

ULUSLARARASI ULAŞTIRMA POLİTİKALARI ÇERÇEVESİNDE AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE’NİN ULAŞTIRMA POLİTİKALARI¹

TRANSPORT POLICIES OF THE EUROPEAN UNION AND TURKEY WITHIN THE FRAMEWORK OF INTERNATIONAL TRANSPORT POLICIES

Cem SAATÇIOĞLU*, Kaan ÇELİKOK**

* Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi, İktisat Bölümü, cemsaatcioglu@yahoo.com, <https://orcid.org/0000-0002-0247-8070>

** Doktora Öğrencisi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Avrupa Birliği Anabilim Dalı, kaan_celikok@hotmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-1124-9755>

ÖZ

Günümüzde üretim ve ticaretin küreselleşmesiyle birlikte, ulaştırma politikaları ekonomik büyümenin sağlanması ve rekabetçiliğin artırılmasının temel unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır. Uluslararası iş bölümünün küresel refahı artırıcı etkilerinin olması, devletleri uluslararası iş birliği yapmaya ve uluslararası hareketliliği kolaylaştırıcı politikalar izlemeye sevk etmektedir. Ulaştırma politikaları genel çerçevesiyle incelenirken, karayolu, demiryolu ve denizyolu ve havayolu şeklindeki farklı ulaştırma sistemlerinin durumu da analiz edilmelidir. Üye devletlerin iktisadi ve siyasi entegrasyonu için önemli bir rol oynayan AB ulaştırma politikasının etkinliği ve verimliliği, Avrupa içinde görülen mal ticaretindeki müthiş büyüme artışının yaşanmasının en temel etkenlerinden biridir. Dış ticarete, AB'nin beşinci en büyük ticari ortağı olan Türkiye, en büyük ticari ortaklığını AB ile yapmaktadır. Bu çalışmada, Türkiye'nin son yıllarda Ulaştırma Politikalarında attığı adımlar uluslararası ulaştırma politikaları ve AB'nin Türkiye İlerleme Raporları bağlamında değerlendirilecektir.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası Ulaştırma Politikaları, Avrupa Birliği, Türkiye, AB İlerleme Raporları

Jel Kodları: N70, N74, R40.

ABSTRACT

With today's globalization of production and commerce, transport politics emerges as a fundamental element of ensuring economic growth and increasing competitiveness. The global welfare-enhancing effects of the international division of labor have prompted governments to pursue international co-operation and policies that facilitate international mobility. While the transport policies are examined in general terms, the status of the different transport systems in the form of road, rail, sea and air must also be analyzed. The effectiveness and efficiency of the EU transport policy, which plays an important role for the economic and political integration of the Member States, is one of the main factors for the enormous growth in commodity trade in Europe. In foreign trade, the EU's fifth largest trade partner is Turkey and Turkey has its largest trade with the EU. In this study, the steps taken in the Transport Policy in Turkey in recent years will be reviewed in the context of international transport policies and the EU's Turkey Progress Reports.

Keywords: International Transport Policies, European Union, Turkey, EU Progress Reports

Jel Codes: N70, N74, R40.

¹ Bu çalışma, 07-08 Eylül 2018 tarihlerinde Aydın/Didim’de gerçekleştirilmiş olan IV. Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi’nde sunulan bildirinin tam metninin güncellenmiş halidir.

1. GİRİŞ

Yirmi birinci yüzyılda küresel ticarete yaşanan muazzam artış nedeniyle, uluslararası ulaştırma politikaları hayati önem taşımaktadır. Uluslararası ticaretin artışı neticesinde, iş bölümünün gerçekleşmesi ve artması, etkin ve verimli makroekonomik politikalar oluşturulması için kişilerin ve malların hareketliliği vazgeçilmez bir durumdur. Uluslararası ulaştırma politikalarında meydana gelecek olan olumlu gelişmeler uluslararası ticarete meydana gelebilecek olan artışı tetikleyecektir.

Uluslararası ulaştırma politikaları, ulaştırma sistemleri açısından ele alındığında, demiryolu inşaatları olmaksızın endüstriyel çağ hayal edilemeyeceği gibi; otomobilin gelişimi ve kitlesel olarak yayılması yalnızca kişisel hareketlilik üzerinde değil, günümüz ulaştırma sistemlerinin gelişimi için de önemli etkiler yaratmıştır. Bireysel hareketlilik ve zamana karşı duyarlı mal gruplarının taşınması açısından havayolu ulaşımının; miktar ve hacim olarak daha yoğun malların taşınmasında, ülkeleri birbirine bağlayan suyolları üzerinden sağlanan, daha uygun maliyetli denizyolu ulaştırmasının gelişimi etkili olmuştur.

Avrupa Birliği, faktörlerin serbest dolaşımı ilkesinden hareketle, uluslararası ticaretin sürdürülmesi, ekonomik büyüme yaşanması, istihdam ve refah yaratmak amaçlarından hareketle, güçlü ulaştırma politikaları oluşturmayı hedeflemektedir. Yirminci yüzyılın sonlarından itibaren Avrupa Birliği ulaştırma politikasında yaşanan, bilhassa havayolları ve demiryollarındaki monopollerin ortadan kaldırılması yönündeki gelişmeler, AB iç pazarının güçlendirilmesine yardımcı olmuştur. Avrupa Birliği ulaştırma politikasının nihai amacı, ulaştırma sektörünün performansını herkesin yararı doğrultusunda optimize ederek, AB'nin ulaştırma sektöründe rekabetçi kalmasını sağlamak ve tek bir Avrupa ulaşım sahası yaratmaktır. AB, bu yönde gerekli yasal düzenlemeleri yapmakta, altyapı yatırımları gerçekleştirmekte ve AR-GE faaliyetlerinde

bulunmaktadır. Ayrıca, Avrupa Komisyonuna bağlı olarak çalışmalarını yürüten Hareketlilik ve Ulaştırma Genel Müdürlüğü, karayolları, demiryolları, denizyolları, havayolları ve iç suyolları şeklindeki beş ulaştırma sistemi üzerinde çalışmaları yönetmekte ve üye devletlerin uyması gereken ortak standartlar belirlemektedir.

