

TAŞIMACILIK HİZMETLERİ

Dr.Orhan ŞENER

M.Ü. İ.İ.B.F. Maliye Bölümü, Profesör

I-GİRİŞ

Çok sayıda ekonomik araştırma sonuçlarına göre, ülkelerin gelişmişlik düzeyleri ile taşımacılık sistemleri arasında oldukça yakın bir ilişki bulunmaktadır. Bütün gelişmiş ülkelerin taşımacılık sistemleri demir ve deniz yolu taşımacılığı ağırlıklı olup, gelişmekte olan ülkelere göre ise, kara yolu ağırlıklıdır. Araştırmalara göre taşımacılık maliyeti karayoluna göre demiryollarında 10 kat; denizyollarında ise 15 kat daha düşüktür. Demiryolu taşımacılığının azalan maliyetler ve sıfır marjinal maliyetle üretim koşullarına uygun olması nedeniyle, bu ilişkinin geçerli olacağını önceki bölümlerde incelemiş bulunuyoruz. Taşımacılık ekonomisinde (1-10-15) olarak bilinen bu ilişkiye uygun olarak, gelişmiş ülkeler taşımacılık sektörlerini organize ettiklerinden, ekonomik kalkınmalarını kısa süre de gerçekleştirdiler. Bu ülkelerde demiryolu taşımacılığının topluma yaydığı hızlı, güvenli, konforlu ve ucuz yolculuk gibi diğer sosyal faydaları hesaba katıldığında, karayolu taşımacılığına olan üstünlüğü kolayca anlaşılabilir. Öte yandan, gelişmiş ülkelerde toplu taşımacılığın yaratacağı potansiyel dışsallıklar daha da içselleştirilerek, önceki bölümlerde incelediğimiz gibi turizm gelirleri artmakta ve diğer kamu harcamalarında önemli tasarruflar yapılabilmektedir.

Ancak, Türkiye’de çarpık ve kamu ekonomisi kurallarına tamamen ters bir taşımacılık modeli gerçekleştirildiğinden, ekonomik kalkınma gerçekleştirilememiş ve dışsallıklar olumsuz nitelikte ortaya çıkmıştır. Böylece, karayolu ağırlıklı bireysel taşımacılık sisteminin benimsenmesi sonucu taşımacılık maliyetleri yükselmiş, trafik kazalarındaki mal ve can kaybı artmış ve akaryakıt tüketimi nedeniyle dışarıya önemli miktarda döviz ödenmektedir. Bütün bu olumsuzluklar nedeniyle, gelişmiş ülkelerde rekabet etme olanağı da tamamen ortadan kalkmış bulunmaktadır.

A-TÜRKİYE’DE TAŞIMACILIK HİZMETLERİ

Ülkemizde 1950 li yıllara kadar, demiryolu ağırlıklı taşımacılık politikası benimsendiği halde, sonraki yıllarda daha çok politik nedenlerle karayolu ağırlıklı

bireysel taşımacılık modeli benimsenmiş bulunmaktadır. Bu olumsuz gelişme sonucu olarak, yolcu taşımacılığının %95 i karayolu ile; %4 ü demiryolu ile ve sadece %1 kadarı denizyolları ile yapılmaktadır. Benzer çarpık durum aynen kent içi taşımacılığına da yansıtılmış olduğundan, aynı reşyolar büyük şehirler içinde geçerli bulunmaktadır. Yük taşımacılığının ise, yaklaşık %90 ı karayollarında ve %10 u ise demir ve deniz yollarında yapılmaktadır. Bu rakamsal açıklamalarımız, ülkemizde taşımacılık sisteminin gelişmiş ülkelerdeki gibi (1-10-15) formülüne uygun olarak değil, fakat (15-10-1) formülüne göre, maliyetleri ülke içinde ve ülke dışında nasıl ve hızla artırdığını göstermektedir. Böylece, taşımacılık sektöründeki bu olumsuz yapılanma nedeniyle, bir yandan üretilen ve tüketilen her tür mal ve hizmetlerin maliyeti artarken, öte yandan toplum aşağıda sıralandığı biçimde olumsuz dışsallıklar yüklenmek zorunda bırakılmıştır. Bunlar:

