörünün de yakıt tüketimi her geçen gün artmaktadır. Uçakların yakıt tüketiminin artmasına bağlı olarak kara yolu üzerinde tanker trafiğinde artış yaşanmaktadır. Tanker trafiğinin artması güvenlik zafiyeti ve çevresel sorunları beraberinde getirmektedir. Bu sebeple havalimanlarının ihtiyaç duyduğu yakıtın tanker yerine boru hattı ile taşınması sık sık gündeme gelmektedir.

Özellikle hava trafiğinin en yoğun olduğu havalimanlarından Antalya Havalimanına günde 700 tankerden fazla yakıt sevkiyatı yapılması havalimanlarının yakıt ihtiyacının boru hattı ile karşılanması önemi gözler önüne sermektedir.

Havaalanlarının yakıt ihtiyacının karşılanmasında 1 milyon m³ depolama tesisi ve 3200 km uzunluğa sahip NATO boru hattı sisteminin atıl kapasitesinin kullanılması düşünülmektedir (www.dunya.com, E.t.: 18.03.2020). Mevcutta ise Sabiha Gökçen Havalimanı ve Atatürk Havalimanının yakıt ihtiyacı NATO Boru hattı sistemi karşılanmaktadır. Bununla birlikte yeni yapılan İstanbul Havalimanının yakıt ihtiyacının gemi ve 12 km'lik boru hattı kombinasyonu ile taşınması söz konusudur (www.airturkhaber.com, E.t.: 18.03.2020). Ancak AK Partinin seçim beyannamelerinde yer alan havalimanlarının yakıt ihtiyacının boru hatları ile taşınması hedefine ilişkin ne bakanlık ve ilgili kurumların yatırım ve faaliyet raporlarında ne de AK Partinin faaliyetleri arasında yer verilmediği görülmüştür.

3.4.2.4. Hava Yolu Kazaları ve Güvenlik Politikaları

Her ne kadar hava yolu ulaştırması ulaştırma türleri içerisinde en güvenilir tür olsa da dünyada ve Türkiye'nin hava yolu ulaştırmasının liberalleşme ile birlikte hızlı bir şekilde büyümesi güvenlik sorunlarını ve kazalarını beraberinde getirmiştir. Hava yolu ulaştırması güvenilir olmasıyla birlikte riski de her zaman içinde bulundurmaktadır. Hava yolu ulaştırmasının hızlı olması kullanıcıları kendisine çekerken kazaların artması kullanıcıları kendisinden uzaklaştırmaktadır. Bu bağlamda uçak kazalarının en aza indirilmesi uçak sektörünün sürdürülebilirliği ve geleceği açısından elzemdir.

Hava yolu ulaştırması dinamik ulaştırma alt sektörleri içerisinde en güvenilir ulaştırma türüdür. 1995-2004 yıllarında gerçekleşen kazalarda milyon yolculuk bazındaki ölüm oranı hava yolu ulaştırmasında 0,019 iken, bu oran otomobil de 0,13'tür. Bu verilere göre hava yolu ulaştırması otomobile göre yaklaşık 7 kat daha güvenilirdir (www.planecrashinfo.com, E.t.: 18.01.2020). Güvenli olmasının yanında sağladığı diğer avantajlar ile hava yolu sektörü gün geçtikçe büyümektedir. 2038 yılında dünya ticari uçak sayısının 48.000'e ulaşacağı tahmin edilmektedir (www.kokpit.aero, E.t.: 18.01.2020). Bu da ilerleyen dönemlerde trafik yoğunluğunun artması bağlı olarak hava trafik kazası yaşanma riskini yükseltecektir. Bu nedenle hava trafik kazalarının nedenlerinin tespit edilmesi ve ortadan

kaldırılması ve geleceğe yönelik gerekli planlama çalışmalarının yapılarak kaza risklerini en aza indirilmesi hava yolu ulaştırmasında yaşanan trafik kazalarının önüne geçecektir.

Hava yolu ulaştırmasının ilk geliştiği yıllarda hava yolu trafik kazaları uçak teknik arızaları sebebiyle meydana gelmektedir. Hatta 17 Eylül 1908'de meydana gelen ilk uçak kazasında Wright Uçağında ortaya çıkan teknik bir problem (motor pervanesi kırılması) sebebiyle kaza oluşmuştur (UHUM-MEDAK, 2007: 13). Fakat teknolojik gelişmelere bağlı olarak daha güvenli uçakların üretilmesi uçak teknik arızalardan kaynaklı trafik kaza sayısında önemli düşüşleri beraberinde getirmiştir. Ancak hava ulaştırmasının insanlar tarafından yönetilmesi ve gerçekleştirilmesinden kaynaklı hava yolu kazaları yaşanmaya devam etmiştir.

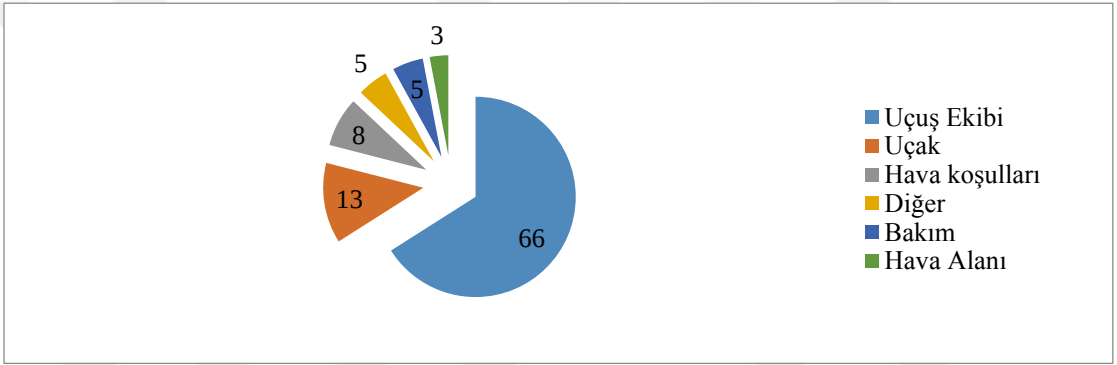
Günümüz havacılık olayları ve trafik kazalarını anlayabilmemiz için nedenlerinin iyi analiz edilmesi gerekmektedir. Trafik kazalarının oluşumunda 5M faktörü bulunmaktadır; insan (man), çevre (medium), makine (machine), görev (mission) ve yönetimdir (management). Bu faktörlerin herhangi birisinde meydana gelebilecek aksaklık veya tehlikeli durum kaza yaşanma riskini doğurur (Terzioğlu, 2007).

(Uslu ve Dönmez, 2017: 274) yapmış oldukları araştırmada ise hava trafik kazalarının nedenleri dönemsel olarak incelenmişlerdir; teknik faktörler dönemi (1900-1960), insan faktörleri dönemi (1970-1990), örgütsel faktörler dönemi (1990-bugün) olmak üzere üç dönemin olduğu görülmektedir. Boeing uçak firmasının 1959-2000 yıllarında gerçekleşen uçak kazaları ile ilgili hazırlamış olduğu rapora göre, trafik kazalarının sebeplerinin % 66 uçuş ekibi, % 13 uçak, % 8 hava koşulları, % 5 diğer, % 5 bakım, % 3 havalimanı kaynaklı olduğu görülmektedir.

Bilimsel araştırmalar trafik kazalarının birincil sebebinin insan kaynaklı olduğu göstermektedir. Uçuş ekibinin prosedürlere uymaması, fiziksel veya psikolojik problemleri, bilgi, iletişim ve deneyim eksiklikleri, hatalı karar vermeleri başlıca insan kaynaklı hava kazalarının oluşumunda etkin rol alan faktörlerdir (Yılmaz ve Arslan, 2011). Havacılık uçuş kazalarının özellikle iniş ve kalkış aşamalarında gerçekleşmesi göz önünde bulundurulduğunda hava kontrolörleri ile pilotlar arasında iletişim çok önemlidir (Uslu ve Dönmez, 2017: 286). Hava kontrolörleri ile pilotlar arasında meydana gelen iletişim problemi trafik kaza ve

olaylarının yaşanmasına neden olmaktadır. Havacılık sektörünün dili İngilizce olup, özellikle ana dili İngilizce olmayan personeller iletişim konusunda problem çekmektedir. Görevliler arasında doğacak yanlış anlaşılmalara sonucunda üzücü kaza ve olaylar yaşanabilmektedir. İletişim kaynaklı havacılık sektöründe meydana gelebilecek üzücü kaza ve olayların hiç yaşanmaması veya asgari düzeyde kalması için eğitim, standartlaşma ve yönetim üçlüsü üzerinde titizlik ile çalışılması kayda değer sonuçlar verecektir. Ayrıca kokpit, kontrol kulesi, yaklaşma kontrol ofisleri ve saha kontrol merkezlerinin hem pilotlar tarafından hem de hava kontrolörleri tarafından iyi bilinmesi yanlış anlaşılmanın önüne geçecektir (Sönmez ve Uslu, 2016: 1079).

Tablo 79: Hava Trafik Kazalarının Nedenleri (%)



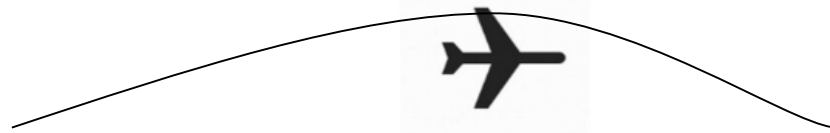
Kaynak: (Boeing, 2001: 20)

Hava kazalarının yaşanmasında uçak faktörünün % 13 ile ikinci sırada geldiği görülmektedir. Uçakların düşme ihtimali gelişmiş ülkelerde 14 milyonda bir, gelişmekte olan ülkelere 2 milyonda bir, daha az gelişmiş ülkelere ise 800 binde bir olarak tespit edilmiştir. Bunun sebebi ise havacılık sektörünün kurumsallaşma derecesi ile yakından ilgilidir (www.haberturk.com, E.t.: 17.01.2019). Kazalar en çok; hava araçları içerisinde uçaklarda, uçaklar içerisinde ticari uçaklarda, ticari uçaklar içerisinde ise yolcu uçaklarında meydana gelmektedir (Uslu ve Dönmez, 2017: 275). Ticari uçuşlarda meydana gelen trafik kazalarının bölgelere göre dağılımını incelediğimizde; ilk sırada % 31 ile Avrupa'nın geldiği, Avrupa'nın ardından sırasıyla % 22 Kuzey Amerika, % 19 Asya, % 12 Afrika, % 10 Güney Amerika, % 5 Orta Amerika, son olarak ise % 1 Okyanusya'nın geldiği görülmektedir (Mascio ve Vito, 2012). İlk kuşak olarak adlandırılan eski uçakların yaşı büyüdükçe kaza yapma oranlarını yükselmektedir (UHUM-MEDAK, 2007).

1959-2016 yılları arasında gerçekleşen uçak kazaları uçuş safhalarına göre incelendiğinde; % 24 inişte, % 24 yaklaşma, yaklaşık % 6 havalanma, % 11 düz uçuşta, % 10 uçuş öncesi, % 8 ilk yaklaşma, yaklaşık % 6 ilk tırmanış, % 6 tırmanış, % 3 alçalma anında trafik kazası yaşandığı görülmektedir. Ayrıca bu yıllarda gerçekleşen uçak kazalarında uçuş safhalarına göre ölüm sayısının dağılımı şu şekildedir; % 20 inişte, % 26 yaklaşma, yaklaşık % 6 havalanma, % 22 düz uçuşta, % 10 uçuş öncesi, % 16 ilk yaklaşma, yaklaşık % 1 ilk tırmanış, % 7 tırmanış, % 3 alçalma anında ölüm gerçekleştiği görülmektedir. (Boeing, 2016: 16). Yıllar ve dönemler itibariyle uçuş safhalarına göre kaza ve ölüm oranları değişmektedir. Ancak genellikle iniş ve kalkış aşamalarında uçak kaza oranlarının yüksek olduğu görülmektedir (Tablo-80).

Tablo 80: Hava yolu Trafik Kazalarının Uçuş Safhalarına Göre Dağılımı (%)

Uçuş Aşamaları	Uçuş Öncesi (Taksi, Yük Boşaltma)	Havalanma	İlk tırmanış	Tırmanış	Düz Uçuş	Alçalma	İlk İniş	Yaklaşma	İniş
Kaza Oranı (%)	10	Yaklaşık 6	Yaklaşık 6	6	11	3	8	24	24
Ölüm Oranı (%)	-	Yaklaşık 6	Yaklaşık 1	7	22	3	16	26	20



Kaynak: (Boeing, 2016)

Makinede yani hava araçlarında meydana gelebilecek arızalar havacılık sektörü kazalarında etkisini sürdürmekte olup, bu arızalar kaynakları üç diziden oluşmaktadır (Hv.K.K.lığı Uçuş ve Yer Emniyet Okul Komutanlığı, 1995);

- 1- İmalatın nitelik olarak yetersizliğinden kaynaklı arızalar
- 2- Beklenmeyen ve öngörülemeyen arızalar
- 3- Yıpranmadan kaynaklı arızalar

Bir diğ er havacılık kazası sebebi  evre faktörüdür.  evre doğal  evre ve yapay  evre olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Doğal  evre arazi yapısı, diğ er coğrafi koşullar ve doğa olayları kapsarken, yapay  evre ise tesisler, malzemeler vd. beşeri oluşumlar ve beşer ilişkilerinden (emirler, kurallar vb.) oluşmaktadır (Hv.K.K.lığı Uçuş ve Yer Emniyet Okul Komutanlığı, 1995). Hava yolu ulaştırmasının amacı yolcu veya yük taşınması, askeri, sağlık vd. sebepler olabilmektedir. Hava yolculuğun hangi amaç ile yapıldığı belirten görev tanımının iyi yapılması gerekmektedir. Görev tanımının belirlenmesi uçuş öncesinde risklerin değerlendirilmesini ve ona göre emniyet tedbirlerinin alınması dahil diğ er hazırlıkların yapılmasını sağlayacaktır. Görev tanımının, içeriğinin, kapsamının iyi analiz edilmesi u u un kaza ve olay yaşamadan tamamlanmasında yönetimsel olarak yeri büyüktür. (Terzioğlu, 2007: 84)

Yönetim havacılık sektörünün olmazsa olmazlarındandır. Hava yolu ulaştırma sistemi bir ekip i idir ve bu ekip; pilot, yardımcı pilot, hava kontrolörü, kabin görevlisi, yol gösterici vd. görevlilerinden oluşmaktadır. Bunlar arasında organizasyon sağlanması yönetimin birinci önceliğidir. Uçuş için gerekli finansman, maliyetlerin karşılanması, yakıt ihmalı, bakım ve onarımlar, vd. ihtiyaçların tedarik edilmesi, emniyet tedbirleri yönetim kapsamında değerlendirilmektedir. Yönetim ve uçuş organizasyonunda yer alan görevlilerin emniyet tedbirlerine uyması kaza riskini en aza indirecektir. Bu nedenle hava yolu şirketlerinin kurumsallaşması, emniyet tedbirlerini tüm personelin benimsemesi, kurumsal bir kimlik ve kültür kazanması hava kazalarının oluşumunu engel olacaktır. Aksi bir durumda emniyet tedbirlerinin ve güvenliğin birinci dereceden önem arz ettiği hava yolu ulaştırmasında trafik kazası yaşanması kaçınılmaz olacaktır.

1959-2016 yılları arasında hava kazalarında gözle görülür azalma olmasına rağmen ölüm oranları dalgalanma göstermektedir. Bu yıllar içerisinde 1974, 1985 ve 1996 yıllarında meydana gelen uçak kazalarında en çok ölüm yaşandığı ve bu yıllarda meydana gelen ölüm miktarlarının 1200 civarında veya üzerinde olduğu görülürken; 1959, 1984, 2015 yıllarında meydana gelen uçak kazalarında ise en az ölüm yaşandığı ve bu yıllarda meydana gelen ölüm miktarlarının 100 altında olduğu görülmektedir (Boeing, 2016: 20).

Hava yolu trafik kazalarını tamamen ortadan kaldıracı söz konusu değildir. Ancak hava yolu kazalarının en az indirebilmenin yolu emniyet tedbirlerinin artırılması ve geliştirilmesi ile insan hatalarının analiz edilip ortadan kaldırılmasından geçmektedir (Yılmaz ve Arslan, 2011: 59). Özellikle pilotlar ile hava trafik kontrolörlerinin eğitimleri düzenli ve güncel olmalıdır. Ayrıca hava kontrolörü ile pilotların görevlerini icra edebilecek sağlık kriterlerini sağlayıp sağlamadıkları sıklıkla kontrol edilmelidir. Bununla birlikte bu iki grubun birbirlerinin çalışma ortamlarını, çalışma şartları iyi bilmeleri sağlayacak gerekli hukuksal, idari ve eğitimsel düzenlemeler yapılmalıdır (Uslu ve Dönmez, 2017: 286).

Uçak kazalarının mekanik arızalar sebebiyle gerçekleşme olasılığı çok düşük olmasına karşılık pilotaj veya hava trafik kontrolörlerinin hata ve deneyimsizlikleri hava yolu kazalarının yaşanmasında öncü rol oynamaktadır. Bununla birlikte özel sektörün kar amacıyla hareket ederek gerekli bakım ve onarımları yapmaması ve pilotlara yeterli eğitimi vermemesi kazalarının oluşumuna zemin hazırlayan faktörler arasında yer almaktadır (Başusta, 2010: 35). Pilot ve hava kontrolöründen kaynaklı olarak uçak kazaları genellikle iniş ve tırmanma esnasında gerçekleşmektedir. Bu sebeple hava trafik kontrolörü ve pilotlara yönelik eğitimlere önem verilmesi, çalışma şartlarının iyileştirilmesi, bu iki personel grubunun birbirini iyi tanmasına yönelik proje ve eğitimlerin gerçekleştirilmesi uçak kazalarının önüne geçilmesinde kilit rol taşımaktadır (Uslu ve Dönmez, 2017: 285).

Türkiye’de 2003-2018 yılları arasında gerçekleşen 141 adet uçak kazası sonucunda 266 ölüm ve 89 yaralanma meydana gelmiştir. 2000-2018 yılları arasında AB-28 ülkelerinde yaşanan hava yolu kazaları sonucunda ise 109 kişi yaşamını yitirmiştir (European Commission, 2019: 111). Türkiye’de yaşanan uçak kazaları ve sonucunda gerçekleşen ölüm miktarı AB-28 ülke ortalamasının üstündedir.

Hava yolu uçak kazaları ve sonucunda yaşanan ölüm ve yaralanma miktarı diğer ulaştırma türlerinde meydana gelen kaza, ölüm ve yaralı sayısının çok altındadır. 2003-2018 yılları arasında meydana gelen uçak kazalarının % 87,2 Türk hava yolu şirketlerine ait uçaklarının karıştığı kazalardır. 2002-2013 yılları arasındaki bazı yıllarda uçak kazalarında önemli düşüşler yaşanmıştır. Ancak 2013 yılından sonra artan uçak kaza sayısı çift haneli sayıları görmüştür.

Özellikle 2016 yılında yaşanan 15 Temmuz girişimi sonucunda pilot ihtiyacı daha çok hissedilir bir duruma gelmiştir. Hava yolu ulaşımının gün geçtikçe genişlemesine karşılık personel sayısında yeterli artış sağlanamaması sonucunda mevcut personelin daha fazla mesai yapmasını tetiklemektedir. Ülkemizde hava yolu ulaştırması ile ilgili eğitim veren kurum sayısının artmasına karşılık nitelik olarak bu kurumların yeterli düzeyde olmaması hava yolu ulaştırmasının nitelikli iş gücünü sağlayamamasının altında yatan sebeplerin arasında yerini korumaktadır.

Tablo 81: 2003-2018 Yılları Arası Uçak Kazaları ile Ölüm ve Yaralanmalar

Yıllar	Uçak Kazaları			Ölü	Yaralı
	Türk	Yabancı	Toplam		
2003	9	1	10	151	6
2004	1	-	1	1	3
2005	7	-	7	2	-
2006	7	3	10	1	4
2007	6	5	11	60	3
2008	2	-	2	3	1
2009	5	1	6	7	17
2010	4	1	5	3	-
2011	8	2	10	5	6
2012	8	1	9	12	3
2013	4	1	5	5	24
2014	10	-	10	3	5
2015	12	2	14	-	9
2016	15	-	15	4	6
2017	13	1	14	9	21
2018	12	-	12	6	1

Kaynak: (www.tuik.gov.tr, E.t.: 12.12.2019)

Türkiye’de 2015-2018 döneminde yaşanan uçak kazalarının artış ve oluş nedenlerinin iyi araştırılması asıl kaza sebeplerine yönelik gerekli ve yeterli düzeyde adımların atılması gerekmektedir. Uçak kazalarının yaşanmasında rol oynayan teknik ve pilotaj sebeplerinin yerini örgütsel nedenlere bıraktığı bir dönemde kaza sebeplerini tek bir nedene indirgeyen yaklaşımların terk edilmesi kazalarının örgütsel boyutta değerlendirilmesi Türkiye’nin hava yolu ulaştırması daha güvenli ve tercih edilen bir sektör olmasını sağlayacaktır.

3.5. BORU HATTI ULAŞTIRMA POLİTİKASI

3.5.1. Boru Hattı Ulaştırmasına Yönelik AK Partinin Vaatleri ve Hedefleri

3.5.1.1. 2002 Seçimleri ve Sonrası

2002 Seçim Beyannamesi ile bu dönemde kurulan 58. ve 59. Hükümet Programlarında boru hattı ulaştırmasına doğrudan yer verilmediği, dolaylı yollardan boru hattı ulaştırmasına değinildiği görülmektedir.

2002 Seçim Beyannamesinde ve 58. Hükümet Programında; doğal gazın ve petrolün üretici konumda bulunan ülkelerden tüketici ülkelere ulaştırılmasında jeopolitik konumdan yararlanılarak önemli bir güç elde edilmesi aynı zamanda Türkiye'nin enerji talebinin karşılanması ilke edinilmiştir. Bu bağlamda Orta Doğu, Kafkasya, Hazar Bölgesi, Orta Asya'da petrol ve doğal gaz rezervlerine sahip ülkeler ile ilişkiler geliştirilerek bu bölgelerde bulunan petrol ve doğal gazın dünya pazarına ulaştırılmasını sağlayacak bir politikanın benimsenmesi öngörülmüştür.

2002 Seçim Beyannamesi ile 58. ve 59. Hükümet Programında boru hattı ulaştırmasına ilişkin açıklamaların yer aldığı metinler birebir aynı olup, şu şekildedir;

- Komşularımızdaki petrol ve doğal gazın Dünya pazarlarına açılmasında ülkemizin dağıtım terminali olma imkanları iyi değerlendirilerek, enerjide bölgesel güç haline gelinmesi,
- Petrol ve doğal gaz politikaları dış politika ile uyumlu hale getirilerek, kardeş Orta-Asya ve Kafkasya ülkeleri ile ilişkilerde birleştirici bir unsur olması,
- Hazar bölgesinde bulunan doğal gaz ve petrolün Türkiye üzerinden dünya pazarlarına nakline yönelik politikaların sürdürülmesidir.

2002 Seçim Beyannamesi ve 58. Hükümet Programında; özellikle Türkmenistan ve Azerbaycan ülkelerinde bulunan petrol ve doğal gazın boru hatları ile taşınmasına yönelik sürdürülen politikaların devam etmesi benimsendiği anlaşılmaktadır. Ancak benimsenen politikaların uygulamasında izlenilecek metotlara, boru hattı uzunluğuna, boru hattı ile yapılacak taşımacılık hedeflerine yer verilmediği, boru hattı ulaştırmasının diğer ulaştırma alt sektörlerine göre daha dar yer verildiği görülmektedir. Ayrıca ulusal enerji ihtiyaçlarının dışında diğer ülkelerin özellikle Avrupa'nın enerji ihtiyacının karşılanması amacıyla boru hattı ulaştırılmasının geliştirilmesi ilke edinilmiştir.

3.5.1.2. 2007 Seçimleri Sonrası

3.5.1.2.1. 2007 Seçim Beyannamesi

2007 Seçim Beyannamesi AK Partinin boru hattı ulaştırmasından doğrudan bahseden ilk seçim beyannamesi olma özelliğine sahip olup, AK Partinin bir önceki seçim beyannamesine göre daha detaylı şekilde boru hattı ulaştırmasına yer verilmiştir.

Önemli enerji ve ulaştırma koridorlarına sahip olmak vizyonu doğrultusunda Azerbaycan petrolünün Ceyhan üzerinden dünya piyasasına sürülmesi amacıyla Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Petrol Boru Hattı bir önceki dönemde tamamlandığı, Samsun-Ceyhan Petrol Boru Hattı Projesine başlanıldığı, Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) Doğal Gaz Boru Hattı ile Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Boru Hattının yakın zamanda hizmete gireceği göz önünde bulundurulduğunda boru hattı ulaştırmasında ulusal ve uluslararası bir politikanın benimsendiği anlaşılmaktadır.

2007 Seçim Beyannamesinde doğal gaz ve petrolün boru hattı ile taşınması amacıyla gerçekleştirilen ve gerçekleştirilmesi düşünülen projelerden bahsedilmiştir. Hazar bölgesinde yer alan Azerbaycan ve Türkmenistan ülkelerinin sahip olduğu doğal gaz rezervlerin Avrupa ülkelerine ulaştırılmasını kapsayan boru hattı ulaştırma politikaları doğrultusunda projeler geliştirilmesi ön görülmüştür. Bu kapsamda Türkiye-Bulgaristan-Romanya-Macaristan-Avusturya'nın taraf olduğu (Nabucco) Doğal Gaz Boru Hattının gerçekleştirilmesi için gerekli adımların atılacağı beyan edilmiştir. Bir önceki dönemde yapılan boru hatları ile doğal gaz ulaştırılan şehir sayısının 47 çıktığı vurgulanmıştır.

3.5.1.2.2. 60. Hükümet Programı

2007 Seçim Beyannamesinde yer alan boru hattı ile ilgili metinlere aynı şekilde 60. Hükümet Programında da yer verilmiştir. Bununla birlikte Türkiye'nin boru hattı ulaştırması ile enerji koridoru görevi sayesinde jeostratejik konumunun güçlendirilmesi, Avrupa'nın güney gaz koridorunun oluşturulması için atılacak adımlar boru hattı ulaştırma politikasının öncelikleri arasında yer almaktadır.

3.5.1.3. 2011 Seçimleri Sonrası

3.5.1.3.1. 2011 Seçim Beyannamesi

Boru hatları taşımacılığı alanında politika belirleyecek, düzenleme ve denetleme yapacak bir idari birim oluşturulması, boru hattı taşımacılığı ile ilgili bir ana plan hazırlanması, hava alanları ile lojistik merkezlerinin yakıt ikmallerinin boru

hatları ile gerçekleştirilmesi, enerji dışında madenler başta olmak üzere birimleştirilmiş diğer ürünlerin taşınabildiği boru hattı teknolojilerinin Türkiye'ye kazandırılması bu çerçevede AR-GE çalışmalarına önem verilmesi hedeflenmiştir.

3.5.1.3.2. 61. ve 62. Hükümet Programı

2003 yılında doğal gaz boru hattının bulunduğu il sayısı 9 iken 2011 yılında 70'e çıkarıldığı belirtilerek, dört yıllık dönem içerisinde doğal ulaşmayan illere de doğal gaz arzının sağlanması, doğal gaz arz güvenliğinin sağlanması amacıyla kaynak çeşitliğinin sağlanması ve Tuz Gölü Çevresinde Doğal Gaz Depolama Tesisinin 2015 yılında tamamlanması, Nabucco projesinin planlandığı gibi 2017 yılında faaliyete geçirilmesi için uluslararası mücadelenin sürdürülmesi hedeflenmiştir.

3.5.1.5. 2015 Seçimleri Sonrası

3.5.1.5.1. 2015 Seçim Beyannamesi

2012 yılında imalatına başlanılan Tuz Gölü Doğal Gaz Yer Altı Depolama projesinin ilk etabının 2017 ikinci etabının 2019 yılında tamamlanması, 2017 yılına kadar tüm illere doğal gaz götürülmesi, bununla birlikte AB'ye gaz akışının sağlanması ve kaynak çeşitliliğinin oluşturulması amacıyla yapımına başlanılan TANAP'ın bitirilmesi, Irak Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı Projesi, Trans Adriyatik Doğal Gaz Boru Hattı (TAP) Projesinin hayata geçirilmesi planlanmıştır.

3.5.1.5.2. 64. ve 65. Hükümet Programı

2012 yılında imalatına başlanılan Tuz Gölü Doğal Gaz Yer Altı Depolama projesinin yapım çalışmalarının sürdürülmesi, tüm illere ve AB'ye gaz akışının sağlanması, kaynak çeşitliliğinin oluşturulması amacıyla Irak Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı Projesi, Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP) Projesi, Trans Adriyatik Doğal Gaz Boru Hattı (TAP) Projesi planlanmıştır.

3.5.1.6. 2018 Seçimleri

3.5.1.6.1. 2018 Seçim Beyannamesi

TANAP ile 2018'de, Türk Akım Doğal Gaz Boru Hattı ile 2019'da gaz akışının sağlanması, Kuzey Marmara Doğal Gaz Depolama Tevsii Projesi ile Tuz

Gölü Doğal Gaz Yer Altı Depolama Projesinin tamamlanması, il ve ilçelere doğal gaz sağlayacak iletim projelerinin tamamlanması hedeflenmiştir.

3.5.2. Boru Hattı Ulaştırmasına Yönelik AK Partinin Faaliyetleri

Türkiye, AB ülkeleri ile doğal gaz ve petrol açısından zengin olan Kafkasya, Hazar, Orta Asya ve Orta Doğu Bölgeleri arasında yer almaktadır. AK Parti, Türkiye'nin sahip olduğu stratejik konumu kullanarak enerjide ve dolaylı olarak boru hattı ulaştırmasında merkez ülke ve “enerji hub’u” (www.tuicakademi.org, E.t.: 20.02.2020) olmayı hedefleyerek yatırım ve politikalarını bu yönde geliştirme stratejisi benimsemiştir. Bununla birlikte AB ve Türkiye'nin doğal ve petrol gereksinimlerini boru hattı ulaştırması ile taşıyarak dolaylı olarak kara yolu ve deniz yolu ulaştırması üzerindeki yükü ve trafik yoğunluğundan kaynaklı trafik kazalarını azaltmayı amaçlanmıştır.

Türkiye'nin petrol ve doğal gaz rezervi açısından zengin olan ülkelere yakın olması, bu ülkelerin sahip oldukları enerjilere pazar alanlarına ulaştırmakta Türkiye başta olmak üzere birkaç transit ülkeye muhtaç olması, AB'nin doğal gaz ve petrol taşımacılığında arz güvenliğini sağlamak amacıyla kaynak ve güzergah çeşitliliğini arttırmak ve doğal gazda Rusya'ya ve Almanya'ya olan bağımlılığını azaltmak istemesi Türkiye'nin boru hattı ulaştırması açısından avantajlı olduğu durumlar iken, Rusya'nın bölgedeki etkinliğini arttırmak istemesi, Orta Doğu Bölgesinde süren siyasi istikrarsızlık dezavantajlı durumların başında gelmektedir (UB, 2005: 320).

3.5.2.1. Boru Hattı Projeleri

Türkiye enerji ihtiyacını % 35'i doğal gaz, % 28,5'i kömür, % 27'si petrol, % 7'si hidro ve % 2,5'i diğer yenilenebilir kaynaklardan karşılarken bu kaynakları büyük bir kısmını ise ithalat yolu ile olmak üzere boru hatları ile taşımaktadır. Enerji ihtiyacının karşılanması maksadıyla AK Parti dönemimde önemli petrol ve doğal boru hattı yatırımları gerçekleştirilmiş olup, bu projeler aşağıda sıralanmıştır.

3.5.2.1.1. Doğal Gaz Boru Hattı Projeleri

Türkiye, dünya doğal gaz rezervlerinin % 72'sine sahip ülkelere komşudur (UB, 2010: 119). Dünya'da doğal gaz rezervi açısından ilk sırada % 18,2 ile İran gelirken onu sırasıyla % 16,8'le Rusya, % 13,3'le Katar ve % 9,4'le Türkmenistan takip etmektedir. Türkiye doğal gaz ihtiyacının % 99'unu ithalat yolu ile

karşılama ile birlikte büyük çoğunluğunu Rusya'dan tedarik etmektedir. (Türkiye Petrolleri A.O. Genel Müdürlüğü, 2013). 2011 yılında Türkiye doğal gaz ithalatının % 84'ünü boru hattı ile karşılarken kalan kısmını LNG olarak tedarik etmektedir (UDHB, 2013b: 7). Boru hatlarının bu kadar yüksek orana sahip olması sebebiyle hem Türkiye hem de AB'nin doğal gaz ihtiyacının karşılamasında boru hatlarının kritik yeri vardır. AK Parti döneminde Mavi Akım, Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı, TANAP Doğal Gaz Boru Hattı hayata geçirilen doğal boru hattı projeleridir. Nabucco Doğal Boru Hattı ile Irak Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı projeleri ise bu dönemde tasarlanmış ancak hayata geçirilememiş projeler arasında yer almaktadır.

3.5.2.1.1.1. Irak-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı

Irak sahip olduğu yeraltı zenginliği ile diğer ülkelerin ilgisini her zaman üzerine çekmiş bir ülkedir. Özellikle Irak petrol ve doğal gaz kaynakları AB, ABD ve diğer küresel güçlerin Irak'a verdiği önemi arttırmaktadır. Küresel güçler Irak yeraltı zenginliklerinden faydalanabilmek maksadıyla bölgede birçok siyasi ve ekonomik faaliyet yürüterek enerji üzerindeki etkinliklerini arttırmaya çalışmaktadır. AB ve ABD'nin desteği ile Irak petrolünün dünya piyasasına sürülmesi amacıyla yapılan Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı batının bu çabalarının bir ürünü olarak karşımıza çıkmaktadır. Söz konusu hat ile taşınan Irak petrolü Türkiye-Akdeniz üzerinden dünya pazarlarına ulaştırılmaktadır. Irak petrolünün dünya pazarlarına arz edilmesinin başarılı olarak gerçekleştirilmesi Irak doğal gazının da Türkiye başta olmak üzere dünya pazarlarına arz edilmesini gündeme getirmiştir.

Irak 3,7 trilyon doğal gaz rezervi ile ülkeler sıralamasında 12. sırada yer almaktadır (BP, 2017: 26). Irak'ın sahip olduğu bu potansiyelin dünya pazarlarına ulaştırılması amacıyla 1996 yılında Türkiye-Irak arasında doğal boru hattı inşası için imzalar atılmıştır. 2008 yılına gelindiğinde mutabakat zaptının kararlaştırılmasına kadar gelinmiştir. Ancak Türkiye'nin dış politikada Irak Kürt Bölgesel Yönetimi (IKBY) yaklaşması Erbil ile Bağdat arasında siyasi krizlere neden olduğundan Irak Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı Ulaştırma Projesinde istenilen ilerleme kaydedilememiştir. Söz konusu proje 2014 yılında tekrardan gündeme gelmiş olsa da referandum ve Kerkük krizi projenin hayata geçirilememesine neden olmuştur (Demiryol ve Pekşen, 2018: 152).

Özellikle küresel güçlerin desteği alınmadan Erbil ile birlikte yürütülmeye çalışılan doğal gaz boru hattı projelerinin ne yazık ki ilerleme kaydedilememiştir. Söz konusu projenin gerçekleşmesi, Türkiye için kaynak ve güzergah güvenliğinin sağlanması açısından, Irak Bölgesinin ise ekonomisinin güçlenmesi, dolaylı yollarla siyasi istikrarın yakalanması açısından önem arz etmektedir. Ne yazık ki ülkelerin enerji ve ulaştırma politika ve projeleri siyasi çıkarların gölgesinde kalmaktadır.

1991 Körfez Savaşı sonrasında Irakta PKK terör örgütünün etkinliğinin artması, 2003 yılında ABD'nin Irak İşgali ve sonrası IKBY'nin hukuki statü kazanması, Bağdat-Erbil siyasi ve ekonomik çekişmesi, YPG-DAEŞ terör örgütlerinin bölgede etkinliği, uzun yıllar Irakta siyasi, sosyal ve ekonomik istikrarın sağlanamamasına neden olmuş olup, bunun sonucunda boru hattı ulaştırma projeleri de payına düşüne almıştır. Irak'ın kaynak ülke olacağı boru hattı ulaştırma projeleri gerçekleştirilememiş, gecikmiş veya yapıldıktan sonra saldırılara maruz kaldığı, Irak Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı Projesinin de bu şekilde rafta kaldığı görülmektedir. Orta Doğu'da yaşanacak siyasi iyileşmeler gerçekleştirilememiş enerji ve ulaştırma yatırımlarının geleceğini büyük ölçüde etkileyecektir.

3.5.2.1.1.2. Mavi Akım Doğal Gaz Boru Hattı

Bülent Ecevit, Devlet Bahçeli, Mesut Yılmaz koalisyonu olan 55. Hükümet döneminde, Türkiye'den BOTAS ile Rusya'dan Gazexport şirketleri arasında 15 Aralık 1997 yılında imzalanan antlaşma ile 25 yıllığına 16 milyar m³ doğal gazın Karadeniz üzerinden Türkiye'ye pazarlanmasını öngören Mavi Akım Doğal Gaz Boru Hattı Projesi, her ne kadar 55. Hükümetin başlatmış olduğu bir proje olsa da projenin 20 Şubat 2003 tarihinde işletmeye alınmış ve 17 Kasım 2005 tarihinde resmi açılış töreninin gerçekleştirilmiş olması münasebetiyle AK Parti Döneminin ulaştırma ve enerji politikalarını yakından ilgilendirmektedir.

Mavi Akım'ın teknik özelliklerini incelediğimizde; Rusya'nın, İzobilnoye-Djubga arasında 56" çapında 308 km uzunluğunda ve 48" çapında 62 km uzunluğunda olmak üzere toplam 370 km uzunluğundaki boru hattı, Karadeniz geçişinde, Djubga-Samsun arasında her biri yaklaşık 390 km uzunluğunda 24" çapında 2 adet birbirine paralel boru hattı, Türkiye topraklarında Samsun, Amasya, Çorum, Kırıkkale, Ankara güzergahı boyunca 48" çapında ve 501 km uzunluğundaki boru hattı sistemi olmak üzere üç ana bölümden oluştuğu görülmektedir. Mavi

Akım'ın finansmanı ve yapımında; Türkiye temsilcisi olarak BOTAŞ, Mavi Akım'ın Samsun-Ankara arasında kalan kısmını üstlenirken diğer kısımlar Rusya'nın Gazexport şirketinin sorumluluğuna bırakılmıştır (www.enerji.gov.tr, E.t.: 25.02.2020).

Mavi Akımın bir parçası olan, Samsun-Ankara arasında doğal gaz sevkiyatına sağlayacak boru hattının imalatı tartışmaları beraberinde getirmiştir. Mavi Akımın Türkiye kısmının yapımı, 340 Milyon Dolara ihale yapılmaksızın Öztaş-Haznedaroğlu-Stroytransgaz Konsorsiyumu tarafından gerçekleştirilmesi ve konsorsiyumun içindeki bazı şirketlerin üst düzey bürokratlara yakın ilişki içerisinde olması yolsuzluk tartışmalarının yaşanmasına neden olmuştur. Bunun sonucunda dönemin Enerji Bakanı Cumhur Ersümer istifa etmek mecburiyetinde kalmıştır. Bakan Ersümer'i yolsuzluk ve hazineyi zarara uğratmak suçlamaları sebebiyle AKP döneminde Yüce Divana sevk edilerek yargılanmış, bunun sonucunda Mavi Akım ile ilgili olarak beraat ederken, başka ihalelere fesat karıştırmak suçundan aldığı hapis cezası ise ertelenmiştir (www.tbmm.gov.tr, E.t.: 22.02.2020).

Mavi Akımdan dolayı Mesut Yılmaz'ın Başbakanlığında kurulan 55. Hükümete getirilen bir başka eleştiri konusu ise doğal gaz kaynağı olarak Türkmenistan yerine Rusya'nın seçilmiş olmasıdır. Türkmenistan'dan 70 Dolara alabileceğimiz 1000 m³ doğal gazı Rusya Türkmenistan'dan 36 Dolara alarak 117 Dolara Türkiye'ye arz ettiği düşünüldüğünde Türkiye'nin yılda 560 milyon dolar zarar ettiği ortaya çıkmaktadır (www.yenicaggazetesi.com.tr, E.t.: 22.02.2020). AB'nin kriterlerine göre, AB ülkesi olmayan bir ülkeden enerji ithalatının % 30 geçmemesi gerekmektedir (Dursun, 2011: 232). Ancak Türkiye Mavi Akım Boru Hattı Ulaştırması sonunda % 67 oranında enerjide Rusya'ya bağımlı durumu gelmiştir.

Özellikle doğal gazın maliyetinden kaynaklı Mavi Akım Boru Hattı Ulaştırma Projesi iktidar ile muhalefet arasında tartışmalara neden olmuştur. Rusya tarafından gönderilen ilk faturanın yüksek olması Türkiye tarafından kabul edilmemesi üzerine Rusya antlaşmada hata yapıldığı belirterek antlaşmanın revize edilmesini talep etmiştir. Formülün tekrardan hesaplanması maksadıyla AK Partinin Enerji Bakanı Mehmet Hilmi Güler formülü tek fiyat formülüne bağlayan ve BOTAŞ'ın tahkim hakkını kaldıran, 1 Kasım 2003 tarihli yeni uluslararası antlaşmayı kabul etmiştir.

Ancak kabul edilen yeni formül yeni tartışmalara kapı aralamıştır. CHP Milletvekili Aykut Erdoğan, 2007 Sayıştay Raporlarında formül değişikliğinin Türkiye’yi 2 yıl içinde yaklaşık 526 Milyon Dolar zarara uğrattığının ortaya konduğunu belirterek yapılan formül değişikliğini gündeme taşımıştır. Ancak konunun araştırılmasına Enerji Bakanlığı tarafından izin verilmediğinden gerekli soruşturma ve kovuşturma yapılamamıştır. BOTAŞ, formülün Türkiye aleyhinde olmasından dolayı yapmış olduğu revizyon teklifi Rusya tarafından kabul edilmemiş ve BOTAŞ tahkim hakkı olmadığından formülün revize edilmesini sağlayamamıştır (TBMM, 2016).

Mavi Akım; boru hattı uzunluğumuzun artması, enerji sevkiyatında güzergahın çeşitlenmesi, tedarikçi ülke ile Türkiye arasında aracı bir ülkenin olmaması, Türkiye enerji arzını sağlanması vb. birçok çıktı göz önünde bulundurulduğunda başarılı bir proje olarak nitelendirilirken, enerji arzı açısından Rusya’ya olan bağımlılığın artması, Rusya’dan doğal gazın maliyetli tedarik edilmesinden dolayı başarısız olarak değerlendirilmektedir.

3.5.2.1.1.3. Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı (BTE)

2003 yılında, BTC boru hattının imalatına başlanılmasını başarı olarak değerlendiren ve kazanılan ivmeyi kaybetmek istemeyen, koridor ve tüketici konumunda olan Türkiye ile petrol ve doğal üreticisi Azerbaycan’ın yeni enerji antlaşmalarına yönelmesinin bir meyvesi olarak karşımıza çıkan BTE projesi, Azerbaycan’ın Hazar Denizi üzerinde bulunan Şah Deniz 1 sahasından çıkarılan doğal gazın Türkiye’ye arz edilmesini amaçlamaktadır. AK Parti iktidara gelmeden önceki dönemde, Türkiye’den BOTAŞ ile Azerbaycan’dan SOCAR arasında 12 Mart 2001 yılında kabul edilen hükümetler arası antlaşma ile projenin ilk adımı atılmıştır. İmzalanan antlaşmaya göre Azerbaycan Türkiye’ye 15 yıl boyunca yılda 6,6 milyar m³ doğal gaz arz etmeyi taahhüt etmiştir. Yapımına 14 Ekim 2004 yılında başlanılan proje 4 Temmuz 2007 yılında hizmet vermeye başlamıştır. BTE hattı, 2003 yılında yapımına başlanılan BTC hattı ile aynı güzergahı kullanmakta olup, 980 km uzunluğa ve 42 inç çapa sahiptir (www.enerji.gov.tr, E.t.: 25.02.2020).

BTE, Türkiye’nin ABD’nin ambargo uyguladığı İran ile dönemsel olarak siyasi krizlerin yaşandığı Rusya’ya olan doğal gaz bağımlılığını azaltmasının yanında, güzergah ve kaynak çeşitliliği arttırması ile Türkiye için jeostratejik avantaj sağlamaktadır.

BTE Projesi, AB'nin desteklediği ama gerçekleştirilemeyen NABUCCO projesinin bir parçası olarak değerlendirilmiş olması, BTE'nin iki ülke arasında yapılan proje olmaktan çıkarak uluslararası bir projenin parçası olmasına sonucunu doğurmuştur (Köten, 2013: 73).

NABUCCO gerçekleşmiş olsaydı 2021 yılında sözleşmesi dolacak olan BTE'nin NABUCCO Projesi kapsamında hizmet vermeye devam etmesi düşünülmektedir. NABUCCO'nun yarım kalması ile BTE'nin de akıbeti belirsizleşmiştir. Bununla birlikte 2018 yılında faaliyete giren TANAP Projesinin de BTE'nin atıl kalmasına neden olacağı, Türkiye'nin doğal gaz ihtiyacını TANAP ile sağlayacağı, BTE'nin ise özelleştirileceği değerlendirilmektedir (www.emo.org.tr, E.t.: 22.02.2020).

