

AZERBAYCAN CUMHURİYETİ EĞİTİM BAKANLIĞI
AZERBAYCAN DEVLET İKTİSAT UNİVERSİTESİ
TÜRK DÜNYASI İŞLETME FAKÜLTESİ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER

LİSANS BİTİRME TEZİ
TÜRKİYEDE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN MEVCUT
DURUMU VE SORUNLARI

Hazırlayan

TƏRLAN BAXIŞOV

1317.02049

BAKÜ-2017

AZERBAYCAN CUMHURİYETİ EĞİTİM BAKANLIĞI

AZERBAYCAN DEVLET İKTİSAT UNİVERSİTESİ

TÜRK DÜNYASI İŞLETME FAKÜLTESİ

ULUSLARARASI İLİŞKİLER

LİSANS BİTİRME TEZİ

TÜRKİYEDE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN MEVCUT

DURUMU VE SORUNLARI

Hazırlayan

TƏRLAN BAXIŞOV

1317.02049

Tez Danışmanı

Dr. Kadir Bayramlı

BAKÜ-2017

ÖZET

Öncelikli olarak karayolu , demiryolu, denizyolu, havayolu taşımacılığının genel tanımı yapılarak, ülkemiz ve Dünya'da karayolu taşımacılığının gelişimi ele alınmıştır. Daha sonar, bu ulaşım sektörlerinin tarihi ele alınmış ve incelenmiştir. Bundan sonraki aşamada ise Türkiyede ulaşım sektörlerinin mevcut durumları incelenmiş ve analiz edilmiştir.Sağladığı avantajlar, dezavantajlar içerikde belirtilmiştir. Daha sonra Türkiyenin başlıca ulaşım sorunları ve ayrılıkta karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaşımalarının sorunları araştırılarak tezin içeriğinde belirtilmiştir. Tezi son aşamasında ise belirlenen sorunlara olan çözüm yöntemleri ve farklı çözüm önerilerine yer verilmiştir.

İÇİNDEKİLER

| | |
|--------------------------|-----|
| TUTANAK | i |
| ÖZET | iii |
| İÇİNDEKİLER | iii |
| GİRİŞ | 1 |

BİRİNCİ BÖLÜM

DÜNYA EKONOMİSİNDE ULAŞIMIN YERİ VE ÖNEMİ

| | |
|--|----|
| 1.1. DÜNYADA KARA YOLU ULAŞTIRMASI | 3 |
| 1.2. DÜNYADA DEMİR YOLU ULAŞTIRMASI | 8 |
| 1.3. DÜNYADA DENİZ YOLU ULAŞTIRMASI | 13 |
| 1.4. DÜNYADA HAVA YOLU ULAŞTIRMASI | 17 |

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYEDE ULAŞTIRMANIN TARİHİ

| | |
|--|----------------------------------|
| 2.1. TÜRKİYEDE KARA YOLLARI ULAŞTIRMASININ GEÇMİŞİ | Ошибка! Закладка не определена.1 |
| 2.2. TÜRKİYEDE DEMİR YOLLARI ULAŞTIRMASININ GEÇMİŞİ | 26 |

| | |
|--|----|
| 2.3. TÜRKİYEDE DENİZ YOLLARI ULAŞTIRMASININ GEÇMİŞİ | 30 |
| 2.4. TÜRKİYEDE HAVA YOLLARI ULAŞTIRMASININ GEÇMİŞİ | 34 |

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYEDE ULAŞIMIN MEVCUT DURUMU

| | |
|--|----|
| 3.1. TÜRKİYENİN KARA YOLLARININ MEVCUT DURUMU | 48 |
| 3.2. TÜRKİYENİN DEMİR YOLLARININ MEVCUT DURUMU | 50 |
| 3.3. TÜRKİYENİN DENİZ YOLLARININ MEVCUT DURUMU | 51 |
| 3.4. TÜRKİYENİN HAVA YOLLARININ MEVCUT DURUMU | 52 |

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYENİN BAŞLICA ULAŞIM SORUNLARI

| | |
|--|----|
| 4.1. KARA YOLU İLE İLGİLİ SORUNLAR | 54 |
| 4.2. DEMİR YOLU İLE İLGİLİ SORUNLAR | 59 |
| 4.3. DENİZ YOLU İLE İLGİLİ SORUNLAR | 60 |
| 4.4. HAVA YOLU İLE İLGİLİ SORUNLAR | 63 |
| SONUÇ | 67 |
| KAYNAKLAR | 70 |

GİRİŞ

Tarihin ilk dönemlerinde tekerleğin icadıyla başlayıp günümüze uzanan süreçte ulaşım, insanların en temel ihtiyaçlarından birisi olmuştur. “Yolcu ve yüklerin bir noktadan başka bir noktaya hareketi” olarak tanımlanan ve sosyo-ekonomik gelişmenin temel itici güçlerinden olan ulaşım günümüzde; karayolları, demiryolları, denizyolları, havayolları ve boru hatları gibi alt sistemlerle sağlanmaktadır. Ulaşım faaliyetlerinin tarihsel sürecinde farklı dönemlerde farklı ulaştırma alt sistemlerinin ön plana çıktığı görülmektedir. 18. yüzyıla kadar denizyolu ve iç su yolu taşımacılığı ön plandayken, 18. ve 19. yüzyılda sanayi devrimi ve buharlı motorların icadı ile demiryolu taşımacılığı hakim sistem haline gelmiştir. Karayolu taşımacılığı ise 20. yüzyılda otomotiv sanayinin gelişmesiyle ön plana çıkmış, İkinci Dünya Savaşı sonrası hızlı bir şekilde artış eğilimine girmiş ve diğer ulaşım sistemleriyle rekabet edebilir hale dönüşmüştür. 1970’li yıllarda yaşanan enerji krizinin aşılmasından sonra, 1980’li yıllarda karayolu taşımacılığı artış eğilimini sürdürmüştür ve 2000’li yıllarda pek çok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede hakim ulaşım sistemi haline gelmiştir. Yolcu ulaşımında başlangıç ve varış noktaları, yük taşımacılığında ise üretim ve tüketim noktaları arasında aktarmasız bir ulaşım olanağı vermesi, taşıma kapasitesi ve güzergah seçiminde esneklik sağlaması, parça yüklerin daha kolay ve belli mesafelere kadar daha hızlı taşınabilmesi karayolu taşımacılığının başlıca özellikleridir. Bu özellikleri yanında, genelde aktarmalı taşımanın söz konusu olduğu demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımalarında tamamlayıcı bir tür olması sebebi ile karayolu taşımacılığı ulaştırma için vazgeçilmez bir unsurdur ve bu özelliği nedeniyle diğer taşıma türlerine göre daha hızlı bir gelişme göstermiştir. Ülkemizde 2010

yılı itibarıyla, yolcu taşımacılığının %91,8'i, yük taşımacılığının ise petrol boru hatları hariç % 88,8'i karayolu ile gerçekleşmektedir . Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi diğer sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan, bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür. Bu kapsamda, bu çalışmada ticaretin ve ekonominin temelini teşkil eden ulaştırma olgusunun karayolu taşımacılığı kısmının Türkiye'de ve Dünya'daki tarihsel gelişiminden bahsedilerek, temel istatistiklerle karayolu taşımacılığının diğer taşımacılık modlarına göre nasıl bir gelişim gösterdiği ve bu cihetle ne gibi avantajlar sağladığı incelenecektir. Çalışmada öncelikle karayolu taşımacılığının ve diğer taşımacılık türlerinin genel tanımları verilerek, tarihsel gelişimleri ele alınacaktır. Daha sonraki bölümlerde ise karayolu taşımacılığı ve diğer taşımacılık türlerine ilişkin istatistiki veriler incelenerek hem taşımacılık türlerinde ki gelişmeler ortaya konulacak hem de karayolu taşımacılığının diğer taşıma modlarına göre ne gibi avantajlar sağladığı incelenecektir. Çalışmanın son kısmında ise Türkiye'nin ulaşım sorunları ile ilgili çözüm önerilerine yer verilecektir.

BİRİNCİ BÖLÜM

DÜNYA EKONOMİSİNDE ULAŞIMIN YERİ VE ÖNEMİ

1.1. DÜNYADA KARA YOLU ULAŞTIRMASI

Baş döndürücü hızla ilerleyen teknoloji ve onun ürünü olan ulaşım ve iletişim ülkeler arasındaki ilişkiyi inanılmaz ölçülerde artırmıştır. Mevcut ekonomik ilişkileri daha da geliştirmek için ülkeler, küresel ve bölgesel bazda liberalleşme çabası içinde serbest ticaret bölgeleri, gümrük birlikleri vb. oluşturma çabası içindedirler. Yaşanan küreselleşme süreci de, malların, hizmetlerin, sermayenin, kişilerin dünyada daha serbest dolaşımını öngörmektedir.

Sınırların ortadan kalktığı, rekabetin arttığı dünyamızda yaşanan bu değişimi en fazla etkileyen ve etkileyecek olan sektörlerden biri ulaştırma sektörüdür. Sanayileşmenin hızla gelişmesine, nüfus artışına ve yerleşim merkezlerinin yaygınlaşmasına paralel olarak, ulaştırma sistemleri de konfor, hız ve güvenilirlik yönünden devamlı gelişmeler kaydetmektedir.

Küreselleşme ve bölgeselleşme bağlamında, uluslararası arenada, ulaştırma sektörünün liberalizasyonu; ulusal altyapı şebekelerinin entegrasyonu; daha etkin, rekabetçi ve güvenli bir hizmet sunumu için ortak politikalar belirlenmektedir. Bu politikalarda, ekonomik gelişmenin yadsınamaz bir unsuru olarak ulaştırma alt sistemlerinin koordineli ve kombine yapıda faaliyet göstermesi temel alınmaktadır.¹

¹ ÇANCI, Metin, Erdal, Murat (2003) Uluslararası Taşımacılık Yönetimi, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Üretenler derneği.

21.yüzyıl ile birlikte, küreselleşme trendine paralel olarak gelişme gösterdiği tespit edilen ulaştırma sektörünün, Türkiye ve Dünyadaki mevcut durumu ile geleceğe yönelik beklentilerinin yer aldığı sektör raporumuz;

- Karayolu Taşımacılığı,
- Demiryolu Taşımacılığı,
- Denizyolu Taşımacılığı,
- Havayolu Taşımacılığı,

Öncelikle dünya kara yolu ulaştırmasını anlatalım. Kara yolu taşıma sistemleri; teknoloji, şebekeler (ağlar), uluslararası ve yerel kurallar ve düzenlemeler, bilgi ve iletişim, lojistik ve hizmet anlayış ve uygulamalarından meydana gelmektedir. Bu sistemler taşıma operatörleri, iç ve dış müşteriler, ekonomik ve sosyal faktörler ile devletin ortaya koyduğu yasal çerçeve ile sürekli etkileşim hâindedir. Kara yolu taşımacılık sektöründe arz ve talebin etkileşiminde destek hizmetler, taşımaya olan talep, güzergâh veya alternatif yollar, terminaller, gümrükler, sınırlar, ara geçiş noktaları, araçlar, işletmelerin sayısı, kurallar ve düzenlemeler etkin rol oynamaktadır. Buna göre taşıma sistemleri özellikle teknoloji, iletişim, ekonomi gibi dışsal faktörlerden yoğun olarak etkilenmektedir. Kara yolu eşya taşımacılığı, ücret karşılığında eşyanın bir yerden diğer bir yere taşınmasını kara yolu ile sağlayan ve taşımacı ile gönderici arasında bir sözleşme yapılmasını gerektiren bir taşıma şekli olarak tanımlanmaktadır. Bu tanıma göre kara yolu taşımacılığının dört temel boyutu vardır;

- Taşınacak eşyanın var olması,
- Eşya taşıma işinin üstlenilmesi,
- Ücret karşılığı olması,
- Taşıma türü olarak kara yolunun belirlenmesidir.

Uluslararası kara yolu eşya taşınması ile diğer taşıma türlerine göre bir karşılaştırma yapıldığında kara yolu taşımacılığının şu üstün yönleri bulunmaktadır:

- Kapıdan kapıya aktarmasız taşıma ve eşyanın yükleme yeri ile boşaltma yerleri dışında elleçlenmemesi, eşyanın yıpranmasını en aza indirmektedir. Diğer taşıma türlerinde, örneğin eşyanın limana veya demir yolu istasyonuna ulaşımına kadar bir yükleme boşaltma, ana taşıma aracına yüklenme, varış yeri limanı veya istasyonunda benzer elleçlemenin yapılması eşyaların daha fazla yıpranmasına sebep olmaktadır.

- Müşterinin istediği ve kara yolunun olduğu her noktaya taşıma seçeneği vermektedir.

- Kara yolu araçlarının taşıma kapasitelerinin deniz, demir yolu araçlarına göre daha küçük olması nedeniyle, taşımacılık sektöründe daha esnek hareket imkânı sağlanmaktadır

- Türkiye gibi kara yoluyla uluslararası eşya naklinde kullanılacak taşıt sayısının talebe göre daha fazla olduğu ülkelerde, rekabet üst seviyelere ulaşmakta ve böylelikle müşteri lehine düşük navlun fiyatlarının oluşmasına neden olmaktadır.

- Kara yolu eşya taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre (deniz, hava, demir yolu, boru hattı vb.) daha az yatırım maliyeti gerektirmektedir.
- Kara yoluyla daha düzenli ve sık sefer imkânı bulunmaktadır.
- Göndericinin kendisinin organize ettiği, özellikle küçük çaplı sevkiyatlara oranla taşıma maliyetini azaltmaktadır.
- Ambalajlama ve sevkiyata hazırlamada zaman ve kaynaklardan tasarruf olanağı sağlanmaktadır.

Kara yolu taşıyıcılığı göndericiye bazı faydalar sağlar:

- Kısa sürede teslim edilmesi gereken yükler için süratli sevkiyat yapabilmesine yönelik proje bazlı çözüm yolları ortaya çıkarılabilir.
- Gelişmiş kara yolu ağlarının getirdiği hızlı ve güvenli hizmet alma imkânları yaratılabilir.
- Lojistik firma veya taşıma şirketleriyle birebir ilişki içinde çalışma olanağının bulunması sayesinde sevk edilecek eşyaya özel muamele yapılmasını sağlayabilir.
- Kara yolu taşımacılık hizmetleri ile bağlantılı diğer lojistik süreçlerle zenginleştirilerek hizmette çeşitlilik oluşturulabilir.
- Tahmin edilebilen maliyetlerin kolay hesaplanması ile tasarruf sağlanabilir²

² ÇANCI, Metin, Erdal, Murat (2003) Uluslararası Taşımacılık Yönetimi, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Üretenler derneği.

Dünyada yolcu ve yük taşınmasında ulaşım türlerinden yalnız birinden yararlanan ülke yoktur. Hemen her ülkede demiryolu, karayolu, havayolu ulaştırmasının yanında ülkenin coğrafi konumuna göre deniz yolu ulaştırması ile likit yük taşımacılığında boru hatlarından yararlanır. Burada önemli olan ülkenin sosyal durumuna, mali imkanlarına, sahip olduğu enerji kaynakları ile arazisinin özelliklerine, teknolojik yapısına uygun düşen ulaştırma türlerinin seçilip her birine gerekli olan ağırlığın verilmesidir.³

Dünya yol istatistikleri incelendiğinde diğer taşıma sistemleri çok gelişmiş olan ülkeler dahil bir çok yerde yük ve yolcu taşımacılığında karayoluna olan talebin sürekli artan bir eğilim gösterdiği izlenmektedir. Karayolu taşımacılığı, üretim yerinden tüketim mahalline aktarmasız ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olması nedeniyle, diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilmektedir. Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi, diğer bütün sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet türü konumundadır.

1.2 DÜNYADA DEMİR YOLU ULAŞTIRMASI

Ulaştırma sektörünün ana unsurlarından birisi olan demiryolları da diğer ulaşım türleri gibi küreselleşmenin yarattığı düzene ayak uydurabilmek için önemli bir yapısal ve teknik değişim sürecinden geçmektedir. Yapısal değişim süreci içinde demiryollarının hem kendi yapıları hem de devletle

³ Karayolu Taşımacılığı Sektörü (Bilgi.com)

ilişkileri sorgulanmakta ve yeniden düzenlenmektedir. Dünya demiryollarının neredeyse tümünde yeniden yapılanma çalışmaları çeşitli biçimlerde sürdürülmektedir. Günümüzde, demiryolu sektörünün sadece diğer ulaştırma türleri karşısında rekabet gücünü arttırmaya değil birden fazla işleticinin faaliyetine imkan vererek sektör içinde de rekabet yaratılmaya çalışılmaktadır.