Türkiye, ulaştırma sektöründe özellikle son yıllarda büyük atılımlar gerçekleştirmiştir. 2017 yılında, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (yeni adıyla T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) tarafından 2017-2021 Stratejik Planı oluşturulmuş ve Türkiye'nin ulaştırma alanındaki mevcut durum analizi yapılmış, misyon, vizyon ve temel değerler belirtilmiş ve stratejik alanlar ve stratejik amaçlar belirlenmiştir. Ayrıca, yine T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından Türkiye Ulaşım Ana Planı ve Lojistik Master Planı'nın çalışmaları tamamlanmıştır.

Bu çalışmada, uluslararası ulaştırma politikaları genel çerçevesiyle incelendikten sonra, Avrupa Birliği ortak ulaştırma politikası ve ulaştırma sistemleri irdelenecek, akabinde Türkiye'nin ulaştırma politikası ve ulaştırma sistemleri analiz edilecek ve nihayetinde, Türkiye'nin ulaştırma politikası AB İlerleme Raporları kapsamında değerlendirilecektir.

2. ULUSLARARASI ULAŞTIRMA POLİTİKALARININ GENEL ÇERÇEVESİ

Ulaştırma, küreselleşmenin en önemli parçalarından biridir. Malların ve kişilerin hareketliliğinin olmadığı bir durumda küreselleşme teriminin bir anlamı olmayacaktır. Bireylerin ve işletmelerin küreselleşmeden faydalanma fırsatları ancak verimli ve uygun maliyetli ulaştırma ağlarının oluşturulabilmesi ile sağlanabilmektedir. Rekabetçi, ihtiyaçlara cevap veren ve iyi organize edilmiş bir ulaştırma sektörü ticareti kolaylaştırmaktadır (Ślusarczyk, 2010: 186). Dünya ekonomisinin küreselleşmesi ülkeler

arasındaki taşımacılığın artmasına, bu da uluslararası ulaştırma politikasının gün geçtikçe daha fazla öneme sahip olmasına neden olmaktadır (Mankiw, 2018: 223).

Uluslararası ulaştırma politikasının amaçları, doğrudan doğruya ulusal ulaştırma politikalarına yön vermektedir. Gerek vatandaşların serbest ve engelsiz bir biçimde hareket edebilme istekleri, gerekse uluslararası iş bölümünün küresel refahı artırıcı etkilerinin olması, devletleri uluslararası iş birliği yapmaya ve

uluslararası hareketliliği kolaylaştırıcı politikalar izlemeye sevk etmektedir. (Bkz. Şekil 1) Bu doğrultuda, ulaştırma sektöründeki uluslararası örgütler de genellikle üye devletler arasındaki ulaşıma kolaylaştırma hedefiyle kurulmuştur. Örneğin, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü' (ICAO)nün amacı uluslararası sivil havacılığın güvenli ve düzenli bir şekilde büyümesini teşvik etmektir (Fichert ve Granjot, 2016: 154-155).

Şekil 1: Ulaştırma Politikasının Toplumsal Hedefleri

Ulaştırma Sektörünün Genel Amaçlar Bağlamında Toplumsal Faydaları				
Özgürlük	Güvenlik	Adalet	Refah	Çevre koruma
Ulaştırma politikasının hedefleri özelinde örnek sınıflandırma				
Hareketlilik sağlamak ya da hareketliliği artırmak	Ulaşım güvenliğinin artırılması	Engelli insanlar için hareketliliği artırmak	Rekabet yoluyla verimlilik ve büyüme	Belirli emisyonların azaltılması

Kaynak: (Fichert ve Granjot, 2016: 151)

Ulaştırma politikaları rasyonel olarak seçim yapmayı ve karar almayı gerektirmektedir. Tipik ulaştırma kararları arasında altyapının bir parçasının (terminaler, aktarma merkezleri, depolar) yerini belirleme, güzergâhların seçimi ve ulaştırma koridorlarının tasarlanması, filo yönetimi (kompozisyon, yönlendirme ve zamanlama, atama, değiştirme), planlama ve ulaşım çözümlerinin tasarlanması (karayolları/demiryolları segmentleri, ulaştırma ağının unsurları), trafik kontrol ve yönetimi, ulaşım portföyünün tasarımı ve ayarlanması, ulaşım süreçlerinin yönetimi, değerlendirilmesi ve ulaştırma projelerinin uygulanması yer almaktadır (Zak, 2018:10).

Uluslararası ulaştırma üzerinde etkili olan üç temel makroekonomik faktör bulunmaktadır. Bu faktörler; Küresel Gayri Safi Hasıla, uluslararası ticaret ve petrol fiyatlarıdır (OECD, 2017:22).

Küresel Gayri Safi Hasıla'da yaşanan değişimler ulaştırma talebinde de değişimler yaşanmasına sebep olmaktadır.

Döviz kuru, piyasa büyüklüğü, gelir, altyapı ve ekonomik entegrasyon gibi birtakım

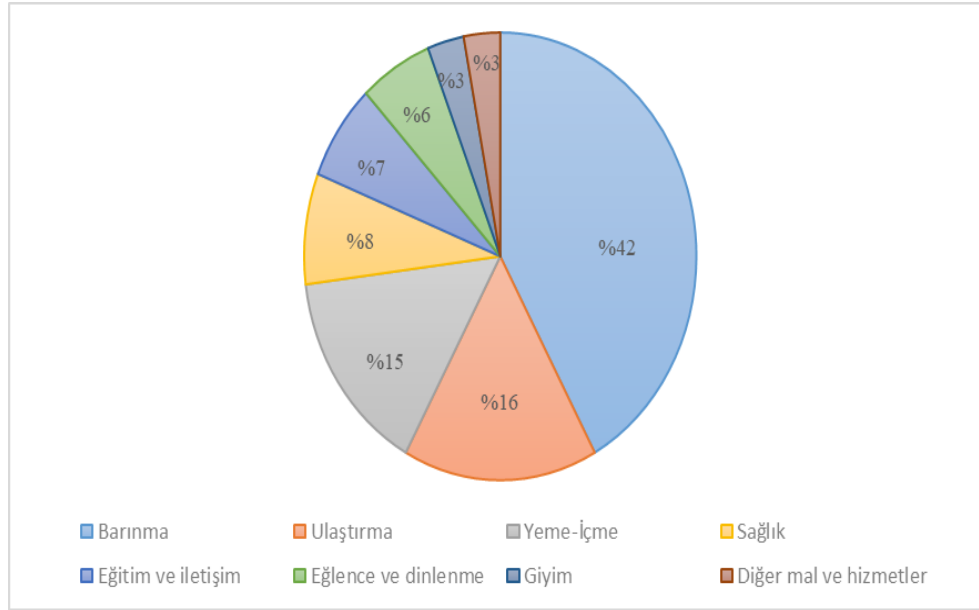
farklı ekonomik faktörler uluslararası ticareti ve böylelikle uluslararası ulaştırmayı etkilemektedir. Örneğin, para birimi dalgalanmalarını ve para birimlerinin görece değerindeki değişiklikleri dikkate alırsak, bir ülkenin para birimi diğer para birimlerine göre zayıf ise, o ülke için ürün ithal etmek daha maliyetli olmaktadır, ancak bir ülkenin para birimi diğer para birimlerine göre güçlü olduğunda ise tam tersi bir durum gerçekleşmektedir ve ihracat genellikle artmaktadır (Murphy ve Knemeyer, 2018:266).

