

Türk turizmde ulaştırma sorunları

DR. BEDRİYE TUNÇSİPER

I. GİRİŞ

Dünya nüfusundaki hızlı artış, fert başına gelir düzeyinin yükselmesi, teknolojik gelişmelerle çalışmaların kısılması, ulaştırma hizmetlerinde konfor ve süratin artması, boş zamanları değerlendirme bilincinin yerleşmesi ulusal ve uluslararası seyahat ve konaklama hareketlerinin, genel tanımla turizmin büyük ölçüde gelişmesine yol açmış ve evrensel boyutlara ulaşmasını sağlamıştır.

Ulaşım yolları, turizmi oluşturan en önemli öğelerden biri olarak kabul edilmektedir. Dünyanın neresinde olursa olsun turizme önem veren, bunun sağlıklı bir şekilde yürütülmesini planlayan her ülkede ulaşım araçları da o ölçüde gelişmiş, çekici hale getirilmiştir.

Ülkemizde de ekonomik, sosyal kalkınmanın itici gücü olarak ulaştırma sektörü oldukça büyük önem kazanmıştır. Tüm gelişmiş ülkelerde olduğu gibi gelişme süresinde olan ülkemizde de, ticari hayatın ve özellikle döviz kazandırıcı faaliyetler olan ihracat ve turizm, ulaştırma ve haberleşme hizmetlerinin hızlı, güvenli ve en ekonomik şartlarda sağlanmasına bağlıdır.

Türkiye'nin mevcut ulaştırma politikalarının temelleri İkinci Türkiye İktisat Kongresi'nde atılmıştır. Bu planın amacı karayolu taşımacılığının transit bölümünün demiryolu ve limanlara kaydırılması, sürat ve kalitenin sağlanması ve 1993 hedeflerinin AT ülkeleri ile uyum sağlayacak bir anlayışta hazırlanmasıdır.

Günümüzde, gelişmeler incelendiğinde ulaştırma alanında önemli gelişmeler kaydedilmiş olmasına rağmen, halâ çözüm bekleyen sorunlar vardır. Bu sorunları tam olarak irdeleyebilmek için tüm ulaşım türlerini tek tek ele almak gerekir. Örneğin,

turistin gideceği yere en kısa zamanda ulaşmak istemesi, hava ulaşımının önemini arttırmaktadır. Ancak uluslararası hava trafiğine açık havaalanlarının sayısı, yedidir.

Turistik bölgelerimizin genellikle kıyı şeritlerinde bulunması, turizm hareketleri içinde deniz yolu taşımacılığına önem verilmesini gerektirmektedir. Oysa modern yolcu gemilerimizin sayısı çok az olup yolculuk genellikle yabancı gemilerle yapılmakta ve ihtiyaçlarının gemiden karşılanması ile ülkemizin daha fazla döviz kazancına engel olmaktadır.

Demiryolu ulaştırmacılığı alanında da teknolojik gelişmeler henüz uygulanmadığından turizmdeki payı çok düşüktür. Örneğin Fransa'da gerçekleştirilen TCV trenleri 427 km'lik mesafeyi 2.4 saatte alırken, ülkemizde bu mesafe en hızlı trenlerle 5 saat civarında alınabilmektedir.

Karayolu ulaşımı en ücra yerlere gitme imkanı sağlaması nedeniyle turizm açısından büyük öneme sahiptir. Ama ülkemizde yol standartlarının yeterli olmaması, ulaşım araçlarının yeterli güven ve konforu sağlayacak donanımlardan yoksun olması, gerek otobüs terminallerinin gerekse mola verilen yerlerin temizlik ve düzen açısından yetersiz olması, karayolu taşımacılığının turizmin gelişmesindeki etkilerini azaltmaktadır.

II. DEMİRYOLU İŞLETMELERİ

Genellikle devlet denetiminde olan ve tekeli niteliklere sahip bulunan demiryolu işletmeleri turistik amaçlı yolcu taşımacılığında, karayolu ve havayolunun gelişmesinden önce büyük önem taşıyordu. Çünkü bir seferde 1200-1500 yolcu taşıyabilmekte, böylece seyahat bireysel

ABSTRACT

ISSUES IN TURKISH TOURISM TRANSPORTATION

In this article, it has been discussed that the close relationship between tourism and transportation sector, then investigated highways, marine lines and airlines current position in Turkey. Also in this article, it was determined that Turkey could not take advantage of the transportation opportunities that are being provided country's natural position and this proved and explained with statistical data. As a result, in order for Turkey to develop its tourism and overcome the competition with competitor countries, it has to make new investment in all kinds of transportation means.