Gelecek yıllarda demiryolu taşımasının özelliklerine uygun güzergahlarda gelişmeye devam edeceği ve kamuoyunun çevresel konulara duyarlılığının artması sonucu trafiğin karayolundan demiryoluna kaymasına neden olacağı beklenmektedir. Demiryolları da oluşan bu olumlu gelişmeden yararlanabilmek için hizmet kalitesi, konfor, güvenilirlik ve fiyat konusunda iyileştirmeler yaparak rekabet gücünü arttırmak için önlemler almak zorundadır.

Avrupa Birliği'nde benimsenen demiryolu politikaları: demiryolu kuruluşlarının bağımsızlığı, işletme ile altyapının birbirinden ayrılması, yeni işleticilere hatlara erişim hakkı sağlanması, altyapı kullanım bedellerinin eşitlik ilkesine göre belirlenmesi, demiryolu kuruluşlarının mali yapısının düzeltilmesi esaslarına dayanmaktadır. Avrupa Birliği, demiryolu sektörünün yeniden yapılanmasını (veya yürütülmekte olan yapılanma çalışmalarının tamamlanmasını) öngörmektedir. Avrupa'daki birçok ülkede başlatılan yeniden yapılanma çalışmaları kapsamında gerek demiryolu sektörü içinde gerekse diğer sektörler arasında rekabet edebilme düzeyini yakalama gerekçesiyle demiryolu kuruluşlarının mali yapısını iyileştirmek öncelikli hale gelmiştir. Teknik değişim süreci içinde ülke demiryollarının birbirine entegrasyonu amacıyla teknik altyapının (özellikle sinyalizasyon,

telekomünikasyon, çeken-çekilen araçlar ve ekipman) birbirine uyumluluğu sağlanmaya çalışılmaktadır.⁴

Sektör yetkililerince, demiryollarının pazar payının yıllar itibari ile önemli düşüş göstermesinin arkasında, uygulanan ulaştırma politikalarındaki yanlışlıklar ve farklılaşmaların yattığı belirtilmiştir.1950’li yıllardan sonra ülkedeki gelişmelere paralel olarak yeterli demiryolu inşa edilememiş, mevcut demiryollarının düşük olan fiziki ve geometrik standartları yeterince düzeltilememiş, pazardaki gelişmelere uyum sağlayabilen bir işletmecilik gerçekleştirilememiştir.

Yetkililere göre demiryollarının ulaştırma politikalarındaki yanlışlıklardan kaynaklanan sorunları dışında, koordinasyonun sağlanmasında yönetsel boşluk, yönetim ve örgüt yapısındaki yetersizlikler, nitelikli insan gücü ve eğitim sorunları, finansman darboğazı ve yatırımların yetersizliğinden kaynaklanan birtakım sorunları da bulunmaktadır. Sorunların çözülebilmesi için evvela başlatılan yeniden yapılanma çalışmaları sonuçlandırılmalı ve Demiryolu Kanunu çıkarılmalıdır. En önemli sorunlardan biri olan personel sorunu da, gerekli nitelikli elemanların istihdamı ve personelin ciddi bir eğitimden geçirilmesini de içerecek biçimde yeniden yapılanma çalışmaları bağlamında çözülmelidir. Finansman darboğazının ortadan kaldırılması da yine yeniden yapılanma ile birlikte çözüme kavuşturulmalıdır. Ayrıca kararlara ışık tutmak üzere yönetim-bilişim sistemi ve vagon-trenlerin izlenmesini sağlayacak bilgi sistemlerinin geliştirilmesi gereklidir. Demiryolu şebekesinin modernleşmesi ve 21. yüzyılın ilk çeyreğinde Avrupa düzeyinde standartla

⁴ Nakliye Sigortası resmi sitesi

Türkiye'nin başlıca merkezlerini birleştirecek olan optimum bir şebekenin oluşturulması da gereklidir.

1999 yılında yük trafiği hacmi tüm dünyada % 4,9 oranında artış göstermiş, en çarpıcı artış % 10,1 oranı ile 1998 yılında önceki yıla göre % 5,6 oranında daralma görülen Avrupa demiryolu taşıma miktarında gerçekleşmiştir. Demiryolu ile yolcu taşıma hususunda tüm bölgeler arasında % 5,2 ile en fazla gelişmenin söz konusu olduğu Asya bölgesi demiryolları aracılığıyla yük taşıma hususunda aynı gelişmeyi sağlayamamıştır.

ABD'de geleneksel dökme yük olan kömür dahi konteynerle taşınmaya, Avrupa'da ise mamul maddeler ve makinalar karayolundan demiryoluna kaymaya başlamıştır. Ulaştırma sistemleri arasındaki mevcut dengesizliğe karşın, demiryolları kombine ve konteyner taşımacılığına giderek artan bir katkı yapmaktadır. Kombine taşımacılığın AB ülkeleri ve İsviçre'de 1984-1997 yılları ortalama yıllık artış oranı % 6.7'dir. Sektörde gerçekleştirilen son düzenlemelerle demiryollarının ekonomik olmayan hizmetleri sübvansiyon olarak yerine getirme zorunluluğunu ifade eden kamu hizmeti yükümlülüğü ortadan kalkmakta ve kamu hizmetlerinin devletin açtığı rekabetçi bir ihale sonucu en az sübvansiyon talep eden kuruluş tarafından kamu hizmeti sözleşmeleri aracılığıyla yürütülmesi politikası benimsenmektedir.

Türkiyede, Cumhuriyetin ilk yıllarında benimsenen; kendi kendine yeterli bir ekonomi oluşturulması politikası doğrultusunda, ülkenin temel ulaştırma sistemi konumunda olan demiryolları; milli ekonominin

yaratılmasına hizmet eden bir araç olarak değerlendirilmiş, sanayinin yer seçiminde yönlendirici etken olmuş, sanayinin yurt düzeyine yayılması ve modern Türkiye'nin yaratılmasında önemli rol oynamıştır.

Cumhuriyet döneminden önce yabancı şirketler tarafından yapılarak devir alınan 3.714 km ve 1923-1950 yılları arasında inşa edilen 3.780 km demiryolu ile ana hat uzunluğu 1950 yılında 7.671 km ye ulaşmış, bu dönemde demiryolları yük ve yolcu taşımacılığını rakipsiz olarak yürütmüştür. Ancak, 1950 yılından sonra ulaştırma sektörünün birbirini tamamlayan iki ana ulaştırma sistemi olan demiryolu ve karayolu ulaştırma sistemleri arasında, o zamanki şartların ve ülkenin ekonomik imkanlarının bir gereği olarak, dengeli bir kaynak dağılımının sağlanamaması ve buna karşılık gelişen demiryolu teknolojisine paralel yapılması gereken demiryolu yatırımlarının ise büyük finansman kaynağı gerektirmesi, demiryolu sistemini geliştirme ve modernizasyon çalışmalarını yavaşlatmıştır. Bundan sonra demiryolları, kendisine tanınan kısıtlı imkanlarla ancak, mevcut sistemin işlerliğinin korunması ve trafiğin devamlılığının sağlanması yanında kısmen de modernizasyon çalışmalarını sürdürmüştür. Sonuçta, ABD'nin mali desteği ve politika önerileriyle birlikte karayolları artık egemen bir konuma gelmiş, demiryolları ve denizyollarında ise, fazla bir gelişme sağlanamamıştır. Böylece, 1955 yılında genel ulaştırma sistemleri içerisinde yolcuda % 22 ve yükte % 61 olan demiryolunun payı 1999 yılında, yolcuda % 2'ye, yükte de % 5'e düşmüştür.⁵

⁵ UIC, Uluslararası Demiryolları Birliği

Demir ray üzerinde yolculuğa başlayan lokomotifler, bugün toplumsal dönüşüm ve entegrasyonun başrol oyuncusu durumundadır. Demiryolu yatırımları ekonomik kalkınmanın yanında bilimsel, sosyal ve kültürel gelişme ile bütünleşmeyi sağlamak adına önemini artırmaktadır. Demiryolu; geçtiği her yerleşim yerini modern hayatla tanıştırmaktadır. Demiryolunun kamu hizmetlerinin ulaştırılmasına yaptığı azami olumlu etki insanların yaşam kalitesini yükseltmeyi amaçlayan adımların büyümesini sağlamıştır.

Demiryolu, sektörler içerisinde 2023 hedefleriyle Cumhuriyetimizin 100. yılında ulaşım sistemine damgasını vurmaya hazırlanmaktadır.

- Yüksek hızlı, hızlı ve konvansiyonel demiryolu projelerinin hayata geçirilmesi,
- Mevcut yolların, araç filosunun, gar ve istasyonların modernizasyonu,
- Demiryolu ağının üretim merkezleri ve limanlara bağlanması,
- Özel sektörle birlikte ileri demiryolu sanayinin geliştirilmesi,
- Özellikle ihracatta büyük imkan sağlaması beklenen lojistik merkezlerle ülkemizin bölgesinde önemli bir lojistik üs haline getirilmesi,
- Sektördeki yeni demiryolu endüstrileriyle, yerli demiryolu endüstrisinin geliştirilmesi ana hedefleri doğrultusunda birçok büyük proje başarıyla hayata geçirilmiş birçoğunun da hayata geçirilmesi için yoğun bir şekilde çalışılmaktadır.

1.3 DÜNYADA DENİZ YOLU ULAŞTIRMASI

Deniz yolu ulaşımı, gemi, vapur, ve benzeri deniz araçlarıyla yapılmakta olan bir ulaşım şeklidir. Daha çok uluslararası ticarete önem taşımaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'de deniz ulaşımını gerçekleştiren doğal limanlar olduğu gibi, dalgakıranlarla korunmuş yapay limanlar da vardır. Deniz yolu; demir yoluna göre 3 kat, kara yoluna göre 7 kat, hava yolu ulaşımına göre 22 kat daha ucuzdur.

Dünya deniz ticaret hacminde 1983 yılından beri ilk kez 1998 yılında düşme yaşanmış, dökme yük taşımacılığı tahminen % 4 oranında azalmış, genel kargo taşımacılığı çok sınırlı bir büyüme göstermiş, gaz taşımacılığı da belirsiz gelişmelerle karşı karşıya kalmıştır. Buna karşılık, dünya deniz ticaret filosu 1998 yılında % 2,4 oranında büyümüştür.

Türk Deniz Ticaret Filosu 2001 yılı Ocak ayında bir önceki yılın aynı ayına göre 2 basamak alta düşmüş ve 9 milyon 60 bin DWT (Deedweight ton) olan filosuyla dünya sıralamasında 20.sıraya yerleşmiştir. DWT üzerinden yapılan sıralamaya göre Panama 169,3 milyon DWT ve 5.108 gemilik filosuyla birinci sırada yer alırken, Liberya 76,7 milyon DWT ve 1.477 gemiyle ikinci, Malta 45,5 milyon DWT ve 1.441 gemiyle üçüncü ülke olmuştur. 9 milyon DWT ve 902 gemi ile dünyadaki payı % 1,2 olan ülkemiz; komşu ülke olarak nitelendirilen Yunanistan, Kıbrıs Rum Kesimi, Rusya, İran, Mısır, Bulgaristan, Ukrayna, Romanya, Irak, İsrail, Suriye, Lübnan ve Gürcistan grubu arasında üçüncülüğü almaktadır.

⁶ Mühendisportal.net resmi sitesi

Dünya deniz ticaretinde konteyner yüklerinin artışına ve bu yüklerin değerine paralel olarak bu segmentteki türk filosunun daha hızlı büyütülmesine ihtiyaç olduğu görülmektedir. Türkiye 8333 km'lik kıyı şeridi uzunluğu ile, dünya ülkeleri arasında, ölçüm şeklinden kaynaklanan nedenlerle, bazı kaynaklara göre 17. Bazı kaynaklara göre ise 19. En uzun kıyı şeridine sahip ülkedir. Kıyı şeridi uzunluğunun ülke yüzölçümüne oranı esas alındığında ise dünya ülkeleri arasında 12. Sırada yer almaktadır.

Bütün dünyada olduğu gibi Türkiye'de de uluslararası ticaretin çok büyük bir bölümü ton-km maliyeti en ucuz taşıma türü olan denizyolu ile gerçekleştiriliyor. Türkiye'nin denizyolu dış ticaret taşımaları son 10 yılda 4 artışla 2012'de 283 milyon tona yükseldi. Son on yıllık dönemde dış taşımalarının ortalama %88'i denizyoluyla gerçekleştirildi.

Dış ticaret taşımamızın son on yıllık ortalamasının %87,6 oranında denizyolu ile yapılmış olması ise limanların önemini giderek artırıyor. Mevcut durumda Türkiye kıyıları boyunca hizmet veren 76 adet liman tesisi, 74 adet iskele, 59 adet depolama tesisi, 362 adet balıkçı barınağı, 48 adet marina, 114 adet yanaşma yeri, 71 adet tersane, 21 adet gemi geri dönüşüm tesisi olmak üzere, toplamda 825 adet kıyı tesisi bulunuyor.⁷

Türkiye'de 1990'lı yıllardan itibaren hız kazanan limanlara yapılan özel sektör yatırımları, dökme yükten uzmanlaşmış konteyner, Ro-Ro, araba terminallerine geçiş, profesyonelleşen liman işletmelerine doğru adımlar atılması temel gelişim aşamalarını oluşturuyor. Türkiye'de özel limanların birçoğu özellikle dökme yükte uzmanlaşmış kendi iskelelerine sahip sanayi

⁷Türkiye Ulaştırma Bakanlığı üst proje ve faaliyetleri

şirketlerinden (Toros, Habaş, vb.), bir kısmı ise konteyner elleçlemede faaliyet gösteren gemi sahibi işletmelerden (Marport, Mardaş, vb.) oluşuyor. Bu anlamda dikey birleşmeler söz konusu. Bunun yanında, Ege Gübre ve TCE Ege terminali arasında arazi kullanımına ilişkin işbirliği ve Ambarlı bölgesindeki limanların karşılıklı işbirliği içinde çalışması limanlar arası işbirliklerine birer örnek olarak verilebilir.

Türk denizciliğinin ilerlemesi için sektörün önündeki engellerin en kısa zamanda kaldırılması gerektiğini ifade eden sektör yetkililerince en önemli sorun finansman yetersizliğinden kaynaklanmaktadır. Global ekonomide yaşanan olumsuzluklar her sektörü olduğu gibi denizcilik sektörünü de etkilemiş, finans kuruluşlarından sağlanan kredilerin geri ödenmesinde birtakım problemlerin doğmasına neden olmuştur. Tarafların bir araya gelerek bu sorunu çözmeleri son derece önemli ve acildir.

Bunun dışında sektörün finans problemini çözecek alternatif kaynak ve uygulamaların da bir an önce hayata geçirilmesi gerekmektedir: İç ve dış piyasalardan kredi temininde kredi sigortaları geliştirilerek teminat yerine kullanılması, kamu sektörünün yüklerinde uzun vadeli kontrat imkanının sağlanması, yabancı finans kuruluşlarından da finansal kiralama yöntemiyle gemi alınabilmesine imkan verilmesi, ithal ve ihraç yüklerinin taşınmasında Türk bayraklı gemilerin yeterli payı alabilmesi için uzun vadeli politikalar oluşturulması sektör sorunlarının önemli ölçüde azalmasına imkan verecektir.⁸

Yaşlanan Türk ticaret filosunun yenilenmesi ve modernizasyonunda yaşanan problemlerin çözümü için de gemi inşa sektörünün finans ihtiyacını

⁸ Dpt, Demir Yolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu

karşılایacak düzeyde uzun vadeli kredi imkanı sağlamak gerekecektir. Bu şartların oluşturulması durumunda Türk Ticaret sektörünün uluslararası normlara uyumu kolaylaşacak, çalışma ve rekabet edebilme imkanı artacaktır.

21.yüzyılda egemen olması öngörülen kombine taşımacılık çerçevesinde, denizyolu ulaştırmasında eskinin limandan limana olan taşıma anlayışı artık fabrikadan mağazaya (kapıdan kapıya) şekline dönüşmüştür. Transit geçiş ülkesi durumundaki Türkiye, kombine taşıma anlayışı doğrultusunda limanlarını ve diğer ulaştırma altyapılarını uyarlamak gereğini duyacaktır. Bu nedenle, Türkiye'nin deniz yoluyla gerçekleştirilecek dış ticaretine uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde limanlarımızın geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin arttırılması, AB limancılık stratejisi ile uyumlu bir işletme politikasının izlenebileceği özerk yönetim yapısına büründürülmesi gerekecektir. Bir transit geçiş koridorunun parçası olma niteliğine kavuşturulacak limanlarımız dünya ulaşım yolları ağı içinde ana odaklar oluşturacak biçimde büyüklük, yönetim biçimi, hizmet anlayışı gibi ölçütler yönünden yeniden yapılandırılmak durumunda kalacaktır. Halen çalışmaları sürdürülen Limanlar Master Planı'nda bu gelişme ve değişmelerin dikkate alınması gereği açıktır.

