



GAZİANTEP UNIVERSITY JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES

Journal homepage: <http://dergipark.org.tr/tr/pub/jss>



Araştırma Makalesi • Research Article

AB Ortak Ulaştırma Politikası Bağlamında Türkiye'nin Uyum Süreci ve Ulaştırma Sektörüne Genel Bir Bakış

An Overview of Turkey's Compliance Processes and Transportation Sector at The Context Eu Common Transport Policy

İbrahim ARSLAN^a, Yusuf BOZGEYİK^{b*}, Süleyman ÇELİK^c, Soner KÜNÇ^d

^a Prof. Dr., Gaziantep Üniversitesi, İİBF İktisat Bölümü, Gaziantep / TÜRKİYE

ORCID: 0000-0003-4638-2676

^b Doç. Dr., Gaziantep Üniversitesi, İİBF Maliye Bölümü, Gaziantep / TÜRKİYE

ORCID: 0000-0003-2613-2792

^c Öğr. Gör., Siirt Üniversitesi, Kurtalan MYO, Finans, Bankacılık ve Sigortacılık Bölümü, Siirt / TÜRKİYE

ORCID: 0000-0001-8999-0095

^d Öğr. Gör., Gaziantep Üniversitesi, Sosyal Bilimler MYO, Muhasebe ve Vergi Bölümü, Gaziantep / TÜRKİYE

ORCID: 0000-0001-8936-9282

MAKALE BİLGİSİ

Makale Geçmişi:

Başvuru tarihi: 17 Nisan 2020

Kabul tarihi: 20 Ocak 2021

Anahtar Kelimeler:

Avrupa Birliği,

Ortak Ulaştırma Politikaları,

Türkiye Ulaştırma Sektörü

ARTICLE INFO

Article History:

Received April 17, 2020

Accepted January 20, 2021

Keywords:

European Union,

Common Transport Policies,

Transportation Sector of Turkey

ÖZ

Küreselleşmenin etkisiyle dünyanın pazar yapısı değişmeye başlamıştır. Bu değişimin sonucu olarak insan ve mal hareketliliğinin önündeki engellerin kaldırılması büyük önem arz etmektedir. Bu itibarla etkin bir ulaşım ağına sahip olmak, ülke ekonomilerine birçok avantaj sağlamaktadır. Bir ülkenin daha rekabetçi hale gelebilmesinin gerekliliklerinden birisi hem üretilen hem de talep edilen mal veya hizmetin hedef pazara ulaşması için ucuz ve hızlı bir ulaşım sistemine sahip olunmasıdır. Bütün ülkelerde olduğu gibi Avrupa Birliği (AB) üyesi ülkeler için de ilgili mal ve hizmetin pazarlara sunulması için güvenilir ulaşım koridorlarına ve dağıtım noktalarına ihtiyaç duyulmaktadır. Temel amacı bütün iktisadi faktörlerin AB tek pazarında serbest dolaşımını sağlayarak refahı arttırmak olan AB, ortak ulaşım politikaları oluşturmaktadır. Düzenli ve kademeli bir ilerleme kaydeden AB üyesi ülkeler, aynı zamanda bazı ulaşım sorunları ile karşı karşıya kalmaktadırlar. Bu çalışmada, 1957 Roma Anlaşması'ndan günümüze kadar AB'nin uygulamış olduğu ortak ulaşım politikalarına ve sistemlerine değinildikten sonra Türkiye'nin özellikle son yıllardaki ulaşım sektöründeki gelişimi ele alınmıştır. Daha sonra AB İlerleme Raporları ışığında Türkiye'nin Ortak Ulaştırma Politikası analiz edilmektedir. Bu analiz sonucunda bütün ulaşım modlarında önemli gelişmeler sağlandığı ancak AB ülkeleriyle kıyaslandığında gelen seviyenin yetersiz olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca karayolu taşımacılığında gelişme olumlu gözükse de diğer ulaşım sistemlerinde önemli sorunlar ve eksikler tespit edilmiştir.

ABSTRACT

With the effect of globalization, the world has started to change market structure of the world. As a result, it is important to remove obstacles to human and commodity mobility. As such, having an effective transportation network provides great advantages to the economies. One of the important requirements for a country to become more competitive is to have a cheap and fast transportation system for goods or services to reach the target market. As in all countries, reliable transportation corridors and distribution points are strongly needed for the European Union (EU) member countries in terms of offering the goods and services they need to their own market or to other markets. The EU, whose main purpose is to increase the welfare by ensuring free movement of all economic factors in the EU single market, has created new common transport policies. The EU member states, which have successfully made a steady and gradual progress, have also faced some transportation problems. In this study, after discussing the common transport policies and systems implemented by the EU since the 1957 Treaty of Rome, Turkey's development in the transportation sector has been mentioned, especially in recent years. Turkey's Common Transport Policy at context EU Progress Reports were analyzed. As a result of the analysis, it was concluded that there were significant developments in all modes of transportation, but the level reached was insufficient compared to EU countries. In addition, although the progress in road transport is satisfactory in terms of compliance with EU common transport policies, important problems and deficiencies have been identified in other transport systems.

* Sorumlu yazar/Corresponding author.

e-posta: ybozgeyik@gantep.edu.tr

EXTENDED ABSTRACT

The market structure of the world has started to change with the effect of globalization. It is very important to remove obstacles to human and commodity mobility as a result of this change. Therefore, Having an effective transportation network provides great advantages to the economies of the country. One of the important requirements for a country to become more competitive is to have a cheap and fast transportation system for the produced goods or services and to reach the target market. Reliable transportation corridors and distribution points are also needed for the European Union (EU) member countries. The EU, whose main purpose is to increase welfare by ensuring the free movement of all economic factors in the EU single market, creates new common transport policies. EU member states face some transportation problems.

The purpose of this study, is to perform comparative analysis Turkey's transport sector at the context the EU's common transport policy and to evaluate the general development of the sector This study consists of five chapters. Following the first chapter, which is an introductory part, the historical course of EU transportation policies is discussed in the second. After the common transportation policies and systems implemented by the EU were discussed in the third. Turkey transportation policy and sector data were addressed and were compared with EU countries. It has been referred to the development of Turkey in the transport sector. In the fourth, the issue of harmonization with the EU common transport policy is evaluated. The current status of Turkey's EU Common Transport Policy were analysed in line with the EU Progress Reports. In the conclusion part, the analyzes are summarized in general and the developments in the field of transportation are tried to be evaluated.. As a result of the analysis, it was concluded that there were significant developments in all modes of transportation, but the level reached was insufficient compared to the EU countries. In addition, progress in road transport has been found satisfactory about the EU common transport policies however, Significant problems and deficiencies in other transportation systems. were identified.

The common policy of the EU countries in the field of transportation aims to be a sustainable sector that are high competitiveness, safe, effective, user and environmentally friendly, where life and property safety is provided as much as possible, and standards of transport activities are raised. Steps taken and policies pursued by the EU countries in the transportation sector have enabled them to make serious progress in achieving these goals.

Turkey and the EU countries' transport data were discussed for 2000s. It is understood that road transportation is at the forefront of domestic freight and passenger transportation. In addition, road vehicles have the highest share in carbon emission, which has an important place in transportation policies, Road transport will undoubtedly be main focus in reaching environmental targets in transportation. Maritime transport in foreign trade has the largest share both in Turkey and in the EU This shows a similarity with other countries. The majority of foreign trade of both Turkey and the EU countries, is carried by seaway. The EU makes every effort to achieve the goals set by its transport policies and takes a steady course in taking the necessary measures. Turkey, meanwhile, will take a leading role in foreign trade and maritime transport of the future. It is seen that legal and technological arrangements should be made in order to compete with developed countries in this sector.

Regular Progress Report on Turkey published by The European Commission in 2018 is examined transport policy in Turkey. Turkey is partially ready in the field of transport policy according to this report but it should taken action to comply with the EU acquis in rail, maritime and air transport. Therefore, Turkey will benefit from further acceleration of the necessary technological and legal integration efforts in all transportation systems specified in the relevant report.

Ultimate targets of the EU common transport policy are safe transportation, working environment and conditions of the sector employees, ensuring adequate diversity in transportation modes and taking environmental measures. Such important issues to ensure compliance with the EU acquis, it will benefit the development of the transport sector in Turkey. As a result of this situation, it is expected that the transportation sector will be competitive, the environmental pollution will be kept under control, the quality of the service will be more affordable, the economic returns will increase, the death rates in traffic accidents will decrease, thus the living standards of the country's citizens will increase. In this regard, qualified workforce is needed for development of Turkey's transport sector. In addition, it is important to increase the investment share allocated from the budget to the transportation area and to renew the infrastructure systems in this context. Thus, , the transport sector will be accord with EU standards by the accelerating of legal and technological regulations.

Giriş

Genel anlamda ulaşım hem insanların hem de mal ve hizmetin yer değiştirmesi olarak tanımlanmaktadır. Firmaların ürettiği oldukları mal ve hizmetlerin ilgili yerlere taşınmasında farklı ulaşım araçları kullanılmaktadır. Kara ve demir yolu taşımacılığında arazi kullanımına bağlı çeşitli değişimler başta olmak üzere, demiryolu hattının geçtiği alanlarda istasyonların kurulması, yeni yerleşim alanlarının oluşturulması, kara yollarında yeni yol güzergâhlarının belirlenmesi ya da hava yolu ulaşımı için yeni hava alanlarının oluşturulması açısından mekânsal farklılık söz konusu olmaktadır. Bu konum farklılıkları sebebiyle yapılan araştırmalar hem ekonomik hem de mekansal değişim gereği şehirlerde kapladığı alan ve istihdam edilen nüfus gibi kentsel fonksiyonlarla birlikte kalkınma ve küreselleşmeyi de etkilemektedir.

Ulaştırma sektörünün gelişmesiyle diğer ülkeler ile irtibatın artması, iktisadi kaynakların daha etkin değerlendirilmesi, mal ve hizmet akışının düzenlenmesi, ekonomik ve sosyal girdilerin yeni yerleşim alanlarına taşınması, diğer sektörlerle (ambalaj, nakliyat, sigorta, gümrükleme, antrepo vb.) yoğun ilişki ağından dolayı hem istihdam hem de bu sürecin devamlılığını sağlaması açısından iktisadi büyüme ve kalkınma için ayrıca önem arz etmektedir. Genel olarak bu sektörün gelişmesi mikroekonomik açıdan satış, dağıtım ve maliyet; makroekonomik açıdan ise yatırım, üretim ve istihdam faaliyetlerine katkı sağlamaktadır (Çekerol ve Nalçakan, 2011, s. 324).

Ulaşım sektöründe talebi etkileyen başlıca faktörler şu şekilde sıralanabilmektedir (BİB, 2007, s. 48):

- Uluslararası ilişkiler ve anlaşmalar,
- İktisadi büyüme ve kalkınma,
- Üretim, tüketim ve istihdamdaki artış,
- Enerji fiyatları,
- Turizm sektörüdür.

Karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu, boru hatları gibi ayrı ayrı alt ulaşım modlarından oluşan ulaştırma sistemleri, istenilirse alt sistemler birleştirilerek çok yönlü taşımacılık hizmetleri de verebilmektedir. Mesela demiryolu, kara yollarına göre daha uzun ve daha ağır yük taşımacılığında; denizyolu, küresel pazara entegrasyonda; havayolu ise daha hızlı ve düşük risk ile taşımacılıkta tercih edildiği görülmektedir.