3.5.2.1.1.4. Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Enterkonneksiyonu (ITG)

Türkiye'den Yunanistan'a doğal gaz akışının sağlanması amacıyla geliştirilen projenin Hükümetler arası Anlaşması 23 Şubat 2003 yılında yapılırken, BOTAŞ ile DEPA (Yunanistan Devlet Doğal Gaz Şirketi) arasında 15 yıl taahhütlü Doğal Satım Antlaşması 23 Aralık 2003 yılında gerçekleştirilmiştir. 18 Kasım 2007 yılında ilk gaz akışı sağlanmıştır. Hazar ve Orta Doğu Bölgesinde bulunan doğal gazın AB ulaştırılmasını sağlamak amacıyla hayata geçirilen proje, Avrupa Birliği INOGATE (Interstate Oil and Gas Transport to Europe) Programı kapsamında geliştirilen Güney Gaz Koridorunun bir halkasını oluşturmaktadır. Hazar ve Orta Doğu'da çıkarılan doğal gazın Yunanistan üzerinden İtalya'ya ve ardından AB doğal gaz piyasasına ulaştırılması hedeflenmektedir. Bu kapsamda Türkiye, Yunanistan, İtalya arasında 26 Temmuz 2007 yılında Hükümetler arası antlaşma yapılmıştır. Ancak antlaşma ile ilgili somut adımlar atılmış değildir (www.enerji.gov.tr, E.t.: 25.02.2020).

3.5.2.1.1.5. AB Güney Gaz Koridoru ve Bileşenleri

Avrupa ve Türkiye, enerji ihtiyacının büyük bölümünü ithal yollarla karşılamaktadır. Bu nedenle Avrupa'nın artan enerji ihtiyacını karşılayabilmek maksadıyla kaynak ve güzergah çeşitliliğinin artırılması enerji güvenliği ve arzı açısından önem arz etmektedir. Bu bağlamda, Güney Gaz Koridoru Projesi, Avrupa'nın enerjide kaynak ve güzergah çeşitliliği arayışının bir ürünü olarak karşımıza çıkmaktadır. AB ile Azerbaycan arasında yapılan antlaşmanın ürünü olan Güney Gaz Koridoru ile Azerbaycan'ın Şahdeniz bölgesinde üretilen doğal gazın

Avrupa'ya arzının sağlanması hedeflenmiştir. Güney Gaz koridorunun 3 bileşeni bulunmaktadır; Güney Kafkasya Doğal Gaz Boru Hattı (South Caucasus Pipeline) (SCP), Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (Trans Anatolia Natural Gas Pipeline)- (TANAP), Trans Adriyatik Doğal Gaz Boru Hattı (Trans Adriatic Pipeline) (TAP). Bu bileşenlerden TANAP sadece Türkiye sınırlarından geçtiğinden diğer iki boru hattı projesine kısaca değinildikten sonra TANAP detaylı olarak değerlendirilecektir.

3.5.2.1.1.5.1. Güney Kafkasya Doğal Gaz Boru Hattı (South Caucasus Pipeline) (SCP)

TANAP projesinin başlangıcı sayılan ve aynı zamanda BTE projesini de besleyen, 487 km uzunluğa sahip olan, Azerbaycan'ın Şah Deniz 2 doğal gaz sahasından başlayarak Türkiye'nin Ardahan İlının Türkgözü İlçesinde son bulan boru hattı projesidir. SCP' de; TPAO % 9, BP ve Statoil % 25,5' er, SOCAR, TOTAL ve NICO ise % 10' ar hisseye sahiptir (UDHB, 2013b: 40). SCP'de en az hisse Türkiye temsilcisi TPAO'ya aittir. SCP için 15 yıl süreli antlaşma 2001'de yapılarak ilk gaz akışı 2007 yılında sağlanmıştır.

3.5.2.1.1.5.2. Trans Adriyatik Doğal Gaz Boru Hattı (Trans Adriatic Pipeline) (TAP)

Türkiye'nin Edirne İline bağlı İpsala İlçesinden başlayarak Yunanistan ve Arnavutluk üzerinden İtalya'ya ulaşan, 800 km uzunluğu olan, Norveçli Statoil, İsviçreli Axpo ve Alman E.ON iş birliği ile gerçekleştirilen boru hattı ulaştırma projesidir. İlk aşamada 10 milyar m³ ikinci etapta 20 ila 25 milyar m³ doğal gaz sevkıyatı yapılması planlanmaktadır. Ancak projenin yapımı ile ilgili bir ilerleme kaydedilmiş değildir.

3.5.2.1.1.5.3. Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (Trans Anatolia Natural Gas Pipeline) (TANAP)

TANAP, SCP ile TAP arasında köprü görevi gören, Azeri gazının Türkiye üzerinden transit geçişini sağlayarak Avrupa'ya ulaştıracak boru hattı projesi olarak karşımıza çıkmaktadır. TANAP çap ve uzunluk olarak Türkiye'de ilk sırada yer alması bakımından önem arz eden bir projedir. Projenin, Ardahan-Eskişehir arası 1.337 uzunluk ve 56 inç (1422 mm) çapında iken, Eskişehir-Edirne arası 513 uzunluk ve 48 inç (1219 mm) çapa sahip olmakla birlikte proje 20 il sınırından

geçerek 1.850 km uzunluğa erişmektedir. Proje, 2021 yılında 16 milyar m³, 2023 yılında 23 milyar m³, 2026 yılında 31 milyar m³ Türkiye ile Azerbaycan arasında 26 Haziran 2012 yılında ilk tohumu atılan TANAP, 26 Eylül 2014 yılında TBMM tarafından onaylanarak 17 Mart 2015 yapımına başlanılmış ve 12 Haziran 2018 yılında açılışı gerçekleştirilmiştir (www.enerji.gov.tr, E.t.: 25.02.2020). TANAP boru hattı ulaştırması ile bir yıl içerisinde 1,8 milyar metreküp gaz Türkiye piyasasına girmiştir (bigpara.hurriyet.com.tr, E.t.: 22.02.2020). 2021 yılı itibari ile yılda 6 milyar metreküp doğal gazın Türkiye'ye ulaştırılması hedeflenmektedir.

TANAP projesi olumlu ve olumsuz birçok açıdan eleştirilere konu olmaktadır. Olumlu eleştirilerin başında AK Parti iktidarı tarafından da sık sık dile getirilen enerjide güzergâh ve kaynak çeşitliliği gelmektedir. Türkiye elektrik üretiminin yaklaşık % 30'luk kısmını hatta değişken koşullara göre % 50'si doğal gazdan sağlamaktadır. Türkiye doğal gaz ihtiyacının % 52 sini Rusya'dan % 17'sini İran'dan ithal etmektedir. Bu bağlamda TANAP ile Türkiye'ye gelecek 6 Milyar metreküp doğal gaz sayesinde zaman zaman dış politika da karşı karşıya geldiğimiz Rusya ve İran'a bağımlılığımızın azalması açısından önem arz etmektedir. TANAP enerji açısından güzergâh ve kaynak çeşitliliği sağlaması sebebiyle Türkiye dışında enerjisinin çoğunu Rusya'dan ithal eden AB ülkelerince de destek görmektedir. TANAP boru hattı ulaştırması inşaat çalışmalarında kayda değer istihdam sağlanması, boru imalat sanayisinin canlanması ve Avrupa'ya enerji sağlanarak jeostratejik üstünlük elde edilmesi projenin hoş karşılanan taraflarını oluşturmaktadır (www.enerjigazetesi.ist, E.t.: 22.02.2020).

Her ne kadar Türkiye'nin çıkarlarına hizmet eden bir proje olsa da eksik ve yanlış tarafları eleştiri konusu olmaktadır. BOTAŞ'ın Azerbaycan Türkiye arasında doğal gaz sevkiyatı sağlayan mevcut boru hattı BTE'nin kullanılmayarak TANAP boru hattının kullanılması Türkiye için maliyetin artmasına ve BOTAŞ'ın mevcut boru hattının atıl kalmasına neden olmaktadır. BOTAŞ kendi boru hattı ile yapacağı taşımacılığı 11 dolar gibi az bir maliyet ile gerçekleştirirken TANAP ile yapılacak Eskişehir çıkışlı bin metreküp doğal gaz sevkiyatı için 90 dolar, Trakya çıkışı için ise 114 dolar ücret ödeyeceği öngörülmektedir. BOTAŞ'ın kendi boru hattı ulaştırması ile TANAP boru hattı ulaştırması arasında 79 dolar fark ile BOTAŞ kendi boru hatlarını revize ederek TANAP boru hattı ulaştırmasının işlevini çok rahatlıkla

görebileceği ve bu revizyonun daha az maliyetle yapılacağı aşikârdır (www.enerjigazetesi.ist, E.t.: 22.02.2020).

TANAP antlaşmasının maddeleri gereği Türkiye doğal gazın satıcı SOCAR ile alıcı Avrupa arasında koridor görevi görmekte ancak enerjinin merkezi konumuna gelmemektedir. Avrupa kullanacağı enerjiyi, Azerbaycan da satacağı enerjiyi garantiye alırken Türkiye hamalci konumda kalarak yükü yüklenmesine rağmen yeterli kazanımı elde edememiş ve toprakları üzerinde transit olarak Avrupa'ya giden doğal gaz hakkında pek söz sahibi konuma gelememiştir (www.enerjigazetesi.ist, E.t.: 22.02.2020).

AK Partinin boru hattı ulaştırma politikalarına getirilen eleştirilerden birisi ise TANAP ile güzergâh ve kaynak çeşitliliğinin arttırılması, böylelikle Rusya'ya olan bağımlılığın azaltılması amacına ters düşen Türk Akım projesinin yapılmasıdır. AK Partinin bu iki projeyi rakip olarak görmeyerek birlikte yürütmesi tartışma konusu olmaktadır. Türkiye'nin doğal ihtiyacının % 59'unu Rusya'dan karşılamakta olup, Türk Akımının faaliyete geçmesinin ardından Rusya'ya olan bağımlılık oranı artacaktır. Avrupa yılda 438 milyar m³ doğal gaz tüketirken 191 milyar m³ doğal gazı ithal etmektedir. Türk Akımı projesi ile taşınacak 63 milyar m³ doğal gazın yaklaşık 16 milyar m³'nün Türkiye aktarılması geri kalanının AB sevk edileceği buna karşılık TANAP ile 10 milyar m³ doğal gazın AB'ye sevk edileceği düşünüldüğünde TANAP'ın Türk Akımı karşısında pek bir anlam ifade etmeyeceği görülmektedir.

Her ne kadar uzmanlar arasında tartışma konusu olsa da TANAP, küresel güç olan başta Rusya olmak üzere Almanya tarafından hoş karşılanmayan bir proje olması hasebiyle Türkiye için önemlidir. Bu iki ülkenin TANAP karşısında olumsuz tavır takınmasının sebebi hiç şüphesiz ki AB karşısında Rusya tedarikçi olarak, Almanya ise transit ülke olarak enerjide ve boru hattı ulaştırmasında söz sahibi olmak istemeleridir.

TANAP ve Türk Akım projeleri, AB'nin enerji merkezi olmak isteyen Almanya tarafından hoş karşılanmamaktadır. Bunun sebebi ise Türkiye'nin içinde bulunduğu boru hattı ulaştırma projeleri kaynak çeşitliliği sunması yönünden AB tarafından daha çok tercih edilmektedir. Ayrıca TANAP ve Türk Akım projeleri Almanya'dan geçirilmesi planlanan Kuzey Akım 2 projesinin önünde engel teşkil

edeceği düşüncesinden dolayı Almanya rahatsızdır (www.nabizhaber.com, E.t.: 22.02.2020).

3.5.2.1.1.6. Tozlu Raflarda Kalan “Nabucco Doğal Gaz Boru Hattı Projesi”

2009 yılında ilk etabı tamamlanarak 2012’de faaliyete geçirilmesi planlanan 8 Milyar Euro’luk Proje ile Doğu’dan 31 milyar m³ doğal gazın Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Avusturya ve Almanya üzerinden Orta Avrupa’ya ulaştırılması amaçlanmıştır. Ancak projenin tedarik, transit ve tüketici ülkelerinde ortaya çıkan sorunlar ile uluslararası aktörlerin faaliyetleri projenin hayata geçirilememesine sebep olmuştur. Doğal gaz tedarik edebilecek ülke veya ülkelerin bulunamaması Projenin en önemli sorunlarının başında gelmektedir. Proje gaz tedarik edebilecek ülkeler arasında Rusya, Azerbaycan, İran, Irak, Mısır, Katar, Türkmenistan, Kazakistan gelmektedir. Ancak Mısır ve Katar sadece projenin tali doğal gaz kaynağı olarak görülmektedir (www.gazetevatan.com, E.t.: 21.02.2020). Projenin yapılış amacı Rusya’ya bağımlılığın azaltılması ve tedarikçi ülke çeşitliliği sağlayarak enerji güvenliğinin sağlanması amaçlandığından Rusya tedarikçi ülke olarak görülmemektedir. ABD’nin ise İran doğal gazının kullanılması için AB üzerinde yoğun baskı yapması İran’dan uzak durulmasına neden olmuştur. Nabucco projesine gaz tedarik edebileceğini beyan eden tek ülke olan Azerbaycan’ın doğal gaz üretiminin ise Proje ile taşınacak doğal gaz miktarının yarısından az olması ile birlikte Azerbaycan gazının bir kısmının Azerbaycan içerisinde kullanılması ve bir kısmının Rusya’ya ihraç edilmesi dolayısıyla Azerbaycan kaynak ülke olamamaktadır. Irak ise siyasi istikrarsızlık yaşamasının yanında doğal gaz üretiminde yaşadığı sorunlar sebebiyle tedarikçi ülke olarak seçilememiştir. Irak Hükümetinin de önceliğinin iç piyasa olduğu beyan etmesi Irak doğal gazının Batı’ya sevk edilemeyişi pekiştirmiştir. Bu ülkelerin dışında geriye Orta Asya ülkeleri yani Kazakistan ve Türkmenistan ülkeleri tedarikçi ülke olarak kalmaktadır. Ancak Rusya’nın 2007 ve 2008’de Kazakistan ve Türkmenistan ile 2009’da ise Azerbaycan ile yapmış olduğu doğal gaz antlaşmaları ile Türkmenistan ve Kazakistan’ın Çin’le yaptığı antlaşmalar Türkmen ve Kazak doğal gazının Nabucco Projesinde kullanılmasının önüne geçmiştir. Ayrıca bu ülkelere doğal gazın Hazar Denizi altından sevkini sağlamak amacıyla inşa edilecek Trans-Hazar Doğal Gaz Boru Hattının Hazar Denizini olumsuz etkileneceğini ileri süren Rusya ve İran bu projenin

yapılmasına Hazar Denizine kıyıları olması dolayısıyla karşı çıkmaktadırlar (www.ntv.com.tr, E.t.: 20.02.2020).

Rusya tedarikçi ülkeler ile yaptığı anlaşmalar ile tedarikçi ülkeleri baypas ederken bir yandan da İtalya, Sırbistan, Bulgaristan, Türkiye ile yaptığı anlaşmalar ile tüketici konumunda yer alan ülkeleri Nabucco Projesinden uzaklaştırma politikası izlemiştir. Bu doğrultuda Rusya ile İtalya arasında 2007'de Güney Akım Projesi için antlaşmaya varılmıştır.

Tablo 82: Bazı Doğal Gaz Tedarikçisi Ülkelerin Doğal Gaz Rezerv ve Üretim Bilgileri

Ülkeler	Rezerv (trilyon m ³)	Üretim (milyar m ³ -yıllık)
Azerbaycan	1.20	14.7
Türkmenistan	7.94	66.1
İran	29.61	116.3
Irak	3.17	-
Mısır	2.17	58.9

Kaynak: (www.ntv.com.tr, E.t.: 20.02.2020)

Transit ülke konumunda olan Türkiye'nin Nabucco projesine yeşil ışık yakmasının ardından kısa bir süre sonra Rusya'nın Güney Akım Projesinin yoluna açan anlaşmalar yapması Rusya'nın doğal gaz sektöründe elini güçlendirirken Nabucco Projesinin ise rafa kalkmasını hızlandırmıştır. Çünkü Güney Akım Projesi hem tüketici ülkeler açısından hem de üretici ülkeler açısından Nabucco Projesine göre daha ekonomik bir projedir (www.ntv.com.tr, E.t.: 12.07.2019). Bu durumda Türkiye'nin boru hattı ulaştırmasında izlemiş olduğu ikili politikasının Nabucco Projesine olumsuz yansıdığı görülmektedir (sendika63.org, E.t.: 12.07.2019; E.t.: 12.07.2019).

Nabucco Projesinin dışında Avrupa Güney Gaz Koridoru kapsamında kurulması gündeme gelen TANAP Projesi de Nabucco Projesinin gerçekleştirilememesinde etkili olmuştur. TANAP Projesinin daha kısa ve az maliyetli oluşa karşılık Nabucco'nun yaşadığı belirsizlik ve yetersizlikler tedarikçi ve tüketici ülkeleri TANAP Projesi etrafından toplanmaya sevk etmiştir (www.bilgesam.org, E.t.: 21.02.2020). Ayrıca 8 milyar Euro gibi yüksek maliyete sahip olan Nabucco Projesine AB'nin sadece 250 milyon Euro hibe vermesi Türkiye tarafından eleştiri konusu olurken diğer taraftan finansal anlamda yeteri kadar destek görmeyen Nabucco Projesinin gerçekleştirilememesine sebep olmuştur (www.internethaber.com, E.t.: 21.02.2020).

3.5.2.1.1.7. Türk Akım Doğal Gaz Boru Hattı Projesi

Rusya ile Türkiye arasında 10 Ekim 2016 tarihinde yapılan Hükümetlerarası Anlaşma ile temeli atılan proje her biri yıllık 15,75 milyar m³ kapasiteye sahip iki hattan oluşmakta olup, planlandığı gibi 2019 yılında işletmeye alınmıştır. (www.enerji.gov.tr, E.t.: 25.02.2020). İlk gaz akışı ise 2020 yılı ocak ayında gerçekleşmiştir (www.botas.gov.tr, E.t.: 23.01.2020). 2013’de Ukrayna’da çıkan iç savaş sonucunda 2014’de Kırımın ilhak edilmesiyle Batı Doğal Gaz Boru Hattının kesintiye uğraması ve Güney Akım Projesinin hem tedarikçi ülke Rusya hem de tüketici ülkeler tarafından yüksek maliyetli görülmesi Türk Akımı Projesini gündeme getirmiştir (İlter ve Kınık, 2017: 187). Bu sebeple Türk Akım Projesi Batı Hattının yerini dolduracak bir projedir. Türkiye’nin enerji güvenliğini sağlaması açısından Türk Akımı büyük öneme sahip bir projedir. Proje ile artık Türkiye üretici ülkeden doğrudan doğal gaz tedarik ederek transit ülkelere kaynaklı yaşanabilecek sorunların önüne geçmiştir. Ancak söz konusu proje ile Rusya’ya olan bağımlılığımızın artması kaynak çeşitliliği açısından sorun teşkil etmektedir (www.cumhuriyet.com.tr, E.t.: 22.02.2020).

3.5.2.1.2. Petrol Boru Hattı Projeleri

Türkiye ham petrol rezervlerinin % 73’ne komşudur (UB, 2010: 119). Türkiye ham petrol ihtiyacının yaklaşık % 90’ını ithalat yolu ile karşılamaktadır (Türkiye Petrolleri A.O. Genel Müdürlüğü, 2013: 20). 2011 yılında Türkiye’de petrolün % 13 boru hatları ile taşınmıştır (UDHB, 2013b: 7). Türkiye sahip olduğu konum itibarıyla boru hattı ulaştırmasına elverişli bir coğrafyada yer almaktadır. Ancak AK Parti döneminde tek petrol boru hattı projesi olan Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Ham Petrol Boru Hattı projesi hayata geçirilebilmiştir. Bunun dışında mevcut olan Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı Projesinin sözleşmeleri yenilenerek petrol akışının devamı sağlanmıştır.

3.5.2.1.2.1. Irak Türkiye Ham Petrol Boru Hattı

Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı, 27 Ağustos 1973’de iki ülke arasında yapılan Hükümetler Arası Antlaşma sonucunda 1976’da 40” çapa, 986 km uzunluğa sahip ilk hat, 1987’de ikinci hattı tamamlanmıştır. 19 Eylül 2010 tarihinde Irak Türkiye arasında yapılmış mevcut antlaşma yenilenerek petrol sevkiyatı 15 yıl uzatılmıştır (www.enerji.gov.tr, E.t.: 25.02.2020). Her ne kadar Irak Hattı AK Parti

dönemi öncesinde tesis edilmiş olsa da söz konusu hat Türkiye'nin enerji ihtiyacını karşılanmasında önemli rol oynaması açısından üzerinde durulması gerekmektedir.

1990 Körfez Savaşı nedeniyle sıkıntı yaşayan Irak hattı son dönemlerde kendini Terör saldırı ile gündemde göstermiştir. Hat, PKK başta olmak üzere DAESH terör örgütünün hedefi olmaktan kaçamamış ve tahrip edilmiştir. AK Parti ise diplomatik yollara başvurarak Irak Hükümetinden hattın onarılması talep etmiştir (www.yenisafak.com, E.t.: 22.02.2020). Irak petrol boru hattı yılda taşıdığı 70 milyon ton petrol ile büyük bir öneme sahiptir. Bakü Tiflis Ceyhan (BTC) Boru Hattından 20 milyon ton daha fazla petrol taşıyan hattın riskli bölgede yer alması endişe vermektedir.

3.5.2.1.2.2. Bakü Tiflis Ceyhan (BTC) Boru Hattı

Rusya ve Ortadoğu gibi petrol açısından zengin bölgelere karşı Azerbaycan, Orta Asya gibi petrol açısından zengin bölgelerin kaynakların pazarlanması için yeni alternatif enerji güzergahlarının oluşturulması sağlanarak Rusya ve Ortadoğu'ya olan bağımlılığın azaltılması amacıyla kurulan BTC boru hattı Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye üzerinde kurulmuştur. BTC'nin Azerbaycan'da 443 km'si, Gürcistan'da 249 km'si 1999 yılında tamamlanarak Bakü-Tiflis arası hizmete açılmıştır. BTC'nin Türkiye'de bulunan 1.076 km uzunluğundaki kısmının yapımına 2003 yılında başlanılan proje 2006 yılında tamamlanmıştır.

BTC'nin 2002 yılı itibariyle pay dağılımı; % 30.10 BP Exploration Ltd., % 25 SOCAR, % 8.90 Unocal Ltd., % 8.71 Statoil , % 6.53 TPAO, % 5 Agip, % 5 TotalFinaElf ve diğer ortaklıklardan oluşmaktadır (www.haberler.com, E.t.: 22.02.2020).

Sağladığı istihdam ve ekonomik getiri ile BTC ekonomik kalkınmayı desteklemektedir (Pala ve Kanbolat, 2006: 26). Ancak BTC'nin ekonomik katkısını bir kenara bırakılacak olursa boru hatlarının kaynak ve güzergah çeşitliliğinin sağlanması açısından son derece önemli bir projedir. Irak Türkiye Ham Petrol Boru Hattının ara ara saldırıya uğrayarak kesilmesi petrol arz güvenliği açısından endişe vermektedir. Bu çerçevede bakıldığında BTC'nin güvenli bir bölgeden tedarik edilmesi petrol arzında istikrarın yakalanmasına Türkiye'yi bir adım daha yaklaştırmıştır.

3.5.2.2. Boru Hattı Altyapısı ve Taşımacılığı

Türkiye'nin 2002 yılı petrol boru hattı uzunluğu 2256 km iken 1.076 km uzunluğundaki BTC petrol hattının yapılması ile 3.332 km ulaşmıştır. AK Parti döneminde petrol boru hattı uzunluğu % 47,6 artış göstermiştir. 70,9 milyon ton/yıl kapasiteli Irak-Ceyhan Petrol Boru Hattı ile 4,5 milyon ton/yıl kapasiteli Batman-Dört Yol Petrol Boru Hattının ardından 44 milyon ton/yıl kapasiteli BTC'nin yapılması ile 2006 yılından sonra boru hattıyla petrol taşıma kapasitesi 129,4 milyon ton/yıl olmuştur.

Tablo 83: Yıllar İtibarıyla Taşınan Ham Petrol Miktarları (Bin Varil)

	IRAK-TÜRKİYE HPBH	CEYHAN-KIRIKKALE HPBH	BATMAN-DÖRTYOL HPBH	BTC (BİL) HPBH
2018	134.662	31.300	20.470	255.770
2017	184.927	39.292	19.757	252.763
2016	189.439	35.357	20.092	253.976
2015	192.426	30.982	19.724	262.188
2014	55.984	22.213	17.780	260.675
2013	91.883	23.740	18.195	249.617
2012	134.506	21.962	17.649	250.345
2011	163.276	21.786	17.092	257.143
2010	144.590	19.061	17.378	286.214
2009	167.467	20.090	16.992	285.492
2008	132.941	21.433	16.794	264.092
2007	43.700	23.003	12.769	221.201
2006	12.932	27.984	15.111	57.078
2005	13.167	25.986	15.800	-
2004	37.685	24.564	15.695	-
2003	60.278	26.363	11.257	-
2002	175.667	26.535	18.725	-

Kaynak: (www.botas.gov.tr, E.t.: 19.05.2019; BOTAŞ, 2013)

Tablo 84: 2000-2017 Yılları Kara Yolu, Demir Yolu ve Boru Hattı Yük Taşımacılığı (Milyar Ton-km)

Yıllar	Kara Yolu	Demir Yolu	Boru Hattı
Toplam			
2017	262.8 (% 80,2)	12.7 (% 3,8)	52.1 (% 15,9)
2016	253.1 (% 79,7)	11.4 (% 3,5)	52.7 (% 16,6)
2015	244.3	10.2	52.5
2013	224.0	10.8	26.7
2012	216.1	11.2	37.3
2010	190.4	11.3	39.6
2005	166.8	9.1	5.7
2000	161.6 (% 71,9)	9.8 (% 4,3)	53.1 (% 23,6)

Kaynak: (European Commission, 2015; 2019)

Petrol boru hatlarının 2002-2018 yılları arasında taşıma rejiminin düzensiz olduğu görülmektedir. Boru hatları ile taşınan petrol miktarı 2000 yılında 220.927 bin varil iken % 100,1 artarak 2018'de 442.202 bin varile ulaşmıştır. Özellikle 2006 yılında yapılan BTC projesinden sonra petrol boru hattı uzunluğu ve boru hattı ile

petrol taşıma miktarında yüksek artış olmuştur. 2001 Körfez savaşından sonra ABD'nin Irak için koymuş olduğu kısıtlamalar sebebiyle 2003-2007 yılları arasında ve 2013-2014 yılları arasında terör saldırıları sebebiyle Irak Türkiye Ham Petrol Boru Hattında taşınan petrol miktarında önemli düşüşler yaşanmıştır. 2018 yılı itibariyle Türkiye'nin petrol boru hattı 1.000.5 milyon varil petrol taşıma kapasitesine ulaştığı, bu kapasitenin % 44,1 oranında yani 442,2 milyon varil petrol taşındığı görülmektedir.

Tablo 85: Mevcut Ham Petrol Boru Hatlarının Özellikleri

	Uzunluk (km)			Kapasite		Çap (inç)	Pompa İstasyonu	Depolama Tankı
				milyon ton/yıl	milyon varil/yıl			
Irak-Türkiye HPBH		Türkiye	Toplam	70,9	553		6	12
	I.Hat	651	986			40		
	II.Hat	652	890			46		
	Toplam	1.303	1.876					
Ceyhan-Kırıkkale HPBH		448		7,2	51	24	2	3
Batman-Dört Yol HPBH		518		4,5	31,5	18	3	23
Bakü-Tiflis-Ceyhan HPBH*		Türkiye	Toplam	50	365	34-42-46	4	7
		1.076	1.776					

Kaynak: (www.botas.gov.tr, E.t.: 23.01.2020)

Deniz yolu ulaştırması hariç 2000 yılında yapılan toplam yük taşımacılığın % 71,9'unu yani 161,6 milyar ton-km'sini kara yolu ulaştırması ile % 23,6'ı denk gelen 53,1 milyar ton-km'si boru hattı ulaştırması ile gerçekleştirilmiştir. Yine deniz yolu ulaştırması hariç 2017 yılında yapılan toplam yük taşımacılığının % 80,2'si olan 262,8 milyar ton-km'si kara yolu ulaştırması ile % 15,9'una denk gelen 52,1 milyar ton-km'si boru hattı ulaştırmasıyla gerçekleştirilmiştir. Boru hattı ulaştırması 2000 yılında 53,1 milyar ton-km iken % 1,8 düşüş yaşayarak 52,1 milyar ton-km olarak gerçekleşmiştir.

Doğal gaz boru hatları ile taşınmak üzere uzun dönemli doğal gaz alım satım anlaşmaları şunlardır (BOTAŞ, 2017: 23);

- Rusya Federasyonu ile Batı Hattı ve Mavi Akım anlaşmaları kapsamında toplam 20 milyar m³/yıl,
- İran ile 9,6 milyar m³/yıl,
- Azerbaycan ile 3 anlaşma kapsamında toplam 12,75 milyar m³/yıl,

- Türkmenistan ile 15,6 milyar m³/yıl miktarında doğal gaz antlaşması yapılmıştır.

Hazar Bölgesinde bulunan ülkelerin Hazar Denizinin hukuki statüsü üzerinde anlaşamamaları Trans Hazar Doğal Gaz Boru hattının yapılmasına engel olmaktadır. Hazar Denizinin hukuki statüsünün belirlenmesi söz konusu boru hattının yapılmasında büyük önem arz etmektedir. Aksi takdirde Türkiye'nin Orta Asya ülkeleri ile yapacağı boru hattı projelerinin geleceği tehlikeye düşmektedir. Ayrıca doğal gaz boru hattı taşımacılığında tedarikçi ülkeler arasında Rusya'nın daha fazla paya sahip olduğu görülmektedir. 2015 yılında Rus savaş uçağının Türkiye tarafından düşürülmesi, Suriye iç savaşı sebebiyle Türkiye ve Rusya'nın sık sık karşı karşıya gelmesi, AB ve ABD'nin Rusya karşıtı enerji ve ulaştırma politikaları göz önünde bulundurulduğunda boru hattı taşımacılığı açısından Rusya'nın tedarikçi ülkeler içerisinde fazla paya sahip olması bir kere daha düşünülmesi gerekmektedir.

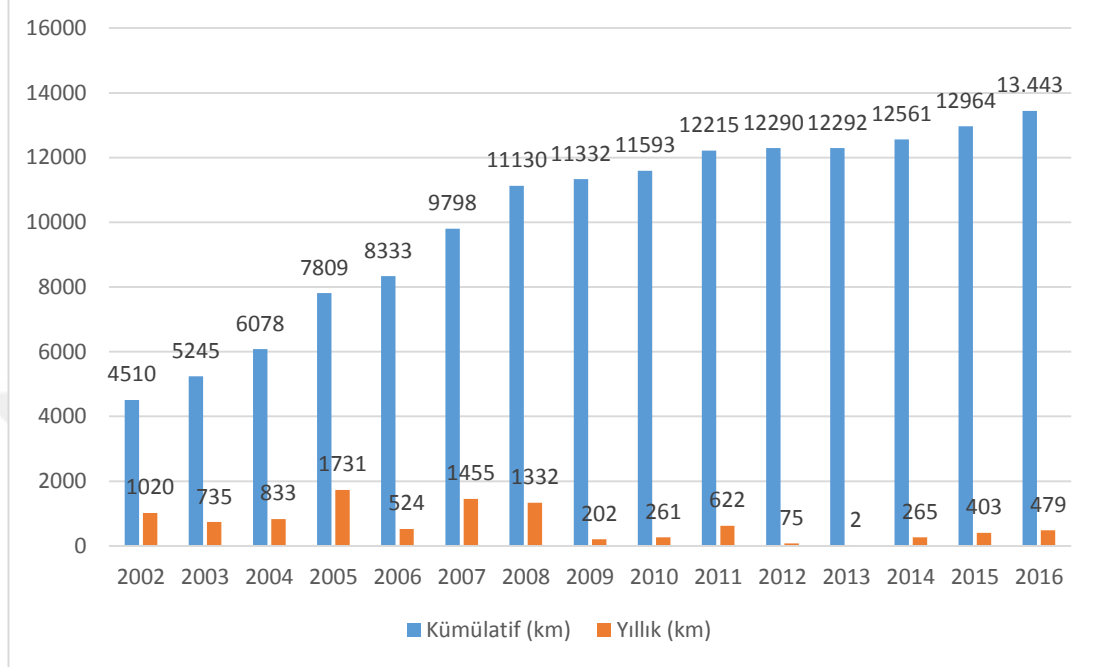
2002 yılında 5 ilimize boru hattıyla doğal gaz taşınırken 2018 yılı itibarıyla 81 ilin tamamına boru hattı ile doğal gaz sağlanmaktadır. 2002-2018 yılları arasında dikkat çeken durum ise 2010 yılına gelindiğinde doğal gaz arzı yapılamamış 20 ilin büyük çoğunluğunu Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesinde yer alan illerin oluşturmasıdır (EPDK, 2011: 37). Bununla birlikte Türkiye'nin 913 İlçesinin % 60,2'si olan 550 ilçeye boru hattı ile doğal tedarik edilmiştir (BOTAŞ, 2020: 11). Nüfusu 20.000 üzerinde olan ilçelere doğal gaz ulaştırılması BOTAŞ ve dağıtım şirketleri tarafından gerçekleştirilmesi 7.10.2016 tarih ve 9382 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı (BKK) doğrultusunda EPDK tarafından hazırlanan Usul ve Esaslar kapsamında belirlenen ilçelere doğal gaz boru hattı yatırımı gerçekleştirilmektedir (BOTAŞ, 2017: 47).

Türkiye'nin 2002 yılında 4510 km olan boru hattı uzunluğu % 146,7 artarak 2008 yılında 11130 km'ye bu yıldan sonra % 20,7 artış göstererek 2016 yılında 13.443 km ulaşmıştır. AK Partinin birinci ve ikinci döneminin başında boru hattı uzunluğunda önemli mesafeler alınmış iken 2008 yılı sonrasındaki dönemlerde boru hattı uzunluğu artış hızında büyük ölçüde azalma gerçekleşmiştir.

BTC'nin sahip olduğu günlük 1 milyon varil (50 milyon ton/yıl) kapasite ile İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçen 3 milyon varil değerindeki petrol vd. tehlikeli madde miktarında düşümlere neden olabileceği değerlendirilmektedir

(www.mfa.gov.tr, E.t.: 23.02.2020). Ancak petrol vd. tehlikeli maddelerin ithalatı ve ihracatında Rusya'nın daha fazla paya sahip olması BTC'nin Türk Boğazlardaki petrol vd. tehlikeli maddelerin trafiğini düşürebilmesi pek kolay görünmemektedir.

Şekil 3: 2002-2016 Doğal Gaz Boru Hattı Uzunluğu (Km)



Kaynak: (BOTAŞ, 2017; 28)

Tablo 86: 2002-2018 Yılları Türk Boğazlarından Geçen Tehlikeli Yük Miktarı (Bin Ton)

Yıllar	Çanakkale Boğazı	İstanbul Boğazı
2018	164.583	147.375
2017	166.729	146.943
2016	156.203	136.100
2015	155.531	135.952
2014	152.286	133.961
2013	149.088	134.444
2012	151.040	131.123
2011	154.606	138.496
2010	156.929	146.750
2009	152.105	144.660
2008	149.052	140.357
2007	149.320	143.939
2006	152.726	143.452
2005	148.951	143.567
2004	155.562	143.448
2003	145.154	134.603
2002	130.866	122.953

Kaynak: (İMEAK DTO, 2016: 294; 2019: 121)

Azerbaycan ile yapılan petrol ve boru hattı projelerinin Türk Boğazlarından geçen tehlikeli yük miktarının azaltılmasında kayda değer bir etki yaratmadığı aşağıda yer alan tablodan anlaşılmaktadır. Türk Boğazlarında taşınan tehlikeli yük miktarı 2002-2018 yılları arasında artış göstermiştir. Ancak boğazlardan geçen

tehlikeli yük miktarını by-pass edebilecek Ceyhan-Samsun Petrol Hattı ve benzeri projelerinin hayata geçirilmesi Türk Boğazlarındaki petrol vd. tehlikeli maddelerin trafiğini daha çok azaltacaktır. Türk Boğazlar bölgesinden tehlikeli yük geçişi 2002 yılında toplam 253.789.000 milyon ton iken % 22,9 artarak 2018’de 311.928.000 milyon tona ulaşmıştır.

3.5.2.3. Boru Hattı Ulaştırma Politikasının Genel Değerlendirilmesi

Türkiye’nin 2015 yılında ithal ettiği 51 milyar metreküp’lük (bcm) doğal gazın % 58’i Rusya’dan, % 15’i İran’dan, % 12’si Azerbaycan’dan, % 7,7’si Cezayir’den (LNG) ve % 2,4’ü Nijerya’dan (LNG)” tedarik edilmiştir (www.mfa.gov.tr, E.t.: 02.01.2019). Söz konusu veriler incelendiğinde Türkiye’nin Rusya’ya doğal gaz açısından bağımlı olduğu görülmektedir. AB kriterlerine göre AB dışında bulunan bir ülkeden ithal edilen doğal gazın % 30’u geçmemesi gerekmektedir. Ne yazık ki ülkemizde bu kriter sağlanabilmiş değildir. Bu durum Türkiye’nin enerji arz çeşitliliği ve güvenliğini tehlikeye düşürmektedir.

2015 yılında ortalama 25 milyon ton ham petrolün ithali gerçekleştirmiş olup, söz konusu ithalat Irak (% 31), İran (% 30), S. Arabistan (% 12), Nijerya (% 10) ve Kazakistan’dan (% 9) yapılmıştır (www.mfa.gov.tr, E.t.: 02.01.2019). Türkiye’nin uzun yıllardır Irak ve İran’a bağımlı olduğu göz önünde bulundurulduğunda BTC hattının faaliyete geçmiş olması enerji güvenliği ve çeşitliliği açısından sevindirici bir gelişme olmuştur.

3.6. ULAŞTIRMA POLİTİKALARINDA “ERİŞİLEBİLİRLİK”

Sosyal devletin gereklerinden olan herkese eşit hizmet anlayışı doğrultusunda engelliler ve diğer vatandaşlara asgari ulaştırma hizmeti sunulmalıdır. Toplumsal huzur ve birliktelik açısından ulaştırma hizmetinin erişilebilir olmasının önemi her geçen gün değeri artan bir konu olmaya devam etmektedir. Türkiye’de 9 milyon civarında engelli bireyin olması göz önünde bulundurulduğunda ulaştırma hizmetlerinin erişilebilir olmasının önemi daha iyi anlaşılmaktadır. Engellilerin üretim zincirine katılması ve sosyalleşebilmeleri ancak ve ancak erişilebilir ulaştırma hizmetinin sunumu ile mümkündür.

AK Parti seçim beyannamelerinde ve hükümet programlarında engelsiz ve erişilebilir niteliklere sahip bir ulaştırma sistemi oluşturulmasını hedeflemiştir. Bu

kapsamda AK Parti tarafından 01.07.2005 tarihli ve 5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun yürürlüğe konulmuştur. Söz konusu kanun metninde Engelli kavramı: “fiziksel, zihinsel, ruhsal ve duysal yetilerinde çeşitli düzeyde kayıplarından dolayı topluma diğer bireyler ile birlikte eşit koşullarda tam ve etkin katılımını kısıtlayan tutum ve çevre koşullarından etkilenen birey” olarak tanımlanmıştır. 5378 sayılı kanun engelliler açısından birçok yararlı düzenleme içermektedir. Kanun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 7 yıl içerisinde yol ve kaldırımların engellilerin erişilebilirliğine uygun olmasına yönelik çalışmaları yapmak konusunda yol ve kaldırımlardan sorumlu ilgili kurum ve kuruluşlar sorumlu tutulmuşlardır. Ancak bu süre 2012 yılında yapılan 6353 sayılı düzenleme ile 8 yıla çıkarılmıştır. Hatta gerekli şartları sağlayamayan tüzel ve gerçek kişilere iki yıl ek süre verilmesi de hüküm altına alınmıştır. Yol ve kaldırımların erişilebilirliğe uygun hale getirilmesi kanunun kabul edildiği 2005 yılı itibariyle olmaması erişilebilirlik açısından büyük kayıp olmuş ve erişilebilirlik sorunlarının çözümü bir nevi askıya alınmış ve ötelenmiştir. Söz konusu kanun hükümlerine göre ek sürelerle birlikte 2015 yılı itibariyle yol ve kaldırımların ülkemizde erişilebilirliğe uygun olması gerekirken uygulama da birçok yol ve kaldırımın engellilerin erişilebilirliği açısından yetersiz olduğu görülmektedir. Engelli bireyleri bir tarafa bırakacak olursak sağlıklı bireylerin dahi erişilebilirliği açısından yol ve kaldırımlar sorun teşkil etmeye devam etmektedir.

Aynı kanunda yine kamu veya özel kesim tarafından işletilen veya işlettilen şoför hariç 9 ila 16 koltuk kapasitesine sahip toplu taşıma araçları, turizm taşımacılığı yapılan araçlarla sağlanan taşıma hizmetleri ve özel ve kamu şehirlerarası toplu taşıma hizmetleri ile yolcu gemileri 7.7.2018 tarihine kadar engelliler için erişilebilir duruma getirilmesi mevcut toplu taşıma araçlarının kanun yılından itibaren 8 yıl içerisinde engellilerin erişilebilirliğine uygun hale getirilmesi öngörülmüştür. Bu şartları sağlamayan şehir içi toplu taşıma araç sahiplerine gerekli yetki belgesi ile çalışma izni ve ruhsatı verilmemesi sağlanarak toplu taşıma hizmeti veren gerçek ve tüzel kişileri zorlayıcı düzenleme konulmuştur.

5378 sayılı Kanun ile ulaştırma hizmetlerinin erişilebilir hale getirilmesinin usul ve esaslarının kanunun yürürlüğe girmesinden bir yıl içinde hazırlanması hüküm altına alınmış olsa da söz konusu usul ve esaslar 12 yıl sonra Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı tarafından 13 Ocak 2017 tarihli ve 29947 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan yürürlüğe giren Şehirler Arası Yolcu Taşıma Hizmetinin Erişilebilir Hale

Getirilmesine Dair Yönetmelik ile belirlenebilmiştir. Yönetmelikle birlikte ulaştırma hizmeti sunumunda engellilerin erişilebilirliğini sağlayacak düzenlemeler hayata geçirilmiştir. Yönetmelik sayesinde engellilerin toplu taşıma araçlarını rahat kullanabilmelerini sağlayacak transfer aparatlarının bulundurulması ve tüm engelli yolcuların yararlandırılması ulaştırma hizmeti veren gerçek ve tüzel işletmeler yükümlülük olarak belirlenmiştir. Ayrıca 7.7.2018 tarihine kadar yolcu taşımacılığı yapan gerçek ve tüzel kişiler engellilerin erişilebilirlik ile ilgili taleplerini 72 saat içerisinde yapmakla yükümlü kılınmıştır.

Engellilerin erişilebilirlikleri kolaylaştırmak amacıyla 4736 sayılı kanuna binaen Ücretsiz ve İndirimli Seyahat Kartları Yönetmeliği 4 Mart 2014 tarihli ve 28931 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Yönetmeliğine göre engel oranı % 40 ve üzeri olan engelliler ve ağır engelli ile refakatçilerine şehirlerarası ve şehir içi demir yolu ve deniz yolu araçlarından, kent içi toplu taşıma hizmetlerinden ücretsiz yararlanma hakkı tanınmıştır. Bu haklarından yararlanabilmeleri için 19/7/2008 tarihli ve 26941 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Yönetmelik kapsamında verilen kimlik kartı ile engel oranının yer aldığı nüfus cüzdanını ibraz etmeleri yeterli görülmüştür.

Ücretsiz ve İndirimli Seyahat Hakkı Yönetmeliği sayesinde sağlanan maddi kolaylık engelli bireylerin hareketliliklerinin artırılması açısından önemli bir düzenlemedir. Ancak yönetmeliğin sadece % 40 ve üzeri engelliler ve ağır engelli ile refakatçisini kapsamaması engelliler arasında eşitsizliğe yol açmaktadır. Yönetmelikle belirtilen % 40 oranının düşürülerek daha fazla engelli bireyin ücretsiz seyahat hakkından yararlandırılmasının sağlanması engelli bireylerin beklenti içerisinde oldukları düzenlemeler arasında yerini korumaktadır.

Ücretsiz seyahat hakkının şehirlerarası ulaşım bazında sadece demir yolu ve deniz yolu ulaştırmasını kapsamaması ise Türkiye’nin her şehrine demir yolu ve deniz yolu ile ulaşım mümkün olmadığı düşünüldüğünde engellilerin erişilebilirliğini kısıtlayan bir düzenleme olmuştur. Erişilebilirlik açısından daha esnek olan kara yolu ulaştırmasından engellilerin ücretsiz yararlanamaması önemli bir eksiklik olmuştur. Ücretsiz seyahat hakkından engellilerin yararlanması noktasında kimlik kartı ve nüfus cüzdanının ibraz edilmesi yeterli görülmesine karşılık uygulamada birçok zorluk yaşanmaktadır. Her belediyenin toplu taşıma kart sisteminin farklı olması ve

belediyelerin toplu taşımadan engellilerin ücretsiz yararlanmaları için belediyelerin toplu taşıma kartlarını almalarını zorunlu tutmaları engellilerin ücretsiz seyahat hakkını kullanmalarını engellemekte veya güçleştirmektedir. AK Parti tarafından düzenlemeler her ne kadar engelliler açısından sevindirici gelişmeler olsa da yapılan düzenlemeler ve uygulamalar Türkiye’de ulaşımın erişilebilir olduğunu söylemek için yeterli düzeyde değildir. Erişilebilirliğe yönelik mevzuatta yer alan eksiklikler erişilebilirliğin ihmal edilmesine neden olmaya devam etmektedir. Engelsiz hava limanı, erişilebilir yollar, kaldırımlar ile toplu taşıma araçların tesis edilmesine yönelik kurum ve kuruluşların istekli olması gerekmektedir. Ancak bunun için genellikle erişilebilirlik noktasında kurum ve kuruluşları zorlayıcı politikalar benimsenmelidir.

