



DPT: 2586 – ÖİK: 598

SEKİZİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI

ULAŞTIRMA ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU RAPORU

ANKARA 2001

ISBN 975 – 19 – 2586-0 (basılı nüsha)

Bu Çalışma Devlet Planlama Teşkilatının görüşlerini yansıtmaz. Sorumluluğu yazarına aittir. Yayın ve referans olarak kullanılması Devlet Planlama Teşkilatının iznini gerektirmez; İnternet adresi belirtilerek yayın ve referans olarak kullanılabilir. Bu e-kitap, <http://ekutup.dpt.gov.tr/> adresindedir.

Bu yayın 1000 adet basılmıştır. Elektronik olarak, 1 adet pdf dosyası üretilmiştir.

Ö N S Ö Z

Devlet Planlama Teşkilatı'nın Kuruluş ve Görevleri Hakkında 540 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname, "İktisadi ve sosyal sektörlerde uzmanlık alanları ile ilgili konularda bilgi toplamak, araştırma yapmak, tedbirler geliştirmek ve önerilerde bulunmak amacıyla Devlet Planlama Teşkilatı'na, Kalkınma Planı çalışmalarında yardımcı olmak, Plan hazırlıklarına daha geniş kesimlerin katkısını sağlamak ve ülkemizin bütün imkan ve kaynaklarını değerlendirmek" üzere sürekli ve geçici Özel İhtisas Komisyonlarının kurulacağı hükmünü getirmektedir.

Başbakanlığın 14 Ağustos 1999 tarih ve 1999/7 sayılı Genelgesi uyarınca kurulan Özel İhtisas Komisyonlarının hazırladığı raporlar, 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlık çalışmalarına ışık tutacak ve toplumun çeşitli kesimlerinin görüşlerini Plan'a yansıtacaktır. Özel İhtisas Komisyonları çalışmalarını, 1999/7 sayılı Başbakanlık Genelgesi, 29.9.1961 tarih ve 5/1722 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulmuş olan tüzük ve Müsteşarlığımızca belirlenen Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu genel çerçeveleri dikkate alınarak tamamlamışlardır.

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile istikrar içinde büyümenin sağlanması, sanayileşmenin başarılması, uluslararası ticaretteki payımızın yükseltilmesi, piyasa ekonomisinin geliştirilmesi, ekonomide toplam verimliliğin artırılması, sanayi ve hizmetler ağırlıklı bir istihdam yapısına ulaşılması, işsizliğin azaltılması, sağlık hizmetlerinde kalitenin yükseltilmesi, sosyal güvenliğin yaygınlaştırılması, sonuç olarak refah düzeyinin yükseltilmesi ve yaygınlaştırılması hedeflenmekte, ülkemizin hedefleri ile uyumlu olarak yeni bin yılda Avrupa Topluluğu ve dünya ile bütünleşme amaçlanmaktadır.

8. Beş Yıllık Kalkınma Planı çalışmalarına toplumun tüm kesimlerinin katkısı, her sektörde toplam 98 Özel İhtisas Komisyonu kurularak sağlanmaya çalışılmıştır. Planların demokratik katılımcı niteliğini güçlendiren Özel İhtisas Komisyonları çalışmalarının dünya ile bütünleşen bir Türkiye hedefini gerçekleştireceğine olan inancımızla, konularında ülkemizin en yetişkin kişileri olan Komisyon Başkan ve Üyelerine, çalışmalara yaptıkları katkıları nedeniyle teşekkür eder, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın ülkemize hayırlı olmasını dilerim.


Dr. Akın İZMİRLIOĞLU
Müsteşar

İÇİNDEKİLER

- 1. GİRİŞ**
- 2. DÜNYADAKİ SON GELİŞMELER, KISA VE UZUN DÖNEMLİ BEKLENTİLER**
 - 2.1. Mevcut durum- altyapı ve işletme
 - 2.2. Uluslararası ilişkiler, projeler ve anlaşmalar
 - 2.3. Beklentiler ve öneriler
 - 2.4. Değerlendirme
- 3. TÜRKİYE'DEKİ SON GELİŞMELER VE GELECEĞE YÖNELİK BEKLENTİLER**
 - 3.1. Taşımalar
 - 3.2. Yatırımlar
 - 3.3. Diğer gelişmeler
 - 3.4. Kısa ve uzun dönemli beklentiler
- 4. SEKTÖRÜN BÜTÜNÜNE İLİŞKİN SORUNLAR VE DARBOĞAZLAR**
 - 4.1. Politika ve planlama
 - 4.2. Sektörün mali ve ekonomik yapısı
 - 4.3. Eşgüdüm
 - 4.4. Bilgi sistemi
 - 4.5. Nitelikli insan kaynağı
 - 4.6. Yasal durum
- 5. SEKTÖRÜN BÜTÜNÜNE İLİŞKİN POLİTİKA VE ÖNERİLER**
 - 5.1. Sektörde yapılacak tüm yatırımları düzenleyecek bir Ulaştırma Ana Planı yapılmalıdır
 - 5.2. Sektörün mali ve ekonomik yapısı iyileştirilmelidir
 - 5.3. Sektörün verimliliği arttırılmalıdır
 - 5.4. Ulaştırmanın örgütsel ve yasal yapısı sektörün gereksinmelerine uygun hale getirilmelidir
 - 5.5. Planlama ve değerlendirmenin sağlıklı yapılmasını sağlayacak bir bilgi sistemi kurulmalıdır
 - 5.6. Sektör ulusal çıkarlar gözardı edilmeden dünya ile uyumlu hale getirilmelidir
 - 5.7. Ulaştırma çevreye daha duyarlı hale getirilmelidir
 - 5.8. Ulaştırma sektörü için nitelikli personel yetiştirilmelidir
 - 5.9. Kentsel ulaşım eşgüdümlü ve verimli bir yapıya kavuşturulmalıdır
- 6. ALT SEKTÖRLERDEKİ BAŞLICA SORUNLAR, ÇÖZÜM VE POLİTİKA ÖNERİLERİ**
 - 6.1. Karayolu- Trafik güvenliği
 - 6.2. Demiryolu
 - 6.3. Denizyolu
 - 6.4. Havayolu
 - 6.5. Boruhatları
 - 6.6. Kent içi ulaşım

**ULAŞTIRMA
ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU
ÜYELERİ**

Başkan:

Doç.Dr. Cüneyt Elker

Dış Ticaret Müsteşarlığı Müşaviri

Raportör:

Metem Orer

RMT Ltd. Şti. Müdürü

“Dünyadaki Son Gelişmeler ve Beklentiler”**Çalışma Grubu Başkanı:**

Ümit Armançil

KGM Danışmanı

Üyeler:

Nezahat Acar

KGM Şube Müdürü

Dr. Bilal Ak

Hacettepe Üniversitesi Öğretim Üyesi

Doç.Dr. Necmettin Akten

İ.Ü. Deniz Ulaş. İşl. Müh. Öğretim Üyesi

Hüseyin Aydemir

Köy Hizmetleri Gn. Md.'lüğü Daire Başkanı

Nurhan Baytemur

Ulaştırma Bakanlığı AT Uzmanı

Ahmet Bulut

KGM Daire Başkanı

Handan Çalışkan

EGO Şehir Plancısı

Hayrünnisa Çilingiroğlu

T. Şöf. ve Oto. Federasyonu Danışmanı

Müjgan Elmas

Bursa Büyükşehir Belediyesi Bursaray Pr. Koord.

Prof.Dr. Güngör Evren

İTÜ İnşaat Fakültesi Öğretim Üyesi

Prof.Dr. Ergun Gedizlioğlu

İTÜ İnşaat Fakültesi Öğretim Üyesi

Yasemin Gök

TÜBİTAK Uzmanı

Dr. Barbaros Gönençgil

İ.Ü. Deniz Bilimleri ve İşl. Ens. Öğretim Üyesi

Turgay Günel

Şehir Plancıları Odası Y. Şeh. Plancısı

Prof.Dr. Ayhan İnal

ODTÜ İnşaat Müh. Böl. Öğretim Üyesi

Fusun İvak

BOTAŞ Grup Başkanı

Mine Kaya

Ulaştırma Bakanlığı Şube Müdürü

Meral Öney

DHMİ Gn. Md.'lüğü Şube Müdürü

Ali Tuluk

EGO Gn. Md.'lüğü Müdür

Murat Tuncer

Deniz Ticaret Odası Gen. Sek. Yrd.

Varol Turkey

Bursa Büyükşehir Belediyesi Bursaray İnş. Müh.

Ali Yörük

Ulaştırma Bakanlığı Şube Müdürü

Hülya Zeybek

TCDD Daire Bşk. Yrd.

Nurdan Akyos

DPT Sektör Sorumlusu

Sema Bayazıt

DPT Sektör Sorumlusu

Tülin Candır

DPT Sektör Sorumlusu

Recep Çakal

DPT Sektör Sorumlusu

Tuncay Hacaloğlu

DPT Sektör Sorumlusu

Cem Özenen

DPT Sektör Sorumlusu

Hülya Tokgöz

DPT Sektör Sorumlusu

Belma Üstünışık

DPT Sektör Sorumlusu

Sedef Yavuz

DPT Sektör Sorumlusu

Not: Listede komisyon toplantılarının en az yarısına katılanlar gösterilmiştir.

1. GİRİŞ

Bu çalışmanın amacı, ulaştırma sektörünün ülkemizde yakın geçmişteki ve bugünkü durumu irdelenerek sorunların ve darboğazların belirlenmesi, bunların aşılması ve sürdürülebilirlik anlayışı içinde sektörün daha verimli bir yapıya kavuşturulması için politika ve önerilerin hazırlanması; böylece, yapılacak VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı çalışmalarına katkıda bulunulmasıdır.

VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlıkları çerçevesinde ulaştırma sektörü kapsamında sekiz alt komisyon kurulmuştur. Bunlar (genel) ulaştırma, karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu, boruhatları, kentiçi ulaşım ve karayollarında trafik güvenliği altkomisyonlarıdır. Bu rapor, diğer alt komisyonlardan gelen girdilerin de katkısıyla, ancak bu komisyonlarda içerilmeyen ulaştırmanın bütününe ilişkin konuların ön planda yer aldığı, üst komisyon niteliğindeki bir grubun ürünüdür.

Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu bir komisyon başkanı ve raportörü ile alt komisyon temsilcileri ve gönüllü üyelerden oluşmuştur.

Ulaştırma kısaca kişilere ve eşyaya zaman ve yer yararı sağlamak olarak tanımlanır. Bu nedenle, bir hizmet etkinliği olan ulaştırma sektörünün planlanması, ancak bu sektöre yönelik istemlerin ortaya konulmasından sonra yapılabilir. Buna ek olarak, tanımından da anlaşılacağı gibi, bu planların sadece zaman, tür ve büyüklük boyutunun değil coğrafi dağılımının bilinmesi gerekmektedir. Bu da, tüm ülke için geçerli bir "ulaştırma ana planı"nın hazırlanması ile sağlanabilir. Ayrıca, sektörün sağlayacağı hizmetler kendi dışındaki etmenlere bağlı olacağından, planın bu etmenlerdeki değişimlere paralel olarak uygun aralıklarla güncelleştirilmesi gerekmektedir. Bunu sağlayan gelişmiş ülkelerde, ulaştırma sistemleri sürekli olarak ekonomik, sosyal ve siyasal koşulların değişimine paralel ve planlı gelişmeler göstermişlerdir. Ülkemiz benzeri bir gelişmeyi sağlayamadığı için, ulaştırma türlerinin ve özellikle demiryolları ile denizyollarının çok önemli olanaklarını gereğince kullanmayan, dengesiz, pahalı ve sağlıksız bir ulaştırma sisteminin ciddi sorunlarını yaşamaktadır.

Bu nedenle VIII. Beşyillik Kalkınma Planı'nda, dünyadaki köklü ekonomik ve siyasal gelişmeler ile Türkiye'nin Avrupa Birliği (AB)'ne aday olması olgusunun gerektirdiği dönüşümleri sağlamanın yanında; önümüzdeki yıllarda özelliklerinden ötürü ulaştırma sisteminde etkin olacak ulaştırma türlerinin işlevlerini yerine getirmesi için alınması gerekli politika önlemlerinin gerçekleştirilmesi ve kaçınılmaz hale gelen yapısal dönüşümler gibi temel konuların da değerlendirilmesi zorunlu bulunmaktadır. Kısacası VIII. Beşyillik Kalkınma Planı, ulaştırma sektörü açısından bir dönüm noktası niteliği taşımaktadır.

Diğer taraftan, bu Özel İhtisas Komisyonu çalışmasının, yukarıda gerekliliği vurgulanan ulaştırma ana planının yerini tutamayacağı belirtilmesinde de yarar görülmektedir. Çünkü "Ulaştırma Ana Planı" tüm ilgili sektörlerin etkili katılımıyla ve uzmanlarca hazırlanmalı ve uygulamaya konulmalıdır. Dolayısıyla bu çalışma, sektörde varolan sorunların sergilenmesi ve yapılacak ulaşım ana planının hazırlanmasında göz önünde tutulacak ilke ve politikaların önerilmesi ile sınırlı kalacak şekilde düzenlenmiştir.

Bir Ulaştırma Ana Planı çerçevesinde, -yatırımlar dahil- alınacak tüm kararların, sadece detaylı teknik, mali ve ekonomik fizibilite etütlerine göre değil sosyal ve çevresel yararlar da göz önünde bulundurularak verilmesi gereği de unutulmamalıdır.

2. DÜNYADAKİ SON GELİŞMELER, KISA VE UZUN DÖNEMLİ BEKLENTİLER

2.1. Mevcut Durum-Altyapı ve İşletme

2.1.1. Karayolu taşımacılığı

Dünya yol istatistikleri incelendiğinde diğer taşıma sistemleri çok gelişmiş olan ülkeler dahil bir çok yerde yük ve yolcu taşımacılığında karayoluna olan talebin sürekli artan bir eğilim gösterdiği izlenmektedir. Son yıllarda dünya gündeminde yer alan karayolu ulaşımı ile ilgili çalışmaların konuları altı ana başlık altında özetlenebilir: karayolu teknolojisi, karayolu yönetimi, sürdürülebilir gelişme ve karayollarının ulaşım sistemindeki rolü, kullanıcı görüşlerinin değerlendirilmesi, harcama yapmaya değer olma durumu ve teknoloji transferi.

Karayolu taşımacılığı, üretim yerinden tüketim mahalline aktarmasız ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olması nedeniyle, diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilmektedir. Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi, diğer bütün sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet türü konumundadır.

Uluslararası karayolu taşımacılığında, Ulaştırma Bakanlığınca taşımacılığımız için engel teşkil eden geçiş belgeleri kotaları, yüksek seviyedeki geçiş ücretleri ve bazı gümrüklerde karşılaşılan problemler gibi konuların çözüme kavuşturulması hedeflenmiştir. Karayoluna alternatif güzergah olan Ro-Ro taşımalarının geliştirilmesi ve yeni Ro-Ro hatlarının işletmeye açılması için yapılan çalışmalar da olumlu sonuçlar vermiştir.

Karayolu taşımacılığımızın 2000 yılında da, önceki yıllarda olduğu gibi gerek ülkemiz gerekse dünyadaki gelişmelere paralel bir gelişme trendi izlenmektedir.

2.1.2. Demiryolları taşımacılığı

Demiryolları da küreselleşmenin yarattığı düzene ayak uydurabilmek için önemli bir yapısal ve teknik değişim sürecinden geçmektedir. Yapısal değişim süreci içinde demiryollarının hem kendi yapıları hem de devletle ilişkileri sorgulanmakta ve yeniden düzenlenmektedir. Dünya demiryollarının hemen hemen tümünde yeniden yapılanma çalışmaları çeşitli biçimlerde sürdürülmektedir.

Günümüzde, demiryolu sektörünün sadece diğer taşıma türleri karşısında rekabet gücünü arttırmaya değil birden fazla işleticinin faaliyetine imkan vererek sektör içinde rekabet yaratılmaya çalışılmaktadır. Sektör içinde rekabetin yaratılması demiryolu

altyapısının kullanım kurallarının belirlenmesi ve bu kuralların ülkeler arasında uyumlaştırılmasını gündeme getirmiştir.

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

Tüm dünyada, karayolu ağırlıklı mevcut taşımacılık sistemi sebep olduğu kirlenme, kazalar ve trafik tıkanıklığı ile ekonominin gelişmesinde en büyük rol oynayan hareketliliği sınırlamaktadır. Avrupa ve Asya'nın birçok ülkesinde bu durumu değiştirmek için demiryollarına özel önem verilmiştir ve ilk olarak 1960'lı yıllarda Japonya'da kullanılmaya başlanan ileri teknoloji ürünü yüksek hız trenleri 1980'lerden itibaren tüm Avrupa'da yaygınlaşmıştır. Yüksek hız trenlerinin hizmet verdiği ülkelerde 200-600 kilometre arasındaki mesafelerde demiryolu ile ulaşım havayolu ulaşımına tercih edilmektedir.

Avrupa Komisyonu, Avrupa demiryolu şebekesinin omurgasını meydana getirecek olan ve limanlar, havayolları ve karayollarını da içine alan Trans European Networks (TEN) planını belirlemiş ve dokuzu demiryolu üzerine olan 14 öncelikli TEN Projesi için başlangıç finansmanının sağlanmasında görüş birliği oluşturmuştur. Bu projelerden yüksek hız tren hatlarıyla ilgili olanlar, geleceğin Avrupa Yüksek Hız Tren Şebekesi'nin de omurgasını oluşturacaktır. Avrupa'da demiryolları ekolojik avantajları ilave pazar payına dönüştürmek amacındadır. Bu nedenle, Avrupa'da "Kirlenmeden öder" prensibi çerçevesinde kaza, hava kirliliği, gürültü, iklim değişiklikleri gibi sosyal maliyetlerin içselleştirilmesi üzerine yoğun bir biçimde çalışılmaktadır.

Öte yandan, ulaştırma sistemlerinin birbirine karşı üstünlüklerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılması kavramı ile oluşturulan "kombine taşımacılığın" geliştirilmesi önemli bir strateji olarak Avrupa gündemindedir. Avrupa Birliği'nde benimsenen demiryolu politikaları:

- demiryolu kuruluşlarının bağımsızlığı,
- işletme ile altyapının birbirinden ayrılması,
- yeni işletmelere hatlara erişim hakkı sağlanması,
- altyapı kullanım bedellerinin eşitlik ilkesine göre belirlenmesi,
- demiryolu kuruluşlarının mali yapısının düzeltilmesi esaslarına dayanmaktadır.

Avrupa Birliği, demiryolu sektörünün yeniden yapılanmasını (veya yürütülmekte olan yapılanma çalışmalarının tamamlanmasını) öngörmektedir. Avrupa'daki birçok ülkede başlatılan yeniden yapılanma çalışmaları kapsamında gerek demiryolu sektörü içinde gerekse diğer sektörler arasında rekabet edebilme düzeyini yakalama gereğiyle demiryolu kuruluşlarının mali yapısını iyileştirmek öncelikli hale gelmiştir.

Teknik değişim süreci içinde ülke demiryollarının birbirine entegrasyonu amacıyla teknik altyapının (özellikle sinyalizasyon, telekomünikasyon, çeken-çekilen araçlar ve ekipman) birbirine uyumluluğu (interoperability) sağlanmaya çalışılmaktadır. Her ne

kadar bu değişikliklerin yürürlüğe girmesi 4-5 yıl alacaksa da Türkiye gibi aday ülkeleri etkileyecek olan kararlardır.

Son yıllarda dünya ekonomisinde, dünya nüfusunun büyük bir kısmının yaşadığı Asya Kıtası'nın öneminin artması nedeniyle Avrupa ile Asya arasındaki ulaşım koridorları, özellikle demiryolu koridorları, önümüzdeki yıllarda kritik bir rol oynayacaktır.