AB üyesi ülkelerin ortak bir ulaştırma politikası oluşturmasının temelinde birliğe ait malların, hizmetlerin, sermayenin ve kişilerin serbestçe dolaşımını sağlamak yatmaktadır. Böylece toplumun sosyal, ekonomik ve çevresel ihtiyaçları karşılanarak refah düzeyinin artırılması amacı sağlanmış olacaktır. Bu hedefe ek olarak emek, sermaye ve malların serbest dolaşımı, birliğe güçlü rekabet ortamı kazandıracığından ayrıca önem arz etmektedir.

Çalışmanın amacı, AB ortak ulaştırma politikaları bağlamında Türkiye'nin 2000 sonrası dönemde ulaştırma sektörü verilerinin AB ülkeleriyle karşılaştırmalı analizi yapılarak sektörün genel gelişiminin değerlendirilmesidir. Bu çalışma beş bölüme ayrılmıştır. Giriş niteliğinde olan birinci bölümün ardından ikinci bölümde AB ulaştırma politikalarının tarihi seyri ele alınmıştır. Üçüncü bölümde Türkiye ulaştırma politikaları ve sektör verilerine değinilip AB ülkeleriyle karşılaştırmalı analizler yapıldıktan sonra dördüncü bölümde AB ortak ulaştırma politikasına uyum konusu değerlendirilmiştir. Sonuç bölümünde ise Türkiye'de ulaştırma alanında gerçekleşen gelişmeler neticesinde uyum sürecinde atılması

gereken diğer adımlar tespit edilmiş ve mevcut eksikliklerin giderilmesi için çeşitli önerilerde bulunulmuştur.

Avrupa Birliğinde Ulaştırma Sektörü

Bu bölümde AB ulaştırma politikalarının ortaya çıkış süreci, ulaşım alt modları ve ulaştırma politikalarına yönelik oluşturulmuş destek programları ele alınacaktır.

AB ulaştırma politikalarının tarihi seyri

Avrupa ekonomisi 1957 Roma Antlaşması ile ulaştırma, tarım ve dış ticaret alanlarında ortak bir politika oluşturma fikriyle Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu kurmuştur. Böylece iktisadi açıdan bir birlik oluşturma sürecinin adımları atılmıştır. Yıllar içinde ulaştırma politikasının temel adımları 1972 yılında İngiltere, Danimarka ve İrlanda'nın da dahil olmasıyla denizyoluna ağırlık verilerek atılmıştır. 1973'te su yolu taşımacılığında serbestlik ile devam etmiştir. 1985 yılında yayınlanan Beyaz Kitap raporunda ise uyumlaştırma konusuna değinilmiştir. 1992 yılında ise Maastricht Anlaşması ile taşımacılık sisteminin politik, mali ve kurumsal esasları geliştirilip Trans-Avrupa Taşımacılık Ağı oluşturulmuş ve taşımacılıkta sürdürülebilir bütünleştirilmiş politikanın temelleri atılmıştır (Kuşçu, 2011, s. 79-80).

1995 yılında "Ortak Taşımacılık Politikası Eylem Planı" ile "Taşımacılıkta Adil ve Etkin Fiyatlandırma" isimli Yeşil Kitap, 2001 yılında "2010 yılı için Ortak Taşımacılık Politikası; Karar Verme Zamanı" başlıklı Beyaz Kitap, 2011 yılında "Tek Avrupa Taşımacılık Sahası İçin Yol Haritası" isimli Beyaz Kitap yayınlayarak Avrupa Birliği taşımacılık sistemlerinin geliştirilerek sürdürülebilir bir sistem olması hedeflendiği görülmektedir (Köser, 2011, s. 62). Bu hedefler ise taşımacılıkta petrole olan bağımlılığın azaltılması, rekabet ortamının oluşturularak olumlu bir atmosferin sağlanması, 2050 yılı itibarıyla sera gazı salınım oranının %50'den fazla azaltılması, taşımacılık sektöründe yaşanan yoğunluğun azaltılması olarak sıralanabilir (Saatçioğlu ve Çelikok, 2017, s. 82).

AB ulaştırma politikasının alt sektörleri

Taşımacılık türleri arasında en kabul edilebilir olanı insan ve eşyanın fiziksel hareketini ve erişebilirliğini en iyi sağlayanıdır. Ulaştırma türleri genel olarak hava, kara ve su yolu olmak üzere üç ana gruba ayrılabilir da ulaştırma ağları olarak bakıldığında şu şekilde sıralanabilmektedir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015, s. 407):

- Karayolu Ulaşımı,
- Demiryolu Ulaşımı,
- Hava Ulaşımı,
- Denizyolu Ulaşımı,
- İç Suyolları,
- Çoklu Taşıma,
- Temiz Şehir Ulaşımı.

Karayolu ulaşımı, birliğin uyum sürecini oluşturan faktörlerin serbest dolaşımını sağlamasına karşın demiryolu ulaşımı gerek sınıai gerekse iktisadi gelişmeler için stratejik bir öneme sahiptir. Çünkü demiryolu taşımacılığı hem daha fazla yük taşırken hem de güvenilir ve temiz bir ulaşım sektörüdür. Buna rağmen yıllar içerisinde hem yük hem de yolcu taşımacılığı rakamlarında azalış meydana gelmiştir. Bunun sebebi olarak rekabetin karayolu taşımacılığındaki kadar olmaması gösterilmektedir (Kuşçu, 2011, s. 81-82).

Havayolu ulaşımı, gecikmeleri ve sıkışıklığı önlemesinin yanında hızlı ve güvenli olması nedeniyle 25 yılda yaklaşık beş kat büyüyerek en hızlı gelişen sektör olmuştur (Çelik, 2007, s. 15). Denizyolu ulaşımı, Avrupa'nın coğrafi konumu gereği en bağımlı olduğu sektör olarak gösterilmektedir. Çünkü birliğe üye ülkelere ait denizyolu firmaları dünya filusunun yaklaşık üçte birine denk gelmektedir. Böylece gemi inşaatı, limanlar, balıkçılık ve diğer çeşitli hizmetler de dâhil edildiğinde yaklaşık 3 milyon kişiye istihdam sağlanmaktadır (Emekli, 2007, s. 70).

İç suyolları, potansiyeli yüksek, çevre dostu ve güvenli bir sektör olarak bilirse de yıllar içerisinde geri planda kalmıştır. Çoklu taşıma ise 2001 yılında yayınlanan "Ulaştırma Politikası: Karar Verme Zamanı" başlıklı rapor ile Beyaz Kitap'ın temel taşlarını oluşturduğu görülmüştür. Bu yüzden AB, çoklu taşımayı destekleme politikası izlemektedir. Nüfusun %75'inin şehirlerde yaşadığı, mevcut ulaşım sisteminin şehirlere ve binalara zarar verdiği düşünülürse, temiz şehir ulaşımı AB için büyük öneme sahip olacaktır.

Ulaşım Altyapısı Ücretlendirme Politikası'na bakıldığında "kirleten öder" yaklaşımı ile ulaşım aracının çevreyi kirletme seviyesine ve oluşturduğu alt yapı maliyetine göre çeşitli vergi ve ücretlendirme politikasına sahip olduğu görülmektedir (Çelik, 2007, s. 20; Kuşçu, 2011, s. 82).

AB ulaştırma politikası destek programları

Temel olarak AB'nin ulaştırma alanındaki politikaları dört program ile desteklenmektedir. Bunlar aşağıdaki gibi sıralanabilir (Kuşçu, 2011, s. 85):

- Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TENT-T)
- Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı
- Marco Polo Programı 1 ve 2 (2007-2013)
- Altıncı Çerçeve Programı/Civitas II, Concerto/Summan-EU

Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TENT-T), 1993 Maastricht Antlaşması ile temelleri atılmış sistem olarak karşımıza çıkmaktadır. Trans-European Networks (TEN) kavramı ile başlayan süreç mali, politik ve kurumsal yönden güçlendirilerek "Tek Avrupa" amacına hizmet etmiştir (Kuşçu, 2012, s. 453).

Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı, 2001 Tiran ve 2001 Bükreş istikrar antlaşmaları ile geleceğe yönelik mal ve yolcu taşımacılığında çok yönlü ulaşım ağlarının oluşturulması amaçlanmıştır (İKV, 2003, s. 14).

Marco Polo Programı, üye ülkelerin sınır ticaretinin 2020 yılında %50 artması ihtimaline binaen gerçekleşecek olan trafik sıkışıklığını ve çevre kirliliğini önlemek amacıyla AB Komisyonu tarafından uygulanan bir programdır. Böylece karayolunda meydana gelen sıkıntılar giderilerek alternatif yolların oluşması amaçlanmıştır. Bu alternatif yolların başında ise şüphesiz denizyolu taşımacılığı gelmektedir (Emekli, 2007, s. 48).

Altıncı Çerçeve Programı/Civitas II, Concerto, yerel toplulukların daha temiz ve sürdürülebilir kentsel ulaşım alanına sahip olmasının yanında insanların yaşam seviyelerini arttıran ve etkin enerji kullanımını sağlayan ulaşım türlerini de amaçlayan bir programdır (Kuşçu, 2011, s. 86).

Türkiye'de Ulaştırma Politikaları ve Ulaştırma Sektörüne Genel Bir Bakış

Bu bölümde Türkiye'nin ulaştırma politikalarının tarihi seyrine değinildikten sonra ulaştırmanın alt sektörlerine ait veriler, ayrı ayrı seçilmiş AB ülkeleri verileriyle karşılaştırılmalı olarak analiz edilmektedir.

Türkiye ulaştırma politikalarının tarihi seyri

Cumhuriyet'in ilanından sonra kendi kendine yeten bir milli ekonomi oluşturma kapsamında ulaştırma sektörünün en temel alt sektörü demiryolları olarak kabul edilmektedir (Saatçioğlu, 2016, s. 75). Çünkü bu dönemde ülkedeki limanlar, ticari bölgeler ve önemli yerleşkeler daha çok demir ağı ile birbirine bağlanmış durumdadır (İncekara, 2016, s. 77).

2. Dünya Savaşı sonrası demiryollarının kullanımı azalırken hakimiyet karayolları taşımacılığına kaymaya başlamıştır. Böylece modern ulaşım araçlarının ihtiyacı olan her türlü alt yapı, onarım ve yolların inşası hedeflenmiştir (İncekara, 2016, s. 86).

Beş yıllık kalkınma planları çerçevesinde ulaştırma sektörüne kısaca bakıldığında; Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'na (1963-1967) göre, hedeflerin başında yıldan yıla artan yük, yolcu ve haber trafiğini karşılayabilme, optimum kapasite ile çalışıp minimum maliyetle hizmet sunabilme gibi ülke ekonomisine birçok açıdan fayda sağlanması gelmektedir (DPT, 1963, s. 384).

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'na (1968-1972) göre ulaştırma sektöründe rekabetin artırılması, sistemin modernizasyonunun tamamlanması ve bu alanda Ar-Ge ve planlamaya ağırlık verilmesi amaçlanmıştır (DPT, 1968, s. 561).

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'na (1973-1977) göre teknolojinin ulaştırma sistemlerine entegre edilerek gerekli koordinasyonların sağlanıp sistem taşıma maliyetlerinin minimize edilmesi hedeflenmektedir. Böylece özellikle karayolları taşımacılığında Türkiye üzerinden transit taşımacılığın kontrollü bir şekilde artması gerçekleştirilecektir (DPT, 1973, s. 602).

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1979-1983) ana hedef olarak ulaşım alanındaki bütün alt sektörlerin birbirini tamamlaması ve yüksek kapasite ile konforlu taşıma hizmetlerinin gerçekleşmesi gelmektedir (DPT, 1979, s. 242).