3.7. ULAŞTIRMA POLİTİKALARINDA “SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK” VE “ÇEVRE”

Şüphesiz ki insan var olduğu süre boyunca çevreden etkilenmiş ve çevreyi etkilemiştir. İnsanların çevreye olan etkileri günümüzde daha çok hissedilir seviyeye ulaşmıştır. Sağlık hizmetlerin gelişmesi ile birlikte doğum oranlarının artması, ölüm oranlarının azalmasına paralel olarak artan nüfus artışı doğal kaynakların hızlı şekilde tüketilmesine ve çevrenin zarar görerek ekolojik dengenin bozulmasına neden olmuştur. Artık insanların yaşamlarını sürdürmek için yaptıkları faaliyetler ne yazık ki insanların yaşamlarını devam ettirmeleri için gerekli olan çevrenin bozulmasına ve çevre sorunlarına sebep olmaktadır.

Türkiye’nin 2009 yılı sera gazı salımı 369,65 milyon ton CO₂ eşdeğerinde olup, ulaşımdan kaynaklı CO₂ gazı emisyonu değeri 47 milyon tona ulaşarak toplam emisyon miktarının yaklaşık % 13’ünü oluşturmaktadır. Ulaştırmadan kaynaklı gaz emisyonunun % 85 gibi büyük bir bölümü kara yolu ulaşımından kaynaklı olmaktadır. Kara yolu ulaşımını ise hava yolu ulaşımı takip etmektedir. (ulasimkaynaklicevresorunu.blogspot.com, E.t.: 12.12.2019) OECD’ye göre ise Türkiye’de CO₂ emisyonunun % 18’i ulaştırma sektöründen, bunun % 87’si ise kara yolu ulaşımından kaynaklanmaktadır. Ulaştırma sektörü gaz emisyonu sıralamasında ulaştırma sektörü elektrik ve ısı üretiminden sonra ikinci sırada gelmektedir (www.oecd.org/, E.t.: 12.12.2019).

Ulaştırmanın yarattığı olumsuz dışsallıkların yüksek olması ulaştırma politikalarının sürdürülebilir ve çevreci olmasını zorunlu kılmıştır. Bunun farkında olan AK Partinin seçim vaatleri ve hükümet programlarında yer alan ulaştırma vaat ve hedefleri arasında sürdürülebilir ulaştırma hizmeti yer almakta olup, AK Partinin bu doğrultuda benimsemiş olduğu sürdürülebilir ulaştırma politikalarına bakacak olursak;

- Çok şeritli ve bölünmüş yol, tünel ve köprülÜ kavşaklar yaparak ulaşım süresini kısaltmak ve yakıt tasarrufu sağlamak,
- Akıllı Ulaşım Sistemleri kurarak trafikte bekleme süresini düşürmek,
- Kara yolu ulaştırması üzerinden yapılan taşımacılığı alternatif ulaştırma modlarına kaydırmak,
- Elektrik enerjisi ile çalışan araçlar üretmek ve bu amaçla yapılan projeleri desteklemek,
- Demir yolu ve kara yolu güzergahlarında ağaçlandırma çalışması yapmak, ana arterlerin aydınlatmasında yenilenebilir enerji kaynaklarından yararlanmak,
- Toplu taşıma kullanımını yaygınlaştırmak, toplu taşımanın elektrikli araçlar ile sağlanmak,
- Raylı, yaya ve bisiklet ulaştırmasını yaygınlaştırmak, buna karşılık özel araç kullanımını kısıtlayıcı önlemler almak,
- Demir yolunun sinyalizasyonlu ve elektrifikasyonlu hat uzunluğunu arttırmak,
- 2015 yılına kadar havalimanlarının yeşil dostu olması,
- Uçakların havada bekleme süresini azaltacak modernizasyonu sağlayarak enerji tüketimini azaltmak,
- Mersin, Tekirdağ ve Antalya’da, deniz kirliliğinin önlenmesi yönelik çalışmaları yönetecek olan Acil Müdahale Merkezlerini (AMM) tamamlaması,
- Gürültünün fazla olduğu bölgelerde ses bariyerleri inşa etmek,
- Fazla emisyonu neden olan yaşlı araçların kullanımını engellemek,
- Ulusal Ulaştırma Ana Planı, Kentsel Ulaştırma Ana Planları hazırlayarak sürdürülebilir bir kalkınma için sürdürülebilir ve planlı bir ulaştırma sistemi kurmaktır.

Bu politikalar çerçevesinde AK Parti tarafından belirlenen 2023 sürdürülebilir ulaştırma hedefleri ise (www.akparti.org.tr, E.t.: 02.05.2020);

- Ulaşım kaynaklı gaz salınım oranını % 11 azaltmak,
- Elektrikli demir yolu hat uzunluğunun % 70 çıkarılması,
- Çevre dostu araçları özendirici vergilendirme sisteminin oluşturulması ve bu tür araçlar için vergi indirimi yapılması,
- PM2.5 partiküllerinin salınımının % 20 azaltılması,
- Ulaşım yakıtlarının % 10'unun fosil yakıtları dışından karşılanması,
- Yakıt içerisindeki kükürt oranının % 80 azaltılması,
- İstanbul için ulaşımın % 80'i toplu taşıma ile gerçekleştirilmesi, toplu taşıma sisteminin % 50'sinin yenilenebilir enerji kaynakları ile çalışması,
- Her büyükşehirde en az 150 km uzunluğunda bisiklet yolları yapılmasıdır.

Ulaşım Ana Planında; kent ölçeğinde sürdürülebilir, verimli, kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte, tüm modların gelişimini destekleyici bütüncül bir sistemin oluşturulması ve devamlılığının sağlanması hedeflenmektedir (İTÜ, 2015: 6). Sürdürülebilir ulaştırma politikaları kapsamında çıkarılan yasaların başında 2 Mayıs 2007 tarihli ve 26510 sayılı Resmi Gazete yayınlanarak Yürürlüğe giren 5627 sayılı Enerji Verimliliği Kanunu gelmektedir. Söz konusu Kanunun 7/f maddesinde ulaşım ile ilgili olarak;

“Ulaşım da enerji verimliliğinin artırılması ile ilgili olarak; yurt içinde üretilen araçların birim yakıt tüketimlerinin düşürülmesine, araçlarda verimlilik standartlarının yükseltilmesine, toplu taşımacılığın yaygınlaştırılmasına, gelişmiş trafik sinyalizasyon sistemlerinin kurulmasına ilişkin usul ve esaslar, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ile müştereken hazırlanarak UB tarafından yürürlüğe konulacak yönetmelikle düzenlenir.”

ibaresi yer almaktadır. Bu madde doğrultusunda ise 09.06.2008 tarihli ve 26901 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Ulaşım da Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik yürürlüğe konulmuştur.

Söz konusu kanun ve yönetmelik sürdürülebilir ulaştırmanın tesis edilmesi açısından mevzuatsal anlamda önemli gelişmelerden bir tanesidir. Söz konusu yönetmelik ile enerji verimliliğinin sağlanması maksadıyla tedbirler, ulaştırma altyapısının iyileştirilmesi, kentsel ulaşımın planlanması, kent merkezlerinde araç kullanımı azaltıcı uygulamalar, taksi uygulamaları, otopark oluşturulması, tüketiciler ile sürücülerin bilinçlendirilmesi ve eğitilmesi, kara yolu yük taşımacılığının

alternatif enerji ile çalışan ulaşım araçlarına ve alternatif ulaşım modlarına kaydırılması toplu taşımacılığının geliştirilmesi, trafik yönetimi ve bilgilendirme sistemlerinin kurulması, sinyalizasyon ve Akıllı Ulaşım sistemlerinin kurulması Akaryakıt tüketiminin izlenmesi, kentsel planlamaların yapılmasına ilişkin usul ve esaslar belirlenmiştir (Ulaşımında Enerji Verimliliğinin Arttırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik, 2008).

Sürdürülebilir ulaştırmanın önemli basamaklarından bir tanesi de yaya ve bisiklet ulaşımının yaygınlaştırılmasıdır. Bu kapsamda AK Parti büyükşehirlerde en az 150 km’lik bir bisiklet yolu ağı oluşturulmasını hedeflenmiştir. Bu hedefi doğrultusunda öncelikle mevzuatsal düzenlemeler yapmaya başlamıştır. İlk olarak 3.11.2015 tarihli ve 29521 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik yürürlüğüne konulmuştur. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanan yönetmelik bisiklet yolu yapımında ilgili kuruluşların izleyecekleri usul ve esaslar belirlenmiştir. Aynı bakanlık tarafından 2017 yılında Şehir İçi Bisiklet Yolları Kılavuzu yayınlanarak bisiklet yolu imalatında rol alan kurumlara rehberlik edilmesi amaçlanmıştır. Uygulama kısmına bakıldığında ise Eskişehir, İzmir, Antalya, Sakarya, İstanbul, Konya ve Kayseri büyükşehirlerinde bisiklet uygulaması olduğu görülmektedir. Büyükşehirlerde bisiklet yapılması için belediyeleri zorlayıcı düzenlemelerin olmaması bisiklet ulaşımının gelişmemesini tetiklemektedir. Ayrıca mevcut bisiklet yollarının standart dışı olması, bisiklet altyapısının yetersiz oluşu bisiklet ulaşımında karşılaşılan temel sorunlar arasında yer almaya devam etmektedir. Bununla birlikte toplum tarafından bisikletin ulaşım aracı olarak görülmemesi ve bisiklet kullanma kültürünün gelişmemiş olması önemli sorunların başında gelmektedir. Bu soruna yönelik olarak ise Sağlık Bakanlığı tarafından bisiklet kullanımını teşvik amacıyla “Sağlık için pedalla” sloganıyla 2015 yılında 45.000 adet, 2016 yılında 275.000 adet ücretsiz bisiklet dağıtılmıştır. Tüm bu uygulamalara rağmen Türkiye’de bisiklet ulaşımı hedeflenen seviyelerin altında kalmıştır.

Türkiye'nin ulaştırmadan kaynaklı sera gazı emisyonunu azaltmak amacıyla 2011-2023 sürecini kapsayan İklim Değişikliği Eylem Planı’nda; taşıtlarda sera gazı emisyonlarını sınırlandırmayı temel alan bir vergilendirme ve fiyatlandırma sisteminin oluşturulması hedeflenmiştir.

Elektrikli otomobiller ile ilgili Türkiye'de Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) yasasında değişiklik yapılmasına karşılık MTV yasasında herhangi bir değişiklik yapılmamıştır. Tüketicilerin elektrikli araçları tercih etmeleri açısından MTV yasasında da değişiklik yapılması önem arz etmektedir (Uzel, 2017: 172). Elektrikli araçlar olmak başta olmak üzere alternatif enerjili diğer araçların kullanımını zorunlu tutan düzenlemelerin olmaması sürdürülebilir ulaştırma açısından eksikliğini korumaktadır (Beyhan, 2019: 27).

ÖTV Kanununda 13.10.2011 ile 25.11.2016 tarihlerinde yapılan düzenlemeler motorlu taşıtlardan alınan vergi oranları motor silindir hacmi ile orantılı olarak arttırılmıştır. Aynı şekilde elektrikli ulaşım araçlarından alınan vergi oranlarına yükseltilmiştir. Tüm bu uygulamalar alınan vergilerin mali amaçlı olduğu göstermektedir. Durum her ne kadar böyle olsa da yakıtlardan ve araçlardan alınan ÖTV dolaylı olarak gaz emisyonu az da olsa azaltmaktadır (Taylor, 2010: 447). Bununla birlikte AB ülkelerinde doğal gazın sanayi kullanımına ÖTV alınmaz iken Türkiye'de sanayi, konut ve ulaşımında kullanımında ÖTV alınmasından dolayı mali amaçlı ve genel tüketim vergisi gibi uygulanmaktadır (Bilici, 2007: 231).

Buna karşılık biyodizel ve LPG yakıtlara benzine göre daha az ÖTV uygulanması diğer yakıtların kullanımı azaltarak zararlı dışsallıkların azalmasını sağladığından Pigoucu bir vergi uygulamasıdır. Ancak kurşunlu benzin ile kurşunsuz benzinin vergilendirme biçiminin Pigoucu olduğu söylenemez. Kurşunlu benzin kurşunsuz benzine göre daha zararlı olduğundan dolayı kurşunlu benzine uygulanan vergi oranı AB ülkelerinde fazla olmasına karşı Türkiye'de durum bunun tam tersidir. Bu konuda vatandaşların bilinçlendirilerek kurşunsuz benzine yönelmeleri sağlanmalıdır. Yakıtlardan ve motorlardan alınan toplam ÖTV miktarı, genel ÖTV miktarının % 63'ünü oluşturmaktadır. Toplam ÖTV'nin ise genel vergi miktarının % 23,21 oluşturduğu düşünüldüğünde çevreyi dolaylı olarak koruyan ÖTV miktarının genel vergi miktarı içerisindeki payının % 14,62 gibi çok düşük bir oran olduğu görülecektir. (Uzel, 2017: 141). 2003 ve 2004 yıllarında yeni araç alımında uygulanan ÖTV indirimi karşılığında 20 yaşını doldurmuş 274.000 adet binek araç hurdaya ayrılmıştır (www.oecd.org/, E.t. : 12.12.2019). Benzer bir uygulama ise 2009 yılında yapılmıştır. 25.03.2009 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan Maliye Bakanlığı 33 seri nolu Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği ile 1989 model ve daha eski araçların trafikten çekilmesi teşvik edecek bir uygulama başlatılarak çevrenin

korunması ve taşıt parkının yenilenmesi sağlanmıştır (Kabakçı Karadeniz, 2009). Ancak yapılan bu teşvik düzenlemelerine rağmen 2004 yılında trafiğe kayıtlı araçların ortalama yaşı 12 iken 2017 yılında 13,1 yükseldiği görülmektedir (cevreselgostergeler.csb.gov.tr, E.t.: 02.03.2019). 2018 yılı itibariyle 20 yaş ve üzeri araç sayısı ise 5.975.994'e ulaşmıştır (www.tuik.gov.tr, E.t.: 12.12.2019).

Gaz emisyonunda ulaşım türleri arasında en çok rol oynayan kara yolu ulaştırmasına yönelik vergilendirme getirilmesi özel araç kullanıcıları toplu taşımaya yönlendirecek ve gaz emisyonu oranını düşürecektir. Ayrıca dünya gaz emisyonunun % 3,5 oluşturan hava ulaşımından Türkiye'de herhangi bir çevre vergisi alınmaması çevrenin korunması açısından büyük bir eksiklik. Çevrenin önemini ve korunması gerektiğinin farkında olmayan insanoğlu çevreye zarar verdiğini ve bunun büyük sorunlara yol açtığını ta ki kendisi zarar görmeye başlayınca anlamaktadır. Bu nedenle çevre ile ilgili düzenleyici ve caydırıcı bir takım düzenlemeler yapmak mecburidir (Kaypak, 2013). Bununla birlikte CO₂ gaz emisyonunu dikkate alan vergi sistemini ön gören çevre ve ulaştırma politikalarında araçların kasko değerleri ile orantılı olacak şekilde vergi tarifesini geliştirilmesi mali güç ve adalet ilkelerinin zarar görmesini de engelleyecektir (Yalçın, 2013). Türkiye'de enerjiden alınan özel bir çevre vergisi olmayıp ÖTV ve KDV alınmaktadır (Çetinkaya, 2011). AB ülkeleri ile kıyas edildiğinde Türkiye'nin akaryakıttan en çok vergi alan ülke olduğu görülmektedir. Türkiye'de fiyatlarının % 50 sinden fazlası vergilerden oluşmakla birlikte az zararlı yakıtlardan alınan vergi oranlarının zararlı yakıtlardan alınan vergilerden yüksek olması göz önünde bulundurulduğunda vergi sisteminin mali amaçlı olduğu anlaşılmaktadır (Yalçın, 2013). 1999 OECD Çevresel Performans İncelemesinde Türkiye'nin ulaşım türleri arasında uyum ve dengeyi sağlayacak ve çevre hedeflerini göz önünde tutacak ulaşım master planı geliştirmesi önerilmiştir. 2005 yılında hazırlanan Ulaştırma Master Plan Stratejisi, toplu taşımacılığının teşvik edilmesi, şehir içi yük trafiğinin bir kısmının demir yolu ve deniz yollarına aktarılması, kara yolu ve demir yolu altyapısının geliştirilmesi yoluyla hava kirliliğinin azaltılmasını amaçlamaktadır. Yerel hava kirliliğini, enerji tüketimini azaltmak ve şehrin ulaşım talebini karşılamak için kent içi raylı sistemler büyükşehir belediyelerince kurulmaktadır. Devlet Planlama Teşkilatı 2006 verilerine göre Ankara metrosu başta olmak üzere 17 şehrin demir yolu sistemi imalat aşamasındadır. 2008 yılına kadar demiryollarının altyapısı, işletmesinin

modernizasyonu ile elektrikli lokomotif ve hızlı tren sayısının artışı sağlanarak özel sektörün katkılarıyla demir yolunun geliştirilmesi sağlanarak, toplam taşımacılık içerisinde demir yolu yük taşımacılığının % 13, demir yolu yolcu taşımacılığının % 7 oranında arttırılması hedeflenmiştir (OECD, 2008: 64).

Hem AB hem de Türkiye'de kara yolundan kaynaklı emisyonun yarısından fazlası binek araçlardan kaynaklı olmaktadır (Çelikkaya, 2010). Özellikle binek araç kullanımının kısıtlayacak düzenlemelerin yapılarak toplumun bu konuda bilinçlendirilmesi ve alışkanlıklarının değiştirilmesi gaz emisyonu ile mücadeleyi daha etkin hale getirecektir. Sürdürülebilir ulaşımaya yönelik altyapısal gerekler yerine getirildikten sonra enerji verimliliği yüksek çevre dostu ulaştırma araçları ve ulaştırma modlarının toplum tarafından tercih edilebilmesi için caydırıcı, teşvik edici, itici ve çekici politika ve uygulamalara ihtiyaç duyulmaktadır.

2004-2019 dizel otomobil sayısı 0,3 milyondan 4,6 milyona yükselmiş, LPG'li otomobil sayısı 0,8 milyondan 4,7 milyona yükselmiş, benzinli otomobil sayısı ise 4,1 milyondan 3,1 milyona düşmüştür (Beyhan, 2019: 7). 2019 elektrikli ve hibrit otomobil sayısı 5714'tir. Alternatif enerji kaynağı ile çalışan araçların fiyatlarının yüksek olması, bu araçların uzun mesafe gidememeleri ve yeteri kadar şarj ünitelerinin olmaması alternatif enerji kaynağı ile çalışan araçların tercih edilmemesine neden olmaktadır.

2017 verilerine göre toplam emisyon içerisinde ulaşımın payı % 16,5 olup, bunun % 93'ü kara yolu, % 4,5'i hava yolu, % 1,1'i deniz yolu, % 0,5'i demir yolu, % 0,9'u boru hatlarından kaynaklanmaktadır (Beyhan, 2019: 8). Bu dengesiz dağılımı ortadan kaldırmak için taşımacılığın çevre dostu demir yolu, deniz yolu ve boru hatlarına kaydırılması ulaştırmasının sürdürülebilir olması açısından gerekliliktir. Ancak 2002-2018 yılları arasında kara yolu ulaştırması yolcu ve yük taşımacılığında ağırlığı korumaya devam etmiştir. Deniz yolu ve demir yolu ulaştırmalarının taşımacılık içerisindeki payları ise çok düşük seviyelerde kalmıştır (cevreselgostergeler.csb.gov.tr, E.t.: 02.03.2019).

Ulaştırma kaynaklı emisyonların toplam sera gazı emisyonlarındaki payı 1990 yılında % 12,8 iken 2016 yılında % 16,5'e yükselmiştir. TÜİK' in sera gazı emisyon envanteri verilerine göre, 2016 yılında, Türkiye'nin toplam sera gazı emisyonu CO₂ eşdeğeri olarak 496,1 milyon ton olup bunun 81.841 kiloton

CO₂ eşdeğerini ulaştırma kaynaklı emisyonlar oluşturmaktadır. AB 28 ülkelerinde ise 2016 yılı verilerine göre toplam sera gazı emisyonlarının % 20'si ulaşımdan (uluslararası havacılık ve deniz emisyonları hariç) kaynaklandığı görülmektedir (cevreselgostergeler.csb.gov.tr, E.t.: 02.03.2019).

Motorlu taşıtlardan kaynaklı sera gazı emisyonlarını ölçmek, denetlemek ve gerekli tedbirleri almak amacıyla 30 Kasım 2013 tarihli ve 28837 sayılı Resmi Gazetede Egzoz Gaz Emisyon Kontrolü ile Benzin ve Motorin Kalitesi Yönetmeliği yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Yönetmeliğe göre, hususi araçlar ilk üç yaş sonunda ve iki yılda bir, diğer araçların ise yılda bir kere egzoz muayenesi olması zorunlu tutulmuştur. Ayrıca araçların egzoz ölçüm sonuçlarının TS 12231 Standardına uygun olması gerekmektedir.

AK Parti tarafından her ne kadar ulaşım kaynaklı sera gazı emisyonu azaltılmak hedeflenmiş olsa da yapılan düzenleme ve uygulamalara rağmen 2002-2018 yılları arasında ulaşım kaynaklı sera gazı emisyonunun artışı önlenememiştir. 9.8.1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanununun 10. maddesine istinaden 25.11.2014 tarihli ve 29186 sayılı Resmî Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği ile otoyol, liman, havalimanı, devlet yolları, tersaneler, boru hatları yatırımları ÇED kapsamına alınmıştır. AK Partinin ulaştırma yatırımlarına getirilen eleştirilen başında ise ulaştırma yatırımlarında çevrenin göz ardı edilmesi gelmektedir. Karadeniz Sahil Yolu, Üçüncü Boğaz Geçişi ve Kuzey Marmara Otoyolu, İstanbul Havalimanı vd. yatırımların bir çoğunda Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi Raporlarının (ÇSED) eksik olmasına rağmen projelere başlanması tartışmalara neden olmaktadır. Bununla birlikte ulaştırma projelerinin imar ve çevre planlarının dışına çıkılarak siyasi erkin isteği doğrultusunda gerçekleştirilmesi tarım arazilerinin yok olmasına ve çarpık kentleşmenin oluşmasına yol açtığı görülmektedir (Yayla, 2016: 42). Yine aynı şekilde İzmir Körfez Geçişi imar planlarında yer almaması ve çevreye vereceği zararlar sebebiyle Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından onaylanan ÇED raporu İzmir İdare Mahkemesi tarafından iptal edilmiştir (www.tmmob.org.tr, E.t.: 01.01.2020). İzmir-Gebze Otoyolunun idare tarafından ÇED raporundan muaf tutulması da idare mahkemelerince iptal konusu olmuştur (TMMOB Makina Mühendisleri Odası, 2018b: 22).

Son olarak, otoyol ve köprülerin kullanım ücretlerinin çevreci olmadığı, ücretlendirme sisteminin mali gereksinimler doğrultusunda hazırlandığı görülmektedir. Otomobillerin yaratmış olduğu trafik sonucu ortaya çıkan sera gazı emisyonu ve gürültü kirliliği ulaştırmanın sürdürülebilirliğini tehdit eden sorunların başında gelmektedir. Otoyollar başta olmak üzere köprü ve tünel ücretlendirmelerinde otomobil ücretlerinin otobüs ücretlerinden düşük olması otomobil kullanımını teşvik etmektedir. Köprü ve tünellerin kullanımında 1. Sınıf araç kategorisinde yer alan otomobillerden alınan ücret miktarı 3. sınıf araç kategorisine yer alan otobüslerden alınan ücreti miktarının hemen hemen yarısına denk düşmektedir. Osman Gazi Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Avrasya Tünelinin KÖİ ile yapılmış olması zorunlu olarak otomobillerden daha fazla ücret alınmasını gerektirmektedir. Aksi takdirde KÖİ ile yapılan köprü ve tünellerden yeteri kadar araç geçmemesi durumunda bütçeden garanti ödemesi yapılması gerekmektedir. Tüm bunlar göz önünde bulundurulduğunda KÖİ ile gerçekleştirilen köprü ve tünel yatırımlarının özel araç kullanımını teşvik ederek sürdürülebilir ulaştırmayı tehdit ettiği söylenilebilir.

Tablo 87: KGM Köprü ve Tünel Ücretlendirme Politikası (2020 Yılı Fiyatları-TL)

Araç Sınıfı	Osman Gazi Köprüsü	15 Temmuz Şehitler Köprüsü	Yavuz Sultan Selim Köprüsü	Avrasya Tüneli
1	117,90	10,50	21,90	36,40
2	188,65	13,50	29,10	54,70
3	224,00	29,50	54,10	-
4	297,10	58,75	137,30	-
5	374,90	78,25	170,80	-
6	82,55	4,25	15,35	-

Kaynak: (www.kgm.gov.tr, E.t.: 17.05.2020)

3.8. ULAŞTIRMA YATIRIMLARINDA “KÖİ MODELİ”

1980 yılı itibarıyla izlenen liberal politikalar kapsamında kamu yatırımlarının finanse edilmesinde özel sektörün yani sermaye kesiminin gücünden yararlanılmaya başlanılmıştır. Türkiye’de KÖİ modeli ile gerçekleştirilen yatırımların dayanağı 1994 tarihli ve 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun ile 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanuna dayanmaktadır. 3996 sayılı Kanun ile ileri teknoloji ve maddi kaynak isteyen projelerin YİD modeli ile gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır. 1998 yılına gelindiğinde ise 3465 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi İle

Görevlendirilmesi Hakkında Kanun yürürlüğe girmiştir. 3465 Sayılı Kanun ve ilgili yönetmeliği ile kara yolu üzerinde KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek yatırımların çerçevesi belirlenmiştir. 2005 yılında çıkarılan 5335 Sayılı Kanunun 33. maddesi ile havalimanlarının işletilmesi ve kiralanmasında DHMİ yetkili kılınmıştır. 2011 yılında ise 3996 sayılı Kanunun uygulama usul ve esaslarının belirlenmesi için 1807 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı alınmıştır. 2010 yılında çıkarılan 6001 Sayılı Kanun ile Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile otoyol ve kara yolu yapma ve yaptırma yetkisi ve otoyollar ücretlerinin belirlenmesinde KGM görevli kılınmıştır (Kalkınma Bakanlığı, 2015: 303).

1986-2018 yılları arasında KÖİ ile gerçekleştirilen yatırımları içerisinde 91 proje ile enerji sektörü ilk sırada yer almaktadır. Onu sırasıyla otoyollar ve hizmet tesisleri (42 proje), limanlar (23 proje), sağlık tesisleri (20 proje), havaalanları (19 proje), sınır kapıları (18 proje), yat limanı ve turizm tesisleri (17 proje), madencilik projeleri (8 proje), sanayi tesisleri (2 proje), demiryolları (1 proje), kültür ve turizm tesisi (1 proje) takip etmektedir. 2003-2018 yılları arasında gerçekleştirilen 61 projeden 31'i karayolları, 16'sı hava yolu, 13'ü deniz yolu, 1'i demir yolu ulaştırmasına aittir. 1986-2018 yılları arasında yapılan KÖİ modelli ulaştırma projelerinin yüzdelik dağılımı ise; otoyol ve hizmet tesisleri % 17,4, havalimanı % 7,9, liman % 9,8, demir yolu % 0,4'lük paya sahiptir. Ancak 1986-2018 yılları içerisinde KÖİ ile yapılan yatırımları sözleşme tutarı açısından sıralayacak olursak (Milyar ABD Doları); 71,3 havalimanı, 28,71 enerji, 21,2 kara yolu, 11,31 sağlık, 2,79 liman, 1,79 yat liman ve turizm ilk 6 sırada yer alırken 10. sırada ise 0,27 Milyar ABD Doları ile demir yolu gelmektedir (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2018: 30). Ulaştırma yatırımlarının bütçeye yük olmadan hızlı ve etkin bir şekilde gerçekleştirilmesi amacıyla KÖİ modeli tercih edilmiştir. Bu kapsamda özellikle maliyeti yüksek olan ulaştırma yatırımlarında YİD ve İHD modelleri yoğun olarak kullanılmıştır. KÖİ modeliyle yapılan projelerin yatırım değerlerinin sektörel dağılımına baktığımızda 22,7 Milyar ABD Doları ile kara yolu sektörünün ilk sırada olduğu, ikinci sırada ise 19,1 Milyar ABD Doları havalimanları gelmektedir. Üçüncü sırada 2,7 Milyar ABD Doları ile limanlar, dördüncü sırada ise 916 Milyon ABD Doları ile yat limanları gelmektedir. İHD ile gerçekleştirilen kamu yatırımları içerisinde ilk sırada 54 Milyar ABD Doları ile (KDV Dahil, 2020 Yılı Fiyatlarıyla)

havalimanı yatırımlarının ilk sırada yer aldığı görülmektedir (www.sbb.gov.tr, E.t.: 16.04.2020).

Havalimanı yatırımlarında tercih edilen İHD modeli ile devletin gelecekteki gelirlerinden vazgeçmesi demek olduğundan eleştiri konusu olmaktadır. Sermaye kesimi İHD modeli tercih etmesinde ilk sebep kar olduğu göz önünde bulundurulduğunda devlete iyi gelir getirme potansiyeli olan havalimanlarından elde edilecek gelirler ipotek altına alınmış olmaktadır. Bununla birlikte KÖİ ile yapılan sözleşmelerde yer alan kullanım, yatırım ve borç garantilerinin devlete yeni külfetler getirdiği, bunun sonucunda da KÖİ ile tesis edilmek istenilen iktisadilik ortadan kalmaktadır (uemek.blogspot.com, E.t.: 16.04.2020). Osmangazi, Yavuz Sultan Selim ve Zafer Havalimanı kullanım garantilerine ulaşmadığından devlet bütçesinden yüklenici firmalara ödemeler yapılmak zorunda kalınmaktadır. Ancak bu ödemelerin ne kadar olduğu bütçede belirtilmemektedir. 2017 yılında mecliste dile getirilen soru önergesi ile 1 milyar 435 milyon TL KÖİ ile yapılan projeler için bütçeden ödeme gerçekleştirilmiştir. İlk defa KÖİ modeli için bütçede ayrılan ödenek miktarı 2019 Bütçesinde belirtilmiş olup, bu miktarın 3,6 milyar TL'si otoyol ve köprüler için ayrılmıştır (www.cumhuriyet.com.tr, E.t.: 16.04.2020).

3.9. BULGULAR VE TARTIŞMA

3.9.1. Kara Yolu Ulaştırmasına İlişkin Bulgular

3.9.1.1. Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programlarında Kara Yolu Ulaştırması

AK Partinin yeni kurulmuş siyasi parti olmasından dolayı 2002 Seçim Beyannamesi dar kapsamlı, kısa vadeli çözümler üreten bir beyanname olmuştur. AK Parti ilk yıllarında önceliği kara yolu trafik güvenliğine vermiştir. Trafik kazalarının yoğun olduğu “Kara Noktalarda” karşılaşılan ulaştırma sorunlarının giderilmesine yönelik olarak yolların geometrik ve fiziki yapısının düzeltilmesine önem verilmiştir. Bu kapsamda 2002 Seçim Beyannamesinde 15.000 bölünmüş yol yapılması, otoyol uzunluğunun arttırılması ön plana çıkan vaatler arasında yer almıştır. 58. Hükümet Programında kara yolu ulaştırması ile ilgili detaylara yer verilmez iken, 59. Hükümet Programında BSK kaplı yol, bölünmüş yol ve otoyol hedefleri yer almıştır.

Yolcu ve yük taşımacılığı açısından diğer ulaştırma türleri içerisinde yoğun olarak kullanılan kara yolu ulaştırmasının denetimsiz ve kontrolsüz bir şekilde yapılması göz önünde bulundurularak bir önceki seçim beyannamesinde yer alan kara yolu vaatlerine ek olarak 2007 Seçim Beyannamesinde denetim istasyonları ile muayene istasyonlarının yaygınlaştırılıp geliştirilmesine yer verilmiştir. 2007 Seçim Beyannamesinde yer alan kara yolu hedef ve politikalarına 60. Hükümet Programında da yer verilmiştir. Ancak 60. Hükümet Programını kendisinden önceki seçim beyannamesi ve hükümet programlarından ayıran özelliğı yapılan yatırımlar ve düzenlemeler ile kara yolu kaynaklı dışsal maliyetlerin azaltılmasını vurgulaması olmuştur.

Kara yolu ulaştırmasına ilişkin en detaylı hedefler ve politikalar, AK Partinin Seçim Beyannameleri ile Hükümet Programları içerisinde 2011 Seçim Beyannamesi ve 62. Hükümet Programında ortaya konulmuştur. 2011 Seçim Beyannamesinde yer alan kara yolu ulaştırması hedefleri kısa, orta ve uzun vadeli olmuştur. 2011 Seçim Beyannamesinde ve dönemin hükümet programlarında bölünmüş yol, BSK kaplı yol ve otoyol uzunluklarının Kuzey-Güney ve Batı-Doğı koridorları doğrultusunda, ekonomik kalkınmayı destekleyecek bölgeler ile trafik kazalarının yoğun yaşandığı bölgeler önceliğinde artırılması amaçlanmıştır. Bununla birlikte kara yolu üzerinde teknolojik imkanların yükseltilerek trafik yönetiminin sağlanması ve dolaylı olarak dışsal maliyetlerin azaltılması ilke edinilmiştir.

2011 Seçim Beyannamesinde olduğu gibi 2015 Seçim Beyannamesinde de artan araç sayısına bağılı ortaya çıkan trafik sorunun teknolojik sistemlerin kullanılarak çözömlenmesi benimsenmiştir. Her iki beyannamede öngörölen sistemlerin amacı sadece trafikte bekleme süresini azaltmak, trafik sıkışıklığının ortaya çıkardığı etkileri en aza indirmek olmasına karşılık kara yolu üzerinde binek araç kullanımını kısıtlayacak veya insanları toplu taşımaya sevk edecek bir sistem geliştirilememiştir. 2015 Seçim Beyannamesi ve dönemin hükümet programlarında özellikle Marmara Bölgesine kara yolu yatırımları yapılması öncelikler arasında belirlenmiştir. Bu doğrultuda doğu-batı ve kuzey-güney koridorlarında kara yolu ulaştırmasının kesintisiz olması maksadıyla Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Marmara otoyol ringinin yapılması, Avrasya Tünelinin inşa edilmesi hedeflenmiştir.

2018 Seçim Beyannamesinde de önceki dönemlerde olduğu gibi otoyol, bölünmüş yol ve bsk kaplı yol uzunluğunun arttırılması hedefleri sürdürülürken bunlara ek olarak Akdeniz sahil yolunun oluşturulması ön plana çıkan hedefler arasında yer almıştır.

Tablo 88: Kara Yolu Ulaştırmasının Dönemsel İncelemesi

Kara Yolu	Ön Plana Çıkan Konular	Ön Plana Çıkan Konular
2002 Seçimleri	Karayolları trafik güvenliği, bölünmüş yol uzunluğunun arttırılması	58. Hükümet Programı 59. Hükümet Programı
2007 Seçimleri	Trafik güvenliğine yönelik denetim ve kontrollerin arttırılması, bölünmüş yol uzunluğunun arttırılması, Karadeniz sahil yolunun yapılması	Yer verilmemiştir. 15.000 km bölünmüş yol yapılması, 18.000 km sıcak asfalt kaplama yapılması, otoyol uzunluğunun 2.975 km ulaştırılması
2011 Seçimleri	Kara yolu ulaştırmasının sürdürülebilir, erişilebilir ve çevreci olması, bölünmüş yol, otoyol ve BSK kaplamalı yol uzunluğunun arttırılması, AUS ve TYS geliştirilmesi, YİD Modeli ile Projelerin Finanse edilmesi, Planlı büyüme, Ekonomik bölgelerin ulaşım altyapısının geliştirilmesi, Kuzey Güney Koridorlarının tesis edilmesi	60. Hükümet Programı 61. Hükümet Programı 62. Hükümet Programı
2015 Seçimleri	AUS ve TYS geliştirilmesi, ulaşım koridorlarının tamamlanması, trafik kazalarının yoğun olduğu yerler ile Marmara öncelikli olmak şartıyla bölünmüş yol ve otoyol yapılması	2015 yılına kadar bölünmüş yol uzunluğunu 26.000 km ulaştırılması 2023 yılına kadar bölünmüş yol uzunluğunu 36.500 km'ye çıkarmak, otoyol uzunluğunu 2015 yılında 3.994 km'ye, 2023 yılında ise yaklaşık 8.000 km'ye çıkarmak, Önemli koridorlar üzerinde muhtelif tünel ve otoyol projelerinin tamamlanması, AUS yaygınlaştırılması
2018 Seçimleri	Akdeniz sahil yolunun tamamlanması, otoyol ağının 5.034 km'ye, bölünmüş yol uzunluğunun 36.500 km'ye çıkarılması, 81 ile bölünmüş yol ile ulaşılabilmesi, ulaştırma koridorlarının tamamlanması, tünel, köprü, bsk üstyapılı yol yapımına devam edilmesi	Bölünmüş yol uzunluğunun 30.000 km çıkarılması, Marmara Ringinin tamamlanması, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Avrasya Tünelinin tamamlanması, BSK yapılması, muhtelif köprü, otoyol çalışmalarının tamamlanması
		-

Kaynak: AK Partinin Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programları

3.9.1.2. Kara Yolu Ağı

Şehirlerarası yolların fiziki ve geometrik olarak standartlarının yükseltilmesi politikası sonucunda 2002-2018 yılları arasında devlet yolu uzunluğunda azalma olmuştur. Buna karşılık bölünmüş yol, il yolu ve otoyol uzunluklarında artış yaşanmıştır. Ancak seçim beyannamelerinde öngörülen bölünmüş yol, otoyol ve BSK kaplı yol uzunluğuna ilişkin hedefler öngörülen hedef yıllarında gerçekleştirilememiştir. Bununla birlikte kara yolu uzunluğunu AB'nin kara yolu uzunluğuna ulaştırmak hedeflense de AK Parti döneminde Türkiye'nin kara yolu yoğunluğu AB'nin kara yolu yoğunluğunun altında kalmıştır.

Tablo 89: Kara Yolu Ağı 2015 Yılı Hedefleri ve Gerçekleşme Miktarları

Yol Cinsi	Gerçekleşen	%	Hedeflenen	%
Otoyol	2.282	79,53	2.869	100
BSK Kaplı Yol	63.103	82,38	79.592	100
Bölünmüş Yol	21..991	84.58	26.000	100

Kaynak: 2011 Seçim Beyannamesi ve TÜİK verileri doğrultusunda hazırlanmıştır.

AK Parti karayollarının fiziki ve geometrik standartlarına öncelik verdiğinden dolayı 2003-2017 yılları arasında kara yolu uzunluğu sadece 4.376 km artış göstererek 67.620 km'ye ulaşmıştır.

Doğu-Batı ile Kuzey-Güney akslarının oluşturulması politikası doğrultusunda kara yolu ağının gelişme gösterdiği görülmektedir. Kuzey-Güney ulaştırma koridorlarında coğrafi koşulların zor olmasından dolayı tünel ve viyadük yapımına ağırlık verilmiştir. Özellikle Karadeniz bölgesinde tünel imalatı yoğun olarak gerçekleştirilmiştir.

Otoyol projeleri Marmara, Ege, Orta Anadolu ve Güney Doğu Anadolu bölgelerinde yoğun olarak gerçekleştirilmiştir. Batı Anadolu, Batı ve Doğu Karadeniz, Kuzeydoğu ve Ortadoğu Anadolu Bölgeleri ise otoyol yatırımlarının yapılmadığı bölgeler arasında yer almıştır. Akdeniz bölgesinde ise otoyol miktarında azalma meydana gelmiştir.

Marmara ve Ege Bölgelerinde yollarının fiziki ve geometrik yapısının düzeltilmesine ağırlık verildiğinden dolayı bu bölgelerde devlet ve il yol uzunluğu azalış gösterirken diğer bölgelerde yeni yol çalışmalarına devam edildiğinden il ve devlet yolu uzunluğu artış göstermiştir.

GAP Bölgesinin kalkınmasını desteklemek maksadıyla bu bölgenin ulaştırma olanaklarının geliştirilmesi politikası doğrultusunda Gaziantep-Şanlıurfa arasında ulaşımı sağlayan otoyol 2006 yılında hizmete açılmıştır.

3.9.1.3. Kara Yolu Güvenliği

AK Parti ilk dönemlerinde ağırlıklı olarak kara yolu trafik güvenliğini sağlamak amacıyla bölünmüş yol uzunluğunun arttırılmasına, denetim istasyonları kurulmasına, araç muayene istasyonları kurarak araç kusurundan kaynaklı trafik kazalarının en aza indirilmesine öncelik vermiştir. 2011 yılı sonrasında ise AUS ve TYS ile denetimlerin arttırılması yoluyla trafik düzeni ve akışının düzenlenmesini hedeflemiştir. Ancak trafik kazalarının en temel sebebinin insan kusuru olmasına karşılık AK Partinin insan kusurunu minimize edecek politikalar yerine daha çok altyapısal ve tekniksel kusurlara odaklanmış olmasından dolayı 2003-2017 yılları arasında kara yolu trafik kaza sayısı yılda yaklaşık 49.825 artış göstererek 2017 yılında trafik kaza sayısı 1.202.716'ya ulaşmıştır. Ayrıca bölünmüş yol çalışmalarına rağmen 2002-2018 yılları arasında yol kusurundan kaynaklı trafik kaza sayısında artış yaşanmıştır. Yine aynı şekilde muayene istasyonlarının kurularak araçların teknik anlamda denetlenmesine rağmen 2002-2018 yılları arasında araç kaynaklı trafik kaza sayısında 2007-2011 yılları arasında düşüş olsa da 2011 yılı sonrasında tekrardan yükselme yaşanmıştır. Tüm bunlarla beraber AK Partinin seçim beyannamelerinde öngörülen hedeflerin aksine 2002-2018 yılları arasında Türkiye'nin trafik kazası sayısı ve trafik kazasına bağlı ölüm ve yaralanma miktarı AB ortalamasının üstünde kalmıştır.

Bazı AB ülkelerinde 2003 verilerine göre 100.000 araç sayısına düşen ölü sayısı 16 iken, Türkiye'de bu sayı 44 olarak kaydedilmektedir (Sayıştay Başkanlığı, 2008:13). 2018 yılında ise Türkiye'de trafiğe kayıtlı araç sayısı 22.865.921 ulaşırken, trafik kazaları sonucu ölen kişi sayısı 6.675 olmuştur. Bu değerler göz önünde bulundurulduğunda 2018 yılında 100.000 araç başına düşen ölü sayısı değerinin 29,2'ye düştüğü gözlemlenmektedir. 2018 yılında 100.000 araç başına düşen ölü sayısı miktarı 2003 yılına göre yaklaşık % 34 azalış göstermiştir (İçişleri Bakanlığı, 2019: 35). 2000 yılında AB-28 ülkelerinde meydana gelen 53.573 trafik kazası sonucunda ölüm ortalaması yaklaşık 2039 kişi iken Türkiye'de yaşanan 75.201 trafik kazası sonucunda bu sayı 5510 olarak gerçekleşmiştir. 2017 yılında ise AB-28

ülkelerinde gerçekleşen 38.731 trafik kazası sonucunda 902 ölüm meydana gelirken Türkiye’de yaşanan 182.669 trafik kazasında 7.427 kişi yaşamını yitirmiştir (European Commission, 2019). 2000-2017 yılları arasında AB-28 ülkelerinde yaşanan trafik kaza sayısı ile trafik kazası sonucunda ölen kişi sayısı ortalaması azalış gösterirken Türkiye’de yaşanan trafik kaza sayısı ile trafik kazası sonucunda ölen kişi sayısında artış olmuştur. Bununla birlikte Türkiye’de meydana gelen trafik kaza sayısı ile trafik kazası sonucunda ölen kişi sayısının AB-28’in çok üstünde olduğu görülmektedir.