Türk Cumhuriyetlerini İran üzerinden Pakistan'a bağlayacak demiryolu hattının çalışmaları sürmektedir. İran'da Kerman Zahedan arasındaki 375 km lik demiryolu yapımı ile Pakistan'da Karaçi Limanı'na ulaşılabilecektir. Türkiye , Sovyetler döneminden kalan yaygın demiryolu sistemine, Tebriz-Van hattından çok daha kısa bir hatla Ermenistan üzerinden bağlıdır. Ancak, Karabağ sorunu nedeniyle bu hat kapalı tutulmaktadır. Daha elverişli bir bağlantı temini amacıyla Kars-Tiflis demiryolu yapımı için çalışmalar sürdürülmektedir.

2.1.3. Deniz Taşımacılığı

Dünya deniz ticaret hacminde 1983 yılından beri ilk kez 1998 yılında düşme yaşanmış, dökme yük taşımacılığı tahminen % 4 oranında azalmış, genel kargo taşımacılığı ise çok sınırlı bir büyüme göstermiş, gaz taşımacılığı da belirsiz gelişmelerle karşı karşıya kalmıştır. Buna karşılık, dünya deniz ticaret filosu 1998 yılında % 2,4 oranında büyüyerek 751 milyon DWT'a yükselmiştir. Tonaj itibarıyla petrol tankerlerinin % 52'si ve dökme yük gemilerinin % 41'i 15 yaşın üzerindedir. Konteynerlerin ise sadece % 23'ü bu yaş grubundadır.

Türkiye'nin 1997 yılına nazaran 1998'de ihracat taşımaları düşmüş, ithalât taşımaları da 75.363.736 tondan 79.302.959 tona yükselmiştir. Türk Bayraklı gemilerin bu taşımalarındaki 1997 yılında % 29,2 olan payı 1998 yılında % 32,5'e yükselmiştir. Denizyoluyla taşınan akaryakıt ihracatımızda daha ziyade işlenmiş petrol sözkonusu olup, 1988 yılındaki 6,2 milyon tonluk seviyesinden, 1998 yılında 4.7 milyon tona düşmüştür. İthalât ise, 1988'deki 13,2 milyon tonluk seviyeden, 1998 yılında 32.6 milyon tona çıkmıştır. Hububat grubunda ise genel olarak hububat, bakliyat ve tohumlar yer almaktadır. Hububat taşımaları, Türkiye'de üretimin çok olduğu yıllarda ihracat, az olduğu yıllarda ise ithalât lehine gelişmeler göstermeye devam etmektedir. İhracatta malın taşınması genellikle alıcının inisiyatifinde gerçekleşmektedir.

Avrupa Komisyonu, Topluluğun rekabet kurallarının düzenli hat taşımacılığına uygulanmasıyla ilgili yayınladığı raporun ana konusu, düzenli hat (liner) konferans üyelerinin fiyat belirleme sözleşmelerinin, gemi sahipleri ve taşıtanların menfaatlerini koruyacak biçimde düzenlenmesidir. Zira bir görüşe göre liner konferanslarında belirlenen fiyatların çok modlu taşımacılığın kara ayağı uzantısına uygulanması Avrupa rekabet hukukuyla bağdaşmamaktadır.

Konteyner taşımacılığı günümüzde bir çığır açmıştır. Türk Ticaret Filosundaki full konteyner gemisi adedi 18'dir ve ticaret filomuzun bu tip gemilerle geliştirilmeye ihtiyacı vardır. Türkiye'den dış dünyaya pek çok konteyner hattımız olmasına karşın, bu hatlarda yabancı bayraklı gemiler çalıştırılmaktadır.

Uluslararası araç (RO-RO) taşımaları kapsamında; lokomotifler, vagonlar, kendi tekerleğiyle hareket edebilen veya çekilebilen bütün araçlar, makineler, nakil vasıtaları yer almaktadır. Ülkemizde RO-RO taşımaları 1977 yılında Deniz Nakliyatı T.A.Ş tarafından alınan 2 geminin İtalya hattına konması ile başlamış, 1982 yılında gemi adedi 4'e çıkarılarak Köstence hattı açılmıştır. 1 Ocak 1999 itibariyle filomuzda 29 adet RO-RO gemisi mevcuttur. Filomuzda bulunan RO-RO gemilerimizin bir kısmı genel kargo, paletli yük ve konteyner taşımaları için de elverişli gemilerdir. Türkiye'de 1998 yılı itibariyle, Karadeniz ile BDT ülkeleri arasında ağırlıklı olarak (20 bini aşkın) Türk plakalı taşıtlara hizmet veren 6 tane düzenli Ro-Ro hattı mevcuttur. Bu düzenli hatlarda sadece özel sektöre ait gemiler çalışmaktadır.

Petrolün, günümüzde olduğu gibi gelecek yıllarda stratejik önemini koruyacağından, tanker filosuna olan gereksinme sürekli artacaktır.

Türk boğazlarındaki deniz trafiğinin; bölgenin coğrafi özelliklerinin de etkisiyle ne denli çetin ve karmaşık olduğu bilinmektedir. Gemilerle taşınmakta olan ham petrol ve türevleri ile benzeri karakterdeki tehlikeli maddeler infilak, yangın, deniz ve hava kirliliği açılarından Boğazlar ve çevresi için büyük tehlike oluşturmaktadır. Öteyandan doğalgaz gemilerinin, Türk Boğazlarından geçmeye başlaması, bölgede, bir kaza olması halinde çok büyük boyutlu tahribat olasılığını gündeme getirmiştir. Boğazlar, "kentsel yaşamın sürdürülebilirliği ve bölgede yaşayan insanların yaşama haklarına müdahale etmeksizin, dengeli olmak" şartıyla gemi geçişine açık olmakla birlikte Türk Boğazlar Bölgesi'nin, kendisine yönelik tehlikelerden korunması için her türlü gayretin gösterilmesi gerekmektedir.

2.1.4. Hava Taşımacılığı

Hava taşımacılığı, kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Bir yandan geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesinin; havayolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde büyük ölçüde etkisi olurken diğer yandan serbestleşme, özelleştirme, sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerinin oluşması sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hakim olduğu bir pazara dönüştürmüştür. Bu yapısal değişiklikler arasında özelleştirme, birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede büyük ölçüde benimsenmekte ve uygulanmaktadır. Özelleştirme amaçları ülkeden ülkeye farklılık gösterse de özelleştirme, verimliliği ve hizmet kalitesini arttırmaya ve hükümet sübvansiyonlarını azaltmaya yöneliktir.

1978 yılında A.B.D.'de gerçekleşen serbestleşme hareketi Avrupa'yı da etkilemiş ve liberalleşme sürecine girilmiştir. Sivil havacılık sektöründe, Avrupa Topluluğu'na üye ülkeler arasında "Tek Pazar" uygulamasına geçilmiştir. Doğu Avrupa'da öncelik ekonominin tekrar yapılanmasında olduğu için özelleştirme sürecine henüz başlanamamıştır. Avrupa'da serbestleşme hareketinden sonra görülen en önemli gelişme "düşük maliyetli" havayolu şirketlerinin ortaya çıkmasıdır. Hükümetler, artan rekabet ortamında daha etkin ve verimli çalışabilmeleri için havayolu taşıyıcılarının özelleştirilmesini desteklemektedir.

A.B.D.'de havacılığın etkin ve verimli bir şekilde gelişmesinin temel nedeni, hükümetin 1978 yılındaki serbestleştirme hareketine dayandırılmaktadır.

1980'li yıllardan başlayıp 1990'ların sonlarına kadar Asya-Pasifik bölgesinde, kişi başına düşen gelirin artması, bölgeler arası ticaretin gelişmesi orta gelir grubundan kişilerin de seyahat etmelerine imkan tanımıştır. Bunun sonucu olarak, hava taşımacılığına olan talepte büyüme oranı yıllık %10'lara ulaşmıştır. Gelecekte, Asya/Pasifik bölgesinin dünya taşımacılık sektöründeki gelişmede de lider olacağı öngörülmektedir.

Türkiye'nin kısaca Avrasya ülkeleri olarak adlandırılan, birçoğu Bağımsız Devletler Topluluğu içinde yer alan, Orta Asya, Kafkasya, Karadeniz ve Balkan ülkeleriyle gelişen ekonomik, ticari, sosyal ve kültürel ilişkilerinde temel altyapı olarak sayılabilecek havayolu ulaşımı konusunda, Türk Havayolları çok önemli hizmetler vermiştir. THY, bu ülkelerin bazılarında tarifeli havayolu seferleri düzenleyen ilk batılı havayolu şirketi olmuştur ve halen bu ülkelerin havayolu ulaşımında oldukça yüksek pazar paylarına sahiptir.

Bölgesel havayolu şirketlerinin işbirlikleri ile etkinlik kazanma çabaları pek başarılı olmazken özelleştirmenin gerçekleştirilmesi yakın bir tarihte mümkün görülmemektedir. Bununla beraber, bazı hükümetlerin hava taşımacılığı sektöründen çekilmeye hazırladıklarını gösteren bir takım belirtiler de bulunmaktadır.

Dünyadaki havalimanlarının büyük çoğunluğu kamuya aittir ve havalimanı yatırımları devlet bütçesinden karşılanmaktadır. Çok pahalı olan havaalanı yatırımları, bu yatırımların hükümetler tarafından karşılanmasını zorlaştırmaktadır. Bu nedenle havalimanlarının özelleştirilmesi gündeme gelmiştir. Bugün dünyada en çok karşılaşılan özelleştirme biçimleri olarak; havaalanı yönetiminin özel bir şirkete devredilmesi, havaalanı sahipliğinin hükümette kalmak şartıyla uzun dönem kiralanması ya da anlaşmalar yoluyla özel işletmelerin havaalanı finanse etmesi ve yönetmesi, havaalanlarının hükümet tarafından özel bir işletmeye satılması ve son olarak da Yap-İşlet-Devret modeli uygulanmaktadır.

2.1.5 Boru Hattı Taşımaları

Gelişmenin vazgeçilmez unsurlarından biri olduğunu her geçen gün daha güçlü delillerle kanıtlayan enerji ve enerjinin verimli kullanımı hızlı bir küreselleşme sürecinde bulunan dünyamızda arz kaynağı ülkelerle talep merkezlerinin çeşitli taşıma yolları ve en önemlisi boru hatlarıyla birbirine bağlanmasını zorunlu kılmıştır.

19. yüzyıl sonlarında, küçük çaplı ve kısa mesafeli hatlar ile başlayan petrol ve doğal gaz taşımacılığı, artan tüketime, talebe ve teknolojik gelişmelere paralel olarak, günümüzde daha büyük çaplı borularla, daha uzun mesafelerde ve yüksek basınçlarda yapılmaktadır.

Rusya Federasyonu'ndan Doğu Avrupa'ya uzanan ve 1972 yılında işletmeye alınan Transgas hattı 4 ayrı hat halinde 3736 km uzunluğunda olup, kapasitesi 75 Milyar m³/yıldır. Rusya'dan sonra Avrupa'nın gaz ihtiyacını karşılayan ikinci ülke Cezayir'dir. Cezayir gazını Akdeniz altından kıtaya taşıyan Trans Med hattının uzunluğu 1955 km., kapasitesi de 25 Milyar m³/yıldır. Avrupa'ya gaz ihracatında üçüncü sırayı alan Norveç'in, Kuzey Denizi'ndeki Frigg gaz sahasını İngiltere'nin kuzeyine bağlayan Frigg-Norway hattı 350 km uzunluğunda olup, 12 Milyar m³/yıl kapasiteye sahiptir. Avrupa'ya gaz ihracatında dördüncü sırayı alan Hollanda'nın gazını, 830 km uzunluğundaki TENP-Transitgas hattı ile Almanya İsviçre ve İtalya'ya

ulaştırılmaktadır. Bu belli başlı hatlara ilaveten İngiltere'yi Avrupa kıtasında Belçika, Fransa ve Almanya'ya bağlayan UK-Continent Gas Interconnector hattı 238 km uzunluğunda, 20 Milyar m³/yıl kapasitededir. Rus gazını Bulgaristan üzerinden Yunanistan'a taşıyan hat ise 870 km uzunluğunda ve 7 Milyar m³/yıl kapasitededir.

Dünya petrol rezervlerinin % 65'ine, petrol üretiminin de % 30'una sahip bölge Orta Doğu Bölgesidir. Bu bölgede Suudi Arabistan, hem rezerv hem de üretim bakımından önde gelmektedir. Suudi Arabistan'ın Basra Körfezinde bulunan Ras Tanura, Abqaiq, Ju'aymak bölgesinden güney batıya IPSA 2 Boru Hattı uzanmakta, ham petrolü Yanbu'ya taşımaktadır. Irak'ın zengin petrol yataklarının bulunduğu Kerkük'ten, petrol farklı bir kaç boru hattı ile Akdeniz'e ulaştırılmaktadır. Eski Sovyetler Birliği'nin önemli petrol yataklarından biri Volga-Ural sahasıdır. Bu sahada üretilen petrol 4 hat ile kuzeye taşınarak Gorki'de branşmanlara ayrılmaktadır. Hazar Denizi ve Azerbaycan'da üretilen petrol, boru hattı ile Shemakha ve Tiflis üzerinden Batum'a ulaşmaktadır.

Tüm dünyada olduğu gibi, ülkemizde de son yıllarda boru hatları ile taşımacılığa önem verilmeye başlanmıştır. Başlangıçta, yaklaşık 30 yıl önce, petrol boru hattı işletmeciliği ile başlayan boru hattı taşımacılığı faaliyetleri daha sonra petrol ürünleri ve doğal gaz taşımacılığının da başlamasıyla, ulaştırma sektöründe belli bir ağırlık kazanmıştır. Bu ağırlığın da, boru hatlarının genel karakteristiğinin yanısıra, özellikle ülkemizin coğrafi konumu nedeniyle Türkiye üzerinden geçecek uluslararası ham petrol ve doğal gaz boru hatlarıyla hızla artması beklenmektedir. Ayrıca, doğal gaz kullanımının ülkemizde yaygınlaştırılması amacıyla, yurt çapındaki doğal gaz boru hattı ana omurgasının da 2003 yılında tamamlanması hedeflenmektedir.

2.1.6. Kentiçi ulaşım

Ülkemizde son dönemde azalan nüfus artış hızına rağmen, kentleşme sürmekte ve kentlerde yaşayan nüfus oranı artmaktadır. VIII. BYKP döneminin sonunda kentsel alanlarda yaşayan nüfusun 54.7 milyona ulaşması beklenmektedir. Kişi başına yolculuk üretim katsayısının 1.0 olacağı varsayımıyla bir günde yaklaşık 54.7 milyon motorlu araç yolculuğu yapılacağı dikkate alındığında, kentiçi ulaşım gereksiniminin boyutları ortaya çıkmaktadır. Kentlerarası ulaşımda tüm türlerde plan dönemi sonunda bir günde yapılacak toplam yolculuklarla kıyaslandığında, kentiçi yolculukların önemli bir paya sahip olacağı görülmektedir.

Kentlerimizde artan eğitim ve kültür düzeyleri, ekonomik ve sosyal faaliyetler, gelir ve refah düzeyi ve otomobil sahipliği, kentiçi ulaşım taleplerinin kentsel nüfustan daha hızlı artmasına yol açmaktadır. Dünyada ve özellikle gelişmiş ülkelerde, bu artan talebi -müdahale etmeksizin- kabul edip, bunu ulaşım arzının arttırılması yoluyla karşılamaya çalışmanın fiziksel ve ekonomik açıdan geçersiz ve çevreyi bozucu bir yaklaşım olduğu anlaşılmış ve "yolculuk talep yönetimi" olarak adlandırılan yeni bir kavram ortaya çıkmıştır. Bu kavram içinde, mevcut altyapıdan en üst düzeyde yararlanma veya ulaşım talebinin hızla gelişmekte olan tele-iletişim ve bilgisayar teknolojileri sayesinde başka alternatif biçimlere kaydırılması kullanılan başlıca stratejiler arasında yer almaktadır. Çoğu gelişmiş ülkede artık, trafik talebinin azaltılması, yasalarla belirlenmiş bir ulusal politika haline dönüşmüştür. Ülkemizde bu bilinç henüz yerleşmemiş olmakla beraber, geleneksel politikaların çözümsüzlüğünün anlaşılacak, yakın dönemde bu tür politikaların benimsenmesi beklenmelidir.

2.2. Uluslararası ilişkiler, projeler ve anlaşmalar

Sovyetler Birliğinin parçalanması ile Doğu Blokunun çökmesi ve sözkonusu ülkelerin serbest piyasa ekonomisine geçmeleri sonucunda ortaya çıkan ekonomik, siyasi ve sosyal gelişmeler, Batı Avrupa ülkelerinin ulaştırma ile ilgili stratejilerini değiştirmelerine yol açmıştır. Avrupa Topluluğu bünyesinde ulaştırma konusunda çok yönlü faaliyetler yürütmekte olan Batı Avrupa ülkeleri, önceliklerini Merkezi ve Doğu Avrupa ülkeleri ile entegrasyon konusuna kaydırmışlardır.

Kendi ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi ve entegrasyonunun diğer Avrupa ülkelerini de içine alan bir ulaşım ağının sağlanmasıyla gerçekleşeceğine inanan Avrupa Topluluğu, Merkezi ve Doğu Avrupa ülkeleri ve diğer çevre ülkeleriyle ulaştırma alanında işbirliği amacıyla *Pan-Avrupa* kavramı yaratmıştır. Trans-Avrupa Şebekesinin (TEN), 2004 yılına kadar tamamlanması öngörülen karayolu kısmı otoyol ve yüksek kaliteli yollardan oluşmaktadır. Trans-Avrupa demiryolu şebekesi ise, yüksek hızlı tren şebekesi, kombine taşımacılık şebekesi ve konvansiyonel demiryolu şebekesini kapsamakta ve demiryolunun özellikle karayolu ile rekabet edebileceği yerlerde, mevcut veya gelecekteki trafik akışının yeterli olduğu yerlerde veya demiryolunun en uygun taşıma birimini oluşturduğu bölgelerde demiryolu hatlarının oluşturulması amaçlanmaktadır. 1994'de Girit'te ve 1997'de Helsinki'de yapılan II. ve III. Pan-Avrupa Konferansları sonucunda, çalışmalara konu olan on öncelikli koridor belirlenmiştir. Bunlardan biri de Berlin/Nuremberg-Prag-Budapeşte-Köstence/Selanik/İstanbul koridorudur.

Avrupa-Asya Kara Köprüsü (Euro-Asian Land Bridge) adı altında Avrupa'dan Orta Asya'yı geçerek Doğu Asya'ya ulaşımını sağlayan yeni bir proje ortaya atılmıştır. Böylece TEN ve Pan-Avrupa ile Trans-Asya koridorları birbirine bağlanmış olmaktadır. Bu koridorlar aynı zamanda şu güzergahlarla da uyuşmaktadır : Trans-Sibirya Koridoru, Trans-Asya Kuzey Koridoru, Trans-Asya Orta Koridoru (İpek Yolu), Trans-Asya Güney Koridoru ve TRACECA. AB Komisyonu tarafından 1993 Mayıs ayında üç Kafkas ülkesi (Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan) ile beş Orta Asya ülkesinin (Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan) ticaret ve ulaştırma bakanlarının katılımıyla Brüksel'de gerçekleştirilen bir konferansta TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia/Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) Projesi başlatılmıştır. TRACECA Koridoru, Avrupa Birliği tarafından, zengin kaynaklara sahip BDT (Bağımsız Devletler Topluluğu) ülkelerinin Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlanmasını sağlayacak fiziki altyapının oluşturulmasını sağlamak amacıyla geliştirilmiş Avrupa'yı Asya ile birleştirecek bir Doğu-Batı koridorudur.

Avrupa alanında uluslararası ulaşımın düzenlenmesine ilişkin çalışmalar esas itibariyle AEK (BM/Avrupa Ekonomik Komisyonu), Avrupa Birliği, NATO ve OECD (Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı-UBAK/ECMT) çatısı altında yürütülmektedir. Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) ve Güneydoğu Avrupa İşbirliği Girişimi (SECI) gibi örgütler bünyesinde de bölgesel düzeyde ulaştırma işbirliğinin geliştirilmesi için çalışmalar yapılmaktadır. Ayrıca çeşitli ulaştırma sorunlarını ele almak üzere faaliyette bulunan IRTO (Uluslararası Karayolu Trafik Örgütü), IRU (Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği), IRF (Uluslararası Karayolu Federasyonu), SERG (Güneydoğu Avrupa Demiryolları

Grubu), UIC (Uluslararası Demiryolları Birliği), OTIF (Demiryolu ile Uluslararası Taşımalara İlişkin Hükümetlerarası Örgüt) ve FTE (Avrupa Tren Forumu) gibi uluslararası kuruluşlar mevcuttur.

