

**AVRUPA BİRLİĞİ'NE GİRİŞ SÜRECİNDE TRAFİK KAZALARININ  
AZALTILMASI İÇİN TÜRKİYE'NİN GELİŞTİRECEĞİ ULAŞIM VE  
ENERJİ POLİTİKALARI**

**Ahmet AYDOĞDU**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
KAZALARIN ÇEVRESEL VE TEKNİK ARAŞTIRMASI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**OCAK 2006  
ANKARA**

Ahmet AYDOĞDU tarafından hazırlanan AVRUPA BİRLİĞİ'NE GİRİŞ SÜRECİNDE TRAFİK KAZALARININ AZALTILMASI İÇİN TÜRKİYE'NİN GELİŞTİRECEĞİ ULAŞIM VE ENERJİ POLİTİKALARI adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Yrd. Doç. Dr. Veysel ÖZDEMİR

Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması Anabilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof.Dr. Mustafa KURT

Üye : Yrd.Doç.Dr. Ebru Arıkan ÖZTÜRK

Üye : Yrd.Doç.Dr.Veysel ÖZDEMİR

Üye :

Üye :

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

**AVRUPA BİRLİĞİ'NE GİRİŞ SÜRECİNDE TRAFİK KAZALARININ  
AZALTILMASI İÇİN TÜRKİYE'NİN GELİŞTİRECEĞİ ULAŞIM VE ENERJİ  
POLİTİKALARI**

**(Yüksek Lisans Tezi)**

**Ahmet AYDOĞDU**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ  
Ocak 2006**

**ÖZET**

Türkiye 10-11 Aralık 1999 Helsinki Zirvesinde Avrupa Birliği'ne aday ülke olarak ilan edilmiş ve adaylık süreci başlamıştır. Bu süreç boyunca, Avrupa Birliği'ne uyum için ulaştırma konusunun da içinde bulunduğu bir çok konu, mevzuat ve uygulamada önemli çalışmalar yapılması gerekmektedir. Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikaları oldukça kapsamlıdır. Ulaştırma yapısını yenilemek ve güçlendirmek önümüzdeki günlerde Türkiye'nin üzerinde önemle durması gereken konulardan birisidir. Bu çalışmada Avrupa Birliği'ne üye ülkeler ile Türkiye'nin Ulaşım ve Enerji Politikaları incelenmiş, Türkiye'nin Avrupa Birliği Üyesi Ülkelerin ulaştırma yapısına uyumu için geliştirmesi gereken politikalar tanımlanmıştır.

**Bilim Kodu : 916.1.134**  
**Anahtar Kelimeler : Avrupa Birliği, Ulaşım, Enerji, Türkiye**  
**Sayfa Adedi : 85**  
**Tez Yöneticisi : Yrd. Doç.Dr. Veysel ÖZDEMİR**

**TRANSPORTATION AND ENERGY POLICIES OF TURKEY TO BE  
DEVELOPED FOR DECREASING THE TRAFFIC ACCIDENTS DURING  
THE ACCESSION PERIOD OF EUROPEAN UNION**

**(M.Sc. Thesis)**

**Ahmet AYDOĞDU**

**GAZI UNIVERSITY**

**INSTITUTE OF SCIENCE OF TECHNOLOGY**

**January 2006**

**ABSTRACT**

The Republic of Turkey has been announced as a candidate country to the European Union at the Helsinki Summit on 10-11 December 1999 and candidacy period has commenced. During this period, for harmonization with the European Union there is a necessity for executing major works on a plenty of subjects, in which the transportation issue is included as well, on the area of regulations and implementations. Transportation policies of European Union are quite comprehensive. Reorganizing and strengthening the transportation structure is one of the important issues, on which Turkey must focus with a great importance, in forthcoming days. In this work, the Transportation and Energy Policies of European Union Member States and Turkey have been examined, and the policies, which Turkey should develop for harmonizing with the transportation structure of European Union Member States, have been determined.

**Science Code : 916.1.134**

**Key Words : European Union, Transportation, Energy, Turkey**

**Page Number : 85**

**Adviser : Assist. Prof. Dr. Veysel ÖZDEMİR**

## **TEŞEKKÜR**

Çalışmalarım boyunca beni birikimleriyle yönlendiren değerli danışmanım sayın Yrd. Doç.Dr. Veyssel ÖZDEMİR'e, tezimi hazırlama sürecinde bilgi ve deneyimleri ile bana ışık tutan Sayın Doç.Dr.Adnan SÖZEN'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

## İÇİNDEKİLER

|                                                             | <b>Sayfa</b> |
|-------------------------------------------------------------|--------------|
| ÖZET.....                                                   | iii          |
| ABSTRACT.....                                               | iv           |
| TEŞEKKÜR.....                                               | v            |
| İÇİNDEKİLER.....                                            | vi           |
| ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....                                   | viii         |
| ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....                                     | ix           |
| SİMGELER VE KISALTMALAR LİSTESİ.....                        | xi           |
| 1. GİRİŞ.....                                               | 1            |
| 2. AVRUPA BİRLİĞİ.....                                      | 6            |
| 2.1. Avrupa Birliği'nin Tarihçesi.....                      | 6            |
| 2.1.1. Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun (AET)<br>kuruluşu..... | 8            |
| 2.1.2. Maastricht ve Amsterdam antlaşmaları.....            | 9            |
| 2.2. Avrupa Birliği'nin Organları.....                      | 11           |
| 2.3. Türkiye-Avrupa Topluluğu Ortaklığı.....                | 12           |
| 2.4. Türkiye'nin Tam Üyelik Başvurusu.....                  | 13           |
| 2.5. Gümrük Birliği Aşaması.....                            | 14           |
| 2.6. Helsinki Zirvesi ve Türkiye'nin Adaylığı.....          | 15           |
| 2.7. Türkiye-AB Katılım Ortaklığı Belgesi (KOB).....        | 18           |
| 2.8. Laeken Zirvesi.....                                    | 20           |
| 3. AVRUPA BİRLİĞİ ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI .....          | 22           |
| 3.1. AB Ulaştırma Politikasının Temel Amaçları.....         | 23           |
| 3.2. AB Ulaştırma Politikasının Alt Sektörleri.....         | 25           |

|                                                                               | <b>Sayfa</b> |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 3.3. Sektörler Arasındaki Denge.....                                          | 28           |
| 3.4. Avrupa Birliği Ulaştırma Politikasını Destekleyen Programlar.....        | 29           |
| 3.5. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı.....                                          | 31           |
| 3.6. Galileo Programı.....                                                    | 33           |
| 3.7. Kullanıcı Merkezli Ulaştırma .....                                       | 34           |
| 3.8. Ulaştırma Politikası ve Çevre.....                                       | 35           |
| 3.9. Deniz Taşımacılığı.....                                                  | 36           |
| 3.10. Havayolu Taşımacılığı .....                                             | 37           |
| 3.11. AB Ulaştırma Sistemi.....                                               | 38           |
| 4. AB ÜLKELERİ İLE TÜRKİYE’NİN ULAŞTIRMA<br>GÖSTERGELERİNİN KIYASLANMASI..... | 41           |
| 5. AVRUPA BİRLİĞİNE SONRADAN KATILAN ÜLKELERDEKİ ULAŞIM<br>GÖSTERGELERİ.....  | 50           |
| 6. TÜRKİYE’NİN GELİŞTİRMESİ GEREKEN ULAŞTIRMA VE<br>ENERJİ POLİTİKALARI.....  | 59           |
| 6.1. Karayolu .....                                                           | 60           |
| 6.2. Demiryolu.....                                                           | 63           |
| 6.3. Denizyolu.....                                                           | 66           |
| 6.4. Havayolu.....                                                            | 68           |
| 6.5. Ulaşım Sistemlerinde Enerji Tüketiminin Karşılaştırılması.....           | 71           |
| 7. SONUÇ VE ÖNERİLER.....                                                     | 76           |
| KAYNAKLAR.....                                                                | 83           |
| ÖZGEÇMİŞ.....                                                                 | 85           |

## ÇİZELGELERİN LİSTESİ

| Çizelge                                                                                                                     | Sayfa |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Çizelge 1.1. AB ülkelerin seçilmiş göstergeleri.....                                                                        | 4     |
| Çizelge 6.1. Bazı gelişmiş ülkelerde ve Türkiye’de yolcu taşımacılığının<br>ulaşım türleri yönünden karşılaştırılması ..... | 60    |
| Çizelge 6.2. Karayollarında birim yolcu-km için enerji tüketimi .....                                                       | 60    |
| Çizelge 6.3. Karayollarında yük taşımacılığında enerji tüketimi.....                                                        | 62    |
| Çizelge 6.4. Demiryollarında birim yolcu-km için enerji tüketimi .....                                                      | 64    |
| Çizelge 6.5. Demiryollarındaki yük trafiği enerji tüketimi.....                                                             | 66    |
| Çizelge 6.6. Deniz taşımacılığında yük trafiği değerleri .....                                                              | 68    |
| Çizelge 6.7. Çeşitli ulaşım sistemlerine göre enerji tüketim oranları.....                                                  | 72    |
| Çizelge 6.8. Çeşitli ulaşım sistemlerine göre enerji tüketim oranları .....                                                 | 73    |
| Çizelge 6.9. Japonya’da uzaklıklara göre farklı taşıma sistemlerinin<br>kullanılma oranları .....                           | 74    |
| Çizelge 6.10. Taşıma sistemlerinde ton-km bazında maliyet .....                                                             | 75    |

## ŞEKİLLERİN LİSTESİ

| Şekil                                                                                               | Sayfa |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Şekil 4.1. AB ülkelerinin nüfus dağılımları.....                                                    | 41    |
| Şekil 4.2. Nüfus yoğunluğuna göre ülkeler.....                                                      | 42    |
| Şekil 4.3. Otoyollarının toplam uzunluğu bakımından AB ülkeleri ve Türkiye.....                     | 42    |
| Şekil 4.4. Demiryollarında taşınan mallar.....                                                      | 43    |
| Şekil 4.5. Hava yolları ile taşınan mallar.....                                                     | 43    |
| Şekil 4.6. Deniz yollarından taşınan mallar.....                                                    | 44    |
| Şekil 4.7. Demiryollarında taşınan yolcu sayısı.....                                                | 44    |
| Şekil 4.8. Otobüsle yolcu taşıma.....                                                               | 45    |
| Şekil 4.9. Toplam yol uzunluğu.....                                                                 | 45    |
| Şekil 4.10. Karayolu taşımacılık performansı.....                                                   | 46    |
| Şekil 4.11. Demiryolu taşımacılık performansı.....                                                  | 46    |
| Şekil 4.12. Kazalarda ölen kişi sayısı.....                                                         | 47    |
| Şekil 4.13. 1998-2004 yılları arasında Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarındaki ölümler.....   | 48    |
| Şekil 4.14. 1998-2004 yılları arasında Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarındaki yaralılar..... | 48    |
| Şekil 5.1. AB ülkeleri ve Türkiye’nin iç yolcu taşımacılığında Taşıtların yüzdesi.....              | 51    |
| Şekil 5.2. AB ülkeleri ve Türkiye’nin toplam otoyol uzunlukları.....                                | 52    |
| Şekil 5.3. AB ülkeleri ve Türkiye’nin toplam demiryolu uzunlukları.....                             | 53    |
| Şekil 5.4. AB ülkeleri ve Türkiye’de taşıtlardaki yolcular.....                                     | 54    |
| Şekil 5.5. AB ülkeleri ve Türkiye’de demiryolunda taşınan yolcular.....                             | 55    |
| Şekil 5.6. AB ülkeleri ve Türkiye’de denizyolu taşımacılığı.....                                    | 56    |

| <b>Şekil</b>                                                                | <b>Sayfa</b> |
|-----------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Şekil 5.7. AB ülkeleri ve Türkiye’de havayolu taşımacılığı.....             | 57           |
| Şekil 5.8. AB ülkeleri ve Türkiye’de iç taşımacılıkta karayolunun payı..... | 58           |

## SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış bazı kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

| Kısaltmalar     | Açıklama                                    |
|-----------------|---------------------------------------------|
| <b>AB</b>       | Avrupa Birliği                              |
| <b>ABD</b>      | Amerika Birleşik Devletleri                 |
| <b>AD</b>       | Adalet Divanı                               |
| <b>AET</b>      | Avrupa Ekonomik Topluluğu                   |
| <b>AKÇT</b>     | Avrupa Kömür Çelik Topluluğu                |
| <b>AP</b>       | Avrupa Parlamentosu                         |
| <b>AYB</b>      | Avrupa Yatırım Bankası                      |
| <b>BK</b>       | Bölgeler Komitesi                           |
| <b>EPB</b>      | Ekonomik ve Parasal Birlik                  |
| <b>ESK</b>      | Ekonomik ve Sosyal Komite                   |
| <b>EURATOM</b>  | Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu              |
| <b>EUROSTAT</b> | Avrupa İstatistik Birliği                   |
| <b>GSH</b>      | Gayri Safi Hasıla                           |
| <b>IMO</b>      | AB Komisyonu Uluslararası Denizcilik Örgütü |
| <b>IMF</b>      | Uluslararası Para Fonu                      |
| <b>KOB</b>      | Katılım Ortaklığı Belgesi                   |
| <b>ODPGP</b>    | Ortak Dış Politika ve Güvenlik Politikası   |
| <b>OECD</b>     | İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Örgütü       |
| <b>OEEC</b>     | Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü            |
| <b>OGT</b>      | Ortak Gümrük Tarifesi                       |
| <b>OUP</b>      | Ortak Ulaştırma Politikası                  |

## 1. GİRİŞ

Trafik güvenliği, gerek Türkiye'nin gerekse diğer dünya ülkelerinin öncelikli olarak ele aldıkları konular arasında yer almaktadır. Trafik mevzuatı denetiminin asıl amacı sürücülerin trafik kazasına neden olacak suçları işlemelerini önlemeyi başararak trafik güvenliğini temin etmektir. Bu yakalanan kural ihlallerinin sayısını arttırmak anlamına gelmemektedir. Halen suç işleyen sürücüleri tespit edip yakalayan bir çok denetim çeşitleri mevcuttur. Denetim faaliyetleri öncelikle yol kullanıcılarının algılanan yakalanma riskini arttırmak yoluyla suça eğilimli sürücüler için caydırıcı bir rol üstlenmelidir. Polisin görünürlüğü veya kamera kontrolü gibi sürekli uygulanan caydırıcı stratejiler, yol kullanıcılarının davranışlarında kalıcı bir değişim sağlayabilmekte ve bunun sonucunda da yol kullanıcılarında davranışsal değişimleri pekiştiren tutum değişikliğine neden olabilmektedir.

Avrupa Ulaşım Güvenliği Komisyonuna göre trafik kazaları Avrupa Birliği ülkelerinin tümünde 45 yaş ve altı için ana ölüm nedenidir. Dünya Bankası tarafından hazırlanan çeşitli raporlarda Türkiye Gayri Safi Milli Hasılasının yaklaşık %2'sini her yıl trafik kazalarında yitirmektedir ki, bu da Türkiye'de trafik kazalarının sosyo-ekonomik maliyetinin her yıl yaklaşık 10 milyar USD olduğu anlamına gelmektedir (1,2).

10-11 Aralık 1999 tarihlerinde Helsinki'de gerçekleştirilen Avrupa Birliği'nin (AB) Devlet ve Hükümet Başkanları Zirvesi'nde, Türkiye diğer aday ülkelerle eşit şartlarda adaylığa kabul edilmiştir. Böylece Türkiye'nin Avrupa Birliğine giriş süreci de başlamıştır. Bu gelişmeyle Türkiye'nin önündeki uzun bir dönemde, ulaştırma sektörünün de dahil olduğu pek çok alanda, AB mevzuatına uyum ve yaklaştırma çalışmalarını gözden geçirerek kapsamlı değişiklikler yapması gerekecektir. Ulaştırma sektörü, Roma Anlaşması olarak anılan Kurucu Anlaşmada, Birliğin amaçlarına ulaşmak için üye devletlerle ortak politika oluşturulmasının zorunlu görüldüğü alanlardan birisidir. Ulaştırma, tarım, rekabet ve dış ticaret alanları gibi birliğin ilk ortak

politikalarından biridir. AB'nin temeli olan Roma Anlaşmasından bu yana, Birliğe üye devletlerce izlenen temel politikaların başında, kişilerin ve ürünlerin serbest dolaşımı gelmektedir. Bu ülkeler sınırlarındaki engellerin kaldırılması yönünde büyük çabalar harcamaktadırlar. Bu çerçevede ele alınan ortak ulaştırma politikasının ana unsurları ise izdihamı azaltıcı, çevre korumacı, rekabete açık, tüketiciye en iyi hizmetin en geniş perspektifte sağlanması olarak belirlenmiştir. AB ülkelerin temel perspektifi Çizelge 1.1'de verilmiştir.

Ulaştırmanın temel amacı, ülke kalkınmasının ekonomik ve sosyal hedeflerinin gerektirdiği hizmeti; kullanıcıya en uygun nitelikte, ulusal güvenlik gereklerini yerine getirecek biçimde, güvenli ve çevre dostu olmak koşuluyla, en ucuza, çağın teknolojilerini kullanarak, uluslararası kurallarla ve AB politikalarıyla uyum içinde aksama olmaksızın ve kesintisiz sağlamaktır (1).

Temel amaçlar aşağıdaki gibi detaylandırılabilir (1):

- Kullanıcılara güvenli, konforlu, ulaşım süresini kısaltan (hızlı), güvenilir bir hizmet sunmak,
- Ekonomik ve sosyal gelişmenin gerektirdiği gelişmeyi sağlamak,
- Bölgeler arası dengesizlikleri ortadan kaldırmak,
- Ulusal güvenliğin gereklerini yerine getirmek,
- Ulaşım güvenliğini arttırmak,
- Çevreye zararı en düşük düzeyde tutmak,
- Enerji verimsizliğini ve dışa bağımlılığını azaltmak,
- Taşıma maliyetini düşürmek,
- Her ulaştırma türünün teknik ve ekonomik açıdan etkin olduğu hizmeti sunacağı, dengeli bir sistemi oluşturmak ve bu amaçla demiryolu ve denizyolunu canlandırmak,
- Arazi kullanım kararlarını desteklemek,

- Uluslararası ilişkilerin ve dış ticaretin gelişmesine uygun ulaştırma ağı yapısını geliştirmek,
- AB ulaştırma politikalarına uyum sağlamak.

Bu amaçlar için geliştirilmesi gereken temel politikalar ise (1):

- Öncelikle mevcut ulaştırma ağı ve olanaklarının en etkin biçimde kullanılması ve ağın yeni yatırımlarla tamamlanması,
- Yatırımların gerçekleştirilmesi için gerekli finansmanın oluşturulmasına yönelik düzenlemelerin yapılması,
- Ulaştırma ile ilgili her türlü gelirin yalnız ulaştırma yatırımlarında kullanılması,
- Ulaştırma ile ilgili sanayilerin geliştirilmesi,
- Türkiye üzerinden transit geçişin sağlanması amacıyla uluslararası alanda gerekli çabanın gösterilmesi,
- Türkiye'nin jeopolitik konumunun sağladığı olanakların iyi değerlendirilmesi,
- Ulaştırma kuruluşlarında yönetim ve örgütlenmenin yeniden yapılandırılması,
- Her bir taşıma türü için ayrı şekilde düzenlenmiş olan dağınık durumdaki mevzuat yerine, taşımacılıkta entegre çözüm üretecek, verimliliği arttıracak kombine taşımacılık sistemini güçlendirici yasal alt yapı oluşturulması,
- Ulaştırma alanında gereksinme duyulan nitelikli personelin yetiştirilmesi,
- Hem ulaştırmanın etkinleştirilmesi hem de lojistik alanındaki gelişmelere ivme kazandırılması açısından ulaştırma sistemine uyum sağlaması amacıyla lojistikteki gelişmelerin izlenmesi ve işbirliği olanaklarının değerlendirilmesi,
- Ulaştırma ve lojistik alanındaki etkinliklerin karşılıklı etkileşimi bağlamında her iki alandaki gelişmelere ivme kazandıracak bir bütünleşmenin sağlanmasıdır.

Bu çalışmada 25 Avrupa Birliği üyesi ülke ile Türkiye'nin ulaştırma ve trafik yapıları karşılaştırılmış ve Türkiye'nin Avrupa Birliği Üyesi Ülkeler arasındaki yeri trafik göstergeleri bakımından karşılaştırılmıştır. Türkiye'nin AB ülkelerinin ulaşım ve trafik yapılarına uyumu için geliştirmesi gereken politikalar üzerinde durulmuştur.

Çizelge 1.1. AB ülkelerin seçilmiş göstergeleri

| Ülke                    | Nüfus      | Nüfus Artış Hız % | Bebek Ölüm Oranı | Okur-YazarOranı % | GSMH Milyar \$ | Kişi Başına Düşen Milli Gelir | Büyüme Hızı | Enflasyon Oranı % | İşsizlik Oranı % |
|-------------------------|------------|-------------------|------------------|-------------------|----------------|-------------------------------|-------------|-------------------|------------------|
| Almanya                 | 83.029.536 | 0.27              | 0.0047           | 99                | 1.936          | 23.400                        | 3           | 2                 | 9.9              |
| Avusturya               | 8.150.835  | 0.24              | 0.0044           | 98                | 203            | 25.000                        | 3.1         | 2                 | 5.4              |
| Belçika                 | 10.258.762 | 0.16              | 0.0047           | 98                | 259.2          | 25.300                        | 4.1         | 2.2.              | 8.4              |
| Çek Cum.                | 10.264.212 | -.07              | 0.0055           | 100               | 132.4          | 12.900                        | 2.5         | 3.8               | 8.7              |
| Danimarka               | 5.352.815  | 0.3               | 0.0050           | 100               | 136.2          | 25.500                        | 2.8         | 2.9               | 5.3              |
| Estonya                 | 1.423.316  | -.55              | 0.0126           | 100               | 14.7           | 10.000                        | 6.4         | 4.1               | 11.7             |
| Finlandiya              | 5.175.783  | 0.16              | 0.0038           | 100               | 118.3          | 22.900                        | 5.6         | 3.4               | 9.8              |
| Fransa                  | 59.551.227 | 0.37              | 0.0045           | 99                | 1.448          | 24.400                        | 3.1         | 1.7               | 9.7              |
| Hollanda                | 15.981.472 | 0.55              | 0.0044           | 99                | 388.4          | 24.400                        | 4           | 2.6               | 2.6              |
| İngiltere               | 59.647.790 | 0.23              | 0.0055           | 99                | 1.360          | 22.800                        | 3           | 2.4               | 5.5              |
| İrlanda                 | 3.840.838  | 1.12              | 0.0055           | 98                | 81.9           | 21.600                        | 9.9         | 5.6               | 4.1              |
| İspanya                 | 40.037.995 | 0.1               | 0.0050           | 97                | 720.8          | 18.000                        | 4           | 3.4               | 14               |
| İsveç                   | 8.875.053  | 0.02              | 0.0035           | 99                | 197            | 22.200                        | 4.3         | 1.2               | 6                |
| İtalya                  | 57.679.825 | 0.07              | 0.0007           | 98                | 1.273          | 22.100                        | 2.7         | 2.5               | 10.4             |
| Kıbrıs<br>Rum<br>Kesimi | 762.887    | 0.59              | 0.0079           | 94                | 9.7            | 16.000                        | 4.2         | 4.2               | 3.6              |
| Letonya                 | 2.385.231  | -.81              | 0.0153           | 100               | 17.3           | 7.200                         | 5.5         | 2.7               | 7.8              |

Çizelge 1.1. AB ülkelerin seçilmiş göstergeleri (devamı)

|            |            |       |        |      |       |        |     |      |      |
|------------|------------|-------|--------|------|-------|--------|-----|------|------|
| Litvanya   | 3.610.535  | -0.27 | 0.0145 | 98   | 26.4  | 7.300  | 2.9 | 1    | 10.8 |
| Lüksemburg | 442.972    | 1.26  | 0.0048 | 100  | 15.9  | 36.400 | 5.7 | 7.8  | 2.7  |
| Macaristan | 10.106.017 | -0.32 | 0.0090 | 99   | 113.9 | 11.200 | 5.5 | 9.8  | 10.4 |
| Malta      | 394.538    | 0.74  | 0.0058 | 88.8 | 5.6   | 14.300 | 3.4 | 2.5  | 4.5  |
| Polonya    | 38.633.912 | -0.03 | 0.0094 | 99   | 327.5 | 8.500  | 4.8 | 10.2 | 12   |
| Portekiz   | 10.066.253 | 0.18  | 0.0059 | 87.4 | 159   | 15.800 | 2.7 | 2.8  | 4.3  |
| Slovakya   | 5.414.937  | 0.13  | 0.0090 | 99   | 55.3  | 10.200 | 2.2 | 12.2 | 17   |
| Slovenya   | 1.930.132  | 0.14  | 0.0045 | 99   | 22.9  | 12.000 | 4.5 | 8.9  | 7.1  |
| Yunanistan | 10.623.835 | 0.21  | 0.0064 | 95   | 181.9 | 17.200 | 3.8 | 3.1  | 11.3 |

## 2. AVRUPA BİRLİĞİ

### 2.1. Avrupa Birliği'nin Tarihçesi

İkinci dünya savaşı beraberinde getirdiği büyük bir yıkım ile Avrupa elindeki birçok sömürgeyi kaybetmiş, sanayisi harap olmuş bir durumda dünya üzerindeki egemenliğini iki güce yani Amerika Birleşik Devletleri ve Sovyetler Birliği'ne kaptırmış olmaktan Avrupa Birliği oluşturma fikri doğmuştur. İngiliz Başbakanı Winston Churchill 19 Eylül 1946 tarihinde Zürih'te yaptığı ünlü konuşmasında, Amerika Birleşik Devletleri'nde olduğu gibi Avrupa'da da bir "Avrupa Birleşik Devletleri" kurulması için çağrıda bulunmuş, eski düşmanlıklara bu şekilde bir son verilebileceğini savunmuştur. Bu sayede Avrupa huzur ve güvenlik ortamını bulabilecek, yaralarını sarabilecek ve yeniden eski güçlü konumuna ulaşabilecektir. Konuşma, Avrupa çapında yankılar uyandırmış ve çeşitli karşılıklar bularak bütünleşme ile bu gibi tehlikelerin önüne geçilmek istenmiştir (3).

Bu sıralarda ABD, Avrupa'nın yeniden yapılanması için bir dizi planı uygulamaya koymuş ve Marshall Planı çerçevesinde Avrupa'ya kaynak aktarmaya başlamıştır. Bu çabaların etkisi ile 1948 yılında ilk olarak Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü (OEEC-Organization of European Economic Cooperation), savaş sonrasında yıkıma uğramış Avrupa ülkelerinin yeniden inşası amacıyla kurulmuştur. Daha sonra bu örgüt OECD'ye dönüşmüştür.

