

T.C.
İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



LİBERALLEŞME SÜRECİNDE TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN
SIYASAL İKTİSAT (EKONOMİ POLİTİK) ANALİZİ

DOKTORA TEZİ

DANIŞMAN

HAZIRLAYAN

Prof. Dr. Selahaddin BAKAN

Özkan AYAZ

MALATYA-2020

**T.C.
İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**LİBERALLEŞME SÜRECİNDE TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN
SİYASAL İKTİSAT (EKONOMİ POLİTİK) ANALİZİ**

DOKTORA TEZİ

**DANIŞMAN
Prof. Dr. Selahaddin BAKAN**

**HAZIRLAYAN
Özkan AYAZ**

MALATYA - 2020

ONAY SAYFASI
T.C.
İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

LİBERALLEŞME SÜRECİNDE TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN
SİYASAL İKTİSAT (EKONOMİ POLİTİK) ANALİZİ

DOKTORA TEZİ

DANIŞMAN
PROF. DR. SELAHADDİN BAKAN

HAZIRLAYAN
ÖZKAN AYAZ

Jürimiz **20.11.2020** tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda bu **Doktora** Tezini (oybirliği /oyçokluğu) ile başarılı bulunarak **Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi** Ana Bilim, **Yönetim Bilimleri** Bilim dalında **Doktora** Tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyelerinin Ünvanı Adı Soyadı

1. Prof. Dr. Selahaddin BAKAN
2. Prof. Dr. Veysel BİLGİÇ
3. Prof. Dr. Aydın USTA
4. Prof. Dr. Gökhan TUNCEL
5. Doç. Dr. Oğuzhan GÖKTOLGA

İmza


İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun tarih vesayılı kararıyla bu tezin kabulü onaylanmıştır.

Prof. Dr. Mehmet KUBAT
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

ONUR SÖZÜ

Doktora Tezi olarak sunduğum “Liberalleşme Sürecinde Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Siyasal İktisat (Ekonomi Politik) Analizi ” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ve etik değerlere uygun olarak yazdığımı, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde ve kaynakçada bu eserlere bilimsel kurallara göre atıf yapıldığını onurumla doğrularım.

Özkan AYZAZ

Malatya,2020

TEŞEKKÜR

“Liberalleşme Sürecinde Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Siyasal İktisat (Ekonomi Politik) Analizi” başlıklı bu doktora tezinin tüm aşamalarında yol gösteren saygıdeğer hocam Prof. Dr. Selahhaddin BAKAN, tez izleme komitesinde bulunan Prof. Dr. Gökhan TUNCEL ve Doç. Dr. Oğuzhan GÖKTOLGA hocalarıma ve ayrıca doktora tezime sağlamış oldukları çok değerli katkılardan dolayı doktora tez savunması jürisinde yer alan Prof. Dr. Veysel BİLGİÇ ve Prof. Dr. Aydın USTA hocalarıma teşekkürü borç bilirim.

Doktora eğitimi, tez yazımı sürecinde ve desteğini her zaman yanımda hissettiğim eşime, ders ve oyun vakitlerinde yanlarında olamadığım oğullarım Mustafa Kerem ve Ahmed Mahir’e göstermiş oldukları sabır ve fedakârlıktan dolayı sonsuz teşekkür ederim...

Özkan AYZ

Malatya, 2020

LİBERALLEŞME SÜRECİNDE TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN SİYASAL İKTİSAT (EKONOMİ POLİTİK) ANALİZİ

Özkan AYZ

Doktora Tezi

Danışman: Prof. Dr. Selahaddin BAKAN

İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı Yönetim Bilimleri Dalı

ÖZET

Ulaştırma, bir ülkenin sosyo-ekonomik alanına etki eden en önemli hizmet sektörlerinden biridir. İçerisinde barındırdığı fonksiyonel ve yapısal özellikler sayesinde devletin ulaştırma sektöründeki işlevselliğini de arttırmaktadır. Ulaştırma bileşenlerinin rekabetçi özelliğinden ziyade tamamlayıcı özelliği dikkate alınarak oluşturulan ulaştırma politikalarının, diğer sektörlerdeki gelişmelerle beraber ülkenin sosyo-ekonomik alanına önemli katkı sağladığı bir gerçektir. Bu çalışmada, öncelikle ulaştırma sektörünün fonksiyonel ve yapısal özellikleri betimlenerek tarihsel süreç içerisinde siyasal iktisadi değişim çerçevesinde liberalleşen ulaştırma sektörünün Türkiye’deki dönüşümünün analizi ortaya konmuştur. Bilhassa, 1980 sonrası ve AB’ye aday ülke pozisyonu ile liberalleşen Türkiye’nin ulaştırma politikalarının, ülke sosyo-ekonomik alanına olan yansımaları, özel sektör ile ilişkileri ve küresel olarak oluşturulmak istenen ticaret yolları içerisindeki konumu üzerinde tartışılarak, Türkiye’nin coğrafi konumu itibarıyla ulaştırma sektörü açısından önemli bir konumda olduğu ve bu nedenle Türkiye’de uygulamada hayat bulmuş ve bulacak büyük ulaştırma projelerin hem ulusal, hem bölgesel hem de küresel ölçekte sosyo-ekonomik etkilerinin olumlu yönde olduğu ortaya çıkmıştır.

Anahtar Kelimeler: Ulaştırma, Ortak Ulaştırma Politikası, Kamu Özel Sektör İşbirliği, Kanal İstanbul Projesi, Sosyo-Ekonomik Etki.

**POLITICAL ECONOMY (ECONOMY POLICY) ANALYSIS OF THE
TRANSPORT SECTOR IN TURKEY DURING THE PERIOD OF
LIBERALIZATION**

Özkan AYZ

Ph.D. Thesis

Adviser: Prof. Dr. Selahaddin BAKAN

Inonu University Graduate School of Social Sciences

Discipline of Political Science and Public Administration

Program of Administrative Sciences

ABSTRACT

Transportation is one of the most important industry services that affect the socio-economic development of a country. Transportation has the potential to increase the state's performance in service sector through its functional and structural features. Transportation policies based on complementary rather than competitive characteristics have a substantial impact on the socio-economic development of a country as well as its contribution to the developments of other industries. This study has examined the developments in Turkey's transportation industry with a historical analysis of how the liberalisation in the political and economic context had affected the transportation services in Turkey. This thesis has specifically explored how the liberalisation of Turkey since the 1980s and its westernisation policy of becoming a European Union member have shaped the country's socio-economic policies and the relationship between public and private sectors and determined Turkey's perspective on new trade routes in the globe. The thesis argues that as Turkey is located in a key geographic area, its mega transportation projects have positive contributions to the socio-economic developments in both local, regional and global contexts.

Key words: Transportation, Common Transportation Policy, Public Private Sector Partnership, Channel Istanbul Project, Socio-economic Impact

**LİBERALLEŞME SÜRECİNDE TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN
SİYASAL İKTİSAT (EKONOMİ POLİTİK) ANALİZİ**

İÇİNDEKİLER

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| ONAY SAYFASI | iii |
| ONUR SÖZÜ | iv |
| TEŞEKKÜR | v |
| ÖZET | vi |
| ABSTRACT | vii |
| İÇİNDEKİLER | viii |
| TABLolar LİSTESİ | xii |
| ŞEKİLLER LİSTESİ | xiii |
| KISALTMALAR | xiv |
| BİRİNCİ BÖLÜM: ARAŞTIRMA HAKKINDA | 1 |
| 1. ARAŞTIRMANIN KONUSU, ÖNEMİ, HİPOTEZLERİ VE AMACI | 1 |
| 1.1. Araştırmanın Konusu ve Önemi..... | 1 |
| 1.2. Araştırmanın Soruları..... | 3 |
| 1.3. Bilginin Oluşturulması ve Analiz Edilmesi..... | 4 |
| 1.4. Kavramlar..... | 5 |
| 1.5. Araştırmanın Sunuş Sırası..... | 8 |
| İKİNCİ BÖLÜM: YOL MEDENİYETTİR | 10 |
| 2. ULAŞTIRMA HAKKINDA GENEL BİLGİ | 10 |
| 2.1. Kadim Medeniyetin Yol Hikâyesi (Ulaştırma Sektörünün Tarihsel Gelişimi) 10 | |
| 2.1.1. Ekonomik Liberal Yaşamın Ulaştırmayla İvmelenmesi (Hız kazanması) | |
| | 10 |
| 2.1.1.1. Sanayi Devrimi Dönemi..... | 15 |
| 2.1.1.2. Kanal Çağı ve Buharlı Gemiler..... | 18 |
| 2.1.1.3. Yollar..... | 20 |
| 2.1.1.4. Demiryolları..... | 21 |
| 2.1.1.5. Otomobil ve Havayolları..... | 23 |
| 2.2. Ulaştırma Sektörü İle İlgili Kavram, Özellikler ve Politikalar..... | 24 |
| 2.2.1. Ulaştırma Sektörünün Fonksiyonları..... | 25 |
| 2.2.1.1. Ulaştırma Sektörünün Ekonomik Fonksiyonları..... | 25 |

| | | |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2.2.1.2. | Ulaştırma Sektörünün Sosyal Fonksiyonları | 27 |
| 2.2.1.3. | Ulaştırma Sektörünün Politik Fonksiyonları | 28 |
| 2.2.2. | Ulaştırma Sektörünün Özellikleri | 29 |
| 2.2.2.1. | Ulaştırma Sektörünün Depolanamaması | 29 |
| 2.2.2.2. | Ulaştırma Sektöründe Sabit ve Değişken Maliyetler..... | 30 |
| 2.2.2.3. | Ulaştırma Sektöründe Marjinal Maliyet ve Fiyat Politikası | 31 |
| 2.2.2.4. | Ulaştırma Sektörünün Finansmanı ve Kamu Yararı İlkesi..... | 32 |
| 2.2.2.5. | Ulaştırma Sektörünün Dışsallık Özelliği | 33 |
| 2.2.2.6. | Ulaştırma Sektöründe Tamamlayıcılık ve Rekabet | 35 |
| 2.2.2.7. | Ulaştırma Piyasasında Arzı Etkileyen Faktörler..... | 37 |
| 2.2.2.8. | Ulaştırma Piyasasında Talebi Etkileyen Faktörler | 38 |
| 2.2.3. | Ulaştırma Bileşenleri Arasında Etkililik ve Verimlilik..... | 40 |
| 2.2.3.1. | Karayolu Ulaştırmasına Genel Bakış..... | 41 |
| 2.2.3.2. | Demiryolu Ulaştırmasına Genel Bakış | 43 |
| 2.2.3.3. | Denizyolu Ulaştırmasına Genel Bakış..... | 46 |
| 2.2.3.4. | Havayolu Ulaştırmasına Genel Bakış..... | 49 |
| 2.2.4. | Medeniyete Giden Yol Planlamadan Geçer (Ulaştırma Planlaması)..... | 51 |
| 2.2.5. | Ulaştırma ve Teknoloji İlişkisi..... | 54 |
| 2.3. | Ulaştırma Sektörü ve Sosyal ekonomik İlişki Çerçevesinde Ulaştırma Politikası ve Devletin Değişen Rolü..... | 57 |
| 2.3.1. | Dünya Savaşları Öncesi Süreç ve Yeni Oluşumlar..... | 59 |
| 2.3.1.1. | Taylorizm ve Fordizm'in Sanayileşme ve Ulaştırmanın Gelişim Sürecine Etkisi | 61 |
| 2.3.1.2. | Fordizm: Taylorizmin En Yüksek Aşaması | 63 |
| 2.3.2. | İki Dünya Savaşı Arası Panorama ve Ulaştırma Politikaları | 65 |
| 2.3.3. | II. Dünya Savaşı Sonrası Sosyo-Ekonomik Politikalar ve Ulaştırmaya Yansımaları | 69 |
| 2.3.3.1. | Dünya Ölçeğinde Yeni Oluşumlar ve Ulaştırma Sektörüne Yansımaları | 73 |
| 2.3.3.2. | Neoliberalleşme ile Sosyo-Ekonomik Dönüşümler ve Ulaştırma Sektörü..... | 76 |