1974'te BM- Ekonomik ve Sosyal Komisyonu'nca BM-Asya ve Uzakdoğu Ekonomik Komisyonu (ESCAP) kurulmuştur. 1996'da Bangkok'da yapılan BM-ESCAP 52. Dönem Toplantısı'nda Türkiye'nin ESCAP'a üyeliği kabul edilmiştir.

Ülkemiz ile bağlantılı uluslararası karayolu projelerinin başında Uluslararası E-yolları Ağı, TEM,Karadeniz Ring Koridoru ve İpek Yolu gelmektedir. Türkiye ile ilgili demiryolu projeleri ise AGC Şebekesi, AGTC Şebekesi ve TER'dir.

2.3. Beklentiler ve öneriler

Karayolu taşımasında çalışmalarının önümüzdeki yıllarda karayolu kaplamalarında yeni teknoloji, karayolu altyapısı yönetim performansı, otomatik geçiş sistemleri, sinyalizasyon, değişebilir panolar, trafik denetim donanımı, kullanıcıların bakış açısının değerlendirilmesi, sürücüsüz taşıtlar, sürdürülebilir ulaştırma, haberleşme/bilgi devrimi,karayolu sistemlerinin etkinlik performansı ve karayolu gelişiminin kabul edilebilir düzeyleri gibi konular üzerinde yoğunlaşması beklenmektedir.

TRACECA (Avrupa - Kafkasya - Asya Ulaştırma Koridoru), Romanya ile Bulgaristan limanlarından doğrudan Gürcistan limanlarına denizyolu ile Orta Asya bağlantısını sağlayan ve Türkiye'yi dışlayan bir program olarak görülmektedir. Bu açıdan, anılan proje Türkiye üzerinden yapılacak transit taşımacılığı ciddi bir tehdit altına almaktadır. Demiryolu ulaştırmasında uluslararası bağlantıların sağlam kurulabilmesi öncelikle TCDD'nin kaliteli, kesintisiz ve güvenilir hizmet vermesine bağlıdır. Bu nedenle, TCDD işletmeciliğinin ve yönetiminin daha esnek ve rekabetçi bir yapıya kavuşturulması, görev ve sorumlulukların netleştirilerek yeniden düzenlenmesi ve buna uygun olarak ulusal demiryolu ağının ülkemizin doğusundaki sistemlerle entegrasyonunun sağlanması gerekmektedir.

UNCTAD 1997 raporundan alınan tahminlere göre, dünya deniz ticaretinin her yıl yüzde 3,9 artarak, 2006 yılında 5,67 milyar tona ulaşacağı varsayılmaktadır. Kuruyük talebinin her yıl yüzde 4,9 artarak, dönem sonunda 1,95 milyar tona çıkması, petrol tankeri yük talebinin ise aynı dönemde her yıl yüzde 1,6 artarak 2,08 milyar tona ulaşması beklenmektedir. Konteyner ve diğer genel yüklerin yıllık yüzde 6,6 büyüme oranıyla 1,6 milyar tona ulaşacağı tahmin edilmektedir. Dünya deniz ticaret filosu ise, yıllık yüzde 3,2 oranında büyüyerek 2006 yılında 880 milyon dwt rakamına ulaşacaktır. Türk deniz ticaret filusunun önümüzdeki dönemde özellikle şu gemi tiplerine ihtiyacı olacaktır:

- küçük ve orta tonajlı kuru yük gemileri (koster) ve orta-büyük "bulkcarrier"ler
- LPG, kimyevi madde, ham petrol ve ürün petrol tankerleri,
- yolcu gemileri,feribotlar ve Ro-Ro'lar
- konteyner gemileri.

Havayollarında gelecekte serbestleşme eğiliminin Avrupa'nın yanı sıra diğer pazarlarda da devam edeceği düşünülmektedir. Liberalleşmenin diğer bir etkisi ise,

havayolu işletmelerinin globalleşen pazarda uçuş ağlarını genişletmek, diğer pazarlara girebilmek, pazar paylarını ve uçuş sıklıklarını artırmak ve maliyetlerini azaltmak amacıyla stratejik ortaklıklar kurma eğilimlerinin artmış olmasıdır. Bu eğilimin gelecekte de devam etmesi beklenmektedir. Bölgeler arası tahmin edilen yıllık ortalama trafik artışları incelendiğinde, Latin Amerika-Afrika Bölgeleri arasındaki trafik artışının beklenen en yüksek oran olduğu görülmektedir. Kuzey Amerika-Afrika Bölgeleri arasındaki artış oranının yüksekliği de dikkat çekmektedir. Bunun yanı sıra, Asya/Pasifik Bölgesinin kendi içindeki ve Avrupa Bölgesi arasındaki trafik artış oranları da diğer bölgelere göre daha yüksektir.

Dünyada ve özellikle gelişmiş ülkelerde, artık geleneksel yatırım ağırlıklı politikaların yerini almaya başlayan “yolculuk talebinin yönlendirilmesi”ne dönük yaklaşımlar, kentiçi yolculuklarda özel araç kullanımının sınırlandırılarak toplu taşımanın ve ara-toplu taşıma sistemlerinin desteklenmesine, bisiklet ve yaya yolculuklarının özendirilmesine ağırlık veren önlemleri içermektedir. Bu konudaki politikalar yasal ve kurumsal düzenlemeler ve fiziki mekan kararları ile desteklenmiş, motorlu araç trafiğine kapalı yaya bölgeleri, bisiklet yolları giderek yaygınlaşmıştır. Gelişmiş toplu taşıma altyapısına rağmen, özel araç kullanımının yüksek olduğu ülkelerde, talebe duyarlı işletme sistemleri, otomobil paylaşma programları gibi önlemlerle özel araç kullanımının verdiği rahatlığa yakın koşullar yaratılarak yolculukların daha dolu taşıtlarla yapılması özendirilmektedir. Toplu taşımada yapılan iyileştirmelerle bu türlere yolcu çekilmesine ek olarak, konut alanlarında veya kent merkezinin çevresinde toplu taşıma duraklarında yapılan aktarma otoparkları ile, otomobillerin ana koridorlara ve kent merkezine girme talepleri azaltılmaktadır. Merkezdeki otopark sayısının azaltılması veya dondurulması ve yüksek otopark ücretleri gibi politikalar da, bu yaklaşımları desteklemektedir.

Ülkemizde ulaşım talebini azaltmayı veya daha verimli türlere kaydırmayı hedefleyen bu bilinç henüz yerleşmemiş olmakla beraber, geleneksel politikaların çözümsüzlüğü anlaşılacak, yakın dönemde bu tür çağdaş yaklaşımların da benimsenmesi beklenmelidir.

2.4. Değerlendirme

Önümüzdeki dönemde, iletişim teknolojisindeki gelişmelerin ulaştırmayı etkilemesi sonucu, yük taşımada üretilen malların kullanılmadan bekleme sürelerinin kısalması, yani stok ömürlerinin çok azalması ve yolcu taşınmasında, uzmanlaşmanın artmasından ötürü katma değer zincirinin üretim noktalarına gelme gereği olmaksızın gerçekleşmesi beklenmektedir.

Konu biraz açılacak olursa; eşya taşımada; ister tüketim malı isterse ara mal olsun üretim yapanlar, bu gün olduğu gibi bunları önceden depolayarak hem kapital hem de depo alanı gereksinimlerini artırmak yerine etkin iletişim teknolojisi uygulayarak pazar isteklerinin ortaya çıkması ile malın teslimi arasında kalan kısa sürelerde ham maddeleri ve ara malları kendi üretim noktalarında teslim alma imkanına kavuşarak daha akılcı davranacaklardır. Bu tür davranış “anında hizmet” denilebilecek bir ulaşım şekli yaratmaktadır. Dünyadaki son gelişmeler ışığında ulaştırmanın alacağı yeni biçime göre kazanacağı özellikleri şu şekilde sıralanabilir:

1. İstem büyüklüğü sınırlı olduğundan bir seferde taşınan yük miktarının k c lmesi,
2. İstem taşımaların daha aktif olduğu belirli saatlere yığılması ve bu saatlerin genelde iş saatlerine yakın olması,
3. İstem karşılanma süresi kısaldığından taşıma hızının artması gereğinin ortaya çıkması,
4. Yükün zamanında ve kullanılabilir şekilde teslim edilememesi halinde kayıplar fazla olacağından taşımaların güvenilirliğinin artırılması ve sigortaların yüksek tutarlı hale gelmesi,
5. Taşımaların genelde tek yönlü yapılıp dönüşün boş kalmasından ötürü maliyetlerin artmaması için bütün erişme alanında tüm talebin zamana ve başlangıç ve son noktalarına göre her an bilinmesi, ulaşım araçlarının buna göre görevlendirilmesi zorunluluğunun ortaya çıkması.

Yolcu taşınmasında ise en önemli değişme yolculuk isteminin kontrolüyle başlamaktadır. İletişim teknolojisi, uzman gereksinimini artırmakla beraber uzmanlık düzeyi yükseldikçe kişilerin iş yapmak için belirli yerlere gitme gereğini de önemli oranda ortadan kaldırmaktadır. Böylece kent içi trafik akımlarında önemli azalmalar beklenmektedir. şehirlerarası taşımalarda ise iletişim teknolojisi uygulamaları ile turizm amaçlı olanların dışında taşıma hızları çok artacağından k c k kapasiteli taşıtlarla bu taşımaları gerçekleştirmek anlamsız olacaktır. Çünkü çok sayıda olması beklenen bu taşıtların bilgisayarlarla kontrol edilse bile altyapı gereksinimi sanılandan fazla olacaktır.

Gerek y k gerekse yolcu taşınmasında taşımanın hızlanması bu nedenle ulaşım türleri arası paylaşımda yeni yapılanmaların oluşması beklenmektedir. Bu nedenle, taşımaların yüksek kapasiteli raylı sistemlere ve hava taşımalarına kayacağı anlaşılmaktadır.

3. TÜRKİYE'DEKİ SON GELİŞMELER VE GELECEĞE YÖNELİK BEKLENTİLER

3.1. Taşımalar

Tablo 1'de yer alan yurtiçi y k taşımaları incelendiğinde 1990-1999 döneminde denizyolu, demiryolu ve boruhattı taşımalarının toplam taşımalar içindeki payları önemli bir şekilde azalırken, karayolu taşıma payının buna paralel olarak arttığı görülmektedir. 1990 yılında toplam yurtiçi y k taşımalarında yüzde 75,6 düzeyinde olan karayolu payının, 1999'da yüzde 89,1 oranına ulaşması, yolcu taşımaları gibi yük taşımalarında da hemen hemen tek sektör üzerinden hizmetin y r t lmeye çalışıldığını ortaya koymaktadır (Tablo-1 ve Tablo-2).

Yurtiçi yolcu taşımacılığında karayolu geçmiş plan dönemlerindeki seyrini korumaktadır. Kentiçi yolcu taşımacılığı konusunda ise ülkemizde 20 000 ve üzeri nüfusa sahip kentler dikkate alındığında ve günlük araçlı yolculuk üretim katsayısının ortalama 0.7 olduğu varsayıldığında 1999 yılında günde 28.9 milyon araçlı yolculuk yapıldığı ortaya çıkmaktadır. Ortalama yolculuk uzunluğunun 5 km olduğu kabul edildiğinde, kentlerde 1999 yılında 144.5 milyon km/gün yolculuk yapıldığı

TABLO 1- YURTIÇİ YÜK TAŞIMALARI

	Ton-km(milyon)										Tonxkm Payı (%)		
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	1990	1995	1999
Denizyolu ⁽¹⁾	7.234	2.780	1.758	904	587	7.900	8.140	8.400	7.940	8.300	8,33	5,99	4,76
Demiryolu	6.958	7.363	7.697	8.118	8.032	8.288	8.685	9.331	7.973	7.600	8,01	6,28	4,36
Boruhattı	6.839	3.004	3.063	2.594	3.014	3.020	3.021	2.998	2.754	2.780	7,87	2,29	1,60
Doğalgaz(m3) ⁽²⁾	3.307	4.098	4.431	5.032	4.962	5.560	5.525	6.574	6.547	8.702	-	-	-
Karayolu	65.710	61.969	67.704	97.843	95.020	112.515	135.781	139.789	152.210	155.254	75,65	85,26	89,10
Havayolu ⁽³⁾	119	83	113	167	199	251		266	303	315	0,14	0,19	0,18
TOPLAM	86.860	75.199	80.335	109.626	106.852	131.974	155.627	160.784	171.180	174.249	100,00	100,00	100,00

(1) 1994 yılı dahil yalnızca D.B. Deniz Nakliyat A.Ş. tarafından yapılan taşımalar olup, bu yıldan itibaren denizyoluyla yapılan taşımaların tümünü kapsamaktadır. Hesaplanmış tahmini taşıma miktarlarıdır.

(2) Yalnızca Rusya Federasyonu-Türkiye doğalgaz boru hattı ile yapılan taşımalardır. Toplama dahil değildir.

(3) Yalnızca kamu sektöründe yapılan taşımalardır.

TABLO 2- YURTIÇİ YOLCU TAŞIMALARI

	Yolcu-km(milyon)										Yolcu-km Payı (%)		
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	1990	1995	1999
Denizyolu ⁽¹⁾	126	92	58	52	50	61	58	53	54	34	0,09	0,04	0,02
Demiryolu ⁽²⁾	3.444	3.139	3.425	4.030	3.882	3.661	3.163	3.592	3.911	4.199	2,46	2,27	2,13
Boruhattı	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Karayolu	134.991	131.029	142.173	146.029	140.743	155.202	167.871	180.967	186.159	189.882	96,58	96,03	96,10
Havayolu ⁽³⁾	1.213	846	1.246	1.721	2.278	2.692	2.763	3.033	3.289	3.480	0,87	1,67	1,76
TOPLAM	139.774	135.106	146.902	151.832	146.953	161.616	173.855	187.645	193.413	197.595	100,00	100,00	100,00

(1) Denizyoluyla şehirlerarası yapılan taşımaları kapsamaktadır.

(2) Banliyö taşımaları hariçtir.

(3) Yalnızca kamu sektöründe yapılan taşımalardır.

TABLO 3- ULAŞTIRMA YATIRIMLARI (CARİ FİYATLARLA, MİLYON TL)

	KARAYOLU	OTOYOL	HAVAYOLU	DEMİRYOLU	DENİZYOLU	BORUHATTI	TOPLAM
1990 HARCAMA	2.233.784	3.428.730	338.060	586.213	266.868	364.309	7.217.964
YÜZDE	31	48	5	8	4	5	100
1991 HARCAMA	4.643.201	9.505.312	527.611	894.529	209.095	566.086	16.345.834
YÜZDE	28	58	3	5	1	3	100
1992 HARCAMA	7.110.140	10.932.826	789.058	1.281.167	472.850	959.360	21.545.401
YÜZDE	33	51	4	6	2	4	100
1993 HARCAMA	14.773.900	17.932.075	2.802.508	2.634.334	564.300	1.693.778	40.400.895
YÜZDE	37	44	7	7	1	4	100
1994 HARCAMA	12.808.000	20.520.736	4.760.703	4.278.781	814.480	1.669.285	44.851.985
YÜZDE	29	46	11	10	2	4	100
1995 HARCAMA	17.990.419	32.420.430	4.653.665	4.130.625	1.406.597	2.235.358	62.837.094
YÜZDE	29	52	7	7	2	4	100
1996 HARCAMA	51.703.717	67.563.321	24.567.000	8.212.691	2.892.738	3.531.373	158.470.840
YÜZDE	33	43	16	5	2	2	100
1997 HARCAMA	137.276.856	117.284.953	73.365.914	15.999.446	8.267.948	19.720.945	371.916.062
YÜZDE	37	32	20	4	2	5	100
1998 HARCAMA	181.116.621	238.349.600	143.716.939	34.707.379	18.320.902	71.638.684	687.850.125
YÜZDE	26	35	21	5	3	10	100
1999 HARCAMA	308.077.639	222.350.000	341.955.300	59.910.000	35.993.000	79.610.556	1.047.896.495
(*)YÜZDE	29	21	33	6	3	8	100
2000 TAHSİS	334.100.000	509.873.000	181.500.000	88.000.000	62.600.000	250.000.000	1.426.073.000
YÜZDE	23	36	13	6	4	18	100

(*) GERÇEKLEŞME TAHMİNLERİ

anlaşılmaktadır. Bu da, ülkedeki toplam yolculukların yüzde 26'sını meydana getirmektedir.

3.2. Yatırımlar

1990-1999 yılları arasında gerçekleşen ulaştırma sektörü kamu yatırımlarının dağılımına bakıldığında (Tablo 3), 1990-1995 yılları arasında toplam yatırımlar içinde önemli bir paya sahip olan karayolu ve otoyol yatırımlarının 1996 ve sonrasında azalma sürecine girdiği, buna karşın yurtiçi yolcu taşımaları içinde çok küçük bir paya sahip olan havayolu ulaştırmasının yatırımlardaki payının önemli oranda arttığı ve 1990-1995 döneminde ortalama yüzde 6,9 düzeyinde olan bu payın 1996-1999 döneminde ortalama yüzde 19,7 gibi çarpıcı bir büyüklüğe ulaştığı görülmektedir. Daha çok yurtdışı taşımalarda kullanılmak üzere gerçekleştirilen uçak alımları nedeniyle artan havayolu yatırımları, yurtiçi taşımalarda kronikleşen karayoluna bağımlı taşımacılık sorunlarımıza çözüm olacak yatırım alternatiflerini de olumsuz etkilemiştir.

Yatırımlardaki dengelerin değişmesinin türlerin taşımadaki paylarına 10-12 yıl içinde yansıdığını ifade eden çalışmalar bulunmaktadır. Bu nedenle bugünkü taşıma tablosu 1980'lerin son yarısının yatırım kararlarının doğal sonucudur. Demiryolları ve denizyollarının ihmal edilmesinin yanısıra, karayolları ve özellikle otoyol yatırımlarına ağırlık verilmesi bugünkü çarpık yapıyı daha da pekiştirmiştir. İleride finansman başlığı altında daha ayrıntılı olarak incelenecek olan bu durum ancak çok akılcı ve tekniğe uygun plan ve programlarla giderilebilir.

Kentlerimizde büyük ölçüde yerel yönetimler tarafından gerçekleştirilen kentiçi ulaşım yatırımları, yol kavşak, otopark, raylı sistem, toplu taşıma aracı alınması gibi geniş bir kapsamda gerçekleştirilmektedir. Özellikle belediye kaynakları ile yürütülen yatırımlara ayrılan payların tümüne ait sağlıklı bilgi sağlanamamakla beraber, son yıllarda biten, devam eden ve planlanan raylı sistem projeleri de dikkate alındığında, yatırım boyutlarının ulaştığı büyüklük ortaya çıkmaktadır.

3.3. Diğer Gelişmeler

Yakın geçmişte ve özellikle VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde meydana gelen başlıca gelişmeler aşağıda özetlenmektedir.

Dönem içinde, karayolu taşımasını düzenleyecek bir Taşıma Kanunu tasarısı hazırlığı tamamlanmış ve tasarı TBMM'ne sevk edilmiştir. Karayolları Trafik Kanunu'na yapılan ilavelerle, trafik ile ilgili kuruluşlar arasında koordinasyonun sağlanması, kazaların azaltılması ve trafik güvenliğini arttırıcı önlemlerin belirlenmesi amacıyla "Karayolu Trafik Güvenliği Yüksek Kurulu" ve "Karayolu Güvenliği Kurulu" adı ile iki kurul oluşturulmuştur.