Dr. Bedriye Tunçsiper, Balıkesir University, School of Tourism and Hotel Management, Balıkesir, Turkey.

Yrd. Doç. Dr. Bedriye Tunçsiper; Lisans, Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Maliye Bölümü (1983); yüksek lisans, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı (1987); doktora, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı (1992); Balıkesir Üniversitesi Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Yüksekokulu'nda öğretim üyesi.

olmaktan çok toplumsallaşmakta ve yolculuk giderleri azalmaktadır.

Demiryollarının en önemli olumsuz yanı, trenlerin raylara bağımlı olarak izledikleri yol güzergahında zaman kaybına neden olmasıdır.

Fransa'da kısa süre önce gerçekleştirilen ve her saat başı Paris'ten hareket eden TCV trenleri büyük aşama kaydetmektedir. Gerekliğinde saatte 300 km yapabilecek yüksek süratli bu trenlerde her şey elektronik sistemlerle kontrol edilmektedir.

Bunun gibi yeni teknolojiler gelişmiş ülkelerde demiryolu taşımacılığının turizmdeki önemini attırmaktadır.

Türkiye'deki ilk demiryolu, 1860'da yapılan İzmir-Aydın ve 1872'de yapılan Haydarpaşa-İzmit hatlarıdır. 1923 yılına kadar demiryolu uzunluğu 3700 km iken, günümüzde bu 10.000 km'yi geçmiş bulunmaktadır. Demiryolu yapımında en hızlı gelişmeler 1950 yılı öncesinde gerçekleşmiştir.

1990 yılında 9668 km'si elektiriksiz, 721 km'si elektrikli olmak üzere 10.389 km'lik demiryolu ağıımız mevcuttur.

Lokomotiflerimizin hızı genellikle saatte 10-20 km'dir. Öte yandan en hızlı trenlerle (Başkent ve Fatih Ekspresi ile Mavi Tren) Ankara-İstanbul arası yaklaşık 7-8 saatte alınabilmektedir. Bilindiği gibi aynı mesafe AT ülkelerinde yaklaşık 3-4 saatte alınabilmekte olup, hızlı trenlerde ise sözkonusu süre 2 saate kadar indirilebilmektedir (TUSİAD 1986, s. 21).

Demiryollarımızın taşınmakta olan yük ve yolcu sayısında da son yıllarda önemli düşmeler görülmektedir. Halbuki gelişmiş ülkeler ve AB'de toplam yük ve yolcu taşımacılığında demiryolu büyük bir öneme sahiptir.

Türkiye'ye gelen turistlerin ulaştırma araçlarına göre yüzde dağılımı incelendiğinde, tren ile gelen yolcu sayısı 1990 yılında % 2.6'lık bir paya sahip iken, 1991 yılında % 2.1'lik bir orana düşmüştür. "1992 yılında ise demiryolu ile banliyo ve

anahat yolcu taşımalarında bir önceki yıla göre % 6.9 artış sağlanmış, yük taşımalarında ise % 3.2 artış ile öngörülen programa yaklaşmıştır." (DPT 1993, s. 114).

Mevcut demiryolu şebekesinin yenilenmesinde 1989'dan bu yana süren ray demirindeki darboğaz 1992 yılında ithalatı yapılan 30.000 ton ray ile bir ölçüde aşılmıştır.

Demiryolu işletmeciliğinin yeniden yapılanma programı içinde daha etkin ve çağdaş bir yapıya ulaştırılması, kaynak yaratır duruma getirilmesi için hazırlıklara başlanmış, ancak girişim aşamasına gelinememiştir. 1992 yılında demiryolları taşıt parkını iyileştirecek düzeyde bir üretim yapılamamıştır.

III. DENİZ YOLU İŞLETMELERİ

Deniz ve su yollarında ulaşım, M.Ö. 3-4 bin yıllarından beri yapılmaktadır. Denizyollarının turizmin hizmetine girmesi, İngiltere'de ilk turorganizasyonlarını gerçekleştiren Thomas Cook tarafından sağlanmıştır. Thomas Cook, 1866 yılında bir turist grubu oluşturarak turistik amaçla ilk olarak İngiltere'den Amerika'ya yandan çarklı bir gemiyle seyahat düzenlemiştir.