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1985-1989), gerek can gerekse mal güvenliğine azami dikkat gösterilmesi, deniz, hava ve boru taşımacılığının geliştirilmesi, ülkenin jeopolitik konumu gereği transit taşımacılığın deniz ve demir yollarına kaydırılarak artırılması, ulaştırma sistemlerinde bakım, onarım ve iyileştirmelerin yapılması hedeflenmektedir (DPT, 1984, s. 116-117).

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994), sektörel bazda ilke, politika ve yasal yükümlülüklerin düzenlenmesi, sektörler arası alt yapının geliştirilerek alt sektörler arasında koordinasyonun sağlanması amaçlanırken (DPT, 1989, s. 270), Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000) ile ulaştırma sistemlerinin ülke ekonomisi ve sosyal gelişimi ile uyumlu hale getirilmesi, çevre ve doğaya verilen zararların en aza indirilmesi amaçlanmaktadır (DPT, 1995, s. 146-147).

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005), modern yaşam beklentilerini karşılamaya yönelik Ulaştırma Ana Planının hazırlanması ile çevreci ve dışsal faydanın gözetildiği ulaşım sektörüne ait plan ve projelerin başlatılarak ivedilikle tamamlanmasını öngörmektedir (DPT, 2000, s. 154).

Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (2007-2013) karayolları başta olmak üzere trafik güvenliğinin artırılması, bilgi ve iletişim teknolojilerinin (BİT) maksimum seviyede kullanılması, AB'nin, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) ile birlikte Türkiye'nin de içinde bulunduğu Ortadoğu, Kafkas ve Orta Asya ülkeleri ile güçlü bağlantıların ve bütünleşme projelerinin gerçekleştirilmesi amaçlanmaktadır (TCKB, 2006, s. 70).

Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018), Lojistik Master Planı hazırlanarak, ulaşım koridorlarının ve lojistik merkezlerinin ülkenin ve ilgili bölgenin ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik politikalar hazırlanmasını hedeflemektedir (TCKB, 2013, s. 110).

Son yıllardaki programların başında 2017-2019 Orta Vadeli Programı dikkat çekmektedir. Bu programa göre lojistik alt yapısının güçlendirilerek özel sektör faaliyetlerinin desteklenmesi, sağlık, eğitim, bilim-teknoloji, içme suyu ve kanalizasyon, sulama gibi sektörler öncelik verilerek ihracatın artmasında lojistik sektörünün geliştirilmesi ve bu kapsamda özellikle büyük ölçekli konteynır limanlarının oluşturulması hedeflenmektedir (TCKB, 2017, s. 9-16).

Türkiye’de ulaştırma alt sektörleri ve Türkiye-AB ulaştırma verilerinin karşılaştırmalı analizi

Bu başlık altında sırasıyla ulaştırma alt sektörlerine değinilecektir. Ayrıca ulaştırma alt sektörlerine ait veriler ayrı ayrı seçili AB ülkeleri ile karşılaştırmalı olarak analiz edilecektir.

Karayolu

Karayolu ulaşımının en belirgin özelliği kesintisiz ulaşım hizmeti sunması olarak bilinir. Bundan dolayı tarihten günümüze hem toplum refahının artması hem de kalkınmanın güçlü bir unsuru olarak karayolu, ulaşım sistemleri içerisinde dikkat çekmektedir. Zira yolun olmadığı hiçbir yere medeniyetin gelmediği bilinen bir gerçek olarak kabul edilmektedir. Karayolunun, birçok sektörü doğrudan ya da dolaylı olarak etkileyip yakın ilişki içinde olması, karayolunun önemini gösteren başka bir etken olarak görülmektedir (UDHB, 2017, s. 18).

Türkiye’nin jeopolitik konumu nedeniyle Avrupa, Akdeniz, Orta Doğu, Kafkasya ve Uzak Doğu ülkelerini birbirine bağlayan ve yıllık yaklaşık 75 milyar dolar tutarında gelir sağlayan doğal bir köprü olması dolayısıyla karayolu taşımacılığına yönelik yatırımların artırılması gerekmektedir. Dolayısıyla son 15 yılda şu gelişmelerin gerçekleşmesi dikkat çekicidir (UDHB, 2017, s. 16):

Ülkenin bölünmüş yollar ile birbirine bağlanan şehir sayısı 70 adet artarak 76’ya, bölünmüş yolların toplam uzunluğu yaklaşık 3 kat artış ile 6.101 km’den 25.709 km’ye ve otoyol uzunluğunun ise 1.714 km’den 2.622 km’ye çıkarılması,

Toplam tünel uzunluğu 7 kattan fazla artırılarak 2.226 adet köprü ve viyadüğün yapımının tamamlanması,

Zemin kalitesinin ülke genelinde artırılması sonucunda Bitümlü Sıcak Karışım (BSK) kaplamalı yol uzunluğunda 22.822 km’ye ulaşılması.

Tablo 1: Karayolu Uzunluğu (Km)

Ülkeler	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Belçika	145,419	149,625	153,447	-	-	-	-	-
Çek Cum.	127,209	127,872	129,937	129,904	-	-	-	129,436
İrlanda	95,503	96,259	95,102	95,102	95,102	97,982	97,982	97,982
İspanya	154,508	154,214	151,525	150,38	151,235	150,667	150,039	151,194
Fransa	979,330	-	1,038,725	1,060,271	1,070,103	1,074,619	-	1,091,933
İtalya	161,247	226,648	248,018	249,288	248,846	252,073	-	-

Macaristan	29,533	-	198,090	203,309	204,057	202,997	204,660	208,879
Hollanda	-	126,199	128,651	129,204	129,436	129,532	129,561	129,654
Avusturya	104,997	105,663	112,871	122,872	122,869	-	-	-
Polonya	372,725	381,463	406,122	413,530	415,470	419,636	420,236	422,303
Romanya	72,794	73,803	82,054	84,243	84,679	85,173	85,333	85,336
Finlandiya	101,892	103,709	105,068	106,76	106,809	105,118	106,607	107,554
İsveç	137,673	138,634	212,361	212,836	212,964	212,972	212,787	213,260
İngiltere	414,835	409,309	415,953	417,193	417,367	417,491	418,545	418,888
Norveç	91,479	92,864	93,509	93,985	94,057	94,45	94,642	-
İsviçre	69,862	71,296	70,046	70,109	70,124	70,079	70,093	70,099
Türkiye	415,732	347,571	365,183	386,539	234,516	236,617	240,048	244,857

Kaynak: (Eurostat, 2020a)

Türkiye’de karayollarına ciddi düzeyde yatırımlar yapılmasına rağmen, nüfus ve coğrafi yapısıyla hem Avrupa ülkeleri hem de diğer gelişmiş ülkelerle mukayese edildiğinde, Türkiye karayolu uzunluğunda hayli geride kalmaktadır. Tablo 1’de görüldüğü üzere, Macaristan, İsveç gibi nüfusu 10 milyonu bulmayan ülkelerin karayolu uzunlukları Türkiye’ye yaklaşmış durumdadır. Dolayısıyla ülke içi yük ve yolcu taşımacılığında en büyük payı alan karayolu taşımacılığında mevcut yatırım ivmesinin kaybedilmeden hatta arttırılarak devam ettirilmesi gerektiği görülmektedir.

Tablo 2: Yük Taşımacılığında Karayollarının Payı (Ülke İçi)

Ülkeler	2001	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
EU (28 Ülke)	74,8	76,4	76,2	75,6	75,3	75,5	75,5	75,8	76,2	76,7
Belçika	78,3	72,4	67,9	66,3	64,5	65,0	64,2	64,2	74,4	73,7
Bulgaristan	60,2	70,8	68,1	73,6	74,7	75,9	76,6	77,7	55,7	56,6
Çek cum.	69,7	74,4	79,0	79,2	78,2	79,7	78,7	78,9	73,5	73,1
Danimarka	91,8	92,2	87,0	86,0	88,0	86,8	86,8	87,2	88,7	88,5
Almanya	66,5	66,0	64,9	65,8	64,6	63,9	64,4	64,7	72,4	73,4
İrlanda	96,0	98,3	99,2	99,0	99,1	98,9	99,0	99,0	99,1	99,1
Yunanistan	98,1	97,5	98,0	98,3	98,7	98,8	98,4	98,5	98,7	98,2
İspanya	93,2	95,3	95,9	95,6	95,5	95,4	95,0	95,0	94,7	94,9
Fransa	77,9	80,5	82,2	81,1	80,6	80,5	80,0	78,2	86,4	87,2
İtalya	89,3	90,3	90,4	87,8	85,9	86,9	85,4	84,9	85,3	86,4

Letonya	27,4	29,8	38,1	36,2	35,8	39,6	41,3	43,7	23,4	26,0
Lüksemburg	89,6	92,3	92,7	93,7	93,8	94,2	95,1	95,2	87,9	87,9
Macaristan	67,7	69,2	75,1	75,9	75,1	75,5	75,8	76,4	66,2	62,7
Hollanda	63,0	63,6	59,4	58,8	56,6	56,9	56,6	55,6	49,7	49,4
Avusturya	65,9	64,1	56,3	56,0	54,6	52,8	51,7	52,5	65,1	65,4
Polonya	61,6	69,0	80,6	79,4	81,9	82,9	83,3	83,7	75,2	76,0
Portekiz	93,3	94,6	93,9	94,0	93,2	94,1	93,5	92,2	85,5	85,9
İsveç	64,3	64,0	60,7	61,8	60,3	61,5	66,3	66,8	70,5	69,8
İngiltere	89,3	88,2	88,7	87,9	88,0	86,7	86,5	87,8	90,5	90,4
Norveç	84,0	85,2	85,0	84,3	85,3	86,3	85,9	86,9	87,0	84,8
İsviçre	56,0	57,5	54,4	54,1	54,0	52,0	51,5	50,0	62,5	65,1
Türkiye	95,2	94,8	94,4	94,7	95,1	95,4	89,5	89,8	89,8	90,0

Kaynak: (Eurostat, 2020b)

Ülke içi yük taşımacılığında esas pay Avrupa ülkelerinde olduğu gibi ülkemizde de karayollarına aittir. Tablo 2’de söz konusu oranlar bu durumu göstermektedir. Avrupa ortalaması %75,8 iken ülkemizde %90’lar düzeyindedir. Her ne kadar Avrupa’da karayollarının payı yüksek seyretse de demiryolu ve havayolu gibi diğer ulaşım modları, gelişen paylara sahiptir. Dolayısıyla karayolu üzerindeki bu aşırı yükün hafifletilmesi için diğer ulaşım modlarının payının artırılması Türkiye’nin 2023 hedefleri arasında yer almaktadır.