TCDD'nin yeniden yapılandırılması çalışmaları ve bu bağlamda Demiryolu Kanunu çalışmaları sürdürülmektedir.

Türk deniz ticaret filosunun, uluslararası alanda rekabet koşullarına uyumunu sağlamak ve gelişimini teşvik amacıyla Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu

çıkarılmıştır. Sahillerde can, mal ve çevre güvenliğine yönelik altyapıyı kurmak ve işletmek üzere Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Aynı dönem içinde, Türk Boğazları'nın güvenliği için şart olan VTS sistemi ihale edilmiş ve Boğazlar Tüzüğü yayınlanmıştır. Uluslararası Denizcilik Konvansiyonları'ndan bir kısmına taraf olunmuş, denizde can güvenliği SOLAS 1974 ve deniz kirliliği ile ilgili MARPOL 74/78 Tadil Protokolleri onaylanmıştır.

Doğal gaz pazarının serbestleştirilmesi çalışmalarına da başlanmıştır. Diğer yandan, askeri ürün boru hatlarından sivil amaçlı yararlanma için de çalışmalar başlamıştır..

Dönem içinde, özelleştirme konusunda denizyolu ve havayolu altsektörlerinde bazı uygulamalar yapılmıştır.

Büyük kentlerimizde, otobüs sistemi ile karşılanamayacak talep düzeylerindeki ulaşım koridorlarında raylı sistem taşımacılığı gündeme gelmiştir. İstanbul, Ankara ve Konya'da raylı sistemlerin bir bölümü işletmeye açılmıştır. Bu kentlerimizde ve İzmir, Bursa ve Adana'da yapım çalışmaları, bir çok kentte ise planlama çalışmaları sürdürülmektedir. Yerel ve merkezi düzeyde, mevcut ve planlanan raylı sistemlerin birbirleri ve diğer toplu taşıma türleri ile planlama, yapım, işletme ve bakım ölçütleri açısından uyumları da giderek önem kazanmaktadır. Kentiçi ulaşım hizmet eden banliyö sistemi işletmesinin yerel yönetimlere devredilmesi ya da ortak işletilmesi yönünde çalışmalar önemli diğer bir gelişmedir.

3.4. Kısa ve uzun dönemli beklentiler

3.4.1. Karayolu ulaştırmasından beklentiler

Ülkemizde kullanılmakta olan toplam 60.000 km uzunluğundaki karayolu ağını uzatmak gereksiniminden önce, kapasite yetersizliği görülen kesimlerinde kapasite artırıcı önlemler alınması gerekli olabilecektir. Bu önlemler öncelikle, geçkinin uygun olduğu yerlerde yolun geometrik standartlarının yükseltilmesi, buna uygun olmayan ya da gerekli olan yerlerde geçki yenilenmesi ve daha yüksek kapasitenin gerektiği kesimlerde de yolun bölünmüş yol (çift platformlu yapılması) biçiminde genişletilmesi biçiminde gerçekleştirilebilecektir.

Mevcut karayolu ağına ek olarak, trafiğe açık 1.700 km otoyol bulunmaktadır. Yapım halindeki ve projelendirilme aşamasındaki 300 km otoyol da eklenince otoyol uzunluğu 2000 km'ye ulaşacaktır. TEM çerçevesinde bazı Orta Avrupa ülkelerinde iki şeritli yolların kullanıldığı bilinmektedir. Ülkemizde otoyolların, bazı kesimlerde atıl kapasite oluşturdukları da bir gerçektir. Bu nedenle yeni otoyolların yapımlarının ayrıntılı araştırmalara dayanması ve bir plan çerçevesinde geliştirilmesi önemli bir gereklilik olarak ortaya çıkacaktır.

Bununla birlikte, özellikle AB ülkeleri düzeyini yakalayabilmek için kullanılmakta olan karayolu ağının bakımı ve onarımı çalışmaları öne çıkacaktır. Bakım ve onarımın yeterince yapılması, trafik akımı ve güvenliği açısından da çok önemlidir. Ayrıca karayolunun kalitesi bakım ve onarımlara bağlıdır. Ancak kullanılmakta olan ağda bir çok kesimin onarımla da gerekli nitelik düzeyine ulaşılması olası görünmemektedir. Bu kesimlerde üstyapının yenilenmesi yoluna gidilecektir.

3.4.2. Demiryolu ulaştırmasından beklentiler

Günümüzde yüksek hızlı demiryollarında hızların 300 km/sa'e çıkarılması planlanmıştır. Bu hızların uygulanabildiği yüksek hızlı demiryolları, 400-600 km. uzaklıklarda, kent merkezinden kent merkezine ulaşım süresi açısından ve aynı gün içinde başka bir kente gidip çalışma saatlerini orada geçirdikten sonra geri dönme olanağını vermesiyle, karayollarına hatta havayollarına net bir üstünlük sağlamaktadır. Avrupa Bakanlar Konseyi planına göre Avrupa 2015 yılında 30.000 km. uzunluğunda bir yüksek hızlı demiryolu ağına kavuşacaktır. Bu ağın iki ayrı koridor üzerinden Türkiye'ye bağlanması öngörülmektedir. Türkiye içinde bu hattın demiryollarımızın belkemiği niteliğinde ana eksen olmak üzere Sınır-İstanbul-Ankara-Sivas üzerinden doğuya ve güney doğuya doğru uzaması gündeme gelecektir. Bu hat, aynı zamanda Avrupa-Asya transit geçişi üzerinde bulunması nedeniyle özel önem kazanacaktır.

Yük taşımacılığı açısından 21. yüzyılda kombine taşımacılık ve bu bağlamda demiryolları etkin rol oynayacaktır. Özellikle limanların kara içindeki kesimlere bağlanmasında demiryollarının yer almasına özen gösterilecektir. Bu bağlamda bugün için ülkemizde liman-yurtiçi bağlantılarında demiryollarının ancak %5 dolayında olan payının artırılması, üzerinde durulacak bir konu olacaktır.

Avrupa Bakanlar Konseyince Avrupa'da planlanan 14 projeden 9 u demiryolları ile ilgilidir. Bu 9 projeden 4 ü yüksek hızlı demiryoludur. Türkiye'nin AB deki gelişmelere ayak uydurması zorunludur. AB ile uyum bağlamında AB ulaştırma politikalarının gereklerini yerine getirmek, AB koşullarında yeterli bir ağ oluşturmak ve Asya ile bağlantısı üzerinde yer almak önem kazanacağından, bu konudaki çabalara öncelik verilecektir.

Kentlerde yoğun ulaşım eksenlerinde yolcu akımının belirli bir düzeye erişmesinden sonra, ulaştırma ağında raylı sistemlerin devreye girmesi zorunlu bulunmaktadır. Talebin zorlamasının dışında, çevre dostu oluşu raylı sistemi özendirici bir nitelik olarak önem kazanacaktır. Sonuç olarak kentsel ulaştırma sorununun çözümü için raylı sistemler en etkili ve olmazsa olmaz öğeler olma niteliğini sürdüreceklerdir.

Sonuçta, 21. yüzyılda demiryolu, kentsel, kentlerarası ve kıtalararası ulaştırmada enerji verimliliğinin yüksekliği, çevre dostu bir ulaştırma türü olmasının ötesinde, trafik kazalarını azaltmak amacıyla yararlanılması zorunlu ve aynı zamanda güvenli bir sistem oluşu ile ulaştırmada geçmiştekinden daha önemli rol oynayacaktır.

3.4.3. Denizyolu ulaştırmasından beklentiler

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

Transit geçiş ülkesi durumundaki Türkiye, kombine taşıma anlayışı doğrultusunda limanlarını ve diğer ulaştırma altyapılarını uyarlamak gereğini duyacaktır. Bu nedenle, Türkiye'nin dış ticaret yüklerinin elleçlenmesine uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde limanlarımızın geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması, AB limancılık stratejisi ile uyumlu bir işletme politikasının izlenebileceği özerk yönetim yapısına büründürülmesi gerekecektir. Bir transit geçiş koridorunun parçası olma niteliğine kavuşturulacak limanlarımız dünya ulaşım yolları ağı içinde ana odaklar oluşturacak biçimde büyüklük, yönetim biçimi, hizmet anlayışı gibi ölçütler yönünden yeniden yapılandırılmak durumunda kalacaktır.

Halen çalışmaları sürdürülen Limanlar Master Planı'nda bu gelişme ve değişmelerin dikkate alınması gereği açıktır.

Yine, Türkiye'yi doğu-batı ekseninde ulaşım koridoru ve transit uğrağı haline getirmesi amaçlanan bu yapılanmada, deniz ticaret filosunun da niceliksel ve teknolojik gelişmelerle uygun bir yapıya kavuşturulmak suretiyle etkin katkıları sağlanacaktır. Öte yandan, AB'ne tam üye olduğunda sona erecek kabotaj taşımacılığımızda olası AB rekabetine hazırlıklı olmak amacıyla koster filosunun güçlendirilmesi gereği ortaya çıkacaktır.

Türkiye'ye gelen turistlerin daha çok para bırakmalarının ve Türkiye'de daha uzun süre kalmalarının sağlanması, hem de turizm pazarında rakip denizci ülkelerin Türkiye üzerindeki kontrol ve egemenliklerine son verilmesi amacıyla yönelik olarak, kruvaziyer yolcu taşımacılığı ihtiyacı kendini daha önemle duyuracaktır.

3.4.4. Havayolu ulaştırmasından beklentiler

Ulusal ve uluslararası yapıya uygun Sivil Havacılık Otoritesinin yeniden yapılanması AB yolunda gelişme sürecinin ilk adımı olacaktır.

AB pazarında rekabet edebilmemiz için sektördeki uçakların kategori III'e dönüştürülmesine çaba gösterilecektir.

Havaalanlarının, artık sistem bütünlüğü içinde ele alınması suretiyle hazırlanacak havalimanı/havaalanı master planına göre inşa edilmesi gereğine uyum anlayışı gelişecektir.

Bakım ve onarım tesislerinde akılcı bir eşgüdümle kaynak savurganlığı önlenecek, mevcut yapı; sektörün tüm katılımcıları tarafından çok iyi öğrenilerek aynı amaçlı tesislerin yapımının tekrarlanması yerine mevcutların geliştirilmesini gerektirecektir.

Havalimanlarımızda gümrük, güvenlik, emniyet, meteoroloji hizmetleri ile diğer temel hizmetlerin standardının netleştirilmesi, bu konuda sistemin tamamını kapsayan eğitim politikalarının geliştirilmesi gereksinimi duyulacaktır..

İnsan kaynağı, sistemin vazgeçilmez elemanıdır. Bu nedenle uçucu personelden uçak hizmetleri işçisine kadar; eğitimin üniversitelerle birlikte belirlenmesi ve bu doğrultuda kısa, orta ve uzun vadeli personel planlaması yapılması önem kazanacaktır.

Havalimanı işletmeciliğinde işbirliği ve eşgüdüm dikkate alınarak ekonomik, verimli, düzenli ve güvenli bir çalışmayı sağlayacak özelleştirmeler gerçekleştirilecektir.

Sektörün her alanı için karar verme, uygulama, onaylama, aşamaları için ayrıntılı iş analizleri yapılarak yazılı prosedürler geliştirilmesi üzerinde durulacaktır.

AB'ye tam üyelik şartlarından biri olan JAA (Joint Aviation Authority) üyeliği için, başta Sivil Havacılık Otoritesi olmak üzere JAR'lara (Joint Aviation Regulations) göre yapılanma gerçekleştirilecektir.

3.4.5. Boru hattı taşımacılığında beklentiler

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 petrol ve doğal gaz boru hattı projelerinin hayata geçirilmesi boru hattı taşımacılığında atılım anlamında bir gelişimi oluşturacaktır. Öte yandan doğal gaz arz kaynaklarımızın çeşitlendirilmesi gerçekleştirilirken, aynı zamanda ülkemizin petrol ve doğal gaz talebinin karşılanması da sağlanacaktır. Bu gelişmeler de, ülkemizi 21. yüzyılda bir enerji köprüsü ve enerji terminali yapacaktır.

3.4.6. Trafik güvenliği açısından beklentiler

Karayolu altyapısının bakım ve onarım genelde karayolu kalitesi bakımından önemli olmakla birlikte trafik güvenliği açısından da önem taşımaktadır. Bu nedenle gelecek dönemde yol bakım ve onarımı trafik güvenliği açısından daha büyük bir ciddiyetle gerçekleştirilecektir.

Bir karayolu ağında trafik güvenliği açısından görülen en önemli sorun olan yatay ve düşey işaretleme eksikliklerinin ivedilikle giderilmesi, özellikle yatay işaretlemenin ülke koşullarına dayanacak kalitede olması artık ertelenemez bir gereksinim olarak ortaya çıkacaktır.

Önemli bir gelişme yollarımızda saptanmış kara noktaların hızla elden geçirilmesi ve düzeltilmesi olacaktır. Bunun yanında saptanan kara noktalara benzerlik gösteren, şimdilik trafiği az olduğundan tehlikeli gözükmeyen, ancak gelecekte kara nokta olmaya aday kesimlerin gözden geçirilerek gerekli düzeltmelerin yapılması konusu gündeme gelecektir.

3.4.7. Kentiçi ulaşımından beklentiler

Kentiçi ulaşımında yolculuk hacimlerinde gözlenen önemli artışlar özellikle büyük kentlerimizde belirli koridorlarda raylı sistem yatırımlarını zorunlu kılmaktadır. Çevre kirliliğinin azaltılmasına katkılar da dikkate alınarak raylı sistemler toplu taşıma dolayısıyla kentiçi ulaşım içindeki ağırlığını arttıracaktır.

Kentiçi ulaşımda talep yönetimi önlemleri çerçevesinde, bireysel taşımacılığa teşvik edici yatırımlardan kaçınılarak, talebin büyük bir kısmının hizmet düzeyi yüksek toplu taşıma sistemleri tarafından karşılanması sağlanacaktır.

Sonuç olarak, ciddi bir planlama yaklaşımı içinde kentsel makroformu ve gelişme stratejisi ile uyumlu bir kentiçi ulaşım yapısı oluşturulması anlayışı önem kazanacak ve ilgili çevrelerce benimsenecektir.

4. SEKTÖRÜN BÜTÜNÜNE İLİŞKİN SORUNLAR VE DARBOĞAZLAR

4.1. Politika ve planlama

Ulaştırma sektöründe, alt sistemlerin birbirlerini tamamlayıcı bir yapı içerisinde gelişebilmesi ve diğer sektörlerin taşıma gereksinimlerinin yerinde, zamanında, en ekonomik ve en güvenli biçimde karşılanabilmesi için sistemin bir bütün olarak ele alınmasını sağlayacak bir ulaşım ana planı mevcut değildir. Bu durum ulaştırma alt sektörlerinin hemen hepsinde plansız, birbirinden bağımsız, kısa vadeli çözümlere yönelmesine neden olmakta, sektörde verimliliğin artırılması, mevcut kapasitelerin etkin bir biçimde kullanılması, öncelikle yeni kapasitelerin doğru tespit edilerek eşgüdüm içerisinde programlanması, alt yapının güvenli ve ekonomik bir hizmeti eksiksiz olarak yerine getirilebilmesine yönelik yapısal düzenlemelerin yapılması, ulaştırma türleri arası gerekli işbirliği ve koordinasyonun temini gibi temel konularda beklenen gelişmeler sağlanamamaktadır.

Yıllık programlara alınan projelerin çoğunun yapılabirlik etüdü bulunmamaktadır. Kaldı ki, projelerin tek tek ele alınması, ekonomik bakımdan herbiri verimli görülseler bile, genel önceliklerin gözden kaçırılmasına, dolayısıyla keyfi proje seçiminin ön plana çıkmasına yol açmaktadır. Diğer bir deyişle, yapılabirlik etüdüleri tamamlanmış projelerin bir araya getirilmesi, bir ana planın yerini tutamaz.

Ayrıca, ulaştırmanın hizmet verdiği diğer sektörlerin çoğunun fiziki planlarının olmaması geleceğe dönük taleplerin kestirilmesini, dolayısıyla sağlıklı plan elde edilmesini engellemektedir.

4.2. Sektörün mali ve ekonomik yapısı

Ulaştırma sektöründe görülen verimsizlik ve çarpıklıkların önemli bir bölümü (fonlar gibi bütçe dışı kaynakların kullanılması nedeniyle) bütçe disiplininin yetersizliğinden kaynaklanmaktadır. Bu tür fonların varlığı ve dolayısıyla fon gelirlerinin, öngörülen veya öngörülecek ağırlıklara göre ulaşım türleri arasında dağıtılması yerine, otoyollarda ve bazı havaalanı yapımlarında olduğu gibi belirli özel projelere ayrılması, bütçe etkinliğinin yitirilmesine yol açmaktadır.

Sektördeki finansmanın yapısı da önemli sorunlar içermektedir. Bunları üç başlık altında toplamak mümkündür:

a. Kamu tarafından finanse edilen projelerde nakit akışı yeterli şekilde sağlanamamakta bu husus yüklenicileri müşkül durumda bırakmakta olduğundan, yükleniciler bu olasılıklara karşı önlem alarak fiyatları artırmakta veya işin gereğine değil finansmanı kolay kısımlarına yönelmektedirler.

b. Kamu kuruluşlarının ana finansman kaynağı, devlet bütçesinden verilen ödeneklerdir. Çoğu kamu kuruluşuna tahsis edilen kaynaklar giderek küçülmüş ve yetersiz bir hale gelmiştir. Projeler, bazen süslenerek, yabancı yatırımcıların dikkati çekilip dış finansman sağlanmak istenmektedir. Sağlanan bu dış finansman da ülke kaynaklarından karşılanacağından sonuçta yine işin başına dönülmektedir. Devlet bütçesi borç ödemeye ayrıldığından kaynak bulunamamaktadır.

c. Yapılabilirliği ciddi etütlere dayanmayan projeler programa alınıp finanse edildiğinden, sınırlı kaynaklar nedeniyle gerekli yatırımlar yapılamamaktadır.

Farklı ulaştırma türlerinin yatırım, bakım-onarım ve işletilmesinde eşit rekabet koşullarının var olmayışı da, bu türler arasında dengesizlik yaratmakta, bu dengesizlik sektörün yapısına aynen yansımaktadır.

Karayolu ulaşımı başta olmak üzere pek çok ulaşım türünde kullanıcıların altyapı bakım-onarım masraflarına katılımı sınırlı iken, demiryolu ve boru hatları gibi bazı ulaşım türlerinde sistem bakım-onarım masrafları işleticiler tarafından karşılanmaktadır. Karayolunun bakım-onarım masrafları, Karayolları Genel Müdürlüğü'nce genel bütçeden kendilerine tahsis edilen kaynaktan karşılanmaktadır. Özellikle yük taşımasında, karayolu kullanıcılarının taşıt vergisi ve akaryakıt tüketim vergisi gibi katkıları yol bakım-onarım giderlerini karşılamaktan uzaktır. TCDD tarafından karşılanan yol bakım-onarım giderlerinin toplam gider içindeki payının yaklaşık %35-40 arasında değiştiği görülmektedir. Bu durum, maliyet açısından farklılık yaratarak eşit rekabet koşullarını ortadan kaldırmaktadır. Kurumsallaşma sağlanmadığından karayolu taşımacılarının vergi yükü sınırlı kalmakta, kayıt dışı gelirler ön plana çıkmakta, bu da rekabet koşullarının karayolu lehine değişmesine neden olmaktadır.

4.3. Eşgüdüm

Bir makinanın çarkları gibi uyum içinde çalışması gereken ulaştırma sektörünün birer parçası olan yatırımcı ve işletmeciler kuruluşlardan -Karayolları Genel Müdürlüğü, BOTAŞ, Denizcilik Müsteşarlığı ve ilgili kuruluşlar gibi- bazılarının ayrı bakanlıklar ve müsteşarlıklar altında örgütlenmiş olması önemli eşgüdüm sorunları yaratmaktadır. Bu olgu, yönlendirici ve politika belirleyici tek bir otoritenin bulunmayışı sonucu, sektörde verimsiz bir yatırım ve işletme düzeninin yerleşmesine yol açmaktadır. Ulaştırma sektöründeki kuruluşlar aynı çatı altında toplanmadığı sürece bu verimsizliğin sürmesi beklenmelidir.