Tablo 90: Kara Yolu Ulaştırması GZFT Analizi

Kara Yolu Ulaştırması	
Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar
Kara yolu taşımacılığı alanında önemli hukuksal düzenlemelerin yapılması	Atıl taşıma kapasitenin olması
Taşıma modları içerisinde kara yolu taşımacılığına öncelik verilmesi	Kara yolu taşımacılığının yeterli düzeyde denetlenmemesi
Kara yolu taşıma kapasitesinin AB ortalamasının üstünde olması	Kara yolu trafik güvenliğinin bir sorun olarak varlığını sürdürmesi
Taşımacılık alanında kurumsal şirketlerin bulunması	Engelliler açısından altyapısal ve mevzuatsal sorunların devam etmesi
Tünel, köprü ve bölünmüş yol çalışmalarına önem verilmesi	Dışsal maliyetlere yönelik atılan adımların yetersiz olması
GAP Bölgesine otoyol bağlantısının sağlanmış olması	
Fırsatlar	Tehditler
Türkiye’nin AB’nin uluslararası ulaştırma koridorları üzerinde bulunması	Akdeniz, Karadeniz ve Doğu Anadolu Bölgelerinin zorlu coğrafi koşullara sahip olması
	Kara yolu yatırımlarının hukuksal, finansal ve teknik anlamda güç olması
	Dışsal maliyetlerin artarak büyük sorunlara yol açması
Destekler	Eleştiriler
Kara yolu yatırımlarına öncelik verilmesi	Yatırımların uzun sürmesi
Taşıt ve yol kaynaklı kazaların azaltılmasına yönelik önemli adımların atılması	Trafik güvenliğinde istenilen başarıya ulaşılamaması
Yüksek finansman isteyen yatırımların KÖİ modeli ile gerçekleştirilmesi	KÖİ ile gerçekleştirilen projelerin devlet bütçesine yük olması

2002-2018 yılları arasında kara yolu ulaştırması ve otomobil odaklı ulaştırma politikalarının uygulanması kara yolu taşımacılığında atıl kapasitenin artmasına

neden olmuştur. Bunun sonucunda da önceki dönemlerde olduğu gibi bu dönemde de trafik güvenliği sorunu devam etmiştir. Kara yolunun yük ve yolcu taşımacılığındaki payı azaltılması hedeflense de 2023 hedeflerinin çok gerisinde bir ilerleme kaydedilmiştir. Yolcu ve yük taşımacılığında kara yolu ulaştırması ağırlığını korumaya 2002-2018 yılları arasında da devam etmiştir. 2002-2018 dönemi boyunca kara yolu altyapısının fiziki ve geometrik şartlarının trafik düzeni ve güvenliğine uygun olacak şekilde dizayn edilmesine öncelik verilmiştir. Bu doğrultuda 2002 Seçim Beyannamesinde 15.000 km bölünmüş yol yapılması hedeflenmiş ancak bu hedef 2012 yılı itibarıyla gerçekleştirilebilmiştir.

3.9.2. Demir Yolu Ulaştırmasına İlişkin Bulgular

3.9.2.1. Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programlarında Demir Yolu Ulaştırması

Demir yolu ulaştırmasının kara yolu ulaştırması ile rekabet edebilir bir düzeye ulaştırılması maksadıyla AK Parti 2002-2018 yılları arasında TCDD'nin özelleştirilmesi ve yeni bir yapıya kavuşturulmasını sağlayarak etkinliği ve verimliliği arttırmayı ilke edinmiştir. 2002 Seçim Beyannamesinde ve döneminde Hükümet Programlarında özellikle TCDD'nin yeniden yapılandırılması ve özelleştirilmesi üzerinde durulmuştur. AK Parti ilk yıllarında hızlandırılmış demir yolu projelerine ağırlık verirken, 2007 yılı ve sonrasında hızlı tren ve yüksek hızlı tren projelerini ağırlık vermeye başlamıştır. Kara yolunda olduğu gibi demir yolunda da batı-doğu ile kuzey-güney koridorlarının oluşturulmasına dikkat edilmiştir. 2007 yılı ve sonrasında Doğu-Batı demir yolu koridorunun kesintisiz bir şekilde gerçekleştirilmesi için Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü projelerine öncelik verilirken, konvansiyonel demir yolu altyapısının yenilenmesi öngörülmüştür.

2011 Seçimleri ve sonrasındaki dönemde ise demir yolunun ekonomik kalkınmayı destekleyecek bölgelere erişilebilir olması ve diğer ulaştırma modları ile entegre edilmesi üzerinde durulmuştur. Bu amaç doğrultusunda Karasu ve Çandarlı limanlarının demir yolu bağlantılarının gerçekleştirilmesi Hükümet Programında yer almıştır. Bunlarla beraber YHT hattı uzunluğunun 2015 yılına kadar 3.500 km'ye ulaştırılması, YHT'lerin 300 km/s hız yapabilecek duruma getirilmesi, milli tren ve sinyal sisteminin oluşturulması 61. ve 62. Hükümet Programında yer almıştır.

Tablo 91: *Demir Yolu Ulaştırmasının Dönemsel İncelemesi*

Demir Yolu	Ön Plana Çıkan Konular		Ön Plana Çıkan Konular
2002 Seçimleri	TCDD'nin özelleştirilmesi	58. ve 59. Hükümet Programı	TCDD'nin yapılandırılması
2007 Seçimleri	Özelleştirme ve Serbestleşmenin sağlanması, altyapının yenilenmesi, hızlı tren projeleri, hızlı tren üretimi, uluslararası demir yolu projeleri	60. Hükümet Programı	Hızlı Tren Projelerinin hayata geçirilmesi, Marmaray Projesinin hayata geçirilmesi, mevcut ağın yenilenmesi, serbestleşmenin sağlanması
2011 Seçimleri	Serbestleşme, Altyapının yenilenmesi ve standartlarının yükseltilmesi, gar ve istasyonların modernleştirilmesi, Konvansiyonel ve YHT hat uzunluğunun artırılması, ekonomik ve stratejik açıdan önemli bölgelerin demir yolu bağlantılarının sağlanması, demir yolu koridorlarının oluşturulması, demir yolu işletmeciliğinin geliştirilmesi, Şehir içi ve şehirlerarası demir yolu ağlarının entegre edilmesi	61. ve 62. Hükümet Programı	Ankara Merkezli İstanbul, Sivas ve Konya hızlı demir yolu hatları ile İstanbul Boğazı Demir Yolu Tüp Geçişinin yapılması, Ankara'ya modern hızlı tren garı yapılması, 2015 yılına kadar hızlı demir yolu ağının 3.500 km çıkarılması uluslararası demir yolu bağlantılarına önem verilmesi kapsamında Kars-Tiflis-Bakü ile Halkalı-Kapıkule-Bulgaristan demir yolu hatlarının yapılması, Çandarlı ve Karasu limanının demir yolu bağlantısının yapılması, elektrikli ve sinyalli hat uzunluğunun artırılması, serbestleşme, Milli tren ve sinyal sistemi yapılması, 300 km/s hız erişen YHT'lerin hizmete alınması
2015 Seçimleri	Hızlı ve YHT hatlarının yapımına devam edilmesi, YHT setinin arttırılması, doğu batı demir yolu akslarının tamamlanması, demiryollarının modernize edilmesi,	64. ve 65. Hükümet Programı	Ulaşım koridorları öncelikli olmak üzere Hızlı tren ve YHT hatlarının tamamlanması, hatların %80'inin sinyalli ve elektrikli olması, milli trenin yapılması, hatların çift hatta çevrilmesi
2018 Seçimleri	Demir yolu uzunluğunun 25.000 km olması, YHT ağının 13.000 km çıkarılması, tüm hatların elektrikli ve sinyalli olması, taşımacılıkta özel sektörün gücünden yararlanılması, Yavuz Sultan Selim üzerinden demir yolu bağlantısının sağlanması, Gebze-Halkalı YHT hattının yapılması		

Kaynak: AK Partinin Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programları

2015 Seçim Beyannamesinde demiryollarının modernize edilmesine öncelik verilmiştir. Bu öncelik doğrultusunda dönemin hükümet programlarında demir yolu hatlarının % 80'inin sinyalli ve elektrikli yapılması ve önemli güzergahların çift hatta dönüştürülmesi amaçlanmıştır.

2018 Seçim Beyannamesinde ise diğer seçim beyannamelerin yer alan hedeflerin yanında YHT demir yolu uzunluğunun 13.000 km'ye ve konvansiyonel hat uzunluğunun 25.000 km'ye çıkarılması, tüm demiryollarının sinyalli ve elektrikli hatta dönüştürülmesi hedeflenmiştir.

3.9.2.2. Demir Yolunu Özelleştirme ve Serbestleştirme Çalışmaları

AK Parti döneminde liberal politikalar doğrultusunda TCDD yeniden yapılandırılmıştır. Öncelikle TCDD bağlı alt birimler özelleştirilmiş ardından yapılan düzenlemeler ile TCDD altyapı işletmecisi olurken TCDD Taşımacılık AŞ ise tren işletmecisi olmuştur. Ancak demiryollarında üçüncü şahısların taşımacılık yapabilmesine yönelik hukuksal ve altyapısal çalışmalar tamamlanamamıştır.

3.9.2.3. Demir Yolu Ağı

YHT ağının oluşturulmasıyla demir yolu ağı açısından 2009 yılında bir ilk gerçekleşmiştir. Ankara merkezli olmakla birlikte kuzey-güney ve doğu-batı koridorları doğrultusunda YHT ağı oluşturulmaktadır. AB'nin ulaştırma politikaları ile 'Bir Kuşak Bir Yol Projesi' doğrultusunda YHT ile konvansiyonel demir yolu ağı şekillenmiştir. YHT ağının yapım çalışmaları İç Anadolu, Marmara ve Ege Bölgelerinde yoğunlaşmıştır. Ancak izlenen politikalar doğrultusunda Akdeniz ve Doğu Anadolu Bölgelerine YHT demir yolu ağının kurulması planlanmaktadır. Demir yolu yatırımlarının öncelikli olarak doğu-batı aksında geliştirilmesine dikkat edilmiştir.

AK Parti döneminde iller arasından sadece Tekirdağ İline demir yolu bağlantısı gerçekleştirilirken 23 ile demir yolu bağlantısı sağlanamamıştır. 2002-2018 yılları arasında konvansiyonel ve iltisak demir yolu uzunluğunda pek artış yaşanmadığı görülmektedir. 2003-2018 yılları arasında yılda 118,7 km demir yolu inşa edilmesine karşılık 2011 seçimlerinde yılda 500 km hat yenilenmesi ön görülmesine rağmen yılda yaklaşık 483 km demir yolu yenilenebilmiştir. 2003 yılında 0-10 yaş arasında bulunan demir yolu hattı oranı % 29 iken 2016 yılında bu oran % 64,8 olarak gerçekleşmiştir. 2002-2018 yılları arasında yılda ortalama 33,8 km konvansiyonel hat ve 80,8 km YHT hattı yapılmıştır. Yine aynı yıllar arasında YHT hattı yapımına ve konvansiyonel demir yolu hatlarının yenilenmesine öncelik verilmiştir. Ancak 2011 Seçim Beyannamesinde yer alan demir yolu ağına ilişkin hedefler gerçekleştirilememiştir.

2011 Seçim Beyannamesinde 2011-2015 yılları arasında 4000 km’lik hattın elektrikli ve sinyalli hatta çevrilmesi hedeflenmiş olsa da bu dönem içerisinde sadece 670 km’lik sinyalli hat ve 1695 km’lik elektrikli hat oluşturulabilmiştir. 2011 Seçim Beyannamesinde demir yolu ağının %80’i, 2018 Seçim Beyannamesinde ise tamamının sinyalli ve elektrikli olması hedef olarak belirlenmiş olsa da demir yolu ağının yarısından fazlasında sinyalizasyon ve elektrifikasyon bulunmamaktadır. Sinyalizasyon ve elektrifikasyon çalışmaları ise demir yolu trafiğinin yoğun olduğu Marmara ve İç Anadolu Bölgelerinde yoğunlaşmıştır.

3.9.2.4. Araç Parkındaki Gelişmeler

2003-2018 yılları arasında elektrikli dizi, elektrikli lokomotif, YHT ve dizelli dizi üretimine ağırlık verilmiştir. Ancak çekici parkının gençleştirilmesi noktasında yeterli ilerleme kaydedilememiştir. 20 yaş ve üzeri çeken araç sayısının 2003 yılında toplam çeken araç parkının % 52,1’ini oluşturduğu, 2018 yılında ise bu oranın % 52,3 yükseldiği görülmektedir. 2018 yılı verilerine göre çekici parkının %72,2’sini dizelli çekicilerin oluşturması sürdürülebilir ulaştırma politikaları açısından sorun teşkil etmeye devam etmektedir.

2003-2018 yılları arasında yük vagon üretime ağırlık verilmesi sonucunda yük vagon parkı gençleşirken yolcu vagon parkının yaşlandığı görülmektedir. Buna karşılık 30 ve üzeri yaşta olan yük ve yolcu vagon oranında artış olmuştur. 2018 verilerine göre demir yolu çeken ve çekilen araç parkının sahip olduğu kapasitenin tam olarak kullanılamaması demir yolu ulaştırmasının etkin ve verimli kullanılamadığı göstermektedir.

2003-2018 yılları arasında Doğu Karadeniz bölgesinde demir yolu yatırımları yapılmazken Batı Karadeniz bölgesinde demir yolu uzunluğunda azalma olmuştur. Yine bu yıllar arasında Marmara, Ege, Batı ve Orta Anadolu Bölgelerinde demir yolu uzunluğunda yüksek artışlar olurken, Akdeniz, İstanbul ve Doğu Anadolu Bölgelerinde demir yolu uzunluğundaki artışlar çok sınırlı olmuştur.

3.9.2.5. Demir Yolu Yolcu ve Yük Taşımacılığı

2003-2018 yılları arasında elektrikli dizi, dizelli dizi, YHT’lerin taşıma kapasitesi artış gösterirken yolcu vagonu taşıma kapasitesinde azalma olmuştur. Yolcu vagonları taşıma kapasitesinde meydana gelen düşüşün sebebi demir yolu

yolcu taşımacılık alt yapısının YHT, elektrikli ve dizel dizilere kaydırılması ve bununla birlikte eski yolcu vagonlarının işletmeden kaldırılmasıdır. 2003-2017 yılları arasında yolcu taşıma kapasitesi % 54,3'lük bir artış göstererek 171.901 kişiye ulaşmıştır.

2003-2018 yılları arasında anahat üzerinde taşınan yolcu sayısında azalma olurken YHT hattında taşınan yolcu miktarında artış olmuştur. YHT taşımacılığının toplam demir yolcu taşımacılığı içerisindeki payı 2009 yılında % 1,1 iken 2017 yılında % 3,9 olarak gerçekleşmiştir. Yolcu-km cinsinden yolcu taşımacılığını değerlendirdiğimizde 2015 yılında YHT ile taşınan yolcu miktarının anahat yolcu taşımacılığını geçtiği görülmektedir. 2003-2018 yılları arasında uluslararası demir yolu yolcu taşımacılığı ise geliştirilememiştir.

2016 yılı verilerine göre yolcu-km cinsinden yolcu taşımacılığı verileri incelendiğinde; Türkiye'de demir yolu yolcu taşımacılığının toplam taşımacılık içerisinde % 2,5'lik bir orana sahip olduğu görülürken AB-28 ülkelerinde bu oran % 7,7'dir. 2003-2018 yılları arasında demir yolu yolcu taşımacılığında AB-28 ülkelerinin düzeyine ulaşamamakla birlikte yolcu-km cinsinden Türkiye'de demir yolu yolcu taşımacılığının toplam yolcu taşımacılığı içerisindeki oranında düşüş yaşanmıştır.

2002-2017 yılları arasında ulaştırma türlerine göre yük taşımacılığının dağılımında kayda değer bir gelişme ve değişim olmamıştır. Demir yolu yük taşımacılığının ulaştırma modları içerisindeki payı ton –km cinsinden 2002 yılında % 4,3 iken 2017 yılında % 4,3 olarak gerçekleşmiştir. 2002-2010 yılları arasında demir yolu yük taşımacılığının toplam yük taşımacılığı içerisindeki payında artış sağlanmışken 2011 yılı ile birlikte tekrardan düşüş olmuştur. Bununla birlikte 2016 verilerine göre toplam yük taşımacılığı içerisinde demir yolunun sahip olduğu pay Türkiye'de % 3,7 iken bu oran AB-28 ülkelerinde % 22,3 seviyelerindedir.

Demir yolu yük taşıma kapasitesi 2003 yılında 624.405 ton iken % 39,6 artış ile 2018 yılında 872.014 tona yükselmiştir. 2003-2018 yılları arasında yük vagon parkına yüksek kapasiteli yeni nesil vagonlar eklenmesi ile birlikte eskilerinin işletmeden ayrılmasından dolayı yük vagon sayısında yaşanan artış düşük olmuştur.

Demir yolu yük taşımacılığı ton-km bazında incelendiğinde; 2003-2017 yılları arasında % 47,6'lık bir artış göstererek 2017 yılında 12.794 milyon ton-km

ulaştığı görülmektedir. Ancak 2002-2018 yılları arasında ton-km cinsinden uluslararası demir yolu taşımacılığı azalmıştır.

3.9.2.6. Demir Yolu Trafik Güvenliği ve Kazaları

2002-2018 yılları arasında demir yolu trafik kazası ile ona bağlı ölüm ve yaralanma miktarı sayısı üç haneli rakamlardan iki haneli rakamlara düşürülmüştür. Sakarya'nın Pamukova İlçesinde yaşanan tren kazası sebebiyle en yüksek ölü ve yaralı sayısı 2004 yılında olmasına karşılık en düşük kaza, ölü ve yaralı sayısı ise 2017 yılında gerçekleşmiştir.

Tablo 92: *Demir Yolu Ulaştırması GZFT Analizi*

Demir Yolu Ulaştırması	
Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar
Yüksek hızlı tren projelerinin gerçekleştirilmesi	GAP Bölgesinin demir yolu bağlantısının gerçekleştirilememiş olmaması
Merkezi bütçe içerisinde demir yoluna önemli kaynakların ayrılması	Tek hatlı demir yolunun ağının yüksek olması
Elektrifikasyon ve sinyalizasyon sistemlerinin çoğaltılmasına önem verilmesi	Elektrifikasyon ve sinyalizasyon sistemlerinin yeterli düzeyde olmaması
Marmaray Projesinin gerçekleştirilmesiyle birlikte kıtalar arası demir yolu bağlantısının sağlanmış olması	Serbestleşmenin gerçekleştirilememiş olması
	Demir yolu taşımacılığının öncelikli olarak yük taşımacılığı yerine yolcu taşımacılığı açısından değerlendirilmesi
	Çeken ve çekilen araç parkının yetersiz olması
Fırsatlar	Tehditler
AB ile Çin'in uluslararası taşıtırma yatırımları güzergahında Türkiye'nin yer alması	Demir yolunun kara yolu karşısında rekabet edememesi
Kombine taşımacılığının öne çıkması ile birlikte demir yolunun öneminin artması	Yükselti, göller ve boğazlar gibi zorlu coğrafi koşulların olması
	Demir yolu ağının AB düzeyinin altında olması
Destekler	Eleştiriler
Demir yolunun serbestleşmesine yönelik çalışmaların demir yolu taşımacılığını dinamik bir yapıya kavuşturması	Serbestleşmenin tekelleşmeye yol açması
Konvansiyonel hatların yüksek oranda yenilenmesi	Konvansiyonel hatlarının büyük bir kısmının tek hat olması
	Hızlandırılmış tren uygulamalarının trafik kazalarına yol açması

2005 yılında AB-28 ülkelerinde yaşanan demir yolu trafik kazası ölümlerinin ortalaması 2,35 iken Türkiye'de bu oran 10'dur. 2017 yılında ise bu oranlar AB-28 ülkeleri için 0,53 iken Türkiye için 0 olarak gerçekleşmiştir. Tüm bunlara karşılık

Türkiye’de tren.km başına düşen demir yolu trafik kazası ve sonucunda meydana gelen ölüm ve yaralanma oranı AB ortalamasının üzerindedir.

Türkiye’de demir yolu kazalarının sebepleri ile ilgili olarak; hemzemin geçit sayısının azaltılmasına karşılık kontrolsüz hemzemin geçit miktarının yüksek olması hemzemin geçit kazalarının sürmesine neden olduğu, bununla birlikte hızlandırılmış tren politikaları ile gerekli denetimlerin yapılmaması derayman kazalarının yaşanmasına yol açtığı, ATP sistemlerinin doğru kullanılmaması ile demir yolu ağının bir kısmında sinyalizasyon ve elektrifikasyon bulunmaması sebebiyle tren çarpışmalarının yaşandığı, demir yolu güzergahlarında altgeçit veya üstgeçit bulunmamasından kaynaklı trenin şahsa çarpması suretiyle tren kazalarının yaşandığı görülmüştür.

3.9.3. Deniz Yolu Ulaştırmasına İlişkin Bulgular

3.9.3.1. Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programlarında Deniz Yolu Ulaştırması

2002 Seçim Beyannamesinde ve diğer seçim beyannamelerinde deniz yolu ulaştırmasına yönelik genel hedeflerin başında taşımacılık içerisinde deniz yolu ulaştırmasının payının artırılması, limanların özelleştirilerek daha verimli ve etkin bir işletmeye dönüştürülmesi, gemi üretim ve filo kapasitesinin artırılması gelmektedir. 58. ve 59. Hükümet Programlarında ise deniz yolu ulaştırmasına ilişkin açıklamalara yer verilmemiştir.

2007 Seçim Beyannamesinde kombine taşımacılığın geliştirilmesi amacıyla limanların demir yolu bağlantılarının yapılması vaatler arasında yer alırken, 60. Hükümet Programında ise gemi inşa sanayisinin geliştirilmesi üzerinde durulmuştur.

2011-2015 dönemi kendisinden önceki dönemlerin devamı niteliğinde olmakla birlikte deniz yolu ulaştırması bu dönemde daha analitik bir şekilde değerlendirilmiştir. Limanların konteyner, kuru yük, sıvı yük elleçleme miktarları ile tersanalar ve kruvaziyer taşımacılığına ilişkin 2015, 2019, 2023 hedefleri belirlenmiştir. Ayrıca kombine taşımacılığının geliştirilmesi maksadıyla ana limanların demir yolu bağlantılarının yapılmasının yanında limanlarının nitelik ve nicelik olarak geliştirilmesi, her denize bir aktarma istasyonu kurulması amaçlanmıştır.

Özellikle limanlar içerisinde en az bir limanın Dünya sıralamasında ilk 10’da yer alması vurgulanmıştır. Bununla birlikte Akdenizin tersane merkezine dönüştürülmesi ve kruvaziyer limanlarının arttırılarak bunlar içerisinde üç tanesinin ana liman niteliğine kavuşturulması ilke edinilmiştir.

2011 Seçim Beyannamesinde yer alan hedef ve politikalar doğrultusunda dönemin 61. ve 62. Hükümet Programında; “Üç Deniz Üç Büyük Liman Projesi” kapsamında yer alan Çandarlı, Filyos, Mersin limanlarının tamamlanmasının yanında dış ticaret taşımacılığında deniz yolunun payının arttırılması, tersanelerde katma değeri yüksek deniz taşıtlarının üretiminin desteklenmesi, denizcilikte teknolojik imkanların geliştirilmesi öngörülmüştür. Bunların dışında seçim beyannamesinde yer verilmemesine rağmen hükümet programında denizlerde meydana gelen çevresel sorunların bertaraf edilmesi için Acil Müdahale Merkezlerinin kurulması planlanmıştır.

2015 Seçim Beyannamesinde yer alan deniz yolu ulaştırma hedef ve politikaları bir önceki döneme göre daha dar çerçeveli olmakla birlikte bir önceki dönemde yer alan hedef ve politikaların büyük bir bölümünün bu dönemde de sürdürüldüğü görülmektedir. Bu dönemde diğer dönemlerden farklı olarak özellikle AMM kurulması ile Gemi Trafik Hizmetlerinin işletmeye alınmasına öncelik verilmiştir.

2018 Seçim Beyannamesinde ise orta vadeli 2023 hedefleri belirlenmiştir; 3 Büyük Deniz 3 Ana Liman Projesine devam edilmesi, Mersin konteyner limanının inşa edilmesi ile Türk sahipli Filonun 50 milyon DWT’a, tersane kapasitesinin 10 DWT’a ve konteyner elleçleme kapasitesinin 21 milyon TEU’ya çıkarılması amaçlanmıştır.

AK Parti döneminde deniz yolu yatırımlarının geç gerçekleştirilmesi veya hiç gerçekleştirilmemesi sebebiyle AK Partinin deniz yolu ulaştırması ile ilgili kısa ve orta vadeli vaatleri ve hedefleri 2002-2018 yılları arasında pek bir değişikliği uğramamıştır. Özellikle 2011 Seçim Beyannamesinde yer alan kısa ve orta vadeli hedeflerin net bir şekilde ortaya konulmasına karşılık gerçekleştirilemediği görülmüştür.

Tablo 93: Deniz Yolu Ulaştırmasının Dönemsel İncelemesi

Deniz Yolu	Ön Plana Çıkan Konular	Ön Plana Çıkan Konular
2002 Seçimleri	Limanların özelleştirilmesi, tersane ve filo kapasitesinin artırılması, Taşımacılık içerisindeki payın yükseltilmesi	58. ve 59. Hükümet Programı
2007 Seçimleri	Kombine Taşımacılığın geliştirilmesi kapsamında limanlarının demir yolu bağlantılarının yapılması, önceki dönemde benimsenen politikalara devam edilmesi	60. Hükümet Programı
2011 Seçimleri	Ana limanlara demir yolu ile ulaşılabilmesi, Her denizde aktarma limanı olması, 2019 yılına kadar en az bir limanın dünya sıralamasında ilk onda yer alması, Belirlenen yıllar içerisinde limanların yük ve konteyner elleçleme miktarının yükseltilmesi ve kapasitelerinin artırılması, Limanların modernize edilmesi, Akdeniz'in önemli tersane merkezi olması ve tersane kapasitesinin artırılması, tersanelerinin nitelikli gemi taşıtlarını üretebilir bir duruma getirilmesi, Belirlenen yıl ve hedefler doğrultusunda kruvaziyer liman sayısına ulaşılması ve kruvaziyer limanlarının üç tanesinin ana liman statüsüne kavuşturulması	61. ve 62. Hükümet Programı
2015 Seçimleri	Transit taşımacılık, AMM kurulması, Marmara bölgesi önceliğinde Ro-Ro ve Kruvaziyer Taşımacılığının geliştirilmesi, 3 Denizde 3 Büyük Liman Projesi, Kıyı Master Planının revize edilmesi, Gemi Trafik Hizmetleri Sisteminin kurulması	64. ve 65. Hükümet Programı
2018 Seçimleri	3 Büyük Deniz 3 Ana Liman Projesine devam edilmesi, Mersin konteyner limanının inşa edilmesi, 2023 yılına kadar Türk sahipli Filonun 50 milyon DWT'a çıkarılması, tersane kapasitesinin 10 DWT'a çıkarılması, konteyner elleçleme kapasitesinin 21 milyon TEU'ya çıkarılması	Liman yatırımlarının sürdürülmesi, Çandarlı, Filyos, Mersin limanlarının tamamlanması, dış ticaret taşımacılığında deniz yolunun payının artırılması, katma değeri yüksek deniz taşıtlarının üretiminin desteklenmesi, çevresel sorunlar için AMM kurulması, denizcilikte teknolojik imkanların geliştirilmesi
		Transit ülke olunması, dünya deniz ticaret hacminden alınan payının artırılması, navlun açığının azaltılması için destekleme verilmesi, 3 Büyük limanın inşa çalışmalarının sürdürülmesi, Marmara üzerine iki Ro-Ro limanı inşa edilmesi ve Ro-Ro taşımacılığın geliştirilmesi, Marmarının kruvaziyerler için ana liman olması, AMM kurulması, Gemi trafik hizmetlerinin hizmete alınması

3.9.3.2. Gemi Filosu ve Tersanelerdeki Gelişmeler

2003 yılında Türk sahipli deniz ticaret filosu toplam 8.715 bin DWT kapasiteye sahip 571 gemiden oluşurken 2017 yılında toplam 28.611 bin DWT kapasiteye sahip 1.511 gemiden oluşan bir büyüklüğe ulaşmıştır.

2003-2007 yılları arasında Türk bayraklı gemi filosunun kapasitesi yabancı bayraklı gemi ticaret filosunun kapasitesinin üzerinde iken 2007 yılından sonra tersine bir üstünlük olmuştur. Türk sahipli gemiler içerisinde yabancı bayraklı gemi oranı DWT-1000 cinsinden hesaplandığında 2003 yılında % 24,7 iken 2017 yılında % 74,5'e yükselmiştir. AK Parti döneminde Türk bayraklı filo yabancı bayraklı filo karşısında güçlendirilmek istense de izlenen politikalar istenilen sonuçları vermemiştir. 2003-2018 yılları arasında DWT-1000 cinsinden gemiler sicillerine göre incelendiğinde; MGS kayıtlı gemi kapasitesinde düşüş olurken TUGS kayıtlı gemi kapasitesinde artış yaşanmıştır. Türkiye'nin 250 gt ve üzeri gemi filosu dünya sıralamasında 2002-2018 yılları arasında dalgalı bir şekilde yükselme kaydederek 2018 yılında 15. Sıraya yükselmiştir. Türk deniz ticaret filosunun yaş ortalaması 2002 yılında 24 iken 2018 yılında 22,29 olarak gerçekleşmiştir.

2003 yılında 1000 gt ve üzeri gemilerden oluşan Türk deniz filosunun ithal ve inşa tonaj dağılımı 7.626.000 DWT iken 2010 yılında 10.197.164 DWT'ye yükselip 2018 yılında 7.347.831 DWT'ye düşmüştür. Dökme yük gemisi ile son zamanlarda önemi gün geçtikçe artan Car Carrier, Ro-Pax, Ro-Ro gemileri, LPG, konteyner gemilerinin büyük çoğunluğunu dışardan karşılamaktadır. Buna karşılık römorkör, yolcu feribotu, kimyasal tanker üretimi ülkemizde yoğun olarak gerçekleştirilen gemi türleri arasında yer almaktadır. Ancak Türkiye'nin 2002-2018 yılları arasında gemi üretiminden ziyade gemi bakım ve onarımı alanında yoğunlaştığı görülmektedir. 2003 yılında Türkiye'deki tersanelerin bakım ve onarım miktarı 8.443.000 milyon DWT iken 2018 yılında 22.000.000 DWT'a yükselmiştir.

2011 Seçim Beyannamesinde tersane kapasiteleri 2015'e kadar 5 milyon DWT'ye ulaştırılması amaçlansa da tersane kapasitesi ancak 2017 yılında 4,44 milyon DWT kapasiteye ulaşabilmiştir. Tersane kapasitesinin gelişme hızı dikkate alındığında 2019 ve 2023 tersane kapasitesi hedeflerinin gerçekleştirilebilmesinin mümkün olmadığı anlaşılmaktadır. Gemi imalatı AK Partinin ilk döneminde artış gösterirken 2008'de yaşanan ekonomik krizin etkisiyle düşüş yaşanmıştır. Aynı

şekilde gemi ihracatı 2002-2008 yılları arasında artış gösterirken 2008 yılı sonrasında gemi ithalatında artış yaşanmıştır. Tersane ve yan sanayisindeki istihdam 2002-2018 yılları arasında % 96,9 artış göstermiştir.

3.9.3.3. Limanların Özelleştirilmesi

2002 yılı öncesinde TDİ'ye bağlı Tekirdağ limanının özelleştirilmesi ile limanların özelleştirilmesine başlanılmıştır. AK Parti döneminde de limanları daha etkin ve verimli bir yapıya kavuşturmak amacıyla limanların özelleştirilmesine devam edilmiştir.

Ana Kruvaziyer limanı olması amacıyla Salıpazarı limanı da özelleştirilmiştir. Ancak limanın kruvaziyer limanına dönüştürülmesi aşamasında karşılan hukuksal sorunlar limanın inşasının aksamısına yol açmıştır. TCDD bağlı limanlar da AK Parti döneminde özelleştirilmiştir. Ancak ihalesinin iptal edilmesiyle İzmir limanı özelleştirilememiştir. Yine Haydarpaşa limanı hukuksal engeller sebebiyle özelleştirilmesi yapılamayan limanlar arasındadır. 180 liman içerisinde 137'si özel kesime, 23'ü belediyeye ve 20'si kamuya ait olup, kamu limanlarından 2 liman TCDD'nin, 6'sı TDİ'nin işletmesi altındadır.

3.9.3.4. Liman Kapasiteleri, Nitelikleri ve Niceliklerinin Arttırılması

AK Partinin seçim beyannameleri ile hükümet programlarında genel olarak liman kapasitelerinin arttırılması, limanların nitelik ve nicelik olarak geliştirilmesine yer verilmiştir. Özellikle 2011 Seçim Beyannamesinde hedefler net şekilde belirtilerek orta ve uzun vadeli hedefler belirlenmiştir. Bu hedeflerin çerçevesini Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı oluşturmaktadır. Programa göre limanların demiryolu bağlantılarının geliştirilmesi hedeflenmiş olsa da 2018 yılı itibarıyla özel limanların % 90'ının demiryolu bağlantısı bulunmadığı görülmektedir.

AK Parti döneminde Marmara Bölgesinde kruvaziyer liman yapılarak bölgenin kruvaziyer merkezi olması amaçlanmış ve bu doğrultuda Salıpazarı Limanı kruvaziyer limanına dönüştürülmeye başlanmıştır. Ancak söz konusu liman hukuksal sorunlar sebebiyle hayata geçirilememiştir. Yine Marmara bölgesinde iki adet Ro-Ro limanı yapılması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda Pendik ve Ambarlı'da Ro-Ro limanı inşa edilmeye başlansa da bu çalışmalar devam etmektedir.

Tablo 94: 2011 Seçim Beyannamesinde Yer Alan Deniz Yolu Hedefleri ve Gerçekleşme Durumları

Hedefler	2015 Gerçekleşen	2015 Hedeflenen	2018 Gerçekleşen	2019 Hedeflenen	2023 Hedeflenen
Genel ve Kuru Yük	318.246.892 ton (teorik)	270 milyon ton	-	380 milyon ton	500 milyon ton
Sıvı Dökme Yük	254.896.000 ton (teorik)	254 milyon ton	-	300 milyon ton	350 milyon ton
Konteyner	25.543.028 TEU (teorik)	23 milyon TEU	-	27 milyon TEU	32 milyon TEU
Kruvaziyer Liman Sayısı	Yoktur.	2	-	4	7
Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığının Toplam Taşımacılık İçerisindeki Payı	-	-	% 0,59	-	% 4
Deniz Yolu Yük Taşımacılığının Toplam Taşımacılık İçerisindeki Payı	-	-	6,1	-	% 10
Türk Limanı Kabotaj Yüklerinin Elleçleme Oranı	-	% 6	-	% 10	% 20
Kabotaj Yüklerinin Elleçleme Oranı	% 12,6	% 17	-	% 23	% 30

3.9.3.4.1. “Üç Denizde Üç Büyük Liman” Projesi

Artan ticaret hacmini karşılamak, aynı zamanda Dünya’nın en büyük 10 limanı arasında Türkiye’nin de bir limanı olması amacıyla Karadeniz, Akdeniz ve Ege’de sırasıyla Filyos, Mersin (Konteyner) ve Çandarlı limanlarının yapılması planlanmıştır. Ancak Mersin konteyner limanının yatırım programından çıkarılması, Çandarlı limanının ihale edilmesinde karşılaşılan güçlükler, Filyos limanının hukuksal engellere takılması Üç Denizde Üç Büyük Liman Projesinin hayata geçirilememesiyle sonuçlanmıştır.

3.9.3.4.2. Aktarma Limanı

AK Parti, her denize bir aktarma limanı yapılmasını hedeflemiştir. Bu doğrultuda AK Parti doğrudan bir yatırım yapmayarak özel sektörün gücüyle Marmara Bölgesinde Asyaport limanının yapılmasına izin vermiştir. Ancak Mersin’de yapılması planlanan aktarma limanı yerine fabrika yapılması Akdeniz Bölgesinde planlanan aktarma limanının yatırım programlarından kaldırılmasına yol açmıştır.

3.9.3.5. Deniz Yolu Taşımacılığı

2002-2017 yılları arasında deniz yolu yolcu taşımacılığı artış gösterse de toplam taşımacılık içerisinde gerçekleşen artış % 0,39 gibi çok düşük bir oranda

olmuştur. 2008 krizi gemi ve tersane üretimini etkilediği gibi deniz yolu yolcu taşımacılığını da etkileyerek 2009 yılı itibariyle deniz yolu yolcu taşımacılığının toplam taşımacılık içerisindeki payı azalış göstermiştir. Bununla birlikte 2002-2017 yılları arasında deniz yolu yük taşımacılığında % 0,2 gerileme kaydedilmiştir.

2003-2013 yılları arasında Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi sayısı ve yolcusunda artış yaşanırken 2014 ve sonrası dönemde terör olayları ve İstanbul Salıpazarı Limanının kapanmasına yol açan “Galataport Projesi” çalışmaları sebebiyle düşüş yaşanmıştır. Türkiye’de elleçlenen konteyner miktarı 2002 yılında 2.49 milyon teu iken bu miktar 2017 yılında 10,01 milyon teu olarak gerçekleşmiştir. Deniz yolu ile taşınan araç miktarı-mil cinsinden 2003-2017 yılları arasında % 165 artış göstererek 2017 yılında 95,2 milyona ulaşmıştır. Bu yıllar arasında özellikle Ro-Ro araçlar ile taşınan araç miktarı % 59,9 artış göstermiştir.

2004-2018 yılları arasında ÖTV desteği kamu alanında azalış gösterirken özel kesim alanında artış göstermiştir. 2018 yılı verilerine göre kamuya yapılan .ÖTV desteğinin 6,29 katı özel sektöre yapılmıştır. 2018 yılında yolcu gemileri ve feribotlar sağlanan ÖTV teşvikinin % 43’ünden yararlanmasına rağmen deniz yolu yolcu taşımacılığı toplam yolcu taşımacılığı içerisinde kayda değer bir artış yaşamamıştır.

3.9.3.6. Deniz Kazaları ve Güvenlik Politikası

Deniz kazalarının nedenleri içerisinde ilk sırada büyük bir oran ile insan unsuru gelmektedir. Bunun dışında hava koşulları, trafik yoğunluğu, denetim yetersizliği, hukuksal yetersizlikler ve teknik arızalar deniz yolu trafik kazalarının sebepleri arasında yer almaktadır.

2014 tarihli Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği deniz kazalarının araştırılması ve incelenmesinde önemli bir yere sahiptir. Ancak yönetmeliğin Kaza İnceleme Kodlarına sıkı sıkıya bağlı kalınarak hazırlandığı, uluslararası standartlara uygun olması için asgari kurallar ile sınırlandırıldığı ve iç hukuk doğrultusunda genişletilmediği, hata ve eksiklikler barındırdığı görülmektedir (Demir, 2016).

2005 yılında kabul edilen “Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmelik” doğrultusunda DEKİK kurulmuştur. Ancak 2011 yılı itibariyle DEKİK yerini KAİK’e bırakmıştır. 2014 yılında ise Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma

ve İnceleme Yönetmeliği uygulanmaya başlanmıştır. Ancak KAİK UB bünyesinde bulundurulması KAİK'in bağımsız ve tarafsız çalışmasına gölge düşürmektedir. Bununla birlikte Deniz Kazaları ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliğinin iç mevzuata uyumlu olacak şekilde tasarlanmaması sorunlara yol açmaya devam etmektedir.

Tablo 95: *Deniz Yolu Ulaştırması GZFT Analizi*

Deniz Yolu Ulaştırması	
Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar
Önemli limanların demir yolu bağlantılarının yapılması ile demir yolu altyapılarının iyileştirilmesine yönelik adımların atılması	Demir yolu bağlantısı olan liman sayısının az olması
Türkiye'nin beyaz bayrak kategrosine alınması	Gemi sahipleri tarafından yabancı bayrağın tercih edilmesi
Kıyı master planlarının çıkarılması	Filonun yaşlı olması ve gemi çeşitliliği açısından eksikliklerinin sürmesi
Yakıtta ÖTV desteği sağlanması	Limanların hukuksal, altyapısal, idari, finansal sorunlarının devam etmesi
	Devlet bütçesinden az pay ayrılması, yatırım sürelerinin uzaması
	Liman, gemi, tersanede görev alacak personel ihtiyacının karşılanmasında yetersiz kalınması
	Ro-Ro, Ro-Pax ve Kruvaziyer Gemi üretimi noktasında yetersiz olunması
Fırsatlar	Tehditler
Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması	Türk gemilerinde yabancıların tercih edilmesi
	Kara yolu ulaştırması öncelikli politikaların deniz yolu ulaştırmasının gelişimi yavaşlatması
Liman konumlarının kombine taşımacılık, aktarma liman yapımına, transit taşımacılığına uygun olması	Boğaz trafiğinin artması
Çevre ülkere göre Türkiye'nin daha güvenilir olması	Diğer ülkelerin rekabet gücünün fazla olması, AB üyelik sonucu kabotaj taşımacılığının riske girme ihtimali
Destekler	Eleştiriler
Transit ve kombine taşımacılığının önemi doğrultusunda Ro-Ro taşımacılığının geliştirilmesine yönelik yatırımların öne çıkması	Uluslararası yük taşımacılığı hariç taşımacılık içerisinde deniz yolu ulaştırmasının payının az olması

Yapılan hukuksal ve kurumsal düzenlemelere rağmen Türkiye'de 2003 yılında 115 deniz kazası olurken 2017 yılında 117, 2018 yılında ise 83 deniz kazası yaşanmıştır. 2003-2018 yılları arasında deniz yolu kaza sayısı yıllar itibarıyla düzensiz bir değişim göstermiştir. 2003-2018 yılları arasında en dikkat çekici yıl ise kazalar ile can ve mal kayıplarının yüksek olduğu 2016 yılı olmuştur. 2016 yılında

deniz kazaları sonucunda 205 ölüm ve 1.796 yaralanma gerçekleşmiştir. 2003-2018 yılları arasında deniz kazaları incelendiğinde; 2006, 2008, 2009 ve 2015 yılları dışında diğer yıllarda gerçekleşen deniz kazalarında kazaya karışan gemilerin çoğunluğu Türk bayraklı gemiler olduğu görülmüştür.

KAİK tarafından hazırlanan raporlarda Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğünün gerekli denizcilik izinleri vermesi öncesinde deniz şirketleri ve gemilerin gerekli uygunluğa sahip olup olmadığının denetlenmesi yönünde tavsiyeler bulunması düzenleme ve denetleme birimlerinin gerekli işlevlerini tam olarak gerçekleştiremediğini bunun sonucunda da deniz kazalarının ortaya çıkan sebeplerin önlenemediğini göstermektedir. Bununla birlikte KAİK hazırlamış olduğu raporlarda Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğüne deniz trafiğinin kontrol ve takip edilmesine yönelik asgari koşullar ile ilgili düzenlemeler yapılmasını tavsiye etmektedir. Denizlerimiz üzerinde yabancı ve Türk bayraklı birçok özel şirkete ait geminin bulunması gemilerin denetlenmesini zorunlu kılmaktadır. Denetimlerin artırılması ve sert cezai uygulamaların istisnasız uygulanması deniz kazalarının en aza indirilmesini sağlayacaktır.

3.9.4. Hava Yolu Ulaştırmasına İlişkin Bulgular

3.9.4.1. Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programlarında Hava yolu Ulaştırması

AK Partinin seçim beyannameleri ve hükümet programlarında özellikle havacılığın serbestleştirilmesi ve bu amacın gerçekleştirilmesi amacıyla teşviklerin verilmesi üzerinde durulmuştur. Bunun dışında havalimanlarının yaygınlaştırılması ve nitelik olarak geliştirilmesi hedeflenmiştir. Buna ek olarak havalimanı yatırımlarının maliyetli olmasından dolayı havalimanı yapımında KÖİ modelinin tercih edilmesi benimsenmiştir.

Hava yolu ulaştırması açısından en dikkat çekici hedefler 2011 Seçim Beyannamesi ve dönemin hükümet programlarında yer almıştır. 2011 Seçim döneminde yer alan hedefler diğer dönemlere göre daha somut olmakla birlikte erişilebilirlik ve sürdürülebilirlik açısından da önem teşkil etmektedir. 2011 Seçim döneminde; havalimanlarının engelsiz ve yeşil statülü olması, 2023 yılına kadar 750 uçaklık filonun oluşturulması, havalimanlarının toplam kapasitesinin 400 milyon'a yükseltilmesi, havalimanları master planlarının oluşturulması, İstanbul'a muhtelif

kapasitelerde 6 adet havalimanı yapılması, stol havalimanları ile yolcu arzının sağlanması, heliport miktarının artırılması, bölgede uçak ve bakım üssü olunması, 100 km’lik veya bir saatlik yolculuk ile bir havalimanına ulaşımının mümkün olması amaçlanmıştır.

Tablo 96: Hava Yolu Ulaştırmasının Dönemsel İncelemesi

Hava Yolu	Ön Plana Çıkan Konular	Ön Plana Çıkan Konular
2002 Seçimleri	Havalimanlarının kalite ve kapasitelerinin yükseltilmesi ve havacılığın serbestleştirilmesi	58. ve 59. Hükümet Programı
2007 Seçimleri	Havacılığın serbestleştirilmesi, Havalimanlarının yapımında YİD Modeli ile gerçekleştirilmesi, havacılığın teşvikler ile desteklenmesi	60. Hükümet Programı
2011 Seçimleri	2023 yılına kadar yerli uçak üretilmesi, İstanbul’a farklı niteliklerde 6 adet havalimanı yapılması, havalimanı ve uçak sayısının artırılması, 1 saatlik yolculuk ile havalimanlarına ulaşılabilir olunması, 2019 yılına kadar havalimanlarının master planlarının tamamlanması, 2015 yılına kadar havalimanlarının engelsiz ve erişilebilir nitelikli olması, havalimanlarının diğer ulaştırma modlarına entegre olması, stol ve heliport sayısının artırılması	750 Uçaklık filonun 2023 yılına kadar oluşturulması, Havalimanlarının kapasitesinin 400 milyona ulaştırılması, 100 km. yolculuk ile havalimanına ulaşımın mümkün olması hedefi doğrultusunda havalimanı yapımına devam edilmesi, uçak bakım onarım ve eğitim konularında önemli merkezler arasında yer almak
2015 Seçimleri	Transit taşımacılığın artırılması, İstanbul Havalimanının yapılması, Diyarbakır Havalimanının Terminal Binasının inşa edilmesi, 100 km. mesafede bir havalimanına ulaşılabilmesi	64. ve 65. Hükümet Programı
2018 Seçimleri	Yeni havalimanları yapılması, mevcutların yenilenmesi ve kapasitelerinin artırılması	-

Kaynak: AK Partinin Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programları

2015 Seçim Beyannamesinde İstanbul’a yeni havalimanı kurarak İstanbul’un Asya ve Avrupa arasında gerçekleştirilen transit taşımacılığın merkezi olması amaçlanmıştır. Ayrıca milli uçağın üretilmesi ve 100’lik yolculuk ile bir havalimanına ulaşılması politikası doğrultusunda havalimanı yapımına devam edilmesi öngörülmüştür.