Petrol fiyatlarının uluslararası ulaştırma üzerindeki etkisi göz ardı edilemez. Kısa ve orta vadede düşük petrol fiyatları iklim değişikliğine karşı çeşitli taahhütler için bir tehdit oluşturmaktadır. Fosil yakıtların azalmasının teşvik edilmesi gerekli olup; temiz enerji ve teknolojiye yatırım yapılması ve yeni teknolojiler için bir çözüm yolu aranmalıdır (OECD, 2017:26).

Makroekonomik politikaların oluşturulmasında önem arz eden ulaştırma politikaları, tüketicilerin harcamalarında da önemli bir paya sahiptir.

Şekil 2’de gösterildiği üzere, ortalama bir tüketicinin ulaştırma harcamaları %16’lık payıyla barınma harcamalarının ardından ikinci sırada yer almaktadır.

Şekil 2: Tüketicilerin Tipik Mal ve Hizmet Harcamaları



Kaynak: (Fichert ve Granjot, 2016: 151)

2.1. Ulaştırma Sistemleri

Ulaştırma sistemleri; karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ile haberleşme ve iletişim sistemlerinin, teknik, ekonomik ve sosyal gerekliliklere uygun olarak kurulması, düzenlenmesi, geliştirilmesi ve uygulanması faaliyetlerini içermektedir (Saatçioğlu, 2016: 26).

Tablo 1’de belirtildiği üzere, bir ulaştırma sisteminin tercih edilme sebebi, diğer ulaştırma sistemi karşısında bir ya da daha fazla avantaja sahip olmasına bağlıdır. Bir ulaştırma sisteminin belirli avantajlara sahip olup olmadığı, maliyetler (taşıyıcının yüklendiği taşıma masrafı), hız (başlangıçtan teslimata kadar geçen süre), güvenilirlik (teslimatın tutarlılığı), kabiliyet

Tablo 1: Ulaştırma Sistemlerinin Faydaları ve Sınırlamaları

Ulaştırma Sistemi	Maliyet	Teslimat Hızı	Hizmet Verilen Yerlerin Sayısı	Çeşitli Malları Kullanma Becerisi	Tarifeli Yükleme Sıklığı	Tarifelerin Uygulanmasının Güvenilirliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Demiryolu	Orta	Orta	Geniş	Yüksek	Düşük	Orta
Denizyolu	Çok düşük	Çok yavaş	Sınırlı	Çok yüksek	Çok düşük	Orta
Havayolu	Çok yüksek	Çok hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek

Kaynak: (William D. Perreault, Joseph P. Cannon, E.Jerome McCarthy, 2015: 301)

(farklı tipte taşınabilen ürün miktarı), kapasite (bir seferde taşınabilecek yük miktarı) ve esneklik (ürünü müşteriye teslim edebilme yeteneği) gibi özelliklere bağlıdır

(Murphy ve Knemeyer, 2018: 224). Ulaştırma sistemleri birbirileri karşısında avantajlı ya da dezavantajlı durumda bulunabilirler. Devletlerin, sürdürülebilir kalkınmaya destek vermek adına, belirli bir sisteme öncelik verme veya en uygun bileşimi oluşturma adına yatırımlar yapma suretiyle ulaştırma politikalarına makro düzeyde yaklaşımda bulunmaları stratejik öneme sahiptir (Saatçioğlu, 2016: 21).

3. AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI VE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ

Avrupa Birliği'nin ortak ulaştırma politikası, üye devletlerin iktisadi ve siyasi entegrasyonu için önemli bir rol oynamaktadır. Verimli taşımacılık olmaksızın son yıllarda Avrupa içinde görülen mal ticaretindeki müthiş büyüme artışının yaşanması ve AB vatandaşlarının yoğun hareketliliğinin görülmesi pek mümkün olamazdı. Bu noktada, Avrupa firmalarının aynı rekabet koşullarını elde ettiği, ulaştırma sektöründe ortak bir pazar (iç pazar) oluşturma gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Ortak pazar oluşturma yolundaki ara hedefler, kurulan ulaştırma şirketleri için oluşturulan koruyucu düzenlemeleri ortadan kaldırmak (pazarları açmak) ve bireysel tedarikçiler için haksız rekabeti önlemektir (genel rekabet kuralları). Topluluk içi hava taşımacılığı ve karayolu taşımacılığı gibi bazı sektörler büyük ölçüde liberalleşmiş olarak kabul edilseler de, örneğın demiryollarındaki pazarların açılması şimdye kadar nispeten başarısız olmuştur ve bu alanda yeni aksiyonlar alınması gereklidir (Fichert ve Granjot, 2016: 155).

