

**TÜRKİYE’DE ÇOK MODLU TAŞIMACILIK, AB ULAŞIM
POLİTİKALARI VE UYUM SÜRECİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ**

Ceren BUKET

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
TRAFİK PLANLAMASI VE UYGULAMASI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**HAZİRAN 2006
ANKARA**

Ceren BUKET tarafından hazırlanan TÜRKİYE'DE ÇOK MODLU TAŞIMACILIK, AB ULAŞIM POLİTİKALARI VE UYUM SÜRECİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Prof.Dr. Süleyman PAMPAL
Tez Yöneticisi

Bu alışma, jürimiz tarafından Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalında Yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : _____

ye : _____

ye : _____

ye : _____

ye : _____

Tarih :/...../.....

Bu tez, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.

TEZ BİLDİRİMİ

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada orijinal olmayan her türlü kaynağa eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

Ceren BUKET

**TÜRKİYE’DE ÇOK MODLU TAŞIMACILIK, AB ULAŞIM POLİTİKALARI VE
UYUM SÜRECİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ
(Yüksek Lisans Tezi)**

Ceren BUKET

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
Haziran 2006**

ÖZET

Günümüzün uluslararası pazar şartlarının getirdiği rekabet ortamında, rakiplerden bir adım önde olabilmek için hızlı, ekonomik ve hata kabul etmeyen sistemler geliştirilmektedir. Bu çalışma kapsamında, Türkiye’de ulaşım sistemlerinin tarihsel gelişimine genel bir bakış verilerek, bu sistemler avantaj ve dezavantajları ile genel olarak tanıtılmıştır. Çok modlu taşımacılık ve onun özellikli bir alt türü olan kombine taşımacılık kavramı incelenmiştir. Avrupa Birliği ulaştırma politikaları genel olarak ve öncelikli hedeflerinden çok modlu taşımacılığın geliştirilmesi açısından incelenmiş, Türkiye’nin kalkınma planları ve Avrupa Birliği ile uyum çerçevesinde hazırladığı ulaştırma politikaları ve çok modlu taşımacılığın yeri kapsamında değerlendirilmiştir.

Bilim Kodu : 1.134
Anahtar Kelimeler : Çok modlu taşımacılık, kombine taşımacılık, Avrupa Birliği ulaştırma politikaları, Kalkınma planları
Sayfa Adedi : 83
Tez Yöneticisi : Prof. Dr. Süleyman PAMPAL

**MULTI MODAL TRANSPORT IN TURKIYE, EUROPEAN TRANSPORT
POLICY AND ALIGNEMENT IN CANDIDACY
(M.Sc. Thesis)**

Ceren BUKET

**GAZİ UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY**

June 2006

ABSTRACT

Considering today's market conditions, in the name of competition, fast, economical and reliable systems are being developed. In the context of the study, through a general view of development history of transportation systems in Türkiye; advantages and disadvantages of these systems are indicated. Multi modal and its specific type combined transport concepts are presented. A general description of transport policies of European Union is given and these policies are examined in context of development of multimodal transport. Multi modal transport in the development plans prepared by Türkiye and policies developed for alignment procedures is examined.

Science Code : 1.134
Key Words : Multi modal transport, combined transport,
European Union transport policy, Development plans
Page Number : 83
Adviser : Prof. Dr. Süleyman PAMPAL

TEŞEKKÜR

Çalışmalarım boyunca beni destekleyen ve bana olan inancını hiç yitirmeyen hocam Sayın Prof.Dr.Süleyman PAMPAL'a, beni cesaretlendiren ve destek olan aileme ve arkadaşlarıma, yardımlarımı esirgemeyen değerli eşim Burak BUKET'e ve ilham perim, oğlum Arda BUKET'e teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
1. GİRİŞ	1
2. TÜRKİYE’DE ULAŞIM SİSTEMLERİNİN GELİŞİMİ	3
2.1. Karayolu Ulaşım Sisteminin Gelişimi	3
2.2. Demiryolu Ulaşım Sisteminin Gelişimi	4
2.3. Denizyolu Ulaşım Sisteminin Gelişimi.....	6
2.4. Havayolu Ulaşım Sisteminin Gelişimi	10
3. ULAŞIM SİSTEMLERİNİN ÖZELLİKLERİ	12
3.1 Karayolu Ulaşım Sisteminin Özellikleri	12
3.1.1. Karayolu sisteminin diğer sistemlere göre üstünlükleri	12
3.1.2. Karayolu taşımacılığının olumsuz yönleri	14
3.2. Demiryolu Ulaşım Sisteminin Özellikleri	15
3.2.1. Demiryolu sisteminin diğer sistemlere göre üstün yönleri.....	15
3.2.2. Demiryolu taşımacılığının dezavantajları.....	16
3.3. Denizyolu Ulaşım Sisteminin Özellikleri	17
3.4. Havayolu Ulaşım Sisteminin Özellikleri.....	19
4. ÇOK MODLU TAŞIMACILIK	20
4.1. Çok Modlu Taşımacılığın Gelişimi	22

Sayfa

4.2. Çok Modlu Taşımacılığın Bir Türü: Kombine Taşımacılık	23
4.2.1. Çok modlu taşımacılığın özellikleri	25
4.2.2. Çok modlu taşımacılığın bileşenleri.....	25
4.2.3. Kombine taşımacılık kuruluşları	27
5. AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ULAŞTIRMA POLİTİKALARI	28
5.1. Ulaştırma Modları Arasındaki Dengesizlik	29
5.2. Genişlemiş Avrupa Birliği'nde Ulaşımda Büyüme	31
5.3. Sürdürülebilir Kalkınmada Ulaşımda Birlik.....	32
5.4. Avrupa Birliği Ulaşım Politikasında Kapsamlı Strateji İhtiyacı	36
5.5. “Beyaz Kitap” Raporunun Önerileri	37
5.5.1. Demiryollarının canlandırılması	37
5.5.2. Karayolu taşımacılığında kalitenin artırılması.....	37
5.5.3. Deniz ve nehirlerde ulaşımın desteklenmesi	38
5.5.4. Havayolu ulaşımı ve çevre arasındaki denge	39
5.5.5. Çok modlu taşımacılık	39
5.5.6. Trans-Avrupa Şebekelerinin oluşturulması.....	40
5.5.7. Karayolu güvenliği	41
5.5.8. Ulaşım ücretlendirmesi	41
5.5.9. Kullanıcıların hak ve yükümlülükleri	42
5.5.10. Yüksek kaliteli şehir içi ulaşımı	43
5.5.11. Temiz ve etkin ulaşım hizmetleri için araştırma ve teknoloji	43

	Sayfa
5.5.12. Küreselleşmenin etkileri	44
5.5.13. Sürdürülebilir ulaşırmada çevrenin korunması için hedefler	45
6. AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARINDA ÇOK MODLU TAŞIMACILIK.....	47
6.1. Çok Modlu Taşımacılık	48
6.2. Çok Modlu Taşımacılığın Geliştirilmesi Hedefinin Aşamaları.....	50
6.2.1. Deniz, nehir ve demiryollarının bağlanması	50
6.2.2. Marco Polo Programı	53
6.2.3. Teknik şartların geliştirilmesi	54
6.3. Avrupa Birliği Çok Modlu Taşımacılık Hedefleri Ara Değerlendirmesi	55
7. TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA POLİTİKALARI VE ÇOK MODLU TAŞIMACILIK.....	58
7.1. Kalkınma Planlarında Çok Modlu Taşımacılık	58
7.2. Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Çok Modlu Taşımacılık.....	62
8. SONUÇ	69
KAYNAKLAR	71
EKLER	73
EK-1 Dünya limanlarından örnekler.....	74
ÖZGEÇMİŞ.....	83

1. GİRİŞ

Ulaştırma, insan ve malların bir yerden diğerine ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü olarak tanımlanır. Toplumsal gelişmede, sosyal, kültürel, ekonomik ve siyasal etkileri söz konusudur. Dünya nüfusunun artışı ile hammadde kaynaklarının azalması, ekonomik bunalımlara sebep olmuştur. Kaynakların daha idareli kullanımının bir zorunluluk haline gelmesi ile ulaştırma sektörüne büyük görev düşmüştür. Bu anlamda ulaşım sektörü, başlı başına bir ekonomik sektör olmasının yanı sıra, turizm, tarım, sanayi ve ticaret gibi diğer ekonomik sektörlerin gelişimine de lokomotif görevi yapmaktadır. Piyasa ekonomisi ile tüketicinin seçeneklere sahip olmasını sağlamıştır. Bu da, ulaştırma sektörü ile ilgili kararları ve uygulanacak politikaları, ekonomik gelişmeye doğrudan bağlamaktadır.

Ulaştırma talebinin artması ve buna cevap verecek, demiryolu ve denizyolu altyapısının zamanında gerçekleştirilememesi ve kapıdan kapıya taşımacılıkta karayolu sisteminin esnekliği, yük ve yolcu taşımacılığında karayoluna yönelime sebep olmuştur. Benimsenen ulaşım politikaları, karayolu ve demiryolu sistemlerini birbirinin rakibi haline getirmiştir. İki sistemin avantajlı özelliklerinin ortaya çıkaracak eşgüdüm anlayışı yerine dönemsel olarak bir sisteme ağırlık verilmiştir. Ulaştırma sistemlerinin, teknik ve ekonomik açıdan etkin oldukları alanlarda bütünlük içinde kullanılmalarının sağlanması, bir diğer ifadeyle çok modlu taşımacılığın geliştirilmesi, hızlı, verimli ve kayıpların en aza indirgendiği ekonomik ulaştırmaya ulaşmak hedefi için kaçınılmazdır.

1999 Yılında, Helsinki Zirvesinde, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne aday ülke olarak tanımlanması ile, ulaştırma sektörünün de içinde bulunduğu pek çok alanda, Avrupa Birliği mevzuatına uyum çalışmalarının yürütülmesi gerekmektedir. Ulaştırma sektörü, Birliğin kuruluş anlaşmasında, ulaştırma sektörü, ortak amaçlara ulaşmak için, üye devletlerin ortak politika oluşturmasının zorunlu olduğu alanlardan birisidir. Bundan bağımsız olarak,

küreselleşme bağlamında bütünleşme ve Avrupa Birliği ile olan ticari ilişkiler, ulaştırma alanında uyum sağlanmasını gerekli kılmaktadır.

Avrupa Birliği ulaştırma politikaları, izdihamı azaltıcı, çevre korumacı, rekabete açık ve tüketiciye en iyi hizmetin sağlanmasını hedeflemektedir. Bu hedefe ulaşmak için, çok modlu taşımacılığın geliştirilmesi de önemli bir basamak olarak tanımlanmıştır. Türkiye'nin de çıkarları doğrultusunda, Avrupa Birliği'ne uyum sürecinde, bu politikaları ve öngörülen ulaştırma planlarına hakim olması ve çıkarlarına uygun ulaştırma hedeflerini oluşturması önemlidir.

Bu çalışma kapsamında, Türkiye'de ulaşım sistemlerinin tarihsel gelişimine genel bir bakış verilerek, bu sistemler avantaj ve dezavantajları ile genel olarak tanıtılmıştır. Çok modlu taşımacılık ve onun özellikli bir alt türü olan kombine taşımacılık kavramı incelenmiştir. Avrupa Birliği ulaştırma politikaları genel olarak ve öncelikli hedeflerinden çok modlu taşımacılığın geliştirilmesi açısından incelenmiş, Türkiye'nin kalkınma planları ve Avrupa Birliği ile uyum çerçevesinde hazırladığı ulaştırma politikaları ve çok modlu taşımacılığın yeri kapsamında değerlendirilmiştir. Ulaştırma sisteminde günümüz koşulları çok modlu taşımacılığın gelişmesini gerektirmektedir. Bu çalışma ile Avrupa Birliği ve Türkiye'de, ulaştırma politikaları ve yasal düzenlemeler açısından çok modlu taşımacılık anlayışları incelenmiştir. Türkiye'nin bu alanda yapması gerekenler vurgulanmaya çalışılmıştır.

2. TÜRKİYE'DE ULAŞIM SİSTEMLERİNİN GELİŞİMİ

2.1. Karayolu Ulaşım Sisteminin Gelişimi

Tarihte, Türkiye topraklarının coğrafi konumu, Avrupa ve Asya kıtaları arasında geçit oluşturması, ticari amaçla, günün şartlarına uygun yolların yapılmasını sağlamıştır. Selçuklu döneminde yapılan yollar ve kervansaraylar ile bir ulaşım ağı oluşturulmuştur. Osmanlı İmparatorluğu döneminde de yolların yapılmasına devam edilmiştir. Özellikle, yükseliş döneminde ihtiyaca cevap verebilecek bir yol ağı oluşturulmuş ve uzun süre korunmuştur. İmparatorluğun son dönemlerinde, o zaman kadar başarı ile hizmet veren yarı askeri özellikteki karayolu organizasyonu, yolları ihmal ederek bakımsız kalmalarına sebep olmuştur.

1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu itibarı ile 4000 km'lik kısmı iyi durumda olan 18 350 km'lik bir ağ mevcuttu. Cumhuriyetin ilk yıllarında yapımına öncelik verilen demiryollarının tek başına yeterli olmadığı görülerek, 1929 yılında Nafia Vekaleti (Bayındırlık Bakanlığı) içinde Şose ve Köprüler Reisliği kuruldu ve yol kanunu çıkarılarak, karayolu yapımı çalışmalarına hız verildi. 1948 yılında, Amerika Birleşik Devletleri'nden sağlanan maddi yardımların yol yapımına büyük katkısı olmuştur. Yolların yapım ve onarım çalışmalarına hız verilmiştir. 1950 yılında karayollarının toplam uzunluğu 45 000 km'ye ulaşmıştır. Cumhuriyet dönemi karayollarının gelişimi açısından, 1948 yılı ve öncesi, kazma kürek ve insan gücüne dayanan ve 1948 sonrası da makineli çalışma dönemi olarak ikiye ayrılabilir. Makineli dönemin başlaması ile, devlet ve il yollarında ucuz, süratli ve kademeli yapılacak bir sistemin uygulanmasına başlandı ve mevcut yolların envanteri çıkartılarak, Türkiye'nin ihtiyacını karşılayacak bir yol ağı belirlendi. Üzerinde durulan önemli bir nokta da, çalışmaların belli bir plan ve program çerçevesinde yürütülmesiydi. Bu etkinliklerin yönlendirilmesi gereğinden hareketle, 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü kuruldu. Yeni karayolu politikası ile birlikte, Karayolları Genel Müdürlüğü'ne bağlı yurt çapında dağılmış bölge

teşkilatları oluşturuldu, makineli çalışmanın yürütülebilmesi için gerekli makine parkı sağlandı, personel eğitime ağırlık verilerek planlama, etüt proje, yapım ve bakım çalışmalarına başlandı. O dönemde, az olan motorlu taşıt trafiği yüksek standartlı yollar gerektirmiyordu. 1950–1960 yılları arasında yapılan çalışmaların ana amacı, sağlık ve eğitim gibi sosyal hizmetlerin, ülkenin her yöresine götürülebilmesi için yolların yaz-kış hizmet verebilecek duruma getirilmesi olmuştur. Kademeli inşaat sistemi ile, bir yandan trafik yoğunluğuna uygun olarak yollar iyileştirilmekte, diğer yandan yeni güzergahlar belirlenerek, modern ölçülere uygun yol şeritleri ile ülkenin ekonomik bölgeleri arasında bağlantı kurulmaktaydı. 1960'lı yıllara gelindiğinde, 60 000 km'lik bir yol ağı oluşturulmuştu. Yol ağının bu düzeye erişmesinden sonra artan trafik ile birlikte 1960–1970 yılları arası asfalt kaplamaya ağırlık verilmesi zorunluluk olmuştur. 1970'li yıllarda, motorlu taşıt sanayinin kurulması karayolu politikalarına yeni bir boyut getirmiştir. Trafik sıklığının söz konusu olduğu bazı ana akslarda ve büyük şehir çevrelerinde, çok şeritli ekspres yollar ya da otoyollar ekonomik olma niteliği kazanmıştır. Karayolu Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğu altında üç sınıf yol bulunmaktadır: Otoyollar, devlet yolları ve il yolları. Diğer kuruluşların sorumluluğundaki yollar ise, köy yolları, turistik yollar, orman yolları ve şehir içi yollardır. Karayolu Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğundaki yolların satih cinslerine göre dağılımları ve bölünmüş yolların dağılımları belirtilmiştir [Karayolları Genel Müdürlüğü, 2006].

2.2. Demiryolu Ulaşım Sisteminin Gelişimi

Türkiye'de ilk demiryolunun yapımına, 23 Eylül 1856 tarihinde bir şirketine verilen imtiyazla başlanmış, İzmir-Aydın arasında 130 km uzunluğunda inşa edilmiş ve 1866 yılında tamamlanmıştır. Bir başka İngiliz şirketine verilen imtiyazla, İzmir-Kasaba, Turgutlu-Afyon hattı ile Manisa-Bandırma hattının 98 km'lik kısmı 1865 yılında tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Hattın diğer bölümleri sonraki yıllarda tamamlanmıştır. 1869 yılında, Baron Hirsch'e imtiyaz ile verilen 2000 km'lik şark demiryollarının milli sınırlar içinde kalan

336 km'lik İstanbul-Edirne ve Kırklareli-Alpullu kesiminin, 1888 yılında bitirilerek işletmeye açılmasıyla da, İstanbul, Avrupa demiryollarına bağlanmıştır. Anadolu'da yapılması planlanan demiryollarının devlet tarafından inşa edilmesi düşünülmüş ve 1871 yılında Haydarpaşa-İzmit hattının yapımına başlanmış ve emaneten üç bölümde yapılan 91 km'lik hat, 1873 yılında bitirilmiştir. Daha sonra ortaya çıkarılan mali imkansızlık nedeniyle yapımına devam edilemeyen Anadolu demiryolları ile Bağdat ve Cenup demiryollarının yapımları Alman sermayesi ile gerçekleştirilmiştir. Cumhuriyet döneminden önce çeşitli yabancı şirketler tarafından inşa edilerek işletilen demiryollarının 4000 km'lik kısmı Cumhuriyet'in ilanı ile çizilen milli sınırlar içerisinde kalmıştır. 25.05.1924 tarihinde çıkarılan 506 sayılı kanunla bu hatlar millileştirilmiş ve Anadolu- Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi kurulmuştur. Demiryollarının yapım ve işletmesinin bir arada yürütülmesini ve daha geniş çalışma imkanları verilmesini sağlamak amacıyla çıkarılan 31.05.1927 tarih ve 1042 sayılı yasa ile Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi adını almıştır. 1953 yılına kadar, kuruluş katma bütçeli olarak yönetilmiş, 29.07.1953 tarihinden itibaren 6186 sayılı kanunla Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi adı altında kamu iktisadi devlet teşekkülü haline getirilmiştir.

Türkiye demiryolu tarihi, Cumhuriyet öncesi, Cumhuriyet dönemi (1923–1950) ve 1950 sonrası dönem olarak üç bölümde incelenebilir. Bu dönemlerin belirgin özelliği, birincisinde demiryolu hatlarının büyük bir kısmının yabancılara verilen imtiyazlarla yaptırılması, ikinci dönemin demiryolu ulaştırmasının altın çağı olması ve sonuncusunun ise demiryolu ulaştırmasının ihmal edildiği ve yok sayıldığı dönem olmasıdır. 1950 yılına kadar, karayolu, demiryolunu besleyecek ve tamamlayacak bir sistem olarak görülmüştü. Karayollarının demiryollarını destekleyecek şekilde geliştirilmesi gereken dönemde, Marchall yardımı ile hızlı biçimde karayolu yapımına başlandı. Bu çerçevede oluşturulan ulaştırma politikaları ile, sistemler içinde karayolu egemen bir hale gelmiş, deniz ve demiryolu ulaşım sistemlerinde bir gelişme sağlanamamıştır. 1960–1962 yılları arasında yapımı tamamlanan

demiryolu uzunluğu 458 km'dir. 1960 sonrası, planlı kalkınma dönemlerinde, demiryolları için öngörülen hedeflere ulaşılammıştır. Ulaşım sistemleri arasında eşgüdüm planlanmasına rağmen sonuç alınammıştır ve karayollarına yapılan yatırımlar bütün plan dönemlerinde ağırlığını korumuştur. Sanayinin artan taşıma taleplerinin yerinde ve zamanında karşılanabilmesi için, demiryollarında yatırımlara, yeniden düzenleme ve güncelleme çalışmalarına ağırlık verilmesi öngörülmüşse de, bu planlar hayata geçirilememiştir. 1950- 1980 yılları arasında yılda ortalama 30 km yeni hat yapılabilmıştır. 1980'li yılların ortalarında ise, ülkemizde hızlı bir karayolu yapım seferberliği başlatılmış, otoyollar GAP ve Turizmden sonra ülkemizin 3. büyük projesi olarak kabul edilmiştir. Bu çerçevede 1990'li yılların ortalarına kadar otobanlar için yılda yaklaşık 2 milyar dolarlık yatırım yapılmıştır. Buna karşılık, özellikle önemli demiryolu altyapı yatırımları konusunda her hangi bir projenin hayata geçirilmediği görülmektedir. Mevcut demiryollarının büyük bölümü yüz yılın başında inşa edilen geometride kalmaya mahkum olmuştur. İdame yatırımları için ayrılan kaynaklarda yetersiz kalmıştır. Ayrıca, ülkemizde yapılmış tek ulusal ulaşırma planı olan, ulaşırma sistemimizin iyileştirilmesi yönünde bir adım olarak görülen, karayolu ulaşım payının % 72'den % 36'ya düşürölmesini hedefleyen "1983–1993 Ulaşırma Ana Planı" da uygulanmamıştır. Ve 1986 yılından sonra uygulamadan kaldırılmıştır [Türkiye Cumhuriyeti devlet Demiryolları, 2006].

2.3. Denizyolu Ulaşım Sisteminin Gelişimi

Türklerde deniz taşımacılığının gelişmesi, Anadolu'ya girilmesinden sonra başlar. İpek yolunu ellerinde bulunduran Türkler, az zamanda kendi denizlerine egemen olarak, deniz ticaret ve nakliyatına başlamışlardır. Osmanlı deniz ticaretindeki bu başlangıç döneminden sonraki gelişmeleri, aşağıdaki aşamalarda incelemek yararlı olacaktır:

- Yabancı gemilerin taşıma yaptıkları devir,
- Yabancı gemilerin ve Türk gemilerin birlikte taşıma yaptıkları devir,

- Sadece Türk gemilerin taşıma yaptıkları devir.