Sektördeki diğer bir eşgüdüm eksikliği örneğini de yerel yönetimlerin raylı sistem projeleri oluşturmaktadır. Bu alandaki ilke, standart ve politikaları belirleyip uygulama ve denetleme yükümlülüğü taşıması gereken Ulaştırma Bakanlığı, hem teknik birikim açısından yetersiz kalmakta, hem de gündelik siyasi baskılarla bu görevini yeterince yerine getirememektedir. Sonuç olarak, farklı kentlerde –hatta aynı kent içindeki farklı projelerde- birbirinden değişik teknolojiler içeren raylı sistemlerin yapımı ve işletilmesi

gibi şaşırtıcı bir tablo ortaya çıkmaktadır. Bu, anılan alt sektörün çarpık ve verimsiz bir biçimde doğmasına neden olmuştur.

4.4. Bilgi sistemi

Bilgi toplama sisteminde bozukluklar, özel kesim taşımaları bilgilerinin elde edilmesindeki zorluk, yolcu ve eşya başlangıç-bitiş yerlerinin bilinmemesi gibi etmenler sağlıklı bir plan yapımını olumsuz yönde etkilemektedir .

4.5. Nitelikli insan kaynağı

Ülkemizde ulaştırmanın çeşitli dallarında nitelikli personelin azlığı sektörün temel sorunlarından biridir. Üniversitelerdeki ön lisans, lisans ve lisans üstü eğitim nicelik ve nitelik açısından yetersiz kalmakta veya amaca yönelik olarak gerçekleştirilememektedir. Yetişen az sayıdaki nitelikli personel de, çoğu kez gereksinme duyulan doğru yerlerde istihdam edilememektedir.

Bugün hizmetler az sayıdaki teknik personelin özverili çalışmaları ile üretilmektedir. Ancak büyük sorumluluklar taşıyan teknik personelin verdiği hizmetin bedeli olarak ödenen ücretler bu hizmetin karşılığı olmaktan uzaktır. Bu durum nitelikli personelin, ayrılmasına ve yerinin doldurulamaması nedeniyle hizmetin aksamasına sebep olmaktadır.

4.6. Yasal durum

Bakanlıklar ve bağlı kuruluşların kuruluş yasaları, sektördeki örgütsel dağınıklığı belirleyen ana çerçeveyi oluşturmaktadır. Kurumların yasalarla düzenlenen yetki ve sorumluluk alanları bazan çakışma ve dolayısıyla sürtüşmelere yol açarken, bazan da bazı alanların boş veya tanımsız kalmasına yol açmaktadır.

Yurtiçi yük taşımacılığımızı kontrol altına almak ve kuralları belirlemek amacıyla hazırlanan mevzuat henüz yürürlüğe konulamamıştır. Yurtiçi yük taşımalarının yanı sıra karayolu taşımacılığının tümünü yeni bir düzenlemeye kavuşturacak olan "Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısı"nın henüz yasalaşmamış olması, taşımacılığımızın içinde bulunduğu dağınık yapının sürmesine neden olmaktadır.

5. SEKTÖRÜN BÜTÜNÜNE İLİŞKİN POLİTİKA VE ÖNERİLER

5.1. Sektörde yapılacak tüm yatırımları düzenleyecek bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanmalıdır.

Ulaştırmanın, çevreye en az zarar vererek ülke ekonomisi ve sosyal yaşamına verimli bir biçimde hizmet etmesi bir ulaştırma ana planın yapılmasına bağlıdır. Plan ulaştırmadaki tüm alt sektörleri birarada ele alarak uygulanacak projeleri ve bunların zamanlamasını belirlemeli ve sektördeki çarpıklıkların giderilmesini amaçlayan politika ve önlemleri içermelidir. Ulaştırma ana planının, ülkenin değişen koşulları ve

yenilenen kalkınma planı hedeflerine ayak uydurabilmesi için, plan dönemleri itibarıyla revize edilerek canlı tutulması gerekmektedir.

Teknik tercihlere bağlı olarak hazırlanan planlama, programlama ve yönlendirmelerin siyasi tercihlerden uzak bir şekilde uygulanması gerekmektedir. Plan, bir yandan diğer sektörlerdeki yatırım kararlarının yaratacağı taleplerle uyumlu olmalı, fakat bu kararların ulaştırmada darboğazlar veya verimsizlikler yaratacağının belirlenmesi halinde bu kararların değiştirilmesini sağlamalıdır.

Ülkedeki nitelikli personel yetersizliği ve böyle bir çalışmanın yabancı kurum ve uzmanlarla yapılmasındaki sakıncalar göz önüne alındığında, ulaştırma ana planının, ancak kamu ve özel sektörün işbirliği ile gerçekleştirilebileceği öngörülmelidir. Bu işbirliğinde, teknik çalışmaların özel sektör ve üniversitelerce, politika seçmelerinin siyasi otoritelerce ve bilgi sağlama çabalarının kamu kuruluşlarınca yapılması uygun bir çözüm olmaktadır. Plan çalışmalarının, siyasi otoriteyi temsilen bakanlıkların tercihan müsteşarlar düzeyindeki üst düzey bürokratlarından oluşan bir “Yönlendirme Komitesi” tarafından izlenmesi, hem politikaların doğru bir biçimde plana yansımaları, hem de sonuçta çıkan kararların siyasilerce daha kolay benimsenmesini sağlayacaktır.

5.2. Sektörün mali ve ekonomik yapısı iyileştirilmelidir.

5.2.1. Bütçe disiplini

Kamu projelerinden bazılarının –fonlar gibi- bütçe dışı kaynaklardan karşılanması yıllık bütçe ve program denetimini zedelemektedir. Bu, yapılacak ulaştırma ana planında ortaya çıkacak ağırlıkların giderek bozulmasına yol açabilecektir. Sektördeki verimsizlik ve çarpıklıkların başlıca nedeni bütçe disiplininin bulunmamasıdır. Otoyolların finansman modeli bunun en tipik örneğidir.

Fonlar gibi bütçe dışı kaynakların, otoyollarda olduğu gibi özel proje veya alt sektörler ayrılması yerine, ulaştırma bütçesinin kapsamına alınarak ana planda ağırlık verilen alanlarda kullanılması sağlanmalıdır.

5.2.2. Finansman

Yoğun ve ileri teknoloji gerektiren projeler dışında, anahtar teslimi projelerden kaçınılmalıdır. Böyle bir yöntem beraberinde projje tutarında denetimsiz artışlar getirme riskini taşımaktadır.

Yeterli kaynak sağlanmadan çok sayıda projenin programa alınması ve ihale edilmesi yapım ve program tekniği yönünden çözümsüzlükler yaratmaktadır. Yapımı çok uzun süren ulaştırma projelerinde olması gereken proje karakteristiği bu içinde değişiklik gösterdiği gibi maliyetin de önemli ölçüde arttığı gözlemlenmektedir. Yatırım programına alınan projeler uygulanmaya başlamalı ve programına uygun olarak mümkün olduğu kadar hızlı tamamlanmalıdır. Ülkemiz şartlarında ekonomik yapım süresinin 3-4 yıldan fazla olmaması gerekmektedir.

Fizibilite etüdü ve uygulama projesi olmayan projelerin ihale edilmesi yönteminden de vaz geçilmelidir.

5.2.3. Alt sektörler arası rekabet

Ulaştırmadaki çarpıklıkların bir nedeni de alt sektörler arasında rekabet koşullarının dengesizliğidir. Bunun giderilmesi için gereken temel ilkeler ulaştırma türlerinin, uygun yerlerde kullanıma sunulmaları için eşit başlangıç koşullarına dayalı bir ortamda yarışma ve dayanışmalarının (birbirine tamamlamalarının) sağlanmasına yönelik olarak aşağıda sıralanmıştır.

a. Bütün ulaşım türleri altyapı yapım ve bakımında benzer yükümlülükler altında bulunmalıdır. Uygun bir rekabet ortamının sağlanması için altyapı kullanım yükümlülüğünde de adaletin sağlanması gerekmektedir,

b. Bütün alt sektörler vergiler ve diğer mali yükümlülük açısından benzer işlemlere tabi tutulmalıdır. Karayolu taşımasında kurumsallaşmanın sağlanamaması sonucu bireysel taşımacıların vergi yükünün sınırlılığı ve kayıt dışı uygulamaların yoğunluğu, rekabet koşullarını karayolu lehine bozmaktadır. Tüm taşımaların taşıma belgesi karşılığında yapılması ve eşit oranlarda vergilendirilmesi zorunludur.

c. Kamu hizmeti yükümlülüklerinin kolay yöntemlerle değil ülke çıkarlarına en uygun şekilde gerçekleştirilmesi benimsenerek, yükümlülükler benzer kurallara bağlanmalıdır.

d. Rekabet ortamı yönetim özerkliği bazında, hizmet kalitesi ve fiyatlandırma serbestliğine dayanan düzeyde oluşturulmalıdır.

e. Ulaştırma türlerinin her birinin ülkeye gerçek maliyetleri ile doğru biçimde değerlendirilmelerine olanak sağlayacak dışsallıkların içselleştirilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede, sosyal ve çevresel maliyetler kullanıcılara ödettirilmelidir.

5.3. Sektörün verimliliği arttırılmalıdır.

Eski planlama yaklaşımlarında olduğu gibi, ulaştırma talebini tahmin edip bunu yanıtlayacak ulaştırma arzı için yatırımları programlamak yerine, günümüzde dünyada özellikle kentsel ulaşım da yaygın olarak kullanılan "talep yönetimi" benzeri yaklaşımların kullanılmasına öncelik verilmelidir. Ulaştırma altyapısının olanakları, akıllı ulaşım sistemleri, tıkanıklık yönetimi gibi çağdaş işletme yöntemleriyle tam olarak kullanılmalıdır. Böylelikle, mevcut altyapıdan en iyi biçimde yararlanmayı gözetken daha verimli bir ulaştırma sistemi elde edilmiş olacaktır.

Geçmiş dönemlerdeki yanlış politikalar, öncelikler ve plan disiplinin zayıflığı nedeniyle oluşan olumsuz yapının giderilmesi için:

a. Mevcut ulaşım alt yapılarının kullanılmasına ve korunmasına önem verilmeli, bakım, onarım ve işletme aksatılmamalı, düzenli olarak ve zamanında yapılmalıdır.

b. Bütün yerleşimlere erişme sağlandığı için yeni yatırımlardan kaçınılmalıdır. Yatırım Programlarının yükü, çok gerekli olmadıkça bir süre yeni proje almayarak azaltılmalıdır.

c. Proje stoku oluşturulmalıdır. Proje stokunun belirlenmesinde yapım öncelikleri dikkate alınıp, plan-program ve bütçe ile uyumlu olarak çalışmalar sürdürülmeli, bu kapsamda projesi olmayan yapım işlerine girilmemelidir. Proje çalışmaları kamulaştırma ile birlikte düşünülmelidir.

5.4. Ulaştırmanın örgütsel ve yasal yapısı sektörün gereksinmelerine uygun hale getirilmelidir.

5.4.1. Örgütlenme

Ulaştırmanın planlama, yapım, yönetim ve denetimi, bir elden yürütüldükleri ölçüde, ulaştırma türlerinin gerekli koordinasyon çerçevesinde amaçlar ve planlar doğrultusunda birbirlerini tamamlayacak biçimde etkin hizmet sunmaları sağlanabilir. Ülkemizde ulaştırmayı yönetmekle yükümlü Ulaştırma Bakanlığı'nın, taşımanın çok büyük bir bölümünün gerçekleştirildiği karayolu ağı üzerinde söz sahibi olmadığı sürece, görevini yerine getirmesi olanaksızdır. Bu nedenle ulaştırmanın planlama, yapım, işletim ve denetim işlevi ile yükümlü kuruluşların aynı bakanlık çatısı altında toplanması, bu ilke doğrultusunda Karayolları Genel Müdürlüğü'nün ve trafik denetim hizmetlerinin Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanması gereklidir.

Aynı şekilde, deniz ulaştırmasının sektörün geri kalan kısmından kopuk olmasının yarattığı olumsuzluk, ilgili kuruluşların yeniden Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanması ile giderilmelidir.

Ulaştırma hizmeti veren kurumların düzenlenmesi yani yeniden yapılanmaya Ulaştırma Bakanlığının yapılandırılmasıyla başlanması gerekmektedir. Bu bakanlık, her yıl bütçeden çok büyük bir pay alan sektörün önemine koşut sorumlulukları taşıyabilecek düzey ve yapıya kavuşturulmalıdır.

Buna ek olarak taşımacılık yapanların oluşturduğu ve oluşturacağı sivil toplum örgütlerinin alınan kararlardan ve gerekçelerinden haberdar olmaları ve bu karar süreçlerine katkıda bulunabilmeleri yordamları tasarlanmalı ve yapılanmaları sağlanmalıdır.

Doğru ulaştırma politikaları ve gerekli eşgüdümü sağlayacak etkili bir ulaştırma yönetimi bağlamında demiryolları kendisinden beklenen işlevleri yerine getirebilir. Ancak bunun için demiryollarının yönetim ve örgüt yapısının çağdaş kavramlarla yeniden oluşturulması gerekmektedir. Bu amaçla yeniden yapılanma çalışmaları sonuçlanma aşamasındadır. Buna göre, ana planla öngörülmüş işlevleri, pazar gereklerini ve müşteri memnuniyetini gözeterek ve açıkça tanımlanmış performans hedeflerine erişmek üzere, kuruma işletme düzeyinde, siyasal müdahalelere karşı korunmuş bir şekilde, yönetsel ve finansal özerklik içinde ve fakat yönetimin her türlü sonuçlarından doğrudan sorumlu olarak etkin ve verimli bir işletmenin gereklerini yerine getirme olanağını sağlayan, etkin bir yönetim için altyapı ile işletmenin ayırımını öngören örgütsel bir yapılanma ve saydam bir yönetim biçimi verilmesi

hedeflenmektedir. Bu yaklaşımdan hareketle, yeniden yapılanma hukuki çerçevesini belirleyen “Demiryolu Kanunu” ile tamamlanmalıdır.

Demiryolu altyapısı ile işletmesinin birbirinden ayrılarak altyapının rehabilitasyonu çalışmalarının başariabilmesi için yeni bir Genel Müdürlük oluşturulması uygun olacaktır.

Kıyılardaki can ve mal güvenliği ve kurtarma hizmetleri tek elde toplanmalıdır.

Mevcut kuruluşların görev ve yetki sahaları arasında yeniden düzenlemelerin yapılması zarureti olabilir. Ekonomik içerikli, sosyal içerikli, özel amaçlı ulaşım hatlarının yapım, bakım ve işletme sorumlulukları gerek finansman gerekse örgütsel olarak birbirinden ayrılmalı, çağın ve teknolojinin getirdiği değişimlere uygun olarak yeniden tanımlamalar getirilerek büyük kaynak israflarının önüne geçilmelidir. Bu nedenle;

a. Küçük yerleşimlere hizmet eden sosyal içerikli yollar (il yollarının ve köy yollarının bir kısmı), merkezi otoritenin yetki alanından çıkarılarak Valilikler ve/veya Belediyeler gibi mahalli yönetimlere devredilebilir. Kamu idaresinin yeniden yapılanması görüşleri doğrultusunda yerel yönetimlerin yetki ve sorumluluklarının belirlenmesindeki tercihlerin sonucunda belirlenen yollar yerel yönetimlere devredilebilecektir.

b. Merkezi otoritenin görev alanı daraltılmalı, ana yol ağından sorumlu, gerekli kaynak tahsislerinin yapıldığı, teknik yardım ve kontrol hizmetlerini gerçekleştiren bir Kuruluş haline getirilmelidir. Karayolları İdaresi ülkeyi komşu ülkelere bağlayan, il merkezlerini birbirine bağlayan ve bu yolları önemli uluslararası hava alanlarına ve limanlara bağlayan 40 000 km.’yi geçmeyen şimdiki devlet yolu ağına eşdeğer bir yol ağından sorumlu olmalıdır. Karayolları İdaresi Mahalli İdarelere teknik yardım ve kontrol hizmetlerinin yürütülmesinde yardımcı olmalıdır.

c. Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü köy yolu ağının teknik standartlarının belirlenmesinden ve bu konudaki kamu kaynaklarının mahalli idareler arasında rasyonel dağıtımından sorumlu olmalıdır. Birinci derece öncelikli köy yollarının yeniden tespiti ve öncelik sırasına göre yatırım programlarıyla yolların standartlarının iyileştirilmesi gereklidir. Her bir ünitenin (köy ve köye bağlı mahalle, mezra, kom, kışlak vb. resmi hüviyet kazanmış yerleşim birimleri) birinci derece öncelikli bir köy yolu olacak şekilde projeli yol yapımına başlanmalıdır. Köy yollarında yeniden yapılacak iyileştirme çalışmalarının amacına uygun olması için birinci derecede öncelikli köy yollarının sağlıklı bir şekilde tespiti ve bu tespitten sonra yatırım programlarına birinci derecede öncelikli grup köy yollarından başlanarak iyileştirilme zorunluluğu vardır. Ancak bu sayede sektörün kısıtlı olan bütçe imkanları azami şekilde değerlendirilerek hizmetin en etkin ve kısa sürede mahalline ulaşması sağlanmalıdır.

d. Ekonomik olarak kendi kendini finanse edebilen veya böyle olduğu iddia edilen yollar özertleştirilerek her türlü maddi ilişkileri kamu bütçesinden çıkarılmalıdır. Özellikle erişme kontrollü ve paralı olan bu yolların tarifeleri kontrol edilmeli ve finansal yapısı daha yakından izlenmelidir.

Sektörde teknik standartların oluşturulması, politika ve ilkelerin belirlenmesi ve benzer konularda çalışmalar yaparak siyasi otoritelere önerilerde bulunmak üzere ulaştırma ve trafik konularında araştırma yapmakla yükümlü bir "enstitü" kurulmalıdır. Bu enstitü gerek duyduğu veri ve belgeleri ait olduğu kurumdan doğrudan alabilmelidir. Kurumun gelirleri konu ile ilgili özel ve devlet kurumlarının kaynaklarından yapılacak yasal düzenlemelerle belirlenecek orandaki paylarla karşılanmalıdır. Bu enstitü bünyesinde trafik kazaları konusunda sürekli araştırma yapan bir trafik güvenliği birimi kurulmalıdır. Kaza raporlarının doğrudan toplanacağı bu merkezde kaza analizleri yapılarak belirlenen kara nokta ve kesimler için üretilen projelerin derhal uygulamaya konulması uygulama yapan kurumlar için zorunlu hale getirilmelidir.

5.4.2. Özelleştirme

Ulaştırmada maliyetler taşınana, taşıyana ve ülke ekonomisine göre değişik şekilde algılanır. Bu nedenle, yeterli yasal ve idari altyapı hazırlanmadan ve kontrol mekanizmaları kurulmadan özelleştirmeye gitmek sektörde önemli sorunlar çıkarabilir. Her bir ulaştırma türünde faaliyetlere göre özelleştirmenin kurumsal yapısını ve yasal düzenlemelerini öngören çalışmalar yapılmalı, kamu yararı gözetilerek uygun denetleme mekanizmaları kurulmalıdır.

Maliyet altı taşımalar ile güvenlikten fedakarlık yapılarak gerçekleştirilecek taşımaların izlenerek gerekenlerin yapılması zorunludur.

Öte yandan, taşımacı kartellerinin yakından izlenmesi ve kartellerin alacağı kararların ülke çıkarlarına etkisi irdelenmelidir. Özellikle DB Deniz Nakliyatı A.Ş. nin özelleştirilmesi ihracatımızı bile tehdit edebilecek sonuçlar verebilir. Bu durumda bir an önce "Taşıticılar Birliği" veya benzeri kurumların oluşturulması kaçınılmazdır.