Avrupa Komisyonu tarafından 2014-2019 yılları için ulaştırma politikası ile ilgili beş öncelik dile getirilmiştir. Bu öncelikler, iş, büyüme ve yatırım için yeni bir destek; güçlendirilmiş bir sanayi tabanına sahip daha derin ve adil bir iç pazar; ileriye dönük bir iklim değişikliği politikasına sahip esnek bir enerji birliği; bağlantılı bir dijital gündem; daha güçlü bir küresel aktör olarak AB'dir. Her beş öncelik de çeşitli ulaştırma

politikası girişimleri için yeni bir sürükleyici niteliğe sahiptir. Yeni yaklaşım, önemli hedeflere erişmek için, ulaştırmayı tek başına ele almak yerine, çeşitli politika alanlarını ana konular etrafında ele almaktadır. Buradaki amaç, politikaların koordinasyonunu geliştirmek ve daha iyi yönetim mekanizmalarının uygulanmasını desteklemektir. Ayrıca, paydaşlar tarafından ulaştırmanın geçmişte, Komisyonun genel politikalarında yeterli ilgiyi çekemediği belirtilmiştir. Yeni yaklaşımla birlikte ulaştırmanın, AB'nin genel stratejisi içerisinde, toplumsal sorunlarla mücadelede daha önemli bir rol üstlenmesi hedeflenmektedir (European Commission, 2016: 27).

Avrupa Komisyonu tarafından AB'nin ulaştırma sektöründe yaşadığı temel zorluklar şu şekilde belirtilmiştir (European Commission, 2011a: 1-2):

- Petrol gelecek yıllarda kıtlacaktır. Petrol fiyatları 2050 yılında 2005 yılındaki düzeyinin (59\$/varil) iki katından fazlasına çıkacaktır.
- Ulaştırma, daha enerji tasarruflu hale gelmesine rağmen, enerji ihtiyacının yaklaşık %96'sını hâlâ petrolden sağlamaktadır.
- Trafik sıklığı, Avrupa'ya her yıl Gayri Safi Yurtiçi Hasılanın (GSYİH) %1'i oranına mal olmaktadır.
- İklim değişikliğini 2°C'de sınırlamak amacıyla sera gazı emisyonlarını büyük ölçüde azaltma ihtiyacı bulunmaktadır. AB'nin, bu amaca ulaşmak için 2050 yılına kadar, emisyonları 1990 seviyelerinin %80-95 altında azaltması gerekmektedir.
- Karayollarındaki ve havayollarındaki trafik sıklığı büyük bir endişe kaynağıdır. Yük taşımacılığı faaliyetlerinde 2005 yılına mukayesen, 2030 yılında yaklaşık %40, 2050 yılında ise %80'in biraz üzerinde bir artış olması öngörülmektedir. Yolcu taşımacılığında ise yük taşımacılığına göre daha az bir artış öngörülürken, 2005 yılına kıyasla, 2030'da yaklaşık

%34'lük, 2050'de ise %51'lik bir artış öngörülmektedir.

- Altyapı, AB'nin batı ve doğusunda eşit olmayan biçimde gelişmiştir. Yeni üye ülkelerde sadece yaklaşık 4800 km otoyol mevcut olup, yüksek hızlı demiryolu hattı inşa etme amacı bulunmamaktadır. Bu ülkelerde bulunan geleneksel demiryolu hatları ise, genellikle kötü durumdadır.
- AB ulaştırma sektörü, dünya ulaştırma pazarlarında hızla artan rekabetle karşı karşıyadır.

Avrupa Komisyonu tarafından, "Ulaştırma 2050 Yol Haritası" kapsamında şehir içi, şehirlerarası ve uzak mesafeli seyahatler için farklı amaçlar belirlenmiştir (European Commission, 2011b: 1-2):

1. Şehirlerarası seyahatler için: Bütün orta mesafeli yolcu ve yük taşımacılığının %50'si karayolundan demiryollarına ve su taşımacılığına kaydırılmalıdır.

- 2050 yılına kadar, 300 km ve ötesindeki orta mesafeli yolcu taşımacılığının çoğunluğu demiryoluyla sağlanmalıdır.
- 2030 yılına kadar, 300 km'nin üzerindeki karayolu yük taşımacılığının %30'u demiryolu ve su taşımacılığı gibi başka sistemlere kaydırılmalıdır. 2050 yılında bu oranın %50'nin üzerine çıkarılması beklenmektedir.
- AB çapında tamamen işlevsel çekirdek bir ulaşım ağı sağlanması, ulaştırma sistemleri arasında etkili aktarım sağlanması (TEN-T çekirdek ağı) ve 2050 yılına kadar yüksek kaliteli, yüksek kapasiteli ağ ve ilgili bilgi hizmetleri seti oluşturulması hedeflenmektedir.
- 2050 yılına kadar, tüm merkez ağ havaalanları demiryollarına (mümkünse yüksek hızlı) bağlanmalıdır; tüm merkez limanların yeteri düzeyde demiryolu taşımacılığına, mümkün olan yerlerde iç suyollarına bağlanması sağlanmalıdır.

- 2020 yılına kadar, hem yolcu hem yük taşımacılığı için, Avrupa Çok Modlu Taşımacılığın bilgilendirme, yönetim ve ödeme sistemlerini içeren bir yapı oluşturulmalıdır.

- 'Kullanıcı öder' ve 'kirlenenden öder' ilkeleri doğrultusunda hareket edilmesi gereklidir; sorunları ortadan kaldırmak, gelir elde etmek ve gelecekteki ulaştırma yatırımlarına finansman sağlamak için özel sektör katılımı sağlanmalıdır.

2. Hava yolculukları ve gemiler, uzun mesafeli seyahatler ve kıtalararası yük taşımacılığı üzerinde egemen olmaya devam edecektir. Yeni motorlar, yakıtlar ve trafik yönetim sistemleri verimliliği artıracak ve emisyonları azaltacaktır.

- 2050 yılına kadar havacılıktaki düşük karbonlu yakıtlar %40'a ulaşmalı, gemi yakıtlarından kaynaklanan CO₂ emisyonları %40 düzeyinde azaltılmalıdır.
- Avrupa'nın hava trafik kontrol sisteminin 2020 yılına kadar tam modernizasyonunun sağlanması, Tek Avrupa Gökyüzünün oluşturulması ve bu yolla daha kısa, daha güvenli ve daha fazla kapasiteye sahip hava yolculuklarının gerçekleştirilmesi ve 58 ülkenin Avrupa Ortak Havacılık Bölgesinin tamamlanması ve 2020 yılına kadar 1 milyar nüfusa erişmesi hedeflenmektedir.
- Akıllı arazi ve su bazlı ulaştırma yönetim sistemleri düzenlenmelidir. (ör. ERTMS, ITS, RIS, SafeSeaNet ve LRIT)
- Avrupa rekabetçiliğini teşvik etmek ve küresel düzeyde iklim hedeflerine erişmek için ICAO ve IMO gibi uluslararası ortaklarla ve uluslararası kuruluşlarla çalışılmalıdır.