3.9.4.2. Havacılığın Serbestleştirilmesine Yönelik Girişimler

AK Parti öncelikli olarak düzenleyici ve denetleyici kurumları oluşturmaya öncelik vermiştir. Bu doğrultuda 2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü İle İlgili Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun ile SHGM'nin UB'ye bağlı özel bütçeli bir kurum olduğu belirtilerek statüsünün belirlenmesi amaçlanmıştır.

SHGM girişimleri sonucunda 2003 yılında 2 merkezden 26 noktaya uçuş gerçekleştirilirken 2018 yılı sonu itibarıyla 7 merkezden 56 noktaya; dış hatlarda 2003 yılında 50 ülke 60 uçuş noktası varken 2018 yılında 124 ülke 318 uçuş noktasına erişim sağlanmıştır (TOBB Sivil Havacılık Meclisi, 2019: 52). Böylelikle 2005-2019 yılları arasında yapılan ikili müzakereler ile yurt dışı uçuşlarında % 428 artış sağlanmıştır. 1983 yılında çıkarılan 2920 sayılı yasa ile havacılığın serbestleşmesinin önü açılmıştır. Böylelikle THY dahil olmak üzere Türkiye'de 13 şirket havayolu taşımacılığı sektöründe hizmet vermeye başlamıştır. Hava yolu taşımacılığının rekabet koşullarının iyileştirilmesi ve canlandırılması için diğer dünya ülkelerinde olduğu gibi Türkiye'de de liberal politikalar sonucunda devlete ait olan THY, 2004 ve 2006 yıllarında yapılan düzenlemeler ile yarı kamusal yarı özel bir yapıya kavuşturulmuştur.

Havacılık giderlerinin yüksek olması, Türkiye'nin uçak filosunun % 59'nu bünyesinde barındıran THY'nin tekel gücünün olması gibi sorunlar devlet tarafından hava yolu şirketlerinin vergi indirimi ve yakıt desteği gibi teşvikler ile desteklenmesini zorunlu kılmıştır. Bu teşvikler ile serbestleşmenin desteklenmesi ve yeni yatırımların yapılması sayesinde havacılık sektörü önemli büyüme kaydetmiştir. 2002 yılında havacılık sektörünün cirosu 3,06 milyar TL, çalışan sayısı 65.000 kişi iken 2017 yılında bu rakamlar sırasıyla 22,89 milyar TL ve 196.041 olarak gerçekleşmiştir. Ancak teşviklere rağmen bazı hava yolu şirketleri zarar etmelerinden dolayı uçuşlarını durdurmak zorunda kalmıştır. Havacılık önündeki dar boğazların kaldırılması hava yolu ulaştırmasının yakalamış olduğu ivmenin devamlılığı açısından önemini korumaktadır.

3.9.4.3. DHMİ ve Özel Havalimanı İşletmeleri

AK Parti döneminde hava yolu taşımacılığı serbestleştirilirken diğer taraftan hava yolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Yüksek maliyet gerektiren havalimanı yatırımlarının kamu gücüyle yapılmasının yanında özel sektörün gücüyle yapılması da tercih edilmiştir. Bunun sonucunda dolaylı olarak bazı havalimanları özel sektör

tarafından işletilmeye ve yönetilmeye başlanmıştır. 2003-2018 yılları arasında yapılan 14 havalimanı ve terminal projesinden 8'i KİD, 6'sı YİD modeli uygulanmıştır. Bu kapsamda 2018 yılı itibariyle İstanbul, Zafer, Zonguldak Çaycuma ve Antalya Gazipaşa, Aydın Çıldır, Selçuk Efes DHMİ denetimli özel şirket, İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı Savunma Sanayi Müsteşarlığı denetiminde özel şirket tarafından, Eskişehir Havalimanı, Eskişehir Teknik Üniversitesi tarafından işletilmektedir (DHMİ, 2019). Bununla birlikte 6 havalimanı terminali özel işletmecilerin yetki ve sorumluluğunda bulunmaktadır. Bu havalimanları Gazipaşa, Çaycuma, İstanbul Havalimanı, Aydın Çıldır, Sabiha Gökçen Havalimanı ve Hazerfan Havalimanıdır. Ayrıca Türk Hava Kurumu'nun (THK) mülkiyet ve işletiminde bulunan Etimesgut Havalimanı, Selçuk Havalimanı, İnönü Havalimanı, Karain Havalimanı olmak üzere 4 havalimanı daha bulunmaktadır.

3.9.4.4. Türk Sivil Havacılık Akademisinin Kurulması ve Havacılık Eğitimleri

Avrupa Birliği finansal desteği ile SHGM çatısı altında, ulusal ve uluslararası düzeyde eğitimler düzenlemek, havacılık emniyet ve güvenliğini arttırmak amacıyla 2018 yılında Türk Sivil Havacılık Akademisi (TSHA) kurulmuştur. 2007 yılında Hasan Polatkan Havalimanı'nın Eskişehir Üniversitesine ve 2011 yılında Çıldır Havalimanının THY Havacılık Akademisine devredilmesi Türkiye'nin hızla gelişen hava yolu ulaştırmasının ihtiyaç duyduğu insan kaynaklarının karşılanması amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda AK Parti'nin 2011 Seçim Beyannamesinde yer alan vaatleri arasında 2 eğitim havalimanı yapılması yer almaktadır. Ancak 2011 yılından sonra herhangi bir eğitim havalimanı tesis edilmemiştir. TSHA ile Özel eğitim kurumları mevcut havalimanları üzerinde gerekli eğitimlerini düzenleyebilmektedir. 26 havalimanı üzerinde özel eğitim kurumları tarafından uçuşlar düzenlenebilmektedir.

3.9.4.5. Hava Yolu Yük ve Yolcu Taşımacılığı

Türkiye'de 2003-2017 yılına kadar iç hat, dış hat ve transit uçak trafiğinde sürekli bir artış olduğu görülmektedir. Hatta havacılık sektörünün 2003-2015 döneminde küresel çapta büyüme ortalaması % 5 civarında iken, Türkiye'de % 15'lik büyüme kaydetmiştir (Kaya, 2016: 15). Türkiye'de hava yolu ile 2003 yılında

34,45 milyon, 2009 yılında 42,3 milyon ve 2018 yılında ise 210,49 milyon yolcu taşınmıştır.

2003-2018 yılları arasında iç hat, dış hat ve transit hava yolu yolcu taşımacılığında yüksek bir sıçrayış yaşanmıştır. Hava yolu yolcu taşımacılığı toplam yolcu taşımacılığı içerisinde önemli bir paya sahip olmuştur. 2003 yılında hava yolu ulaştırmasının toplam yolcu taşımacılığı içerisindeki payı % 2,2 iken bu değer 2017 yılı sonu itibariyle % 9,6 oranına yükselmiştir. AK Partinin 2023 yılında hava yolu ulaştırmasının toplam taşımacılık içerisindeki payının % 10 olması hedefi göz önünde bulundurulduğunda AK Partinin 2003-2017 yılları arasında göstermiş olduğu performans ile bu hedefine ulaşacağı aşikârdır. Ancak hava yolu yolcu taşımacılığında yaşanan ve sevindirici olan artışın kontrollü şekilde sağlanması hava yolu ulaştırmasının da kara yolu ulaştırması gibi sıkıntılı ve sancılı bir ulaştırma türüne dönüşmemesinde önemini korumaktadır.

AK Parti tarafından İstanbul ve Ankara'nın transit hava yolu taşımacılığının merkezi olması hedeflenmiştir. Hava yolu transit yolcu taşımacılığının 2003-2017 yılları arasında değişimini incelediğimizde düzensiz bir profil çizdiği görülmektedir. Ancak Türkiye'nin transit hava yolu yolcu taşımacılığı 2005 yılında 550 bin iken bu değer 2017 yılında 530 bine düşmüştür. Bu miktarın yeni yapılan İstanbul Havalimanı ile artacağı düşünülmektedir.

Türkiye, dünya hava yolculuk hacminin 2009 yılında % 3,4'ünü, 2018 yılında % 4,8'ini uçaklarında taşımıştır. Hava yolu yolcu trafiği açısından Dünya ve Avrupa sıralamasında sırasıyla 2003 yılında 18. ve 7. sırada yer alan Türkiye 2018 yılında 9. ve 5. sıraya yükselmiştir. İlk sekizde yer alan ülkeler ise sırasıyla ABD, Çin, Hindistan, İngiltere, Japonya, Almanya, İspanya ve Fransa'dır (DHMİ, 2019).

2003-2018 yılları arasında uçak trafiği sürekli artış göstermiştir. 2003 yılında uçak trafiği 529.205 iken 2018 yılında 2.017.220'ye ulaşmıştır. Yeni yapılan hava alanları ve hava yolunun serbestleştirilmesi, ayrıca uçak filosunun kapasitesinin arttırılması ile birlikte iç hat uçak trafiği artış göstermiştir (DHMİ, 2019).

Hava yolu ulaştırmasının artan taleplerini karşılamak için şüphesiz ki uçak filosunun kapasitesinin arttırılması gerekmektedir. 2003 yılında koltuk kapasitesi 27.599 iken % 263 artış sağlanarak 2018 yılında 100.365'e ulaşmıştır. Kargo

kapasitesi ise 2003 yılında 303 ton iken % 624 artış göstererek 2018 yılında 2.194 tona yükselmiştir.

2003 yılı itibariyle havalimanı yük trafiği hatlarda 190 bin ton, dış hatlarda 780 bin ton olmak üzere toplam 970 bin ton iken 2017 yılında yük trafiği iç hatlarda 880 bin ton dış hatlarda 2,60 milyon ton olmak üzere toplam 3.48 milyon tona ulaşmıştır. Hava yolu yük taşımacılığı aşağıda yer alan tablodan da anlaşılacağı üzere iç hatlarda pek tercih edilmediği dış hatlarda daha çok tercih edildiği görülmektedir.

2003-2018 yılları arasında hava yolu yük trafiği artış göstermiş olsa da toplam taşımacılık içerisinde istenilen seviyelere ulaşamamıştır. 2003 yılında toplam yük taşımacılığı içerisinde hava yolu yük taşımacılığının sahip olduğu pay sadece % 0,2 denk gelmektedir. Hava yolu yük taşımacılığı 2003-2018 yıllarında artış gösterse de toplam yük taşımacılığı içerisinde sahip olduğu değer % 0,2'nin altında gerçekleşmiştir. AK Parti'nin 2023 yılında hava yolu yük taşımacılığının toplam yük taşımacılığı içerisinde % 1 paya sahip olması öngörülse de 2003-2018 yılları arasında göstermiş olduğu performans bu hedefinin çok gerisinde kalmaktadır.

3.9.4.6. Havalimanı Yatırımları ve Havalimanlarının İncelenmesi

AK Parti döneminde hava yolu ulaştırması alanında önemli mesafeler alınmıştır. Liberal politikalar sonucunda hava yolu yatırımları ve taşımacılığı diğer ulaştırma sistemlerine göre hızlı bir gelişme göstermiştir. 2003-2018 yılları arasında hava yolu sektörü için KÖİ projeleri kapsamında harcanan miktar dahil olmak üzere toplamda 52,5 milyar TL yatırım gerçekleştirilmiştir (TOBB SHM, 2019: 11). Havalimanı yatırımları için 2018 yılında toplam 1.256.955.000 TL ödenek ayrılmıştır (DHMİ, 2019).

Antalya, Atatürk, Bodrum-Milas, Adnan Menderes, Esenboğa, Dalaman Havalimanlarının Dış Hatlar Terminalleri ile Zafer, İstanbul ve Çeşme Havalimanları AK Parti döneminde KÖİ ile gerçekleştirilen havalimanı yatırımlarıdır. AK Parti döneminde toplam KÖİ ile gerçekleştirilenler de dahil 18 tane havalimanı yapılmıştır.

'Her vatandaş hayatında bir kere uçağa binecek' sloganı ile ön plana çıkan AK Parti hava yolu yatırımlarında 'Her ile bir havalimanı' sloganına benzer şekilde '100 km'lik mesafede bir havalimanı olması' veya '1 saatlik yolculuk ile havalimanı

ulaşılması' ilke edinmiştir. 2003 yılında 26 olan havalimanı sayısı 2018 yılında 56'ya yükselmiştir. Ancak her ilin hava yolu yolcu potansiyelin hava yolu işletmeciliğinin sürdürülebilirliği açısından yeterli düzeyde olmaması söz konusu ulaştırma politikaları ve yapılan hava yolu yatırımlarını tartışma konusu yapmaktadır. KÖİ ile yapılan Zafer Havalimanı ve Zonguldak Caycuma havalimanlarının yeterli yolcusunun olmaması sebebiyle yapılan garanti ödemeleri veya hava yolu şirketlerinin yetersiz yolcu gerekçesiyle uçuş düzenlememeleri söz konusu durumu kanıtlar niteliktedir. Bu sebeple havalimanı yatırımlarının Türkiye'ye katma değer sağlaması amacıyla hava yolu yatırımları öncesinde fizibilite ve etüt çalışmalarının titizlikle yapılması, '1 saatlik yolculuk ile havalimanına ulaşılması' gibi politikaların terk edilerek Ordu Giresun, Rize-Artvin, Gümüşhane-Bayburt Havalimanı, Zafer Havalimanı (Uşak, Afyon ve Kütahya) gibi bölgesel havalimanı projelerinin yapılması hava yolu yatırımlarının etkinliğini ve verimliliğini arttıracaktır. AK Parti '1 saatlik yolculuk ile havalimanına ulaşılması' politikası ile havalimanlarına halkın daha rahat erişebilmesini amaçlamıştır. Ancak Türkiye'de yolcuların hava aracına erişilebilirliği % 91.34 iken dünya ortalamasının % 74,41 olması Türkiye'nin havaalanlarının erişilebilirliğinin yüksek olduğu göstermektedir.

AK Parti döneminin 2007 öncesinde mevcut havalimanlarının etkinliği ve verimliliği üzerinde durulurken 2007 sonrasında yeni havalimanı yatırımları artış göstermiştir. Havaalanlarının terminal kapasitesi 2003 yılında 55,1 milyon/yıl iken 2018 yılında 356 milyon/yıl'a ulaşmıştır.

AK Parti Döneminde yapılan yeni havalimanı yatırımları GAP, Karadeniz, Doğu Anadolu ve turizm bölgelerinde yoğunlaşmıştır. Bu kapsamda önemli turizm bölgesi İzmir-Çeşme'de ve önemli ticaret ve tarım bölgesi Adana-Mersin İlleri arasında bulunan Çukurova'da, bununla birlikte havalimanı olmayan veya kullanılmayan illerden Yozgat ve Tokat'a havalimanı yapım çalışmaları sürmektedir. Ayrıca Bayburt-Gümüşhane, Karaman ve batı Antalya fizibilite etüt çalışmaları devam etmektedir.

Bazı havalimanlarının yetersiz yolcu potansiyeli veya uçuş güvenliği gerekçesiyle iç hat veya dış hat uçuşlarının olmaması hava yolu ulaştırmasının gelişimi açısından sorun oluşturmaya devam etmektedir. Hakkari, Iğdır ve Şırnak illerinde bulunan havalimanlarının yolcu ortalaması Türkiye'de bulunan

havalimanlarının yolcu ortalamasının çok altında olması hava yolu şirketlerinin bu havalimanlarına daha az sefer düzenlemelerine veya hiç sefer düzenlememelerine yol açmaktadır.

Havalimanları yatırımlarının bir kısmında fizibilite ve etüt çalışmalarının yeterli düzeyde yapılmadığı veya bu çalışmalara uyulmadığı, bunun sonucunda inşa edilen havalimanlarının çevresel faktörlerden etkilendiği veya çevreyi olumsuz etkilediği gözlemlenmiştir.

2011 Seçim Beyannamesinde İstanbul’da en az 60 milyon yolcu/yıl kapasiteli bir, 30 milyon yolcu/yıl kapasiteli iki, 15 milyon yolcu/yıl kapasiteli üç havalimanı yapılması öngörülse de 90 milyon yolcu/yıl kapasiteye sahip İstanbul Havalimanının yapılması ile bu vaadin sadece bir kısmı gerçekleştirilebilmiştir.

AK Parti tarafından havaalanlarının toplam kapasitesinin 400 milyon yolcu olması amaçlanmıştır. 2003 yılında hava limanı yolcu kapasitesi 55,1 milyon yolcu iken yılda 18 milyon artarak 2018 yılında 356 milyon yolcu olmuştur. 2023 yılına kadar 400 milyon yolcu kapasitesinin geçileceği öngörülmektedir.

“Her Gökdeline Bir Heliport” ve “Her İlçeye Bir Heliport” projeleri doğrultusunda başlatılan çalışmalar neticesinde Türkiye’de heliport sayısı 2002 yılında 2 iken bu sayı 2008 yılında 26’ya, 2018 yılında ise 86’ya ulaşmıştır (TOBB Sivil Havacılık Meclisi, 2019: 34). AK Parti döneminde heliport sayısı artış gösterse de yeterli düzeyde heliport olmadığı, heliportların ülke geneline yayılmadığı daha çok İstanbul, Ankara ve İzmir büyükşehirlerinde bulunduğu görülmektedir.

AK Parti döneminde su üzerine iniş-kalkış yapabilen uçaklar ile yapılan taşımacılığın geliştirilmesi amaçlansa da Türkiye’de sadece 44 noktada uçaklar su üzerine iniş kalkış yapabilmektedir. Ayrıca bu alanların büyük çoğunluğu Ege Bölgesinin Turizm bölgelerinde yoğunlaşmıştır. Su üzerinden yapılacak havacılık faaliyetlerinde hukuksal, işletmesel sorunlar devam ettiğinden su üzerine iniş-kalkış yapabilen uçaklar ile taşımacılık yapan mevcut şirketlerin faaliyetlerini durdurduğu görülmüştür.

3.4.9.6.1. Engelsiz ve Yeşil Havaalanları Projesi

AK Parti, 2015 yılına kadar tüm havaalanlarının “Engelsiz ve Yeşil Havalimanı” statüsüne kavuşturarak hava yolu ulaştırmasını daha erişilebilir ve

sürdürülebilir kılmak istemiştir. Ancak işletmecilerin “Engelsiz ve Yeşil Havalimanı Projesi” ile ilgili gerekli şartları sağlamalarına yönelik zorlayıcı tedbirler yerine muhtelif teşvik edici politikaların benimsenmesinden dolayı Havalimanlarının büyük çoğunluğu Engelsiz ve Yeşil Havalimanı statüsüne kavuşturulamamıştır.

3.4.9.6.2. Havaalanlarının Boru Hattı ile Demir Yolu Bağlantıları

Havalimanlarının yakıt ihtiyacı karşılamak için kullanılan yakıt tankerleri kara yolu üzerinde trafiği arttırmakta ve trafik güvenliğini tehlikeye düşürmektedir. Bu sebeple AK Parti havalimanlarının yakıt ihtiyacının boru hatları ile karşılanmasını amaçlamıştır. Ancak sadece 5 havalimanının yakıt ihtiyacı boru hattı ile karşılanırken diğer havalimanlarının yakıt ihtiyacı kara yolu ile sağlanmaktadır.

3.4.9.7. Hava Yolu Kazaları ve Güvenlik Politikaları

Otomobile göre yaklaşık 7 kat daha güvenilir olan hava yolunda trafik kazalarının % 66 uçuş ekibi, % 13 uçak, % 8 hava koşulları, % 5 diğer, % 5 bakım, % 3 havalimanı kaynaklı olduğu görülmektedir.

Türkiye’de 2003-2018 yılları arasında gerçekleşen 141 adet uçak kazası sonucunda 266 ölüm ve 89 yaralanma meydana gelmiştir. 2000-2018 yılları arasında AB-28 ülkelerinde yaşanan hava yolu kazaları sonucunda ise 109 kişi yaşamını yitirmiştir. Türkiye’de yaşanan uçak kazaları ve sonucunda gerçekleşen ölüm miktarı AB-28 ülke ortalamasının üstündedir.

Türkiye’de 2015-2018 döneminde yaşanan uçak kazalarının artış nedenlerinin iyi araştırılması asıl kaza sebeplerine yönelik gerekli ve yeterli düzeyde adımların atılması gerekmektedir. Uçak kazalarının yaşanmasında rol oynayan teknik ve pilotaj sebeplerinin yerini örgütsel nedenlere bıraktığı bir dönemde kaza sebeplerini tek bir nedene indirgeyen yaklaşımların terk edilmesi kazalarının örgütsel boyutta değerlendirilmesi Türkiye’nin hava yolu ulaştırması daha güvenli ve tercih edilen bir sektör olmasını sağlayacaktır.

Tablo 97: Hava Yolu Ulaştırması GZFT Analizi

Hava Yolu Ulaştırması	
Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar
KÖİ modeli ile hava yolu yatırımlarının gerçekleştirilmesi	KÖİ modeli ile yapılan havalimanlarının yolcu tahminlerinde karşılaşılan tutarsızlıklar
ÖTV desteği ile hava yolu şirketinin desteklenmesi	İzlenen politikalar sonucunda atıl havalimanlarının ortaya çıkması

Tablo 98: Hava Yolu Ulaştırması GZFT Analizi (Devamı)

Yolcu taşımacılığı içerisindeki payının artış göstermesi	Engelli ulaşımı yönünden havalimanlarının yeterli düzeyde olmaması
Havalimanları Master Planlarının oluşturulması	Heliport sayısının yetersiz olması
	Yeşil Havalimanı projesinin gerçekleştirilememiş olunması
	Stol havalimanı ve araç sayısının yeterli olmaması
Fırsatlar Yüksek yolcu potansiyeli bulunan turizm bölgelerine havalimanlarının yapılması	Tehditler Hava yolu şirketlerinin finansal durumlarının sorunlu olması
	Personel ihtiyacının gün geçtikçe artması
	Yeteri kadar yolcu ve yük bulunamaması
Destekler Havalimanı yatırımları ve diğer teşvikler sonucu hava yolu yolcu taşımacılığının taşımacılık içerisindeki payının artması	Eleştiriler “Her ile bir havalimanı” gibi projelerin atıl havalimanlarının ortaya çıkmasına yol açması, yeteri kadar etüt çalışması yapılmaması sonucunda havalimanlarının yüksek maliyetlere yol açması
Bölgesel havalimanı yatırımlarının yapılması	Hava yolu ulaştırmasının çok hızlı büyümesi

3.9.5. Boru Hattı Ulaştırmasına İlişkin Bulgular

3.9.5.1. Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programlarında Boru Hattı Ulaştırması

AK Partinin Seçim beyannameleri ve hükümet programlarında boru hattı ulaştırmasının genel çerçevesi şu şekildedir: doğal gaz depolama alanlarının oluşturulması, doğal gaz dağıtım ağının geliştirilmesi, ana havalimanlarının petrol ihtiyacının boru hattı ile karşılanması, doğal gaz ve petrolün üretici ülkelere tüketici ülkelere aktarılmasında transit ülke olmaktan öte enerji merkezi olunması, aynı zamanda doğal gaz ve petrol tedarikçisi ülke çeşitlenmesi sağlanarak enerji arz güvenliğinin tesis edilmesi amaçlanmıştır. Bu amaçlar doğrultusunda Orta Asya, Orta Doğu ve Hazar Bölgesinde yer alan petrol ve doğal gazın boru hatları ile taşınması için Irak Doğal Gaz Boru Hattı Projesi, Nabucco, BTE, BTC, TAP ve TANAP projeleri gündeme gelmiştir. Ancak bu projeler ve politikalar dışında artan gaz ihtiyacını karşılamak amacıyla Rusya’dan gaz akışı sağlayacak olan Türk Akım projesinin yapılması da seçim beyannamelerinde yer almıştır.

Tablo 99: *Boru Hattı Ulaştırmasının Dönemsel İncelemesi*

Boru Hattı	Ön Plana Çıkan Konular	Ön Plana Çıkan Konular
2002 Seçimleri	Ucuz, Güvenli ve Verimli Enerjinin Sağlanması, Enerjide Transit ve Merkez Ülke Olunması	58. ve 59. Hükümet Programı
2007 Seçimleri	Nabucco ve BTE doğal gaz boru hattı projelerinin gerçekleştirilerek Orta Doğu ile Hazar Bölgesinde bulunan gaz rezervlerinin AB'ye aktarılması ve aynı zamanda Türkiye'nin gaz ihtiyacının karşılanması, gaz depolama alanları oluşturularak arz güvenliğinin sağlanması	60. Hükümet Programı
2011 Seçimleri	Politika belirleyecek birimin oluşturulması, planlama yapılması, ana havalimanların boru hattı ile yakıt ihtiyacının karşılanması, enerji, maden, katı atık vb. boru hattı ile taşınabilir ürünlerin boru hattı ile taşınması	61. Hükümet Programı 62. Hükümet Programı
2015 Seçimleri	Irak Doğal Gaz Boru Hattı Projesi ile TAP Projesi planlanması, Doğal Depolama kapasitesinin artırılması, TANAP Projesinin tamamlanması	64. ve 65. Hükümet Programı
2018 Seçimleri	TANAP Projesinin 2018'de hizmete açılması, Türk Akım Projesinin 2019 yılında tamamlanması, Tuz Gölü ve Güney Marmara Doğal Gaz Depolama Projelerinin yapılması	-

Kaynak: AK Partinin Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programları

AK Partinin Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programlarında boru hattı ulaştırması daha çok enerji açısından değerlendirilmiştir. Buna ek olarak boru hattı ulaştırmasının temel politikası olarak enerji arz güvenliği ve çeşitliliğinin sağlanması belirlenmiştir. Bununla birlikte her ile doğal gaz iletim hattının yapılması ve havalimanlarının yakıt ihtiyacının boru hattı ile karşılanması ilke edinilmiştir.

Enerji arz güvenliği ve çeşitliliği politikası kapsamında BTC, BTE, TANAP boru hattı projeleri hayata geçirilirken Nabucco Projesi, Irak Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı Projesi hayata geçirilememiştir. Söz konusu projeler ile Hazar Bölgesinde bulunan petrol ve doğal gazın Avrupa'ya arz edilmesi ve Türkiye'nin kendi ihtiyacını

gidermesi sağlanarak Rusya ve Orta Doğu bölgesine olan enerji bağımlılığının azaltılması noktasında önemli gelişme kaydedilmiştir. Ancak Rusya'nın uluslararası alanda izlemiş olduğu politikalar karşısında aktif siyaset yürütülememesi Nabucco Projesinin başarısız olmasında etkili olmuştur. Diğer taraftan Türkiye'nin doğal gaz ihtiyacının % 60'dan fazlasını Rusya üzerinden karşılaması göz ardı edilerek 2002 sonrasında Mavi Akım ve Türk Akım Projeleri hayata geçirilmiştir. Enerji çeşitliliği ve güvenliği politikasına ters düşen Mavi Akım ve Türk Akım projeleriyle Rusya'ya olan bağımlılık artış göstermiştir.

3.9.5.2. Doğal Gaz Boru Hattı Projeleri

3.9.5.2.1. Irak Doğal Gaz Boru Hattı Projesi

Irak doğal gaz rezervi açısından dünya sıralamasında 12. sırada yer almaktadır. Ancak Irak'ın siyasal olarak yaşamış olduğu sorunlar bu bölgede doğal gaz boru hatlarının gelişimini engellemektedir. Irak doğal gazının Türkiye'de ve AB'de kullanılmasını amaçlayan Irak Doğal Gaz Boru Projesi bölgede yaşanan güvenlik ve siyasi sorunlar sebebiyle hayata geçirilememektedir.

3.9.5.2.2. Mavi Akım

Türkmenistan doğal gazının Türkmenistan'dan değil de Mavi Akım ile Rusya'dan alınması ve Rusya'dan doğal gazın maliyetli bir fiyat formülü ile tedarik edilmesi AK Partinin enerji çeşitliliği ve güvenliği politikasına ters düşmektedir. AB ülkesi bir ülke AB dışından bir ülkeden yapabileceği enerji ithalatı % 30 ile sınırlandırılırken Mavi Akım Projesi ile Türkiye'nin Rusya'ya olan bağımlılığı % 67'lere ulaşmıştır. Türkiye'nin 2015 yılında ithal ettiği 51 milyar metreküp'lük (bcm) doğal gazın % 58'i Rusya'dan, % 15'i İran'dan, % 12'si Azerbaycan'dan, % 7,7'si Cezayir'den (LNG) ve % 2,4'ü Nijerya'dan (LNG) tedarik edilmesi AB'nin % 30'luk limitinin aşıldığı göstermekle birlikte enerji arz ve güvenliği açısından sorun teşkil etmektedir.

3.9.5.2.3. BTE

Rusya ve İran'dan tedarik edilen doğal gaza alternatif olması açısından değerli olan, Azeri gazının Türkiye ve AB ülkelerine ulaştırılmasını amaçlayan BTE hattı 2007 yılında faaliyete geçirilmiştir. Söz konusu proje ile tedarik edilen gaz miktarı her ne kadar Rusya'dan tedarik edilen gazın yanında çok düşük miktarlarda

olsa da BTE'nin kaynak ve güzergah çeşitliliğinin sağlanması söz konusu projeyi değerli kılmaktadır.

3.9.5.2.4. ITG

2003 yılında BOTAŞ ile DEPA arasında yapılan antlaşmalar sonucunda 2007 yılında ilk gaz akışının sağlandığı ITG projesi, Türkiye'nin AB'ye açılan doğal gaz kapısı olması dolayısıyla AB'nin güney gaz koridorunun önemli bir parçasını oluşturmaktadır. ITG ve benzeri projelerin yapılması doğal gazın AB'ye arzının daha güvenli bir ortamda sürdürülmesini sağlayacaktır. Bu sebeple TAP, Nabucco gibi doğaz gaz projelerinin gerçekleştirilmesi için uluslararası mecrada etkin siyaset yürütülmesi Türkiye'nin enerjide transit ülke olmaktan merkez ülke olma yolunda kritik öneme sahiptir.

3.9.5.2.5. TANAP

TANAP Projesi, Rusya ve İran dışında Azerbaycan doğal gazının tüketilmesini sağlayarak Rusya ve İran'a karşı alternatif kaynak ve güzergah oluşturması dolayısıyla BTE Projesinden sonra Türkiye'nin boru hattı ile doğal gaz taşımacılığı alanında elini güçlendiren ikinci proje olmuştur.

Söz konusu projede mevcut BTE hattının kullanılmamasından kaynaklı tüketilen doğal gaz için 79 Dolar daha fazla ödenmesi, yapılan antlaşmalar gereği Türkiye'nin sadece transit ülke olarak pozisyonunda yer almasından dolayı enerji merkezi olma hedefinden uzak olunması TANAP Projesinin olumsuz taraflarını oluşturmaktadır. Ancak boru hattı taşımacılığı alanında transit ülke olan Almanya ile tedarikçi ülke Rusya ve İran'a karşı alternatif olması açısından TANAP Projesi önemini korumaktadır. Bununla birlikte Rusya'nın elini güçlendiren, kaynak ve güzergah çeşitliliğinin arttırılması politikasına ters düşen Türk Akım gibi doğal gaz boru hattı imalatları TANAP, BTE gibi kaynak ve güzergah çeşitliliğini arttıran boru hattı yatırımlarını işlevsiz kılmaktadır.

3.9.5.2.6. Nabucco

2012 yılında tamamlanması planlanan proje ile Hazar Bölgesinde üretilen doğal gazın Türkiye üzerinden AB'ye ulaştırılması sağlanarak AB'nin Rusya'ya olan doğal gaz bağımlılığının azaltılması ve Türkiye'nin doğal gaz ihtiyacının karşılanması amaçlanmıştır. Ancak tedarikçi ülkeler ile tüketici ülkelerin ortak bir

nokta da buluşamaması ve Rusya, İran ve Almanya'nın Projenin gelişimini istememeleri ve bu doğrultuda çalışmalar yürütmesi, projenin maliyetli olmasıyla birlikte finansman bulunamaması söz konusu projenin gerçekleşmemesine yol açmıştır.

3.9.5.2.7. Türk Akım

2013-2014 yıllarında Ukrayna'da çıkan siyasi karışıklıklar sebebiyle Batı doğal gaz hattının kullanılamaması 2016 yılında Türk Akım Projesini gündeme getirmiştir. Türk Akım projesi ile aracı ülkelerin ortadan kalkması enerji güvenliğini arttırmıştır. Ancak söz konusu proje ile taşınan doğal gaz miktarı TANAP ile taşınan doğal gaz miktarından fazla olması TANAP projesinin ikinci planda kalmasına yol açmaktadır. Bununla birlikte Türk Akım Projesi Rusya'nın doğal gaz alanında tekelleşmesine ve Türkiye'nin Rusya'ya daha bağımlı hale gelmesine neden olmaktadır.

3.9.5.3. Petrol Boru Hattı Projeleri

Türkiye sahip olduğu konum itibarıyla boru hattı ulaştırmasına elverişli bir coğrafyada yer almaktadır. Ancak AK Parti döneminde sadece Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Ham Petrol Boru Hattı projesi hayata geçirilebilmiştir. Bunun dışında mevcut olan Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı Projesinin sözleşmeleri yenilenerek petrol akışının devamı sağlanmıştır.

2006 yılında hizmete açılan BTC hattı ile yıllık yaklaşık 50 milyon varil petrol taşınmaktadır. Irak Ham Petrol Boru Hattının bölgesel güvenlik sorunları sebebiyle çalışmaması petrol arzını sıkıntıya sokmaktadır. BTC hattından elde edilen yıllık ham petrol miktarı Irak Ham Petrol Boru Hattından yıllık elde edilen petrolden 20 milyon varil daha az olsa da BTC'nin Irak Ham Petrol Boru Hattı'na karşılık alternatif kaynak ve güzergah oluşturması, Hazar bölgesinde yer alan petrolün Rusya dışında farklı bir ülkeden tüketicilere ulaştırılmasından dolayı ABD ve AB tarafından desteklenen BTC Projesinin önemini arttırmaktadır. Ancak söz konusu projenin pay dağılımında TPAO % 6.53'lük bir pay ile 5. sırada gelmesi göz önünde bulundurulduğunda Türkiye'nin enerjide merkez olmaktan öte transit ülke olma konumuna daha yakın olduğu görülmektedir.

3.9.5.4. Boru Hattı Altyapısı ve Taşımacılığı

Türkiye'nin 2002-2018 yılları arasında petrol boru hattı uzunluğu % 47,6 artış göstererek 3.332 km ulaşırken boru hattıyla petrol taşıma kapasitesi 129,4 milyon ton/yıl olmuştur. Boru hattıyla taşınan petrol miktarı 2006 yılında yapılan BTC hattından sonra artış gösterse de 2002-2018 yılları arasında boru hattı ile taşınan petrol miktarı düzensiz bir profil çizmiştir. Özellikle Irak Ham Petrol Boru Hattında yaşanan güvenlik sorunu sebebiyle petrol akışı ara ara kesintiye uğramıştır. 2018 yılı itibariyle Türkiye'nin petrol boru hattının 1.000,5 milyon varil petrol taşıma kapasitesine ulaştığı, ancak bu kapasitenin % 44,1 oranında yani 442,2 milyon varil petrol taşındığı görülmektedir.

İran ve Rusya ile yapılan doğal gaz alım satım antlaşmaları kapsamında 29.6 milyar m³/yıl doğal gaz alınması öngörülürken Azerbaycan ve Türkmenistan ile yapılan antlaşmalar ile toplam 28.35 milyar m³/yıl doğal gaz alınması söz konusudur. Azerbaycan ve Türkmenistan'dan alınması öngörülen doğal gazın İran ve Rusya ile yapılan antlaşmalarda öngörülen doğal gaz miktarı ile hemen hemen aynı olması enerji güvenliği ve güzergah çeşitliliği açısından son derece önemlidir. Ancak Türkmenistan'dan alınması planlanan 12,6 milyar m³/yıl doğal gaz için gerekli somut adımlar atılabilmiş değildir. Özellikle Hazar Denizi'nin hukuki statüsünün belirlenememiş olması Türkmenistan ile Türkiye arasında boru hattı yatırımlarının yapılmasını engellemektedir. 2002 yılında 5 ile boru hattı ile doğal gaz taşınırken 2018 yılı itibariyle 81 ilin tamamına, 913 ilçenin % 60,2'sine boru hattı ile doğal gaz akışı sağlanmaktadır. 2002-2018 yılları arasında dikkat çeken durum ise 2010 yılına gelindiğinde doğal gaz arzı yapılamamış 20 ilin büyük çoğunluğunu Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesinde yer alan illerin oluşturmasıdır. Bununla birlikte 2016 yılı itibariyle doğal gaz ulaştırılacak ilçeler 20.000 ve üzeri nüfusa sahip ilçeler ile sınırlandırılmıştır. Türkiye'nin 2002 yılında 4510 km olan doğal gaz boru hattı uzunluğu % 146,7 artarak 2008 yılında 11.130 km'ye bu yıldan sonra % 20,7 artış göstererek 2016 yılında 13.443 km ulaşmıştır. 2008 öncesine göre 2008 yılı ve sonrasında doğal gaz boru hattı yatırımlarının azaldığı görülmektedir.

3.9.5.5. Boru Hattı Yatırımlarının Boğaz Trafikine Etkisi

BTC, BTE ve TANAP projeleri ile boğazlardan geçen tehlike yük miktarının azaltılması da boru hattı kazanımları arasında gösterilmektedir. Ancak Türk

Boğazlarından tehlikeli yük geçişi 2002 yılında toplam 253.789.000 milyon ton iken % 22,9 artarak 2018’de 311.928.000 tona ulaşmıştır. Söz konusu projeler Karadeniz ülkelerinin petrol veya doğal gaz ithalatı ve ihracatını düşmesini sağlamadığından Türk Boğazlarından geçen tehlikeli yük miktarında azalma olmamaktadır. Marmara bölgesinde yer alan boğazlardan geçen tehlike yük miktarını azaltılması açısından Türk Boğazlarına alternatif olacak Ceyhan-Samsun Petrol Hattı ve benzeri projelerinin hayata geçirilmesinin daha etkin olacağı düşünülmektedir.

Tablo 100: *Boru Hattı Ulaştırması GZFT Analizi*

Boru Hattı	
Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar
İnsan kaynakları başta olmak üzere teknik ve kurumsal anlamda yeterli olunması	Kara yolu ulaştırması ağırlıklı politikaların benimsenmesi
Uluslararası boru hattı projelerinin hayata geçirilmiş olması	Boru hattı ulaştırmasının daha çok enerji başlığı altında değerlendirilmesi
Orta Asya ve Hazar Bölgesinde bulunan ülkeler ile iyi ilişkilerin geliştirilmiş olunması	Yatırımlara finansman bulunmasında zorluk çekilmesi
Tüm kentlere doğal gaz iletim hatlarının ulaştırılmış olunması	Enerjide Rusya’ya bağımlı olunması
	Boru hattı uzunluğunun AB’nin boru hattı uzunluğundan düşük olması
	Boru hatlarının diğer ulaştırma modları ile entegrasyonunun yeterli düzeyde olmaması
Fırsatlar	Tehditler
Türkiye’nin jeopolitik konumu	Rusya’nın tekelci politikası
AB’nin alternatif güzergah politikası	Orta Doğu’da yaşanan siyasi istikrarsızlık
ABD’nin Rusya’nın boru hattı ulaştırma politikalarına karşıt politika benimsemesi	Enerjide dışa bağımlı olunması
	Hazar Denizinin hukuki statüsünün belirlenememiş olması
Destekler	Eleştiriler
TANAP vb. Projelerin kaynak ve güzergah çeşitliliği sağlaması	Dış Politikada aktif siyaset yürütülememesi sonucu Nabucco Projesinin başarısız olması
Mavi Akım Projesinin enerji güvenliğini ve arzını koruması	Mavi Akım ve Türk Akım Projelerinin Rusya’ya olan bağımlılığı arttırması
	Boru Hattı Ulaştırmasına yönelik ulusal planın olmaması

3.9.6. Ulaştırma Politikalarına İlişkin Bulgular

3.9.6.1. Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programlarında Ulaştırma Politikaları

AK Partinin 2002 Seçim döneminde özellikle ulaştırma modlarının altyapılarının oluşturulması ve ulaştırmanın güvenli bir şekilde yapılması üzerinde durulmuştur. Bu doğrultuda kara yolu trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla

yolların fiziki ve geometrik yapısının iyileştirilmesine, artan yolculuk talebini karşılamak amacıyla havalimanlarının kapasitelerinin arttırılmasına ve kombine taşımacılığın gelişmesi amacıyla limanların nitelik ve nicelik olarak geliştirilmesine öncelik verilmiştir. AK Partinin ilk dönemi olmasından kaynaklı ulaştırma politikaları açısından 2002 seçim döneminin diğer seçim dönemlerine göre daha dar bir çerçeveye sahip olduğu görülmektedir. Ayrıca 2002 seçim döneminde kara yolu ve hava yolu diğer ulaştırma modlarına göre daha geniş yer bulmuştur. 2002 Seçim döneminde yer alan ulaştırma politika ve hedefleri aynı şekilde 2007 Seçim döneminde de sürdürüldüğünden 2007 Seçim dönemi tamamlayıcı bir niteliğe bürünmüştür. Ancak 2002 Seçim döneminden farklı olarak 2007 Seçim döneminde hızlı demir yolu projelerine ağırlık verilmiştir. 2002 Seçim dönemi ile 2007 Seçim döneminde kara yolu, hava yolu ve araç odaklı ulaştırma politikaları ortaya konulmuştur.

Ulaştırma politikaları ve hedefleri açısından AK Partinin 2011 Seçim dönemi diğer dönemlerine göre daha kapsamlı ve detaylı olmuştur. 2011 Seçim döneminde ulaştırmaya yönelik belirlen kısa, orta ve uzun vadeli hedeflerin çerçevesi belirgin şekilde çizilmiştir. Tüm bunlara karşılık 2011 Seçim dönemi ve sonrasında erişilebilirlik, sürdürülebilirlik kavramları daha çok önem kazanmaya başlamıştır. Bu dönemde ortaya konulan ulaştırma politikaları insan ve çevre odaklı olmuştur. Bu politikalar neticesinde AUS ve TYS'lerin yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmalar artış göstermiştir.

AK Parti 2002 yılından 2018 yılına kadar aşamalı bir şekilde ekonomik kalkınmayı destekleyecek planlı ve bütüncül bir ulaştırma sistemi oluşturmak istemiştir. Bu doğrultuda AK Parti'nin ilk döneminde ulaştırmanın bütüncül olmasını vurguladığı, ikinci dönemde kombine taşımacılığın geliştirilmesi amacıyla limanların demir yolu bağlantılarının yapılması ve limanlarının konteyner elleçleme niteliklerinin geliştirilmesine öncelik verildiği, üçüncü dönemden sonra taşımacılığının geliştirilmesi ve taşımacılığın daha profesyonel yapılmasını sağlayarak dünya taşımacılık sektöründen daha fazla pay alınmasını sağlamak amacıyla ulaştırmanın lojistik kapsamında değerlendirildiği görülmektedir.

AK Parti özel sektörün gücünden yararlanmak aynı zamanda verimliliği ve etkinliği arttırmak amacıyla 2002-2018 yılları arasında liberal ulaştırma politikaları

benimsemiştir. Bu kapsamda TCDD'nin özelleştirilerek demiryollarının serbestleştirilmesi, özel hava yolu şirketlerinin kurulması, gar, otopark, liman veya havalimanlarının özel sektör tarafından işletilmesini sağlayacak düzenlemelere ve çalışmalara ağırlık verilmiştir. 2002-2018 yılları arasında yüksek maliyete sahip ulaştırma yatırımlarına finansman sağlamak amacıyla merkezi bütçenin yanında KÖİ modelinin tercih edildiği görülmektedir. Kara yolu yatırımlarında ağırlıklı olarak YİD modeli tercih edilirken hava yolu yatırımlarında İHD modelinin kullanılmıştır. Demir yolu ve deniz yolu yatırımlarında ise KÖİ modeli daha az tercih edilmiştir.

Tablo 101: Ulaştırma Politikalarının Dönemsel İncelemesi

Ulaştırma Politikası	Ön Plana Çıkan Konular	Ön Plana Çıkan Konular
2002 Seçimleri	altyapı, güvenlik, kara yolu ve araç odaklı, kısa vadeli, dar çevreveli, dengeli ve planlı gelişim	58. ve 59. Hükümet Programı
2007 Seçimleri	altyapı, güvenlik ve araç odaklı, dar çevreveli, denge politikası, kombine taşımacılığın geliştirilmesi	60. Hükümet Programı
2011 Seçimleri	insan ve çevre odaklı, geniş çevreveli, lojistik merkezlerinin kurulması ve konteyner taşımacılığının arttırılması, milli ulaştırma, elektronik denetimlerin arttırılması, erişilebilir ulaşım	61. ve 62. Hükümet Programı
2015 Seçimleri	insan ve çevre odaklı, geniş çevreveli, millileşme, transit taşımacılık, kombine taşımacılık, lojistik	64. ve 65. Hükümet Programı
2018 Seçimleri	millileşme, lojistiğe dönüşüm	-

Kaynak: AK Partinin Seçim Beyannameleri ve Hükümet Programları

AK Partinin seçim beyannameleri ve hükümet programlarında yer verdiği ulaştırma vaatlerinin bir kısmını gerçekleştirdiği bir kısmını ise gerçekleştiremediği izlenmiştir. Gerçekleştirdiği ulaştırma vaatlerinin ise bir kısmını vaat edilen dönem içerisinde bir kısmını ise ilerleyen dönemlerde gecikmeli olarak gerçekleştirmiştir. Özellikle deniz yolu ve demir yolu ulaştırmasına yönelik yapılan yatırımlarının gerçekleştirilemediği veya geç gerçekleştirildiği tespit edilmiştir. Filyos, Çandarlı, Mersin Konteyner Limanı, Karasu-Adapazarı Demir Yolu Hattı, Aliaga-Çandarlı

Demir Yolu Hattı, Sabiha Gökçen Havalimanı demir yolu hattı bağlantısı başlıca vaat döneminde gerçekleştirilemeyen ve çalışmaları süren önemli demir yolu ve deniz yolu yatırımlarıdır. 3. Havalimanı, Marmaray, Avrasya Tüneli, Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ise önemli vaatler arasında yer alan ancak hedef yılından sonra gerçekleştirilen ulaştırma projeleridir.