5.5. Planlama ve değerlendirmenin sağlıklı yapılmasını sağlayacak bir bilgi sistemi kurulmalıdır.

Sağlıklı bir planlama sağlıklı bir bilgi sistemi ile mümkündür. Oysa, ülkemizde bazı alt sektörlerdeki bilgi tabanı son derece yetersizdir. Karayolu, havayolu ve denizyolunda özel sektör kuruluşlarından yapılan taşımalar konusunda bilgi edinme neredeyse olanaksızdır.

Sektördeki bilgi sisteminin çağdaş bir planlamanın gerektirdiği düzeye getirilmesi gerekmektedir. Ulaştırma Ana Planı'nı hazırlayacak grubun öncelikli işi, hem bu planın yapılmasında kullanılacak hem de uzun dönemli gereksinimleri karşılayacak bilgi sistemini önermek olmalıdır.

Senelerce önce kurulması gereken sistemlerin önce güvenlik ve pazarlamada, sonra da yatırımların yönetilmesinde kullanımı sağlanmalıdır. Ulaşım Desteği (Transportation Logistics) , MIS, GIS veya benzeri çalışmaların yapılabilmesi için gereken ortamlar oluşturulmalıdır.

Ayrıca kararlara ışık tutmak üzere yönetim-bilişim sisteminin yanında, taşıtları ve işlemleri izleyebilecek yetenekte bilgi sistemlerinin geliştirilmesi gereklidir. Bu hizmetler, kurulacak "enstitü" içindeki bir birim tarafından yerine getirilmelidir.

5.6. Sektör ulusal çıkarlar gözardı edilmeden dünya ile uyumlu hale getirilmelidir

Bu çerçeve içinde özellikle AB adaylığımızın gerçekleşmesi nedeniyle AB koşullarına uyum konularının özenle ele alınması gerekmektedir. Avrupa Birliği çerçevesinde tüm kararların uygulanmasında olabilecek esneklikler araştırılarak, bunların ülkemizin çıkarları doğrultusunda kullanılması sağlanmalıdır. Bu çalışmaya paralel olarak, AB'ne adaylık sürecinde, AB ülkeleriyle ve genel olarak AB'ye ortak olmayan ülkeler ile ilişkiler bu yeni gelişmelerin ışığında ele alınarak çözümlenmelidir.

Uluslararası kurumlarla olan ilişkiler ve bu kurumların karar mekanizmalarına katılma sorunları çözümlenmeli ve çok dikkatle izlenmelidir. Bu bağlamda yapılması gerekenler planlanmalı ve yaşama geçirilmelidir.

Avrupa-Asya demiryolu bağlantısının Türkiye üzerinden geçişinin sağlanması konusunda uluslararası çabalar Ulaştırma ve Dışişleri Bakanlığı koordinasyonu ile daha dikkat ve özenle sürdürülmelidir.

Çeşitli platformlarda faaliyetleri sürdürülen uluslararası altyapı projelerinin Birleşmiş Milletlerin Avrupa ve Asya örgütleri (ECE ve ESCAP) kapsamında değerlendirilerek bütünleştirilmeli, uluslararası yol ağlarının sadeleştirilmesi konusunda çalışmalar sürdürülmeli, uluslararası platformlarda bu doğrultuda karar geliştirilmesini sağlayacak girişimler başlatılmalıdır. Uluslararası ulaştırma sorunlarına zamanında müdahalede bulunabilmesi ve çözüm yolları geliştirilmesi amacıyla Birleşmiş Milletler/AEK ve ESCAP'da Ulaştırma konularında Uzman "Temsilci" bulundurulmalıdır.

Ülkemiz için alt sektörler bazında uluslararası taşımacılık ağları belirlenmeli, bu belirlemede Avrupa-Asya transit taşımacılığının sadece karayoluyla olması halinde ortaya çıkacak olumsuzluklar göz önünde tutularak, denizlerle çevrili bir köprü konumundaki ülkemizin, Avrupa-Asya trafiği için demiryolu, karayolu, denizyolu ve boru hatlarıyla kombine taşımacılığın terminali haline getirecek projeler geliştirilmelidir.

Türkiye stratejik konumundan yararlanarak, Avrasya coğrafyasında bağımsızlıklarını kazanan bir çok ülkeye gerek siyasi, gerek ekonomik açıdan model konumunda olması nedeniyle; Kafkas ve Orta Asya ülkelerinin ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesinde ulusal çıkarlarımız açısından da önemli olduğu görülen, teknik yardım desteğini sağlamalıdır.

Ülkemizin henüz taraf olmadığı, uluslararası sözleşmelere taraf olunması yönünde çalışmaların hızlandırılması ve en kısa zamanda sonuca ulaşılması sağlanmalıdır.

Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin Akdeniz'e ve Avrupa'ya çıkışlarında Baku-Ceyhan Ham petrol Boru Hattı Projesi ile Türkmenistan-Türkiye-Avrupa Doğal Gaz Boru Hattı Projelerinin hayata geçirilmesine yönelik somut adımlar atılmış durumdadır.

Önümüzdeki plan döneminde de bu projelere verilen desteğin devam etmesi gerekmektedir.

5.7. Ulaştırma çevreye daha duyarlı hale getirilmelidir.

Plan çalışmalarında ve proje seçiminde, geçmişteki uygulamalarda olduğu gibi yalnızca mali ve ekonomik değerlendirme ile yetinmek yerine, başta çevresel konuları da içermek üzere çok-ölçütlü değerlendirme teknikleri kullanılmalıdır.

Ulaşım altyapı standartları ile çevre tahribatı arasında kesin bir bağıntı vardır. Bu konuda ÇED konusu daha da titizlikle uygulanmalıdır. Ancak mevcut ÇED Yönetmeliğinde olduğu gibi geçici maddeler ile bazı muafiyetin getirilmesi çevre değerlerinin kaybolmasına zemin oluşturmaktadır. Çevre Bakanlığınca ÇED Yönetmeliği revizyonu çalışmalarında mutlaka bu iki muafiyet maddesinin değiştirilmesi gerekmektedir.

Bir çevresel etki değerlendirmesi çok disiplinli ve uzman bir grubun yoğun çalışması sonucunda ortaya çıkabilmektedir. Bu nedenle çalışmaların başlangıçta çok iyi planlanması ve bir ÇED çalışmasının; sistematik, objektif ve disiplinler arası özellik taşıması gerekir. Kentiçi ulaşım projeleri ve özellikle katlı kavşaklar gibi çevreye olumsuz etkileri açıkça görülen altyapı yatırımları da ÇED kapsamına alınmalıdır.

Çalışmaların sistematik olması koşulu, çevrenin, fiziksel, biyolojik, kültürel ve sosyo-ekonomik bileşenlerine muhtemel etkilerin eksiksiz, düzenli ve bilimsel titizlikle belirlenmesini sağlar. Çalışmayı gerçekleştiren grubun subjektif eğilimlerini yansıtmamalıdır.

Gerek arazide, gerekse harita üzerinde incelenerek ve çevresel faktörler göz önüne alınarak belirlenen en uygun güzergahın geçtiği kesimlerdeki araziden sorumlu ilgili kuruluşların ve Çevre Bakanlığı'nın temsilcilerinin katılımıyla, planlanan faaliyetin belirlenen yerde gerçekleşmesinde mevzuat açısından sakınca olmadığına dair Valilik Kararı (Yer Tetkik Kararı) alınması sonucunda kesinleşen güzergahın "çevresel etki değerlendirmesi çalışmaları"nın başlatılması ve kesin proje aşamasına gelene kadar, proje çalışmaları ile koordineli olarak sürdürülmesi ve ÇED süreci tamamlanmadan projenin kesinleşmemesi sağlanmalıdır.

5.8. Ulaştırma sektörü için nitelikli personel yetiştirilmelidir.

Ulaştırmanın etkinliği ve sağlıklı gelişimi, gerekli nitelikleri taşıyan yeterli bir kadronun oluşturulmasına bağlıdır. Böyle bir kadronun oluşturulması ise ancak eğitim desteğiyle sağlanabilir.

Ulaştırmada planlama, tasarım, yönetim ve denetim işlevlerinin herbiri için gerekli insan gücü niteliği birbirinden farklıdır. Öncelikle bu işlevler için personelin formasyonu tanımlanmalı ve gerekli personel sayısı öngörülmelidir. Bu görev, elbetteki öncelikle ilgili ulaştırma kurumlarındadır.

Gereksinimleri saptanan alanlarda öğretim yapan üniversitelerle işbirliği içine girilmeli, öğrenciler için burs desteği sağlanmalı ve uygun koşullarda istihdam güvencesi verilmelidir.

Ulaştırmanın yönetim ve denetiminde görev alacak elemanlar ön lisans eğitimi ile veya kurum içinde yetiştirilebilir. Tesis yapımı, taşıt üretimi, enerji beslenmesi ve sinyalizasyon gibi konulardaki sorunlar, mevcut mühendislerin bu alanlarda uzmanlaşması yoluyla çözülebilir. Planlama ve tasarım konularında ise, farklı formasyonlardaki elemanların lisans üstü eğitimi gereklidir.

Ulaştırma ve trafik alanında lisans öğreniminin gereği tartışılmaktadır. Ülkemizde bugüne kadar örneği bulunmamakla beraber, birçok üniversite değişik programlarla öğretime başlama hazırlığı içindedir. Yeterli ön çalışma yapılmadan başlanacak bu tür öğretim çabalarının olumlu sonuç vermesi kuşkuludur. Konunun ulaştırma kurumları-üniversite işbirliği bağlamında geliştirilmesi gerekmektedir.

Ulaştırma kurumları içinde, personelin kuruma alışmaları için yeterli bir sürede gerçekleştirilecek ve yeni gelişmelere uyum sağlamaları amacıyla yapılacak eğitim çalışmaları önem taşımaktadır. Ayrıca, ulaştırma kurumlarının yeniden yapılandırma çalışmalarında personelin eğitimi özenle planlanmalıdır.

Özellikle AB ile ilişkilerde taşımacıların eğitimi önemli bir yanı oluşturmaktadır. Taşımacılığın koşullara bağlanması sırasında ortaya çıkacak bu husus bazı Üniversitelerde ön lisans eğitimi ile sağlanabilir. Bu çalışmalara girişilmesi cesaretlendirilmelidir.

Büyük harcamalar gerektiren karayolu alt yapısının gerçekleştirilmesi özel bilgi ve deneyim sahibi bir teknik kadroyu gerektirmektedir. Teknik personel ücretlerinin görev yetki ve sorumluluklara paralel olarak ve performans kriterlerine göre hakedilen düzeye çıkarılması suretiyle, mağduriyetinin giderilmesi ve dengeye kavuşturulması, hizmette var olması gereken verimlilik ve kalitenin sağlanması açısından gereklidir. Ayrıca, öncelikle planlama, etüt ve proje gibi hizmetlerde çalışmalar olmak üzere tüm teknik elemanlar için teşvik edici önlemler alınarak nitelikli personel çalıştırılma yöntemleri geliştirilmelidir. Kamu kuruluşlarına gerektiği durumlarda belirli bir süre için eksik elemanı tamamlama ve kısa süreler için özel nitelikli uzman tutma imkanı sağlayacak gerekli yasal düzenlemeler yapılmalıdır.

5.9. Kentsel ulaşım eşgüdümü ve verimli bir yapıya kavuşturulmalıdır

Ülkemizde son yıllarda görülen kentiçi yolculuk talebindeki önemli artışlar ve büyük kentlerde özellikle doruk saatlerde ulaşılan yolculuk hacimleri, konunun planlama boyutuna duyarlılık gösterilmesini gerektirmektedir. Kentiçi ulaşım ve özellikle gelişmekte olan kentsel raylı toplu ulaşım olgusunda gözlenen dağınıklık da, konunun ulusal düzeyde ve bütünsellik içinde ele alınmasını zorunlu kılmaktadır.

Bu nedenlerle, ulusal düzeyde var olan veya yeni kurulacak bir örgüte, kentsel ulaşım politikalarının, standartlarının, yatırım ilkelerinin belirlenmesi, bunların yerel yönetimlerce eşgüdüm ve denge içinde uygulanmasının sağlanması, oluşturulacak kaynakların dağıtılması ve uygulamaların denetlenmesi yetki, görev ve

sorumluluğunun verilmesi gerekmektedir. Bu örgüt, bazı gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, savurgan projelerin engellenmesi amacıyla, fonların öncelikle trafiği azaltıcı önlemler gibi verimli projelere dağıtılması şeklinde finansal yaptırım araçları ile donatılmalıdır.

Kent içi ulaşımda, hızla artmakta olan yolculuk talebini körükörüne karşılayacak yatırımları planlama politikasından vazgeçilmelidir. Bunun yerine, talebi azaltıcı veya daha verimli ulaşım türlerine yöneltici çağdaş talep yönetimi tekniklerinin yerel yönetimlerce benimsenmesi özendirilmelidir.

Bugünkü nüfusu 100.000'in üzerinde olan kentlerde, nazım imar planları ile eş zamanlı bir ulaşım ana planının hazırlanması yasal zorunluluk haline getirilmelidir.

6. ALT SEKTÖRLERDEKİ BAŞLICA SORUNLAR, ÇÖZÜM VE POLİTİKA ÖNERİLERİ

6.1. Karayolu-Trafik Güvenliği

Bugün ülkemizde karayolu altyapı sorununun temelden çözüldüğünü söylemek mümkün değildir. Bir yandan geniş bir ülke, sert iklim ve çetin topografya koşulları yapım, bakım ve onarım güçlüğü artırırken diğer yandan trafiğin özellikle ağır taşıtların ve izin verilen yüklerin gereksiz ve tekniğe aykırı olarak artırılması yollarımızın süratle bozulmalarına yol açmaktadır.

1995 yılı yatırım teşvik belgesine istinaden araç yatırımı yapan kuruluşlara sağlanan %100 oranında yatırım istisnası , KDV istisnası vb. avantajlar, diğer sektörlerde iştilal eden kurum ve kuruluşların araç sahibi olmasını sağlamış, taşımacılık konusunda yeterli bilgi birikimine sahip olmayan kişi ve kurumların sektöre girişiyle birlikte araç sayısı artmış ve hizmet kalitesinde düşüş görülmeye başlanmıştır.

Yük taşımacılığının içinde bulunduğu darboğazın en önemli nedenlerinden biri olan "teşvik" politikasının yeniden gözden geçirilmesi ve sektöre girişlerin "mesleki yeterlilik" ön şartına bağlanması kaçınılmaz olarak değerlendirilmektedir.

Bunun yanısıra, yaş sınırlaması nedeniyle, firma envanterlerinden çıkarılan taşıtların ihracını kolaylaştırmak üzere teşvik politikaları geliştirilmelidir.

Bakım ve işletme çalışmalarında ihaleli işlere ağırlık kazandırılarak ülkede bakım faaliyetini nitelikli olarak yerine getirebilecek, özel sektör firmalarının örgütlenmesi teşvik edilmelidir. Bu amaçla, Karayolları Kuruluş Kanunu'nda bakım ve işletme hizmetlerinin 10 yıla kadar sarilendirilerek ihale edilebilmesi için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

Karayolu ağı üzerinde trafik kazalarının yoğunlaştığı kara noktaların giderilmesi çalışmaları hızlandırılarak güvenli trafik akışı sağlanmalıdır. Tespit edilmiş olan kara noktalarla ilgili iyileştirme çalışmalarının bir program dahilinde öncelikle bitirilmesi sağlanmalıdır.

Yol ağının tümünde trafik güvenliğinin artırılmasına yönelik çalışmalardan yatay ve düşey trafik işaretlemeleri öncelikle sağlanmalıdır. Karayollarının planlanan ekonomik ömürleri boyunca, can ve mal güvenliği yönünden iyi durumda bulundurulması esastır. Bunu sağlamak ve diğer alt sektörlerle karşı haksız rekabeti önlemek üzere etkili ve yurt çapında yaygın bir ağırlık kontrolü yapılması gerekmektedir. Ağırlık kontrol istasyonları projelendirilerek hızla uygulamaya geçirilmelidir.

Yol boyu hizmet tesislerine ait standartlar geliştirilmeli ve işletmesinde daha etkin bir denetim yapılmalıdır.

Proje Denetiminin (Project Auditing) uygulamaya geçirilmesi sağlanmalıdır.

Köy yolu ağının günden güne genişlemesi ve yeni yerleşimlerin oluşumu; hem yerleşim yerlerindeki ünitelerde hem de köy yollarında bir planlamaya gidilmesini zorunlu hale getirmektedir. Köy yollarında birinci derece öncelikli yol ağının tesbiti ile, yeni planlama ve standartların belirlenmesini müteakip, projeli yol yapımı uygulamasına geçilmelidir.

Karayoluyla yük taşımacılığı yapılan bir çok ülke , kendi taşımacılarının taşıma kapasitesinin düşüklüğünü gerekçe göstererek taşıtlarımıza geçiş belgesi tahsisinde gerekli kota artışına razı olmamaktadır. Bu konuda, Avusturya, İtalya, Rusya belirgin örnekler olarak karşımıza çıkmaktadır. Geçiş belgesi kısıtlamalarının yanı sıra bazı ülkeler de yüksek geçiş ücretleri talep ederek taşıma maliyetlerinin artmasına, taşımacılarımızın rekabet gücünün zayıflamasına neden olmaktadır. Geçiş ücretlerinin maliyetleri en fazla etkilediği ülkeler arasında Romanya ve Macaristan öncelikli olarak yer almaktadır.

Altsektörün tamamını bünyesine alan ve kamu kurumu niteliğinde bir "meslek örgütü" henüz kurulmamış olup, ulusal ve uluslararası yolcu ve eşya taşımacıları çeşitli Dernekler altında örgütlenmişlerdir. Ayrıca, taşımacılar Ticaret Odalarının farklı meslek komiteleri altında faaliyet göstermektedirler.

Ülkemiz, uluslararası mal ticaretinin serbestleşmesinin sağlanması için ticarete teknik engellerin kaldırılmasına yönelik uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmesi ile AB – Türkiye arasında Gümrük Birliği'nin gereği Avrupa Birliğinin standardizasyon, ölçüm, kalibrasyon, kalite, akreditasyon, test ve belgelendirme konularındaki mevzuatını da aşamalı olarak kendi iç mevzuatına aktarma çalışmalarını sürdürmektedir. Bu çalışmalar sonucunda Türkiye Akreditasyon Konseyi Kanunu (TÜRKAK) 1999 yılında yürürlüğe girmiş bulunmaktadır. Bunun gerektirdiği yükümlülüklerin titizlikle yerine getirilmesi, ülkemizin kısa ve uzun dönemli çıkarları açısından önem taşımaktadır.

Trafik güvenliği açısından kısa erimli çözümlerin başlıcaları şunlardır. Trafiki denetlemekle görevli trafik zabıtası ve jandarmanın eğitimi yaygınlaştırılarak daha da geliştirilmelidir. Polisin ve jandarmanın bu görevde uzmanlaşması sağlanmalı, yetkisini her durumda kullanabileceği bir güvenceye kavuşturulmalıdır. Trafik kaza analizleri yapılarak kazaların gerçek nedenleri saptanmalı ve belirlenen nedenlerin ortadan kaldırılması sağlanmalıdır. Trafik güvenliğini arttırmak için, trafik yasasında, vergi yasasında ve sigorta mevzuatında gerekli düzenlemeler yapılmalıdır. Her yıl ve plan dönemi için kazaları azaltmak amacıyla belirli hedefler öngörülerek tüm

çağlımlar bir kampanya çerçevesinde bu hedefe ulaşmak için yapılmalıdır. trafik radyosu en kısa zamanda hizmete girmelidir.

Uzun erimli politika önerilerinin başında eğitim konusu gelmektedir. Her türlü eğitim olanakları kullanılarak ve okul öncesinden başlayarak sürekli olarak tüm vatandaşların eğitilmesi sağlanmalıdır. Öncelikle ticari araçlardan başlamak üzere, müdahale edilemeyecek biçimde ve istismar edilmesi önlenerek tüm taşıtlarda hız sınırlayıcı donanımların zorunlu hale getirilmelidir. Taşıt tekniği ile ilgili tüm hizmetler için bilirkişilerin tanımı, eğitimi, sınavları, yeminleri, görevi kötüye kullanmaları durumunda cezai hükümleri içeren bir bilirkişilik yasası çıkarılmalıdır. Kaza, yangın, doğal afet gibi acil yardım ve müdahale gerektiren durumların tümünde tek elden yönetimin sağlanacağı bir kurumun ülke çapında örgütlenmesi ve tüm yardım çağrılarının tek başvuru noktasına (telefon) bildirilecek bir iletişim sisteminin oluşturulması gerekmektedir.