3. Kentsel ulaşım için daha temiz arabalara ve daha temiz yakıtlara yönelik büyük bir dönüşüm gerçekleştirilmelidir. Konvansiyonel yakıtlı araçların 2030 yılına kadar %50 oranında azaltılması, 2050

yılında ise şehirlerdeki kullanımının tamamen son bulması gereklidir.

- Konvansiyonel yakıtlı araçların kullanımının şehir ulaştırmasında 2030 yılında yarı yarıya azaltılması, 2050 yılında ise son bulması gerekmektedir.
- 2050 yılına kadar, karayollarındaki ölümlü kazaları sifıra yakın düzeye indirmek hedeflenmektedir. Bu hedef doğrultusunda, AB 2020 yılına kadar karayolu kazalarını yarıya indirmeyi amaçlamaktadır. AB'nin havayolları, demiryolları ve denizyolları ulaştırması güvenliği konusunda dünya lideri olduğu teminat altına alınmalıdır.

Tablo 2 ve Tablo 3'de AB'nin 2014-2018 yılları arasındaki dış ticaret değerinin ulaştırma sistemlerine göre dağılımı verilmiştir. Her iki tablo incelendiğinde hem ihracatta, hem de ithalatta denizyolu ulaştırma sisteminin çok önemli bir rol

oynadığı görülmektedir. 2018 yılında denizyolu ulaştırması, ulaştırma sistemleri arasında ihracatta 1 Trilyon 99 Milyar ABD \$'ı ile %49'luk bir pay alırken, ithalatta ise 1 Trilyon 302 Milyar ABD \$'ı ile %61'lik bir pay almıştır. Dış ticarete denizyolu ulaştırmasını sırasıyla; havayolu, karayolu ve demiryolu izlemektedir.

Tablo 2: AB'nin ihracat değerinin ulaştırma sistemlerine göre dağılımı, 2014-2018 (Milyar ABD \$)

Yıl	Karayolu	Pay	Demiryolu	Pay	Denizyolu	Pay	Havayolu	Pay	Toplam	Pay
2014	396	%20	26	%1	1.017	%51	561	%28	2.000	%100
2015	343	%18	21	%1	942	%50	571	%31	1.877	%100
2016	331	%19	22	%1	868	%50	527	%30	1.748	%100
2017	412	%19	29	%1	1.069	%50	643	%30	2.153	%100
2018	418	%19	29	%1	1.099	%49	697	%31	2.243	%100

Kaynak: (EUROSTAT, 2019)

Tablo 3: AB'nin ithalat değerinin ulaştırma sistemlerine göre dağılımı, 2014-2018 (Milyon ABD \$)

Yıl	Karayolu	Pay	Demiryolu	Pay	Denizyolu	Pay	Havayolu	Pay	Toplam	Pay
2014	275	%15	24	%1	1.110	%62	387	%22	1.796	%100
2015	278	%15	22	%1	1.107	%61	411	%23	1.818	%100
2016	268	%16	22	%1	913	%56	439	%27	1.642	%100
2017	315	%16	33	%1	1.180	%58	496	%25	2.024	%100
2018	323	%15	36	%1	1.302	%61	495	%23	2.156	%100

Kaynak: (EUROSTAT, 2019)

4. TÜRKİYE'NİN ULAŞTIRMA POLİTİKASI VE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından Türkiye Ulaşım Ana Planı ve Lojistik Master Planı'nın çalışmaları tamamlanmıştır. Bu planlar çerçevesinde, uygulamaya konacak faaliyet ve projelerin önceliğinin ve detaylarının belirlenmesi;

ekonomik ve sosyal gelişmenin ihtiyaç duyduğu ulaştırma altyapısının oluşturulması; ülke gereksinimleri doğrultusunda ulaştırma sistemleri arasında denge sağlanması, böylece can ve mal güvenliğinin maksimum seviyeye ulaşması;

çevreye verilen zararların minimum düzeye indirilmesi; ulaşımın daha ekonomik, konforlu ve kesintisiz olarak sağlanması ve koridor hatlarına uygun lojistik planlama yapılması hedeflenmektedir. Ayrıca, “Akıllı Ulaşım Sistemleri” oluşturulması ve bu doğrultuda, “akıllı araçlar”, “akıllı yollar”, “akıllı şehirler”, “ekonomi ve çevre”, “entegrasyon sistemleri” ve “bilişim ve güvenlik” araçlarından yararlanılması hedeflenmektedir. (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019: 11-14).

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (yeni adıyla T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) tarafından 2009-2013, 2014-2018, 2017-2021 yıllarını kapsayan üç adet stratejik plan hazırlanmıştır. Bunlardan sonuncusu olan 2017-2021 Stratejik Planı, Türkiye’nin ulaşım politikalarının hale hazırdaki amaç ve hedeflerini belirlemiştir. (Bkz. Tablo 4)