3.9.6.2. Denge Politikası

Demokrat Parti döneminden günümüze kadar benimsenen ulaştırma politikaları sonucunda kara yolu ulaştırması taşımacılık içerisinde en çok paya sahip olan ulaştırma modu olmuştur. Kara yolu taşımacılığının kontrolsüz şekilde artmasıyla aşırı enerji tüketimi, gaz emisyonuna bağlı hava kirliliği, trafik kazasına bağlı ölüm ve yaralanma gibi ekonomik ve sosyal sorunlar ortaya çıkmaktadır. Tüm bu gelişmeler merkezi yönetimleri ve uluslararası kuruluşları kara yolu ağırlıklı taşımacılığının azaltılmasına yöneltmekte ve ulaştırma modları arasında denge kurulmasını zorunlu kılmaktadır. AK Parti ulaştırma modları arasında dengenin kurulması için kara yolu taşımacılığını diğer ulaştırma modlarına kaydıracak bir denge politikası izlemiştir. Ancak AK Partinin demir yolu sektörünü serbestleştirme politikası ve hızlı tren yatırımlarına rağmen demir yolu yolcu taşımacılığında gelişme gösterilemediği, 2000 yılında % 2,2 olan demir yolu yolcu taşıma payı 2017 yılında % 1'e düştüğü görülmektedir. Aynı şekilde 2002 yılında demir yolu yük taşımacılığının toplam taşımacılık içerisindeki payı 4,3 iken 2017 yılında yine % 4,3 olarak gerçekleşmiştir. Bu veriler ışığında demir yolu taşımacılığı değerlendirildiğinde öngörülen ivmeyi yakalayamayan demir yolu taşımacılığının 2023 hedeflerinin gerçekleştirilebilmesi pek mümkün görünmemektedir.

Tablo 102: Ulaştırma Modlarına Göre Yolcu ve Yük Dağılımı ile 2023 Hedefleri (%)

	Yük				Yolcu			
	2004	2011	2017	2023	2002	2011	2017	2023
Kara yolu	84,2	80,6	78,2	60	96,1	89,5	88,8	72
Demir yolu	5,05	4,7	3,18	15	2,7	2,2	1,0	10
Hava yolu	0,1	0,4	0,8	1	1,6	7,8	9,6	14
Deniz yolu	3,9	2,6	4,7	10	0,02	0,3	0,59	4
Boru hattı	6,6	11,5	12,9	14	-	-	-	-

Kaynak: (cevreselgostergeler.csb.gov.tr, E.t.: 02.03.2019; www.tuik.gov.tr, E.t.: 12.12.2019; TSKB, 2018: 23) kaynaklarından alınan bilgiler doğrultusunda oluşturulmuştur.

AK Partinin Seçim Beyannamelerinde demir yolu ulaştırmasının 2023 yılına kadar yük taşımacılığında % 15, yol taşımacılığında % 10 paya sahip olması hedeflenmiştir. Demir yolu hedeflerinde yük taşımacılığının yolcu taşımacılığına

göre öncelikli olduğu görülmektedir. Ancak 2005 yılında hazırlanan Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Raporunda yük taşımacılığı hedefi % 20 olarak belirlenmesine karşılık seçim beyannamelerinde daha düşük hedefler öngörülmüştür. Aynı zamanda Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Raporunda demir yolu yolcu taşımacılığının kısa vadede geliştirilemeyeceğinden önceliğin demir yolu yük taşımacılığına verilmesi öngörülmüştür. Ancak uygulamada YHT yatırımlarının yapılması bu ilkeye uyulmadığını göstermektedir.

Havalimanı yatırımları ile birlikte liberal politikalar sonucu hava yolu taşımacılığının serbestleşmesi sağlanarak rekabetin önünün açılmasıyla birlikte hava yolu taşımacılığının kalitesi ve yolcu sayısı artmıştır. Hava yolu yolcu taşımacılığı 2003 yılında hava yolu ulaştırmasının toplam yolcu taşımacılığı içerisindeki payı % 2,2 iken bu değer 2017 yılı sonu itibarıyla % 9,6 oranına yükselmiştir. Ancak hava yolu yolcu taşımacılığında yaşanan bu hızlı artış planlı bir şekilde organize edilmelidir. Aksi takdirde kara yolu ulaştırmasında yaşanan güvenlik ve kapasite vd. sorunların hava yolu yolcu taşımacılığında da yaşanması kaçınılmaz görünmektedir.

Kara yolu üzerindeki tehlikeli yük yoğunluğunu azaltmak ve ulaştırma modları arasında denge kurmak amacıyla boru hattı ulaştırmasının yük taşımacılığı içerisindeki payının artırılması amaçlanmıştır. Boru hattı taşımacılığının yük taşımacılığı içerisindeki payı 2004 yılında % 6,6, 2011 yılında % 11,5, 2017 yılında % 12,9 olup 2023 yılına gelindiğinde bu oranın % 14'e yükseltilmesi hedeflenmiştir. Türkiye, boru hattı taşımacılığı alanında önemli bir yükseliş kazansa da doğal gaz boru hattı taşımacılığı açısından Rusya'ya bağımlılığın yüksek olması, Rusya'nın boru hattı taşımacılığında söz sahibi olabilmek için tedarikçi ülkeler ile doğal gaz antlaşmaları yaparak etkin dış siyaset yürütmesi doğal gaz boru hattı taşımacılığı açısından sorun olmaya devam etmektedir.

Deniz yolunun hem yolcu hem de yük taşımacılığında sahip olduğu payın 2003-2017 yılları arasında göstermiş olduğu artış hızı AK Partinin deniz yolu taşımacılığında koymuş olduğu 2023 hedeflerine ulaşmasının mümkün olmadığı göstermektedir. "Denizci Ülke Denizci Millet" sloganının somut bir şekilde ortaya konulabilmesi için deniz yolu öncelikli planlama ve yatırımların yapılması, deniz yolu ulaşımını teşvik edici düzenlemelerin yanında caydırıcı düzenlemelerle

kullanıcıların kara yolu yerine deniz yolunu tercih etmelerinin sağlanması gerekmektedir.

3.9.6.3. Erişilebilirlik ve Bütünlük

Her bireyin istediği ulaşım aracına ve ulaşmak istediği yere erişebilir olması sosyal devlet anlayışının önemli koşullarından bir tanesidir. Bu bağlamda engellilerin erişilebilirliği noktasında 2002-2011 yılları arasında AK Partinin engellilere yönelik faaliyetlerini ötelediği hukuksal anlamda yapmış olduğu düzenlemelerden anlaşılmaktadır. Altyapısal imalatların birçoğu engelli ulaşımı açısından sorun teşkil etmeye devam etmektedir. Engellilerin erişilebilirliği noktasında düzenlemeler yapıldığı ancak bu düzenlemelerin yetersiz olduğu, engellilerin yaşam kalitesini ve hareketliliğini arttıracak “engelsiz havalimanı” gibi projelerde öngörülen hedeflere ulaşamadığı görülmektedir.

Hava yolu ulaştırması alanında hizmet veren şirketlerin ‘Engelsiz Havalimanı’ projesine yönelik gerekli adımları atmasında ilk olarak teşvik edici politikaların benimsendiği görülmüştür. Ancak bu politikaların istenilen sonuçları vermemesi üzerine 24 Kasım 2015 tarihinde Engelli veya Hareket Kabiliyeti Kısıtlı Hava Yolu Yolcuları Talimatı yürürlüğe sokularak şirketlerin kendilerini engelli erişilebilirliğine uygun olarak dizayn etmesinin sağlanmasında zorlayıcı ve cezalandırıcı politikalar hayata geçirilmiş ve Engelsiz Havalimanı Projesi sonlandırılmıştır.

AK Partinin seçim beyannameleri ile hükümet programlarında ulaştırma modlarının erişilebilirliği ve entegrasyonunun artırılması hedeflenmiş olsa da 23 il ve GAP Bölgesi ile OSB, liman ve havalimanlarının birçoğunun demir yolu ile erişilebilirliği ve entegrasyonu noktasında önemli bir ilerleme sağlanamamıştır. Doğu Anadolu ve Karadenizin büyük bir bölümünün demir yolu ulaştırmasından mahrum kaldığı görülmektedir. 2002-2018 döneminde sadece Tekirdağ İline demir yolu bağlantısı gerçekleştirilebilmiştir. Önemli sanayi ve turizm bölgelerine demir yolu erişilebilirliği büyük ölçüde yetersiz kalmıştır. Ayrıca havalimanlarının yakıt ihtiyacının boru hatları ile karşılanması noktasında göz ardı edilebilecek derecede bir ilerleme kaydedilmiştir. Buna karşılık 81 ilin doğal gaz iletim boru hattı hayata geçirilerek tüm illerin doğal gaz akışı sağlanmıştır.

Türkiye’de bulunan 312 Organize Sanayi Bölgesinin (OSB) sadece 40 tanesinin demir yolu bağlantısı olduğu, 9 tanesinin ise demir yolu bağlantısının yapım aşamasında olduğu görülmektedir. Türkiye’de toplamda 191 tane liman ve iskele bulunmakla birlikte 39 tanesi büyük liman niteliğine sahip olup sadece 13 tanesinin demir yolu bağlantısı bulunmaktadır. Nemport, Evyap, Yılport Yarımca, Tekirdağ, Çelebi Port Of Bandırma, Haydarpaşa, Samsun, Zonguldak, Zonguldak Eren Limanı, (Limak Port) İskenderun, Mersin, (Alsancak) İzmir, (Safiport) Derince limanlarının demir yolu bağlantısı bulunmaktadır. Bu limanlarda elleçlenen yükün yaklaşık % 5’i demiryolları ile taşınmaktadır. 2003-2018 yılları arasında iltisak hatların uzunluğu 134 km yani % 5,6 oranında artış göstermiştir. 2009 yatırım programlarında Karasu limanını Adapazarına bağlayacak 73 km uzunluğunda çift hatlı demir yolunun 2012 yılına kadar bitirilmesi öngörülse de söz konusu projenin imalat çalışmaları sürmektedir.

Yine aynı şekilde yatırım programlarında 2010 yılında tamamlanması öngörülen Aliğa-Çandarlı Limanı arasında ulaşımı sağlayacak 32 km uzunluğa sahip demir yolu bağlantısına yönelik çalışmalarının sürdüğü görülmektedir.

56 havalimanından Atatürk, Antalya ve Adnan Menderes Havalimanlarının demir yolu bağlantısı bulunmakta olup, Zafer, İstanbul, Esenboğa, Sabiha Gökçen Havalimanlarının demir yolu bağlantılarının yapılmasına yönelik çalışmalar söz konusudur. Sabiha Gökçen Havalimanının demir yolu bağlantılarının 2012 yılında tamamlanması öngörülmüş olsa da çalışmaları daha sürmektedir.

3.9.6.4. Sürdürülebilirlik ve Çevre

AK Partinin sürdürülebilir ulaştırma hedef ve politikaları kapsamında sürdürülebilir ulaştırma sistemlerinin yaygınlaştırılması, yenilenebilir enerji sistemlerinin kullanılması, enerji verimliliğinin sağlanması, akıllı ulaşım sistemleri destekli toplu taşımanın güçlendirilmesi ilke edinilmiş olup, bu ilkelere yönelik hukuksal, altyapısal ve kurumsal birçok düzenleme yapılmıştır. Ancak vergi sistemi ve ücretlendirme politikasının çevreci olmadığı daha çok mali ihtiyaçlar doğrultusunda oluşturulduğu görülmüştür. Bununla birlikte 2002-2018 yılları arasında ulaşırmadan kaynaklı sera gazı emisyon miktarında artış yaşanmıştır. 2017 yılı verilerine göre AB-28 ülkelerinde ulaştırmanın enerji tüketimi 11,6 mtoe iken Türkiye’de 28,3 mtoe olarak ölçülmüştür. OECD’ye göre ise Türkiye’de

CO₂ emisyonun % 18'i ulaştırma sektöründen, bunun % 87'si ise kara yolu ulaşımından kaynaklanmaktadır. 2000 yılında AB-28 ülkelerinin ulaştırmadan kaynaklı CO₂ gazı emisyonu 42 mt iken Türkiye'de 39,4 mt olarak tespit edilmiştir. 2017 yılına gelindiğinde ise bu değerler AB-28 için 44,6 mt, Türkiye için 98,7 mt olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'de 2002-2017 yılları arasında ulaşımdan kaynaklı sera gazı emisyonu miktarı artış gösterirken bu dönemde AB-28 ülkelerinde görünen ortalama sera gazı emisyonu miktarı da geçilmiş olmuştur. Sürdürülebilir ulaştırma kapsamında "Yeşil Havalimanı Projesi" oluşturulmuş ancak başarılı olunamamıştır.

2003 yılında 0,25 milyon dizel araç, 4,06 milyon benzinli araç, 0,79 LPG'li araç, 0,29 diğer araç varken 2018 yılında 4,57 milyon dizel araç, 3,09 benzinli araç, 4,70 LPG'li araç, 0,04 diğer araç türlerinden bulunmaktadır. Türkiye'de vergilendirme sisteminde dışsal maliyetlerin dikkate alınmaması sebebiyle dizel araç sahipliğinin 2003-2018 yılları arasında artış gösterdiğı görölmektedir. Bununla birlikte diğer araç türü sınıfında bulunan hibrit araç sahipliğı de 2003-2018 yılları arasında düşüş yaşamıştır.

Büyükşehirlerde en az 150 km bisiklet yolu yapılması hedeflense de Türkiye'de sadece 7 büyükşehirde bisiklet ulaşımına yönelik altyapı oluşturulmuş durumdadır. Yerel yönetimleri bisiklet yolu yapmaya zorlayıcı veya teşvik edici düzenlemelerin yetersizliğı, imar ve çevre planlarında bisiklet ulaşımının göz ardı edilmesi ve toplum tarafından bisikletin ulaşım aracı olarak pek tercih edilmemesi hukuksal, altyapısal, toplumsal anlamda köklü değışikliklere ihtiyaç duyulduğı göstermektedir.

Türkiye'de vergilendirme sistemi Pigoucu vergilendirme biçiminden uzak bir şekilde mali ihtiyaçlar doğırtusunda hazırlanmıştır. Türkiye'de uygulanan vergilerden ÖTV dolaylı olarak çevreci olarak sürdürülebilir ulaştırmayı desteklese de ÖTV vergisinin çevreye sağladığı katkı ihmal edilecek düzeydedir. Elektrik enerjisi ile çalışan hibrit araçlardan da motor hacmine göre vergi alınması vergilendirme sisteminde dışsal maliyetlerin göz ardı edildiğini göstermektedir. Türkiye'de dışsal maliyetleri göz önünde bulunduran çevre vergisi hayata geçirilebilmiş değıldir.

Araç yakıtlarına uygulanan vergilendirme sistemi ise hem Pigoucu hem de klasik niteliğe sahiptir. Yakıtlara uygulanan vergi sistemi; biyodizel ve LPG

yakıtlarına benzine göre daha az ÖTV uygulanması açısından Pigoucu, kurşunlu benzine konulan verginin kurşunsuz benzine konulandan düşük olması açısından geleneksel vergi sisteminin özelliklerini içerisinde barındırmaktadır. 2002, 2004, 2009 yıllarında ÖTV indirimi karşılığında 20 yaşını doldurmuş araçların hurdaya ayrılmasına yönelik yapılan girişimlere rağmen araçların yaş ortalamalarının 2002-2018 yılları arasında artış gösterdiği görülmektedir. 2018 yılı itibarıyla 20 yaş ve üzeri araç sayısı toplam araç sayısının %26,1 'ine yani 5.975.994'e ulaşmıştır.

Ulaştırmadan kaynaklı sera gazı salınımının büyük çoğunluğu sırasıyla kara yolu ve hava yolu ulaştırmasından kaynaklı olmaktadır. Bu sebeple kara yolu ve hava yolu ile gerçekleştirilen taşımacılık demir yolu, deniz yolu veya boru hattı taşımacılığına kaydırılmalıdır. Bu bağlamda ulaştırmadan kaynaklı sera gazı salınımı azaltmak amacıyla ulaştırma modlarının dengeli bir şekilde geliştirilmesini amaçlayan AK Parti döneminde kara yolu taşımacılığı hava yolu taşımacılığı ve kısmende boru hattı taşımacılığına kaydırılmıştır. Ancak demir yolu ve deniz yolu üzerinden gerçekleştirilen taşımacılığın toplam taşımacılık içerisindeki payının 2002-2018 yılları arasında artış göstermemesi kara yolu ve hava yolu kaynaklı sera gazı salınımının artarak devam etmesine yol açmıştır.

Demir yolu kaynaklı sera gazı alınımlarını azaltmak, demir yolu güvenliği sağlamak amacıyla AK Parti'nin 2015 Seçim Beyannamesinde demir yolu hatlarının % 80'inin sinyalli ve elektrikli hatta dönüştürülmesi amaçlanmıştır. 2002 yılında demir yolu ağının % 22,8'i sinyalli, % 18,9'u elektrikli iken 2018 yılında bu değerler sırasıyla % 43,4 ve % 39,6 olarak gerçekleşmiştir. 2004-2016 yılları arasında NO_x ve PM₁₀ emisyonlarında azalma meydana gelmesine karşılık 2002-2018 yılları arasında benimsenen sürdürülebilir ulaştırma politikalarının başarılı şekilde uygulanamaması sonucu ulaştırma kaynaklı sera gazı miktarında artış yaşanmıştır.

AK Parti, ulaştırma yatırımlarının çevreyi en az düzeyde etkilemesini amaçlamış olsa da bazı ulaştırma yatırımlarında ÇSED'nin göz ardı edildiği ve önemsenmediği, ÇSED'in sorunlu olması sebebiyle ulaştırma yatırımlarının hukuki davalara konu olması sonucunda ulaştırma yatırımları ya gecikmiş ya da mahkeme kararı ile iptal edilmiştir.

Köprü ve tünel geçişlerinde uygulanan ücretlendirmede birinci sınıf araçların ücret tarifesinin üçüncü sınıf araçlara göre daha uygun olduğu görülmektedir. Bunun

başlıca sebepleri arasında köprü ve tünel yatırımlarında özellikle KÖİ modeli tercih edilmesi gelmektedir. Bu modelde var olan kullanım garantilerinin gerçekleştirilebilmesi için otomobil kullanımının teşvik edilmesi zorunluluğu ortaya çıktığından köprü ve tünellerde uygulanan ücretlendirme politikaları sürdürülebilir ulaştırma politikalarına ters düşmektedir.

3.9.6.5. Finansman

AK Parti döneminde yüksek finansman istemeyen ulaştırma yatırımları genellikle bütçe içerisinde finanse edilmiştir. Bu bağlamda 2000-2009 yılları arasında ulaştırma modları içerisinde bütçeden en çok ödenek karayollarına ayrılırken 2009 yılı ve sonrasında YHT yatırımlarının artmasıyla birlikte 2009-2018 yılları arasında ulaştırma yatırımları içerisinde en çok ödenek demiryollarına ayrılmıştır. 2002-2018 yılları arasında ise ulaştırmaya ayrılan 155.252.522.000 TL yatırımın % 43'ü demiryollarına ayrılırken onu sırasıyla kara yolu (% 40), boru hattı (% 7,7), hava yolu (% 5,8) ve deniz yolu (% 3) takip etmektedir. 2017-2018 döneminde Türk Akım ve TANAP sebebiyle boru hattı yatırımlarına ayrılan ödenek miktarında artış görülmüştür.

AK Parti, neoliberal politikalar doğrultusunda yüksek maliyetlere ulaşan ulaştırma yatırımlarını bütçe dışından finanse ederek bütçe üzerinde oluşan yükü azaltarak kamu kaynaklarını daha etkin kullanmayı amaçlamıştır. Bu kapsamda otoyol, köprü, tünel ve havalimanı yatırımlarında KÖİ modeli tercih edilmiştir.

2002-2018 yılları arasında KÖİ ile gerçekleştirilen ulaştırma yatırımları içerisinde kara yolu ve hava yolu yatırımlarının payı yüksektir. KÖİ modeli, hava yolu ve kara yolu yatırımlarının artışını hızlandırmıştır. Kara yolu yatırımları genellikle YİD modeli ile gerçekleştirilirken, havalimanı yatırımları İHD modeli ile gerçekleştirilmiştir. 2003-2018 yılları arasında KÖİ modeli ile gerçekleştirilen 61 projeden 31'i karayolları, 16'sı hava yolu, 13'ü deniz yolu, 1'i demir yolu ulaştırmasına aittir.

KÖİ modeli ile yapılan yatırımların bazılarında yeterli fizibilite ve etüt yapılmaması veya hükümetin politikaları sonucu bu projelerin sözleşmelerinde yer alan yatırım, borç ve kullanım garantilerinden kaynaklı projeleri gerçekleştiren şirketlere bütçeden ödemeler yapılmak zorunda kalınmıştır. Bu ödemeler farklı

kalemler altında yapıldığından bilinmemekle birlikte ilk kez 2018 yılı itibariyle 3,6 milyar TL KÖİ modeli için ödenek ayrıldığı bütçe cetvelinde belirtilmiştir.

3.9.6.6. Planlama

AK Parti, ulaştırma sorunlarını kısa, orta ve uzun vadede çözebilmek ve gelecekte ortaya çıkacak ulaştırma talebini karşılayabilecek ulaştırma sistemini oluşturmak amacıyla planlı kalkınmaya seçim beyannameleri ve hükümet programlarında yer vermiştir. AK Parti ilk seçim beyannamesinde ulaştırma sorunlarının sebeplerinden birinin planlama eksikliği olduğu vurgulayarak ulaştırmanın planlı bir şekilde sürdürüleceğini vaat etmiştir. Planlı bir ulaştırmanın tesis edilebilmesi amacıyla öncelikle 2005 yılında Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu hazırlanmıştır. Raporda, nüfus ve demografik yapıya ilişkin verileri ile bölgesel gelişime bağlı ulaştırma talep senaryolarının yer almamasından dolayı söz konusu rapor Ulaştırma Ana Planı niteliğinde değildir. Türkiye'nin ilk Ulaştırma Ana Planına yönelik çalışmalar 2015 yılında başlanılmış 2017 yılında tamamlanmıştır. 2002-2017 yılları arasında yapılan ulaştırma yatırımları ve izlenen politikalar Ulaştırma Ana Planından yoksun bir şekilde gerçekleştirilmiştir. Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporunda Demir yolu ulaştırmasında önceliğin yük taşımacılığına verilmesi planlanmış ise de uygulama da YHT yatırımları yapılarak yolcu taşımacılığına ağırlık verilmesi ulaştırma yatırımlarının plan çerçevesinde değil de siyasilere kararları doğrultusunda gerçekleştirildiğinin somut örneklerindendir.

Deniz yolu ulaştırması alanında Kıyı Yapıları Master Planı (2010) ile Limanlar Geri Saha Kara Yolu ve Demir Yolu Bağlantıları Master Planı (2015) hazırlanmıştır. Söz konusu planlar ile limanların gelecek tahminleri, limanlar arası yolculuk tahminleri, kombine taşımacılığın geliştirilmesi için demir yolu ve kara yolu yatırımlarına yer verilmiştir. Söz konusu raporlara göre limanlarının demir yolu bağlantılarının yapılarak demir yolu ulaştırmasının geliştirilmesi, limanlarının depolama, garaj, sosyal alanlarının iyileştirilmesi ihtiyaç duyulduğu vurgulanmıştır. Limanların ve limanlarının geri sahalarının planlı ve sürdürülebilir bir şekilde geliştirilmesi açısından söz konusu planların önemi yüksektir. 2002-2010 yılları arasında deniz yolu ulaştırmasına yönelik atılan adımlar planlama olmaksızın TINA, TEN-T gibi uluslararası projeler ile kalkınma planları doğrultusunda atılmıştır.

Tablo 103: Ulaştırma Politikası GZFT Analizi

Ulaştırma Politikaları	
Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar
Büyük finansman isteyen projelerin KÖİ ile gerçekleştirilebilmesi	Ulaştırma modları arasındaki denge politikasının istenilen düzeyde sürdürülememesi
Kara yolu ve hava yolu ulaştırmasının gerçekleştirilen yatırımlar sonucu gelişmesi	Güvenli, sürdürülebilir, çevreci ve erişilebilir bir ulaştırma sisteminin tesis edilmesinde hedeflenen seviyelerin gerisinde performans izlenmesi
Ulaştırma koridorlarının oluşturulması yolunda ilerleme kaydedilmesi	Ulaştırma Ana Planının bulunmaması, kısa vadeli çözümler üretilmeye çalışılması
Kara yolu taşıma kapasitesinin yüksek olması	Ulaştırma sorunlarının çözümünde öngörülen sürdürülebilir ulaştırma politikalarının yeterli düzeyde uygulanmaması
	Kara yolu ağ uzunluğunun AB'ye göre düşük olması
	Ulaştırma sorunlarının çözümünün altyapısal müdahaleler ile çözülebileceği anlayışının hakim olması
	Ulaştırma modları arasında entegrasyonun sağlanamaması
	Erişilebilirlik noktasında sorunların devam etmesi, Engelsiz Havalimanı Projesinin gerçekleştirilememesi
Fırsatlar	Tehditler
Hava yolu ulaştırmasına yönelik yapılan yatırımların ivme kazanmış olması	Sermaye kesiminin iktidar üzerinde olan baskısı
Transit, intermodel, boru hattı, kombine taşımacılık türlerinin gelişimine uygun limanların bulunması ve Türkiye'nin jeopolitik konumun müsait olması	Havalimanlarının yakıt ihtiyacının genel olarak kara yolu ile karşılanması
Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi ile AB'nin Güney Koridorunu Geliştirmeye Yönelik Politikaları	Ulaştırma modlarının kara yolu ulaştırması karşısında rekabet düzeylerinin düşük olması
Kara yoluna yönelik geliştirilen yatırımların büyük çoğunluğunun	Ulaştırmanın dışsal maliyetlerin artış göstermesi
Destekler	Eleştiriler
Kara yolu ile hava yolu arasında entegrasyonun sağlanması	Araç odaklı ulaştırma politikaları izlenmesi, insan ve çevrenin ikinci planda kalması
Asya ile Avrupa arasında kesintisiz demir yolu ve kara yolu ulaşımının sağlanmasına yönelik projelerin gerçekleştirilmesi	Transit ulaştırma ile demir yolu ve deniz yolu taşımacılığında istenilen hedeflere ulaşılamaması
KÖİ modelinin büyük finansman gerektiren projelerin gerçekleşmesini sağlaması	KÖİ modeli ile yapılan yatırımların maliyetleri arttırması
	Engellilerin erişilebilirliğine yönelik uygulamaların ikinci planda kalması ve yetersiz düzeyde seyretmesi, engelsiz havalimanı projesinin Türkiye'nin Ulaştırma ağının AB ortalamasının altında kalması

Demir yolu ulaştırmasını doğrudan konu edinen master plan bulunmazken 2019 yılında hazırlanan Lojistik Master Planında OSB ve limanlarının demir yolu ile

bağlantılarının güçlendirilmesi amacıyla 2023 yılına kadar 294 km. uzunluğunda iltisak hat yapılması hedefine yer verilerek demir yolu ulaştırmasının gelişimine yönelik dolaylı bir planlama yapılmıştır. Küresel ticaret hacminden daha fazla pay alınması için intermodel ve kombine taşımacılığının önemi gün geçtikçe artması dolayısıyla ulaştırmanın daha çok lojistik kapsamında değerlendirildiği görülmektedir.

Sekizinci BYKP Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu'nda 2000 yılında Doğal Gaz Master Planı yapılması planlanmış olsa da hayata geçirilememiştir. Aynı şekilde Türkiye'nin Petrol Master Planı ve boru hattı ulaştırması alanında master planı bulunmadığı, uluslararası ve ulusal boru hattı projelerinin uluslararası aktörler ve siyasi aktörlerin girişimleri ve istekleri doğrultusunda şekillendiği görülmektedir.

Türkiye'de havalimanlarının şimdiki ve gelecekteki hava yolculuğu taleplerini öngörerek havalimanlarının gelişimlerine yön vermek, havalimanlarının işletmesel, teknik, fiziksel sorunları ve ihtiyaçlarına çözüm bulmak amacıyla havalimanları bazında ulaştırma master planları hazırlanmış olsa da havalimanlarının tamamını kapsayan havalimanları master planı bulunmamaktadır. Bununla birlikte havalimanları bazında hazırlanan havalimanı master planlarının 2000'li yıllar ve öncesinde hazırlandığı düşünüldüğünde bu planların çok eski ve içerik olarak yetersiz olmasından dolayı 2008 yılında yayınlanan Havaalanları Master Planlama Esasları doğrultusunda revize edilmesi gerekmektedir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

AK Partinin yeni kurulmuş bir siyasi parti olması, aynı zamanda kara yolu kaynaklı sorunlar ve ihtiyaçların artması sebebiyle AK Partinin 2002 Seçim Beyannamesi ile 58. ve 59. Hükümet Programlarında kara yolu öncelikli, kısa vadeli ve dar kapsamlı ulaştırma politikaları ve hedeflerine yer verilmiştir. 2002-2007 yılları arasında kara yolu dışındaki diğer ulaştırma modlarına daha az yer verilerek önceliğin kara yolu ulaştırması olduğu açıkça ortaya konulmuştur. Dönemin en tipik özelliği ulaştırma modlarının mevcut altyapısının bakım ve onarımı yapılarak ulaştırmanın etkinliği ve verimliliğinin artırılmasıyla ekonomik ihtiyaçlara cevap vermeye çalışılması olmuştur. Bölünmüş yol inşası, atıl havalimanlarının tekrar hizmete açılması, konvansiyonel demir yolu hatlarının hızlandırılmış trenlere uygun olacak şekilde dizayn edilmesi, mevcut limanların geliştirilmesi dönemin önde gelen uygulamalarındandır.

1950-2002 yılları arasında izlenen kara yolu ağırlıklı ulaştırma politikalarının doğurduğu kronik sorunlara yönelik AK Partinin de ilk döneminde (2002-2007) kara yolu ağırlıklı ve araç odaklı çözümler içeren politikalar ortaya koyduğu yani klasik ulaştırma politikalarını benimsediği görülmektedir. Bu politikalar kapsamında bölünmüş yol yapılması, BSK kaplı yol uzunluğunun artırılması, taşımacılığının hukuksal çerçevesinin belirlenmesi, araçların teknik olarak muayene edilmesi ve ağırlık ölçüm istasyonlarının kurulması sağlanarak kara yolu ulaşım süresini azaltmak, trafik güvenliğini arttırmak, kara yolu ulaşımına olan talebi karşılamak amaçlanmıştır. Demokrat Parti döneminden başlayarak Planlı Kalkınma dönemi boyunca süregelen “Tekerlek Dönsün Yeter” anlayışı yolların fiziksel ve geometrik standartlarının göz ardı edilmesine yol açmıştır. AK Parti ise iktidarı boyunca tünel, köprü ve bölünmüş yol yapmak suretiyle yol standartlarının yükseltilmesini politika edinmiştir. Bu kapsamda 2007 yılına kadar mevcut yolların 15.000 km’sinin bölünmüş yola çevrilmesi hedeflenmiş olsa da planlama eksikliği, teknik yetersizlikler, kamulaştırma gibi sebepler ile 2008 yılında yaşanan ekonomik kriz dolayısıyla bu hedef ancak 2012 yılında gerçekleştirilebilmiştir. Aynı şekilde 2015 yılına kadar bölünmüş yol uzunluğunun 26.000 km’ye çıkarılması hedefi de gecikmeli olarak gerçekleşmiştir.

AK Partinin 2007-2011 dönemi bir önceki dönemin devamı niteliğinde olmakla birlikte bu dönem klasik ulaştırma politikalarından sürdürülebilir ulaştırma politikalarına geçiş dönemi olarak değerlendirilmektedir. Bu dönem içerisinde klasik ulaştırma politikaları uygulanmaya devam ederken diğer taraftan sürdürülebilir ulaştırmanın hukuksal temelleri bu dönem içerisinde atılmaya başlanmıştır. Ayrıca 60. Hükümet Programında ulaştırma kaynaklı dışsal maliyetlerin azaltılması vurgulanmıştır. Ancak dışsal maliyetlerin nasıl azaltılacağına yönelik stratejiler ve hedefler açıkça ortaya konulmamıştır. Hatta dışsal maliyetlerin azaltılması noktasında klasik ulaştırma politikalarının vazgeçilmemesi, dışsal maliyetlerin klasik ulaştırma politikaları ile çözülebileceği anlayışının hakim olması nedeniyle dışsal maliyetlerin azaltılması noktasında yetersiz kalınmıştır. Bu dönem içerisinde YHT seferlerine başlanması Türkiye'nin demir yolu ulaştırması açısından bir ilk olmuştur. Bu dönemden itibaren Ankara merkezli YHT yatırımları hız kazanmıştır. Deniz yolu ulaştırması alanında ise 2008 yılında yaşanan kriz sebebiyle politika değişikliğine gidilerek gemi üretimi yerine gemi bakım ve onarımına yönelim olmuştur.

AK Partinin 2011-2018 döneminde erişilebilir ve sürdürülebilir ulaştırma politikaları öne çıkmıştır. Hareketi kısıtlı bireyler başta olmak üzere yaya ve bisikletlilerin ulaşımına yönelik bu dönem içerisinde belirlenen hukuksal ve altyapısal hedefler ile politikalar doğrultusunda önemli uygulamalarda bulunulmuştur. AUS, TYS, yeşil dalga gibi uygulamalar bu dönem içerisinde yaygınlaşmıştır. Bu dönemi diğer dönemlerden ayıran diğer bir özelliği ise kısa, orta ve uzun vadeli hedeflerin net olarak belirlenmesidir. Önceki dönemlerde belirlenen hedefler gecikmeli olsa da gerçekleşirken 2011 Seçim Beyannamesinde yer alan hedeflerin büyük bir çoğunluğu dönem içerisinde gerçekleştirilememiştir.

2002-2018 yılları arasında seçim beyannameleri, hükümet programları ve kalkınma planlarında ulaştırma modları arasında dengenin kurulmasına yönelik politikaların benimsendiği, kara yolunun taşımacılık içerisindeki payını azaltılıp diğer ulaştırma sektörlerinin payının artırılması ilke edinilmiştir. Böylelikle ulaştırma kaynaklı dışsal maliyetlerin azaltılması ulaştırmanın sürdürülebilir olması amaçlanmıştır. Ancak AK Parti döneminde sürdürülebilir ulaştırmanın geliştirilmesi maksadıyla özel araç kullanımını kısıtlayıcı radikal kararların alınmaması denge politikası ile birlikte toplu taşıma ve bisiklet ulaşımını olumsuz etkilemiştir.

2002-2018 yılları arasında yolcu taşımacılığında kara yolu ve demir yolunun payları azalış gösterirken deniz yolu ve hava yolu ulaştırmasının payında ise artış olmuştur. Hava yolu yolcu taşımacılığında gözle görülür bir artış olurken deniz yolu yolcu taşımacılığında yaşanan artış azımsanacak kadar az olmuştur. Ancak AK Parti döneminde yolcu taşımacılığında kara yolu ulaştırması liderliğini sürdürmüştür. Bu dönemde hava yolu yolcu taşımacılığının bir sıçrayış yakalaması dikkat çekici olmuştur. 2002-2018 yılları arasında hava yolu taşımacılığında yaşanan yıllık artış göz önünde bulundurulduğunda 2023 hava yolu yolcu taşımacılığı hedeflerinin aşılabacağı öngörülmektedir.

Yük taşımacılığına baktığımızda ise 2002-2018 yılları arasında ulaştırma modlarının sahip olduğu yük taşıma paylarının stabil kaldığı kara yolu ağırlıklı yük taşımacılığının sürdürüldüğü görülmektedir. Hem yolcu hem de yük taşımacılığında uygulanmak istenilen denge politikasının başarılı bir şekilde uygulanamadığı anlaşılmaktadır.

AK Parti ilk döneminde hızlandırılmış tren projelerini hayata geçirerek demir yolu ulaştırmasına olan talebi arttırmak istemiştir. Ancak hızlandırılmış trenlerin eski konvansiyonel hatlar üzerinde yapılıyor olması kazalara neden olurken diğer taraftan belli hıza kadar demir yolu ulaşımını mümkün kılmaktadır. Bu sebeple hızlandırılmış tren uygulamalarının terk edilerek YHT yatırımlarına ağırlık verilmesi gerekmektedir.

AK Partinin ikinci dönemi olan 2007-2011 yılları arasında YHT projeleri hayata geçirilerek demir yolu yolcu taşımacılığı yeni bir serüvenle buluşmuştur. Demir yolu yolcu taşımacılığının kara yolu yolcu taşımacılığından pay alabilmesi açısından YHT projelerinin yurt geneline yayılarak yerel demir yolu ağlarına bağlanması önemini koruyan yatırımlar arasında yer almaktadır. AK Parti mevcut konvansiyonel demir yolu hatlarının yenilenmesine öncelik verirken yeni konvansiyonel demir yolu hattı yapımı ikinci planda kaldığından demir yolu ulaştırmasının büyük çoğunluğu eski konvansiyonel hatlar üzerinde gerçekleştirilmektedir. Demir yolu ulaştırmasının en büyük sorunları arasında yer alan tek hatlarının bir türlü çift hatta dönüştürülmemiş olunması çözüm bekleyen sorunlar arasında yer almaktadır.

Dijitalleşme ile birlikte gelişim gösteren uluslararası ticaretin artışına paralel olarak kombine taşımacılık, lojistik gibi kavramlar da ön plana çıkmaktadır. Bu kavramların içerisinde ise deniz yolu ulaştırması geniş yer bulmaktadır. Uluslararası ticaretin daha iktisadi yapılabilmesi için giderler arasında önemli bir paya sahip olan ulaştırma giderlerinin azaltılması gerekmektedir. Bunun için ise gelişmiş bir deniz yolu altyapısına sahip olunmalıdır. Türkiye'nin yarımada olması ve doğal limanlarının bulunmasına rağmen Türkiye'nin deniz yolu ulaştırması 2002-2018 yılları arasında diğer ulaştırma modlarına göre daha az gelişim göstermiştir. Dünya'nın ilk on büyük limanı arasında olması planlanan Çandarlı limanı başta olmak üzere Filyos ve Mersin Konteyner limanlarının da uzun yıllar inşa aşamasında olması deniz yolu ulaştırmasının diğer ulaştırma modlarına göre yeteri kadar önemsenmediğini göstermektedir. Bununla birlikte AK Partinin vaatleri arasında yer alan Mersin Aktarma limanının yatırım programlarından kaldırılması transit taşımacılığının gelişimini olumsuz etkilemiştir.

AK Partinin hedeflerine paralel olarak limanlarımızın kuru yük, sıvı yük ve konteyner elleçleme kapasiteleri 2002-2018 yılları arasında artış göstermiştir. Ancak Ro-Ro yüklerinin elleçlenmesi noktasında altyapısal yatırımlara ihtiyaç duyulmaktadır.

AK Parti tarafından Türk bayraklı gemi filosunun arttırılması amaçlansa da yapılan hukuksal düzenlemeler ve teşviklere rağmen Türk sahipli olupta yabancı bayrak taşıyan gemi filosunda 2002-2017 yılları arasında % 47,8'lik bir artış yaşanmıştır. AK Parti döneminde Türk gemilerinin kara listeden beyaz listeye alınmasıyla gemilerimiz uluslararası arenada saygınlık kazanmıştır. Tüm bu gelişmelere karşı filonun LNG, LPG, Car Carrier, Kruvaziyer, Ro-Ro, Ro-Pax cinsindeki gemi sayısının arttırılması politikasında ilerleme kaydedilememiştir. Özellikle uluslararası taşımacılıkta önem artan kombine taşımacılığın yapı taşı olan Ro-Ro ve Ro-Pax gemilerinin üretimi noktasında sıkıntıların sürdüğü görülmektedir. Aynı zamanda bu gemilerin yanaşabileceği liman sayısının arttırılması gerekmektedir.

Ülkemizde kruvaziyer yolcu sayısı 2002-2018 yılları arasında dalgalı bir profil çizmiştir. Özellikle Marmara Bölgesinde bulunan Salıpazarı liman inşaatının hukuksal engeller nedeniyle uzaması sonucunda 2014-2018 döneminde kruvaziyer

yolcu sayısında düşüşler olmuştur. Ancak Galataport Projesinin faaliyete geçmesi ile birlikte kruvaziyer yolcu sayısının artacağı öngörülmektedir.

AK Parti döneminde hava yolu ulaştırması alanında önemli gelişmeler olmuştur. Atıl havalimanlarının tekrardan faaliyete geçmesi, yeni havalimanlarının inşa edilmesi, uçak filosunun güçlendirilmesi, havacılığın liberal bir anlayış ile yönetilmesi, teşvikler ve uluslararası antlaşmalar sayesinde hava yolu ulaştırmasının önü açılmıştır.

2002-2018 yıllarında havalimanı yatırımları “her 100 km’de bir havalimanı” veya “bir saatlik ulaşım ile havalimanına ulaşılması” anlayışı ile gerçekleştirilmektedir. Bu doğrultuda Hakkari, Şırnak, Zafer, Zonguldak ve daha birçok şehirde havalimanı yatırımları yapılmıştır. Ancak yeterli yolcu potansiyeline sahip olmayan bölgelere havalimanı yapılması durumunda bu havalimanlarının etkin ve verimli kullanılamadığı, uçak seferlerinde düzensizlikler yaşandığı görülmüştür.

Ekonomik kalkınmanın sağlanması ve iktisadi bir ulaştırma sisteminden bahsedilebilmesi için ulaştırma modlarının birbiri ile uyumlu çalışması gerekmektedir. AK Parti, ulaştırma modlarının entegre olarak çalışarak bütüncül bir yapıya kavuşturulmasına vaatleri arasında yer vermiştir. Ancak 2002-2018 yılları arasında birçok havalimanı ve limanın demiryolu bağlantısı sağlanamamıştır. Bununla birlikte demir yolu bağlantısı bulunan çok az limanın ise demir yolu bağlantısı tek hattan oluşmaktadır. Kombine taşımacılığının gelişimi sadece limanların geliştirilmesi ile değil aynı zamanda liman geri sahalarının gelişimi ile yakından ilgili olup uluslararası şirketlerin ve ulusların Türk limanlarını tercih etmesinin sağlanabilmesi için limanların demir yolu bağlantılarının gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Ulaştırmanın entegrasyonu noktasında havalimanlarının yakıt ihtiyacının halen kara yolu ile sağlanması hem sürdürülebilir ulaştırma politikalarına ters düşmekte hem de kara yolu trafik güvenliğini tehdit etmektedir. AK Parti tarafından havalimanlarının yakıt ihtiyacı boru hattı ile sağlanması öngörülmüş olsa da bu hedefe yönelik somut adımlar gerçekleştirilmemiştir.

Ekonomik kalkınmanın sağlanabilmesi için demir yolu ağının yaygınlaştırılması büyük bir öneme sahiptir. 2002-2018 yılları arasında Tekirdağ İli ile bazı OSB ve limanlara demir yolu bağlantısı yapılmıştır. Ancak GAP bölgesi

başta olmak üzere bir çok OSB'ye ve yerleşim yerine demiryolu bağlantısı sağlanamamıştır.

AK Parti, ulaştırma sorun ve ihtiyaçlarını büyük finansman isteyen ulaştırma projeleri ile çözmeye çalışmaktadır. Otoyol, köprü, havalimanı ve liman yatırımları ile ulaştırma sorunlarını ve ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik bir politika izlenmektedir. Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Havalimanı, Kuzey Çandarlı Limanı, Filyos Limanı, Avrasya Tüneli, Marmaray Projesi, İzmir-İstanbul Otoyolu vb. büyük finansman gerektiren ulaştırma yatırımlarında “en iyi”, “en uzun” “en büyük”, “en kapsamlı”, “en geniş” vb. yakıştırmalar ile çok iyi ulaştırma hizmeti ve yatırımı yapıldığını göstermeye yönelik olarak “imaj ve gösterge politikası” izlenmektedir. Ancak görülen o ki büyük finansman gerektiren altyapı yatırımlarının ulaştırma sorunlarının çözülemediği, ihtiyaçların karşılanmadığı hatta hatta yeni ulaştırma sorunlarına ve kamu zararlarına yol açıldığı görülmektedir.

AK Parti döneminde ulaştırma yatırımları bütçenin yanında özel sektörün gücünden yararlanılarak finanse edilmiştir. 2002-2018 yılları arasında bütçe içerisinde en çok kara yolu ve demir yolu ulaştırmasına pay ayrılırken en düşük pay deniz yolu ulaştırmasına ayrılmıştır. Tüm bunlara karşılık KÖİ modeliyle finanse edilen ulaştırma yatırımları içerisinde otoyol ve havalimanı yatırımları önemli bir paya sahipken demir yolu ulaştırması çok az bir paya sahiptir. 2002-2018 yılları arasında gerçekleştirilen ulaştırma projelerinin kaynak açısından dağılımına baktığımızda projelerinin önemli bir bölümünün KÖİ ile gerçekleştirildiği görülmektedir.