Amerika, Avrupa ve Kanada arasında Atlantik aşırı yolcu seyahatleri programlı olarak 1939 yılında başlamıştır.

Deniz yolu taşımacılığı, diğer ulaşım çeşitlerine göre daha fazla konfor, eğlence ve güvenceye sahiptir. Çünkü yolcular seyahat süresince gezilebilmekte, kamaralarında dinlenebilmektedirler. Spor yapabilmekte, karadan uzak ayrı bir atmosfere sahip olabilmektedir. Bu ulaşımın olumsuz yanı ise, meteorolojik koşullara bağımlı olmasıdır.

Üç yanı denizlerle çevrili Türkiye'de, turizm açısından önem taşıyan yörelerin kıyı bölgelerinde olması nedeniyle, yurt dışından gelen turistlerin deniz yoluyla seyahat etmeyi istemeleri, deniz yolu ulaştırmasına gereken önemin verilmesini gerektirmektedir.

Ulaşım yolları turizmi oluşturan en önemli öğelerden biri olarak kabul edilmektedir. Dünyanın neresinde olursa olsun turizme önem veren, bunun sağlıklı bir şekilde yürütmesini planlayan her ülkede ulaştırma araçları da o ölçüde gelişmiş, çokkıcı hale getirilmiştir.

Ülkemizde, geçmiş dönemlerde yabancılarla tanınan kapitülasyonlar nedeniyle, Türk gemicilik işletmeleri, 1930'lara kadar herhangi bir gelişme gösterememişlerdir. Bu konuda ilk olarak, 1933 yılında bir kamu iktisadi teşebbüsü olarak Denizbank kurulmuştur. Bu kurum, 1939 yılında Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü olmak üzere iki ayrı örgüte bölünmüştür. 1951 yılında Türkiye'de denizyolu ulaştırmacılığını sağlamak ve yönetmek görevi, Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı'na verilmiştir.

Türkiye'ye gelen yabancıların % 30 - 35'inin denizyoluyla seyahati tercih etmesine karşılık; Denizcilik Bankası, Akdeniz limanlarına yönelik dış seferlerini bu hattın zarar ettiği gerekçesiyle kaldırmıştır. Çünkü, bir yandan havayollarının rekabeti, diğer yandan Denizcilik Bankası'nın sahip olduğu gemilerin yük ve yolcuları birarada taşımaya uygun eski gemiler olması, modern yolcu gemileri alımının gerçekleştirilememesi, turizm amaçlı Türk denizyolu taşımacılığının gerilemesine neden olmuştur (Barutçugil 1984, s. 228-229).

Günümüzde ise limanlarda yapılan yükleme-boşaltma işlerinde, % 25'lik bir artış sağlanmış ama transit taşımacılıkta yeterli bir gelişme görülmemiştir. Buna karşın konteyner taşımacılığında belli bir gelişme olduğu görülmektedir.

Bugün ülkemizde 61 liman bulunmaktadır. Bu limanlarda en fazla yük gemileri faaliyette bulunmaktadır. Halbuki Türkiye, sahillerinin güzelliği nedeniyle turistlerin ilgisini çekmektedir. Bu nedenle turistler de yolculuklarını yabancı gemilerle yapmaktadırlar. Yolculuk esnasında duyulan tüm ihtiyaçlarında gemiden karşılanması, ülkemizin döviz kazancına engel olmaktadır.

Bu deniz turları modern Türk gemileriyle yapılsa, limanlarda tüm ihtiyaçların karşılanacağı tesisler ile alışveriş mer-

kezleri kurulsa; Türkiye bundan büyük turizm geliri elde edecektir. Oysa ülkemize gelen yabancıların ulaşım araçlarına göre yüzde dağılımı incelendiğinde, 1990 yılında % 14'lük bir paya sahip olan denizyollarıyla gelen yolcu oranı. 1991'de % 9'a düşmüştür.

