



T.C.
İSTANBUL AREL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
İŞLETME YÖNETİMİ

AVRUPA BİRLİĞİ UYUM SÜRECİNDEKARŞILAŞTIRMALI
OLARAK TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN İNCELENMESİ

Yüksek Lisans Tezi

Yakup KÖSER
095001011

Danışman: Prof. Dr. Koray BAŞOL

İstanbul – 2011



T.C.
İSTANBUL AREL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
İŞLETME YÖNETİMİ

AVRUPA BİRLİĞİ UYUM SÜRECİNDE KARŞILAŞTIRMALI
OLARAK TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN İNCELENMESİ

Yüksek Lisans Tezi

Yakup KÖSER
095001011

Danışman: Prof. Dr. Koray BAŞOL

İstanbul – 2011

KABUL VE ONAY

Yakup KÖSER tarafından hazırlanan “Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Karşılaştırılmalı Olarak Türkiye Lojistik Sektörünün İncelenmesi” başlıklı bu çalışma, 21.07.2011 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof. Dr. Koray BAŞOL
(Danışman)

Üye : Doç. Dr. Ayşen Wolff

Üye: Yrd. Doç. Dr. Sezer Cihan ÇALIŞKAN

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. Nihat KÜÇÜKSAVAŞ
Enstitü Müdürü

Not: Bu tezde kullanılan özgün ve başka kaynaktan yapılan bildirişlerin, çizelge ve şekillerin kaynak gösterilmeden kullanımı, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunundaki hükümlere tabidir.

YEMİN METNİ

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum “Avrupa Birliğı Uyum Sürecinde Karşılaştırılmalı Olarak Türkiye Lojistik Sektörünün İncelenmesi” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ahlak ve geleneklere uygun şekilde tarafımdan yazıldığını, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiğini ve çalışmanın içinde kullandıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

12.09.2011

Yakup KÖSER

ONAY

Tezimin kâğıt ve elektronik kopyalarının İstanbul Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım:

- Tezimin/Raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.
- Tezim/Raporum sadece İstanbul Arel yerleşkelerinden erişime açılabilir.
- Tezimin/Raporumun yıl süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin/raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.

12.09.2011
Yakup KÖSER

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	iii
ÖZET	v
ABSTRACT	vi
ÖNSÖZ	viii
KISALTMALAR LİSTESİ	ix
TABLolar LİSTESİ	x
ŞEKİLLER LİSTESİ	xi
GİRİŞ	1

1. BÖLÜM

LOJİSTİK KAVRAMI

1.1. Lojistiğin Tanımı	4
1.2. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi	5
1.3. Lojistiğin Gelişmesinin Önemi	8
1.4. Küreselleşmenin Lojistiğe Etkisi	14

2. BÖLÜM

TÜRKİYE'DE TAŞIMACILIK POLİTİKALARININ TARİHİ GELİŞİMİ

2.1. Cumhuriyet Öncesi Dönem	20
2.2. 1923-1950 Öncesi Dönem	22
2.3. 1950'den Bugüne Kadar Olan Dönem	24
2.4. Türkiye'de Taşımacılık Sektörü	29
2.5. Karayolu Taşımacılığı	31
2.6. Denizyolu Taşımacılığı	33
2.7. Demiryolu Taşımacılığı	36
2.8. Havayolu Taşımacılığı	38
2.9. Boru hattı Taşımacılığı	41
2.10. Kombine Taşımacılığı	42

3. BÖLÜM

AVRUPA BİRLİĞİ'NİN LOJİSTİK POLİTİKASI

3.1. Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikalarının Tarihsel Gelişimi	44
3.1.1. "European Transport Policy for 2010: Time to Decide" isimli Beyaz Kitap	49
3.1.2. Avrupa Birliği'nin Yapısal Durumu	50
3.2. Avrupa Birliği Ulaştırma Politikalarını Destekleyen Programlar	53
3.2.1. Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T)	54
3.2.2. Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı Programı	57
3.2.3. Marco Polo Programı	58
3.2.4. CIVITAS II ve CONCERTO Programı	60
3.2.5. TRACECA Projesi	61
3.2.6. Pan-Avrupa Taşıma Koridorları ve Bölgeleri	62

4. BÖLÜM

TÜRKİYE – AB ÜYELİK MÜZAKERELERİNDE ULAŞTIRMA

4.1. Ulaştırma Kavramının Tanımı Ve Önemi	64
4.2. Ulaştırma – Lojistik İlişkisi	65
4.3. Karayolu Taşımacılığında Uyum.....	66
4.4. Denizyolu Taşımacılığında Uyum	69
4.5. Demiryolu Taşımacılığında Uyum	72
4.6. Havayolu Taşımacılığında Uyum	75
4.7. Gümrük Birliği Uygulamasında Ulaştırma Sorunları	76
4.8. 2010 AB İlerleme Raporu Ulaştırma Politikası Başlığı	81
SONUÇ ve DEĞERLENDİRMELER	88
KAYNAKÇA	91
ÖZGEÇMİŞ	100

ÖZET

AVRUPA BİRLİĞİ UYUM SÜRECİNDE TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Türkiye, uzun yıllardır Avrupa Birliği'ne girebilmek için çaba sarf etmektedir. Bu çabanın sonucunda da geçtiğimiz yıllarda aday adaylığından adaylık unvanına en sonunda sahip olduk. Ancak, bu sürecin aday adaylığı sürecinden çok daha zor olacağı aşikârdır.

Türkiye – Avrupa Birliği ilişkilerinin başladığı günden günümüze kadar olan ki süreçte Avrupa Birliği yayınlamış olduğu çeşitli raporlar ve çalışmalarla Türkiye'nin gerçekleştirmesi gereken ve atması gereken adımları düzenli olarak Türkiye'ye bildirmiştir.

Türkiye-Avrupa Birliği (AB) ilişkileri çerçevesinde, AB'nin kurucu antlaşmalarından bugüne taşımacılıkla ilgili önemli yasal düzenlemeleri, darboğazları ve gelişmeleri irdeleyerek, AB'nin “ortak ulaştırma politikası” oluşturulmasına yönelik girişimleri bu çalışmada ele alınmıştır. Türkiye konumu itibariyle, geçmiş dönemlerdeki İpek Yolu ve Baharat Yolu gibi taşıma güzergâhları üzerinde bulunmuş, bu ticaret yolları Anadolu'dan yani Türkiye'den geçmiş ve stratejik limanları, önemli ticaret ve taşımacılık hareketlerine merkez oluşturmuştur.

Türkiye, ulaştırma ve taşımacılık konusunun merkezindedir. Karadeniz'i, Ege Denizi ve Akdeniz'e bağlayan Türk Boğazları, Avrupa ile Asya kıtalarını birbirine bağlayan karayolu güzergâhları, Asya'dan Avrupa'ya uzanan enerji koridorları Türkiye'nin öneminin ve konumunun Avrupa ve bölge ülkeleri için yadsınamayacak derecede önemli olduğunu göstermektedir. Türkiye'nin bu özellikleri sebebiyle Avrupa Birliği bize kapılarını hiçbir zaman kapatamayacaktır ancak kendi düşüncelerine göre de Türkiye'nin atması gereken adımları da her zaman vurgulamaktadır. Bu çalışmada, Avrupa Birliği'nin genel olarak bizden istedikleri ve bizim bu süreçte neler yaptığımız ve yapamadıklarımız ele alınmıştır.

Anahtar kelimeler: Lojistik, Ulaştırma Politikaları, Avrupa Birliği, İlerleme Raporları

ABSTRACT

THE TURKISH LOGISTICS INDUSTRY IN THE SENSE OF THE EUROPEAN UNION HARMONIZATION PROCESS

Turkey has been endeavoring to join the European Union for a good many years. In consequence thereof, Turkey has finally been a candidate after remaining a presumptive nominee for years. Yet, it is apparent that this process will pose more challenges when compared to the former process, during which Turkey was only a presumptive nominee.

During the process from the moment of commencement of Turkey-European Union relations until now, the European Union notified Turkey regularly in respect of the actions and steps required to be taken, under various reports and studies published thereby.

Within the framework of Turkey-European Union (EU) relations, this study examines the substantial legal arrangements, bottlenecks and other developments in respect of the transportation since the time of the founding charters of EU, and so discusses the attempts of EU on the way towards creating a “common transportation policy”. Turkey, thanks to its geographical position, had been a crossroad of transportation routes such as the Silk Road and the Spice Road in the past periods, such trade roads passed through the Anatolia-Turkey and Turkey housed many strategic ports, crucial trade and transportation movements.

Turkey is located at the exact center of transportation and carriage. Turkish Straits, which interconnect the Black Sea to the Aegean Sea and the Mediterranean Sea, as well as the land routes, which are interconnecting the Asia and the Europe and the energy corridors extending from the Asia to the Europe indicate the fact that Turkey’s role and position is undeniably substantial for the European countries and other countries in the region. Owing to such characteristics of Turkey, the European Union will never close the

doors thereof for Turkey, but will continue to emphasize the steps that Turkey need to take in accord with their own considerations. This study discusses, in general, the requirements requested by the European Union requested from Turkey and the ability and inability of Turkey to achieve and meet the said requirements during this process.

Keywords: Logistics, Transportation Policies, the European Union, Progress Reports

ÖNSÖZ

Türkiye uzun yıllardır Avrupa Birliği kapısında üyelik beklerken, Avrupa Birliği ise her yıl yayınlamış olduğu İlerleme Raporlarıyla bizden her konuda iyileştirmeler istemektedir. Uzun yıllar lojistik sektöründe çalışırken Avrupa Birliği'nin lojistik konusunda bizden istediklerinin farkına varmak çok güç olmuştur. Ancak daha sonradan sektörün içinde bulunduğu durumu daha iyi anlamaya başlayınca ve üniversitelerde lojistik bölümlerinin rağbet görmesiyle bu sektörün ve çalışanlarının büyük bir değişikliğe uğraması gerektiğini görmemek imkânsız oldu.

Pratik hayatla teoriyi birleştirerek sektörde çalışacak kişilere daha düzgün bilgiler verme amacıyla üniversitede ders vermeye başladım. Bu süreçte bana bu doğrultuda imkân veren herkese şükranlarımı sunmak isterim.

Ayrıca yüksek lisansın başladığı günden itibaren benden yardımlarını esirgemeyen Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü Sayın Prof. Dr. Nihat KÜÇÜKSAVAŞ' a ve Enstitü' de görev alan Sayın Prof. Dr. Cemal YÜKSELEN ve Sayın Doç. Dr. Ayşen WOLFF' a teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca, eğitim sürecince dersler konusunda olduğu kadar, bu çalışmamın hazırlanmasında katkı ve yorumlarıyla tezimin şekillenmesinde büyük emeği olan tez danışmanım Sayın Prof. Dr. Koray BAŞOL' ayrıca teşekkürlerimi sunarım.

Umarım bu çalışma ile Avrupa Birliği'nin sektörle ilgili bizden istediklerini aktarabilmiş ve bu doğrultuda gelecekte yapılacak olan çalışmalara kaynak oluşturabilecek bir kaynak ortaya koyulmuştur.

İstanbul, 2011

Yakup KÖSER

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ADR	: European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road
AET	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
A.g.e.	: Adı Geçen Eser
AKÇT	: Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu
AT	: Avrupa Topluluğu
B2B	: Business to Business
B2C	: Business to Cunsomer
BOTAŞ	: Boru Hatları İle Petrol Taşıma Anonim Şirketi
BYKP	: Beş Yıllık Kalkınma Planı
CLM	: The Council of Logistics Management
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
ERF	: European Union Road Federation
EUROTAM	: Avrupa Atom Enerji Topluluğu
GB	: Gümrük Birliği
GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Kesimi
GSYH	: Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
İKV	: İktisadi Kalkınma Vakfı
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü (Internation maritime Organisation)
IMSO	: Uluslararası Mobil Uydu Örgütü
JIT	: Just in time
KAMUSEN	: Kamu Çalışanları Konfederasyonu
KKTC	: Kuzey Kıbrıs Türk Kesimi
MÜSİAD	: Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği
RO-RO	: Roll-on, Roll-of
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğu
SHT	: Sivil Hava Tebliği

SHY	: Sivil Hava Yönetmeliği
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TEN-T	: The Trans-European Transport Networks
THY	: Türk Hava Yolları
TINA	: Ulaşım Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TRACECA	: Transport Corridor for Europe – Caucasus – Asia
TUIK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UNCTAD	: The United Nations Conference on Trade and
Development	
UIÖ	: Ulaştırma İstatistikleri Özeti
USAM	: Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu
UTİKAD	: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri
	Derneği
YSE	: Yol – Su – Elektrik
WTO	: World Trade Organisation

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1: Lojistiğin Gelişimi

Şekil 1.2: 1980–1998 Yılları Arasında Dünya Dış Ticareti (Tutar Bazında)

Şekil 1.3: 1998–2008 Yılları Arasında Dünya Dış Ticareti (Yüzde Değişim)

Şekil 2.1: Dış Ticarete Taşıma Türlerinin Payları (ABD Doları)

Şekil 2.2: Dış Ticarete Taşıma Türlerinin Payları (1000 ton)

Şekil 3.1: AB fonlarının modlara göre dağılımı (2007-2013) [ERF Raporu]

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 2.1: 2009 Yılı İtibari ile Türkiye’de Karayolu Ağı (Km)

Tablo 2.2: 2008-2009 Yılı İtibari İle Türkiye’de Karayolları Taşımacılığı Kapasitesi

Tablo 2.3: Yurtiçi yük taşımacılığında yüklerin taşıma sitemleri arasındaki dağılımı

Tablo 2.4: Demiryolu ağının mevcut durumu (KM)

Tablo 3.1: AB ve Türkiye Ekonomik Göstergeler [EUROSTATS]

Tablo 3.2: Ticari Mal Taşımacılığı ve GSYİH [EUROSTATS]

Harita 3.1: TRACECA Koridoru Haritası

1. GİRİŞ

Günümüz dünyasının en önemli özelliklerinden bir tanesi, küreselleşmenin etkisiyle sınırların ortadan kalkması ve dolayısıyla da küresel ticaretin eskiye göre daha hızlı ve organize bir şekilde düzenleniyor olmasıdır.

Bu çerçevede ülkemize baktığımızda, Türkiye, yüzyıllardır Doğu – Batı arasında sürekli kullanılan bir güzergâh olma özelliğini taşımaktadır. Bu özelliği, denizlerde yapılan keşifler öncesi, Asya ile Avrupa arasındaki ticareti sağlayan İpek ve Baharat Yolları üzerinde olmasından gelmektedir. Dolayısıyla Türkiye, Avrupa için olduğu kadar tüm dünya için çok önemli bir ülke konumundadır. Ülkemiz, sadece yakın çevresi dikkate alındığında bile yaklaşık 200 milyonluk bir pazara hitap etmektedir. Bu da Türkiye'nin lojistik üs olması için önemli bir sebeptir.

Avrupa'ya bakacak olursak, Avrupa Birliği'nin kurulması sonrası, birliğin ulaştırma politikaları ve mevzuatlar ile ekonomisinin giderek güç kazanarak Amerika'ya tek rakip olma özelliğine kavuşması ve birliğe sürekli yeni devletlerin katılması Türkiye ulaştırma politikalarını da etkilemektedir. Müzakere sürecinde olan ülkemizin, bu büyük pazardan pay alabilmesi için kendi ulaştırma politikalarını ve taşımacılık stratejilerini oluşturması gerekmektedir. Ancak, Türkiye'nin böyle bir stratejik coğrafyanın en önemli noktasında olmasına rağmen Osmanlı Devleti'nden günümüze kadar olan süreçte ulaştırma konusunda maalesef büyük bir yol kat edememiştir.

Ayrıca, Dünya üzerinde lojistik sektörüne ilişkin olarak yaşanan gelişmelerin etkisi Türkiye'de 1990'lı yıllarda hissedilmeye başlanmıştır. Bu yıllardan itibaren firmalar, salt nakliye firması anlayışından lojistik hizmet üreten firma anlayışına doğru dönmeye başlamışlardır. Bunu yaparken de bazen kendi bünyelerinde çözüme giderken, bazen de yabancı ortaklıklar yolu ile kendilerini yeni ihtiyaçlara cevap verebilecek seviye ve konuma çıkartmaktadırlar. Türkiye'de hızla gelişen ve senelik artış oranı %20'ler civarında olacağı tahmin edilen bu sektörün ülke ekonomisine dolaylı ve doğrudan yapacağı katkılar yadsınamaz bir gerçek olarak ortaya çıkmaktadır.

Türkiye'nin Avrupa Birliği (AB) ile ilişkileri ise 40 yıldan uzun bir geçmişe dayanmaktadır. Bu ilişkilerin temeli, Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) arasında bir ortaklık kuran 12 Eylöl 1963 tarihli Ankara Antlaşması ile atılmıştır. 11 Aralık 1999 tarihinde yapılan Helsinki Zirvesi'nde Türkiye resmen aday ölke olarak kabul edilmiş ve diğer aday ölkelerle eşit konumda olacağı açık bir dille ifade edilmiştir. Zirve sonucunda, ilk defa Ankara Anlaşması'yla gündeme gelen ve 1 Ocak 1996 tarihinde tamamlanan Gümrük Birliği ile hızlanarak derinleşen Türk hukuk sisteminin AB hukuku çerçevesine yakınlılaştırılması süreci de yeniden tanımlanmıştır. Daha önce sadece ortaklık ilişkilerinin kapsadığı alanlarda sürdürölen mevzuat uyum çalışmaları ekonomik ve sosyal yaşamın tüm alanlarını kapsayacak biçimde genişletilmiş ve tüm AB müktesebatına uyuma dönuşmüştür.

AB üyesi ölkelerin liderleri, 6 Ekim 2004 tarihinde yayımlanan Avrupa Komisyonu raporu doğrultusunda, 17 Aralık 2004 tarihinde gerçekleştirilen Brüksel Zirvesi'nde "Türkiye ile 3 Ekim 2005 tarihinde katılım müzakerelerinin başlatılması" kararını almıştır. Bu karar, Türkiye-Avrupa Topluluğu ilişkilerinde yeni bir dönemin başlangıcını oluşturmuştur. Türkiye, adaylığının teyit edildiği Helsinki Zirvesi'nden bu yana Kopenhag siyasi kriterlerine uyum yönünde gerçekleştirdiği kapsamlı reformlarla üyelik yolunda önemli mesafe kat etmiştir.

Ancak Birliğin toplumsal yaşamını düzenleyen tüm hukuk kurallarının oluşturduğu AB müktesebatının benimsenmesi ve uygulanması anlamına gelen müzakere süreci, Türkiye açısından her alanda çok daha kapsamlı bir dönuşümü gerektirmektedir. Bu da, önümüzdeki dönemde en büyük önceliğin her alandaki Türk mevzuatını AB müktesebatına uyumlaştırma çalışmalarına verilmesini gerektirmektedir.

Bu alışma altı bölümden oluşmaktadır. İkinci bölümde lojistikle ilgili kavramlar üzerinde durularak konunun iyi anlaşılabilmesinin sağlanması hedeflenmiştir. Üçüncü bölümde Türkiye'nin Osmanlı'dan günümüze kadar ki süreçte taşımacılık politikalarının tarihsel gelişimine değinilmiştir. Dördüncü

bölümde de Türkiye'deki taşımacılık türlerinin durumları, altyapıları ve yapılan yenilikler incelenmiştir.

Beşinci bölümde ise Avrupa Birliği'nin kuruluş tarihçesine ve ulaştırma politikalarına yer verilirken çalışmamızda ulaştırma kelimesinin önemi vurgulanmaya çalışılmıştır. Ayrıca bu bölümde Avrupa Birliği ulaştırma politikalarını destekleyen programların en önemlilerine de değinilmiştir.

Son bölümde ise müzakere sürecinde olan Türkiye'nin taşıma şekillerine göre Avrupa Birliği ulaştırma politikalarına uyumu, Avrupa Birliği'nin ilerleme raporları vasıtasıyla Türkiye'den istedikleri ve bu çerçevede Türkiye'nin bu zamana kadar yaptıkları ve yapamadıkları değerlendirilmiştir.

Son olarak da bu tezde cevap aradığımız soruları şu şekilde sıralayabiliriz: Avrupa Birliği'nin ortak ulaştırma politikalarını oluşturmadan önceden yaşadığı sorunlar nelerdir ve bu sorunları ne şekilde aşmışlardır? Türkiye'nin mevcut ulusal ulaştırma politikaları neleri hedeflemektedir ve bu hedefler ne ölçüde ulaşabilmektedir? Türkiye, mevzuat ve uygulama olarak AB'nin ulaştırma politikalarına ne derece uyum sağlayabilmektedir? Elde edilen sonuçlar, araştırmayla ortaya çıkan politika eksiklikleri, görülen darboğazlar ve yapılması gerekenlerle ilgili genel öneriler sonuç bölümünde değerlendirilmektedir.

1. BÖLÜM

LOJİSTİK KAVRAMI

1.1. Lojistiğin Tanımı

Lojistik kavramının dünyaca kabul edilmiş tek bir tanımı bulunmamaktadır. Bunun sebebi bir sonraki başlıkta işleyeceğimiz olan tarihsel gelişiminde de görebileceğimiz üzere, lojistik kavramı için yapılan tanımlamalarda sözcük kökeni itibariyle bir kargaşa yaşanmaktadır. Diğer bilimsel alanların pek çoğunda olduğu gibi, lojistik literatüründe de İngilizcenin hâkim olması, Türkiye’de lojistikle ilgilenen tüm kesimler için sorunla ilgili farklı bir boyut ortaya çıkarıyordu. Lojistik kavramlarının Türkçe’de tam karşılıklarının bulunmaması; zaten sınırlı sayıda olan lojistik ile ilgili yabancı kaynakların, farklı Türkçe karşılıklar kullanılarak yapılan tercümelerine ve lojistik sektöründe de farklı kullanımına neden oluyordu.

Lojistik (Logistics) kelime kökü itibariyle Latin dilinden Logic (mantık) ve statics (istatistik) kelimelerinin birleşmesinden meydana gelmiştir ki, sözlük anlamı “mantıklı istatistiktir (hesap)”. Lojistiğin günümüzdeki kabul gören en geçerli tanımı The Council of Management (CLM) kuruluşu tarafından yapılmıştır. Bu tanıma göre: “Lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, servis hizmeti ve bilgi akışının başlangıç noktasından (kaynağından), tüketildiği son noktaya (nihai tüketici) kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkili ve verimli bir biçimde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmetidir.”

Lojistik, günümüz iş dünyasında gittikçe daha fazla kullanılmasına ihtiyaç duyulan karmaşık enformasyon, iletişim ve kontrol sistemlerin içinde yer aldığı mal, hizmet, bilgi ve sermaye akımının iş planlama çerçevesi olarak tanımlanmaktadır. Bu bilgiler ışığında yukarıdaki tanımı günümüz koşullarına uyarlanmış hali; “Lojistik, mal ve hizmet tedarikine yönelik planlama, organizasyon, nakliye ve yönetim faaliyetlerinin bütünüdür.” (Karacan, Kaya, 2011: 54)

Yapılan tüm tanımlamalarda eksik kalan hususlar bulunmaktadır. Bunun sebebi ise tüm tanımlamalar aynı eksen doğrultusunda yapılmasıdır. Bu eksikliğin en önemli sebebi tersine lojistik kavramının dikkate alınmamasıdır. Üretilen bir ürün müşteriye ulaştırılıncaya kadar lojistik görevini yapar. Ancak bozuk bir malzemenin iade edilmesi sürecinde lojistiğin bir parçası olup tersine lojistik kavramıyla tanımlanmaktadır. (Keskin, 2006: 78)

1.2. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

Lojistik yönetiminin uygulandığı tedarik zinciri içindeki hizmetler dünya üzerinde tarih öncesi çağlardan beri yapılmaktadır. (Yıldıztekin, 2001) Ancak, bir bilim dalı olarak dikkatleri üzerine çekmeye başlaması, 1900'lerin başlangıcında, tarımsal ürünlerin taşınması ile olmuştur. Lojistik sözcüğünün ilk kez 1905 yılında “Ordulara ait malzeme ve personelin taşınma, tedarik, bakım ve yenilenmesi” şeklinde askeri bir fonksiyonu tanımlamak amacı ile kullanıldığı bilinmektedir (Karacan, Kaya, 2011: 6). Yirminci yüzyılın başlarında ABD’de (Amerika Birleşik Devletleri) askeri yazında kavramsal olarak “personel ve malzemenin iyileştirilmesi, devamlılığının sağlanması, dağıtımı ve yeniden yerleştirilmesi faaliyetleri” olarak tanımlanan lojistik, 1960’lı yıllardan bu yana iş dünyasında da kullanılmaya başlanmıştır (Demir, 2007: 25).

1991 yılının başlarında, lojistiğin öneminin dramatik bir örneği görülmüştür. (Bowersox, 1996: 134) Körfez Savaşının öncüsü olarak, ABD ve müttefiklerinin, kısa zaman zarfında, çok büyük miktarlarda malzemeyi, uzak mesafelere taşınmaları gerekmektedir. Yarım milyon insan ve yarım milyon tondan fazla malzeme ve tedarik malı, 12.000 kilometrelik hava yolu ile ve 2.3 milyon ton ekipman da deniz yoluyla aylar ile ölçülebilecek bir sürede taşınmıştır.

Amerika Birleşik Devletlerinde endüstrinin karmaşık bir yapıda olması bu ülkede lojistiğe olan ilginin artmasına neden olmuştur. ABD’de önceleri üretime önem verilerek bu doğrultuda çeşitli organizasyon yöntemleri geliştirilerek uygulamaya konmuştur. Ancak, İngiltere’nin bu dönemlerde

sanayi devrimini gerçekleştirmesi nedeniyle ABD bu ülkenin gerisinde kalmış, bu sebeple de lojistik konusunda daha fazla gayret gösterilmiştir. Söz konusu farkın kapatılması amacıyla ortaya konulan çalışmalarda, çok fazla yatırım gerektiren seri üretim ön plana çıkmıştır. Bu doğrultuda yapılan tüm yatırımların üretimi destekleyici ve arttırıcı nitelikte olduğu gözlemlenmektedir. Bu çalışmalar neticesinde ABD sınaî gelişiminin ikinci aşamasına geçmiştir. Bu dönemde ön plana çıkan en önemli özellik, büyük firmaların sermaye arttırıcı finansal uygulamalarına girişmiş olmaları ve tek kişilik yönetimden grupsal yönetime geçmiş olmalarıdır. (Orhan, 2003: 10)

ABD'nin bu ikinci sanayi döneminde büyük firmalar ortaya çıkmış ve üretim hat safhaya ulaşmıştır. Söz konusu üretimin tüketilmesinde yerel pazar yeterli olamayınca belirli coğrafi sınırlar içerisinde dış satışlar gerçekleştirilmeye başlanmıştır.

Ancak bu safhada ortaya çıkan en önemli sorun üretilen malzemenin tüketiciye ulaştırılmasında yaşanan sıkıntılardır. Bu sıkıntıların aşılması konusunda ise lojistik ve dağıtım yönetim sistemleri üzerinde çalışılmıştır. (Çağlayan, 2002) Dağıtım ve lojistik yönetiminin elemanları, her zaman üretim, depolama ve malzeme hareketlerine temel oluşturmuştur. Dağıtım safhasının ilk zamanlarında mamullerin değişik noktalarda depolanması popüler hale gelmiştir. Fakat bu da yeterli olmamıştır çünkü yüksek maliyetlerle acil tasıma gereksinimleri ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu nedenle bazı firmalar kendi dağıtım şirketlerini kurmaya başlamışlardır.

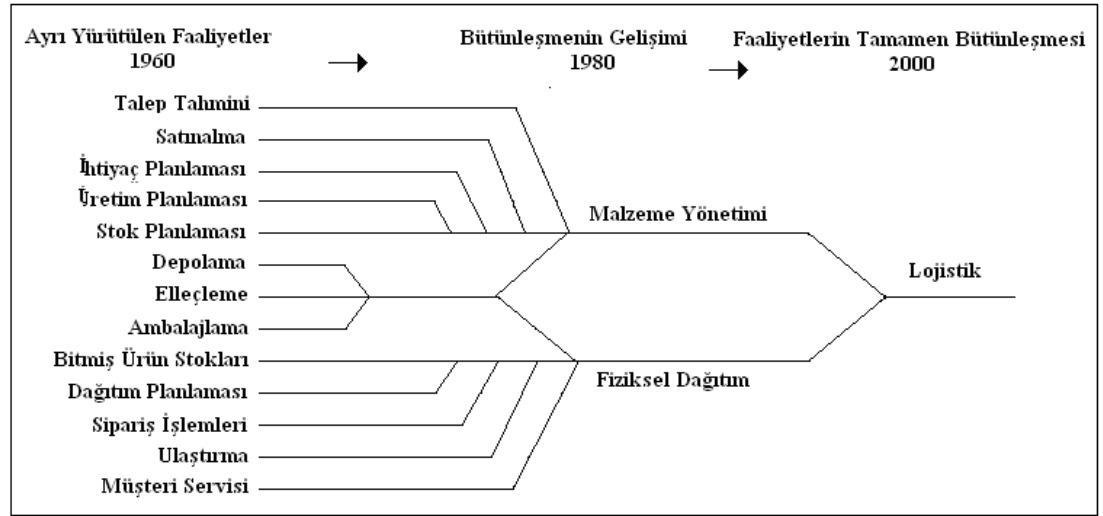
1960'lı yıllara kadar dağıtım sistemleri konusunda herhangi bir düşünce ortaya atılmamış, üretilen malzemeler perakendecilere daha sonra da nihai alıcılara satılarak tüketim işlemi gerçekleştirilmiştir. Bu süreçteki dağıtım işlemleri firmaların kendi imkânları ile yapılmıştır. 1960'lı yıllarda çok uluslu şirketlerin ortaya çıkmasıyla lojistik faaliyetleri daha profesyonel anlamda yapılmaya başlanmıştır. Bu doğrultuda da birçok lojistik anlaşmaları imzalanarak üretim ve pazarlama faaliyetleri desteklenmiştir. Bu faaliyetlerin temel stratejisi, lojistik yönetimini geliştirmek ve tamamlamak için en az maliyetle müşteri hizmetlerini sağlamaktır. (Çağlayan, 2002: 43)

Asırlar süren bu gelişmelerin hepsinden daha önemlisi son 50 yılda yaşadığımız gelişme olmasaydı, lojistik hizmetler yönetimi bugün hala bir bilim dalı haline gelmemiş ve 21. yüzyılın mesleği olma unvanını kazanmamış olacaktı. Son yüzyılın ikinci yarısında gelişen bilgi teknolojilerinin kullanılması ile stoklama maliyetlerinin düşürülmesi, nakliye hizmetlerinde optimizasyon sağlanması, tüm lojistik hizmetlerin iletişim teknikleri ile birbirine bağlanması, önceden planlamasının yapılması, model çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Bugün tüketimin planlanması ile dağıtımın, depolamanın, üretimin, ham maddesinin temininin hatta ham maddesinin üretilmesinin bile saniyeler içinde planlanması yapılabilmektedir.