- Ekonominin genelinde produktivitenin düşmesi,
- Trafik kazalarındaki artış nedeniyle, yılda 7.000 kişinin ölmesi ve 90.000 kişinin yaralanması ve sakat kalması.
- Aşırı akaryakıt tüketimi sonucu dışarıya ödenilen döviz nedeniyle, dış ödemeler bilançosu açığının artması,
- Çevre kirliliğinin büyük boyutlara ulaşması,
- Makine ve yedek parça yenilenmesi nedeniyle dışarıya bağımlılık,
- Trafik kazalarındaki artışın fazlalığı sonucu, turistlerin ülkemizde yolculuk etmekten çekinmeleri olarak sayılabilir.

B.GELİŞMİŞ ÜLKELERDE TAŞIMACILIK SİSTEMİ

Gelişmiş ülkelerin tamamında demir ve deniz yolu ağırlıklı toplu taşımacılık sistemi geçerli olup, başlıca özelliklerini şöyle sıralayabiliriz.

- Bu ülkelerde demiryolu uzunluğu ortalama olarak, Türkiye’ye göre 7 kat daha fazladır.

-Hızı saatte 90-350 km arasında değişen intercity, express ve hızlı trenlere yük ve yolcu taşımacılığının önemli bir bölümü gerçekleştirilmektedir.

-Şehirlerarası taşımacılık biçimi aynen kentlere de yansıtıldığından, S bahn, U bahn, metro, subway adı altında yer altı trenleriyle ve tramvaylarla toplu taşımacılık yapılmaktadır.

-Ülke düzeyinde toplu taşımacılık yaygınlaştırıldığından, yolcu ve yük taşımacılığında maliyet minimum düzeye düşmektedir.

-Lokomotiflerin yarısından fazlası elektrikle işleildiğinden, taşımacılığın çevre kirlenmesini azaltıcı etkisi artmaktadır.

-Yük ve yolcu taşımacılığı demiryollarına aktarıldığından, otomobil başına düşen kaza sayısı minimum düzeye indirilmiştir.

-Süratli, konforlu ve güvenli yolculuk yapılmaktadır.

-Bu sayılan özellikleri nedeniyle, ülke içi yolculuklarda trenle seyahat havayoluna bile tercih edilmektedir.

Yukarıda sayılan ve çoğu ekonomik nitelikte olan olumlu dışsallıklarına ek olarak, demiryolu taşımacılığı ile bir çok sosyal hizmetler minimum maliyetle gerçekleştirilmekte ve dolayısıyla bütçe harcamalarında önemli tasarruflar yapılmaktadır. Uygulamaya ilişkin olarak aşağıdaki örnekleri verebiliriz.

-Eğitim alanında: Bir çok gelişmiş ülkelerde ek vagon konularak, ya da ölü saatlerde trenlerle köyde oturan öğrenciler kentlere taşınarak, eğitim bakanlığı bütçesinde önemli tasarruflar yapılmaktadır. Böyle bir uygulama nedeniyle, eğitim bakanlığının köylerde okul açmasına; öğretmen, memur, hademe ve doktor gibi personel istihdam etmesine gerek kalmamaktadır. Öte yandan, eğitim hizmetleri ülke çapında aynı kalitede verildiğinden, fırsat eşitliği de kendiliğinden sağlanmaktadır.

-Turizmde: Turizmde "Turist Kartı" uygulamasıyla, turistlerin ülkede daha uzun süre kalmaları kolayca teşvik edilerek, turizm geliri artırılabilir. Bu tür bir uygulamaya göre turistlere haftalık, iki haftalık ya da 3 haftalık süre için örneğin 150, 250 ve 325 marka satılan biletlerle, trenlerden sınırsız yararlanma olanağı sağlanmaktadır. Böylece, bir turist için seyahat giderleri minimize edildiğinden, ilgili ülkede daha uzun süre konaklaması sağlanmaktadır. Şöyle ki, eğer bir turist bu kartı almadan, normal biletle seyahat ederse; kartlı uy-