Denizyollarının elinde 13 parça gemi ve feribot bulunmaktadır. İzmir-Venedik, Antalya-Venedik, Mersin-Magosa, Taşucu-Girne olmak üzere 4 ayrı yurtdışı potansiyeli mevcut olup, yurtiçi seferleri ise; Trabzon, Bandırma, Mudanya, Çanakkale, Gökçeada, Kabatepe, Avşa ve İzmir'dir (TÜRSAB 1992, s. 16).

Karadeniz Ekonomik İşbirliği çalışmalarında, Türk Cumhuriyetleriyle olan ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi ve işletmeye açılan Tuna-Main Kanalı'nın bölgeye kazandıracağı potansiyelin değerlendirilmesi amacıyla Türkiye'nin güçlü bir deniz ticaret filosuna sahip olmasını sağlayacak tedbirleri kısa sürede ve öncelikle ele alması gerekli görülmüştür.

İç hatlarda Marmara Denizi içerisinde yapılan seferler ile Çanakkale-Bozcaada seferleri haricinde kalan tüm seferlerin kamu hizmeti görme niteliğinden uzaklaştırılarak yerli ve yabancı turistlere hizmet verecek şekilde turistik amaca yönlendirilmesi gerekmektedir. Dış hatlarda ise 750.000 turistin ülkemize denizyolu ile taşındığı ve bu önemli gelir kaynağındaki payımızın (Kıbrıs hatları hariç) % 25 oranında kaldığı dikkate alındığında, modern taşıma şartlarına sahip olan yolcu gemilerinin takviye edilmesi ile dış hat taşımacılığımızı Akdeniz ülkeleri içerisinde olması gereken yere ulaştırabilecektir (Öner 1992, s. 18).

Giderek büyüyen Akdeniz turizm pazarından pay alabilmemiz kısa vadede dış kredi ile en az iki adet yolcu gemisi temini, organizasyonel yapı değişikliği, ihtisas sahibi personel istihdamı, yurtiçi ve yurtdışı turizm şirketleri ile koordinasyonun temini ve havayolu entegrasyonunun sağlanması ile mümkün olabilecektir.

Türkiye'deki ilk denizyolu 1980'de İzmir-Aydın ve 1972 yılında yapılan Haydarpaşa-İzmit hatlarıdır. 1923'e kadar yapılan denizyollarının uzunluğu 3700 km, günümüzde hat uzunluğu 10.000 km'yi geçmiştir. Denizyollarının önemli bölümü 1980 yılına aittir.

IV. KARAYOLU İŞLETMELERİ

Karayolu, modern turizmin gelişmesinde etkin ve yaygın olan en önemli ulaşım araçlarından birisidir. Ülkemizde yolcu taşımacılığının yaklaşık % 93'ü, yük taşımacılığının % 27'si karayolu ile yapılmaktadır. Demiryolu, denizyolu ve havayolu taşıma sistemleri ise toplam yük taşımalarının % 73'ünü, yolcu taşımacılığının % 7'sini gerçekleştirmektedir.

Türkiye'ye gelen yabancıların ulaşım araçlarına göre dağılımı yüzde oran olarak incelendiğinde, 1990 yılında % 35 olan karayolunun payının 1991'de % 58.1'e yükseldiği görülmektedir.

Karayolu yatırımlarında mevcut altyapıyı iyileştirici ve korumaya yönelik projelere öncelik verilerek, ağır taşıt trafiğine uygun beton asfalt yol uzunlukları artırılmaya çalışılmaktadır. Böylece Avrupa'dan uçakla Antalya'ya gelen yorgun bir turist Alanya'ya gitmesi için yolların çift şerit yapılması gerçekleştirilmelidir.

Karayolları üzerinde seyreden taşıtların dağılımı da incelendiğinde, en fazla payın otomobillere, daha sonra kamyonlara ve en son olarak da otobüslere ait olduğu gözlenmektedir. Örneğin; 1989 yılında yapılan 143.238 seyahatin, 89.260'ı otomobille, 45.722'si kamyonla, 8.256'sı ise otobüsle yapılmıştır.

Türkiye'de otobüs işletmeciliğinin başarısız olmasının sebebi, bu alanda çok sayıda küçük girişimcinin bulunmasıdır. Aynı zamanda bu şirketler arasındaki rekabet de verimliliği düşürmektedir.

Bu işletmeleri büyümeğe, birleşmeye ve hizmetlerin kalitesini yükseltmeye özendirici mali, yasal ve idari önlemlerin alınması Türk turizmi açısından önemli yararlar sağlayabilecektir.