Birinci Devir: 16.yüzyıl ile başlayan birinci devirde, Türk sularında yabancı gemilerin çalıştıklarını görüyoruz. Yukarıda ayrıntılarını açıkladığımız gibi, Kanuni Sultan Süleyman'ın Fransa Kralı I. François ile imzaladığı ticaret sözleşmesinde Avrupa ile olan Türk ticareti Fransız bayrağını taşıyan gemilere verilmişti. Bizim için kapitülasyon sözleşmesi olan, ancak Avrupa'da yayınlanan kitaplarda "modern anlamda ilk ticaret muahedesi" olarak geçen bu imtiyazdan yararlanılarak, Türk limanları arasında da Fransız gemileri işletiliyordu. Diğer ülkeler de Türkiye ile yaptıkları ticarette Fransız bayrağı taşıyan gemileri kullanmak zorunda idiler. 17.yy.da bu ülkelere ek olarak Avusturya, Rusya, İsveç, İspanya ve sonraları Prusya da, Babıali'den Türkiye'ye ait olan ticaretlerini kendi gemileriyle yapma iznini almışlardır.

İkinci devri, 19.yüzyıldan başlatmak mümkündür. Bu devirde, yabancı gemiler yanında Türklerin de gemi işletmeye başladığını görüyoruz. Bu şekilde Türkiye kıyılarında ilk buharlı gemi 1828 senesinde görülmüş olup, Tanzimat'tan bir kaç sene sonra 1844'de Bahriye Nezareti tarafından İngiltere'den getirilen bir gemi ile (Seyr-i Bahri), İstanbul-Gemlik-İzmit ve Tekirdağ hattı açılmış bulunuyordu. Aynı sene içinde bir gemi daha getirtilerek (Eser-i Hayr) Boğaziçi'nde çalıştırılmaya başlanmıştır. "Hazine-i Hassa Müzesi" adı verilen bu işletme; işletmecilikte özerk bir yönetimin kurulmasını gerektirdiğinden, bunun için yine Bahriye Nezaretine bağlı olmak üzere 1843 Fevaid-i Osmaniye adı altında bir yönetim kurulmasını sağlamıştır. Fakat çürük bir kaç gemi ile işe başlayan ve önemli başarı gösteremeyen, özellikle yabancı rekabetine dayanamayan bu yönetim, bir kaç sene sonra ayrıcalığı ile bir Fransız şirketine devretmeye mecbur kalmış ancak Fransız şirketi de bu işin üstesinden gelememiş ve işletme yine Türk yönetimine geri verilmiştir. Sultan Aziz devrinde, 1871'de İdare-i Aziziye ismini alan bu teşebbüsün adı 1878'de İdare-i Mahsusa olmuş, nihayet 1910 yılında Ticaret Nezareti'ne bağlı Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne dönüşmüştür. Yine aynı dönemlerde, 1851 senesinde İstanbul ile Boğaziçi ve

Kadıköy arasında gemi işletmek üzere Şirket-i Hayriye adında bir özel teşebbüs kurularak, başarılı hizmetler vermiştir.

Üçüncü devir, sadece Türk gemilerinin taşıma yaptıkları dönem olup bu aşamayı I.Dünya Savaşı (1914) ile başlatmak mümkündür. Gerçi savaşta kapitülasyonlar kaldırılmış ve denizciliğimiz de serbest alan bulmuştu. Fakat savaş senelerinde mevcut gemilerinde birçoğu düşman tarafından batırılmış olduğundan, ticaret filomuz daha da küçülmüştür. I.Dünya Savaşı'ndan önce, yaklaşık 110.000 tona ulaşan gemilerimizden, toplam tonajı 83.600 olan 63 Türk gemisi savaşta batırılmıştır. Mütareke senelerindeki istikrarsız durum, gemilerin daha da fazla eksilmesine neden olmuştur. Cumhuriyet dönemi de, özellikle kabotaj hakkının elde edilmesiyle, bu üçüncü devir içinde değerlendirilir.

Ticaret filosunun büyütülmesi 1921–1962 döneminde daha hızlı olmuş, devlet deniz taşımacılığı büyük bir ivme ile gelişmiştir. 1945 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Liman ve Deniz İşleri Daire Bakanlığı'nın yanı sıra, İstanbul Şehir Hatları İşletmesi ve Devlet Demiryolları ve Limanlar İşletme Müdürlüğü kurulmuştur. 1950'li yıllara ulaşıldığında özel kesim deniz taşımacılığı kamu taşımacılığı kapasite yönünden geçmiştir. 1958 yılında Uluslararası Denizcilik Teşkilatı'na (IMO) üye olan Türkiye, Ulaştırma Bakanlığı'nın koordinatörlüğünde, denizciliğin hukuki, ekonomik ve teknik gelişimine uyum sağlamak için uluslararası kuruluşlar (IMO, OECD, UNCTAD) bünyesinde yapılan çalışmalara katılmıştır. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı yürürlüğe girerken, 1962 yılında, deniz taşımacılığının kapasitesinin yüzde 40'ı kamu kesimine, yüzde 60'ı özel kesime aitti. Ancak ticaret filosunun gençleştirilme ihtiyacı vardı. Tersane kapasitelerinin yüzde 95'i kamuya, yüzde 5'i özel kesime aittir. Ülkenin ihtiyaç duyduğu gemilerin yapımına teknik yönden yeterlilik taşıyan tersaneler, eksiklerinin tamamlanması halinde, yaşlılıkları nedeniyle servisten çıkartılacak gemilerin yerlerine yenilerini yapmaya, ticaret filosunu gençleştirmeye elverişlilik göstermekteydi. Kullanılmış gemi fiyatlarının düşük oluşu yanında, yurt

dışında gemi inşa süresinin kısalığı, ithalatın kullanılmış gemilere yönelmesine neden olmuştur. 1966 yılında Gölcük Deniz Kuvvetleri Tersanesi'nin artan kapasitesinin ticari gemi inşasına ayrılması sağlanmış, böylece büyük gemi yapımı olanakları hazırlanmıştır. Fakat mevcut kapasiteler yeterince kullanılamamıştır. Üçüncü Plan Dönemi'nde gemi dizel motorları fabrikasının kuruluş çalışmaları son aşamasına gelmiş, özel kesim Tuzla Tersanelerinin alt yapı çalışmalarına, Pendik Tersanesi'nin yapımına ve Alaybey Tersanesi'nin "Türkiye'nin en büyük bakım-onarım tersanesi konumuna ulaşması için" gerekli düzenlemelere başlanmıştır. Yine bu dönemde, Denizcilik Bankası'nın bazı tersaneleri ile Deniz Kuvvetleri tersanelerinden ticari gemi yapımına ayrılan süreler büyük ölçüde kullanılabilmiştir. Kazanılan deneyimler, elde edilen bilgi birikimi, iş gücü ve ucuzluğu, kurulu ve kurulmak üzere olan kapasiteler, gemi yapımında Türkiye'nin önemli bir potansiyele kavuştuğunu ortaya koymaktadır. Bunun yanında, Türkiye beklenmeyen bir transit deniz trafiğiyle karşılaşmış, bu da limanlarda darboğaz yaratmış, yeni altyapı düzenlemelerini zorunlu kılmıştır. 1981 yılında denizciliğe dinamizm kazandırabilmek için İstanbul Deniz Ticaret Odası kurulmuştur. Bunu izleyen yıllarda açılan şubelerle DTO'nun faaliyet alanı tüm kıyılarımızı kapsayacak biçimde genişletilmiştir. 1983 yılına gelindiğinde, deniz ticaret filosu, dış ticaret ürünlerinin ancak yüzde 47,4'ünü taşıyabilmektedir. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma planından başlayarak, ticaret filosunun yaş ortalamasının küçültülmesi, yaşlı gemilerin servisten çıkartılması politikası da son bulmuştur. Limanların iyileştirilmesine, araç ve gereç eksiklerinin giderilmesine, modernizasyonuna yönelik birinci proje beşinci plan döneminin ilk yılında tamamlanmış bulunmaktadır. Bu nedenle limanların yükleme ve boşaltma kapasiteleri arttırılmıştır. Denizcilik sistem ve hizmetlerini, ülkenin çıkarlarına ve ihtiyaçlarına uygun olarak tahsisi ve geliştirilmesi amacıyla 19.08.1993 tarih ve 491 sayılı kanun hükmünde kararname ile Başbakanlığa bağlı Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuştur [Denizcilik Müsteşarlığı, 2006].

2.4. Havayolu Ulaşım Sisteminin Gelişimi

Türkiye’de ilk havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Hava Limanının hemen yakınındaki Sefaköy’de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydanda başladı. 1925 yılında, daha sonra Türk Hava Kurumu adına alacak olan "Türk Tayyare Cemiyeti"nin kurulması ile Türk havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır. 1933 yılında 5 uçaklık küçük bir filo ile "Türk Hava Postaları" adı ile ilk sivil hava taşımacılığı başlatılmıştır. 1933 yılında, Milli Savunma Bakanlığı’na bağlı olarak kurulan "Havayolları Devlet İşletme İdaresi", Türkiye’de sivil hava yolları kurmak ve bu yolda taşıma yapmak üzere görevlendirilir.

Dünya Sivil Havalığının hızlı bir gelişme göstermesi, teknolojinin büyük önem taşıması karşısında, ulusal çıkarların korunması ile uluslararası ilişkilerin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi için 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı", 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırıldı. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığının Ana Hizmet Birimi olarak 5431 Sayılı, Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun çerçevesinde görev yapmaktadır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu kapsamda yayımlanmış olan yönetmelik ve Havacılık Talimatı çerçevesinde hizmet verilmektedir.

Türkiye’nin halen üyesi olduğu Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), Avrupa Havacılık Seyrüsefer Güvenliği Teşkilatı (EUROCONTROL) ve Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA) bünyesinde yapılan çalışmalar yakından izlenmektedir. 04.04.2001 tarihi itibarıyla JAA’ye tam üyelik hakkı kazanılmıştır.

Bugün yaklaşık 50 ilde çeşitli büyüklükte, 21’i dış hat ve iç hat, 31’i sadece iç hat trafiğine açık, 4’ü THK’na bağlı toplam 12 özel statülü 64 havaalanı sivil

havacılık işletmelerinin kullanımına açıktır [Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2006].

3. ULAŞIM SİSTEMLERİNİN ÖZELLİKLERİ

3.1. Karayolu Ulaşım Sisteminin Özellikleri

Karayolu taşıma sistemleri, teknoloji, 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 halindedir.

Karayolu taşımacılık sektöründe arz ve talebin etkileşiminde destek hizmetler, taşımaya olan talep, güzergah ve 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.

Karayolu yük taşımacılığı, ücret karşılığında yükün bir yerden diğer bir yere taşınmasını karayolu ile sağlayan ve taşımacı ile gönderici arasında bir sözleşme yapılmasını gerektiren bir taşıma şekli olarak tanımlanmaktadır. Bu tanıma göre karayolu taşımacılığının unsurları, taşınacak yükün olması, yük taşıma işinin ücret karşılığı üstlenilmesi ve taşıma türü olarak karayolunun belirlenmesidir [Çancı ve Erdal, 2003].

3.1.1. Karayolu sisteminin diğer sistemlere göre üstünlükleri

Karayolu taşımacılığı diğer ulaşım sistemleri ile karşılaştırıldığında bazı üstünlüklere sahip olduğu görülmektedir:

- Kapıdan kapıya aktarmasız taşıma ve yükün yükleme ve boşaltma yerleri dışında elleçlenmemesi ile yükün yıpranmasını en aza indirmektedir. Diğer taşıma türlerinde, örneğin yükün limana veya demiryolu istasyonuna

ulaşımına kadar bir yükleme boşaltma, ana taşıma aracına yükleme, varış yeri limanı veya istasyonunda benzer elleçlemenin yapılması yükün daha fazla yıpranmasına sebep olmaktadır.

- Müşterinin istediği ve karayolunun olduğu her noktaya taşıma seçeneği vermektedir.

- Karayolu araçlarının taşıma kapasitelerinin deniz, demiryolu araçlarına göre daha küçük olması nedeniyle, taşımacılık sektöründe daha esnek hareket imkanı sağlamaktadır.

- Türkiye gibi karayoluyla uluslararası yük taşımacılığında kullanılabilecek taşıt sayısının talebe göre daha fazla olduğu ülkelerde, rekabet üst seviyelere ulaşmakta ve böylelikle müşteri lehine düşük nakliye fiyatlarının oluşmasına neden olmaktadır.

- Karayolu taşımacılığı diğer türlere göre daha az yatırım maliyeti gerektirmektedir. Karayollarının inşaaı kademeli olarak yapılabilir. Yol alt yapısının oluşturulması ile kaplama tamamlanana kadar, gerektiğinde yol hizmete açılabilir. Her tür araziye uygulanabilirliği, ulaşım ağı oluşturulmasında sınırsızlık özelliği kazandırmaktadır.

- Karayolu ile daha düzenli ve sık sefer imkanı bulunmaktadır.

- Ambalajlama ve sevkiyata hazırlamada zaman ve kaynaklardan tasarruf olanağı sağlamaktadır.

- Karayolu taşımacılığı, göndericiye ayrıca şu imkanları sağlayabilir:

- Kısa sürede teslim edilmesi gereken yükler için süratli sevkiyat yapılabilmesine yönelik proje bazlı çözüm yolları ortaya çıkarılabilir.

- Gelişmiş karayolu ağlarının getirdiği hızlı ve güvenli hizmet alma imkanları yaratılabilir.

- Taşıma ve lojistik şirketleriyle birebir ilişki içinde çalışma olanağının bulunması sayesinde sevk edilecek yüke özel muamele yapılması sağlanabilir.

- Karayolu taşımacılık hizmetleri ile bağlantılı diğer lojistik süreçlerle zenginleştirilerek hizmette çeşitlilik oluşturulabilir.

- Tahmin edilebilen maliyetlerin kolay hesaplanması ile tasarruf sağlanabilir [Çancı ve Erdal, 2003].

3.1.2. Karayolu taşımacılığının olumsuz yönleri

Karayolu ile taşımacılığın bir takım üstünlükleri olmasına rağmen, bazı olumsuz yönleri de bulunmaktadır:

- Karayoluyla yapılan taşımacılıkta, ihracat ve ithalat ülkeleri arasında yükün transit geçtiği ülkelerde uyulması gereken gümrük mevzuatları bulunmaktadır. Buna karşılık deniz ve havayolunda çoğunlukla ithalatçı ve ihracatçı olarak ülkeler arasında transit geçiş ülkeleri bulunmamaktadır. Karayoluyla yapılan taşımacılıkta, transit gümrükler ilave bekleme süreleri oluşturmaktadır.

- Numune veya benzeri nitelikte taşınacak yükün düşük miktarda olması halinde bu yükün bir araç içinde sevk yerlerine ayrı ayrı ulaştırılması gerekmektedir. Parsiyel malların toplanması, dağıtımı, zaman ve maliyet yönünden olumsuzluk yaratmaktadır. Havayolu parsiyel taşımalarda zaman ve maliyet yönünden karayoluna göre daha tercih edilebilir bir taşıma türüdür.

- Ağır ve yüksek hacimli yüklerin karayolu ulaştırma mevzuatına uyumlu olmaması, taşınmalarını çoğunlukla imkansız hale getirmektedir. Bu tür yüklerin demiryolu veya denizyoluyla taşınması daha verimli olmaktadır.

- Karayolu ile ulaşım petrole bağımlı bir ulaşım sistemidir ve gaz emisyonları ve gürültü kirliliğine sebep vermesinden dolayı çevreye olumsuz etkileri vardır.

- Ulaşım sistemleri arasında, kaza oranı en yüksek olan dolayısıyla güvenliği en az olan sistemdir [Çancı ve Erdal, 2003].

3.2. Demiryolu Ulaşım Sisteminin Özellikleri

Demiryolu taşımacılığının temel altyapı bileşenleri, raylı sistemler ve donanım ürünleri (elektrik tesisatı ve sinyalizasyon vb.), lokomotif ve vagonlar, aktarma istasyonları ve terminallerdir. Demiryolu taşımacılığında devlet tarafından yapılmakta olan bu altyapı yatırımları son derece maliyetlidir. Demiryolu başlangıç yatırımlarının devlet tarafından sağlanmasından sonra işletim maliyetleri ise son derece ekonomik olmaktadır. Ayrıca demiryolu yük taşımacılığı, uzun mesafeler arasında gerçekleştirilebilen güvenli ve çevre dostu bir taşımacılık türüdür.

Demiryolu yük taşımacılığı, son dönemde köklü bir değişime uğramış olup ağırlıklı olarak diğer taşıma türleriyle entegrasyonun sağlandığı bir sistem haline dönüştürülmüştür. Özellikle hızlı trenler, yeni vagon tipleri ve entegre teknolojilerle birlikte diğer taşımacılık türlerine alternatif olarak sunulmaktadır. Dünyada demiryoluna olan talebin artmasında, hatların üretim ve tüketim merkezleri ile birlikte kombine taşımacılık operasyonlarına elverişli hale gelmesi temel rol oynamaktadır. Uluslararası yasal düzenlemelerdeki basitleştirme ve uyum çalışmaları ile çevre güvenliğine yönelik ortak mutabakatlar, bu alana olan talebi artırmaktadır [Şerbetçi, 1998].

3.2.1. Demiryolu sisteminin diğer sistemlere göre üstün yönleri

Demiryolu diğer ulaşım sistemleri ile karşılaştırıldığında bazı üstünlüklere sahiptir:

- Enerji tüketimi açısından diğer ulaşım sistemlerine göre daha avantajlıdır. Büyük miktarda yük ve yolcu taşınması ile birim başına yakıt tüketiminin az olması çevreye daha az zarar vermesini sağlamaktadır.
- Demiryolu taşımacılığı, kazaların az olması sebebiyle emniyetlidir. Küçük çekiş gücü ile emniyetli yüksek hızlara ulaşabilmektedir.

- Karayolu trafik yükünü hafifletir.
- Genelde diğer sistemlerin aksine uzun dönem sabit fiyat garantisi vardır.
- Uluslararası geçişlerde karayolu geçiş sınırlamaları bulunurken, transit ülkelerin tercih ettiği bir sistem olmasından dolayı geçiş üstünlüğü verilmektedir.
- Transit süreleri karayoluna göre biraz daha fazla olmasına rağmen, sefer süreleri sabittir.
- Ağır tonajlı ve büyük boyutlu yükler için uygun taşıma türüdür.
- Büyük miktarda yük ve yolcu taşımacılığı yapılabilir.
- Vagonlar, taşınan yüke göre tasarlanabilir ve hava, ses ve ısı yalıtımları ile konforlu hizmet vermektedir.
- Hava koşullarından etkilenmez [Çancı ve Erdal, 2003].

3.2.2. Demiryolu taşımacılığının dezavantajları

Demiryolu ulaşım sistemlerinin diğer sistemlere göre bazı dezavantajları da vardır:

- Çoğu durak yerlerinde büyük ve konforlu istasyonların yapılması gerekmektedir. Yol ve tesislerin yapımı, araçların temini ve/veya imali özel teşebbüsün kolaylıkla karşılayamayacağı büyük sermaye gerektirmektedir.
- Transit süreleri bazı teslim bölgelerinde karayolu ve denizyoluna göre daha uzun zaman alabilmektedir.
- Kapıdan kapıya teslimatlarda, Avrupa'da çoğu yerlerde fabrika içine kadar ray bağlantısı olmasına rağmen, Türkiye'de bu imkan yok denecek kadar az durumdadır (Ereğli Demir Çelik, BSH Profilo Çerkezköy, İzmit Seka vb. Hariç). Bu sebeple çoğu yerde tren en yakın istasyona kadar gelmekte ve adrese için ayrıca kamyon aktarmasına gerek duyulmaktadır [Şerbetçi, 1998].

3.3. Denizyolu Ulaşım Sisteminin Özellikleri

Tarihsel gelişim içerisinde, limandan limana deniz taşımacılığı, günümüzde kapıdan kapıya teslimin yani tedarik zincirinin ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Dünya ticaretinin büyümesine paralel olarak denizyolu eşya taşımacılığı da hızla gelişmekte, her geçen gün yeni boyutlar kazanmaktadır.

Denizyolu ile taşımacılığın temel eğilimleri, taşıma araç ve kapasitelerinin artması, terminal ve liman işletme anlayışının değişmesi, lojistik hizmetlerdeki çeşitlilik ve profesyonelliğin yaygınlaşması, iletişim teknolojilerinin kullanımı ve diğer taşımacılık türleriyle entegrasyon gelmektedir.

Denizyolu yük taşımacılığı bileşenleri, taşıma araçları ve gemiler, terminal ve limanlar ve taşınacak yüklerdir. bu bileşenlerden en önemlisi olan gemiler, bağımsız kendi başına yer değiştirebilen büyük boyutlu ve belirlenen amaçlara uygun olarak kullanılan denizyolu aracıdır. Ticaret gemilerinin, yükleme boşaltma donanımı, ambar yapısı ve motor aksamı taşıyacağı yükün özelliklerine göre tasarlanır. Ticaret gemiler, taşıma üniteleriyle yük taşıyanlar (konteyner ve ro-ro gemileri) ve dökme yük gemileri (genel kargo, tanker, dökme yük ve sıvı ve gaz halindeki yükler) olarak iki gruba ayrılır [Çancı ve Erdal, 2003].

Liman ve konteyner terminalleri ile depolar çok çeşitli tip ve büyüklükte olabilmektedir. Bu çeşitlilik, kapasite ve işlevsellikten kaynaklanmaktadır. Gümrük süreçleri, transit geçiş noktaları, yüklerin bir arada toplanması, boş konteyner depo alanları gibi farklı operasyonların etkin, verimli ve düzen içerisinde gerçekleştirilebilmesi açısından liman ve terminaller büyük önem taşımaktadır. Limanlar gemilerin, yük ve yolcu indirip bindirme, yükleme boşaltma, bağlamaya elverişli, yeterli su derinliğine sahip, teknik ve sosyal altyapı tesisleri, yönetim, destek, bakım onarım ve depolama birimleri bulunan doğal ve suni olarak rüzgar ve deniz etkilerinden korunmuş taşıma türleri arasında dönüşüm noktaları olan kıyı yapılarıdır.