Tablo 4: Stratejik Plan 2017-2021 Çerçevesinde Amaç ve Hedefler

Amaç (A1)	Ulaştırma, denizcilik, haberleşme altyapı ve hizmetlerini, sosyo-ekonomik ihtiyaçları karşılayacak şekilde gerçekleştirmek ve yaygınlaştırmak üzere, dengeli, yenilikçi politikalar oluşturmak ve planlamak
Hedef (H1.1)	Kombine taşımacılığı geliştirmek
Hedef (H1.2)	Deniz ticaret filosunun geliştirilmesine katkı sağlamak
Hedef (H1.3)	Etkin, etkili ve verimli bir ulaşım sistemi ve altyapısı oluşturulmasına yön verecek Ulusal Ulaştırma Ana Planını hazırlamak ve uygulanmasını sağlamak
Hedef (H1.4)	Hareket kısıtlılığı olanların ulaşım hizmetlerine erişilebilirliğini kolaylaştırmaya katkı sağlamak
Hedef (H1.5)	Ulaştırma, denizcilik, haberleşme, havacılık ve uzay alanında uluslararası iş birliklerini geliştirmek
Hedef (H1.6)	Genişbantın ülke genelinde yaygınlaştırılmasına ilişkin planlamalar yapmak
Amaç (A2)	Can ve mal emniyetinin en üst seviyede sağlandığı, çevreyi gözeten, sürdürülebilir, kesintisiz ulaşım ve haberleşme sistemlerine kavuşmak için etkin düzenleme, uygulama ve denetimleri hayata geçirmek
Hedef (H2.1)	Türkiye’nin lojistikteki konumunun güçlendirilmesine katkı sağlamak
Hedef (H2.2)	Karayolu taşımacılığında etkinliği, ulaşımında emniyeti arttırmaya katkıda bulunmak
Hedef (H2.3)	Ülkemizin elektronik haberleşme altyapısının teknolojik gelişmeler doğrultusunda geliştirilmesini ve yaygınlaştırılmasını sağlamak
Hedef (H2.4)	Denizlerde seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttırmak
Hedef (H2.5)	Demiryolu ulaşım faaliyetlerinin serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasını sağlamak
Hedef (H2.6)	Kıyı ve deniz yapılarını planlamak, verimliliğini sağlamak
Hedef (H2.7)	Tehlikeli madde taşımacılığının emniyetli bir şekilde yapılmasını sağlamak
Hedef (H2.8)	Ulaşımında çevre duyarlılığını ve enerji verimliliğini arttırmak
Amaç (A3)	Ülke kaynaklarını rasyonel kullanarak, kaliteli, hızlı ve güvenli hizmet sunabilmek için ulaşım, denizcilik ve haberleşme altyapılarını geliştirmek ve yaygınlaştırmak
Hedef (H3.1)	Demiryolu ulaşım altyapısını geliştirmek
Hedef (H3.2)	Kent içi ulaşım altyapısının geliştirilmesine katkı sağlamak
Hedef (H3.3)	Hava yolu ulaşım altyapısını yaygınlaştırmak
Hedef (H3.4)	Kıyı yapılarını geliştirmek
Hedef (H3.5)	Bilgi ve iletişim teknolojilerine yönelik hizmetler ile posta hizmetlerinin toplumun tüm kesimlerine ve ülkenin her tarafına yaygınlaştırılmasını sağlamak
Hedef (H3.6)	e-Devlet Kapısı’nın etkin kullanımını ve yaygınlaşmasını sağlamak
Hedef (H3.7)	Bilgi teknolojileri üzerinden sağlanan her türlü hizmet, işlem ve veri ile bunların sunumunda yer alan sistemlerin güvenliğini sağlamak
Hedef (H3.8)	Türk havacılık ve uzay teknolojilerinin geliştirilmesine katkı sağlamak
Amaç (A4)	AR-GE ile yenilikçilik esaslı milli üretim kültürü oluşturarak, ulaşım, denizcilik, haberleşme ve uzay teknolojilerinin üretimini teşvik etmek ve yaygınlaştırmak
Hedef (H4.1)	Deniz endüstrisinin ve gemi sanayinin geliştirilmesine katkı sağlamak
Hedef (H4.2)	Ulaştırma, denizcilik, elektronik haberleşme, havacılık ve uzay teknolojilerinin milli kaynaklarla üretimini teşvik etmek ve yaygınlaştırmak
Amaç (A5)	Kurumsal kapasiteyi geliştirmek
Hedef (H5.1)	Afet ve olağanüstü durumlarda ulaşım ve haberleşme hizmetlerinin aksatılmadan yürütülmesini sağlamak

Amaç (A1)	Ulaştırma, denizcilik, haberleşme altyapı ve hizmetlerini, sosyo-ekonomik ihtiyaçları karşılayacak şekilde gerçekleştirmek ve yaygınlaştırmak üzere, dengeli, yenilikçi politikalar oluşturmak ve planlamak
Hedef (H5.2)	Kurumsal ihtiyaçları etkin, verimli ve güvenli bir şekilde karşılamak amacıyla bilişim altyapısını güçlendirmek
Hedef (H5.3)	Yöneticilerin karar alma süreçlerinde ihtiyaç duyduğu bilgilere erişimini en üst seviyede sağlamak
Hedef (H5.4)	Bakanlık hizmetlerinin daha kaliteli çalışma ortamlarında verilebilmesini sağlamak
Hedef (H5.5)	İnsan kaynağı planlaması yapmak

Kaynak: (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Stratejik Plan 2017-2021: 62-63)

Tablo 5: Türkiye'nin ihracat değerinin ulaştırma sistemlerine göre dağılımı, 2014-2018 (Milyar ABD \$)

Yıl	Karayolu	Pay	Demiryolu	Pay	Denizyolu	Pay	Havayolu	Pay	Toplam	Pay
2014	55,3	%35	0,9	%1	86,3	%55	14,1	%9	156,6	%100
2015	46,7	%33	0,8	%1	78	%54	17,3	%12	142,8	%100
2016	44,8	%32	0,6	%1	78,4	%55	17,8	%12	141,6	%100
2017	45,8	%29	0,7	%1	91,3	%59	17	%11	154,8	%100
2018	46,7	%28	0,7	%1	105,5	%63	13,8	%8	166,7	%100

Kaynak: (TÜİK, 2019)

Tablo 6: Türkiye'nin ithalat değerinin ulaştırma sistemlerine göre dağılımı, 2014-2018 (Milyon ABD \$)

Yıl	Karayolu	Pay	Demiryolu	Pay	Denizyolu	Pay	Havayolu	Pay	Toplam	Pay
2014	37,3	%18	1,2	%1	141,4	%69	24,7	%12	204,6	%100
2015	34,4	%19	1,2	%1	124,4	%69	20	%11	180	%100
2016	34,3	%19	1,4	%1	120,4	%67	23	%13	179,1	%100
2017	38	%18	1,2	%1	136,7	%65	34,3	%16	210,2	%100
2018	35,4	%18	1,2	%1	132,9	%67	28,5	%14	198	%100

Kaynak: (TÜİK, 2019)

Tablo 5 ve Tablo 6'da Türkiye'nin 2014-2018 yılları arasındaki dış ticaret değerinin ulaştırma sistemlerine göre dağılımı verilmiştir. Her iki tablo incelendiğinde hem ihracatta, hem de ithalatta denizyolu ulaştırma sisteminin ilk sırada olduğu görülmektedir. 2018 yılında, denizyolu ulaştırması, ulaştırma sistemleri arasında ihracatta 105,5 Milyar ABD \$'ı ile %63'lük bir pay alırken, ithalatta ise 132,9 Milyar ABD \$'ı ile %67'lik bir pay almıştır. Dış ticarete denizyolu ulaştırmasını sırasıyla; karayolu, havayolu ve demiryolu izlemektedir.