Denizyolu ulaşımının ana amacı; ülke kalkınmasının ekonomik ve sosyal hedeflerinin gerektirdiği hizmeti; en ekonomik bir ulaşım türü olarak denizde can ve mal güvenliğini sağlayarak, çevreyi kirletmeden diğer ulaşım türleriyle entegre bir şekilde uluslararası kurallar ve AB politikalarıyla uyum içinde sürekli olarak sağlamaktır. Tüm ulaştırma

türlerini kapsayacak şekilde Türkiye Ulaştırması için daha önce genel olarak belirtilen amaç, ilke ve politikalara ilave olarak; bu bölümde denizciliğe özgü ve denizyolu ulaşımında etkili olan konuları kapsayacak amaç, ilke ve politikaları kısaca belirtilmektedir.

Denizcilik kuruluşlarının çok uzun süredir özelleştirme kapsamında olmalarına karşın, istenen hızda etkin bir sonuç alınamamasının ve özelleştirilen kurumlarda büyük sorunlar yaşanmasının başlıca nedenleri aşağıdaki gibi sıralanabilir:

1- Özelleştirme şeffaf bir görünümde halka açılmamış ve hukuki çerçevesi tam yapılamadığından birçok karar yargı yolu ile iptal edilmiştir.

2- Özelleştirme güçlü ve kararlı hükümetlerce gerçekleştirilebilir. Koalisyon hükümetleri özelleştirmede etkin olamamıştır.

3- Siyasi otorite, KİT'lerin işlerine karışıp hizmete yönelik olmayan, belirli amaca yönelik atamalarla oraları politik yatırımları için kullandığından, kısa sürede elden çıkarmayı istememektedir.

4- Koalisyon dönemlerinde Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve Özelleştirme İdaresinin farklı partilerde olması etkinlik ve koordinasyon yönünden sakınca yaratmıştır.

5- Kurumların uzun süre özelleştirme kapsamında kalması, gelişme ve yatırımı engellediği gibi çalışanları da olumsuz etkilemektedir.

1.4 DÜNYADA HAVA YOLU ULAŞTIRMASI

Hava yolu ulaştırma sektörü kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Sektörde geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesi havayolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve

kapsamı üzerinde büyük ölçüde etkide bulunmuş, serbestleşme ve özelleştirme ile sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerinin oluşması sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hakim olduğu bir pazara dönüştürmüştür.

Terminaler arası uzun mesafeleri, sahip olduğu üstün hız özelliği ile kısa sürede aşma imkânı veren havayolu ulaştırması genelde küçük boyutlardaki değerli paketlenmiş ticari malların taşınmasında, uzun mesafeleri hızlı, konforlu ve güvenli şekilde aşmak isteyen yolcuların taşınmasında etkili bir sistemdir.

Havayolu ulaştırması I. Dünya savaşı öncesi sadece askeri amaçlar için kullanılmakta iken savaştan sonra ticari havacılık faaliyetlerinin başlaması ile birlikte sivil havacılık yaygınlaşmaya başlamıştır. İlk ticari hava seferleri 1919'da Fransa'da başlamış, daha sonra 1926 yılında ABD'de görülmüştür. Düzenli seferler ise II. Dünya Savaşı sonrasında başlamıştır. Günümüzde ise havayolu ulaştırması teknolojik gelişmeye, küreselleşme sürecinde üretim ve tüketimin uluslararası nitelik kazanmasına paralel olarak ulaştırma sistemleri arasında kullanımı giderek yaygınlaşan bir sistem haline gelmiştir.⁹

Havayolu taşımacılığının tercih edilme sebepleri ise; çabuk bozulabilecek kargoların ve canlı hayvanların en uzun mesafelere bile kısa sürede taşınmalarını sağlaması, güncel ve ticari bir değere sahip ürünlerin (televizyon, gazete, dergi vs.) piyasaya kısa sürede ve güvenli bir şekilde ulaştırması şeklinde açıklanabilmektedir.

⁹ Hava Yolları Ulaştırması Alt Komisyon Raporu

Havayolları taşımacılığı son yıllarda hızlı ve güvenilir olması nedeniyle tercih edilmeye başlanan ulaştırma biçimlerinin başında yer almaktadır. Küreselleşmenin getirdiği hızlilik zorunluluğu, coğrafi konumlar dolayısıyla ulaştırma yollarının giderek zorlaşması havayolu taşımacılığının bu şekilde gelişmesinin en önemli nedenleri arasında sayılmaktadır. Havayolu taşımacılığı birim taşımacılık maliyetlerinin en yüksek düzeyde yapıldığı taşımacılık türüdür, fakat bu olumsuz özeliğine rağmen ,günümüzde yaşanan uluslar arası rekabet bu türün gelişmesini hızlandırmakta; modern hava limanları , son teknoloji ürünü araçlar, geliştirilmiş kapasiteler, ileri depolama sitemlerinin varlığı havayolu taşımacılığının yaygın bir biçimde yapılmasına olanak tanımaktadır.

Ülkelerin havayolu taşımacılığına önem vermelerinin çeşitli nedenleri vardır bu nedenlerden geçmişte en önemli olanlardan bir tanesi, ülkelerin sahip olacakları havayolları sayesinde diğer ülkeler arasındaki itibarlarının yükseltilmesi, kullandıkları yeni teknolojiler ile dünya ülkelerini etkilemek ve kendilerine iyi bir vitrin oluşturmak istemeleridir. Ancak şu anki piyasalara bakılacak olursa artık diğer tüm sektörlerde olduğu gibi havayolu ulaştırmasında devletin müdahalesinin gereksizliği tartışılmakta ve bunun içinde önceki konularda belirtildiği gibi deregülasyonlar yapılmaktadır. Uluslar arası havayolu taşımacılığına ülkelerin önem göstermesinin diğer bir nedeni de, diğer ülkelerle ilişkisi kısıtlı olan az gelişmiş ülkelerin, kuracakları havayolu şirketleri sayesinde turizm, ticaret ve yatırım ilişkilerinin gelişmesi beklemeleridir.

Ülke ekonomilerinin gelişerek ekonomik güçlerinin artması, havaalanlarını kullanan yolcuların sayısında hızlı bir artışa neden

olmaktadır.1990-1991 yıllarında, Körfez Savaşından olumsuz yönde etkilenen havayolu trafiği 1992 yılından itibaren tekrar gelişmeye başlamıştır. 1995 yılında havayolu şirketleri, Körfez Savaşı nedeniyle uğradıkları zararları kapatmaya devam etmiş ve rekor seviyede net karlar elde etmişlerdir¹⁰. 1996 yılında da net karlarını arttırmalarına rağmen, bir önceki yıl düzeyine ulaşamamışlardır.

Hem A.B.D.'nin hem de dünya ekonomisinin gelişiminin, hava taşımacılığına olan talep üzerine etkisi çok fazla olmuş, böylece A.B.D. ve dünya ticari havayolu şirketlerinin mali performansı da büyük ilerleme göstermiştir. ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu) verilerine göre, hava taşıyıcıları 1995-1996 yıllarında toplam çalışma karı olarak 25 milyar dolar beyan etmişlerdir. Ayrıca, bu yıllardaki net karları da toplam 9.5 milyar dolar olmuştur. Bu dönemde bütün dünyadaki hava taşıyıcılarının finansal durumları olumlu görünmektedir. Yine bu dönemde düşük jet yakıt fiyatları ve havayolu şirketlerinin maliyetlerini düşürme çabaları, faaliyet giderlerinin azalmasına katkıda bulunmuştur.¹¹

Havayolu taşımacılığının gelişimi nedenleri gelişmekte olan ve gelişmiş ülkelere görede farklılıklar gösterebilmektedir, gelişmekte olan ülkeler için havayolu taşımacılığı gelirleri ülkenin toplam ekonomisi içinde belirleyici olabilir veya ülkenin dış ödemeler dengesini etkileyebilir buda küçük ekonomiyeye sahip olan ülkeler büyük havayolu şirketleri kurmak isteyebilirler. Gelişmiş ülkelerin uluslar arası alanda sağlayacakları başarılar, bu ülkelerin kullandıkları uçaklara olan talebi

¹⁰ Türkiye Ulaşım Bakanlığı

¹¹ Hava Yolları Ulaştırması Alt Komisyon Raporu

arttıracığından, uçak üretimlerini de etkileyecektir. Ülkelerin birbirleri arasında kurmak isteyebilecekleri dostluk ve iyi niyet göstergesi bir başka sebeptir. Ülke yöneticilerinin, kurulacak iyi bir havayolu hattı sayesinde küresel ekonomik alanda başarılı olunacağı görüşü diğer bir etken olarak söylenebilir. Bütün bunlar, ülkelerin uluslararası hava taşımacılığı piyasasına girmesindeki tüm sebepler olmamakla birlikte önemli etkenler arasında sayılabilir.

İKİNCİ BÖLÜM

2.1 TÜRKİYEDE KARA YOLLARI ULAŞTIRMASININ GEÇMİŞİ

Cumhuriyetin kurulduğu 1923 yılından 1950'li yıllara kadar karayolunda kullanılan taşıtların çok fazla olmaması nedeniyle bu dönemde ağırlıklı olarak yatırımlar demiryolları üzerinde yoğunlaşmıştır. 4 1923 yılında ülkemiz sınırlarında Osmanlı Devleti'nden kalan 13.900 km. stabilize, 4.450 km. toprak olmak üzere toplamda 18.350 km. yol bulunmaktaydı. Cumhuriyetin ilk yıllarında yol yapımını arttırmak için öncelikle 1925 yılında "Yol Mükellefiyeti Kanunu" çıkarılmış ve bedelden çok bedeni yükümlülük esasına dayanan bu yasayla, yol yapımında makine

kullanımı henüz yaygınlaşmadığı, hala kazma kürekle yol çalışmaları sürdürüldüğü için ortaya çıkan işçi sıkıntısı aşılmaya çalışılmıştır. Para kadar önemli olan iş gücünün bedeni yükümlülük ile sağlanması ve yol yapımında çalıştırılacak işçi için devlet hazinesinden ayrıca para çıkışının önüne geçilmesi hedeflenmiştir. Böylece karayolu çalışmalarının en önemli engeli olan finansman meselesi yine yol vergisi ile çözülmek istenmiştir . 1950 yılına kadar toplamda 43.743 km. uzunluğunda karayoluna ulaşılmış ve 1950 yılında karayolunun geliştirilmesi amacıyla Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur (KGM)¹². 1950 yılından sonra ulaştırma sisteminde değişikliğe gidilerek karayolu yapım hamlesine girilmiş ve çağdaş ulaşım araçlarının ihtiyaçlarına göre mevcut yolların onarılması ve motorlu taşıtların seyahat edebileceği yolların yapılması hedeflenmiştir. Sözkonusu değişikliğin nedeni, üretim deseninin karayollaşma lehinde değişmesi ve otomotiv sanayinin gelişiminin teşviki ile birlikte yükselen şehirleşme sonucunda artan ulaşım ihtiyacının karşılanması olmuştur. Bu kapsamda, 1960 yılında karayolu ağımız 7049 km.'si asfalt olmak üzere toplamda 61.542 km.'ye ulaşmış ve bazı küçük yerleşim birimleri hariç Türkiye'nin her tarafına hemen hemen her mevsimde modern araçlarla ulaşım olanağı sağlanmış, ulaştırma sistemi az çok dengeli biçimde tüm ülkeye yayılmıştır. Sözkonusu gelişmelerle birlikte karayolunda kullanılan taşıt miktarında önemli bir artış meydana gelmiş ve karayolunda taşınan yolcu ve yük miktarı artarak demiryoluna önemli bir rakip haline gelmiştir. 1950 yılından sonra başlayan hızlı karayolu gelişim hamlesiyle birlikte, 1980 yılına gelindiğinde ülkemizde 35.000 km. devlet ve 27.500 km. il yoluna ulaşılmış, 1950 yılından 1980 yılına gelindiğine yüzde 49 olan karayolu ile

¹² Karayolları Genel Müdürlüğü 2009

yolcu taşımacılığı yüzde 97'ye ve yüzde 17 olan karayolu ile yük taşımacılığı yüzde 87'lik bir orana ulaşmıştır . 1980'li yıllara gelindiğinde otoyol olarak adlandırılan çağdaş bir yol sisteminden sıkça bahsedilmeye başlanmıştır. Bu sebeple 1980'li yılların en başlarından itibaren bir yandan mevcut devlet ve il yolları üzerinde fiziki ve geometrik kapasite artırım çalışmaları sürerken diğer yandan yeni bir atılımla tam erişme kontrollü otoyol yapımına hız verilmiştir. Türkiye'de ilk otoyol 1973'de hizmete açılan 24 km.'lik bir yoldur. Daha sonra bunu 1981 yılında hizmete açılan 14 km.'lik bir otoyol, 1984 yılında yapılan Gebze-İzmit ve Tarsus-Pozantı otoyolları ile 1987 yılında yapımı tamamlanan Kapıkule-Edirne otoyolu takip etmiştir. 1980 yılında 24 km. olan otoyol uzunluğu, 1990 yılında 241 km.'ye ve nihayet dönemin sonunda 1.674 km.'ye ulaşmıştır. 1980-2000 yılları arasında karayolları ağının genel durumuna bakıldığında devlet ve il yollarını artırmak yerine otoyol yapımına ve standart artırma çalışmalarına ağırlık verildiği görülmektedir. Özellikle beton asfalt ve sathi kaplama yollarda önemli artışlar yaşanmıştır. 1980 yılından sonra köy yolları da asfaltlanmaya başlanmıştır. Otoyolların yapımından başka bu dönemdeki diğer bir gelişme bu yolların ücretli hale getirilmesidir. 1984 yılında hizmete açılan 38 km. uzunluğundaki Gebze-İzmit Ekspres yolu ile başlatılan ücretli yol politikası günümüzde de devam etmektedir. İlk otoyollardan elde edilen hasıllardan sonra, başka otoyolların yapımına da hızla devam edilmiştir. Trafik yoğunluğunun artması ve bir köprünün yetersiz kalması nedeniyle, trafik yoğunluğunu azaltmak ve Asya-Avrupa otoyollarını çevre yollarıyla bağlamak için ikinci bir köprünün yapılması planlanmıştır. 1985 yılında inşaatı başlatılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün 1988 yılında hizmete açılmasıyla Avrupa Asya'ya ikinci kez

bağlanmıştır. Aynı yıllarda şehir karayolları alanında ise Ankara ve İstanbul gibi büyük illerde toplu taşımada şehir içi yükü hafifletmek amacıyla metro projeleri gerçekleştirilmiştir. Toplu taşımaya yönelik projeler geçici çözümler olmaktan öteye gitmemektedir. Şehir içi toplu taşımacılık ikinci plana itildikçe, şehirde yaşayanlar, kendi ulaşım sorununu kendi çözmeye çalışmakta ve bu durum beraberinde araç sayısı artışıyla trafikte çözülmesi güç kargaşayı getirmektedir. Ortaya çıkan kargaşa ve ulaşım sürelerinin uzaması önemli bir enerji kaybını da beraberinde getirmektedir. 6 1990'lı yıllara gelindiğinde, devlet ulaştırma sektörü ile ilgili 1993-2002 dönemine ait amaç ve politikalar belirlemiştir. Buna göre planlanan hedeflere ulaşabilmek için eğitimli teknik personel sağlanarak, karayolu ulaştırmasında teknoloji yakından takip edilerek kaynakların etkin ve verimli kullanılması sağlanmış, yolcu ve şoför güvenliğine önem verilerek taşımalar lisans sistemine bağlanarak denetim altına alınmış, sigorta sistemi günün koşullarına uygun hale getirilmiş, karayolu ulaştırmasının çevreye zararı asgari düzeye indirilmesi amaçlanmış, Avrupa üzerinde yapılacak yük ve yolcu taşımaları için değişik seçenekler oluşturulması planlanmıştır . Şehir içi yolcu taşımalarında da, mevcut altyapı ve taşıtların daha verimli kullanılmasını sağlayacak az maliyetli tedbirlere öncelik verilmesi hedeflenmiştir. Şehirlerarası yük taşımada ağırlık karayollarından, birim taşıma maliyeti daha düşük olan demiryolları, denizyolu ve boru hatlarına doğru kaydırılmak istenmiş ancak istenilen sonuç elde edilememiştir.¹³ Köy merkezlerine ait köy yolları bölümünün tesviyesi ve bunların kaplamalarının yapımı büyük oranda tamamlanmıştır. Türkiye üzerinden karayolu ile yapılan transit taşımaların ülkenin daha avantajlı olduğu