Denizyolu ile taşınacak yükler, çeşitli tiplerde olup, kuru ve sıvı yükler olarak iki ana gruba ayrılabilir. Sıvı yükler, petrol, kimyevi ve bitkisel yağlar, gazlar vb. olarak sıralanabilir. Kuru yükler ise, maden cevheri, hububat gibi ambalajsız dökme yükler olabileceği gibi ambalajlı yükler de olabilir. Yük çeşitleri, gemi ve liman seçiminde belirleyici unsurdur. Kuru yükler, aynı tür veya karma eşyalardan oluşabilir. Yükler ambalajsız olarak doğrudan geminin ambarına yüklenebileceği gibi, çuval, karton kutu, sandık, palet veya konteynerlere konulara da yüklenebilir.

Taşıma üniteleri sandık, palet ve konteyner olarak üçe ayrılır. Sandıklar, standart boyutlarda olmadıklarından en az kullanılan taşıma ünitesidir. Paletler ise, taşımayı kolaylaştırma amacıyla yapılan, yüklerin ünite haline getirilerek tek bir birim olarak taşınmasını sağlayan alçak platformlardır. Paletler, indirme bindirme işlemlerinin forklift gibi araçlar sayesinde daha hızlı gerçekleştirilmesini sağlar. Uluslararası Standartlar Örgütü, konteyner paletleri için standart boyutlar kabul etmiştir. Bunlar 8x100, 80x120, 100x120, 120x160 ve 120x180 cm boyutlarındadır. Yükün satıcı ve alıcı arasında kesintisiz ve en seri şekilde sevk edilebilmesi için, üniteleri birbiriyle bütünleşmesini ve standart palet boyutlarını zorunlu kılmıştır. Avrupa Ambalaj Federasyonu, 80x120 ve 100x120 cm boyutlu paletlerin kullanımında ısrar etmiş ve yaygınlaşmalarını sağlamıştır. Konteynerler, dayanıklı ve uzun ömürlü olmaları sebebiyle, taşıma sürecinin etkin ve verimli hale gelmesinde önemli bir işlev üstlenmektedir. Konteynerler, farklı yüklerin, tek bir yükleme ve taşıma ünitesi haline gelmesine yardım eder; taşıma ünitesi olarak indirme ve bindirme işlemlerini olanaklı kılar; bir araçtan diğerine teknik araçlarla aktarılabilir; uluslararası standart ölçüleriyle taşımanın seri olmasını sağlar. Konteynerler işlevlerine göre, parça yük, dökme yük, izole ve özel amaçlı olarak sınıflandırılabilir [Çancı ve Erdal, 2003].

3.4. Havayolu Ulaşım Sisteminin Özellikleri

Havayolu ulaşımı, yolcu ve yüklerin en uygun zaman ve yöntemle ulaştırılmasını sağlayan bir ulaşım sistemidir. Havayolu ulaşımının yüksek hızı sayesinde, teslim süresi kısalmaktadır. Dünya genelinde havaalanı varlığı, yüksek emniyet ve güvenilirlik, kargoların elleçleme ve yüklenmesinde gösterilen özen, planlı ve tarifeli hareketler ve diğer taşımacılık türlerine göre sigorta primlerinin daha düşük olması bu ulaşım sisteminin avantajlarıdır. Bununla birlikte, uçakların hacim ve ağırlık sınırları, diğer taşıma türlerine göre daha yüksek taşıma maliyetlerinin oluşmasına sebep olmaktadır.

Yük taşımacılığında, hava yolunun tercih edilme sebepleri:

- Çabuk bozulabilir kargonun en uzun mesafelere dahi kısa sürede taşınmasını sağlar.
- Güncelliklerini korudukları sürece bir ticari değere sahip oldukları kabul edilen ve satışları mümkün olan kargoların (gazete, dergi, vb) tam zamanında ulaştırılmasını sağlar.
- Değerli kargoların güvenle taşınmasına imkan verir.
- Kısa sürede ulaşmadıkları takdirde işletmeler açısından ağır ekonomik kayba yol açacak acil kargo için en hızlı seçenektir.
- Havayolu taşımacılığında sarsıntı veya çarpma gibi nedenlerle oluşabilecek hasarın en az seviyede bulunmasından dolayı, ölçüm ekipmanları, elektronik ve optik cihazlar gibi çok hassas kargoların taşınmasında güvenli koruma sağlar.
- Özellikle havaalanının büyük ekonomik merkezlerin yakınında bulunması durumunda taşıma öncesi ve sonrası akış maliyetleri azalmaktadır [Çancı ve Erdal, 2003].

4. ÇOK MODLU TAŞIMACILIK

Uluslararası ticarete rekabetin artmasıyla birlikte taşımacılık ve lojistik faaliyetleri önem kazanmıştır. Taşımacılık operasyonlarının hızlı ve ekonomik olarak gerçekleştirilmesi zorunlu hale gelmiştir. Bu zorunluluk, taşıma türleri ve araçlarının teknolojik, hukuki ve işletim anlamında gelişmesine neden olmuştur. Gümrük geçişlerinin kolaylaştırılması, yasal düzenlemelerdeki uyum ve standartlaşma çabaları, taşıma türleri arasında koordinasyonun artmasına ve çok modlu taşımacılık anlayışının gelişmesine ön ayak olmuştur. Kıtalararası taşımacılıkta, iki veya daha fazla taşıma türü ve lojistik hizmetlere ihtiyaç vardır. Aynı kıta üzerinde yapılan taşımalarda da coğrafi etmenler kara, hava veya deniz taşıma türlerinin birçok kombinasyonunu gerekli kılabilir.

Artan uluslararası rekabet ortamında, taşımanın daha süratli ve ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmesi bir zorunluluk haline gelmiştir. Günümüzde işletmeler dünya pazarlarına ulaşmak için taşımacılık hizmetlerinden faydalanmak zorundadırlar. İşletmelerin rekabet avantajlarını korumak için ürünlerini müşterilerin kapısına kadar taşıyacak ekonomik çözümlere ihtiyaç vardır.

Dünyada çevre duyarlılığının artması, devletleri bu konuda sıkı önlemler almaya itmektedir. Bu önlemlerden ulaştırma sistemleri de etkilenmektedir. Özellikle karayoluna getirilen kısıtlamalar, işletmeleri, çok modlu taşımacılık alternatiflerine yöneltmektedir.

Karayolu araç trafiği yoğunluğu ve kazaların azaltılması amacıyla alınan tedbirler, taşımada yeni alternatif arayışlarını beraberinde getirmektedir. Ayrıca yapılan düzenlemelerin ülkeden ülkeye farklılık göstermesi, transit geçişli taşımacılık alternatiflerinden kaçınılmasına yol açmaktadır.

Taşıması yapılacak yükün, çıkış noktasından varış noktasına kadar birden fazla taşıma türü ve aracının kullanılması şeklinde gelişen taşımacılık türü, modlar arası (intermodal) ve kombine (combined) taşımacılık olarak değerlendirilmektedir. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konseyi (UNCTAD) bu taşımacılık türlerini tanımlamıştır.

Tek modlu taşıma (Unimodal transport): Yükün bir veya daha fazla taşıyıcı tarafından tek bir taşıma türü kullanılarak taşınmasına denir. Kara, deniz, demir veya havayolu taşımacılığı gibi [UNCTAD, 1995].

Modlar arasın taşıma (Intermodal transport): Yükün birden fazla ulaşım sistemi kullanılarak taşındığı ve taşıma sorumluluğunun taşıyıcılardan birine ait olduğu taşıma türü olarak tanımlanır. Her ulaştırma sistemi için, sorumluluğun nasıl paylaşıldığına bağlı olarak ayrı taşıma belgeleri düzenlenir. Eğer, taşıma işini organize eden taraf sadece kendi yaptığı taşıma işinin sorumluluğunu yüklenirse buna parçalı taşıma (segmented transport), tamamının sorumluluğunu üstlenirse çok modlu taşıma (multimodal transport) olarak isimlendirilir [UNCTAD, 1995].

Kombine taşıma (Combined transport): tek ve aynı taşıma ünitesi veya aracıyla birden fazla taşımacılık türü kullanılarak yapılan taşıma şeklidir [UNCTAD, 1995].

Çok modlu taşımacılık, büyük oranda yük taşımacılığı için kullanılmıştır. Bununla birlikte, yolcu taşımacılığı için de yaygın olarak kullanılabilir. Yolcuların havaalanlarına ulaşmak için, demiryolu veya başka bir ulaşım sistemi kullanması buna örnek olarak gösterilebilir. Ne var ki, kombine yolcu taşımacılığı, yani tek bilet ile iki veya daha çok ulaşım sisteminin kullanılmasının yaygın olmadığı düşünülse de, paket halinde satılan tatiller buna örnek oluşturabilir. Hızlı tren ve uçak taşıma araçlarının ardışık ve tek bilet ile kullanılmasını sağlayan kombine yolcu taşımacılığı sistemleri mevcuttur.

4.1. Çok Modlu Taşımacılığın Gelişimi

1950'li yıllardan itibaren karayolu ulaşımının geliştirilmesine diğer sistemlerle göre, ağırlık verilmiştir. Bununla birlikte, karayolunun ağırlığı yalnızca yurt içi taşımacılık için söz konusuydu. 1980'li yıllara kadar uluslararası taşımacılıkta karayolunun ağırlığı fazla değildi. Bu yıllardan itibaren, karayolu, uluslararası ticaretin de odak noktasına yerleşmeye başlamıştır. Büyüyen dış ticaret hacmi, aynı oranda gelişen bir karayolu taşıma filosunun da oluşmasını sağlamıştır.

Aynı yıllar, özellikle Avrupa Birliği ülkeleri ve diğer gelişmiş batı ülkelerinde, çevre duyarlılığının geliştiği, karayolu taşımacılığının sorgulandığı, demiryolu taşımacılığının kabuk değiştirdiği yıllar olma özelliğini taşımaktadır. Genel bir yaklaşıma göre 600 km'yi aşan taşıma mesafelerinde, demiryolu karayoluna tercih edilmeye başlamıştır. Demiryolu taşıma olanakları gelişirken, çok modlu taşımacılık anlayışı da oluşmaya başlamıştır. Demiryolu ağırlıklı olarak, deniz taşımacılığının bir uzantısı ve karayoluna ciddi bir alternatif olarak kullanılmaya başlanmıştır. İlk çok modlu taşımacılık denemesi 1985 yılında Avrupa'dan Derince'ye sıvı kimyasal madde taşımacılığıdır. Bu taşımalar, demiryolu taşımacılığının günümüzde çözümlenmemiş bir takım eksikliklerini ortaya çıkarmıştır. Bunlar; elleçleme ekipmanlarının eksikliği, tarife ve uygulama alanında yetersiz altyapı ve çok modlu taşıma mantığı ve gereğinin algılanmasında karşılaşılan zorluktur. Ne var ki, kolaycı yaklaşımlar, teknolojiye gelişim ve değişimlerden uzak olma, düşük eğitim seviyesi gibi faktörler, çok modlu taşımacılığın gelişmesini engellemiştir [Tırman, 1997].

AB ülkeleri ve eski doğu bloğu ülkelerinin entegrasyonu çalışmalarında ulaştırmaya ilişkin yapılan düzenlemeler ve orta-uzun vadeli projeler, kara ve demiryolu çok modlu taşımacılığında demiryolunun ağırlığını arttırmayı amaçlamaktadır. UN/ECE (United Nations European Commission of Economy) tarafından oluşturulan, AGR (European Agreement on Main

International Traffic Arteries), AGC (European Agreement on Main International Railway Lines) ve AGTC (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations) antlaşmaları ile belirlenen ulaştırma altyapısı ve hizmetlerin entegrasyonundan yük trafiğinde artış yanında yolcu trafiğinde artış da hedeflenmektedir [Evren ve Tekin, 1997].

4.2. Çok Modlu Taşımacılığın Bir Türü: Kombine Taşımacılık

Çok modlu taşımacılık, karayolu taşımacılığının ekonomik mesafe dışında bulunan teslimlerde daha mantıklı bir seçenek olması avantajından yararlanır. Parçalı yüklerin konteyner ve diğer taşıma kapları ile birleştirilmesiyle, seri ve gelişmiş bir taşıma tekniği sunar. Bununla birlikte, özel yükleme araç ve gereçleri kullanılmasıyla taşıma araçlarının çalışma sürelerini optimize eder. Çok modlu taşımacılığın, operasyonel işlem sürelerini kısaltarak, toplam taşıma masrafını azaltıcı katkısı vardır. Yük, aynı taşıma ünitesi içerisinde, mod değişiklikleri sırasında elleçlenmeden ve iki yada daha fazla taşıma sistemi ile taşındığında, yani çok modlu taşımacılığın sınırlı bir türü olan kombine taşımacılık söz konusu olduğunda, zaman, maliyet ve altyapı gereksinimleri en aza inmektedir. Ana güzergahı demiryolu veya denizyolu olan ve 300 km'den fazla mesafeli taşımalar için kombine taşımacılık avantajlıdır [Çancı ve Erdal, 2003]. Başlangıç ve/veya bitiş aşamalarında kullanılan karayolu ile ulaştırmanın mümkün olduğunca az kullanıldığı bir türdür. Literatür ve pratik uygulamalarda, kombine taşımacılık terimi, çok modlu taşımacılık için de kullanılmaktadır.

4.2.1. Kombine taşımacılığın özellikleri

Kombine taşımacılıkta, yükleme, boşaltma ve aktarma işlemlerinin süratli olması, taşıma sürecinin hızlandırılması açısından önemlidir. Kombine taşımacılık sürecinin etkin hale gelmesi, belirli şartların sağlanmasına bağlıdır:

- Bir ulaştırma sisteminden diğetine aktarılması söz konusu olan taşıma ünitelerinin standart hale getirilmesi, yükleme ve boşaltma işlerinin uygun teknolojilerin kullanılması.
- Kullanılacak taşıma sistemlerinin birbiri ile uyumlu hale getirilmesi ile kullanılacak tüm sistemlerin çalışma planlarının yapım ve yürütülmesi, etkili bilgi akış sisteminin oluşturulması.
- Taşımacılık işinde, tarafların hukuki sorumluluklarının ortaya konulması, sözleşme, sigorta prosedürleri ve sorumlulukların açık bir şekilde tanımlanarak uygulanması.
- Kombine taşımacılık sisteminin içerdği tüm birimlerin teknolojik, yasal ve örgütsel olarak bütünleştirilerek, kolay işletme ve müdahaleye imkan vermesinin sağlanması.
- Kaliteden taviz verilmeden rekabet koşullarının sağlanabilmesi için, ulaştırma sistemlerinin uygun fiyat tarifeleri belirlemesi.

Kombine taşımacılığın, diğerk çok modlu taşımacılık türlerine göre bazı üstünlükleri vardır. Coğrafi nedenlerden dolayı, aktarmalı taşımacılıktan kaynaklanan zaman kayıplarını en aza indirmektedir. Karayolu taşımacılığının, ekonomik mesafe dışında bulunan teslimatlarda, esnek ve tercih edilebilirliğinden yararlanmaktadır. Ünite haline getirilmiş yüklerin, gelişmiş taşıma tekniğı ile seri biçimde sevkiyat ve teslimatına imkan vermektedir. Ulaştırma sistemlerinin birbiri ile uyumlu olması ile optimizasyon sağlamaktadır. Özel yükleme araç ve gereçleri kullanılması ile araçların çalışma sürelerinin düzenlenerek, hizmet kalitesinin ve çalışma koşullarının iyileştirilmesine katkıda bulunmaktadır. Operasyonel işlem sürelerinin kısılmasını ve toplam taşıma masraflarının azalmasını sağlamaktadır. Aktarmalı taşımacılık türlerinden farklı olarak, operasyonel işlemlerin bürokrasisi azalmakta ve yükün göndericiden alıcıya daha az evrak ile ulaşmasını sağlamaktadır. Taşıma işinden sorumlu olan firma sayısının azalması ve hatta teke indirgenmesi, hizmet kalitesinde gelişmeyi getirecektir. Düzenli hat taşımacılığının oluşması, teslimatlar, istenilen

sürede, minimum sürpriz ile karşılaşarak yapılmasını sağlamaktadır. Bu da, ticari işletmelerin, stok kontrol, üretim aşamalarında kontrolünün artmasını ve dolayısıyla da maliyetlerinin azalması ile müşterilerine daha avantajlı fiyatlar sunabilmesini, beraberinde getirmektedir.

Kombine taşımacılığın olumsuz yönlerinden biri, taşınacak yükün ünite haline getirilmesi gereği ve her yükün konteyner veya paletlere konmasının mümkün olmamasıdır. Taşıma ünitelerinin, aktarma yapılacak terminallerin ve taşıma araçlarının birbiriyle uyumlu olması gerekir ve bu teknolojik altyapının oluşturulması oldukça maliyetlidir. Kombine taşımacılık, birçok parametrenin kontrolünü gerektirdiğinden, taşıma sisteminin organizasyonu önemlidir. Bu karmaşık organizasyon, uluslararası çalışmalara uygun yapıda, gerekli eğitim ve deneyime sahip işletmeler tarafından gerçekleştirilebilir.

4.2.2. Kombine taşımacılığın bileşenleri

Kombine taşımacılık genel anlamda, taşıma araçları, taşıma üniteleri ve taşıma terminalleri bileşenlerine sahiptir. Diğer çok modlu taşımacılıktan farklı olarak bu bileşenler birbirini takip eden bir zincir haline getirilmiştir. Göndericiden alıcıya kadar, taşıma sırasında görev alan kara taşıma firmaları, armatörler, liman işletmecileri, demiryolu işletmeleri gibi birimlerin birbiriyle işbirliği yapması söz konusudur. Bu organizasyonu, gönderici her bir birimle ayrı sözleşmeler düzenleyerek yapabileceği gibi, taşıma işleri organizatörü¹ bir firmaya da yaptırabilir.

¹ Taşıma işleri organizatörlüğü kavramı ile “freight forwarder” ve “freight integrator” kavramlarını kapsayacak bir tanımlama oluşturulmuştur. Freight forwarder, kara, hava, deniz, demiryolu, nehir yolu, boru hattı veya kombine taşımacılık gibi bütün taşıma türlerinde, sevkiyat, dağıtım, depolama, gümrükleme, ve sigorta hizmetlerini gerçekleştiren anahtar teslim lojistik hizmeti veren organizatör kuruluş olarak tanımlanabilir [Çancı ve Erdal, 2003]. Freight integrator ise, freight forwarder, gümrük acentaları gibi taşımacılık yapan tüm firmaları ifade etmekle beraber, günümüzde, kendi filosuyla tek taşıma belgesi ile taşıma yapan firmaları tanımlamak için kullanılmaktadır [CLECAT, 2003].

Kombine taşımacılığın yapılacağı taşıma araçları, kamyon, tren, gemi ve uçaktır. Taşımanın ilk ve son halkalarında, karayolu ulaştırmasının esnekliğinden faydalanmak ve kapıdan teslim alıp kapıya teslim etmek amacıyla kamyonlar kullanılır. Palet, sandık veya konteyner halindeki yük kamyonlara karayolu yük taşıma mevzuatının belirlediği ağırlık ve gabari kısıtlamalarına bağlı olarak yüklenir. Kara-demiryolu entegrasyonu söz konusu olduğunda, konteynerler belirli merkezlerde toplanır, yükleme ve boşaltma işleri vinç veya benzeri mekanik araçlarla yapılır. Trenle gelen konteynerlerin yüklenmesi için, çok sayıda kamyonun, dolaşımın rahatça sağlanacağı, gerekli teknik donanımına sahip terminalde hazır bulunması gerekmektedir. Gelişmiş ülkelerde demiryolu ağının yaygın olması, bazı ülkelerde karayolu araçlarına getirilen sınırlamalar, taşıyıcıların demiryoluna yönelmesine sebep olmuştur. Çok sayıda konteynerin trenler tarafından taşınabilmesi, kombine taşımacılık açısından bir üstünlüktür. Kombine taşımacılıkta, karayolu-demiryolu entegrasyonlu taşımalar, çelici ile birlikte taşıma (Ro-La) ve çekici olmadan (konteyner) taşıma şeklinde gerçekleşmektedir. Çekici ile birlikte taşımada, karayolu çekicisi ve römork rampa ile özel bir vagona (piggy back) yüklenmektedir. Bu şekilde yapılan taşıma ile, karayolu amortismanından ve değişken maliyetlerden tasarruf sağlanır. Bu şekilde yüklenen trenler kısa sürede boşaltılabilmekte ve yükleme boşaltma için özel ekipmana gerek duyulmamaktadır. Çekici ağırlığının da yük olarak kabul edilmesi, bu taşıma türünün dezavantajıdır. Kombine taşımacılıkta kullanılan gemiler, konteyner ve Ro-Ro gemileridir. Konteyner gemileri, tam konteyner ve yarı konteyner gemileri olabilir. Konteyner gemilerinde, yükleme ve boşaltma için uygun donanımına sahiptir ve böylece zamandan tasarruf sağlarlar. Tam konteyner gemilerinde, konteynerlerin gemi içerisinde sabit durmalarını sağlayacak bölümlere sahiptirler. Yarı konteyner gemileri, kuru yük gemileri olup, konteyner taşıma bölmelerini de ihtiva ederler. Ro-Ro taşımacılığı ise, yükün karayolu çekicisiyle birlikte gemiye yüklenerek taşınması ile gerçekleştirilir. Hacmi küçük fakat maddi değeri yüksek eşyaların taşınması havayolu ile yapılır. Yolcu uçakları ile de kargo taşınması mümkündür.

Kombine taşıma terminalleri, taşıma türlerinden en az ikisine hizmet vermektedir. Denizyolu terminalleri, kara ve demiryolu taşımacılığı ile uyumlu olarak, büyük miktarda eşyanın sevkiyat ve depolanmasına imkan tanıyan en önemli kombine taşıma merkezleridir. Gemilerin limanlarda en kısa sürede yükleme ve boşaltma yapabilmeleri için, özel donanımlı konteyner terminalleri (limanları) bulunmalıdır.