4.1. Türkiye'nin Ulaştırma Politikasının AB İlerleme Raporları Kapsamında Değerlendirilmesi

Avrupa Komisyonu 29.05.2019 tarihinde "2019 Türkiye Raporu"nu yayımlamıştır. Bu raporun son bölümünde Türkiye'nin üyelik yükümlülüklerini üstlenebilme yeteneği Avrupa Komisyonu tarafından değerlendirilmiş olup, ilgili 33 fasıl hakkında durum değerlendirilmesi

yapılmıştır. Bu fasıllardan 14.sü Taşımacılık Politikasıdır ve bu başlıkta belirtilen ilk durum AB'nin, karayolu taşımacılığı, demiryolları, iç su yolu taşımacılığı, kombine taşımacılık, havacılık ve deniz taşımacılığında teknik standartlar ve emniyet standartları, güvenlik, sosyal standartlar, devlet desteği ve piyasanın serbestleştirilmesi konularında ortak kuralları olduğudur. Bu raporda, Türkiye'nin taşımacılık politikası alanında kısmen hazırlıklı olduğu belirtilmiş; genel taşımacılık müktesebatı ile ilgili olarak, Türkiye'nin taşımacılık sektöründeki uyum seviyesini değerlendirmek ve mevcut boşluklar ile bu boşlukları giderecek eylemleri belirlemek amacıyla kapsamlı yeni bir çalışma hazırladığına; tamamlanan lojistik ana planının, bölgelerdeki lojistik merkezlerinin konumlarını büyük ölçüde belirlediğine; Türkiye'nin, Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve Eylem Planını tamamladığına ve yayımladığına; Türkiye'nin henüz Ulaşım da Temiz Enerji Paketi ile uyum sağlamadığına vurgu yapılmıştır. Raporda ayrıca, karayolu

taşımacılığı konusunda, yasal çerçevenin AB müktesebatıyla büyük oranda uyumlu olduğu, Türkiye'nin yol kenarı denetimlerini dikkatle sürdürdüğü, Türkiye'nin ilgili karayolu taşımacılığı mevzuatının güncellenmesinde kargo güvenliğinin sorun teşkil etmeye devam ettiği; demiryolu taşımacılığı konusunda, kurumsal yapılanmanın, AB gereklilikleriyle tam olarak uyumlu olmadığı, Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında yeterince bağımsız olmadığı; deniz taşımacılığı konusunda, Türkiye'nin IMO sözleşmelerine yönelik sorumluluklarını gerçekleştirebilmesi için, denizcilik makamlarının kurumsal ve teknik kapasitelerinin geliştirilmesi gerektiğine; iç su yolu taşımacılığı konusunda, ilgili AB mevzuatına uyum sağlanması gerektiğine, Türkiye'nin iç su yolları konusundaki temel

uluslararası anlaşmaları imzalamadığına; havacılık alanında, Türkiye'nin, Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansına (EASA) üyelik de dâhil olmak üzere, AB havacılık sistemi ile tümüyle bütünleşmeyi hedeflediğine, EASA Operasyon kurallarına dayanan birçok talimat yayımlandığına, Yeni İstanbul Havalimanı Ekim 2018'de açıldığına; Türkiye-AB arasında kapsamlı bir Havacılık Anlaşmasına yönelik müzakerelerin yavaş bir hızda seyretmekle birlikte devam ettiğine; kombine taşımacılık konusunda, Türkiye'nin, Mart 2018'de dört basamaklı çok modlu bir ulusal ulaştırma ana planı ve Haziran 2018'de ulaştırma bilgi yönetim sistemi hazırladığı belirtilmiştir (Avrupa Komisyonu, 2019: 86-88).

Tablo 7: AB İlerleme Raporlarında Türkiye'ye Politika Önerileri

Rapor Yılı	Politika Önerileri
2019	<ul style="list-style-type: none"> • 2021-2030 Karayolu Güvenliği Stratejisi'nin AB güvenli sistem yaklaşımı doğrultusunda tamamlanması • Tüm demiryolu şirketlerinin eşit fırsatlardan yararlanabileceği rekabetçi bir ortam yaratılması • Havacılık sektörünün, akıllı ulaşım sistemleri ve tüm ulaştırma türlerinde AB yolcu hakları alanlarında AB müktesebatıyla uyum sağlanmasına yönelik politikalar benimsemesi
2018	<ul style="list-style-type: none"> • Vizyon Sıfır Stratejisi kapsamında karayollarında stratejiler benimsenmesi • Demiryolu sektörünün serbestleşmesi yönünde politikalar • Havayolları ve diğer ulaştırma sistemlerinde AB müktesebatıyla uyum yönünde çalışmalar
2016	<ul style="list-style-type: none"> • Karayolu güvenliğine önem verilmesi • Demiryolunun serbestleşmesine yönelik eylem planının uygulanması • Akıllı ulaşım sistemleri mevzuatının kabulü ve uygulanmasına yönelik kaynakların iyileştirilmesi
2015	<ul style="list-style-type: none"> • AB müktesebatına uygun demiryolu mevzuatının uygulanmasına yönelik çaba sarf edilmesi ve alt yapı yöneticisinin bağımsızlığının sağlanması • Sivil havacılık konusunda AB ve Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı ile iş birliğinin artırılması
2014	<ul style="list-style-type: none"> • Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunun rekabetçi ve şeffaf bir piyasa oluşturma yolunda AB müktesebatıyla uyumlu hale getirilmesi ve söz konusu Kanun'da önemli yasal değişiklikler yapılması • İntermodal taşımacılıkta, Çeşitli kamu kurumlarının ve özel kurumların bir araya getirilmesinde odak noktası olarak hareket edecek sürekli bir forumun oluşturulması

Kaynak: T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2019, 2018, 2016, 2015, 2014)