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 2.3.3.2.1. Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Yaşanan Dönüşümler ve Ulaştırma Sektörü..... | 76 |
| 2.3.3.2.2. Özelleştirme ve Ulaştırma Sektörüne Yansıması | 84 |
| 2.3.3.2.3. Ulaştırma Sektöründe Kamu Özel İşbirliği ve Güncel Gelişmeler | 90 |
| ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: COĞRAFYA KADERDİR..... | 105 |
| 3. TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA POLİTİKALARININ SOSYO-EKONOMİ POLİTİĞİ | 105 |
| 3.1. Türkiye’de Ulaştırma Politikaları | 105 |
| 3.1.1. Osmanlı Dönemi | 105 |
| 3.1.2. 1923-1945 Dönemi..... | 113 |
| 3.1.3. 1946-1960 Arası Dönem | 120 |
| 3.1.4. Planlı Dönem..... | 131 |
| 3.1.4.1. Demiryolu Ulaştırması..... | 132 |
| 3.1.4.2. Denizyolu Ulaştırması | 144 |
| 3.1.4.3. Havayolu Ulaştırması | 150 |
| 3.1.4.4. Karayolu Ulaştırması | 154 |
| 3.1.5. Türkiye’deki KÖİ Modeli ve Uygulamaları | 166 |
| 3.1.5.1. Çılgınlığın! (Kanal İstanbul Projesi) Olası Ulusal ve Uluslararası Etkileri | 180 |
| 3.1.5.1.1. Çevresel ve Sosyal Etki | 184 |
| 3.1.5.1.2. Uluslararası Hukuka Etkisi | 193 |
| 3.1.5.1.3. Suyolu Ulaştırması Açısından Etkisi | 199 |
| 3.1.5.1.4. Ekonomik Etki | 202 |
| 3.2. Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası (OUP) ve Türkiye’ye Yansıması. 205 | |
| 3.2.1. Avrupa Birliği Ulaştırma Sistemleri ve Ortak Ulaştırma Politikası (OUP) | 208 |
| 3.2.1.1. Avrupa Birliği Ulaştırma Ağı Projesi ve Koridorları | 218 |
| 3.2.1.2. Demiryolu Ulaştırması..... | 225 |
| 3.2.1.3. Denizyolu Ulaştırması | 230 |
| 3.2.1.4. Havayolu Ulaştırması | 236 |
| 3.2.1.5. Karayolu Ulaştırması | 242 |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 3.2.1.6. Kombine ve İntermodal Taşımacılık | 245 |
| 3.2.2. Avrupa Birliği'nin KÖİ Yaklaşımı | 246 |
| 3.3. Avrupa Birliği Ulaştırma Sistemi İçinde Türkiye'nin Yeri ve Sisteme Uyumu | 253 |
| 3.3.1. Demiryolu Ulaştırmasının AB Politikaları ile Uyumu..... | 259 |
| 3.3.2. Denizyolu Ulaştırmasının AB Politikaları ile Uyumu | 261 |
| 3.3.3. Havayolu Ulaştırmasının AB Politikaları İle Uyumu | 263 |
| 3.3.4. Karayolu Ulaştırmasının AB Politikaları ile Uyumu | 267 |
| 3.4. Ara Değerlendirme | 269 |
| 3.5. Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Sosyo-Ekonomik Yapı Üzerindeki Etkileri | 292 |
| 3.5.1. Ekonomik Yapı Üzerindeki Etkileri..... | 292 |
| 3.5.2. Sosyal Yapı üzerindeki Etkileri | 312 |
| 3.5.3. Siyasi Yapı Üzerindeki Etkileri | 315 |
| SONUÇ | 317 |
| KAYNAKÇA | 332 |
| EKLER | 379 |
| ÖZGEÇMİŞ | 382 |

TABLolar LİSTESİ

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tablo 1. Birbirini İzleyen (Ardışık) Teknolojik Değişim Dalgaları..... | 17 |
| Tablo 2. Taşıma Türlerinin Kıyaslanması | 42 |
| Tablo 3. Taşıma sistemlerinde ton-km bazında maliyet | 48 |
| Tablo 4. Kitle taşımacılığında Maliyet | 48 |
| Tablo 5. Yakıt Tüketimi bazında Maliyet..... | 48 |
| Tablo 6. Ulaştırma Ana Teknolojik İlerlemeler..... | 57 |
| Tablo 7. Toplam Kamu Sabit Sermaye Yatırımlarında Hedefler | 140 |
| Tablo 8. Lojistik ve Ulaştırma Sektörü Hedefleri..... | 141 |
| Tablo 9. Kanal İstanbul'un Var Olduğu ve Olmadığı Simülasyonlar İçin Hesaplanan Çözünmüş Oksijen Değerleri..... | 185 |
| Tablo 10. İstanbul Boğazı, Süveyş ve Panama Kanallarından Geçen Yıllık ve Ortalama Gemi Sayıları (2017) | 200 |
| Tablo 11. İstanbul Boğazı, Süveyş ve Panama Kanallarına Ait Gemi Geçiş Verileri... | 201 |
| Tablo 12. Süveyş ve Panama Kanalı ile İstanbul Boğazı'na İlişkin Değerler | 203 |
| Tablo 13. 2018 Yılında Avrupa'da Finansal Kapanışı Yapılan 500 milyon Avro ve Üzerinde Sekiz Büyük Proje..... | 249 |
| Tablo 14. 2000-2014 dönemi için AB destekli KÖİ projelerine sektöre göre milyon avro olarak tahsis edilen fonlar | 251 |
| Tablo 15. Ükelere göre, milyon avro olarak 2000-2014 dönemi için AB destekli KOİ'ler | 251 |
| Tablo 16. Türkiye Yolcu Trafiği Artış Öngörülleri | 265 |
| Tablo 17. Türkiye'nin Havayolu Yolcu Trafiği Bazında Dünyadaki Yeri..... | 266 |
| Tablo 18. İstihdamın Sektörel Dağılımı (2003-2017) | 301 |
| Tablo 19. Sektörler İtibariyle Sabit Sermaye Yatırımları (Özel) (1998-2016)..... | 307 |
| Tablo 20. 2019 Yılı Turizm Gelirinin Harcama Kalemlerine Göre Dağılımı | 309 |

ŞEKİLLER LİSTESİ

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Şekil 1. Ulaştırma ve Ekonomik Kalkınma-Anahtar Bağlantılar | 58 |
| Şekil 2. Yıllar İtibariyle Gelişmekte Olan Ülkelerde Finansal Kapanışı Yapılan Kamu Özel İşbirliği Projelerinin Yatırım Tutarlarının Dağılımı (1990-2017) | 100 |
| Şekil 3. Sektörlere Göre Gelişmekte Olan Ülkelerde Finansal Kapanışı Yapılan Kamu Özel İşbirliği Projelerinin Yatırım Tutarı (1990-2017) | 101 |
| Şekil 4. Ulaştırma Harcamalarının Ulaştırma Bileşenlerine Göre Dağılımı (1999-2019) | 142 |
| Şekil 5. Ulaştırma Sektörü Bileşenlerinin Yıllara Göre Harcama Payları (%) (1999- 2019) | 143 |
| Şekil 6. KÖİ Uygulama Sözleşmelerinin Sözleşme Değeri Olarak Sektörel Dağılımı (Milyar ABD Doları) (1986- 2018) | 170 |
| Şekil 7. Ülkelere Göre Avrupa'da Kamu Özel İşbirliği Projelerinde Borç Vadeleri/Yıl (2016) | 173 |
| Şekil 8. Kanal İstanbul Projesi Kapsamında Planlanan Entegre Tesisler | 182 |
| Şekil 9. TEN-T 2007-2013 Programı Proje Sayısı | 223 |
| Şekil 10. 2007-2013 TEN-T Proje Sayısı | 223 |
| Şekil 11. 1990-2020 yılları arası Avrupa Birliği KÖİ Projelerinin sektörel Toplam Değeri (Milyar Euro) | 250 |
| Şekil 12. Trececa Haritası | 258 |
| Şekil 13. Türkiye’de Ulaştırma Türlerine Göre Yurtiçi Yolcu ve Yük Taşıma Oranları (2018) | 267 |
| Şekil 14. Ulaştırma Türlerinin Dış Ticaretteki Miktar ve Değer Yüzdeleri (% , 2018) | 268 |
| Şekil 15. AB’nin Uluslararası Ticaret Ortak ve Oranları (2018) | 273 |
| Şekil 16. Dünya Ticaretindeki İhracat Oranları | 277 |
| Şekil 17. Dünya Ticaretindeki İthalat Oranları | 277 |
| Şekil 18. Türkiye’nin Dünya İhracatındaki Yeri | 281 |
| Şekil 19. Türkiye’nin Dünya İthalatındaki Yeri | 281 |
| Şekil 20 2009-2020 Yılları Arası Ortalama Benzin Fiyatı Grafiği | 298 |

KISALTMALAR

| | |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------|
| AB | Avrupa Birliği |
| ABD | Amerika Birleşik Devletleri |
| AET | Avrupa Ekonomik Topluluğu |
| AKÇT | Avrupa Kömür Çelik Topluluğu |
| ASEAN | Association of Southeast Asian Nations (Güneydoğu Asya Uluslar Birliği) |
| AT | Avrupa Topluluğu |
| ATAD | Avrupa Topluluğu Adalet Divanı |
| AYGM | Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğu |
| BAA | British Airport Authority (İngiliz Havaalanı Otoritesi) |
| BK | Birleşik Krallık |
| BM | Birleşmiş Milletler |
| BYKP | Beş Yıllık Kalkınma Planı |
| CEC | Commission of the European Communities (Avrupa Toplulukları Komisyonu) |
| CEE | Central and East European |
| COSCO | China Overseas Shipping Group Co. |
| ÇED | Çevre Etki Değerlendirme |
| ÇUŞ | Çok Uluslu Şirketler |
| DHMİ | Devlet Hava Meydanları İşletmesi |
| DPT | Devlet Planlama Teşkilatı |
| DSP | Demokratik Sol Parti |
| DTO | Deniz Ticaret Odası |
| DTÖ | Dünya Ticaret Örgütü |
| DWT | Dead Weight Tonnage |
| EASA | European (Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı) |
| EC | European Commission (Avrupa Komisyonu) |
| EDAM | Ekonomi ve Dış Politika Araştırmalar Merkezi |
| EFTA | European Free Trade Agreement (Avrupa Serbest Ticaret Birliği) |
| EPEC | European Public (Avrupa Kamu Özel İşbirliği Danışma Merkezi) |