4.2.3. Kombine taşımacılık kuruluşları

Kombine taşımacılık sistemi, Avrupa Birliği, Ulaştırma Bakanları Avrupa Komisyonu (UBAK), Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (BM AEK), tarafından geliştirilmesi teşvik edilen taşıma şeklidir. Kombine taşımacılıkta rol oynayan uluslararası kuruluşlar:

- Uluslararası Freight Forwarder Dernekleri Federasyonu (FIATA)
- Uluslararası Kombine Taşıma Şirketleri Birliği (UIRR)
- Interkonteyner-Interfrigo (ICF)

5. AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

Ulaştırma, günümüz ekonominin anahtar sektörlerindendir. Toplum, ulaşım hareketliliği talep ederken, kronikleşmiş gecikmeler ve bazı ulaşım hizmetlerinin kalitesizliğine tahammül gösterememektedir. Altyapı hazırlanması ve Pazar hazırlanması çözüm için yeterli değildir; ulaşım sisteminin bütünde, genişleme ve sürdürülebilir kalkınma ihtiyacını karşılayabilmesi gerekir. Geleceğe yönelik programlarda, sektörün ekonomik öneminin göz önünde bulundurulması gerekir. Toplam harcamalar Avrupa'da 1 000 milyar Avro'ya bir diğer deyişle, toplam yerel üretimin %10'una ulaşmaktadır. Sektör 10 milyondan fazla insana iş imkanı sağlamaktadır. Gerekli altyapı ve teknolojinin maliyetlerinin yüksek olması, karar hatalarına tahammülü azaltmaktadır [European Commission, 2001].

Avrupa Birliği uzun bir süre, ortak ulaştırma planı oluşturamamıştır. Ancak 1985 yılında, Adalet Divanı'nın yapılmış anlaşmaları yürürlüğe geçirme yönünde aldığı karar, Avrupa Birliği'ni harekete geçirmiştir. Maastricht Anlaşması, ulaştırma politikalarının politik, kurumsal ve bütçe temellerini güçlendirmiştir. Avrupa Parlamentosu 2000 yılı Aralık ayında, 2008 yılında tüm demiryolu taşımacılığı piyasasını serbest bırakma kararını almıştır. Bununla birlikte Maastricht Anlaşması, Trans-Avrupa Şebekeleri kavramını içermekte ve Avrupa ölçeğinde ulaştırma planlamasını, Avrupa Birliği finansmanı ile olanaklı kılmıştır. Birliğin, ortak taşımacılık politikasına geliştirmeye yönelik ilk "Beyaz Kitap" raporu 1992 yılı Aralık ayında yayınlanmıştır. Belgenin amacı, ulaştırma sektörünün açılmasını sağlamaktı ve bu hedefe takip eden on yıl içerisinde, demiryolu sektörü hariç ulaşıldı. Artık kamyonlar uluslararası taşıma işlerinden, boş dönmek zorunda kalmıyorlar. Hatta kayıtlı oldukları ülke haricindeki bir birlik üyesi ülke içinde taşımacılık da yapabiliyorlar. Hava taşımacılığının rekabete açılmasını bugün kimse sorgulamamaktadır. Ortak politikanın sağladığı ilk gelişme, taşıma ücretlerindeki azalma, yüksek kalitedeki hizmete ulaşılması ve seçeneklerin artmasıdır ki bu sonuçlar Avrupa vatandaşlarının harcama

alışkanlıklarını ve hayat tarzlarını değiştirmektedir. Ortak politikanın ikinci getirisi, araştırma programlarının sağladığı sonuçların yanında, Avrupa kapsamında ulaşım işletmesi için modern tekniklerin gelişmesini sağlamıştır. Yine de, modern teknik ve altyapının, demiryolu şirketleri örneğinde olduğu gibi, her zaman şirketlerin idarelerine çağdaşlık getirmedeği görülmüştür. Ulaştırma pazarı başarıyla açılmasına rağmen, ortak politikayla uyumlu bir gelişme göstermemesi bazı sıkıntılara sebep olmuştur:

- Ulaştırma modları arasında eşit olmayan büyüme: Bu sonuç, bazı modların ekonominin gerekleri doğrultusunda, daha iyi uyum sağladıklarını gösterirken, özellikle karayolu taşımacılığında, taşıma bedeline her giderin eklenmediğini, toplumsal ve güvenlik yönetmeliklerine uyulmadığını da göstermektedir. Nihayetinde, yük taşımacılığının % 44'ü karayolu, % 41'i kısa mesafeli deniz, % 8 demiryolu ve % 4'ü ise dahili denizyolu ile sağlanmaktadır. Karayolunun baskınlığı, yolcu taşınması söz konusu olduğunda belirginleşmektedir. % 79 oranında karayolu ile sağlanan yolcu taşımacılığının, % 5'i havayolu ve % 6'sı demiryolu ile sağlanmaktadır.
- Kara ve demiryollarının şehir içi ve havaalanı bölgelerinde ana yollardaki tıkanıklık.
- Çevre ve toplum sağlığı açısından olumsuz etkiler ve karayolu kazalarının mali yükü [European Commission, 2001].

5.1. Ulaştırma Modları Arasındaki Dengesizlik

Doksanlı yıllarda, Avrupa'da belirli bölgelerde ve belirli rotalarda izdihamdan kaynaklanan sorunlar yaşanmaya başlanmıştır. Sorun günümüzde ekonomik rekabeti tehdit etmektedir. Merkezdeki izdiham, merkez pazar ile bağlantılara ihtiyaç duyan çevre bölgelerdeki aşırı tecrit ile beraber ilerlemektedir. Merkezileşmeye dair bir deyişle, Avrupa merkezde felç, çevre bölgelerde ise kötürüm olmaktadır. İlk ciddi uyarı 1993 yılı, büyüme, rekabet ve iş imkanı

sağlama üzerine hazırlanan raporda belirtilmiştir. Trafik sıkışıklıkları sabrı zorlamanın yanında, verimlilik anlamında Avrupa'ya pahalıya mal olmaktadır. Sıkışıklığın çoğu kentsel alanlarda ise, Trans-Avrupa Şebekeleri gittikçe artan oranda, kronik izdihamdan muzdarip olmaktadır. Karayolu ağının %10'u olan 7 500 km civarı ve demiryollarının %20'lik 16 000 km'si, günlük sıkışıklıktan etkilenmektedir. Avrupa Birliği'nin 16 ana havalimanında, uçuşların %30'u çeyrek saati aşan rötarlar yaşamıştır. Bu gecikmeler toplamda, fazladan, aylık tüketimin %6'sına tekabül eden 1,9 milyar litre yakıt tüketimine sebep olmaktadır [European Commission, 2001].

Sıkışıklıklar sebebiyle, Avrupa'nın ekonomik rekabet gücünü kaybetme riski söz konusudur. Yapılan en son çalışmalar, sadece karayolu sıkışıklıklarından kaynaklanan maliyetler, gayri safi birlik hasılasının %0,5'ini bulmaktadır. Gelecek 10 yıl için yapılan trafik tahminleri, mevcut şartların devam etmesi halinde, yollarda izdihamın %10 oranında artacağını göstermektedir. Bundan kaynaklanan zarar %142 artarak, yılda gayri safi birlik hasılasının %1 olan 80 milyar Avro'ya ulaşacaktır. Bu durumun kısmi sebebi, ulaşım ağı kullanıcılarının üretimlerinin her zaman sebep oldukları maliyete ulaşmamalarıdır. Mali tablo, yapım, sıkışıklık, çevre hasarı ve kazalardan kaynaklanan maliyetleri yansıtamamaktadır. Bu aynı zamanda, Avrupa ulaşım sistemindeki zayıf haberleşme ve ulaşım araçlarının ve yeni teknolojilerin optimum kullanılamamasından kaynaklanmaktadır [European Commission, 2001].

Belirli rotalardaki doyum, kısmen trans Avrupa ulaşım ağının alt yapısının tamamlanmasındaki gecikmelerden kaynaklanmaktadır. Diğer yandan, çevre bölgeler ve birlik harici ülkeler arasında, yeni altyapıyı işlek kılamayacak kadar az trafik söz konusudur. 1994 Essen Avrupa Konseyi, yüksek öncelikli bir takım projeler belirlemişlerdir ve bunlar, parlamento ve Konsey tarafından onaylanarak, finansmanın sağlanması için temel oluşturmak üzere, plan kapsamında yer almıştır. Toplam maliyet 400 milyar Avro olarak öngörülmüştür. Trans-Avrupa Şebekeleri'nin bu yöntemle yapılması,

Maastricht Antlaşmasında öngörülmüştür. Ne var ki, Konsey ve Parlamentonun benimsediği altyapı projelerinin yalnızca beşte biri hayata geçirilmiştir. Birliğin genişlemesi ile birlikte, aday ülkelerde öncelikli bağlantı altyapı sistemlerinin oluşturulma maliyeti, 2000 yılında, 100 milyar Avro olarak öngörülmüştür [European Commission, 2001].

Trans Avrupa ulaşım ağının kurulması için yılda 500 milyon Avro harcama limiti bulunmasına ve demiryolu ulaşımına her zaman öncelik verilmesine rağmen, Uyum Fonu ve Avrupa Yatırım Bankası da dahil olmak üzere, ulaşım altyapısı giderlerinin karşılanması için ayrılan ödeneklerin yarısından fazlası, karayolunu demiryolundan daha öncelikli görmektedir. Yunanistan ve İrlanda gibi ülkelerde otoyol miktarları, 1998 Birlik ortalamasının çok altında olmasına rağmen, sürdürülebilir kalkınma kapsamında, yatırım önceliği demiryolu, denizyolu ve nehir yollarına verilmelidir [European Commission, 2001].

5.2. Genişlemiş Avrupa Birliği'nde Ulaşımın Büyüme

İç pazar ve küresel ticarete avantaj sağlayacak etkili bir ulaşım sistemi olmaksızın, iş imkanı ve zenginlik sağlayacak bir ekonomik büyüme tasavvur etmek zordur. 21 yüzyılın başında, bilgi toplumu ve sanal ticaret çağı olmasına rağmen, ulaşım talebi azalmamış aksine artmıştır. İnternet sayesinde, uzak mesafedeki insanların anlık haberleşmesi ve uzak mesafelerde alış veriş yapılması mümkündür. Bununla birlikte, bilgi teknolojileri, zaman zaman ulaşım talebini azaltabilmektedir.

Ulaşım talebinin devam eden büyümesinde iki önemli etken vardır. Yolcu taşımacılığında, belirleyici faktör, araç sayısındaki artıştır. Son 30 yılda araba sayısı, yılda 3 milyonluk bir artışla üç katına ulaşmıştır. Üye ülkelerin çoğunda araba sahipliği stabilize olmuşsa da, araba sahibi olmanın özgürlüğün sembolü olduğu aday ülkelerde durum böyle değildir. 2010

yılında, genişlemiş Birlik dahilinde bir araba filosu oluşacaktır [European Commission, 2001].

Yük taşımacılığı söz konusu olduğunda, büyüme büyük oranda Avrupa ekonomisindeki değişikliklere ve üretim sistemine bağlıdır. Son 20 yılda, ekonomi depolama ekonomisinden akış ekonomisine değişim göstermiştir. Üretim maliyetlerinin azaltılması için, üretim, zaman zaman son montajın yapıldığı bölgeden uzakta olmaktadır. Dolayısıyla 2010 yılına kadar Avrupa Birliği'nde, ulaştırma sistemlerinin daha akılcı kullanımını sağlayacak önlemler alınmadığı takdirde, sadece ağır yük trafiği 1998 yılına göre %50 artış gösterecektir. Bu da, halihazırda yükü fazla olan yollarda, daha da büyük bir yükün taşınması bekleneceği anlamına gelmektedir. Aday ülkelerde beklenen ekonomik büyüme de trafik hacmini arttıracaktır. Aday ülkelerde, ekonomi planları kapsamında, demiryolu taşımacılığı ön plana çıkarılmış olmasına rağmen, doksanlı yıllardan itibaren, karayolu taşımacılığı ağırlık kazanmaya başlamıştır. Aday ülkelerde, planlı ekonomi gereği demiryolu taşımacılığının geliştirilmesine öncelik verilmesine rağmen, doksanlardan itibaren sistemler arası dağılım büyük farklılık göstererek, karayolu taşımacılığı lehine gelişmiştir. 1990 ve 1998 yılları arasında, karayolu taşımacılığı % 19,4 artış gösterirken, aynı dönemde demiryolu taşımacılığında %43,5'lik bir azalma görülmüştür. Sistemler arası dengenin kurulabilmesi için alınacak önlemler, tüm ulaşım sisteminin stabilitesini bozabilir ve hatta aday ülkelerin ekonomilerine olumsuz etki yapabilir. Bu ülkelerin ulaşım sistemlerinin birleştirilmesi için ciddi önlemler alınması gereklidir [European Commission, 2001].

5.3. Sürdürülebilir Kalkınmada Ulaştırmada Birlik

Genişleme ile birlikte, ortak ulaştırma politikalarının benimsenmesi fırsatı oluşmuştur. Bu amaç, Amsterdam Antlaşması'nda belirtilmiştir. Sürdürülebilir kalkınma stratejilerinin özünde, ulaştırma sistemleri arasındaki dengenin değiştirilmesi hedefi, Gothenburg Avrupa Konseyi'nde belirlenmiştir. Bu

iddialı hedefe tam anlamıyla ulaşılması on yıldan fazla sürecektir. Beyaz Kitap raporunda alınması gerektiği belirtilen, sürdürülebilir kalkınmaya bir ilk adım niteliği taşıyan, önlemler doğrultusunda hedefe tam anlamıyla ulaşılması yaklaşık otuz yıl içerisinde mümkün olabilecektir [European Commission, 2001].

Komisyonun, Kasım 2000'de sunduğu, arz güvenliğine dair yeşil raporda, 1998'de, karbon dioksit (sera etkisi oluşturan gazların başlıcası) emisyonunun %28'i, ulaşım sektöründe kullanılan enerji kaynaklıdır. Son tahminlere göre, trafikteki büyüme eğiliminin geri çevrilmesi için hiçbir şey yapılmadığı takdirde, 2010 yılında, karbondioksit emisyon miktarı %50 artarak 1113 milyar tona ulaşacaktır. 1990 yılında bu değer 739 milyon ton olarak belirtilmiştir. Ulaşımdan kaynaklanan karbondioksit emisyonunun %84'ünün sorumlusu karayolu ile ulaşımın. Petrole bağımlılığın halihazırda %98 olan oranının düşürülmesi için, alternatif yakıtların kullanılması ve ulaşım sistemlerinin enerji etkinliği artırılması, ekolojik gereklilik ve teknolojik bir hedeftir [European Commission, 2001].

Bu kapsamda, özellikle karayolu ulaşımında, hava kalitesinin korunması ve gürültü kirliliğinin azaltılması amacıyla bugüne kadar yapılan çalışmalar, rekabetten ve ekonomiden taviz vermeden, çevre koruma gereği devam etmelidir. Genişlemenin, ulaşım talebi üzerine ciddi bir etkisi olacaktır. Bu da, Gothenburg Avrupa Konseyi'nde belirtildiği üzere, ulaştırma büyümesi ve ekonomik büyüme arasındaki bağın koparılması ve sistem değişikliği için, daha büyük çaba gerektirecektir. Yarım asırdır, karayolu lehine çalışıldıktan sonra bu tür bir değişimin kısa sürede olması mümkün değildir. Günümüzde demiryolu ile yük taşımacılığı %8 oranında ve uluslararası yükler Avrupa içinde 18 km/saat hızla hareket etmektedir. Bununla birlikte, ABD'de yük taşımacılığının %40'ı demiryolu ile yapıldığından, modern ekonominin gereği, kaçınılmaz değildir [European Commission, 2001].

Ulaşım talebini dizginlemek için karmaşık bir denklemin çözümü gerekir:

- Ekonomik büyüme, hemen hemen otomatik olarak, tahmini yük ve hizmet için %38 ve yolcular için %24 oranında hareketlilik ihtiyacında artışı beraberinde getirecektir.
- Genişleme, yeni üye ülkelerin öncelikle sınır bölgelerinde, ulaştırmada patlamaya sebep olacaktır.
- Ana arterlerin doyuma ulaşması, uzak bölgelere ulaşımın ve aday ülkelerdeki altyapının geliştirilmesi, büyük yatırım talebine sebep olacaktır.

Beyaz Kitap raporunun temelini oluşturan, ekonomik büyüme ve ulaştırmada büyüme arasındaki bağlantının kademeli olarak kopartılmasının değerlendirileceği kapsam budur.

Basit bir çözüm olarak, yolcu ve yük hareketliliğinde, ulaşım sistemleri arasında yeniden bir dağılım oluşturulmalıdır. Bununla birlikte, Birliğin şehir ve yollarda trafiği sınırlandırmak ve çok modlu taşımacılığı dayatmak için, ne gücü ne de hedefi olmadığından, bu tespit gerçekçi değildir. Sorunlara sadece bir örnek vermek üzere, bir takım üye ülkelerin, birlik genelinde, ağır yüklerin hafta sonlarında trafiğe çıkma yasağını kaldırmak amacıyla itiraz ettiklerinin hatırlanması gerekir [European Commission, 2001].

Avrupa Birliği'nin gücü göz önünde bulundurularak, ekonomik olarak üç olası seçenek görünmektedir.

- İlk yaklaşım (A), fiyatlandırma yoluyla karayolu ulaşımına odaklanmaktır. Bu seçenek, diğer ulaşım sistemlerinde tamamlayıcı önlemler almayı gerektirmemektedir. Kısa vadede, ulaşım fiyatlarının artması sonucunda, yük taşımada daha iyi bir yükleme oranının elde edilmesini ve yolcu taşımada doluluk oranının artmasını sağlayabilir. Bununla birlikte, diğer ulaşım sistemlerinde gerekli canlandırmanın yapılmaması, özellikle demiryolu sistemi verimliliğinde az gelişme ve altyapı kapasitesindeki yetersizlik diğer sistemlerin gelişmesini imkansız kılabilir.

– İkinci yaklaşım (B) da karayolu ulaşımı fiyatlandırmasına odaklanmaktadır; fakat beraberinde diğer sistemlerin etkinliğinin artırılması için önlemleri (hizmette kalite, lojistik, teknoloji) de beraberinde gerektirmektedir. Bununla birlikte, bu yaklaşım, yeni altyapı yatırımlarını içermemekte ve sistemler arası dengenin değişmesi için özel önlemler alınmasını gerektirmemektedir. Daha iyi bölgesel uyumu da garanti etmemektedir. Birinci yaklaşıma göre, bağlantının koparılmasında daha iyi sonuç verebilir, fakat karayolu ulaşımı, çevreyi en çok kirleten sistem olmasına rağmen, pazarın aslan payını almaya ve doyuma ulaşmış arter ve hassas bölgelerde yoğunlaşmaya devam eder. Dolayısıyla, sistemler arası dengenin değişmesini garanti etmek için yeterli değildir ve Gothenburg Avrupa Konseyi tarafından dikkat çekilen sürdürülebilir kalkınmaya gerçek bir katkı sağlamaz.

– Beyaz Kitap raporunun temel aldığı, üçüncü yaklaşım (C), fiyatlandırmadan, diğer ulaşım sistemlerinin canlandırılmasına bir dizi önlemleri kapsamaktadır. Bu birleştirilmiş yaklaşım, diğer ulaşım sistemlerinin 1998 yılındaki seviyelerine ulaşmalarını ve 2010 yılından itibaren sistemler arası dengenin değişmesini sağlayabilir. Bu yaklaşım, son elli yıldaki dengenin karayolları lehine olduğu göz önünde bulundurulursa, görüldüğünden daha büyük hedeflere sahiptir. Aynı zamanda Gothenburg Avrupa Konseyi'nde benimsenen, demiryolu, nehirlerde ulaşım, kısa denizyolu taşımacılığı ve çok modlu taşımacılık yönünde yapılacak altyapı yatırımları ile destekleme kararını desteklemektedir. Beyaz Kitap raporunda sunulan önlemlerin yapılandırılması ile insan ve yük hareketliliği kısıtlanmaksızın, ekonomik büyüme ve ulaşım büyümesi arasındaki bağ koparılacaktır. Karayolu taşımasındaki büyüme (1998–2010 yılları arasında %50 yerine %38'lik artış), diğer sistemlerin daha iyi kullanılmasıyla birlikte yavaşlayacaktır. Bu eğilim, yolcu taşımacılığında daha da belirgin olacaktır (%43 yerine %21'lik trafik artışı).

5.4. Avrupa Birliği Ulaşım Politikasında Kapsamlı Strateji İhtiyacı

Ulaşım dengelerinin kaydırılması hedefi, ulaşım politikaları iddialı hedeflerine ulaşmanın yanında, bir takım başka politikalar kapsamında da milli veya yerel kararlı önlemler içermektedir:

- Özellikle anında üretim ve stoklama gibi, ulaşım talebini arttıran faktörleri etkileyecek ekonomik politikalar;
- Ev-iş arası mesafenin dengesizliğinden kaynaklanan gereksiz hareketlilik ihtiyacının giderilmesi için şehir ve kırsal arazilerin kullanım politikaları;
- Özellikle gidiş gelişlerin yoğunluğu sebebiyle kazaların çoğunun meydana geldiği hafta sonlarında, iş ve okul programlarının daha iyi organize edilmesini sağlayacak, sosyal ve eğitim politikaları;
- şehir ve yollarda, uluslararası karbon dioksit emisyon oranlarına uyum sağlamak amacıyla, daha akıllı araç kullanımı ve toplum hizmetlerinin modernizasyonu arasında bir denge kurulmasına katkıda bulunacak, şehir ulaşım politikaları;
- Adına yakışır bir Trans-Avrupa ulaşım ağının tamamlanması ve çevre ile uyum içerisinde sistemin bütünlüğünün sağlanması için gerekli bütçe ve mali politikalar;
- Pazarın özellikle de demiryolu ulaşımı için açılacağını, mevcutta çalışmakta olan baskın şirketler tarafından bastırılmayacağını ve hizmet kalitesinin kötüleşmeyeceğini garanti eden rekabet politikaları;
- Avrupa araştırma alanında, birlik, milli ve özel seviyelerde sarf edilen çabaların devamlı olmasını sağlayacak ulaşım araştırma politikaları.

Beyaz Kitap raporunda açıkça belirtilen, özel araç kullanımı, toplum hizmetleri kalitesinin iyileştirilmesi, yük taşımacılığının karayolu yerine demiryolu ile yapılması zorunluluğu gibi bir takım önlemler, birlikten ziyade milli ve bölgesel anlamda önem taşımaktadır [European Commission, 2001].

5.5. “Beyaz Kitap” Raporunun Önerileri

Bu rapor, ulaşım politikaları başlığı altında, birlik seviyesinde alınacak bir takım önlemleri içermektedir. 2010’a kadar uzanan bir hareket planını, ara adımlarla beraber açıklamakta ve 2005 yılında yapılacak, sistemlerin ayrılması ve karayolu güvenliği gibi kesin hedeflere ulaşılma oranını değerlendirmeyi amaçlayan ara raporu da tanımlamaktadır.