5. SONUÇ

Yirminci yüzyılın sonlarından itibaren artan küreselleşme, uluslararası ticarete yoğun bir artış yaratmıştır. Küreselleşmenin çok önemli bir ayağı olan ulaştırma politikalarındaki olumlu gelişmeler uluslararası ticarete yaşanan artışla doğrudan ilişkilidir. Örneğin, dünya

ticaretinde en etkili ulaştırma sistemi olan denizyolu incelendiğinde, 1950 yılında ortalama bir ticari geminin taşıyacağı yük 10.000 tondan daha az iken; bugün birçok geminin taşıyacağı yük 100.000 tonun üzerinde yük taşımaktadır. Aynı şekilde denizyolunun ardından ticaret hacmini en fazla artıran ulaştırma sistemi olan havayolu

incelendiğinde, 1958 yılında uzun mesafeli jet uçağın, 1967 yılında ise geniş gövdeli jet uçağın tanıtıldığı görölmektedir. Bu gelişmeler dünyanın herhangi bir noktasında üretilen bir malın dünya üzerinde ticaretinin gerçekleşmesine imkân vermiştir. Bu noktada ülke ekonomilerinin dış ticaret yapılarının ulaştırma politikalarına ne denli bağlı olduğu görölmektedir. Ulaştırma planlamaları ülkelerin imkânları ve kaynakları dâhilinde, ulaştırma sistemlerinin iyi bir kombinasyonu şeklinde tasarlanmalı ve istihdam, yatırım ve üretim yapısını etkileyerek makroekonomik politikalara yön vermelidir.

Denizyolu ulaştırma sistemi, diğer ulaştırma sistemlerine göre daha ucuz olması ve büyük miktardaki yükleri tek seferde taşıyabilme kapasitesi açısından, küresel ticarete en çok tercih edilen ulaştırma sistemidir. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'de de denizyolu ulaştırma sistemi dış ticarete büyük bir pay almaktadır. Önümüzdeki yıllarda karayolları ulaştırma sistemi ile gerçekleştirilen dış ticaretin bir kısmının denizyolları ulaştırma sistemine aktarılması önerilmektedir. Türkiye İhracatçılar Meclisi

tarafından açıklanan strateji çerçevesinde, 2023 yılında 500 milyar ABD dolarlık ihracat ve 1.2 trilyon ABD dolarlık dış ticaret hacmi ile dünyanın en büyük ilk 10 ekonomisinden biri olmayı ve dünya ticaretinden %1.5 oranında pay almayı hedefleyen bir ülke vizyonuna sahip olan Türkiye, ulaştırma altyapısı projelerine devam etmeli ve stratejik konumunu bir lojistik üs haline çevirmelidir.

Avrupa Birliği'nin ulaştırma politikaları incelendiğinde, dikkatimizi çeken noktalar, yatırımların tamamen liberal ve rekabetçi bir piyasa içinde gerçekleştiği ve iklim değişiklerine ve çevre politikalarına özellikle önem verildiğidir. Avrupa Birliği tarafından ulaştırma politikaları için belirlenen genel müktesebat ve ulaştırma sistemleri mevzuatı çerçevesinde ilerleme raporlarında yapılan, Türkiye'nin 'Taşımacılık Politikası' gelişim incelemesi, bilhassa ulaştırma sektöründe rekabetin artması ve güvenli ve kaliteli hizmete erişim açısından dikkate alınmalıdır.

KAYNAKÇA

1. AVRUPA KOMİSYONU (2019). Komisyon Çalışma Dokümanı: 2019 Türkiye Raporu, Brüksel.
2. EUROPEAN COMMISSION (2011a). Transport 2050: The major challenges, the key measures, Brussels.
3. EUROPEAN COMMISSION (2011b). Transport 2050: Commission outlines ambitious plan to increase mobility and reduce emissions, Brussels.
4. EUROPEAN COMMISSION (2016). Commission Staff Working Document: The implementation of the 2011 White Paper on Transport "Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource-efficient transport system" five years after its publication: achievements and challenges, Brussels.
5. EUROSTAT (2019). "Extra EU Trade since 2000 by mode of transport", <http://ec.europa.eu/eurostat/web/international-trade-in-goods/data/database>, 06.05.2019.
6. FICHERT, F ve GRANDJOT, H. H. (2016). "Akteure, Ziele und Instrumente in der Verkehrspolitik". O. Schwedes, W. Canzler, A. Knie (ed.). Handbuch Verkehrspolitik, 2.Auflage, Springer, Wiesbaden, ss. 137-163.
7. MANKIW, N. G. (2018). Principles of Economics. 8.edition, Cengage Learning, Boston.
8. MURPHY, P. R. ve KNEMEYER A. M. (2018). Contemporary Logistics, 12.edition, Pearson, London.
9. OECD (2017). International Transport Forum: International Transport Outlook.

10. PERREAULT W. D., JOSEPH P. C., MCCARTHY E. J. (2015). "Benefits and Limitations of Different Transport Modes", Essentials of Marketing, 14.edition, McGraw-Hill, New York.
11. SAATÇIOĞLU, C. (2016). Ulaştırma Ekonomisi, Sümer Kitabevi, İstanbul.
12. ŚLUSARCZYK, B. (2010). Transport Importance In Global Trade, Advanced Logistic Systems, Vol:4, ss. 186-192.
13. T.C. DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI AVRUPA BİRLİĞİ BAŞKANLIĞI (2018). İlerleme Raporları, https://www.ab.gov.tr/ilerleme-raporlari_46224.html, 05.06.2019.
14. T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI AVRUPA BİRLİĞİ VE DIŞ İLİŞKİLER GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (2019). "Ulaştırma Sektöründe Enerji Verimliliği: Hedefler, Engeller ve Fırsatlar", http://evf.gov.tr/content/files/Konusmaci_Sunumlari/turk-konusmacilar/Hayrettin-Beyhan-Ulasim-Enerji-Verimliliği-2019.pdf, 02.06.2019.
15. T.C. ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI (2017). Stratejik Plan 2017-2021.
16. TÜİK (2019). "Dış Ticaret İstatistikleri", http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046, 27.04.2019.
17. ŽAK, J. (2018). "The Methodology of Multiple Criteria Decision Making/Aiding in Transportation", J. Žak, Y. Hadas, R. Rossi (ed.). Advanced Concepts, Methodologies and Technologies for Transportation and Logistics. Volume 572, Advances in Intelligent Systems and Computing, Springer, Cham, ss. 9-38.