Tüm tedarik zincirinin bilgi sistemleri ile birbirine bağlanması sayesinde daha hızlı, daha az masraflı, daha az hatalı, daha az geri dönüşlü tedarik zincirleri planlanmakta, uygulanmakta ve kontrol altında tutulmaktadır. Bugün ülkemizde internet üzerinden toptan ticaretin B2B'nin (business to business) temelleri atılmakta, üreticiden son tüketiciye olacak internet ticaretinin, yani B2C'nin (business to consumer) lojistiği konuşulmaya başlanmıştır. (Yıldıztekin, 2001: 65)

XX. yüzyılda firmaların küresel nitelik kazanmaları ve firma ölçeklerinin büyümesi firmaların öz sermayelerinin yetersiz kalması sonucunu doğurmuştur. Bu sermaye ihtiyacı ise finans kuruluşların ve borsaların devreye girmesine neden olmuştur. Küresel firmaların dış kaynak kullanmaları sonucu firmaların kar marjları azalmıştır. Bu da pazarda rekabet edebilmek için satış maliyetlerinde etki yapan tüm maliyetlerin azaltılması çabasını doğurmuştur. (Yıldıztekin, 2001: 65) Bu da üretim maliyetleri dışındaki lojistik maliyetlerinin sorgulanmasına yol açmış, firmalar lojistik hizmetlerin konsolidasyon ve dış kaynak kullanımıyla azalacağını görmüşlerdir. Lojistiğin tarihsel evrimini göstermektedir. Aşağıdaki şekil 1.1'de de yukarıda sayılan etkenler altında lojistiğin gelişimini görebiliriz.

Şekil 1.1: Lojistiğin Gelişimi



Kaynak: John J. Coyle, Edward J. Bardi, C. John Langley, The Management Of Business Logistics, 5th edition., USA, West Publishing Company, 1992, sayfa 17.

1.3. Lojistiğin Gelişmesinin Önemi

Günümüzde ekonomiler küresel rekabetin en acımasızca yaşadığı ortamlardır. Bu sebeple de söz konusu ekonomilerde faaliyet gösteren şirketlere maliyetlerini en aza indirmeye zorunluluğunu getirmiştir. Bu sebeple de 1960'lı yıllardan sonra, lojistik, işletmelerin en önemli faaliyetleri arasına girmiştir. Yıllar boyu lojistiğin gelişmesi sonucunda, bu şekildeki faaliyetlerin genel adı “küresel tedarik zincirlerinin yönetimi” olarak anılmaktadır. Dünya Ticaret Örgütü'ne üye ülkelerin Hizmet Ticareti Genel Anlaşması kapsamında verdikleri taahhüt listelerinde kullandıkları sınıflandırma listesinde de lojistik net olarak tarif edilmemiştir. Bu nedenle her ülkenin kendine özgü lojistik tanımı mevcut olup lojistik sektörüne ve sektörün kapsamına dair değişik bakış açıları mevcuttur. Söz konusu sektörün içeriği dünya değişimine paralel olarak değişecek ve gelişecektir. (UNCTAD, 2009: 4)

Tam olarak diğer sektörlerden ayrı tarif edilemeyen lojistik sektörü genel olarak tüm taşıma/taşımacılık türlerini (kara, hava, deniz, demiryolu, boru hattı taşıması/ taşımacılığı), bunlarla ilgili depolama, elleçleme,

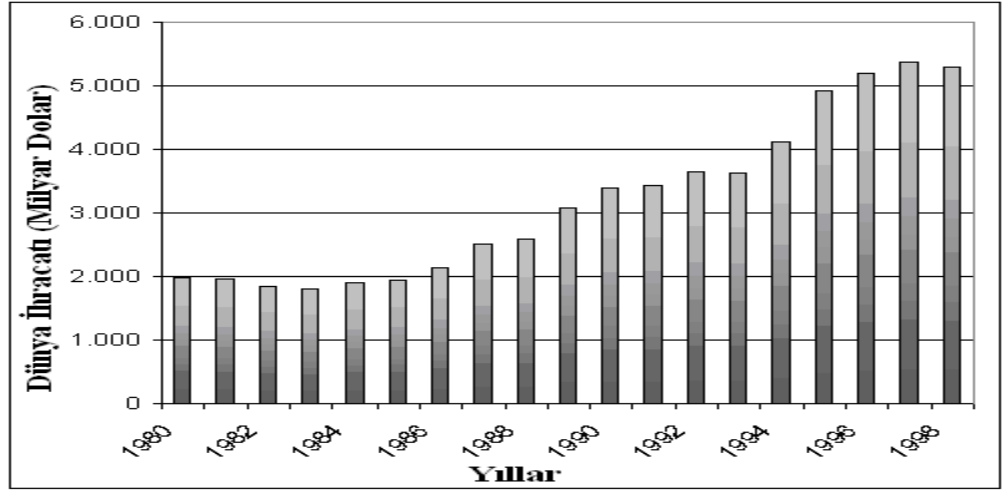
yükleme boşaltma, paketleme gibi faaliyetleri ve bu fiziki hizmetlere ek olarak tüm planlama, organizasyon ve yönetim hizmetlerini içermektedir.

İnsanlar, ekonomik sistem kapsamında tüm ihtiyaçlarını minimum maliyet maksimum fayda prensibine göre karşılama amacını gütmektedir. Bu prensibin gerçekleşmesinde de lojistiğin yeri oldukça fazladır. Bunun sebebi ise lojistik faaliyetlerin en az maliyetle ihtiyaçların maksimum düzeyde karşılanmasını sağlamasıdır.1980'li yıllarda, dünya çapında yeni üretim modelleri uygulama alanı bulmuştur. Bu yeni üretim modelleri “yalın üretim” ve “tam zamanında üretimleridir” JIT (Just in Time). Ayrıca bu esnek üretim modellerini tamamlayıcı “Hızlı Tepki (Quick Response)” ve “Erteleme (Postponement)” ilkeler benimsenerek bitmiş ürünlerin hızlı bir şekilde tüketiciye ulaştırılması amaçlanmıştır. (Zeybek, 2007: 294)

Ayrıca lojistiğin sağladığı en önemli fayda, firmaların birçok pazara ulaşmalarını sağlamaktır. Bu durum piyasalarda “tüketici” rolünde olan bireylerin lehine bir durumdur. Piyasada aynı mal veya hizmeti sunanların çokluğu rekabeti kaçınılmaz kılar. Etkin ulaştırma ve lojistik ağının tesis edildiği bir ortamda yerel piyasaların küresel piyasalara dönüşmesi ve piyasalarda rekabetin artması tüketicilere fiyat avantajı olarak yansır. Fiyat avantajının sonlandığı noktada ise malın ve hizmetin kalitesi, satış sonrası hizmetler ve ürün çeşitliliği gibi hususlar tüketicilerin taleplerini daha yüksek bir doyum düzeyinde karşılamalarına olanak sağlar.

Küreselleşme ve teknolojik yeniliklerin sosyal ve ekonomik yaşamı hızla değiştirdiği dünyada lojistik yönetiminin işletmelerdeki önemi de her geçen gün artmaktadır. Dünya ticaretinin her geçen gün arttığı küresel ekonomik düzende firmalar için rekabet kaçınılmaz hale gelmektedir.

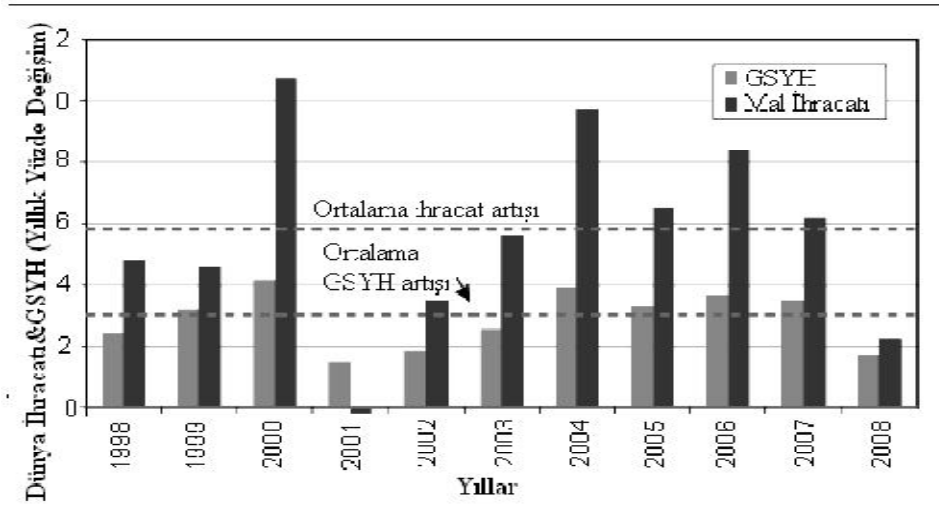
Şekil 1.2: 1980–1998 Yılları Arasında Dünya Dış Ticareti (Tutar Bazında)



Kaynak: WTO, (Çevrimiçi) www.wto.org, 06 Nisan 2011

Şekil 1.2’ den de görüldüğü gibi dünya ticareti 1980–1998 yılları arasında sürekli olarak artmıştır. Dünya ticaretinin artmasının en önemli nedeni 1980’li yıllardan sonra küreselleşmenin teknolojik ilerlemelere paralel olarak hızlanmasıdır. Dünya ticaretinin 1998 yılından sonraki durumunu da Şekil 1.3’ ten görmek mümkündür. Grafikten görüldüğü üzere dünya ihracatı genel anlamda artış eğilimindedir. Son yıllarda küresel ekonomideki yavaşlama nedeni ile dünya dış ticaret hacmi de azalarak artmaktadır.

Şekil 1.3: 1998–2008 Yılları Arasında Dünya Dış Ticareti (Yüzde Değişim)



Kaynak: WTO, “World Trade Report 2009, Trade Policy Commitments and Contingency Measures”, 2011,

http://www.wto.org/english/res_e/publications_e/wtr09_e.htm, 06 Nisan 2011, s. 5.

Dünya ticaretinin artış trendinde olduğu küresel dünya düzeninde ülke ekonomilerinin lojistik harcamaları da önemli boyutlara ulaşmıştır. Bir lojistik firmasının 2002 yılında yaptığı araştırmaya göre ABD ekonomisinin toplam lojistik harcaması 910 milyar dolar olarak tespit edilmiştir. Bu rakam ABD GSYH' sinin yüzde 8,7'sine tekabül etmektedir. 2001 yılında yapılan bir diğer araştırmaya göre ise Çin ekonomisindeki lojistik harcamalar 230 milyar dolar olup bu rakam Çin'in GSYH' nin yüzde 20'sini oluşturmaktadır. (Baki, 2004: 16) Lojistik maliyetler içinde en önemli kalem taşıma maliyetleridir. Taşıma maliyetlerini stok maliyetleri takip etmektedir. Ülkelerin toplam harcamalarının içerisinde önemli bir paya sahip olan lojistik maliyetler mikro bazda düşünüldüğünde firmaların maliyetlerinin de önemli bir payını oluşturmaktadır. Bu nedenle firmaların maliyetlerini düşürmeleri ve küresel bazda rekabet edebilmeleri bünyelerinde sürdürdükleri lojistik faaliyetin etkinliğine bağlıdır.

Lojistik yönetiminin firmalar için önem kazanmasının nedenleri kısaca aşağıdaki gibi açıklanabilir: (Kobu, 1999: 201)

- Üretim yeri ve pazarlar arası uzaklıklarının ve buna bağlı olarak taşıma maliyetlerinin artması;
- İşletme maliyetlerinin azalmasını sağlayan üretim teknolojilerinin gelişiminde pek çok alanda son noktaya gelinmesi ve bu nedenle firmaların maliyet düşürücü lojistik alanına yönelmesi;
- Stok kontrolünde tam zamanında tedarik, kanban vb. sistemlerinin yaygın biçimde kullanılması;
- Değişen tüketici taleplerini karşılamak için mamul çeşitliliğinin artırılması;
- Haberleşme teknolojilerindeki gelişmeler, bilgisayar kullanımının yaygınlaşması;
- Çevreyi korumak ve girdi maliyetlerini düşürmek için kullanılmış malzemelerin yeniden kullanılmak üzere işlenilmesi;
- Küresel firmaların artışı ve rekabet koşullarının değişmesidir.

Firmalar yukarıdaki nedenlerden ötürü lojistiğin önemini kavramış durumdadırlar. Bir işletmenin lojistik sistemi satın alma, üretim, imalat ve dağıtım faaliyetleri ile doğrudan alakalıdır. Büyük işletmeler lojistiğin önemini kavramışlardır ki lojistik faaliyetleri işletme organizasyonunda genel müdür yardımcısı seviyesindeki kişilerce yönetilir. (Özcan, 2008: 281) Ayrıca lojistik birimi finans, üretim ve pazarlama gibi işletmenin diğer birimleri ile sürekli işbirliği içerisinde. Mikro düzeyde baktığımızda lojistiğin bireyler ve firmalar için önemli olduğunu görebildiğimiz gibi makro düzeyde baktığımızda da lojistik faaliyetlerin toplum refahı ve ekonomi için de önemli olduğunu görebiliriz. Makro düzeyde ülkelerin rekabet üstünlükleri ve dolayısı ile gelişmişlik düzeyleri lojistikteki başarılarıyla doğru orantılıdır.

Lojistik faaliyetlerin ülkeler açısından bir diğer önemi de güvenlik ile alakalıdır. Tüm ülkeler kendi çıkarlarını ve varlıklarını korumak amacıyla iç ve dış güvenliklerini sağlamak durumundadırlar. Olası bir olumsuzlukta güvenlik birimlerinin etkin bir şekilde görevlerini yerine getirmeleri için lojistik faaliyetlerin etkin bir şekilde yürütülmesi gerekir. Bu nedendir ki lojistiğe ilk askeri alanda ihtiyaç duyulmuş, lojistik bir disiplin olarak askeri alanda gelişmeye başlamıştır.

Kısaca özetlemek gerekirse, lojistiğin önemi birçok nokta dikkat çekmektedir. Öncelikle lojistik, bütünleşik birçok etkinliğin yerine getirildiği karmaşık bir süreçtir. Üretim kaynaklarının ve müşterilerin, dünyanın farklı ülkelerinde ya da ülkelerin farklı bölgelerinde olduğu düşünüldüğünde lojistik olmadan pazarlamanın, üretimin ve uluslararası ticaretin gerçekleşmesinin çok zor olduğu görülmektedir. (Bowersox, Closs, Cooper, 2002: 32) Lojistiğin; üretimin, pazarlamanın ve uluslararası ticaretin gerçekleşmesine olanak vermesi, lojistiği önemli kılan etkenlerden biri olarak gösterilebilmektedir. Lojistiğin yer ve zaman faydası sağlaması, istenen ürünün istenen zamanda, istenen yerde bulunması da lojistiği önemli kılan bir diğer etken olarak görülebilmektedir.

Firmaların, benzer kalitedeki ürünleri benzer fiyat düzeylerinden sunabildiklerinden daha önce söz edilmişti. Bu noktada firmalar rekabet

avantajı elde etmek için fark yaratmak zorundadırlar. Bu farklılığı en etkili şekilde ortaya koyabilecekleri alanlardan birisi de, lojistikdir. Lojistik etkinliklerde farklılık, firmaların rakiplerinden farklı hizmetler sunmasını ifade etmektedir. Örneğin bir müşteri; firmaya teslim ettiği kargonun hangi gün ve saat kaçta ulaşacağını bilmek yerine; kargosunu, yola çıktığı andan itibaren internet aracılığıyla takip etmeyi tercih edebilmektedir. (Yıldıztekin, 2001) Bu durumda, internet destekli hizmeti sunan firmanın talep görmesi artar ve lojistik etkinliklerdeki farklılık sayesinde rakiplerine göre üstünlük sağlamış olur.

Ayrıca lojistik süreçlerin iyileştirilmesi sayesinde firmalar maliyetlerini en küçükleyebilmektedir (minimize edebilmektedir). Ürün fiyatının belirlenmesinde önemli bir kalem olan lojistik maliyetlerin düşürülmesi, ürün fiyatının da düşmesine neden olur. Böylelikle, daha düşük bir fiyatla pazara giren firma, rakiplerine göre fiyat konusunda da bir üstünlük sağlamış olur. Bunun yanı sıra; lojistik, firmaların ucuz ham madde kaynaklarına, yeni pazarlara ulaşmalarına olanak vermekte ve üretim verimliliğinin artırılmasına da katkı sağlamaktadır. (Baki, a.g.e: 21) Lojistik sadece mal ve hizmet üreten işletmeler için değil aynı zamanda ülke ekonomileri açısından da önem taşımaktadır. Lojistik etkinlikler sonucu elde edilen gelirler, ekonomiyi de olumlu yönde etkilemektedir.

Sonuç olarak; ticaretin küreselleşmesi, tüketicilerinin beklentilerinin artması, teknolojiye ilerlemenin sürekliliği ve çevre bilincinin artması gibi etmenler lojistiğin gelişim nedenleri olarak gösterilirken; lojistiğin yer ve zaman faydası yaratması, firmaların rakiplerinden farklı olmalarına olanak tanınması, maliyetleri düşürmesi, rekabet avantajı sağlaması ve ülke ekonomilerine katkısı lojistiğin önemini ortaya koyan öğelerdir. Lojistik ile maliyet yönetiminde etkinlik artmakta, planlamada etkinlik ve izlemsel yaklaşım sağlanmakta, zaman yönetimi önem kazanmakta, gelişen zamanın değişen koşullarına uygun çözüm yolları ve seçenekler (alternatifler) üretilerek cevap verilebilmektedir. (Salcan, 2011: 78)

1.4. Küreselleşmenin Lojistiğe Etkisi

Küreselleşmenin lojistiğe etkisini incelemeyden önce küreselleşmenin ne olduğunu ve kısa bir tarihsel gelişimi ele almanın faydalı olacağını düşünmekteyim. Bu doğrultuda, bir tanıma göre; küreselleşme, ideolojik açıdan değerlendirildiğinde, kapitalist sistemin kendisini devam ettirebilmesi için daha çok üretmek ve daha çok mal satmak ihtiyacını karşılamak amacıyla dünya pazarında serbestleşme ve sınırların kaldırılması sürecidir.

Küreselleşme taraftarlarına göre küreselleşme; ekonomik, siyasal, sosyal ve kültürel değerlerin ve bu değerler çerçevesinde oluşmuş birikimlerin ulusal sınırlar dışına taşarak dünya geneline yayılması olup, ülkeler arasında fiziksel ve ekonomik özgürlüklerin geliştirilmesi anlamını taşımaktadır. Yani küreselleşme, farklı toplumsal kültürlerin ve inançların daha yakından tanınması, ülkeler arasında her türlü ilişkinin yaygınlaşması ve yoğunlaşması; ideolojik ayrımlara dayalı kutupların ortadan kalkması sonuçlarını doğuran kaçınılmaz bir süreçtir.

Küreselleşme karşıtlarına göre ise küreselleşme; soğuk savaş döneminden sonra, Batı'nın zaferini yeni bir açılımla dünya geneline yaymasıdır. Bu açılımla uluslar arası sermayenin egemenliği kayıtsız – şartsız hale gelmekte ve dünya ölçeğinde tekelleşmektedir. Dolayısıyla küreselleşme karşıtları küreselleşmeyi “emperyalizmin yeni yüzü” olarak görmektedirler diyebiliriz.

Küreselleşme herkese hoş çağrışımlar yaptıran bir sözcük. Herkes kendi bağlı olduğu inanç sistemi veya ideoloji açısından, küreselleşme kavramına sıcak bakmasını tahrik eden ve mümkün kılan nedenler bulabilir. Fareli köyün kavalcısının kavalından da herkesin kulağına hoş gelen nağmeler döküldüğü içindir ki bütün köyün çocuklarını peşinden sürükleyebilmişti.

Küreselleşmenin tarihsel gelişimine bakacak olursak; bu terimin çok eski dönemlere ait olduğunu söylemek mümkündür, ancak bugünkü anlamda kullanılan küreselleşmenin ortaya çıkış zamanı farklılık göstermektedir.

Küreselleşme teriminin geçmişi, bir takım ülkelere göre 1800'lü yılların ortası, diğer ülkelere göre ise 1950'li yıllara dayanmaktadır.

Küreselleşme terimi; insanların ilgi alanına ekonomik, siyasal ve kültürel yönleriyle giren çok boyutlu bir kavramdır. “Küresel” kavramı ilk olarak Marshall McLuhan'nın Komünikasyonda Patlamalar” adlı kitabında “Küresel Köy” teriminin kullanılmasıyla literatüre girmiştir. (Genbilim, 2011) Marshall McLuhan “Küresel Köy” kavramını zamansal ve mekânsal sınırların ortadan kalkmasını, bir diğer deyişle zaman-mekân sıkışmasını ifade etmek için kullanmıştır. (Bülbül, 2004: 50)

Küreselleşme kavramının kullanımı 1980'lerde yaygınlaşmaya başlamıştır. Harvard, Stanford, Colombia gibi itibarlı Amerikan üniversitelerinde 1980'li yıllarda kullanılmaya başlanmış ve yine bu çevrelerden çıkmış bazı ekonomistler tarafından güncelleştirilmiştir. 1990'lı yıllara gelindiğinde ise bilimsel çevrelerce de kabul gören önemli bir kavram halini almıştır. (Bozkurt, 2000: 76)

Küreselleşme kavramının tanımında karşılaşılan bir sorun, başlangıç tarihinin belirlenmesinde de yaşanmaktadır. Küreselleşme kavramının tanımlanmasında sahip olunan farklı ideolojiler, bakış açıları tanımın içeriğini değiştirdiği gibi aynı şekilde küreselleşmenin başlangıç tarihi ya da tarihsel gelişimi konusunda da bir fikir birliğine varılamamasına neden olmaktadır. Bu nedenle, küreselleşmenin tarihi gelişimi bakımından da farklı yaklaşımlarla karşılaşılmaktadır.

Kavram olarak 1960'larda ortaya çıkmış, kullanımı 1980'lerde yaygınlaşmış olmasına karşın, küreselleşme sürecinin kökenini çok daha gerilere götürmek mümkündür. Küreselleşmenin temelleri; 15. ve 16. yüzyılda “Coğrafi Keşifler” ile dünyanın her tarafını tanıma çabası içinde olan ülkelerin girişimleri, bu girişimler sonucu bazı gelişmiş ülkelerin yeni yerler keşfederek o toprakları sömürgeleştirmeleri ve sömürgeleriyle yaptıkları mal – hizmet alışverişleriyle atılmıştır.

Küreselleşme kavramının kökeni 15. ve 16. yüzyıllara dayandırıldığında; o yıllardan itibaren ülkeler arasında ticaretin büyük ölçüde arttığı, uluslar arası ekonominin küresel özellikler gösterdiği dönemler olduğu ve bu dönemlerin küreselleşme süreci içerisinde “Küreselleşme Dalgaları” olarak adlandırıldığı görülmektedir.

Birinci küreselleşme dalgası, Batı Avrupa’da kapalı tarım ekonomisinden (feodalizmden, derebeylik sisteminden) ticari kapitalizme (anamacılık) geçiş süreciyle eş zamanlı olarak yaşanmıştır. Avrupa’da, 15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, bazı Avrupa ülkeleri tarafından deniz ticaretinin geliştirilmesiyle, ticaret coğrafi olarak sınırları asmaya, genişlemeye başlamıştır. Birinci küreselleşme dalgasının siyasal boyutuna bakıldığında, feodal beyliklerin birleşerek yerini daha büyük ölçekli bir siyasal birim olan; “ulus devlet”e bıraktığı görülmektedir. Bu dönemde ticaretteki hızlı gelişmeler, kent devletleri ve feodal beyliklerin üzerinde daha geniş ve güvenli bir pazar ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Birinci küreselleşme dalgasında, Avrupa’da kurulan ulus devletlerin dış politikalarına sömürgecilik anlayışının egemen olduğu görülmektedir. (Uygun, 2002: 143)

İkinci küreselleşme dalgasının itici gücü olarak “sanayileşme” görülmektedir. İkinci küreselleşme dalgası, Sanayi Devrimi’nin ardından yaşanmıştır. Sınaî üretim; üretim artısına neden olması ve uluslararası ticaretin genişlemesini hızlandırmasının yanında uluslararası ticaretin yapısında da bir takım değişikliklere neden olmuştur. (Uygun, 2002: 143) 1880’lere gelindiğinde, kapitalizmde tekelleşme ve finansal sermayenin ortaya çıkması gibi olgularla karşılaşmıştır. Birinci küreselleşme dalgasıyla kendini hissettiren geniş ve güvenli pazar bulma ihtiyacı, sınaî üretimin gerçekleşmesiyle zorunlu bir duruma gelmiştir. Bu zorunluluk nedeniyle, sömürgecilik; Avrupa’nın 19. yüzyılda Sanayi Devrimi sonucu karşılaştığı ekonomik ve sosyal sorunlara çözüm getiren bir dış politika ilkesi olan “yayılmacılık” a (emperyalizme) dönüşmeye başlamıştır. (Sander, 1999: 201)

Üçüncü küreselleşme dalgası, 20. yüzyılın sonunda yaşanmaya başlayan iletişim, bilgi-işlem ve bunun gibi diğer alanlarda meydana gelen

teknolojik gelişmelerin yanında üretimin örgütlenmesinde meydana gelen büyük değişimle de ilişkilidir. (Uygun, 2002: 143)

Birinci küreselleşme dalgası; ulus devleti, uluslararası hukukun ve uluslararası ekonomik sistemin en önemli ögesi haline getirirken, ikinci küreselleşme dalgası; ulus devletlerin kendi aralarında ittifaklar oluşturmalarına (uçuşmalarına, anlaşmalarına) ve ekonomik bütünleşmeler (entegrasyonlar) meydana getirmelerine neden olmuş, üçüncü küreselleşme dalgası ise; şirketlerin birleşerek büyük çaplı çok uluslu şirketler olarak ortaya çıkmasına neden olmuştur ve halen de neden olmaktadır.

Lojistik ile küreselleşme arasındaki bağlantıyı inceleyecek olursak öncelikle lojistik olmadan küreselleşmenin gerçekleşmesinin ya da etkilerini sürdürmesinin mümkün olabileceğinin düşünülmemeyeceğini ya da küreselleşme olmadan da lojistik sektörünün gelişiminin bu kadar ileri düzeylerde gerçekleşmiş olabileceği düşünülmemeyeceğini belirtmemiz gerekmektedir.

Ayrıca, lojistikle küreselleşme ilişkiye bakıldığında, bu iki terimin birbirinin sebebi ve de sonucu olduğunu görebiliriz. Küreselleşmenin dünyaya egemen olduğu günden itibaren, üreticilerin üretimlerini en iyi şekilde yapmaları ve ürettikleri malzemelerin iyi pazarlanması yeterli olmayacaktır. Bu durumun uluslar arası boyutlarda faaliyet gösterenler için daha da önemli olduğu ortadadır. Bunun sebebi ise dünyanın her yerinde tüketicilerin ihtiyaçlarını karşılayabilecek nitelikte ürünler aynı niteliklerde üretilebilmektedir.

Burada önemli olan husus, üretilen bu ürünlerin doğru zamanda ve doğru yerde tüketicilerin kullanımına sunulabilmesidir. Bu konuda da ortaya lojistik kavramı devreye girmektedir. Küresel boyutta faaliyet gösteren firmaların; farklı pazarlara ve farklı tüketicilere ulaşma faaliyetlerini gerçekleştirirken aşmaları gereken önemli sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bunlar; mesafelerin artması, hukuki, sosyal, politik çevrenin değişmesi, farklı yüzey şekiller ve farklı iklim koşullarıyla karşılaşılması gibi sorunlardır.

Bu sorunlarla firmaların mücadele edebilmesi lojistik etkinliklerine ve lojistik faaliyetlerindeki becerilerine bağlı olduğunu belirtmemiz gerekmektedir. Bir başka ifade ile küreselleşme, lojistik süreçlerin ve gerekli altyapıların oluşturulmasında itici bir güç oluşturmuştur. Küreselleşmenin etkisiyle dünyanın herhangi bir yerinden talep edilen ürün, lojistik sayesinde istenilen yer ve zamanda tüketiciyle buluşur duruma gelmiştir.

Küreselleşmenin her alanı saran etkisi lojistik etkinlikler üzerinde de etkili olmuştur. Lojistiğin küreselleşmesi işletmeleri hem olumlu hem de olumsuz yönde etkilemiştir. Genişleyen bir pazarda lojistik etkinlikleri gerçekleştirmek işletmeler için çok daha karmaşık ve zor bir hal almıştır.

Sosyokültürel küreselleşme ile birlikte dünya toplumları giderek birbirine benzemeye baslarken, her toplum da bir yandan kendi farkını ortaya koyma çabası içine girmiştir. Böylelikle; benzer kalitede benzer ürünleri tüketen ancak, kendi öz kültürlerine göre tatmin ve beklenti düzeyi farklılık gösteren farklı müşteri çevreleri ortaya çıkmıştır. Bu durum; müşterilerini sürecin odak noktasında tutan ve küresel boyutlarda etkinlik gösteren hizmet sağlayıcıların küresel pazarda zorluklar yaşamasına neden olmaktadır.

Önceleri geçerli olan “ne üretirsen onu satarım” anlayışını yerini müşteri odaklı üretim ve hizmetin alması ve teknolojjide yaşanan hızlı gelişme ile birlikte ortaya çıkan yoğun rekabet ortamında, müşterilerde en üst düzeyde tatmin yaratan ve diğer işletmelerden farklılığını açıkça ortaya koyan işletmeler karlarını artırmakta ve büyüebilmektedir. Bunu gerçekleştirmelerini sağlayan kilit öğe lojistik süreçlerini iyi tasarlamaları ve yönetmeleridir. Ancak; küreselleşme ile toplumlar birbirlerine benzemiş olsa da küreselleşmenin tüm dünyayı aynı oranda ve şiddette etkilediğinden söz etmek mümkün değildir. Bu nedenle lojistik kavramına ve kavramın önemine ilişkin algılar farklılık göstermektedir.

Özellikle eğitim düzeyi düşük az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler; lojistiği sadece taşımadan oluşan bir etkinlik olarak görmekte, iyi bir lojistik sürecin işletmelere ve ülke ekonomilerine sağladığı katkının bilincinde

olmadığından, konuya yeteri kadar önem vermemektedir. Bu nedenle, küresel pazarda hizmet veren lojistik firmalar bu ülkelerde gerek yetişmiş personel bulmakta zorluk çekmekte, gerekse de bu ülkelerin işletmeleriyle sağlıklı is ilişkileri kurmakta zorluklar yaşamaktadır.