gulamaya göre aynı yerleri seyahat ettiğini varsayarsak, en az 5 bin mark daha fazla yol parası ödeme zorunda kalacaktır. [1] Böylece, 5 bin markla 325 mark arasında ki büyük fark nedeniyle turist ilgili ülkede 3 hafta daha fazla kalmak isteyecektir. Ancak, 3 haftalık süre boyunca yapacağı konaklama, barınma ve diğer harcamaları nedeniyle adı geçen ülke önemli bir turist geliri elde edecektir. Kaldı ki, turiste verilen taşımacılık hizmeti, tıkanıklığın olmadığı durumlarda sıfır marjinal maliyetle ya da bedava olarak sunulabilmektedir.

-Savunma: Demiryolu taşımacılığından savunma amacıyla da önemli ölçüde dışsal ekonomiler sağlayarak, devlet bütçesinde önemli tasarruflar yapılabilmektedir. Özellikle, savaş ve olağanüstü durumlarda asker ve malzeme nakli sırasında oldukça düşük maliyetle ve daha kısa sürede taşımacılık hizmeti verebilmektedir. Demiryolu taşımacılığı savaş yıllarında tünellerin sığınak olarak kullanımına olanak vermesi nedeniyle de, ayrı bir stratejik önem taşımaktadır.

Toplu taşımacılık sistemi ile eğitim, turizm ve savunma örneklerimizde olduğu gibi, kamu hizmetleri çoğu kez sıfır marjinal maliyetle sunulabilmektedir. Çünkü, üretimin teknik koşulları nedeniyle toplu taşımacılık marjinal maliyetin giderek düşmesine yol açtığı için, üretim arttıkça ortalama maliyet de düşer. Bu durum, ekstrem üretim biçiminde sıfır marjinal mal üretilmesine olanak vermektedir. Örneğin, öğrenci, turist ya da asker nakli için mevcut trene bir ya da bir kaç vagonun eklenmesinin trenin sabit maliyetinde herhangi bir artışa neden olmayacağı açıkça görülmektedir. Bu nedenle, marjinal maliyeti sıfır olan mal ve hizmetin fiyatının da sıfır olması gerektiğinden, "turist kartı" oldukça sembolik bir fiyata satılabilmektedir. Ancak, ülkemizde toplu taşımacılık yaygın olmadığından ya da trenle taşımacılık sürat, konfor ve emniyet yönünden standartların altında olduğundan, yukarıda anlatılan biçimde olumlu dışsallıklar realize edilememektedir. Bu açıklanan nedenlerle, ülkemizde modern demiryolu taşımacılığını geliştirmeden kamu harcamalarında tasarruf yapma olanağı da bulunmaktadır.

C.KENTİÇİ TAŞIMACILIK HİZMETLERİ

Ülkemizdeki şehirlerarası yolcu ve yük taşımacılığında geçerli olan bireysel taşımacılık biçimi aynen kentlere de yansıtıldığından, bir yandan taşımacılık maliyeti hızla artarken, öte yandan yaratılan olumsuz dışsallıklar sonucu, sosyal maliyetler de artmış bulunmaktadır. Bu olumsuz gelişmeler nedeniyle, son yıllarda büyük kentlerimizin en önemli sorunlarının başında taşımacılık gelmektedir. Bu sorunlar şöyle sıralanabilir:

-Orman alanlarının yağmalanmasından, su kaynaklarının kirletilmesinden ve spekülâtif kazançların elde edilmesinden mevcut taşımacılık sistemi sorumlu tutulmalıdır. Gerçekten, Boğaz Köprülerinin bağlantı yolları orman alanlarından ve su havzalarından geçtiğinden, gecekondulaşmayı teşvik ederek, yukarıda sıralanan sorunları yaratmaktadır.

-İstanbul'da evden işe gidiş geliş süresi toplamı ortalama olarak 4-5 saat olarak hesaplanmaktadır. Bu uzun yolculuk nedeniyle, işgücünün verimliliği önemli ölçüde düşmektedir. Bilindiği gibi, bu süre içinde hızlı trenlerle Londra-Paris arasında gidiş-geliş yapılabilir. Bu sorunu ortadan kaldırmak için hızlı trenlerle Londra-Paris arasında gidiş-geliş yapılabilir.