| | |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| EU | European Union (Avrupa Birliği) |
| FED | Amerikan Merkez Bankası |
| GATT | General Agreement in Tariffs and Trade (Gümrük ve Ticaret Genel Anlaşması) |
| GATS | Hizmetler Ticareti Genel Anlaşması (General Agreement on Trade in Services) |
| GB | Gümrük Birliği |
| GKRY | Güney Kıbrıs Rum Yönetimi |
| GOÜ | Gelişmekte Olan Ülke |
| GSYH | Gayri Safi Yurtiçi Hasıla |
| GÜ | Gelişmiş Ülke |
| HP | Horse Power (Beygir Gücü) |
| IATA | International Air Transport Association |
| IBRD | Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası |
| ICAO | Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü |
| IMF | International Money Fund (Uluslararası Para Fonu) |
| IMO | Uluslararası Denizcilik Örgütü |
| IPA | Instrument for Pre-Accession Assistance |
| ITF | International Transport Workers' Federation Factsheet (Uluslararası Ulaşım İşçileri Federasyonu) |
| İMEAK | İstanbul Marmara Ege Akdeniz Konfederasyonu Deniz Ticaret Odası |
| İNTES | Türkiye İnşaat Sanayicileri İşveren Sendikası |
| İYH | İstanbul Yeni Havalimanı |
| KGM | Karayolları Genel Müdürlüğü |
| KİT | Kamu İktisadi Teşekkülü |
| KKTC | Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti |
| KMDT | Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı |
| KÖİ | Kamu Özel Sektör İşbirliği |
| NATO | North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü) |
| OBOR | One Belt One Road (Bir Kuşak Bir Yol) |
| OECD | Organization of Economic Cooperation Development (İktisadi İşbirliği) |

| | |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| | Ve Kalkınma Teşkilatı) |
| OEEC | Organisation for European Economic Co-operation (Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü) |
| OPEC | Organization of Petroleum Exporting Countries (Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü) |
| OUP | Ortak Ulaştırma Politikası |
| PFI | Private Finance Initiative (Özel Finansman Girişimi) |
| PPP | Public Private Partnership (Kamu Özel İşbirliği) |
| SBB | Strateji ve Bütçe Başkanlığı |
| SHGM | Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü |
| SNCFB | Belçika Milli Demiryolu Şirketi |
| SSCB | Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği |
| TBMM | Türkiye Büyük Millet Meclisi |
| TCDD | Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları |
| TEM | Trans European Motorway (Trans Avrupa Karayolu) |
| TEN-T | Trans European Network-Transportation (Trans Avrupa Ulaştırma Ağı) |
| TER | Trans European Railway (Trans Avrupa Demiryolu) |
| TERFN | Trans Avrupa Demiryolu Yük Ağı |
| TEU | Twenty-foot Equivalent Unit |
| YHT | Yüksek Hızlı Tren |
| THY | Türk Hava Yolları |
| TINA | Transport Infrastructure Needs Assessment (Taşıma Altyapısı İhtiyaç Analizi) |
| TOBB | Türkiye Odalar Borsalar Birliği |
| TRACECA | Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) |
| TTYD | Türkiye Turizm Yatırımcıları Derneği |
| TÜİK | Türkiye İstatistik Kurumu |
| TÜSİAD | Türk Sanayici İş Adamları Derneği |
| UAB | Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı |
| UB | Ulaştırma Bakanlığı |
| UDHB | Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı |

| | |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| UNCTAD | United Nations Conference on Trade and Development (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı) |
| USAK | Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu |
| UTİKAD | Uluslararası Taşıma İşleri Komisyoncuları ve Acentaları Derneği |
| WWF | World Wide Fund for Nature (Dünya Doğayı Koruma Vakfı) |
| YİD | Yap İşlet Devret |



BİRİNCİ BÖLÜM: ARAŞTIRMA HAKKINDA

1. ARAŞTIRMANIN KONUSU, ÖNEMİ, HİPOTEZLERİ VE AMACI

Bu bölümün amacı, hazırlanacak olan tezin öneminin belirlenerek araştırma soru ve hipotezlerinin açıklanması, araştırmanın amacı ile ilgili bilgi sunulmasıdır. Araştırma konusu ile ilgili temel kavramların tanımları yapılarak çalışmanın temelleri hakkında bilgi verilmiştir.

1.1. Araştırmanın Konusu ve Önemi

Toplumsal hayatın başlangıcından bugüne kadar devam ettirilen üretkenlik sonucunda, maddî veya manevî pek çok varlıklar dünya sahnesinde teşekkül bulmuştur. Söz konusu değerlerin ve varlıkların kuşaklar boyunca aktarılması, belirli bir deneyim ve birikimin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. “Medeniyet” ile adlandırılan bu maddî–manevî deneyim ve birikimin oluşum merhalelerinin anlaşılması ve izahına dair gayretler ise, hemen hemen üretken faaliyetlerle eşzamanlı başlamıştır. Hakikaten insanoğlu, varoluşundan bu yana her daim daha iyi şartlarda yaşamayı kendine hedef yapmıştır. Bu hedefe ulaşabilmek adına tarihsel süreç içerisinde, sınırsız gereksinimlerini karşılamak için elinde bulundurduğu sınırlı kaynakların etkinliğini ve üretim kapasitesini artırma yönünde çeşitli mekanizmalar üzerinde kendini hep bir arayış içerisinde bulmuştur (Doğan, 2011: 42). Haliyle, tarihsel gelişim açısından değerlendirildiğinde, ihtiyaçların karşılanması ve üretimi etkin kılıp pazarlamasına yönelik bilinçli çabaların sağlanması açısından kapitalizm olgusu ilk önce dış ticaret alanında ortaya çıktığı söylenebilir. Özellikle 15. yüzyıldaki coğrafi keşifler ile yeni ulaşım yollarının ortaya çıkması sonucu dış ticaret olanakları artmış ve dönemin iktisadi paradigması olan Merkantilizm ile dış ticarete yönelik önem verilerek bu alanda politikalar ön plana çıkmıştır. Süreç içerisinde Merkantilizmin gelişmesinde önemli rol üstlenen ulaştırma sektörü kapitalizmin hızlı bir şekilde yayılmasına olanak sağlayan faktörlerden biri haline gelmiştir. Buharlı makinenin icadı, denizyolu, demiryolu ve fosil yakıtın etkin bir şekilde kullanılmasını sağlarken karayolu altyapısına yapılan yatırımlar ticaret açısından yeni pazarlara ulaşılmasını kolay hale getirmiştir.

Tam da bu noktada bu çalışma tarihsel süreç içerisinde yer alan ve günümüze kadar ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasal alanlarda kendine önemli bir yer bulan ulaştırma sektörünün küresel ve Avrupa Birliği'ndeki değişimleri ile Türkiye'deki sosyo-ekonomik etkileri konu edinilmiştir. Bu bağlamda, ulaştırma sektörünün tarihsel gelişimi, temel ve fonksiyonel özellikleri, bileşenleri ve süreç içerisinde devletin değişen rolü ile ortaya çıkan iktisadi politikaların ulaştırma sektörü üzerindeki yansımaları hakkında genel bilgilere değinilmiştir. Çalışmada ele alınan ulaştırma sektörü demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolu ulaştırmasını kapsamakta olup ulaştırma politikalarının içeriği olarak bu dört ulaştırma bileşeni kast edilmektedir. Bu çalışmada, AB'nin AKÇT ile Avrupa'da başlayan bütünleşme fikri çerçevesinde Ortak Ulaştırma Politikası aracılığıyla işgücü, sermaye, hizmet ve malların serbest dolaşımını hedeflemesi ve AB'ye aday ülke pozisyonunda olan Türkiye'nin bundan önemli derecede etkilenmesi ve ikinci olarak Sanayi Devrimi'nin beşiği olan Avrupa'nın sosyo-ekonomik açıdan gelişmesinde ulaştırma sektöründeki payının büyük olması, gibi nedenler AB'nin seçilmiş olmasının en önemli nedenleridir.

Bu araştırmada, ulaştırma sektörünün tarihi gelişimi, geçmişten günümüze kadar üstlendiği rollerin, tarihsel süreç içerisindeki iktisadi politikalarla olan etkileşiminin ve bununla birlikte devletlerin ulaştırma sektörü üzerindeki değişen rollerinin, küresel, AB ve Türkiye gibi ülkelerde uygulanan ulaştırma politikalarının sosyo-ekonomik etkilerinin ortaya konmasının, iktisadi kalkınmanın ilk fışığı olarak tanımladığımız "harekete geçme evresi"nin temel koşulu olarak görülen ulaştırma altyapısındaki Türkiye'nin deneyimlerinin, eksikliklerinin ve bunlara yönelik önerilerin betimlenmesi amaçlanmaktadır.

Tarih boyunca yurt içi ve yurt dışı ticarete önemli role sahip olan ulaştırma sektörünün, sanayi devriminden günümüze kadar dönemselsel olarak iktisadi politikalarından etkilendiği tarihsel sürecin altyapı bileşenleri ile meydana getirdiği sosyo-ekonomik etkileri hakkında bilgi verilen bu çalışmada, aday ülkesi olduğu AB'nin Ortak Ulaştırma Politikası ile uyumu çerçevesinde Türkiye'deki ulaştırma sektörünün tarihsel gelişim politikaları ve güncel konular olması nedeniyle KÖİ modeli ve Kanal İstanbul Projesi hakkında bilgiler verilmiştir. Konu içeriği ve kapsamı yönünden AB ile etkileşimi göz önünde tutularak Türkiye'nin ulaştırma politikalarının sosyo-ekonomik etkilerini, ulaştırma altyapı ve hizmetindeki eksiklerini ve bunlara yönelik çözüm

önerilerinin ele alınması bakımından ulaştırma sektörüne “siyasi iktisat ve ekonomi perspektifinden” yaklaşılması yönünden bu çalışmanın önemli olduğu düşünölmektedir.

1.2. Araştırmanın Soruları

Araştırmamızın da içerisinde bulunduğu nitel çalışmalar, genellemeleri ortaya koymaktan ve hipotezleri test etmek amacını gütmekten ziyade süreç içerisinde ortaya yeni çıkan ve tümevarım özelliği gösteren çalışmalardır. Haliyle araştırma soruları, elde edilen bulgular ile öngörö sağlanarak kavramsal çerçeveye işlerlik kazandırabilmektedir.

Araştırmanın önemine vurgu yapılırken ulaştırma sektörünün tarihsel süreç içerisinde oluşturduğu ekonomik, çevresel, sosyal veya kültürel etkilerin öneminden bahsedildi. Bu etkilerin boyutları sebepleri veya sonuçları ulaştırma alanında AB ilişkisi çerçevesinde akademik çalışmalarda detaylı olarak çalışılmaktadır. Bu çalışma için önemli olan ise; Türkiye’deki ulaştırma sektörünün AB ve küresel konjonktür etkileşimi çerçevesinde nasıl şekillendiği, ulaştırma politikalarının oluşturulmasında küresel ticari hareketliliğin önemli olup olmadığı ve liberalleşme sürecinde ulaştırma politika ve yatırımların sosyoekonomik etkinin ne şekilde geliştiği bu çalışmanın ana tartışma konusunu oluşturmasıdır.

Türkiye’nin ulaştırma sektörüne ilişkin yapılan akademik çalışmalarda tartışmalar genelde AB eksenli tartışmalar olmakla birlikte bu çalışmada küresel ölçekte gelişen ticaret hacmi göz önüne alındığında ulaştırma yatırımların sosyal, siyasi ve ekonomik alanlarda oluşturduğu etkinin ne şekildiği geliştiği sorusunu beraberinde getirmektedir. Bu bağlamda çalışmada; “Liberalleşme sürecinde Türkiye’de ulaştırma sektörünün sosyoekonomik etkilerinin nasıl şekillendiği” sorusuna cevap aranmaktadır. Buradan hareketle, ana araştırma sorusuna cevap verebilmek için literatüre dayanılarak hazırlanan öncelikli araştırılacak alt sorular şunlardır:

S.1: Küresel ticaret rekabeti ile ulaştırma altyapı ihtiyacı arasında ilişkisi var mıdır?