6.2. Demiryolu

Demiryollarımızın sorunları, ulaştırma politikalarındaki yanlışlıklar, koordinasyonun sağlanmasında yönetsel boşluk, yönetim ve örgüt yapısındaki yetersizlikler, nitelikli insan gücü ve eğitim sorunları, finansman darboğazı, yatırım yetersizliği biçiminde özetlenebilir.

Demiryollarının sorunlarından özellikle birincisi ülke ulaştırma sistemi düzeyindedir. Bu düzeydeki sorunlar çözülmedikçe demiryolu sorununu gerçek çözüme kavuşturmak olanaksızdır. Diğer sorunlar ise akılcı ulaştırma politikalarının oluşturduğu sağlıklı bir ortam içinde “yeniden yapılanma” ile çözülebilir.

Belirlenen ilkeler ve politikalar doğrultusunda esnek ve dinamik bir ulaştırma planının hazırlanması ve kararlılıkla uygulanması gerekmektedir. Bu konu her fırsatta gündeme getirilmektedir. Daha fazla gecikmeden gereken çalışmalar sonuçlandırılmalıdır.

Doğru ulaştırma politikalar ve gerekli koordinasyonu sağlayacak etkili bir ulaştırma yönetimi bağlamında demiryolları kendisinden beklenen işlevleri yerine getirebilir. Ancak bunun için demiryollarının yönetim ve örgüt yapısının çağdaş kavramlarla yeniden oluşturulması gerekmektedir. Bu amaçla yeniden yapılanma çalışmaları sonuçlandırılmalıdır.

Yeniden yapılanma : Ana planla öngörülmüş işlevleri, pazar gereklerini ve müşteri memnuniyetini gözeterek ve açıkça tanımlanmış performans hedeflerine erişmek üzere kuruma işletme düzeyinde, siyasal müdahalelere karşı korunmuş bir şekilde, yönetsel ve finansal özerklik içinde ve fakat yönetimin her türlü sonuçlarından doğrudan sorumlu olarak etkin ve verimli bir işletmenin gereklerini yerine getirme olanağını sağlayan, etkin bir yönetim için altyapı ile işletmenin ayırımını öngören örgütsel bir yapılanma ve saydam bir yönetim biçimi olarak anlaşılmaktadır.

Yeniden yapılanmada Genel Müdür ve Yönetim Kurulu'nun başarı kriterlerinin dışında hiçbir gerekçe ile görevden alınamamaları suretiyle günlük müdahaleden korunması önem taşımaktadır.

Yeniden yapılanma hukuki çerçevesini belirleyen “Demiryolu Kanunu” ile tamamlanmalıdır.

Demiryolu altyapısı ile işletmesinin birbirinden ayrılarak altyapının rehabilitasyonu çalışmalarının başarılabilmesi için bütçeden gerekli kaynakların yaratılması olanağını da sağlayabilecek biçimde DLH Genel Müdürlüğü'nün Demiryolu bölümü ile altyapı biriminin birleştirilerek yeni bir Genel Müdürlük oluşturulması uygun olacaktır.

En önemli sorunlardan biri olan personel sorunu : gerekli nitelikli elemanların istihdamı ve ciddi bir eğitimden geçirilmesini de içerecek biçimde yeniden yapılanma çalışmaları bağlamında çözümlenmelidir.

Finansman darboğazının ortadan kaldırılması da yine yeniden yapılanma ile birlikte çözüme kavuşturulmalıdır.

Ayrıca kararlara ışık tutmak üzere yönetim-bilişim sistemi ve vagon/trenlerin izlenmesini sağlayacak bilgi sistemlerinin geliştirilmesi gereklidir.

Kısa dönemde amaç, varolmasına rağmen nitelikli faal personel eksikliği ve vagon yetersizliği v.b. kısa sürede çözülebilecek sorunlarla cevap verilemeyen talebin ve harekete geçirilmesi beklenen potansiyel talebin karşılanması için varolan olanakların değerlendirilmesi ve bu amaçla gerekli önlemlerin alınmasıdır. Bu dönemde ayrıca uzun dönemli amaçların gerektirdiği yapısal dönüşümler ve hukuki düzenlemeler doğrultusunda hazırlık çalışmalarının yapılması gereklidir.

Şebekenin modernleşmesi ve 21. yüzyılın ilk çeyreğinde Batı Avrupa düzeyinde standartla Türkiye'nin başlıca merkezlerini birleştirecek olan optimum şebekesinin oluşturulması amacı ile gerekli önemli yatırımlar ve diğer önlemlerle ilgili görüşler aşağıda verilmiştir.

- Ülkemizde batı-doğu doğrultusunda bir demiryolu ana eksenini oluşturulması. (aynı zamanda transit taşımalara olanak sağlayacaktır) amacıyla öncelikle Ankara-İstanbul hızlı demiryolu ve Ankara-Sivas hızlı demiryolu hatlarının yapılması ve bu eksenin sürekliliği için Demiryolu Boğaz geçişinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir. İhale aşamasına yaklaşmakta olan Boğaz demiryolu tüp geçişinin yukarıdaki açıklamalar doğrultusunda :
 - Ankara-İstanbul hızlı demiryolunun Arifiye'den İstanbul'a doğru kuzeyde yeni bir koridorla geçilerek Söğütlüçeşme'de Boğaz tüneline bağlanması ve ayrıca tünelde (kentiçi demiryolu hatları dışında) kentlerarası/uluslar arası geçiş için özel hat/hatlar (başka bir anlatımla banliyö ve hızlı demiryolu hatlarının) ayrılması zorunlu bulunmaktadır. Henüz çözülmeyen bu sorunlar Boğaz demiryolu geçişi etüd ve uygulama projeleri aşamasında çözüme kavuşturulmalıdır.
 - Güney Anadolu Projesi (GAP)'nden beklenen yararın sağlanabilmesi için bu proje çerçevesindeki demiryolundan yararlanılması için gerekli önlemler alınmalıdır.

- Bir çok uluslararası anlaşmanın tarafı olarak; özellikle de AB'ye adaylık statüsünün kazanılması nedeniyle; Avrupa-Asya bağlantısı transit geçişinde Türkiye'nin söz sahibi olabilmesi için demiryollarımızda uluslararası bağlantılarla ilgili hatları kısaltan yatırımların en kısa zamanda gerçekleştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu konuda yitirilecek zaman alternatif güzergahların benimsenmesi ve Türkiye'nin çok büyük potansiyele sahip Avrupa-Asya transit taşımacılığının dışında kalmasına yol açacaktır. Bu bağlamda; Türkiye ile Gürcistan demiryolu bağlantısını sağlayacak Kars-Tiflis bağlantısının yapılması, Rusya ve İran üzerinden geçen mevcut hatlara göre daha kısa olmanın ötesinde Azerbaycan ve Türkmenistan üzerinden Çin'e kadar ulaşacak en kısa alternatifi yaratacaktır. Bu amaçla Kapıkule-Gürcistan arasının bir koridor olarak algılanıp bu koridorla ilgili işletmeye ilişkin ve yatırım gerektiren (örneğin Malatya-Narlı arası tünellerin) tüm sorunların bütünlük içinde ele alınması, pazarlama konusuna önem verilmesi ve ulaştırma maliyetlerinin azaltılması için ara işlemlerin (yükleme, boşaltma, aktarma v.b.) minimum düzeye indirilmesi sağlanmalıdır.
- Demiryolu ağırlıklı kombine taşımacılığın gelişimini sağlamak üzere yürütülmekte olan kara terminalleri çalışmaları bitirilmelidir. Liman hinterlandında yapılan taşımaların yaklaşık %95 inin karayolu ile gerçekleştirildiği dikkate alınarak, bu taşımalarda demiryolu payının arttırılması için gerekli önlemler alınmalı ve sistem tek elden organize edilmelidir. Kombine taşımacılıkta, özellikle konteyner taşımacılığında kara terminalleri yapımında ve işletmesinde özel girişimin katılımı sağlanmalıdır.
- AB adaylığımızın gerçekleşmesi nedeniyle AB koşullarına uyum konuları özenle ele alınmalı bu bağlamda yapılması gerekenler planlanmalı ve yaşama geçirilmelidir.
- Avrupa-Asya demiryolu bağlantısının Türkiye üzerinden geçişinin sağlanması konusunda uluslararası çabalar Ulaştırma ve Dışişleri Bakanlığı koordinasyonu ile daha dikkat ve özenle sürdürülmelidir.
- Sürdürülebilir bir kalkınma stratejisi içinde sürdürülebilir ulaştırma politikaları ve planlarının yaşama geçirilmesi için karar vericiler üzerinde kamuoyu baskısını sağlayacak toplumsal bilincin yerleştirilmesine çaba gösterilmelidir.

Başlangıçta belirtilen, gecikilmeden hazırlanması gereken dinamik ve esnek ulusal ulaştırma ana planı kararlılıkla uygulanmalıdır. Bu bağlamda uzun süreli amaç, yurtiçi taşımalara çağdaş koşullarla katkıda bulunmak ve AB demiryolu ağı ile AB kriterleri bağlamında uyumu ve bütünleşmeyi sağlamak üzere gerekli plan ve eylemlerin gerçekleştirilmesi olmalıdır.

6.3. Denizyolu

Günümüzde taşımacılık, alt taşıma sistemleriyle bütünleşen bir taşıma zinciri durumuna gelmektedir. Bu durumda, Limanlarımızın geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin arttırılması ve transit taşımacılık faaliyetlerinde trafiğin geçiş koridoru olma özelliğini kazanmak Türkiye'nin hedefi olmalıdır. Bu kesitte limanlar dünya ulaşım yolları ağı içinde ona odak / arter oluşturacak biçimde büyüklük, yönetim

biçimi, hizmet anlayışı gibi ölçütler yönünden yeniden yapılandırılmalıdır. Halen çalışmaları sürdürülen Limanlar Master Planı'nda bu gelişme ve değişmelerin dikkate alınacağı tabiidir.

Bu yapılanmada deniz ticaret filosunun da etkin katkıları bulunacaktır. Türk Deniz Ticaret filosunun nicel ve niteliksel olarak taşıma talepleri ile uyumlu, dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun bir yapıya kavuşturulmasına önem verilmelidir. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde politika seçeneklerine baz teşkil edecek önemli olgular şunlardır:

Avrupa Birliği ülkeleri, Yunanistan dışında kabotaj tekeli uygulamasını sona erdirmiştir. Yunanistan'a tanınan geçici süre de 2004 yılında sona erecektir. Türkiye, Avrupa Birliğine tam üye olduğunda kabotaj tekeli sona erdirmek durumunda kalacaktır. Bu nedenle, adaylık döneminde kabotaj konusunda gerekli yönlendirmeler yapılarak Türkiye içinde yük ve yolcu taşımacılığının kara taşımacılığından denizyoluna kaydırılmasının temini amacıyla kabotaj taşımacılığı yapan yük ve yolcu gemilerine liman hizmetleri ve yakıt konusunda destek verilmesi için gerekli önlemler alınmalı, AB görüşmeleri sürecinde Yunanistan'a tanındığı gibi olabildiğince uzun süreli istisna uygulaması (en az tam üyeliğe kadar) Türkiye'nin talebi olarak gündeme getirilmelidir.

Kamu limanlarının ülkemizin bu gün ve gelecekteki ihtiyaçlarına cevap verebilecek AB limancılık stratejisi ile uyumlu bir işletme politikası izlenerek iş kapasitelerinin artırılması, mevzuat ve teknolojik gelişmelere uygun olarak rasyonel ve bölgesel limanlarla rekabete dayalı çağdaş işletmecilik esasları içerisinde çalıştırılması ve hizmeti iyileştirecek esaslardan hareketle karlılık ve verimliliğinin sağlanması amaç olmalıdır.

Limanların yönetiminde, limanların ekonomiye olan etkileri ve yukarıda belirtilen gerekçeler de dikkate alınarak her bir limanın alt ve üst yapı işletme ve finansman şartlarını içine alacak şekilde tüm fonksiyonlarının incelenmesi ve ilgili kuruluşların koordineli olarak yürüteceği böyle bir çalışmanın sonucunda her bir liman için otonomi ve/veya özelleştirme modellerinden hangisinin uygulanacağı belirlenmelidir. Liman işletmeciliğinin uluslararası rekabete hazır hale getirilmesi için gerekli idari ve hukuki düzenleme çalışmaları gerçekleştirilmelidir.

Liman devleti kontrollerine ilişkin taraf olduğumuz sözleşmelerin yanı sıra daha sonra geliştirilecek tadil ve protokollerin hükümetçe onaylanması sağlanacaktır. Bu sayede etkin bir kontrol ve denetim mekanizması kurulacaktır..

Sektörün uluslararası yapısı dikkate alınarak, uluslararası sözleşmelerin başından itibaren izlenmesi ve etkin katılım ile ulusal çıkarlar bu sözleşmelere yansıtılmalıdır. Bu amaçla ülkemiz IMO, ILO, UNCTAD vb. örgütlerde düzenli, etkin koordinasyonu sağlamış sürekli gruplarla temsil edilmeli yeterli kaynak ayrılmalıdır. Kaynak ayırımı, gibi uluslararası belgelerin zamanında Türkçeleştirilmesini içine alacak şekilde düşünülmalıdır.

Denizcilik mevzuatının Avrupa Birliği mevzuatı ile uyumlu hale getirilmesi sağlanmalıdır. Türk deniz ticaret filosunun işletme maliyetlerinin azaltılması ve yeni çalışma alanlarının yaratılmasını temin için AB ülkeleri ve diğer ülkelerle ikili

anlaşmaların yapılması teşvik edilmeli, Denizcilikle ilgili yapılacak tüm ikili anlaşmalar ve taraf olunacak uluslar arası sözleşmeler konusunda ilgili meslek kuruluşlarının görüş ve önerileri alınmalı ve değerlendirilmelidir.

Türk Deniz Ticaret Filosu son on yılda büyük artış göstererek 12 milyon DWT sınırını zorlamıştır. Deniz ticaret filomuzda layner (tarifeli sefer) hizmeti verebilecek yeterli sayı ve tonajdaki gemiler bulunmamaktadır. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde ro-ro, konteyner (full veya semi), kombine layner, ferry, kruvaziyer yolcu gemisi, petrol tankeri, LPG, LNG gemi tipindeki ticaret gemilerinin satın alınması, yurtiçinde yaptırılması, olanın yenilenmesi hususları gerekli finansman kolaylıkları da sağlanarak desteklenmelidir. Bu tip gemilerin taşıyacağı cinsteki yüklerin Türk Bayraklı gemilere uzun vadeli kontratlarla verilmesiyle finansman kolaylığı yaratılacak ve filomuzdaki bu tip gemilerin de gelişmesi sağlanacaktır. Öte yandan kabotaj taşımacılığımızda olası AB rekabetine hazırlıklı olmak amacıyla koster filosu da güçlendirilmelidir.

Büyüme aşamasında olan Filomuza ait gemilerin, alınmış olan kredilerin süresi içinde ödenerek donatanların doğrudan veya dolaylı olarak yük temini şeklinde desteklenmesi sağlanmalıdır. Özellikle ihraç yüklerimizin, yurtdışında yaptığımız yatırımların veya verdiğimiz kredilerin karşılığında ortaya çıkan taşımaların ve Milli Savunma Bakanlığı taşımaları ile kamu kuruluşlarına ait dış ticaret yük taşımalarının Türk Bayraklı Gemilerle yapılmasına öncelik verilmelidir.

Türkiye'ye gelen turistlerin daha çok para bırakmalarını ve daha uzun süreli kalmalarını sağlamak için kruvaziyer yolcu taşımacılığına yönelinmelidir. Bu amaçla liman ve alt yapı hizmetleri geliştirilmeli, Türk armatörlerin kruvaziyer gemi almaları desteklenmeli ve kruvaziyer gemilerin Türk limanlarında ödemekte olduğu liman ücretlerinde günün gereklerine uygun düzenlemeler yapılarak daha çok kruvaziyer geminin uğrak yapması teşvik edilmelidir.

Kruvaziyer gemilerin kabotaj tekeli dahilinde hizmet verebilmesi araştırılarak, sonucuna göre milli kruvaziyer filosu oluşturuluncaya kadar belirlenecek bir sürede nasıl bir esneklik getirilebileceği düşünülmelidir.

Denizcilik sektörüne iç ve dış piyasalardan kredi temininde devlet garantisi sağlanması yaşanan finansman sorununun çözümüne büyük katkı sağlayacaktır. Ayrıca devlet garantisiyle sağlanan krediler sektörün rekabet gücünü yükseltecektir. Başta Finansal Kiralama mevzuatımız olmak üzere denizcilik mevzuatımızda müteşebbislerin gemi edinmelerini ve işletmelerini kolaylaştırılacak şekilde gerekli değişiklikler yapılmalıdır.

Deniz ticaret filosunun gençleştirilmesi ve yenilenilerek geliştirilmesi için gerekli finansman modelleri (GİSAT Fonunun yeterli düzeye getirilmesi gibi) uygulamaya konulmalıdır. Yeni gemi inşasında uluslar arası alanda yürürlükte olan dolaylı desteklerin uygulanması amacıyla gerekli mevzuat değişiklikleri yapılmalıdır.

Doğal deniz kaynaklarının sürdürülebilir kullanımını sağlayacak tedbirler alınmalıdır. Deniz taşımacılığı ve deniz ulaştırması alt yapı tesislerinden kaynaklanan kirlilikler ile deniz kaynaklarının (balıkçılık, turizm, kumculuk vb.) aşırı ve hatalı kullanımından kaynaklanan degradasyonel ekosistem değişimlerinin önüne geçilmelidir. Bu

kapsamda özellikle 2872 sayılı Çevre Kanununun içeriğine, adil, pratik ve etkin bir yapı kazandırılması sağlanmalıdır. Kamu yararına çalışan çevreci sivil toplum kuruluşlarının faaliyetleri desteklenmelidir.

Denizcilik eğitimi evrensel bir boyut kazanmış ve gemi adamları eğitiminde STCW Sözleşmesiyle milliyet ayırt edilmeksizin her ülke denizcisi için “standart eğitim” öngörülmüştür. Türkiye STCW Sözleşmesi’nin tarafı olarak bu kuralların hükümlerini uygulamaktadır.

Yapılanmasını tamamlayamamış eğitim kurumlarının STCW Sözleşmesi gereklerine tam uyumunu sağlamak üzere yapılanmasını tamamlamış eğitim kurumları bu konudaki bölgesel ihtiyaçları karşılamalıdır.

Kaptanlık mesleğinin gelişmesine katkıda bulunmak, dünya deniz ticareti sektöründeki gelişme ve değişmelerin zamanında izlenmesini sağlamak ve Türk Ticaret Kanununun meslek disiplinine ilişkin hükümlerine işlerlik kazandırmak amacıyla Gemi Kaptanları Meslek Odası kurulmalıdır.

Türkiye, gemiadamı potansiyeli yönünden Filipinler’in ardından dünyada ikinci sıradadır. Yurtdışına her seviyede gemiadamı gönderilmesi konusuna her yönden destek verilmeli, bu konu üzerinde titizlikle durularak bir politika oluşturulmalıdır.

Özelleştirme kapsamında bulunan denizcilik sektöründeki KİT’lerin ve özelleştirilmesi düşünülen diğer Kamu Kuruluş ve İşletmelerinin her biri için en kısa zamanda birer özelleştirme projesi hazırlanmalıdır. Hazırlanan projelerin sonucunda özelleştirilebileceği tespit edilen kuruluşlar/işletmeler belirlenen en uygun yöntemlerle özelleştirilmelidir. Özelleştirme stratejileri değerlendirilirken, ulusal özelleştirme amaçları, yönetimin etkinliği, sektör kullanıcıları ve çalışanların ihtiyaçları, ülkenin dış ticaret ve ekonomi politikası, sektörle ilgili kuruluşlar ve sektörü etkileyecek diğer unsurlar dikkate alınmalıdır. Özelleştirme projeleri sonucunda özelleştirilemeyeceği tespit edilen kuruluşlar veya kuruluş birimleri, özelleştirme çalışmalarının dışında tutularak faaliyetlerine devam etmek üzere yeniden yapılandırılarak en kısa sürede ilgili Bakanlığa bağlanmalı/ilgilendirilmelidir.