Tablo 3: Karayolu Kazalarında Ölüm Oranı

Ülkeler	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
EU (28 Ülke)	9,3	7,3	7,0	6,3	6,1	5,6	5,1	5,1	5,1
Belçika	10,4	8,8	8,7	7,7	7,8	6,9	6,5	6,5	6,5
Çek cum.	12,6	10,4	8,6	7,7	7,4	7,1	6,2	6,5	7,0
Danimarka	6,1	7,4	5,5	4,6	3,9	3,0	3,4	3,2	3,1
Almanya	6,5	5,5	5,1	4,5	5,0	4,5	4,1	4,2	4,2
İrlanda	9,6	6,2	5,2	4,6	4,1	3,5	4,1	4,1	3,5
Yunanistan	15,1	14,0	13,1	11,3	10,3	8,9	8,0	7,3	7,4
İspanya	10,2	6,7	5,9	5,3	4,4	4,1	3,6	3,6	3,6
Fransa	8,4	6,7	6,6	6,2	6,1	5,6	5,0	5,1	5,2
Hırvatistan	13,8	15,4	12,7	9,9	9,8	9,1	8,6	7,3	8,3

İtalya	10	8,0	7,2	6,9	6,5	6,3	5,6	5,6	5,6
Macaristan	12,7	9,9	8,2	7,4	6,4	6,1	6,0	6,3	6,5
Hollanda	4,6	4,1	3,9	3,2	3,3	3,4	2,8	2,8	3,1
Avusturya	9,3	8,2	7,6	6,6	6,2	6,3	5,4	5,0	5,5
Romanya	12,3	14,9	13,7	11,7	10,0	10,2	9,3	9,1	9,6
Finlandiya	7,2	6,5	5,2	5,1	5,4	4,7	4,7	4,2	4,9
İsveç	4,9	4,3	3,9	2,8	3,4	3,0	2,7	2,8	2,6
İngiltere	5,5	4,3	3,8	3,0	3,1	2,8	2,8	2,9	2,8
Türkiye	7,2	4,4	4,1	3,6	3,1	2,8	3,0	2,9	2,7

Kaynak: (Eurostat, 2020c)

Ulaşım bir noktadan başka bir noktaya geçişi ifade eder fakat önemli olan hedeflenen yere güvenli ulaşabilmektir. Aksi halde ulaşım önemini yitirecektir. Dolayısıyla ulaşımın olabildiğince güvenli hale getirilmesi önemli bir husustur. Gelişen karayollarımız ile teknoloji ve güvenlik sistemlerimiz sayesinde trafik kazalarında yaşanan ölüm oranlarında önemli oranda azalmalar sağlanmıştır. Tablo 3’te, 2005 yılında yaşanan 100 kazada ölüm oranı 7,2 iken, 2015 yılında 2,17’ye düşmüştür. AB ortalamasının 5,1 olduğu göz önüne alındığında, karayolu ulaşımı güvenliğinde önemli bir aşama kaydedildiği söylenebilir.

Tablo 4: Binek Araç Sayısı (1000 Kişi Başına Düşen)

Ülkeler	2001	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belçika	460	468	480	488	489	491	494	497	503	508
Bulgaristan	265	333	353	368	385	402	418	442	443	393
Çek cum.	346	387	429	436	448	450	459	485	502	522
Almanya	538	559	527	534	539	543	547	548	555	561
İrlanda	360	395	424	428	423	428	431	436	439	444
Yunanistan	314	391	469	469	470	469	471	474	479	487
İspanya	442	-	475	476	476	474	474	481	492	504
Fransa	467	476	487	486	490	498	490	484	479	478
Hırvatistan	275	319	355	355	339	341	349	358	374	389
İtalya	583	597	619	625	621	608	610	-	625	-
Macaristan	244	287	299	299	301	308	315	325	338	355
Hollanda	417	434	464	470	472	471	472	477	481	487
Avusturya	519	504	530	537	542	546	547	546	-	555

Polonya	275	323	453	476	492	510	526	546	571	593
Portekiz	533	-	444	447	406	415	453	457	470	492
Finlandiya	416	462	535	551	560	570	580	590	604	617
İsveç	451	459	460	464	465	466	470	474	477	479
İngiltere	435	467	451	448	449	-	-	463	469	471
Norveç	-	437	469	477	484	489	495	501	506	514
İsviçre	500	518	518	523	529	531	532	535	537	539
Türkiye	69	84	102	109	114	121	127	134	142	149

Kaynak: (Eurostat, 2020d)

Tablo 4'e göre gelişmiş dünya ülkelerinde her 1.000 kişiye düşen otomobil sayısının 350 ile 650 arasında olması dikkate alındığında, Türkiye'de bu oran 2017 yılında 149 olarak gerçekleşmiş ve gelişmiş ülkelerin oldukça altında kaldığını göstermektedir. Bütün ülkeler için özellikle yük taşımacılığında karayolu ulaşımının ağırlıkta kullanılması kişi başına düşen araç sahibi sayısının yıldan yıla hızla artmasına neden olabilmektedir. Bundan dolayı yeni yolların hızlı bir şekilde yapılması ve sürdürülebilir karayolu politikalarına ait projelerin hayata geçirilmesi önem arz etmektedir.

Demiryolu

Dünya nüfusunun artışı, iklimlerin değişmesi ve ülkelerin alternatif enerji arayışlarına yönelişi daha kapsamlı ulaşım sistemlerini gerekli kılmaktadır. Örneğin AB 2050 yılına kadar sera gazı emisyonlarının en az %60'ının ulaşım sektöründe olmak kaydıyla 1990'lı yıllarla mukayese edildiğinde %90 aşağı çekmeyi hedeflemektedir. Çeşitli hedefler neticesinde ulaşım otoriteleri daha esnek olarak kapıdan kapıya ulaşımı gerçekleştiren modların yanında, entegre taşımacılığın da uygun daha kârlı alternatiflere yönelmiş ve çevre dostu taşımacılık türlerinden olan demiryollarının payının artırılmasına yönelik politikalar geliştirilmiştir (UDHB, 2017, s. 184)

Türkiye'de son 15 yılda yapılan bütün planlamalarda global eğilimler dikkate alınmıştır. Ulaşım, uluslararası entegrasyonun ve ekonomik kalkınmanın bir unsuru olarak görülmekle birlikte demiryolu yatırımlarının artmasıyla da en önemli güç kaynaklarından biri olarak görülmeye başlanmıştır. Bunun en önemli göstergelerinden biri olan hızlı tren projeleri hızla gerçekleştirilerek hizmete açılmıştır. 10. Kalkınma Planı çerçevesinde "Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı" hayata geçirilerek ülke lojistik sektöründeki nitelikli büyüme ile Lojistik Performans Endeksinde Türkiye'nin ilk 15 ülke arasına girmeyi amaçladığı görülmektedir. Yüksek hızlı tren işletmeciliğinin zamanla gelişmesi, demiryolları taşımacılığını daha cazibeli bir hale getirirse de yıllık ortalama yüksek hızlı tren hattı uzunluğundaki artış belirlenen hedeflerin hala çok gerisindedir. Bu alanda dünyada 8. sıradayken, Avrupa ülkeleri içerisinde ise 6. Sırada yer alan Türkiye, 2009-2014 yılları süresince 1213 km hat uzunluğuna ulaşmıştır. Bu ortalama yıllık 202 km hat uzunluğuna denk gelse de bu ilerlemeyle devam edilmesi neticesinde 2023 yılı hedefinin ancak yarısına gelinebileceği tahmin edilmektedir (UDHB, 2017, s. 184).

Tablo-5: Toplam Demiryolu Uzunluğu (Km)

Ülkeler	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bulgaristan	4,320	4,154	4,098	4,072	4,070	4,032	4,023	4,019	4,029	4,030
Çek cum.	9,444	9,614	9,568	9,572	9,570	9,560	9,559	9,566	9,564	9,567
Almanya	36,587	38,206	37,679	37,846	37,941	37,860	37,775	-	38,466	38,594
İspanya	12,310	12,839	13,853	13,945	13,976	15,312	15,182	15,384	16,167	15,949
Fransa	31,397	30,871	30,335	30,404	30,581	30,318	29,335	28,987	28,364	28,120
Hırvatistan	2,726	2,726	2,722	2,722	2,722	2,722	2,604	2,604	2,604	2,604
İtalya	15,974	16,225	16,704	16,726	16,742	16,752	-	-	16,788	-
Letonya	2,331	2,270	1,897	1,865	1,859	1,859	1,860	1,860	1,859	1,859
Litvanya	1,904	1,771	1,767	1,767	1,767	1,767	1,767	1,877	1,911	1,911
Macaristan	7,668	7,685	7,352	7,486	7,486	7,356	8,017	7,197	7,811	7,945
Hollanda	2,802	2,810	3,013	3,013	3,013	3,013	3,032	3,031	3,058	3,055
Polonya	22,560	20,253	20,228	20,228	20,094	19,328	19,240	19,231	19,132	19,209
Romanya	11,015	10,948	10,785	10,777	10,777	10,768	10,777	10,770	10,774	10,774
Finlandiya	5,854	5,732	5,919	5,944	5,944	5,944	5,944	5,923	5,926	5,926
İsveç	11,037	11,017	11,160	11,206	11,136	10,957	10,881	10,908	10,882	10,874
İngiltere	17,008	15,810	15,884	-	16,195	16,195	16,202	16,241	16,253	16,320
Norveç	4,179	4,114	3,958	3,910	3,891	3,897	3,906	3,896	3,895	3,895
Türkiye	8,671	8,697	9,594	9,642	9,642	9,718	10,087	10,131	10,131	10,207

Kaynak: (Eurostat, 2020e)

Tablo 5’te görüldüğü gibi, Türkiye için 2005 yılında 8.697 km olan konvansiyonel hat uzunluğu 2017 sonu itibari ile 10.207 km’ye ulaşmıştır. Her ne kadar hükümetin bu sektöre yönelik pozitif yaklaşımı söz konusu olsa da, Fransa, Almanya, İspanya, İngiltere, İtalya, Polonya gibi Avrupa ülkeleriyle nispet edilince bu alandaki mevcut düzeyin belirgin bir şekilde yeterli olmadığı görünmektedir (UDHB, 2017, s. 184).

Tablo-6: Demiryolu Taşımacılığında Yolcu Sayısı (Milyon)

Ülkeler	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Çek cum.	6,667	6,559	6,669	7,196	7,512	7,644	8,125	8,738	9,403	10,220
Almanya	74,944	82,837	89,316	93,918	89,450	90,978	91,050	95,465	95,529	98,161
İspanya	21,047	22,044	22,645	22,170	23,660	24,915	26,018	26,532	27,374	28,317

Fransa	76,884	-	91,298	91,205	90,485	89,499	91,653	90,324	96,690	93,387
İtalya	46,144	43,349	45,944	45,753	47,707	48,881	51,121	51,716	52,778	55,037
Macaristan	-	7,653	7,763	7,769	7,806	7,710	-	-	-	-
Avusturya	8,095	9,713	10,172	10,606	11,188	11,345	11,433	12,021	12,077	12,681
Polonya	17,882	17,485	17,633	17,110	16,453	15,479	17,024	18,753	20,120	20,849
Portekiz	3,809	4,111	4,237	3,803	3,649	3,852	3,957	4,266	4,516	4,570
Romanya	7,960	5,248	5,044	4,518	4,352	4,971	4,910	4,731	5,556	5,426
Finlandiya	3,478	3,959	3,882	4,035	4,053	3,874	4,114	3,868	4,271	4,535
İsveç	8,910	11,155	11,379	11,792	11,842	12,121	12,741	12,800	13,331	13,547
İngiltere	44,642	55,831	58,462	60,783	61,950	64,711	66,594	68,010	68,912	69,706
İsviçre	-	17,800	18,320	18,115	18,277	18,801	19,119	19,602	19,586	19,245
Türkiye	5,036	5,491	5,882	4,598	3,775	4,393	4,828	4,325	4,566	5,560

Kaynak: (Eurostat, 2020f)