V. HAVAYOLU İŞLETMELERİ

Havayolu, yeryüzü yuvarlağını bütünü ile kapsayan bir ulaşım ağıdır. Konaklama süresini uzatan havayolu taşımacılığı tu-

ristlerin mevsimlik yığılma özelliğini mevsimden bağımsız hale getirmektedir.

Türkiye'de hava ulaştırmacılığı konusundaki girişim, Cumhuriyet'in ilanından sonraki yıllarda Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulması ile başlamıştır. 1930 yılında Türk Hava Postaları kurulmuş ve Cumhuriyet'in onuncu yılında bir filoya kavuşulmaktadır.

1945-1946 yıllarında alınan 24-28 kişilik 6 uçakla Ordoğu'nun en büyük hava işletmesi haline gelen Türk Hava Postaları, 1947 yılında Atina hattı ile ilk yurtdışı uçuşlarını başlatmıştır. 1956 yılında Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı olarak yeniden örgütlenen işletme, yeni ve modern uçaklar satın almayı ve kiralamayı sürdürmesine karşın hızla artan talep karşısında yeterlilik gösterememiştir. Çeşitli organizasyon hataları nedeniyle Türk Hava Yolları istenilen hizmet standartına erişememiş ve gelişen pazarda önemli pay alamamıştır (Tunçsiper 1992. s. 91).

Havayoluyla ülkemize gelen turistlerin 1991 yılı itibarıyla % 30.8'lik paya sahip olduğu gözönüne alındığında, bu alanda önemli projelerin geliştirilmesi gereği ortaya çıkmaktadır.

Hava ulaştırmasında THY filosunun geliştirilmesi ve standardizasyonu ile iç hatlardan çok dış hatlara yönelmesi çalışmalarına önem verilmesi gerekmektedir.

Son yıllarda gelişen turizm hareketleri içinde havayolunun taşıdığı özel önem nedeniyle, sivil havacılık sektörü önemli ölçüde teşvik edilmektedir. 1980 öncesine baktığımız zaman THY dışında sivil havacılıkla uğraşan belli başlı bir şirkete veya kuruluşa rastlanmazken, şimdi 50 civarında irili ufaklı şirket kurulmuş bulunmaktadır.

Ayrıca mevcut havaalanı ve havacılık hizmetleri standartlarının yükseltilmesi ile sektördeki eğitim ve bakım tesislerinin artırılmasına yönelik yatırımlara öncelik

Denizcilik İşletmeleri'nin elinde 13 parça yolcu gemisi ve feribot bulunmaktadır. Seferler İzmir-Venedik, Antalya-Venedik, Mersin-Magosa, Taşucu-Girne olmak üzere 4 ayrı yurtdışı merkeze yönelik yapılmaktadır.

verilmekte ve dolayısıyla sektörün ihtiyacı olan uluslararası standartlarda nitelikli işgücü temini için gerekli eğitim sistemlerinin kurulması ve geliştirilmesiyle uçak bakım tesislerinin kurulmasının desteklenmesi önem arz etmektedir (İTO 1991, s. 65-66).

Havayolu ulaştırması sektöründe 1992, yeniden canlanma yılı olmuştur. Mevcut havaalanları ve havacılık hizmetleri standartlarının yükseltilmesine yönelik çalışmalara devam edilmiş, Isparta havaalanı inşaatına başlanmış, Antalya havalimanı dışhatlar terminalinin onarımı sürdürülmüştür. Yıl içinde yurt içi tarifeli seferlere açılan Sinop Havaalanı ile birlikte DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından havaalanı ve meydanlarının sayısı 7'si uluslararası olmak üzere, 21'e ulaşmıştır.

1993 yılında havaliman ve meydanlarına gelen-giden yolcu trafiğinin 18 milyona ulaşacağı, dışhatlarda ise 12 milyonu aşacağı tahmin edilmektedir. Dışhat yolcu taşımacılığında yerli havayollarının payının % 50'ye ulaşması beklenmektedir. Yine öncelikle Atatürk Havalimanı dışhatlar terminali tamamlanacak, Antalya Havalimanı tevsiine ve Nevşehir ile Balıkesir Havaalanı'nın geliştirilmesi çalışmalarına başlanacaktır.