1950'li yıllar ile birlikte birlik yönündeki çabalar ivme kazanarak bir takım plan ve projeler faaliyete geçirilmiştir. Bu bağlamda Fransa dışişleri bakanı Robert Schuman ve Fransız Planlama Örgütü başkanı Jean Monnet tarafından 19 Mayıs 1950 tarihinde "Schuman Planı" olarak bilinen bir plan ortaya atılmıştır. Bu plana göre Almanya ve Fransa'nın elinde bulunan kömür ve çelik işletmeleri bu iki ülkeden bağımsız tek bir yönetimin idaresi altına verilecek ve bu devletler üstü idare, kömür ve çelik alanında bütün kararları özerk bir şekilde alacaktır. Schuman Planı Almanya'nın yeniden Avrupa devletler

sistemi içerisinde yerini almasını sağlayarak gelecekteki olası bir Sovyet tehdidinin önünün kesilmesi amacının pratiğe geçirilmesini amaçlamaktaydı. Ayrıca, Avrupa'da oluşturulacak bu gibi teknik ve iktisadi birleşmeler ile Sovyet tehdidine karşı açık hazırlıklar başlatılmış olacaktı. Planın önerdiği Antlaşmaya isteyen tüm Avrupa devletleri katılabilecek ve bu sayede Avrupa'nın bütünleşmesinde ilk adım atılmış olacaktı (1).

Aynı dönemlerde bütünleşmenin gerçekleştirilebilmesi için temel olarak iki metot üzerinde tartışmalar devam etmekteydi. Bunlardan birincisine göre, Avrupa öncelikle siyasi ve güvenlik alanlarında geniş bir işbirliği kurarak bunu bir birliğe dönüştürmeli ve daha sonrasında diğer alanlar üzerinde çalışmalar yapılmalıydı. Yani öncelik ortak bir yasal düzenlemeye, ortak bir dış siyasete ve güvenliğe verilmeliydi. Çatı oluşturulmalı ve sonrasında içerik daha detaylı bir biçimde belirlenmeliydi. İkinci görüşe göre ise, birlik için öncelikle ekonomik ve ticari alanlardan başlanmalı ve sonrasında siyasi ve diğer alanlar gelmeliydi.

Schuman Planı'na Almanya, İtalya ve Benelüks devletlerinden olumlu yanıt gelmiş ve planı hayata geçiren Antlaşma 18 Nisan 1951 tarihinde Paris'te imzalanmıştır. Paris Antlaşması olarak da bilinen bu Antlaşma ile Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT, European Coal and Steel Community, ECSC) kurulmuştur. Avrupa'nın bütünleşmesi yönünde ilk ve en önemli adımlardan birisini oluşturan bu Antlaşma 1952 yılında yürürlüğe girmiştir.

Paris Antlaşması Avrupa'da ılımlı ve iyimser bir havanın esmesine yol açmış, devamının getirilmesi yönünde çabalara ivme kazandırmıştır. Henüz bir yıl gibi kısa bir sürede oluşan bu atmosfer içerisinde iki yeni topluluğun - Avrupa Savunma Topluluğu ve Avrupa Siyasi Topluluğu (European Defence Community and European Political Union) kuruluşuna ilişkin bir Antlaşma daha imzalanmıştır (4).

### 2.1.1. Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun (AET) kuruluşu

Altı ülkenin dışişleri bakanları Avrupa Birliği'nin dünyadaki rolünün ve etkisinin sağlamlaştırılmasını sağlamak amacıyla daha fazla çaba sarf edilmesi gereği üzerine Messina'da bir araya gelmişlerdir. 1957 tarihinde altı ülke tarafından Roma Antlaşması imzalanmıştır. Antlaşmaya göre iki yeni topluluk (Avrupa Ekonomik Topluluğu, AET-European Economic community, EEC ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu-European Atomic Energy Community, EURATOM) kurulmuştur.

Roma Antlaşması Avrupa Birliği'nin kurulması sürecinde dönüm noktalarından birisini oluşturmaktadır. Antlaşmaya göre kurulan Avrupa Ekonomik Topluluğu; ekonomik büyümeyi, tam istihdam ve yüksek yaşam seviyesine ulaşmayı sağlamak amacıyla genel bir ekonomik bütünleşmeyi hedefleyen bir topluluktur. Ekonomik bütünleşmenin odak noktasını üye ülkeler arasında ortak bir pazarın kurulması oluşturmaktadır. Bu ortak pazar dört temel ilke üzerine kurulmaktadır; malların, kişilerin ve sermayenin serbest dolaşımı ile birlikte hizmetlerin sağlanması özgürlüğüdür. Bu ilkelerin gerçekleştirilmesi için serbest ticaretin önündeki bütün engeller kaldırılacak; yasamaya, yürütmeye ve vergi yapılarına ilişkin uyum sağlanacak ve parasal konularda geniş bir işbirliği ağı kurulacaktır. Bu yöndeki birinci aşama üye ülkeler arasında ithalat ve ihracata uygulanan gümrük ve eş etkili vergilerin ve miktar kısıtlamalarının kaldırılmasıdır. Yani Gümrük Birliğidir. Topluluk bu yöndeki çalışmalarını planlanan süreden önce bitirmiş ve 1968 yılında Gümrük Birliğini tamamlamıştır (5).

AET beklenilenin üzerinde bir başarıya ulaşmış ve yeni bir güç olarak ortaya çıkmıştır. Henüz kurulmasından birkaç yıl sonra önce Yunanistan sonra Türkiye, Topluluğa ortak üye olmak için başvurmuşlardır. Bu başvurular Topluluk ülkelerinde büyük memnuniyetle karşılanmıştır. Kısa bir süre sonra, Topluluk ile 1961 tarihinde Yunanistan, 1963 tarihinde ise Türkiye arasında Ortaklık Antlaşmaları imzalanmıştır. Diğer Avrupa ülkelerinde de topluluğa

karşı büyük bir ilgi uyanmıştır. Bir anlamda Topluluğa alternatif olarak oluşturulan Avrupa Serbest Ticaret Antlaşması (EFTA) ülkeleri bile üyelik için başvurmuşlardır. Bunun sonucunda İngiltere 1972, Danimarka ve İrlanda ise 1973 tarihlerinde Topluluğa tam üye olarak katılmışlardır. Topluluk ilk genişleme ile daha bir güç kazanmış ve özellikle ekonomik olarak etkinliğini artırmıştır. Topluluğa katılmaları 1981 yılında Yunanistan, 1986 yılında İspanya ve Portekiz ve 1995 yılında Avusturya, Finlandiya ve İsveç izlemiştir (6).

### **2.1.2. Maastricht ve Amsterdam antlaşmaları**

AB tarihinde Tek Avrupa Senedi, Maastricht ve Amsterdam Antlaşmaları Paris ve Roma Antlaşmalarına önemli değişiklikler getirmeleri açısından önemli yere sahiptirler.

1 Temmuz 1987 tarihinde yürürlüğe giren Tek Avrupa Senedi ile Roma Antlaşması'nda yer alan fakat, gerçekleştirilmesinde eksikliklerle karşılaşılan Ortak Pazar hedefi yeniden tanımlanmış, karar alma sürecine hız kazandıracak olan oy çokluğu ilkesi kabul edilmiş, Avrupa Parlamentosu'nun yetkileri artırılmış ve yeni politikalar belirlenmiştir. Aynı zamanda, Avrupa Topluluğu'na üye ülkeler arasında siyasi ve ekonomik konularda daha fazla işbirliğini hedefleyen hükümlere yer verilmiş ve Topluluğa üye ülkeler arasında, ortak bir dış politika oluşturulması ve uygulanmasını öngören hükümler de metne alınmıştır. Kurucu antlaşmalardaki oylama yöntemlerine değişiklik getiren maddeler ile kurumlar arası dengelerin yeniden düzenlenmesi gündeme gelmiştir. Avrupa Parlamentosu'nun etkinliği artırılmış, diğer taraftan birçok konuda karar verilirken Konseyde oy birliği değil, nitelikli çoğunluk yeterli bulunmuştur. Tek Avrupa Senedi ile karar alma süreçleri rahatlasa da özellikle ortak dış ve güvenlik politikalarının oluşturulmasında bir aşama kaydedilememiştir (7).

7 Şubat 1992 tarihinde imzalanan ve 1 Kasım 1993 tarihinde son onay işlemleri tamamlanarak yürürlüğe giren Maastricht Antlaşması veya resmi adıyla Avrupa Birliği Antlaşması aslında Avrupa Birliği'nin Sovyetler Birliği'nin çökmesi karşısında yeni bir vizyon ve tavır alışının göstergesidir. Avrupa kıtasının geleceğini büyük oranda etkileyecek olan bu tarihi olay sonrası gelişmeler karşısında Avrupa Birliği ülkeleri 1957 tarihli Roma Antlaşması'nı büyük ölçüde değiştirerek karşılık vermişlerdir. Antlaşma ile özellikle ekonomik ve siyasi birlik yönünde önemli adımlar atılmış, "Avrupalılık" bilincinin gelişmesi, demokrasi ve temel hak ve hürriyetlerin Birlik düzeyinde işler hale getirilmesi yönünde kararlar alınmıştır. Antlaşma ile kapsamlı düzenlemeler yapılan alanlar ana başlıklar halinde aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür:

1. Ortak Dış ve Güvenlik Politikası'nın oluşturulması yönünde çaba sarf edilmesi,
2. "Sosyal Avrupa" kavramının geliştirilmesi, refahın yaygınlaştırılması, sosyal fonların geliştirilmesi,
3. "Avrupa Vatandaşlığı" bilincinin geliştirilmesi,
4. Birlik kurumlarının özellikle demokratik ilkeler ışığında yeniden düzenlenmesi,
5. Adalet ve İçişleri alanlarında daha sıkı işbirliği süreçlerinin başlatılması,
6. "Subsidiarity" (ikame-yerine koyma) ilkesinin getirilmesi,
7. Ekonomik ve Parasal Birliğin tamamlanması yönünde ileri adımlar atılması,
8. Birliğin diğer alanlarındaki faaliyetlerinde daha sıkı bir işbirliği yönünde adımlar atılması (çevre, tüketici hakları, sanayi politikası, enerji, ulaştırma, haberleşme, sağlık, bölgesel kalkınma vb).

Avrupa Birliği üyesi ülkelerin, Maastricht Antlaşması'nın günümüz koşul ve ihtiyaçlarına uyarlanması ve bu çerçevede tek para birimine geçiş ve AB'nin genişlemesine ilişkin sürecin belirlenebilmesi amacıyla 1996 Mart ayında

Torino’da başlattıkları hükümetler arası konferans süreci 16–17 Haziran 1997 tarihlerinde gerçekleştirilen Amsterdam Zirvesi ile tamamlanmıştır.

## **2.2. Avrupa Birliğinin Organları**

Avrupa Birliği bugün bir araya gelmiş 25 üye Devlet’ten oluşmaktadır. İçinde ortak kurumları bulunan üç Topluluk yer almaktadır. Bunların içinde ilk kurulanı 1951 tarihli Paris Antlaşması’yla AKÇT, 1957 tarihli Roma Antlaşması’yla AET ve EURATOM kurulmuştur. 1 Kasım 1993 tarihinde yürürlüğe giren Maastricht ya da Avrupa Topluluğu Antlaşması ile ekonomik ve parasal birlik doğrultusunda ilerleyen ve belirli alanlarda hükümetler arası işbirliğini içeren bir AB oluşturmuşlardır.

AB’de herkesin onayladığı temel değerler şunlardır:

1. Birlik barışın güvencesi olmalıdır,
2. Birliğin yol gösterici kavramı birliktir,
3. Yurttaşların yasalar önünde eşitliği kuraldır,
4. Barış, birlik ve eşitliğin doğal sonucu olan temel özgürlüklere saygı esastır.

Birliği yöneten kurumlar şunlardır:

Demokratik yollarla seçilen Avrupa Parlamentosu, üye devletleri temsil eden ve Bakanlardan oluşan Avrupa veya Bakanlar Konseyi, Avrupa Devlet ve Hükümet Başkanları Zirvesi, Antlaşmaların yürütücüsü ve koruyucusu olan Avrupa Komisyonu, Birlik hukukuna uyulmasını sağlayan Adalet Divanı ve Birliğin Mali yönetimini izleyen Sayıştay. Ayrıca ekonomik, sosyal ve bölgesel çıkar gruplarını temsil eden çeşitli danışma kurulları vardır. Birliğin dengeli gelişimine katkıda bulunan projelerin finansmanını kolaylaştırmak amacıyla kurulmuş olan bir Avrupa Yatırım Bankası bulunmaktadır (8).

### 2.3. Türkiye-Avrupa Topluluğu Ortaklığı

Türkiye, Roma Antlaşması'nın yürürlüğe girmesinden 19 ay gibi kısa bir süre sonra, AET'na Roma Antlaşması'nın 238. maddesi uyarınca ortak üye olmak için 31 Temmuz 1959 tarihinde Topluluklar Komisyonu'na başvurmuştur. Türkiye'nin Topluluğa başvurusunun gerisinde sadece yukarıda açıklanan modernleşme projesi gibi politik nedenler yatmamaktadır. Yunanistan'ın AET'ye ortak üyelik için başvurusu sonrasında ve özellikle bu ülke ile ilgili sorunların bulunması (Kıbrıs, kıta sahanlığı, tarihsel sorunlar vb.), Adnan Menderes Hükümeti'ni bir an evvel bir şeyler yapılması ve AET'ye başvurulması konusunda harekete geçirmiştir. Yunanistan'dan geç kalınması durumunda ülkenin Batı ile ekonomik ve siyasi ilişkilerinin zarar göreceği düşünülmüştür. Bir diğer neden olarak da ekonomik faktörler sayılabilir. Hükümet AET'nin uzun dönemde Türkiye ekonomisine büyük olanaklar sağlayabileceğini ve aynı zamanda alınacak direkt mali yardımlarla içinde bulunan güç ekonomik koşullardan çıkılabileceğini düşünmüştür. Ayrıca ekonomik olarak Topluluğun dışında kalmanın maliyetinin yüksek olacağı hesap edilmiştir (9).

AET Bakanlar Konseyi, Yunanistan ve Türkiye'nin başvurularını memnurlukla karşılamış ve kabul etmiştir. Bu, aynı zamanda AET içinde moral kazandırıcı bir etki yaratmıştır. Çünkü Avrupa'daki iki oluşumdan (AET, EFTA) kendilerinin tercih edilmesi konumlarını güçlendirmiştir. Türkiye ve Topluluk arasında resmi ortaklık görüşmeleri 28 Eylül 1958 tarihinde Brüksel'de başlamıştır. En sonda, Türkiye ile AET arasında bir ortaklık oluşturan, tarafları bir gümrük birliğine götürecek olan ve ileride de tam üyeliği hedefleyen Ankara Antlaşması 12 Eylül 1963 tarihinde Ankara'da imzalanmıştır (10).

Ankara Antlaşması'nın amacı, Türkiye ekonomisinin hızlandırılmış kalkınmasını ve Türk halkının istihdam seviyesinin ve yaşama şartlarının

yükseltilmesini sağlama gereğini tümü ile göz önünde bulundurarak, taraflar arasında ticari ve ekonomik ilişkileri aralıksız ve dengeli olarak güçlendirmeyi teşvik etmektir (Madde 2). Bu amacı gerçekleştirmeye yönelik olarak Antlaşmanın giriş bölümünde bazı ilkeler sıralanmaktadır. Bunlar kısaca;

1. Türk ekonomisi ile Topluluk arasındaki açığın kapatılması,
2. Türkiye ile üye devletlerin halkları arasında sıkı bağların tesis edilmesi.

Ankara Antlaşması, bir gümrük birliği ve tam üyelik stratejisi çizmektedir. Bu strateji üç aşamadan oluşmaktadır. Birinci aşama, Türkiye'nin önemli yükümlülükler almadığı ve sadece ekonomisini bir sonraki aşamayı yüklenebilecek şekilde topluluğun yardımı ile güçlendirmekle sorumlu tutulduğu bir hazırlık aşamasıdır. İkinci aşama ise gümrük birliğinin aşamalı olarak tesis edilmesi için hem Türkiye, hem de topluluğun bazı yükümlülükler aldığı geçiş aşamasıdır. Son aşama ise tam bir gümrük birliğinin gerçekleştirilmesidir.

#### **2.4. Türkiye'nin Tam Üyelik Başvurusu**

Türkiye bütün bu süreçlerin sonrasında 14 Nisan 1987 tarihinde Roma Antlaşması'nın 237, AKTÇ Antlaşması'nın 98 ve EURATOM Antlaşması'nın 205 maddelerine istinaden topluluğa tam üye olmak için başvurmuştur (10).

Tam üyelik başvurusu Türkiye'nin batı ile bütünleşmesinde oldukça önemli bir noktadır. Ancak Türkiye'nin bu başvurusu 50'li yıllardaki gibi büyük bir heyecan ile karşılanmamıştır. Topluluk üyesi ülkeler arasında bir tedirginlik doğurmakla birlikte 22 Nisan 1987 tarihinde Daimi Temsilciler Komitesi tarafından konsey gündemine alınmaya karar verilmiş, 27 Nisan 1987'de toplanan konseyde konuyu Yunanistan'ın muhalefetine rağmen prosedüre uygun olarak Komisyona havale etmiştir (11).

Türkiye'nin başvurusu sonucunda Topluluklar Komisyonu 18 Aralık 1989 tarihinde görüşünü konseye iletmıştır. Esas itibariyle Türkiye'nin başvurusuna olumlu cevap vermek için vaktin erken olduğu temasına dayalı bulunan Komisyon raporu 5 Şubat 1990 tarihinde Konsey tarafından da benimsenmiştir.

## **2.5. Gümrük Birliği Aşaması**

Türkiye-Avrupa Birliği ilişkileri açısından 6 Mart 1995 tarihli ve 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı önemli bir aşamayı simgelemektedir. Bu karar ile birlikte Gümrük Birliği uygulama şartları ve usulleri belirlenmektedir. Bu karar ile birlikte Ankara Antlaşması'nın öngördüğü üçüncü aşama olan Gümrük Birliği aşaması tesis edilmektedir. Kararın alınması için iki yıl süren bir müzakere dönemi yaşanmış ve ortaya çıkan (özellikle Yunanistan tarafından çıkarılan) sorunlara rağmen imzalanabilmiştir. Aslında bu süreç ile birlikte, bir önemli nokta daha olanca ağırlığıyla ortaya çıkmaktadır. Bundan böyle Türkiye-Avrupa Topluluğu ilişkilerinde insan hakları ve demokratikleşme gibi konular ön plana çıkmaya başlamıştır (12).

Avrupa Parlamentosu'nun 13 Aralık 1995 tarihli Fransa'nın Strasbourg kentinde yapılan oylamada 343 evet, 149 hayır ve 36 çekimser olan oy dağılımı sonucunda, 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ile 1 Ocak 1996 tarihinden itibaren Türkiye Gümrük Birliği'ne girmiştir (11).

Karar, 66 Madde, bazı maddelere ilişkin ortak ya da tek taraflı 17 Bildirim ve 10 Ekten oluşmaktadır:

- Malların serbest dolaşımı ve ticaret politikası,
- Gümrük vergilerinin, miktar kısıtlamalarının ve eş etkili vergi ve tedbirlerin kaldırılması,
- Ticarete teknik engellerin kaldırılması,

- Ticaret politikası ve Ortak Gümrük Tarifesi,
- Hassas ürünler,
- Birliğin tercihli rejimlerinin Türkiye tarafından üstlenilmesi,
- İşlenmiş tarım ürünleri ithalatında uygulanacak sisteme ilişkin mevzuat,
- Türkiye'nin Birlik Ortak Tarım Politikasına uyumu ve tarım ürünleri ticaretinde uygulanacak tercihli rejim,
- Gümrüklere ilişkin hükümler, Türkiye'nin Birlik Ortak Gümrük Kod'una uyumu ve karşılıklı idari işbirliği,
- Mevzuat uyumu,
- Fikri, sınai ve ticari mülkiyetin korunması,
- Rekabet kuralları ve mevzuat yakınlaştırılması,
- Devlet Yardımları,
- Tekeller,
- Ticari korunma araçları,
- Kamu alımları,
- Vergilendirme,
- Kurumsal Hükümler,
- Uyuşmazlıkların çözümü,
- Genel ve son hükümler.

## **2.6. Helsinki Zirvesi ve Türkiye'nin Adaylığı**

Avrupa Konseyi, 10-11 Aralık 1999 tarihlerinde Helsinki'de yaptığı zirvede Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne adaylığını resmen tescil etmiş ve adaylık sürecinin diğer adaylar ile birlikte eşit kriter ve ölçülere göre işleyeceğini belirtmiştir. Bu tarihten itibaren Türkiye için yeni bir süreç başlamıştır. Bu sürecin belirleyici unsurlarını kısa olarak aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür:

1. 1992 Maastricht Antlaşması ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi: 1993 tarihinde yürürlüğe giren Anlaşma ile ortaya konan ilkeler ve hedefler Türkiye-Avrupa Birliği ilişkilerini yakından etkilemektedir. Tam üyeliğin gerçekleşmesi durumunda Türkiye'nin Ekonomik ve Parasal Birliğe dahil olması açısından ciddi problemler ortaya çıkabilecektir. Özellikle ekonomik kriterlere uyum sağlama açısından Türkiye ekonomisi iyi bir durumda görünmemektedir. Ortak Dış Politika ve Güvenlik Politikası(ODPGP) ile ilgili çabalar da Türkiye-Avrupa Birliği ilişkilerinde özellikle tam üyelik açısından problemler çıkarabilecek içeriktedir. Bu sorunlar iki başlık altında verilebilir:

- a. Türkiye'nin Avrupa Birliği savunma kurumlarının dışında bırakılması olasılığı,
- b. Türkiye-Yunanistan ilişkilerinin yeni bir çerçeve kazanması.

Gerçekte AB bu alanda politikalar oluşturabilirse bu sorunlar Türkiye'nin üyeliği konusunu da yakından etkileyebilecektir. Ancak tekrar etmek gerekirse, ODPGP oluşturulması yakın bir gelecek için olası görülmemektedir. Öncelikle Bosna Hersek, Arnavutluk, Kosova ve Çeçenistan gibi AB'yi yakından ilgilendiren olaylarda ciddi bir politika üretilmemiştir. İkincisi NATO hala Avrupa güvenliği için en önemli kurum olma özelliğini sürdürmektedir. Amerika Birleşik Devletleri kendisini Avrupa'dan soyutlamak istememektedir. Üçüncüsü, halen Avrupa Birliği devletleri arasında dış politika ve güvenliğe ilişkin olmazsa olmaz bir ilke olan "çıkarcı ve görüş birliği" zemini oluşmamıştır. Yukarıda anlatılan olaylar ve en sonda 1997 yılında İran ile ilişkilerin kesilmesi kararı sonrasında ortaya çıkan farklı tavır ve görüşler buna açık bir kanıttır. Bu ve benzeri konular tüm Birlik düzeyinde ciddi tartışmalara yol açmaktadır (13).

2. Kopenhag Kriterleri ve Türkiye : 21-22 Haziran 1993 tarihlerinde Danimarka Dönem Başkanlığı'nda yapılan Kopenhag Zirvesi sonrasında yayınlanan sonuç belgesinde, Konsey arzu eden Merkezi ve Doğu Avrupa Ülkelerinin (MDAÜ) Birliğe tam üye olabileceklerini kaydederek, tam üyelik için gerekli ekonomik ve siyasi koşulları belirlemiştir. Buna göre üye olmak isteyen aday ülkeler, Avrupa Birliği mevzuatına ve AB Ortak Politikalarına uyum sağlamanın yanında:

- a. Demokrasi, hukukun üstünlüğü, insan hakları ve azınlıkların korunmasını teminat altına alan kurumlarda istikrarın sağlanması,
- b. İşleyen bir piyasa ekonomisinin varlığı,
- c. Avrupa Birliği içindeki piyasa güçleri ve rekabet baskısı ile başa çıkabilme yeteneği

koşullarını yerine getirmelidirler (14).

3. Gündem 2000 ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi : Avrupa Komisyonu Eylül 1997 tarihinde "Gündem 2000" ismini taşıyan ve aday ülkeleri yakından ilgilendiren bir rapor yayınlamıştır. Rapor tamamen Kopenhag kriterlerinden hareketle, tam üyeliğin koşullarını yeniden tanımlar niteliktedir. Raporun üyelik ile ilgili önemli yeniliklerinden birisi bundan böyle tam üyeliğin sadece "Topluluk Müktesebatı" ile sınırlı olarak değerlendirilmeyeceği, bununla birlikte özellikle siyasi ve ekonomik konuların giderek artan bir şekilde ele alınacağı yaklaşımıdır. Bu kapsamda, aday ülkeler, mevcut Müktesebata uyumun yanında Kopenhag Kriterleri, Ortak Dış Politika ve Güvenlik Politikalarına uyum, Adli Alanlar ve İçişlerinde İşbirliği ve Ekonomik ve Parasal Birlik hedeflerine ulaşma kapasitesi gibi alanlarda değerlendirilecektir. Ayrıca, Avrupa Birliği özgürlük, demokrasi, insan hakları, hukukun üstünlüğü ve temel özgürlükleri baz alan bir temele dayandırılmaktadır. Aday ülkelerden gelişme göstermeleri beklenen siyasi kriterler başlıklar halinde şu şekilde sıralanabilir:

- a. Aday ülkelerden sadece demokrasi ve hukukun üstünlüğü kavramlarını ifade etmemeleri, bununla birlikte bu kavramların yaşamın her alanında geçerli kılınması için gerekli çabayı sarf etmeleri ve yasal düzenlemeleri gerçekleştirmeleri beklenmektedir (siyasal çoğulculuk, ifade özgürlüğü ve din seçme özgürlüğünün anayasal garanti altına alınması, demokratik kurumların ve bağımsız yargı kuruluşlarının bulunması, özgür ve dürüst bir seçim sistemine sahip olunması).b
- b. İnsan hakları konusunda Aday ülkelerden İnsan Hakları ve Temel Özgürlüklerin korunması hakkındaki Avrupa Konseyi Sözleşmesine taraf olmaları ve Avrupa Konseyi İnsan Hakları Mahkemesi'ne bireysel başvuru ilkesini kabul etmeleri beklenmektedir.
- c. Aday ülkelerden azınlıklar konusunda Avrupa Konseyi'nin Ulusal Azınlıkların Korunması Hakkındaki Çerçeve Sözleşmesi'ne ve bu konuda Avrupa Parlamentosu tarafından alınan kararlara ve tavsiyelere uyum göstermeleri istenmektedir.

Raporda aday ülkelerin uyum göstermeleri gereken ekonomik ve diğer hususlar ise şu şekildedir: İşleyen bir pazar ekonomisinin varlığı, AB içindeki rekabet baskısı ile piyasa güçleri karşısında durabilme/dayanabilme yeteneğine sahip olunması, Ekonomik ve Parasal Birliğe uyum sağlanması, Topluluk Müktesebatının benimsenmesi ve uyarlanması ve bunun için idari ve hukuki kapasiteye sahip olunması (15).

## **2.7. Türkiye-AB Katılım Ortaklığı Belgesi(KOB)**

Avrupa Komisyonu üyeleri, 8 Kasım 2000 tarihinde Romano Prodi Başkanlığında toplanarak, Türkiye'nin Katılım Ortaklığı Belgesi ile diğer aday devletlerin ilerleme raporlarını görüşerek KOB'u ve ilerleme raporlarını açıklamışlardır. Katılım Ortaklığı, Türkiye için Katılım Ortaklığı'nın kurulmasına dair Konsey yönetmeliği ile oluşturulacaktır. KOB'de kısa ve orta

vadeli yükümlölükleri kapsayan siyasi, ekonomik ve sosyal boyutları olan konulara yer verilmiştir (16).