2. BÖLÜM

TÜRKİYE'DE TAŞIMACILIK POLİTİKALARININ TARİHİ GELİŞİMİ

Türkiye'nin taşımacılık politikalarının tarihsel gelişimini ele aldığımızda, günümüze kadar olan süreci üç döneme ayırmamız doğru olacaktır. Bu dönemler; 1856 ile 1922 yılları arasında kapsayan Cumhuriyet öncesi dönem, 1923 ile 1950 yıllarını kapsayan ve demiryolunun ağırlıklı olduğu dönem ve 1950'den günümüze kadarki süreci kapsayan karayolu ağırlıklı dönemlerdir.

2.1. Cumhuriyet Öncesi Dönem

Türkiye'de taşımacılık politikalarının tarihi gelişiminde ilk dönem olan Cumhuriyet öncesi dönemi incelediğimizde, bu dönemin en önemli özelliğinin demiryolu taşımacılığının ilk defa bu dönemde, 19. yüzyılın son dönemlerinde olduğunu görmekteyiz. Başta Almanya, İngiltere olmak üzere Fransa, İtalya, Rusya gibi devletler farklı nedenlerle Türkiye'de demiryollarının gelişimine öncülük etmişlerdir. İlk demiryolu 1856 yılında bir İngiliz şirketine verilen imtiyazlarla İzmir – Aydın arasında inşa edilmiştir. 130 kilometre uzunluğunda olan bu hattın yapımı 1866' da tamamlanmıştır. (TCDD, 2001-2005: 3) Bu hattın seçiminin nedensiz olmadığını söylemek yanlış olmayacaktır. İzmir-Aydın yöresi diğer yörelere göre nüfus bakımından kalabalık, ticari potansiyeli yüksek, İngiliz pazarı olmaya elverişli etnik unsurların yaşadığı, İngiliz sanayisinin gereksinim duyduğu ham maddeye kolay ulaşılabileceği bir yerdir.

Ayrıca, bu hat, Ortadoğu'nun kontrol altına alınarak Hindistan yollarının denetim altına alınması bakımında da stratejik bir öneme sahiptir. Osmanlı Devleti'nde demiryolu imtiyazı verilen İngiliz, Fransız ve Almanların ayrı ayrı etki alanları oluşmuştur. Fransa; Kuzey Yunanistan, Batı ve Güney Anadolu ile Suriye'de, İngiltere; Romanya, Batı Anadolu, Irak ve Basra Körfezinde, Almanya; Trakya, İç Anadolu ve Mezopotamya'da etki alanları oluşturmuştur. Batılı sermayedarlar, sanayi devrimi ile çok önemli ve stratejik

bir ulaşım yolu olan demiryolunu tekstil sanayinin hammaddesi olan tarım ürünlerini ve önemli madenleri en hızlı biçimde limanlara, oradan da kendi ülkelerine ulaştırmak için inşa etmişlerdir. Yabancı devletler, km başına kar güvencesi, demiryolunun 20 km çevresindeki maden ocaklarının ve petrol zenginliklerini işletilmesi, baraj ve hidroelektrik santralleri kurmak vb. imtiyazlar alarak demiryolu inşaatlarını yaygınlaştırmışlardır. Dolayısıyla Osmanlı topraklarında yapılan demiryolu hatlarının geçtiği güzergâhlar, bu ülkelerin iktisadi ve siyasi amaçlarına göre biçimlendirilmiştir.

1876'dan 1909'a kadar tam 33 yıl Osmanlı Padişahı olan Sultan II. Abdülhamit hatıralarında şu cümlelere yer vermektedir: "Bütün kuvvetimle Anadolu Demiryollarının inşasına hız verdim. Bu yolun gayesi Mezopotamya ve Bağdat'ı, Anadolu'ya bağlamak, İran Körfezine kadar ulaşmaktır. Alman yardımı sayesinde bu başarılmıştır. Eskiden tarlalarda çürüyen hububat şimdi iyi sürüm bulmaktadır, madenlerimiz dünya piyasasına arz edilmektedir. Anadolu için iyi bir istikbal hazırlanmıştır. İmparatorluğumuz dâhilindeki demiryollarının inşaatı mevzuunda büyük devletlerarasındaki rekabet çok garip ve şüphe davet edicidir. Her ne kadar büyük devletler itiraf etmek istemiyorlarsa da bu demiryollarının ehemmiyeti yalnızca iktisadi değil, aynı zamanda siyasidir." (Abdülhamit, 1999: 54)

Cumhuriyet öncesi çeşitli yabancı şirketler tarafından inşa edilen demiryolu hattının 4000 KM' lik bölümü, Cumhuriyet'in ilanı ile belirlenen milli sınırlar içinde kalmıştır. Bu rakam şuan Türkiye'de bulunan demiryollarının yarısına tekabül etmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'ndan genç Cumhuriyet'e, yabancı şirketlere ait 2.282 KM' lik normal genişlikte hat ve 70 km. uzunluğunda dar hat ile devletin yönetiminde olan 1.378 KM' lik normal genişlikte hat kalmıştır. (Güngör, 1999: 23)

Türkiye Cumhuriyeti Osmanlı devletinden bugünkü ulusal sınırları içinde kalan 18350 KM' lik bir karayolu ağı devralmıştır. Bunun 4000 KM' si iyi durumda olmak üzere 13 900 KM' si stabilize yol geriye kalan kısmı da toprak yoldur. (Bilmez, 2000: 19) Osmanlı İmparatorluğu'ndan Cumhuriyet'e kalan deniz ticaret filosunun motorla çalışan kesimi 11,024 grostondan ibaretti.

Çağdaş anlamda gemi üretimi ve sağlıklı liman yok gibiydi. Osmanlı'dan kalan deniz ticaret filosu içindeki motorlu gemiler çoğunlukla devlete aitti. (Sevimay, 1992)

2.2. 1923 – 1950 Yılları Arası Dönem

1923 yılında, Osmanlı Devleti'nin yıkılması ve yerine Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte sanayileşme ve kalkınma politikasının temel unsurlarından bir tanesi olan ulaştırma altyapısının geliştirilmesine önem verilmiştir ve bu doğrultuda ulaştırmanın en önemli ayağı olan demiryolu ulaştırmasına da gereken hassasiyet gösterilmiştir. Cumhuriyet öncesinde demiryollarının büyük bir yüzdesi Konya-Ankara doğrultusunun batısında iken Cumhuriyet döneminde yapılan yatırımların ağırlıklı bir bölümü doğuya kaydırılmıştır.

1924 – 1925 döneminde çıkartılan kanunlarla Türkiye Büyük Millet Meclisi hükümete demiryolu yapımlarının bütçeden finanse etmesi için yetki vermiştir. 1925 yılında yapılan ilk demiryolu kongresi ile ülkedeki demiryolu ulaşım politikası ortaya konmuş ve 1929 yılına gelindiğinde 1000 km uzunluğunda demiryolu yapımı tamamlanarak işletmeye açılmıştır. (Gülen, 1999: 268)

1925 yılında kongrede benimsenen politikalar doğrultusunda sömürülen ülkeler için oluşturulan ağaç tipi ulaşım hattı yerini ağ tipi ulaşım hattına bırakmış ve böylece doğal kaynaklar, üretim merkezleri ve pazar alanlarına yayılan, ekonomiyi canlandıran bir ulaşım sistemine geçilmiştir. Bu dönemin diğer bir belirgin özelliği de, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilmiş olmasıdır. Bu tür kitlesel yüklerin en ucuz biçimde taşınabilmesi açısından demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Bu nedenle, demiryolu hatları milli kaynaklara yönlendirilmiş, sanayinin yurt sathına yayılma sürecinde yer seçiminin belirlenmesinde yönlendirici olmuştur. Bu dönemde, tüm olumsuz koşullara karşın, demiryolu yapım ve işletmesi ulusal güçle başarılmıştır. (Ahmet, 1953: 23)

İsmet İnönü, 30 Ağustos 1930'da Sivas'ta yaptığı konuşmada, 1920'de Mustafa Kemal Atatürk'ün başkanlığı altında toplanan hükümetin ilk programına atıfta bulunarak şunları söylemiştir: "Dünyanın bütün ateşleri başına yağarken, yarınki mevcudiyeti hazin bir şüphe altında iken, vatandaşlar yalınayak ve sopa ile müstevlilere karşı koymaya çalışırken, bütün membarları elinden gitmişken ve hazinesinde bir tek lira yok iken, ilan ettiği ilk programında; Ankara'dan Yahşihan'a kadar şimendifer temdit edeceğini söylüyordu." (Gürel, 1989: 154)

Atatürk de Millet Meclisinin 1 Mart 1922 tarihli toplantısında: "İktisat hayatının faaliyet ve zindicisi ancak münakale vasıtalarının, yolların, şimendiferlerin, limanların hali ve derecesi ile mütenasiptir." Yine Atatürk aynı tarihlerde gazetelere verdiği demeçte: "Memleketin bütün merkezleri yekdiğerine az zamanla şimendiferle bağlanacaktır. Mühim maden hazineleri açılacaktır. Memleketimizin baştan nihayete kadar harap manzarasını mamureye tahvil etmekten ibaret olan gayenin temel taşları her yerde gözleri tekrar edecektir." (Gürel, 1989: 154)

Kurtuluş Savaşından yeni çıkmış, bu savaşla da maddi ve manevi büyük kayıplar vermiş ve sonucunda da büyük bir başarı ile kurulmuş olan genç bir Cumhuriyet için yapılan bu işler küçümsenemeyecek bir boyuttadır.

Demiryollarındaki hızlı ilerleme 1940 yıllarına kadar sürmüş ve 1940–1950 yılları arasında ise tam bir durgunluk dönemine girmiştir. Cumhuriyetin ilanından, 1940 yılına gelinceye kadar yılda ortalama 190 km demiryolu inşa edilirken 1940–1950 yılları arasında toplam inşa edilen demiryolu uzunluğu ancak 300 km olmuştur. 1950 ye kadar yapılan hatların uzunluğu 3578 kilometre olup bunun 3208 kilometresi 1940 yılına kadar tamamlanmıştır. Hiç kuşkusuz, bu durgunlukta II. Dünya Savaşının ve dünya otomotiv sanayinde pazar payının % 80'ni elinde bulunduran ABD'nin etkisi büyük olmuştur.

Bu dönemde ABD'deki Federal Karayolu Teşkilatı ile işbirliği yapılmış ve Marshall yardımları çerçevesinde karayolu ile ilgili projeler geliştirilerek çok sayıda mühendis ABD'ye eğitime gönderilmiştir. Yine bu

yıllarda ABD den gelen yardımlarla yollar asfaltlanmış, traktörler ve biçerdöverler ülkeye sokulmuştur. 1950’li yıllar ulaştırma politikasında artık demiryolu döneminin bittiği ve yerini karayolları dönemine bırakmış olduğu yıllardır. 1 Mart 1950 yılında çıkartılan bir yasa ile Ulaştırma Bakanlığında bağımsız Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Karayolu yapımı kurulan bu Genel Müdürlük tarafından yürütülmeye başlanmış ve zamanın hükümetleri de karayolu yapımında gereken hassasiyetleri göstermişlerdir.

Adnan Menderes öncülüğündeki Adalet Partisi’nin iktidarda olduğu 1952–1962 yılları arasında T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü bütçeleri devlet bütçesinin % 10 düzeyine ulaşmıştır. Bu dönemin başlarında demiryolunun ulaşım sistemi içindeki payı yük taşımacılığında % 78, yolcu taşımacılığında % 42 iken bu oranlar izlenen karayolu ağırlıklı politikalar sonucu yük taşımacılığında % 48, yolcu taşımacılığında % 24’e gerilemiştir. (Koramaz, 2011: 156)

Cumhuriyet döneminde deniz taşımacılığı hızlı ve özel sektör ağırlıklı olarak gelişmiştir. Planlı döneme kadar, 1942–1944 yılları deniz ticaret filosunun en çok büyüdükleri yıllar olmuştur. Planlı döneme girerken Türk Deniz Ticaret filosunun bin grostondan büyük gemileri 798.300 groston taşıma kapasitesine sahip olmuşlardır. Bu kapasitede özel kesimin ağırlığı % 68,6 ölçüsündeydi. (Sevimay, 1992: 123)

2.3. 1950’den günümüze kadar olan dönem

1950’den sonraki yıllar karayolunun artık demiryoluna karşı ezici üstünlüğünü kabul ettirdiği yıllar olmuştur. Demiryolu taşımacılığına yapılan % 100 oranında ki zam, ülke içerisinde otomotiv sanayinin montaj yoluyla da olsa kurulması, köy yolları yapımı için Köy İşleri Bakanlığına bağlı olarak Yol-Su-Elektrik (Y.S.E.) Genel Müdürlüğünün kurulması, yol inşaatında kullanılmak üzere makine ve teçhizat için dış kredi olanaklarının sağlanması, kamyon ithalatının serbest bırakılması gibi birçok faktör, karayolu taşımacılığının beklenenin çok üstünde gelişmesine ve bugün ulaştırma sistemleri arasında karayolu ile yapılan yük taşımacılığında % 93 ve yolcu

taşımacılığında da % 95 gibi dengesiz bir dağılımın oluşmasına zemin hazırlamıştır.

1960'dan sonraki yıllar, beşer yıllık kalkınma planlarının yapıldığı dönemlerdir. 1961 Anayasası ile anayasal bir kurum olarak kurulan Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) ile Türkiye planlı bir döneme girmiştir.

Kaynakların verimli kullanılması ve kalkınmanın hızlandırılması amacıyla ülkenin ekonomik, sosyal ve kültürel planlama hizmetlerinin bir bütünlük içerisinde etkin, düzenli ve süratli olarak görülebilmesi için Devlet Planlama Teşkilatı tarafından 1963 senesinde birincisi yapılmak üzere her beş sene bir kalkınma planları yapılmaktadır.

Kalkınma Planlarının hazırlanmasında, toplumun ulaşması istenilen iktisadi ve toplumsal amaçları, bunları gerçekleştirmek için başvurulacak araçları ve bu araçların kullanılmasında uyulacak temel ilkeleri gösteren "Plan Hedefleri ve Stratejisi" esas tutulmuştur.

1. Beş Yıllık Kalkınma Plan (B.Y.K.P.) Döneminde karayollarının geometrik standartlarının yurt ihtiyacının üstünde olduğu düşünülürken, 2. Beş Yıllık Kalkınma Planı Döneminde karayollarının geometrik standartlarının da yükseltilmesinin gerekli olduğu sonucuna varılmış ve yolların geometrik standartlarının yükseltilmesi içinde ilave harcamalar yapılmıştır. Ulaştırma sektörünün sabit yatırımlar içindeki payı gün geçtikçe artmıştır.

Yine aynı dönemde turizm sektörünü canlandırmak için özellikle güney sahillerinde fiziki yapısı ve geometrik standardı yüksek olan yolların yapımına ağırlık verilmiştir. Planlama dönemine rağmen demiryolları güç kaybetmeye devam etmiş, devlet tarafından etkin bir işletmenin kurulamaması ve mevcut olan hatlara da yeteri ölçüde bakım ve onarım yapılmayarak geometrik standartlarının arttırılamaması sonucu TCDD işletmesi devamlı zarar etmeye başlamıştır. Planlama dönemlerinde demiryollarını kalkındırmak için bir takım çalışmalar yapılsa da başarı sağlanamamıştır.

Planlama dönemlerinde denizyolu ve havayolu taşımacılığını geliştirmek içinde bir takım çalışmalar yapılmış ve plan hedefleri içine alınmıştır. Havayolu ulaşımındaki gelişme denizyoluna göre daha iyi gerçekleşmiştir. Bununla birlikte Türkiye'nin deniz ticaret filosunu oluşturan gemilerin ekonomik ömürlerini doldurmuş olmalarından kaynaklanmaktadır.

Birinci plan döneminde havaalanlarında yer hizmetlerinin tek elden ve düzenli bir şekilde yapılması planlanmış ancak gerçekleştirilememiştir. (DPT, Ankara) İkinci plan döneminde de bu konunun üzerinde durulmuş fakat etkili bir çalışma yapılamamıştır. (DPT, Ankara) Üçüncü plan döneminde ise filodaki uçak sayısının artmasına karşılık, alanlardaki tesisler yetersiz kalmış ve yer hizmetleri üçüncü plan döneminde de aksamaya devam etmiştir. Bu dönemde 1954 yılında 6382 sayılı kanun ile Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Daire Başkanlığı" 1973 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak yeniden teşkilatlandırılmıştır. (DPT, Ankara)

Beşinci plan döneminde de Türk Hava Yolları'nın uçak filosunun, talep tahminleri izlenerek, gelişmelere paralel olarak büyütülmesi hedeflenmiştir. 14.10.1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile özel sektöre hava taşımacılığı ile havaalanı işletmeciliği hakkının verilmesi sonucu, Türk Sivil Havacılığında yeni bir dönem başlatmıştır. Özel hava taşıyıcılarının mevcut sorunlarını kısa sürede çözümlenerek, güvenli ve ekonomik bir işletmecilik anlayışı içinde hizmet vermeleri konusu ilk olarak altıncı plan hedefleri arasında yer almıştır. Hemen her planda havayollarının modernizasyonu, işletmecilik ve hizmet düzeyinin yükseltilmesi konuları üzerinde durulmuştur.

Deniz ticaret filosunun birinci plan döneminde geliştirilmesi ve dış ticaret mallarımızın en az % 50'sinin ticaret filomuz ile taşınması planlanmıştır. Ancak, bu gerçekleştirilememiş, ikinci, üçüncü hatta beşinci plan döneminde de bu madde plan kapsamına alınmıştır. Limanlarla ilgili hizmetlerin tek elde toplanması konusu birinci plan döneminde ele alınmış ancak bu konuda gerekli çalışmalar yapılamadığı için İkinci dönemde yapılmayanlar hariç, limanlarla ilgili diğer hizmetlerin tek elden yapılmasını sağlayacak olan

ulaştırma bakanlığına bağlı ayrı bir kuruluş olarak ‐Limanlar Genel M¼d¼rl¼đ¼‐ n¼n kurulması kararlaştırılmıştır. Ancak genel m¼d¼rl¼k bu d¼nem içerisinde de kurulamamış ve ¼¼nc¼ plan d¼neminde Limanlar Genel Md. n¼n kuruluş çalışmalarının program d¼nemi içinde sonuçlandırılması hedeflenmiştir.

Beşinci plan d¼neminden itibaren limanlardaki konteynır trafiğinde artışlar g¼r¼lm¼ř bu durum altıncı plan d¼neminde de devam etmiş, buna karşılık g¼mr¼k yasasındaki değişiklik gerçekleştirilemediği için konteynırlar uzun s¼re limanlarda kalmış ve bu durum da liman faaliyetlerini olumsuz y¼nde etkilemiştir. Konteynır trafiğindeki artışa paralel olarak yeni konteynır terminalleri yatırımlarının yapılması yedinci plan d¼neminde hedefler arasında yer almıştır. (DPT, Ankara: 24)

Liman işletmeciliğinin otonom bir yapıya kavuşturulması veya ¼zelleřtirilmesi suretiyle uluslararası rekabete hazır hale getirilmesi ilk olarak altıncı plan d¼neminde kapsama alınmış ancak bu gerçekleşemediği için yedinci ve sekizinci plan d¼nemlerinde de bu madde hedefler arasına konulmuştur. (DPT; Ankara: 24)

Boru hattı taşımacılığı ¼zellikle altıncı, yedinci ve sekizinci plan kapsamlarında ayrıntılı olarak yer almış bundan ¼nceki planlarda ¼zerinde ¼nemle durulmamıştır. Altıncı plan d¼neminde boru hattı yatırımları planlanmış, yedinci ve sekizinci d¼nemlerde de bu yatırımlar hedefler arasına alınmıştır. Ham petrol ve doğalgazın boru hattı yoluyla taşınması için her ¼ d¼nemde de gerekli çalışmalar kapsama alınmıştır. (DPT, Ankara: 25)

Planlı d¼nemlerde de ulaştırma sistemleri için yapılan yatırımlar arasında bir denge sağlanamamış ve yatırımların yaklaşık d¼rtte ¼¼ karayoluna yapılmıştır. Karayolu ile yapılan taşımacılığın demiryolu ve denizyoluna kaydırılması ve boru hatlarının da daha da geliştirilip yaygınlaştırılması kısacası daha ekonomik, g¼venli, hızlı ve etkin bir taşıma sisteminin gerçekleştirilebilmesi için ‐1983–1993 Ulaştırma Ana Planı‐ hazırlanmıştır. Bu planın uygulamaya başlaması ve somut hedeflerin ortaya

konması ulaştırma sistemlerinin yk ve yolcu taşımacılığındaki paylarının dengelenmesi adına umut verici olmuştur.

Bu planlamaya göre 1980 yılındaki ve plan dönemi sonu olan 1993 yılına ait öngörülen ulaştırma türlerine göre dağılımı Devlet Planlama Teşkilatı'nın (D.P.T) Ulaştırma zel İhtisas Komisyon Raporunda yer almaktadır. (DPT; Ankara: 25)

Türkiye'de yapılan tek ulusal ulaştırma planı 1983–1993 Ulaştırma Ana Planı (U.A.P) olmasına rağmen bu plan 1986 yılında anlaşılmaz bir biçimde uygulamadan kaldırılmıştır.

1980 ihtilalı sonrasındaki yıllar Türkiye'de otoyollar döneminin başladığı yıllardır. Böylece başta demiryolu olmak üzere diğer ulaştırma sistemlerinin ilerleyişi değişmemiş bu defa da otoyolların gölgesi altında ezilmişlerdir. Türkiye İstatistik Kurumu Ulaştırma İstatistikleri zetinde (U.İ.) belirtildiği üzere 2000 yılına gelindiğinde devlet ve il yollarımızın toplam uzunluğu 61090 km ye ulaşırken otoyollarımızın uzunluğu 1773 KM' ye çıkmıştır. (TUIK, 2006)

Otoyolların yapılmasının temel prensibi hızlı, güvenli ve konforlu bir ulaşım gerçekleşmesine olanak sağlamaktır. Bu yönüyle de bir ülkede otoyolların yapılması kuşkusuz gereklidir. Ancak lke koşullarının çok iyi bir Şekilde araştırılması ve mevcut kaynakların ona göre değerlendirilmesi de bir zorunluluktur. Bugün Türkiye'de kamyon sayılarında her yıl ortalama % 9'luk bir artış gözlenmektedir.

Bu artış Avrupa'daki kamyon artış hızının yaklaşık iki katıdır. Bu durum yük taşımacılığının Türkiye'de yoğun bir Şekilde kamyonlarla yapıldığının bir göstergesidir. Otoyolların yapım prensipleri ve kamyonlarla yapılan yük taşımacılığı göz önüne alındığında Türkiye açısından bir çelişki yaratmaktadır. Şu anda mevcut otoyolların kullanımının kapasitesinin çok altında gerçekleşmesi maalesef bu durumu doğrulamaktadır. Standartlara uygun olarak yapılan ve ortalama 20 yıllık proje ömrüne sahip olan bir

otoyolda yapılışının ilk 12 yılında kalite bozulması % 25 iken, bundan sonraki 4 yılsonunda kalitedeki bozulma % 60'ı bulmaktadır.

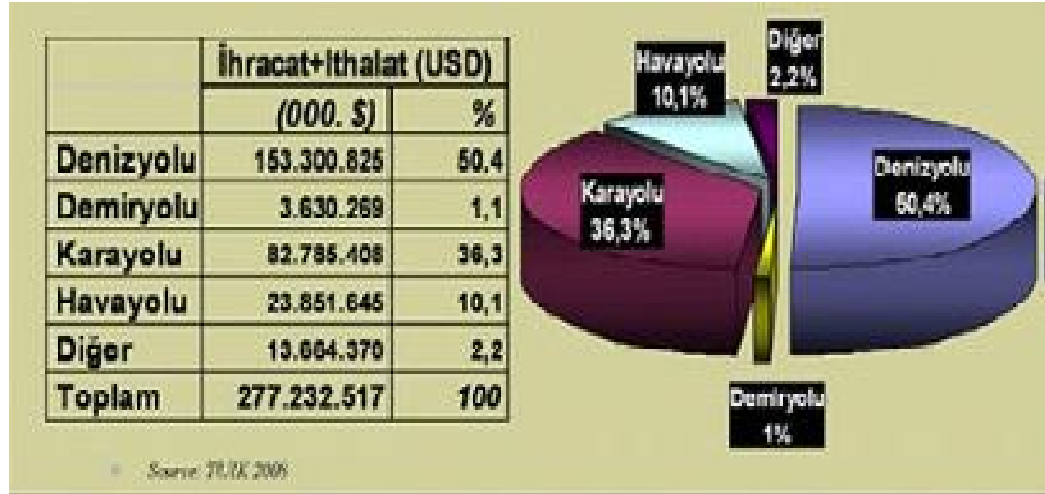
Türkiye'de yapılan otoyolların hizmete açılışından 2 yıl sonra onarımlara ihtiyaç duyulduğu da düşünüldüğünde bir planlama hatasının yapıldığı görülmektedir. Planlı kalkınma döneminde ulaştırma sektörünün toplam yatırımlar içindeki payı Tablo % 15 ile % 22 arasında değişmektedir. (CHP, 2007: 65)

2.4. Türkiye'de Taşımacılık Sektörü

Türkiye'de iç yük taşımacılığının % 93' ü kara yolları, % 4'ü demiryolu ve 1,2'si ise deniz yolları ile yapılmaktadır. Bu dağılım ucuz ve verimli olan demir ve deniz yollarından yararlanılmadığını, bir başka tanımla bu alanda çok önemli alt yapı eksikliklerinin varlığını açıkça ortaya koymaktadır. Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olduğu düşünüldüğünde, deniz yollarının aldığı payın düşündürücü boyutta olduğu görülmektedir. (UTIKAD, 2008)

Türkiye'nin dış ticaretine bakacak olursak, aşağıdaki grafiklerde de görüleceği üzere, 2007 yılında Türkiye dış ticaretinin miktarsal olarak % 87,9'u denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilirken, karayollarının payı % 10,3, demiryollarının % 1,3 ve havayollarının payı ise % 0,3 düzeyinde kalmaktadır. Başta AB ülkeleri olmak üzere, ülkeler iç suyollarını daha verimli kullanmaya özen göstermektedirler. Türkiye'de ise iç suyollarında taşımacılıktan söz etmek olanaksızdır. Benzer olarak yurtiçinde hava yollarının aldığı pay da çok düşüktür. Son yıllarda sivil havacılık sektörünün özel kesime açılmasıyla havayolu taşımacılığında olumlu yönde gelişmeler sağlanmıştır, ancak bu yeteri düzeyde değildir. Yurtiçi taşımacılıkta denizyolları düşük paya sahip olmasına karşın dış ticarete bu taşıma türü ön plana çıkmaktadır. (Kanalıcı, 2006)

Şekil 2.1. Dış Ticarete Taşıma Türlerinin Payları (ABD Doları)



Kaynak: TÜİK, 2008

Şekil 2.2. Dış Ticarete Taşıma Türlerinin Payları (1000 ton)



Kaynak: TÜİK, 2008

Denizyollarında tüm dünyada olduğu gibi konteynır taşımacılığı giderek daha yüksek pay almaktadır. Bu eğilim denizyolları taşımasında yeni altyapı ve teknoloji yatırımlarını gerekli kılmaktadır. Türkiye'nin dış ticareti içinde AB ve komşu ülkelerinin payının yüksek olması ve sektörel özellikler nedeniyle karayolu taşımacılığı da toplam dış ticaret taşımaları içinde oldukça yüksek bir pay almaktadır. (KAMUSEN, 2009)

Bu eğilim Türk girişimcilerin uluslararası karayolu ve kara-deniz kombine taşımacılık alanına yatırım yapmasında önemli rol oynamıştır. Türk taşıma firmaları, AB ve çevre ülke taşıyıcıları ile geçiş kotalarına karşın rekabet edilebilecek nitelik ve nicelikte taşıt filosuna sahip olmuşlardır.

Taşımacılık değer açısından değerlendirildiğinde, denizyollarının payı daha ucuz olması nedeniyle düşmektedir. Toplam dış ticaret taşımacılığında ABD Doları olarak deniz yolunun payı %50,5, karayollarının payı %36,71 ve havayollarının payı ise %10,1'dir. (TUIK, 2006) Taşımacılık türlerinin Türkiye'nin coğrafi konumu ve özellikleri nedeniyle kullanabilmesi, gerek taşımacılık gerekse lojistik sektörüne önemli üstünlükler kazandıracaktır.

2.5. Karayolu Taşımacılığı

Türkiye'de karayolu taşımacılığı özellikle 1950 yılından sonra yapılan yatırımlarla ulaştırma türleri içerisinde karayollarına öncelik verilmesi sonucunda gelişim göstermeye başlamıştır. Karayollarını ulaşım türleri arasında öncelikli hale getirme politikası o yıllardan günümüze kadar devam etmiştir. Bunun sonucunda Türkiye'nin mevcut ulaştırma ağı karayolu ağırlıklı bir yapıya bürünmüştür. Tablo 2.1'de Türkiye'nin karayolları uzunluğunu görebiliriz.

Tablo 2.1: 2009 Yılı İtibari ile Türkiye'de Karayolu Ağı (Km)

Yol Sınıfı	Asfalt Beton	Sathi Kaplama	Park e	Stabiliz e	Toprak	Geçit Verme z	Toplam Uzunlu k
Otoyollar	2.010	-	-	-	-	-	2.010
Devlet Yolları	6.910	23.874	60	157	104	206	31.311
İl Yolları	1.094	26.431	108	1.443	758	878	30.712
TOPLAM	10.014	50.305	168	1.600	862	1.084	64.033

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü İnternet Sitesi, www.kgm.gov.tr, 20 Nisan 2009.

Türkiye'de 2009 yılı itibari ile toplam 64.033 km karayolu ağı mevcuttur. Bu rakam Türkiye'nin ulaştırma ihtiyacı için yeterli olmasa da karayolu ulaştırması diğer ulaştırma türleri ile kıyaslandığında ezici bir üstünlüğe sahiptir.

Türkiye’de ulaştırma altyapısının karayolu ağırlıklı olması doğal olarak taşımacılık faaliyetlerinin de büyük oranla karayolu üzerinden yapılmasına neden olmaktadır. Günümüzde karayolu taşımacılığının Türkiye’de toplam taşımacılık içindeki payı yüzde 94 civarındadır. (DPT, 2007: 24) AB’de karayolu yük taşımacılığının toplam yük taşımacılığı içerisindeki payı ise yüzde 45,6 civarındadır. (Eurostat-European Commission, Panorama of Transport, 2009: 7) Görüldüğü gibi Türkiye’deki oran AB ile kıyaslandığında çok fazladır.

Türkiye’nin karayolu ulaştırma filosu Avrupa’nın en geniş filosu olma özelliğine sahiptir. Türkiye’deki filo durumunu, 2008 ve 2009 yılları göz önünde bulundurularak aşağıdaki Tablo 4.2’ de incelemeye çalıştık.