AK Parti döneminde yüksek maliyetli ulaştırma yatırımları KÖİ modeli ile gerçekleştirilmektedir. Ulaştırma yatırımlarının KÖİ ile gerçekleştirilmesi yatırımların finansman sorununa çözüm olmakla birlikte ulaştırma yatırımlarının hızlı bir şekilde bitirilerek halkın hizmetine sunumunu hızlandırmaktadır. Ancak KÖİ ile gerçekleştirilen projelerin fizibilite ve etüt çalışmalarının iyi yapılmaması, maliyet ve giderlerin doğru tahmin edilmemesi bütçe üzerinde yükler oluşturabilmektedir. AK Parti Hükümeti büyük ulaştırma projelerinde YİD modeli gereği projeyi kullanacak kişi veya araç sayısını garanti olarak vermektedir. Projenin kullanıcılar tarafından ne kadar tercih edileceğinin iyi tahmin edilememesi durumunda hazineden yüklenici firmalara ödemeler yapılmak zorunda kalınmaktadır.

Bu sebeple garanti edilen kullanıcı miktarının doğru tahmin edilmesi KÖİ ile gerçekleştirilen projelerin maliyeti açısından son derece önem arz etmektedir.

AK Parti döneminde yapılan köprü ve otoyollarda toplu taşıma araçlarından fazla, otomobillerden az ücret alınması nedeniyle KÖİ modeli ile yapılan ulaştırma yatırımları sürdürülebilir ulaştırma politikalarına ters düşmekte otomobil kullanımını yaygınlaştırmakta, toplu taşımanın gelişimini engellemektedir.

24 Ocak kararlarının etkisiyle AK Parti iktidarda olduğu süre boyunca ulaştırmanın her alanında neoliberal politikalar uygulamış ve hayata geçirmiştir. Hava yolu ve deniz yolu ulaştırmalarında serbestleşme ve özelleştirmeye yönelik çok fazla sayıda somut adımlar atılmıştır. Bunun sonucunda havalimanları ve limanlarının bazıları özelleştirilirken taşımacılık ise birçok özel şirket tarafından rekabete dayalı bir şekilde sürdürülmektedir. Diğer ulaştırma modlarında olduğu gibi demir yolu ulaştırması alanında da neoliberal politikalar uygulanırken demir yolu ulaştırmasında serbestleşme süreci devam etmektedir. Mevcut durumunda özel şirketler kendi vagonlarını sadece TCDD'ye kiralamak suretiyle işletebilmektedir.

AK Partinin seçim beyannamesi ve hükümet programlarında planlı ve bütüncül bir ulaştırma politikası benimsenmiştir. Bu kapsamda 2005 yılında Ulaştırma Ana Planı Stratejisi oluşturulmuştur. Ulaştırma Ana Planı Stratejisinde ulaştırma sorunları ve ihtiyaçları ile bunlara yönelik politika ve hedefler belirtilmiştir. Ancak Ulaştırma Ana Planı 2017 yılında oluşturulabilmiştir.

AK Partinin 2002-2007 döneminde ulaştırma yatırımları planlama olmaksızın kalkınma planları ile uluslararası politikalar doğrultusunda sürdürülmüştür. 2008, 2010, 2015 yıllarında hava yolu, deniz yolu, demir yolu ulaştırmasına ilişkin muhtelif planlamalar yapılmıştır. Ancak havavalimanı master planlarının eski olduğundan bu planların yenilenmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Aynı zamanda boru hattı ulaştırmasına ilişkin master plan henüz oluşturulmamıştır.

AK Partinin diğer sektörlerde olduğu gibi ulaştırma alanında da bulunmuş olduğu coğrafi konumundan yararlanarak transit ülke olmayı hedeflenmiştir. AK Parti yapmış olduğu yatırımlar ile Orta Asya ve Orta Doğu ülkelerinin ulaştırma ihtiyaçlarını karşılayarak ulaştırma alanındaki etkinliğini artırma çabası içerisine girmiştir. Bu doğrultuda Çin'in "Bir Kuşak Bir Yol Projesi" ile AB'nin TRACECA projeleri doğrultusunda doğu-batı ve kuzey-güney ulaştırma koridorları

oluşturulmasına yönelik yatırımlar yapılmaktadır. Üç Denizde Üç Aktarma Limanının Projesi, 3. Havalimanı Projesi, 3. Köprü Projesi, Marmaray, Avrasya Tüneli, Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı, TANAP vd. birçok proje TRACECA kapsamında değerlendirilecek projelerin başında gelmektedir. Ancak ülkemiz üzerinden yapılan transit taşımaların 2002-2018 yılları arasındaki profilini incelediğimizde transit taşımacılığın artış göstermediği yıllar bazında dalgalı bir performans sergilediği görülmektedir.

AK Parti, enerji sektöründe transit ülke olmaktan ziyade enerji merkezi olmayı politika edinmiştir. Bu politikası doğrultusunda Rusya, Almanya ile rekabet edebilmek amacıyla AB ve Azerbaycan başta olmak üzere Hazar Bölgesi ile Orta Asya Bölgesinde yer alan ülkeler ile ilişkilerini güçlendirmeye çalışmıştır. Rusya'ya bağımlılığın azalması, petrol ve doğal gazın kaynak ve güzergah çeşitliliğinin sağlanması maksadıyla BTE, BTC ve TANAP projeleri hayata geçirilmiştir. Söz konusu projeler Türkiye'nin Rusya'ya olan bağımlılığını azaltmasa da boru hattı taşımacılığının güzergah ve kaynak çeşitliliğinin artması açısından büyük öneme sahiptir. Tüm bunlara karşılık AK Partinin Rusya karşısında etkin bir dış siyaset yürütememesi Nabucco Projesinin sonuçsuz kalmasına yol açarken diğer taraftan Mavi Akım, Türk Akım gibi enerjide Rusya'ya bağımlılığımızı arttıran bu projelerin gerçekleşmesi kaçınılmaz kılınmıştır. Rusya'ya bağımlılığını azaltmak adına gerekli destekleri sağlamaya hazır olan AB ile doğal gaz tedarikçisi olan İran, Irak, Azerbaycan, Türkmenistan ülkelerini bir araya getirecek projelerin yanında Rusya'ya karşı etkin bir dış siyaset izlenebilmesi durumunda Türkiye enerji merkezi olabilecektir. Aksi takdirde Türkiye boru hattı taşımacılığında merkez ülke olmaktan ziyade sadece transit boru hattı taşımacılığı yapan bir ülke olacaktır.

2002-2018 yılları arasında Türkiye'nin boru hattı uzunluğu ve taşımacılığında yüksek artış olmuş, aynı zamanda tüm illere boru hattı ile doğal gaz ulaştırılmıştır. Boru hattı taşımacılığında elde edilen bu ilerleme kara yolu taşımacılığı üzerinde yapılan akaryakıt taşımacılığının azaltılması katkı sağlamıştır. Ancak AK Partinin havalimanlarının yakıt ihtiyacının boru hatları ile sağlanması vaadinin gerçekleştirilmemesi kara yolu üzerinde yapılan tehlike yük taşımacılığının azaltılmasını engellemektedir. Bunlarla birlikte 2002-2018 yılları arasında gerçekleştirilen doğal gaz ve petrol projeleri Boğazlar üzerindeki tehlike yük taşımacılığının azaltılmasına katkı sağlamamıştır. Boğazlar üzerindeki tehlikeli yük

taşımacılığının azaltılması için Samsun ile Mersin Limanları arasında ulaşımı sağlayacak boru hattı projelerine ihtiyaç duyulmaktadır.

AK Partinin ilk iktidara geldiği yıllardan günümüze kadar ki süreçte ulaştırma güvenliği üzerinde durmaktadır. Bölünmüş yol projeleri, ağırlık denetleme istasyonları, araç muayene istasyonları ile kara yolu trafik güvenliği arttırılmaya çalışılmaktadır. Ancak izlenen politikalara rağmen 2002-2018 yılları arasında kara yolu üzerinde meydana gelen trafik kaza sayısı ile ona bağlı ölüm ve yaralanma miktarında artışlar olduğu görülmektedir. Diğer taraftan 100.000 araç başına düşen trafik kazası ölüm miktarı 2002-2018 yılları arasında azalış gösterse 2018 yılına ilişkin veriler AB-28’de yaşanan ölümlerin üzerindedir.

AK Partinin kara yolu trafik güvenliğini sağlama noktasında teknik ve altyapısal sorunlara yöneldiği ancak kazalarının daha çok insan kusurundan kaynaklandığı görülmektedir. İnsan kusurunu önleyici denetimlerin yapılması, istisnasız herkese uygulanması ve insanların trafik güvenliği konusunda eğitilmesine ağırlık veren politikaların hayata geçirilmesi durumunda kara yolu trafik kazalarının önüne geçilmesi mümkün olacaktır.

AK Parti döneminde hemzenim geçitlerin ortadan kaldırılması veya kontrollü hale getirilmesi ile hemzemin geçit çarpışmalarının önüne geçilmiştir. 2003 yılında üç haneli sayılarda olan demir yolu kaza oranı 2018 yılında çift haneli sayılara düşürülmüştür. Ancak ülkemizin demir yolu kaza oranı kara yolu trafik kaza oranında olduğu gibi AB-28’de yaşanan kaza oranının üzerindedir. Ülkemizde demir yolu altyapısının yenilenmesine rağmen özellikle trenlerin derayman olmasına hızlı tren uygulamalarının yol açtığı düşünülmektedir. Bununla birlikte son zamanlarda sinyalizasyon sistemi veya trafik yönetim sistemlerinin tam anlamıyla kullanıma açılmadığı veya bu sistemlerin yanlış kullanıldığı hatlarda tren kazalarının yaşandığı gözlemlenmiştir.

AK Partinin deniz yolu ulaştırmasının güvenliğine ilişkin söylemlerine ilk olarak 2015 döneminde rastlanılmaktadır. Bu dönemde gemi trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde gemi trafik hizmetlerinin kurulması planlanmıştır. Bunun dışında 9. Kalkınma Planında liman ve bayrak denetimleri üzerinde durulmuştur. AK Partinin ilk üç döneminde deniz yolu güvenliğine ilişkin vaatlerin yer almaması ve 2002-2018 yılları arasında deniz kazalarının azaltılamamış olunması deniz yolu güvenliğinin

ihmal edildiğini göstermektedir. Deniz kazalarına karışan gemilerin büyük çoğunluğunun Türk bayraklı gemiler olması Türkiye’de gemilerin yeteri kadar denetimden geçmediğini göstermektedir.

Toplumun, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlarını karşılayabilmesi erişilebilir ulaştırma ile mümkündür. Sağlıklı bir toplumsal yapı için özellikle hareketi kısıtlı bireylerin erişilebilir ulaştırma hizmetlerinden faydalanması gerekmektedir. AK Partinin ilk döneminde 5378 sayılı Engelliler Kanununu çıkarılarak ulaştırma altyapısının hareketi kısıtlı bireyler için uygun hale getirilmesi öngörülmüştür. Ancak yapılan muhtelif hukuksal düzenlemeler ile ulaştırma altyapısının hareketi kısıtlı bireylerin ulaşımına uygun hale getirilmesi için 2015 yılına karar ilgili kurumlara süre tanınması hareketi kısıtlı bireylerin ihmal edilmesine zemin hazırlamıştır. 2018 yılına gelindiğinde ise birçok kentimizin cadde ve sokaklarının halen hareketi kısıtlı bireylerin kullanımına uygun olmadığı görülmektedir.

2014 yılında yürürlüğe giren yönetmeliğe göre hareketi kısıtlı bireylerden belli şartları taşıyanlara ücretsiz veya indirimli seyahat hakkı tanınmıştır. Ancak söz konusu yönetmeliğe göre sadece deniz yolu ve demir yolu ulaştırması alanında bu hakların verilmesi hareketi kısıtlı bireylerin erişilebilirliklerini kısmen kısıtlamaktadır. Çünkü her kente deniz yolu ve demir yolu ile ulaşım mümkün değildir. Oysa ki kara yolu ve hava yolu ulaştırmalarının da bu yönetmeliğe dahil edilmesi hareketi kısıtlı bireylerin ekonomik ve sosyal ihtiyaçlarını daha rahat karşılayabilmelerinin önünü açacaktır.

Fosil yakıtlarının tüketimine bağlı olarak ortaya çıkan çevresel sorunlar nedeniyle sürdürülebilir ulaştırma politikalarına olan ilgi hızla artmıştır. Dünyada ulaştırmanın neden olduğu dışsal maliyetlerin azaltılmasına yönelik önlemler ön plana çıkmaktadır. AK Parti, 2011 seçim döneminde sürdürülebilir ulaştırma politikalarına geniş yer vermiştir. AUS ve TYS’lerin arttırılması, yenilebilir enerji tabanlı ulaştırma sistemlerinin yaygınlaştırılması, toplu taşımanın arttırılması, bisiklet ve yaya ulaşımının desteklenmesi AK Partinin sürdürülebilir ulaştırma politikasının temelini oluşturmaktadır. Ancak ülkemizde uygulanan vergi sistemi içerisinde çevre vergisinin bulunmaması, aynı zamanda vergi sistemi oluşturulurken dışsal maliyetlere pek dikkat edilmemesi, özel araç kullanımının gün geçtikçe yaygınlaşması, otoyol ve köprü ücretlerinin toplu taşımayı desteklememesi,

taşımacılığın kara yolu ağırlıklı yapılması gibi sebeplerden dolayı 2002-2018 yılları arasında ülkemizde ulaştırmaya bağlı sera gazı emisyonu, gürültü ve su kirliliği, trafik kazasına bağlı ölüm ve yaralanmalarda artış görülmektedir.

Taşımacılığın kara yolundan diğer ulaştırma modlarına, ulaştırmanın özel araç kullanımından toplu taşımaya kaydırılabilmesi için ulaştırma yatırımları ile birlikte talep ve trafik yönetim uygulamalarının yapılması, yaya ve bisiklet odaklı sürdürülebilir ulaştırma politikalarının idareciler tarafından istikrarlı olarak uygulanması, siyasi endişeler bir kenara bırakılarak Ulaştırma Ana Planında belirlenen hedef ve politikalara sadık kalınması, bunlarla birlikte itici ve çekici, caydırıcı ve düzenleyici düzenlemeler ile ulaştırma arz ve talebinin organize edilmesi gerekmektedir. Ancak yapmış olduğu ulaştırma yatırımları ile ön plana çıkmakta olan AK Parti, planlama ve stratejilere bağlı kalmayıp araç odaklı ve karayolu ağırlıklı politikalar izleyerek; siyasi çıkarları önceleyen popülist bir yaklaşım ile vaat ettiği erişilebilir ve sürdürülebilir ulaştırma politikasının sekteye uğramasına yol açmıştır.

KAYNAKÇA

AB Komisyonu. (2019). *2019 Türkiye Raporu*. Brüksel.

Acar, İ. (2004). Kentiçi Ulaşımında Sorunlar ve Çözümler, Better Mobility in Urban Areas, UTTP, Brüksel, 2001, Çevirmen; İsmail Hakkı Acar. *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 33-36.

AK Parti. (2002a). *Seçim Beyannamesi*.

AK Parti. (2002b). *58. ve 59. Hükümet Programı*.

AK Parti. (2007a). *Seçim Beyannamesi*.

AK Parti. (2007b). *60. Hükümet Programı*.

AK Parti. (2011a). *Seçim Beyannamesi*.

AK Parti. (2011b). *61. Hükümet Programı*.

AK Parti. (2014). *62. Hükümet Programı*.

AK Parti. (2015a). *Seçim Beyannamesi*.

AK Parti. (2015b). *64. Hükümet Programı*.

AK Parti. (2016). *65. Hükümet Programı*.

AK Parti. (2018). *Seçim Beyannamesi*.

Akbayır, Ö. (2016a). Dünya'da ve Türkiye'de Demir Yolu Kazaları Nedeniyle Meydana Gelen Ölüm Oranlarının Karşılaştırılması. *Demiryolları Mühendisliği Dergisi, Demiryolları Mühendisleri Derneği*, 45-52.

Akbayır, Ö. (2016b). Türkiye'de Demiryolu Araçlarının Sertifikasyonu: Mevcut Durum ve Gelecek. *Mühendis ve Makina*, 57(683), 57-64.

- Akbulut, F. (2016). Kentsel Ulaşım Hizmetlerinin Planlanması ve Yönetiminde Sürdürülebilir Politika Önerileri. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*(11), 336-355.
- Akbulut, U. (2009). *Karayolları İlk Kez Mezopotamya'da Gelişti.* <http://www.uralakbulut.com.tr/wp-content/uploads/2009/11/KARAYOLLARI-%C4%B0LK-KEZ-MEZOPOTAMYA-DA-GEL%C4%B0%C5%9ET%C4%B0-Haz2012.pdf>, (E.t.: 21.01.2020)
- Alagöz, E. (2016). Çin'in Enerji Güvenliğinin İran ile İlişkilerine Etkisi. *The Turkish Yearbook of International Relations*(47), 58-78.
- Aliağaoğlu, A. ve Uğur, A. (2010). *Şehir Coğrafyası*. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Asyalı, E. ve Kızıkan, T. (2012). Türkiye Kıyılarında 2004-2008 Yıllarında Uluslararası Sefer Yapan Gemilerin Karıştığı Deniz Kazalarının Analizi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 4(2), 27-45.
- Ateş, A. (2014). Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. *Türkiye'de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği*, 11(25), 427-457.
- Ateş, S. (2008). *Havayolu Master Planlama Yaklaşımları ve Farklı Uygulamalar İle İlgili Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi*. Eskişehir: Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Avcı, S. (2005). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları. *Ulusal Coğrafya Kongresi 2005 Bildiriler Kitabı*, (s. 87-96).
- Ayataç, H. (2015). Yaşanabilir Şehirlerde Kentsel Ulaşımın Planlanması. *MMG Dergisi*, 82.
- Ayataç, H. (2016). Kentsel Ulaşım Planlaması ve İstanbul. *Ulaşım ve Ulaştırma Dosya 1* (71), s. 31-36.

- Ayten, A. (2009). Sürdürülebilir Bağlamında Üniversite Kampüs Alanlarında Ulaşım-Erişilebilirlik Kavramları ve Örnekleri. *Ulaşım ve Trafik Güvenliği Dergisi*, 3 (1), 41-51.
- Babalık, S. (2002). Urban Rail Systems: Analysis of The factors Behind Success, *Transport Reviews*. 22(4), 415-447.
- Bakırcı, M. (2012). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Hava Yolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Durumu. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 340-377.
- Bakırcı, M. (2012). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı. *Marmara Coğrafya Dergisi* (25), 340-377.
- Bal, A. (2013). Hava ve Uzay Araçlarının (Aerospacecraft) Hukuk Rejimi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 15 (Özel Sayı), 1465-1528.
- Balık, İ. (2014). Limanlar ve Liman Yer Seçimi. *Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi*, 7 (2), 37-48.
- Başusta, Ü. (2010). Isparta Uçak Kazasının Ardından Hatalar Zinciri. *TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası Antalya Şubesi Bülteni*, 34-36.
- Batur, İ. (2017). *Sürdürülebilir Kentiçi Ulaşımı ve İstanbul: Sorunlar ve Öneriler*. https://www.academia.edu/35193906/S%C3%BCrd%C3%BCr%C3%BClebilir_Kent_%C4%B0%C3%A7i_Ula%C5%9F%C4%B1m%C4%B1_ve_%C4%B0stanbul_Sorunlar_ve_%C3%96neriler, (E.t.: 18.01.2020).
- Bayar, R. ve Doğandor, E. (2017). Arazi Örtüsü İçerisinde Bolu Şehir Alanı Değişiminin İzlenmesi (1987-2016). *TCK 75. Kuruluş Yılı Uluslararası Kongresi*, (s. 496-503).
- Bayındırlık ve İskan Bakanlığı. (2009). Kentsel Teknik Altyapı ve Ulaşım Komisyonu Raporu. *Kentleşme Şurası*. Ankara.
- Baykal, F. (2015). Uluslararası Turizm Ulaştırmasının Akış Yönü ve Dağılışı Dökusu. *Ege Coğrafya Dergisi*, 24 (2), 57-68.

- Bekçi, B. (2012). Fiziksel Engelli Kullanıcılar İçin En İyi Ulaşım Akıllarının Erişilebilirlik Açısından İrdelenmesi; Bartın Kenti Örneği. *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 14 (Özel Sayı), 26-36.
- Beyhan, H. (2019). *Ulaştırma Sektöründe Enerji Verimliliği Hedefler, Engeller ve Fırsatlar*. Ankara: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.
- Bilici, N. (2007). *Vergi Hukuku*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Boeing. (2001). *Statistical Summary of Commercial Jet Airplane Accidents Worldwide Operations 1959 – 2000*.
- Boeing. (2016). *Statistical Summary of Commercial Jet Airplane Accidents Worldwide Operations 1959 – 2016*.
- Bora, T. (2012). *Tren Bir Hayattır* (2. Baskı b.). İletişim.
- BOTAŞ. (2013). *2012 Faaliyet Raporu*. Ankara.
- BOTAŞ. (2017). *2016 Sektör Raporu*. Ankara.
- BOTAŞ. (2020). *2019 Faaliyet Raporu*. Ankara.
- Bozkurt, İ. ve Ercan, M. K. (2016). Kamusal Bir Sektör Olarak Uzay Sektörü ve Uzay Sektörüne Yönelik Yatırımların Değerlemesi. *International Review Of Economics And Management*, 4 (3), 1-26.
- BP. (2017). *BP Statistical Review Of World Energy*. https://www.bp.com/content/dam/bp-country/de_ch/PDF/bp-statistical-review-of-world-energy-2017-full-report.pdf, (E.t.: 22.02.2020)
- BTÇSGM, (2019). *TCDD'nin Yeniden Yapılandırma Süreci ve Marşandiz İstasyonunda Meydana Gelen Yüksek Hızlı Tren Faciası Raporu*.
- Bulut, İ., Bekar, Ö., Zeren, C. ve Özoğul, B. (2017). Kapadokya Yöresinde Balon Turizminin Yol Açtığı Başlıca Çevre Sorunları. *Türk Coğrafya Kurumunun 75. Kuruluş Yılı Uluslararası Kongresi*, 787-794.
- Can, B. B. (2000). *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

- Candemir, Y. (2009). *Bölgesel ve Küresel Açıdan Ulaştırma ve Lojistik Araştırmaları*. İstanbul.
- Catron, C. ve Allen, J. (2003). *Early Childhood Curriculum. A Creative Play Model.(Third Edition)*. New Jersey: Pearson Education.
- CEIC. (2018). *China Pipeline: Length of Pipeline*. <https://www.ceicdata.com/en/china/pipeline-length-of-pipeline>, (E.t.: 16.02.2019)
- Cheng, B. (1997). *Studies in International Space Law*. İngiltere: Oxford University Press.
- Cirit, F. (2014). *Sürdürülebilir Kent İçi Ulaşım Politikaları ve Toplu Taşıma Sistemlerinin Karşılaştırılması, Uzmanlık Tezi*.
- Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2018). *Kamu Özel İşbirliği Raporu*. Ankara.
- Çağlar, V., Esmer, S. ve Oral, E. (2010). Özelleştirme ve Özelleştirme Sürecinde Olan Limanların Sektörel İncelenmesi. L. Barlas (Dü.), *Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları 8. Ulusal Kongresi*, (s. 925-935). Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi.
- Çelik, C. (2007). *AB Ulaştırma Politikasına Uyum Sürecinde Türkiye'de Kara Ulaşımı Trafik Güvenliği, Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Çelikkaya, A. (2010). Motorlu Taşıtların Vergilendirmesinde Yeni Eğilim: Karbon Temelli Vergilendirme. *Vergi Sorunları Dergisi* (266), 61-71.
- Çetin, B., Bakış, S. ve Saroğlu, S. (2011). Türkiye'de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 123-150.
- Çetingüç, M. (2013). *Deniz Kazalarında İnsan Faktörü*. <http://www.airnewstimes.com/muzaffer-cetinguc-deniz-kazalarinda-insan-faktoru-489-yazisi.html>, (E.t.: 15.01.2020)

- Çetinkaya, A. (2011). Avrupa Birliği Üyesi Ülkelerde Çevre Vergisi Reformları ve Türkiye'deki Durumun Değerlendirilmesi. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11 (2), 97-120.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2018). *Ulaştırma Türlerine Göre Yolcu ve Yük Miktarı*. <https://cevreselgostergeler.csb.gov.tr/ulastirma-turlerine-gore-tasinan-yolcu-ve-yuk-miktari-i-85789>, (E.t.: 17.02.2020)
- Çoban, R. (2017). Sivil Havacılık Sektöründe Kuş Çarpması Olayları Üzerine Bir Araştırma: 4. *Ulusal Havacılık Araştırmaları ve Uygulamaları Kongresi*, (s. 45-58). İzmir.
- DDY Genel Müdürlüğü. (2003). Maden Taşımacılığında Demir Yolu-Kara Yolu Karşılaştırılması. 55-57.
- Demir, İ. (2016). Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliğini Üzerine Değerlendirmeler. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 22 (3), 879-904.
- Demirboğa, O. (2015). *Demokrat Parti Ulaştırma Politikası ve Faaliyetleri Yüksek Lisans Tezi*. Kırşehir: Ahi Evran Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Demirelli, L. (2014). 2002 Sonrasında Türkiye’de Özelleştirme ve Demiryolu Hizmeti. *Mülkiye Dergisi*, 38 (4), 41-85.
- Demirkol, Ş. ve Zengin, B. (2009). *Turizm İşletmeleri*. Değişim Yayınları.
- Demiryol, T. ve Pekşen, H. (2018). Enerji Güvenlik Ekseninde Türkiye Irak İlişkileri (1990-2018). *Türkiye Ortadoğu Çalışma Dergisi*, 5 (2), 127-157.
- Dengiz, B., Kutay, F. ve Duman, İ. (1997). Türkiye’de ve Avrupa Birliği Ülkelerinde Demiryolları. 2. *Ulusal Demiryolu Kongresi*, (s. 32). İstanbul.
- Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği, 2014: Madde 4.
- Deniz, T. (2016). Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum. *Doğu Coğrafya Dergisi* (36), 135-156.
- Devlet Kalkınma Teşkilatı. (2007). 9. *Kalkınma Planı, Gemi İnşa Sanayi, Özel İhtisas Komisyon Raporu*. Ankara.

- DHMI. (2009). Kuruluş Tarihçesi. *2009 Faaliyet Raporu* (s. 15). Ankara.
- DHMI. (2019). *2018 Hava Yolu Sektör Raporu*. Ankara.
- DHMI. (2020). *2019-2023 Stratejik Plan*. Ankara.
- Diederiks-Verschoor, I. H. ve Kopal, V. (2008). *AN Introduction to Space Law by Verschoor*. Hardcover, Revised, New Edition.
- Dilek, Ş. (2017). *Demirden İpek Yolu; Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı*. <https://www.setav.org/demirden-ipek-yolu-baku-tiflis-kars-demiryolu-hatti/>, (E.t.: 19.02.2020)
- Diril, Y. (2008). Japonya'nın Orta Asya Politikaları. *II. Uluslararası Sosyal Bilimciler Kongresi*, (s. 910-919).
- Doğan, H., Demirci, Ş., Deniz, İ. ve Büken, B. (2008). Konya'da 2002-2007 Yılları Arasında Meydana Gelen Raylı Ulaşım Sistemi Ölümleri. *Adli Tıp Dergisi*, 22 (3), 1-8.
- Doğanay, S. ve Doğanay, H. (2014). *Coğrafyaya Giriş* (11 b.). Ankara: Pegem Akademi Yayıncılık.
- Doğaner, S. (1996). Türkiye'de Turizm Ulaştırması. *Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, 19-45.
- Doğu Marmara Kalkınma Ajansı. (2013). *Gemi İnşaat Sanayi Sektör Raporu*. Yalova.
- Dursun, S. (2011). *Avrupa Birliği'nin Enerji Politikası ve Türkiye*. Ankara: Ankara Üniversitesi, Avrupa Toplulukları Araştırma ve Uygulama Merkezi.
- EPDK. (2011). *Doğal Gaz Piyasası Sektör Raporu 2010*.
- Erdoğan, H. (2016). Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi. *İGÜSBD*, 3(1), 187-215.
- Erel, A. (2002). *Türkiye'de Ulaştırma Sektöründe Sorunlar ve Eğitim*. <https://docplayer.biz.tr/15907037-Turkiye-de-ulasirma-sektorunde-sorunlar-ve-egitim.html>, (E.t.: 11.01.2020).

- Erer, M. (2005). *Türk Limancılık Sektörü ve Yönetiminin Yapılandırılması Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.*
- Es, M. ve Ateş, H. (2010). Kent, Kentleşme ve Göç: Sorunlar ve Çözüm Önerileri. *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, 206-248.
- European Commission. (2015). *Statistical Pocketbook 2015 EU Transport in figures* .
- European Commission. (2019). *Statistical Pocketbook 2019 EU Transport in figures* .
- Evren, G. (2016). Ulaştırmanın Sorunlarının Çözümü İçin Köklü Bir Anlayış Değişikliği Gerekli. *Ulaştırma ve Ulaşım Dosya I* (71), 22-26.
- Ferhatoglu, E. (2003). *Avrupa Birliği'nde Ortak Çevre Politikası Çerçevesinde Çevre Vergileri.*
- Fichert, F. ve Grandjot, H. H. (2016). "Akteure, Ziele und Instrumente in der Verkehrspolitik". O. Schwedes, W. Canzler, A. Knie (ed.). *Handbuch Verkehrspolitik, 2.Auflage, Springer, Wiesbaden*, ss. 137-163.
- Fulser, B. (2015). *Kombine Taşımacılık ve Türkiye Uygulamaları*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.
- Gayrimenkul ve Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği. (2013). *Gayrimenkul Sektörü ve İstanbul Konut Piyasası Saha Araştırma Raporu*, https://www.gyoder.org.tr/uploads/Yay%C4%B1mlar/arastirma_raporlari/ar12.pdf, (E.t.: 11.01.2020)
- Gerçek, H. (2016). Sürdürülebilir Bağlamında Kentsel Ulaşım ve İstanbul. *Ulaşım ve Ulaştırma Dosya: I* (s. 44-47). İstanbul Teknik Üniversitesi Yayını.
- Goedhart, R. F. (1996). *The Never Ending Dispute: Delimitation of Air Space and Outer Space and Space*. Editions Frontieres.
- Government Of The Netherlands. (2019). *Public Transport In 2040-Outlines Of a vision for the future*. <https://www.government.nl/topics/mobility-public-transport-and-road-safety/documents/reports/2019/05/13/public-transport-in-2040>, (E.t.: 17.02.2020)

- Güner, S. (2018). *Türkiye'de Havalimanlarının Kısa Tarihçesi ve Havalimanları Üzerinde Bir İnceleme, Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Güvenal, B., Çabuk , A. ve Yavuz , M. (2005). Trafik Kazaları Verilerine Bağlı Olarak CBS Destekli Ulaşım Planlaması: Eskişehir Kenti Örneği. *Mühendislik Ölçmeleri STB Komisyonu, 2. Mühendislik Ölçmeleri Sempozyumu* (s. 424-436). İstanbul: Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası.
- Gwilliam, K. (1964). *Transport and Public Policy*, London: George Allen ve Unwin Ltd.
- Hamamcıoğlu, C. (2012). *Kentsel Ulaşım Planlaması, Karar Alma Mekanizmaları ve Süreçleri, Ders Notu*. <https://docplayer.biz.tr/31804386-9-hafta-kentsel-ulasim-planlamasi-karar-mekanizmalari-ve-surecleri-dr-cenk-hamamcioglu.html>, (E.t.: 01.01.2019)
- Helvacı, C. ve Karabulut, F. Y. (2017). Büyükşehirlerde Ulaşım Sistemleri ve Sorunları; İzmir İli Özelindeki Sorunlara Çözüm Önerileri. *Planlama Dergisi*, 27 (3), 215-221.
- Huang, C. ve Kennan, H. (2016). *8 Ways China is 'Winning2' On Transportation*. <https://islandpress.org/blog/8-ways-china-%E2%80%98winning%E2%80%99-transportation>, (E.t.: 16.02.2020)
- Hülagü, S. E. (2007). *Ro-Ro Taşımacılığı ve Türkiye'deki Uygulamaları, Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Hv.K.K.lığı Uçuş ve Yer Emniyet Okul Komutanlığı. (1995). *Kaza Önleme Ders Notu, 2nci Ana Jet Üs Uçuş Eğitim Merkezi K.lığı*. İzmir.
- Ilıcalı M. ve diğ. (1996). İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planında Tarihi-Kültürel Doku ile Ulaşım İlişkisi. *I. Ulusal Ulaşım Sempozyumu*. İstanbul.
- İçişleri Bakanlığı. (2019). *Trafik Kaza ve Denetim İstatistik Raporu Sayı: 75, Rapor No:27*. Ankara: Polis Akademisi Yayınları.
- İlkin, S. ve Tekeli, İ. (2004). *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, (Cilt 3). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

- İlter, E. ve Kınık, H. (2017). Türkiye'nin Enerji Denklemi: TANAP ve Türk Akımı. *UIİİD-İJEAS*, 185-200.
- İMEAK Deniz Ticaret Odası. (2016). *2015 Deniz Sektörü Raporu*. İstanbul.
- İMEAK Deniz Ticaret Odası. (2019). *2018 Deniz Sektör Raporu*. İstanbul.
- İMEAK DTO. (2019). *Denizcilik Sektör Raporu*. İstanbul.
- İncekara, B., Dördüncü, H. ve Özer, K. O. (2015). Turizm Ulaştırmasının Deniz Yolu Ulaştırması Yönünden Gelişimi. *İktisat Politikaları Araştırmaları Dergisi*, 2 (1), 1-16.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı. (2015). *Trafik Kazaları Eğitim Kitabı*. İstanbul.
- İTÜ. (2015). Sürdürülebilir Kent İçi Hareketlilik Planları (SUMP) Çalıştay Raporu. *Yaşanılabilir Şehirler Sempozyumu*, (s. 2).
- JIN, F., Ding, J., Wang, J., LIU, D. ve Wang, C. (2012). Transportation Development Transition in China. *Chinese Geographical Science*, 22 (3), 319-333.
- Kabakçı Karadeniz, H. (2009). *Türk Motorlu Taşıtlar Vergisinin Ülke Uygulamaları ile Karşılaştırılması ve Bir Model Önerisi*, Hacette Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ankara.
- Kalaycıoğlu, M. (2017). Türkiye’de Bölgesel Ulaştırma Planlaması için Farklı Coğrafi Düzeylerdeki Ulaşım İlişkilerinin İncelenmesi. *12. Ulaştırma Kongresi*, 135-145.
- Kalkınma Bakanlığı. (1962). Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967). 384-397. Ankara.
- Kalkınma Bakanlığı. (1965). İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972). 561-581. Ankara.
- Kalkınma Bakanlığı. (1972). Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977). Ankara.

- Kalkınma Bakanlığı. (1978). Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983). Ankara.
- Kalkınma Bakanlığı. (1984). Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989). 112-116. Ankara.
- Kalkınma Bakanlığı. (1989). Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994). Ankara.
- Kalkınma Bakanlığı. (1995). Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000). Ankara.
- Kalkınma Bakanlığı. (2000). Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005). Ankara.
- Kalkınma Bakanlığı. (2006). Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013). Ankara.
- Kalkınma Bakanlığı. (2013). Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018). Ankara.
- Kalkınma Bakanlığı. (2015). *Kamu Özel İşbirliği Mevzuatı*. Ankara.
- Kapluhan, E. (2014). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7 (33), 426-439.
- Karataş, A. ve Şimdi, H. (2018). Has The Turkish International Ship Registry Law Reached Its Goal? *alphanumeric journal*, 7 (3), 71-86.
- Karataş, Ç. ve Oral, E. (2007). Aktarma Limanlarının Seçim Kriterleri. 6. *Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu*, (s. 149-156). İzmir.
- Kaya, D. (2016). *Havayolu Taşımacılığı Sektörü*. Türkiye İş Bankası.
- Kaya, E. (2012). Ulaştırma Kavramı ve Önemi, Ulaştırma Sistemleri, Anadolu Üniversitesi, <http://www.nevoku.com/ulastirma-sistemleri--e-kitap--ulastirma-sistemleri/viewdeck/0e109d66-dc34-43a2-905b-66f04acdfb25>, (E.t.: 27.12.2019).
- Kaya, S. (2008). Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Gelen Görünümü ve Sorunları. *ARGE Bülten*, 31-38.

- Kaypak, Ş. (2010). Kent ve Çevre Sorunları Basılı Ders Notları. MKÜ, Antakya. 35.
- Kaypak, Ş. (2013). Çevre Sorunlarının Çözümünde Küresel Çevre Politikalarının Önemi. *Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* (31), 17-34.
- Kaypak, Ş. (2013). Modernizmden Postmodernizme Değişken Kentleşme. *Küresel İktisat ve İşletme Çalışmaları Dergisi*, 2 (4), 80-95.
- Keleş, R. (2002). *Kentleşme Politikası*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Kellegöz, T. (2013). *Risk Analizi*. Ankara: Gazi Üniversitesi.
- KGM. (2006). *Stratejik Plan 2006-2010*. Ankara.
- Kiko Network. (2008). *Greenhouse Gas Emissions in Japan*. http://www.kikonet.org/english/publication/archive/japansGHGEmission_E.pdf, (E.t.: 16.02.2020)
- Kılıcı, H. (2017). Taşımacılık Faaliyetlerinin Üstünlük Oluşturmada İşletmecilikte Yeri ve Önemi; Türkiye Örneği ve Türkiye'de Taşımacılığın Gelişimi. *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi* (Özel Sayı), 74-86.
- Knoflach, H. ve Ocalır, E. V. (2011). Sürdürülebilir Ulaşım Kavramı Üzerine Tartışmalar. *Türkiye Mühendislik Haberleri*, (s. 53-58). http://www.imo.org.tr/resimler/dosya_ekler/8a03dde7a90e701_ek.pdf?dergi=186, (E.t.: 11.01.2020)
- Koç, H. ve Aksoy, B. (2012). Coğrafya Eğitiminde Bölge Kavramı. *Marmara Coğrafya Dergisi* (25), 319-339.
- Kongar, E. (2003). *Toplumsal Değişme Kuramları ve Türkiye Gerçeği*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Kostbade, T. (1968). *The Regional Concept and Geographic Education*.
- Köten, F. (2013). Boru Hattı Projelerinin Hazar Havzası Jeopolitik Ve Jeoekonomisindeki Rolü. *Avrasya İncelemeleri Dergisi (AVID)*, 2 (1), 72-73.

- Kurnaz, I. (2018). *Demiryolları Özelleştirmesi: "Geçen Trenin İçinde Siz Olmak İstersiniz"*.
- Kurt, C. (2010). *Türkiye'de Ulaştırma Sektörü İçerisinde Lojistiğin Yeri ve Önemi*. İstanbul Üniversitesi.
- Levinson, D. (2015). *Rethinking Amerikan Transportation*. <https://www.nationalreview.com/2015/11/rethinking-american-transportation/>. (E.t.: 12.12.2019)
- Mascio, P. ve Vito, M. (2012). Distribution Of Air Accidents Around Runways. *Social and Behavioral Sciences*, 53, 862-871.
- McCartt, A., Ribner, S. ve Pack, A. (1996). *The scope and nature of the drowsy driving problem in New York State*.
- Meçik, O. (2012). Ulaştırma Yatırımlarının Ekonomik Entegrasyona Etkisi ve Türk Dünyası Boyutu. *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 5 (2), 22-33.
- Mert, K. (2007). *Konya'da Bisilet Ulaşımı Planlama ve Uygulama Sürecinin İncelenmesi Yüksek Lisans Tezi*. Ankara.
- Milli Eğitim Bakanlığı. (2009). *Ulaştırma Hizmetleri, Kombine Taşımacılık*. Ankara.
- OECD. (2008). *Çevresel Performans İncelemeleri, Türkiye*.
- Oral, C. ve Kıpkip, E. (2019). Ulaştırma Sektörünün Önemi Üzerine Kavramsal Çerçeve. *Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi*, 1 (1), 58-64.
- Öncü, E. (1993). Ülkemiz Kentlerinin Ulaşım Yapısı ve Kentlerin Yolculuk Özellikleri. 5. *Toplulaşım Kongresi*. Ankara.
- Öncü, E. (2003). Ulaşımda Finansman ve Fiyatlandırma Politikaları. *TMMOB Ulaştırma Politikaları Kongresi*, (s. 67-80).
- Öncü, E. (2007). Kent İçi Ulaşımda Karar Süreçleri ve Karar Ölçütleri. *İstanbul Bülten*(92), 17-30.
- Özalp, M. ve Öcalır, E. (2008). Türkiye'deki Kentiçi Ulaşım Planlama Çalışmalarının Değerlendirilmesi. *METU JFA*, 25 (2), 71-97.

- Özçağlar, A. (2011). *Coğrafyaya Giriş*. Ankara: Ümit Offset Matbaacılık.
- Özdaşlı, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri. *Turkish Studies International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, 10 (14), 579-596.
- Özdemir, T., Turabi, A., Üçer, F. ve Arık, A. (2016). *Kentsel Ulaşım Sorunları ve Çözümleri Üzerine Bir Araştırma*, 415-419. <http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/3214.pdf>, (E.t.: 18.01.2020)
- Özen, S. (2003). Ulaştırma Politikalarının Teknik ve Ekonomik Temelleri, Sorunları ve Çözüm Yaklaşımı. *Sanayi Kongresi*, 85.
- Özeroğlu, A. (2012). AB Ulaştırma Politikaları ve Bölgesel Projelerde Türkiye'nin Yeri. *ABMYO Degisi*, 26, 41-52.
- Özmen, M. T. (2009). Sera Gazı-Küresel Isınma ve Kyoto Protokolü. *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 453 (1), 42-46.
- Özpay, O. (2017). Bir Toplumsal Dönüşüm Unsuru Olarak Ulaştırma Araçlarının Türk Sinemasındaki Yansımaları. *ZfWT*, 9 (2), 217-236.
- Özşahin, E. (2010). Hatay Havaalanı'nın Jeomorfolojik Özellikler ve Doğal Risk Açısından Değerlendirilmesi. *Turkish Studies International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, 1390-1411.
- Özür, N. K. (2017). Türkiye'de Modern Coğrafyanın Başlangıcı: Kâtip Çelebi'ye Göre Coğrafya Nedir? Türk Coğrafya Kurumu 75. Yıl Uluslararası Kongresi. (A. E., İ. Ç., N. T., E. Y. ve M. S., Dü)
- Özyılmaz, Ö. (2017). *Türk Milli Eğitim Sisteminin Sorunları ve Çözüm Arayışları* (5 b.). Ankara: Pegem Akademi.
- Pala, C. ve Kanbolat, H. (2006). Dünya Enerji Arz Güvenliğinde Dönüm Noktası: BTC Projesi Hayata Geçiyor. *Avrasya Dosyası*, 10 (3), 28.
- Pegrum, D. (1973). *Transportation Economics and Public Policy, U.S.A: Richard D. Irwin Inc., 3rd ed.*

- Pektaş, İ. (2017). *Raylı Ulaşım Sistemleri Sektör Analizi*. Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi.
- Pense, C. (2018). *Deniz Kazalarında İnsan Faktörü ve Bir Çözüm Olarak E-Seyir*.
- Rodrigue, J.-P. (2006). *The Geography Of Transport Systems*. https://transportgeography.org/?page_id=4621, (E.t.: 12.01.2020)
- Saatçioğlu, C. ve Çankırı Kolbaşı, N. (2012). Türkiye Lojistik Sektöründe Deniz Yolu Demir Yolu Entegrasyon Sürecinin İncelenmesi. *Sakarya İktisat Dergisi*, 1-25.
- Saatçioğlu, C. ve Çelikok, K. (2019). Uluslararası Ulaştırma Politikaları Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye'nin Ulaştırma Politikaları 1. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C.24, s. 513-524.
- Sayıştay Başkanlığı. (2008). *Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetleri*. Ankara.
- Serper, E. (2017). *İpekyolu Projesi Küresel Ticarete Etkisi ve Güvenlik Sorunları*. https://tasam.org/Files/Icerik/File/%C4%B0PEKYOLU_PROJES%C4%B0pdf_76dedaa3-7082-43fe-9e09-9882170d8670.pdf, (E.t.: 02.01.2020)
- Servantie, D. (2014). *Avrupa Uzay Politikası, İktisadi Kalkınma Vakfı Değerlendirme Notu*,
- Servantie, D. (2015). *AB ve Türkiye Demiryolu Politikalarının Karşılaştırmalı Analizi*. İktisadi Kalkınma Vakfı.
- Sezgin , M. ve Dobrucalı, E. (2011). Bilgi Yönetiminde Kutupsallaşan Anlayış ve Gemi İnşa Sektöründe Uygulama Alanları. *Gemi ve Deniz Teknolojisi*, s. 12-23.
- Shell and DRC. (2017). *Çin'in Doğal Gaz Kullanım Politikalarının ve Önerilen Reformların Analizi*. London.
- SHGM. (2009). *2002'den 2008'e Sivil Havacılık*. Ankara.
- SHGM. (2016). *2015 Faaliyet Raporu*. Ankara.

SHGM. (2019). *2018 Faaliyet Raporu*. Ankara.

Slack, B., Notteboom, T. ve Paul Rodrigue, J. (2019). *The Nature of Transport Policy*.

Sönmez, K. ve Uslu, S. (2016). Havacılıkta İletişim Kaynaklı Kaza ve Olaylar Üzerine Bir İnceleme. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 9(45), 1074-1079.