6.4. Havayolu

Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün yeniden yapılandırılmasına ilişkin hazırlanmış olan kanun taslağı biran önce yasalaştırılmalıdır. Bu sayede SHGM, sektörün ihtiyaçlarına cevap verebilecek gerçek anlamda otorite hüviyetine kavuşacaktır.

Avrupa Birliğine girme sürecinde olan Türkiye’nin tam üye olabilmesi için gerekli olan şartlardan bir tanesi de JAA’ye tam üyeliktir. Bu nedenle başta Sivil Havacılık Otoritesi olmak üzere sektörde hizmet veren ilgili kurum ve kuruluşların JAA kuralları olan JAR’ları benimsemeleri gerekmektedir.

Türk Silahlı Kuvvetleri sivil sektörün pilot ihtiyacını karşılayan temel kaynak olmaktan çıkartılmalıdır. Pilotaj eğitimi veren kamu ve özel eğitim kurumları desteklenmelidir. Özellikle uçucu personeli ilgilendiren Hava İş Kanunu düzenlenerek

yasalaştırılmalıdır. Kurumların eğitim üniteleri ile eğitim kurumları arasında işbirliği sağlanmalıdır. Türk Sivil Havacılık sektörünün ihtiyaç duyduğu lisanslı personelin eğitiminde, öncelikle yurtiçi kaynakların kullanılması devlet politikası olarak benimsenmelidir. Hava Trafik Kontrolü eğitimi veren Devlet Hava Meydanları İşletmesi ile Anadolu Üniversitesi entegrasyonu sağlanarak uluslararası standartlarda, ihtiyacı karşılayacak oranda kontrolör yetiştirilmek suretiyle soruna müşterek çözümler getirilmelidir.

Türkiye'deki havaalanlarında yüksek iş yoğunluğu ve sorumluluğu altında çalışan, temininde güçlük çekilen hava trafik kontrolörlerinin ücretlerinde ve özlük haklarında gerekli iyileştirici düzenlemeler yapılmalıdır. Hava trafik güvenlik elektroniği teknik elemanlarının mesleki özellikleri nedeni ile uluslararası programlar doğrultusunda eğitilmeleri ve lisanslandırılmaları sağlanmalıdır. Anadolu Meteoroloji Meslek Lisesi mezunları için mecburi hizmet yükümlülüğünün tekrar getirilmesi hem bu okuldan mezun öğrencilerin mağduriyetini giderecek hem de sektör dışına kaçışlarını engelleyecektir. ICAO ve Eurocontrol'un ücretsiz olarak düzenlediği kurslara ilgili personelin katılımı sağlanmalı, bu katılım tasarruf tedbirleri dolayısıyla engellenmemelidir.

Uçuş emniyetinin artırılması için pilot, hava trafik kontrolörleri ve ilgili personelin İngilizce seviyesi sürekli artırılmalı ve sürekli takip edilmelidir. Uçuş güvenliği için haberleşme ve seyrüsefer sistemleri ile havaalanlarımızdaki alt yapının güçlendirilmesi yönünde gerekli yatırımlar yapılmalıdır. Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu (EADUK) üye sayısının artırılarak sivil havacılık güvenliği eğitimlerinin, eğitimde alt yapı çalışmalarını tamamlamış bir üniversite çatısı altında veya yeni oluşturulacak bir birimin bünyesinde gerçekleşmesi gerekmektedir. Türk Hava Sahası içinde uçuş güvenliğinin sağlanması ve sürekliliği için özel radyo ve televizyon yayınlarının kontrol altında tutulması ve denetimi büyük önem arz etmektedir.

Çok hafif hava araçları ile kontrolsuz ve emniyetsiz bir şekilde yapılan sportif faaliyetlerin denetim altına alınması için gerekli yönetmelik düzenlemeleri acilen yapılmalıdır. Havaalanları çerçevesindeki hızlı ve kontrolsuz yapılaşma ilgili belediyelerce engellenerek uçuş güvenliği için bir tehlike unsuru olmaları önlenmelidir.

Sadece işletmecilik giderlerini karşılayacak bir maliyet ile, Antalya, Dalaman, Bodrum ve İzmir'e Avrupa'dan kışın yolcu taşımaları sağlanabilirse, özel sektör hava taşıyıcıları Avrupalı tur organizatörlerini kışın Türkiye'ye çekebilecektir.

Hava taşıyıcılarının mecburi hizmet aldığı yakıt ve yer hizmetleri kuruluşlarının yeterince rekabete açılmaları için gerekli düzenlemelerin yapılarak, bu konuda faaliyet göstermek isteyen işletmelere gerekli kolaylıklar sağlanmalıdır. Havacılığın dinamizmine uygun olarak gümrük mevzuatının hava aracı, yedek parça ve yedek motorlarının ithal ve ihracı ile ilgili maddelerinin yeniden düzenlenerek ulusal hava taşıyıcılarına gerekli kolaylıklar sağlanmalıdır.

Tarımsal havacılığımızın sorunlarının ele alınması, gerekli teşviklerin yapılması, milli uçak sanayimizin geliştirilmesi için yatırımların teşvik kapsamına alınması ve bu

amaçla sivil havacılık otoritesi tarafından sertifikasyon çalışmalarının başlatılması gerekmektedir.

Ülkemizde ilk planda yeni havaalanları yapmak yerine mevcut havaalanlarının fiziki ve alt yapılarında ICAO Ek.14'e uygun olarak gerekli iyileştirme çalışmaları yapılmalı; bu doğrultuda havaalanı yapım ve işletim esaslarının belirlendiği bir yönetmelik hazırlanmalıdır. DHMİ'nin meydan işletmesi ile ilgili bölümlerinin geliştirilmesi ve modernize edilmesi amacıyla özellikle kara tarafı tesislerinde yap-işlet-devret çalışmaları sürdürülmelidir.

İç hat taşıyıcılığımızda "commuter" taşımacılık teşvik edilerek ve "feeder line" sistemiyle iç hat taşımacılığımız daha etkin bir hale getirilmeli ve havayolu taşımacılığının ülke geneline yayılması sağlanmalıdır. İç hat taşımacılığının bir parçası olarak havaalanı sistemi planlaması yapılarak atıl durumdaki STOL havaalanları "hub spoke" sistemi içinde değerlendirilmelidir. İç hat taşımacılığındaki "commuter" aktivitenin yanısıra hava taksi işletmeciliği de çok büyük önem taşımaktadır. Türk hava-taksi işletmecilerinin teşvik edilmesinin yanısıra yabancı ülkelerin küçük uçak ve helikopter hareketinin ülkemize yönlendirilmesi tıpkı yat limanları ve yat turizmi gibi ülkemize bir "General Aviation" turizmi ve geliri sağlayabilecektir.

Arama ve kurtarma hizmetlerinin; Türk hava sahası, kara hudutları, iç suları ve karasuları ile uluslararası hava sahası ve açık deniz sahalarında 24 saat esasına göre etkinlikle yürütülmesi amacıyla Ulusal Arama Kurtarma Master Planının hazırlanarak, bu plan çerçevesinde Arama Kurtarma Sisteminin yeniden yapılandırılması gerekmektedir.

İhracatı arttırma yönünde önemli katkılar sağlayabileceği düşünülen ve bugüne kadar çeşitli nedenlerle ihmal edilmiş bulunan kargo taşımacılığı mutlaka desteklenmeli ve gelişmesi sağlanmalıdır.

Yap İşlet Devret Modeli ile işletilen hava meydanlarının, özel güvenlik teşkilatından hizmet satın almaları veya kendi özel güvenlik teşkilatını kurmaları gerekmektedir. Böylece polisin asli görevine dönmesi sağlanırken, sadece adli, pasaport ve yabancılar polisinin denetim ve gözetiminde ICAO, ECAC ve MSHGE Programı çerçevesinde eğitim görmüş personelle çalışması gerekmektedir. Bu nedenle, Özel Güvenlik Teşkilatı personelinin Sivil Havacılık Güvenliği alanında eğitime tabi tutulmalarının sağlanması, bunun için bir sistem oluşturulması veya bu eğitimlerin bir üniversite çatısı altında faaliyette bulunan eğitim kurumu tarafından verilmesi sağlanmalıdır.

İç hatta rekabet getirilmeli ve bunun sağlanabilmesi için "Havaya elverişlilik belgeleri" Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık İdaresince yeterli incelemeler yapılarak verilmelidir. STOL tipi uçaklardan oluşan filoya sahip taşımacılar ve taşımacılık teşvik edilmelidir.

Havaalanlarının özelleştirilmesi yerine özerkleştirilmeli ve YİD uygulamaları bu felsefe içinde ele alınmalıdır.

6.5. Boru hatları

Uzun dönemde Türkiye genel enerji dengesi içinde doğal gazın payı; enerji sektöründeki ilgili tüm kuruluşların katılacağı bir model çalışması ile saptanmalı ve elde edilen sonuçlara göre, yeni doğal gaz boru hattı ve depolama yatırımları öncelikle arz kaynağının çeşitlendirilmesine ve arz güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak planlanmalıdır.

Ülkemizin artan petrol ihtiyacının yeni ham petrol boru hatları ile ikmal edilmesi, deniz taşımalarına göre çok daha az fire oranları nedeniyle de, tercih edilmelidir.

Rafineri ürünlerinin boru hatları ile taşınması karayolu taşımacılığına göre daha ekonomik ve güvenli olduğundan yeni ürün boru hatları gündeme alınmalıdır

Ülkemize ekonomik ve siyasi güç kazandıracak uluslararası ham petrol ve doğal gaz boru hattı yatırımlarına önem verilmeli, bu yatırımların gerekli teşvik tedbirlerinden faydalanabilmesi için her türlü düzenleme yapılmalıdır. Bu çerçevede içinde, Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin Akdeniz'e ve Avrupa'ya çıkışlarında Baku-Ceyhan Ham petrol Boru Hattı Projesi ile Türkmenistan-Türkiye-Avrupa Doğal Gaz Boru Hattı Projelerinin hayata geçirilmesine yönelik somut adımlar atılmış durumdadır. Önümüzdeki plan döneminde de bu projelere verilen desteğin devam etmesi gerekmektedir.

6.6. Kent içi Ulaşım

Kentiçi ulaşımı tür seçiminde uyulması gereken temel ilke; talebe uygun kapasiteyi sağlayan değişik tür ve sistemlerin uygun zamanda ve kentsel koridorda veya hatlarda kullanılmasıdır. Kentiçi ulaşımda yeterli kapasiteyi ve yolcu-kilometre maliyeti bakımından en verimli hizmeti sağlayan toplu ulaşım türleri öncelikle tercih edilmelidir.

Ekonomik açıdan etkin bir hareketlilik sağlayabilmek için özellikle doruk saatlerindeki kent merkezi ve konut uçlu yolculuklarda, özel otoyol hizmet kalitesi bakımından rekabet edebilecek toplu ulaşım sistemleri gerçekleştirilmeli ve bu şekilde türel ayırımı toplu ulaşım lehine değiştirecek bir ulaşım yapısı oluşturulmalıdır. Bu amaçla ara toplu ulaşım türlerinin de rasyonel kullanımı ve çok türlü kentiçi ulaşım sistemine entegre edilmesi önemlidir. Buna yönelik olarak orta ve düşük kapasiteli ara toplu ulaşım türlerinin ana hatlardaki yüksek kapasiteli toplu ulaşım sistemlerini besleyici ve tamamlayıcı bir fonksiyonu yerine getirecek şekilde çalıştırılması hedeflenmelidir.

Kentiçi ana ulaşım arterlerinde bireysel taşımacılık trafiğini özendirici yatırım ve teşviklerden kaçınılmalı ve hatta altyapı kapasitesinin ulaşım talebini karşılamada yetersiz kaldığı alanlarda özel oto kullanımını sınırlayıcı düzenlemelere gidilmelidir.

Raylı sistemler, yüksek taşıma kapasitelerinin ekonomik bir şekilde kullanılabilmesi ve yüksek yolculuk hacimlerine sahip kentiçi ana ulaşım arterlerinde işletilmelidir. Banliyö demiryolu hatlarının bulunduğu büyük kentlerde, banliyö sistemlerinin yerel yönetimlere devri ile performanslarının iyileştirilmesi ve mevcut veya planlanan raylı sistem şebekesine entegre edilmeleri hedeflenmelidir.

Toplutaşım işletmeciliğinde teknik kalite standartları oluşturulmalıdır. Toplutaşım hizmet düzeyi ve performanslarının sürdürülebilirliğini sağlayacak önlemler alınmalıdır. Çevre kirliliğini minimum düzeye indirecek toplutaşım teknoloji ve sistemlerinin seçimine özen gösterilmeli ve buna uygun alternatif yakıt kullanma imkanları araştırılmalıdır.

Özellikle kent merkezlerinde yaya trafik akımını kolaylaştırmaya yönelik olarak araçtan arındırma ile yaya bölge ve yollarının yapılması ve toplutaşım dışı araçlara sınırlandırma getirilmesi gibi önlemlere başvurulmalıdır.

Belediyelerin ulaşım konusuyla ilgili tüm birimlerinin kentiçi ulaşımında etkinlik ve rasyonellik sağlayacak şekilde bir araya getirilmeleri şarttır. Bu yönetimlerin kullandığı taşıtlar yeknesaklaştırılmalı ve merkezi havuzlardan yönetilmelidir.

Mevcut yapıda 3030 Sayılı Yasa'nın öngördüğü Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) bulunan yörelerde tüm yetki ve sorumluluk, İl Trafik Komisyonları da dahil, belediyeye bağlı bu yerel örgütlenme bünyesinde giderilmesi uygun olacaktır. Bu amaçla oluşturulacak yeni kentiçi ulaşım otoritesi sürekli istihdam edilecek uzman ve ehil kadrosu, gerektiğinde yararlanılacak müşavirlik hizmetleri ile özerk ve çağdaş bir yönetim anlayışı içinde olacak, ulaşım ile ilgili yerel ve merkezi idare birimleri arasındaki teknik, ekonomik ve idari eşgüdümü sağlayacaktır.

Büyük projelerin yatırım finansmanında yurt içi olanaklar olabildiğince kullanılmalıdır. Ulaşım için yerel düzeyde toplanan vergilerin amacına uygun kullanılması sağlanmalı ve toplutaşım güzergahlarında artan ulaşım ve erişilebilirlikten dolayı kıymet artış vergilerinin toplanması gibi yeni mali kaynaklar yerel yönetimlerce devreye sokulmalıdır.

Yurt dışı finansmanın gerekli olduğu projelerde dış kredi kullanımının genel esasları belirlenmeli, bu konuda merkezi yönetim ile yerel yönetime düşen görev, yetki ve sorumluluklar tanımlanmalıdır. Merkezi yönetimce sağlanacak doğrudan mali destek veya dış kredi ile ilgili garantörlük, kentiçi ulaşım ana planlarının gerektirdiği ekonomik ve teknik fizibilite çalışmalarının sonuçlarına bağlı olarak gerçekleştirilmelidir.

Belediyeler serbest piyasa ekonomisi koşullarında tahvil piyasasına girmek ve çeşitli mali yatırım ortaklıkları kurmak gibi yeni bazı kaynak yaratma imkanlarından yararlanmalıdır.

Toplutaşım işletmelerinin çağdaş, özerk ve verimli bir yönetim ve hizmet arzı anlayışı içinde finansman açıklarının en aza indirilmesi hedeflenmelidir. Bu amaca yönelik olarak örgütlü, denetimli, çağdaş ve hizmet kalitesi yüksek bir özelleştirmeye özellikle hizmet alımı yöntemi kapsamında gidilebilir.

Önemli kentiçi toplutaşım yatırımlarının finansmanında yerel yönetimlere belirli vergi muafiyetleri (örneğin KDV) şeklinde teşvik sağlanma olanakları araştırılmalıdır.

Toplutaşım işletmelerinin ve hizmet arzının özelleştirilmesinde, proje ihale şartlarının belirlenmesinde toplutaşımın bir kamu hizmeti olduğu gerçeği ve ilgili bütün sosyal fayda ve zararlar dikkate alınmalıdır.

KARŞI OY

8. Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporunda 3.2. Yatırımlar ve 5.4.1. Örgütlenme maddelerine aşağıda belirtilen gerekçelerden dolayı muhalefet şerhi koymaktayız.

Madde 3.2. Yatırımlar başlığının 1. Paragrafında yer alan “ Demiryollarının ihmal edilmesinin yanısıra, karayolları ve özellikle otoyol yatırımlarına ağırlık verilmesi bugünkü çarpık yapıyı daha da pekiştirmiştir. Bu durum ancak çok akılcı ve tekniğe uygun plan ve programlarla giderilebilir.”

Neden: Genel bütçede ulaştırma sektörüne ayrılan pay yıllar itibariyle son derece trajik bir düşüş göstermiştir. Bu durum karayollarının mevcut alt yapısını idame ettirmede dahi büyük güçlükler yaratmaktadır. Aynı durum demiryolları için de sözkonusudur. Bu durumun düzeltilebilmesi için ülkemizdeki karayolu taşıma talebini ve ulaşım türleri arasındaki modlararası dengeyi gözeterek trafiğin gerektirdiği güzergahlarda kapsamlı fizibiliteye dayanılarak yüksek standartlı yollar yapılmalıdır.

Madde 5.4.1. Örgütlenme başlığı altındaki 1. Paragrafın son cümlesinde ifade edilen “ Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Ulaştırma Bakanlığına bağlanması gereklidir.”

Neden: Üst düzeyde alınacak temel ilke ve karar olarak; ulaştırma alt yapılarının (Karayolu, demiryolu, hava yolu, deniz yolu ve boru hatları) tutarlı ve dengeli olarak planlanması, gereksiz kapasite oluşturulmasının önlenmesi ve sistemler arasında denge sağlanabilmesi açısından aynı bakanlık sorumluluğu altında toplanmalıdır.

Saygılarımızla,

Prof. Dr. Ayhan İNAL
Karayolu Alt Komisyonu Başkanı

Gönül BALKIR
Karayolu Alt Komisyonu Başkan
Yardımcısı

Nezahat ACAR
Karayolları Alt Komisyonu Raportörü

Ahmet BULUT
Trafik Alt Komisyonu Raportörü

KARŞI OY

*Denizcilik Müsteşarlığı görev ve yetkilerinin Ulaştırma Bakanlığı'na devredilmesi ile ilgili maddeye karşı görüşümüzdür:

“Denizcilik sektörü sadece ulaştırma açısından ele alındığında karayolu, demiryolu, havayolu ulaştırmasıyla birlikte değerlendirmek mümkündür. Ancak denizcilik, ulaştırmanın dışında turizm, doğal deniz kaynaklarından yararlanma, eğitim gibi farklı konuları da içeren bir sektördür. Bu açıdan ele alındığında, mevcut düzen içerisinde denizcilikle ilgili 57 Kanun, 1 KHK, 29 Tüzük, 41 Yönetmelik ve 18 Kararname ile yönlendirilen denizcilik sektöründe, yetkilerin çeşitli kurum kuruluşlar arasında dağıtılmış olması nedeni ile yetki karmaşası yaşanmakta ve ülkemiz menfaatleri için önem arz eden projelerin hayata geçirilmesinde gecikmeler yaşanmaktadır. Bu nedenle, bütün denizcilik faaliyet ve hizmetlerini bünyesinde toplayacak bir Denizcilik Bakanlığı kurulmalıdır.”

Doç Dr. Necmettin AKTEN
Denizyolu Ulaştırması Alt Komisyon
Başkanı

Dr. Barbaros GÖNENÇGİL
Denizyolu Ulaştırması Alt Komisyon
Raportörü