Tablo-7: İç Yolcu Taşımacılığında Trenlerin Payı

Ülkeler	2001	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
EU (28 Ülke)	17,2	6,9	7,2	7,3	7,7	7,6	7,7	7,7	7,8	7,9
Belçika	17,4	6,6	7,7	7,7	7,8	8,2	8,1	7,8	7,7	7,8
Çek cum.	28,2	7,3	7,5	7,6	8,3	8,5	8,4	8,6	8,9	9,3
Danimarka	20,8	9,5	9,8	10,0	10,2	10,3	10,1	9,3	8,8	8,6
Almanya	14,5	7,5	8,0	8,2	8,9	8,5	8,5	8,4	8,6	8,7
İspanya	19,2	5,1	5,4	5,6	5,6	6,0	6,7	6,7	6,6	7,0
Fransa	13,4	9,1	9,3	9,3	9,5	9,4	9,6	9,9	10,0	10,8
İtalya	16,8	6,0	5,5	5,7	6,4	6,3	6,2	6,2	6,1	5,9
Macaristan	38,3	12,6	10,0	10,2	10,1	10,2	9,9	9,5	9,3	8,9
Hollanda	14,0	9,0	10,2	10,5	11,0	11,3	11,8	10,8	11,0	11,4
Avusturya	20,6	9,8	11,0	11,3	11,8	12,2	12,1	12	12,1	11,9
Polonya	33,1	8,2	7,1	7,1	7,2	6,7	6,3	6,8	7,3	7,7
Romanya	27,5	9,9	5,6	5,3	4,6	4,3	4,6	4,6	4,2	4,7
Finlandiya	16,2	4,8	5,2	5,0	5,3	5,3	5,0	5,3	5,6	5,4

İsveç	14,9	7,1	8,7	8,7	9,1	9,1	9,2	9,5	9,3	9,6
İngiltere	11,8	5,9	7,5	7,9	8,1	8,3	8,5	8,7	8,8	8,8
Norveç	11,5	4,5	4,8	4,5	4,6	4,8	4,9	4,9	5,1	4,8
İsviçre	19,4	16,3	17,6	17,6	17,2	18,7	18,8	19,1	19,8	19,7
Türkiye	3,4	2,6	2,4	2,4	1,7	1,4	1,6	1,6	1,4	1,5

Kaynak: (Eurostat, 2020g)

Türkiye’de demiryolu ulaşımında taşınan yolcu sayısına bakıldığında istikrarlı bir durum söz konusu değildir. Dönemsel azalış ve artışlar dikkat çekmektedir. Türkiye’de 2003 yılında taşınan toplam yolcu sayısı 76,9 milyon iken bu sayı 2014 yılına gelindiğinde yaklaşık 2 katlık bir artış ile 153,6 milyona kadar ulaşmaktadır (UDHB, 2017, s. 184). Ancak bu artıştan demiryollarının olması gerektiği kadar pay aldığını söylemek güçtür. Nitekim Tablo 6 ve Tablo 7 incelendiğinde, yolcu taşımacılığında demiryollarının payı ve yolcu miktarı yıllar içerisinde gerileme göstermiştir. Gelişmiş Avrupa ülkeleriyle kıyaslandığında zaten düşük olan oranlar, yükselmesi gerekirken daha da gerilemiştir. Yük ve yolcu taşımacılığında karayoluna nispeten daha hızlı, ucuz ve güvenilir olan bu ulaşım moduna yeterince teveccüh gösterilmemektedir. Mevcut gelişim seyri, bu alanda 2023 hedeflerine ulaşılmasının güç olduğunu göstermektedir.

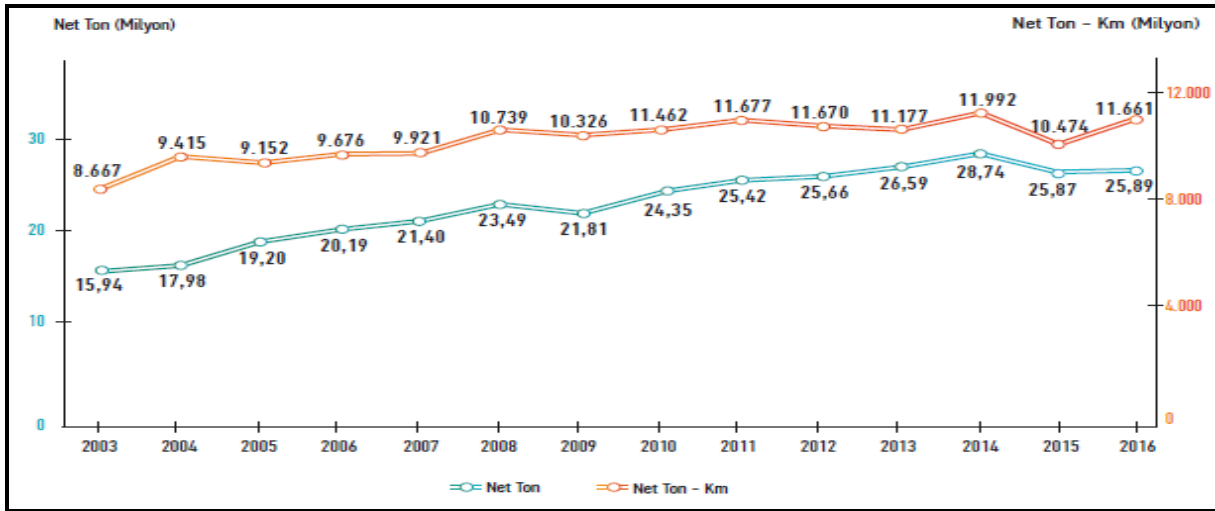
Tablo-8: Demiryolu ile Taşınan Yük Miktarı Payı

Ülkeler	2003	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
EU (28 Ülke)	18,3	17,9	17,1	18,3	18,1	17,8	18,0	17,9	23,8	23,3
Belçika	11,0	15,3	14,5	15,2	14,6	14,4	14,7	14,7	25,6	26,3
Danimarka	7,9	7,8	13,0	14,0	12,0	13,2	13,2	12,8	11,3	11,5
Almanya	18,4	21,9	22,2	23,0	23,1	23,5	23,4	24,0	27,6	26,6
İspanya	5,7	4,2	4,1	4,4	4,5	4,6	5,0	5,0	5,3	5,1
Fransa	18,1	15,7	13,5	14,9	15,2	15,1	15,8	17,4	13,6	12,8
Hırvatistan	21,5	25,2	21,2	20,2	19,8	17,4	17,3	16,2	23,7	26,4
İtalya	10,4	12,3	9,6	12,2	14,0	13,0	14,6	15,1	14,7	13,6
Macaristan	27,9	20,9	19,6	20,0	20,5	20,5	20,5	19,9	33,8	37,3
Hollanda	3,8	5,5	4,6	5,0	5,0	4,8	4,8	5,3	50,3	50,6
Avusturya	28,7	34,8	39,0	39,9	40,8	42,1	43,6	43,6	34,9	34,6
Polonya	35,5	26,4	19,4	20,5	18,0	17,0	16,6	16,2	24,8	24,0
Portekiz	7,0	5,3	6,1	6,0	6,8	5,9	6,5	7,8	14,5	14,1
Romanya	30,4	18,9	23,5	28,0	24,2	21,9	20,7	20,8	59,7	57,6
İsveç	35,5	36,4	39,3	38,2	39,7	38,5	33,7	33,2	29,5	30,2

İngiltere	10,1	11,1	11,2	12,0	11,9	13,2	13,4	12,1	9,5	9,6
Norveç	13,7	15,3	15,0	15,7	14,7	13,7	14,1	13,1	13,0	15,2
İsviçre	41,4	41,3	45,6	45,9	46,0	48,0	48,5	50,0	37,5	34,9
Türkiye	5,4	5,1	5,6	5,3	4,9	4,6	4,6	3,9	3,9	4,4

Kaynak: (Eurostat, 2020h)

Tablo 8 yük taşımacılığında demiryolunun paylarını göstermektedir. Tabloda 1-2 ülke hariç yük taşımacılığında, Avrupa ülkelerinde demiryolunun payı hep %10'ların üzerinde seyretmiştir. Avrupa ortalaması ise %17 dolaylarında gerçekleşmiştir. Karayolu ulaşım ağı, coğrafi koşulları nedeniyle yeterince gelişmiş olmayan ülkelerin nispeten daha yüksek paylara sahip olduğu görülmektedir. Türkiye'ye bakıldığında, karayolunun payının yüksekliğine paralel olarak demiryolu payının düşük oluşu görülmektedir. 2003 yılında %5,4 olan oran, 2017 yılına gelindiğinde %4,4 olarak gerçekleşmiştir. Bu oran AB ortalamasının çok altındadır.



Grafik 1: Demiryolu Yük Taşımaları

Kaynak: (UDHB, 2016, s. 33)

Tablo 8 ve Grafik 1 beraber değerlendirildiğinde, Türkiye'de demiryolu ulaşımında yurt içinde taşınan yük miktarlarında genel olarak artış trendi görülmektedir. 2010 yılında ülke sınırları içinde taşınan yük miktarı toplamda 24.335 milyon ton olup, bu rakam 2011 yılında 25,4 milyon ton iken, 2016'da 25.89 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Fakat yurtiçi yük taşımacılığında gerçekleşen sürekli talep artışının, yurt dışı yük taşımacılığında sağlanamadığı görülmektedir. Yurt dışına demiryolu vasıtası ile taşınan yük miktarı 2010 yılında 2.69 milyon iken 2014 yılında ise 1.67 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Bu durumun nedenleri arasında, Arap Baharı süreci ile başlayan Orta Doğu'daki sıkıntılar ve dış ticarete yaşanan duraklamalar ile devam eden gelişmeler gösterilebilir (UDHB, 2016, s. 63,65,67).

Denizyolu

Denizyolu taşımacılığını diğerlerinden ayıran en belirgin özellik büyük miktarların tek seferde taşınabilme kolaylığıdır. Ayrıca, hız açısından yavaş olması, ulaşımın doğal yollara bağlı olması, liman, su yolu ve tesislerin yeterli düzeyde gelişmemiş olması dezavantaj olarak kabul edilse de büyük miktarları uzun mesafelerde taşıma açısından karayollarına göre 7, havayollarına göre 22 ve demir yollarına göre ise 3,5 kat daha az maliyetli olması tercih sebebi olarak kabul edilmektedir (Kurt, 2010, s. 45).

Türkiye'ye bakıldığında denizyolu taşımacılığının çok hızlı gelişmediği görülmektedir. Bu duruma sebep ise karayollarının gelişmesine bağlı olarak mal ve araç taşımacılığında karayolunun tercih edilmesi, yolcu taşımacılığında ise daha çok diğer yolların tercih edilmesi gösterilebilir (Avcı, 2005, s. 89-90).