VI. SONUÇ

Turizm olayı seyahat ile başlayacak, konaklama ile devam edecek ve tekrar seyahat ile sona erecektir. Dolayısı ile turisti tatilini geçireceği yöre konusunda öncelikle ulaşım olanağını etkileyecektir.

Daha önce bahsedilen sorunların ve çözümlerin dışında ulaşımın kapsamı içinde ele alınması gereken konular mevcuttur. Öncelikle vize konusu yoğun olarak turistlerin giriş yaptığı havaalanlarında ciddi olarak ele alınmalı ve kaldırılmalıdır. Örneğin; Atatürk Havalimanı'nda bu konu önemli bir sorun oluşturmaktadır. İki konteyner, aynı anda inen uç uçağı boşaltmaya yetmemektedir. Bu nedenle gölgede 45-

47 derece ısı altında yolcular, ya uçakların içerisinde ya da güneşin altında bekletilmektedir (İTO 1992, s. 136).

Yine sezonun tam ortasında sektörle ilişki kurmadan limanlarda hiçbir Akdeniz ülkesinde görülmeyen ölçülerde alınan ayak baskı paraları ve başka adlarla toplanan vergiler, ulaştırma sektörü kapsamında ele alınması gereken konulardır. Ayrıca bu alanda yapılması gereken bir diğer önlem de, İzmir-Dalaman ve Antalya havaalanlarına turizm sezonu süresince gelecek yabancılara pasaport sorulmamasıdır. Çünkü, çok ilkel bir bilgi işlem sistemi ile, Doğu Avrupa'nın bile terk etmiş olduğu föyleri, fişleri doldurtup daha sonra bunları değerlendirmek için hiçbir çaba sarfetmeden, çuvallarla arşivlenen bir sistem turizme önemli ölçüde zarar verecektir.

Bu soruları çözememiş Türkiye'nin turizmden çok şey beklemesi mümkün değildir.

Ülkemizde ulaştırma sektörünün organizasyonunda da bazı sorunlar bulunmaktadır. Bilindiği gibi, bu sektörle ilgili bütün etkinlikler Batı ülkelerinde Ulaştırma Bakanlığı tarafından yerine getirilirken, Türkiye'de ise ulaştırma hizmetleri birden çok bakanlık ve genel müdürlük tarafından yerine getirilmektedir. Örneğin; karayollarının aalyapısı Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü, köy yolları ise, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı'na bağlı Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. Öte yandan garaj, terminal ve park yapım işleri belediyeler tarafından yerine getirilmektedir. Buna göre karayolu altyapısının oluşturulması konusunda Ulaştırma Bakanlığı'nın hiçbir yetkisi bulunmamaktadır. Trafik kontrolleri ise, yine Ulaştırma Bakanlığı dışındaki bir kurum tarafından yapılmaktadır. Benzer örnekler, diğer taşımacılık alanları için de geçerlidir. Ancak, çok sayıdaki kamu otoritesinin bu alanda yetkili olması nedeniyle, Türkiye'de ulaştırma sektörü, Batı ülkelerine göre son derece verimsiz çalışmaktadır.

Karayolu, modern turizmin gelişmesinde etkin ve yaygın olan en önemli araçlardan birisidir. Türkiye'de yolcu taşımacılığının yaklaşık % 83'ü karayolu ile yapılmaktadır.

Sektörde verimliliğin artırılması; mevcut kapasitelerin etkin bir biçimde kullanılması ve altyapısının güvenli ve ekonomik bir hizmeti eksiksiz olarak yerine getirilmesine yönelik yapısal düzenlemeleri de alt sektörler arası gerekli koordinasyon ve işbirliği konusunda beklenen gelişmelere bağlıdır.

Ulaştırma sektöründe, alt sistemlerin birbiri tamalayıcı bir yapı içinde gelişebilmesi ve diğer sektörlerin taşıma gereksinimlerinin yerinde ve zamanında karşılanabilmesi için sistemin bir bütün olarak ele alınması amacıyla çalışmalara başlanması gerekli görülmektedir.