S.2: Avrupa Birliği’ndeki sürdürülebilir kalkınmanın, Ortak Pazarın devamlılığının ve en nihayetinde kalıcılığının temini ile AB sınır ülke ve hedef ülke pazarlarına etkin bir ulaştırma sistemi kurma çabası arasında ilişki var mıdır?

S.3: Küresel ticaretin mekan tanımadan hızlı bir şekilde yer değiştirme olgusu, başta Almanya olmak üzere AB üyesi ülkeleri ile özellikle Çin olmak üzere Uzak Doğu ülkeleri arasında tarafların ağırlığına göre karşılıklı bağımlılık durumundan ticari anlamda satan ülke aleyhine bağımlılığı arttırmakta mıdır?

S.4: Ulaştırma altyapı projelerinde, yatırımın finans bileşeninin AB üyesi ulus devletler üzerinden AB üyesi olmayan üçüncü ülkeler tarafından karşılanması, AB'nin supranasyonal yapısını zayıflatır mı?

S.5: Küresel ticari ulaşım yollarının ivedi bir şekilde oluşturulma arzusu ile neoliberal bir yatırım modeli olan Kamu Özel İşbirliği modelinin uygulanma arzusu arasında pozitif ilişki var mıdır?

S.6: Türkiye'de 1980 sonrası Turgut Özal ile başlayan ve daha sonra AB'ye aday ülke süreci ile birlikte R. Tayyip Erdoğan ile devam eden ulaşırma politika ve yatırımların, siyasi iktisat yaklaşımı açısından devletçilik anlayışından neoliberal anlayışa geçişi kolaylaştırıcı en önemli alanlardan biri midir?

S.7: İleriye yönelik dünya denizyolu ticaret hacim artışı ile İstanbul Boğazı denizyolu trafik hacim artışı arasında paralellik ilişkisi var mıdır?

S.7.1: Kanal İstanbul Projesinin tatbiki neticesinde proje sonuçları ülke ekonomisine pozitif yönde etki edebilir mi?

S.8: AB mevzuatına uyumu ile birlikte Türkiye ulaşırma politikaları ve yatırımlarının ülke sosyo-ekonomik alanlarına etkisi ne yöndedir?

1.3. Bilginin Oluşturulması ve Analiz Edilmesi

Çalışmada, basılı ve elektronik platformda yazılı kaynak taraması yoluyla bilgiler elde edilmiştir. Bu bağlamda; daha önceki bilimsel çalışmalar, kitaplar, tezler, süreli yayınlar, resmi ve kurumsal belgeler, internet web ve öteki yazılı kaynaklar irdelenmiştir. Yazılı kaynak taraması neticesinde toplanan bilgi ve bulgular niteliksel çözümleme metotları kullanılarak değerlendirilmiştir.

Elde edilen bilgiler “İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Lisansüstü Eğitim-Öğretim Programları Tez Yazım Kılavuzu’ şart ve kuralları çerçevesinde tartışılmıştır.

1.4. Kavramlar

Araştırmada geçen “anahtar kelime”lerin (anahtar kavramların) tanımları şunlardır.

Ulaştırma: Bir fayda sağlamak adına kişi ve eşyanın ekonomik, hızlı ve güvenli bir şekilde yer değiştirmesi olarak tanımlanmaktadır. Dolayısıyla ulaştırmanın; insanların, insanlara yarar ve avantaj oluşturan malların, bilginin ve hizmetlerin yer değiştirme etkinliği ve bu yer değiştirme için ihtiyaç duyulan araçların, işlerin meydana getirdiği hizmetlerin bütününe kapsayan bir faaliyettir. Bununla birlikte sektör olarak ulaştırma sektörü ise; farklı sektörler tarafından arzu edilen bir hizmet etkinliği olup, sanayi, ticaret, tarım ve turizm gibi faaliyetlerin ulaştırma talebini doğuran en önemli sektörlerdir (Tübitak, 2003: 5).

Avrupa Birliği (AB): Avrupa’yı büyük bir yıkama uğratan İkinci Dünya Savaşı sonrasında bir daha böyle büyük yıkımlarla karşılaşmamak için çözüm olarak Avrupa’da barışın yeniden tesis edilmesi, Avrupa ülkelerinin müşterek değerler etrafında toplanması ve bilhassa refahı artırmak adına ekonomik alanda güçlü bir dayanışmanın başlatılması düşüncesi Avrupa’da iyiden iyiye dile gelmeye başlamıştır. Avrupa ölçeğinde barışın sağlanması ve Avrupa ülkeleri arasında ekonomik bir dayanışmanın temeli fikrinden yola çıkarak ileride etkili siyasi bir birliğin alt yapısının oluşturulması hedeflenmiş ve bu hedef çerçevesinde, ilk etapta 1951 yılında Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğunu oluşturan Paris Antlaşması, daha sonraki süreçte ise 1957 yılında Avrupa Ekonomik Topluluğunu (AET) ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğunu oluşturan ve içerisinde Ortak Ulaştırma Politikalarının da yer aldığı Roma Antlaşması, Almanya, Belçika, Fransa, Hollanda, İtalya ve Lüksemburg tarafından imzalanmıştır (Dışişlikler Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 22.05.2019). Süreç içerisinde başarılı bir oluşum vasfı kazanan AET, 1 Temmuz 1987 tarihli Avrupa Tek Senedi yoluyla ilk kez Toplulukları kuran Antlaşmalar kapsamlı bir şekilde tadilat geçirmiştir. Avrupa Tek Senedi, ortak politikaları genişletmekle birlikte yeni ortak politikaların Birlik mevzuatına dahil edilmesini sağlamıştır. Bunlardan en önemlileri; sosyal politika, ekonomik ve sosyal uyum, çevre gibi konulara gelen tadilat ve ilaveler olup neticesinde Roma Antlaşması’na yeni maddeler eklenmiştir. Ortak Gümrük Tarifesi’nde değişiklik yapılması, sermayenin serbest dolaşımı, hizmetler, ortak ulaştırma politikaları

alanlarında daha önceki yıllarda oybirliği ile alınan kararlar, Tek Senet ile nitelikli çoğunluk kararı ile karar alınmasına karar verilmiştir. Yine aynı şekilde, Tek Senet ile üye ülkeler arasında "Avrupa Siyasi İşbirliği" aracılığı ile dış politikada işbirliği yapılması da karara bağlanmıştır. 7 Şubat 1992 yılına gelindiğinde, Avrupa Topluluğu'nda tek para birimi ve müşterek bir merkez bankası sistemine dair bir "Ekonomik ve Parasal Birlik" ile savunma politikası ve ortak dış politika alanlarına dair "siyasi birlik" inşasını öngören Avrupa Birliği Antlaşması (Maastricht Antlaşması) imzalanmıştır. Maastricht Antlaşması içerik olarak ekonomik faaliyetlerin entegre ve dengeli bir şekilde gelişimini yani enflasyonun minimize edilmesi, çevreye duyarlı ve sürdürülebilir bir büyümenin tesisi, bu kurallar çerçevesinde üye ülke ekonomilerinin birbirlerine yaklaşması ve uyum içerisinde olması ve oluşturulan Avrupa vatandaşlığı kavramıyla aidiyeti yüksek ve güçlü bir Birlik oluşturulması amaçlanmıştır (İKV, 25.02.2018).

II. Dünya Savaşı sonrası kuruluşundan bugüne kadar Birliğe sonradan dahil olan ülkeler de olmak üzere Avrupa devletleri, ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel perspektifte dayanışmalarını güçlendirmişlerdir. İlk kurulduğu dönemde sadece 6 üyeden müteşekkil Avrupa Toplulukları, ilerleyen yıllarda AB'nin cazibesinin de artmasıyla yeni üyelerin katılımı neticesinde 27 üyeden oluşan bir Birlik'e dönüşmüştür. Bugün Avrupa Birliği (AB)' ni oluşturan üye ülkeler "Almanya, Avusturya, Belçika, Bulgaristan, Çekya, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Hırvatistan, Hollanda, İrlanda, İspanya, İsveç, İtalya, Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Macaristan, Malta, Polonya, Portekiz, Romanya, Slovakya, Slovenya ve Yunanistan"dır. Hâlihazırda bugün Türkiye ile birlikte AB üyeliğine aday 5 ülke bulunmaktadır. Bunlar: Türkiye, Kuzey Makedonya, Sırbistan, Karadağ ve Arnavutluk. Avrupa Birliği, AB'ye aday ülke olan Türkiye, Sırbistan ve Karadağ ile katılım müzakerelerini sürdürmekte olup İzlanda'nın 12 Mart 2015 tarihinde AB'ye adaylık başvurusunu geri çekmesi sonucu bu ülke ile olan müzakereler bitirilmiştir. Son yıllarda Avrupa içerisinde yeni oluşumlar neticesinde devlet vasfı kazanan Bosna Hersek ve Kosova ülkeleri de potansiyel aday ülke olma yolundadır. Birlik üyesi ülkelerin ekonomik kalkınmalarını tesis etme amacı güden AB, bu amaç doğrultusunda kurulduğu yıldan bugüne kadar üye ülkeler arası ticaret vasıtasıyla üye ülke ekonomilerinin gelişmesini ve büyümesini temin altına alarak bu yönde ayrıca bir

sosyal ve siyasi bütünleşme ve dayanışma amacı da taşımaktadır. Avrupa Birliği, üye ülkelerin her biri ile her alanda dayanışma içinde olması, insan haklarının korunması ve üye ülkelerin sosyal, siyasi, kültürel bütünleşmesinin ve ileri gelişiminin temini için gayret sarf etmektedir (Dışilişkiler Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2019a).

Ortak Ulaştırma Politikası (OUP): AET'nin kuruluş anlaşması olan Roma anlaşmasının esasını oluşturan “malların, kişilerin, hizmet ve sermayenin” AB tek pazarında herhangi bir engelle takılmadan serbest dolaşımını sağlamak ve bu doğrultuda Avrupa'nın ekonomik bütünleşmesini temin etmek amacıyla ortak bir ulaştırma politika gereksinimi duyulmuş ve bu ihtiyaca istinaden Roma Anlaşması'nın 74 ile 84. Maddeler arasında taşımacılık sektörüne yönelik bir takım kararlar alınmıştır. Bu tarihi kararların ardından AB ulaştırma politikası ortalama 30 yıllık bir süreçte biçimlenmeye başlamıştır (Saatçioğlu, Çelikok, 2017: 82).

Aslında bu biçimlenmenin genel esasları Avrupa Komisyonu'nca “1985, 1992, 1996 ve 2001” yıllarında hazırlanan “Beyaz Kitap”larda detaylandırılarak kapsamı ve yükümlülükleri genişletilmiştir. Ortak ulaştırma politikası, AB içerisindeki taşımacılık sektörünün belli kural ve standartlar çerçevesinde güvenli ve hızlı bir şekilde dört özgür unsurun dolaşımını sağlamak için belirlenmiştir (Pritzkow, 2006). Ancak, oldukça karmaşık bir yapı içermesi nedeniyle ulaştırma sektöründe bir ortak politika oluşturma çalışmalarında uzun süre bir başarı elde edilemeyerek bu sektörde kat edilen yol yavaş seyretmiştir. Yaklaşık otuz yıl süren bu dönemde karayolu, demiryolu ve iç su yolu yük ve yolcu taşımacılığın geliştirilmesine yönelik ortaya konan çabalara rağmen üye ülkeler kendi ulusal mevzuatlarını uygulama tercihine gitmişlerdir (Seyidoğlu, 2002: 228).