¹³ Oturum Başkanı Zeki Ader, OTURUM (56-57)

demiryolu ve limanlara kaydırılması amaçlanmıştır¹⁴. VII. Plan döneminde ağırlıklı olarak karayolları ile yapılan yurtiçi yük taşımalarının demiryolu, denizyolu ve boru hatlarına kaydırılması hedeflenmiştir. Ancak bu hedefe ulaşıldığı söylenemez. Yurt içi yolcu ve yük taşımada, birim taşıma maliyeti diğer alt sektörlerden düşük olan karayolu sistemi 2000 yılında yük taşımacılığında %94 ve yolcu taşımacılığında %95'lik pay ile ağırlığını sürdürmektedir. Karayolu taşımacılığı 2000'li yıllarda pek çok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede hakim ulaşım sistemi haline gelmiştir. Önceki dönemlerdeki plansız uygulamaların doğal bir sonucu olarak, ulaştırma türleri arasında ciddi dengesizlikler oluşmuş, karayolu taşımacılığı gerek yükte, gerekse yolcuda çok belirgin şekilde öne çıkmıştır. 2009 yılı verilerine göre, yolcu taşımacılığının %97'si, yük taşımacılığının ise %89'u karayoluyla gerçekleştirilmektedir. Bu durum, taşıma maliyetlerinin artmasına neden olmakla kalmamış, aynı zamanda karayolları üzerindeki trafiğin yoğunlaşmasına ve 7 beraberinde önemli ölçüde can ve mal kayıplarına neden olan trafik kazalarının artışına sebep olmuştur . Karayolu taşımacılığının payının artmasıyla birlikte karşılaşılan en önemli problemlerden biri de ağır taşıtların aşırı yüklenmesidir. Bütün kamyonların ortalama %22'si ağırlık ihlali yapmaktadır, ayrıca dingil bazında da ağırlık ihlalleri %20 düzeyindedir. Aşırı yüklemeler nedeniyle yollar ekonomik ömürleri öncesinde önemli bozulmalar olmakta ve kısa sürede onarım gerektirmektedir .¹⁵ Karayollarındaki bu yoğunluğu azaltmak ve daha güvenli taşımacılık için 2003 yılından itibaren Acil Eylem Planı çerçevesinde trafik yoğunluğu nedeniyle kapasitesinin artırılması gereken

¹⁴ GTT AD? XII /24, (2012/ Bahar)

¹⁵ Zafer Kögmen, Karayolu Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Modlarıyla Karşılaştırılması ve Sağladığı Avantajlar

ana arterler belirlenerek, bir program dâhilinde bölünmüş yol çalışmalarına başlanmıştır. Plana göre karayolları alt yapısının iyileştirilmesine yönelik 15.000 km. duble yol yapım çalışmalarına başlanacağı belirtilmiştir. Ayrıca ulaştırma projeleri için yeni finansman modelleri geliştirileceği de planda yer almaktadır (Acil Eylem Planı, 2003). Bölünmüş yol çalışmalarına ağırlık verildiği bu dönemde, karayolları ağının genel durumuna bakıldığında beton asfalt yollarda önemli artış yaşandığı dikkati çekmektedir. 2011 yılının ilk ayı verilerine göre 64.865 km'lik toplam yol uzunluğunun 12.277 km.'si beton asfaltla kaplanmıştır. Bu dönemde karayollarıyla ilgili gelişmeler, politika ve hedeflerin genel çerçevesi Acil Eylem Planından başka, Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planlarında da belirlenmiştir (B. Çetin, S. Barış, S. Saroğlu, ss. 123- 150). 2013 yılı sonu itibariyle de 21.193 km.'si bölünmüş yol olmak üzere 65.382 km. uzunlukta devlet/ il yoluna ve 320.366 km. uzunlukta köy yoluna ulaşılarak toplamda 385.748 km.'lik karayolu uzunluğuna ulaşılmıştır.

2.2 TÜRKİYEDE DEMİR YOLLARI ULAŞTIRMASININ GEÇMİŞİ

1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devletinin kurulmasıyla birlikte sanayileşme ve kalkınma politikasının temel unsurlarından bir tanesi olan ulaştırma altyapısının geliştirilmesine önem verilmiş ve özellikle de demiryolu ulaştırmasına gereken hassasiyet gösterilmiştir. Cumhuriyet öncesinde demiryollarının büyük bir yüzdesi Konya-Ankara doğrultusunun batısında iken Cumhuriyet döneminde yapılan yatırımların ağırlıklı

bir bölümü doğuya kaydırılmıştır. 1924 ve 1925 yıllarında çıkartılan kanunlarla Türkiye Büyük Millet Meclisi hükümete demiryolu yapımlarının bütçeden finanse etmesi için yetki vermiştir. 1925 yılında yapılan ilk demiryolu kongresi ile ülkedeki demiryolu ulaşım politikası ortaya konmuş ve 1929 yılına gelindiğinde 1000 km uzunluğunda demiryolu yapımı tamamlanarak işletmeye açılmıştır. 1925 yılında kongrede benimsenen politikalar doğrultusunda sömürülen ülkeler için oluşturulan ağaç tipi ulaşım hattı yerini ağ tipi ulaşım hattına bırakmış ve böylece doğal kaynaklar, üretim merkezleri ve pazar alanlarına yayılan, ekonomiyi canlandıran bir ulaşım sistemine geçilmiştir. Bu dönemin diğer bir belirgin özelliği de, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilmiş olmasıdır. Bu tür kitlesel yüklerin en ucuz biçimde taşınabilmesi açısından demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Bu nedenle, demiryolu hatları milli kaynaklara yönlendirilmiş, sanayinin yurt sathına yayılma sürecinde yer seçiminin belirlenmesinde yönlendirici olmuştur. Bu dönemde, tüm olumsuz koşullara karşın, demiryolu yapım ve işletmesi ulusal güçle başarılmıştır.

24 Mayıs 1924 tarihinde demir yollarının devletleşmesi için Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi kuruldu. 31 Mayıs 1927 tarihinde Devlet Demiryolları Limanları İdare-i Umumiyesi kuruldu. Böylece demir yollarının yapımı ve işletmesi bir arada yürütülmeye başlandı. Anadolu topraklarında 1923 yılı itibarı ile 4559 km olan demir yolu hattı 1940 yılına kadar gerçekleştirilen çalışmalarla 8637 km'ye ulaşmıştır.

1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında, demir-çelik, kömür ve makina gibi temel sanayilere öncelik verilmişti. Bu tür kitlesel yüklerin en ucuz ve güvenli biçimde taşınabilmesi açısından demir yolu yatırımları önemli idi. Bu planlarda demir yollarının şu hedefleri gerçekleştirmesi amaçlanmıştır¹⁶

Potansiyel üretim merkezlerine, doğal kaynaklara ulaşmak.

Ergani'ye ulaşan demir yolu bakır, Ereğli kömür havzasına ulaşan demir, Adana ve Çetinkaya hatları pamuk ve demir hatları olarak adlandırılmaktadır.

Üretim ve tüketim merkezleri ile yani limanlar ile ard bölgeler arası ilişkileri kurmak.

Kalın-Samsun, Irmak-Zonguldak hatları ile demir yoluna ulaşan limanlar 6'dan 8'e yükseltilmiştir. Samsun ve Zonguldak hatları ile iç ve Doğu Anadolu'nun deniz bağlantısı pekiştirilmiştir.

Ekonomik gelişmenin ülke düzeyinde yayılmasını sağlamak ve özellikle az gelişmiş bölgelere ulaşmak.

1927'de Kayseri, 1930'da Sivas, 1931'de Malatya, 1933'de Niğde, 1934 Elâzığ, 1935 Diyarbakır, 1939'da Erzurum demir yolu ağına bağlanmıştır.

1940-1960 dönemi

1940-1960 yılları demir yolları açısından "Durgunluk dönemi"dir. Gerçekten de dönemindeki ekonomik kıtlığa, imkânsızlıklara rağmen, demir yolu yapımı II. Dünya Savaşı'na kadar sürdürülmüştür. Savaş nedeniyle 1940'dan sonra ise yavaşlamıştır. 1923-1960 yılları arasında yapılan 3.578 km'lik demir yolunun 3.208 km'si, 1940 yılına kadar

¹⁶ Göztepe Nakıyyet Şirketi , Tükiyede Ulaşımın Tarihi Gelişimi

tamamlanmış olanlardır. Bu dönemde kurum Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanarak 22 Temmuz 1953'de ismi "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD)" adını aldı. Statüsü ise İktisadî Devlet Teşekkülü haline getirildi. 1955 yılında ilk elektrikli hat olan Sirkeci-Halkalı banliyö hattı açılmıştır.

1960-2000 dönemi

Kurtuluş Savaşı'ndan sonra tüm olanaksızlıklar içinde yılda ortalama 240 km uzunluğunda demir yolu yapılırken, 1960 yılından sonra gelişen teknoloji ve maddi olanaklara rağmen yılda sadece 39 km'lik demir yolu yapılabilmektedir. Bu tarihlerde demir yollarının geri plana atılmasının temel sebebi devletin ulaşım politikasının değişmiş olmasıdır. Eski Başbakan ve Cumhurbaşkanı Turgut Özal da demir yolları ile ilgili "modası geçmiş bir ulaşım yöntemi" ve "Demir yolu komünist ülkelerin tercihidir, çünkü ulaşımı merkezi denetim amaçlıdır" demiştir.

Sonuç olarak, 1960-1997 yılları arasında, demir yolu uzunluğu %11 artmıştır. Ulaştırma sektörleri içindeki yatırım payları ise; 1960'lı yıllarda karayolu %50, demir yolu %30 pay alırken, 1985'den bu yana demir yolunun payı %10'un altında kalmıştır. Türkiye'de karayolu yolcu taşıma payı %96, demir yolu yolcu taşıma payı ise %2'dir. Demiryollarının, mevcut altyapı ve işletme koşullarının iyileştirilmemesi ve yeni koridorlar açılmaması nedeniyle yolcu taşımacılığındaki payı bu yıllarda %38 oranında gerilemiştir.¹⁷

2000 ve sonrası dönemi

¹⁷ Devlet Planlama Teşkilatı Raporu

2002 yılında yaklaşık 14 milyon ton yük taşımacılığı gerçekleştirilmiş bulunmaktadır. Yük taşımacılığı sadece yurt içinde taşınan malları değil yurt dışından gelip başka ülkelere giden malzemeleri de kapsamaktadır.

Türkiye ulaşım sistemi içerisinde karayolu-demir yolu yük taşıma paylarına bakıldığında, karayolu yük taşıma oranı % 94, demir yolu yük taşıma payı ise % 4'dür.

TCDD hem varolan hatların yenilenmesi hem de yeni hatlar eklenmesi için sürekli devam eden bir çalışma içindedir. Özellikle varolan eski ray teknolojisini yenileyip yeni ve daha güncel bir sistem olan hızlı tren sistemine geçiş yapmaktadır.

TCDD 2003 yılında hızlı tren hatları döşemeye başladı. İlk hat olan Ankara-İstanbul hattı 533 kilometredir. Hattın Ankara-Eskişehir kısmı 245 km.'den oluşmaktadır ve yolculuk süresi 65 dakikadır. İstanbul (Pendik)-Ankara arası yolculuk süresi ise 4 saat 5 dakikadır. Deneme seferleri 23 Nisan, 2007, ticarî seferler 13 Mart, 2009'da başlamıştır.

2.3 TÜRKİYEDE DENİZ YOLLARI ULAŞTIRMASININ GEÇMİŞİ

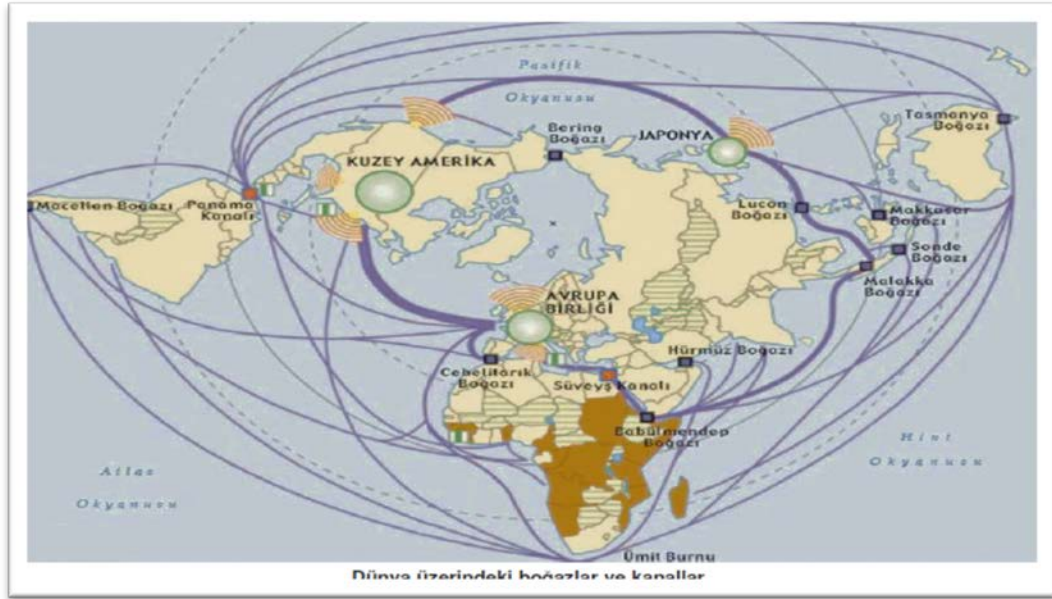
Cumhuriyetten önceki dönemde limanlar arasında ulaşımı gerçekleştiren gemilerin çoğu ve deniz ticareti yabancıların elindeydi. Lozan Antlaşması ile limanlarımız arasındaki taşıma hakkı yalnızca Türk gemilerine verildi(buna kabotaj hakkı denir). Bu hak, 1 Temmuz 1926 yılında yürürlüğe girdi.

Deniz yollarıyla ulaşım, Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığının kurulması ile gelişme gösterdi. Bulunan limanlar geliştirildi ve bunlara yenileri eklendi. Bu sayede Türkiye, çağdaş bir filoya iye oldu. Bugün, kimi Türk kuruluşları, uluslararası deniz taşımacılığında da söz iyesi olmaya başladı.

Yük ve yolcu trafiği bakımından Türkiye'deki en işlek limanlar; İstanbul, İzmit, İzmir, Mersin, İskenderun ve Samsun'dur.

Deniz Yolu Ulaşımının Tarihçesi ve Gelişimi: Sınırların ortadan kalktığı, uluslararası çekişmenin yoğun olarak duyumsandığı deniz yolu taşımacılığının ana öğeleri deniz araçları ve limanlardır. Yüklerin elle yüklenerek taşımaların başlayıp sona erdiği limanlarda taşımaları yapan gemilerin yurt içi, yurt dışı ve durmadan(transit) taşımacılıkla ülke ekonomisine katkısı büyüktür. Gerek sanayi ham maddesini oluşturan yükleri bir seferde büyük miktarlarda taşıma özelliği, gerekse taşıma maliyetinin demir yoluna göre 3.5, kara yoluna göre 7 ve hava yoluna göre 22 kat daha ucuz olması deniz yolu taşımacılığının önemli üstünlükleri arasındadır. Yük ve yolcu taşımacılığının hızlı, güvenli, konforlu ve ekonomik olması yanında çevreyi en az düzeyde kirletmesi, yolcu-km ve ton-km başına tükettiği erkenin(enerji) en az düzeyde olması, bakım-onarım kolaylığı ve yatırım maliyeti ulaştırma türlerinin seçiminde özen gösterilmesi gereken yönlerdir.¹⁸

¹⁸ Ogün Altın , Ulaşım Tarihi (34-42)



Yeryüzündeki önemli deniz ulaşımı güzergahları

1950 yılına dek doğru bir seçim olarak demir yolu ve deniz yoluna ağırlık veren politikalar benimsenmiştir. Bu uygulama sonucunda 1950 yılında yük taşımalarında miktar(ton) olarak demir yolu %55.1, deniz yolu %27.8 pay alırken, kara yolunun payı %17.1 idi. Aynı dönemde yolcu taşımacılığında taşıma türleri arası dağılım %49.9 kara yolu, %42.2 demir yolu, %7.5 deniz yolu ve %0.6 hava yolu biçimindeydi. 1950 yılından sonra en pahalı taşıma türü olan kara yolu taşımacılığını destekleyen politikalar, her yönetim döneminde sürerek Türkiye’de ulaşım kara yoluna bağımlı duruma getirilmiştir. Böylece günümüzde yurt içi taşımacılık; yükte %92, yolcuda %95 kara yolu payı ile dengesiz, pahalı ve sağlıksız bir yapıya dönüşmüştür. Bu olumsuz gelişme sık sık gündeme getirilmesine ve düzeltilmesi konusunda olumlu izlenimler verilmesine karşın durum değişmemektedir. Nitekim son on yıllık dönemde ulaştırma yatırımları içinde deniz yolu payının ortalama %2.4 oranında olması bu durumu çok

açık bir biçimde göstermektedir. Diğer yandan tonaj bazında dış ticaret taşımalarımızın %87.4'ü en ucuz ve ekonomik taşıma düzeni olan deniz yolu ile yapılmasına karşın kabotaj taşımaları %3.6 gibi çok düşük değerdedir. Gerçekte verilen sayımlama(istatistik) değerleri kullanarak türler için belirlenen taşıma oranlarının gerçeği yansıtan güvenilir değerler olduğunu söyleyemeyiz. Özellikle yurt içi kara yolu taşımacılığında sağlıklı bir veri kaynağı yoktur. Yolcu ve yük taşıması için verilen sayılar genelde öngörülere dayalı olup güvenilirliği belirgin olmayan değerlerdir. Bu nedenle yurt içi taşımaların sağlıklı bir veri tabanında toplanmasından sonra yurt dışı taşımalarla birlikte değerlendirilerek taşıma türleri arasındaki oranlar daha gerçekçi olarak belirlenebilir.