Tablo 2.2: 2008-2009 Yılı İtibari İle Türkiye’de Karayolları Taşımacılığı Kapasitesi

Değişken	Miktar (2009)	Miktar (2008)
Çekici (Adet)	45.450	44.039
Kamyon (Adet)	16.280	15.613
Römork (Adet)	3.106	3.025
Yarı Römork (Adet)	53.510	52.583
Tanker Römork (Adet)	1.498	723
Şirket Sayısı (Adet)	1.488	1.420

Kaynak: <http://www.utikad.org.tr/db/files/TurkeyPresentation2009.pdf> 21 Nisan 2011.

Ülkemizde karayolu ağının geliştirilmesine önem verildiğinden dolayı taşıt sayısı hızla artmıştır. Söz konusu artışı Tablo 2.2’de 2008 ve 2009 yılları için araç sayısında rahatla görebiliriz. Ancak bu artışın sonucu olarak atıl kapasite oluşmuştur. Söz konusu taşıtlar için yapılan yatırımlar atıl kapasite yarattığı için ülke ekonomisine külfet getirmiştir. (Gürdal, 2006: 51)

Oluşan atıl kapasite ve maliyetlerin yüksek olması nedeniyle Türkiye’de mali açıdan güçlü, uluslararası düzeyde rekabet edebilir karayolu taşımacılık firmalarının ortaya çıkması pek mümkün olmamaktadır. Ayrıca sefer başına maliyetlerin yüksek olması şirketleri aşırı yükleme yapmak durumunda bırakmaktadır. Bu da yolların daha çabuk eskimesine ve yollarda yüklü araç yoğunluğunun fazla olması nedeniyle trafik kazalarının artmasına neden olmaktadır.

2.6. Denizyolu Taşımacılığı

Türkiye’de ilk buharlı gemi 1827 yılında hizmete girmiştir. Bu tarihten sonra birçok buharlı gemi hizmete girmişse de denizlerde istenilen başarı elde edilememiştir. Çünkü ticaret yabancıların elinde bulunduğundan Türk gemileri fazlaca ticaretten pay alamamıştır. Birinci Dünya Savaşı’nda Türk gemilerinin büyük bir kısmı batırıldığı için Cumhuriyet Türkiye’sine toplam 34 bin tonluk gemi kalmıştır. 1923 yılında imzalanan Lozan Antlaşması ile Türk karasularında gemi işletme hakkı yabancılardan alınarak Türklere bırakılmıştır. 1933 yılında yapılan bir düzenleme ile yolcu taşıma hakkı devlet tarafında üstlenilmiştir (Saatçioğlu, 2006: 128).

Osmanlı Seyri Sefain İdaresi 1923 yılında çıkarılan bir kanunla Türkiye Seyri Sefain İdaresi adını alarak daha etkin bir yapıya kavuşmuştur. Bu idarenin görevi devletin gemi inşa ve işletme faaliyetlerini yürütmektir (Saatçioğlu, 2006: 129).

Denizyolu ile ticaret yapılabilmesi için gerekli olan limanların Türkiye’deki geçmişi çok eski sayılmaz. Oysaki coğrafi yapısı nedeniyle üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkenin denizcilik ve limanlarının geçmişi çok eskiye dayanmalıdır.

Türkiye sınırları içinde tarihte yaşamış birçok uygarlığın varlığı ve bu uygarlıklardan kıyı bölgelerde olanlarının liman kenti oldukları bilinmektedir. Bin yıldır bu coğrafyada yaşayan Türklerin, bir ulusun gelişmesi için gerekli olan sanayi, teknoloji, bilim gibi unsurlar ile tanışmasının 80 – 90 yıllık bir

geçmişinin olması düşündürücüdür. Bu bağlamda Osmanlı'dan Cumhuriyet'e kalan liman sayısının fazla olmadığı görülmektedir ki bu limanların da olması gereken yapı ve kalitede olmadığı aşîkârdır. Osmanlı'dan kalan limanlar (Karacan, 2005: 35-36):

- İstanbul'da, Der saadet rıhtımı, Galata ve Eminönü rıhtımları,
- Haydarpaşa limanı ile Derince limanı,
- İzmir Pasaport limanı ve rıhtımı,
- İzmir Alsancak' ta vagon yükleme - boşaltma tesisi olarak iskele,
- Ereğli kömür havzası tesislerine dâhil mendirek, iki yanaşma yeri ve yükleme tesisleri,
- Küçük çaptaki Çanakkale, Antalya, Mersin, İskenderun, İzmit, Sinop, Samsun ve Trabzon limanlarıdır.

Bu limanların ve rıhtımların bazılarında depo, antrepo, ambar gibi hizmetler de verilebilmekteydi.

Türkiye'de limanlar, 1980 yılına kadar TCDD, Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ), Boru Hatları İle Petrol Taşıma Anonim Şirketi (BOTAŞ) ve yerel belediyelere ait olarak işletilmekteydi (Topaloğlu, 2007: 7).

Gelişmekte olan Türk denizcilik sektörüne finansman sağlamak amacıyla 1938 yılında devlet tarafından "Denizbank" kurulmuştur.

- 1939 yılında Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğü ve Devlet Limanlar İşletme Müdürlüğü kurulmuştur.
- 1952 yılında Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı "Denizcilik Bankası" kurulmuştur.
- 1950 – 1960 yılları arasında liman ve barınaklar inşa edilmiş ve modernleştirilmiştir (Saatçioğlu, 2006: 29-30).

Tablo 2.3: Yurtiçi yük taşımacılığında yüklerin taşıma sistemleri arasındaki dağılımı

Yıllar	Yurtiçi dağıtılan yüklerin % dağılımı			
	Karayolu %	Demiryolu %	Denizyolu %	Havayolu %
1950	19	78	2	-
1960	38	48	14	0,13
1965	47	32	21	0,14
1970	58	20	17	0,20
1980	72,2	10,4	15,9	1,50

Kaynak: Günsoy, 1994: 61.

Yurtiçi yük taşımacılığında taşınan yüklerin 1950 yılında %80'i demiryolu, %19'u karayolu ve %2'si deniz yolu ile taşınırken 1980 yılına gelindiğinde sıralama %72 karayolu, %16 denizyolu ve %10 demiryolu sekline dönüşmüştür. Tablo 2.3'te yurtiçi yük taşımacılığında 1960 ve 1970'li yıllarda denizyolunun 1980 yılına göre daha çok tercih edildiği görülmektedir.

Türkiye'de denizcilik sektörünün potansiyeli ile bu potansiyelin ülke ekonomisine sağladığı katma değer arasında da bir uyumsuzluk bulunmaktadır. Zira üç tarafındaki denizlerle 8.000 KM' yi aşkın kıyısı bulunan, ancak, denizcilikten yeterince faydalanamayan ve Doğu Karadeniz'deki kıyı illeri basta olmak üzere göç veren bir ülke durumundadır. Dünya ticaretinin gelişmesinde; iletişim, çoklu taşıma sistemleri, direkt pazarlama teknikleri, konteynır taşımacılığı, ulaşım araçları ve liman, havalimanı gibi alt yapı hizmetlerinin gelişip rasyonelleşmesi, ticarete ve rekabete hız kazandıran faktörlerdir. Bu alanlarda gelişmeye devam eden Türkiye, yeterli bilgiye ve donanımına sahip, genç-dinamik müteşebbis nüfusu ile dünya ekonomisinde ve ticaretinde hak ettiği yeri alabilecektir (İncekara ve Kılıkış, 1999: 13-14).

Denizyolu ulaştırmasında, konteynır taşımacılığı da özellikle ele alınarak uygun politikalar oluşturulması gereken bir hizmet alanıdır. Dökme

yükler, sıvı kimyevîler ve gıda maddeleri taşımacılığının da konteynırla yapıldığı düşünülürse, bu hizmetlin ticaret payımızı artıracacağı kesindir.

Denizyolu ulaştırma hizmetlerine olan talep, limanları ve ilgili hizmetleri artırıcı bir etkiye yol açmıştır. Böylece, denizle ilgisi olan ülkeler, gerek kendi ihtiyaçlarını ve gerekse dış talebi karşılama amaçlı liman tesisine ve filo oluşumuna gitmişlerdir. Dünya ticaretindeki hacim genişlerken, nispeten düşük masraflı olan denizyolu ulaştırmasına olan talepte de artış olmakta ve paralelinde limana ve ilgili hizmetlere de ihtiyaç artmaktadır. Türkiye de bu konuya ilişkin hassasiyeti göstermeli ve limanlara ve ilgili hizmetlere gereken önemi vermelidir. (İncekara ve Kalkış, 1999: 13-14)

2.7. Demiryolu Taşımacılığı

Demiryollarının ilk kurulumu Osmanlı zamanında yabancıların inşa etmesiyle gerçekleşmiştir. Osmanlı döneminde ticaret yabancıların elinde bulunması nedeniyle demiryolu eksikliği en çok onları etkilemekteydi. Osmanlı döneminde ne karayolu ne de demiryolu gibi bir eksiklik hissedilmemiştir. Nedeni ise ulaşım araçlarının ve yolların sadece askeri amaçlı kullanılıyor olmasıdır. Osmanlı padişahları ulaşımın önemini ne yazık ki kavrayamamışlardı.

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e toplam 4.138 km demiryolu devredilmiştir. Bunların 3.783 KM' si yabancılar tarafından inşa edilen demiryolları olmakla birlikte kalan 355 km ise Rusya'dan geri alınan topraklarda kalan demiryollarıdır. Bu demiryolları Cumhuriyet dönemi ile birlikte millileştirilmiştir. Eskişehir'de demiryollarının idaresi için "Umum Müdürlüğü" kurulmuştur. (Saatçioğlu, 2006: 121)

1932 yılında hazırlanan 1. Beş Yıllık Sanayileşme Planı'nda ve 1936 yılında hazırlanan 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planı'nda demir – çelik, kömür ve makine sanayinin gelişmesine öncelik verilmiş ve bu sanayilerin üretmiş oldukları kitlesel yüklerin taşınabilmesi için demiryollarına ağırlık ve önem verilmiştir.

Atatürk, birçok konuşmasında ekonomik hayatın işlerliği için demiryolları, limanlar, karayolları ve taşıma araçlarının çok önemli olduğu vurgusunu yapmış ve en kısa sürede bunların tamamlanacağını söylemiştir:

“Cumhuriyetimizin ilk yıllarında demiryolu sevdası herkesi sarmıştı. İşte, demiryolunun önemini, kazandırdıklarını Hariciye Şefi Op Doktor M. Necdet Bey'in 30 Ağustos 1930'da demiryolunun Sivas'a ulaşması nedeniyle yapılan törendeki konuşması çarpıcı bir biçimde ortaya koyuyor: "Gözümüz aydın. İşte tren geldi.(.) demiryolu Cumhuriyetin çelik koludur. Artık Sivas hiçbir yere uzak değildir. Şimdi Ankara bize bir günlük yoldur. (.) Bu demirleri toprağın pasını silmek için bu yerlere döşedik. Sarı başaklı ekinleri altına çevirmek için uç uca ekledik. Ankara – Sivas arasını on günden bir güne indiren iste bu demirlerdir. Kurak tarlalarla, kıraç ovalara bolluk ve zenginlik getiren iste bu demirlerdir. Simdi bir lira eden bir rupla tahılı yarından sonra beş liraya çıkaracak iste bu demirlerdir. Bu demir değil, altın yoludur. (.) Yol yerin damarıdır. Nabızı çarpmayan toprak kangren olmuş demektir. Toprağın yasayabilmesi için vücudumuzu saran kan damarları gibi onun vücudunu da yol damarları sarmalıdır. Toprağın nabızı, insanın ki gibi bir dakika durmadan islemelidir. (.) Bir ekini yetişene kadar su, yetiştikten sonra yol besler.

1980'li yıllara doğru gelindiğinde ve de sonrasında demiryolları ulaştırması hem yolcu taşımacılığı hem de yük taşımacılığı açısından önemini yitirmiştir. Bunda en önemli etken belki de gerekli yatırımların ortalama son 40 yıldır yapılmamış olması ve bu geçen sürede bütün ağırlığın karayollarına verilmiş olmasındandır.

Demiryollarının cazibesini yitirmesindeki bir başka etken ise yeni ulaşım noktalarına erişilememiş olmasıdır. Kısacası Türkiye'de demiryolları kısmen kaderine terk edilmiştir.

2000'li yıllarda yaşanan tren kazaları az da olsa demiryollarına dikkatleri çekmiştir. Bu kazalar göstermiştir ki demiryolları artık yeniden yapılandırılmalı ve çağın gereklerine uygun sistemlerle donatılmalıydı.

1950 – 1997 yılları arasında demiryollarının uzunluğu sadece %11 artmıştır. Demiryollarının yolcu taşıma payı 1950’den bu yana yaklaşık %38 gerileyerek son dönemlerde %2 olmuştur. Yük taşıma durumu ise son 50 yılda %60 gerileyerek %4 olmuştur. 2002 yılında demiryolu ile taşınan yük miktarı 14 milyon ton olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 2.4: Demiryolu ağının mevcut durumu (KM)

	2002	2003	2004	2005	2006
Elektrikli	8.826	8.862	8.679	8.648	8.648
Elektriksiz	2.122	2.122	2.305	2.336	2.336
TOPLAM	10.984	10.984	10.984	10.984	10.984

Kaynak: UTİKAD, Türkiye uluslararası taşımacılık ve lojistik sektör raporu, 2007, s. 65

Tablo 2.4’ te Türkiye’de 2002 ile 2006 yılları arasında elektrikli ve elektriksiz hat uzunlukları verilmiştir. Bu bilgilere göre toplam hat uzunluğu 10.984 KM’ dir ve 2006 yılı itibariyle bu hatların % 86’sı elektrikli ve de yaklaşık %24’ü elektriksizdir.

2.8. Havayolu Taşımacılığı

Hava yolu taşımacılığında kullanılan araçların oldukça hızlı olması dolayısıyla ulaştırmanın da en kısa sürede yapılması sağlanmaktadır. Bununla birlikte hava yolu taşımacılığı, birim ağırlık başına taşımacılığın en yüksek maliyetlerle yapıldığı türdür. Kara yolu taşımacılığında olduğu gibi kapıdan kapıya hizmet verme olanağı son derece sınırlıdır. Fakat günümüzde yaşanan uluslararası rekabet bu türün gelişmesini hızlandırmakta; modern havaalanları, son teknoloji ürünü araçlar, geliştirilmiş kapasiteler, ileri depolama sistemlerinin varlığı hava yolu taşımacılığının yaygın bir biçimde yapılmasına olanak tanımaktadır. Hava yolu taşımacılığı, yükleme ve boşaltmaların sık aralıklarda yapılabildiği güvenilir ve esnek bir taşımacılıktır.

Türkiye’de havayollarının 1980 yılından sonraki gelişimi oldukça hızlı olmuştur. 1980 yılından itibaren Türkiye’deki havayolu taşımacılığı dünya standartlarına ulaşmaya başlamıştır. Dünyada havacılık alanında

yaşanan tüm gelişmeler ve ortaya çıkan tüm yenilikler es zamanlı olarak Türkiye’de de uygulamaya geçirilmiştir. Bu doğrultuda ortaya çıkan yenilikler şunlardır.

- 1984 yılında THY’nin sermayesi 60 milyar TL’ye çıkararak kamu iktisadi kurulusu statüsüne geçmiştir,
- 1985 yılında döneminin en gelişmiş uçakları olan Airbus 310 model uçaklar filoya katılmıştır,
- 1986 yılında Singapur uçuşları ile Uzakdoğu seferleri başlamıştır,
- 1987 yılında THY’nin sermayesi 150 milyar TL’ye yükselmiştir, 1987 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kurulmuştur,
- 1988 yılında New York seferleri başlamıştır,
- 1990 yılında sermayesi 700 milyar TL olan THY, aynı yıl Kamu Ortaklığı İdaresine bağlanmıştır,
- 1991 yılının eylül ayında THY’nin kayıtlı sermayesi 2 trilyon TL olmuştur,
- 1992 yılı aralık ayında sermayesi 2,5 trilyon TL’ye yükselmiştir,
- 1994 yılında THY’nin kayıtlı sermayesi 6 trilyon TL olmuştur,
- Mart 1995’de THY’nin sermayesi 10 trilyon TL’ye çıkmıştır, ayrıca 3adet yolcu uçağı kargo uçağına dönüştürülmüştür,
- 1996 yılı aralık ayında THY’nin kayıtlı sermayesi 50 trilyon TL olmuştur,
- 1998 yılı boyunca dünya genelindeki birçok havayolu şirketi ile işbirliği yapılmış, filo yenileme çalışmaları devam etmiş ve 26 adet yeni nesil uçak filoya katılmıştır,
- 1999 yılı süresince filoya yeni uçaklar katılmış, ikinci uçak bakım üssü kullanıma açılmış ve kayıtlı sermayesi 175 trilyon TL’ye yükselmiştir,
- 2000 yılından sonraki dönemde THY günün gerektirdiğı yenilikleri ve gelişmeleri takip etmiş, filosunu sürekli yenilemiş uluslararası havacılık kurumlarının denetimlerinden başarı ile çıkmıştır.

Havayolu ulaştırma hizmetleri, yapısı gereğı dış gelişmelere son derece duyarlı bir alt sistemdir. 11 Eylül 2001 tarihinde ABD’nin çeşitli yerlerine yapılan saldırılar tüm dünyayı etkilemiş, bu çerçevede ülke ekonomilerinin havayolu ulaştırma sektörleri değışen derecelerde etkilenmiştir.

Bununla beraber, izlenen stratejilerle THY bu krizi zararsız şekilde, hatta kârla atlatabilmiştir (Torum, 2002: 11).

11 Kasım 2005 tarihinde çıkarılan 5431 sayılı Sivil Havacılık Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile yeni bir yapıya kavuşan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden 2006 yılına kadar Güneş Ekspres Havacılık AS, Pegasus Hava Taşımacılık AS, Onur Hava Taşımacılık AS, MNG Havayolları ve Taşımacılık AŞ, Atlas Jet Uluslararası Havacılık AS, Fly Havayolları AS, Hürkus Havayolu Taşımacılık ve Ticaret AS, Inter Ekspres Hava Taşımacılık AS, Sky Hava Taşımacılık AS, Orbit Ekspres Havayolları AS, Dünyaya Bakış Hava Taşımacılığı AS, Kuzu Havayolları Kargo Taşımacılık AS, Saga Hava Taşımacılık AŞ olmak üzere toplam 13 şirket lisans almıştır.

Bunlardan Atlas, Fly ve Onur havayolu şirketleri iç hat uçuşlara başlamıştır, diğer şirketlerden bazıları sadece dış hatlarda uçarken, bazıları da sadece kargo hizmeti vermektedir. Havacılık ulaştırma hizmetlerinde, orta ve uzun vadede beklenen gelişmeler dikkate alınarak ülkemizde de uygun politikalar oluşturulmalı ve sektörün sağlıklı faaliyetini sağlayacak ortam hazırlanmalıdır. Bu çerçevede ülkemizde havayolu ulaştırma hizmetleriyle ilgili olarak yapılması gerekenler arasında şunlar belirtilebilir: (DPT, 2001: 38-40).

Yerli sivil havacılık sektörünün ihtiyaç duyduğu lisanslı personelin eğitiminde, öncelikle yurt içi kaynakların kullanımı tercih edilmeli ve bu bir devlet politikası hâline getirilmelidir. Yeni hava alanları inşa etme yerine mevcutların üst ve alt yapılarında iyileştirmelere gidilmelidir. Yerli hava-taksi işletmecileri teşvik edilmelidir. Ayrıca, yabancı ülkelerin küçük uçak ve helikopter hareketinin ülkemize yönlendirilmesine çalışılmalıdır. Böylece yat limanları ve yat turizmi gibi, “havacılık turizmi” ne ortam sağlanmış olacaktır. İhracatı artırmaya önemli katkısı olan kargo taşımacılığına gereken destek sağlanmalıdır (DPT, 2001: 38-40).

2.9. Boru Hattı Taşımacılığı

Boru hattı taşımacılığı; doğalgaz, ham petrol ve petrol ürünleri gibi maddelerin taşınmasını ve bu konuda planlayıcı, yatırımcı ve işletmeci kuruluşların faaliyetlerini kapsar. Türkiye'nin konumu itibari ile petrol üreten doğu ülkeleri ile petrol tüketen batı ülkeleri arasında bulunması ülkenin boru hattı taşımacılığında geçiş güzergâhı olmasını sağlamaktadır. Türkiye dünya doğalgaz rezervinin yüzde 73'üne ve dünya petrol rezervinin yüzde 72'sine sahip olan Ortadoğu ve Orta Asya (Rusya dâhil) ülkeleri ile Avrupa arasında coğrafi bir köprüdür. (Yılmaz, 2007: 87) Bu avantaj sayesinde Türkiye bulunduğu coğrafyada önemli çıkarlar elde etmekte, söz sahibi olmaktadır. Türkiye'de petrol ve doğalgaz boru hattı taşımacılığı ile ilgili faaliyetler BOTAS tarafından yürütülmektedir. Türkiye'deki mevcut boru hatlarını doğalgaz boru hatları ve petrol boru hatları olarak ikiye ayırabiliriz.

Gelecek 25 yıl içerisinde % 60 oranında artması beklenen dünya enerji tüketiminin büyük bir bölümünün içinde bulunduğumuz bölgeden karşılanacağı öngörülmektedir. Dünya petrol ve doğalgaz rezervinin yaklaşık % 75'i Orta Doğu, Avrupa, Rusya ve Orta Asya ülkelerinde bulunmaktadır. Orta Asya'daki rezervler dünya enerji talebini karşılamada önemli bir alternatif kaynak olarak ortaya çıkmaktadır. Türkiye gerek coğrafi, gerekse jeopolitik konumu ile Orta Doğu ve Orta Asya'nın üretiminin dünya pazarlarına ulaşmasında hem köprü hem de bir terminal olma özelliğini taşımaktadır (Petrol İşleri Genel Müdürlüğü, 2007: 54).

Dolayısıyla hem ekonomik hem de siyasî güç kazandıracak olan uluslararası ham petrol ve doğal gaz boru hattı taşımacılığına önem verilmelidir. Bu çerçevede; Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı, Doğu Anadolu Doğal Gaz Ana İletim Hattı, Mavi Akım Projesi, Türkmenistan-Türkiye-Avrupa Doğal Gaz Boru Hattı, Irak-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı, Mısır-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı gibi uluslararası projelere gerekli özen gösterilmelidir (Kaynak, 2003: 18).

Bu projeler doğu-batı enerji koridoru politikamızda önemli yer tutmaktadır (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2006: 35).

Ülkemizin uzun vadeli genel enerji dengesi içinde doğal gazın payı, enerji sektöründeki ilgili tüm kuruluşların katılacağı bir model çalışması ile belirlenmeli ve ortaya çıkan değerlendirmelere göre, yeni doğal gaz boru hattı ve depolama yatırımları öncelikle arz kaynağının çeşitlendirilmesine ve arz güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak planlanmalıdır. İhtiyaç duyulan ek boru hatları da mutlaka oluşturulmalıdır.

2.10. Kombine Taşımacılık

Kombine taşımacılık, malların hedef noktaya ulaştırılması amacıyla tüm taşımacılık türlerinin, gümrükleme, elleçleme ve depolama vb. faaliyetleri de kapsayacak şekilde entegre edilerek taşıma faaliyetinin etkin bir şekilde yürütülmesidir.

Kombine taşımacılık yöntemi kullanılarak firmalar ürünün doğru zamanda, doğru yerde, doğru müşteriye, olması gereken şartlarda aktarmasını gerçekleştirebilmektedirler. Ayrıca taşıma türlerinin doğru kombinasyonu firmaların lojistik maliyetlerinin azalmasını sağlar.

Kombine taşımacılıkta; denizyolu-demiryolu-karayolu, denizyolu-karayolu (Ro-Ro taşımacılığı) ve demiryolu-karayolu ulaşım birleşimleri mevcuttur. Kombine taşımacılık türleri ise aşağıdaki gibidir:

- Konteynır taşımacılığı (Konteynır: çelik taşıma kabı)
- Piggy back taşımacılık (Kamyonun içinde yük ile birlikte demiryoluyla taşınmasına verilen ad)
- Rolling motorway sistemi (Yürüyen otoban sistemi)
- Unaccompanied piggy back sistemi (Refakatsiz taşıma sistemi)
- Cepli tip vagon sistemi
- Kayar tabanlı vagon sistemi
- Ayaklı konteynır sistemi

- Bi-modal taşımacılık (İkili taşıma türü sistemi Kara + Tren)

Türkiye gibi coğrafi konumu itibariyle tüm ulaştırma türlerinin rahatça uygulanabileceği bir ülkede, taşımacılığının hemen hemen tamamının sadece tek taşıma türü üzerinden yapılması kabul edilebilir bir durum değildir.

2000 yılına gelindiğinde, karayollarında meydana gelen izdihamın, gerek çevreye verdiği zarar ve gerekse trafik kazalarında meydana gelen can kayıpları uygulanan politikada değişiklik yapılmasını gündeme getirmiştir. Bu gerçekten hareketle, çevreye dost bir taşımacılık türü olan demiryolu taşımacılığının tekrar canlandırılması, yeni hatların inşası ve mevcut hatların iyileştirilmesi yönünde çabalar sarf edilmesi gereği ortaya çıkmıştır. (Öksüz, 2000: 1556) Bu sebeple, Türkiye Ulaştırma Politikasının ulaştırma alt sektörleri arasındaki dengeleri sağlayacak bir Ulaştırma Ana Planı çerçevesinde geliştirilmesini zorunluluğu vardır. Bu amaçla, Ulaştırma Bakanlığı, Üniversitelerle işbirliği içinde bir Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmaları yaptırarak, bu Planı 2005 yılında tamamlamıştır. Bu plan ile amaçlanan, kara, deniz, hava ve demiryolu taşımacılığının birbirine paralel olarak gelişimini gerçekleştirmek, ayrıca uygulamaya konulacak projelerle, deniz ve hava taşımacılığı ile demiryolu işletmeciliği öncelikli olmak üzere, ulaşım türleri arasında gerekli dengeyi sağlamaktır.

3. BÖLÜM

AVRUPA BİRLİĞİ'NİN LOJİSTİK POLİTİKASI

3.1. Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikalarının Tarihsel Gelişimi

Avrupa Birliği (AB) oluşumu, tarihsel süreci itibariyle 8.YY' deki Karolenjlere¹ kadar giden, Richard Nikolaus Coudenhove-Kalergi' nin² Avrupa Birliği projesi ile temeli atılan, ancak bugünkü oluşumu 1951 yılında kurulan Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT), 1957 yılında kurulan Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) ve Avrupa Atom Enerji Topluluğu (EUROTAM) ile ortaya çıkmıştır. 1 Temmuz 1967 tarihinde yürürlüğe giren birleşme antlaşması (merger treaty) ile bu üç topluluğun organları birleştirilerek Avrupa Toplulukları (AT) şekline dönüşmüştür. Takip eden süreçte AT, yaptığı genişlemelerle³ 1985 yılında İspanya ve Portekiz'in katılımıyla 12 üyeli bir topluluk oluşmuştur. 1992 yılındaki Maastricht Antlaşması'nın kabulü, üye devletlerin belki de ilk kez tanımlayarak kurdukları AB'nin, AT' ye ek olarak "hükümetler arası nitelikteki ortak dış işleri ve güvenlik politikası" ile "adalet ve iç işleri alanlarında işbirliği" sütunlarının üzerine kurulduğu beyan edilmiştir. Her genişlemede coğrafi, nüfus, ticaret olarak genişleyen AB, günümüzde 27 üye devletten oluşan bir "birlik" durumundadır.

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

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

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

Genişlemiş bir Avrupa’da artan ticaret, mal, hizmet ve insan hareketleri “ulaştırma” konusunu öne çıkarmıştır. Avrupa’da sınırların kalması, taşımacılık hizmetlerinin gelişmesi ve ucuzlaması, Avrupalılara daha önceden eşi benzeri görülmemiş seviyelerde kişisel hareketlilik vermiştir. Mallar hızlıca ve etkin bir şekilde fabrikadan çoğu zaman farklı ülkelerdeki müşteriye taşınabilmekte, Avrupa Birliği üyesi ülkelerin ulusal pazarları rekabete açılmakta, fiziksel ve teknik engelleri kaldırılarak serbest dolaşıma katkıda bulunmaktadır.

Yirminci yüzyılın son çeyreğinde, gerek AB tek pazarı, gerekse küreselleşen ekonomik ortam sonucunda, Avrupa içindeki yük taşımacılığı piyasası genişlemiştir. Artan rekabet, üretim birimlerinin belli yerlerde toplanmasına ve dağıtım ağlarının önem kazanmasına yol açmıştır. Hammaddenin fabrikaya aktarılması ve ürünlerin satıcılara ve müşterilere ulaşmasında zaman, maliyet ve kalite etkenleri öncelikli bir hizmet alanı yaratılmıştır. (Kaleağası, 2003: 63)

Ulaştırma planlaması açısından en kapsamlı çalışmaların yapıldığı Avrupa ve özellikle Avrupa Birliği ülkelerinde ulaştırma politikasının temel hedeflerinden biri ulaşım türleri arasında dengenin sağlanması ve bunların birbirleriyle rekabet edilebilir duruma getirilmeleridir. Son yıllarda öncelikle üzerinde yoğunlaşılan çalışmalar, özellikle karayolu üzerindeki ağırlığın diğer türlere yönlendirilerek azaltılması ve hızlı demiryolu taşımacılığının havayolu taşımacılığı ile rekabetinin sağlanması yönündedir. (Kutluata, 2000, s. 1563)

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

- Rekabetin düzenlenmesi ve bu doğrultuda sürdürülebilir ulaşım metotlarının ağırlık kazanması,
 - Mali ve yasal sorunların aşılması,
 - Kullanıcı odaklı politikaların geliştirilmesi,
 - Ulaşım sektöründeki küreselleşme nedeniyle oluşan şartlara uyum sağlanması.
-

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

Avrupa Komisyonu'nun Aralık 1992'de yayımladığı "ulaştırma zerine Beyaz Kitap" ile AB'nin taşımacılık politikası, sürdürülebilir hareketliliğe dayalı, bütünleştirilmiş bir politika olarak ele alınmaya başlanmıştır. 1992 Beyaz Kitabı'nın amaçları arasında; ulaşım türleri arasındaki dengenin değiştirilmesi, yasalardan kaynaklanan tıkanıkların giderilmesi, kullanıcıların ulaşım politikasının merkezine yerleştirilmesi ve ulaşımın giderek küresel bir nitelik kazanması yer almıştır.