Helsinki Zirvesi sonrasında Türkiye-AB Ortaklık Konseyi üç yıl aradan sonra 29 Nisan 2000 tarihinde Lüksemburg'da gerçekleştirilmiştir. Konsey toplantısında Birlik Müktesebatını oluşturan 31 konu başlığından bazılarının birleştirilerek Ortaklık Komitesi'ne bağlı 8 alt komite tarafından analitik incelemesinin yapılmasını kararlaştırılmıştır. Bu komiteleri aşağıda belirtildiği gibi sıralamak mümkündür:

1. Tarım ve Balıkçılık Komitesi
2. İç Pazar ve Rekabet Komitesi
3. Ticaret, Sanayi ve AKÇT Ürünler Komitesi
4. Ekonomik ve Parasal Konular Komitesi
5. Yenilikçilik Komitesi
6. Ulaştırma, Çevre ve Enerji Komitesi
7. Bölgesel Kalkınma, İstihdam ve Sosyal Politika Komitesi
8. Gümrükler, Vergilendirme, Uyuşturucu Kaçakçılığı ve Para Aklanması Komitesi

Söz konusu alt komiteler AB mevzuatını kapsayan konuları belli başlıklar altında ele alarak incelemeye başlamıştır. Komitelerin bir diğer önemi ise Türkiye'den uzmanların bir araya gelmesini sağlayarak karşılıklı iletişimin güçlenmesine yardımcı olmasıdır.

Türkiye'nin adaylığının onaylanması ile Komisyon, üstteki bölümde belirtildiği gibi Katılım Öncesi Stratejinin en önemli unsuru olan Katılım Ortaklığı belgesini (KOB) 8 Kasım 2000 tarihinde açıklanmıştır. Söz konusu ortaklık belgesi, katılım sürecindeki önceliği olan siyasi ve ekonomik kriterler ve Müktesebat uyumuna yönelik yükümlölükler dikkate alınarak hazırlanmıştır. KOB ile Türkiye'nin AB'ne adaylık sürecinin işleyişinin belli koşullara ve bir takvime oturtulması, aynı zamanda bu sürecin incelenmesiyle mali ve teknik

yardımlarla desteklenmesi için belli bir çerçevenin oluşturulması amaçlanmıştır (16).

Katılım Öncesi Stratejinin başlıca araçlarından biri olan KOB'a karşılık Türkiye'nin de Ulusal Programını hazırlaması istenmiştir.

Adaylık süresinde Avrupa Parlamentosu, Türkiye'nin diğer aday ülkelerle eşit statüde değerlendirilerek, mali yardım programlarından yararlanmasını önermiştir. Ancak söz konusu yardım programlarının hazırlık aşamasında Türkiye henüz aday ülke konumunda olmadığı için bütçeden hariç tutulmuştur. Çerçeve Tüzüğü'nün 5 yıl içinde Türkiye'ye her yıl için 177 milyon € tutarında yapmayı planladığı mali yardımının, 127 milyon €'luk kısmı Akdeniz İşbirliği ve Yardım Fonu'ndan (MEDA), 45 milyonluk kısmı siyasi ve ekonomik gelişmeyi destekleme kaleminden, 5 milyon €'luk kısmı ise Gümrük Birliğini desteklemek için yapılan yardımdan sağlanacaktır. Türkiye'nin temel yükümlülüğünü oluşturan Ulusal Program ise 19 Mart 2001 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından kabul edilmiştir. Ulusal Program yapısı itibarıyla, tam üyelik hazırlıkları kapsamında siyasi, ekonomik kriterlere ve müktesebata uyumda atılacak adımların ve diğer katılım önceliklerinin uygulanmaya konma sırasını ve bu uygulamalar için öngörülen kurumsal ve mali gereksinimler ile kısa ve orta vadede uyum takvimi gösteren bir belge niteliğindedir (17).

## **2.8. Laeken Zirvesi**

Türkiye'nin Ulusal Program kapsamında gerçekleştirdiği reformlar 2001 İlerleme Raporu'na olumlu yansımıştır. Komisyon tarafından 13 Kasım 2001 tarihinde açıklanan dördüncü ilerleme raporunda Türkiye'nin bazı alanlarda ilerleme kaydettiği, ancak katılım müzakerelerini başlatmasının ön şartı olan Kopenhag siyasi kriterlerini henüz karşılamadığı belirtilmiştir. Bu çerçevede, TBMM'de 3 Ekim 2001 tarihinde insan hakları ve temel özgürlüklerin güçlendirilmesine yönelik anayasal değişikliklerin çıkarılması memnuniyetle

karşılanmıştır. Ancak bu alandaki reform çalışmalarının sürdürülmesinin Türkiye ile müzakereleri başlatmak için son derece önemli olduğu da belirtilmiştir. İlerleme Raporu bir takım eleştiriler içermektedir. Buna rağmen gerek üslup, gerek içerik açısından ılımlı, büyük ölçüde tarafsız ve yapıcı olduğunu söylemek mümkündür. Rapor'da, Ulusal Program'ın ekonomik ve siyasi reformlar açısından kapsamlı bir Program olduğuna ve KOB'un hemen ardından onaylandığına değinilmiş ancak, KOB ile içerik ve takvim açısından bire bir örtüşmediği, gerçekleştirilecek reformların finansmanına ve idari kapasitelerin güçlendirilmesine yeteri kadar ağırlık verilmediği vurgulanmıştır. Türkiye için hazırlanan Rapor'un olumlu ve yapıcı olması, kaydedilen ilerlemelerle doğrudan bağlantılıdır. 2001 İlerleme Raporu'nun olumlu sonuçlanması Aralık ayında gerçekleştirilen Laeken Avrupa Konseyi sonuç bildirgesinin de aynı doğrultuda şekillenmesini sağlamıştır.

### 3. AVRUPA BİRLİĞİ ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI

Ulaştırma sektörü, AB GSH' sının %7'sini, istihdamın %7'sini, üye ülke yatırımlarının %40'ını ve enerji tüketiminin %30'unu oluşturmaktadır. AB içerisinde trafikte son 20 yılda ortalama olarak mallar için yılda %2,3 , yolcular için ise %3,1 düzeyinde bir talep meydana gelmiştir. AB ülkeleri arasında sınırların kaldırılması ile deniz taşımacılığının serbestleşmesi gibi Birlik ekonomisinin liberalleşmesi yönünde atılan önemli adımlar bir Ortak Ulaştırma Politikası oluşturma ihtiyacını kaçınılmaz hale getirmiştir. Bu adımlar talep edilen büyümenin devamı açısından, ayrıca tıkanıklık ve pazar doyma payı gibi problemlerin aşılması bakımından oldukça önemlidir. Ancak, ulaşımın liberalleşmesinin önünde çeşitli kısıtlamalar bulunmaktadır. Bu kısıtlamaları aşağıda belirtildiği biçimde sıralamak mümkündür:

1. Sosyal kısıtlama. Hizmet sağlama özgürlüğünün ulusal yasalar tarafından aynı titizlikle uygulanmamasından kaynaklanmaktadır. Hizmetlerin serbestleşmesi, Birlik içinde yer alan ülkelerin, hizmetleri ve nitelikleri yöneten kurallarının da uyumunu gerekli kılmaktadır.
2. Ekonomik kısıtlama. Ulaşım teşebbüslerinin, alt yapı yatırımlarına sermaye sağlamaması durumudur. Bu konu özellikle karayolu ulaşım sektörü için önemlidir. Tedbirler alınırken dikkat edilmesi gereken bir diğer nokta ise düzenlenecek olan demiryolu ulaşımının şu anki dağınık taşımacılık yapısına son verecek nitelikte olması gereğidir.
3. Rota garanti kısıtlaması. Çevresel (ada) ve merkezi (ana kıta) alanlar arasındaki ulaşım ağlarının işleyişine engel oluşturmayacak rekabetçi ortamın yaratılmasını içermektedir (18).

Ulaştırma Politikası 1958'den bu yana birliğin ilk ortak politikalarından biridir. Uzun bir süre Ulaştırma Politikası, ülkeler arasında ulaşım akımlarını olabildiğince düzgün ve akıcı kılacak ve böylece ortak pazar içinde insan ve malların hareket özgürlüğünü sağlayacak şekilde birlik üyesi devletler

arasındaki sınır formalitelerinden kurtulmak hedefine odaklanmıştır. Gerçek bir ortak pazarın oluşturulabilmesi için AB'ne üye devletlerin devlet ve hükümet başkanları Ocak 1993'de aralarındaki hareket özgürlüğünün önünde bulunan bütün engelleri kaldırmaya ve böylece büyük Tek Avrupa Pazarı tasarımını sonunda tamamlamaya yönelik büyük bir girişimi başlatmışlardır. Bugün bu tek ulaştırma pazarı gerçekleştirmiştir. Bu Pazar serbestleşme ve uyumlaştırma yaklaşımına dayanmaktadır. Teknik deyimlerle, Avrupa'nın ulaştırma kesimi, birbirleriyle uyuşmayan hava trafik kontrolü, ağır yük taşıtlarının ağırlık ve boyutları, tren işaret (sinyalizasyon) sistemleri vb. gibi çeşitli alanlarda birbiriyle çoğu kez uyumsuz olan standartlara sahiptir. Uyumlaştırmaya sosyal, çevresel ve güvenlik konularında da ihtiyaç bulunmaktadır. Uyumlaştırma süreci henüz tamamlanmamıştır devam etmektedir(20).

### **3.1. AB Ulaştırma Politikasının Temel Amaçları**

Zaman içinde gittikçe artan trafik sıkışıklığı, hizmetlerin kalitesindeki bozulma, çevreye verilen zarar, güvenliğin tehlikeye atılması ve bazı bölgelerin izole edilmesi ulaşım konusunda yeni faaliyetleri gerekli kılmıştır. AB'nin Aralık 1992'de yayınladığı ulaşım üzerine Beyaz Kitabın amaçları arasında; ulaşım türleri arasındaki dengenin değiştirilmesi, yasalardaki tıkanıklıkların giderilmesi, kullanıcıların ulaşım politikasının merkezine yerleştirilmesi ve ulaşımın giderek küresel bir nitelik kazanması bulunmaktadır.

Candemir (20) AB komisyonun 1992 yılında yayınlamış olduğu bu beyaz kitapta Avrupa'nın ulaştırma sisteminde çözüm gerektiren ciddi bazı tespitlerde bulunulduğunu belirtmiştir. Bunları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür.

- Ulaştırma ağlarında artan doygunluk.

- Farklı ulaştırma türleri arasında dengesiz bir trafik dağılımı ( rneğin; 1970 ile 1995 yılları arasında karayolu y k taşıması iki katından çok artarken, karayolunun topluluk içi yük taşımasındaki payı %50'den %72'ye yükselmiştir).
- AB'nin bazı bölgelerinde darboğazlara neden olan bölgesel farklılık ve dengesizlikler.
- Ulaştırma kesimine ayrılan fon desteklerinin yetersizliği.
- Artan atmosferik kirlenme düzeyleri ve gürültü kirliliği ile çevreye verilen zarar.
- Artan trafik kazaları ve trafik kazalarındaki kayıplarla tehlikeli hale gelen karayolları.
- Artan rekabet gücüne paralel yeniden yapılanmayı gerektiren sosyal sorunlar.

Ulaştırma politikasının amaçlarından bir diğeri, ulaşımı sürdürülebilir kalkınma içine entegre edebilmektedir. Bu yönde atılacak adımlar, hava kirliliğinin ve karbondioksit emisyonunun sonucu iklim değişikliğinin önlenmesi, kaynakların güvenliği ve gürültü kirliliğiyle başa çıkabilmek için gereklidir. Söz konusu hedef doğrultusunda Göteborg Avrupa Konseyi ekonomik büyüme ile ulaşımdaki büyüme arasında bağlantı kurulmasını sürdürülebilir kalkınma stratejisinin merkezine yerleştirmiştir. Kabul gören yaklaşım ise  cretlendirme, karayollarına alternatif ulaşım türlerinin canlandırılması ve Trans-Avrupa ağlarına yatırımı kapsayan 60 tedbirden oluşmaktadır. Bunlar;

1. Karayollarındaki yeniden yapılanma ihtiyacı,
2. Demiryollarının ulaşım sektöründeki yerinin güçlendirilmesi,
3. Hava ulaşımındaki sıklık, gecikmelerin ve kirliliğin  nlenmesi,
4. Deniz ulaşımının geliştirilmesi,
5. İ  suyuollarının daha etkili kullanılması,
6. Deniz, i  suyuolları ve demiryolları bağlantısının sağlanması,

7. Çoklu ulaşımın özendirilmesi,
8. Yasal tikanıklıkların ortadan kaldırılması,
9. Trans Avrupa Ağlarının gelişimine hız kazandırılması,
10. Yol güvenliğinin sağlanması,
11. Altyapı kullanımlarında ücretlendirmeye geçilmesi,
12. Şehir içi ulaşımın rasyonelleştirilmesi,
13. Ulaşım Politikasının genişlemeye ayak uydurmasının sağlanması olarak sıralanabilir.

### **3.2. AB Ulaştırma Politikasının Alt Sektörleri**

AB Ulaştırma Politikası karayolu ulaşımı, demiryolları, hava ulaşımı, denizyolu ulaşımı, iç suyolları, çoklu taşıma, lojistik, temiz şehir ulaşımı ve ulaşım altyapısı ücretlendirme politikası gibi alt sektörlerden oluşmaktadır.

Ulaştırma Politikasının en önemli alt sektörlerinden biri karayolu taşımacılığıdır. Avrupa entegrasyonunun temelini oluşturan kişilerin ve malların serbest dolaşımın tam olarak sağlanması için etkin ve güvenli bir karayolu sisteminin yaratılması önkoşuldur. Karayolu ulaşımını kullananların tamamı özel sürücü, müşteri ya da ticari nakliyeciler olmalarına bakılmaksızın uyumlaştırılmış şartlardan yararlanabilmelidir (18).

Karayolu ulaşımında en büyük sorunlardan biri trafik kazalarıdır. Hali hazırda AB üyesi ülkelerde trafik kazalarında son elli yılda iki milyondan fazla kişi hayatını kaybetmiş ve yaklaşık yüz milyon kişide yaralanmıştır. Komisyon 2010'a kadar kaza ölümlerini %50 azaltmak için bir Avrupa Karayolu güvenliği eylem programı yayınlamıştır. Bu program teknik performanslarını geliştirerek araçları daha güvenli hale getirmeyi, karayollarının altyapısını geliştirerek tehlikeli noktaları ortadan kaldırmayı amaçlamakta ve sürücülerini var olan kurallara riayet etmeye, daha sorumlu davranmaya ve tehlikeli davranışlardan kaçınmaya teşvik etmektedir.

Bir diğerk önemli alt sektör ise demiryollarıdır. Demiryolları, üye devletlerin sanayi ve ekonomik gelişmeleri için stratejik bir değere sahip ve Avrupa'yı uzun yıllar bölen anlaşmazlıklarda rol oynamış önemli bir alt sektördür. Kurucu Antlaşmada belirtilen dört temel özgürlükle oluşturulan iç pazarın neticesinde artan ulaşım talebi ve Avrupa alt yapısındaki engellere bağlı olarak yeterli ulaşım arzının sağlanamaması, üye devletlerin demiryollarının tek bir Avrupa Demiryolu sistemine dönüştürülmesini gerekli kılmıştır. Avrupa demiryolları taşımacılığı özellikle nakliye alanında son dönemlerde endişe verici bir düşüş yaşamıştır. 1970'de AB'nin 15 ülkesinde nakliyenin %21'i demiryollarıyla yapılmakta idi. Bu oran 2000 yılında %8,1'e düşmüştür. Bu süre zarfında karayollarıyla yapılan nakliye oranı %30,8'den %43,8'e yükselmiştir. Düşüş gösteren tek ulaşım biçimi demiryolları olmuştur. Diğer sektörlerin tamamı performanslarını arttırmışlardır. Demiryolları ile seyahat eden yolcu oranı da nakliye kadar ciddi olmamakla birlikte 1970'deki %10,2'lik orandan 2000'de %6,3'e düşmüştür. Bunun temel sebebi, demiryollarının karayolları taşımacılığı kadar rekabetçi olmamasıdır (18).

Bunun yanı sıra demiryollarının kendine özgü avantajları bulunmaktadır: demiryolu, güvenli ve temiz bir ulaştırma şeklidir ve ortalama olarak bir tren 50–60 kamyon yükü taşıyabilmektedir. Altyapısı günümüz müşteri taleplerini karşılayamasa da geniş bir alana yayılmıştır ve genel itibarıyla iyi durumdadır.

Bir başka ulaşım türü olan hava ulaşımı ise son 20 yılda AB'nde en etkileyici büyümeyi gerçekleştiren ulaşım sektörü olmuştur. Yolcu-km anlamında trafik 1980–2001 arasında yılbaşına ortalama %7,4 artarken 15 üye ülkenin havaalanlarındaki trafik 1970'den beri beş katına çıkmıştır.

AB tarihi ve coğrafi unsurların yanı sıra, küreselleşmenin de etkisiyle deniz taşımacılığına halen çok bağımlıdır. Dış ticaretin %90'ından fazlası ve iç ticaretinin %43'ü deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Yılda ortalama bir milyar tondan fazla yük AB limanlarından yüklenmekte ve AB limanlarına

boşaltılmaktadır. AB üyelerine ait denizcilik firmaları dünya filosunun üçte birini kontrol etmektedirler. Deniz ulaşımı sektörü gemi inşaat, limanlar, balıkçılık ve diğer hizmetler dahil olmak üzere AB’nde yaklaşık 2,5 milyon kişi istihdam etmektedir (18).

Havayolu, karayolu ve nehir taşımacılığında olduğu gibi deniz taşımacılığında da liberalleşme ve ulusal pazarların AB içinde rekabete açılması süreci neredeyse tamamlanmıştır. Ancak bu süreç AB filolarının, Avrupa'ya oranla vergilendirme, sosyal yasalar, güvenlik ve çevre standartları anlamında gemi sahiplerine daha çekici gelen bandıra avantajları sağlayan ülke limanlarına kaydolmasını yavaşlatmakta yeterli olamamıştır. Bunun AB'deki iş imkanları anlamında çok ciddi sonuçları olmuştur. AB bandıralı gemilerde istihdam edilen AB'li gemiciler 1985–1995 arasındaki on senelik dönemde %37 oranında düşerken, aynı dönemde AB üyesi olmayan ülkelerdeki gemicilerin sayısı %14 artmıştır. Bu gerçeklerin ışığında AB, olumlu tedbirler vasıtasıyla AB filolarının rekabet gücünü arttırmak için bir küresel strateji geliştirmeye ve uluslararası standartları AB içinde katı bir şekilde yürürlüğe sokarak gemilerdeki güvenliği ve çevre korumasını iyileştirmeye karar vermiştir.

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

AB nüfusunun %75'inden fazlası şehirlerde yaşamaktadır. Bu sebeple şehir içi ulaşım toplam hareketliliğin, halk sağlığına ve binalara zararın büyük kısmını oluşturmaktadır. 2030 yılına kadar AB şehir içi alanlarında kat edilen toplam kilometrenin %40 oranında artması beklenmektedir. Şehir içi ulaşım da ağırlıklı olarak otomobillerin kullanılması da şehirlerdeki karbonmonoksitin temel kaynağıdır. Kyoto protokolü, 1990 seviyesine oranla 2008–2012 arası dönemde AB geneli için karbondioksitte %8'lik bir kesinti öngörmesine rağmen varolan eğilimlerin devam etmesi durumunda

ulaşımdan kaynaklanan karbondioksitin 2010'da 1990'daki seviyenin %40 fazlası olacağı tahmin edilmektedir. AB bu sorunla başa çıkabilmek için çevreyle dost araçların özendirilmesi, emisyonları azaltılması, trafik yoğunluğunun önlenmesi için bilgi sistemlerinin geliştirilmesi gibi stratejiler geliştirmektedir. Komisyonun altyapı ücretlendirme politikasının anahtar mesajı, ulaşım vergileri ve ücretlerinin her bir ulaşım aracının değişik kirlenme düzeylerini, seyahat sürelerini ve zarar maliyetlerini olduğu kadar altyapı maliyetlerini de yansıtacak şekilde ayarlanmasıdır.

### **3.3. Sektörler Arasındaki Denge**

AB komisyonu'nun sektörler arası ulaştırma politikasının amacı, bütünleşmiş ulaştırma bağlantısı çerçevesinde iki veya daha fazla sektörel ulaşım kullanılmasıyla malların kapıdan kapıya taşınmasını sağlamaktır. Her bir sektörün yüksek kapasite ve güvenlik, esneklik, düşük enerji tüketimi, düşük çevresel etki gibi kendine has avantajları bulunmaktadır. Sektörler arası etkileşim sonucu tüm ulaştırma sektörünün daha etkili, maliyeti düşük ve sürdürülebilir bir ulaşım zincirine dönüşmesi sağlanmaya çalışılmaktadır.

AB ulaştırma sektörleri arasındaki dengenin sağlanmasına yönelik olarak Temmuz 2003 tarihinde, Marco Polo Programını kabul etmiştir. Bu programın amacını uluslararası karayolu taşımacılığındaki artışın deniz taşımacılığı, demiryolu ve iç su yoluyla kaydırılması oluşturmaktadır. 1997–2001 yılları arasında uygulanan PACT programının devamı niteliğindeki Marco Polo 2003-2006 yılları arasında 75 milyon Euro'luk bir bütçeyle uygulanmaktadır. Birlik, serbest piyasa ekonomisi prensiplerine uygun olarak, sadece kısa ve orta dönemde tutarlı olacağı öngörülmüş olan programlara destek vermektedir. 7 Mart 2003' de Komisyon, sektörler arası yükleme ünitelerinin standardizasyonu ve uyumlaştırılması konusunda bir çerçeve direktif düzenlemiştir. Bu önlemin amacı Avrupa içerisinde dolaşan, çeşitli büyüklüklerdeki konteynırlarla gerçekleşen sektörler arası ulaşımın etkinliğinin artırılmasıdır. Bu önlem kısa deniz taşımacılığının sektörler arası

taşımacılığının sektörler arası taşımacılık zinciriyle daha iyi bütünleşmesine yardımcı olacaktır. Bu çerçevede 2003 yılında, nakliyenin birleştirilmesine yönelik faaliyet planı hazırlanmıştır. Bu girişim yoluyla AB komisyonu, hem taşımacılık sektörünün geliştirilmesini hem de sektörler arası taşımacılığın artırılmasını amaçlamaktadır.

### **3.4. AB Ulaştırma Politikasını Destekleyen Programlar**

AB Ulaştırma Politikası dört temel programla desteklenmektedir.

- Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TENT-T),
- Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı,
- Marco Polo Programı,
- 6 ncı Çerçeve Programı kapsamında Civitas II ve Concerto programlarını içermektedir.

Tek pazarın düzenli bir şekilde işlemesinin sağlanması, ayrıca ekonomik ve sosyal bütünleşmenin güçlendirilmesi için Trans-Avrupa Ulaşım Ağları büyük önem taşımaktadır. Ekonomik rekabetin sağlanmasına ek olarak AB'nin dengeli ve sürdürülebilir kalkınması açısından Trans-Avrupa Ulaşım Ağları ayrı bir öneme sahiptir. Ulusal ağların bağlantısı, birlikte işlerliği ve bu unsurlara ulaşım kalkınma açısından gereklidir. Bu hedeflerin gerçekleştirilmesi için Topluluğun amaçlarını, önceliklerini, ortak çıkarlarını içeren tedbirleri kapsayan direktifler oluşturulmuştur.

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

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

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

Petrol ve gaz altyapılarının öncelikleri arasında ise bölgelere arzın devamının sağlanması, komşu bölgelere geçişin sağlanması ve boru hatlarının güvenliği açısından yeni boru hattı yollarının araştırılmaya devam edilmesi ve bölgesel petrol bağlantılarının güçlendirilmesi bulunmaktadır. 22 Temmuz 2003'de kabul edilen Marco Polo programı karayolu tıkanıklığının azaltılması ve Birlik içerisinde ulaşımın çevresel etkilerinin geliştirilmesi ve sektörler arası taşımacılığın geliştirilmesidir. Bu yolla etkin ve sürdürülebilir ulaştırma sisteminin desteklenmesi öngörülmüştür. Çevreyle ilgili endişeler, emisyonu düşürmek amacıyla etkin ulaşım teknolojilerine olan eğilimi arttırmaktadır. Etkin ulaşım teknolojileri kavramının içine daha temiz yakıtın yanı sıra teknik olmayan tedbirlerde dahil edilmiştir. AB, bu konuda bir strateji geliştirmeye çalışmaktadır. Strateji geliştirmedeki amaç çeşitli faaliyetler çerçevesinde kentsel sürdürülebilir hareketliliğin desteklenmesidir. 6. çerçeve programı

kapsamında Civitas II programı şehirlerde daha temiz ve iyi bir ulaşımı amaçlarken Concerto programı vatandaşların yaşam seviyelerini arttırmak için tam olarak bütünleşmiş bir enerji politikasını hedeflemiştir. Civitas girişimi sürdürülebilir kentsel ulaşım stratejileri geliştirmeyi taahhüt etmiş şehirleri hedef almaktadır. Burada amaç, sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanılmasının yaygınlaşmasını sağlamaktır. Concerto, yerel toplulukların sürdürülebilir ve etkin enerji kullanımının desteklenmesine yönelik yeni bir AB girişimidir.

### **3.5. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı**

Temmuz 1996 tarihinde, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Trans-Avrupa Ulaşım Ağı'nı (TEN-T) oluşturan birliğin uzun mesafeli yol trafiğini sağlayan ve AB üyelerini coğrafi ve ekonomik açıdan birbirine yaklaştıran karayolları, demiryolları, iç suyolları, havaalanları, deniz limanları ve trafik idaresi sistemlerine ilişkindir. Buna göre, üye ülkeler TEN-T'nin hayata geçirilmesinde esas sorumluluğa sahiptir. Ayrıca Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın, birlik düzeyinde de bazı mali araçlar vasıtasıyla desteklenmesi öngörülmüştür. Trans-Avrupa Ulaşım Ağları kavramının hukuki dayanağı AB'yi kuran Antlaşmanın ilgili hükümlerinde yer almaktadır. Buna göre, TEN-T'nin oluşturulması, Tek Pazarın gerçekleştirilmesi ve ekonomik ve sosyal uyumun sağlanması açısından önemli bir unsurdur. Ayrıca bu ağların geliştirilmesi, ulusal ağların birbirleriyle bağlantısını sağlayacak ve işlerliğini de artıracaktır. Trans-Avrupa Ulaşım Ağlarına ilişkin ilkelerin uygulanmasına ve öncelikli projelerin belirlenmesine dair ilk genel çerçevede, söz konusu ağların 2010 yılına dek tamamlanması öngörülmüştür. Ancak konuya ilişkin uygulama raporunda, mali kaynakların yetersizliği nedeniyle bu hedefin zamanında gerçekleştirilemeyeceği belirtilmiştir. Bunun üzerine, AB komisyonu 2001 yılında 2010 yılı için Avrupa Ulaştırma Politikasına dair Beyaz Kitap'ı da göz önünde tutarak, bazı bölgelerde yaşanan yoğunluğu azaltmak ve önerilen projelerin önünü açmak için 1996 yılı kararında değişikliğe gidilmesini önermiştir. Buna paralel olarak, AB komisyonu, Trans-

Avrupa Ulaşım Ağlarına yönelik Birlik yardımlarını düzenleyen tüzükte de değişiklik yapılmasını teklif etmiştir.