-Kent içinde otobüs, minibüs, ağır taşıt ve diğerlerinin kent içi kirliliğe katkısının %50' i geçtiği hesaplanmıştır. Öte yandan, sayılan araçların yarattığı gürültü ise, insan sağlığı için tehlikeli olmaya başlamıştır.

-Taşıma giderlerinin aile bütçesi içindeki payı çok sayıda çalışan için %50' yi geçmiş bulunmaktadır. Bu oranı, İstanbul'un doğu yakasında oturup da, Batı yakasında çalışanlar için daha da yükselmiş olup, basında çıkan haberlere göre, %100' ü bulmaktadır. Böylece, bir çok kimse maaş ya da ücretinden fazla yol parası ödememek için işini bırakma durumunda kalmıştır.

-Akaryakıt tüketimi ve yedek parça bağımlılığı nedeniyle, döviz gelirleri önemli ölçüde azalmaktadır.

-Trafikteki tıkanmalar ve çeşitli taşıma araçlarının hareket saatleri arasında koordinasyonun sağlanamaması da, çalışanlarda işe geç kalma korkusu biçiminde sıkıntılar ve psikosomatik rahatsızlıklar yaratmaktadır.

Yukarıdaki karşılaştırmalardan çıkardığımız sonuca göre, Türkiye'de taşımacılık hizmetinin sunum biçimi, Batı uygulamalarının aksine artan sosyal maliyetlere yol açmaktadır. Bu alandaki savurganlığın büyük boyutlara ulaşması, enflasyonu kendiliğinden yapılaşmaktadır. Öte yandan, taşımacılık hizmetlerinin maliyetinin yüksekliği ise, Türkiye'nin uluslararası rekabete etme gücünü oldukça düşürmektedir.

D. TÜRK TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNÜN

SORUNLARI

Türkiye'deki taşımacılık alt sektörlerinin yanlış yapılanması nedeniyle, bu sektörün potansiyel olarak yaratacağı dışsal ekonomilerden yararlanılmaktadır. Öte yandan, mevcut taşımacılık sistemi ekonomide maliyetleri artırıcı, uluslararası rekabet koşullarını olumsuz yönde etkileyici ve trafik kazalarının sayısını yükseltici bir rol oynamaktadır. Bu açıklamalarımıza bağlı olarak, Türk

taşımacılık sisteminin temel sorunlarını şöyle sıralayabiliriz.

-Demiryolu taşımacılığı gelişmiş ülkelerde en gelişmiş taşımacılık alt sektörünü oluşturmakta olup, yaklaşık 1 milyon nüfuslu kentlerin merkezi tren istasyonlarında ortalama 30-40 kadar peron bulunurken, bu sayı Ankara'da sadece 3 ve İstanbul'da 5-6 tane. Öte yandan, kent içi toplu taşımacılığı metro ile yapıldığından, bu ülkelerin akaryakıt tüketimlerinden önemli ölçüde tasarruf ettikleri görülmektedir.

-Gelişmiş ülkelerde saatteki hızı 300-350 km' ye ulaşan hızlı trenler devreye sokulurken, Türkiye'nin demiryolu ağı ve lokomotifleri oldukça eskimiş olup, hızlı bir taşımacılığa olanak vermemektedir. Örneğin, Ankara-İstanbul arası Batıdaki trenlerle en çok 3 saatte alınabilirken, Türkiye'de ortalama olarak 8-10 saatte alınabilmektedir. Ayrıca, sinyalizasyon sisteminin yetersizliği ve hatların geliş-gidişli olmamasının yol açtığı uzun süreli gecikmeler de oldukça yaygındır.