Stead, D. ve Meijers, E. (2015). *Urban Planning And Transport Infrastructure Provision In The Randstand, Netherlands*. China: International Transportation Forum.

Strateji ve Bütçe Bakanlığı. (2002). *2003 Yılı Yatırım Programı*. Ankara.

Strateji ve Bütçe Bakanlığı. (2003). *2004 Yılı Yatırım Programı*. Ankara.

Strateji ve Bütçe Bakanlığı. (2004). *2005 Yılı Yatırım Programı*. Ankara.

Strateji ve Bütçe Bakanlığı. (2005). *2006 Yılı Yatırım Programı*. Ankara.

Strateji ve Bütçe Bakanlığı. (2006). *2007 Yılı Yatırım Programı*. Ankara.

Strateji ve Bütçe Bakanlığı. (2007). *2008 Yılı Yatırım Programı*. Ankara.

Strateji ve Bütçe Bakanlığı. (2008). *2009 Yılı Yatırım Programı*. Ankara.

Strateji ve Bütçe Bakanlığı. (2009). *2010 Yılı Yatırım Programı*. Ankara.

Strateji ve Bütçe Bakanlığı. (2010). *2011 Yılı Yatırım Programı*. Ankara.

Strateji ve Bütçe Bakanlığı. (2011). *2012 Yılı Yatırım Programı*. Ankara.

Strateji ve Bütçe Bakanlığı. (2012). *2013 Yılı Yatırım Programı*. Ankara.

Strateji ve Bütçe Bakanlığı. (2013). *2014 Yılı Yatırım Programı*. Ankara.

Strateji ve Bütçe Bakanlığı. (2014). *2015 Yılı Yatırım Programı*. Ankara.

Strateji ve Bütçe Bakanlığı. (2015). *2016 Yılı Yatırım Programı*. Ankara.

Strateji ve Bütçe Bakanlığı. (2016). *2017 Yılı Yatırım Programı*. Ankara.

- Strateji ve Bütçe Bakanlığı. (2017). *2018 Yılı Yatırım Programı*. Ankara.
- Sungur, İ., Akdur, R. ve Piyal, B. (2014). Türkiye'deki Trafik Kazalarının Analizi. *Ankara Medical Journal*, 14 (3), 114-124.
- Sümerli, Ö. (2012). *Demiryollarında Özelleştirme ve Etkileri*. <http://kentvedemiryolu.com/demiryollarinda-ozellestirme-ve-etkileri/>, (E.t.: 04.03.2020)
- Şahin, İ. (2016). Uygarlığa Giden Yol Planlamadan Geçer. *Ulaştırma ve Ulaşım Dosya:I, İstanbul Teknik Üniversitesi Vakfı Yayını*, 31-35.
- Şahin, V. (2014). Lojistik Coğrafyası Üzerine Bir Değerlendirme. *Marmara Coğrafya Dergisi* (29), 344-362.
- Şanlıer, Ş. (2018). Türk Deniz Ticaret Filosunun Sicil Durumu ve Türk Gemi Sicilleri Üzerine Yapılan Düzenlemelerin Değerlendirilmesi. *III. International European Congress On Social Sciences*, (s. 104-110). İstanbul.
- Şimşek, H. (2010). Osmanlı Dönemi Eğitim Sorunları; Okul Güvenliği (Trafik) ve Okul Servisçiliğine Dair Tarihsel Bir İnceleme. *Kuramsal Eğitimbilim*, 3 (1), 135-147.
- Tabak, Ç. (2014). Demiryollarındaki Kaza İstatistikleri Veritabanı, Risk Azaltma Yöntemi Alınan Önlemler ve Avrupa'daki Örneklerinin Kıyaslanması. *Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı*. Ankara.
- Takahiko, S. (2015). *Feature : Transportation Policy in Japan*. Overcoming Difficulties Faced by Local Railway Transport and Role of Basic Act on Transport Policy
- Tanyaş, M. ve İris, Ç. (2010). *Türkiye Lojistik Raporu 2010, MÜSİAT Sektör Raporları*. İstanbul: Mavi Ofset Basım Yayın.
- Taş, U. ve Yenilmez, F. (2007). Türkiye’de Eğitimin Kalkınma Üzerindeki Rolü ve Eğitim Yatırımlarının Geri Dönüş Oranı. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9 (1), 155-186.

- Taylar, Y. (2010). Vergi Teorisi Açısından Özel Tüketim Vergileri ve Türk Özel Tüketim Vergisi Uygulaması. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 12 (Özel Sayı), 435-467.
- TBMM. (2016). 17. Toplantı. *TBMM Plan ve Bütçe Komisyonu Tutanak Dergisi*, 49.
- TCDD. (2004). *1999-2003 İstatistik Yıllığı*. Ankara.
- TCDD. (2006). *2001-2005 İstatistik Yıllığı*. Ankara.
- TCDD. (2008). *Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2003-2007*. Ankara
- TCDD. (2013). *Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2008-2012*. Ankara
- TCDD. (2017). *Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2012-2016*. Ankara
- TCDD. (2019). *2018 İstatistik Yıllığı* . Ankara.
- Tektaş, N. ve Tektaş, M. (2019). Dünyada Akıllı Ulaşım Sistemlerinin Gelecek Hedefleri Japonya Öneğinin İncelemesi. *Paradoks Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi*, 15 (2), 189-210.
- Terzioğlu, M. (2007). *Uçak Kazalarının Nedeni Olarak İnsan Hatalarını Azaltmada Ekip Kaynak Yönetimi, Yüksek Lisans Tezi*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Anabilim Dalı.
- The State Council Information Office The People's Republic Of China. (2016). *Development od China's Transportation*. <https://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1537418/1537418.htm>, (E.t.: 17.02.2020)
- TMMOB Makine Mühendisleri Odası. (2018a). *Oda Raporu Ulaşımında Demiryolu Gerçeği*. Ankara, 7 Baskı.
- TMMOB Makina Mühendisleri Odası. (2018b). *Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlamanın Gerekliliği*. Ankara.
- TOBB. (2017). *Ensaf ve Sanatkarlar Özelinde Sektör Analizleri Projesi 'Ulaştırma Sektörü'*. Ankara.

- TOBB Sivil Havacılık Meclisi. (2019). *2018 Sektör Raporu*. Ankara.
- Toksöz, M. (2010). *Nomads Migrants and Cotton in the Eastern Mediterranean*, Brill, s. 187. UK.
- TSKB. (2018). *Sektörel Görünüm: Yük Taşımacılığı ve Limancılık*. İstanbul.
- Tunçdilek, N. (1985). *Türkiye'de Relief Şekilleri ve Arazi Kullanımı*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü, Yayın No:3.
- TÜBİTAK. (2003). *VİZYON 2023, Ulaştırma ve Turizm Paneli*. Ankara.
- Tümertekin, E. (1976). *Ulaşım Coğrafyası*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- Tümertekin, E. (1994). *Ekonomik Coğrafya, No:2926*. İstanbul: İ.Ü. Edb. Fak. Yay.
- Tümertekin, E. ve Özgüç, N. (1998). *Beşeri Coğrafya, İnsan, Kültür, Mekan*. İstanbul: Çantay Kitapevi.
- Tümertekin, E. ve Özgüç, N. (2000). *Coğrafya Geçmiş Kavramlar Coğrafyacılar*. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- Türkan, O. (2017). Kastamonu İlinin İdari Coğrafya Analizi. (A. E., İ. Ç., N. T., E. Y. ve M. S., Dü) *Türk Coğrafya Kurumu 75. Kuruluş Yılı Uluslararası Bildiriler Kitabı*, 39-57.
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği. (2012). *Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclis Sektörü Raporu 2011*. Ankara.
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği. (2014). *Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu*. Ankara: TOBB Yayınları.
- Türkiye Petrolleri A.O. Genel Müdürlüğü. (2013). *2012 Yılı Hampetrol ve Doğal Gaz Sektör Raporu*. <http://www.tpao.gov.tr/tpfiles/userfiles/files/2012-sektor-rapor-mayis-tr.pdf>, (E.t.: 22.02.2012).
- TÜSİAD. (2007). *Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaşım Sektörü*. İstanbul: TÜSİAD Yayın No: 20073/431, s: 170.
- U.S. Department of Transportation. (2018). *Strategic Plan for FY 2018-2022*.

- Uçak Havacılık Uzay Mühendisliği Meslek Dalı Ana Komisyonu (UHUM-MEDAK). (2007). İstatistiklerle Hava Taşımacılığı Kazaları. *Mühendis ve Makina*, 18 (566), 13-19.
- Uçkun, E. ve Kadioğlu, Y. (2016). Ulaşım ve Yerleşme Üzerindeki Etkisi Açısından Çamlıbel Geçidi. *TÜCAUM Uluslararası Coğrafya Sempozyumu*, 317-326.
- UDHB. (2013a). 11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası, Denizcilik Çalışma Grubu Raporu.
- UDHB. (2013b). 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası Boru Hatları Çalışma Grubu, 2013 Boru Hatları Çalışma Grubu Raporu. Ankara.
- UDHB. (2017). 2017-2019 Stratejik Plan. Ankara.
- UDHB. (2018). İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme 2003-2017. Ankara.
- UDHB. (2019). Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018, Demiryolu. Ankara.
- Ulaşım da Enerji Verimliliğinin Arttırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik. (2008, 06 09). 26901 sayılı Resmi Gazete.
- UB. (2005). Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonu Raporu.
https://www.bebka.org.tr/admin/datas/sayfas/files/Ulasırma_Ana_Planı_Stratejisi.pdf, (E.t.: 11.09.2019)
- UB. (2009). 2002'den 2008'e Sivil Havacılık. Ankara: Sivil Havacılık Yayınları.
- UB. (2010). Türkiye Ulaştırma ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023.
http://www.sp.gov.tr/upload/xSPTemelBelge/files/93C5Y+Türkiye_Ulasim_veIletisim_Stratejisi.pdf, (E.t.: 22.02.2020)
- UB. (2011). Ulaştırma ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü.
<http://www.dtd.org.tr/files/ulusal/ulascca7tc4b1rmavehaberlescca7meterimlirisocc88zlucc88gcc86u.pdf>, (E.t.: 01.01.2020)
- Ulaştırma ve Lojistik Sektör Raporu. (2018). Ulaştırma ve Lojistik Kongreleri. İstanbul.

Umur, Z. (1974). *Roma Hukuku*. İstanbul: İ.Ü.H.F.Yayın.

UNWTO. (2017). *Tourism Hinglights*. <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419029>, (E.t.: 07.01.2020)

Uslu, S. ve Dönmez, K. (2017). Hava Trafik Kontrol Kaynaklı Uçak Kazalarının İncelemesi. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9 (18), 271-287.

Uslu, V. (2001). *Organize Sanayi Bölgelerinin Ulaştırma Planlaması Açısından İncelenmesi ve İkitelli Gebze Örnekleri, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi*. İstanbul.

Uyduranoğlu, A. (2004). Mali Vergilerden Çevre Vergilerine Doğru: Avrupa Birliği'nden Uygulamalar. *İstisat, İşletme ve Finans*, 19 (218), 45-50.

Uzel, Ç. (2017). *Çevresel Sorunları Önleme Kapsamında Kullanılan Vergi Politikası ve Türkiye'deki Güncel Durumun Analizi*. Ankara: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Uzmanlık Tezi.

Uzun, A. (2019). Deregülasyon ve Ekonomik Etkileri: ABD ve Türk Havayolu Taşımacılığı Deneyimi Üzerine Bir İnceleme. *KAÜİİBFD* 10 (19), 474-489.

Uzunkaya, C. (2009). Türkiye'de Karayolu Ulaşımı ve Geleceği. *Çağın Polisi Dergisi*.

Üstün, Ü. (2012). Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Çevreyi Korumaya Yönelik ve Adil Olarak Düzenlenmesi. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 16 (1), 153-190.

Üyümez, M. E. (2016). Bir Çevre Vergisi Olarak Motorlu Taşıtlar Vergisi: AB ve Türkiye Uygulamalarının Karşılaştırılmalı Analizi. *Ç.Ü Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 25 (3), 427-440.

Vural, D., Gencer, C. ve Karadoğan, D. (2014). *Ulaştırma Uygulamalarına Yönelik Çok Modlu Model Önerisi*. Savunma Bilimleri Dergisi, Cilt:13 Sayı:1 Sayfa: 75-105

- Wells, A. (1999). *Air Transportation A Management Perspective* (Dördüncü Basım. Belmont: Wadsworth Publishing Company.
- World Health Organization. (2013). *Global Status Report on Road Safety 2013, Suppotng A Decade Of Action*.
- Yalçın, Z. A. (2013). Potansiyel Bir Çevre Vergisi Olarak Motorlu Taşıtlar Vergisi: Avrupa Birliği ve Türkiye Arasında Karşılaştırmalı Bir Analiz. *Ankara Üniversitesi İİBF Dergisi*, 27 (2), 154-156.
- Yaraş, I. ve Ellibeşoğlu, İ. (2017). Issues Arising Out Of The Registration Of Yachts and Flag Chocie. *GSI*, 53-62.
- Yardım, M. ve Erel, A. (2003). Türkiye Ulaştırma Sistemi İçin Veri Gereksinimi. *Ulaştırma Politikaları Kongresi* (s. 171-182). Maya Basın Yayın.
- Yaşa, M. ve ve Diğerleri. (1980). *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978*,. İstanbul: Akbank Kültür Yayınları.
- Yaşar, O. (2005). Sanayi Kuruluş Yeri Faktörlerinden Sermaye, Devlet, İklim, Ulaşım Konularının Hedefleri ve Öğretim Teknikleri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 3 (12), 55-73.
- Yavuz, S. (2018). Demiryolları Kazalarında Sistem ve İnsan Etkeni. *Demiryolları Mühendisliği Derneği, Demiryolları Mühendisliği Dergisi*(7), 54-55. Demiryolları Mühendisliği Derneği, Demiryolları Mühendisliği Dergisi
- Yayla, N. (2016). Ulaşım Altyapıları Üzerine Bazı Değerlendirmeler. *Ulaştırma ve Ulaşım Dosya:1*, 40-43.
- Yıldıztekin, H. (2015). Sürdürülebilir Ulaşım Modelleri İçerisinde Kent İçi Raylı Sistem Ankara Örneği. *2nd International Sustainable Buildings Symposium*, (s. 1-30). Ankara.
- Yılmaz, A. (2012). Türkiye'de Planlama Politikası ve Yönetimi, Planlamanın Siyasal İktisadi ve Yönetmel Kuruluşu, Doktora Tezi. Ankara.

Yılmaz, H. ve Arslan, S. (2011). Havacılık Emniyetini Tehdit Eden Durumlar ve Kazaların Önlenmesine Yönelik Öneriler. *VI. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı*, (s. 53-62). Eskişehir.

Yılmaz, Ö. (2012). *Kara Yolu Ulaşımında Akıllı Ulaştırma Sistemleri, Uzmanlık Tezi*. Ankara: Kalkınma Bakanlığı.

Yoshitsugu , K., Katsuhito , H. ve Toru , F. (2011). *Road Transport and Environmental Policies in Japan*.

Yudhistira, G., Iqbal, M. ve Agushinta, L. (2015). Transportation System in Japan: A Literature Study. *Jurnal Manajemen Transportasi ve Logistik (JMTranslog)-Vol. 02 No. 3*, 333-352.

Yüksek, G. (2012). Turizm ve Ulaştırma. A. Üniversitesi içinde, *Turizm Ulaştırması* (s. 2). Eskişehir: Web Ofset.

abdurrahimsahinduran.blogspot.com, (E.t.: 03.01.2020)

<http://adananewstv.com/haber-chp-li-gokcel-rant-salgini-5397.html>, (E.t.: 01.01.2020).

<http://bigpara.hurriyet.com.tr/haberler/ekonomi-haberleri/tanaptan-18-milyar-metrekup-gaz-geldi-ID1455489/>, (E.t.: 22.02.2020). TANAP'tan 1.8 milyar metreküp gaz geldi.

<https://biservis.com.tr/blog/nakliye/multimodal-intermodal-tasimacilik>, (E.t.: 01.01.2020).

cevreselgostergeler.csb.gov.tr, (E.t.: 02.03.2019).

<https://cografyahocasi.com/cografya-12/ulasim-sistemleri-ve-kalkinma.html>, (E.t.: 11.01.2020), Ulaşım Sistemleri ve Kalkınma Ders Notları.

denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/arsiv, (E.t.: 01.01.2020).

<https://emlakkulisi.com/kuzey-ege-candarli-limanina-iliskin-6-soru-mecliste/585969>, (E.t.: 01.01.2020).

https://en.wikipedia.org/wiki/Transport_in_the_Netherlands, (E.t.: 18.02.2020).

Hollanda'da Ulaşım.

<https://erayaktepe.wixsite.com/kentcevre/about1-c28c>, (E.t.: 28.12.2019).

[.europa.eu](https://europa.eu). (E.t.: 18.02.2020).

http://www.emrahferhatoglu.net/index_htm_files/ABCevreVergisi.htm. (E.t.: 12.12.2019)

<https://gemiadamlari.org/turk-armatorler-mecburen-yabanci-bayrak-cekiyorlar/>, (E.t.: 01.01.2020).

<https://docplayer.biz.tr/6750710-Turk-bayragi-ve-kolay-bayrak-mukayesesi.html>, (E.t.: 01.01.2020).

<https://humantransit.org/2012/09/the-photo-that-explains-almost-everything.html>, (E.t.: 11.11.2019).

<https://inrix.com/press-releases/los-angeles-tops-inrix-global-congestion-ranking/>, (E.t.: 18.01.2020).

<https://knoema.com/atlas/ranks/Air-transport-freight>, (E.t.: 12.12.2019, 17.02.2020).

<http://op.udhb.gov.tr/tr/hakimizda/6-soruda-uop>, (E.t.: 12.12.2019).

<https://pipeline101.org/The-History-of-Pipelines/1800>, (E.t.: 21.01.2020).

https://prezi.com/axwxp_e-dwin/ulasim-araclar-ve-toplum/, (E.t.: 11.01.2020)

<https://rayhaber.com/2019/08/tcdd-demiryolu-guzergahlari-ve-yht-hatlari-haritasi-2019-guncel/>, (E.t.: 15.05.2020).

<https://sendika63.org/2009/08/enerji-icin-rusya-kurt-icin-nabucco-mustafa-sonmez-cumhuriyet-35114/>, (E.t.: 12.07.2019). *Enerji İçin Rusya, Kürt İçin Nabucco.*

<https://sozluk.gov.tr/>, (E.t.: 12.12.2019)

<https://t24.com.tr/haber/galataport,836567>, (E.t.: 04.04.2020).

<https://t24.com.tr/haber/thyden-varlik-fonu-aciklamasi-yuzde-4912lik-pay-devredildi,387560>, (E.t.: 12.12.2019).

<https://tiyazar.com/2019/04/25/ilk-buharli-lokomotifin-kullanimi-ve-ilk-yerli-buharli-lokomotif/>, (E.t.: 21.01.2020).

<https://tr.euronews.com/2019/08/21/abde-olumlu-trafik-kazalari-son-20-yilda-yariya-duserken-turkiye-de-yuzde-30-artti>, (E.t.: 18.11.2019).

<https://tr.railturkey.org/2017/05/18/hangi-limanlarin-demiryolu-baglantisi-var/5/>, (E.t.: 16.05.2020).

<https://tr.wikipedia.org/wiki/Gemi>, (E.t.: 21.01.2020).

https://transportgeography.org/?page_id=5721, (E.t.: 30.10.2019)

<https://ttb.org.tr/userfiles/files/DTB-Saglik-Hizm-erisim.pdf>, (E.t.: 11.01.2020).

<http://uemek.blogspot.com/2016/10/kamu-ozel-isbirligi-koi-sozlesmelerinde.html>, (E.t.: 16.04.2020).

<http://ulasimkaynaklicevresorunu.blogspot.com/2011/02/ulasim-kaynakli-cevre-sorunlari.html>, (E.t.: 12.12.2019)

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/suya_inis_kalkis_alanlari.pdf, (E.t.: 12.12.2019).

<http://web.shgm.gov.tr/tr/manset-haber/5933-avrupa-sivil-havaciligina-turkiye-damga-vurdu>, (E.t.: 28.03.2020).

<https://www.7deniz.net/haber-roro-dosya-turkiye-de-ro-ro-tasimaciligi-14535.html>, (E.t.: 11.11.2019).

<https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/sabiha-gokcen-havalimaninin-yolcu-kapasitesi-66-milyona-yukselecek/1669659>, (E.t.: 12.12.2019). Sabiha Gökçen Havalimanı'nın Yolcu Kapasitesi 66 Milyona Yükselinecek.

<https://www.aa.com.tr/tr/info/infografik/16224>, (E.t.: 15.01.2020).

<https://www.airturkhaber.com/haberler/ilk-yakit-sevkiyati-yapildi/>, (E.t.: 18.03.2020).

<https://www.akparti.org.tr/site/hedefler>, (E.t.: 02.05.2020).

<https://www.aksam.com.tr/ekonomi/tirlar-icin-ambarliya-ozel-liman/haber-430532>,
(E.t.: 01.01.2020).

<https://www.aksam.com.tr/ekonomi/cilgin-proje-icin-su-yolu-tanimi-ekleniyor/haber-500904>, (E.t.: 27.12.2019)

http://www.bilgesam.org/en/incele/448/-between-tap-and-nabucco--who-is-the-%C2%93winner%C2%94--azerbaijan-or-russia-/#.Xk_IVpUzYdV, (E.t.: 21.02.2020). *TAP ve Nabucco Arasında Kazanan Azerbaycan mı Rusya mı?*

<https://www.birgun.net/haber/kanal-istanbul-da-yananlar-ve-gercekler-280183>, (E.t.: 01.01.2020).

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-03-05/how-china-s-pipeline-spinoff-aims-at-cleaner-air-quicktake>, (E.t.: 17.02.2020). *Why China's Putting All Its Oil Pipes In One Company.*

<https://www.botas.gov.tr/Sayfa/ham-petrol>, (E.t.: 19.05.2019).

<https://www.botas.gov.tr/Sayfa/ham-petrol/13>, (E.t.: 23.01.2020). .

<https://www.bts.gov/transportation-economic-trends/tet-2018-chapter-4-employment>, (E.t.: 19.01.2020).

<http://www.census.gov/foreign-trade/>, (E.t.: 12.12.2019).

<http://www.cumhuriyet.com.tr/yazarlar/cigdem-toker/2019-butcesinde-koi-garantileri-1061840>, (E.t.: 16.04.2020). *2019 Bütçesinde KÖİ Garantileri.*

<http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/turk-akimi-buyuk-bir-basari-hikayesi-degil-1713079>, (E.t.: 22.02.2020). *Türk Akım Büyük Bir Başarı Hikayesi Değil.*

<http://www.denizcilikdergisi.com/denizcilik-gundem-haberleri/yabanci-bayrak-altinda-calismak-sakincali-mi/>, (E.t.: 01.01.2020).

<https://www.denizhaber.com/konuk-yazar/kaik-calistayi-ardindan-h34857.html>, (E.t.: 12.12.2019).

<https://www.denizhaber.com/konuk-yazar/korsan-faaliyetleri-ve-onlemler-h22103.html>, (E.t.: 03.01.2020)

<http://www.dfds.com.tr/limanlar/tr/9/istanbul-pendik/51>, (E.t.: 01.01.2020).

www.dogrulukpayi.com/, (E.t.: 21.03.2020).

<https://www.dunya.com/gundem/havaalanlarinin-yakit-ihiyaci-nato-pol-hattiyla-karsilanacak-haberi-264380> (E.t.: 18.03.2020).

<https://www.dunya.com/ekonomi/btmnin-hedefi-1000-yatirimci-10-bin-girisimci-yetistirmek-haberi-470465>, (E.t.: 16.05.2020).

http://www.emo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=124014&tipi=17&sube=0,

(E.t.:22.02.2020). *Bakü Tiflis Erzurum Doğal Gaz Boru Hattındaki Gaz Özel Sektör Üzerinden İthal Edilecek.*

www.enerji.gov.tr, (E.t.: 25.02.2020).

<https://www.enerjigazetesi.ist/makale-turk-dis-enerji-politikasi-tanap-ornegi/>, (E.t.: 22.02.2020). *TANAP Nedir ve Ne Değildir?*

<https://www.enerjigazetesi.ist/makale-turk-dis-enerji-politikasi-tanap-ornegi/>, (E.t.: 22.02.2020). *Tük Dış Enerji Politikası (TANAP Örneği).*

<https://www.enerjigunlugu.net/rusya-japonya-dogalgaz-boru-hatti-projesi-masada-8784h.htm>, (E.t.: 17.02.2020). *Rusya Japonya Doğal Boru hattı Projesi Masada.*

<https://haber/373142/almanya-ile-fransa-arasinda-rus-gazi-gerilimi>, (E.t.: 14.02.2020).

<https://www.galataport.com/tr/liman>, (E.t.: 04.04.2020).

<http://www.gazetevatan.com/nabucco-ya--katar-gazi-254640-ekonomi/>, (E.t.: 21.02.2020). *Nabucco'ya Katar Gazi.*

<http://www.gazetevatan.com/nabucco-ya--katar-gazi-254640-ekonomi/>, (E.t.: 10.08.2019).

<https://www.gib.gov.tr/yardim-ve-kaynaklar/yatirimlarda-vergisel-tesvikler/l-kanunlarina-gore-vergisel-tesvikler/n-4490>, (E.t.: 01.01.2020).

<https://www.gozlemgazetesi.com/HaberDetay/25/1118414/mersin-konteyner-limani-gitti-polipropilen-fabrikasi-geldi.html>, (E.t.: 01.01.2020).

<https://www.haberler.com/adana-asrin-projesi-btc-ham-petrol-boru-hatti-haberi/>, (E.t.: 22.02.2020). *Adana: "Asrın Projesi" Btc Ham Petrol Boru Hattı Açıldı.*

<https://www.haberturk.com/ekonomi/is-yasam/haber/1239185-ataturk-havalimani-kapasitesi-80-milyona-cikti>, (E.t.: 12.12.2019). Atatürk Havalimanı Kapasitesi 80 Milyona Çıktı.

<https://www.haberturk.com/ekonomi/airport/haber/551503-ucmanin-riski-ne-kadar>, (E.t.: 17.01.2019)

<http://www.halkinsesi.com.tr/m/genel/iste-filyos-gercegi-h13032.html>, (E.t.: 01.01.2020).

<https://www.havayolu101.com/2019/05/28/hava-taksi-hizmeti-icin-ilk-durak-insa-ediliyor/>, (E.t.: 28.12.2019).

<https://www.hurriyet.com.tr/seyahat/turkiyede-deniz-ucagi-neden-tutmadi-40656362>, (E.t.: 12.12.2019).

<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/iste-yabanci-bayrak-takma-sebebi-28996070>, (01.01.2020).

<https://www.hurriyet.com.tr/yalova-ro-ro-terminali-acildi-40600770>, (E.t.: 01.01.2020).

<https://www.hurriyet.com.tr/gundem/arac-muayene-istasyonlari-2-5-yil-rotarla-tuvturk-un-oldu-7093578>, (E.t.: 12.12.2019).

<https://www.ibisworld.com/china/market-research-reports/pipeline-transportation-industry/>, (E.t.: 17.02.2020). *Pipeline Transportation Industry In China Market Research Report.*

<https://www.iea.org/countries/japan>, (E.t.:17.02.2020). *Japonya.*

<https://www.internethaber.com/20-soruda-nabucco-projesi-199651h.htm>, (E.t.: 21.02.2020). *20 Soruda Nabucco Projesi.*

<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Otoyollar/UcretlerYeni.aspx>, (E.t.: 17.05.2020).

<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/Tarihce.aspx>, (E.t.: 25.04.2020)

<http://www.kokpit.aero/39-bin-ucak>, (E.t.: 18.01.2020).

<https://www.lojiport.com/denize-kiyisi-olan-her-yere-ana-aktarma-limani-yapacagiz-96258h.htm>, (E.t.: 01.01.2020).

<https://www.lojistikcilerinsesi.biz/2018/11/28/8269/>, (E.t.: 01.01.2020)

<http://www.mersinimecehaber.com/yatirim-programlari-ve-kaybolan-mersin-konteyner-liman-projesi-2-makale,9253.html>, (E.t.: 01.01.2020).

www.mevzuat.gov.tr. (E.t.: 12.12.2019).

http://www.mfa.gov.tr/dogu-bati-enerji-koridoru_-2-tamam-1-eksik.tr.mfa (E.t.: 23.02.2020).

<http://www.mfa.gov.tr/kyoto-protokolu.tr.mfa>, (E.t.: 12.12.2019) Kyoto Protokolü

<https://www.muhasabedersleri.com/yonetim/planlama.html>, (E.t.: 18.12.2019).

<http://www.nabizhaber.com/almanya-turkiye-geriliminin-asil-sebebi-boru-mu-16513h.htm>, (E.t.: 22.02.2020). *Almanya-Türkiye geriliminin asıl sebebi boru mu?*

https://www.ntv.com.tr/ekonomi/nabucco-projesi-iptaloldu,jFjrPgRHu06_MISYgc7OSw, (E.t.: 12.07.2019). *Nabucco Projesi İptal Oldu.*

https://www.ntv.com.tr/dunya/nabucco-projesi-nedir-ne-degildir,J5DBIv_eD02BGGYaWBWN8w, (E.t.: 20.02.2020). *Nabucco Projesi Nedir? Ne Değildir.*

www.oecd.org/, (E.t. : 12.12.2019).

<http://www.planecrashinfo.com/cause>, (E.t.: 18.01.2020).

<https://www.platinonline.com/dergi/iste-turkiyenin-ozel-statulu-havalimanlari-1002806>, (E.t.: 12.12.2019).

<https://www.politikyol.com/toplum-icin-yerel-yonetim-yazi-dizisi-mahmut-ustun-yazdi-surdurulebilir-kentsel-ulasim/>, (E.t.: 11.01.2020).

<http://www.sbb.gov.tr/koi-gostergeleri/>, (E.t.: 16.04.2020).

<http://www.selectbilisim.com/ataturk-cok-iyi-bir-lojistik-uzmanidir/>, (E.t.: 03.01.2020).

<https://www.star.com.tr/ekonomi/150-yillik-hayal-proje-filyos-limaninin-yuzde-90i-tamamlandi-haber-1498258/>, (E.t.: 01.01.2020)

<http://sufizmveinsan.com/arastirma/japonya2.html>, (E.t.: 16.02.2020). *Bir Demiryolu Ülkesi Japonya.*

<http://www.tarakliajans.com/makale/3123-hizli-tren-fabrikasi>, (E.t.: 16.05.2020).

<http://www.tasimadunyasi.com/m/?id=128&t=makale>, (E.t.: 18.01.2020).

https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/genel_kurul.cl_getir?pEid=66340, (E.t.: 02.01.2020)

https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/haber_portal.aciklama?p1=6667, (E.t.: 22.02.2020). *TBMM Soruşturma Komisyonu Cumhurbaşmeri ile Zeki Çakan'ın Yüce Divan'a Gönderilmesini Kararlaştırdı.*

www.tcaa.com.tr. (E.t.: 12.12.2019).

<https://www.tccb.gov.tr/haberler/410/102269/-karadeniz-in-ana-ihracat-merkezi-olacak-filyos-limani-ni-2023-yilinda-hizmete-sunacagiz->, (E.t.: 01.01.2020).

<http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/327/>, (E.t.: 16.05.2020).

<https://www.tmmob.org.tr/icerik/izmir-korfez-gecis-projesi-ced-olumlu-kararinin-iptali-istemiyle-actigimiz-dava-sonucunda>, (E.t.: 01.01.2020).

<https://www.topchinatravel.com/china-guide/china-transportation.htm>, (E.t.: 17.02.2020).

<http://www.trafik.gov.tr/dunyatrafikguv13>, (E.t.: 15.01.2020).

<https://www.transportation.gov/policy/transportation-policy>, (E.t.: 19.12.2019).

<http://www.tuicakademi.org/enerjinin-gecmisi-gelecegi-ve-turkiye>, (E.t.: 20.02.2020). *Enerjinin Geçmişi, Geleceği ve Türkiye.*

www.tuik.gov.tr, (E.t.: 12.12.2019).

<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/kutuphane/a3f43dbbb7bb488.pdf>, (E.t.: 08.05.2020).

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/SGB/tr/Sayfalar/20141112_101417_5643_1_88338.html, (E.t.: 19.10.2019).

<https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/24782/tasima-terminolojisi-ve-intermodal-tasimacilik->, (E.t.: 01.01.2020).

<https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/24782/tasima-terminolojisi-ve-intermodal-tasimacilik->, (E.t.: 01.01.2020).

<https://www.virahaber.com/marmaraya-ro-ro-terminalleri-insa-edilmeli-34771h.htm>, (E.t.: 01.01.2020).

<http://www.yagizozbir.com/wp-content/uploads/2017/01/Inter-Mo.jpg>, (E.t.: 01.01.2020)

<https://www.yenicaggazetesi.com.tr/mesut-yilmazin-cevabiyla-mavi-akim-elinde-patladi-10869yy.htm>, (E.t.: 22.02.2020). *Behiç KILIÇ, Mesut Yılmaz'ın Cevabıyla Mavi Akım Elinde Patladı!*

<https://www.yenisafak.com/ekonomi/sahibi-turk-bayragi-yabanci-2538812>, (E.t.: 01.01.2020).

<https://www.yenisafak.com/gundem/erdogan-kerkuk-ceyhan-petrol-boru-hatti-bir-an-once-faaliyete-gecmeli-3471140>, (E.t.: 22.02.2020). *Erdoğan: Kerkük-Ceyhan petrol boru hattı bir an önce faaliyete geçmeli.*

<https://www.pau.edu.tr/ysmurat/tr/haber/ulastirma-i-ders-notlari-yayinlanmistir>, (E.t.: 15.01.2020). Murat, Y. Ş. (2016). *Pamukkale Üniversitesi Ulaştırma Ders Notları*.



EKLER

Ek 1: Havalimanlarının Yolcu ve Yük Trafikçi

Havaalanları	Yolcu Trafikçi			Yük Trafikçi (Bagaj+Kargo+Posta) (ton)		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam
İstanbul Atatürk	19.216.523	49.130.261	68.346.784	193.997	2.234.872	2.428.869
İstanbul (*)	65.006	30.199	95.205	308	302	610
İstanbul Sabiha Gökçen (*)	22.514.048	11.619.569	34.133.617	149.536	225.425	374.961
Ankara Esenboğa	14.498.102	2.241.901	16.740.003	95.741	36.763	132.504
İzmir Adnan Menderes	10.679.606	2.730.772	13.410.378	75.812	50.820	126.631
Antalya	7.575.871	24.127.993	31.703.864	64.571	304.160	368.731
Gazipaşa Alanya (*)	575.218	626.677	1.201.895	5.276	7.291	12.568
Muğla Dalaman	1.615.590	2.935.900	4.551.490	13.788	38.473	52.261
Muğla Milas-Bodrum	2.670.185	1.505.927	4.176.112	21.346	19.760	41.107
Adana	4.929.255	701.419	5.630.674	37.161	10.847	48.008
Trabzon	3.754.162	274.401	4.028.563	30.022	5.358	35.379
Erzurum	1.324.804	9.992	1.334.796	9.475	200	9.675
Gaziantep	2.340.849	296.178	2.637.027	18.521	5.629	24.150
Adıyaman	277.986	3.050	281.036	2.198	72	2.269
Ağrı Ahmed-i Hani	325.813	907	326.720	2.883	0	2.883
Amasya Merzifon	171.379	9.092	180.471	1.267	200	1.467
Aydın Çıldır (*)	0	0	0	0	0	0
Balıkesir Koca Seyit	503.558	10.452	514.010	3.361	243	3.604
Balıkesir Merkez	0	0	0	0	0	0
Batman	662.285	3.021	665.306	5.766	80	5.846
Bingöl	224.708	769	225.477	1.948	19	1.966
Bursa Yenişehir	224.023	18.548	242.571	2.000	538	2.538
Çanakkale	218.578	10.829	229.407	1.283	117	1.399
Çanakkale Gökçeada	0	0	0	0	0	0
Denizli Çardak	567.971	88.639	656.610	4.106	1.611	5.717
Diyarbakır	2.016.126	53.180	2.069.306	14.238	1.154	15.392
Elazığ	1.002.767	36.411	1.039.178	8.184	909	9.093
Erzincan	500.222	405	500.627	3.848	11	3.858
Eskişehir Hasan Polatkan (*)	787	98.544	99.331	8	2.141	2.149
Hakkari Yüksekova S.E.	190.666	0	190.666	1.839	0	1.839
Hatay	1.066.555	258.454	1.325.009	9.185	4.547	13.732
Iğdır Şehit Bülent Aydın	289.251	0	289.251	3.017	0	3.017
Isparta Süleyman Demirel	87.971	85.010	172.981	682	1.383	2.065
Kahramanmaraş	332.614	1.396	334.010	2.632	29	2.661
Kars Harakani	577.562	0	577.562	5.148	0	5.148

Kaynak: (SHGM, 2019;32)

Ek 2: Havalimanlarının Yolcu ve Yük Trafiği (Devamı)

Kastamonu	89.449	2.143	91.592	604	50	654
Kayseri	1.863.373	320.474	2.183.847	17.073	7.005	24.077
Kocaeli Cengiz Topel	49.656	4.454	54.110	442	103	546
Konya	1.044.470	116.415	1.160.885	8.132	2.560	10.692
Malatya	860.036	11.479	871.515	6.885	265	7.150
Mardin	709.404	3.371	712.775	6.353	86	6.438
Muş Sultan Alparslan	457.504	2.359	459.863	3.913	62	3.975
Kapadokya	378.085	2.625	380.710	3.875	46	3.921
Ordu-Giresun	1.074.918	19.632	1.094.550	7.987	420	8.407
Samsun Çarşamba	1.627.368	108.154	1.735.522	12.233	2.502	14.735
Siirt	0	0	0	0	0	0
Sinop	178.653	530	179.183	1.357	9	1.366
Sivas Nuri Demirağ	574.523	6.844	581.367	4.514	153	4.667
Şanlıurfa GAP	837.286	19.479	856.765	5.685	496	6.180
Şırnak Şerafettin Elçi	425.345	0	425.345	4.048	0	4.048
Tekirdağ Çorlu Atatürk	102.783	3.424	106.207	599	1.255	1.854
Tokat	0	0	0	0	0	0
Uşak	21.713	184	21.897	146	4	149
Van Ferit Melen	1.544.074	3.764	1.547.838	12.443	95	12.538
Zafer (*)	72.427	26.968	99.395	591	605	1.196
Zonguldak Çaycuma (*)	0	24.861	24.861	0	537	537
DHİMİ TOPLAMI	89.683.622	85.160.238	174.843.860	730.305	2.732.903	3.463.209
TÜRKİYE GENELİ	112.911.108	97.587.056	210.498.164	886.025	2.969.206	3.855.231
DHİMİ DİREKT TRANSİT			441.941			
DİĞER DİREKT TRANSİT			7.534			
TÜRKİYE GENELİ DİREKT TRANSİT			449.475			
TÜRKİYE GENELİ DİREKT TRANSİT DAHİL			210.947.639			

Kaynak: (SHGM, 2019;32)

Ek 4: Doğal Gaz İletim Hatlarının İnşa Tarihleri

Muhtelif OSB'ler Doğal Gaz Dağıtım Hattı	04.11.2007
Edirne-Tekirdağ Doğal Gaz Boru Hattı	30.11.2007
Van Doğal Gaz Boru Hattı	07.01.2008
Sungurlu-Çankırı-Kastamonu Doğal Gaz Boru Hattı	31.03.2008
Amasya-Tokat-Merzifon-Erzincan Doğal Gaz Boru Hattı	08.09.2008
Çankırı-Korgun-Kızılcahamam-Aktaş kurtlar Hat Vana İstasyonu	07.10.2008
Bolu-Gerede-Düzce Doğal Gaz Boru Hattı	03.11.2008
Nevşehir-İlgın-Akşehir Doğal Gaz İletim Hattı	05.02.2009
Gönen Doğal Gaz Boru Hattı	08.04.2009
Eskipazar-Karabük-Zonguldak-Çaycuma-Bartın Doğal Gaz İletim Hattı	09.07.2009
Iğdır Doğal Gaz İletim Hattı	01.12.2009
Muğla Doğal Gaz Boru Hattı Yapım İşi	13.04.2011
Antalya Doğal Gaz Loop Hattı	06.05.2011
Hatay Doğal Gaz Boru Hattı	05.10.2011
Kahta Doğal Gaz Boru Hattı	14.11.2011
Kilis Doğal Gaz Boru Hattı	20.12.2012
Sivas Kompresör İstasyonu By-Pass Hattı	09.04.2013
Sinop Doğal Gaz Boru Hattı	27.07.2014
Muş Doğal Gaz Boru Hattı	01.10.2014
Mardin Doğal Gaz Boru Hattı	07.08.2015
Bingöl-Bitlis Doğal Gaz Boru Hattı	03.07.2015
Çankırı Yakınkent Osb Doğal Gaz Boru Hattı	04.08.2015
Önerler-Keşan Doğal Gaz Boru Hattı ve Esenyurt-Ambarlı Doğal Gaz Loop Hattı	17.01.2016
Tunceli Doğal Gaz Boru Hattı	01.07.2016
Mucur, Kaman, Zara, Kangal ve Doğanşehir İlçeleri Doğal Gaz Boru Hattı	15.12.2016
Şereflikoçhisar Doğal Gaz Boru Hattı	28.12.2016
Bozova Bölümü Ham Petrol Boru Hattı Deplasesi Yapım İşi	27.11.2017
Afşin-Elbistan-Divriği Doğal Gaz Boru Hattı Yapım İşi	23.08.2017
Osmancık İskilip Alaca Çekerek Doğal Gaz Boru Hattı Yapım İşi	03.10.2017
Oltu Doğal Gaz Boru Hattı Yapım İşi	18.08.2017
Tanap-Eskişehir Doğal Gaz Bağlantı Hattı Yapım İşi	15.12.2017
Sinop Doğal Gaz Boru Hattı Kalan İşlerinin Tamamlatılması İşi	23.10.2017
Emirdağ ve Şuhut-Sandıklı İlçeleri Doğal Gaz Boru Hattı Yapım İşi	14.12.2017
Kelkit Doğal Gaz Boru Hattı Yapım İşi	17.11.2017
Dört Yol FSRU Sistemi İletim Şebekesi Bağlantısı DGBH Yapım İşi	08.12.2017
Marmara Ereğlisi LNG Terminali-Önerler D.G. Loop Hattı Yapım İşi	16.02.2018

Kaynak: (www.botas.gov.tr, E.t.: 19.05.2019)

Ek 5: Doğal Gaz İletim Hatlarının İnşa Tarihleri (Devamı)

Gümüşhacıköy İlçesi DGBH Projesi	16.02.2018
Sarıkaya ve Akdağmadeni Doğal Gaz Boru Hattı Yapım İşi	09.03.2018
Yüzer LNG Depolama ve Gazlaştırma Gemilerinin (FSRU) Yanaşabilmeleri İçin Deniz Yapılarının Modifikasyonu	12.04.2018
Yüzer LNG Depolama ve Gazlaştırma Gemilerinin (FSRU) Yanaşabilmeleri İçin Deniz Yapılarının Modifikasyonu İlave İşleri	12.04.2018
Hanak Kompresör İstasyonu Yedek Ünite Kurulumu Yapım İşi	30.05.2018
Gördes ve Gölhisar İlçeleri Doğal Gaz Boru Hattı Yapım İşi	13.06.2018
Şabanözü OSB Doğal Gaz Boru Hattı Yapım İşi	31.12.2018
Karapınar İlçesi Doğal Gaz Boru Hattı Yapım İşi	31.12.2018
Iğdır OSB Doğal Gaz Boru Hattı Yapım İşi	31.12.2018
Mardin-Derik-Dumluca Jandarma Karakolu ve Hizmet Binaları Yapım İşi	28.12.2018
Şırnak İli Cizre İlçesi Bozalan ve Şırnak İli Silopi İlçesi PS3 Jandarma Karakolları ve Hizmet Binaları Yapım İşi	04.11.2018
Kulu ve Şefaathli İlçeleri Doğal Gaz Boru Hattı Yapım İşi	23.11.2018
Konya-İlgın (Çavuşçugöl) Doğal Gaz Boru Hattı Deplasesi Kalan İşlerin Tamamlatılması Yapım İşi	25.01.2019
Erciş İlçesi Doğal Gaz Boru Hattı Yapım İşi	14.02.2019
Lapseki İlçesi Doğal Gaz Boru Hattı Kalan İşlerin Tamamlatılması Yapım İşi	15.02.2019

Kaynak: (www.botas.gov.tr, E.t.: 19.05.2019)

Ek 6: Hava Yolu Yolcu Taşımacılığı (Milyon-Yolcu)

	İç Hat	Dış Hat	Hizmet Verilen Yolcu Toplamı	Direkt Transit Yolcu	Genel Toplam
2003	9,15	25,3	34,45		9,15
2004	14,46	30,6	45,06		14,46
2005	20,53	35,04	55,57	0,55	56,12
2006	28,77	32,88	61,65	0,62	62,27
2007	31,95	38,35	70,3	0,42	70,72
2008	35,83	43,61	79,44	0,45	79,89
2009	41,23	44,28	85,51	0,49	86
2010	50,58	52,22	102,8	0,74	103,54
2011	58,26	59,36	117,62	0,67	118,29
2012	64,72	65,63	130,35	0,68	131,03
2013	76,15	73,28	149,43	0,57	150
2014	85,42	80,3	165,72	0,46	166,18
2015	97,04	84,03	181,07	0,36	181,43
2016	102,5	71,24	173,74	0,41	174,15
2017	109,51	83,53	193,05	0,53	193,58

Kaynak: (UHDB, 2018)