1985 yılında kararlaştırılan 1993 yılına kadar Tek Pazar oluşturma hedefi ulaştırma sektörünün standart hale getirilmesi yönündeki önemini artmış ve 1992 yılında imzalanarak 1993 yılında yürürlüğe giren ve AB'yi oluşturan Maastricht Anlaşması, AB'nin ulaştırma politikasının siyasal, yapısal ve bütçesel unsurlarını sağlıklı ve güvenilir bir hale getirmiştir. Söz konusu AB'yi kuran anlaşma Trans-Avrupa ulaştırma ağlarının tesis edilmesini ve geliştirilmesini özendirilmekte ve bu yolla Avrupa genelinde ulaştırma altyapı yatırımlarının planlanması perspektifinde yasal bir zemin oluşturulmuştur. Daha sonraki yıllarda Lizbon Anlaşması ile ulaştırma politikasına

ilişkin olarak üye devletler ulaştırma sektöründeki düzenleme yetkisini Birliğe devretmiştir (Saatçioğlu, Çelikok, 2017: 83).

Kamu Özel İşbirliği (KÖİ): Kamu sektörünün sorumlulukları altında yer alan hizmet veya işlerin bir kısmının özel sektör tarafından sağlanması, genellikle orta ve uzun vadedeki kamu ve özel sektör arasında yapılan düzenlemeler ile altyapı ve/veya kamu hizmetlerinin temini için tarafların ortak hedefler üzerinde uzlaşma sağlanan anlaşmadır.

Kanal İstanbul Projesi: Mevcut Karadeniz ile Akdeniz arasında alternatifi olmayan bir boğaz geçidi olan İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğini hafifletmek için İstanbul'un Avrupa yakasında Karadeniz'den başlayıp Marmara Denizi'nde sonlandırılması planlanan bir su yolu projesidir. 1994 yılı yerel seçimlerinde Bülent Ecevit tarafından “İstanbul Kanalı” olarak dile getirilmiş olsa da, son tahlilde Kanal İstanbul projesi dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından 2011 tarihinde kamuoyunun gündemine taşınmıştır.

Sosyo-ekonomik Etki: Ekonomik değişimlerin toplum üzerindeki etkilerini, toplumsal değerler ve ekonomi arasındaki ilişkileri analiz ederek ortaya koyma olarak ifade edilmektedir. Hatta ekonomik değişimlerin toplum değerlerine olan etkilerini inceleyen bir bilim dalı olarak da günümüzde varlığını görmek mümkündür.

1.5. Araştırmanın Sunuş Sırası

Çalışma dört bölümden oluşmakta olup çalışmanın “Araştırma Hakkında” adlı birinci bölümünde; araştırmanın konusu, amacı, önemi, hipotezleri, yöntemi, bilgi elde etme ve yöntem araçları ve nihayetinde kavram tanımlarına yer verilmiştir. Çalışmanın “Yol Medeniyettir” başlıklı ikinci bölümünde; ulaştırma sektörü, özellikleri, fonksiyonları hakkında temel bilgiler verilmiştir. Bu bağlamda ulaştırma bileşenlerinin ve etkisi altında olduğu iktisadi politikaların tarihsel gelişimi, ulaştırma sektörü ve sosyal ekonomik ilişki çerçevesinde ulaştırma politikası ve devletin değişen rolü konuları ele alınmıştır. Çalışmanın “Coğrafya Kaderdir” başlıklı Üçüncü bölümünde ise, Türkiye'deki ve Türkiye'nin aday ülke olduğu ve en nihayetinde ulaştırma sektörünün en çok etkilendiği AB'deki ulaştırma sektörü hakkında bilgiler verilmiştir. Bu bağlamda Türkiye ve AB'deki ulaştırma sektörü ve politikalarının tarihsel gelişimi,

ulaştırma bileşenlerinin seyri, Türkiye'nin OUP'ye olan uyumu, özelde Kanal İstanbul Projesinin olası etkileri ve ulaştırma sektörünün Türkiye'deki ekonomik, sosyal ve siyasal etkileri betimlenmiştir. Çalışmanın son kısmında ise çalışmaya ilişkin sonuca yer verilerek değerlendirmeler ve önerilerde bulunulmuştur.



İKİNCİ BÖLÜM: YOL MEDENİYETTİR

”Ya bir yol bul, ya bir yol aç, ya da yoldan çekil.”

Konfüçyüs

2. ULAŞTIRMA HAKKINDA GENEL BİLGİ

Araştırmanın bu başlığı altında ulaştırma kavramı ile ilgili genel bilgiler verilecek olup, öncelikle ulaştırma sektörünün tarihsel gelişimi hakkında bilgiler verilecektir.

2.1. Kadim Medeniyetin Yol Hikâyesi (Ulaştırma Sektörünün Tarihsel Gelişimi)

Medeniyetlerin oluşumunda önemli bir unsur olarak görülen ulaştırma sektörünün gelişimi milattan önce İyonluların parayı bulmasına kadar dayanmaktadır. İyonların parayı bulmasıyla birlikte alışverişte kullanılan mübadelenin yerini alan para, bir anlamda alışverişte malın veya ürünün gerçek değerinin karşılmasını da sağlamıştır. Bununla birlikte kapitalist paradigmanın oluşmasında öncülük eden İyonlar, ticarete yeni pazarlar oluşturmak amacıyla “Kral Yolu” olarak adlandırılan ticari yollar inşa etmişlerdir. Tarihsel süreç içerisinde ulaştırma sektörünün gelişimi kendi dönem ve gelişmeleri ile paralel bir şekilde seyir ederek günümüzdeki haline evrildiği söylenebilir.

2.1.1. Ekonomik Liberal Yaşamın Ulaştırmayla İvmelenmesi (Hız kazanması)

Kapitalizmin tarihsel sürecine bakıldığında dünyanın kapitalizmle ilk kez karşılaşması 17, 18. Yüzyıllarında serbest piyasası ile olmamıştır. Değişik yer ve zamanlarda ve de değişen biçimleriyle de olsa, serbest piyasa daha önce hep var olmuştur. İkinci olarak, dünyanın para ile ilk tanışması 17, 18. yüzyıl kapitalizmle olmamış ve dünya çapında paranın dolaşımı ilk kez bu dönemde gerçekleşmemiştir. Milattan önceki yüzyıllardan beri Çin’de paranın varlığı bilinmekle beraber 10. yüzyılda Samani’ye ait sikkeler Norveç’ten, Sumatra’ya uzanan geniş bir coğrafyada değişimi

söz konusu olmuştur. Üçüncü olarak, buhar gücünden önce rüzgâr, su ve kol gücünün bütünleşik bir şekilde kullanılması ile sınai üretim hep yapıla gelmiştir. Dördüncüsü ise, insanoglunun kâr elde etme güdüsü ilk kez 17, 18. yüzyıl kapitalizmi ile doğmamıştır. Hatta kâr düşüncesi vahşi kapitalizmin aksine kârın kullanılacağı yatırımda değil bilhassa gereksinimlerin karşılanması doğrultusunda var olmuştur. Beşinci olarak, gereksinimlerin karşılanmasının anlamı 17, 18. yüzyıl kapitalist dönemdekine hiçbir zaman benzememiş olsa da, gereğinden fazla tüketim, yerel nitelikteki lüks tüketimle birlikte hep ola gelmiştir. Altıncı olarak, bireysel ve plansız olarak da olsa, emeğin bir biçimde sömürülmesi ve istismar edilmesi, beşeri tarihin başlangıcıyla birlikte hep var olmuştur. En nihayetinde yedinci olarak, zorlamalardan uzak olan emek hep hayat bulmakla beraber 17 ve 18. yüzyıl kapitalizminden var olankinden çok daha ölçülü bir biçimde kendini göstermiştir. Ne var ki, daha önceleri bireysel ve münferit olan emek kavramı, 17, 18. yüzyıl kapitalizmiyle birlikte kitlesel hale gelmiştir (Alptekin, 2015: 233).

Yukarda ifade edildiği gibi kapitalizmin özelliklerinin varlığını 17 ve 18. yüzyılla sınırlamak yanlış olmaktadır. Dolayısıyla genel anlamda kapitalizm gelişimine bakıldığında bu gelişmeyi belli dönemlere ayırmak mümkündür. Ele alacağımız konunun içeriği olan ulaştırmanın kapitalizme olan etkisini vurgulamak açısından merkantilist coğrafi keşifler dönemini bir başlangıç dönemi olarak görmek mümkündür. Sözlük anlamı itibariyle “ticaretçilik” manasında olan “merkantilizm”, Avrupa’da 15.yüzyıl ile başlayan Rönesans ve Reform hareketlerinin derebeylikleri ortadan kaldırdığı dönem ile sanayi devrimi olarak adlandırılan 18. yy arasındaki yaklaşık 300 yıllık bir dönemi kapsayan ve Batı Avrupa ülkeleri üzerinde ekonomik ve sosyal hayatı etkimiş bir düşünce akımı dönemini kapsamaktadır. Bu düşünce akımının zorunluluk haline getirdiği coğrafi keşiflerle birlikte Avrupa’ya ticaret yoluyla değerli maden akışı başlamış, haliyle “merkantilizm” akımının gelişmesine yol açarak tarım kesimini fakirleştirmiş ve tüccar sınıfın maddi-manevi itibarını arttırmıştır. Nitekim artık fazlanın (net hasıla) ticaretten sağlandığı düşüncesi ağırlığını hissettirmeye başlamıştır. Bu dönemin ekonomik felsefesi, altın stokunun arttırılması dış ticaret politikasının temel amacı olmuştur (Kazgan, 1997: 38; Barber, 1991: 42).

Kazgan (1997: 32), “Merkantilizm” temel olarak "servet" kavramı olarak gördüğünü belirterek Merkantilistlerin; bir devletin zenginliğinin sahip olduğu değerli

maden nicelikleri ile orantılı olarak görüldüğünü, haliyle güçlü bir devletin daha fazla değerli madene sahip olması gerektiğini ve dış ticaretin bir devleti bir başka devlete göre daha çok zenginleştirebileceği düşüncesine sahip olduklarını vurgulamaktadır. Ayrıca, Merkantilistlerin bu doğrultuda çeşitli görüş ve politikalar geliştirdiklerini de belirtmektedir. Talas (1972: 5) ise, bu politikalar doğrultusunda Merkantilist dönem Batı Avrupa'sının toplumsal ve ekonomik yaşamında ticaret, tarım, ulaşım, sanayi, kentleşme, nüfus, metalürji, mali ve teknoloji alanlarda hızlı bir canlanmanın görüldüğünü ve Batı iktisadi gelişmelerin bir bakıma bu dönemde doğduğunu vurgulamaktadır. Yine bu politikalar ve gelişmeler çerçevesinde Aydemir ve Güneş (2016: 141), ipek ve baharat gibi malların Avrupa piyasalarına sunulmasının güçleşmesi nedeniyle bu malların Avrupa piyasalarında fiyat artışlarına, kar payının yükselmesine ve Avrupalı tüccarların söz konusu malları Avrupa piyasasına getirmek için yeni ulaşım yolları aramak zorunda kaldıklarını betimlemektedir. Devamında ise, Osmanlıların eline geçen Akdeniz'in doğusu ve Karadeniz'in kontrolünün, Avrupalı tüccarları Afrika etrafında dolaşmak zorunda bıraktığını, söz konusu bu yeni keşfedilen yolların Akdeniz limanlarının üstünlüğünü değiştirdiğini ve bu değişimin zorunluluğu neticesinde uzun seyahatlerin gemicilik sanayisinin gelişmesine neden olarak deniz ulaştırma tekniklerinin gelişmesine de vesile kıldığını ve en nihayetinde yeni ticari yolların bulunmasıyla artan ticaret hacminin, karlı sermaye oluşum sürecini hızlandırarak üretimin artmasına ve piyasa arz talep dengesinin şekillenmesine neden olduğunu betimlemektedir.