Tablo-9: Deniz Yoluyla Taşınan Yük Miktarı (Bin Ton)

Ülkeler	2001	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
EU (28 Ülke)	-	3,742,774	3,670,995	3,790,381	3,840,488	3,860,810	3,961,164	4,086,380
Belçika	174,181	206,539	228,228	237,852	241,459	252,666	257,865	270,317
Danimarka	93,972	99,688	87,068	92,244	95,098	95,899	94,638	95,835
Almanya	246,050	284,865	275,953	303,742	295,918	297,137	299,189	296,181
Yunanistan	122,171	151,250	129,059	168,501	167,036	175,100	181,261	190,523
İspanya	314,219	399,682	377,095	427,672	447,048	451,255	485,805	519,061
Fransa	318,880	341,470	316,137	298,203	297,880	292,160	302,840	308,629
İtalya	444,804	508,946	494,091	443,141	458,020	461,990	475,164	501,958
Hollanda	405,853	460,940	538,702	571,636	594,272	588,772	595,810	604,542
Polonya	46,210	54,769	59,507	68,744	69,530	72,926	78,760	91,798
Portekiz	56,164	65,301	65,981	80,156	86,769	91,344	93,356	90,361
Finlandiya	96,150	99,577	109,326	105,537	99,962	105,887	110,468	116,764
İsveç	152,830	178,122	179,579	167,530	169,685	171,324	175,964	179,949
İngiltere	566,366	584,919	511,875	503,171	496,708	484,048	481,815	483,305
Norveç	-	201,678	195,132	200,812	193,605	200,143	210,649	215,438
Türkiye	-	-	338,078	378,688	411,783	425,853	465,981	454,370

Kaynak: (Eurostat, 2020i)

Tablo 9'da, dış ticarete deniz yoluyla yük taşımacılığında, Türkiye'nin önde gelen Avrupa ülkeleriyle benzer düzeyde olduğu görülmektedir. Son yıllara ait rakamlar incelendiğinde, deniz taşımacılığının lojistik sektöründe parasal olarak ağırlıklı paya sahip olması dünya ticaretinde en stratejik sektör konumunda olduğunu göstermektedir (UDHB, 2017, s. 401). Son yıllardaki gelişmeler Türkiye'de denizyolu taşımacılığında sadece ticari alanda değil aynı zamanda turizmde de görülmeye başlanmıştır. Dolayısıyla deniz turizmde stratejik öneme sahip olan yat limanı kapasitesi ve sayısının artırılarak hizmete açılması bu gelişmeler arasındadır.

Havayolu

Küreselleşme ve teknolojik gelişmeler, insanların ulaşımda daha konforlu tercihlere kaymasına, bu tercihlerde ulaşım yollarına yatırımların artmasına, rekabete, çeşitlenmeye ve gelişimi zorunlu kılmaya başlamıştır. İnsanların ve ülkelerin bu dönüşüm neticesinde

ekonomik, siyasi ve çevresel faktörler de düşünüldüğünde, en fazla tercih ettiği ulaşım modları içerisinde havayolu ulaşımı yer almaktadır (Bakırcı, 2012, s. 342).

Tablo-10: Havayolu Taşımacılığında Yolcu Sayısı

Ülkeler	2002	2005	2010	2015	2016	2017	2018
EU (28 ülke)	-	-	776,047,580	918,249,055	972,692,566	1,046,614,539	1,109,322,631
Belçika	13,761,944	17,813,943	22,697,764	30,958,841	30,115,832	33,277,829	34,572,735
Çek cum.	6,616,882	11,265,764	12,242,386	12,672,004	13,672,362	16,326,504	17,893,941
Danimarka	19,729,648	22,173,770	24,334,852	30,095,505	32,763,142	33,332,139	34,789,772
Almanya	116,780,151	146,102,479	166,130,833	193,936,430	200,687,293	213,072,515	223,017,056
Yunanistan	-	30,798,527	32,588,072	42,096,402	45,543,371	50,169,361	54,255,032
İspanya	113,020,570	143,679,871	153,387,014	174,652,503	193,872,037	210,158,445	220,753,396
Fransa	96,530,277	107,964,706	118,697,207	140,867,569	145,257,114	154,971,726	162,847,023
İtalya	66,122,822	87,906,438	109,064,953	127,665,221	134,504,974	144,895,467	154,146,222
Macaristan	4,468,821	7,918,083	8,174,510	10,228,352	11,668,151	13,379,836	15,212,355
Hollanda	40,753,336	46,433,037	48,618,879	64,570,938	70,317,995	76,608,203	79,869,744
Avusturya	15,195,431	19,684,822	23,532,455	26,754,007	27,181,511	28,551,316	31,334,877
Portekiz	17,669,325	20,274,653	25,735,500	36,005,814	40,930,44	47,431,032	50,949,797
Finlandiya	10,629,140	12,348,113	14,220,636	17,479,246	18,099,954	20,118,115	22,268,840
İsveç	22,039,239	20,997,169	26,646,764	34,011,263	35,952,558	38,628,237	39,183,627
İngiltere	170,393,777	204,022,904	192,887,734	232,270,437	248,868,873	264,867,264	272,386,344
Norveç	18,887,114	18,578,950	29,518,449	37,503,052	37,727,546	39,347,467	40,531,944
İsviçre	26,749,186	28,876,325	37,615,959	48,026,375	50,505,492	53,618,686	56,192,107
Türkiye	33,755,452	56,120,000	103,540,000	181,440,000	174,150,000	139,171,843	154,730,815

Kaynak: (Eurostat, 2020j)

Tablo 10'daki verilere göre, Türkiye'de 2005 yılında 56 milyona ulaşan yolcu sayısı 2010 yılında yaklaşık iki katına çıkarak 103 milyonu geçmiştir. Havayolu taşımacılığında istikrarlı bir politika izleyen Türkiye, Türk Hava Yolları ile havacılık sektöründe gerek yolcu taşımacılığında gerekse güzergah sayısında dünyada en hızlı büyüyen şirketlerden biri olmuştur. Bu gelişmelerin 2016 yılı verilerine 174 milyon yolcu sayısı ile yansıdığı görülmektedir. 2015 yılı sonunda havayolu yolcu taşıma sayılarına göre Avrupa'da 5. Sırada; dünyada ise 11.sırada yer alırken listenin başında ABD, Çin, İngiltere, Almanya ve Japonya yer almaktadır (UDHB, 2017, s. 318-319).

Tablo-11: Uçak Filosu

Ülkeler	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belçika	126	187	177	169	178	169	168	154	164	161	160
Almanya	788	1,114	1,122	1,125	1,147	1,146	1,108	1,113	1,119	1,136	1,100
İrlanda	186	286	331	367	396	429	423	431	458	513	569
Yunanistan	75	118	121	121	111	90	90	93	106	103	104
İspanya	486	571	529	519	505	464	453	455	485	502	509
Fransa	550	607	590	583	621	621	585	571	565	572	571
İtalya	441	507	507	571	481	443	382	378	280	297	286
Macaristan	57	82	81	81	77	56	59	75	90	96	111
Hollanda	154	245	234	228	223	225	227	244	239	244	245
Polonya	101	94	103	96	100	110	107	110	105	117	137
İsveç	151	167	158	170	168	146	155	149	160	150	126
İngiltere	892	1,202	1,225	1,276	1,266	1,229	1,248	1,242	1,262	1,325	1,312
Norveç	22	120	96	107	202	211	218	226	232	168	193
İsviçre	29	316	336	354	347	352	347	350	340	314	291
Türkiye	45	273	579	379	406	443	472	622	697	740	726

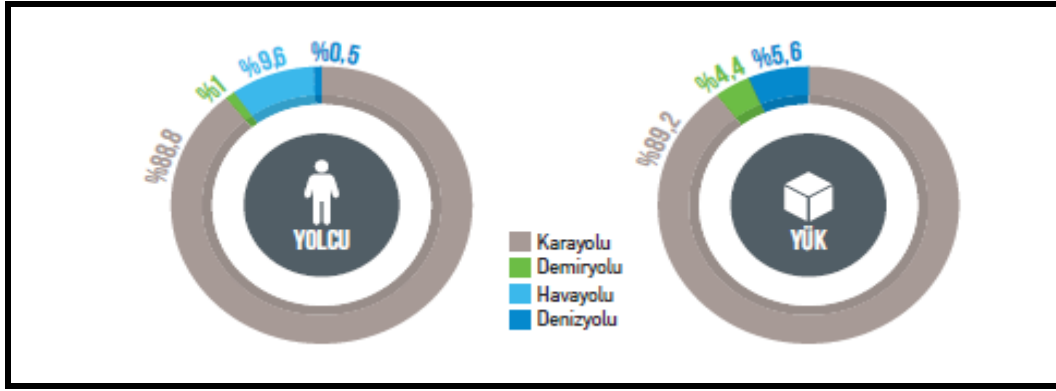
Kaynak: (Eurostat, 2020k)

Ülkelerin uçak filo sayılarının yer aldığı Tablo 11'e bakıldığında Türkiye 2015 yılı itibarıyla toplam 13 havayolu şirketine ait 697 uçak ile faaliyet göstermektedir. Önde gelen şirketler Türk Hava Yolları (THY), Sun Express, Pegasus ve Onur Air'dir (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2020).

2003 yılından itibaren yapılan çalışmalar, dünya havayolu taşımacılığının merkez üssünü batıdan doğuya doğru kaydırmaya başladığını göstermektedir. Sivil Havacılıkta Türk Modeli adıyla bilinen politikalar neticesinde Türkiye'de 2017 yılı verilerine göre büyük gövdeli uçak sayısının 162'den 518'e yükseldiği, sivil trafiğe açık aktif havaalanı sayısının 26'dan 55'e çıktığı, taşınan toplam yolcu sayısının 34,4 milyondan 189,01 milyona geldiği kayıtlardan anlaşılmaktadır. Hava ulaştırma anlaşması bulunan ülke sayısının ise 81'den 169'a ulaştığı, sektördeki istihdamın 65 binden 200 binler dolayına çıktığı ve son olarak sektör cirosunun 2,2 milyar Dolar iken 21 milyar Dolar'a yükseldiği görülmektedir (UDHB, 2017, s. 316).

Ulaşım sistemlerinin emisyon, ticaret, yatırım, yolcu ve yük payları

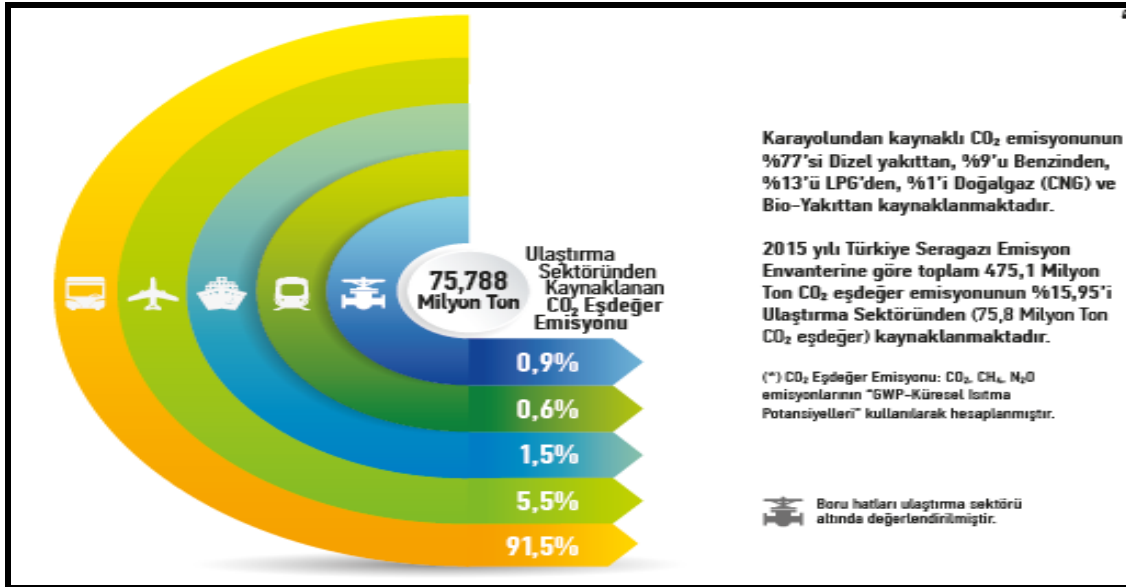
Ülkelerin ulaştırma sistemlerinde ne seviyeye geldiklerinin ölçülmesi için en genel göstergeler olarak emisyon değerleri, ticaret hacimleri, yatırım değerleri, yolcu sayıları ve taşınan yük miktarı verilerine bakılmaktadır.