Uygulayım bilimsel(teknolojik) gelişmeler ve değişen ekonomik koşullar deniz yolu taşımacılığını yapısal değişikliklere zorlamıştır. Bu nedenle armatörler ve gemi yapıcılar yük elleçleme, limanda kalış ve boş gidiş(seyir) süreleri daha az olan gemi tasarımlarına yönelmişlerdir. Böylece denizlerde güvenli ve ekonomik taşımacılık yapmaya uygun ro-ro, konteyner gibi gemilerle iç sularda ITBS denen itmeli ve çekmeli römorkör-mavna düzeni hızla yaygınlaşmaya başlamıştır.

Ro-ro gemisi.

Denizcilik kolu; yük ve yolcu taşımacılığı, gemi yapım sanayisi, liman hizmetleri, deniz turizmi, deniz sporları ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretimiyle bir endüstri alanı olduğu gibi aynı zamanda bir ticaret ve hizmet koludur.

Petrol, doğal gaz ve madenlerin önemli bir yüzdesinin denizlerin altında bulunması yanında, yeryüzünün dörtte üçünün sularla kaplı oluşu deniz yolu ulaşımının önemini artıran öğelerdir. Denizlerde düzenli yolcu

taşımacılığının gerçek anlamda başlaması 1843 yılında Padişah Abdülmecit'in buyruğu ile kurulan Fevaid-i Osmaniye ve ilk kamuya açık çok ortaklı kuruluş biçiminde 1841 yılında kurulup verilen bir ayrıcalık ile Boğaziçi'nde ulaşımı sağlayan Şirket-i Hayriye ile gerçekleşmiştir. Cumhuriyet döneminde değişik adlar altında etkinliklerini sürdüren, gemi yapan, işleten ve liman hizmetlerini veren kuruluşlar devletçe kurulmuşlardır. Büyük yatırım ve uzmanlık isteyen bu kuruluşların başlangıçta devletçe kurulması doğru bir seçim olmuştur.

Bir Şirket-i Hayriye vapuru.

Nitekim bunlar uzun yıllar boyunca büyük hizmetler vermiş, sanayimizin gelişmesi ve uzman çalışan yetişmesinde uygulamalı bir okul görevini sürdürmüşlerdir. Zamanla özel kolun gelişmesi, yurt dışına açılma eğilimlerinin artması ve değişen ekonomik koşullarda etkinlikleri azalarak, gelişen uygulamaya bilimine ve çağdaş işletme anlayışına ayak uyduramaz duruma gelmişlerdir.

Türk denizcilik kolu ve ulusal ekonomimiz açısından kamu iktisadi girişimlerinin çağdaş bir işletmecilik yapısına kavuşturulup geliştirilerek daha iyi hizmet vermeleri için 1996 yılında TDİ AŞ, T. Gemi Sanayii AŞ ve DB Deniz Nakliyat TAŞ özelleştirme kapsamına alınmışlardır¹⁹.

Ulaştırma bir bütün olduğundan ülke amaçları, gereksinimleri ve özgüçleri(potansiyel) ile örtüşecek biçimde ulaşım türlerinin birbirinin rakibi olmadan, birbirini besleyecek ve tamamlayacak biçimde bütünleşmesinin gereği açıktır. Deniz yolunun, demir yolu ve kara yoluyla bütünleşmesi ile oluşan taşıma zinciriyle malların kısa sürede, ekonomik ve güvenli olarak taşınması sağlanmaktadır. Birden çok taşıma türünün

¹⁹ Türkiyede Ulaştırma ve Haberleşmenin gelişimi

bütünleşmesiyle yapılan ve artan bir hızla yaygınlaşan toplu taşımacılıkta birim yük kavramı ile konteyner ve ro-ro taşımaları artmakta böylece eskiden limandan-limana olan taşımacılık anlayışı alıcıdan satıcıya doğrudan ulaştırılmasına dönüşmüştür.

2.4 TÜRKİYEDE HAVA YOLLARI ULAŞIMININ GEÇMİŞİ

Kuruluş: (1933-1945)

1933 20 Mayıs'ta Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı "Hava Yolları Devlet İşletmesi" kuruldu.

İlk Türk havacılarından Fesa Evrensev'in müdürlüğünü yaptığı kuruluşun ilk bütçesi 180 bin liraydı ve yedi pilot, sekiz makinist, sekiz memur, bir de telsizci olmak üzere toplam 24 personel vardı.

İlk filoda; 2 adet King Bird (5 koltuklu), 2 adet Junkers F-13 (4 koltuklu) ve 1 adet ATH-9 (10 koltuklu) yer alıyordu.

1934

Fesa Bey'in yerine emekli pilot subay Aynî Bey genel müdür oldu.

1935

O zamanki adı Nafia Vekâleti olan Bayındırlık Bakanlığı'na bağlandı.

1936

Şevket Arı genel müdür oldu.

Alınan yeni uçaklarla filodaki uçak sayısı sekize, koltuk sayısı 64'e, bütçe ise 1 milyon TL'ye yükseltildi.

1938

"Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü" adı ile Ulaştırma Bakanlığı'na bağlandı.

Emekli pilot Kurmay Albay Ferruh Şahinbaş, sekiz yıl boyunca sürdüreceği genel müdürlük görevine başladı.

1943

6 adet D-Havilland Domini uçağı filoya katıldı.

1944

5 adet Junkers 52 uçağı filoya katıldı. Koltuk sayısı 185'e çıktı.

1945

30 adet Douglas DC-3 ve 3 adet C-47 ile filodaki uçak sayısı 52'ye, koltuk kapasitesi ise 845'e yükseldi. Böylece, o güne kadar üç kente yapılan seferler 19 kente kadar yayıldı.

Türk Hava Yolları Markasının Doğuşu: (1946-1956)

1946 1945 yılında 18 bin olan yolcu sayısı, alınan yeni uçaklarla 37 bine çıktı.

Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü, Devlet Hava Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü adını aldı ve genel müdürlüğe Emekli Pilot Albay Osman Nuri Baykal getirildi.

1947

12 Şubat günü Ankara-İstanbul-Atina uçuşu ile ilk yurtdışı seferini yaptı. Yolcu sayısını artırmak için ilan ve tanıtımlara önem verildi.

1951

33 uçağı ve 720 koltuk kapasiteli filoya Lefkoşe, Beyrut ve Kahire uçuş noktaları eklendi.²⁰

1953

İlk hac seferlerine başlandı. Hacca giden yurttaşlara, daha konforlu ve hızlı bir ulaşım sunuldu.

Chicago Sözleşmesi'nde yapılmasına karar verilen uluslararası havalimanı, İstanbul Yeşilköy'de tamamlanıp uluslararası hava trafiğine açıldı. Liman, uluslararası standartlarda bir piste, modern bir yolcu terminaline, bakım hangarlarına ve elektronik telsiz donanımına sahipti.

1954

Rıza Çerçel genel müdür oldu.

1955

21 Mayıs günü, 6623 sayılı kanunla "Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü" ismi kaldırıldı ve bugünkü ismine kavuştu: Türk Hava Yolları

Anonim Ortaklık: (1956-1967)

1956

1 Mart günü Türk Hava Yolları A.O. sermayesi 60 milyon TL olarak kuruldu.

Türk Hava Yolları, üyeleri arasında ticari, teknik, işletme ve ekonomik alanlarda işbirliği sağlamak ve haksız rekabeti önlemek üzere kurulan IATA'ya (International Air Transport Association/Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) üye oldu.

²⁰ Türk Hava Yolları resm sitesi

1957

Yabancı sermayeye açılan Türk Hava Yolları'na İngiliz havayolları şirketi BOAC (British Overseas Airways Corporation). %6,5 hisseyle ortak oldu. BOAC Genel Müdürü Sir George Cribbett, Türk Hava Yolları İdare Meclisi üyeliğine getirildi.

Havayolu şirketlerine haberleşme hizmetleri sağlayan SITA (Airlines Worldwide Telecommunications and Information Services) adlı uluslararası kuruluşa üye oldu.

Filoda 19 adet DC-3 ve 7 adet Heron yolcu uçağı ile 2 adet C-47 kargo uçağı olmak üzere 28 adet uçak yer alıyordu.

1958

5 Viscount 794 uçağı filoya katıldı. Pistonlu motorlardan tepkili motorlara geçilerek sivil havacılık tarihinde yeni bir dönem açıldı.

Taşınan yolcu sayısı, 1956 yılına göre iki kat artarak 394 bine ulaştı.

1959

Roma ve Atina satış büroları açıldı.

1960

6 adet F-27 uçağı filoya katıldı.

Ankara-İstanbul-Atina-Roma hattına Frankfurt da eklendi.

1961

Ankara-İstanbul-Viyana-Frankfurt hattı açılarak haftada üç sefer yapılmaya başlandı.

Zihni Barın ve Nurettin Gürün adlı kaptan pilotlar, 30 saatlik uçuşla Atlantik'i aşarak 2 adet F-27 tipi uçağı ABD'den alıp İstanbul'a getirdi.

Mesut Manioğlu'nun tasarladığı Yaban Kazı amblemi birinci seçilip kullanılmaya başlandı.

1962

Emekli Tümgeneral Şahap Metel genel müdür oldu. Bu dönemde uçak sayısı 34'e, koltuk sayısı ise 1.120'ye yükseldi.

1964

Brüksel, Münih ve Tel Aviv hatları açıldı.

1965

Amsterdam, Belgrad ve Tebriz hatları açıldı.

Jet Çağına Geçiş ve Dışa Açılma: (1967-1980)

1967

İlk DC-9 uçağımız TC-JAA (kiralık) 18.08.1967'de filoya katıldı.

1 Eylül'de ilk yurtdışı jet seferi Ankara-İstanbul-Brüksel olarak gerçekleştirildi.

Zürih, Budapeşte ve Cenevre hatları açıldı.

Yabancı bir şirket tarafından karşılanan akaryakıt ihtiyacı yeni bir anlaşma yapılarak Petrol Ofisi'nden karşılanmaya başladı.

1968

1968 yılında 90 milyon TL olan sermaye, 200 milyon TL'ye çıktı.

İkinci DC-9 uçağımız TC-JAB 09.07.1968'de filoya katıldı.

1969

Köln hattı açıldı.

3 adet McDonnell Douglas DC-9 uçağı filoya katıldı. (TC-JAC, TC-JAD , TC-JAE).

1970

2 adet DC-9 uçağı filoya katıldı. (TC-JAF, 07.08.1970 - TC-JAG, 24.08.1970)

1971

Düsseldorf ve Stuttgart hatları açıldı.

Filoda 3 adet Viscount, 7 adet F-27, 8 adet DC-9-30, 1 adet DC-9-10 ve 3 adet de B-707 jet uçağı olmak üzere toplam 22 uçak ve 1.961 koltuk vardı.

1972

Hannover ve Hamburg hatları açıldı.

Filoya 2 adet DC-10 katıldı, toplam yolcu kapasitesi 2.669'a çıktı.(TC-JAU, 12.12.1972 - TC-JAV ,18.12.1972)

Sermaye miktarı %100 oranında artırılarak 200 milyondan 400 milyon liraya çıkarıldı.

1973

Filoya bir adet DC-10 uçağı katıldı.(TC-JAY, 16.02.1973)

24 personel ile 40 yıl önce başlayan yolculuk, 4.437 kişilik dev bir aileye ulaştı.

5 adet F-28 uçağı filoya katıldı, böylece uçak sayısı 26'ya yükseldi.

Kopenhag, Berlin ve Nürnberg hatları açıldı.²¹

Taşınan yolcu sayısı 1967'de 528 bin iken, 1973'te 2.5 milyona ulaştı.

1974

Filoya dört adet B727-200 uçağı katıldı. (TC-JBF, BG, BJ, BH)

4 Aralık günü Türk Hava Yolları'nın % 50 ortaklığı ile Kıbrıs Türk Hava Yolları kuruldu.

1977

İç hatlarda yolcu anketi yapılarak yolcuların dilek ve şikâyetleri alındı.

20 yıl önce yabancı sermayeye açılmış olan THY, Maliye Bakanlığı'nın 17.2.1977 tarih ve 53315/6967 sayılı kararı ile tekrardan millileştirildi ve BOAC şirketinin hissesini Maliye Bakanlığı üstlendi.

1978

Bağdat, Tahran, ve Tripoli hatları açıldı.

22 uçak ve 3.306 koltuk kapasitesine ulaşıldı, taşınan yolcu sayısında ise 3 milyona yaklaşıldı.

Büyüme: (1980-1990)

1980

Kahire hattı açıldı.

1982

27 uçak, 3.909 koltuk ve 5.735 personelden oluşan uluslararası bir havayolu kuruluşu oldu.

1983

²¹ Türk Hava Yolları resmi sitesi

50. yılında 3 kıtada, 4.037 koltuk kapasiteli 30 uçak ile 30 bin ton kargo ve 2,5 milyon yolcu taşındı.

Personel sayısı 5.775'e ulaştı.

"THY Magazin" adıyla aylık uçuş dergisi yayım hayatına başladı.

1984

1955'te 60 milyon TL, 1982'de 20 milyar TL olan sermaye miktarı, 1984'te 60 milyar TL'ye ulaştı.

Kamu iktisadi kuruluşu statüsüne geçti.

1985

4 adet Airbus A310'un filoya katılması ile birlikte Uzakdoğu ve Atlantik ötesi uçuşlara başlandı.

First Class uygulaması önce Cidde ve Londra hatlarında, ardından da diğer hatlarda uygulamaya kondu.

Atatürk Havalimanı'ndaki Elektronik Bilgi İşlem Merkezi faaliyete geçirildi, tüm rezervasyon ve kayıp bagaj işlemleri elektronik ortamda yürütülmeye başlandı.

1986

Haziran ayında Singapur hattının açılması ile Uzakdoğu uçuşları başladı.

1987

Temmuz ayında sermaye büyüklüğü 150 milyar TL'ye çıkarıldı.

Yeni Delhi, Kuala Lumpur ve Lyon hatları açılarak sefer noktaları yurtdışında 42'ye çıktı.²²

²² Türk Hava Yolları resmi sitesi

Dış hat yolcu sayısı 1 milyonu, toplam yolcu sayısı ise 3,5 milyonu aştı.

1988

Üç adet A310-300 filoya katıldı.

Helsinki, Tunus, Cezayir, Oslo, Basel ve New York hatları açıldı. New York seferi ile 4. kıtaya sefer yapılmaya başlandı.

1989

Hızlı bagaj hizmeti vermek amacıyla Bagaj Handling Sistemi'ni (BAHAMAS) uygulamaya başladı.

Tokyo, Bangkok ve Moskova hatları açıldı.

Filoya 2 adet Airbus uçak katıldı.

THY Magazin, Skylife adını aldı.

Türk Hava Yolları ve Lufthansa'nın eşit oranda hisseye sahip olduğu SunExpress Havayolları kuruldu.

Dışa Açılma: (1990-2003)

1990

Mart ayında 700 milyar TL sermayeye ulaştı.

Özelleştirme kapsamına alındıktan sonra %1.53'lük bölümü halka açıldı.

Kamu Ortaklığı İdaresi'ne bağlandı.

Bingazi ve Budapeşte hatları açıldı.

1991

B-737'ler filoya katıldı.

Eylül ayında sermaye büyüklüğü 2 trilyon TL oldu.

1992

Aralık ayında sermaye büyüklüğü 2,5 trilyon TL oldu.

İç hatlarda 14, dış hatlarda 55 olmak üzere toplam 69 noktaya uçuş gerçekleştirildi.

Uçakların iç ve dış tasarımları değiştirildi, uçuş ve yer personelinin kıyafetleri yenilendi.

İkram hizmetleri artırıldı, dış hatlarda diyet servisi ve seçmeli menü uygulaması başlatıldı.

Bahreyn ve Strasbourg hatları açıldı.

6 adet B737-400 ve 2 adet B737-500 olmak üzere toplam 8 adet uçak filoya katıldı.