5.5.1. Demiryollarının canlandırılması

Dengelerin değişmesi için, özellikle yük taşımacılığı söz konusu olduğunda, demiryolu ulaşımı stratejik sistemdir. Bu sistemin canlandırılması, demiryolu şirketleri arasındaki rekabetin artırılması anlamına gelmektedir. Yeni yüklenicilerin pazarda yer alması rekabeti artırırken, aynı zamanda, sosyal ve çalışma şartları ile ilgili konularda firmaların yeniden yapılandırılmasını teşvik edici önlemlerin de alınması gereklidir. Öncelik, Aralık 2000’de karar verildiği üzere uluslararası hizmetler için değil milli pazarda hareketlilik (trenlerin boş çalışmasının engellenmesi) ve uluslararası yolcu taşımacılığı için de yeni pazarların oluşturulmasına verilmelidir.

Komisyon önümüzdeki yıldan itibaren, özellikle yük taşımacılığı açısından, işletmecilerin gözünde, sistemin, düzenlilik ve dakiklık anlamında güvenilirliğini arttırmak için bir önlemler paketi önerecektir. Sırasıyla, demiryolu şirketlerinin yük taşımacılığına da yolcu taşımacılığı kadar önem vermesinin sağlanması için, belirli bir demiryolu ağı yük taşımacılığı için ayrılmalıdır [European Commission, 2001].

5.5.2. Karayolu taşımacılığında kalitenin artırılması

Karayolu taşımacılığının en büyük avantajı, Avrupa’nın her yerine, düşük fiyat ve esneklikle yük taşımacılığı yapılabilmesidir. Vazgeçilemeyecek bu sektörün ekonomik durumu ise görüldüğünden daha sallantılıdır. Karayolu

taşımacılığında, sevkiyatçıların ve sanayinin fiyatlar üzerine baskısı ile fiyat aralığı dardır. Bu da, bazı taşıma şirketlerinin, sosyal ve güvenlik ile ilgili düzenlemeleri bir kenara atarak, fiyat düşürmelerine sebep olmaktadır. Komisyon, taşıyıcıları, sevkiyatçıların etkisinden koruyarak, yakıt fiyatlarındaki ani yükselişlerde kendi tarifelerini belirlemeleri amacıyla bir takım düzenleme önerileri getirecektir [European Commission, 2001].

Değişiklikler, sosyal ve işçi hakları ile uyum içerisinde olacak şekilde, karayolu taşımacılığı işletmeciliğinde modernizasyonu da gerektirecektir. Bunlara paralel olarak, haksız rekabetin önlenmesini sağlayacak bir denetleme mekanizması da oluşturulacaktır.

5.5.3. Deniz ve nehirlerde ulaşımın desteklenmesi

Kısa mesafeli deniz ulaşımı ve nehirlerde ulaşım, karayollarında yoğunluk ve demiryollarındaki altyapı eksiklikleri söz konusu olduğunda çözüm sağlayacak ulaşım sistemleridir. Kısa mesafeli denizyolu ulaşımının canlandırmanın yolu, Trans-Avrupa ağı ana planı çerçevesinde deniz otoyolları oluşturmaktır. Bu da, limanlar, demiryolları ve nehir ağlarının birbirleriyle daha iyi bağlantılı olması ve liman hizmetlerinin iyileştirilmesi ile mümkündür. Bazı nehir ulaşım hatları (özellikle tıkanıklıkların etrafından dolaşan hatlar günümüzde Alpler, Pireneler ve Belçika, Lüksemburg, Hollanda ve gelecekte Almanya Polonya sınırı) kara ve demiryolları gibi Trans-Avrupa Şebekeleri'nin bir parçası olacaktır [European Commission, 2001]. Erika felaketinden¹ sonra, Avrupa Birliği deniz taşımacılığı güvenliğinde daha sıkı kurallar koymalıdır. Komisyon, bandıra kullanımı (FOC²) ve limanlarla etkin mücadelede, Uluslararası Denizcilik Örgütü ve

¹ Erika Tankeri, 12 Aralık 199 tarihinde Fransa açıklarında batmış, taşımakta olduğu 30 000 ton ham petrolün 14 000 tonunun denize sızması sonucunda, 100 mil uzunluğunda Atlantik kıyı şeridi kirlenmiştir.

² Flag of Convenience, deniz araçlarının, kendi ülkelerinin değil, vergi ve bürokratik işlemlerinin seri ve basit yürütüldüğü ülkelere kayıtlı olmaları. Bu sebeple dünyadaki gemilerin %60'ı Panama, %20'si Liberya, %10'u Yunanistan ve diğerleri ise kendi ülkelerinin bandıralarını taşımaktadır.

Uluslararası çalışma Örgütü'nün işbirliği ile gemilerin denetlenmesinde istenecek minimum sosyal kuralların oluşturulmasını ve Avrupa için deniz trafik işletim sistemi geliştirilmesini önerecektir. Aynı zamanda, mümkün olduğunca çok sayıda geminin tekrar Avrupa Birliği bayrağını taşıması için, birlik dahilinde bazı ülkelerin yasaları örnek alınarak, tonaj bazlı vergilendirme sistemi önerilecektir [European Commission, 2001].

5.5.4. Havayolu ulaşımı ve çevre arasındaki denge

Avrupa Birliği'nin tek Pazar ve tek para birimini kullandığı günümüzde, Avrupa'da hala tek bir havayolu yok. Hava trafik işletmesinin çok parçalı olması sıkıntısı, rötarlara, yakıt sarfiyatının artmasına sebep olmakta ve Avrupa havayollarını rekabet açısından dezavantajlı bir pozisyona sokmaktadır. 2004 yılından itibaren, Eurocontrol ve askeri otoriteleri birlikte çalışmaya götürecek, bir dizi özel önlem sunulacaktır. Avrupa göklerindeki bu organizasyon değişikliği, birliğin genişlemesinin getireceği havaalanlarındaki büyüme ve bundan kaynaklanacak gürültü ve kirliliğin azaltılmasını hedefleyen politikaların oluşturulmasını gerektirecektir [European Commission, 2001].

5.5.5. Çok modlu taşımacılık

Karayolu taşımacılığı ile rekabet edebilecek bir sistem geliştirmek söz konusu olduğunda çok modlu taşımacılığın önemi büyüktür. Az sayıda, iyi durumda kanal ve demiryolu bağlantısı bulunan limanın dışında, bu konuda elle tutulur bir başarı olduğunu söylemek zordur. Kayda değer potansiyel kapasitesi olan taşıma sistemlerinin entegrasyonu ve bireysel hizmetlerin etkin bir biçimde bağlanması için harekete geçilmelidir. Öncelikli konular, teknik uyum ve özellikle konteyner taşımacılığı için sistemler arası işletilebilirlik olmalıdır. Birliğin, asıl olarak deniz otoyollarının oluşturulmasını amaçlayan destek programı Marco Polo, çok modlu taşımacılığın bir slogan olmaktan çıkarak

rekabetçi, ekonomik bir yapıya dönüşmesini sağlamayı hedeflemektedir [European Commission, 2001].

5.5.6. Trans-Avrupa Şebekeleri'nin oluşturulması

Belirli ana arterlerdeki yoğunluk ve bunun sonucu oluşan kirlilik, Avrupa Birliği'ni, yapılmasına karar verilmiş olan Trans-Avrupa projesinin tamamlanmasını gerekli kılıyor. Gothenburg Avrupa Konseyi'nde alınan kararlara ek olarak, demiryolu ağındaki tıkanıklıkların giderilmesi, genişleme ile özellikle sınır bölgelerinde oluşacak trafik yoğunluğunu taşıyacak karayollarının tamamlanması ve çevre bölgelere erişim üzerinde yoğunlaşılmasını gerekli görülmektedir. Trans-Avrupa Şebekeleri'ne bağlantı amacıyla kullanılacak ikincil bir ağ oluşturulması projesine ödenek önceliği sağlanacaktır. Bu kapsamda, Essen Avrupa Konseyi'nde benimsenen ve 1996 Avrupa Parlamento ve Konseyinin, Trans-Avrupa Şebekeleri'ne dair kararlarında da yer almış olan 14 temel proje düzenlenmelidir. Geniş ölçekli projelerin bir kısmı tamamlanmış ve altı adet yeni proje kapsam dahiline alınacaktır [European Commission, 2001].

Milli bütçelerden sağlanan katkının düşük, yerel ve özel sektör katkılarının sınırlı olması göz önünde bulundurularak, altyapı değişikliklerinin getirileri bir havuzda toplamak amacıyla çözümler üretilmelidir. Yeni altyapı işletmesinden gelirleri elde edilemeye başlamadan önce, altyapının giderlerini karşılayacak, yerel ve milli kaynaklar oluşturulabilmelidir. Buna benzer bir yaklaşım bölgedeki gişe gelirlerinin aktarılmasıdır. Bu uygulamanın özel örneği, Alplerde inşa edilecek demiryolunun altyapı giderlerinin, özellikle birliğin ağır yük taşıtlarına, İsviçre tarafından uygulanan ek vergiler ile karşılanması olarak gösterilebilir [European Commission, 2001].

5.5.7. Karayolu güvenliği

Ulaştırmanın, toplumun ve bireylerin iyiliği için olarak görülse de, gittikçe artan bir oranda potansiyel tehlike olduğu düşünülmeye başlanmıştır. 20 yüzyılın sonu, hepside hafızalara kazınan bir dizi dramatik demiryolu kazası, Concorde felaketi ve Erika enkazı ile bozulmuştur. Bununla birlikte, güvenlik eksikliğinin kabul edilme derecesi her zaman mantıklı değildir. Aksi takdirde, her yıl küçük bir kasabanın haritadan silinmesi ile aynı anlama gelen 41 000 kişinin öldüğü karayolu kazaları nasıl göreceli olarak tolere edilebilir. Her gün Avrupa karayollarında, bir uçak kazasındaki kadar insan ölmektedir. Ölü veya yaralı, karayolu kaza kurbanları, topluma, maddi boyutta milyarlarca Avro ve insani boyutta hesaplanamaz büyüklükte zarara sebep olmaktadır. Bu nedenle, Avrupa Birliği, 2010 yılından itibaren kurban sayısını yarısına kadar azaltma hedefini koymalıdır. Yol güvenliğinin garanti edilmesi, ulaştırmanın gelişmesi döngüsünde sağlanması gereken bir ön şarttır. Üye ülkelerin, birlik seviyesinde harekete geçmek konusunda gönülsüz davrandığı belirtilmelidir. Çocuklar için emniyet kemeri, izin verilen kandaki maksimum alkol oranının belirlenmesinde uyum konuları 12 yıldır tartışılmaktadır. 2005 yılına kadar kaza sayısında düşme olmaması halinde, Avrupa Birliği yasal anlamda önlem alma hakkını koruyacaktır. Yakın gelecekte, birlik Trans-Avrupa hattı üzerinde uygulanmak üzere iki önlem önerecektir. Birincisi, özellikle kara noktalarındaki işaretlerin uyumlu hale getirilmesi; ikincisi ise hız limitlerinin ihlali ve alkollü araç kullanılması için yapılan kontrol ve verilen cezaları düzenleyen yasaların birbiri ile uyumlu hale getirilmesidir [European Commission, 2001].

5.5.8. Ulaşım ücretlendirmesi

Bireysel ulaştırma sistemlerinin genel olarak maliyetlerini karşılayacak geliri getirmediği bilinir. Durum, bir üye ülkeden diğerine ve bir ulaştırma sisteminden diğerine büyük değişiklik gösterir. Bu da sistemler arası rekabeti olumsuz etkilemektedir. Beyaz Kitap raporunda aşağıdaki ana hatlar oluşturulmuştur:

- Ticari kullanıcılar için, özellikle karayolu ulaşımında yakıt vergilendirilmesinde uyum
- Altyapı yapımında kullanılmak üzere fiyatlandırma esaslarının belirlenmesi. Harici maliyetlerin dahil edilmesi, çevreye daha az zararlı ulaşım sistemlerinin kullanılmasını teşvik edecektir. Süreç içerisinde toplanan gelirler yeni altyapı yatırımlarının yolunu açar. Fiyatlandırma sistemleri öyle bir şekilde ayarlanmalıdır ki, ulaşım sistemleri arasında haksız rekabete mahal vermemeli ve hizmet kalitesinden ödün verilmemelidir.

Bu tarz bir yenileştirme çalışması, ulaştırma işletmeleri ve sistemlerine eşit muameleyi gerektirir. Havayolu, liman, karayolu, demiryolu veya denizyollarından hangisi kullanılırsa kullanılsın, altyapı kullanma bedeli, kullanılan altyapının sınıfı, gün içerisindeki saat, mesafe, taşıtın boyut ve ağırlığı ve tıkanıklık, altyapı yıpranması ve çevreyi etkileyen diğer faktörlere göre benzer şekilde belirlenmelidir. Pek çok durumda, harici maliyetlerin dikkate alınması, kullanılan altyapının maliyeti için gerekenden daha fazla getiri sağlayacaktır. Ulaştırma sektörüne en büyük katkının sağlanması için, elde edilen gelirin, harici maliyetlerin azaltılması için alınacak tedbir harcamalarında kullanılmak üzere bölgesel ve milli fonlara aktarılması gerekir. Öncelikler, modlar arası taşımacılık için gerekli, öncelikle, daha çevre dostu olan demiryolu altyapısına verilmelidir. Bir diğer uygulama ise, değişik ulaşım sistemleri tarafından kullanılan enerji için farklı vergilendirme oranları koyulmasıdır. Bunun sonucunda, iki sistem tarafından kullanılan bir yol da dengeler değişebilir [European Commission, 2001].

5.5.9. Kullanıcıların hak ve yükümlülükleri

Avrupa vatandaşlarının yüksek kalitede hizmet alma hakları, hizmetlerin bütünleştirilmesi ve makul fiyatlarda sunulması ile karşılanmalıdır. Fiyat düşürme politikası, son yıllarda gözlemlendiği gibi, en temel haklardan vazgeçilmesini gerektirmemelidir. Komisyon, havayolu yolcu hakları sözleşmesi ile birlikte, diğer sistemler tarafından da kullanılabilecek bir örnek

oluşturmuştur. Özellikle, havayolu yolcu hakları bilgilendirme, çifte bilet satışı sonucu yolculuğun engellenmesi ile oluşan zararın telafi edilmesi uygulamaları diğer ulaşım sistemleri için de kullanılabilir. Havayolu yolcu haklarında olduğu gibi, ulaşım hizmeti alanların hakları ve yapabileceklerine dair bilgilendirme sisteminin temeli birlik yasaları ile sağlanabilir. Bunun yanında, güvenlikle ilgili hususlar açıkça tanımlanmak zorundadır [European Commission, 2001].

5.5.10. Yüksek kaliteli şehir içi ulaşımı

Avrupa vatandaşlarının, şehir ve kasabalarda gittikçe artan trafik tıkanıklığı sebebiyle hayat kalitesinde meydana gelen düşmenin engellenmesi için, Komisyon, mevcut altyapının ve toplu taşıma imkanlarının daha verimli kullanılabilmesi için plan önerilmesi üzerinde önemle durmaktadır. Yerel idari birimlerden, toplu taşıma hizmetlerinin iyileştirilmesi ve özel araç kullanımıyla ilgili uzlaşma beklenmektedir. Sürdürülebilir kalkınma açısından önemli olan bu önlemlerin alınabilmesi, pratikte en zor uygulamalardandır. Kyoto Protokolü¹ çerçevesinde, uluslararası platformda taahhüt edildiği üzere, düşük karbondioksit emisyonlarını elde etmek için ödenecek bedel budur [European Commission, 2001].

5.5.11. Temiz ve etkin ulaşım hizmetleri için araştırma ve teknoloji

Birlik, son yıllarda, modlar arası ulaştırma, çevreye az zararlı taşıt yapımı ve iletişim-bilgisayar teknolojilerinin ulaştırmada kullanımı konularında araştırma ve geliştirme çalışmaları için büyük çapta yatırım (1997–2000 yılları arasında 1 milyar Avro'dan fazla) yapmıştır. Ulaştırma sektöründe daha az beton daha çok zeka dönemidir. Bu çabalar, Beyaz Kitap'ta tanımlanan amaçlar çerçevesinde gelecekte de devam etmelidir. Daha temiz ve güvenli karayolu,

¹ Kyoto Protokolü, Aralık 1997'de Kyoto'da, 16.02.2005 tarihinde yürürlüğe girmek üzere hazırlanan Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi bağlamında, iklim değişikliğini önlemeye yönelik, atılan ilk esaslı adım olarak görülmektedir.

denizyolu ulaştırması ve altyapı işletmesinin etkinleştirilmesi amacıyla tüm ulaşım sistemlerinde birleştirici akıllı sistemlerin kurulması için harekete geçilmelidir. Bu kapsamda, Avrupa Birliği ye ülkeleri ve Komisyonunun sorumluluğunda, yeni bulunan bilgilerin yayılımı, Trans-Avrupa şebekeleri üzerinde izleme hizmetleri, kasaba, şehir ve taşıtlarda aktif güvenlik sistemleri gibi konularda, bir takım önlemler alınması önerilmektedir. Son gelişmelere bağlı olarak, Komisyon, özellikle otoyol kullanım ücretlerinin tahsilatı gibi bir takım altyapı hizmetlerinin ödeme yöntemlerinin uyumu ve tünellerde güvenlik standartları için bir yönetmelik önerecektir. Havayolu ulaşımı söz konusu olduğunda, öncelik, motor gürültü ve emisyonlarının çevreye etkilerinin azaltılması, güvenliğin arttırılması ve uçak yakıt sarfiyatının azaltılmasına verilecektir [European Commission, 2001].

5.5.12. Küreselleşmenin etkileri

Ulaşım sektöründeki düzenlemeler, uzun zamandır yapısal olarak uluslararası olma özelliğindedir. Bu da, bir yandan yerleşik kurumlarla uluslararası kurallar oluşturulması, diğer yandan korumacı milli kuralların varlığında, zorluklar yaşanmasının nedenidir. Uluslararası düzenlemelerin asıl amacı ticareti kolaylaştırmak olup, çevrenin korunmasına ve güvenlikle ilgili konulara gerekli önemi vermemektedir. Sonuç olarak da, bir sreden beri, bazı lkeler (Amerika Birleşik Devletleri gibi), özel çıkarların korunması amacıyla, özellikle denizcilik ve havacılık sektörlerinde, bölgesel ulaştırma kuralları oluşurmaktadır. Avrupa Birliği, büyük deniz kazalarının engellenmesi, hava taşıtlarının gürültüsüne dair uygun olmayan düzenlemelerin feshi ve kaza halinde yolculara tazminat ödenmesi gibi konularında bu uygulamaları örnek almıştır. Genişleme ile kıtanın geneline yayılacak ulaştırma politikaları ve Trans-Avrupa şebekeleri, Avrupa, sürdürülebilir gelişmiş bir ulaşım sistemi oluşurmada başarılı olmak ve tıkanıklık ve kirlilik sorunlarını zmemek istiyorsa, uluslararası rolünü değerlendirmelidir. Dünya Ticaret rgt dahilindeki fikir alışverişi kapsamında, Avrupa Birliği, temel ulaşım sistemleri için Pazar oluşmasını

sağlayan katalizör görevini sürdürmeye devam edecek ve aynı zamanda, ulaşım hizmetlerinin kalitesini koruyarak, yolcuların güvenliğini sağlayacaktır. Komisyon, Birliğin çıkarlarını dünya çapında korumak amacıyla, Uluslararası Denizcilik Örgütü, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ve Tuna Komisyonu gibi uluslararası örgütlerdeki konumunu güçlendirecek bir dizi öneri sunmayı planlamaktadır. Genişlemiş Birlik, küreselleşmenin etkilerini idare edebilmeli ve bandıranın kötü kullanımı ve karayolu taşımacılığında sosyal damping¹ gibi sorunların uluslararası platformda çözülmesinde katkıda bulunabilmelidir. Dünyanın lider ticari gücü olan ve ticaretinin büyük kısmını sınırları dışında gerçekleştiren Avrupa Birliği'nin, ulaşımı düzenleyen uluslararası kuralların koyulmasında bu kadar az ağırlığa sahip olması mantığa aykırı görünmektedir. Bu durum, Birliğin devletlerarası birçok örgütten soyutlanması ve buralarda sadece gözlemci statüsüne sahip olmasından kaynaklanmaktadır. Birliğin, ulaşımı düzenleyen bu örgütlerde yer alması ile 30 üyeli genişlemiş birliğin tek vücut olması sağlanmalı ve sürdürülebilir kalkınmanın temel taşlarından olan ulaşımın, uluslararası platformda düzenlenmesi için etkili olması sağlanmalıdır. Tüm ağırlığını ortaya koyan Birlik, örneğin hammaddelerin yerel olarak işlenmesini sağlayabilir [European Commission, 2001].

5.5.13. Sürdürülebilir ulaşırmada çevrenin korunması için hedefler

Sürdürülebilir ulaşırmının sağlanabilmesi için çok çeşitli önlem ve politikaların oluşturulması gerekir. Bu hedefe ulaşılması zaman alacaktır ve Beyaz Kitap kapsamında belirlenen stratejiler, uzun vadede yapılması gerekenlerin ilk aşamasını oluşturmaktadır. Hedeflerin, mümkün olduğu sürece sayılarla ifade edilmelidir. Sürdürülebilir ulaştırma gereklerini karşılamada gerekli fakat yeterli olmayan ve 2010 yılından itibaren yürürlüğe girecek önlemler paketini desteklemek amacıyla, Beyaz Kitap raporunda bazı

¹ Bir ülkenin daha düşük iş gücü maliyetleri ve/veya daha az kısıtlayıcı iş hukuku kuralları vasıtasıyla diğer ülkelere karşı rekabet gücünü artırarak, istihdam yaratıcı yatırımı kendine çekmesi.

hususlara dikkat çekilmiştir. Bunlar; ana arterlerdeki tıkanıklık riskleri ve bölgesel dengesizlik, modlar arası dengenin değiştirilmesi, darboğazların açılmasına öncelik verilmesi, ulaştırma politikalarının merkezine kullanıcıların yerleştirilmesi, ulaştırmada küreselleşmenin etkilerinin idare edilmesidir. Mevcut durumun devamı veya değişiklik ihtiyacının kabul edilmesi arasında tercih yapılmalıdır. İlk seçenek, tıkanıklık ve kirlilikte artışla sonuçlanacak ve Avrupa ekonomisinin rekabetçiliğini tehdit edecektir. İkinci seçenek, tüm Avrupa ekonomisinin sürdürülebilir kalkınmaya ulaşmasını sağlamak amacıyla, yeni tarz düzenlemelere gidilmesini gerektirmektedir.

6. AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARINDA ÇOK MODLU TAŞIMACILIK

Avrupa Birliği'nde, ulaştırma sistemleri arasında gittikçe büyüyen bir dengesizlik var. Kara ve havayolu ulaşımlarının artan başarısı, tıkanıklığa sebep olmakta ve demir ve denizyolu sistemlerinin potansiyelleri ile orantılı kullanımını engellemektedir [European Commission, 2001].

Ulaştırma sistemleri arasındaki rekabetin düzenlenmesi için önerilen çözümlerin ilk basamağı, karayolu ulaştırmasında kalitenin artırılmasıdır. Ulaştırma sistemleri ve karayolu taşımacılık firmaları arasındaki yoğun rekabet, çalışma şartlarında olumsuzluklara ve hatta yol güvenliğinden feragat edilmesine sebep olmaktadır. Beyaz Kitap, çalışma saatlerinin tekrar düzenlenmesini, hafta sonu ağır vasıtalarla uygulanan trafiğe çıkma yasağının, ülkeler bazında yasalaşmasını, müfettişlerin kontrollerini etkin bir şekilde gerçekleştirebilmeleri için, yasal olarak verilmiş sürücü sertifikalarının kullanılması ve tüm yük ve yolcu taşıyan ticari sürücülere hitaben, yeni başlayanlar için ve aralıklarla eğitim programı oluşturulmasını, çözüm yönteminin kısımları olarak sıralamıştır. Düzenlemelerin yanı sıra, kontrollerin de sıkılaştırılarak, örneğin bir ülkede ceza alması sonucu ehliyeti alıkoyulan sürücünün komşu ülkede yeni ehliyet alması gibi olayların önüne geçmek amacıyla, ortak bir sistem oluşturulması önemlidir [European Commission, 2001].

Rekabetin düzenlenmesinde çözümün bir diğer basamağı demiryollarının canlandırılmasıdır. Büyük yük taşıma potansiyeline sahip bu sistemin canlandırılması için, sadece yönetmelik ve düzenlemelere değil taşımacılık şirketlerinin desteğine de ihtiyaç vardır. Bu kapsamda, 2020 yılından itibaren tüm Avrupa'da demiryolu sisteminin tek olması amacıyla, Uluslararası Demiryolları Birliği (UIR), Avrupa demiryolları Topluluğu (CER), Uluslararası Toplu Taşımacılık Birliği (UIPT) ve Avrupa Demiryolları Endüstrileri Birliği ve demiryolu hissedarları, hedefler üzerinde fikir birliğine varmışlardır. Bu

hedefler, demiryollarının yolcu taşımacılığında hissesini %6'dan %10'a, yük taşımacılığında hissesini %8'den %15'e çıkarmak, iş gücü verimliliğinin artırılması, enerji verimliliğini %50 oranında arttırmak, kirletici gazların emisyonunu %50 oranında azaltmak ve trafik hedefleriyle bağlantılı olarak altyapı kapasitesinin artırılması olarak sıralanabilir. Lojistik deneyimi olan ve modlar arası ulaştırma bilgisine sahip yeni demiryolu şirketlerinin kurulması, sistemdeki rekabeti arttıracaktır. Örneğin, Almanya'nın büyük kimya şirketi BASF, müşterek teşebbüs yöntemiyle, kendi demiryolu taşımacılık şirketini kurmuştur. İsveç'ten IKEA grubu da kendi ürünlerinin nakliyesi için kendi taşımacılık şirketini kurdu. Günümüzde taşımacılığının %18'ini demiryolu ile yapıyor ve 2006 yılından itibaren bu oranı %40'a çıkartmayı planlıyorlar [European Commission, 2001].

Tüm ulaştırma sistemleri içinde en hızla büyüyen, son 20 yıldır, yılda ortalama %7.4 artış gösteren havayolu ulaştırmasıdır. Bu büyümenin getirdiği tıkanıklık sorunlarının göstergesi, rötarların gittikçe artmasıdır. Yine de 2010'dan itibaren bu trafiğin iki katına çıkması bekleniyor. Avrupa'nın önemli önceliklerinden biri olan havayolu ulaştırmasında birleştirmeye gidilmesi amaçlanmıştır. Beyaz Kitap'ta, yasal düzenlemeler, askeri ve sivil havacılık arasında sağlanacak işbirliği, sosyal çalışmalar (hava trafik kontrolörleri), izleme, denetleme ve ceza sisteminin oluşturulması önerileri sunulmuştur. Ana olarak, gürültü ve karbondioksit emisyonları olarak belirlenen çevreye olumsuz etkilerin azaltılması büyük önem taşımaktadır. Havayolu ulaştırmasında güvenliğin sağlanması için, sadece Birlik ülkelerinin hava filolarının denetlenmesi ve düzenlenmesi yeterli değildir. Bu sebeple, Komisyon, diğer ülke hava araçlarının da sağlama zorunda olduğu minimum kriterleri önermeyi planlamaktadır [European Commission, 2001].

6.1. Çok Modlu Taşımacılık

Ulaştırma sistemlerinin özelliklerine göre, çok modlu taşımacılık yapılabilmesi için, deniz, nehir ve demiryolları arasında bağlantı bulunması gerekir.

Yüzyıllar boyunca, Avrupa'da yük taşımacılığında, deniz ve nehir taşımacılığı ağırlığını korumuştur. Büyük şehirler nehirlerin üstünde ve Ortaçağ'da büyük pazarlar, nehir veya deniz limanları kenarlarında kurulmuştur. Günümüzde, çevreye karayolu taşımacılığından daha az zarar vermesine ve ucuz olmasına rağmen, küçük bir canlanma ile birlikte, deniz taşımacılığı potansiyeli ile orantılı kullanılmamaktadır. Avrupa filosu, gittikçe kolay bayraklı ülkelere doğru kaymakta ve daha az insan gemici olmak istemektedir. 1980'lerin başından beri, Avrupa Birliği'nde gemicilerin sayısı %40 oranında azaldı. İyi eğitilmiş ve becerikli gemiciler, seyir güvenliğini sağlamada, etkili gemi idaresi, düzgün bakım, deniz kazaları, kurban sayısı ve deniz kirliliğini azaltmada etkilidirler. Avrupa Birliği, benzin tanker filosunun titizlikle kontrol edilebilmesi için ciddi mesleki birikim gerekmektedir. Gemilerin üçte ikisi, Avrupa Birliği ile diğer ülkeler arasında ticari yük taşımaktadır. Her yıl, 2 milyar ton civarında çeşitli özellikte yük Avrupa limanlarından geçmektedir. Bu yükler, Avrupa Birliği ekonomisi ve diğer ülkelerle ticari ilişkiler açısından önem taşımaktadır. Ne var ki aynı büyümeyi, Alp ve Pireneler'deki tıkanıklıklara çözüm olabileceği halde, Avrupa limanları arasında görmek mümkün değil. Kısa mesafeli deniz taşımacılığı, devamında karayolu yerine nehir yolu veya demiryolu kullanılmadığı takdirde, gerçek bir çözüm sunmuyor. Bu da, çözümü, belirli bir yükün taşınması için birden fazla ulaştırma sisteminin kullanıldığı çok modlu taşımacılığa götürmektedir. Avrupa Birliği, çok modlu taşımacılığın gelişmesi, karayolu taşımacılığıyla rekabet edecek düzeyde canlanması amacıyla Marco Polo Programını¹ önermeyi planlamaktadır. Çok modlu taşımacılığın gelişmesi için aynı zamanda, konteyner, yükleme üniteleri ve taşıma işleri organizatörlüğü mesleklerine dair teknik önlemlerin alınması gereklidir [European Commission, 2001].

¹ Marco Polo Programı, 22 Temmuz 2003 tarihinde kabul edilmiştir.

6.2. Çok Modlu Taşımacılığın Geliştirilmesi Hedefinin Aşamaları

Avrupa Birliği, Beyaz Kitap kapsamında, çok modlu taşımacılığın geliştirilmesi hedefini, üç aşamalı olarak planlamıştır. Bunlar; deniz, nehir ve demiryollarının birbiri ile bağlanması, çok modlu taşımacılık hizmetlerinin çıkışına destek olmak (Marco Polo Programı) ve deniz, nehir ve demiryolu taşımacılığını tercih edilir kılacak teknik şartların oluşturulması olarak sıralanır [European Commission, 2001].

6.2.1. Deniz, nehir ve demiryollarının bağlanması

Birlik dahilinde, deniz ve nehir taşımacılığı, karayolu tıkanıklıkları ve gittikçe artan hava kirliliği ile mücadele rol alan çok modlu taşımacılık için anahtar ulaştırma sistemleridir. Bugüne kadar, Birliğin büyük potansiyeline rağmen (35 000 km uzunluğunda kıyı şeridi ve yüzlerce deniz ve nehir limanı) bu iki sistem kapasitelerinin altında kullanıldı. Bu sistemlerin canlandırılması, deniz otoyollarının oluşturulması ve etkili, basitleştirilmiş hizmet sunulması ile gerçekleşebilir. Trans-Avrupa Şebekeleri'nin kurulmasında, öncelik, milli ölçekte, özellikle Atlantik ve Akdeniz üzerinde yer alan ve lojistik zincirinin halkasını oluşturabilecek özellikteki, nehir bağlantılı limanlara verilmelidir.

Kısa mesafeli deniz taşımacılığı ile, Birlik dahilindeki yük taşımalarının %41'i yapılmaktadır. 1990–1998 yılları arasında, %27'lik büyüme oranı ile ulaştırma sistemleri arasında, karayolu büyümesine (%35) en yakın gelişmeyi gösteren sistemdir. Güney İsveç ve Hamburg arasında, güney doğu İngiltere ve Duisburg iç limanı arasında etkili çalışan servis örnekleri vardır. Bununla birlikte, Avrupa genelindeki trafik, potansiyel kapasitenin çok altındadır. Deniz taşımacılığı, sadece kıtalar arası taşımacılığın ana yöntemi değil, karayolu taşımacılığına ciddi bir rakip olabilecek türdür. Bir İtalyan şirketi Cenevre-Barselona arasında 12 saat süren, yüklerin kamyonlarla beraber taşındığı, hızlı feribot servisi oluşturarak, denizyolu sisteminin kapasitesi ve karayolu sisteminin esnekliğini birleştiren başarılı bir örnek vermiştir. Alpler ve

Pirenelerdeki tıkanıklıkların çevresinden dolaşmaya imkan veren bazı ulaştırma hatları, otoyollar ve demiryolları gibi, Trans-Avrupa Şebekeleri'nin bünyesine katılmalıdır. Milli seviyede, Fransa ve İspanya veya Fransa ve İngiltere gibi rotalarda, ulaştırma hatları, ağ oluşturmak üzere seçilmelidir. Benzer şekilde Polonya ve Almanya arasında da hat belirlenmelidir. Bununla birlikte, bu hatlar birdenbire oluşmayacaktır; üye ülkelerden gelen önerilere dayanarak seçilmeli ve Avrupa fonları (Marco Polo ve yapısal fonlar) kullanımlarına başlangıçları maddi olarak desteklenmeli ve ticari olarak çekici hale getirilmelidirler. Finlandiya'dan İtalya'ya ihraç edilen kerestenin %75'i, denizyolu ile taşınabilecekken, Almanya ve Alpleri aşmaktadır. Avrupa'nın avantajı, Atlantik ve Kuzey Denizi Havzalarına bağlanan yoğun bir nehir ve kanal ağına sahip olmasıdır. Üye ülkelerin altısının sınırları içinde olan bu ağ, yük taşımacılığının %9'unu karşılamaktadır. Aday ülkeler de göz önüne alındığında, Tuna Havzası ve Karadeniz ile birlikte, bu ağı kullanabilecek ülkelerin sayısı on ikiye çıkmaktadır. İç sularda yapılan taşımacılık, denizyolu taşımacılığını bütünleyici niteliktedir. Hem deniz hem de nehir koşullarına uygun araçların geliştirilmesi, nehir ve denizyolu taşımacılığının birlikte yapılabilmesini sağlamıştır. Enerji kullanımı hakkında fikir vermek açısından, bir litre yakıt ile bir kilometre taşınacak yük miktarları karşılaştırılacak olursa, karayolu ile 50 ton, demiryolu ile 97 ton ve nehirlerde 127 ton yük taşınabilmektedir. Bütün bunların ötesinde, güvenli bir ulaştırma sistemi olmasından dolayı, kimyasal maddeler gibi tehlikeli yüklerin taşınması için çok uygundur. Endüstriyel ve yapı malzemeleri, atık madde gibi ağır ve düşük maliyetli yüklerin taşınması için ekonomik seçenektir. Bu özellikleri ile nehirlerde taşımacılık diğer sistemlerle rekabet edebilecek niteliktedir. İç sularda taşımacılık, genişlemeyi takiben, doğu-batı karayolu trafiğinin rahatlamasında büyük rol oynayabilir.

Rekabetin düzenlenmesi açısından, nehir ve kısa mesafeli deniz taşımacılığının gelişmesi, etkin liman hizmetleri ile doğru orantılıdır. Doksanlardan itibaren, gemilerin konteynerleri mümkün olduğunca kısa sürede boşaltma ve yükleme işlerini tamamlamalarına bağlı olarak,

limanlarda, demiryoluna bağlantı hatları ve dağıtım merkezlerine duyulan ihtiyacı artmıştır. Çağdaş ekipmana ve gelişmiş ulaşım bağlantılarına sahip olan ve verilen hizmetlerin kalite/fiyat oranının yüksek olduğu Rotterdam ve Hamburg gibi limanlar, yoğun olarak kullanılmaktadır. Birlik yasal çerçevesi, hizmet sağlayıcıların, liman hizmeti vermesine mücadele etmektedir. Bununla birlikte bu hak yeterince kullanılamamaktadır. Bu sebeple, Komisyon, Şubat 2001'de, liman hizmetlerinin (pilotaj, yük elleçlemesi ve yükleme) yüksek kalitede verilebilmesi için, kuralların daha açık hale getirildiği ve prosedürlerin basitleştirildiği yasal değişiklik önermiştir. Limanların işletilmesine dair kuralların da basitleştirilmesi ile liman yetkililerinin hem hakem hem oyuncu olmasının önüne geçilmesi gerekmektedir. Deneyimler, kısa mesafeli deniz taşımacılığında, etkili ve birleştirilmiş ticari hizmetlerin gerekli olduğunu göstermiştir. Lojistik zincirinin halkalarını (sevkiyatçı, gemi sahibi, deniz taşımacılığında yer alan diğerleri, kara, demir ve nehir yolları operatörleri) birbirine bağlayarak, çok modlu taşımacılığı bir aşamalı bir sistem haline getirme üstünde durulmalıdır.

Limanlarda telematik uygulamalarının gelişmesi, güvenlik ve güvenilirlik açısından da ilerleme sağlamıştır. Çeşitli ortaklar arasında, elektronik veri transferi sayesinde elde edilen aktif işbirliği, modlar arası ulaştırma zincirinin kalitesini ve verimini arttırmıştır. Filonun yenilenmesi ve nehir taşımacılığı pazarının hareketlenmesi için Birlik tarafından alınan çeşitli önlemler sayesinde, son iki yılda sistemin, geniş nehir yollarına sahip birçok ülkede %10'dan fazla büyüme kaydetmesini sağlamıştır. En büyük hareketlenme, konteyner ve atık taşımacılığında görülmüştür. Filonun modernizasyonu ve çeşitliliğinin artırılması, müşterilerin ihtiyaçlarının daha iyi karşılanmasını sağlamıştır. Bunlara rağmen sistemin kısıtlanmasına bir örnek olarak, Belçika veya Hollanda Limanlarından nehirlerle girmek isteyen kıyı gemilerinin, gümrük geçiş formalitelerinin tamamlanması için durdurulmaları gösterilebilir. Vakit kaybına sebep olan bu durumlarda, özel bir hizmetten yararlanmadan liman ücreti ödemektedirler. Bu durum rekabete zarar vermektedir. Uygulamaya yönelik bir çözüm önerisi, gelişmiş elektronik haberleşme

sistemlerinin kurulmasıyla zaman ve maliyetten tasarruf etmektir. Liman yetkilileri de, nehir ve kıyı gemilerinin liman ücreti ödemelerini sağlamak için, limanda durup gemiye kaptan alma zorunluluğu gibi dolambaçlı yollara başvurmaktadırlar. Gemilerin seyirlerini olumsuz etkileyen faktörler, altyapı problemleri (darboğazlar, köprü yükseklikleri, kanal havuzlarının işletilmesi, aktarma ekipmanı eksikliği vb.), özellikle gemi teknik özellikleri ve kaptanlık sertifikaları ile ilgili farklı yasal düzenlemeler olarak belirtilmiştir [European Commission, 2001].

6.2.2. Marco Polo Programı

Marco Polo Programı, 1992'de başlatılan PACT¹ Programının devamı niteliğindedir. PACT, 1992-2000 yılları arasında, 53 milyon Avro'luk sınırlı bütçesi ile 167 projenin gerçekleştirilmesini sağlamıştır. PACT'ın başarıları projelerinin bir kısmı:

- İsveç ve İtalya arasında Almanya ve Avusturya'dan geçen, demiryolu/denizyolu kombine taşımacılık hattı. Bu hizmet, 500 000 ton yükün karayollarından çekilmesini ve seyahat süresinin kısaltılmasını sağlamıştır.
- Amsterdam Schipol ve Milan havaalanları arasında, demiryolu/havayolu hattı, işletilmesinin ilk yılında, 45 uçaklık yükün karayollarından çekilmesini sağlamıştır.
- Lille ve Rotterdam arasında kurulan mavna servisi, 50 kamyon eşdeğerindeki yükün, yoğun trafiğin olduğu bir hattan çekilmesini sağlamıştır.
- La Rochelle- Le Havre- Rotterdam hattındaki denizyolu taşımacılığı, üç yılda toplam 643 000 ton yükün karayollarından çekilmesini sağlamıştır.
- İspanya ve Almanya arasında oluşturulan deniz taşımacılığı hattı ile yılda 6 500 kamyonluk yükün yoğun trafikli karayolundan çekilmesi sağlanmıştır.

¹ Pilot action for combined transport (Kombine taşımacılık için hareket planı)

- Kişisel bilgisayarlardan, internet aracılığı ile bağlanılabilen bir yük takip sistemi ile değişik dillerde mesajların tek ortak bir dile tercümesi sağlanmış ve bilgi sistemi oluşturulmuştur.

PACT, 2001 ile sona erdiği zaman, Komisyon, yerine çok modlu taşımacılığın teşvikini sağlamak amacıyla Marco Polo Programını önermeyi planlamaktadır. Dört yıla yayılabilecek programın bütçesi yıllık 40 milyon Avro'dur. Marco Polo'nun temel amacı, yükün, karayolları yerine daha çevre dostu sistemlerle taşınmasını sağlayacak projeleri desteklemektir. Programın amaçları:

- Lojistik sektörden gelen önerilerin değerlendirilmesi, karayolundan diğer sistemlere geçişi sağlayacak ve uzun vadede ticari başarıya ulaşabilecek ulaştırma hizmetlerinin, teknolojik bir gelişme göstermesi gerekmeksizin başlangıç aşamasında desteklenmesi.
- Çok modlu taşımacılık zinciri işletmesinin geliştirilmesi.
- Sektörde, işbirliğinin geliştirilmesi ve başarılı uygulamaların yayılması [European Commission, 2001].

6.2.3. Teknik şartların geliştirilmesi

Demiryolu, nehir ve denizyolu gibi ulaşım sistemlerini sınırlandıran asıl faktör, kapıdan kapıya taşımacılık yapamamalarıdır. Yükleme ve boşaltmalar aman alırken, maliyeti de arttırmaktadır. Bu da hizmetlerin, her yere taşımacılık yapabilme niteliğine sahip karayolu ile rekabetini olumsuz etkilemektedir. Teknolojik araştırmalar, lojistik sektöründe yeniliklere yol açmıştır. Bununla birlikte, araştırma sonuçlarının pek çoğu, çok modlu taşımacılık zincirinin sadece bir halkasına yönelik olduğundan çizim veya prototip aşamasının ötesine geçememiştir. Teknolojik araştırmalar, en yenilikçi kavram ve sistemlerin geliştirilmesi için yönlendirilmelidir. Aktarma ekipmanı ve taşıtlar,

iletişim ve işletme için geliştirilen teknolojiler gerçek koşullarda ve teknik işbirliği ile test edilmelidir [Vermer, Teutsch, 2001].

Avrupa Birliği ulaştırma politikalarının meyve vermesi için, taşıma işleri organizatörlüğü mesleğinin geliştirilmesi ve taşıma ünitelerinin standart hale getirilmesi gereklidir. Organizatrlerin, müşterilerine, verimlilik, fiyat ve evre etkileşimi açısından, en iyi hizmeti verebilmeleri için, ulaştırma sistemlerinin, Avrupa ve dünya ölçeğinde güçlü olduğu yönleri bilmeleri beklenmektedir.

Geleneksel konteynerler, taşımacıların ihtiyaçlarının tam anlamıyla karşılayamamaktadır. Standart iki palet için fazla dardırlar. ABD veya Asya orijinli geniş konteynerler, Avrupa yollarında, karayolu sevkiyatı söz konusu olduğu zaman sorun çıkartmaktadır. Bu nedenle, Avrupa nehir yolu taşıma operatörleri, paletler için daha uygun olan ve nakliyatın son ayağı olan karayolu taşımacılığında sorun ıkartmayacak daha geniş konteynerler geliştirdiler. Bu swap body¹lerin çoğu karayolu ve demiryolu arasında kolaylıkla transfer edilebilirken, dayanımları daha düşük ve st üste sıralanmaları mümkün değildir. Dolayısıyla, konteyner ve swap bodylerin avantajlarına sahip, çok modlu taşımacılığa uygun yeni taşımacılık ünitelerinin tasarlanması gereklidir [European Commission, 2001].

6.3. Avrupa Birliği ok Modlu Taşımacılık Hedefleri Ara Değerlendirmesi

Avrupa Birliği'nin Beyaz Kitap ile belirlediği ulaştırma hedeflerinin gerçekleşme oranları ve son durumları 2005 yılında ara değerlendirme ile belirlenmiştir. Belli başlı maddeler:

- Avrupa Birliği'nin genişlemesi ile, karayolu taşımacılığında oluşacak artış, altyapı gereksinimlerini arttıracaktır.

¹ Swap body: monoblok gövdeli konteyner, çok modlu taşımacılık için tasarlanmış, ISO standartlı konteynerlerden farklı olarak yan ve st kapakları açılmayan konteyner (proz).