Haziran 1995'te ise Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan "Ortak Taşımacılık Politikası: 1995–2000 Dönemi İçin Eylem Planı" kabul edilmiştir. Bunu, Aralık 1995'te yayınlanan "Taşımacılıkta Adil ve Etkin Fiyatlandırma" adlı Yeşil Kitap ve Aralık 1998'de yayınlanan ve 2000–2004 dönemini kapsayan başka bir bildiri takip etmiştir. (lger, 2005: 83)

2001 yılında yayımlanan "2010 yılı için Ortak Taşımacılık Politikası: Karar Verme Zamanı" başlıklı Beyaz Kitap ile ise, Ulaştırma pazarının serbestleştirilmesi sonrası oluşan ek sorunlar ele alınmış ve genişleme sonrası için yeni öneriler getirilmiştir.

Ulaştırma politikasının amaçlarından bir diğeri, ulaşımı sürdürülebilir kalkınma içine entegre edebilmektir. Bu yönde atılacak adımlar, hava kirliliğinin ve karbondioksit emisyonunun sonucu iklim değişikliğinin önlenmesi, kaynakların güvenliği ve gürültü kirliliğiyle basa çıkabilmek için gereklidir. Söz konusu hedef doğrultusunda Avrupa Konseyi Göteborg Zirvesi'nde, ekonomik büyüme ile ulaşımdaki büyüme arasında bağlantı kurulmasını sürdürülebilir kalkınma stratejisinin merkezine yerleşirmiştir. Kabul gören yaklaşım ise cretlendirme, karayollarına alternatif ulaşım

türlerinin canlandırılması ve trans-Avrupa ağlarına yatırımı kapsayan 60 tedbirden oluşmaktadır. (İKV, 2005: 5)

İnsanları ve malları hızlıca etkin bir şekilde ve ucuzca hareket ettirmek kabiliyeti AB'nin bir dinamik ekonomi ve tutarlı toplum amacı için bir merkezi ilkedir. Ulaştırma sektörü yıllık olarak yaklaşık bir trilyon Avro'ya eşit gayri safi milli hâsıla tarafından ölçülen AB'nin zenginliğinin % 10'unu üretmektedir. On milyondan fazla kişiye iş olanağı sağlamaktadır. AB ulaştırma sektörü toplam GSYİH'nin %7'sini, istihdamın %7'sini ve topluluk enerji tüketiminin %30'unu oluşturmaktadır. Karayolu taşımacılığı, Denizyolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, iç su yolu taşımacılığı, lojistik ve temiz şehir taşımacılığı gibi alt sektörler AB ulaştırma politikası kapsamındadır. (Ülger, 2005, s. 85)

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

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

AB bugün, yüklerin ve insanların karayolu taşımacılığında demiryolu taşımacılığına ve denizyolu taşımacılığına kaydırmaya çalışmakta, yeni projeler üretmektedir. Kullanıcıların yoğunlaştıkları karayolları, havayolları veya diğer yerler üzerindeki kıt alt yapı için ödeme yapılan yerlerde, tıkanıklık

bedelinin alınmasının da tanıtımı yapılmaktadır. Taşımacılık sisteminin Londra'da 2003'de yerleştirdiği bir örnek, motosiklet sürücülerinin şehrin merkezi bölgesini kullanmalarından dolayı ücret vermeleridir. Benzer sistemler için pilot programlar birçok diğer büyük şehirler içerisinde yerleşik durumdadır.

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

Taşımacılık üzerine 2001'de yayınladığı Beyaz Kitap içerisinde Komisyon, her bir sektör için amaçları ortaya koymaktadır ki bunlardan bazıları hâlihazırda yerine getirilmektedir. Örneğin, Bakanlar Konseyi Haziran 2004'de ağır kamyonların sürücüleri için zorunlu dinlenme sürelerini sekiz saatten dokuz saate arttıran ve toplam sürüş zamanlarını hafta basına 56 saatle kısıtlayan bir anlaşmaya varmıştır. Bu, 2005 yılı verileriyle yıllık 40,000 olan karayolu ölümlerini 2010'a kadar yarı yarıya düşürmek için yapılan bir geniş güvenlik programının bir parçasıdır. 2001 Beyaz Kitabı'nın diğer hedefleri şöyle sıralanmaktadır:

- Demiryolunun yolcu ve yük taşımacılığındaki düşüşünü tersine çevirmek. ABD'de bir yük treni bir saatte ortalama 18 kilometre hızla seyahat etmektedir. Demiryolu, eğer karayollarından yük trafiğini kendisine kaydıracaksa, hızlarını ve servis düzeylerini geliştirmelidir.

- Bir entegre Avrupa hava trafiği kontrol yapısı yaratarak uçuş rötalarını azaltmak.
- Deniz yolları ve kara içi suyollarında daha fazla yatırım yapmak; Liman hizmetleri ve denizcilik güvenlik standartlarını geliştirmek.
- Daha büyük etkinlik, daha az tıkanıklık, daha az masraf ve daha temiz hava sunmak için tasıma türlerini entegre etmek.

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

3.1.1. “European Transport Policy for 2010: Time to Decide” isimli Beyaz Kitap

2001 yılında yayınlanan Beyaz Kitap, birliğin lojistik operasyonlarında ne gibi önceliklerinin olduğu konusunda ayrıntılı bilgi vermektedir. Beyaz Kitap kullanıcı (müşteri) gereksinimlerini stratejilerin temelinde koymuştur. Avrupa vatandaşı için yüksek kaliteli ve güvenli bir hizmet ve sürdürülebilir kalkınmaya somut bir destek sağlanması amaçlanmaktadır. (“ERF: European Road Statistics”, European Union Road Federation, Belgium, Nisan 2010) Bu rapora göre, AB için öncelikli olarak yapılması gerekenler ve 2006 yılına göre bu hedeflerin durumu şu şekilde özetlenebilmektedir:

1. Taşıma modları arasında denge kurulması: 2001 yılında yayımlanan rapora göre bu hedefin sağlanabilmesi için iki temel yaklaşımın geliştirilmesi gerekmektedir. Bunlardan ilki, çok adil ve düzenlenmiş bir rekabet sisteminin kurulmasıdır. Bir diğer temel hedef ise, taşıma modlarının birbirlerine oldukça fazla noktada bağlanması zorunluluğudur. 2006 yılında yayımlanan kontrol raporuna göre; adil rekabet politikasının sağlanması için AB yapısal fonlarından modlara eşit miktarlar ayrılması kararlaştırılmıştır. Bu

çerçeve, çalışmalar yeterli aşamada olmasa da gelişmeler devam ettirilmektedir. Modların birbirine bağlanması projelerinde ise, AB tüm olanakları değerlendirmektedir.

2. Darboğazlardan kurtulma: AB genelinde her bir modda bulunan darboğazların tespiti ve bertaraf edilmesi için birlik gerekli noktalarda kapasite araştırması gerçekleştirmiştir. 2006 yılında yayımlanan kontrol değerlerine göre; 2014 yılında gerçekleşecek miktarlar öngörülmüş ve yapılması gereken yeni güzergâhlara vurgu yapılmıştır.

3. Kullanıcı odaklı taşımacılık politikası: AB'nin her politikasının temelini insanı yerleştirme yaklaşımı, taşımacılık için de geçerlilik göstermektedir. İnsan odaklılığı, yol güvenliği, çevreye duyarlılık ve kullanıcı hakları temelini yerleştiren birlik, bu politikaları taşımacılığı daha etkin hale getirmek için temel politika edinmiştir. 2006 yılında yayımlanan kontrol politikasına göre, yol güvenliğinde yapılan çalışmalarla AB genelinde ciddi artışlar sağlanırken, yine yapılan anket çalışmalarına göre, kullanıcı memnuniyetinde az da olsa iyileştirmeler sağlanmıştır.

4. Taşımacılıkta küreselleşme: Bu politikanın temelinde, AB genişleme süreci dikkate alınmıştır, gerçekleşecek genişleme süreçlerinin taşımacılık politikasına yeni perspektifler kazandırması sağlanmıştır.

3.1.2. Avrupa Birliği'nin Yapısal Durumu

Avrupa Birliği (AB) lojistik sektörünün yapısal durumunun anlaşılabilmesi için öncelikle AB genelinde ekonomik durumun analiz edilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede öncelikle, AB genelinde 2000 ile 2008 yılları arasında gerçekleşen GSYİH ve üretim artışlarının analiz edilmesi gerekmektedir. Tablo 3.1'de görüldüğü üzere, 2007 yılı sonuna kadar üretimde ve büyümede gerçekleşen artışlar, 2008 yılı itibarıyla patlak veren ekonomik kriz ile yavaşlama eğilimine girmiştir. Bu yılda, üretim değerlerinde meydana gelen düşüslere rağmen, AB genelinde GSYİH büyüme oranlarında az da olsa bir artış meydana gelmiştir. Buna paralel olarak ülkemizde, büyüme oranları

daha yüksek seviyelerden de benzer trendler seyrederek, periyotlar tamamlanmıştır.

Tablo 3.1: AB ve Türkiye Ekonomik Göstergeler [EUROSTATS]

	GSYİH Büyüme Oranı (Yıllık Değişim)					Üretim Artışı (Yıllık Değişim)				
	2000	2005	2006	2007	2008	2000	2005	2006	2007	2008
AB27	4,0	2	3,2	2,8	0,7	5	1,2	4,1	3,6	-1,7
TR	6,8	8,4	6,9	4,7	0,9		5,7	5,8	4,4	-0,9

Kaynak: MÜSİAD, Lojistik Sektör Raporu 2010, İstanbul, Kasım 2010, s. 31

AB’de lojistik açıdan yapılan değerlendirmeler, artan bu ticari mal üretiminin ülkeler arası lojistiğin son yıllarda ne kadar önem kazandığı ortaya koymaktadır. Benzer şekilde AB genelinde gerçekleşen üretim artışlarının ticari mal taşımacılığında da ciddi artışlara neden olduğu söylenebilir. Buna göre Tablo 3.2’de yıllara göre AB genelinde gerçekleşen ticari taşımacılık değerlerindeki değişim listelenmiştir. Buna göre; 2000 ile 2008 yıllarında yıllık ortalama % 2 büyüyen taşımacılık sektörü, son yılda kriz nedeniyle % 2,1 oranında daralma yaşamıştır. Yaşanan bu daralma sektör üzerinde ciddi bir maliyet baskısı oluşturmaktadır.

Tablo 3.2: Ticari Mal Taşımacılığı ve GSYİH [EUROSTATS]

GSYİH (2000 yılı fiyatları)	1995-2008 p.a	% 2,3	2000-2008	% 2	2007- 2008	% 0,7
Ticari Mal Taşımacılığı (tkm)	1995-2008 p.a	% 2,3	2000-2008 p.a	% 2	2007- 2008	% - 2,1

Kaynak: MÜSİAD, Lojistik Sektör Raporu 2010, İstanbul, Kasım 2010, s. 33

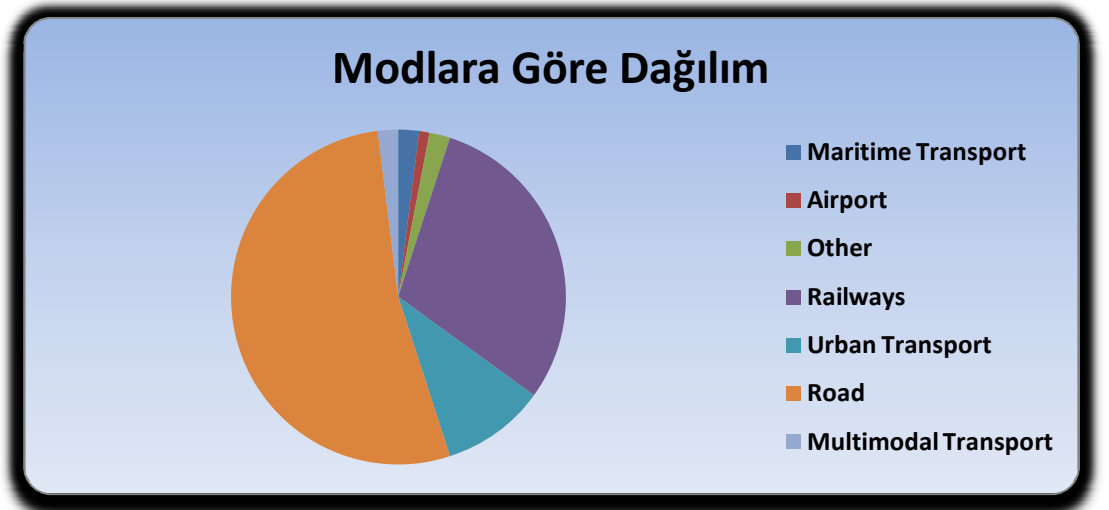
AB genelinde gerçekleştirilen bu taşımacılık faaliyetlerinin 2008 yılı için tonaj ve değer açısından da analiz edilmesi gerekmektedir. AB dışından yapılan dış ticaret faaliyetlerinde kullanılan taşımacılık modlarına göre bir analiz gerçekleştirildiğinde, AB lojistik sektörünün uluslararası bağlamda denizyolu odaklı faaliyet gösterdiği tespitinde bulunulabilir. Dış ticaretinin

tonaj olarak % 72,4'unu, değer olarak ise % 50,7'sini denizyolu ile yapılandırılan Avrupa Birliği'nin, bunun yanı sıra i sevkiyatlarda ise % 72 oranında karayolu kullanılan birlik sınırları içinde politikaların denge içinde oluşturulması büyük önem taşımaktadır. (MÜSİAD, 2010: 33)

AB genelinde gerçekleşen taşımacılık rakamlarındaki artışlar, birlik genelinde gözlerin taşımacılık sektörüne dönmesine sebep olmuştur. AB genelinde sektörde çalışan insan sayısı açısından karayolu mal taşımacılığı birinci sırada yer almaktadır. Karayolu taşımacılığında gerçekleşen bu emek yoğun çalışmalar benzer Şekilde Şirket sayısı ile de ilişkilendirilebilir.

AB genelinde yaklaşık 10 milyon insanın çalışmakta olduğu taşımacılık sektöründe modlar arası dengeli paylaşım AB'nin öncelikleri arasında yerini almıştır. Bu erevede, AB tarafından 2007 ile 2013 yılları arasında desteklenmesi planlanan taşımacılık projelerinin modlara göre dağılımı Şekil 3.1'de görülebilmektedir. Belirtilen oranlara göre, karayolu ve demiryolu taşımacılığı, fonların % 85'lik kısmını çekebilmiştir. Gelecekte karma (ok modlu) taşımacılığa daha fazla fon ayrılması öngörülmektedir.

Şekil 3.1: AB fonlarının modlara göre dağılımı (2007-2013) [ERF Raporu]



Kaynak: Avrupa Birliği resmi internet sitesi, <http://europa.eu/fr.htm>:

Erişim Tarihi: 18.05.2011

AB açısından büyük öneme sahip olan taşımacılık ve lojistik sektörü, AB kurumları tarafından yakından takip edilmektedir. Bu çerçevede, AB komisyonu tarafından 2001 yılında, Avrupa Konseyi'ne sunulmak üzere hazırlanan ve yukarıda adından söz edilen "European Transport Policy for 2010: Time to Decide" isimli Beyaz Kitap AB'nin temel belgeleri arasında yerini almıştır. Bu belgenin hazırlanmasının ardından 2006 yılında yapılanmanın durumu ve kontrolünün sağlanması için bir kontrol raporu hazırlanmış ve AB Parlamentosuna sunulmuştur.

3.2. Avrupa Birliği Ulaştırma Politikalarını Destekleyen Programlar

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

- AB düzeyinde iyi bir taşımacılık ağı ile tüm üyeleri birbirine bağlayan, hızlı ve güvenli bir ulaşım ağı kurulması, bu ağın çevre ülkelerle uyumlu oluşturulması bakımından uygulanan Trans-Avrupa Ulaşım Ağı Programı (TEN-T),
- Güney Doğu Avrupa ülkelerinin kendi aralarındaki bağlantıları, enerji değış tokuşu ve bölgesel enerji pazarlarını destekleyen bağlantıları geliştirmek amacıyla uygulanan Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı Programı,
- Farklı tasırma türlerinin bir arada kullanım programı yoluyla, karayolu sıkışıklıklarını hafifletmek, yük trafiğini karayolundan özellikle deniz yoluna ve demiryoluna kaydırmayı amaçlayan ve 2007-2013 mali döneminde Marco Polo II ile değıştirilecek olan Marco Polo Programı,

- Kentsel sürdürülebilir hareketliliğin desteklenmesini temin için strateji geliştirmeyi ve şehirlerde daha temiz ve iyi bir ulaşımı amaçlayan Civitas II Programı ile vatandaşların yaşam seviyelerini artırmak için tam olarak bütünleşmiş bir enerji politikasını amaçlayan Concerto Programı,
- Avrupa Birliği'nin Doğu ve Asya açılımı bakımından çok önemli olan, Avrupa-Kafkasya-Asya taşıma koridoru olarak hayata geçirilmeye çalışılan TRACECA Projesi.

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

3.2.1. Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T)

Temmuz 1996 tarihinde, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi, Trans-Avrupa Ulaşım Ağı' nı (TEN-T) oluşturan Birlik ilkelerinin belirtildiği kararı (1692/96/EC sayılı karar) almıştır. Bu ilkeler, tüm Avrupa'da kullanımda olan, uzun mesafeli yol trafiğini sağlayan ve AB üyelerini coğrafi ve ekonomik açıdan birbirine yaklaştıran karayolları, demiryolları, iç suyuolları, 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 Antlaşma' nın ilgili hükümlerinde yer almaktadır. (AB Antlaşması, Bölüm 15, 154-155 ve 156. Maddeler) 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 işlevliliğini de artıracaktır.

Ulaştırma altyapısı, Trans-Avrupa Taşımacılık Ağı' nın (TEN) önemli unsurudur ve Maastricht Antlaşması buna özel önem vermiş, hükümler

getirmiştir. (El-Agraa, 1994: 252) Trans Avrupa Ağları kapsamında 14 öncelikli proje belirlenmiştir. Bu projeler belirlenirken, öncelikli olarak geniş ölçekli, ekonomik olarak uygulanabilir, potansiyel yatırımcılara cazip gelebilecek olmaları dikkate alınmıştır (İKV, 2005: 117).

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

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

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

ve yalnızca Avrupa'da değil komsu ülkelerde de bir etki yaratacak olan Avrupa öncelikli projesinin çarpıcı bir örneğini temsil etmektedir.

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

Onaylanan, toplam bütçesi 3,2 milyar Avro olan Galileo Projesi yapılacak ve uzaya yerleştirilecek 30 ileri teknoloji uydusuyla Avrupa Birliği'nin göklerdeki gözü, kulağı olarak görülmektedir (IV, Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası: 15). AB yetkililerine göre proje, 150 bin civarında yeni istihdam kapısı açacak ve işler yolunda giderse 2008 yılından itibaren Avrupalı şirketlere yılda 7 milyar Avro civarında gelir sağlayacaktır. Avrupa'nın dev şirketleri Airbus, Thales, Eutelsat'ın ve Belçika'daki Avrupa Uzay Merkezi'nin en çok yararlanacağı Galileo Projesi söylendiğine göre de kısa adı GPS olan Amerikan küresel yer-yön bulma sisteminden daha hassas ve kesin olacağı açıklanmaktadır. Ancak, gerçekleşmesi halinde AB açısından dev bir küresel hamle olacak olan projenin geleceğinin ele alındığı AB ulaştırma bakanlarının Mayıs 2007'deki toplantısından sonra basına konuşan AB dönem başkanı ve Alman Ulaştırma Bakanı Wolfgang Tiefensee, "Galileo Projesi derin ve vahim bir krizde. Bugün bir çıkmaz sokak içindeyiz. En önemli problem, ilgili şirketlerin hâlâ ileriye dönük bir yol konusunda anlaşmaya varamamış olmaları. Bu bakımdan, mutlaka alternatif bir çözüm bulmak zorundayız." diyerek Galileo Projesi konusunda bir sıkıntının var olduğunu ifade etmiştir. (Ertan, 2011: 113)

2006 yılı AB ilerleme raporuna göre, trans –Avrupa ulaşım ağları konusunda kısıtlı bir ilerleme sağlanabilmiştir. Ulaşım ağları konusunda, Ulaşım Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi (TINA) henüz tamamlanmamıştır. Türkiye'nin, "TENT" ile aynı özellikleri taşıyan muhtemel ulaşım ağlarının belirlenmesi için güvenilir ve yüksek kalitede trafik öngörülerini sunması

gerekmektedir. Sınıflandırılmış ulaşım verileri eksikliği vardır (2006 Yılı AB İlerleme Raporu).

3.2.2. Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı Programı

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

- Ulaşım altyapısı stratejisinin amacı, her türlü ulaşım şeklini içeren, günümüz ve gelecekteki yük ve yolcuların trafiğini göz önünde bulunduran çok yönlü ulaşım ağları oluşturulmasıdır.

Enerji altyapı stratejisinin amaçları ise şunlardır:

- Elektrik, petrol ve gazın olan talebin sürdürülebilir bir şekilde karşılanabilmesi için modern ve etkin enerji altyapısı oluşturulması,
- Bölgesel elektrik pazarı oluşturulması,
- Ekonomik temellerde ticari operatörler tarafından enerji yatırımlarının desteklenmesi.

Bu hedefler çerçevesinde, Güney Doğu Avrupa ülkelerinin kendi aralarındaki bağlantıları, enerji değiş tokuşu ve bölgesel enerji pazarlarını destekleyen bağlantıları, elektrik üretiminde faydalanılan linyit madenlerinin ıslah edilmesi ve bölgesel elektrik pazarları oluşumuna giden sürecin devam ettirilmesi gibi konular enerji altyapısının öncelikleri arasında yer almaktadır (İKV, 2005: 11).

3.2.3. Marco Polo Programı

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

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

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

- Orta vadede verimli olabilecek karayolu dışındaki taşımacılık hizmetlerine ilk kurulma yardımı: Karayolu dışındaki yeni taşımacılık hizmetlerini başlatmak her zaman risklidir. Örneğin, düzenli denizyolu, demiryolu ve iç su yolu taşımacılık hizmetleri verimli olabilmeleri için %70 ila %90 arasında doluluk oranında gereksinim duyarlar. Yeni bir servis başlatma işinde en fazla %30 oranında maddi destek sağlanmalıdır.
- Avrupa için stratejik öneme sahip hizmetlerin ya da sistemlerin başlatılması için destek: Bunun içerisinde, örneğin, "bir mağazadan taşımacılık ve lojistik hizmetlerinin hepsinin satın alınması-one stop shop" esasıyla çalışan

deniz otoyolları oluşturmak veya yüksek kalitede uluslararası demiryolu hizmetleri oluşturmak vardır. Bu etkinlikler, karayolu dışındaki yük taşımacılığı yapılış şekillerini değiştirmeli, trans-Avrupa taşımacılık ağı ile Pan-Avrupa koridorunu kullanmalıdır. Azami yardım miktarı %35'tir.

- Yük taşımacılığı ve lojistik pazarında işbirliğinin teşvik edilmesi: Taşımacılık alanında faaliyet gösterenler, faaliyetlerini farklı taşıma türleri arasında geçişler yapacak (kombine taşımacılık) şekilde planlamalıdır. Bu sayede pazarda yığılmalar olmasının ve karayolu taşımacılığı üzerindeki ticari baskının üstesinden gelinebilir. Azami yardım miktarı %50'dir.

Somut olarak bakıldığında, programın, uluslararası karayolu taşımacılığında yılda 12 milyar ton/km olarak tahmin edilen artışı, denizyolu, demiryolu ve iç su yolu taşımacılığına kaydırması beklenmektedir. 22 Temmuz 2003 tarihi itibarı ile uygulamaya girmiş olan programın 2010 yılına kadar sürmesi hedeflenmiştir (İKV, 2005: 11).

Marco Polo Programı'nın anlaşılması için, AB üye devletleri bakımından oldukça önemli olan bir öneri yapılması gereklidir. Yapılacak örnek projeye İstanbul'dan Marsilya Limanı'na belirli adetlerde treyler taşınması gerçekleştirileceği ve Marsilya Limanı'na geldiğinde bu treylerleri demiryolu ile Paris'e götürüleceği projelendirilerek bu proje kapsamında Marco Polo Fonu, proje sahiplerine her araba başına proje kapsamında belli bir miktar para ödemektedir. Yılsonunda da proje sahipleri paralarını almaktadırlar. Şimdi, sistem tamamen buna odaklanmış durumdadır. İntermodal taşımanın temelinde yatan bu kombine taşımacılık (Burgase, 2006: 55) sistemidir. Dolayısıyla bu sistem, özellikle İtalya'nın kuzeyi ile güneyi arasında tamamen Ro-Ro trafiğine kaymıştır. İtalyanlar bu isten en büyük payı ve fonu almaktadırlar. İtalyan otoyollarında mümkün olduğu kadar kamyon ve treylerlerin geçişine mani olunmaya çalışılmakta, kuzeyden güneye bu yük taşıtları Ro-Ro gemileriyle taşınmaktadır. AB bu sistemi Avrupa'nın her yanına yaymak suretiyle ve Marco Polo Projesinden prim vermek suretiyle uygulamaktadır.

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

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

3.2.4. CIVITAS II ve CONCERTO Programı

Strateji geliştirmedeki amaç çeşitli faaliyetler çerçevesinde kentsel sürdürülebilir hareketliliğin desteklenmesidir. 6. Çerçeve Programı kapsamında Civitas II programı şehirlerde daha temiz ve iyi bir ulaşımı amaçlarken, Concerto programı vatandaşların yaşam seviyelerini artırmak için tam olarak bütünleşmiş bir enerji politikasını hedeflemiştir.

Civitas girişimi, sürdürülebilir kentsel ulaşım stratejileri geliştirmeyi taahhüt etmiş şehirleri hedef almaktadır. Burada amaç, sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanılmasının yaygınlaşmasını sağlamaktır. Concerto, yerel toplulukların sürdürülebilir ve etkin enerji kullanımının desteklenmesine yönelik yeni bir AB girişimidir. (İKV, 2005: 11).

Petrol ve doğal gaz altyapılarının öncelikleri arasında ise bölgelere arzın devamının sağlanması,

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

komşu bölgelere geçişin sağlanması ve boru hatlarının güvenliği açısından yeni boru hattı yollarının araştırılmasına devam edilmesi ve bölgesel petrol bağlantılarının güçlendirilmesi bulunmaktadır.

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

3.2.5. TRACECA Projesi

Türkiye'nin uluslararası ulaştırma hizmetlerinin merkezinde olduğunu gösteren bir diğer önemli yol ise TRACECA Koridoru Projesi'dir.

TRACECA Koridoru: Aşağıdaki haritada görüleceği üzere, TRACECA Koridoru Doğu ve batı ekseninde Kafkaslar, Orta Asya Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında çok modlu ulaştırma koridoru oluşturmak amacıyla kurulan TRACECA Projesi, Avrupa ve Asya ülkeleri arasında mümkün olan en kısa ulaştırma bağlantısını sağlaması açısından büyük öneme sahiptir.

Harita 31: TRACECA Koridoru Haritası



Kaynak: www.traceca.org.tr (10.05.2011)

Bir bakıma tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması olan bu projenin gerçekleşmesiyle, üye ülkelerin Avrupa ve dünya pazarına daha kolay erişmeleri, üye devletlerarasındaki bölgesel işbirliğinin artması ve kuvvetlenmesi, Trans – Avrupa Ulaşım Ağı' na (TEN-T) entegrasyonun sağlanması beklenmektedir.

Türkiye TRACECA Projesine Nisan 2002'de üye olmuştur. Koridorda Karadeniz ve Hazar Denizi'nin verdiği olanaklarla kombine taşımacılık öngörülmektedir. Bu taşıma şekli yanında, 4 numaralı Pan – Avrupa Koridorunun karayolu ve demiryolu olarak uzatılması ile Türkiye üzerinden Kafkasya ve Orta Asya bölgelerine bu türler ile yapılacak taşımalarda kolaylıklar olacağı, zaman ve maliyet avantajları sağlanabileceği düşünülmektedir.

3.2.6. Pan-Avrupa Taşıma Koridorları ve Bölgeleri

Bilindiği gibi Türkiye karayolu, denizyolu, demiryolu ve hava taşımacılığında Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkasya, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika bölgeleri arasında geçiş bölgesi konumundadır. Dolayısıyla bu bölgeler arasında yapılacak her türlü yük, ayrıca yolcu taşımacılığında kullanılacak ulaşım koridorları ülkemiz açısından büyük önem taşımaktadır.

Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları' nın (TEN-T) Doğu Avrupa'ya doğru bağlantılarını planlamak üzere 1990'lı yıllarda oluşturulan Pan-Avrupa Koridorları alanındaki çalışmalara Türkiye de katılmış ve çerçevede 4 ve 8. koridorlara taraf olmuştur. Pan-Avrupa koridorlarından 4 numaralı olanı Türkiye'nin güzergâh ülkesi olması nedeniyle Türkiye açısından özel önem taşımaktadır. Bu koridorun güzergâhı Berlin – Prag – Budapeşte üzerinden Selanik ve İstanbul'a ulaşmaktadır. 8. koridor ise Adriyatik ve Karadeniz'i birbirine bağlamakta olup, Balkan ülkelerinin gerek birbirleriyle, gerek Türkiye ile ekonomik, sosyal ve kültürel yakınlaşmalarına yardımcı olabilecek ve

aralarındaki işbirliğini daha ileri götürebilecek stratejik nitelikli bir proje olarak değerlendirilmektedir.

Türkiye siyasi nedenlerle bu Koridora da taraf olmuştur ve çalışmalarına katılmaktadır. Türkiye ayrıca Avusturya ve Macaristan'dan başlayıp Adriyatik'e paralel olarak Balkanları geçip Selanik'e kadar gelen 10. koridor çalışmalarına da katılmaktadır.

Avrupa Topluluğu'nun 2004 yılındaki son genişlemesinden sonra, Pan- Avrupa Koridorlarının çoğunluk kısmı TEN-T statüsü kazanmıştır. Bu nedenle, AT komşu bölge ve ülkelere ulaşım bağlantılarını yeniden planlamak üzere, Haziran 2005'te "Genişleyen Avrupa'da Ulaşım (Wider Europe for Transport)" adı altında bir süreç başlatmış ve başlangıçtan itibaren beş ana uluslararası hat belirlenmesini öngörmüştür. Ekim 2005'ten beri yürütülen bu sürece Türkiye etkin olarak katılmış ve biri deniz otoyollarından oluşan beş hattan birinin Türkiye'den geçmesi sağlanmıştır (Güney Doğu Aksı (South Eastern axis) olarak adlandırılan bu yol Avrupa'yı Balkanlar ve Türkiye üzerinden Kafkasya, Hazar Denizi, Kızıl Deniz ve İran Körfezine bağlamak üzere planlanmıştır).