Grafik 2: 2019 Yılı Türkiye Ulaşım Sektörü Yurtiçi Yolcu ve Yük Taşıma Oranları

Kaynak: (UDHB, 2019, s. 23)

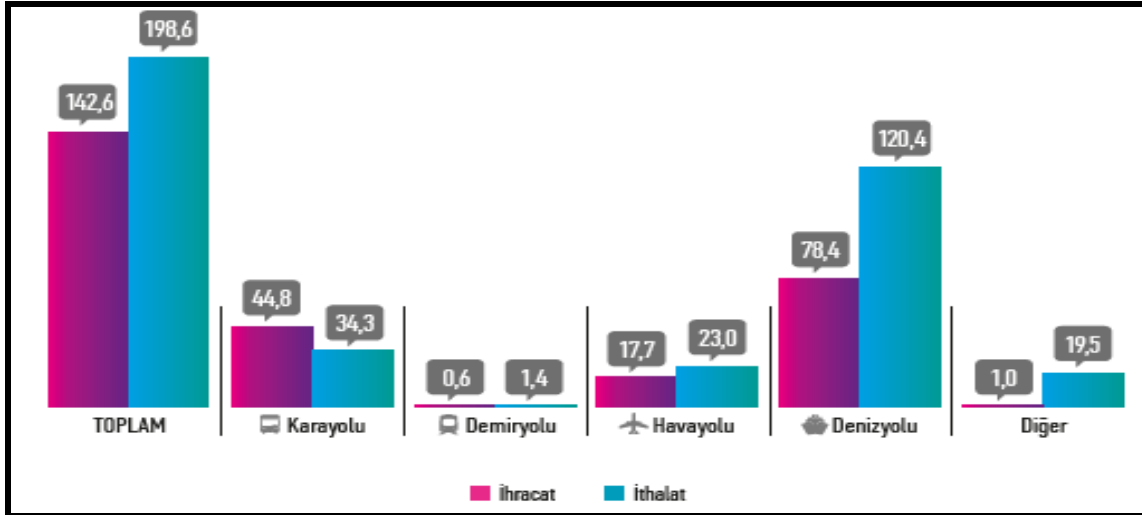
Ulaşım modlarına göre Türkiye'de yolcu ve yük hacmi verilerine bakıldığında, Grafik 2'ye göre en fazla tercih edilen ulaşım türünün 2019 yılı itibarıyla yurtiçi yolcu taşımacılığında %88,8, yük taşımacılığında ise yaklaşık %90 ile karayolu olduğu görülmektedir (UDHB, 2019, s. 23).



Grafik-3: 2015 Yılı Ulaştırma Sektörü Karbondioksit Eşdeğer Emisyonu

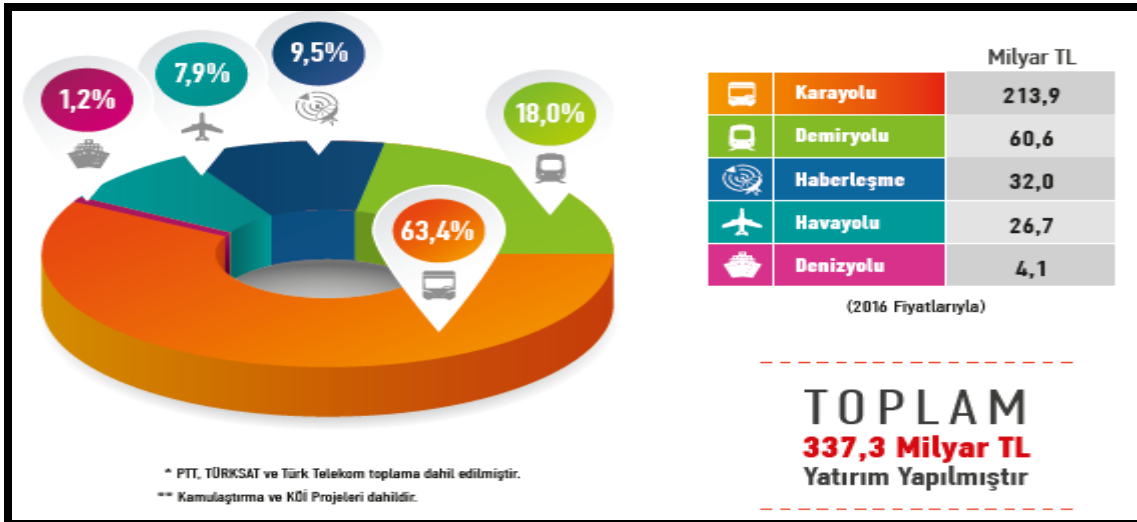
Kaynak: (UDHB, 2016, s. 9)

Grafik 3, Türkiye'de ulaştırma sistemlerinden kaynaklanan karbondioksit salınımında açık ara en büyük payın %91,5 ile karayoluna ait olduğunu göstermektedir. Havayolu ikinci sırada yer almaktadır. Diğer ulaşım türlerinden kaynaklı karbon salınımı bu iki ulaşım türünün yanında çok düşük oranlara sahip olmaktadır.



Grafik-4: Dış Ticaret Tutarlarının Taşıma Sistemlerine Göre Dağılımı (Milyar \$)

Kaynak: (UDHB, 2016, s. 9)



Grafik-5: 2003–2016 Yılları Arasında Ulaştırma Yatırımların Sektörel Dağılımı

Kaynak: (UDHB, 2016, s. 8)

Grafik 4 ve 5'te sırasıyla, ulaşım sistemlerinin dış ticaret tutarları içerisindeki payının ve ulaştırma sektörüne yönelik yapılan toplam yatırım tutarının 2003–2016 yılları içerisindeki paylarını göstermektedir. İhracat ve ithalat tutarları içerisindeki en büyük pay, diğer ülkelerde olduğu gibi açık ara denizyolu ulaşımına ait iken, onu sırasıyla karayolu, havayolu ve demiryolu izlemektedir. Ayrıca 14 yıllık dönemi kapsayan toplam yatırım tutarında en büyük pay 213,9 milyar TL ile karayollarına ait iken, en düşük yatırım tutarı 4,1 milyar TL ile denizyolu ulaşımına yönelik gerçekleşmiştir.

Türkiye'nin AB Ortak Ulaştırma Politikasına Uyumu

AB Komisyonu'nun hazırladığı 2018 yılı Türkiye İlerleme Raporu'na göre 14. Müzakere faslı olan Taşımacılık Politikasında şu detaylara yer verilmiştir (T.C. Avrupa Birliği Bakanlığı, 2018, s. 76):

- Karayolu güvenliğinin sağlanması için karayolu kullanıcılarının eğitim, öğretim, uygulama ve davranış konularında iyileştirmeye gidilmesi ile Vizyon Sıfır Stratejisinde yer alan güvenli sistem yaklaşımının benimsenmesi,
- Demiryolu ağının serbestleştirilmesine yönelik her türlü çalışmanın yapılması ve koşulların sağlanması,
- Havacılık sektörü başta olmak üzere bütün ulaştırma türlerinde AB müktesebatına uygun olarak yolcu haklarına yönelik adımların atılması ve akıllı ulaşım sistemlerinin entegre edilmesi gerekmektedir.

Rapordaki bu detayların yanında genel taşımacılık müktesebatı, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığı, iç su yolu taşımacılığı ve kombine taşımacılık alanlarına da şu şeklide yer verilmiştir (T.C. Avrupa Birliği Bakanlığı, 2018, s. 76):

Genel taşımacılık müktesebatı ile ilgili olarak, kabul edilen “Türkiye 2017-2021 Stratejik Planı” ile birlikte sürdürülebilir kentsel hareketlilik ve iklim değişikliği konularında yeterli gelişme gösterilmediği ve AB önceliklerinin dikkate alınmadığı ifade edilmiştir. Bütün ulaştırma türlerini kapsayan bu ulaştırma ana planına göre demiryolu ve sivil havacılık başta olmak üzere bütün ulaştırma türlerinde idari kapasitenin yetersiz olduğu vurgulanmıştır.

Karayolu taşımacılığında genel olarak AB müktesebatı ile uyumluluk görülmektedir. Özellikle yol kenarı denetiminin titizlikle uygulandığı yer almaktadır. Fakat kargo güvenliğine dair mevzuat ve yönetmeliklerin güncellenmesi gerektiği ifade edilmektedir. Karayollarında güvenliğin sağlanması adına “Vizyon Sıfır Stratejisi’nin” uygulanması ve Ulaşımında Temiz Enerji paketinin akıllı ulaşım sistemleri ile geliştirilmesine yönelik konularda ilerleme kaydedilemediği görülmüştür.

Demiryolu taşımacılığı sektör çalışanlarının görev ve sorumluluklarının açık bir şekilde belirlenmesinin sağlanmasına yönelik gelişmeler mevcut iken ilgili alanlarda yeterli uyumun söz konusu olmadığı anlaşılmakta olup daha fazla uyum sağlanması gerektiği ifade edilmiştir:

Denizyolu taşımacılığı; Tekirdağ ve Antalya başta olmak üzere, acil müdahale merkezlerinin özellikle petrol sızıntısı müdahale ekipmanlarının tedariki konusunda eksiklikleri devam etmektedir. Bu alanda müdahale kapasitesinin artırılarak güçlendirilmesi çalışmalarına devam edilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Türkiye’nin 2017 yılında Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’ni onaylamasına rağmen Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün temel sözleşmelerine henüz taraf olmaması ve Paris Mutabakat Zaptı’nı imzalamaması uluslararası standartlara ve AB uyum sürecine olumsuz etki etmektedir. Bu nedenlerden dolayı denizcilik sektörüne dair kurumsal ve teknik kapasitelerinin yasal ve teknolojik çerçevede artırılarak sahil devletlerinin uyguladığı Gemi Trafik İzleme ve Bilgi Sisteminin bir parçası olunması gerektiğinin altı çizilmektedir.

Havacılık alanında, 2016 yılından itibaren AB ve Türkiye arasında havacılık sektöründe güvenlik, rekabet, ticaret, çevre ve hava trafik yönetimi gibi konularda iş birliği ve uyum söz konusu olmaktadır. Fakat Türkiye’nin Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansına (EASA) üyelik başvurusunun AB müktesebatına uyumlu hale gelebilmesi için bazı engellerin kalkması gerektiğine karar verilmiştir. Bunların başında havacılık emniyeti hususunda uçuş personeli ve hava operasyonlarında önemli bir gelişme kaydedilememesi, EASA ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü arasında yenileme müzakerelerinin yapılmaması, hava trafik yönetiminin emniyet denetimini tam olarak sağlayamaması, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) ile hava trafik kontrol merkezleri arasında iletişimin yetersiz olması gelmektedir. Bu sebeplerden dolayı, başta hava trafik yönetimi olmak üzere, havacılık müktesebatının diğer alanlarında da Türkiye’nin ilerleme kaydetmesi gerektiği söylenmektedir.