-1970 li yıllardan önceki dönemlerde demiryolu taşımacılığının yük ve yolcu taşımadaki payları, kadar giderek azaltılarak, minimum düzeye düşürülmüştür. Örneğin, yük taşımacılığında karayolunun payı 1955 den önce, %50 den daha azken, 1972 de %62 ve 1983' de ise, %80.9 a kadar çıkarılmıştır. Yolcu taşımacılığında karayolunun payı ise, yine benzer artış trendini göstererek, 1972 yılındaki %90.5 oranından, 1983 yılındaki %95.5 e yükselmiş bulunmaktadır. Karayolu taşımacılığında bu gelişme, tamamen demiryolu taşımacılığında ki gerileme pahasına oluşmuştur. Bu olumsuz gelişme nedeniyle, demiryollarında yolcuların sadece %4.12 si ve yük taşımacılığının yaklaşık %10 gibi oldukça önemsiz bir bölümü taşınmaktadır.

-Karayolu taşımacılığının ekonomik ve sosyal zararları giderek büyük boyutlara ulaşmaktadır. 1954 yılında 47.000 km olan karayolu ağının uzunluğu, 1994 yılında 260.000 km ye çıkarılmış olup, bunun sadece 90.000 km si devlet yoludur. Devlet yollarının ise, sadece %30 u Avrupa Topluluğu standartlarındadır. Yolların kalitesizliği ve bölünmüş çift yolların son derece kısa olması nedeniyle, trafik kazalarında önlenemeyen artışlar olurken, ayrıca önemli ölçüde tıkanıklara neden olmaktadır.

-Türkiye'de taşımacılık sektörünün karayolu ağırlıklı olmasının bir sonucu olarak, karayollarında seyreden taşıtların %40' ını otobüs kamyon ve TIR-tanker türü büyük araçlar oluşturmaktadır. Büyük araçların sayılarının çokluğu ile artan trafik kazaları arasında oldukça yakın bir ilişki bulunmaktadır. Söz konusu oran, gelişmiş ülkelerde %10 un altında olduğundan, taşıt sayısına göre

ölümle sonuçlanan trafik kazaları Türkiye'de en yüksek düzeydedir.

-1980 li yıllarda uygulanan yanlış vergisel teşvik önlemleri sonucu olarak, 1975 de 862 olan TIR sayısı, 1986 da 18.168 e yükselmiştir. Öte yandan, ulusal ve uluslararası düzeyde yolcu taşıyan otobüs ve yük taşıyan kamyon sayısı anormal derecede artmıştır. Ancak, uluslararası ticarete ve Körfez Savaşının yol açtığı ekonomik ve siyasal konjonktür nedeniyle, çok sayıdaki uluslararası karayolu taşımacılığı firması mali kriz ortamına girmiştir.

-Yine 1980 li yıllardaki yanlış teşvik politikası nedeniyle, deniz ticaret gemileri sayısında da anormal derecede bir artış olmuştur. Çoğu yaşlı gemilerden oluşan bu filo, uluslararası deniz taşımacılığının yoğun rekabetine dayanamayarak genellikle atıl kalmışlardır. Öte yandan, deniz taşımacılık filosundaki büyümeye karşın, Türk ve yabancı limanlar arasındaki taşınan malların %50 sini yine yabancı taşımacılık firmaları taşımışlardır.

-Havayolu taşımacılığı ise, diğer taşımacılık alt sektörlerine göre en önemli gelişmeleri gerçekleştirmiştir. 40 dan fazla uluslararası hatta tarifeli uçuş seferi başlatılarak, yer (handling) ve ikram (catering) hizmetleri geliştirilerek, charter ve kargo taşımacılığında önemli adımlar atılmıştır. Ne var ki, bütün bu olumlu gelişmelere karşın, kötü yönetim nedeniyle THY geçen yılda (1995) 2.5 trilyon lira zarar etmiştir.

-Yurtdışından ithal edilen malların Türkiye'ye taşınması sadece Türk taşımacılık araçlarıyla yapılmaktadır. Bu nedenle, yabancı ülkelere ihraç edilen malları taşıyan Türk araçları genellikle yüksüz olarak boş dönmektedir. Bu durum ise, akaryakıt tüketimi nedeniyle taşımacılık maliyetini aktaran önemli faktörlerden birisi olmaktadır.