4. BÖLÜM

TÜRKİYE – AB ÜYELİK MÜZAKERELERİNDE ULAŞTIRMA

4.1. Ulaştırma Kavramının Tanımı Ve Önemi

Tanım olarak baktığımızda ulaşım; “1. Ulaşma işi, 2. Köyler, şehirler, ülkeler arasında bir yerden bir yere gidiş geliş, münakale, muvasala, temas, 3. Bir şeyi bir yerden başka bir yere aktarma” anlamlarına gelmektedir.

Ulaştırma ise “1. Ulaştırmak işi. 2. İnsanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü, münakalat” anlamını taşımaktadır. Tanımlardan da görüldüğü gibi ulaşım yer değiştirme eylemi olarak karşımıza çıkarken ulaştırma bu eylemi gerçekleştirirken yapılması gereken faaliyetlerin ve gerekli araçların bütününe ifade etmektedir. Çalışmada yer değiştirme faaliyetinin ekonomik boyutu ve bu faaliyetin ekonomik fayda yaratma açısından önemine değineceğimizden “ulaştırma” tanımı üzerinde durulacaktır.

Sözlük tanımından hareket ettiğimizde ulaşım; insanların, eşyaların ve bilginin kişisel ve ekonomik amaçlardan ötürü yer değiştirmesiyle ilgilidir. (Bamford, 2001: 3) Dolayısı ile ulaştırmanın tanımını yaparsak ulaştırmanın; insanların, insanlara fayda yaratan malların, hizmetlerin ve bilginin yer değiştirme faaliyeti ve bu yer değiştirme için gerekli olan araçların, işlerin oluşturduğu hizmetler bütünü olduğunu söyleyebiliriz.

Ulaştırmanın önemine de kısaca değinmek gerekirse, ekonomik sistem, bir toplumda ihtiyaçları karşılamak amacıyla, kaynakların optimal kullanımı amacı ile, mal ve hizmetlerin üretimi ve üretilen değerlerin bölüşümü (tüketimi) konusunda oluşturulan yöntemler ve faaliyetler bütünüdür. Ekonomik sistem içerisinde ihtiyaçları karşılamak amacıyla yürütülen her türlü ekonomik faaliyet için “ulaşım” ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Bunun yanında insanlar sadece ekonomik sebeplerden değil haberleşme ve sosyalleşme gibi

insan doğasında var olan insani özelliklerden dolayı da ulaşım ihtiyacı hissedebilmektedirler.

Ulaştırma diğer tüm faaliyetlerle çift yönlü bir etkileşime sahiptir: Bir yandan kendi yapısı itibari ile diğer faaliyetlerin gelişimini ve yapısını biçimlendirirken diğer yandan bu faaliyetlerin özelliklerine göre kendisi de değişmektedir. (Elker, 2002: 5) Bu nedenle ulaşım, insan hayatında gerek sosyal gerekse ekonomik anlamda büyük öneme sahiptir.

4.2. Ulaştırma – Lojistik İlişkisi

Ulaştırma ve lojistik çoğu zaman birbirileri ile yakın anlamlar çağrıştırmaktadır. Her iki faaliyetin ortak noktalarının bulunmasının yanı sıra birçok farklı yönü de mevcuttur.

Lojistik en genel tanımı ile müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet, bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkin ve verimli bir şekilde yönetilmesidir. Ulaştırma ise insanların, malların ve bilginin kişisel ve ekonomik amaçlardan ötürü yer değiştirmesiyle ilgilidir. Bu nedenle lojistikten çok daha geniş bir evreni temsil etmektedir. Ulaştırma eşya ve yolcu hareketi ile birlikte telekomünikasyon hizmetlerini de kapsar (Erdal, a.g.e., s. 1). Ulaştırma insanların, eşyaların ve bilginin her türlü amaçla yer değiştirmesi demektir. Lojistik ise taşıma, depolama, elleçleme*, paketleme, sipariş yönetimi gibi süreçleri kapsayan bir faaliyettir. (Wood, Johnson, 1996: 4) Yani lojistik bünyesinde taşımayı da kullanan, ürünün başlangıç noktasından tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkin ve verimli bir şekilde yönetilmesi faaliyetidir.

*Gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemlerdir

Ulaştırma lojistik sistemlerin olmazsa olmaz bileşenlerindedir. Lojistik faaliyetlerin en temelinde malların fiziki akışı vardır. (Coyle, Bardi, Langley, 2001: 18)

Bu en temel lojistik faaliyet ancak ulaştırma sistemlerinin varlığı ile mümkündür. Lojistik faaliyetlerin gelişimine baktığımızda ilk olarak firmaların ulaştırma imkânlarını yeniden gözden geçirme ihtiyacı hissettiklerini görürüz.

Lojistik faaliyetlerin içerisinde ulaştırmanın önemi maliyet açısından bakıldığında daha iyi anlaşılmaktadır. Ulaştırma maliyetleri firma satış tutarının yaklaşık yüzde 2,88'ini oluşturmaktadır. Bu oran ulaştırma maliyetlerinin toplam lojistik maliyetler içerisinde en büyük paya sahip olduğunun göstergesidir. Ulaştırma maliyetlerinin toplam lojistik maliyetler içindeki payı yaklaşık yüzde 40 seviyesindedir (Kasilingam, a.g.e., s. 8). Ulaştırma faaliyetleri lojistik faaliyetler içerisinde hem firmanın tedarik sürecinde (tedarik lojistiği) hem de üretilen ürünlerin son kullanıcıya ulaşması sürecinde (dağıtım lojistiği) etkin olarak yer almaktadır.

4.3. Karayolu Taşımacılığında Uyum

Türkiye'nin tam üyelik müzakerelerinde dillendirilen en önemli konu başlıklarından birisi ulaştırma başlığıdır. Müzakereler sonunda en büyük etkinin karayolu yük ve yolcu taşımacılığında görülmesi beklenmektedir.

Karayolu ulaştırması konusundaki AB mevzuatının Türk Mevzuatına aktarılması ve AB mevzuatının uygulanması için bir uyum programının benimsenmesi gereklidir. Bu öncelik, 2003 yılı Katılım Ortaklığı Belgesi'nin kısa vadeli hedefleri arasında yer alan "ulaştırma konusundaki AB mevzuatına uyum ve uygulama için bir program kabul edilmesi" hedefi doğrultusunda belirlenmiştir. Katılım Ortaklığı Belgesi'nin orta vadeli hedefleri arasında yer alan pazara giriş, yol güvenliği, sosyal, mali ve teknik kurallar özelinde mevzuat uyumunun tamamlanması hedefleri de göz önüne alınarak ana unsurlar tanımlanmıştır.

Karayolu taşımacılığını mevzuat olarak 2003 yılına kadar, Bakanlığın kuruluş Kanunu'nun 2'nci ve 10'ncu maddelerine istinaden hazırlanan yönetmelikler ile düzenlenmekteydi. Karayolu taşımacılığında, Türk mevzuatındaki yasal ve idari boşlukların belirlenmesi ve buna ilişkin eylem planının kabul edilmesi yüksek öncelikte olmaya devam ediyordu. Buna istinaden, Karayolu Taşıma Kanunu 19 Temmuz 2003 tarih ve 25173 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girdi.

Genel hatları itibarıyla 25 Şubat 2004 tarih ve 25384 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile uyum sağlandı. Ancak, hala uluslararası ve yurtiçi taşımacılık faaliyetleriyle ilgili olarak önemli derecede farklılıklar bulunmaktadır.

Türkiye'de karayolu taşımacılık sektörü için genel düzenleyici çerçeve, yalnızca piyasaya erişim üzerinde ve mesleğe kabul kuralları üzerinde odaklanmaya devam etmekle birlikte, öteki sosyal kurallar ile mali ve teknik kurallar dâhil, karayolu ulaşımının çok önemli başka yönlerini içermemektedir. Teknik ve güvenlik standartları üzerine AB gerekleri, yurtiçi filoya da uygulanması gerekiyor. Sosyal mevzuat yönünden, Türk ve AB mevzuatları arasında, sürüş zamanları ve dinlenme süreleri ile ilgili farklar devam etmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından, "kara yolu ulaştırması konusundaki AB mevzuatının Türk mevzuatına aktarılması ve AB mevzuatının uygulanması için bir uyum programının benimsenmesi" önceliği kapsamında şu iki yönetmelik çıkarılmıştır:

- 2003 Karayolu Taşıma Kanunu, 2004 Karayolu Taşıma Yönetmeliği, 2004 Araç Muayene İstasyonlarının Açılması, İşletilmesi ve Araç Muayenesi Hakkında Yönetmelik,
- Karayolu taşımacılığında sosyal mevzuatın uyumlaştırılmasına ilişkin Konsey Tüzüğü (3820 / 85), Konsey Direktifi (88 / 599 / EEC) ve Komisyon

Kararı'na (97/173/EC)" uyum sağlanması amacıyla Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından çıkarılan Karayolları Trafik Yönetmeliği.

Karayolu ulaşımının mali yönleriyle ilgili olarak, yol kullanma ücretleri, taşıt vergileri ve ayrıca devlet yardımları konusundaki mevzuatın, ilgili müktesebat ile uyumlu hale getirilmesi gerekiyor.

2006 yılı İlerleme Raporu'na göre, Karayolu taşımacılığı alanında, özellikle mevzuata yönelik gelişmeler bakımından, ilerleme kaydedildiği belirtilmektedir. Türkiye'nin uluslararası karayolu taşımacılık filosu, AB müktesebatı gereklerine çoğunlukla uygun şekilde ruhsatlandırılmıştır. Bununla birlikte, ulusal filonun ruhsatlandırılması tamamlanmamıştır. Ulusal ve uluslararası taşımacılık arasında önemli farklılıklar süregelmektedir. Bunlar genellikle mesleki yeterlilik ve mali durum kriterlerine ilişkindir. Vergiler ve geçiş ücretlerine dair mevzuatın daha uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir. Sosyal kurallar ve bunları uygulayan mevzuatın en son Topluluk müktesebatının son haliyle uyumlaştırılması gereklidir. Dijital takometre uygulamasına pratikte henüz başlanmamıştır. Hafif tonajlı otobüs ve hizmet taşıtlarında hız sınırlayan cihaz mecburiyeti uygulanmamaktadır. İdari kapasitenin güçlendirilmesi ve ayrıca tüm ilgili makamlar arasındaki işbirliğinin artırılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu alandaki hazırlıklar gelişmiş düzeydedir.

- Karayolu taşımacılığı ile ilgili olarak Orta Vadede yapılması gerekenler; Yürürlüğe girmiş olan KTK ve Yönetmeliği uygulamasından kaynaklanan aksaklık ve eksiklikler yeniden gözden geçirilip düzenlenmelidir.
- Mevzuatımızda karşılığı bulunmayan hususlara ilişkin düzenlemeler yapılmalıdır.
- Türk Ticaret Kanunu Hükümleri, CMR Konvansiyonu (Eşyaların Karayolu ile Uluslararası Taşınması için Mukavele Sözleşmesi) ile uyumlaştırılmalıdır.

- Karayolu Taşımacılığının kurumsallaşması, yolcu ve yükün güvence altında taşınması sağlanmalıdır.
- Yük Taşımacılığında çağdaş koşullara uygun sigorta sistemi geliştirilmelidir.
- Yasal düzenlemelerin yanı sıra, sektörde mevzuata uyumu ve haksız rekabeti önleyecek yapısal düzenlemeler yapılmalıdır.

Türkiye'nin dış ticareti bakımından en büyük ortağı AB'dir. Dış ticaretin yarıda fazlaşı AB yesi lkelerle yapılmaktadır. Bunların başında da Almanya gelmektedir. Dış ticaret yüklerinin taşınması dolayısıyla AB yeliği olmadan da taşımacılık olarak yoğun ilişki içindeyiz. Her gün binlerce Türk karayolu taşıma aracı Avrupa yollarını, gümrüklerini, sınır kapılarını kullanmaktadır. Her şart altında, müzakere sürecinde durumumuz iyice gözden geçirilmeli, AB mevzuatlarına uyum için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır. Gerek gümrük birliği antlaşmasından gerek kırk yılı aşkındır geliştirilen ilişkilerle gelinen noktada yaşanan geçis belgeleri sayılarındaki yetersizlik ve sürücülerin vize sıkıntıları gibi Türk taşımacısının önündeki engellerin kaldırılması müzakere sürecinin önemli konuları arasında olmalı ve olumlu kazanımlar sağlanmalıdır.

4.4. Denizyolu Taşımacılığı'nda Uyum

2003 yılı ulusal programı, Türk denizcilik sektörünün AB müktesebatına uyum sürecinde en önemli dokümanlardan birisidir. Ulusal program, diğer alanlarda olduğu gibi deniz taşımacılığına ilişkin olarak da AB mevzuatı ile karşılaştırma ve eşleştirme yaparak, sorumlu kuruluğu, bu yönde hayata geçirilmesi gereken ilgili mevzuatı ve Bakanlar Kurulu kararı, Türkiye Büyük Millet Meclisi kabulü ve yürürlüğe giriş tarihini net olarak belirlemişti. (Melda Onur, "Deniz Taşımacılığı Kıbrıs'a çarptı", Kriter Dergisi, S.06, Aralık 2006, s.66). Uyum alışmaları 2004 ve 2005 yıllarındaki AB eşleşme projesi ile hız kazandı mevzuat uyum takvimi bu bakımdan başarılı bir şekilde işlemektedir denilebilir. 2006 yılı ilerleme raporu da bu gelişmeleri

doğrulamaktadır. Zira Kasım 2006'da yayımlanan ilerleme raporunda Türkiye'de deniz ulaştırma alanında 'müktesebat uyumu' ve 'idari kapasitenin güçlendirilmesi' iyi gelişmeler olarak vurgulanmıştır (A.e: s. 67).

Avrupa Birliği Mevzuat uyumu kapsamında yapılan çalışmalar aşağıda belirtilen AB Konsey tüzükleri/direktiflerinin uyum çalışmaları ilgili birimlerle koordineli olarak yürütülmektedir. Bu tüzük ve direktifler şunlardır:

- 613/91/EEC sayılı Konsey Tüzüğü'nün uyumlaştırılması amacıyla 1974 SOLAS Sözleşmesi ve Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi 1973'e ait değişikliklerin uygulanmasıyla ilgili 28.07.1993 tarih ve 2158/93/EEC sayılı Komisyon Tüzüğü,
- Ro-Ro yolcu gemilerinin güvenli idaresine ilişkin 08.12.1995 tarih ve 3051/95/EC sayılı Konsey Tüzüğü,
- Yolcu gemileri güvenlik kuralları ve standartları hakkında 17.03.1998 tarih ve 98/18/EC sayılı Konsey Direktifi,
- 24 Metre ve Daha Uzun Balıkçı Tekneleri için Uyumlu Bir Güvenlik Rejimi Tesis Edilmesine ilişkin 11 Aralık 1997 tarih ve 97/70/EC sayılı Konsey Direktifi,
- Düzenli Ro-Ro feribotları ve yüksek hızlı yolcu tekneleri hizmetlerinin güvenli işletilmesi için zorunlu survey sistemi hakkında 29 Nisan 1999 tarih ve 1999/35/EC sayılı Konsey Direktifi,
- Tek cidarlı petrol tankerlerinin çift cidarlı veya eşdeğer tasarım gerekliliklerine geçişini hızlandıran ve 2978/94/EC Konsey Tüzüğü'nü yürürlükten kaldıran 18 Şubat 2002 tarih ve 417/2002 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü.

Deniz taşımacılığı güvenliği ve hava taşımacılığı güvenliği ve emniyeti üzerinde bu tüzük ve direktiflere uyum sağlanması, tüm bu ulaştırma

müktesebatının aktarılması ve uygulanması, hükümet tarafından tam bir program kabul edilerek gerçekleştirilmesi gerekliliği önemlidir. Deniz güvenliği konusunda, müktesebatın başlıca kısımlarının aktarılması için kapsamlı bir eylem planının hazırlanması ve uygulamanın iyileştirilmesi gerekiyor. Buna istinaden, 1974 SOLAS Sözleşmesi ve MARPOL Sözleşmesi uygulama kanunların 2004 yılı sonuna kadar yürürlüğe girmesi planlanmıştır. Türkiye'nin Liman Devleti Kontrolüne İlişkin Paris Mutabakat Muhtırası Sekreteryası'nın kara listesinde olmaya devam ettiği dikkate alınarak, Türk filosunun bayrak devleti performansının iyileştirilmesi öncelikli bir konudur. Muayene edilen gemilerin alıkonulma oranlarını azaltmak için önemli çabalar gerekmektedir. Buna istinaden, "Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik" 1 Ekim 2003 tarih ve 25246 sayılı Resmi Gazete'de, "Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak devleti Adına Hareket Edecek kuruluşların seçimi ve Yetkilendirilmesine dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" ise 3 Ocak 2004 tarih ve 25335 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

2006 Yılı İlerleme Raporuna göre, deniz taşımacılığı alanında, mevzuatın uyumunda ve özellikle güvenlikle ilgili idari kapasitenin güçlendirilmesinde iyi düzeyde gelişme kaydedilmiştir. Balıkçı gemilerinin güvenliği, deniz kazalarının tahkiki, denizcilerin eğitim kalitesi ve denetlenmesi, yük gemilerinin güvenli yükleme ve boşaltımı, denizcilik ekipmanları ve liman kontrolleri konularında yönetmelikler yayımlanmıştır.

Kırk dokuz personeli olan bir deniz kaza tahkik kurulu tesis edilmiş, iki yüz uzman, bayrak devleti ve liman devleti denetleyicileri olarak ise alınmıştır. Bazı uluslararası sözleşmelere (SOLAS Sözleşmesi-78, SOLAS Sözleşmesi-88, Load Line 88 ve Mar-Pol annex III ve IV) imzacı olma usulleri bakımından gelişme kaydedilmemiştir. AB bayraklı gemilerin 2004'te ortalama seferden alıkonulma oranı % 3,996 iken, Türk bandıralı gemilerin alıkonulma oranı, 2003'de % 17,5'ten, 2004'te % 8,63'e düşmüştür. 2005 yılında alıkonulan Türk gemisi oranı % 7,5'e gerilemiştir. Ancak, Türkiye Haziran 2007 tarihi itibarıyla Paris Mutabakat Zaptının kara listesinden "gri risk"

listesine geçmiştir. Seyrüsefer güvenliği açısından, liman güvenliğini artıracak mevzuata uyum çalışmaları başlatılmıştır. Piyasaya erişim bakımından, gerek kabotaj gerek gemi tesciline dair kurallar Topluluk kurallarıyla çelişmekte olduğu bildirilmektedir. Bu alanda daha fazla ilerleme sağlaması gerekli görülmektedir (AB, 2005: 99).

Mevcut Türk Deniz Mevzuatı, günün koşullarına ve AB Mevzuatına yeterince uyum sağlayacak düzeyde olduğu söylenemez. Denizcilik sektörünün kendi kurumsal yapısı eksikliği sebebiyle çeşitli kurum ve kuruluşların arasında dağınıklık ve çok başlılık sorunu vardır.

Günümüzün deniz taşımacılığında, eskinin limandan limana olan taşıma anlayışı değişerek kapıdan kapıya (door to door) teslim şekline dönüşmektedir. Transit geçiş ülkesi konumunda olan Türkiye, kombine taşıma anlayışı doğrultusunda limanlarını ve diğer ulaştırma altyapılarını yapmalı, mevcut olanlarını geliştirmeli, modernleştirmeli ve kapasitelerini artırmalıdır. AB Limancılık Stratejisi ile uyumlu bir işletme politikasının izlenebileceği özerk yönetim yapısına kavuşturulması gereklidir.

4.5. Demiryolu Taşımacılığında Uyum

Küreselleşme ile birlikte bütün Dünya'da 1980'li yıllarla başlayan yeniden yapılanma süreci kısa sürede ülkemizi de etkisi altına almış, ticaretin serbestleştirilmesi ana başlığı altında tüm kamusal alanla birlikte TCDD'de bu etkiyi güçlü bir şekilde hissetmiştir. 1995 yılından itibaren de günümüze kadar değişik finansmanlarla bu tema üzerinde değişik yeniden yapılanma çalışmaları yürütülmüş, kimi adımlar atılmış olmasına karşın henüz bütün önermeleri ile yapısal bir dönüşüme gidilmemiştir.

Demiryolu taşımacılığı alanında AB mevzuatının üstlenilmesi ve uygulanması, Katılım Ortaklığı Belgesinin kısa ve orta vadeli hedefleri arasında yer almaktadır. Demiryolu taşımacılığı alanındaki ilerleme sınırlıdır. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları büyük ölçüde devlet sübvansiyonuna bağımlıdır. 2004 yılında 670 milyon Avro zarar etmiştir. AB müktesebatının

yasal ve kurumsal gereklerini karşılayamayan demiryolu sektörü, gerçek anlamda liberalleştirilmemiş olup, ticari açıdan bağımsız değildir. Mevcut demiryolu altyapısının esaslı şekilde modernize edilmesi gerekmektedir. Sektöre yönelik önemli yatırımlara ihtiyaç vardır.

Türkiye - AB Mali İşbirliği kapsamında 10 Mart 2003 tarihinde başlatılan teknik destek çalışması (rail-301202) çerçevesinde Taslak Demiryolu Kanunu ile ilgili temel AB mevzuatı arasındaki yasal farklılıkları, demir yolu ulaştırma sektörünün yönetsel ve yapısal farklılıkları ve Türk demir yolu sisteminin alt yapı ihtiyaçları hususlarını tanımlamak amacıyla bir farklılık analiz çalışması yapılmıştır.

Farklılık analiz çalışmasının sonuçları ışığında, TCDD'nin yardımı ile;

- Taslak Demiryolu Kanununu AB mevzuatına uyumlu hale getirmek için yasal önlemler,
- Kanunun etkin bir şekilde uygulanması için gerekli yönetsel ve yapısal iyileştirmeler,
- Bir ön maliyet tahmini ile gerekli alt yapısal iyileştirmeler,
- Kombine taşıma olanaklarının uygulanması,
- Eylem Planında önerilen demir yolu sektörünü düzenleyen genel bir kanun
- TCDD'nin rollerini modernleştirilmiş bir bağlamda tanımlayan ve TCDD'nin yeni bir yapı kurmasına imkân tanıyan, TCDD'ye yönelik bir kanunun hazırlanmasında teknik destek sağlanması.

AB'ye tam üyelik müzakere sürecinde, işletmeciler kuruluşların ve sektörün yeniden yapılandırılmasında AB'nin yapısal ve teknik normları ile politikalarına uyum sağlanması gerekmektedir. Başta kamusal nitelikli hizmetler olmak üzere devletin ve işletmeciler kuruluşun sorumluluklarını yeniden tanımlayan, işletmeciler kuruluşu mali ve idari özerklik sağlayan ve sektörde özel kesim katılımına uygun ortam hazırlayan yasal düzenlemeler yapılmalıdır. Bu çerçevede, demiryolu altyapısının kullanım esasları belirlenecek, bu esaslara uyumu gözetilen bir düzenleyici kurum oluşturulmalıdır.

Demiryolu sektöründe Türkiye'nin, kendi mevzuatını AB demiryolları müktesebatıyla uyumlaştırmaya başlaması müzakere süreci içerisinde önem taşımaktadır. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) idaresinin müktesebat ile uyumlu olarak yeniden düzenlenmesi dâhil, bütün demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılmasına öncelik verilmesi bir gereklilik olarak görülmektedir. Buna istinaden, demiryolları kanun tasarısının 2005 yılı ortasına kadar çıkarılması planlanmış olmasına rağmen hala yasa çıkarılamamıştır. Demiryolu sektörünü düzenleyen kanunların hazırlanması amacıyla Avrupa Birliği tarafından finanse edilen ve demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılması ve güçlendirilmesi projesi olarak bilinen Eşleştirme (Twinning) Projesi, Ulaştırma Bakanlığı'nın sorumluluğunda yürütülmektedir.

2006 yılı ilerleme raporunda, demiryolu taşımacılığı alanında bir gelişme kaydedilmediği belirtilmiştir. Ayrıca, mevzuat uyumu ve idari kapasite kısıtlı olduğu, düzenleyici bir kurum bulunmadığı, TCDD'nin tekel konumunda olduğu ve büyük ölçüde kamu sübvansiyonuna dayandığı ifade edilmiştir. Avrupa demiryolu ağı ile birlikte çalışabilirliğinin sağlanması için altyapının önemli ölçüde modernize edilmesi gerekmektedir. Bu alanda topluluk müktesebatına uyum geri kalmış olup, temel fonksiyonların lüzumlu ayrımı, güvenlik sertifikaları, görevlendirilmiş işleticinin idari özerkliği ile demiryolları piyasasının oluşması için gerekli idari ve kurumsal tertibatın sağlanması konularında önemli eksiklikler olduğu gösterilmiştir.

Türk demiryollarını modern bir yapıya dönüştürecek olumlu ve önemli düzenlemeler yapabilmek için bir Demiryolu Kanunu çıkarmak için tasarı hazırlanmış olup TBMM'de 2008 yılında görüşülmesi beklenmektedir. Ancak taslak, yeterince kamuoyuna açılıp tartışılmamıştır. Demiryolu ile taşıma yapan, kendi vagonu ve lokomotifini ile işletmecilik yapmaya hazırlanan şirketler, kanun taslağının içeriği ve yönetmelikler hakkında yeterli bilgiye sahip değildir. Karayolu taşıma kanunu ve yönetmeliğinden kaynaklanan sorunların benzerlerinin demiryolunda da yaşanmaması için hazırlanan kanun taslağının sektöre açılmasında, tartışılmasında, görüşlerinin alınmasında çok yarar vardır.

Kasım 2007 itibariyle TBMM'deki Komisyona gelmiş olan bir başka kanun tasarısı da "Güney Doğu Avrupa'da Yüksek Performanslı Bir Demiryolu Ağının Kurulması Konusunda Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" olup, Güneydoğu Avrupa'daki başkentler arasında demiryolu bağlantılarının gelişimi, seyahat sürelerinin kısaltılması için demiryolu altyapısının iyileştirilmesi, bölgedeki sınır geçişlerinin kolaylaştırılması, yeni mali yöntemlerin teşhisi ve ulaştırma güvenliğinin sağlanması amacıyla imzalanan anlaşmanın onaylanmasının uygun bulunması öngörülmektedir.

4.6. Havayolu Taşımacılığında Uyum

Hava yolu taşımacılığı alanındaki AB mevzuatının üstlenilmesi ve uygulanması Katılım Ortaklığı Belgesi'nin kısa ve orta vadeli hedefleri arasında yer almaktadır. Sivil Havacılık Yönetmeliği (SHY-6A) ve Sivil Havacılık Tebliği (SHT-36A)'da yapılan değişikliklerle Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, Ek 16, Cilt 1, Bölüm 2 kategorisindeki uçakların işletilmesinin sınırlandırılmasına ilişkin 2 Mart 1992 tarih ve 92/14/EEC sayılı Konsey Direktifine uyum sağlanmıştır. Bugün itibariyle Türkiye tescilinde bu kapsamda faal uçak bulunmamaktadır.

Türk Sivil Havacılık Kanununda Değişiklik Yapılması hakkında 4647 sayılı Kanun kabul edilmiş olup, Hava yolu hizmetlerinde yük ve yolcu tarifelerine ilişkin 23 Temmuz 1992 tarih ve 2409/92 sayılı Konsey Tüzüğüne uyum sağlanmıştır.

Türkiye'nin AB hava taşımacılığı mevzuatına uyum sağlaması, hava yolu taşımacılığı faaliyetlerinin sürekliliği açısından önem taşımaktadır. Bugüne kadar uyum sağlanan en somut alan ücret tarifelerinde onay prosedürünün kaldırılarak, hava taşıyıcılarının kendi tarifelerini serbestçe belirlemeleri imkânının tanınmasıdır. Uyum çalışmalarındaki avantajımız ise hava yolu taşımacılığının uluslararası özellik arz etmesidir.

4 Ocak 1989 tarih ve 20039 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 2 Aralık 1988 tarih ve 3504 sayılı Kanunla 1 Mart 1989'dan geçerli olmak üzere EUROCONTROL Teşkilatına üye olunarak EUROCONTROL Konvansiyonu kabul edilmiştir.*

2006 Yılı İlerleme raporuna göre, hava taşımacılığı alanında bazı gelişmeler kayda değerdir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne kanunla mali ve teknik özerklik verilmiştir. İlgili yeniden yapılanmalar ve eleman alımları göze çarpıcıdır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün İstanbul'da bir şubesi açılmıştır, Antalya'da da başka bir şube açılması öngörülmektedir. Bazı uygulama yönergeleri yayımlanmıştır.

Ulaştırma Bakanı'na bağlı otonom bir kaza araştırma kurulu teşkil edilmiştir. Slot tahsisi prensiplerine dair bir talimat yayımlanmıştır. Bunlara ilaveten, slot koordinatörlüğü görevi ve ayrıca teknik ve değerlendirme komiteleri tesis edilmiştir. Bu alanda müktesebatla uyumlaştırma sürmektedir. Türkiye henüz Komisyon ile "yatay havacılık anlaşması" müzakerelerine başlamamış olup, Topluluk hukukunun temel bir gerekliliği olan Topluluk tahsisini kabul etmemektedir.

4.7. Gümrük Birliği Uygulamasında Ulaştırma Sorunları

Gümrük Birliği Kararı'nı on yeni AB üyesini kapsayacak şekilde genişleten Ek Protokol'ü 2005 yılında imzalayan Türkiye, protokolü tümü itibariyle yürürlüğe sokmadığından dolayı AB'ye karşı yükümlülüklerini yerine getirmemekle suçlanmakta, baskılar giderek artmaktadır.

*13 Aralık 1960 tarihinde Almanya, Belçika, Fransa, Lüksemburg, Hollanda, İngiltere'nin imzalarıyla Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Teşkilatı -EUROCONTROL- kurulmuştur. Türkiye, Eurocontrol Teşkilatına, 4.1.1989 tarih ve 20039 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 2.12.1988 tarih ve 3504 no' lu kanunla 1 Mart 1989'dan geçerli olmak üzere üye olmuştur. Kuruluşun faaliyetlerini, teşkilatlanmasını, statüsünü ve devamını sağlayan "Uluslararası Konvansiyon" ve "Havayolu Ücretleri Çok Taraflı Anlaşması" 27 Haziran 1997 tarihinde revize edilmiş olup bu doğrultuda Teşkilat yapısı yeniden organize edilmiştir. Ülkemizin

Revize Sözleşmeyi onaylama süreci halen devam etmektedir.