AB Komisyonu tarafından, konunun uzmanları, mevcut ve gelecek üye ülke ulaştırma bakanları ile Avrupa Yatırım Bankası yetkililerinden oluşan bir "Yüksek İstişare Grubu" kurulmuş ve bu grup 30 Haziran 2003 tarihinde bir rapor yayınlamıştır. Bu rapordaki tavsiyeler değerlendirilerek, AB Komisyonu tarafından, 1 Ekim 2003 tarihinde, AB genişlemesini ve gelecek üyelerle birlikte değişecek olan trafik akışını da göz önünde bulundurarak, yeni bir Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) öncelikli projeler listesi önerilmiştir. Bu öneride, ayrıca 1996'da belirlenmiş olan TEN-T gösterge hedeflerinde önemli değişiklikler yapılması da ön görülmektedir. Söz konusu değişiklik önerisi; AB'deki belli başlı güzergahların yeni üyeleri de kapsayacak şekilde genişletilmesi, genişleme sürecinin başarıya ulaşmasının sağlanması, AB'deki trafik sıklığının azaltılması ve çok yönlü taşımacılığın desteklenmesi hedeflerini içermektedir. Buna göre, projeler için belli başlı değişiklik önerileri şunlardır:

- Denizyollarının kullanımının geliştirilmesine yönelik yeni projeler oluşturulması(deniz kargo taşımacılığı konusunda uluslar üstü bir yapı oluşturulması için ortak girişimde bulunulması gibi),
- Öncelikli projelerin bir an önce hayata geçirilmesi için gerekli olan mali kaynakların aktarılması,
- Üyeler arasında daha yakın yapısal ve mali işbirliğinin geliştirilmesi, projelerin tamamlanmasında gecikmelerin ortaya çıkmaması ve yatırımların eşgüdüm içinde yürütülmesi için bir "Avrupa Koordinatörü" atanması,
- Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının 2020 yılına kadar tamamlanması ve kapsamının genişleme sonrası üyeleri de içine alacak şekilde genişletilmesi.

AB Komisyonu tarafından yapılan bu öneri, öncelikli projelerin sınır ötesi bölümlerine ait eş-finance oranının %10'dan %30'a çıkarılması için Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarına yönelik mali destek kurallarının değiştirilmesini öngören bir diğer öneriye paralel nitelik taşımaktadır. Nitekim her iki öneri de, Trans-Avrupa Ağları ve AR-GE çalışmalarına yönelik yatırımların harekete geçirilerek AB'nin rekabet gücünün arttırılması için tasarlanmış olan "Avrupa Büyüme Girişimi"nin bir parçasını oluşturmaktadır. Öte yandan, sürdürülecek öncelikli projelerin toplam maliyetinin, 2020 yılına dek, 220 milyar Euro'yu bulacağı tahmin edilmektedir.

Etkin bir Trans-Avrupa Ulaştırma Ağının oluşturulması, tek pazara dinamizm kazandıracak, uyumu sağlayacak ve böylece AB'nin rekabetçi ortamını ve büyüyen potansiyelini güçlendirecektir. Bu anlamda, TEN-T AB'nin ekonomik açıdan kalkınması ve kaynaşmasının itici güç olarak çok önemli katkı sağlayacaktır. Bu amaçla Birlik düzeyinde yürütülen bu çalışmaların bir sonraki ayağını, "Avrupa Büyüme Girişimi" olarak adlandırılan bu öneri paketindeki yatırım önceliklerinin bir takvim çerçevesinde Aralık 2003 tarihinde Avrupa Konseyi'ne sunulması oluşturacaktır.

### **3.6. Galileo Programı**

Şu anda dünyada biri Amerikan (GPS) ve biri Rus (Glonass) olmak üzere iki radyo seyir uydu ağı bulunmaktadır. İkisi de askeri sistemler olarak tasarlanmıştır. Bu alanda GALILEO Programı, sivil hizmetler sağlayan Amerikan GPS uydu sistemi lehine olan fiili tekele gerçek bir alternatiftir.

GALILEO uydu sistemi AB ve Avrupa Uzay Ajansı tarafından başlatılan bir girişimdir. Bu dünya çapındaki sistem halihazırda var olan Amerikan GPS sistemine tamamlayıcı nitelikte olacaktır. GALILEO'nun geliştirilme ve konuşlandırma maliyetleri, 30 uydunun kurulması, fırlatılması yerdeki tamamlayıcıların oluşturulması da dahil olmak üzere, Komisyon tarafından 3.2 milyar Euro olarak hesaplanmıştır. GALILEO'nun 100.000'nin üstünde

istihdam yaratması ve ortalama yıllık 9 milyar Euro'luk hizmet ve malzeme kontratları üretmesi beklenmektedir (18).

GALILEO 30 yıldızlık bir takımyıldızından oluşan ve ulaşım (araç mevkii, yol arama, hız kontrol, kılavuz sistemi, vs.), sosyal hizmetler (yaşlı ve engelliler için yardım gibi ), adli sistem ve gümrük hizmetleri (şüphelilerin yerlerinin tespit edilmesi, sınır kontrolleri), kamu işleri(coğrafi bilgi sistemleri), arama kurtarma sistemleri ve dağda ya da denizde yön bulma gibi farklı sektörlerle hizmet sağlayan yer istasyonlarından oluşmaktadır. Bu proje yol ve raylı ulaşımında yolculuk sürelerini öngörmeyi veya tahmin etmeyi mümkün kılacak veya otomasyonlu araç kılavuz sistemleri sayesinde trafik tıkanıklıklarını azaltmaya veya yol kazalarının sayısını azaltmaya yardımcı olacaktır. Her ne kadar karayolu, demiryolu hava ve deniz ulaşımı Galileo'nun en sık hizmet sağladığı sektörler olsa da, uydu radyo seyri, balıkçılık ve tarım, petrol arama, savunma ve sivil koruma faaliyetleri gibi alanlara da giderek artan bir fayda sağlamaktadır.

### **3.7. Kullanıcı Merkezli Ulaştırma**

Bu sistemde, ulaşım sistemleri insanların ihtiyaç ve beklentilerinin karşılamak amacıyla oluşturulmalı ve kullanıcılar, ulaşım politikasının merkezinde bulunmalıdır. Esasen kullanıcıların öncelikli endişesi sürekli kendilerini tehdit altında hissettikleri karayolu güvenliği konusudur. AB antlaşması'nda, karayolları güvenliği konusunda genelge bir uygulama oluşturulması öngörülmüş ve daha sonra ilgili tedbirler alınmıştır. AB gelecek 10 yıl içerisinde karayollarındaki ölümleri yarı yarıya azaltma hedefine yönelik çalışmalarını sürdürmektedir. Bu amaca ulaşılması için, ulusal ve yerel otoriteler arasında uygun görev değişiminin yanı sıra cezaların uyumlaştırılması ve yol güvenliğini arttırmak için yeni teknolojilerin desteklenmesi hususlarına da dikkat edilmesi gerekmektedir.

### 3.8. Ulaştırma Politikası ve Çevre

İlk kez 1987 yılında Avrupa Tek Senedi ile Birliğin yasal mevzuatında kendisine yer bulan çevre konusu, Konseyin 1998 “Cardiff Süreci” olarak yeni ve daha ileri bir düzeyde ele alınmaya başlanmış; farklı sektörlere çevrenin entegrasyonunu içeren bu süreçte ulaştırma alanında bir “Ulaştırma Konseyi” oluşturulmuştur.

AB üye ülkelerde ulaştırmanın çevreyle uyumlu hale getirilmesi için bazı öncelikler belirlemiştir. Bu öncelikler hem politika oluşturma hem de uygulama süreçlerinde ulaştırma politikasının çevreyle entegrasyonuna dayanmaktadır. Öncelikli olarak çevre açısından sürdürülebilir bir ulaştırma politikası oluşturulması için “alan kullanımının planlanması” üzerinde durulmuştur. Ulaşım talebini etkileyen çok önemli bir faktör olan alan kullanımı planlaması özellikle belediyeleri ilgilendiren bir konudur. Bu konuda çevresel uyum için daha çok toplu taşımanın geliştirilmesi ve motorlu taşıma dışındaki ulaştırma türleri tercih edilmesine yönelik çalışmalar yapılmıştır. Özellikle şehir merkezi ve toplu taşımanın yakınındaki alanlara doğru gelişmektedir.

Yerel ve bölgesel düzeyde bölgelerarası ulaşım kolaylaştıracak projeler ve stratejiler geliştirilmesi AB’nin üzerinde durduğu diğer bir konudur. Limanlar ve ulaştırma merkezleri arasında işbirliği geliştirilerek özellikle bölgelerarası yük taşımacılığında ürün yükleme-boşaltma gereği duyulmadan birden çok ulaştırma aracıyla daha verimli bir kombine ulaşım geliştirilebilir. Kanal geçiş ve liman ücretlerinde geminin büyüklüğü ve taşıdığı yükün miktarı, havaalanı ücretlerinde ise inen her bir uçağın emisyon miktarı üzerinden ücretlendirilmeye gidilmesi gibi tedbirler uygulanabilir. AB içinde ulaşım altyapı yatırım süreçlerinde şeffaflığa ve halkın katılımına önem verilmektedir.

### 3.9. Deniz Taşımacılığı

Dünya genelinde 230 gemi her yıl binden fazla kişinin ölümüyle sonuçlanan kazalarda yok olmaktadır. Deniz taşımacılığı güvenliği, çevre ve deniz kirliliği konuları ile doğrudan bağlantılıdır. Bu sebeple deniz taşımacılığı güvenliği konusundaki endişeler AB'nin çok ötesinde de yankı bulmaktadır. AB Komisyonu Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) çalışmalarına gözlemci olarak katılmaktadır. Komisyon, üye ülkelerinde desteğiyle ulaştırma güvenliği ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda yeni uygulanabilir öneriler sunmakta ve birlik içinde uluslararası mevzuatın uygulanmasını sağlamaya çalışmaktadır. AB üye ülkelerinin denizlerinde meydana gelen kazalar AB'nin tedbir almasını tetiklemiştir. 1990'da biri deniz kirliliğini önlemeye yönelik biri de yolcuların seyir güvenliğini iyileştirmeye yönelik iki direktif kabul edilmiştir. Denizcilikte güvenlik politikasının asıl başlangıcı 1993 yılında kabul edilen "Güvenli Denizler Üzerine Ortak Politika" adlı belgedir. Bu açılımı da yine gündeme taşıyan "Aegean Sea" petrol tankerlerinin 1992 Aralık ayında İspanya yakınlarında sebep olduğu kazadır. AB'nin konuya bu zamana kadarki düşük ilgisinin temel sebebi olarak denizcilik ve hava ulaşımı kararlarındaki oybirliği kuralı olmuştur. Gemi denetimlerinin arttırılması ve standartların altındaki gemilerin AB sularında çalışmasının yasaklanması,

- Ulaştırma güvenliğinin iyileştirilmesi,
- Şu andaki yasalar ve uluslararası ilkeler doğrultusunda çevresel olarak hassas olan bölgelerin belirlenmesi ve IMO'ya o bölgelerle ilgili belirli tedbirler teklif edilmesi.

Temmuz 2003 tarihinde yürürlüğe giren Erika I aşağıdaki bazı tedbirin alınmasını öngörmektedir.

- Limanlarda kontrollerin arttırılması,

- Deniz sigortası sınıflandırma faaliyetlerinin daha sıkı kontrol edilmesi ve Tek depolu tankerlerin (single-hull tankers) yasaklanmasıdır.

2004'te yürürlüğe girmesi planlanan Erika II'de ise aşağıdaki önlemler öngörülmüştür:

- Avrupa sularında trafiğin daha iyi gözlenmesi için izleme ve Topluluk bilgi sistemlerinin oluşturulması,
- Petrol sızıntılarından zarar görenlerin zararlarının tazmini için 1milyar Euro'luk tamamlayıcı bir Avrupa fonunun oluşturulması,
- Avrupa Denizcilik Güvenliği Ajansının kurulmasını öngören düzenleme (2002 yılında yürürlüğe girmiştir) (18).

### **3.10. Hava Taşımacılığı**

Bütün ulaşım türleri arasında hava ulaşımı son 20 yılda AB'inde en etkileyici büyümeyi gerçekleştiren sektör olmuştur. Daha öncede belirtildiği gibi yolcu/km anlamında trafik, 1980–2001 arasında yılbaşına ortalama %7,4 artarken 15 üye ülkenin hava alanlarındaki trafik 1970'den beri 5 katına çıkmıştır. ABD'de gerçekleşen 11 Eylül saldırısının hava taşımacılığı üzerindeki etkisine rağmen trafik eğilimlerinin önümüzdeki yıllarda düzelmesi beklenmektedir. Havayolları şirketleri Avrupa hava sahasının bölünmüşlüğüne verimsizlik yarattığından ve ciddi gecikmelere sebep olduğundan şikayet etmektedirler. Hava trafiği arttıkça yolcular daha iyi hizmet, daha az gecikme ve daha düşük fiyatlar talep etmekle beraber, yüksek bir güvenlik düzeyi de istemektedirler. Güvenlik konusunda Avrupa'nın ayrıcalıklı bir durumu vardır. Küresel trafiğin üçte birine sahip olmasına karşın, kazaların sadece onda biri burada gerçekleşmektedir. Bu sonuç üzerine uçak üreticilerinin, havayollarının ve mürettebatın olduğu kadar, denetimden sorumlu ulusal ve uluslararası yetkililerin de etkisi olmuştur. Ulusal yönetimler tarafından ortak havacılık yetkilileri (JAA)

kapsamında yürütülen uyumlaştırma çalışmalarına rağmen halen ulusal uygulamalarda ciddi farklılıklar bulunmaktadır.

### 3.11. AB Ulaştırma Sistemi

AB’de sosyal uyumun sağlanmasının ve ekonomik açıdan kalkınmanın itici güç olan ortak bir ulaştırma politikası oluşturulmasına dair genel esaslar AET’yi kuran 1957 tarihli Roma Antlaşması’nda öngörülmüştür. Ancak üye ülkelerin, ulaştırma politikaları üzerindeki kontrollerini kaybedecekleri yönündeki endişeleri nedeniyle bu konuda 1985 yılına dek önemli bir aşama kaydedilememiştir. AB Komisyonu’nun iç pazarın tamamlanmasına dair 1985 yılında yayınladığı Beyaz Kitapta ulaştırma başlığının altının çizilmesiyle, bu alandaki uyumlaştırma ve serbestleştirme çalışmaları hız kazanmıştır. Bunun ertesinde, 1992 Maastricht Antlaşması ile hem ulaştırma politikasının siyasi, kurumsal ve mali esasları geliştirilmiş hem de “Trans-Avrupa Ulaşım Ağı” kavramı oluşturulmuştur. Böylelikle tek pazara dinamizm kazandırılması, sınırlar arası uyumun sağlanması ve AB’nin rekabetçi ortamının ve büyüyen potansiyelinin güçlendirilmesi yönünde adımlar atılmıştır.

AB komisyonu tarafından 1992 yılında yayınlanan diğer bir Beyaz Kitap ile AB’nin ortak ulaştırma politikası, sektörel bir yaklaşım yerine sürdürülebilir hareketliliğe dayalı, bütünleştirilmiş bir politika olarak ele alınmaya başlamıştır. Temel amaç yeni teknolojiler kullanılarak ulaşımın kalitesinin yükseltilmesi, tek pazarın işleyişinin güçlendirilmesi ve ulaştırma politikasının dış boyutunun geliştirilmesidir. Ulaştırma politikasına ilişkin birlik düzeyinde son olarak AB Komisyonu tarafından Eylül 2001’de “2010 yılı için Ortak Ulaştırma Politikası: Karar verme zamanı” başlıklı Beyaz Kitap yayınlanmıştır. Burada, 2010 yılına dek modern, sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin oluşturulması için ekonomik kalkınma ile toplumun kalite ve güvenlik talepleri arasında bir denge kurulması amaçlanmaktadır. Bu kitaptaki başlıca hedefler, ulaştırmaya ilişkin gerçek giderleri karşılayabilecek

vergi sistemleri oluşturulması, ulaşım türleri arasında bir denge sağlanması ve bunların daha emniyetli hale getirilmesidir. Ek olarak, mevcut ulaşım politikasının daha sürdürülebilir hale getirilmesi ve trafik tıkanıklılığına, kirliliğine ve kazalarına bağlı ekonomik kayıpların önlenmesi de öncelikler arasındadır. Birlik düzeyinde yukarıda kısaca değinilen mevcut düzenlemeler gözönünde bulundurulduğunda, AB'nin ulaşım alanında daha fazla yasal düzenlemede bulunulması gerektiği anlaşılmaktadır.

AB iç pazarının konsolidasyonu bakımından hayati bir önem arz eden ulaşım politikasının, aday ülkelerin AB'ne entegrasyonu sürecinde de çok önemli bir rolü bulunmaktadır. AB'nin genişlemesi ile ulaşım pazarları giderek birbirine yaklaşmakta ve taşımacılık altyapısı daha da gelişmektedir. Diğer bir deyişle, genişleme ulaşım konusunu farklı bir alana taşımaktadır (21). Genişleme, AB'ne gerçek bir kıtasallık boyutu katacaktır. AB içindeki kara ve demiryollarının uzunlukları ile Birlik filosunun büyüklüğü kayda değer bir şekilde artış gösterecektir.

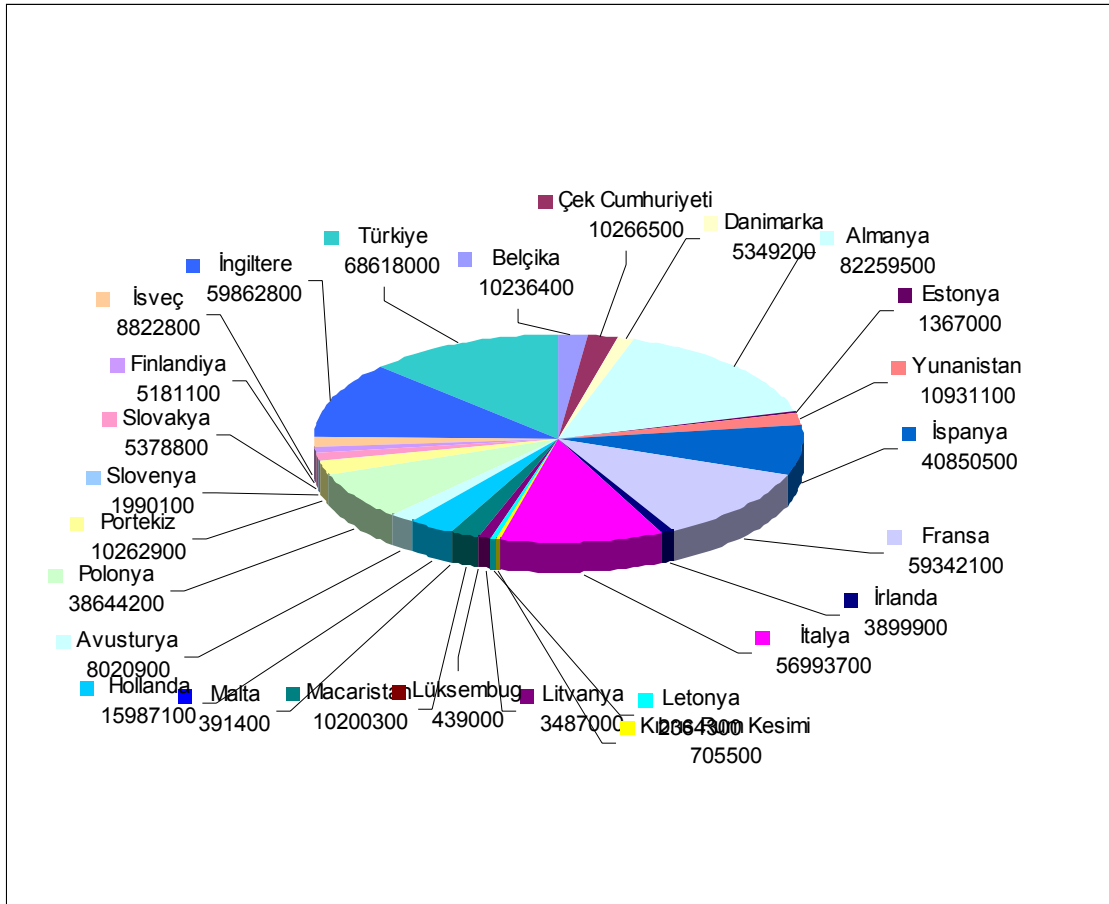
Ortak ulaşım politikasına yönelik programlar ve ilgili mevzuat, toplam AB müktesebatının yaklaşık %10'unu kapsamaktadır. AB aday ülkeleri, ilgili AB müktesebatını benimsemekte bir sorun yaşamamalarına rağmen, bunları uygulamada idari kapasite ve finansman eksikleri bulunmaktadır. Bu durum sektördeki uyumu aday ülkeler açısından zor hale getirmektedir.

AB Komisyonu ise uzun yıllar süren bir ihmalin ardından, AB ile Orta Avrupa arasında etkili bir ulaşım sistemi ve modern taşımacılık altyapısının oluşturulmasının gereğini kabul etmiştir. Bu ülkelerdeki karayolları, demiryolları, havaalanları ve limanlar modernize edilmediği sürece gerçek anlamıyla sınırlar, mal ve kişilerin serbest dolaşımı gerçekleşmeyecektir (22). Bu nedenle, Temmuz 1996'da Avrupa Parlamentosu ve Konseyi tarafından, 2010 yılına dek bitirilmesi hedeflenen, Trans-Avrupa Ulaşım Ağı'nın (TEN-T) oluşturulmasına yönelik topluluk ilkelerinin belirtildiği karar alınmıştır. Bu ilkeler tüm kıtanın kullanımında olan, uzun yol trafiğini sağlayan ve AB'yi

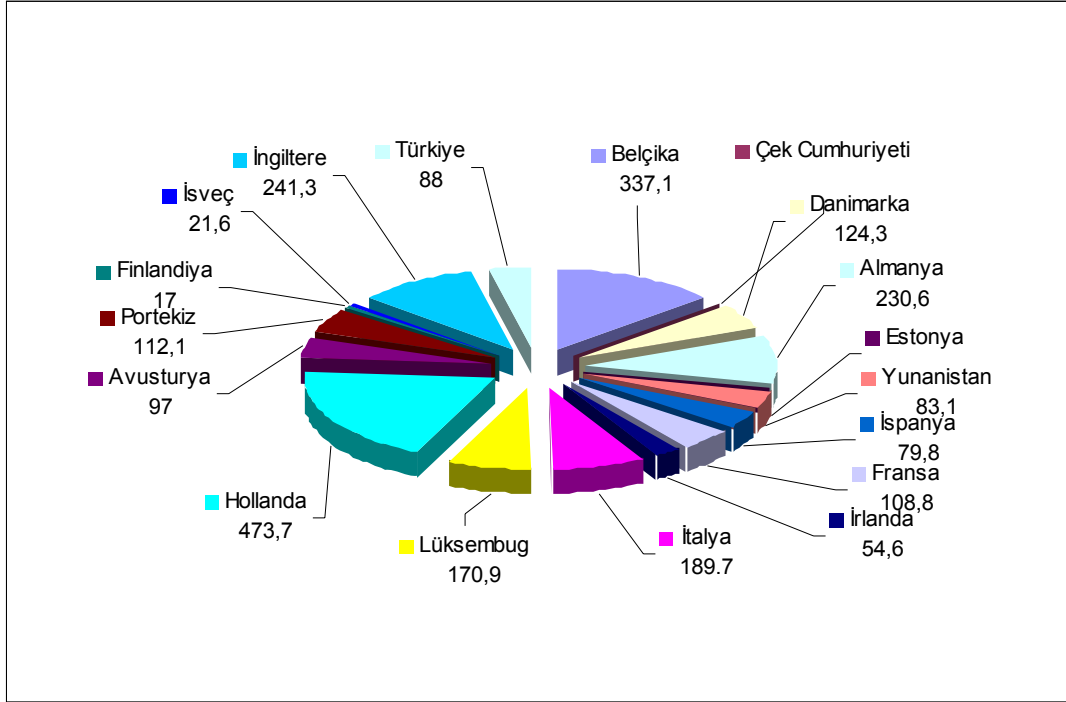
coğrafi ve ekonomik açıdan birbirine yaklaştıran karayolları, demiryolları, iç su yolları, havaalanları, deniz limanları, rıhtımları ve trafik idaresi sistemlerine ilişkindir.

#### 4. AB ÜLKELERİ İLE TÜRKİYE’NİN ULAŞTIRMA GÖSTERGELERİNİN KİYASLANMASI

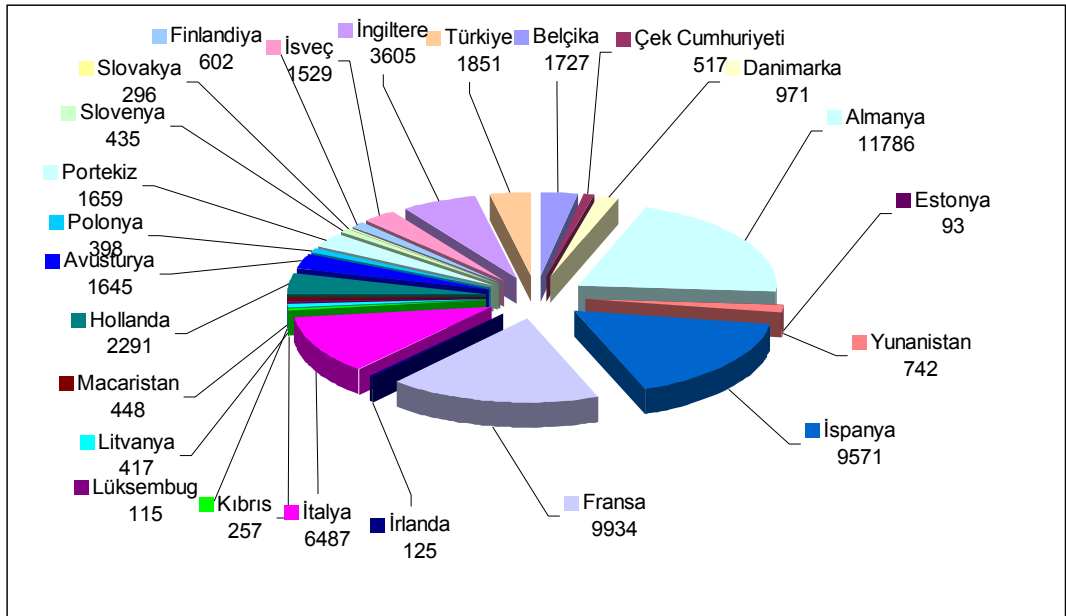
Ulaştırma göstergelerinin bir çoğu demografik göstergelere bağlıdır. Bu göstergelerden nüfus bakımından Türkiye AB ülkeleri arasında Almanya’dan sonra ikinci sırada gelmektedir (Şekil 4.1) (19). İtalya üçüncü sırada yer almakta, Fransa dört ve İngiltere beşinci sırada yer almaktadır. Nüfus yoğunluğuna göre ülkeler incelendiğinde nüfus yoğunluğunun en yüksek olduğu ülke 437,7 ile Hollanda’dır. Hollanda’yı 338,6 ile Belçika, 243,3 ile İngiltere 230,6 ile Almanya ve 189,7 ile İtalya takip etmektedir (Şekil 4.2). Karayollarının toplam uzunluğu bakımından AB ülkeleri ile Türkiye kıyaslandığında 1851 km otoyolu ile sıralamada sonlara yakındır (Şekil 4.3).