Arnold (1995: 29), bu dönemi, keşif ve incelemelerin, okyanus araştırmalarının, yeni ticaret yollarının bulunmasının ve deniz imparatorluklarının başladığı dönem olarak tanımlamaktadır. Arnold'a göre, önceleri deniz ticaretinin önemli bir teşvik aracı olan ve hatta Portekiz gemilerini Bojador Burnu'nun sert sularının ötesine geçmesini sağlayan altın ve baharat ticareti, daha sonraki zamanlarda köle, pamuklu dokuma, şeker, gümüş, kahve ve çay gibi yeni ticaret sınıflarını takip etmiştir. Ve yine zamanla sömürgeciliğin metası değişerek belirli ölçülerde altın ve baharatın yerini bu gibi ticari metalar almıştır. Deniz aşırı ticaretin sağladığı kazanç deniz ülkelerini zenginleştirerek, Amerika ve Asya gibi deniz aşırı kıtaların paylaşımını doğurmuş ve buralarda bağımlı imparatorluklar kurma girişimleri başlayarak bunların maddi olarak desteklenmesi sağlanmıştır. Zamanla deniz ticaretinden dolayı oluşan sermaye, doğrudan ya da dolaylı

olarak, sanayi devriminin ve kapitalizmin daha da gelişmesini sağlayarak, 19. Yüzyıldan itibaren dünyada neredeyse dokunulmamış hiçbir bir alan bırakmamış ve batı emperyalizminin ana unsuru haline gelmiştir. Arnold, 15. Yüzyıl ile başlayan Avrupalı keşif sürecinin, tam anlamıyla 20. yüzyılın ilk yarısında dünya genelinde bir olgu haline geldiğini ifade etmektedir.

Hal böyleyken şu bir gerçektir ki; ekonomik liberalizmin en hızlı yayılmaya başladığı dönem aydınlanmadan hemen sonra olmuştur. Aydınlanma dönemi, kapitalizmin ileriye dönük felsefi, ekonomik, siyasal ve sosyal değişimlerin altyapısının hazırlandığı (Kızılcılık, 1996: 4-14) bir dönem olarak nitelendirilmiş ve “Locke, Voltaire, Montesquieu, Rousseau, Diderot, Hume, Reid, Condillac, Berkeley, Kant ve Leibniz” gibi düşünürler ile adeta bir patlama halinde ve büyük bir yoğunluk içerisinde günümüz ideoloji ve kavramlara ışık tutacak fikirlerin ortaya konulduğu bir süreç oluşmuştur. Bu bağlamda, bu hareketle ortaya çıkan ve moderniteye referans gösterilen değişkenleri, “akılcılık, hümanizm, insan hakları, laiklik, demokrasi, bilimsel düşünce, teknoloji, teknikleştirme, uzmanlaşma, bireyselleşme, özgürlük ve eşitlik” olarak belirtmek mümkündür. Bu nedenle “aydınlanma çağı”, “bir akıl çağı” olarak insanoğlunun kendi aklını kullanması sonucu her şeyin akıl yoluyla sorgulanarak, aklın dinsel inanç ve görüşlerin rehberliğinden kurtulmasıyla var olduğu bir çağdır. Bu döneme adını veren Aydınlanma, “iradeyi Tanrı’dan alarak insan aklına” vermekte olup bir başka anlatımla toplumsal olanı aşkın (uhrevi) olandan [transcendent] dünyevi [immanent] olana vermektir (Gökberk, 2000: 289).

Yukarıda da ifade edilen ve eserlerinde hümanizmaya, rasyonalizme ve bireyciliğe uygun siyasal yapı arayışını temel sorun alan “Locke, Hume, Smith, Kant” gibi liberaller, fikirlerini rönesansın temellendirdiği bu özgürlük ortamında açıklamışlardır. Bu düşünürler, bireyin kendi aklına güvenmesine, doğal düzen ve hakların yasalaşmasına, özgürlük ve toplumsal rıza zihniyetinin yerleşmesine katkıda bulunarak liberalizm felsefi temellerinin oluşmasında önemli role sahip olmuşlardır. John Locke, özgürlüğün teminatının devlet olması gerektiğini, devlet meşruiyetinin toplumsal uzlaşmalarla sağlanması gerektiğini ve bireysel kabulün iktidar tarafından benimsenmesinin gerekliliğini belirterek siyasal liberal düşüncenin temelini oluşturmuştur. David Hume, “aklın bireysel fayda peşinde koştuğunu”, devlet tarafından müdahale edilmeyen kendiliğinden oluşan düzenin en adil düzen olduğunu,

özgürlük ve faydacılığın insanın doğasında var olduğunu belirterek ekonomik liberal düşüncenin temellerini atmıştır. Adam Smith ise, insandaki bireysel faydacılık düşüncenin toplumsal faydayı da arttırdığını, Hume'a benzer şekilde doğal düzenin en özgür ve adil düzen olduğunu, devletin müdahale ve görev anlamında iç ve dış güvenlik görevleri dışındaki alanlarda kendine görev çıkarmaması gerektiğini ileri sürerek yine ekonomik liberal düşüncenin temellerini oluşturmuştur. Yine dönemin düşünürlerinden Jeremy Bentham, bireysel çıkarın artmasıyla özgürlüğün, özgürlüğün artmasıyla da faydanın artacağını, fayda olmadan ekonomik özgürlüğün olmayacağını ve ekonomik özgürlüğün olmadığı yerde liberalizmin en önemli unsurlarından biri olan mülkiyet hakkının olmayacağını ileri sürmektedir (Çetin, 2002, 88).

Benzer şekilde Başkaya (2018) da liberalizmi, Aydınlanma dönemi felsefesinin sonucunda ortaya çıkmış, insanlık tarihinde bir dönüm noktası oluşturmuş, müthiş bir entelektüel devrim ve bir düşünce akımı olarak belirtmektedir. Liberalizm, amaç olarak insan özgürlüğünü, araç olarak da aklı dikkate alan, İnsanı merkeze oturtan, bireyin eşit ve özgür olduğunun altını çizen politik felsefe ve mülkiyet hakkını temel unsur gören ekonomik bir doktrindir. Zaman zaman ekonomik liberalizm, vahşi kapitalizmin kullanımına açık bir araçsal unsur olarak da görülmektedir. Aslında Ekonomik liberalizm doktrinin devrim yaratan en önemli özelliği özel mülkiyet hakkını ekonomik hayata getirmiş olmasıdır. Nitekim ekonomik liberalizm özel mülkiyeti 'doğal bir hak' olarak görmüş ve bireylerin kendi faydasını korumasıyla toplumsal faydaların da elde edilebileceğini öngörmüştür.

Yukarıda da vurgulandığı gibi liberalizmin kapitalizme katmış olduğu en önemli hak, girişimciliğin önünü açan mülkiyet hakkıdır. Ekonomik liberalizmin temel bileşenleri arasında hiçbiri mülkiyet kavramından daha önemli bileşen olmamıştır. Mülkiyet denildiği zaman insanın akıluna sadece 'Toprak' çağrıştırmamalıdır. Nitekim mülkiyet sözcüğü, bir varlığın kullanımına sahip olmayı ve işletme hakkını elinde bulundurmaya ifade etmektedir. Dolayısıyla mülkiyet hakkına sahip olan ekonomik güce de sahip olmuş demektir. Bireyin özel mülkiyet hakkına sahip olma özelliği, ekonomik liberalizmin temel düşüncesinin başında gelir. Haliyle, devlet, bireyin özel mülkiyet haklarını güvence altında tuttuğu sürece devletin kar artış arayışı ve refahı sağlama eğilimi en yüksek seviyede olmaktadır (Umezu, 1996: 1-5). Bu noktada Alchian (1977: 127-129), bir toplumda özel mülkiyet haklarının var oluşunun iktisadi

manada etkinliği de sağladığını belirterek oluşturulacak ve himayesi sağlanacak özel mülkiyet sistemlerinin, kaynakları kullanma ve devretme açısından özel mülkiyet sahibi bireylere büyük bir serbestlik zemini oluşturacağını vurgulamaktadır. Yazara göre, oluşan serbestlik alanı, kaynakların daha etkili dağılmasını ve kullanılmasını sağlamaktadır. Özel mülkiyet sistemi ise, bir rekabet ortamının oluşmasına sebep olarak etkinlik artırıcı etkilerin ortaya çıkmasına yol açmaktadır.

Dolayısıyla bu dönem için ekonomik liberal sisteminin özünü mülkiyet konusu oluşturmuş ve mülkiyetin ekonomik liberalizmin temelini oluşturması kadar, ulaştırma sistemlerinin gelişmesinin temelini de ekonomik liberalizm oluşturmuştur. Çünkü ulaştırmaya olan talebin yükselmesinde ve ulaştırma sistemlerinin gelişmesinde “ticaret” öncü rol oynamakla beraber ticaret ve ekonomik anlayıştaki mülkiyet serbestiyet hakkı rekabeti artırmıştır.

Sanayi devrimiyle birlikte bu dönemdeki değişikliklerin sonraki ölçütlerle karşılaştırıldığında bunların önemini oluşturan unsurun büyüklükten ziyade temel unsurları değiştiren bazı değişiklikler olarak meydana çıkarmış olmalarıdır. İlk büyük değişiklik nüfus alanıyla ilgilidir ki; yüz elli yıllık bir zaman dilimi içerisinde ekonomik bakımdan en gelişmiş bölgelerde bir nüfus patlaması olmuştur. İkinci ise, ulaştırma sektöründe ortaya çıkmıştır. Bu dönemde ABD, Almanya, Belçika ve Fransa’da, ulaştırma sektöründe eski kriterlerle karşılaştırıldığında heyecan verici gelişmeler olmuştur. Mesela, 19. yüzyılın başlarında Avusturya imparatorluğu mevcut karayolları ağını 2.3, Belçika 2 ve hatta İspanya bile Fransa işgali sayesinde kısacık yollarını 2 katına çıkarmıştır. Ayrıca, ABD’de posta arabası yol ağı sekiz kat üzerinde artarak ulaştırmanın hızını etkilemiştir (Hobsbawn, 2003: 153-154).

Bu gelişmelere ilave olarak sanayi devriminin en önemli buluğu olan buhar gücünün ulaşım araçlarında kullanılması ile birlikte kapitalizm ulaştırmayı “Hız ve Güç” ile tanıştırmıştır. Dolayısıyla ulaştırma sayesinde kapitalizm hem hızlı hemde taşımacılık maliyetinde ucuz bir döneme girilmiştir.

2.1.1.1. Sanayi Devrimi Dönemi

18. yüzyılın ortalarında Batı’da İngiltere’de çıkan Sanayi Devrimi aslında Hobsbawn (2005: 35-36)’ ın ifadesiyle rastlantı olarak ortaya çıkmamış ve devrimin

tezahür edebilmesi için 15. yy'de başlayan denizaşırı keşiflerin, 17. yy'deki bilimsel devrimin ve hatta sermaye birikimine tesiri olan Protestanlık mesebinin her birinin eklenmesi beklenmiştir. Beaud (1983: 17)'a göre sanayi devrimini ortaya çıkaran “Ticaret ve bankacılık burjuvazisinin oluşumunu da kapsayan karmaşık ve iç içe geçmiş bir süreç, milletlerin ve modern devletlerin ortaya çıkışı, ticaretin dünya çapında genişlemesi ve hâkim bir unsur haline gelmesi, ulaştırma ve üretim tekniklerindeki gelişmeler, yeni üretim tarzlarının devreye girmesi ve nihayet yeni davranışların ve fikirlerin zuhur etmesi” olarak sayılabilir. Söz konusu bu süreci doğuran birinci aşamayı Amerika'nın keşfedilmesi ve yağmalanması ve ikinci olarak da burjuvazinin yükselmesi ve meşruiyetinin kabul görmesi olarak belirtilebilir.