3 Ekim 2006 tarihinde başlayan müzakere süreciyle ilgili “Müzakere Çerçeve Belgesi”nin altıncı paragrafında, “...Türkiye'nin ortaklık antlaşmasında ve ortaklık antlaşmasını tüm yeni AB üye devletlerini içine alacak şekilde genişleten Ek Protokolünde yer alan yükümlülükleri, özellikle de AB Türkiye Gümrük Birliği'ne ve düzenli aralıklarla revize edilen Katılım Ortaklığı Belgesi'nin uygulanmasına yönelik yükümlülükleri yerine getirmesi” şeklindeki ifadeler Türk limanlarının Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) ulaşım araçlarına açılması referansı olarak görülmektedir. (AB, 2006)

15 Aralık 2006 tarihinde AB dışişleri bakanları ve akabinde de devlet başkanlarınca Türkiye'yle ilgili bir karar almış ve bu kararla, müzakere fasıl başlıklarının açılıp kapatılmasını da limanların açılmasına bağlanmıştır.

Diğer yandan, Ek Protokol'ün yürürlüğe konması, diğer bir ifadeyle Türk liman ve hava sahasının Rumlara da açılması kararının uygulamaya konulması için Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) tarafından onaylanması gerekmektedir. Ankara Antlaşması'nın ihlalden kaçınmak amacıyla Türkiye söz konusu protokolü, 'ihtirazi kayıt' (saklı tutma) çerçevesinde onaylayabilir, böylece TBMM'nin Protokol kapsamındaki on yeni AB üyesi devletten sadece dokuzu için bu kararın uygulanabilir olacağına dair bir şerhi karara ekleyerek protokolü yürürlüğe koyması mümkün olabilecektir. “GKRY için ise protokolün ancak adada kapsamlı bir çözüme ulaşıldıktan sonra yürürlüğe gireceği” bir ifade ile de Rum Yönetimi için protokolün uygulanması yönündeki belirsizlik kaldırılabilir. Böyle bir durumun gerçekleşmesi karşısında AB ile ilişkilerin geleceği noktalar ve müzakere sürecinin ilerlemesi beklentileri de dikkate alınmalıdır.

GKRY, AB'ye üye olduktan sonra oyunun kuralları maalesef Türkiye'nin aleyhine olarak gelişmeye başlamıştır. GKRY üzerinden de Türkiye'nin AB sürecini baltalamak isteyen gruplar, kişiler, partiler, ülkeler bunu da bir fırsat penceresi olarak değerlendirilmektedirler. Daha önceleri bu tür engellemeler Yunanistan üzerinden sergilenmekteydi, şimdi ise GKRY üzerinden yapılmaktadır. Türkiye, AB Gümrük Birliği'ne girdiğinden, bunu

gümrük birliğini (GB) sonradan giren diğer on üye devlete de uygulaması gereklidir. Ancak, GB' nin GKRY' ye uygulanması, GKRY' nin tanınması anlamına gelip gelmeyeceği tartışılmaktadır. Tanınma bir irade meselesidir. Yani Türkiye “ben sizi tanıyorum” demedikçe GKRY' yi tanımış sayılmış olmaz. De facto ilişkiler sürer, bunlar hiç tanımadığımız devletlerle de sürmektedir. Fakat tanıma ayrı bir keyfiyettir (Vural, 2007: 48).

Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu'nun (USAM) 25 Kasım 2006 tarihinde yayınladığı bir raporda “Türk limanlarını ve hava sahasını Rum gemi ve uçaklarına açmanın uluslararası hukuk açısından diplomatik tanıma anlamına gelmediğinde mutabık kalınmıştır” (Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu, a.e.) denmektedir. Ancak durum bu kadar hafife ve basite alınacak gibi de değildir. Zira Türkiye, limanlarına gelen gemilerin belgelerinin kabul edilmesi bayrak sahibi devleti tanıma anlamına da gelebileceği önemli bir argümandır.

Yakın zamana kadar Türk limanları GKRY gemilerine açıktı. Daha sonra 1987 yılında kapatıldı. Tekrar açılabilir ancak süreç değişmiştir. Menfaatler ön plana çıkmıştır. Kıbrıs adına GKRY AB üyesi olmuştur ve Birlik içinde hem Türkiye'ye hem de Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne (KKTC) sorun çıkarmaktadır. Türk limanlarının ve havalimanlarının açılmaması belki önemli bir yaptırım aracı, baskı gücü olabilmektedir. “Türkiye, Kıbrıs'ta kapsamlı bir çözüm olmadan GKRY' yi tanıyamaz. Tanıma ile Gümrük Birliği'nin uygulanmasını birbirinden ayırmak gerekir. Bu alanda bir gelişme olduğu takdirde müzakerelerde de bir ilerleme sağlanacağı sanılmaktadır. Ama tabiatıyla Türkiye, Kıbrıs'ta bir çözüm olmadan AB'ye tam üye olabilir mi diye sorulduğunda onun mümkün görülmediği anlaşılmaktadır. Neticede, o devletin parlamentosundan da onay alınması gerekecektir. Ama inancımız odur ki, bu süre içerisinde Kıbrıs'ta kapsamlı bir çözüme ulaşılabilecektir” (Vural, 2007: 48).

İstanbul Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Halim Mete'ye göre, bugün hiçbir Türk hükümeti KKTC üzerindeki izolasyonlar kalkmadan limanları açma kararı veremez. Limanların açılmasının

ya da açılmamasının Türk denizciliğine ekonomik etkisi belki çok fazla olmayacak, ancak limanların açılmaması, GKRY' ye büyük zarar vermektedir. GKRY tanker ağırlıklı filosu Ceyhan'dan çıkan petrolü taşımak istemektedir. Ancak bu gerçekleşmezse, büyük kısmı Yunanistan, Almanya, Rusya gibi yabancı ülkelere ait olan bu filo zarar görecektir. Çünkü bu ülkeler, vergi avantajı nedeniyle buldukları GKRY sicilinden çıkarak kendi bayraklarında taşıma yapmaya yöneleceklerdir (Mete, 2006: 73). Türkiye, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) üzerindeki izolasyonlar kalkmadıkça EK Protokolü GKRY için uygulamaya koymamakta, dolayısıyla Türk limanlarını ve hava sahasını Rumlara açmamakta kararlı.

Kuzey Kıbrıs'ı izolasyonlardan kurtaracak "Doğrudan Ticaret Tüzüğü"nün hayata geçirilmesi, Türk liman havalimanlarının GKRY gemi ve uçaklarına da açılmasına neden olacaktır. Yani, Türkiye-AB ilişkilerinde "sekiz müzakere başlığının askıya alınmasına", açılan başlıkların da kapanmamasına neden olan sorun ortadan kalmış olacaktır (Lüle, 2007: 13).

Türk bayraklı gemilerin tutulma statülerinin kara listeden gri listeye yükselmesiyle ilgili olarak, 7 Haziran 2007 tarihinde Politis gazetesinde çıkan bir haberde, Paris MOU' nun; Tayvan, Cezayir ve Ukrayna'yla birlikte Türkiye'nin de kara listeden çıktığı, gri listeye eklendiği açıklamasını, "Kıbrıs gemilerine Türk ambargosunun devam ettiği bir zamanda Kıbrıs bandırası için tehlike çanlarını çalan bir gelişme" olarak nitelendiriyor ve Rum bandırası taşıyan gemi sayısı 1996'da 2 bin 733 iken; zaman içerisinde küçük yükselişler olmasına rağmen, Rum bandırasının Paris MOU' nun kara listesinde bulunduğu 2001- 2005 döneminde en düşük değeri olan bin 802'ye ulaştığını, 2005'te kara listeden çıkmasının ardından 2006'da %2,4 artış kaydederek bin 845'e yükseldiğini ifade ediyor.

Ayrıca Gazete, AB'nin Rum Ticari Denizcilik Dairesi'ni ve Rum yönetimini; bandırasını taşıyan gemilerde yalnız Rum limanlarında değil, yurtdışındaki limanlarda da denetimlerini artırmaya zorlaması üzerine, AB kriterlerine uymayan özellikle tanker gemilerin, Rum bandırasından ayrıldıklarını, Rum ticari filosunun 2004-2005'te de azalmaya devam ettiğini

belirtiliyor. Başlıca neden olarak da, Türkiye'nin 1987 itibarıyla Kıbrıs Rum Kesimi gemilerinin limanlarına girişini yasaklaması olarak gösteriliyor.

Türkiye, 1987 yılından beri Kıbrıs limanlarına uğrayan gemileri de limanlarına sokmamaktadır. Bu sebeple çoğu armatör Kıbrıs'ın AB'ye üye olması ile bu ambargonun kalkacağı beklentisiyle sabretse de bu başarısızdır. GKRY'ye karşılık Malta'nın rekabet gücünün artmasının başlıca nedeni Türk ambargosu olarak gösterilmektedir.

AB, Güney Kıbrıs bandıralı gemilere veya limanlarına giriş yapan gemilere uygulanan kısıtlamalar kaldırılmasını istemekte, hatta Ulaştırma başlığının görüşmeye açılması için bunu şart koşturmaktadır. Ancak Türkiye, GKRY Gemilerinin Türk Limanlarına girişinin ve evraklarının kabulünün "tanıma" anlamına gelebileceğini düşünerek liman ve havalimanlarını GKRY gemilerine ya da GKRY limanlarına uğrayan gemilerin Türk limanlarına girişine izin vermemektedir.

2006 Yılı İlerleme Raporunda, "Kıbrıs bandıralı ve/veya işletimindeki deniz taşıtları ile son durağı Kıbrıs olan deniz taşıtlarının Türk limanlarına erişimine yönelik bir ilerleme kaydedilmemiştir. Türk ulusal hava sahasını kullanmayı amaçlayan Kıbrıs hava araçlarına uygulanan kısıtlamaların kaldırılması konusunda, ayrıca Türk ve Kıbrıs sivil havacılık makamları ve hava yönlendirme hizmet sunucuları arasındaki haberleşme kısıtlamalarında ilerleme olmamıştır" denmektedir.

Türkiye-AB ilişkilerinin önemli bir aşaması olan müzakere sürecinin önemli konularından biri olan ulaştırma alanının müzakereye açılmasının önündeki en önemli engel Türk limanlarının ve hava sahasının GKRY taşıma araçlarına açılma sorunu olarak karşımıza çıkmaktadır. GB'nin Türkiye tarafından GKRY'de uygulanması "tanıma" anlamına gelip gelmeyeceği henüz üzerinde mutabakata varılamamış bir durumdur. Tanıma konusunun ötesinde, Türk liman ve hava sahaslarının GKRY taşıma araçlarına açılması, Türk ulaştırma sektörünü olumsuz yönde etkilemesi olası durumlardan birisidir. Türkiye bu durum karşısında taşımacılık alanında rekabet gücünü korumak ve

geliştirerek için politikalar geliştirmeli, limanların açılması karşılığında yaşanabilecek iç politik sorunların en aza indirilmesi için hazırlıklı olunmalıdır.

4.8. 2010 AB İlerleme Raporu Ulaştırma Politikası

Türkiye'nin 2010 ilerleme raporu 1998'den beri yayınlanan on üçüncü rapor olmanın yanında üyelik müzakerelerinin beşinci yılında yayınlanmakta olup, bu beş yıl sonrasında müzakerelerin önünü tıkayan sorunlara tatminkâr çözümler öngörmemesi oldukça endişe verici olarak nitelendirilebilir. AB'nin ortak kimliğini temsil eden ve ortak faydanın savunucusu olması öngörülen Komisyon'un Türkiye ile üyelik sürecinde bazı üye devletlerden kaynaklanan suni sorunların çözümünde etkin bir aktör olarak öne çıkamaması da Avrupa bütünleşme süreci açısından soru işaretlerinin ortaya çıkmasına neden oluyor.

Komisyon örneğin enerji başlığında Türkiye'nin iyi ilerleme kaydettiği tespitinde bulunurken bu başlığın siyasi nedenlerle açılmıyor olması kabul edilemez. Bundan sonraki ilerleme raporlarında Komisyonu sadece Türkiye'deki ilerlemeyi kaydetmenin ötesine geçerek gerçekten ilerlemenin önünü tıkayan sorunlara odaklanmaya ve Genişlemeden sorumlu Komisyon üyesi Stefan Füle'nin basın toplantısında ifade ettiği gibi "katılım sürecinde bir sonraki adıma nasıl ulaşılabileceği ile ilgili tavsiye sunacak ve destek sağlayacak" şekilde sürecin önünü açmaya davet ediyoruz.

Rapor gümrük birliği ile ilgili olarak Türkiye'nin bazı yükümlülüklerini yerine getirmediğini ifade etmekte ve müzakerelerin sekiz başlığını askıya alan ve başlıkların geçici olarak kapatılmasını engelleyen 2006 AB Konseyi kararının yürürlükte olduğunu not etmektedir. Türkiye'nin Güney Kıbrıs ile ikili ilişkilerini normalleştirme yönünde ilerleme kaydetmediği ve Ortaklık Anlaşması Ek Protokolü'nün bütünüyle ayrımsız bir şekilde uygulanması yükümlülüğünü yerine getirmediği ifade edilmektedir. Bu açıdan AB'nin tutumunda herhangi bir değişiklik gözlenmemektedir.

Kıbrıs sorunu konusunda AB'nin KKTC'nin uğradığı izolasyonları kaldırmaya yönelik tedbirleri uygulamaya koymayarak tamamen taraflı bir tutum sergilemesi endişe vericidir. Bunun yanında, gümrük birliği çerçevesinde Türkiye'nin üzerine düşen sorumluluklardaki eksiklikler belirtilirken, gümrük birliğini önemli ölçüde aksatan ve AB üye devletleri tarafından uygulanan kamyon kotaları, iş adamları ve ticaret erbabının AB'deki serbest dolaşımı önündeki vize engeli ve AB'nin üçüncü ülkeler ile müzakere ettiği ve imzaladığı ticaret anlaşmaları ile ilgili olarak Türkiye'nin sürecin dışında bırakılması ve ticaret saptırıcı etkilere maruz kalması gibi ciddi sorunların üzerinde durulmamıştır.

Lizbon Antlaşmasından sonra bazı konularda Konseyde karar alırken oybirliğinden oyçokluğuna geçilmesi nedeniyle Kuzey Kıbrıs'la doğrudan ticarete doğan olanakların daha büyük gelişmelere yol açması beklenirken Avrupa Parlamentosunda Rumlar tarafından hukuka aykırı olarak bloke edilmesine dahi değinilmemesi üzücüdür. İki üye Devletin yarattığı bu olumsuz ortamın aşılmasında Komisyon'un daha atak ve yaratıcı olması beklenir. Anlaşmaların "bekçisi" olarak nitelendirilen Komisyon'un daha objektif olması ve nalıncı keseri gibi tek taraflı raporlar yazmaması gerekir.

Gümrük Birliği iki tarafın ortak karar almasına dayanan ileri bir entegrasyon biçimi olup bir tarafın bu gibi sorunlar nedeniyle önemli ölçüde mağdur olması ve AB üyeliği müzakere sürecindeki Türkiye'nin gümrük birliği ve diğer müzakere başlıklarının siyasi nedenlerle bloke edilmesi kabul edilemez. 2006'daki Konsey kararının yol açtığı aksama iki tarafın da siyasi iradesi ile çözüme kavuşturulabilir.

Komisyon Kopenhag siyasi kriterleri ile ilgili olarak, kabul edilen anayasa değişikliği paketini olumlu bir gelişme olarak ele alırken, birtakım zayıflıklara da işaret etmiştir. Paket ile kabul edilen olumlu unsurlara dikkat çekilirken, anayasa reformlarının hazırlanma ve kabul aşamasında siyasi partiler ve sivil toplumu içeren bir danışma sürecinin olmaması eleştirilmektedir. Türkiye'de de genel bir şikâyet konusu olan çatışmacı bir siyasi iklimin hüküm sürdüğü, ana siyasi partiler ve hükümet ile anahtar siyasi

kurumlar arasındaki diyalog ve uzlaşma ruhunun eksikliğinin görüldüğü belirtilmektedir. Bu durum gerçekten de Türkiye’de siyasi ortamı olumsuz etkilemekte ve Türkiye’nin sosyoekonomik kalkınması, teknolojik ve bilimsel ilerleme, eğitim, sağlık, çevre, kadın hakları ve sosyal refah gibi gerçek gündem konularının önüne geçerek kısır bir çatışmaya yol açmaktadır. Söz konusu raporda da tespit edildiği gibi, bu husus, AB ile üyelik sürecimize de zarar vermektedir.

Son olarak, Türkiye’nin AB üyeliği yönünde reformlarını hızlandırarak devam ettirmesi ve Türkiye’nin gelişmesini de yavaşlatan siyasi çatışmalar, AB standartlarının gerisinde kalan özgürlükler gibi konularda halkın refahını ve yaşam kalitesini artırmaya yönelik reformların katılımcı ve demokratik bir ortam içinde uygulamaya koyulması büyük önem taşımaktadır. Ancak bu süreçte, Türkiye’yi Batı Balkan ülkeleri ile aynı kefeye koyan, Türkiye ile müzakereleri tıkayan siyasi sorunları ve blokajları görmezden gelen bir Komisyon Türkiye’nin üyelik hedefine destek sağlamamaktadır.

Türkiye’ye makul bir üyelik perspektifi sunamayan ve sürecin nihai hedefi konusundaki belirsizliği gidermeyen bir AB, geri kabul anlaşmaları gibi son derece hassas ve yük getirici konularda Türkiye’den fedakârlık bekleyemez. Sürecin yavaşlamasında üye devletlerin sorumluluğu saklı kalmak üzere, Komisyonu daha yaratıcı ve girişimci bir tutum takınmaya davet ederken, Türk hükümeti ve ilgili çevreleri de reformları hızlandırarak süreci canlı tutmaya ve Avrupa’da bazı çevrelerin tuzağına düşerek AB üyeliği hedefi ve katılım sürecini raydan çıkarmamaya özen göstermeye davet ediyoruz.

2010 Avrupa Birliği İlerleme Raporu’nda, Türkiye Ulaştırma sektörü her taşıma şekli için ayrı ayrı bir değerlendirme yer almaktadır. Bu başlıklar aşağıdaki şekilde raporda yer almaktadır.

Karayolu taşımacılığı konusunda bazı ilerlemeler kaydedilmiştir. Türkiye, 22 Şubat 2010 tarihinde, Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşmasına (ADR) taraf olmuştur. Ancak, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü’nün ADR’nin uygulanması için

kurumsal ve teknik kapasitesi sınırlı olmayı sürdürmektedir. 2010 yılında, ticari araçların ağırlık ve boyutlarını denetlemek için 26 tane ilave muayene istasyonu inşa edilmiştir.

Ocak 2010'da, Ulaştırma Bakanlığı, dijital takograf sisteminin kurulmasından sorumlu ulusal otorite olarak yetkilendirilmiştir. Ulaştırma Bakanlığı, görevlerini, bir protokol yoluyla Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB)'ne devretmiştir. Uluslararası karayolu taşımacılığı yapan araçlarda kullanılan takograf cihazları hakkında yönetmelik 21 Mayıs 2010 tarihinde yürürlüğe girmiş ve ilk kullanıcı kartı Eylül 2010'da verilmiştir. Bu yönetmelik, (AET) 3821/85 sayılı Konsey Tüzüğü ve Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmaları Hakkında Avrupa Anlaşması (AETR) ile uyumludur.

Karayolu taşımacılığı konusunda, sürücülerin araç kullanma ve dinlenme saatleri ile ilgili olarak Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından yürütülen mevzuat uyumu yavaş ilerlemektedir. Özellikle, 2007 yılından sonra AB tarafından kabul edilen yeni mevzuat paketlerine uyum sağlanması için daha fazla çalışma gerekmektedir. Teknik kapasite ve insan kaynakları kapasitesi, mevzuat uyumu ile aynı düzeyde değildir.

Demiryolu taşımacılığı, bugüne kadar ilerleme kaydedilmeyen tek taşımacılık alt-sektörüdür. Bu sektörde hazırlık durumu oldukça erken aşamadır. Türkiye'de, iç su yolu taşımacılığı mevcut değildir.

Hava taşımacılığı konusunda iyi düzeyde ilerleme kaydedilmiştir. Havacılık alanındaki ilişkiler konusunda yeni bir hukuki dayanak teşkil edecek olan AB-Türkiye yatay havacılık anlaşması son aşamadır. Türkiye, Tek Avrupa Hava Sahası Girişimi ile oluşacak havacılık oluşumuna entegre olmaya istekli olduğunu ifade etmiştir. Havacılık sektörüne ilişkin bir katılım öncesi stratejisi hazırlanmasına yönelik çalışmalar erken aşamadır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), müfredatın sistemli hale getirilmesi ve eğitim tesislerinin iyileştirilmesini hedefleyen aktif bir eğitim politikası aracılığıyla insan kaynaklarının teknik kapasitesini geliştirmiştir.

SHGM, uçaklarda sıvı taşınmasına ilişkin mevzuatın kapsamını tüm uluslararası havalimanlarını içerecek şekilde genişletmiştir. SHGM, havacılık sanayi ile paydaş istişarelerinin sürdüğü yolcu haklarına ilişkin bir genelgeye son halini vermiştir.

Ayrıca, SHGM, Yerli Ve Yabancı Hava Araçlarına Yapılan Emniyet Değerlendirmelerine Dair Yönetmeliği (SHY-SAFA) çıkarmıştır. Uygulamada yaygın olarak kullanılmasına karşın, SHGM halen bilgisayarlı rezervasyon sistemleri ile ilgili bir yönetmelik çıkarmamıştır. Hava trafiği yönetimi, bölgesel işbirliği eksikliğinden kaynaklanan sıkıntılara maruz kalmaktadır.

Türkiye ile Güney Kıbrıs Rum Yönetimi hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği, Lefkoşa uçuş bilgi bölgesinde hava emniyeti bakımından ciddi tehlike oluşturmaya devam etmektedir. Bu hususun ele alınması için taraflara ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne (ICAO), Komisyon ve Eurocontrol tarafından teknik bir çözüm önerilmiştir. Taraflar arasında bugüne kadar anlaşmaya varılamamıştır.

Deniz taşımacılığı konusunda, özellikle kurumsal kapasitenin güçlendirilmesi bakımından bazı ilerlemeler kaydedilmiştir. Denizcilik Müsteşarlığı (DM) bir katılım öncesi sektör stratejisi hazırlamış ve kısa vadeli eylemler için öncelikli politika alanları belirlemiştir. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü uzun mesafeden gemilerin tanımlaması ve izlenmesi sistemini (LRIT) kurmuş ve Türkiye Ulusal LRIT Veri Merkezi, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Uluslararası Mobil Uydu Örgütü (IMSO) ile entegre olmuştur. Ayrıca, Ekim 2009'da Yakamoz adında bir ulusal yardım, arama ve kurtarma otomasyon sistemi faaliyete geçmiştir.

Bu yatırımlar, Denizcilik Müsteşarlığı'nın kıyı bölgelerinde denetleme, kirlilik tahmini ve entegre planlamaya yönelik teknik kapasitesini kayda değer oranda arttırmıştır. İzmit, İzmir, Mersin ve İskenderun limanlarında, gemi trafik izleme bilgi sistemleri (VTMIS) kurulmaktadır. Ayrıca, Denizcilik Müsteşarlığı petrol kirliliğine karşı hazırlıklı olma ve acil müdahale konusunda kapsamlı ve yıllık bir eğitim programı başlatmıştır.

Ancak, kirliliğin önlenmesi ve acil müdahale konularında mevcut fiziki kapasite sınırlıdır.

Gemi adamları Yönetmeliği 28 Mayıs 2010 tarihinde değiştirilmiştir: Deniz Harp Okulu mezunlarının, Gemi adamları Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları (STCW) Sözleşmesi uyarınca eğitimlerini tamamlamaları ve gemi adamı sınavına girmeleri gerekmektedir.

Gemilerden Atık Alınması ve Atık Kontrolü Yönetmeliği'nde değişiklik yapılmış ve atık tanımı ile ilgili olarak MARPOL Eklerine doğrudan atıfta bulunulmuştur. Türkiye, Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması (LLMC 1996) Protokolüne taraf olmuştur. Denizcilik Müsteşarlığı, onaylama süreci devam ederken, Paslanmayı Önleyici Sistemler Sözleşmesine uyum sağlamak amacıyla bir idari talimat çıkarmıştır. SOLAS-78, SOLAS-88, Uluslararası Deniz Trafikliği'nin Kolaylaştırılması Sözleşmesi'ne (FAL), Gemilerde Zararlı Paslanmayı Önleyici Sistemlerin Kontrolü hakkında Uluslararası Sözleşme'ye (AFS) ve MARPOL'ün III. ve IV. Eklerine taraf olma konusunda ilerleme kaydedilmemiştir.

AB'nin 2009 yılındaki % 2,2'lik ortalamasıyla kıyaslandığında, Türk gemilerinin alıkonulma oranı 2009'da % 4,2 (2010 yılının ilk yarısında % 5,6) olmuştur. Türkiye, Paris Mutabakat Zaptı'nın beyaz listesindedir. Deniz emniyeti konusundaki uyum iyi düzeydedir, ancak 11 Mart 2009 tarihinde kabul edilen üçüncü AB Denizcilik Paketi Türkiye'nin hâlihazırda uyumlaştırdığı mevzuatın bir kısmına değişiklik getirmektedir.

Kombine taşımacılık ve uydu navigasyonu konularında kayda değer bir gelişme olmamıştır. "Taşımacılık politikası", 11 Aralık 2006 tarihinde Konsey (Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi) tarafından kabul edilen ve 14-15 Aralık 2006 tarihlerinde AB Zirvesi'nde onaylanan Türkiye'ye ilişkin kararlar kapsamındaki 8 fasıldan biridir. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nde kayıtlı olan ya da son uğradığı liman Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nde olan gemiler ve uçaklar tarafından taşınan malların serbest dolaşımına yönelik kısıtlamalar

yürürlükte kaldığı sürece, Türkiye bu fasla ilişkin AB müktesebatını tam olarak uygulama konumunda olmayacaktır.

Sonuç olarak, Demiryolları sektörü dışında, taşımacılık sektöründe uyuma yönelik bazı ilerlemeler kaydedilmiştir. Havacılık, denizcilik ve karayolları sektörlerinde mevzuat uyumu ileri bir düzeye ulaşmıştır. Ancak, AB tarafından kabul edilen ve AB müktesebatında değişiklik yapan bazı yeni mevzuat paketleri ilave uyumlaştırma çabaları gerektirmektedir. Demir yolları piyasasının açılması ve emniyeti konusunda ilerleme kaydedilmemiştir. Türkiye ile Güney Kıbrıs Rum Yönetimi hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği hava emniyeti bakımından ciddi tehlike oluşturmaya devam etmektedir. Denizcilik sektöründe, uluslararası sözleşmelere taraf olma konusunda ilerleme kaydedilmemiştir. Özellikle denizcilik alanında kirliliğin önlenmesi ve acil müdahale konularında ve karayollarında uygulama kapasitesi sınırlıdır. İnsan kaynakları ve teknik kapasite, AB müktesebatının uygulanması bakımından sınırlı kalmıştır.

SONUÇ ve DEĞERLENDİRMELER

1960'lı yılların başından itibaren oluşum sürecindeki Avrupa Birliği, bu süreç içerisinde “ortak ulaştırma politikasının oluşturulmasını teşvike yönelik çeşitli girişimler, projeler, eylem planları, öneriler ortaya konmuş ve yasal düzenlemeler yapılmıştır. Bu çalışma ve düzenlemelerle ulaştırma sektörünün piyasa güçlerine bırakılması, taşıma türleri arasında dengeli dağılım, karayolu, denizyolu, iç su yolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığının geliştirilmesine yönelik politikalar üretilmiştir.

Bu süreç Avrupa Topluluğu'nda ulaştırma politikası konusu ilk defa “Avrupa Ekonomik Topluluğu”nu kuran 1957 Roma Antlaşması ile gündeme gelmiştir. Söz konusu Antlaşma, ulaştırmayı Avrupa ekonomik entegrasyonunun gerçekleştirilebilmesi için temel politikalar geliştirilmesi gereken alanlardan biri olarak tanımlamıştır. Topluluk genelinde Gümrük Birliği'nin de tamamlanmasının ardından Tek Pazar'ın sağlıklı işleyebilmesi için Avrupa sınırları içerisinde malların ve insanların serbest dolaşımının kolaylaştırılması gerekmektedir. Bu aşamada ulaştırma politikasının üye ülkeler arasında uyumlaştırılması ihtiyacının doğması, ulaştırmayı Topluluk politikalarının merkezine yerleştirmiştir. Esasen Avrupa taşımacılık politikasının şekillenmeye başlaması 30 yıl almıştır. İlk dönemde hizmet sunumu serbestisi ilkesinin uygulanması ve sektörde rekabet kurallarının yerleştirilmesi uygulamaları üzerine yoğunlaşmıştır. Ancak Komisyon'un bu alandaki çalışmaları Avrupa Konseyi'nin isteksizliğiyle karşılaşması, daha doğrusu üye ülkelerin ulaştırmayı tekellerinde tutmak istemeleri üzerine konu 1983 yılında Avrupa Toplulukları Adalet Divanı'na taşınmıştır. Divan, verdiği kararda, Konsey'in OUP 'nin kurulması konusunda hatalı olduğu hükmüne varmış ve bu husustaki kararlara uyması konusunda Konsey'e baskı yapmıştır. Ancak bu gelişmeden sonra entegre bir modlararası ulaştırma sistemi kurmayı amaçlayan düzenleyici çerçeveler oluşturulabilmiştir.

Gerek karayolu taşımacılığı, gerekse denizyolu, havayolu ve demiryolu taşımacılığında çeşitli ilerleme ve gelişmeler sağlanmıştır. Ancak, Avrupa devletlerinde taşıma türleri arasında dengeli dağılımın sorunları

çözecek düzeyde gerçekleştirildiği söylenememektedir. Taşımacılık sektöründe, karayolu taşımacılığının ağırlığını korumakta olduğunu, büyük merkezlerde artan sıkışıklıklar, çevre kirliliği, yollarda yaşanan tıkanıklıklar ve artan karayolu taşıt parkı göstermektedir. Yük taşıma trafiğini karayolundan denizyolu ve demiryolu taşımacılığına kaydırmak için yeni görüşler, projeler ve eylem planları ortaya konmakta, teşvik sistemleri geliştirilmektedir. Marco Polo Projesi, bu teşvik sisteminin en önemlilerinden birisidir.

2005 yılı değerlerine göre 490 milyon üzerinde bir nüfusa sahip 27 üyesi bulunan AB; 700 milyon Euro'luk bir pazarla, dünya lojistik pazarının hemen hemen %10'unu elinde tutmaktadır. Birliğin en önemli lojistik merkezleri; Benelüks ülkeleri, Fransa ve Almanya'da yani Batı Avrupa'dadır. Ancak, Birliğin doğuya doğru genişlemesiyle birlikte bazı lojistik merkezler de Birliğin doğudaki üyelerine doğru kaymıştır. Doğu Avrupa'daki taşıma bağlantıları çok iyi gelişmiş olmasına rağmen, Batı Avrupa standartlarına yetişememiştir. Kara yolu taşımasında yaşanan hızlı büyümeye rağmen Doğu Avrupa'da demir yolu taşımacılığı halen en baskın taşımacılık türü konumundadır. Birçok üretici firmanın fabrikalarını Doğu Avrupa'ya doğru taşıması lojistik hizmet sağlayıcıları, bu bölgedeki lojistik etkinliklerin geliştirilmesi konusunda çeşitli yatırımlar yapmaya itmektedir. Birliğin genişlemesiyle birlikte bölgedeki taşıma mesafeleri ve süreleri lojistik maliyetlerin artmasına sebep olacak şekilde uzamıştır. Lojistik etkinlikler içerisinde artan taşımacılık maliyetlerini düşürmeye yönelik çabalar da, bölgedeki lojistiğin geliştirilmesinde önemli bir rol üstlenmiştir. Bu yöndeki gelişmelerden birisi; gerek bölge içi taşımalarda, gerekse uluslararası taşımalarda iç su yolu taşımacılığının öneminin ve taşımalarındaki payının artması olmuştur.