1993

55 dış ve 23 iç hat olmak üzere toplam 78 noktaya uçuş gerçekleştirildi.

Filo gençleştirilerek uçakların yaş ortalaması 6,2 yıla indirildi.

Temmuz ayında A-340-300 ve RJ-100 'ler filoya katıldı.

11 adet Boeing 737 ve 2 adet Airbus 340-300 uçakları filoya katıldı. Airbus 340'ların katılımıyla birlikte Tokyo uçuşları direkt ve First Class, Business Class, Ekonomi Class olmak üzere üç ayrı sınıfta hizmet sunulmaya başlandı.

1994

Ocak ayında sermaye büyüklüğü 6 trilyon TL oldu.

Bir adet A340-300 filoya katıldı (TC-JDL, 28.07.1994)

27 Kasım günü, 4046 sayılı kanun kapsamına alınarak T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na bağlanarak iktisadi devlet teşekkülü statüsüne geçti.²³

1995

Şubat ayında A-310-318'lerde First Class uygulaması başlatıldı.

Mart ayında kayıtlı sermaye 10 trilyon TL oldu.

3 adet B737-400 ve 2 adet RJ-100, 7 adet B737-400, 3 adet RJ-100 uçağı filoya katıldı.

İç hatlarda Çanakkale, Bodrum ve Tokat; dış hatlarda Osaka ve Tiran uçuş noktalarına dahil edildi.

B-727-200 uçaklarının 3'ü kargo uçağına dönüştürüldü.

1996

İnternet sitesi www.thy.com adresi ile hizmete açıldı.

Sermaye büyüklüğü 50 trilyon TL oldu.

İç hatlarda Konya, Sinop ve Kahramanmaraş; dış hatlarda ise Tiflis, Saraybosna ve Johannesburg uçuş hattına eklendi.

Dördüncü A340-300 uçağı filoya katılırken 4 adet B-727-200 uçağı da filodan çıkartıldı.

Aralık ayında kayıtlı sermaye 50 trilyon TL oldu.

Airbus firması tarafından THY'ye "A340 uçaklarını dünyada en etkin kullanan havayolu" ödülü verildi ve THY pilotları Airbus firmasında eğitimci pilot olarak görev aldı.

²³ Türk Hava Yolları Bakanlığı Raporu

1997

Beşinci A340-300 uçağı filoya katıldı.

31 Ekim'de Japon Havayolları ile İstanbul-Osaka-İstanbul hattında Block Space anlaşması yapıldı.

1998

30 Mart'ta Avrupa'nın 5 büyük havayolu ile "The Qualiflyer Group" (Özel Kalite Grubu) adı altında yeni bir işbirliğine girildi.

Mart ayında Austrian Airlines ile İstanbul, Ankara ve İzmir 'den Viyana 'ya olan uçuşlarda Block Space anlaşması yapıldı.

Ağustos ayında Swissair ile İstanbul 'dan Zürih, Cenevre ve Basel 'e; İzmir 'den Zürih 'e olan uçuşlarda Block Space anlaşması yapıldı.

Ekim ayında Hırvatistan Havayolları ile İstanbul-Zagrep-İstanbul hattında Block Space anlaşması yapıldı.

Kasım ayında Japon Havayolları ile İstanbul-Tokyo-İstanbul hattında Block Space anlaşması yapıldı.

Kasım ayında 6 adet yeni nesil B-737-800 uçağı filoya katıldı.

Türkiye'ye en çok döviz getiren kuruluş olarak İstanbul Ticaret Odası tarafından Altın Plaket Birincilik Ödülü'ne layık görüldü.

1999

9 adet B737-800 ve altıncı A340-300 uçağının katılmasıyla filo üç değişik tipte 75 uçaktan oluşan ve yılda 10,6 milyon yolcu taşıyan bir yapıya kavuştu.

Eylül 'de Malezya Havayolları ile İstanbul-Kuala Lumpur-İstanbul hattında Code Share anlaşması yapıldı.

Kasım ayında kayıtlı sermaye 175 trilyon TL'ye yükseltildi.

2000

7 adet B-737-800 ve A340-300 uçakları filoya katıldı.

Mart ayı sonunda Avusturya Havayolları ile olan Code Share anlaşması sona erdi.

Mayıs ayında, Asiana Airlines ile İstanbul-Seul-İstanbul hattında Block Space anlaşması yapıldı.

Eylül ayında, Olimpiyat Oyunları ile Sydney'e ilk ticari uçuş gerçekleştirildi.

Ekim ayında, American Airlines ile New York, Miami ve Şikago noktalarından 10 ABD iç hat noktasına bağlantı sağlayan Code Share uçuşları yapılmaya başlandı.

Ekim ayında, özel havayolu yolcu programı "Miles&Smiles" başladı.

29 Ekim'den itibaren; Cathay Pacific Havayolları ile İstanbul-Hong Kong-İstanbul hattında Block Space anlaşması, Polonya Havayolları ile İstanbul-Varşova-İstanbul hattında Code Share anlaşması, Çek Havayolları ile İstanbul-Prag-İstanbul hattında Code Share anlaşması yapıldı.

Şanghai, Seul gibi Uzakdoğu'nun önemli şehirlerine uçuşlar başladı.

2001

2 adet B-737-800 uçağı filoya katıldı, 6 adet A310-200 uçağı İran Air'e satıldı.²⁴

Sun Express ile Antalya-Frankfurt-Antalya hattında Code Share anlaşması yapıldı.²⁵

²⁴ Türk Hava Yolları Bakanlığı Alt Raporu

²⁵ Türk Hava yolları resmi sitesi

29 Ocak'tan itibaren Sabiha Gökçen Havaalanı'ndan Ankara'ya seferler başladı.

Rezervasyon Çağrı Merkezi (444 0 THY/444 0 849) uygulaması başladı.

2002

2 adet B-737-800 uçağı filoya katıldı.

Priştine hattı açıldı²⁶

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYEDE ULAŞIMIN MEVCUT DURUMU

3.1 TÜRKİYENİN KARA YOLLARININ MEVCUT DURUMU

Karayolu taşımacılığı, başlangıç ve varış noktaları arasında aktarmasız bir taşımaya olanak sağlaması, öteki taşıma türlerine kıyasla daha hızlı olması ve özellikle kısa mesafeli taşımalarda nispeten ucuz olması nedeniyle bazı avantajlara sahiptir. Özel sektör eliyle yürütölen karayolu taşımacılığında hiyerarşi ve emir komuta zincirinin hızlı işlemleri diğeri bir avantaj olarak gözükmektedir.

Buna karşılık, karayolu taşımacılığının birim taşımada gerek yolcu/km, gerek ton/km maliyeti, tükettiğı enerji miktarı, kullandığı enerji türü, yol açtığı çevre kirliliğı, yüksek kaza riski ve özellikle uluslararası siyasi ve ekonomik konjonktürde meydana gelen gelişmeler karşısında göreceli olarak hassas ve kırılğan bir yapı arzemesi nedeniyle, bazı dezavantajları da bulunmaktadır. Ayrıca sektör, başta zorlu rekabet ve yükselen petrol

fiyatları nedeniyle artan maliyet giderleri olmak üzere, kendi içinde bazı zorluklarla karşı karşıya bulunmaktadır.²⁷

Buna rağmen, gerek batı ülkelerinde, gerek ülkemizde demir ve havayoluna nazaran, karayoluna yönelim oranı giderek yükselmektedir. AB ülkeleri genelinde yapılan bir araştırmanın sonucuna göre, 1990-1998 arası dönemde demiryolu ile yük taşımacılığında %43,5 oranında bir azalma olurken, aynı dönemde karayolu taşımacılığında %19,4 oranında bir artış gerçekleşmiştir. Benzer bir eğilime ülkemizde de tanık olunmaktadır. Sektörle ilgili istatistiki verilere göre, 2004 yılı itibarıyla, 2001 yılına nazaran Türk araçlarının gerçekleştirdikleri yurtdışı toplam ihraç taşımalarında % 150, ithal taşımalarda ise %100 oranında artış olmuştur.

Bu yazıda, uluslararası planda yaşanan gelişmeler ve bu bağlamda, Türkiye'deki kara taşımacılığı sektörünün içinde bulunduğu mevcut durum, karşılaştığı sorunlar ile bunlara ilişkin çözüm yolları üzerinde durulmaya çalışılmıştır. Ancak, burada göz önünde bulundurulması gereken önemli konulardan birisi de, kurumsallaşma eksikliğinin bir sonucu olarak, özellikle yurtiçi taşımalarla ilgili kesin istatistiki verilerin bulunamamasıdır.

Karayolu taşımacılığı açısından küresel planda görülen dengesizlik Türkiye'de daha da belirgindir. 2004 yılı sonu itibarıyla Türkiye'nin dış ticaret hacmi 160,66 milyar ABD Doları olmuştur. İthalatımız 97,9 milyar, ihracatımız ise 63,1 milyar ABD Doları olarak gerçekleşmiştir. 2005 yılına ait ilk sekiz aylık rakamlara bakıldığında ise dış ticaret hacminin 121 milyar doları aştığı görülmektedir. Deniz aşırı ülkelerle olan ticaret hariç, dış ticaretimizin önemli bir bölümü karayolu üzerinden gerçekleşmekte ve karayolu üzerinden yapılan taşımaların payı ve miktarı dış ticaretteki artışa

²⁷ İSTANBUL, Saygınlar, SÜRİYE NAKLİYE, TÜRKİYE TAŞIMACILIK, PARSİY

paralel olarak her geçen yıl artmaktadır. Uluslararası karayolu taşımacılığının transit yapılan taşımalarla birlikte Türkiye ekonomisine yılda ortalama 3,5 milyar ABD Doları döviz girdisi sağladığı ifade edilmektedir.

Ülke içinde yolcu taşımacılığının %95,2'si karayoluyla yapılmaktadır. Bu oran ABD'de %89, AB ülkelerinde ise %79 oranlarında seyretmektedir. Yük taşımacılığı alanında karayolu kullanım oranı ülkemizde %76,1 civarındadır. Bu oran ABD'de %69,5, AB ülkelerinde ise yaklaşık % 45'tir.

3.2 Türkiyenin demir yollarının mevcut durumu

Cumhuriyet'ten önce 3714 km. 1923-1950 yılları arasında 3780 km. ve 1950 yılından sonra da 1169 km. olmak üzere 8663 km. demiryolu yapılmıştır. Günümüzde, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından işletilmekte olan toplam hat uzunluğu 288 km. lik 2. ve 3. hatlarla birlikte 8452 km. dir. 1934 km. uzunluğundaki tali hatlar ilâve edilirse bu uzunluk 10386 km. ye ulaşmaktadır. Anahatlarda 939 km., tali hatlarda 154 km. olmak üzere bu uzunluğun toplam 1093 km. lik kısmı elektrikli hatlardır. Bugün Türkiye demiryolu şebekesini biri Avrupa, diğeri Asya kesimi demiryolları olmak üzere iki kısımda ele alıp incelemek mümkündür

. 1. Türkiye'nin Avrupa Kesimindeki Demiryolları İstanbul-Edirne demiryolu: Kırklareli-Şube hattı ile birlikte uzunluğu 364 km. dir. Bulgaristan (Filibe-Sofya) ve Yunanistan (Selânik) üzerinden Avrupa demiryolu ağına bağlanır.

2. Türkiye'nin Asya Kesimindeki Demiryolları A. Demiryollarımızın ana eksenini: Haydarpaşa-Eskişehir demiryoludur. Bu yol Eskişehir'de iki kola ayrılır.²⁸

Eskişehir - Ankara - Kayseri - Sivas - Çetinkaya - Erzurum - Sarıkamış demiryolu. Ankara'dan sonrası Cumhuriyet'ten sonra yapılan bu yolun, Erzurum-Sarıkamış arasında dar olan kısmı da genişletilmiştir. Bu gün bu hat Doğu kapı ile dışarıya bağlanmıştır. - Eskişehir - Kütahya - Afyon - Ulukışla - Adana - Fevzipaşa - Malatya-Yolçatı-Diyarbakır-Kurtalan demiryolu. Fevzipaşa'dan doğuya doğru uzanan kısmı Cumhuriyet döneminde inşa edilmiştir. Ana hattın Kahraman Maraş ve Gazi Antep'e giden kolları vardır. Bu hat Gazi Antep'ten sonra Suriye sınırına kadar uzatılarak güney demiryolu ile birleştirilmiştir. Böylece Suriye topraklarına girmeden Güneydoğu Anadolu'ya ve Irak'a gidilmektedir.

1. Ana eksenin bu iki kolunu birbirine bağlayan hatlar: - Kayseri-Niğde-Ulukışla demiryolu. - Malatya-Çetinkaya demiryolu

2. Ana eksenini Karadeniz kıyılarına bağlayan hatlar: - Irmak-Çankırı-Zonguldak demiryolu - Sivas-Samsun demiryolu (Bu yol Çarşamba'ya kadar uzatılmıştır).

3. Ana eksenini Akdeniz kıyılarına bağlayan hatlar: - Yenice-Mersin demiryolu - Toprakkale-İskenderun demiryolu

4. Murat Irmağı vadisini izleyerek Van Gölü'nden İran sınırına kadar uzanan hat: - Yolçatı-Genç-Muş-Tatvan-Van-Özalp-Çimenova-Kotur hattı: Bu hat daha sonra İran demiryolu şebekesi ile birleşir.

²⁸ Ogün Altın, Türkiye Ulaşım Sistemi (55-65)

5. Suriye ve Irak demiryolları ile bağlantı sağlayan hat: Narlı-Gazi Antep-Ceylanpınar-Nusaybin hattı. Bu hat üzerinde Mardin'e giden bir kol vardır.

6. Batı Demiryollarımız: - İzmir-Manisa-Afyon demiryolu. Bu hat, Afyon'da ana eksen ile birleşir. Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı 175 - Manisa-Balıkesir-Bandırma demiryolu. - İzmir-Aydın-Karakuyu-Eğirdir demiryolu. Bu hattın Tire, Ödemiş, Söke, Denizli, Çivril, İsparta ve Burdur'a kadar giden şube hatları vardır.

7. Batı Demiryollarını Ana Eksene Bağlayan yeni hatlar: - Balıkesir-Kütahya demiryolu. - Karakuyu-Afyon demiryolu.

3.3 TÜRKİYENİN DENİZ YOLLARININ MEVCUT DURUMU

Türkiye gemi siparişlerine bakıldığında gemi tiplerine göre, tonaj ve adet bazında 'tankerler' birinci sırada yer alırken, Türkiye dünya genelinde tanker siparişi alan ülkeler sıralamasında Çin, Güney Kore, Japonya ve Brezilya'dan sonra adet bakımından beşinci sırada yer almaktadır.