Ulaştırma sektöründe ele alınacak politikaların uygulanması ile birlikte, ülkemize daha çok turist gelecektir. Çünkü, turizm ve ulaştırma sektörleri birbirlerini bütünlemektedir. Zira, ülkemizin coğrafi yapısı her çeşit turizm yatırımlarının yapılmasına olanak sağlamaktadır. Örneğin; batı ve güney bölgelerimiz kıyı turizmi, uygarlığın beşiği olan Güneydoğu Anadolu kültürel turizmi Doğu Anadolu dağcılık ve kış turizmi yeşil ve mavinin içiçe bulunduğu Karadeniz Bölgesi dağ turizmi açısından ulaşım politikalarına bağlı olarak değerlendirilebilecektir.

Böylece geri kalmış Doğu ve Güneydoğu bölgelerimizde de turizmin gelişmesiyle, ülkemizin içinde bulunduğu bölgesel dengesizlik konusu da önemli ölçüde çözümlenebilecektir.

Çünkü, turizmin uyarıcı etkisiyle bölgede; yol, elektrik, kanalizasyon, su, liman ve havaalanı gibi altyapı yatırımlarına girişilecektir. Böylece bölge halkı yüksek standartlarda, ulaştırma ve haberleşme sistemlerine, elektrik, su ve benzeri hizmetlere, alışveriş ve eğlence alanına kavuşurlar. Bu durum, bölge halkının dünya görüşünü ve yaşam biçimini değiştiren bir olgudur.

Bu gelişmeler, giderek ekonominin yapısının çeşitlenmesine ve bölgede diğer endüstrilerin büyümesine uygun bir ortam

oluşturabilir. Öncelikle, turizm amaçlı alt yapı ve üstyapı yatırımlarının oluşturulması sırasında demir, çimento, tuğla gibi çeşitli inşaat malzemelerine, su, elektrik, ısıtma gibi tesisatın gerektirdiği malzemelere talep doğar. Bunların üretilmesi, taşınması ve depolanması çeşitli endüstri ve hizmetler üzerinde uyarıcı etkiler yaratır. Diğer taraftan turizm yatırımları istihdam yaratıcı özelliğe sahiptir. Yine turizm sektörüne verilecek önem nedeniyle halkın, üretimlerini uzak pazarlara götürmesine gerek kalmamaktadır. Zira tatil köyü ve turistik merkezlerde turizm işletmelerinin faaliyetleri süresince her çeşit tarımsal ürünlerin en iyi fiyatla satılması ortamı hazırlanmaktadır.

Bir taraftan gelir düzeyinin yükselmesi, diğer taraftan yaşam biçimlerinin değişmesi bu bölgedeki geniş potansiyel talebi fiili talebe dönüştürür ve bölge ekonomisinde bir canlanma ve gelişme ortaya çıkar. Bu bölgesel gelişme daha sonra ülke ekonomisini canlandırıcı ve üretim olanaklarını uyarıcı etkiler yaratır.

KAYNAKÇA

BARUTÇUGİL, İsmet, *Turizm İşletmeciliği*, Uludağ Üniversitesi Basınvi, Bursa, 1984.

DPT, *Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994): 1993 Yılı Programı Destek Çalışmaları; Ekonomik ve Sosyal Sektörlerdeki Gelişmeler*, DPT Yayını, Ankara, 1993.

İstanbul Ticaret Odası (İTO), *Ekonomik Rapor*, Yayın No: 1991-26.

ÖNER, Kenan, "Denizyolu Taşımacılığı", *TÜRSAB Turizm Dergisi*, Sayı: 117, Aralık 1992.

TUNÇSİPER, Bedriye, "Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Türk Turizmi" (Basılmamış Doktora Tezi), Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa, 1992.

TURİZM BAKANLIĞI, *Turizm İstatistikleri Bülteni 1991*, Yatırımlar Genel Müdürlüğü Yayını, Ankara, 1992.

TÜRSAB, "Denizyolları İşletmesi ve Yeni Planlar", *TÜRSAB Turizm Dergisi*, Sayı: 117, Aralık 1992.

TUSİAD, *AT ve Türkiye'deki Ulaştırma Sektörü; Uyumla İlgili Sorunlar*, TÜSİAD Yayını, İstanbul, 1986.

Havayolu, yeryüzü yuvarlığını bütünü ile kapsayan bir ulaşım ağıdır. Konaklama süresini uzatan havayolu taşımacılığı turistlerin mevsimlik yığılma özelliğini mevsimden bağımsız hale getirmektedir