– Taşıma işleri organizatörleri açısından asıl olan, rekabetçi bir fiyat politikası ile yüksek kaliteli hizmet verilmesidir. Avrupa ulaştırma politikaları, çok modlu taşımacılığın genel olarak gelişmesinden ziyade, lojistik hizmetlerinin gelişmesine konsantre olmalıdır.

– Sistemler arası dengenin düzenlenmesi, günümüz koşullarındaki trafik ile ilişkilendirilmemelidir. Karayolu ile yük taşımacılığı daha verimli ve çağdaş araçlar çevreye daha az zararlıdır. Demiryolu yük taşımacılığı ise, sınır ötesi taşımacılıkta yeterli rekabet seviyesine ulaşamadığından verimli değil.

– Üye ülkeler arasında, çok modlu Trans-Avrupa Şebekeleri'nin ve aynı zamanda yük ve yolcu trafiğinin birbirinden ayrıldığı çok modlu platformlar oluşturulması gereklidir.

– Özellikle toplam kamyon yüklerinin 44 tona çıkarılmasında, standartlaştırma önemli bir yöntemdir.

– Avrupa tek bir kıta olarak ele alındığında, karayolu ulaştırmasına dair düzenlemeler, ikili veya daha fazla tarafla yapılan antlaşmalar sebebiyle karmaşıktır.

– Kombine taşımacılıkta kullanılan trenlerin %36'sı gecikmeli olarak hedefine ulaşmıştır. Demiryolu taşımacılığının istenildiği gibi çalışmamasının sebebi, kullanıcının işletme seçme olanağı olmamasıdır.

– Çok modlu taşımacılık için daha anlamlı istatistiklerin hazırlanması gereklidir.

– Çok modlu taşımacılık açısından, havaalanları ve hızlı tren hatları arasında daha iyi bağlantılar kurulması gereklidir.

– Ticaret ve küreselleşmenin sürdürülebilmesi için, hava ve denizyolu taşımacılığında kullanılan yakıtın vergilendirilmesi önemlidir.

– Nehir yolu taşımacılığı için limanların hedeflenen büyümeyi kaldırabilecek kapasitede olması sağlanmalıdır.

– Havayolu ulaşımında düşük fiyatlar, sadece havayolu şirketleri arasındaki rekabeti arttırmamış aynı zamanda diğer ulaşım sistemleri arasında rekabetin artmasını ve tıkanıklıkların azalmasını sağlamıştır.

- Yolcu taşımacılığında, çok modluluk, entegre bilet satış sistemlerinin oluşturulması ile teşvik edilmelidir.

Avrupa Birliği ulaştırma politikalarının kullanıcıların seçme hakkına saygı göstermemiştir ve işe yarayan ve yaramayan politika ve amaçlar değerlendirilerek, ulaştırma politikaları gözden geçirilmelidir. Başarılı politikalar, karayolu güvenliği ve demiryolu reformlarında; başarısız politikalar ise ulaştırma sistemleri olarak belirtilmiştir [European Commission, 2005].

7. TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA POLİTİKALARI VE ÇOK MODLU TAŞIMACILIK

Ulaştırma politikalarının oluşturulma sebebi, farklı ulaşım türleri arasında uyum sağlayarak, ekonomik gelişim ve ulaştırma hizmetleri arasında bütünlük oluşturmaktır. Ulaştırmanın çevreye etkileri, trafik güvenliği gibi olumsuz yönlerinin yanında kalkınma açısından olumlu etkileri dikkate alınarak, olumsuz yönleri en aza indirgenecek ve olumlu yönleri maksimize edilecek şekilde planlama yapılmalıdır.

7.1. Kalkınma Planlarında Ulaştırma Politikaları

Birinci Beş Yıllı Kalkınma Planı döneminde (1963–1967), yolculuk talebinin karşılanması amacıyla, mevcut kapasitenin tam olarak kullanılması, hizmet kalitesinin iyileştirilmesi ve maliyetlerin düşürülmesi hedeflenmiştir [Turhan, 2005]. Bununla birlikte, sistemi kullananların yapım ve onarım masraflarına katkıda bulunmaları da kararlaştırılmıştır. Karayolu ağının fiziki ve geometrik özelliklerinin iyileştirilerek, köy yolları yapılması önemle vurgulanmışsa da kuruluşlar arasında yeterli işbirliği sağlanamamıştır. Yeni demiryolu hatlarının oluşturulması ve mevcutların onarımı yapılmıştır. Demiryollarının modernizasyonu ve taşımacılıkta payının artırılması her planda yinelenmiştir. Havayolu ulaşımında ise yer hizmetlerinin tek elden sağlanması planlanmış ve gerçekleştirilememiştir. Denizyolu ticaret filosunun yük taşımacılığının %50'sinin gerçekleştirme hedefine de ulaşamamıştır. Her dönem planlarında havayolu ulaşımının modernize edilmesi ve hizmet kalitesinin yükseltilmesi üzerinde durulmuştur [Pampal, Hatipoğlu ve Arıkan, 2002].

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968–1972), önceki plan hedeflerinin yineleyerek, ulaşım hatlarının ve taşıtlarının fiziksel durumlarının yetersizliğine dikkat çekmiştir. Teknolojik gelişmelerin takip edilmesi gereği belirtilmiştir. Limanların idaresini tek elde toplayacak Limanlar Genel Müdürlüğü’nün kurulması hedefi koyulmuş ama bu dönemde

gerçekleştirilememiştir. İlk kez karayolu güvenliği bu dönemde, hedef olarak belirlenmiştir [Pampal, Hatipoğlu ve Arıkan, 2002].

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1973–1977) karayolu taşımacılığının örgütlenmesi üzerinde durulmuş; fakat gerçekleştirilememiştir. Bu dönemden itibaren, karayolu ulaşımının ağırlığının diğer ulaşım sistemlerinin daha yaygın kullanılması ile dengelenmesi üzerinde durulmaya başlanmıştır. Şehir içi trafiğinin engellenmesi için toplu taşıma araçlarının kullanılması çözüm önerisi sunulmuştur [Pampal, Hatipoğlu ve Arıkan, 2002].

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (1979-1983), ulaşım sektöründe büyük ve entegre projeler yapılması gereği belirtilmiştir. Devlet yollarında tüm yolların kaplamalı olması ve yeni köy yollarının yapılması ile mevcutların durumlarının iyileştirilmesi hedefi oluşturulmuştur. Bu dönemde şehirlerarası yük taşımacılığının karayolu yerine, maliyetleri daha düşük olan demiryolu, denizyolu ve boru hattı ile yapılması önerilmiştir [Pampal, Hatipoğlu ve Arıkan, 2002].

1983–1993 yılları arasındaki dönem için, gerekliliğine ilk olarak dördüncü plan döneminde değinilen Ulaştırma Ana Planı hazırlanmıştır. Planın temel hedefi, yük ve yolcu taşımacılığında ağırlıklı olarak karayolu ulaşımının tercih edilmesi sonucu, petrol tüketimine dayalı bir sektörün oluşması sakıncasına dikkat çekilerek, demiryolu ve denizyolu ulaşımalarının geliştirilmesidir. Ne var ki, plan uygulanmamış ve 1986 yılında yürürlükten kaldırılmıştır [Turhan, 2005].

Beşinci Beş Yıllık kalkınma Planı (1985–1989), yolların çoğunun kaplamalı hale getirilmesini hedeflemiştir. Tarım ve sanayide meydana gelen ilerleme, demiryolu ve karayolu ulaşımalarının büyümesini sağlamıştır. İlk olarak bu dönemde, turistik amaçlı ve şehir içi denizyolu ile yolcu taşımacılığı gündeme gelmiştir. Limanlarda konteyner trafiği artmaya başlamıştır [Pampal, Hatipoğlu ve Arıkan, 2002].

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1990–1994), karayolunu kullananlardan alınacak vergilerin, yolun kullanım oranına bağlı olarak belirlenmesi kararlaştırılmıştır. Ağır yüklü araçların yola verdiği tahribatın önüne geçilmesi için, sabit aralıklarla yük kontrol istasyonları hedefi belirlenmiş fakat gerçekleştirilememiş ve yedinci ve sekizinci planlarda tekrar edilmiştir. Devam eden otoyolların yapılabirlik çalışmalarına göre yapılması gereği belirtilmiştir. Bu dönemde, demiryolu ulaşımında, kombine taşımacılık ve konteyner taşımacılığının geliştirilmesi için çalışmalar yapılması kararlaştırılmıştır. Özel havayollarının sorunlarının çözülmesi, güvenli ve ekonomik işletmecilik ile hizmet verilmesi gereği gündeme getirilmiştir. Liman işletmeciliğinin, özelleştirilerek uluslararası rekabete hazır hale getirilmesi konusuna değinilmiştir [Pampal, Hatipoğlu ve Arıkan, 2002].

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (1995–2000), ulaşım altyapısının ve işletmesinin çevreye uyumlu olması gereği ilk olarak bu planda ve devam olarak da sekizinci planda dile getirilmiştir. Karayolu ulaştırmasında bölünmüş yolların arttırılması hedeflenmiştir. Demiryollarının örgüt yapılanmasındaki sorun ve eksikliklerden kaynaklanan sorunların çözülmesi amacıyla, TCDD Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılandırılması hedeflenmiştir. Limanların özelleştirilmesi hedefi, altıncı dönemde gerçekleşmediğinden, yedinci ve sekizinci dönemlerde tekrar edilmiştir [Pampal, Hatipoğlu ve Arıkan, 2002].

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (2001–2005), trafik kazalarının azaltılması hedefi tekrarlanmıştır. Karayolu ulaştırmasında bölünmüş yolların yapılması gereği yinelenmiştir. Konteyner taşımacılığının gelişmesi için, demiryolu-liman bağlantısını sağlayacak kara terminalleri kurulması çalışmalarına bu dönemde hız verilmiştir [Pampal, Hatipoğlu ve Arıkan, 2002].

Denizyolu ulaştırmasından beklentiler kapsamında, geçmişte limandan limana yapılan taşımacılık anlayışının günümüzde kapıdan kapıya

taşımacılığa dönüşmesine istinaden, kombine taşımacılığın artan önemi vurgulanmıştır. Türkiye'nin transit geçiş ülke konumuna dikkat çekilerek, liman ve diğer ulaştırma altyapılarının kombine taşımacılığa uyumlu hale getirilmesi, limanların dış ticaret yüklerinin elleçlenmesine uygun hale getirilerek kapasitelerinin artırılması, Avrupa Birliği limancılık stratejileri ile uyumlu, özerk yönetime kavuşmaları gereği belirtilmiştir [DPT ÖİK, 2001].

Demiryolu ulaştırmasında başlıca sorunlar ve çözüm önerileri kapsamında, demiryolu ağırlıklı kombine taşımacılığın gelişiminin sağlanması amacıyla, limanı besleyen taşımaların %95'inin karayolu ile yapıldığı belirtilmiş ve bu taşımalarından demiryolunun payının artırılması gereği belirtilmiştir. Kombine ve özellikle konteyner taşımacılığında kara terminalleri yapımı ve işletilmesinde özel sektörün katkısı sağlanmalıdır [DPT ÖİK, 2001].

2006 Yılı Planı'nda, ulaştırma sistemlerinin birbirini tamamlayıcı nitelikte çalışması ve kombine taşımacılığın yaygınlaştırılması gereği vurgulanmıştır. Karayolu altyapısının düzeltilmesi ve bölünmüş yolların yapımına devam edilmesi karayolu ile ilgili amaçlardandır. Karayollarında güvenliğin artırılması amacıyla, kara noktaların giderilmesi, ağırlık denetimlerinin etkinleştirilmesi, işaretleme ve şehir geçişlerinin düzenlenmesi, altyapı ve denetim hizmetlerinde kullanılacak bilgi ve yönetim destek sistemlerinin geliştirilmesi gibi hedefler belirlenmiştir. Avrupa Birliği kaynaklarından en üst düzeyde yararlanılarak, AB, Kafkas ülkeleri, Orta Asya, Güney Asya ve Ortadoğu ülkeleri arasında ulaşımı sağlayacak ulusal ulaşım ağlarının Trans-Avrupa Şebekeleri ile bütünleşmesi için gerekli görülen, uluslararası akslarda yapımı devam eden otoyol ve bölünmüş yolların tamamlanması ve AB hibelerinden yararlanmak için sektörel stratejiler ve gerekli kurumsal düzenlemelerin yapılması yönünde çalışmalar hızlandırılacaktır. Yük taşımacılığında demiryolu ve denizyoluna ağırlık verilmesi kapsamında, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü hatlarında özel sektör tren işletmeciliği düzenlenecek ve yaygınlaştırılması, demiryolu ulaşımı ve TCDD'ye ilişkin yeni mevzuat düzenlemeleri yapılması, özel sektör katkısı ile organize sanayi

bölgelerine bağlantı demiryolu hatları yapılması, limanların geri sahalarında veya karada konteyner terminalleri kurularak demiryolu taşımacılık anlayışından lojistik taşımacılık anlayışına geçilmesi ve böylelikle çok modlu taşımacılığın yaygınlaştırılması hedeflenmiştir. Programın üstünde durduğu konulardan limanların düzenlenmesi ve idaresine dair, liman yönetimindeki dağınıklığın giderilerek ihtiyaçlar doğrultusunda liman otoritesi kurulması hedeflerdendir. Yeni liman yapımında bürokratik süreçlerin hızlandırılması, limancılık faaliyetlerin ve denizcilik ulaşımına dair istatistiklerin toplanması ve değerlendirilmesi de amaçlanmaktadır. Bayrak, liman ve kıyı devleti kontrolü iyileştirilecek ve Türkiye vatandaşlarının, sahip oldukları filo için kendi bayraklarını kullanmaları teşvik edilecektir. Denizyolu taşımacılığında önemli hedeflerden birisi de, AB'ye üyelikle birlikte kabotajın kaldırılması sonucunda, Türk gemi filosunun rekabet edebilecek şekilde yenilenmesi ve geliştirilmesinin sağlanmasıdır [DPT, 2006].

7.2. Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Çok Modlu Taşımacılık

Avrupa Birliği ile 1963 yılında imzalanan Ankara Antlaşması ve daha sonrasında kabul edilen protokol ile Birlik ulaştırma mevzuatının belirli ölçekte Türkiye'ye uyarlanması öngörülmüş, fakat beklenen ölçüde bir ilerleme kaydedilememiştir. 1999 Yılı Aralık ayında Helsinki'de gerçekleştirilen Avrupa konseyi Zirve Toplantısı'nda Türkiye'ye aday ülke statüsü tanınmıştır. Bu tarihten itibaren, ulaştırma politikalarında Türkiye ve Avrupa Birliği arasında uyum sağlamak gereği doğmuştur [Avrupa Birliği İletişim Platformu, 2006].

Avrupa Birliği'nin 2004 yılında yayınladığı Türkiye'ye ilişkin ilerleme raporunda taşımacılık önemli bir yere sahip değildir. Ancak taşımacılık sektörünü doğrudan ilgilendiren konular, "taşıma politikaları" başlığında değerlendirilmiş ve çarpıcı sonuçlar göz önüne serilmiştir. AB Raporunda taşıma politikaları, havayolu, denizyolu, demiryolu ve karayolu alt sektör alanlarında yapılanlar, Birlik müktesebatına uyumlu hale getirme planları ve

farklılıklar şeklinde ele alınmıştır. AB taşıma politikaları; teknik ve güvenlik standartları, sosyal standartlar ve pazarın serbestleşmesi boyutları düşünülmekte ve tüm bu faktörler “tek bir taşıma pazarı” kavramında birleştirilmektedir [European Commission,2004].

Avrupa Birliği ulaştırma mevzuatı güvenli, etkin, çevresel açıdan sağlıklı ve kullanıcı dostu taşıma hizmetlerini destekleyerek iç pazarın işleyişini iyileştirmeyi amaçlamaktadır. Ulaştırmaya ilişkin müktesebat, karayolu, demiryolu, nehir yolu, çok modlu taşımacılık, hava ve deniz taşımacılığını kapsamaktadır. Ayrıca ulaştırma, teknik ve güvenliğe ilişkin standartlar, sosyal standartlar, devlet yardımlarının denetimi ve iç ulaşım pazarı bağlamında piyasanın liberalleştirilmesiyle ilgilidir. Avrupa Komisyonu’nun 9 Kasım 2005 tarihinde yayınladığı Türkiye İlerleme Raporu’nda, taşımacılık alanında Türkiye’nin bazı ilerlemeler kaydettiği belirtilmektedir [Commission Europeenne, 2005]. Ulaştırma sistemleri bazında yapılan değerlendirmede, karayolu sisteminde, pazara giriş ve lisanslandırma, sosyal mevzuat, mesleki yeterlilik eğitimi, araç uygunluk test istasyonları, standart denetim usulleri konularında ilerleme kaydedilmiştir. Bununla birlikte, yol güvenliği uygulamaları, karayolu taşımacılık filosunun AB teknik ve çevre standartlarına uyumu, Türkiye’nin AB ortalamasının altı kat üzerinde olan karayolu kaza ortalaması, Karayolları Genel Müdürlüğü’nün idari kapasitesinin, çalışanların sayısı ve eğitim düzeylerinin yükseltilmesi ve taşımacılıkla ilgili yetkili kurumlarla eşgüdümün iyileştirilmesi konularında gelişme kaydedilmesi beklenmektedir. Denizyolu sistemi için, gemi atıklarının kabulü ve denetimlerini düzenleyen tüzük hazırlanması, merkezi gemi güvenliği veritabanı ve Marmara Denizi’nde seyrüsefer sisteminin kurulması, gemi tutulma oranının düşürülmesi konularında ilerleme kaydedilirken; liman tesislerinin islahı, kabotaj pazarına girişte Kıbrıs bayraklı ve Kıbrıs’la ticaret yapan gemilere uygulanan kısıtlamaların kaldırılması gibi konularda yapılması gerekenler olduğu belirtilmiştir. Havayolu sistemi için, pilotlara lisans düzenlemesine dair talimatlar, onaylı bakım kuruluşları tüzüğü hazırlanmasında ilerleme kaydedilmiş ve havayolu şirketlerine uygulanan

sübvansiyonun kaldırılması, topluluk havayolu şirketlerine milliyet ayrımı uygulanmaması konularında, AB gelişme beklemektedir. Demiryolu sistemi söz konusu olduğunda, demiryolu mevzuatı oluşturma çabaları, TCDD'ye ait limanların özelleştirilmesi alanlarında gelişme gözlenmiş, TCDD'nin mali yapılandırılması, sektöre dair ulusal düzenleme organı oluşturulması, lisanslandırma, altyapı tahsisi ve güvenlik belgelendirmesiyle ilgili kurumsal yapılanma, mevcut demiryolu altyapısının modernize edilmesi konularında ilerleme kaydedilememiştir. Sonuç olarak AB müzakere sürecinde taşımacılık alanında birçok düzenlemeyi gerçekleştirmesi ve yatırımlarına hız vermesi gerekmektedir. İlerleme Raporu'nun sonuç bölümünde "Ulaştırma sektöründe genel olarak kaydedilen gelişmelere karşın, ilgili müktesebatın iç hukuka aktarımı ve müktesebata uyum ile etkin uygulamanın sağlanması konularında daha fazla çaba gösterilmesi gerekmektedir" ifadesi yer almaktadır [Commission Europeenne, 2005].

Avrupa Birliğine Katılım Müzakereleri kapsamında tarama süreci toplantıları devam etmektedir. Ulaştırma sektörüne ve Trans-Avrupa Şebekelerine dair, Avrupa Birliği görüşlerinin sunulacağı tanıtıcı tarama toplantıları sırasıyla, 26–29 Haziran 2006 ve 30 Haziran 2006 tarihlerinde gerçekleştirilecektir. Türk tarafının görüşlerinin de sunulacağı ayrıntılı tarama toplantıları ise 25–28 Eylül 2006 ve 29 Eylül 2006 tarihlerinde gerçekleştirilecektir. Tanıtıcı tarama toplantılarında AB tarafı müktesebat hakkında bilgi verilecektir. Ayrıntılı tarama toplantılarında ise, Türk tarafı, ilgili bakanlığın müktesebatı kabule hazır olup olmadığı, ilgili kanunlar kabul edilip edilmediği ve öngörülen takvim, uygulama için ilgili yapıların hazır olup olmadığı gibi konularda görüş bildirecektir [Avrupa Birliği Genel Sekreterliği, 2006].

Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne uyumu için, devlet Planlama Teşkilatı bünyesinde kurulan Özel İhtisas Komisyonu çalışma yürütmektedir. Ulaştırma Alt Komisyonu, çok modlu taşımacılığın Avrupa Birliği'nin durumunu, hazırladığı raporda, demiryolu ve kombine taşımacılık başlığı altında belirtmiştir [DPT, 2005].

“Kara ve/veya demiryolu, kara ve/veya denizyolu, kombine taşımacılık için 9 koridor tespit edilmiştir. Türkiye, 4., 8. ve 9. koridorlarda İstanbul bağlantısıyla yer almaktadır. Trans-Avrupa Şebekeleri ise, Topluluk ile EFTA ve İskandinav ülkeleri, Merkezi ve Doğu Avrupa ülkeleri ve Akdeniz bölgesindeki diğer ülkeler arasında bağlantı sağlayacak olan ve 2010 yılına kadar kademeli olarak geliştirilerek tüm Avrupa’daki ulusal kar, deniz ve hava ulaştırma altyapılarının entegrasyonunu gerçekleştirecek olan bir sistemi içermektedir. Tüm Topluluk sınırlarını kapsayacak yerleşim birimleri ve bölgeleri arasındaki bağlantıyı güçlendirecek ve çevresel ve ada bölgelerinin merkez ile olan bağlantılarını sağlayacak olan şebekeler ile ekonomik ve sosyal bütünlüğün güçlenmesi, iç sınırları olmayan bir bölgede insanların ve malların sürekli ve güvenli hareket etmeleri, kullanıcılara yüksek kaliteli altyapıların ve hizmetlerin makul fiyatlarla sunulması ve en az enerji israfı ile çevrenin korunması amaçlanmıştır. Söz konusu şebekenin 2004 yılına kadar tamamlanması öngörülen karayolu kısmı otoyol ve yüksek kaliteli yollardan oluşmaktadır. Bu şebekenin tamamlanması ve işletilmesi de eksik hatların inşa edilmesi ve gerekli durumlarda mevcut hatların kalitesinin yükseltilmesi ve gelişmiş karayolu bilgisayarlı enformasyon sistemlerinin devreye sokulması ve trafik idaresi için teknik sistemlerin geliştirilmesi ile sağlanacaktır. Trans-Avrupa demiryolu şebekesi ise, yüksek hızlı tren şebekesi, kombine taşımacılık şebekesi ve konvansiyonel demiryolu şebekesini kapsamakta ve demiryolunun özellikle karayolu ile rekabet edebileceği yerlerde, mevcut veya gelecekteki trafik akışının yeterli olduğu yerlerde veya demiryolunun en uygun taşıma birimini oluşturduğu bölgelerde demiryolu hatlarının oluşturulması amaçlanmaktadır. Demiryolu taşımacılığı alanında ise, Topluluk Komisyonu ilk kez 1961 yılında hazırlamış olduğu ulaştırma planında, demiryollarının finansal yapıları üzerinde durmuş ve bu durumun iyileştirilmesi gerektiğini savunmuştur. Bakanlar Konseyi de Mayıs 1965 de demiryollarına parasal yardım yapılmasına ilişkin ilk kararını almıştır. 15 Aralık 1981 tarihinde, Ortak Ulaştırma Politikası çerçevesinde demiryolu politikasının ana hatları Konsey tarafından şu şekilde belirlenmiştir: Mevcut demiryolu kapasitesinin optimal kullanımı, Özellikle ticari ilişkilerde daha sıkı uluslararası işbirliği, Uluslararası taşımacılıkta ortak çıkarların dikkate alınması,

- Demiryolu teşebbüsleri ile hükümetler arasındaki ilişkilerin düzenlenmesi,
- Demiryollarını etkileyen rekabet dengesizliklerinin önlenmesi,
- Kombine taşımacılığın geliştirilmesi,
- Ekonominin ve nüfusun mevcut ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde demiryolu organizasyonu,
- Demiryollarının mali durumunun düzeltilmesi.