2018 yılına ait AB ilerleme raporu genel olarak değerlendirildiğinde, Türkiye’de karayolu taşımacılığında kaydedilen uyum tatmin edici bulunurken diğer ulaştırma alt sistemlerinde AB ulaştırma müktesebatına uyum ve uygulamada etkinliği noktalarında önemli sorunlar olduğu vurgulanmıştır. Tüm bu taşımacılık türlerinde meydana gelen gelişmeler, ne kadar AB uyum sürecine uygun adımlar atılarak hayata geçirilse de Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) ile ilgisi olan veya GKRY’de bulunan bir limandan hareket eden gemi ve uçaklara yönelik kısıtlamaları yürürlükte kaldığı sürece, siyasi açıdan Türkiye bu fasıla ilişkin AB müktesebatına resmi olarak tam uyum sağlamış sayılmayacağı görülmektedir.

Sonuç

AB ülkelerinin ulaştırma alanındaki ortak politikası, genel anlamda rekabet gücü yüksek, güvenli, etkin, kullanıcı ve çevre dostu, can ve mal güvenliğinin olabildiğince sağlandığı, taşımacılık faaliyetleri standartlarının yükseltildiği, sürdürülebilir bir sektör olmayı hedeflemektedir. AB ülkelerinin ulaştırma sektöründe attığı adımlar ve izlediği politikalar, söz konusu hedeflere ulaşma konusunda ciddi ilerlemeler kaydetmelerini sağlamıştır.

Hem Türkiye hem de AB ülkelerinin 2000’li yıllara ait ulaştırma sektörü verileri ele alındığında, yurtiçi yük ve yolcu taşımalarında karayolu ulaşımının ön safhada olduğu anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, ulaştırma politikaları içerisinde önemli bir yere sahip olan ve önemli bir çevresel sorun olan karbon salınımında da karayolu taşıtları en yüksek paya sahiptir. Ulaşımın çevresel hedeflere ulaşılması noktasında en önemli ulaşım modu şüphesiz karayolu taşımacılığı olacaktır. Dış ticarete ise hem AB’de hem de Türkiye’de denizyolu ulaşımı en büyük paya sahiptir. Bu da diğer ülkelerle benzerlik göstermektedir. AB, ulaştırma politikalarının öngördüğü hedeflere ulaşabilmek konusunda gerekli çabayı göstermek ve gerekli tedbirleri almada istikrarlı bir yol izlerken; Türkiye’nin ise gelecekte denizyolu taşımacılığında dış ticarete öncü bir rol almak ve bu sektörde gelişmiş dünya ülkeleri ile rekabet edebilmesi için yasal ve teknolojik düzenlemelerin de yapılması gerektiği görülmektedir.

Avrupa Komisyonu’nun 2018 yılında yayımladığı AB İlerleme Raporuna göre Türkiye’de, taşımacılık politikasının yer aldığı 14. fasıl incelendiğinde, taşımacılık politikası alanında kısmen hazırlıklı olsa da demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığında AB müktesebatına uyum konusunda gerekli adımların atılarak harekete geçilmesi gerektiği belirtilmiştir. Dolayısıyla raporda belirtilen bütün ulaşım sistemlerinde, gerekli teknolojik ve yasal entegrasyon çalışmalarının daha da hızlanması Türkiye’nin yararına olacaktır.

Özellikle AB ortak ulaştırma politikasının nihai hedefleri olan güvenli taşımacılık, sektör çalışanlarının çalışma ortam ve şartlarının iyileştirilmesi, taşıma modlarında yeterli çeşitliliğinin sağlanması ve çevreci tedbirlerin alınması gibi konularda AB müktesebatına uyum sağlanması, Türkiye’de ulaştırma sektörünün gelişimi konusunda yarar sağlayacaktır. Böylece ulaştırma sektörünün rekabetçi kılınması, çevre kirliliğinin azaltılarak kontrol altında tutulması, daha uygun fiyata kaliteli hizmetin verilmesi, ekonomik getirilerin artması, trafik kazalarında gerçekleşen ölüm oranlarının azalması ve ülke vatandaşlarının yaşam standardını arttıracak beklenmektedir. Bu bakımdan Türkiye ulaştırma sektörünün arzulanan seviyeye ulaşabilmesi için, nitelikli iş gücüne ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca ulaştırma alanına bütçeden ayrılan yatırım payının artırılması ve bu bağlamda altyapı sistemlerinin yenilenmesi önem arz etmektedir. Böylece yasal ve teknolojik düzenlemelerin hızlandırılması ile AB standartlarına uygun ulaşım sektörüne sahip olunacaktır. Bununla birlikte, AB ortak ulaştırma politikasında problem olarak görülen petrol bağımlılığı, trafik yoğunluğu ve bölgesel altyapıda gelişmişlik farklılıklarının olması gibi konular, Türkiye için de sorun olarak görülmektedir. Türkiye ulaştırma sektöründeki sorunların, AB’de hayata geçirilen çözüm önerileri referans alınarak

çerçeve belgeler ve politikalar ışığında çözüm yollarının üretilmesi, Türkiye'nin dış ticaret hacmini ve global çapta rekabet edebilme gücünü artıracakları öngörülmektedir.

Kaynakça

- Avcı, S. (2005). Ulaşım coğrafya açısından Türkiye'nin ulaşım politikaları ve coğrafi sonuçları. *Ulusal Coğrafya Kongresi 2005 Bildiriler Kitabı*, 87-96.
- Bakırcı, M. (2012). Ulaşım coğrafyası açısından Türkiye'de havayolu ulaşımının tarihsel gelişimi ve mevcut durumu. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 25, 340-377.
- Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M. (2015). Uluslararası ve Yurtiçi Ticarete Taşıma Türlerinin Payı: Bir Analitik Hiyerarşi Prosesi (AHP) Uygulaması. *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(2) , 405-436.
- Çekerol, G. ve Nalçakan, M. (2011). Lojistik sektörü içerisinde Türkiye demiryolu yurtiçi yük taşıma talebinin ridge regresyonla analizi. *Marmara Üniversitesi İİBF Dergisi*, 31(2), 321-344.
- Çelik, C. (2007). *AB ulaştırma politikasına uyum sürecinde Türkiye'de kara ulaşımı trafik güvenliği*. Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DTP). (1963). *Kalkınma Planı (Birinci Beş Yıl) 1963- 1967*, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DTP). (1968). *İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972*, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DTP). (1973). *Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1973-1977*, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DTP). (1979). *Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979-1983*, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DTP). (1984). *Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1985-1989*, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DTP). (1989). *Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı 1990-1994*, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DTP). (1995). *Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1996-2000*, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DTP). (2000). *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001-2005*, Ankara.
- Emekli, M. A. (2007). *Avrupa Birliği'ne uyum sürecinde Türkiye ulaştırma politikaları ve taşımacılık sektörü analizi*. Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Eurostat, (2020a). *Length of other roads by category of roads*. Erişim Tarihi: 15.02.2020. https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_if_roadsc&lang=en.
- Eurostat, (2020b). *Modal split of freight transport*. Erişim Tarihi: 15.02.2020. https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/refreshTableAction.do?tab=table&plugin=1&pcode=t2020_rk320&language=en.
- Eurostat, (2020c). *People killed in road accidents*. Erişim Tarihi: 15.02.2020. https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=sdg_11_40_.

- Eurostat, (2020d). *Passenger cars per 1000 inhabitants*. Erişim Tarihi: 15.02.2020. https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_eqs_carhab&lang=en.
- Eurostat, (2020e). *Total length of railway lines*. Erişim Tarihi: 15.02.2020. <https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=ttr00003>.
- Eurostat, (2020f). *Rail transport of passengers*. Erişim Tarihi: 15.02.2020. <https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=ttr00015>.
- Eurostat, (2020g). *Modal split of passenger transport*. Erişim Tarihi: 15.02.2020. https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=t2020_rk310.
- Eurostat, (2020h). *Modal split of freight transport*. Erişim Tarihi: 15.02.2020. https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/refreshTableAction.do?tab=table&plugin=1&pcode=t2020_rk320&language=en.
- Eurostat, (2020i). *Gross weight of goods handled in all ports by direction*. Erişim Tarihi: 15.02.2020. https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=mar_go_aa&lang=en.
- Eurostat, (2020j). *Air transport of passengers*. Erişim Tarihi: 15.02.2020. <https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=ttr00012>.
- Eurostat, (2020k). *Commercial aircraft fleet by type of aircraft*. Erişim Tarihi: 15.02.2020. https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=avia_eq_arc_typ&lang=en.
- İktisadi Kalkınma Vakfı (İKV). (2003). *Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası*. AB Politika Ser. No:14, İstanbul.
- İncekara, B. (2016). *Türkiye'de ulaştırma sektörünün ekonomik analizi*. LAP Lambert Academic Publishing.
- Köser, Y. (2011). *Avrupa Birliği uyum sürecinde karşılaştırmalı olarak Türkiye lojistik sektörünün incelenmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. T.C. İstanbul Arel Üniversitesi, İstanbul.
- Kurt, C. (2010). *Türkiye'de ulaştırma sektörü içerisinde lojistiğin yeri ve önemi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Kuşçu, S. (2011). Avrupa Birliği ulaştırma politikası ve Türkiye'ye yansımaları. *Akademik Bakış Dergisi*, 5(9), 77-91.
- Kuşçu, S. (2012). Avrupa Birliği, Avrasya ulaştırma politikaları ve bölge ekonomilerine muhtemel yansımaları. *International Conference On Eurasian Economies*, 452-459.
- Saatçioğlu, C. (2016). *Ulaştırma ekonomisi: sistemler-politikalar-uygulamalar*. Sümer: İstanbul.
- Saatçioğlu, C. ve Çelikok, K. (2017). Avrupa Birliği ortak ulaştırma politikası çerçevesinde Türkiye'de uygulanan ulaştırma politikalarının değerlendirilmesi. *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 5(2), 80-90.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2020). *Havayolu uçak filosu istatistikleri*. Erişim Tarihi: 15.02.2020. <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/4547-istatistikler>.

- T.C. Avrupa Birliği Bakanlığı, (2018). *Türkiye düzenli ilerleme raporu 2016*. Erişim Tarihi: 15.02.2020. [https://www.ab.gov.tr/siteimages/pub/komisyon_ulke_raporlari/2018_turkiye_raporu tr.pdf](https://www.ab.gov.tr/siteimages/pub/komisyon_ulke_raporlari/2018_turkiye_raporu_tr.pdf).
- T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı (BİB). Karayolları Genel Müdürlüğü. (2007). *Stratejik Plan 2007-2011*, KGM Yayını, Ankara. Erişim Tarihi: 15.02.2020. [https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/StratejikPlan/strateji\(2007-2011\).pdf](https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/StratejikPlan/strateji(2007-2011).pdf).
- T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UHDB). (2016). *İstatistiklerle ulaştırma denizcilik ve haberleşme 2003UHDB-2014*. Erişim Tarihi: 15.02.2020. <https://www.utikad.org.tr/images/BilgiBankasi/istatistiklerleulastirmadenizcilikvehaberlesme20032014-6245.pdf>.
- T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UHDB). (2017). *Ulaşan ve erişen Türkiye*. Erişim Tarihi: 15.02.2020. <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-raporlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2017.pdf>.
- T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UHDB). (2019). *Ulaşan ve erişen Türkiye*. Erişim Tarihi: 15.02.2020. <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2019.pdf>.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı (TCKB). (2006). *Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013*, Ankara.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı (TCKB). (2013). *Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018*, Ankara.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı (TCKB). (2017). *Orta Vadeli Program (2017-2019)*, Ankara.
- Tümertekin, E. ve Özgüç, N. (1999). *Ekonomik Coğrafya*. Çantay Kitabevi: İstanbul.
- Tümertekin, E. (1965). Münakale coğrafyası hakkında. *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Ens. Dergisi*, 15. İstanbul.