Türkiye, yat inşa sanayiinde de önemli bir konumda bulunmaktadır. Sektör aktörleri, yat inşa sanayiinin, sektör ihracatındaki payının yüzde 30 olduğunu belirtirken, Türkiye'nin küresel pazarda yakaladığı 'yat ihraç eden ülke' konumunu son yıllarda koruyamadığına işaret ediyor. Sektör aktörlerine göre yapısal sorunlar, fırsatları değerlendirmenin önüne geçti. Sermaye yetersizliği, yönetim zayıflıkları ve yurtdışında gelişen teknolojileri yakalayamama gibi sıkıntılar olduğuna değinen sektör temsilcileri; bu durumun, üretilen yatların kalitelerinde düşüslere sebep olduğunu, imalat verimi ve kârlılığı da kötü etkilediğini dile getiriyor.²⁹

²⁹ Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Raporu

2013 yılında 1.2 milyar dolar ihracat gerçekleştiren gemi ve yat ihracatçıları, 2023 yılında ise 10 milyar dolarlık ihracat yapmayı hedefliyor. Sektör aktörleri, krizde yaşanan olumsuz gelişmelere rağmen, askeri gemilerde yerli teçhizat ve malzeme kullanımının artmasının olumlu bir gelişme olduğunu belirtiyor. Deniz kuvvetlerinin ihtiyacı olan gemileri Türkiye tersanelerinin inşa etmeye başladığının altını çizen sektör temsilcileri, bunun yanı sıra tersanelerin bakım ve onarım faaliyetlerindeki artışların olumsuz tabloyu az da olsa gemi inşa sanayiinin lehine çevireceğini paylaşıyor.³⁰

3.4 TÜRKİYENİN HAVA YOLLARININ MEVCUT DURUMU

Bakanlığımız tarafından “sivil havacılık” alanında oluşturulan mevzuata uygun olarak geliştirilen politikalar çerçevesinde seyahat maliyetlerindeki düşme, havalimanlarının fiziki şartlarının iyileştirilmesi ve modern bir çehreye kavuşturulması, yeni havalimanlarının dünyadaki rakipleriyle yarışacak nitelikte 7 inşa edilmesi gibi faktörler sektöre ivme kazandırmıştır. “Her Türk Vatandaşı Hayatında En Az Bir Kere Uçağa Binecek” sloganıyla yola çıkılarak 2003 yılında başlatılan “Havacılıkta Serbestleşme Projesi” ile çapraz uçuşların canlandırılması sonucunda gerek taşınan yolcu sayısında gerekse uçuş sayısında önemli artışlar gerçekleştirilmiştir. Ülkemizdeki aktif havalimanı sayısı 2003 yılında 26 iken 2015 yılında 55’e, iç hatlardaki yolcu sayısı 9 kat bir artışla 2014’te 85,4 milyona, havayolunu kullanan toplam yolcu sayısı ise yaklaşık 5 kat artarak 2014 yılı sonunda 165,7 milyona ulaşmıştır. 2015 yılı Haziran Ayı sonu itibarıyla 81 milyon olan toplam yolcu sayısının 2015 yılı sonunda

³⁰ Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

yaklaşık 178 milyona ulaşması beklenmektedir. 31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla ülkemiz sivil havacılık sektörü yapısını aşağıdaki şekilde özetlememiz mümkündür :

- 38 adedi uluslararası tarifeli-tarifesiz iç hat/dış hat, 15 adedi ise sadece iç hat seferlere açık toplam 53 havalimanı ve 69 heliport,
- 12'si havayolu şirketi, toplam 191 havacılık işletmesi,
- 422'si havayolu şirketlerinde toplam 1.231 hava aracı,
- Havayolu şirketlerinde toplamda, 76.297 koltuk kapasitesi, 1.349.875 kg. kargo taşıma kapasitesi,
- 43 uçuş (ve tip) eğitim kuruluşu, 61 bakım organizasyonu,
- 3'ü A Grubu, 47 yer hizmetleri kuruluşu...³¹

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYENİN BAŞLICA ULAŞIM SORUNLARI

4.1 KARA YOLU İLE İLGİLİ SORUNLAR

Türkiye'nin ülke içi kara taşımacılığında karşı karşıya kaldığı tablo, maalesef yurt dışına yönelik taşımacılığa da büyük oranda yansımıştır. Türkiye, dış ticaretinin ve özellikle ihracatının önemli bir bölümünü karayolu üzerinden gerçekleştirir hale gelmiştir.

Türkiye, coğrafi konum itibarıyla Avrupa'yı Asya kıtasına bağlayan bir köprüdür. Bu itibarla, başta Kuzey-Güney Avrupa (E ve TEM), Avrupa-

³¹ Türkiye Hava Yolları resmi sitesi

Kafkasya-Asya Koridoru (TRACECA) olmak üzere, belli başlı uluslararası karayolu taşıma güzergahları üzerinde yer almaktadır. Buna rağmen ülkemizden geçen yabancı araç sayısı ile yurtdışına taşıma yapan Türk aracı sayısında önemli ölçüde dengesizlik mevcuttur.³²

Her ülke, karşı tarafın taşımacılık sektörü ne kadar güçlü olursa olsun, kendi ülkesine veya kendi ülkesi üzerinden üçüncü ülkelere yapılacak transit geçişlerde ulusal taşımacılık sektörünün payının artmasını diler. Buna karşılık bizim taşıyıcılarımız, artan ticaret karşısında bu ülkelere geçişler için serbest geçiş hakkı tanınmasını veya en azından tanınan geçiş kotalarının arttırılmasını istemektedir. Ancak, bunun bugünkü mevcut koşullarda gerçekleşmesi her zaman mümkün olamamaktadır. Ülkeler ulusal taşımacılık sektörünü korumak ve uluslararası taşımacılıkta daha çok pay almalarını sağlamak, çevre korunması ve karayolu alt yapısının yıpranmasını telafi etmek üzere yabancı taşıyıcıların geçişleri için bir seri kısıtlamalar getirmektedir. Yurt dışına taşıma yapan taşıyıcılarımız bu zorlukların tümü ile bütün ülkelerde mücadele etmek zorundadırlar.

Dış ticaretimizin önemli bir bölümünün karayolu üzerinden yapılması nedeniyle, bu alanda zaman zaman meydana gelen tıkanmalar ticaretimizi ve ekonomimizi olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Bunun önlenmesi için taşıma güzergahlarının her zaman açık tutulması gerekmektedir. Ancak, siyasi konjonktürün yanında, geçiş güzergahı üzerinde bulunan ülke yetkililerinin tutumundan da kaynaklanabilen nedenlerden dolayı zaman zaman sorunlarla karşılaşılabilir. Ülkemizden geçen yabancı araç sayısı ile yabancı ülkelere taşıma yapan araç sayısı arasındaki uçurum dolayısıyla bu alanda müteakabiliyet uygulamamız da güç görünmektedir.

³² İbrahim Fevzi Şahin, *Türkiyede Kara Yolu Ulaşımı ve Geşitler* (22-28)

Bu itibarla, dış ticaretimizin güvenliği açısından taşımanın daha istikrarlı yöntemlerle yapılması önem arz etmektedir. Ülkemizin taşıma konusunda diğer ülke makamlarından sürekli olarak talep eden taraf konumunda olduğunu belirtmek yanlış bir teşhis olmayacaktır³³.

2004 yılında Türk araçlarının gerçekleştirdikleri toplam ihraç taşımalarının sayısı 833,618'i bulmuştur. Yabancı araçların gerçekleştirdikleri ihraç taşımaların sayısı ise 102,779 olmuştur. Aynı yıl Türk araçlarının yaptıkları ithal taşımaların sayısı 246,241, yabancı araçların yaptıkları ithal taşımaların sayısı ise 82.442 olarak gerçekleşmiştir. Böylece Türk taşımacılarının gerçekleştirdikleri uluslararası taşımaların sayısı 1,079,859'u bulmuştur. 2001 yılına göre bu rakamlar Türk araçlarının gerçekleştirdikleri toplam ihraç taşımalarında %150, yabancı araçların yaptıkları ihraç taşımalarında ise %46 artışa tekabül etmektedir. Keza ithal taşımalarında Türk araçlarının sayısında %150, yabancı araçların sayısında ise %100 oranında artışa tekabül etmektedir.

Bu çerçevede, yurt dışı taşımalarda yer alan belli başlı güzergahları ve önemli çıkış noktalarını aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür.

- Avrupa ve Kuzeye yönelik güzergahlar- Batı Kapıları:

1. Kapıkule-Bulgaristan- Sırbistan-Karadağ- Hırvatistan- Avusturya
- 2.Kapıkule-Bulgaristan-Romanya-Macaristan-Avusturya -Ukrayna-Rusya Federasyonu
3. İstanbul Limanı-İtalya(Ro-Ro gemileri), (Trieste Limanı)- Avrupa
4. İpsala- Yunanistan- İtalya (Ro-Ro gemileri)(Brindizi/Trieste)-Avrupa
5. Çeşme- İtalya (Ro-Ro gemileri)-Avrupa

³³ Türk Cumhuriyeti Ulaşım Bakanlığı 1993

- Doğuya y6nelik g6zergahlar Doğu kapıları:

6.G6rbulak Sınır Kapısı-İran- T6rkmenistan-Kazakistan

7.Sarp Sınır Kapısı-G6rcistan-Rusya Federasyonu

8. Trabzon/Samsun/Zonguldak Limanları-Rusya limanları(Ro-Ro gemileri)

-G6neye y6nelik g6zergahlar:

9.Cilveg6z6-Suriye- Orta Doğu 6lkeleri

10. Habur Sınır Kapısı-Irak.

S6z konusu g6zergahlarda ger6ekleŐen taşımalarda taşıyıcılarımız bazı sorunlarla karşı karşıya kalmaktadır. Bu sorunlar birbirleriyle benzerlik g6stermektedir. Bunlar zaman zaman kriz noktasına ulaŐabilmektedir. Bu alanda karşılaşılan zorluklar, vize sorunları, ge6iş belgesi sorunları, ge6ilen 6lkenin g6mr6k ve yerel mevzuatıyla ilgili olarak karşılaşılan g66l6kler olarak sıralanabilir.

Kara ulaştırması sekt6r temsilcilerinden alınan bilgiler temelinde bu sorunları aşağıdaki Şekilde sıralamak m6mk6nd6r:

1. TaŐımacılara g6re, T6rkiye uluslararası planda taşımacılığı kolaylaŐtıran 16 6nemli konvansiyondan sadece yedisine taraftır. Bu alanda diğer dokuz anlaşmaya da taraf olunması taŐımacılara 6nemli kolaylıklar getirecektir

2. Vize sorunu: Schengen AnlaŐmasına taraf ve diğer 6lkelerle vize konusunda karşılaşılan g66l6kler birbirleriyle benzerlik g6stermektedir. Genel olarak vize itasında g66l6kler ve gecikmeler yaşanmaktadır. Bunun haricinde, vize rejimine riayet edilmesine rağmen, sınır yetkililerinin farklı yorumları nedeniyle doğan sorunlar s6r6c6lerimizi sınır kapılarında 6aresiz bırakmaktadır.

3. Yabancı ülkeler tarafından taşıyıcılarımız için tanınan geçiş kotaları ve özellikle ücretsiz geçiş kotalar yetersiz kalmaktadır. Bunun miktarını artırmak için yapılan girişimler ve bazı ülkelerle tren taşıması veya taşıma yapılan ülkenin taşıyıcısı için oluşturulan telafi edici "bonus" mekanizmaları ve UBAK kotalarına rağmen bu ihtiyacın karşılanması mümkün olamamaktadır.

4. Geçiş yapılan veya ikili planda taşıma gerçekleştirilen ülkedeki mevzuat ve yerel makamların uygulamalarından kaynaklanan zorluklar yaşanmaktadır. Bu sürücülerimizin en çok mağdur oldukları konulardan birisidir. Bu konudaki şikayetler genellikle, araçlarla ilgili ölçüm ve tartı uygulamaları ile gümrük ve trafik mevzuatıyla ilgili keyfi uygulamalar, kuralların sık sık değişmesi, köprü ve yol geçiş ücretlerinin yüksekliğinden kaynaklanmaktadır.

Sonuç olarak, ülkemizde, diğer ülkelerden farklı bir şekilde kara taşımacılığı, gerek araç sayısı, gerek istihdam hacmi ve ekonomiye sağladığı katma değer itibarıyla dünyanın hiç bir ekonomisinde benzeri görülmeyen bir özelliğe sahiptir. Ancak, kara taşımacılığı sektöründe meydana gelen yeni gelişmelerin, AB üyelik süreci çerçevesinde ileride özellikle çevre korunması nedeniyle getirilecek yeni düzenlemelerin, alınacak önlemlerin ve artan rekabet ortamının, esasen zor durumda olan Türk karayolu taşımacılığı sektörünün sorunlarının çözümünü daha da zorlaştıracağı ve bunun ülkemiz ekonomisi üzerinde olumsuz etkileri olacağı değerlendirilmektedir.

Türkiye'nin konumu da göz önünde bulundurularak araç sayısının artırılmasından ziyade, standartların ve diğer teknik donanımın iyileştirilmesinin uygun olacağı düşünülmektedir. Bu amaca yönelik olarak,

sektörün tamamını kapsayacak biçimde rekabet gücünün ve verimliliğin artırılması, yeni gelişmelerin izlenmesi, finansal açıdan daha güçlü ve verimli firmaların oluşturulması, yurtdışında büroların açılması, yabancı firmalarla ortaklık kurulması ve kurumsallaşmanın daha da derinleştirilmesinin sağlanması yönünde teşvik edilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.³⁴

Ayrıca, uluslararası taşımacılık, ekonomik ve siyasi gelişmelere bağlı konjonktürden çok çabuk etkilenmektedir. Özellikle sektörün koruyucu uygulama ve önlemlerle pazar payını muhafaza etme kaygısının yanısıra, bunun bir uzantısı olarak karayolu taşımacılığında yakın ilişki içerisinde bulunan ülkeler nezdinde maksimalist taleplerle ortaya çıkılması, mukabil ve benzer reflekslerle karşılaşılmasına yol açmaktadır. Geçiş belgeleri, dönüş yükü ve üçüncü ülke taşıma belgesiyle geçiş ücretlerinde yaşanan sorunlar kronikleşmiş durumdadır. Ulaştırma Bakanlığımızın sektör ve diğer ilgili kurumlarla eşgüdüm içerisinde, bu alanda önümüzdeki dönemde izlenecek politikayı yeniden belirlemesi artık zorunlu bir ihtiyaç olarak değerlendirilmektedir.³⁵

4.2 DEMİR YOLU İLE İLGİLİ SORUNLAR

Demiryollarının pazar payının yıllar itibari ile önemli düşüş göstermesinin arkasında, Hükümetlerce uygulanan ulaştırma politikalarındaki yanlışlıklar ve farklılaşmalar yatmaktadır. Son yıllarda yeterli demiryolu inşa edilememiş, mevcut demiryollarının düşük olan fiziki ve geometrik standartları yeterince düzeltilememiş, hepsinden önemlisi

³⁴ Kara Yollar Ulaşım Bakanlığı

³⁵ Kara Yolları Genel Müdürlüğü (2009)

siyasi 3 otoritenin günübirlik müdahaleleri ile, yönetim yapısı hantallaşmış ve pazardaki gelişmelere uyum sağlayabilen bir işletmecilik gerçekleştirilememiştir. 20. Yüzyıl başlarındaki teknoloji ile inşa edilen mevcut demiryolu ağının geometrik ve fiziki standartlarının düşük olması ve tek hat işletmeciliği, modern işletmeciliği imkansız kılan sorunlar yaratmaktadır. Yeteri kadar demiryolu inşa edilmediği için, mevcut demiryolu ağı ile ülke boyutlarına ve nüfus yoğunluğuna göre yeterli hizmet retilenmemektedir. TCDD açısından ağır bir mali darboğazdan söz etmek yanlış olmayacaktır. 1959 yılında %100'e kadar ulaşılan gelirin gideri karşılama oranı son 15 yılda hızla gerilemiştir. Ulaştırma sektöründe rekabet gücünü yitiren demiryolu ulaştırması, kamu hizmeti gördüğü yönündeki yaklaşımın da etkisiyle artan maliyetleriyle paralel gelir artışına gitmemiş, oluşan ağığını hemen tüm KİT'lerde olduğu gibi borçlanmayla kapatmak zorunda kalmıştır. Ancak, sadece bizim ülkemizde değil, Avrupa lkelerinde de demiryolları maddi kaynaklar aktarılarak desteklenmektedir. TCDD İşletmesi, 8.607 km'si anahat ve 1.901 km.'si tali hat olmak üzere toplam 10.508 km'lik demiryolu hattında ulaştırma faaliyetlerini sürdürmektedir. Ana hatların % 97'sinde halen tek hat işletmeciliği yapılmaktadır. Avrupa lkelerinde tek hatlılık tarihe karışmıştır. Demiryollarının tek hatlı oluşu hem sefer sayısını sınırlandırmakta hem gecikmelere hem de sefer iptallerine yol açmaktadır. Mevcut hatların standartlarının yükseltilmesi, hız ve konforun artırılması amacıyla her yıl ortalama 500 km yol yenilemesi yapılması programlanmıştır. 1999 yılından itibaren yol yenileme çalışmalarını programlanan düzeyde yapılamamış, bu da daha çok dışa bağımlı ray teminindeki güçlüklerden kaynaklanmıştır.