-Yanlış teşvik politikalarının sonucu olarak, ulusal ve uluslararası taşımacılık yapan firmaların sayısı da anormal düzeyde artmıştır. Örneğin, 1985 yılında 558 e çıkan uluslararası yük taşıması yapan şirket sayısı, yoğun rekabete dayanamadıkları için, yaşanan yoğun iflasların sonunda ertesi yılda 490 a düşmüş bulunmaktadır. Benzer olumsuzluk, uluslararası yolcu taşımacılığı yapan ve aynı yıllardaki sayısı 105 e çıkan şirketler için de geçerli olmuştur.

-Uluslararası taşımacılık firmalarının iflas nedenlerinin başında, bu kuruluşların gerekli ölçek büyüklüğünün çok altında kurulmuş olmaları gerekmektedir. Bu nedenle, çok sayıda Türk firması uluslararası rekabet ortamına uyum sağlayabilmek amacıyla, taşıdıkları yabancı mallara düşük tarifeli navlun politikası uygularken, karşılaştıkları maliyet farkını taşıdıkları yerli malların

navlun ücretini yükselterek karşılaştırmaya çalışmışlardır. Böyle bir taşımacılık politikasının olumsuz etkisi ise, Türk ihraç ürünlerinin uluslararası ticarete rekabet edebilme gücünü azaltma biçiminde ortaya çıkarmıştır.

-Uluslararası karayolu taşımacılığı yapan firmaların, yine uygun ölçek büyüklüğünün altında kurulmaları, taşımacılık maliyetlerini oldukça yükselen bir faktör olmuştur. Örneğin, 1987 yılında küçük çaptaki bir taşımacılık firmasının sadece haberleşme giderlerinin, aynı yılın parasıyla 4 milyon TL olarak hesaplanmıştır. Küçük firmaların diğer sabit ve değişir maliyetlerinin hesaba katılması durumunda, Türk ekonomisine olan sosyal maliyetlerinin de ne kadar yüksek olduğu kolayca anlaşılabilir.

E.DİŞSALLIKLARI İÇSELLEŞTİRİCİ ÖNLEMLER

Türk taşımacılık sektörünün yanlış yapılanması nedeniyle sosyo-ekonomik sorunların ve kaynak savurganlığının oldukça ciddi boyutlara ulaşılması, acil çözüm önlemlerinin bir an önce uygulanmasını gerektirmektedir. Gerçekten, büyük ölçüde can ve mal kaybına yol açan, ekonominin genelinde üretim maliyetlerini son derece artıran, ekonomik kalkınma çabalarını olumsuz yönde etkileyen, yoğun çevre kirlenmesi ve gürültü kaynağı olan mevcut taşımacılık sisteminin bir an önce terk edilmesi gerekmektedir. Bu amaçlarla, taşımacılık sektöründe yapılması gereken ciddi reformlarla ilgili çözüm önerilerimiz aşağıda sıralanmıştır.

1-Dünya uygulaması değerlendirildiğinde, demiryolu taşımacılığı ile ekonomik kalkınmışlık düzeyleri arasında doğrusal bir ilişki olduğu açıkça görülmektedir. Örneğin, 1000 km² lik bir alanda ortalama demiryolu uzunluğu AT da 67 km olup, bu sayı İspanya için 27, Yunanistan'da 19, Portekiz'de 39 ve Türkiye'de ise sadece 11 km dir. Söz konusu demiryolu uzunluğu Belçika'da 129 ve Almanya'da 114 km dir. Bu nedenle, İspanya demiryolu taşımacılığının modernize edilmesi işini Fransa'ya ihale ederken, Almanya ise, oldukça gelişmiş demiryolu ağını daha da iyileştirmek için, 90 milyar mark tutarındaki bir projeyi uygulamaya koymuştur. Gelişmiş ülkelerde ekonomik ve ticari alanlarda Türkiye'nin rekabet edilebilirliğini artırabilmek için, ülkemizin de bu alanda yeniden yapılanması gerekmektedir. Bilindiği gibi, yapılan hesaplamalara göre, demiryolu taşımacılığı karayoluna göre, taşımacılık maliyetlerini en az 10 kat daha azaltmaktadır. Bu nedenle, gelişmiş ülkeler hızlı tren projelerini uygulamaya koyarak, taşımacılık maliyetlerini daha da düşürebilmek için aralarında oldukça yoğun bir rekabete girmişlerdir.