Sanayi Devrimi döneminde, pamuklu dokuma, demir ve ulaştırma sektörlerinde önemli derecede teknolojik gelişmelerin arttığı görülmüş olup makinelerdeki hızlı model değişimleri sayesinde, tekstilde üretim ve verimlilik hızlı ve sürekli bir şekilde artmıştır. Tüm sanayi sektörünün hammaddesi ve makine donatı ve imalatının ana maddesi olan demirin, geliştirilen yeni metot ve eskiye göre ileri düzey mekanik teknoloji sayesinde kalitesi ve dayanıklılığı artırılmıştır. Bu dönemde demir gibi maddelerin ulaştırma sektörüne eklenmesi sürekli yeniliklerin ortaya çıkmasına sebep olmuş ve bu da su, kara ve demiryolu ulaştırma sistemlerinin gelişmesini sağlamıştır. Hatta Sanayi Devrimi'nin oluşumunu sağlayan teknolojik ilerlemelerin önemli bir kısmının ulaştırma sektöründe meydana gelmesi neticesinde, İngiltere'yi saran su kanallarının ve yolların inşa edilmesiyle sonuçlanan ulusal ekonomik bir pazar oluşmuştur. Benzer şekilde, deniz aşırı giden hızlı, güvenli ve donanımlı gemilerin geliştirilmesi, İngiltere'yi uluslararası pazarda ve sömürgecilikte dünyada hegemon¹ (güneş batmayan ülke) kılmayı sağlamış ve en nihayetinde ülke içinde pazarların bütünleşmesini, ülke dışında da pazarların genişlemesini ve sanayileşmeyi sürükleyen en önemli faktörlerden biri olmuştur (Başer, 2011: 78).

Tüm söylenenler çerçevesinde Sanayi Devrimi ile ivme kazanan teknolojik yenilikler süreci günümüze kadar varan dönemsel gelişmeler boyunca içerdiği ulaşım, haberleşme, enerji sistemleri, üretim biçimleri ve hakim üretim birimleri ile bir bütün

¹ Yeni gelişmiş gemiler sayesinde İngiltere artık tüm dünya denizlerine hükmeden bir süper güç vasfı kazanmış ve Hindistan'dan Avustralya'ya kadar uzak kıtaları sömürgeleştirmiştir. Ancak 1880 yılında hafifliği ve uzun menzil gidebilen yeni nesil yakıtın (sıvı yakıt) ABD tarafından gemilerde kullanılması sonucu İngiltere'nin süper güç ülke vasfının ABD'ye geçtiğini görmekteyiz. Çünkü 1880'den sonra deniz ve okyanuslara hükmeden devlet ABD olmuştur.

olarak Tablo 1’de sergilenmiş ve Rus iktisatçısı Nikolai Kondratieff’in² “uzun dalgaların” başlangıcı olarak kabul edilmiştir. Ekonomik liberalizm; sermaye birikiminin devamlılığı açısından üretimin ve düşük maliyetin önemine inanırken üretimin arz talep dengesinde oluşan birikim krizlerini aşmak için savaş ve teknolojik yeniliklerden faydalanarak krizlerin aşıldığı, nihayetinde aşılacak birikim krizlerinin sonucunda yeni dönemler oluştuğunu ve bu dönemleri tanımlarken de dalgalar şeklinde tanımlamaktadır.

Tablo 1. Birbirini İzleyen (Ardışık) Teknolojik Değişim Dalgaları

| Yaklaşık Zaman | Kondratieff Dalgaları | Ulaştırma, Haberleşme | Enerji Sistemleri | Evrensel ve ucuz temel faktörler |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------|
| Birinci 1780’ler-1840’lar | Sanayi Devrimi: tekstilde fabrika üretimi | Kanallar, at arabası yolları | Su gücü | Pamuk |
| İkinci 1840’lar-1890’lar | Buhar gücü ve demiryolları çağı | Demiryolları (demir raylar) ve telgraf | Buhar gücü | Kömür, demir |
| Üçüncü 1890’lar-1940’lar | Elektrik ve çelik çağı | Demiryolları (çelik raylar) ve telefon | Elektrik | Çelik |
| Dördüncü 1940’lar-1990’lar | Otomobillerde ve Sentetik maddelerde Kitle üretim çağı (Fordizm) | Motorlu araç yolları, radyo ve TV | Petrol | Petrol, Plastik maddeler |
| Beşinci 1990’lar-? | Mikro elektronik ve bilgisayar ağları çağı | Enformasyon otoyolları, dijital ağlar | Gaz/petrol | Mikro elektronik |

Kaynak: Freeman, Soete, 2003: 23

Freeman ve Soete (2003: 26)’e göre, tekstil sanayinin her dalında geliştirilen üretim araçları teknolojisi, üretim yöntemi ve fabrika sistemi sayesinde mamul metanın fiyatları ucuzlamış, ticaret ve imalat gelişmiş, Osmanlı İmparatorluğu gibi korunmayan dış pazarlara hakim olunması kolaylaşmış ve sonuçta İngiltere, sahip olduğu sermaye

² Rus ekonomist Nikolay Kondratieff tarafından çalıştığı döneme kadarki İngiltere, Fransa ve Almanya ülkelerinin ekonomik değerlerini farklı bir metotla tekrar yorumlaması sonucu kapitalist ekonominin dönemsel (periyodik) teknolojik dalgalanmalar gösterdiğini ve ortalama 50 yıllık zaman aralığının birinci yarısının büyümeyle diğer yarısının ise küçülme ve krizle geçtiğini şematize ederek yeni buluş ve keşiflerin kriz döneminde daha çok olduğunu ve nihayetinde bir sonraki aralıktaki büyümenin bir önceki dönemin ikinci yarısında bulunan icat ve keşifler sayesinde olduğunu savunmuştur.

birikimini ve ulusal zenginliğini çok yüksek oranlarda arttırmıştır. Ulaştırma alanında kaydedilen teknik gelişmeler, buhar makinelerindeki teknik ilerlemelerle birleşerek kömür maliyetlerini düşürmüştür ve bu durum da, buhar gücünün diğer sanayilerde de kullanılmasına yol açmıştır.

İngiltere'deki refah düzeyinin sanayi üretiminde oluşan artış değişimini görmek için yalnızca söz konusu döneme ait İngiltere'nin uluslararası ticaretteki pay ve gelir seviyesindeki artış miktarlarını irdelemek yeterli olacaktır. Bu dönemde, İngiltere'nin dünya ticaretindeki payı 1780 yılında yüzde 12'lerde seyrederken sadece 20 yıllık bir süreç sonunda bu pay yüzde 33'lere yükselmiş (Beaud, 1983: 97), gayri safi kişi başı yurtiçi hasılası ise, Sanayi Devrimi öncesi 1.000 dolar civarındayken, Sanayi Devrimi ile birlikte bu rakam 2.000 doları, XX. yy. başlarında ise ortalama 5.000 doları görmüştür (Skousen, 2001: 15).

2.1.1.2. Kanal Çağı ve Buharlı Gemiler

Sanayi Devrimi ile birlikte ulaşım ağlarının geliştirilmesi için yeni metot, makine ve donanımlara ihtiyaç duyulmuştur. Hal böyleyken, ulaşım sistemlerini süreç içerisinde yetkin bir hale sokan Sanayi Devrimi öncesi fikir ve mental olarak başlayan değişimler ve dönem boyunca sürekli öncekilerinin üstüne konarak devam eden teknolojik yenilikler oluşmuştur (Finch, 1967: 213). İlk etapta düşük değerli hammadde taşımacılığında kara taşımacılığının yüksek maliyetli olması nedeniyle bu maddelerin su taşıtlarıyla nehirler üzerinden mümkün olduğu kadar uzak yerlere pratik bir şekilde dönemin yeniliği olan buhar gücü ile taşınmasını gerekli kılmıştır (Garrison, 2003: 15). İngiltere'nin nehirler açısından zengin bir ülke olması, bu ülkenin iç suyollarını ulaşım bakımından kullanılmasında ve geliştirilmesinde beşeri bir avantaj sağlamıştır. Bu beşeri avantaj sayesinde İngiltere'de Sanayi Devrimi'ne paralel bir zaman sürecinde açılan yeni yüzlerce kanal, taşımacılığa elverişli olan nehirlerle bağlantıları sağlanarak ülkenin neredeyse tüm coğrafyasına erişebilirliği kolaylaşmıştır. Bu dönemin ulaşım altyapı yatırımlarındaki en büyük ve en önemli yeniliği demir malzemesinin kullanılması olmuş ve hatta Thomas Telford (1757–1834)'un köprü ve kanal yapımında demir malzemesini kullanması sonucu ulaşım altyapı yatırımları

alanında yeni bir milat olmuş ve bu sayede Thomas Telford bu dönemde İngiltere’de onlarca kanal ve binin üstünde köprü yapmıştır (Finch, 1967: 214).

Bu gelişmeler neticesinde 1759-1794 yılları arasında bir iç su yolu yolculuğu hareketi başlamış ve daha sonra kanallara adapte edilen teknelerle birlikte kanal inşaat maliyetleri düşürülmüş ve haliyle iç su yollarında çok daha fazla verim alınmıştır. Kanallar halkın hayal gücünü geliştirerek girişimcileri ve yatırımcıları finansal anlamda bir başarı ile motive etmiştir. Hatta gemicilik seferleri daha sonra kurumsal bir yöne evrilerek özel kanal şirketleri oluşmuş ve kanalların kullanım hak sahipliği ortaya çıkmıştır. Böylelikle hak sahipliğine istinaden işletme ücreti ödenmesi ve teknelerin kanalı kullanma izni doğmuştur. Söz konusu kanallar daha sonraki 90 yıl içerisinde yapılan 3.000 mil (4800 km) kanallar için bir model olarak hizmet etmiştir. Akabinde kanal inşa dalgası Avrupa ve Kuzey Amerika’yı etkilemiş ve yaygınlık kazanan kanal sistemi Fransa ve Amerika’daki uzunlukları ile İngiltere’deki kanal uzunluklarına ulaşmıştır (Garrison, 2003: 7-9).

Modern ulaştırma bileşenleri bu dönemin kanal ulaşımına çok şey borçludur. Bu dönemde inşaat bilgisi ve kurumsal deneyimde ileriye yönelik önemli bir altyapı oluşmuştur. Ayrıca yönetim, finansal ve işletme deneyim ve kurumlarıyla önemli gelişmeler sağlanmıştır (Garrison, 2003: 9). Teknolojik kronolojiye göre buharlı gemilerin icadı, buharlı lokomotiflerden daha önce olmuştur. Ancak, gemilerin gelişmesi demiryolunun popülerliği gölgesinde kalmıştır. İngiltere, Fransa ve ABD ilk buharlı teknelerin icadını hemen hemen eş zamanlı gerçekleştirmişlerdir. 1787 yılında ABD’de Delaware nehrinde John Fitch’e ait buharlı tekne kullanılmaya başlanmıştır (Ferguson, 1967: 286). Daha sonra 1788 yılında İskoçya’da bir gölde W.Symington buharlı teknesini kullanmayı başarmıştır. İlerleyen yıllarda Symington, Manchester kanallarında 12 HP gücündeki yeni buharlı teknesini kullanmasıyla bu alandaki en önemli yeniliklerden birini hizmete sunmuştur (Humphreys, 1965: 42).