Şekil 4.1. AB ülkelerinin nüfus dağılımları

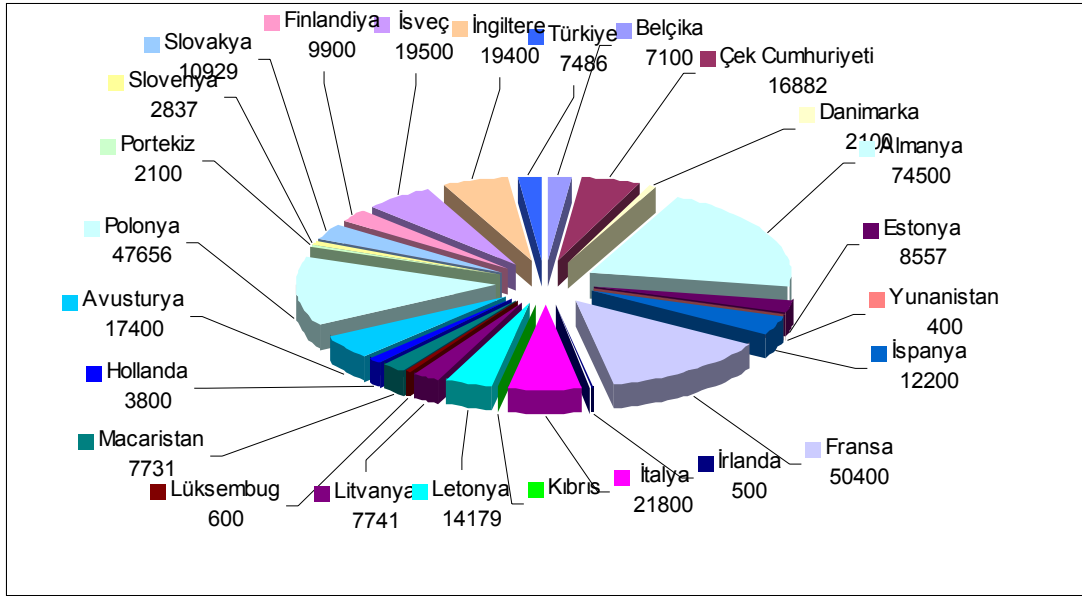


Şekil 4.2. Nüfus yoğunluğuna göre ülkeler (km<sup>2</sup> ye düşen kişi sayısı)

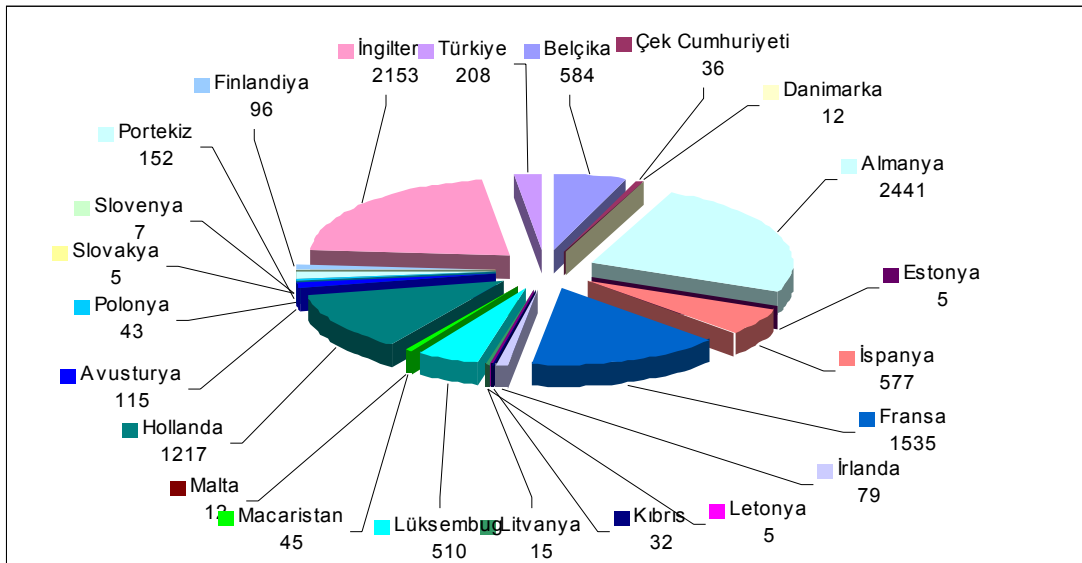


Şekil 4.3. Otoyollarının toplam uzunluğu bakımından AB ülkeleri ve Türkiye

Şekil 4.4'de demiryollarında taşınan mallar (milyon ton km) kıyaslamasında Türkiye 7486 mton-km ile ortalarında yer almaktadır. Şekil 4.5 ise hava yollarında taşınan malları göstermektedir.

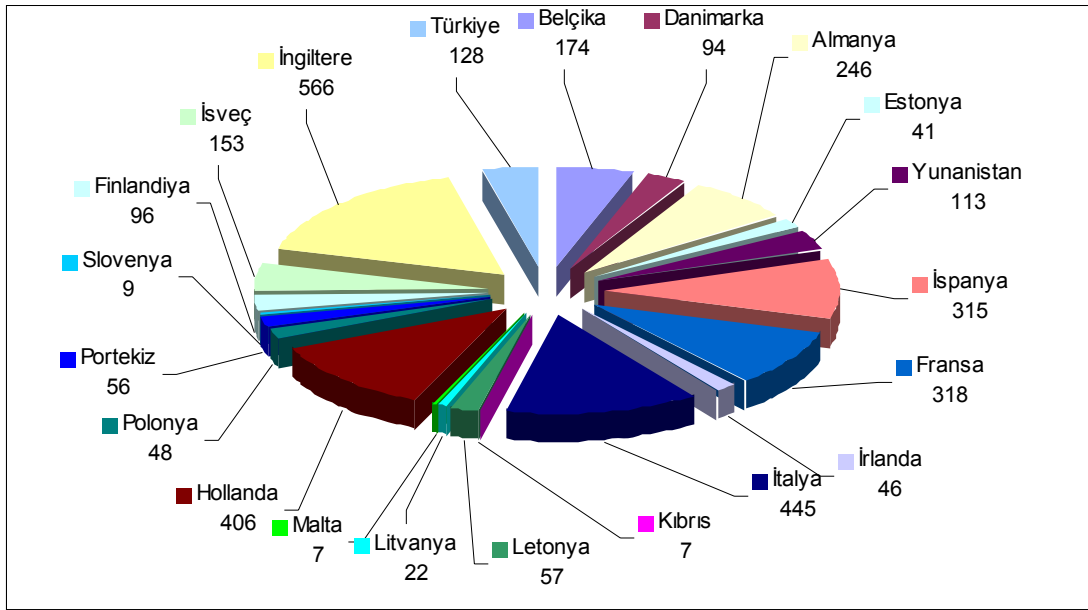


Şekil 4.4. Demiryollarında taşınan mallar (milyon ton-km)

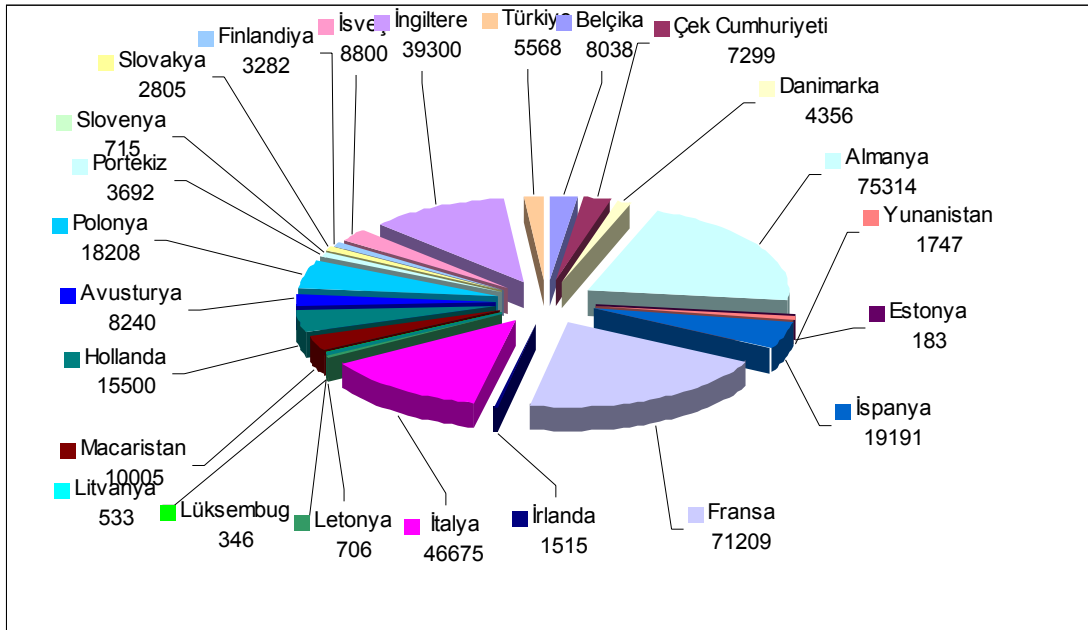


Şekil 4.5. Hava yolları ile taşınan mallar (milyon ton-km)

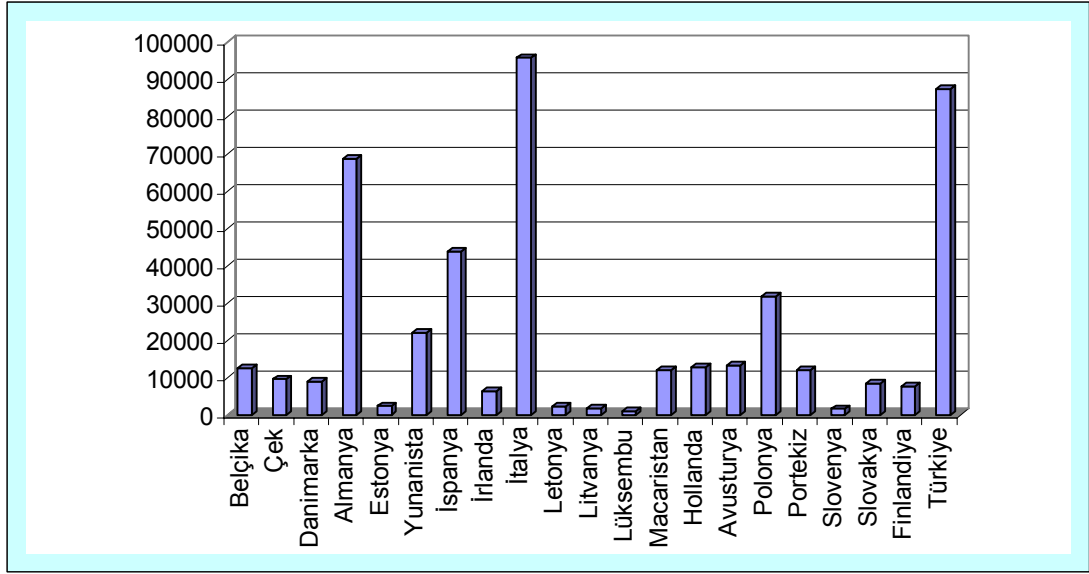
Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili olmasına ve çoğu yerleşim yerlerinin deniz kenarında olmasına rağmen ulaşım alanında deniz ulaşımını fazla kullanamamaktadır (Şekil 4.6). Şekil 4.7 ile (Şekil 4.8) gösteriyor ki halkımız yolcu taşımacılığında karayolunu tercih etmekte demir yollunu fazla kullanmamaktadır.



Şekil 4.6. Deniz yollarından taşınan mallar (milyon ton-km)

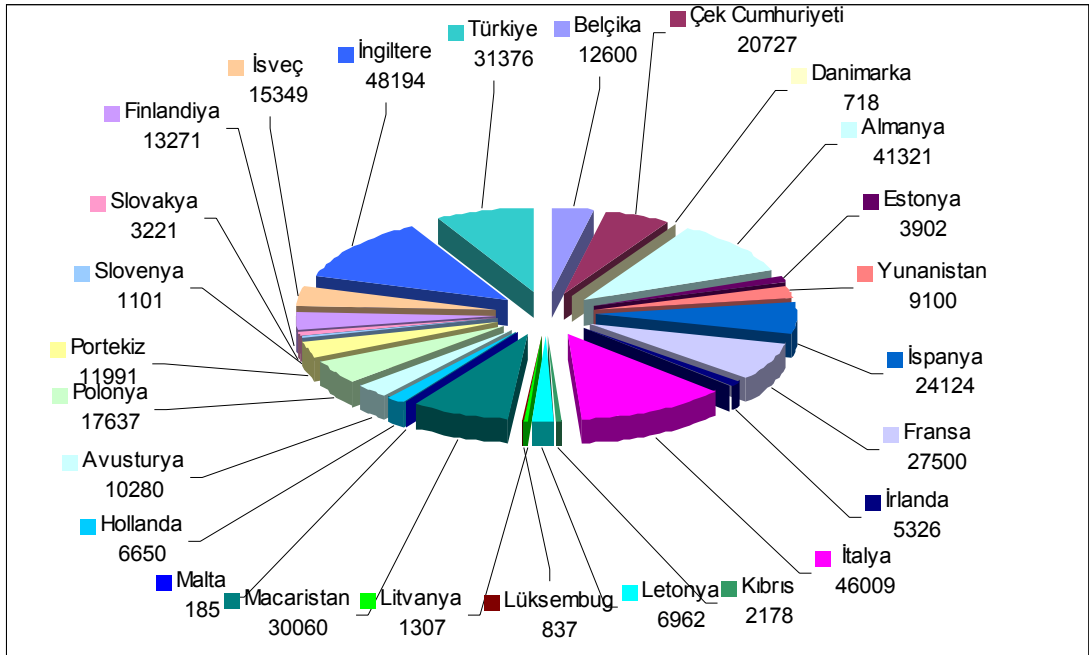


Şekil 4.7. Demir yollarında taşınan yolcu sayısı (milyon yolcu-km)



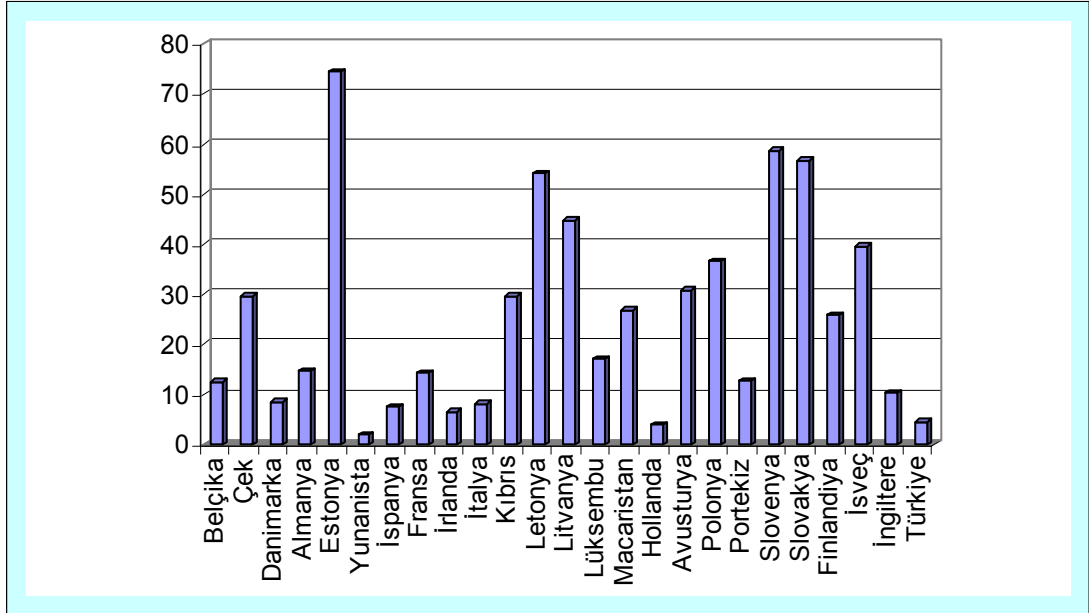
Şekil 4.8. Otobüsle yolcu taşıma (milyon yolcu-km)

Türkiye'nin ana ve ulusal yollarının toplam uzunluğu otoyollara oranla daha iyi durumdadır ancak, tali yolların alt yapı durumu kötü olduğundan toplam yol uzunluğunun fazla bir önemi bulunmamaktadır (Şekil 4.9).

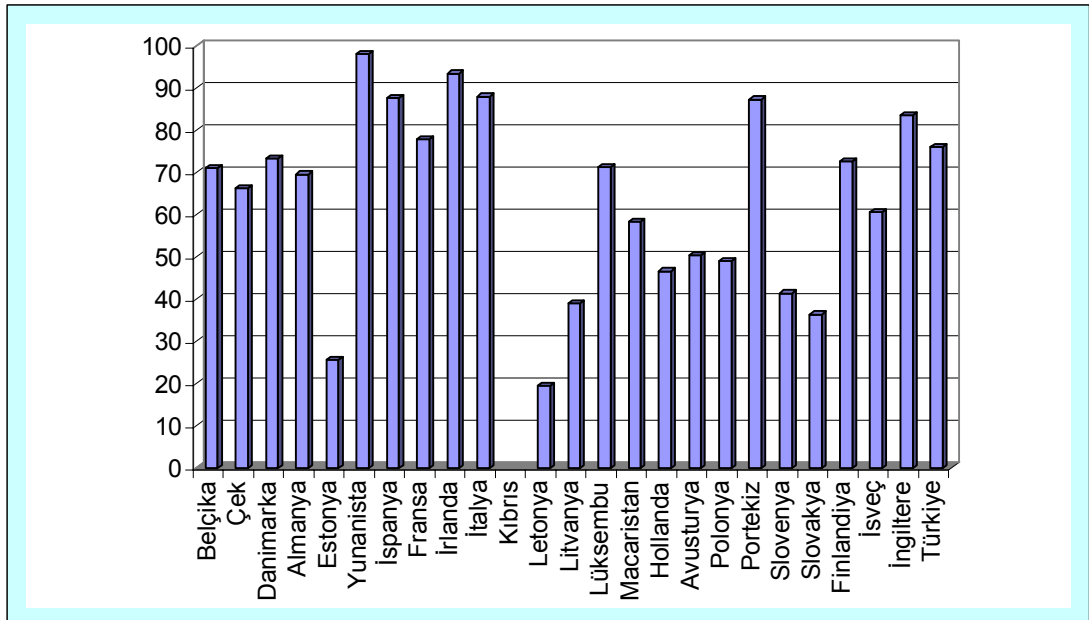


Şekil 4.9. Toplam yol uzunluğu (km)

Karayolu ve demiryolu taşımacılık performansları bakımından kıyaslama ise Şekil 4.10 ve Şekil 4.11 ile verilmiştir.

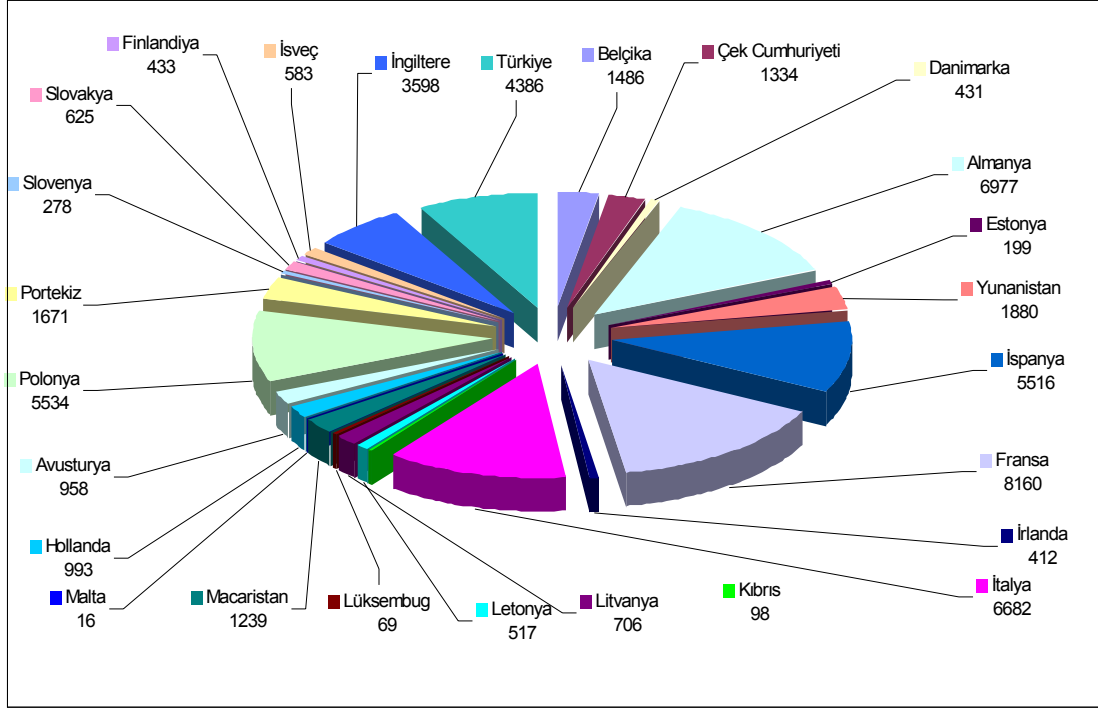


Şekil 4.10. Karayolu taşımacılık performansı



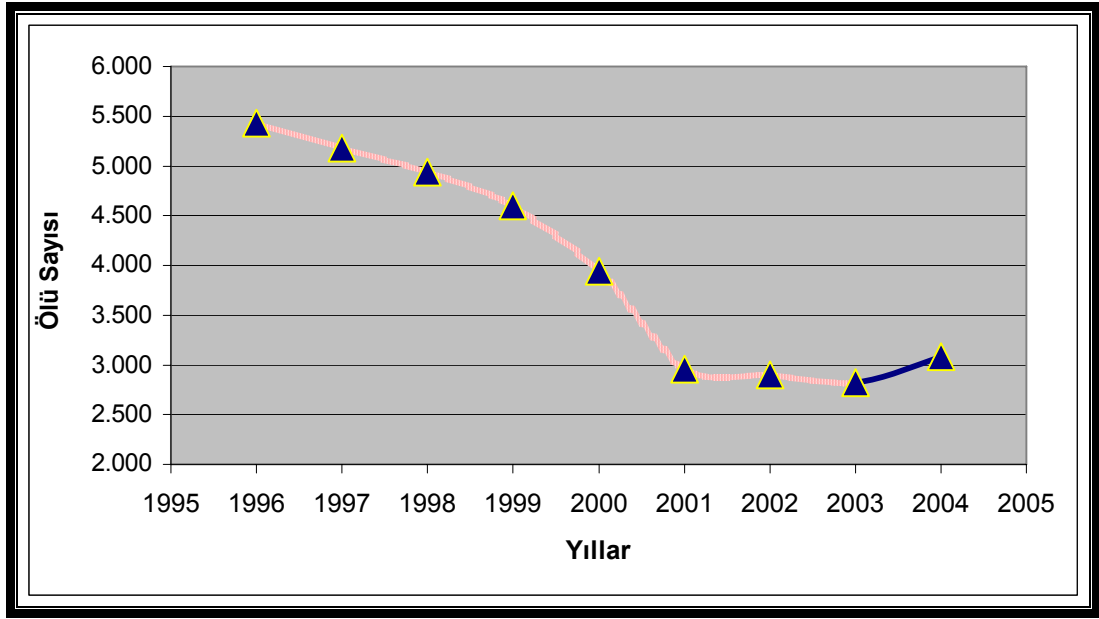
Şekil 4.11. Demiryolu taşımacılık performansı

Kaza durumunun kıyaslanması için karayollarında toplam kazalarda ölen kişi sayısı Şekil 4.12’de verilmiştir.

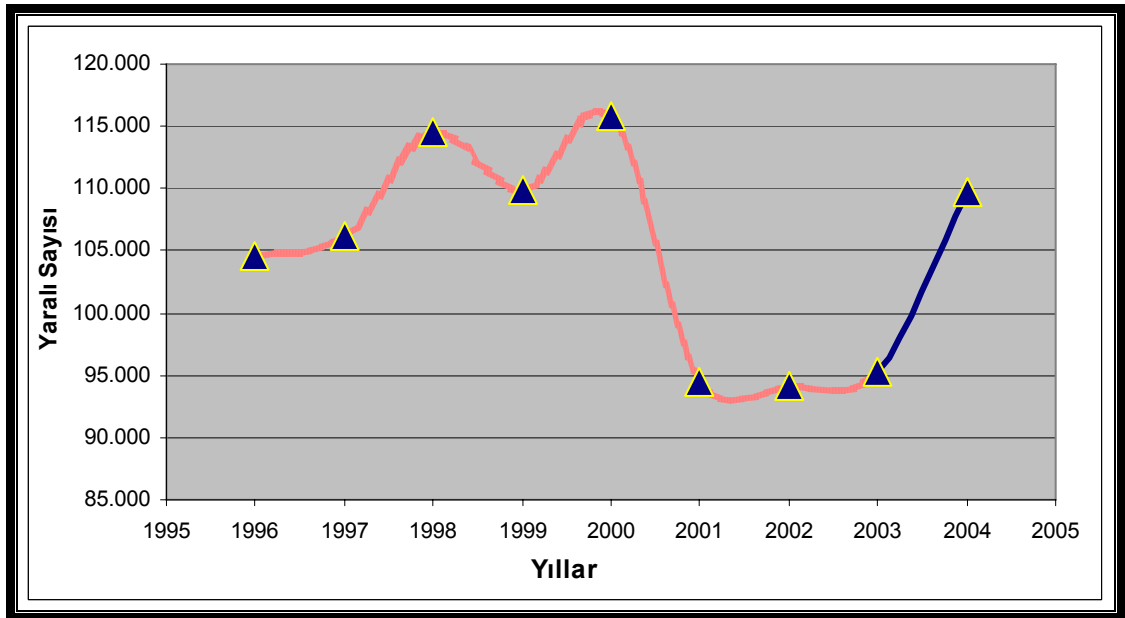


Şekil 4.12. Kazalarda ölen kişi sayısı

1996–2004 yılları arasındaki dönemde trafik kazalarında meydana gelen ölüm ve yaralanmaların sayılarındaki değişim grafikleri Şekil 4.13 ve 4.14’de gösterilmiştir. Özetle, 2004 yılında araç ve sürücü sayısındaki artışa paralel olarak, kaza sayısı, ölüm ve yaralanmalarda da ciddi bir artış söz konusudur. Tüm bu veriler ışığında denilebilir ki, Türkiye’de trafik güvenliğinin sağlanmasında çok büyük atılımlara ihtiyaç duyulmaktadır ve bu sorunlar Türkiye’nin en öncelikli problemleri içinde yer almaktadır.