Türkiye'nin petrol tüketiminin en az %20 si taşımacılık sektöründen kaynaklanmaktadır. Demiryolu projesinin realize edilmesiyle, karayolu taşımacılığında tüketilen petrolden en az %50 oranında bir tasarruf sağlayacağı düşünüldüğünde, ülkemizin döviz kazancının yılda birkaç milyar dolar olacağı kolayca hesaplanabilir.

2-Ülkemizdeki AT düzeyinde bir demiryolu taşımacılık sistemini oluşturmasının mali portresi, Türkiye'nin bütçesinin kaldıramayacağı derecede yüksektir. Ancak, İspanya'nın Yap-İşlet-Devret (Build-Operate and Transfer) finansman yöntemiyle demiryollarının modernizasyonu işini oldukça gelişmiş bir teknolojiye sahip olan Fransa'ya ihale etmesi durumunda olduğu gibi, Türkiye'de aynı finansman yönetiminden yararlanarak, ciddi finansman sorunu çözebilir. Bizce, böyle bir finansman modelinin uygulanmasıyla Türkiye'nin uzun dönemde elde edeceği sosyal faydaların toplamı, vazgeçilen gelir akımlarının toplam değerinden çok daha büyük olacaktır. Önceki bölümdeki fayda-maliyet analizlerimizde yer alan endirek maddi ve maddi olmayan faydalara ek olarak, böyle bir proje ile istihdam olanakları da artacaktır. Ayrıca, Türkiye hızla demiryolu projesini geliştiren Japonya, Almanya ve Fransa gibi ülkeler arasındaki yoğun rekabet ortamından da yararlanabilecektir. Yap-işlet-devret modeli uygulanmaya konulduğunda kamu yatırım harcamalarında da önemli tasarruflar sağlanacaktır.

3-Türkiye'deki karayolu ağırlıklı taşımacılık sisteminin en önemli sosyal maliyetlerden birisi de, trafik kazalarından kaynaklanmaktadır. Yapılan hesaplara göre, bir trafik kazası nedeniyle topluma yüklenen sosyal maliyet (ölen ve yaralanan işgücünün üretimden çekilmesinin bedeli, taşıt araçlarının değeri, mahkeme ve sigorta giderleri gibi) yaklaşık olarak, kişi başına 50.000 paund olarak hesaplanmaktadır. Türkiye'de 100.000 trafik kazasının olduğu, ölü sayısının 7.000 i aştığı göz önünde bulundurulursa, karayolu taşımacılığının sosyal maliyetinin ne kadar yüksek olduğu kolayca anlaşılabilir. Gelişmiş ülkelerde alınan önlemler sonucu olarak, taşıt sayısındaki hızlı artışa karşın, trafik kazaları ve ölü sayısı önemli ölçüde düşürülmüştür. Buna karşın, Türkiye'de karayollarında seyreden ağır taşıtların oranı %40'ın altında indirilmediğinden, alınan her türlü önleme karşın, ölü ve kaza sayısı giderek daha da artmaktadır. Trafik kazalarında kaybedilen yakın çevresinin ve sakat kalan insanların çektikleri üzüntünün bedeli ise, parayla ölçülemeyecek düzeyde yüksektir. Bununla birlikte, Türkiye'deki trafik kazaları nedeniyle topluma yüklenen sosyal maliyetlerin ancak, trilyonlarla ölçülebileceğini söyleyebiliriz. Söz konusu sosyal maliyetler, ancak Batı ülkeleri düzeyinde bir demiryolu taşımacılığı sisteminin oluşturulmasıyla minimize edilebilir.

4-Yapılan bilimsel araştırmalara göre, denizyolu taşımacılığının özellikle uzun mesafelerde, karayolu taşımacılığına göre karşılaştırılamayacak derecede ucuz olduğu görülmektedir. Bu taşımacılık biçiminin kitlesel taşımacılığa olanak vermesi nedeniyle, demiryolu taşımacılığına göre de daha ucuz olduğu da bilinmektedir. Buna karşın, Türkiye'de denizyolu taşımacılığından minimum düzeyde bile yararlanılamamaktadır.