Görüldüğü gibi, demiryollarının finansal durumlarının düzeltilmesi için gerekli tedbirlerin alınması ve buna bağlı olarak ticari yönetiminin bağımsız bir konuma kavuşturulması ile demiryollarının etkin hale getirilmesi ve kombine taşımacılık faaliyetlerinin yaygınlaştırılması, Topluluğun demiryolu politikasının ana hedeflerini oluşturmaktadır. Gerek üye ülkeler arasında ve

gerekse 3.ülkelerle olan ticarete malların daha seri şekilde taşınabilmesi ve maliyetlerin düşürülmesi amacıyla yaygınlaştırılan kombine taşımacılık, bugün Topluluk genelinde önemli bir paya sahiptir.Kara ve demiryolu ile taşıma maliyetlerini düşürmek,iç suyollarının daha yaygın bir şekilde kullanımını sağlamak ve Topluluk içi mal taşımacılığı hizmetlerini kolaylaştırmak için bünyesinde faaliyetler yürütmekte;Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (AEK) tarafından hazırlanan "Uluslararası Ana Demiryolu Hatları Avrupa Anlaşması AGC)" ile "Uluslararası Ana Trafik Hatları Avrupa Anlaşması (AGR)" kapsamında ve TEM-TER Projeleri ile Pan-Avrupa Konferanslarınsa kombine taşımacılığın geliştirilmesine önem verilmektedir. Bu bağlamda, Toplulukta ileri kombine taşımacılık tekniklerinin kullanılıp demiryollarının etkinleştirilerek bu taşıma türünün desteklenmesi ve geliştirilmesine yönelik çalışma ve düzenlemeler sürdürülmektedir. Demiryolu yolcu taşımacılığında ise hızlı trenlerin yaygınlaştırılarak, Avrupa genelinde bir hızlı tren ağı kurulması hedeflenmektedir.”

Aynı rapor kapsamında Türkiye'nin durumunun ortaya konulduğu maddeler aşağıda verilmiştir [DPT, 2005].

“Cumhuriyetin hemen ilk yıllarından itibaren ulaştırma alt sistemleri arasında öncelikli bir yere sahip olan demiryolları, 1950'li yıllara kadar oldukça mesafe kaydetmiştir. Ancak bu tarihten sonra, ulaştırma alt sektörlerinin hızla gelişmesine rağmen demiryolu taşımacılığında yeterli gelişme sağlanamamıştır. Planlı döneme geçildikten sonra ilke olarak ulaştırma sektörleri arasında yolcu ve yük trafiğinde, ekonomik, güvenli ve konforlu bir taşıma hedef alınmış olmasına rağmen, karayolu taşımacılığına yine daha fazla önem verilmiş ve demiryolu taşımacılığı geri planda kalmıştır. Böylece ilk üç plan döneminde, Türk demiryolları, çağdaş demiryolları sistemi içinde gereken yeri alamamış ve bu alt sektörden ülke ekonomisine beklenen katkı sağlanamamıştır. 1974 yılından itibaren, petrol krizi ile karayolu lehindeki bu tercihin sakıncaları görülmeye başlanmış ve bunun üzerine 4. Plan döneminde demiryollarının ulaştırma sektörü içindeki payının arttırılması yönüne gidilmiş, ancak kaynakların demiryolları ve karayolları arasında dengeli dağılımının sağlanamaması nedeniyle bu yönde başarı mümkün olamamıştır. Sonuçta, Türk demiryolu taşımacılığı gelişen teknolojiye uyum sağlayamamıştır. Demiryollarının teknolojik açıdan geri olması, demiryolu taşımacılığının karayolu taşımacılığı ile rekabet edememesine ve kombine taşımacılığın gelişmemesine yol açmakta, bu nedenle de demiryolu ile yapılabilecek yük taşımacılığının karayollarına kaymasına neden olmaktadır. Mevcut demiryolu alt yapısının yetersiz ve büyük bölümünün ekonomik ömrünü doldurmuş olması nedeniyle de bu taşımacılık türünden gerektiği kadar yararlanılamamaktadır. Kombine taşımacılık bakımından da demiryollarının yeterli miktarlarda kullanılması mümkün olamamaktadır.”

Avrupa Birliği, çok modlu taşımacılığı düzenlemek amacıyla, ulaştırma sistemlerinin rollerini, taşımacılığı yapacak firmaların tabi olacağı koşulları, taşıma belgesi düzenlemeye dair kuralları belirleyen mevzuatı 1992 yılında oluşturmuştur. Türkiye'de bunun karşılığı olan bir mevzuat bulunmamaktadır ve Ülkemizde tek bir taşıma belgesiyle direkt kombine taşımacılık yapılamamaktadır. Denizyolu ve demiryolu parkurları için ayrı taşıma belgesi düzenlenmektedir. Bununla birlikte, yine 1992 yılında çıkarılan kararla, Avrupa Kombine Taşımacılık Şebekesi'nde modlar arası ulaştırma zincirinin organizasyonuna ilişkin olarak alınacak önlemler konusunda bilgi toplamak amacıyla pilot projeler başlatılması, ulaştırma modları zincirini organize etme önlemlerini geliştirmek üzere verilecek mali desteğin fiziksel altyapı veya teknolojik araştırma projelerini kapsam dışı bırakarak, geniş çaplı niteliğe dönük önlemlere ilişkin programlar için verilmesini sağlamak üzere çıkarılan bu Kararla, mali desteğin de kısıtlı bir dönem için sağlanacağı belirlenmiştir. Kararda mali yardımın mevcut veya yeni kurulacak güzergahlarda yürütülen kombine taşımacılık hizmetlerinin organizasyonu ile işletimini geliştirmeye ve işletmecileri lojistik bir zincir halinde bütünleştirmeye yönelik önlemler ile etkin bir kombine taşımacılık hizmetini elde etmeyi mümkün kılacak önlemleri içeren programlar için verileceği ve finansmanın beş yıllık bir döneme yayılacağı belirtilmektedir. Ayrıca, Topluluk ile yoğun bir trafik bağlantısı olan Topluluk dışındaki kombine taşımacılık güzergahlarını da kapsayabileceği; 3.maddede mali yardımın, projelerin ortak yanlarına ilişkin ön çalışmalar, fizibilite çalışmaları, hizmet kalitesinin artırılmasına yönelik yenilikçi programlar için verileceği, bunların oranları ve proje sunma seçme ve değerlendirme prosedürleri açıklanmaktadır. Yine buna karşılık gelen bir Türk mevzuatı bulunmamaktadır. Avrupa Birliği ile uyum çerçevesinde, Çevre korumacılığı, kaynakların akılcı kullanılması gibi hususların göz önünde tutulması sonucunda, ulaştırma modları içerisinde Kombine taşımacılık ön plana çıkmaktadır. Kombine taşımacılık konusunda, demiryolu,denizyolu karayolu bakımından potansiyel olarak hazır olan ülkemizde yasal düzenleme ve teşvik tedbirlerinin bulunmaması eksikliklerdir. İlk aşamada, T.C.D.D. Genel Müdürlüğünün kombine taşımacılık konusunda demiryolu-

karayolu ve demiryolu-denizyolu kombinasyonunu sağlamaya yönelik çalışmaları desteklenmelidir. Mevcut demiryolu altyapısının yeterli olmayacağından hareketle, yeni yatırımların demiryoluna ve limanların modernizasyonuna kanalize edilmesi gereklidir [DPT, 2005].

8. SONUÇ

Artan uluslararası rekabet ortamında, taşımanın daha süratli ve ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmesi bir zorunluluk haline gelmiştir. Günümüzde işletmeler dünya pazarlarına ulaşmak için taşımacılık hizmetlerinden faydalanmak zorundadırlar. İşletmelerin rekabet avantajlarını korumak için ürünlerini müşterilerin kapısına kadar taşıyacak ekonomik çözümlere ihtiyaç vardır.

Dünyada çevre duyarlılığının artması, devletleri bu konuda sıkı önlemler almaya itmektedir. Bu önlemlerden ulaştırma sistemleri de etkilenmektedir. Özellikle karayoluna getirilen kısıtlamalar, işletmeleri çok modlu taşımacılık alternatiflerine yöneltmektedir.

Avrupa Birliği taşımacılık politikalarında genel esas, 2010 yılına kadar modern, sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin oluşturulması için ekonomik kalkınma ile toplumun kalite ve güvenlik talepleri arasında bir denge kurulmasıdır. Çok modlu taşımacılıkla, iki veya daha fazla ulaşım türünün kullanılarak, malların “kapıdan kapıya” etkin ulaştırılması amaçlanmaktadır. Söz konusu belgede, karayolu taşımacılığının 1998–2010 yılları arasında % 50 oranında büyüyeceğini dikkate alınmaktadır. Beyaz Kitap’ta karayolu taşımacılığına, kısa deniz taşımacılığı, raylı sistem ve nehir yolu gibi alternatifler bulunmasını önerilmektedir.

Farklı taşıma türlerinin entegrasyonu olan çok modlu taşımacılık, göndericiler ve alıcılar için özellikle kombine taşımacılık söz konusu olduğunda büyük avantaj sağlarken, çeşitli sıkıntıları da su yüzüne çıkarmaktadır. Türkiye’de bu alanda altyapı, yasal mevzuat ve uluslararası düzenlemeler olmak üzere atılması gereken adımlar bulunmaktadır. Ülkemizin bulunduğu coğrafyanın avantajlarından yararlanması için çok modlu taşımacılığı, bütün ulaştırma sistemleri düzenlenerek etkin bir şekilde kullanması gerekmektedir. Bu hedefe yönelik olarak, kara, hava, deniz ve demiryollarının bir arada uyum

içerisinde çalışabileceği koşullar oluşturulmalı ve terminal ve limanlar elverişli hale getirilmelidir. Örneğin limanlar, sadece kara ve denizyolu ile değil aynı zamanda demiryolu, havayolu ve hatta boru hatları ile bağlantılı hale getirilmelidir. Altyapı, uluslararası bağlantılar ve yasal çerçevedeki eksiklikler giderilmelidir.

Avrupa Birliği'ne aday olmanın getirdiği gerekliliklerinin ötesinde, ticari ilişkilerin kapsamında bütünleşme süreci ulaştırma alanında uyum sağlanmasını zorunlu kılmaktadır. Ticari açıdan büyük önem taşıyan konteyner taşımacılığı, özellikle demir ve denizyolu taşımacılığının ağırlığının artırılmasını gerekli kılmaktadır. Avrupa Birliği ulaştırma politikaları, izdihamı azaltıcı, çevre korumacı, rekabete açık ve tüketiciye en iyi hizmetin sağlanmasını hedeflemektedir. Bu hedefe ulaşmak için, çok modlu taşımacılığın geliştirilmesi de önemli bir basamak olarak tanımlanmıştır.

Avrupa Birliği, Türkiye'nin 2005 Yılı İlerleme Raporu'nda, mevzuat, altyapı ve uygulama prosedürleri alanlarında yaptığı değerlendirme sonucunda kaydedilen ilerleme ve yapılması gerekenleri sıralamıştır.

AB müzakere sürecinde taşımacılık alanında birçok düzenlemenin gerçekleştirilmesi ve yatırımlara hız verilmesi gerekmektedir. Ulaştırma sektöründe özelleştirme sürecinde bulunan Türkiye'nin yapacağı yatırımların, ülke gerçekleri ile uyumlu olması gerekmektedir. Avrupa Birliği tarafından sağlanan hibe ve yatırım fonlarından yararlanılmalıdır. Bu anlamda zamanın verimli kullanılması ve kurumlar arası ve kurumlar ile özel sektör arasındaki fikir alışverişi büyük önem taşımaktadır.

KAYNAKLAR

“1995-2005 Ulaştırma ve Haberleşme”, **Ulaştırma Bakanlığı**, Ankara, 1-199 (2005).

“2004 Regular Report on Turkey’s Progress Towards Accession”, **European Commission**, Brussels, 3-25 (2004).

“2006 Yılı Programı”, **Devlet Planlama Teşkilatı**, Ankara, 208-223 (2005).

“Avrupa Birliği Terimler Sözlüğü İngilizce-Türkçe”, **Avrupa Birliği Genel Sekreterliği**, Ankara, 1-438 (2005).

“CLECAT Opinion on the European Commission’s Consultation on Freight Integrator Action Plan”, **CLECAT European Association for Forwarding Transport, Logistic and Customs Services**, Brussels, 1-7 (2003).

Çancı, M., Erdal, M., “Uluslararası Taşımacılık Yönetimi”, **Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Üretenler Derneği**, İstanbul, 1-302 (2003).

Doğaner, D., “Türkiye’nin Ulaştırma Politikalarının Avrupa Birliği Sürecine Uyum Bakımından İncelenmesi”, Doktora Tezi, **Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü**, Ankara, 50-92 (2005).

Evren, G., Tekin, İ., “Türkiye’de Uluslararası kombine Taşımacılığın Avrupa ile Bütünleşme Bağlamında Değerlendirilmesi”, **İkinci Ulusal Demiryolu Kongresi**, Ankara, 219-231 (1997).

“Facing the Challenge of Integrated Transport Services”, **United Nations Conference on Trade and Development**, Geneva, 1-24 (1995).

“Mid-term Review of the White Paper on the European Transport Policy”, **European Commission**, Brussels, 1-126 (2005).

Pampal, S., Hatipoğlu, S., Arkan Öztürk, E., “Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Ulaşım Sektörünün İncelenmesi”, **Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi**, Gazi Üniversitesi, Ankara, 3-16 (2002).

“Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu”, **Devlet Planlama Teşkilatı**, Ankara, 1-41 (2001).

Şerbetçi, E., “Ulaştırma Sektörleri Arasındaki Öncelik Sorunu ve Etkileri”, Yüksek Lisans Tezi, **Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü**, Ankara, 22-44 (1998).

“T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı”, **TCDD APK Dairesi Başkanlığı**, Ankara, 32-42 (2005).

Tırman, M., “Taşımacılık Sektöründe Kombine Taşımacılığın Dünü, Bugünü ve Yarınına Bir Bakış”, **İkinci Ulusal Demiryolu Kongresi**, Ankara, 263-270 (1997).

Turhan, S., “Avrupa Birliği Üyelerinin tarihsel demiryolu Gelişimi ile Türkiye’nin Demiryolu politikalarının Avrupa Birliği’ne Uyum Önerileri”, Yüksek Lisans Tezi, **Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü**, Ankara, 94-101 (2005).

“Turquie Rapport de Suivi 2005”, **Commission Européenne**, Bruxelles, 92-95 (2005).

“Türkiye-AT Mevzuat Uyumu Sürekli Özel İhtisas Komisyonu Raporları Cilt:4 Ulaştırma Alt Komisyonu”, **Devlet Planlama Teşkilatı**, Ankara, 1-170 (1995).

“Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı”, **Devlet Planlama Teşkilatı**, Ankara, 153-166 (2001).

Vermer, T., Teutsch, M., “Differential Europe- Transport Policy in the European Union”, **Rowman & Littlefield Publishers**, 127-149 (2001).

“Vizyon 2023, Teknoloji Ön Görüşü, Ulaştırma ve Turizm”, **Ulaştırma ve Turizm Paneli**, Tübitak, Ankara, 1-12 (2003).

“White paper – European Transport Policy for 2010: Time to Decide”, **European Commission**, Luxembourg, 11-95 (2001).

EKLER

EK-1 Dünya limanlarından örnekler

HAMBURG LİMANI

Konteynır limanı olarak, Avrupa'da ikinci sırada dünyada ise yedinci sıradadır. Denizden 120 km uzaklıktadır ve buna rağmen dünyanın en büyük konteyner gemileri giriş yapabilmektedir. 320'den fazla sayıda dok vardır ve 41 km'yi bulmaktadır. Bu dokların 200'den fazlası bilgisayar kontrollüdür.



Resim 1.1. Hamburg Limanı genel görünüş

Çizelge 1.1. Liman bilgileri

Alan	Toplam	7 399 ha
	Karada	4 331 ha
	Su üstünde	3 068 ha
Alan kullanımı	Genel kargo (konteyner dahil)	777 ha (%23)
	Dökme kargo	304 ha (%9)
	Ham madde ve yakıt	629 ha (%18)
	Diğer endüstriyel	561 ha (%17)
	Ulaştırma altyapı	483 ha (%14)
	Halka açık, idari alanlar	117 ha (%3)
	Yeşil alan	152 ha (%4)
	Gelişmemiş bölge	103 ha (%4)
	Genişletilmiş liman alanı	281 ha (%8)

EK-1 (Devam) Dünya limanlarından örnekler

Çizelge 1.2. Konteyner terminalleri

İşletme	İskele uzunluğu (m)	Alan (ha)	Vinç sayısı	Kapasite (TEU)
Eurogate CTH	2050	140	18	2600000
HHLA CTB	2850	160	20	2800000
HHLA CTA	1400	80	15	2400000
HHLA CTT	995	40	7	950000



Resim 1.2. Hamburg Limanı panoraması

EK-1 (Devam) Dünya limanlarından örnekler



Resim 1.3. Hamburg Limanı konteyner terminali

İZMİR LİMANI

İzmir, Ege Denizi'nin batı kıyısında konuşlanmakta olup, nüfus yoğunluğu bakımından Türkiye'nin üçüncü büyük şehri ve iş merkezidir. Liman geniş tarımsal ve endüstriyel hinterlanda sahiptir. Ege Bölgesinin tarım ve endüstri limanı olan İzmir, aynı zamanda ülkenin ihracatında hayati rol oynar. Limanda her türlü yüke hizmet verilmekte olup, liman genişleme çalışmaları sürmektedir. Liman demiryolu ve karayolu şebekesi ile bağlantılıdır.

Limana giren ve çıkan gemiler için kılavuz almak zorunludur. Pilotaj ve Römorkaj hizmetleri, 24 saat boyunca, TDİ tarafından verilmektedir. 90 ton kapasiteli bir yüzer vinç ile 1 adet palamar botu mevcuttur. Terminaldeki konteyner elleçleme operasyonları 40 tonluk 5 adet gantry crane, 40 tonluk 19 adet lastik tekerlekli transtainer, 25-42 tonluk 20 adet dolu ve 8-10 tonluk 20 adet boş konteyner forklifti ile gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında 3-25 tonluk 7 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 12 adet mobil vinç, 20 adet kısa mastlı forklift bulunmaktadır. Ayrıca, terminalde, reefer konteynerler için uygun reefer panoları da mevcuttur. Konteyner yıkama tesisinin kapasitesi günlük 20 TEU'dur. 2 adet 100 tonluk MHC şahıs elleçleme ekipmanı mevcuttur. Toplam 70.000 ton kapasiteli TMO'ya

EK-1 (Devam) Dünya limanlarından örnekler

ait iki beton siloya sahip olan limanda rıhtımla bağlantılı bir konveyör sistemi de mevcuttur.



Resim 1.4. İzmir Limanı genel görünüş



Resim 1.5. İzmir Limanı konteyner deposu

EK-1 (Devam) Dünya limanlarından örnekler



Resim 1.6. izmir Limanı Konteyner vinci



Resim 1.7. İzmir Limanı konteyner deposu

EK-1 (Devam) Dünya limanlarından örnekler

DÜNYA LİMANLARINDAN GÖRÜNTÜLER



Resim 1.8. Algeciras Limanı, İspanya



Resim 1.9. Amsterdam Limanı, Hollanda



Resim 1.10. Charleston Limanı, ABD

EK-1 (Devam) Dünya limanlarından örnekler



Resim 1.11. Freemantle Limanı, Ro-Ro Terminali, ABD



Resim 1.12. Göteborg Limanı, Ro-Ro Terminali, İsveç



Resim 1.13. Hamburg Limanı, Ro-Ro Terminali, Almanya

EK-1 (Devam) Dünya limanlarından örnekler



Resim 1.14. Los Angeles Limanı, Demiryolu Bağlantısı, ABD



Resim 1.15. Osaka Limanı, Japonya

EK-1 (Devam) Dünya limanlarından örnekler



Resim 1.16. Rotterdam Limanı, Nehiryolu Bağlantısı



Resim 1.17. Rotterdam Limanı, Demiryolu Yükleme Boşaltma Alanı

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı :BUKET, Ceren
 Uyuğu :T.C.
 Doğum tarihi ve yeri :09.03.1975 Ankara
 Medeni hali :Evli
 Telefon :(312) 287 34 06
 e-posta :cerenbuket@gmail.com

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Lisans	Gazi Üniversitesi İnşaat Mühendisliği	1998
Lise	Ankara Anadolu Lisesi	1993

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2002-	Ataç İnşaat ve Sanayi A.Ş.	Teklif Mühendisi
1999-2002	Gazi Üniversitesi	Araştırma
Görevlisi		
1998-1999	İçtaş A.Ş.	İnşaat
Mühendisi		

Yabancı Dil

İngilizce, Fransızca