Şekil 4.13. 1996-2004 yılları arasında Türkiye'de meydana gelen trafik kazalarındaki ölümler



Şekil 4.14. 1996-2004 yılları arasında Türkiye'de meydana gelen trafik kazalarındaki yaralıları

Trafik güvenliğinin sağlanmasında dünyaca geçerli 3E formülü, yol güvenliğı sorununun eğitim, mühendislik ve denetleme faaliyetlerinin birlikte ele alınarak çözümlenebileceğini vurgulamaktadır. Günümüzde bu yaklaşım yasal düzenlemeler ve acil yardım hizmetlerini de içerdığı takdirde başarılı bir çalışmanın yapılabileceğı şeklinde geliştirilmiş olup, bu faaliyetlerin mutlak suretle yazılı ve görsel basın ile diğer kamusal duyuru metotlarıyla ayrıca düzenlenecek kampanyalarla halka duyurulmasının gerekliliğı de vurgulanmaktadır. Diğer bir ifadeyle trafik güvenliğinin sağlanmasında birlikte yapılması kaçınılmaz olan faaliyetler şunlardır:

- Eğitim
- Mühendislik
- Denetim
- Mevzuat
- Acil Yardım Hizmetleri
- Kamusal Duyuru (Medya, Kongreler, Seminerler, Kampanyalar)

Trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik yapılacak faaliyetlerin, meydana gelecek kazalar üzerindeki etkilerinin sonuçlarının alınması çok uzun bir süreci gerektirmektedir. AB'ne üye ülkelerin AB'ne giriş sürecinde ve birliğe girmelerini müteakip meydana gelen kaza istatistiklerinin incelenmesinde, genel olarak trafik kazaları ile bu kazalarda ölen ve yaralananların sayılarında oransal olarak çok fazla bir değişimin meydana gelmediğı gözlemlenmiştir. Bu duruma paralel olarak Türkiye'nin de, trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik geliştireceğı tedbirlerin önümüzdeki yıllarda yolcu ve özellikle yük taşımacılığının artacağı da dikkate alındığında; meydana gelecek kaza sayısında kısa vadede önemli ölçüde bir azalma meydana gelmeyeceğı, uzun vadede ise eğitim, mühendislik hizmeti, vatandaşların bilinçlenmesi, mevzuattaki düzenlemeler vb. iyileştirmeler neticesinde, trafik güvenliğinin artırılmasıyla birlikte, meydana gelecek kazalarda kısmi bir düşüşün yaşanacağı değerlendirilmektedir.

## 5. AVRUPA BİRLİĞİNE SONRADAN KATILAN ÜLKELERDEKİ ULAŞIM GÖSTERGELERİ

AB'ne sonradan katılan ülkelerin ulaştırma göstergelerinde önemli bir değişiklik görülmesede, uyum çerçevesinde bazı değişiklikler göze çarpmaktadır. Bu bölümde Avrupa İstatistik Birliğinden (EUROSTAT) alınan bilgiler ışığında, kayıtlara geçmiş bazı ulaştırma göstergelerinin kıyaslanması yapılacaktır.

İç yolcu taşımacılığında taşıtların kullanılma yüzdelerine bakıldığında (Şekil 5.1) son beş yıl içerisinde Litvanya'da önemli bir değişiklik gözlenmektedir. Oran %80'lerden %85'lere çıkmıştır. Slovenya'da ise bu oran %75'lerden %80'lere çıkmıştır. Bu örnekler ulaştırma göstergesi açısından, yeni katılan ülkelerde bir değişme olduğunu ortaya koymaktadır.

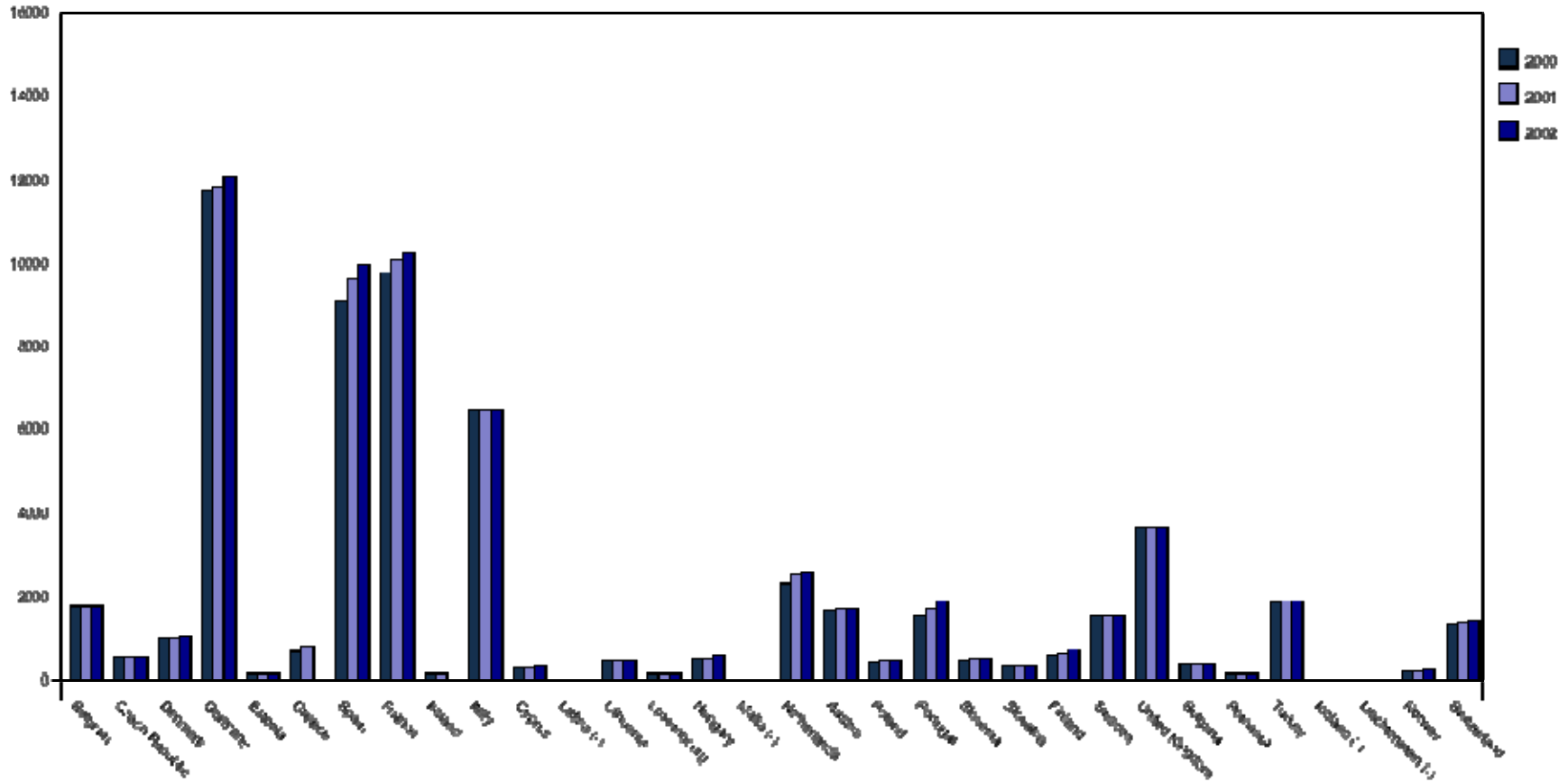
Toplam otoyol uzunluğunun yıllara göre değişimi ise Şekil 5.2 ile verilmiştir. Toplam otoyol uzunluğunda yine Slovenya'da bir iyileşme gözlenmektedir. Litvanya, Estonya ve Slovakya'da herhangi bir değişim gözlenmemektedir.

Toplam demiryolu uzunluğu bakımından ise Slovenya'da küçük bir hareketlilik olmuş, diğerlerinde ise değişim gözlenmemektedir (Şekil 5.3).

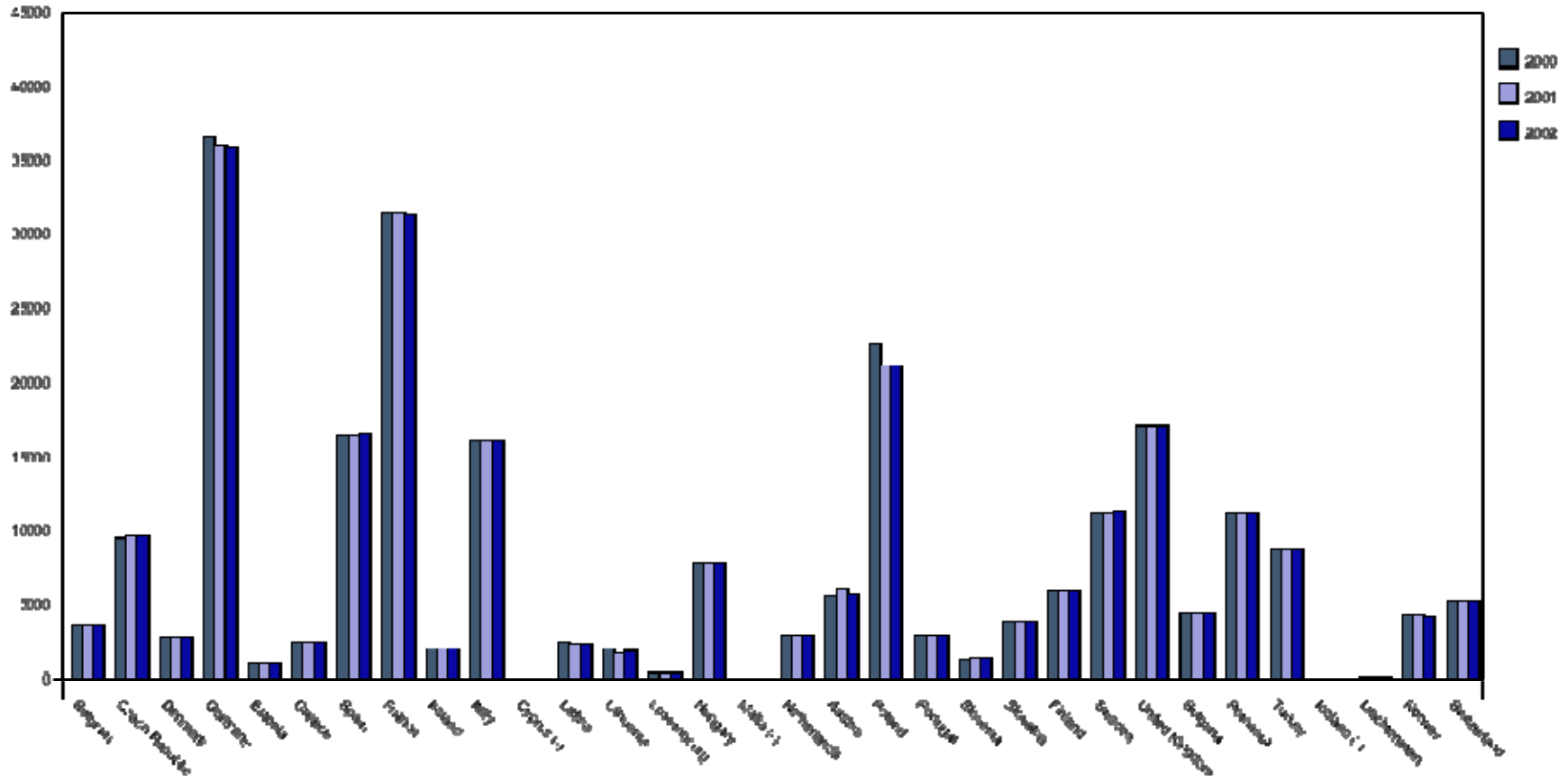
Taşıtlarla taşınan yolcu sayısına bakıldığında (Şekil 5.4) Estonya'da azalma diğerlerinde artma gözlenmektedir. Demiryolu ile taşınan yolcu bakımından ise küçük bir kıyırdanma hissedilmektedir (Şekil 5.5). AB'ne katılım sürecinde ülkelerde ulaştırma göstergeleri bakımından bir hamle olduğu gözlenmektedir.

Benzer olarak deniz ve hava taşımacılığındaki değişim de (Şekil 5.6) ve (Şekil 5.7)'de verilmiştir. Yine çok küçük değişiklikler gözlenmektedir. İç taşımacılıkta karayolunun kullanımında ise bu ülkelerde genel bir artış söz konusudur (Şekil 5.8).

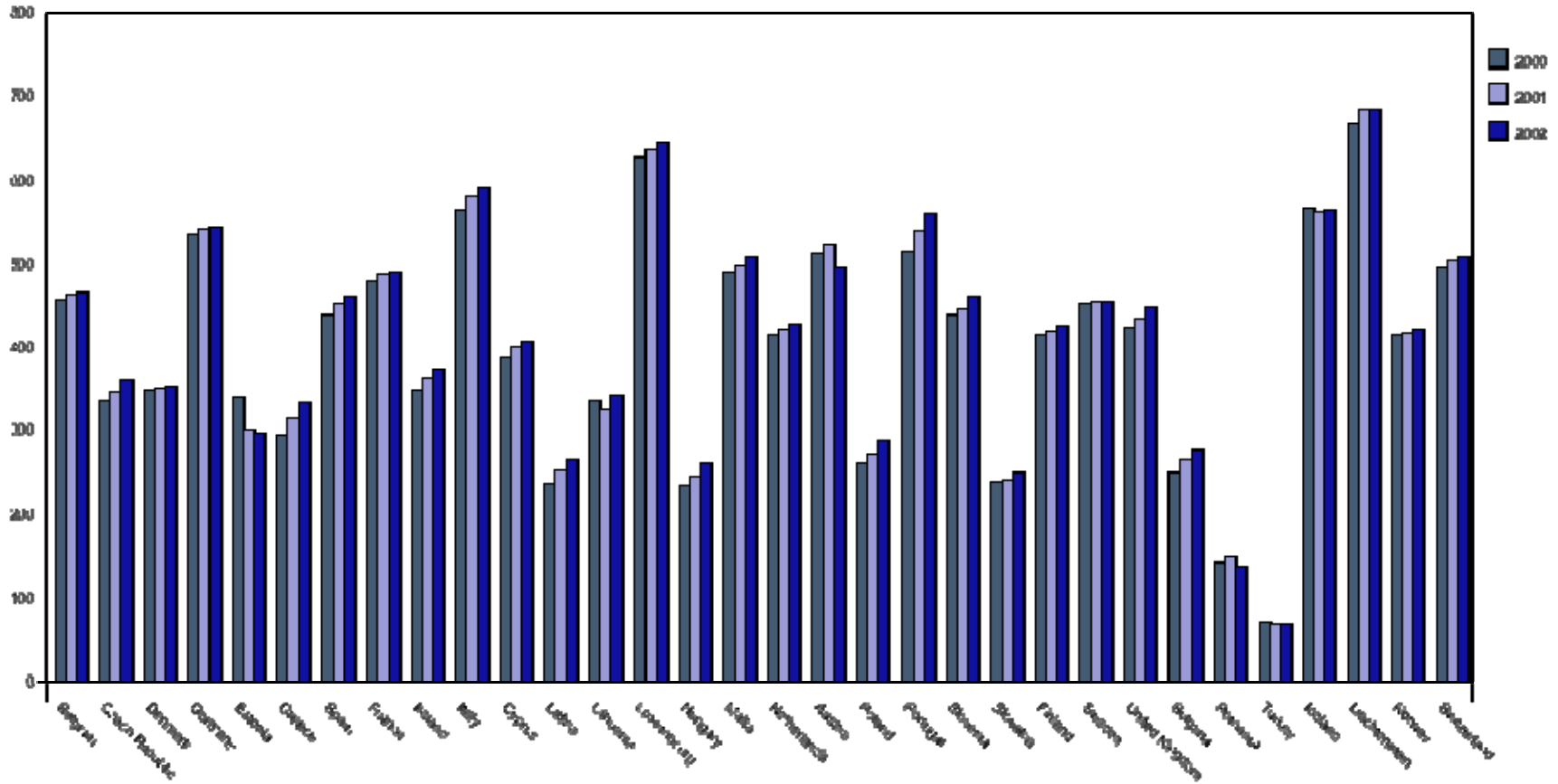




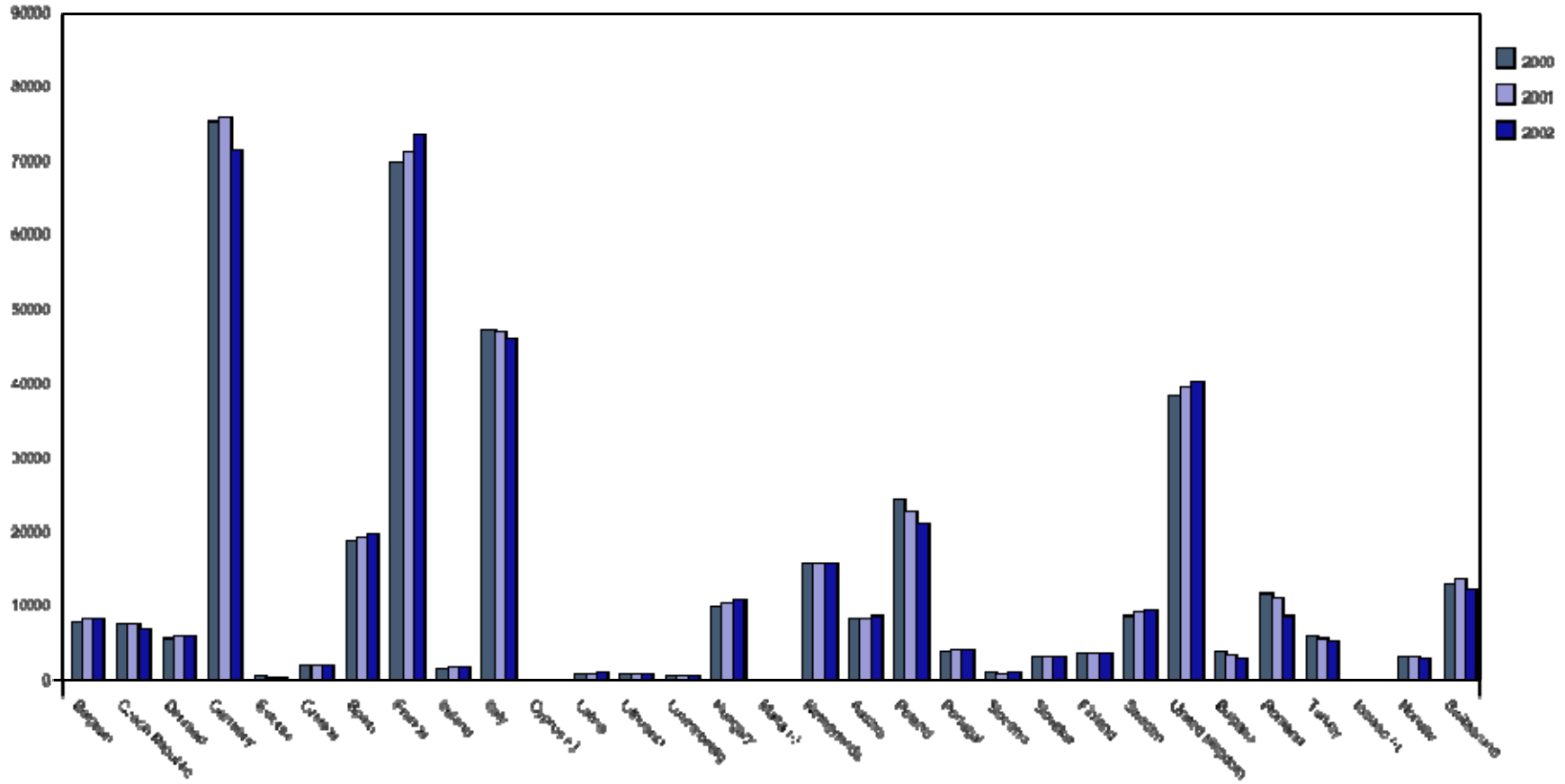
Şekil 5.2. AB ülkeleri ve Türkiye'nin toplam otoyol uzunlukları



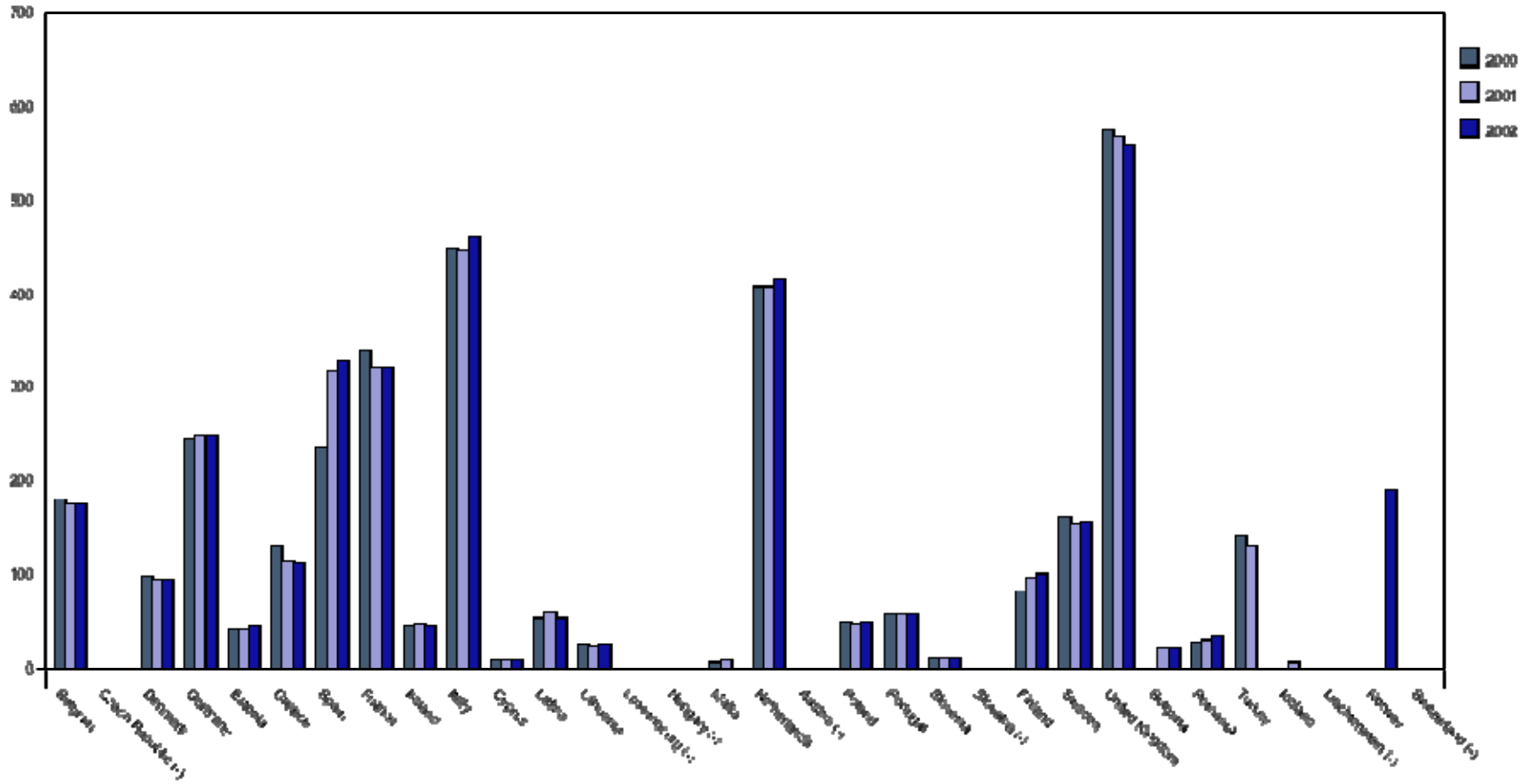
Şekil 5.3. AB ülkeleri ve Türkiye'nin toplam demiryolu uzunlukları (km)



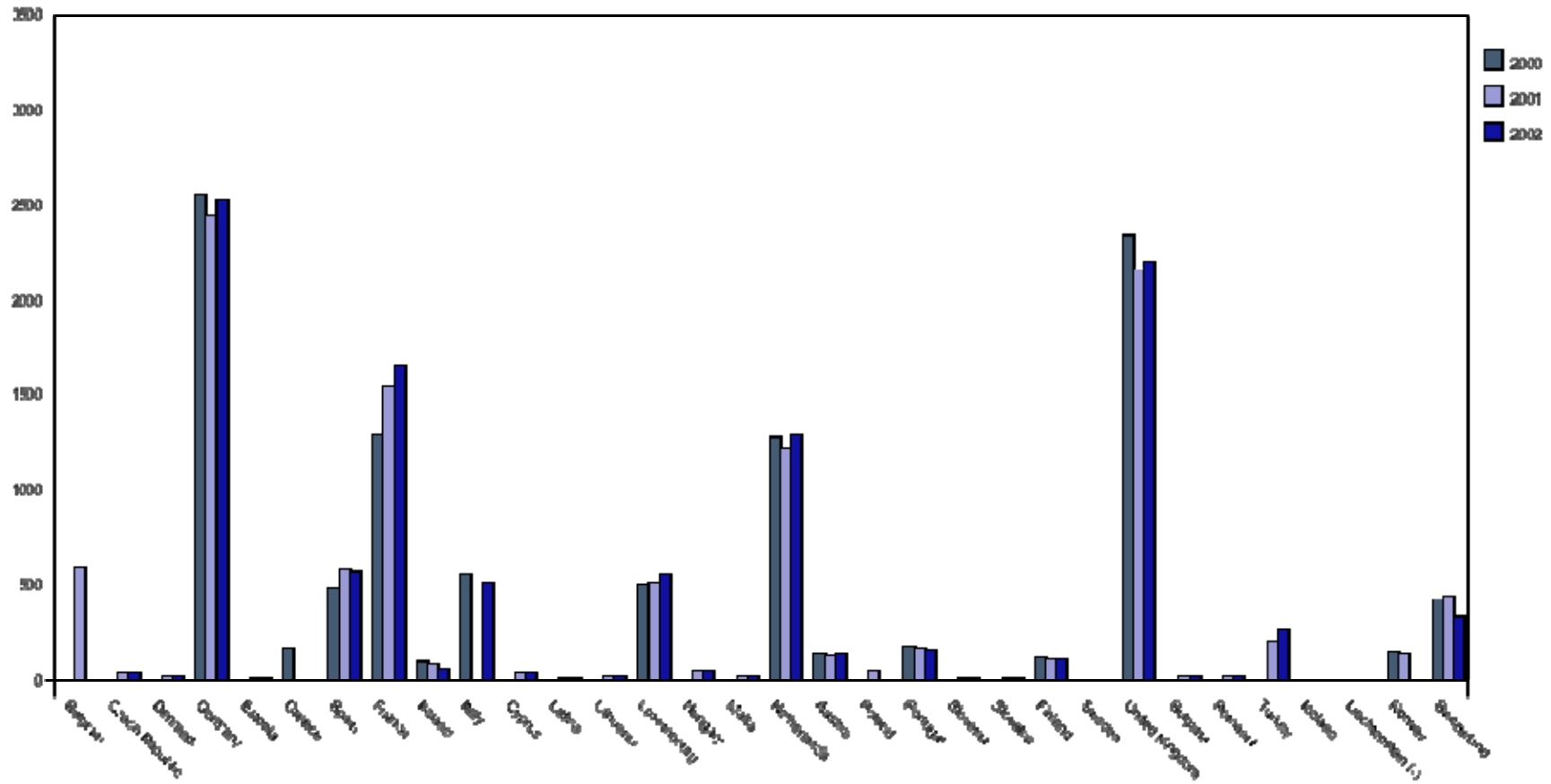
Şekil 5.4. AB ülkeleri ve Türkiye’de taşıtlardaki yolcular (x1000)