4.3 DENİZ YOLU İLE İLGİLİ SORUNLAR

Filonun büyük bölümünü teşkil eden dökme yük gemilerinin yaş ortalaması yüksek ve birçoğunun standart altı olması ,

2- Yolcu, ferry, kruvaziyer gemilerimizin sayısal ve/veya taşıma kapasitesi açısından yetersiz olması,

3- Koster filomuzun küçülmesi ve mevcutların yaşlı ve standart altı olması,

4- İthalat / ihracat yüklerimizin % 75'inin yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması,

5- Türk bankalarının uzun vadeli kredilendirme ve gemi alımına yönelik finansman modellerindeki eksiklik,

6- Filomuzda yeterli sayıda ve tonajda LPG gemisi olmaması ve LPG ithalatımızın %80'den fazlasının yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması,

7- Denizyoluyla ithal edilen doğalgazı taşıyabilecek LNG gemimizin olmaması, 7.3-5 8- Limanlarımızdaki zayıf yönler, a) Limanlarımızın, tehlikeli ve benzeri yükler için uluslararası standartlara uygun depo antrepo ve muhafaza alanları hususunda yetersiz olması, b) Liman kapasitelerinin artan ihtiyaca cevap veremeyecek şekilde yavaş gelişmesi ve yeni limanlara olan gereksinim, c) Limanda görevli personelin eğitim ve nitelik açısından yetersizliği , d) Limanlarda yürütülen bürokratik işlemlerle ilgili mevzuat yetersizliği , e) Liman tanıtma ve pazarlama imkanlarının olmaması , f) Liman tarifelerinin bir maliyet bazına oturtulmaması , g) Liman

faaliyetlerine ilişkin düzenli bilgi akışının sağlanamaması , h) Limanların fiziki durumunun muhafazasını sağlayacak araç ve gereç yetersizliği, i) Birçok limanımızda mevcut olan hinterlant sorunu, j) Limanlarımızda gemi ve deniz araçlarından kaynaklanan katı ve sıvı atıkları alacak tesislerin eksikliği, k) Özel limanlardan alınan nisbi kira bedelinin yüksekliği,

8- Konteyner elleçleme ve nakliyesinde hukuki, teknik sorunlar ve yetersizlikler ,

9- Özel sektör tarafından gerçekleştirilen plansız iskele ve yatırımların yol açtığı ekonomik sorunlar,

10- Türk Bayraklı gemilerin yabancı limanlarda yapılan Liman Devleti Kontrollerinde tutulma oranının yüksek olması nedeniyle, Türk Bayrağı'nın bazı bölgesel mutabakat muhtıralarının Kara Listesinde veya çok riskli kategoride yer alması,

11- Kurumlar arasındaki koordinasyon eksikliği ve yetki karmaşası ,

12- Risk analizlerinin bu güne kadar yeterli oranda yapılmamış olması,

13- Deniz emniyetini geliştirici faaliyetlerin yeterince desteklenmemesi,

14- Denizcilik eğitimi veren kamu kurumlarının ekonomik yetersizliği,

15- Denizci kökenli insan kaynaklarına eğitim ve diğer kamu kurumlarında uygun maddi olanaklar sağlanmadığından istihdam talebinin azalması,

16- Kruvaziyer yolcu gemisi ve işletmeci eksikliği ile yat ve deniz turizminde alt yapı eksikliği,

17- Bayrak ve Liman Devleti denetim görevlilerinin teknik bilgi ve lisan yetersizliği,

18- Gemi kaynaklı kirlenmenin önlenmesiyle ilgili uluslararası taraf olunan sözleşmelerin ve ulusal mevzuatın nitelikli personel, ekipman, imkan ve kabiliyetlerdeki zaafiyetler nedeniyle etkin uygulanamaması,

19- Gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi, acil durumlarda kirliliğe müdahaleye yönelik olarak görev ve sorumlulukların tam olarak belirlenmemesi ve kurumlar arası yetki karmaşası,

20- Başta petrol ve kimyasal yük kirliliği olmak üzere, deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik eğitilmiş personel eksikliği,

21- Gemi atıklarını toplayacak, standartları idare tarafından belirlenmiş yeterli tekne ve liman atık alım tesislerinin mevcut olmayışı,

22- Yabancı bayraklı gemileri de çalıştıracak profesyonel gemi işletmeciliğinin temel mekanizmalarının eksikliği ve yeterli bilincin olmayışı,

23- Gemi işletmeciliği, gemi kiralama, acentelik, tamir, bakım, onarım hizmetlerinde çalışan kara personelinin yeterliliğinin tayinine yönelik idare tarafından ortaya konacak çalışmanın mevcut olmayışı,

24- Sıvı yük taşımacılığında, büyük taşıma anlaşmaları yapan şirketlerin gemi kiralama kriterlerine uyum sağlamadaki zorluklar,

25- Kabotaj hattı sıvı yük taşımacılığının teknik uygulamalarının standart altı veya yetersiz olması,

26- Müsteşarlık, liman başkanlığı gibi devlet kurumlarında çalışan idareci ve/veya yöneticilerle diğer personelin atama ve yükseltme kriterlerinin mevcut olmayışı,

27- Ülkemizin denizcilik politikalarını oluşturacak Meslek Odaları dışında Deniz Ticareti Strateji Planlama Enstitüsü ve diğer uzman kurumların olmayışı,

28- Uluslararası denizcilik teşkilatı toplantılarına ve her alt komiteye düzenli katılabilecek, uygun yeterliliğe sahip müsteşarlık kadrolu personelinin olmayışı,

29- Kentiçi ulaşımında kullanılan şehirhatları gemilerinin hızları düşük, manevra kabiliyetleri, yolcu indirme bindirme ve usturmağa sistemlerinin yetersizliği, gemilerin yaşlı olması ve ekonomik çalıştırılmaması,

30- İstanbul kentiçi denizyolu taşımacılığında kamu ve özel sektör taşımacıları arasında hat ve iskele yönünden koordinasyonsuzluk,

31- AB müktesebatına uyum amacıyla hazırlanmış birincil ve ikincil Türk denizcilik mevzuatının henüz yürürlüğe girmemiş olması,

32- Sigorta primlerinin yüksekliği, kara bayrak uygulaması, finansman sorunları, enerji maliyetleri ve bürokratik nedenlerle Türk Bayraklı gemilerin kolay bayrağa geçişine karşı rasyonel çözümler belirlenmesi gerekliliği,

33- Kabotaj deniz taşımacılığında transit ve kabotaj yüklerinin birlikte taşınmaması,

34- Yurt dışından satın alınan gemilerin, Türk Konsolosluklarından Geçici Bayrak Şahadetnamesi almalarını takiben Türkiye'ye gelmeden ithal edilemeyişleri,

35- Yabancılara fiili satışı yapıp devir işlemleri tamamlanan yeni inşa gemilerinin, ilgili taahütlerinin kapatılması ve ihraç bedellerinin kullanılabilmesi için, geminin Türk Gümrük Bölgesini terk etme şartı aranması,

36- Diğer ulaştırma türlerinden alınmayan sadece denizyolu taşımacılığında alınan Liman Sağlık Resmi Ücretleri,

37- İmaj ve tanıtım sorunları,

38- Güvenlik, emniyet ve gemi kaynaklı kirlenmeye yönelik son zamanlarda yürürlüğe konulan kurallara uyumdaki gecikmeler,

39- Plansız ve kontrolsüz kıyı yapılaşmaları,

40- Ülkemizde uzun dönemli ve istikrarlı ekonomik büyümenin sağlanamaması.

41- Türk Bayraklı gemilerin AB limanlarında alıkonulma riskinin hızlı azalma eğilimine karşın halen istenen seviyeden yüksek olması,

42- Kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının yaygın olmayışı,

43 – Büyük tonajlı gemilerin yapım ve onarımı için sivil tersanelerimizin olmayışı.

4.4 HAVA YOLU İLE İLGİLİ SORUNLAR

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Yeniden Yapılandırılması:

1954 yılında, sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi, denetlenmesi ve yönlendirilmesi amacıyla Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur. 1983 yılına kadar sadece kamu kuruluşlarının tekelinde kalan sivil havacılık faaliyetlerinin bu tarihten sonra özel sektöre de açılması sonucunda hızla artan sivil havacılık işletmeleri, hava araçları ve havaalanlarının sayısına rağmen bugünkü adı ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün mevcut yapısı ve yetkilerinde bir değişiklik olmamıştır. Bunun yanından artan sorumluluklarının karşılayabilecek yeterli, deneyimli personel teminindeki güçlükler nedeniyle de personel sayısında artış değil azalmalar meydana gelmiştir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün dünyadaki örneklerinin nitelikli ve nicelik açısından sahip olduğu özellikleri taşınamaması havacılık güvenliğini ve emniyetini tehdit ederek Türk Sivil Havacılığının sağlıklı gelişiminde önemli bir sorun teşkil etmektedir. 5431 sayılı Kanun ile SHGM'de çalışan personelin nitelik ve nicelik açısından iyileştirilmesi hedeflense de yapılan değişiklikler, ihtiyacı karşılamak ve var olan sorunları çözmek için yeterli değildir. Bu yetersizlik havaalanı işletmesi açısından yasal konulara ve düzenlemelere ait riskleri oluşturması bakımından önemlidir. Havacılık sisteminin bir unsurundaki yetersizlik ya da eksiklik sistemin diğer unsurlarını dolayısıyla havaalanlarını da olumsuz yönde etkileyebilme potansiyeli taşımaktadır. Ayrıca yasal konular ve düzenlemeler gibi otoriteyle ilgili risklerin yönetilebilirlik düzeyi ya da önenebilirliği sınırlıdır.

Nitelikli İnsan Kaynağı ve Çalışma Koşulları İle İlgili Sorunlar:

Sektördeki hızlı ve plansız büyüme, var olan nitelikli insan kaynağı açığını

daha da arttırmıştır. Sektöre nitelikli personel yetiştiren eğitim kurumları da bu gelişmelere hazırlıksız yakalanmış olup var olan talebi kısa vadede karşılayacak alt yapıya sahip değildirler. Bu nedenle havayolu işletmeleri niteliğine bakmaksızın personel istihdam etmek zorunda kalmış ve personel üzerine aşırı yük ve sorumluluk yüklenmiştir. Bu 50 durum havacılık sistemi unsurlarında olduğu gibi güvenlik ve emniyetle ilgili riskler mutlaka yönetilmeli ve önlenmelidir. İnsan hem risk yaratan hem de yöneten bir nitelik taşımaktadır. Dolayısıyla havacılık sistemi ile ilgili olarak belirlenen bu zayıf havaalanı işletmelerini de direkt olarak tehdit etmektedir.

Havaalanı Standartları ve Altyapı Yetersizliği: Türkiye’de 70’e yakın havaalanı bulunmakla birlikte bu havaalanlarının bir kısmı STOL (Short Take Off and Landing) nitelikte olup geniş gövde uçaklar ile sefer yapılmasına uygun değildir. Havaalanı –çevre etkileşimi ile ilgili yapılmış herhangi bir yasal düzenleme bulunmamakta olup çevre bilincinin de ülkemizde yeterince gelişmediği görülmektedir. Standartların ve alt yapıların yetersizliği havaalanı işletmeleri için operasyonel riskleri oluşturmaktadır. Sürdürülebilir büyümede önem verilen konuların başında gelen havaalanı-çevre etkileşimi konusunda yetersizlikler tehdit anlamında risk kaynaklarıdır.

Plansız Yapılanma: Gelişmiş ülkelerde geleceğe dönük yatırımlar ve farklı taşımacılık modlarının gelişim süreçleri uzun vadeli olarak hazırlanan ulaştırma ana planları ile ortaya konmaktadır. Türkiye’de ise ulaşım modlarının gelişim süreçlerinin ve birbirleri ile etkileşimlerini ele alan herhangi bir plan mevcut değildir. Bu durum özellikle son yıllarda ortaya çıkan hızlı büyümenin etkinliği konusunda endişe yaratmaktadır. Diğer

yandan sektörün sağlıklı büyümesinde önemli bir faktör olan kurumlar arası eşgüdüm ve koordinasyonun olmaması plansızlığın en önemli göstergelerinden birisi olarak göze çarpmaktadır. Havaalanları büyük yatırımlarla gerçekleştirilmektedir. Plansızlık ise yatırımlar için büyük risk anlamına gelmektedir. Kısıtlı kaynakların etkin kullanımı açısından planlama faaliyetlerinin titizlikle ve ileriye dönük şekilde yapılması havaalanı işletmelerinin faaliyetleri sürdürebilmeleri açısından önem taşımaktadır. 51 **Mevzuat Eksikliği:** Sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen mevzuatın sektörde yaşanan hızlı büyüme ve JAA' ya tam üyelik ile ilgili yükümlülükler cevap verememesi sonrasında yeni düzenleme çalışmaları başlatılmış, bir kısım mevzuat yürürlüğe girmediği halde uygulamanın taslak mevzuata göre yapılması eski mevzuat ile hukuksal olarak çelişkili bir durum yaratmaktadır. Bu gelişmeler sektörde faaliyet gösteren kuruluşları olumsuz yönde etkilemektedir. Ayrıca sektörde çalışan personelin çalışma koşullarını ve haklarını belirleyen hava iş kanununun henüz çıkmaması ve hava hukuku ile ilgili mevzuatın yetersizliği AB ile uyum sürecinde önemli birer sorun olarak ortaya çıkacaktır. 43 Havayolu taşımacılığının riskleri ile getirilerini tanımlayacak, sektöre yol gösterecek temel devlet politikasının oluşmaması, bağımsız olarak yetkilendirme ve gözetle yapabilecek bir sivil havacılık otoritesinin oluşturulamaması, altyapıya yeterli yatırımların yapılamaması ve yönetim sistemlerinin rekabetçi piyasalarda etkin olamaması gibi hususlar önemlidir.

SONUÇ

Artan küreselleşme ve rekabet ile birlikte Türkiye gibi birçok ülkedeki yan sanayi işletmeleri küresel boyutta yeni tedarik kaynağı olarak ortaya çıkmış ve uluslararası alıcılara uzun süreli tedarik desteği sağlar duruma gelmişlerdir. Ayrıca, pazarın ve rekabetin küresel boyuta taşınması, tedarikçilerin işletme performansına etkilerinin anlaşılması ve tedarikçilere artan bağımlılık ile birlikte tedarikçi performansı ve yeteneklerindeki iyileşmeler hem alıcı hem de tedarikçi işletmeler için stratejik önem kazanmıştır. Dolayısıyla, küresel ve stratejik boyuta gelen tedarik ilişkileri kapsamında alıcıların tedarikçi işletmelerle uzun dönemli ilişki kurması ve sürdürmesi önem kazanmış; bu çerçevede tedarikçi değerlendirme ve

seçimi, tedarikçi yönetimi ve geliştirme, tedarikçi işbirliği yaklaşımları alıcı tedarikçi ilişkisinde belirleyici boyutlar haline gelmiştir. Dolayısıyla uluslararası boyutta uzun süreli tedarik ilişkilerinin kurulması ve sürdürülmesi çerçevesinde alıcıların tedarikçi değerlendirme ve seçim stratejisi, tedarikçi yönetimi ve geliştirme stratejisi ile tedarikçi işbirliği stratejisinin küresel tedarik kaynağı durumuna gelen yan sanayi işletmelerinin gelişimine etkilerinin ortaya çıkarılması önem arz etmektedir. Bu çalışmanın temel amacı, küresel tedarik kaynağı olarak uluslararası alıcılarla uzun süreli stratejik ilişkiler geliştiren Türkiye'deki ulaşım araçları yan sanayi işletmelerinin uluslararası alıcılarla uzun dönemli tedarik ilişkilerine ait özellikleri ortaya çıkarmak, uluslararası alıcı işletmelerin uzun dönemli tedarik ilişkileri kapsamında öne çıkan tedarikçi değerlendirme ve seçimi, tedarikçi yönetim ve geliştirme ile tedarikçi işbirliği yaklaşımlarının uluslararası tedarikçi durumundaki Türkiye'deki ulaşım araçları yan sanayi işletmelerinin kalite ve teslimat gibi operasyonel performanslarına; mühendislik ve üretim gibi teknik yeteneklerine; yatırımın getiri oranı, karlılık, pazar payı, satış ve üretim maliyetleri gibi boyutlara dayanan finansal performansına ve ayrıca işletmelerin rekabetçi üstünlüğü elde etmesinde önemli göstergelerden olan yenilikçiliğine etkilerini araştırmak ve ampirik olarak test etmektir. Böylece küresel ve stratejik boyuta gelen tedarik ilişkilerinde alıcı işletmelerin yaklaşımlarının yeni tedarik kaynağı olarak ortaya çıkan ülkelerdeki yan sanayi işletmelerinin gelişimine etkilerini ortaya koymaktır. Bu bölümde, saha araştırmasına dayalı olarak toplanan verilerden elde edilen bulgular ve yapılan analizler doğrultusunda ulaşılan sonuçlar ortaya konacak; daha sonra yönetimsel 291 alana uygulanabilirliği açısından değerlendirme

yapılacak; son olarak araştırmanın kısıtlarından bahsedilerek gelecekteki araştırmalar için önerilerde bulunulacaktır.

KAYNAKLAR

1. <http://www.1bilgi.com/cevre-bilimleri/3563/karayolu-tasimaciligi-sektoru.html>
2. <https://www.onderalioglu.com/mesleki-egitim/lojistik/KaraYoluTasimaciligi.pdf>
3. <http://www.lojistikhatti.com/haber/2014/07/denizyolu-ticaretinde-firsatlar-ulkesi-turkiye>
4. <http://www.ekopangea.com/ulasim-tarihi-1/>
5. <http://goztepenakliyat.com.tr/turkiyede-ulasirmanin-tarihi-gelisimi>
6. <http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/tarihce>

7. http://www.mfa.gov.tr/turkiye_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa
8. http://tucaum.ankara.edu.tr/wp-content/uploads/sites/280/2015/08/tucaum6_9.pdf
9. <http://www.istekobi.com.tr/sektorler/denizcilik-sektorune-bakis-s32/sektore-bakis/denizcilik-sektorune-bakis-b32.aspx>
10. http://www.mfa.gov.tr/turkiye_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa
11. <http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/10165.pdf>
12. http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/3-Rapor/20100518_171220_204_1_64.pdf