Doğu Avrupa; Avrupa'nın Asya'ya açılması açısından çok önemli bir konumda olan Rusya ile Batı Avrupa'nın kavsak noktası durumunda olmasından dolayı kritik bir role sahiptir. Kuzey Avrupa coğrafi konumu itibariyle uluslararası taşımacılık ve çok modlu taşımacılığın kolaylıkla gerçekleştirilmesine olanak sunmaktadır. Kuzey Avrupa'daki Finlandiya, Doğu Avrupa ülkeleri gibi, Rusya'dan Asya'ya ulaşma konusunda köprü konumunda

olduğundan yüksek derecede lojistik öneme sahiptir. Bu nedenle çok uluslu lojistik hizmet sağlayıcıların etkinliklerini artırabilmek için yatırım yaptıkları bir ülkedir.

AB'deki en önemli lojistik merkezler; 82,5 milyonluk nüfusuyla, ABD ve Japonya'dan sonra dünyanın en gelişmiş ulusları arasında yer alan, AB'nin en büyük ve en önemli pazarı konumunda olan Almanya'dadır. Almanya'daki Frankfurt hava limanı taşıma kapasitesi en yüksek havalimanları sıralamasında yer alırken, Hamburg limanı da en büyük yirmi konteynır limanı arasında yer almaktadır. Birliğin lojistik pazarı açısından en gelişmiş bölgesi olan, Almanya'nın da içinde yer aldığı, Batı Avrupa'ya bakıldığında; firmaların lojistik gereksinimlerini lojistik hizmet sağlayıcılar aracılığıyla karşıladığı görülmektedir. Bölgedeki önemli hizmet sağlayıcılar; DHL, Maersk, Schenker, TNT ve Kuehne Nagel'dir.

Günümüzde küreselleşme büyük bir hızla ulaşarak pazar kavramını ulusal ve uluslararası pazar kavramlarını küresel pazara dönüştürmüştür. Küreselleşmenin bu denli gelişmesinin temel sebepleri, son yıllardaki teknoloji ve bilişim alanındaki hızlı değişimlerdir.

Küresel pazarda rekabet, firmalara mallarını daha hızlı ama aynı zamanda da kaliteli üretmeye, daha hızlı hazırlamaya ve bunları daha hızlı bir şekilde nihai alıcıya ulaştırmaya zorlamaktadır.

İşte tam bu noktada devreye bizim çalışmamızda da ele alınan lojistik kavramı girmektedir. Bu süreç içerisinde "lojistik" stratejik bir araç olarak karsımıza çıkmaktadır. Buna bağlı olarak kısaca lojistiği tanımlamak için "doğru ürünün, doğru yerde, doğru zamanda olması" olarak kısaca tanımlayabiliriz. Bu üç kriterli tanıma "rekabet edebilir bir fiyatla "sağlamayı da ekleyebiliriz. Bu çerçevede, iyi ve kaliteli bir lojistik hizmet alan işletmeler çeşitli avantajlar elde etmektedirler. Malzemelerin üretimi ve hazırlanması akabinde bu malların alıcılara ulaştırılmasında kullanılacak olan taşımacılık yöntemlerinin küresel düzeyde gelişmesi de önemli bir zorunluluktur.

Türkiye böyle bir ortamda stratejik konumunu avantaja dönüştürmek için taşımacılık ve ulaştırma politikalarının tamamını gözden geçirmeli ve Avrupa Birliği'nin İlerleme Raporlarında belirtmiş olduğu yenilikleri hayata geçirmelidir.

Avrupa Birliği demişken, bu birliğin geçmişine bakacak olursak, 1960'lı yılların başından beri Avrupa'daki Birliğin oluşum süreci içerisinde "ortak ulaştırma politikası"nın oluşturulmasını teşvike yönelik çeşitli girişimler, projeler, eylem planları, öneriler ortaya konmuş ve yasal düzenlemeler yapılmıştır. Bu çalışma ve düzenlemelerle ulaştırma sektörünün piyasa güçlerine bırakılması, taşıma türleri arasında dengeli dağılım, karayolu, denizyolu, iç su yolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığının geliştirilmesine yönelik politikalar üretilmiştir.

Bu birlik sayesinde kara, deniz, hava ve demiryolu taşımacılığında çeşitli gelişmeler sağlanmıştır. Ancak, mevcut sorunların çözülmesi için yapılması gereken en önemli adım olan taşıma türleri arasında dengeli dağılımın gerçekleştirilememiştir. Tüm dünyada olduğu gibi Avrupa'da da taşımacılık sektöründe karayolu taşımacılığı ağırlığını korurken bu taşıma türünün ortaya çıkardığı büyük sıkıntılar nedeniyle taşımalar deniz ve demiryolu taşımacılığına kaydırılmıştır.

Günümüzde, Avrupa Birliği tüm üyeleri ve aday ülkelerle ortak politika geliştirerek iç pazarda ulaşım alt yapısını ve üst yapısını geliştirerek ve birbiriyle uyumlu bir ulaşım ağı sistemini kurarak kombine taşımacılık sistemini daha etkin ve işler bir duruma getirmektedir. Tüm bu politikaların yanı sıra Avrupa Birliği yeni taşıma koridorları oluşturarak komşularıyla taşımacılık ağlarını kurmaktadır.

Avrupa Birliği'ne kısaca değindikten sonra Türkiye'ye bakacak olursak, ülkemizde ulaştırma politikası Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde Avrupa'daki demiryolu ağının gelişmesine paralel olarak, demiryolu ulaşımına önem verildiği, ekonomik imkânların yetersizliğine rağmen demiryolu yatırımları yapıldığı görülmektedir. Türkiye'nin 1950'lilere kadar demiryolu ve

denizyoluna ağırlık verilmesine rağmen, daha sonraki dönemlerde karayoluna ağırlık verilmesi ve karayolu ağırlıklı taşımacılık politikalarının uygulanması, bazı önemli ulaştırma altyapısı ve taşıma türleri arasındaki dengesizlik sorunlarının bugün karşımızda olması gibi bir sonucu da hazırlamıştır.

Türkiye, Avrupa Birliği'ne katılım sürecinde mevzuat ve altyapı uyumu zorunluluğu sebebiyle 2000 yılından itibaren demiryolu ve denizyolu yatırımlarına önem vermiştir. Türkiye'nin ulaştırma politikalarını gözden geçirmek, alternatif politikalar oluşturmak, AB politikalarına uyumlu bir strateji geliştirmek için devlet ve özel sektör kuruluşları tarafından çeşitli etüt çalışmaları yapılmakta, paneller, kongreler ve toplantılar düzenlenmekte, üniversitelere ulaşım plan ve strateji raporları hazırlanmaktadır. Ancak bu gelişmeler yeterli hızda ve kapsamda değildir.

Türkiye'nin bölgesel taşımacılık üssü ve lojistik merkezi olmasıyla ilgili AR-GE çalışmalarına dayanmayan çeşitli değerlendirmeler yapılmaktadır. Bu değerlendirmelerde, Türkiye'nin bulunduğu yer olarak zaten bir "köprü" konumunda olduğu, Doğu-Batı, Kuzey-Güney arasında havayolu, karayolu ve denizlerden transit olarak geçilmekte olduğu, Doğu ile Batı arasında, Kuzey ile Güney arasında taşıma ve lojistik olanak ve uygulamalarının geliştirilebileceği son derece önemli bir ülke konumunda bulunduğu ifade edilmektedir. Bu haliyle Türkiye, sadece AB'nin ve diğer komşu devletlerin transit geçiş yaptığı "transitor" ülke konumunda olmamalıdır. Doğu-Batı ve Kuzey-Güney enlem ve boylamlarında uzanan, Avrupa'yı Asya'ya, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan taşıma koridorlarının terminali, taşımacılık ve lojistik üssü olmaya dönük kısa ve uzun vadeli politikalar geliştirmelidir. Bu da, Türkiye'nin hem kendi ulusal politika ve stratejilerini uluslararası taşıma ihtiyaçları yönünde değiştirmesini, aynı zamanda her türlü taşıma faaliyetini etkinleştirmesini, devletin yol gösterici, ulaştırma ve taşıma faaliyetlerini denetleyici ve destekleyici olmalıdır.

Ancak, Türkiye'nin taşımacılık ve lojistik merkez olması tek başına ulaştırma ve taşımacılık politikalarıyla da yeterli olamamaktadır. Ulaştırma politikasıyla ticaret politikası, tarım politikası, turizm politikası gibi ulusal ve

uluslararası politikaların eşgüdümü de önemlidir. Zira köprü konumundaki bir ülkenin terminal olması aynı zamanda üretim merkezi olmasına da bağlıdır. Üretim merkezi olmak, devletin, yerli ve yabancı sermaye yatırımlarını teşvik edici, vergi, enerji, altyapı gibi avantajlar sunmasıyla ve mevzuat kolaylığı ile mümkün olabilecektir. Diğer taraftan, istikrar, kararlılık ve güven en önemli faktörlerden bazılarıdır. Devletin, hem kendi imalatçı ve sanayicisinin, hem de yabancı sermaye yatırımcısının istikrar açısından güvenini kazanması çok önemlidir.

Türkiye, bölgesel taşımacılık ve lojistik üssü olma hedeflerine ulaşabilmesi için; limanlarını büyütmeli, liman altyapısı ve üstyapısını modernize etmelidir. Hem limanları, hem de gümrükleri şehir merkezlerinin dışına çıkarmalıdır. Hava alanlarını modernize etmeli, yükleme, boşaltma sistemlerini daha geliştirmeli, modernleştirmeli, depolama yerlerini şehir içi trafiğinin yoğun olmadığı alanlara taşınmasını temin etmelidir.

Demiryollarını modernize etmeli, tren ray sistemlerini yenilemeli, yolcu ve yük için ayrı ray sistemleri kurmalıdır. Ray sistemleri hem limanlara hem de organize sanayi bölgelerine, üretimimin yoğun olduğu diğer merkezlere bir an önce bağlanmalıdır.

Gümrük mevzuatını basitleştirilmeli, işlem yapmada ve veri toplamada e-sistem uygulamaları geliştirilmelidir. Transit taşımacılık mevzuatı değiştirilmeli, transit taşımacılık işlemleri kolaylaştırılmalıdır. Gümrük sayısı azaltılmalı, lojistik köyler, lojistik bölgeleri kurulmalı, gümrükler ve antrepolar şehir dışında kurulan lojistik merkezlerde faaliyet göstermelidir. Treylerlerin şehir içine girişi sınırlandırılmalı, daha küçük, şehir içi trafiğine uygun araçlarla toplama ve dağıtım işlemleri yapılmalıdır.

AB'ye üye olmuş ya da Avrupa ile bütünleşmiş bir Türkiye'nin taşımacılıkta bölgesel güç, bir lojistik merkez konumuna gelmesi için muhakkak avantajları ve çıkarları bulunmaktadır. Başta, bulunduğumuz coğrafya, doğal yapı ve Türkiye topraklarının jeopolitiği bu avantajları vermektedir. Taşımacılık ve lojistik sektörü hedeflerine uygun planlı,

programlı ve stratejik olarak faaliyetler yürütüldüğünde Türkiye ekonomisi bundan olumlu yönde etkilenecektir.

AB'ye uyum noktasında, ulaştırma ve taşımacılık sektörü değerlendirme sonuçlarına baktığımızda; denizyolu ve havayolu taşımacılığı alanlarında, uluslararası anlaşmaların kabulü, taşımacılıkla ilgili müktesebatın aktarımı henüz tamamlanmamıştır. Türkiye, ulaştırma araçları üzerindeki kısıtlamalar dahil olmak üzere, malların serbest dolaşımına dair kısıtlamaların tümünü henüz kaldırmamıştır. Diğer yandan Türk taşımacıları da AB için tam serbesti içinde değildir. Karayolu geçiş belgesi sınırlandırmaları, geçiş belgesi kotaları, sınır geçiş kontrolleri sıklığı, sürücülerin vize sorunları basta gelen ve çözüm bekleyen önemli konulardır.

Karayolu taşımacılık sektörünün düzenlenmesi için çok çaba sarf edilmektedir. Karayolu taşıma kanunu ve karayolu taşıma yönetmeliği çıkarılmıştır. Fakat kanun ve yönetmelik, getirdiği ağır mali yükümlülükler ve çok yüksek yetki belgesi alım ücretleriyle sektörü tam olarak kapsamı içine alamamıştır. Sektörde faaliyet gösteren çok sayıda şirket belgesiz faaliyet gösterir duruma düşmüştür. Bu bakımdan taşıma kanunu ve yönetmeliğinin sektör temsilcileriyle sektör taleplerini dikkate alarak yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir. Bugün, sektörde büyük bir rekabet vardır ve bu rekabetin getirdiği son derece kötü sonuçlar ortaya çıktığı için Ulaştırma Bakanlığı'nın, mevzuatların yeterince uygulanması için fazla bir şey yapamadığı görülmektedir. Kanun ve yönetmelik kendi denetim sistemini getirmemiştir.

Denizyolu taşımacılığı alanında, Türk deniz ticaret filosunun performansının iyileştirilmesini isteyen Avrupa Birliği, yayınladığı ilerleme raporlarında kabotaj uygulamasının yabancı gemileri kısıtladığını, kıyı ticareti pazarına girişin Türk bayraklı gemiler dışındakilere de açılmasını istemektedir.

İç suyolları taşımacılığında ise, AB'de hem yük hem de yolcu taşımacılığında gelişmiştir. İç su yolu taşımacılığının AB ortak taşımacılık politikasında da önemli yeri vardır ve AB düzeyinde yasal düzenlemelere

konudur. Türkiye’de ise gerek nehir taşımacılığının olmaması gerekse nehir sınıfı gemilerin olmaması sebebiyle özel bir mevzuat bulunmamakta ve ulaştırma sektörünün önemsiz bir bölümü olarak görülmektedir. Ancak, iç su yolu taşımacılığını önemsiz deyin geçmek yerine, yakın gelecekte önemli olabileceği varsayılarak AR-GE çalışmaları yapıp geliştirme imkânları araştırılmalıdır.

Kombine taşımacılığın ulaştırma sektöründe ağırlığını artırması kaçınılmazdır. Türkiye sahip olduğu stratejik ve coğrafi konumu nedeniyle avantaj sağlamasına rağmen, özellikle Avrupa, Orta Doğu ve Kuzey Afrika ile olan taşıma ve lojistik hizmetlerinde bu avantajı yeterince kullanamadığı görülmektedir. Bu nedenle Türkiye’yi doğu-batı, kuzey-güney ulaşım koridorlarında transit uğrağı konumuna getirmek için Türk deniz ticaret filosunun nicel ve niteliksel olarak taşıma talepleri ile uyumlu, dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun bir yapıya kavuşturulmasına önem verilmelidir.

Sonuç olarak, Türkiye’nin iç ve dış ticaretinin gelişmesi, rekabetçi, serbest piyasa kurallarına dayalı maliyet yapısının oluşması, iyi işleyen ulaşım altyapısı, taşımacıların ve taşımacılığın önündeki engel ve sorunların kaldırılması, rekabetçi bir taşımacılık sisteminin kurulmasıyla mümkün olabilecektir. Teknolojide yaşanan hızlı gelişmeler ve ticaretin yapısındaki küresel değişim, kişileri, işletmeleri, kurumları ve devletleri daha çevreci, daha düşük maliyetli ve kaliteli hizmet arayışı, daha iyi ulaşım altyapısı ve sürdürülebilir bir taşımacılık sistemi için zorlayıcı ve itici güç olacaktır.

KAYNAKÇA

Kitaplar:

AKTAR, Cengiz (2002), Avrupa Birliği'nin Genişleme Süreci, 1.bölüm, İletişim Yayınları, İstanbul.

BAKİ, Birdoğan (2004), Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi, Lega Kitapevi, Trabzon.

BAMFORD, Colin G. (2001), Transport Economics, Heinemann Educational Publishers, Oxford.

BİNGÖL, Evren, Der Aibek Abdurrahman (2005), Karayolu Taşımacılığına İlişkin Uluslararası Sözleşmeler, UND Yayını No:02, 2005.

BOWERSOX, D.J. ve Closs, D.J. (1996), Logistical Management: The integrated Supply Chain Process, McGraw-Hill, New York.

BOWERSOX Donald J. ve David J. Closs ve M. Bixby Cooper (2002), Supply Chain Logistics Management, Mc. GrawHill Ed., New York.

CAN, Bülent Bilmez (2000), Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

COYLE, John J. ve Edward J. Bardi ve C. John Langley (1992), The Managment Of Business Logistics, 5th edition., West Publishing Company, USA.

DEMİR, Volkan (2007), Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.

- EL-AGRAA, Ali M (1994), The Economics of the European Community, 4.b,
Hervester Wheatsheaf, London.
- ELKER, Cüneyt (2002), Ulaşımında Politika ve Pratik, Gölge Ofset Matbaacılık,
Ankara.
- ERF (2010), European Road Statistics, European Union Road Federation,
Belgium.
- EUROPEAN COMMUNITIES (2006), Keep Europe Moving - Sustainable
mobility for our continent, Midterm review of the European
Commission's 2001 Transport White Paper.
- GÜNGÖR, Evren (1999), "Demiryolu", Birsen Yayınevi, İstanbul.
- GÜRDAL, Sahavet (2006), Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi, İstanbul,
İTO Yayınları, Ankara.
- GÜREL, Ziya (1989), Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk, Ankara: Türk Tarih
Kurumu Yayınları.
- İNALCIK, Halil (2004), Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal
Tarihi, Cilt I, 2.Baskı, İstanbul.
- KANALCI, Ömür (2006), Türkiye ve Lojistik, AR-GE Bülten, İstanbul.
- KARACAN, Sami (2011), Memet Kaya, Lojistik Faaliyetlerde Maliyetleme,
Umuttepe Yayınları, Kocaeli.
- KESKİN, Hakan (2006), Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi, Nobel Yayınevi,
Ankara.
- KOBU, Bülent (1999), Üretim Yönetimi, 10. baskı, Avcıol Basım Yayın,
İstanbul.

ONUR, Ahmet (1953), Türk Demiryolları Tarihi (1860-1953), T.C. M.S. V
Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara.

ORHAN, Osman Z (2003), “Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün
Gelişimi”, İstanbul Ticaret Odası Yayını, No: 2003-39, İstanbul.

ÖZKAN, Abdullah (2004), Küreselleşme ve Avrupa Birliği ile Bütünleşme
Sürecince Türkiye, Tasam Yayınları, İstanbul.

REÇBER, Kamuran (2004), Türkiye-AB İlişkileri, Aktüel Yayınları, İstanbul.

SANDER, Oral 1999, Siyasi Tarih I, İmge Yayınevi, Ankara.

SEVİMAY, Hayri R. (1992), Osmanlıdan Günümüze Deniz Sektörü.

SULTAN ABDÜLHAMİT (1999), Siyasi Hatıratım, Dergâh Yayınları,
İstanbul.

ŞEN, Faruk (2005), Türkiye AB İlişkilerinde Dış Etkenler, Ümit Yayıncılık,
Ankara.

TİFTİKÇİ, Osman (1996), Türkiye’de Ulaşım Sorunu ve Demiryollarımız,
BTS Yayınları, İstanbul.

TUBİTAK Raporu (2003), Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli:
Ulaştırma Birinci Aşama Raporu, Ankara.

Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu 2006, Türkiye – AB İlişkileri
Çerçevesinde Kıbrıs Sorunu ve Çözüm Önerileri, Ankara.

UYGUN, Oktay 2001, “Ulus üstü Siyasal Birlikler ve Küreselleşme,
Küreselleşme ve Ulus Devlet, Yıldız Teknik Üniversitesi Stratejik
Araştırmalar Merkezi Yayını, İstanbul.

ÜLGEN, Sinan (2005), AB ile Müzakerelerin El Kitabı, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

WOOD, Donal F. ve James C. Johnson (1996), Contemporary Transportation, 5th ed., USA, Prentice Hall.

WTO, “World Trade Report” 2009 (2011), Trade Policy Commitments and Contingency Measures.

Kanun: 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu (2003).

Kanun: Gümrük Kanunu (2006).

Yönetmelik: Karayolu Tasıma Yönetmeliği (2004).

Yönetmelik: Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği (2004).

Yönetmelik: Gümrük Yönetmeliği (2006).

Dergi, Makaleler ve Yayınlar:

3D Lojistik Dergisi, Avrupa Birliği Ülkelerinde Nakliyenin Geleceği, 3D Lojistik Dergisi, Ocak 2005/1 s.34–35.

ALKAN, Mustafa ve Murat Erdal (2007), Lojistik ve Dış Ticaret Sözlüğü, Utikad Yayınları, İstanbul.

BİNGÖL, Evren (Aralık 2006), AB Çerçeve Programları ve Türkiye,” UND’ nin Sesi Dergisi, S.258, s.28-32.

BOZKURT, Veysel (2008), “Küreselleşme Kavram Gelişim ve Yaklaşımlar”, “İş, Güç” Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları dergisi, Cilt: 2, Sayı:1, s.18.

ÇANCI, Metin (Ağustos 2005), Ulaştırma Politikalarımız Ne Kadar Gerçekçidir? Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası, Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, S.7670, s.5.

ÇANCI, Metin ve Murat Erdal (2009), Uluslar arası Taşımacılık Yönetimi, UTİKAD Yayınları, İstanbul.

DPT, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara, 2007.

DPT, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara, 2007.

DPT, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara, 2007.

DPT, Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara, 2007.

DPT, Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara, 2007.

DPT, Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara, 2007

DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara, 2007.

DPT, Dokuzuncu Kalkınma Planı Karayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara, 2007.

ERDAL, Murat ve Ömer Faruk Görçün ve Mehmet Saygılı (2010), Depo Yönetimi, UTİKAD Yayınları, İstanbul.

EVREN, Güngör (Kasım 2004), AB İlerleme Raporu ve Ulaştırma, Transport Dergisi, s.14.

İKV, Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası, İKV Yayın No:14, 2005 İstanbul.

LLE, Zeynel (Haziran 2007), Müzakere Süreci: İzolasyonlar Bir Başka Bahara, Kriter Dergisi, s.13.

METE, Halim (Aralık 2006), Limanlarımızın Aılmaması Güney Kıbrıs Ekonomisine Büyük Zarar Veriyor, Kriter Dergisi, S.06, s.73.

ÖKSÜZ, Enis (Kasım – Aralık 2000), Avrupa Birliği Mevzuatına Uyum alışmalarında Ulaştırma ve Telekomünikasyon Hizmetleri, Yeni Türkiye Dergisi, S.36, s.1553–1560.

ÖZCAN, Selami (2008), “Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmelerde Lojistik Yönetiminin nemi”, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C. 5, S: 10, s. 281, 282.

TUIK, “Ulaştırma İstatistikleri zeti 2000–2004”. Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu, 2006.

YILDIZTEKİN, Atilla (08.02.2001), 2001a. Lojistik Yönetiminin Tarihçesi, Dünya Gazetesi, İstanbul.

Tezler:

BÜLBÜL, Kudret (2004), “Küreselleşme, Kültür ve Siyaset: Türk Düşünsel ve Siyasal Yaşamında Küreselleşme Yaklaşımları”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler, Enstitüsü, Ankara.

ÇAĞLAYAN, Vural (2002), Vural Çağlayan, “Küresel Rekabet Ortamında Tedarik Zinciri Yönetimi”, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Konya.

Sunumlar, Raporlar, Bildiriler:

AB, Türkiye Müzakere Çerçeve Belgesi-3 Ekim 2006

Avrupa Komisyonu Türkiye Temsilciliği, Gündem 2000:1999 Yılı Aday Ülkeler İlerleme Raporları, Odak Ofset, Ankara 1999.

BURGASE, Antone (2006), Deniz Otoyolları ve Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı, İntermodal Taşımacılık ve Sektörel Lojistik Günleri Konferansları, İstanbul, Aysberg, s. 55.

C.H.P.,Ulaştırma Ön raporu, Ankara 2007.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. 2006 Yılı Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Faaliyet Raporu, Ankara, 2006

GÜLEN, Elmas (1999), Türkiye'de Ulaşım Politikaları ve Trafik Kazalarının Ekonomik Analizi, II. Ulaşım ve Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı. Ankara: MMO Yayını, s.268-286.

Petrol İşleri Genel Müdürlüğü, Dünya Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri, Ankara, 2007

VURAL, Volkan (2007), AB büyükelçisi, Avrupa Vizyonu Programı.

ZEYBEK, Hülya (2007), “Avrupa’da Ulaşım ve Lojistik Sektörünü Etkileyen Dinamikler: Türkiye’ye Yansımaları”, 7. Ulaştırma Kongresi (Bildiriler), İstanbul, TMMOB Yayınları, s. 394.

İnternet Kaynakları

http://www.hukuki.net/muhtelif/ab_MUZAKERE_CERCEVE_BELGESI.doc

Erişim tarihi: 15.03.2011

http://www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat_Uyum_Programi/14_Tasimacilik.pdf

Erişim Tarihi: 16.03.2011

<http://www.kugm.gov.tr/dosyalar/diger/mevzuatlargenelgeler83.doc>,

Erişim Tarihi: 20.03.2011

<http://www.kamusen.org.tr/imag/arge/karayolu.pdf> Erişim Tarihi: 23.03.2011

<http://www.geocities.com/vildizsam/makale2.htm> Erişim Tarihi: 04.04.2011

<http://www.geocities.com/vildizsarn/makale7.htm> Erişim Tarihi: 04.04.2011

www.wto.org Erişim Tarihi: 06.04. 2011

http://www.wto.org/english/res_e/publications_e/wtr09_e.htm

Erişim Tarihi: 06.04. 2011

<http://www.lojitek.com/makaledetay.asp?varLang=T&yazar=1&HaberCode=3>

9, Erişim Tarihi: 06.04.2011

www.atillayildiztekin.com Erişim Tarihi: 06.04.2011

www.genbilim.com Erişim Tarihi: 06.04.2011

<http://eski.mmo.org.tr/print.php?sid=968> Erişim Tarihi: 08.04.2011

http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm, Erişim Tarihi: 13.04.2011

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DA-09-001/EN/KS-

[DA-09-001-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DA-09-001/EN/KS-DA-09-001-EN.PDF) Erişim Tarihi: 20.04.2011

<http://www.ubak.gov.tr> Erişim Tarihi: 27.04.2011

http://europa.eu/pol/trans/index_en Erişim Tarihi: 28.04.2011

<http://www.ikv.org.tr/pdfs/ulastirma.pdf> Erişim Tarihi: 28.04.2011

http://www.unctad.org/en/docs/c1ahm1d2_en.pdf Erişim Tarihi: 30.05.2011

http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/rtd/6/call_2/index_en.htm

Erişim Tarihi: 06.05.2011

<http://eski.mmo.org.tr/print.php?sid=968> Erişim Tarihi: 10.05.2011

[http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=veritbn&kelimesec=320697,](http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=veritbn&kelimesec=320697)

Erişim Tarihi: 15.05. 2011

http://www.disisleri.gov.tr/NR/rdonlyres/9033EEB0-E80C-46D0-AB4D-A5767882853A/0/IlerlemeRaporu_8Kasim2006.pdf, Erişim Tarihi:
20.05.2011

http://www.igmd.org/abdoc/Ilerleme_Raporu_2005.pdf, Erişim Tarihi:
22.05.2011

http://www.igmd.org/abdoc/Ilerleme_Raporu_2006.pdf, Erişim Tarihi:
22.05.2011

<http://www.bts.org.tr/sayfalar/sempozyum/002.doc>, Erişim Tarihi: 22.05.2011

<http://www.bts.org.tr/sayfalar/sempozyum/002.doc>, Erişim Tarihi: 22.05.2011

http://www.disisleri.gov.tr/NR/rdonlyres/9033EEB0-E80C-D0-AB4D-5767882853A/0/IlerlemeRaporu_8Kasim2006.pdf, Erişim Tarihi:
23.05.2011

http://www.disisleri.gov.tr/NR/rdonlyres/9033EEB0-E80C-46D0-AB4D-A5767882853A/0/IlerlemeRaporu_8Kasim2006.pdf, Erişim Tarihi:
25.05.2011

http://www.kibrisgazetesi.com/index.php/cat/3/news/42294/PageName/Guney_KibrisErişim Tarihi: 29.05.2011

<http://www.usakgundem.com/pdfs/USAKKibrisRaporu.pdf>, Erişim Tarihi:
29.05.2011

http://www.disisleri.gov.tr/NR/rdonlyres/9033EEB0-E80C-46D0-AB4D-A5767882853A/0/IlerlemeRaporu_8Kasim2006.pdf, Erişim Tarihi:
29.05.2011

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

ADI VE SOYADI : Yakup KÖSER
DOĞUM YERİ VE TARİHİ : Ankara – 12.12.1979
MEDENİ HALİ : Evli
E – MAİL : yakupkoser@hotmail.com
ADRES (EV) : Cumhuriyet Mah. Bizimkent Sitesi A – 15
Blok Kat: 7 D: 35 Beylikdüzü İSTANBUL
TELEFON (EV/CEP) : (212) 873 88 17 / (535 936 80 98)

EĞİTİM DURUMU

2009 - : İstanbul AREL Üniversitesi Sosyal Bilimler
Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Yüksek
Lisans
2000 – 2004 : Sakarya Üniversitesi İktisadi ve İdari
Bilimler Fakültesi Kamu Yönetimi Bölümü
1993 – 1999 : Galatasaray Lisesi

YABANCI DİL

: Fransızca – Çok İyi Derecede
: İngilizce – İyi Derecede

İŞ TECRÜBESİ

2009 – 2010 BEYKENT UNIVERSİTESİ
Lojistik Bölümü Öğretim Görevlisi
Dış Ticaret Bölümü Öğretim Görevlisi
2009 – 2010 AREL ÜNİVERSİTESİ
Dış Ticaret ve Avrupa Bölümü Öğretim
Görevlisi
Lojistik Bölümü Öğretim Görevlisi
2005 – 2009 : GÖKBORA ULUSLARARASI NAKLİYAT
VE TİCARET A.Ş. Fransa – İspanya –
Portekiz – Bulgaristan Kara Operasyon Şefi