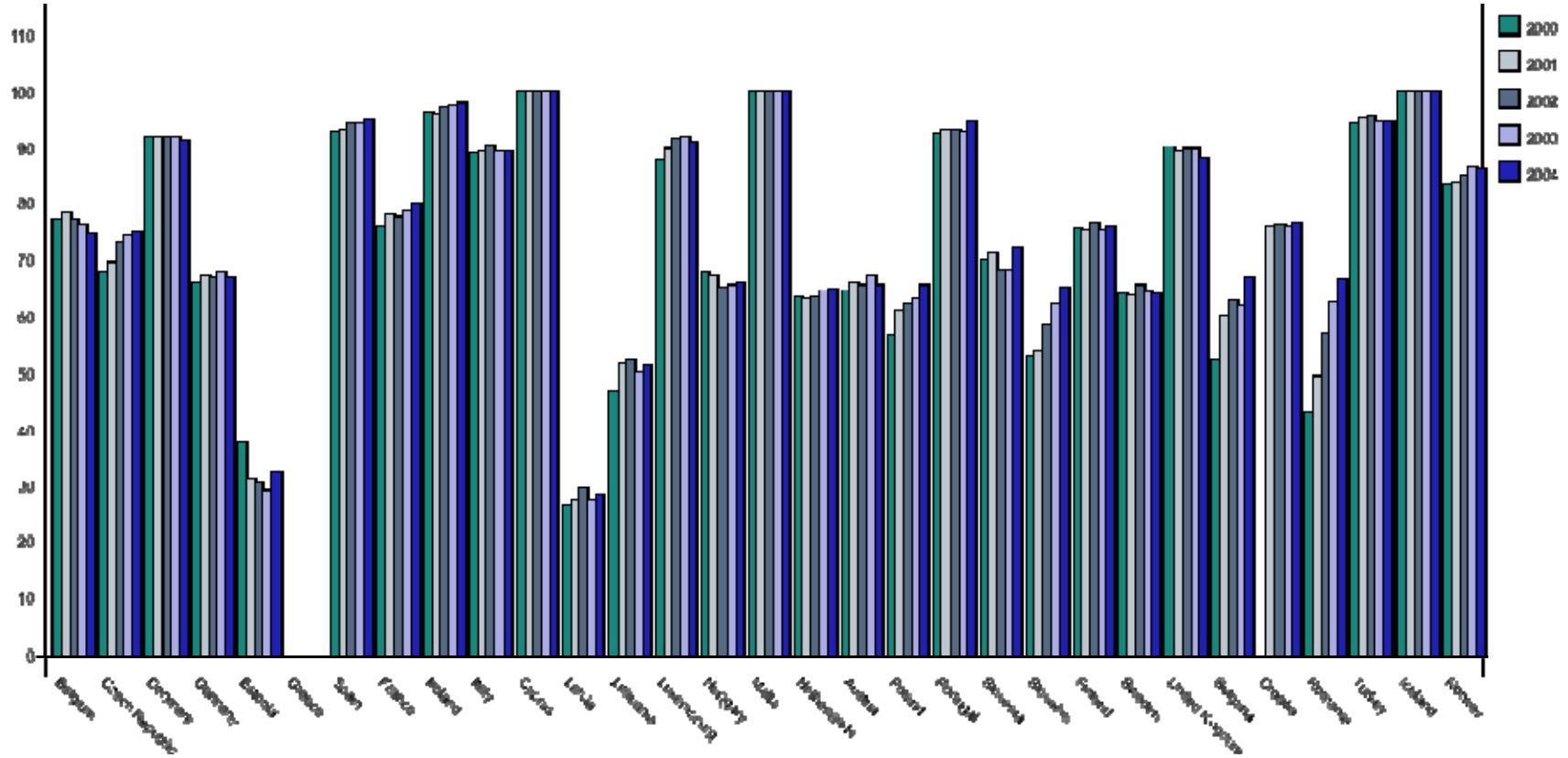
Şekil 5.5. AB ülkeleri ve Türkiye’de demiryollarında taşınan yolcular



Şekil 5.6. AB ülkeleri ve Türkiye’de denizyolu taşımacılığı (milyonton)



Şekil 5.7. AB ülkeleri ve Türkiye’de havayolu taşımacılığı (x1000 ton)



Şekil 5.8. AB ülkeleri ve Türkiye’de iç taşımacılıkta karayolunun payı (%)

## 6. TÜRKİYE’NİN GELİŞTİRMESİ GEREKEN ULAŞTIRMA VE ENERJİ POLİTİKALARI

Taşımacılıkta; ekonomi, hız, güvenlik ve konfor her ulaşım türünde aranması gereken özelliklerdir. Bunların yanı sıra çevreyi en az kirletmesi, ülkedeki mevcut enerji kaynaklarını kullanması ve bu sırada yolcu-km veya ton-km başına tükettiği enerjinin az olması, ilk tesis ve bakım-onarım kolaylığı ulaşırma türlerinin tercihinde göz önünde tutulması gereken diğer kıstaslardır.

Dünyada yolcu ve yük taşınmasında ulaşırma türlerinden yalnız birinden yararlanan ülke yoktur. Hemen her ülkede demiryolu, karayolu, havayolu ulaşırmasının yanında ülkenin coğrafi konumuna göre deniz yolu ulaşırması ile likit yük taşımacılığında boru hatlarından yararlanılmaktadır. Burada önemli olan ülkenin sosyal durumuna, mali imkânlarına, sahip olduğu enerji kaynakları ile arazisinin özelliklerine, teknolojik yapısına uygun düşen ulaşırma türlerinin seçilip her birine gerekli olan ağırlığın verilmesidir (23).

Bir ulaşırma sisteminden beklenen en önemli kriter, hizmetin iyi olmasını sağlayan en az maliyetli olanıdır. Bu ifade, ulaşırma sistemlerinin dar anlamda taşıyıcı kuruluş karı ölçütü ile değil; enerji savurganlığı ve dışa bağımlılığı, trafik kazaları, çevre kirliliği, gürültü vb. etkilerinin ülkeye maliyetini de içeren sosyal maliyet ölçütü ile değerlendirilmesi gereğini vurgulamaktadır. Belirtilen bağlamda bir ulaşırma sisteminin etkinliği ve uygunluğu karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, su yolu, boru hattı vb. ulaşırma türlerinin yerli yerinde kullanılmış olmasına bağlıdır (24).

Ulaşırma sistemlerinin, yolcu taşınmasında kullanımı farklı ülkelerde farklı oranlarda olmaktadır. Üç farklı ülkede kullanım oranları Çizelge 6.1’de gösterilmektedir.

Çizelge 6.1. Bazı gelişmiş ülkelerde ve Türkiye’de yolcu taşımacılığının ulaşım türleri yönünden karşılaştırılması (1998,%) (1)

| Ülkeler | Karayolu | Demiryolu | Denizyolu | Havayolu |
|---------|----------|-----------|-----------|----------|
| ABD     | 27,2     | 38,3      | 24,0      | 10,5     |
| Almanya | 58,2     | 22,0      | 12,0      | 7,3      |
| Türkiye | 96,2     | 2,0       | 0,1       | 1,7      |

### 6.1. Karayolu

Yolcu taşımacılığında karayoluna olan talep sürekli artan bir eğilim göstermektedir. Karayolu taşımacılığı genellikle, yolcunun seyahate başladığı yer ile bitirdiği yere daha yakın taşıma yapabildiğinden dolayı daha fazla tercih edilmektedir.

Karayolu taşımacılığının ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde önemli bir yeri vardır. Tüm dünyada karayolu ağırlıklı mevcut taşımacılık sistemi sebep olduğu kirlenme, kazalar ve trafik tıkanıklığı ile ekonominin gelişmesinde büyük rol oynayan hareketliliği sınırlamaktadır.

Karayollarında kullanılan enerji, yolcu-km değeri esas alınarak Çizelge 5.2’de gösterilmektedir. Burada karayollarında kullanılan araçlardan otobüsler ve otomobillere göre değerler yer almaktadır.

Çizelge 6.2. Karayollarında birim yolcu-km için enerji tüketimi (24)

| Yolcu Trafiği | Trafik Hacmi<br>(100 mil.yolcu-km) | Enerji Tüketimi<br>( 10 milyar kcal) | Enerji Tüketimi<br>( kcal/yolcu-km) |
|---------------|------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| Otobüsler     | 1.304                              | 1.544                                | 149                                 |
| Otomobiller   | 3.607                              | 25.432                               | 705                                 |

Türkiye’de Karayolları Genel Müdürlüğü’nün sorumluluğunda 1851 km otoyol, 31318 km devlet yolu ve 30050 km il yolu olmak üzere toplam 63219 km karayolu ağı bulunmaktadır. Bunun yanı sıra 220 405 km 1. derece, 70797 km 2.derece olmak üzere toplam 291202 km köy yolu bulunmaktadır. Türkiye’de karayolu taşımacılığı %96 gibi büyük bir paya sahiptir. Bu yüzden karayolu ile ilgili Türkiye’nin AB uyumu için geliştirmesi gereken politikalar Ulaştırma Bakanlığı tarafından yaptırılan ulusal ulaştırma ana planı stratejisi adlı raporda yayınlanmıştır. Bu rapora göre (1):

- Karayolu ağının kurumsal ve işlevsel olarak yeniden düzenlenmesi bağlamında, bazı hizmetlerin mahallinden yürütülmesi sağlanmalıdır.
- Trans-Avrupa ve Avrupa-Ortadoğu ulaştırma ağları ile ulusal karayolu ağının bütünlüğünün sağlanması için, AB yapısal fonlarından yararlanılarak gerçekleştirilecek önemli projeler belirlenmelidir.
- Veri tabanı oluşturup sürekli güncel tutulması sağlanmalıdır.
- Karayolunda trafik güvenliğini azaltan ve diğer taşıma türleri ile haksız rekabetin oluşmasına neden olan aşırı yüklemeler önlenmelidir. Bu amaçla ağırlık kontrol istasyonları arttırılmalı, etkili ve yurt sathına yaygın ağırlık kontrolü yapılmalıdır.
- Yeni yapılacak yollara ait projelerin trafik güvenliği yönünden incelenmesi zorunlu olmalıdır.
- Trafik sayımlarına ve ulaşım etüdlerine ağırlık verilmelidir.
- Kombine taşımacılık Türkiye’nin kaçınılmaz bir ulaşım politikası olmalıdır.
- Karayolları ağır taşıt trafiğine uygun beton asfalt ile kaplanmalıdır.
- Ulaşım ve trafik konusunda ilgili kuruluşlarca yoğun teknik araştırma ve uygulama çalışmaları yapılmalıdır.
- Otoyol projeleri alternatif taşıma türlerini dikkate alan kapsamlı ekonomik ve mali fizibilite etüdlerine dayandırılmalıdır.

- Kazaların azaltılması için etkili denetim yöntemleri kullanılmalı ve ileri teknolojiden yararlanılarak zeki sistemler geliştirilmelidir.
- Kara nokta oluşan yol kesimlerinde gerekli fiziki düzenlemeler yapılmalı kaza riskleri en aza indirilmelidir.
- Araçların teknik muayeneleri zamanında yapılmalı ve araç teknik yönden incelenmelidir.
- Tehlikeli madde taşımacılığında güvenliği artırıcı önlemler artırılmalıdır.
- Karayolu boyunca hizmet veren tesisler için standartlar oluşturulmalıdır.
- Türkiye üzerinden yapılan uluslararası karayolu taşımalarının yollarımıza vereceği zararları azaltmak için kombine taşımaya önem vermemiz gerekmektedir.

Karayolu yük taşımacılığının diğer bütün sektörler ile çok yakın ilişkisi vardır. Karayolu kullanımındaki değişimlerden direk etkilenmektedirler (1). Karayollarında yük taşımacılığında harcanan enerji Çizelge 6.3'te yer almaktadır.

Çizelge 6.3. Karayollarında yük taşımacılığında enerji tüketimi (25)

| Yük Trafiği | Trafik Hacmi<br>(100 mil.yolcu-km) | Enerji Tüketimi<br>( 10 milyar kcal) | Enerji Tüketimi<br>( kcal/yolcu-km) |
|-------------|------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| Kamyonlar   | 1.935                              | 22.040                               | 1.139                               |
| Ticari      | 1.247                              | 7.386                                | 591                                 |
| Özel        | 688                                | 14.674                               | 2.132                               |

## 6.2. Demiryolu

Küreselleşme ile oluşan yeni dünya düzeninde ulaşım sektörünün ana unsurlarında biri olan demiryolları, önemli bir yapısal ve teknik değişim süreci geçirmektedir (2). Yapısal değişim süreci içerisinde demiryollarının hem kendi yapıları hem de devletle olan ilişkileri sorgulanmakta ve yeniden düzenlenmektedir. Demiryolu sistemlerinde birden fazla işleticinin faaliyetlerine imkan verecek gelişmeler üzerinde durulmaktadır. Böylece, sektör içerisinde rekabet oluşturulmaya çalışılmaktadır.

Kamuoyunun çevresel konulara duyarlılığının artması ile trafiğin karayolundan demiryoluna kaymasına neden olacağı beklenmektedir. Demiryolları da oluşan bu olumlu gelişmeden yararlanabilmek için hizmet kalitesi, konfor, güvenilirlik ve fiyat konusunda iyileştirmeler yaparak rekabet gücünü artırmak için önlemler almak zorundadır (2).

Avrupa ve Asya'nın birçok ülkesinde hareketliliği artırmak için demiryollarına büyük önem verilmiştir. 1960'larda Japonya'da kullanılmaya başlayan yüksek hız trenleri, 1980'lerde bütün Avrupa yaygınlaşmıştır.

Avrupa Birliğinde benimsenen demiryolu politikaları; demiryolu kuruluşlarının bağımsızlığı, işletme ve altyapının birbirinden ayrılması, yeni işleticilere hatlara erişim hakkı sağlanması, altyapı kullanım bedellerinin eşitlik ilkesine göre belirlenmesi, demiryolu kuruluşlarının mali yapısının düzenlenmesi esaslarına dayanmaktadır (2).

Demiryollarında dizel yakıt veya elektrik kullanılmaktadır. Dizel yakıtın meydana getirdiği kirlilik benzine göre oldukça azdır. Elektrikte ise emisyon oluşmamaktadır.

Demiryolları, gerek yük, gerekse yolcu taşımacılığında az enerji harcamaktadır. Değişik ülkelerde yapılan araştırmalar, özellikle yük taşımacılığında demiryollarının çok ekonomik olduğunu ortaya koymuştur. Demiryollarında harcanan enerji Çizelge 6.4'te verilmektedir.

Çizelge 6.4. Demiryollarında birim yolcu-km için enerji tüketimi (25)

| Yolcu Trafiği | Trafik Hacmi<br>(100 mil.yolcu-<br>km) | Enerji Tüketimi<br>( 10 milyar kcal) | Enerji Tüketimi<br>( kcal/yolcu-km) |
|---------------|----------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| Demiryolları  | 3.215                                  | 3.365                                | 104                                 |

Ulaştırma sistemindeki dengesizliğin giderilmesi büyük oranda karayolunu seçmiş bulunan talebin demiryoluna çekilebilmesine bağlıdır. Geleceğin en önemli taşıma yöntemi olacağı öngörülen kombine taşımacılık da demiryolunun taşıma zincirine girebildiği ölçüde gelişebilecek böylece dengeli ve sağlıklı bir taşıma sisteminin oluşması sağlanabilecektir (1).

AB ile bütünleşme sürecinde şimdiye kadar ihmal edilen ve zayıflatılan demiryollarına gerekli önemin verilmesi gerekir. Demiryollarının rehabilitasyonu için Ulaştırma Ana Planında da belirtildiği gibi aşağıdaki amaç ve politikalar üzerinde yoğunlaşılması gerekmektedir:

- Kombine taşımacılık içerisinde demiryolunun payının artırılması gerekmektedir.
- Demiryolunun kamu hizmeti yükümlülüğü, personele ilişkin yükümlülükler, vergiler, taşıma zorunlulukları konularında diğer taşıma türlerindeki uygulamalara benzer işlemlere tabi tutulması gerekmektedir.

- Demiryolunun hız, güvenlik, konfor açısından yararlarının ortaya çıkması için gerekli desteğin sağlanması gerekir.
- Çevreye verilen zararın azaltılması için demiryolunun teşvik edilmesi gerekmektedir.
- Demiryoluna özgü kitle taşımalarının gerçekleştirilmesinin önündeki engellerin kaldırılması gerekmektedir.
- Kentlerde toplu taşımacılıkta raylı sistemlerin kullanılmasının teşvik edilmesi gerekmektedir.
- İşletme güvenliği sağlanmalı ve deprem güvenliği artırılmalıdır.

1999 yılında yük trafiği hacmi tüm dünyada %4,9 oranında artış göstermiş en çarpıcı artış %10.1 oranı ile 1998 yılında önceki yıla göre %5,6 oranında daralma ile Avrupa demiryolu taşıma miktarında gerçekleşmiştir (2). Demiryolu ile yolcu taşıma hususunda tüm bölgeler arasında %5,2 ile en fazla gelişmenin söz konusu olduğu Asya bölgesi demiryolları aracılığıyla yük taşıma hususunda aynı gelişmeyi sağlayamamıştır (2).

Bazı AB ülkeleri; yük ve yolcu taşımalarında ulusal demiryolu şirketlerinin birleşerek uluslararası gruptaşmaya gitmelerini teşvik etmek amacıyla sadece bu gruplara tahsis edilen serbest yollar da yapmışlardır.

Sektörde gerçekleştirilen son düzenlemelerle demiryollarının ekonomik olmayan hizmetleri sübvansiyon olarak yerine getirme zorunluluğunu ifade eden kamu hizmeti yükümlülüğü ortadan kalkmakta ve kamu hizmetlerinin devletin açtığı rekabetçi bir ihale sonucu en az sübvansiyon talep eden kuruluş tarafından kamu hizmeti sözleşmeleri aracılığıyla yürütülmesi politikası benimsenmektedir (23).

Demiryollarında yük trafiğinde kullanılan enerji Çizelge 6.5’de gösterilmiştir.

Çizelge 6.5. Demiryollarındaki yük trafiği enerji tüketimi (25)

| Yük Trafiği  | Trafik Hacmi<br>(100 mil.yolcu-km) | Enerji Tüketimi<br>( 10 milyar kcal) | Enerji Tüketimi<br>( kcal/yolcu-km) |
|--------------|------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| Demiryolları | 271                                | 409                                  | 151                                 |

### 6.3. Denizyolu

Türkiye Avrupa, Ortadoğu ve Orta Asya arasında bir köprü olabilecek coğrafi bir avantaja sahiptir. Üç tarafı denizlerle çevrili olması nedeniyle kombine taşımacılıkta deniz yolunu da rahatlıkla kullanabilecek bir avantaja sahiptir. Türkiye’nin coğrafi avantajı sebebiyle, Cebelitarık boğazı ile Atlas okyanusuna, Süveyş kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusuna, Türk boğazları ile Avrasya ve Uzakdoğu’ya uzanan bir ulaşım ağının odak noktasındadır. Denizyolunun demiryolu ve karayolu ile bütünleşmesiyle oluşan taşıma zinciriyle malların kısa sürede güvenli ve ekonomik olarak taşınması sağlanabilmektedir. Böylece oluşan kombine taşıma ile kapıdan kapıya taşımacılık yapılabilmektedir.

Bütün dünyada olduğu gibi Türkiye’de de uluslararası ticaretin büyük bir kısmı denizyolu ile gerçekleşmektedir. İstatistiklere bakıldığında yıllık ortalaması %88.1’e ulaşmaktadır. Bu nedenle AB ile entegrasyonun sağlandığında mevcut limanların rehabilite edilmesi gerekmektedir.

Denizyolu ulaşımının temel amacı ülke kalkınmasının ekonomik ve sosyal hedeflerinin gerektirdiği hizmeti, en ekonomik bir ulaşım türü olarak denizde can ve mal güvenliğini sağlayarak çevreyi kirletmeden diğer ulaşım türleriyle kombine bir şekilde uluslararası kurallara uygun ve AB politikaları ile uyum içerisinde sürekli olarak sağlamaktır (1).

Denizyolu taşımacılığının, AB'ne uyumu çerçevesinde geliştirilen, ulusal programda belirtilen amaçlar aşağıdaki gibidir:

- Türk deniz ticaret filosunun dış ticaret, kabotaj hattı ve üçüncü ülkelerarası taşımalarına uygun, günümüzün teknik ve uluslararası kuralları doğrultusunda yapılmış yeni ve genç gemilerle güçlendirip, rekabet gücünü ve kapasitesini artırarak Türk Bayrağı'na itibar kazandırmak,
- Mevcut limanların gemilere, yük ve yolcuya yönelik iyi hizmet sunacak yatırımlarla teknolojiye uyumunu sağlamak,
- Liman alt yapılarının tamamlanması ve demiryolu, karayolu bağlantılı kombine taşımacılığının geliştirilmesi için yeni projeler geliştirmek,
- Güvenlik konusunda ulusal mevzuatın uluslararası sözleşmelere uyumunun sağlanması için gerekli kanunların çıkarılması,
- Liman ve gemi çalışanlarının durumlarının iyileştirilmesi ve hizmetiçi eğitimin geliştirilmesini sağlamaktır.

21. yüzyılda egemen olması öngörülen kombine taşımacılık çerçevesinde, denizyolu ulaştırmasında eskinin limandan limana olan taşıma anlayışı artık fabrikadan mağazaya (kapıdan kapıya) şekline dönüşmüştür.

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

Deniz taşımacılığında, birim değerler başına harcanan enerji Çizelge 6.6'da verilmektedir.

Çizelge 6.6. Deniz Taşımacılığında Yük Trafiği Değerleri (25)

| Yük Trafiği          | Trafik Hacmi<br>(100 mil.yolcu-km) | Enerji Tüketimi<br>( 10 milyar kcal) | Enerji Tüketimi<br>( kcal/yolcu-km) |
|----------------------|------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| Gemiler ( Ülke içi ) | 2.007                              | 2.805                                | 140                                 |

Transit geçiş ülkesi konumundaki Türkiye, gelecekte egemen olması tahmin edilen kombine taşımacılık çerçevesinde limanlarını ve diğer ulaştırma altyapılarını uyarlamalıdır.

Yolcu taşımacılığında ise denizyolları ile gerçekleştirilen taşımacılığın toplam taşımacılıkta ki payı % 1'i dahi bulamamaktadır.

#### 6.4. Havayolu

Dünyada yaşanan sosyo-ekonomik gelişmeler ve küreselleşme, ülkeler arasındaki ticari rekabet ve insanların zaman ve konfora daha fazla önem verir olmaları ve turizm amaçlı yolculuklardaki artışın getirdiği sonuçlardan birisi de hava ulaştırmasının hızlı şekilde gelişmesi olmuştur. Dünya genelinde yolcu trafiğinde ortalama %5'lik bir büyüme beklenmektedir. Türkiye de gelişen turist trafiği sebebiyle son yıllarda bu rakamın üzerine çıkmış dolayısıyla buna paralel hava taşımacılığı Türkiye'de hızla gelişen bir sektör olmuştur. Hava alanı bakımından ölçü kaçırılmış ve israfa varacak harcamalar yapılmıştır. Son yıllarda havayolu için yapılan yatırımlar %10'a varırken demiryolu için bu rakam %6'larda kalmıştır.

Havacılık, küresel ekonominin durumu ile yakından ilişkili dinamik bir sektördür. Dünya çapındaki ekonomik büyüme; ekonomik reformların serbest ticaret anlaşmalarının ve ekonomilerin bütünleşmelerinin bir sonucudur. 1990'lı yıllarda uluslararası ticaretin doğası çarpıcı bir biçimde değişmiş, bir

zamanlar, sadece ulusal menfaatleri için çabalayan ülkeler, günümüzde büyük ticari bloklara katılmaya başlamıştır.

Hava kargo trafiği sağlıklı bir gelişme göstermekle birlikte 1930-1940'lı yıllarda öngörülen havayolu şirketlerinin en önemli gelir kaynağı olma hedefine henüz ulaşamamıştır. Hava kargo taşımacılığından elde edilen gelirin, yolcu taşımacılığından elde edilen gelirden daha az olmasının birkaç temel nedeni bulunmaktadır. Bunlardan ilki, diğer taşıma sistemleri ile karşılaştırınca daha pahalı olmasıdır. İkinci neden günümüzde kullanılan uçakların özel olarak kargo taşıma amacıyla dizayn edilmemesidir. Üçüncü neden ise, yöneticiler arasında daha karlı bir yatırım olmaması düşüncesinin yaygın olmasıdır.

Havayolu ile posta taşımacılığı, hava kargonun ilk ürünü olmasına karşın dünya havayolları tarafından taşınan kargo gelirlerinin yaklaşık % 7'sini oluşturmaktadır.

1995 yılındaki verilere göre kargo uçakları taşınan kargo oranı uluslararası uçuşlarda % 14,3 iç hatlarda ise % 6,2 artmıştır. Bu sadece kargo taşımacılığı yapan havayolu şirketlerinin sayının sürekli artmasının bir sonucu olmuştur.

1997 yılında, Asya'daki ekonomik bunalıma rağmen tüm hava yolu şirketleri kar etmiş ve rekor seviyedeki trafiği taşımışlardır. Aynı zamanda pazar paylarını artırmak ve rekabetçi ortamda durumlarını sağlamlaştırmak için havayolu taşıyıcıları arasında işbirliğinin oldukça yaygınlaşmaya başladığı bir yıl olmuştur. 1998 yılı ise Uzak Doğu ülkelerindeki ekonomik kriz nedeniyle, hava taşımacılığı için kötü bir sene olmuştur.

Hükümetler, artan rekabet ortamında daha etkin ve verimli çalışabilmeleri için havayolu taşıyıcılarının özelleştirilmesini desteklemektedir. ABD’de havacılığın etkin ve verimli bir şekilde gelişmesinin temel nedeni, hükümetin 1978 yılındaki serbestleştirme hareketine dayanmaktadır.

Ekonomik kriz havayolu endüstrisinin küreselleşme sürecini hızlandırarak; havayolu şirketleri arasında işbirliğine yol açmıştır. Bu işbirliği anlaşmalarının bir kısmı, Asya havayolu taşıyıcılarına kısa dönemde; kaynakların paylaşımı, trafik paylaşımı, uçak kullanım etkinliğini artırma ve Pazar durumlarını güçlendirme yolu ile sermaye girişi sağlayarak yardımcı olmuştur.