Aşağıda sıralanan rasyonalizasyon önlemleri uygulamaya konularak; bir yandan taşımacılık sektörünün yayacağı dışsallıklar artırılırken; öte yandan kamu harcamalarında önemli tasarruflar yapılabilir.

-Kara ve demiryolu taşımacılığı arasında kurulan bir kombine (bağlantılı) taşımacılıkla sisteminin etkinliği, denizyolu taşımacılığı devreye sokularak daha da artırılabilir.

-Ro-Ro taşımacılığı geliştirerek, uluslararası nakliyecilik yapan ve boş dönem taşıtların akaryakıt tüketimleri minimize edilerek, ihraç edilen malların maliyeti önemli ölçüde düşürülebilir.

-Eskiden olduğu gibi İstanbul- İzmir-Kışadısı-Bodrum-Marmaris-Fethiye-Antalya-Alanya-İskenderun denizyolu hattı açılarak, programlı tutarlarla turistlerin ülkedeki konaklanan gün sayıları kolayca artırılabilir. Benzer taşımacılık, İstanbul-Hopa arasında Karadeniz kıyılarında da geliştirilebilir.

-Haç mevsimi sırasında her yıl yaklaşık olarak sayıları 100.000 i bulan hacı adayları, denizyolu ile taşınarak ülke çapında önemli ve yoğun dışsallıklar yaratılabılır. Böylece,

-Hacı adayı taşıyan uçaklar dış turizm alanında kullanılarak, döviz gelirleri artırılabilirler.

-Hac seferine giden otobüsler ülke içinde yolcu taşımacılığında kullanılarak, yazın ortaya çıkan aşırı yolcu talebi karşılanarak, trafik anarşisi bir dereceye kadar kontrol altına alınabilir.

-Denizyolu taşımacılığının kalitesi artırılarak, programlı seferlere "turist kartı" uygulaması getirilerek, önemli döviz geliri elde edilebilir.

5-Deniz ve demiryollarının modernize edilmesine ilişkin olarak alınan bütün önlemler ayrıca büyük kentlerde de devam ettirilmelidir. Böylece, ölçek büyüklüğünün yaratacağı dışsallıklardan maksimum düzeyde yararlanma olanağı vardır. kent içi metro taşımacılığı da yap-işlet devret modeliyle ülkenin demiryolu iyileştirme y da yeniden yapılanma projesinin içinde yer almalıdır. Böylece, her türlü savurganlıklar önlenirken, ayrıca met-

ro ve demiryolu taşımacılık ağları kolayca birbiriyle bütünüleŐecektir.

6-Metro projesinin bir an önce tamamlanmasının sayısız sosyal yararları vardır. Bilindiği gibi. İstanbul kenti örneğinde olduğu gibi. kirlenmenin % 50 sinden fazlası trafikteki araçlardan kaynaklanmaktadır. Doğal gaz uygulaması yaygınlaştırılsa bile. her gün trafiğe çıkan araçların sayısının giderek artması nedeniyle. bu oran yükselmeye devam edecektir. Kaldı ki. İstanbul'un yerleşim alanlarından önemli bir bölümünün doğal gaz kullanmaya uygun olmadığı da bilinmektedir.

7-Metro tünellerine elektrik. su. havagazı. telefon. kablolu TV. kanalizasyon ve benzerlerinin yerleştirilmesiyle. her yıl yaşanan ve kaldırım inşaatının yarattığı sıkıntılardan ve savurganlıklardan kurtulma olanağı da bulunmaktadır.

8-Uluslararası yük taşımacılığı yapan 600 kadar ve yolcu taşımacılığı yapan 100 den fazla firmanın. uygun ölçek ekonomisinden yararlanmaya olanak sağlayacak biçimde. az sayıdaki ciddi kuruluşların şemsiyesi altında birleştirilmeleri gerekmektedir. Böylece.

-Gereksiz yönetsel ve oldukça pahalı haberleşme giderlerinden önemli tasarruf sağlanacaktır.