Havayolu ulaştırma sektörü, 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesiyle birlikte, özellikle 1980’lerin ikinci yarısından itibaren belirgin bir gelişme içine girmiştir. Bu dönemde THY’nin bir modernizasyon ve standardizasyon programı çerçevesinde filosunu geliştirmeye başladığı, hizmet standartlarını yükseltme çabasına girdiği ve yurtiçi hatlardan ziyade ekonomik açıdan avantajlı dış hatlara yönelmekte olduğu görülmüştür. Aynı dönemde, özel sektör havayolu işletmelerinin sayılarında, filo kapasitelerinde ve sektörden aldıkları payda da önemli artışlar gözlenmiştir. İşletme sermayesi sıkıntısı, nispeten yaşlı uçaklarla operasyon yapma dezavantajı, bakım-onarım ve diğer alt yapı imkanlarının yetersizliği, faaliyetlerin her kademesinde kalifiye personel temininde karşılaşılan güçlükler ve sektörün yeteri kadar desteklenmemesi, özel havayolu işletmelerinin genelde karşılaştıkları sorunlar olmuştur. Ulusal programda üzerinde önemle durulan ve geliştirilmesi istenen politikalar şöyledir:

- Havacılığın dinamizmine uygun olarak gümrük mevzuatının hava aracı, yedek parça ve yedek motorların ithal ve ihracı ile ilgili maddelerin

- yeniden düzenlenerek ulusal hava taşıyıcılarına gerekli kolaylıklar sağlanmalıdır. Tarımsal havacılığımızın sorunlarının ele alınması, gerekli teşviklerin yapılması, milli uçak sanayimizin geliştirilmesi için yatırımların teşvik kapsamına alınması ve bu amaçla sivil havacılık otoritesi tarafından sertifikasyon çalışmalarının başlatılması gerekmektedir.
- Türkiye’de ilk planda yeni havaalanı yapmak yerine mevcut havaalanlarının fiziki ve alt yapılarında gerekli iyileştirme çalışmaları yapılmalı, özellikle kara tarafı tesislerinde yap-işlet-devret çalışmaları sürdürülmelidir.
- İç hat taşıyıcılığının ülke geneline yayılması sağlanmalı, Türk hava-taksi işletmeciliği teşvik edilerek yabancı ülkelerin küçük uçak ve helikopter hareketinin Türkiye’ye yönlendirilmesi sağlanmalı ve böylece tıpkı yat limanları ve yat turizminde olduğu gibi Türkiye’ye turizm geliri sağlanmasına imkan verilmelidir.
- İhracatı artırma yönünde önemli katkılar sağlayabileceği düşünülen ve bugüne kadar çeşitli nedenlerle ihmal edilmiş bulunan kargo taşımacılığı mutlaka desteklenmeli ve gelişmesi sağlanmalıdır.
- Hava alanı ile kent içi bağlantıları raylı sistemlerle desteklenmelidir.
- Hava yolu taşımacılığında güvenliğin ve hizmet kalitesinin artırılması ve turizmin desteklenmesi gerekmektedir.

#### **6.5. Ulaşım Sistemlerinde Enerji Tüketiminin Karşılaştırılması**

Demiryolunda birim işe düşen enerji tüketimi karayoluna göre 1/ 4-7 oranında daha azdır. Karayolunda yaygın şekilde benzin kullanılırken, demiryolunda dizel yakıt veya elektrik kullanılmaktadır. Dizel yakıtın meydana getirdiği kirlilik benzine göre oldukça azdır. Elektrikli çekimde ise, işletim sırasında emisyon oluşmazken yalnızca santral emisyonları dikkate alınmaktadır.

Demiryolları, gerek yük, gerekse yolcu taşımacılığında diğer sistemlere göre daha az enerji harcamaktadır. Değişik ülkelerde yapılan araştırmalar, özellikle yük taşımacılığında demiryollarının çok ekonomik olduğunu ortaya koymuştur. Almanya’da yapılan bir araştırmaya göre; yolcu taşımacılığında demiryolu 1 birim kabul edilirse, otoyolda tüketilen enerji 3 birim olmaktadır. Buna eşdeğer taşıma yapan havayolunda, enerji tüketimi 5.2 birimdir. Yük taşımacılığında ise, demiryolunu 1 birim kabul edersek, karayolu 3 birim olmaktadır (26)

Çizelge 6.7 ve Çizelge 6.8’ye göre, enerji tüketimi açısından da demiryolları diğer ulaştırma sistemlerine göre üstün durumdadır. Ekonomik olan demiryolu sistemini ağırlıklı olarak kullanmamak, önemli bir kaynak israfına yol açmaktadır.

Çizelge 6.7. Çeşitli ulaşım sistemlerine göre enerji tüketim oranları (25)

| ULAŞIM SİSTEMLERİ  |                    |                   |                  |         |
|--------------------|--------------------|-------------------|------------------|---------|
| Yolcu Trafiği      | Trafik Hacmi       | Enerji Tüketimi   | Enerji Tüketimi  | İndis   |
|                    | (100 mil.yolcu-km) | ( 10 milyar kcal) | ( kcal/yolcu-km) | Sayılar |
| Demiryolları       | 3.215              | 3.365             | 104              | 1       |
| Raylı (Metro)      | 1.929              | 2.058             | 106              | -       |
| Özel Taşıt         | 1.286              | 1.307             | 101              | -       |
| Otobüsler          | 1.304              | 1.544             | 149              | 1,4     |
| Otomobiller        | 3.607              | 25.432            | 705              | 6,8     |
| Uçaklar ( İç Hat ) | 306                | 1.727             | 564              | 5,4     |

Çizelge 6.8. Çeşitli ulaşım sistemlerine göre enerji tüketim oranları (25)

| ULAŞIM SİSTEMLERİ    |                    |                   |                  |         |
|----------------------|--------------------|-------------------|------------------|---------|
| Yük Trafiği          | Trafik Hacmi       | Enerji Tüketimi   | Enerji Tüketimi  | İndis   |
|                      | (100 mil.yolcu-km) | ( 10 milyar kcal) | ( kcal/yolcu-km) | Sayılar |
| Raylı (Metro)        | 271                | 409               | 151              | 1       |
| Kamyonlar            | 1.935              | 22.040            | 1.139            | 7,5     |
| Ticari               | 1.247              | 7.386             | 591              | 3,9     |
| Özel Taşıt           | 688                | 14.674            | 2.132            | 14,1    |
| Gemiler ( Ülke içi ) | 2.007              | 2.805             | 140              | 0,9     |

Özellikle Avrupa’da ortalama uçuş uzunluğunun diğer dünya pazarlarına göre daha az olduğu için (ABD’de 1200 km olmasına karşın Avrupa’da 900 km) demiryolu havayoluna önemli bir rakip olmaktadır. Son yıllarda hızlı trenlerin üretilmesi ve demiryollarının bu trenlere uygun hale getirilmesi sonucunda tüm şehirler ulaşım süresi kısalmıştır. Liberalleşen Avrupa pazarında bu gelişmelerin havayolu trafiğini gelecekte olumsuz yönde etkileyeceği tahmin edilmektedir. Ayrıca hızlı tren hatlarına Londra-Paris, Londra-Brüksel, Paris-Frankfurt, Paris-Zürich arasındaki hatların eklenmesi ile kısa mesafeli hatlarda demiryolunun daha güçlü hale gelmesi beklenmektedir.

Gerek kara, gerekse deniz taşımacılığına göre yatırım maliyeti daha yüksek olan boru hattı taşımacılığı, diğer taşıma şekillerinden daha süratli, daha ekonomik ve daha emniyetli olup, yapılan yatırımı da kısa sürede karşılamaktadır.

Ekonomi, genel eğilim olarak ucuz ulaşım hizmetinden yararlanmak ister. Ancak, en ucuz ve en seri taşıma her zaman en kısa yoldan yapılan taşıma olmamaktadır. En ucuz taşıma birim maliyeti en düşük olandır. Birim taşıma maliyeti düşük taşımalar çoğunlukla, kitle taşımalarıdır. Kitle taşımacılığı 60'lı yıllardan bu yana yaygın gelişme göstermiştir. Örneklerini de denizyolu, demiryolu, içmesuyu yolu ve boru taşımacılığı oluşturur (27).

Kitle taşımacılığı içinde birim taşıma maliyeti en düşük olanı, deniz yoludur. Bu nedenle de sanayileşmiş deniz ülkeleri taşımacılıkta denizyolunu yeğlemektedirler. Nitekim, Japonya'nın sanayideki ve pazarlamadaki başarısı ulaşım evresine gerekli denetimi getirmesinde yatmaktadır. Japonyada değişik taşıma sistemlerinin kullanılma oranı, taşıma uzaklıklarına göre Çizelge 5.9'de görülmektedir.

Araştırmalar, 200 km içindeki taşımalarda karayolunun en ekonomik taşıma olduğunu göstermektedir. Bu uzaklığın üzerindeki taşımalarda / sevkiyatlarda kamyonu bağımlı olmak; ihracatta sübvansiyonla ya da pazarlama maliyetini aşağı çekici teşvik kolaylıklarıyla ayakta kalabilmek, ithalatta da malı iç piyasaya dolayısıyla tüketiciye daha pahalıya intikal ettirmek gibi sonuçlarını doğurabilir.

Çizelge 6.9. Japonya'da uzaklıklara göre farklı taşıma sistemlerinin kullanılma oranları (27).

| Uzaklık(km) | Denizyolu | Karayolu | Demiryolu |
|-------------|-----------|----------|-----------|
| 1-50        | 0.8       | 97.1     | 2.1       |
| 51-100      | 7.9       | 73.9     | 18.2      |
| 101-200     | 16.9      | 43.4     | 39.7      |
| 201-400     | 33.8      | 16.6     | 49.5      |
| 401-600     | 42.2      | 12.2     | 45.6      |
| 601 +       | 59.9      | 3.1      | 37.0      |

Taşıma sistemlerini birbirleriyle karşılaştıran değişik maliyet araştırmalarında denizyolunun en ekonomik taşıma olarak ortaya çıktığı çalışma sonuçları Çizelge 6.10'da almaktadır.

Çizelge 6.10. Taşıma sistemlerinde ton-km bazında maliyet (27)

| Taşıma sistemi                  | Taşıma maliyeti |         |
|---------------------------------|-----------------|---------|
|                                 | Ton-Km          | Ton-Mil |
| Tarifeli Uçak (yük,yolcu,posta) | 25.2            | 36.8    |
| Yük Uçağı                       | 5-10            | 7-15    |
| Karayolu (yük)                  | 3-8             | 4-12    |
| Demiryolu (yük)                 | 0.75-5          | 0.1-7   |
| Denizyolu (yük)                 | 0.1-2           | 0.1-3   |

## 7. SONUÇ VE ÖNERİLER

Dünya küreselleşme sürecinden geçerken, AB genişleme süreci ve sonrasının planlarını yaparken küreselleşme içinde kendi yerini belirleyecek programların yoğun bir hazırlık çalışması içerisinde. Türkiye'nin, AB'ne uyum süreci içerisinde AB politikalarından etkileneceği kuşkusuzdur.

Başlangıçtan itibaren ulaştırmaya verilen öneme karşın 1985'e kadar olan süreçte OUP'nın gelişmesinde çok dikkate değer bir ilerleme sağlanamamıştır. Bu durum daha çok ulaştırma pazarlarını düzenlemede üye devletler arasındaki ciddi farklılıklardan kaynaklanmıştır.

Avrupa Konseyinin ulaştırma konusundaki olumlu tepki ve desteği sayesinde 1995'de OUP üzerine beş yıllık (1995-2000) dinamik bir eylem programı sunmuştur. Bu program Komisyonun OUP konusundaki amacını üç kilit noktada toplamaktadır.

- Çevre ve güvenlik hedeflerine de katkıda bulunacak ileri teknolojilere dayalı bütünlüklü ulaştırma sistemlerini geliştirerek kaliteyi arttırmak,
- Sosyal standartları koruyarak ulaştırma hizmetlerinin etkin, kullanıcı dostu bir arzını geliştirmek üzere Tek Pazarın işleyişini düzeltmek,
- Avrupa Birliği ile üçüncü ülkeler arasındaki ulaştırma bağlantılarının niteliğini yükselterek, birlik girişimlerinin dünyanın diğer yerlerindeki ulaştırma pazarlarına erişimini dışsal boyutu genişletmek.

Bu stratejik hedefler, özellikle ticaret ve ekonominin küreselleşmesinin hızlanma trendi karşısında geçerliliğini sürdürmektedir. Ayrıca bu hedefler insanların kolay erişilebilir, ucuz, güvenli ve sürdürülebilir bir ulaştırma sistemine olan taleplerini karşılamaya da hizmet etmektedir. Böyle bir sistemin uygulamaya konmasının gerekliliği, OUP'nın değişik hususlarına

ilişkin Yeşil ve Beyaz Kitaplar, duyurular ve öneriler ile Komisyon tarafından yansıtılmıştır.

AB'nin OUP'nın belirlenmesinde göz önünde bulundurulacak konular aşağıda belirtilmiştir:

1. Avrupa Ulaşım Ağları (TEN'ler) ve alt yapı.
2. Ulaştırma Politikasının dış ilişkiler boyutu.
3. Ulaştırma istatistikleri.
4. Küresel Uydu Seyir Sistemleri (Global Satellite Navigation Systems,GNSS).

AB'nin OUP'larının tasarım ve uygulanmasına egemen olan anlayışında mallar ve insanların serbest dolaşımı yanında, Tek Pazar çerçevesinde iktisadi ve sosyal bütünleşme, ulaşım güvenliğinin sağlanması ve ulaşımın çevre etkilerinin ve bir bütün olarak bu etmenlerin araştırma boyutunun ağırlıklı olarak göz önünde bulundurulduğu görülmektedir.

Türkiye, her ne kadar AB'nin ulaşım sektöründeki düzenleme sistemiyle dereceli bir uyum politikası izlemekte ise de Acquis'i izlemekten henüz uzaktır.

Türkiye Ulaştırma Politikasını AB uyum doğrultusunda değiştirmek, geliştirmek ve ilerletmek durumundadır. Son Beyaz Kitabın temel esasları incelendiğinde;

1. Taşıma türleri arasında dengeli dağılımın gerçekleştirilmesi,
2. Taşımacılıkta darboğazların aşılması,
3. Kullanıcıların taşıma politikalarının merkezine getirilmesi,

#### 4. Küresel taşıma yöntemi.

##### 1. Taşıma türlerinin dengeli dağılımı başlığı içerisinde;

###### a. Rekabetin düzenlenmesi:

- i. Karayolu taşıma sektöründe kalitenin geliştirilmesi, teknik ve hukuki altyapıların geliştirilmesi, kontrol ve cezaların sıkılaştırılması.
- ii. Demiryolu taşımacılığının canlandırılması, ulusal (iç) pazarın demiryolu taşımacılığı ile entegrasyonu, demiryolu altyapısının optimum kullanımı ve bu taşıma türündeki hizmetlerin modernizasyonu.
- iii. Havayolu taşımacılığında büyümenin kontrolü, havalimanlarının kapasitesi ve kullanım biçimlerinin gözden geçirilmesi, güvenlik standartlarının sürdürülmesi, havayolu taşımacılığında büyüme ve çevre arasında denge sağlama.

###### b. Taşıma türlerinin birbirine bağlanması:

- i. Denizyolu, iç su yolu ve demiryollarının entegrasyonu.
- ii. Deniz-karayolu birleşimli hatların geliştirilmesi.
- iii. Yenilikçi hizmetlerin sunumu.
- iv. İntermodal hizmetlerin iyileştirilmesi: Yeni Marco Polo Programı.
- v. Teknik düzenlemelerin yaratılması.
- vi. Eşyaların taşıma türleri arasında kolayca dolaşım sağlamasına dönük projeler.

##### 2. Taşımacılıkta darboğazların aşılması başlığı içerisinde;

###### a. Ana güzergahların yeniden ele alınması:

- i. Multimodal taşıma koridorlarında eşya taşımacılığına öncelik verilmesi.
- ii. Yüksek hızlı yolcu taşıma şebekeleri.
- iii. Trafik koşullarının iyileştirilmesi.
- iv. Temel altyapı projeleri.
- v. Alpine güzergahlarının tamamlanması.

- vi. Pyrenees boyunca geçişlerin kolaylaştırılması.
  - vii. Yeni öncelik projelerinin meydana getirilmesi.
  - viii. Tünel güvenlik düzeylerinin artırılması.
  - b. Taşımacılık projelerinin finansmanı:
    - i. Kamu bütçelerinin sınırlandırılması.
    - ii. Özel sektör yatırımlarının sağlanması.
    - iii. Yenilikçi yaklaşımların ortaya çıkarılması: Fon havuzlarının oluşturulması.
3. Kullanıcıların taşıma politikalarının merkezine getirilmesi başlığı içerisinde;
- a. Güvensiz yolların rehabilitasyonu.
  - b. Yıllık trafik kaza oran ve dağılımlarının artmasının önüne geçilmesi.
  - c. Karayolu trafik cezalarının harmonizasyonu.
  - d. Karayolu güvenliği için yeni teknolojilerin geliştirilmesi.
  - e. Taşımacılık ve insan ilişkisi üzerinde durulması.
  - f. Kullanıcı hakları, kullanıcı sınırlarının belirlenmesi.
  - g. Kamu hizmetlerinde yüksek kalitenin oluşturulması.
  - h. Kent trafiğinin rasyonelleştirilmesi.
4. Küresel taşıma yönetimi başlığı içerisinde;
- a. Tüm taşıma türlerinin doğu-batı, kuzey-güney eksenlerinde entegrasyonu.
  - b. Mevcut altyapıların rekabet avantajı getirecek hale dönüştürülmesi için planlama çalışmaları.
  - c. Demiryolu şebekelerinin iyileştirilmesi.
  - d. Avrupa denizyolu taşımacılığının güvenlik düzeyinin artırılması.
  - e. Avrupa Birliği'nin taşımacılık alanında uluslararası kurum ve kuruluşlarda tek kimlik altında temsil edilmesi ve menfaatlerine uygun politikaların sağlanması.

Türkiye'nin Ulaştırma Sektörüne bugün ve gelecek vizyonu açısından bakışı, "Beyaz Kitap, 2010 Yılında Avrupa Ulaştırma Politikası-Karar Verme Zamanı" başlıklı çalışmada vurgulandığı gibi üstte belirtilen temel eksenlerde yürütmesi gerekmektedir.

Türkiye'nin AB ulaştırma politikasıyla uyumu konusundaki mevcut eksiklikleri ile bunların giderilmesi için yapılması gerekenler ve öngörülen hedefler gerek revize Katılım Ortaklığı Belgesi'nde gerekse gözden geçirilmiş Ulusal Program'da belirtilmiştir. Ulaştırma Politikasına uyumla ilgili son olarak AB Komisyonu'nun 2003 yılı Türkiye İlerleme raporu müktesebat uyumu başlığında değerlendirmeler yapılmıştır. Buna göre, Türkiye'nin bu alandaki uyumlaştırmayı sağlamada öncelikleri aşağıda belirtilmiştir.

Karayolu ulaşımı: Karayolu ulaşımına ilişkin bazı uluslararası konvansiyonları onaylamış bulunan Türkiye'nin, AB'nin konuya ilişkin müktesebatını Türk hukukuna aktarması ve bu müktesebatı belirlenecek bir takvime göre uygulaması gerekmektedir. Öte yandan, mevcut karayolu taşımacılığı filosunun adaptasyonu konusunda yaşanan sorunların giderilmesi için, yurtiçi taşımacılık filolarının da uluslararası ve Avrupa standartlarına getirilmesine ilişkin bir program kabul edilmelidir.

Denizyolu ulaşımı: Denizyolu ulaşımı, özellikle deniz güvenliği konusunda, Türkiye'nin ivedilikle AB müktesebatının kabul edilmesi ve uygulanması için gerekli şartları sağlaması ve söz konusu standartların etkin bir şekilde uygulanmasını gerçekleştirmek gerekmektedir. Bu açıdan öncelikle, Türk filosunun bayrak devleti performansının iyileştirilmesi, bu çerçevede denetlenen gemilerin alıkoyma oranının düşürülmesi, liman devleti kontrol uygulamalarının güçlendirilmesi ve AB'nin deniz ticareti konusundaki uluslararası ilişkiler mevzuatına uyum sağlaması yönünde çaba sarf edilmesi gerekmektedir.

Demiryolu ulaşımı: Demiryolu ulaşımı alanında gözden geçirilmiş demiryolu müktesebatının Türk Hukukuna aktarılması ve uygulanması yönünde ilerleme kaydedilmesi gerekmektedir. Bu açıdan, demiryolu idaresinin güçlendirilmesi konusu önem teşkil etmektedir.

Hava ulaşımı: Hava ulaşımı alanında ilgili AB müktesebatının Türk hukukuna aktarılması ve uygulanması öncelikli hedef teşkil etmektedir. Türkiye, bu konuda özellikle hava güvenliği ve hava trafiği konularında ilerleme kaydetmek durumundadır.

Ayrıca AB OUP'nın başarıya ulaşabilmesi için araştırmaya çok önem vermektedir. AB uzun yıllardır önceden belirlemiş olduğu alanlarda bunlara Ulaştırma Alanı da dahil olmak üzere; Araştırma ve Teknolojik Gelişmeye (RTD) subvansiyonlar yoluyla destek vermektedir. Bu desteklerden yararlanabilmek için önceden ilan edilmiş konulara bağlı olarak belirlenmiş çeşitli AB üyesi devletlerden ortaklar bulunması suretiyle projeler hazırlanması ve sunulması kabul görmesi gereklidir.

1999 yılında başlayan ve 1999-2004 yıllarını kapsayan RTD için 5. çerçeve programında önceki çerçeve programına nazaran daha az sayıda özel programlar bulunmaktadır. Bu özel programlardan rekabetçi ve sürdürülebilir büyüme üzerine olan program, sürdürülebilir devinimlilik ve türler arasılık için anahtar bir eylemi içermektedir. 370 milyon Euro dolayında bir bütçe ayrılmış olan bu anahtar eylem bütünüyle ulaştırmaya odaklanılmıştır. Bu anahtar eylemin amaçları: Ulaştırmayı iktisadi, toplumsal ve çevresel olarak sürdürülebilir kılmak, Ulaştırma sistemlerinin ve hizmetlerinin etkinlik ve niteliğini yükseltmek, İnsan faktörüne özel bir önem vererek güvenliği arttırmaktır. AB komisyonu bu amaçları gerçekleştirebilmek için araştırma alanları belirlemekte ve bunlara projeler vasıtasıyla destek vermektedir. Proje konuları AB Komisyonun CORDIS veri tabanında yayınlanmaktadır. AB belli kriterleri sağlayan projelere destek vermektedir. Özellikle üniversitelere bu

konuda büyük sorumluluk düşmektedir. Zira AB Komisyonu Üniversitelerden gelen projelere büyük destek vermektedir.

## KAYNAKLAR

1. Ulaştırma Bakanlığı, “Ulaştırma Strateji Raporu”, İTÜ, ***Ulaştırma Bakanlığı***, Ankara, 23-30 (2004)
2. Çubuk, K. ve Cansız, Ö.F. “Türkiye’de Ulaşım Sistemleri Arasındaki Enerji Durumu”, ***Enerji Verimliliği Konferansı***, T.C.Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Ankara, 47-49 (2005)
3. Yücel, S. ve Gündoğan, Ü. “Avrupa Birliği Tarihçe ve Temel Konular”, ***Devlet İstatistik Enstitüsü***, Ankara, 5-100 (2002).
4. Devlet Planlama Teşkilatı, “Avrupa Topluluğu’na İlişkin Temel Belgeler-Avrupa Topluluğunu Kuran Anlaşmalar, Cilt 1”, ***DPT Yayınları***, Ankara, 5-225 (1993)
5. Günuğur, H., “Toplulukta ve Türkiye Topluluk İlişkilerinde Gümrük Birliği ve Malların Serbest Dolaşımı”, ***AÜ. Avrupa Topluluğu Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını***, Ankara, 177-187 (1988).
6. Karluk, R., “Avrupa Birliği ve Türkiye”, ***Anadolu Üniversitesi Basımevi***, Eskişehir, 293-335 (1995).
7. TC Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, “Avrupa Birliği ve Türkiye”, ***DTM Yayınları***, Ankara, 82-92 (1999).
8. T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, “Türkiye-AB İlişkileri”, ***DTM Yayınları***, Ankara, 77-79 (1995).
9. Kılınç, U., “Türkiye-AT İlişkileri (Ekonomik, Sosyal, Siyasi, Hukuki ve İdari Yönden, 1983-1988)”, ***TOBB Yayınları***, Ankara, 88 (1990).
10. Güran, N., “Uluslararası Ekonomik Bütünleşme ve Avrupa Birliği”, ***Anadolu Matbaacılık***, İzmir, 170-180 (2000).
11. Paksoy, M., “Avrupa Birliği ve Türkiye İlişkilerinin Gelişimi”, ***Beta Yayınları***, İstanbul, 101 (2003)
12. Günuğur, H., “Avrupa Ekonomik Topluluğu’nu Kuran Anlaşma (Roma Anlaşması)”, ***AÜ. Avrupa Topluluğu Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını***, Ankara, 177-179 (1988).

- 13.Uysal, C., “Türkiye Avrupa Birliği ilişkilerinin Tarihsel Süreci ve Son Gelişmeler”, **Akdeniz Üniversitesi İİBF Dergisi**, 1 (1): 147 (2001)
- 14.Çimen, A., “Gümrük Birliği ve Avrupa Topluluğu Türkiye İlişkileri”, Ankara, 129 (1996)
- 15.Yücel, S. ve Gündoğan, Ü. “Avrupa Birliği Tarihçe ve Temel Konular”, **Devlet İstatistik Enstitüsü**, Ankara, 5-100 (2002).
- 16.Oran, B., “Türkiye Dış Politikası II”, **İletişim Yayınları**, İstanbul, 355 (2002).
- 17.İktisadi Kalkınma Vakfı “Avrupa Birliği Genişleme Süreci ve Türkiye”, **İKV Yayınları**, Yayın No:170, İstanbul, 109 (2002).
- 18.Erçin, E., “Avrupa Birliği’nin Ulaştırma Politikası”, **İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları**, İstanbul , 177-179 (2003).
- 19.Doğaner, D., Sözen, A., Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye’nin Ulaştırma ve Trafik Yapılarının Seçilmiş Göstergeler Yardımıyla Karşılaştırılması, **3. Trafik ve Yol Güvenliği Ulusal Kongresi**, 4-6 Mayıs 2005,Gazi Üniversitesi, Ankara.
- 20.Candemir, Y., “Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye”, **Ulaştırma Kongresi**, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 275 (2001).
- 21.Akol, G, “AT, GATT, Türkiye, Avrupa Toplulukları Konusunda Tebliğler”, **TC Başbakanlık HDTM Yayınları**, Ankara, 24-28 (1990).
- 22.Pekcan, E., “Avrupa Topluluğu ve Gümrük Birliğine Türkiye'nin Uyumu ve Sorunları”, **İstanbul Ticaret Odası Yayınları**, Yayın no: 1994-30, İstanbul (1994).
- 23.Safel, R., “Ulaştırma Sektörü”, **Sektör Araştırmaları Serisi**, No: 24, İstanbul, 29 (2001).
- 24.Even, G. ve Öğüt, S., “Türkiye Ulaştırma Politikası Bağlamında Demiryollarımız”, **İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Yayınları**, İstanbul, 17-23 (1997).

25. Lee, C.S., Tokyo Railway, “Energy and Railway Electrification”, ***Japan Railway Technical Service***, Tokyo, 35 (1985).
26. Ulaştırma Bakanlığı, “Demiryolu Ulaştırması Çalışma Komisyonu Raporu”, **9. Ulaştırma Şurası**, Ankara, 87-89 (1998).
27. Atken, N., “Taşımacılık kılavuzu”, ***İstanbul Ticaret Odası Yayını***, Ankara, 21 (1995).

## **ÖZGEÇMİŞ**

Ahmet AYDOĞDU; 17 Ağustos 1967 tarihinde Elazığ'da doğdu. İlk öğrenimini Çankırı'da , orta ve lise öğrenimini ise Aydın'da tamamladıktan sonra 1985 yılında Kara Harp Okuluna girdi. 1989 yılında Jandarma Teğmen olarak mezun oldu. Jandarma Genel Komutanlığında proje subaylığı ve Diyarbakır Jandarma Bölge Komutanlığında Personel Şube Müdürlüğü yaptı. 2003-2004 döneminde Jandarma Okullar Komutanlığında İngilizce eğitimi gördü. 2002 yılından itibaren Jandarma Genel Komutanlığı Personel Başkanlığı'nda görevli bulunan AYDOĞDU, evli ve bir çocukludur.