Buharlı gemilerin ilk ortaya çıkması sonucu en önemli dört büyük değişimin buharlı gemi teknolojisinin gelişiminde kritik eşik oluşturduğu görülmektedir. İlk olarak demir maddesinin gemi inşasında kullanılmasıdır. Dayanıklı bir malzeme olan demir sayesinde gemi gövdesi daha güçlü hale gelmiş, gemilerin ebatları artmış ve haliyle taşımacılıkta istenen fazla yükün taşınması mümkün olmuştur. Ayrıca, daha önceleri sık görülen yangın riski de azalmıştır. İkinci ve üçüncü olarak gemi buhar makinelerinde

olan teknolojik gelişmelerdir. Dördüncü olarak ise zamanla gelişen metal tecrübesi gemi inşasında kullanılan demirin yerini çeliğin alması olmuştur ve bu aşamada deniz ulaştırmasıyla deniz ticareti altın çağını yaşamıştır (Fletcher, 1913: 12). Küresel ticarete ilişkin önemli bir hususu Basalla (2000: 106), buharlı gemilerin ortaya çıkışıyla deniz ticaretinin sanayi kapitalizmin hizmetine sunulması olarak görmektedir. Devamında ise, deniz yolu vasıtasıyla yapılan ve daha öncesinde rastlanmayan büyük hacimsel ticaretin etkisiyle dönemin devletlerini kendi sanayilerini korumalarına ittiğini ve bu amaçla yüksek gümrük duvarlarının ardına sığındıklarını belirtmektedir. Yine aynı şekilde, bir başka gelişmenin askeri alanda oluştuğunu belirten Basalla, denizcilikteki yüksek teknolojisi sayesinde İngiltere'nin Hindistan başta olmak üzere küresel anlamda hareket alanını kolaylaştırdığını ve bu sayede Sanayi Devrimi'ni yaşayan İngiltere için hammadde taşımacılığını ve en nihayetinde İngiliz ürünlerinin dünya pazarlarına gönderilmesini çabuklaştırdığını vurgulamaktadır.

2.1.1.3. Yollar

Sanayi Devrimi öncesine kadar İngiltere'deki kara yolları nispeten kullanıma uygun bir halde değildi. Sanayi Devrimi ile birlikte İngiltere'de her alanda ortaya çıkan yenilik ve buluşlar kara yollarında da kendini göstermiş ve bulunan yeni metot ve malzemelerle başta Londra olmak üzere sanayi şehirleri arasındaki ve suyollarına olan bağlantıların yapılmasıyla yeni bir ulaştırma sisteminin kurulması sağlanmıştır. Bu dönemde yeni karayolu yapım metotlarını geliştiren ve halen karayolu alanında Macadam metodu olarak yenilikleri bilinen ünlü mühendis John Loudon Macadam (1756–1836), ilk kez şose yollar inşa etmiştir. Ayrıca, 1820'ler İngiltere'sinde Macadam ve benzeri standartlara uyularak birçok yolun fiziksel özellikleri iyi duruma getirilmiştir (Humphreys, 1965: 39; Garrison, 2003: 9-11).

Karayollarının gelişmesini İngiltere posta hizmetleri üzerinden açıklamak gerekirse; İngiltere posta hizmeti ücretlerinin oldukça yüksek olması sebebiyle insanlar posta hizmetinden faydalanmayı tercih etmemekte ve iletişim aracı olarak tanıdık veya ücreti mukabil ulaklarla sağlamaktaydılar. Karayollarının gelişmemesi nedeniyle posta hizmetleri 1720'li yıllara kadar yalnızca Londra merkezli yapılmaktaydı. 18. yy'in sonlarına kadar ulaştırma altyapı yetersizliği posta hizmetlerinin de gelişmemesine

neden olmuş ve nihayetinde yolların yetersizliği, atlı arabaların seyahat süresini uzatmaktaydı. 1773 yılında “Paralı Yol Yasası”nın çıkarılması neticesinde, ücret karşılığında kullanılan yolların firmalar tarafından yapılmasını doğurmuş ve bu da yolların düzelmesini ve yeni standartlı yolların oluşmasını sağlamıştır. Böylelikle posta hizmeti, dönemin hızlı aracı olan posta arabalarıyla yapılmaya başlanmıştır (Headrick, 2002: 202–210). Bu dönemden sonra hızla gelişen ve büyüyen İngiliz posta servisi, yolların daha da iyileştirilmesi arayışlarına sebep olmuş ve hatta ulaştırma hizmetinin özel mülkiyet vasıtasıyla gerçekleştirilmesine etki etmiştir.

2.1.1.4. Demiryolları

Sanayileşme sürecinin ancak başlangıç aşamasına yeterli olabilen kanallar, daha sonra yerini üretimin artması ve çeşitlenmesiyle beraber çok ihtiyaç duyulan kömür, demir, çelik vb. ağır hacimli malların taşınmasını daha hızlı, daha ucuz ve daha elverişli koşullarda gerçekleştiren demiryollarına bırakmıştır (Kaynak, 1996: 1). Bu zorunluluğun meydana gelmesinde 2.ve 3. Kondratieff dalgaları olarak nitelenen ve Sanayi Devrimi ile birlikte yaygınlık kazanan üç öge olan “buhar gücü”, “fabrika”, “tren”, üretimde ve de üretim araçlarının evrilmesinde aktif olarak etken olmuşlardır. Bu etkenlerden biri olan tren, Sanayi Devrimi’nin etkisiyle oluşan teknolojik ilerlemelerin paralelinde hep gelişmiştir. Buharlı lokomotiflerin gelişimi, İngiltere’yi 1830’lu yıllarda tüm ülkeyi demiryolu ağları ile saran demiryolu yapım çalışmalarını başlatmıştır. Kaynak (1996: 2), 1840’larda İngiliz demiryollarının Londra, Lancashire, Yorkshire ve Midland’ta yerel ağlar haline geldiğini fakat ülkenin birçok kesiminin henüz demiryolları ile sarılmadığını, on yıl sonra demiryolları bir sanayi kentini diğer bir sanayi kentine bağlayarak kanal ve buharlı gemilerle birlikte üretim ve dağıtım çemberini genişlettiğini betimlemektedir. Devamında ise, birbiriyle yerel ağlar biçiminde oldukça sıkı bir şekilde bağlanmış ve ülkenin batısındaki geniş bir alan hariç, her yerde demiryollarının yaygın bir hale geldiğini, 1890 yılına gelindiğinde İngiltere’deki demiryolu uzunluğunun 30.000 km’yi geçtiğini ve artık sanayi ve ticaretin gereksinim duyduğu ulaştırma ağının olgunlaştığını ve en nihayetinde büyük ölçekli fabrika sisteminin pratik bir girişim haline geldiğini ifade etmektedir. Böylelikle hızlı, konforlu ve güvenli olmasından dolayı demiryolu ulaştırması tüm ülkede öncelikle

tercih edilen bir ulaştırma bileşeni olmuştur. Bir başka açıdan demiryolu ulaştırmasının İngiltere’deki gelişmelerine değinen Headrick (2002: 214–216), demiryolu ile birlikte posta hizmetlerindeki fiyatların ucuzladığını ve 1850’lilerde tüm lkeye yayılan demiryolunu posta hizmetlerinde karayolu posta hizmetlerini ortadan kaldırdığını belirtmektedir.

Hal böyleyken bu gelişmeyi sağlayan etkenlerden biri de; Kraliyet İngiltere’inde toprak mülkiyetinin özel kesime devrinin gerçekleşmesi ile demiryolu işletmesinin özel sektöre açılmasıdır. Benzer Şekilde ABD’de özel sektöre devredilen demiryolları işletmeleri, öncelikle verimliliği ve trafik hacmi yüksek olan yerleşim bölgelerinin tercih edilmesi sonucu zamanla söz konusu Őebekelerin gelişmesiyle ve limanlara, fabrikalara veya yüksek trafikli Şehirlere ulaşmak için hatların dşenmesiyle büyük Şehir ve endüstri merkezleri değişik Şirketlere ait hatlarla birbirine bağlanmışlardır. Ayrıca, ülkenin kalkınması amacıyla Batıdaki tarımsal ürün, maden zenginlikleri Doğudaki endüstriyel Őehirlerde bulunan fabrikalar arasında demiryollarıyla geniş bir ağ kurulmuştur. Nitekim bu sayede ülkenin iç bölgelerinde yerleşim alanlarının artması mümkün olmuş ve nüfus da paralelinde artmaya başlamıştır. Özellikle trafiğin yoğun olduğu yerlerde nüfusun da giderek artmasının mavna ve gemi taşımacılığına göre demiryolu ulaşımını tercih sebebi kılmıştır (Basalla, 2000: 207-265).

Sanayi Devrimi’nin icadı olan treni bu kadar değerli kılan Şey aslında buhar gücüdür. Dolayısıyla, güçlü bir buhar gücüne sahip olan demiryolu taşımacılığı, deniz ve i suyu bağlantı imkanına sahip olmayan sanayi Őehirlerden, ülkelerinden, sömürgelerden ve/veya diğer ülkelerden temin edilecek hammaddeye, hammaddenin işlenmesiyle elde edilen ürünlerin de yeniden pazarlara sunulmasını sağlayacak ve taşımacılık maliyetlerini azaltacak yeni bir ulaştırma bileşeni olmuştur. Özellikle demiryolları, buhar gücü lokomotifi ile adeta denizyolu ulaştırmasının karasal tarafını tamamlayan bir öğesi olmuştur. Bu zellik demiryollarını sanayi, üretim ve ticaretin en önemli unsurlarından biri olan limanlara ulaştıran kolları olmuştur. Buna ilaveten, duruma iktisadı açıdan bakan Kaynak (1996: 2), ulaştırma hizmetlerinin ucuzlayıp hızlanmasıyla birlikte üretim hammaddesi ve mamllerin pazara sunulmasında sirkülasyonun kısaldığını, ülke pazarlarının bütünleşmesi ile pazar genişlemelerinin kolaylaştığını ve böylece dönemin iktisatçısı Adam Smith’in “uzmanlaşma” ve “iş bölümü pazarların genişliği ile sınırlanmıştır” biçimindeki önermesi doğrultusunda,

demiryollarının pazarları genişleterek uzmanlaşmayı ilerlettiğini ve bu anlamda da “Smithgil işlevini” yerine getirdiğini belirtmektedir.

Sonuç olarak, Sanayi Devrimi’nde gelişen demiryolu ulaştırmasını en iyi anlatan Hobsbawn’a ait “hiçbir yenilik insanın hayal gücünü, demiryolu kadar alevlendirmemiştir” ifadesi ile demiryolu ulaştırmasının önemi özetlenebilir (Özyüksel, 2000: 3).

2.1.1.5. Otomobil ve Havayolları

Karl Benz ve Gottlieb Daimler, 1886 yılında günümüz modern otomobilinin ilk üretimini başlatmışlardır. Bu yıllardan sonrada otomobil kullanımı Avrupa’da hızlıca yayılmıştır. Benzer şekilde Amerika’da da 1893 yılında otomobil üretimi gerçekleşmiş ve zamanla otomobil üretimi ve kullanımı yaygınlaşmıştır. Otomobilin tarihi seyri içerisinde 1880’de 8 adet olan otomobil marka sayısı, 1885 yılında 50 âdete, 1890 yılında ise 500 adede kadar çıkmıştır (Blommfield, 1978: 16).

Öncelikle otomobillerin küçük atölyelerde insan gücüne dayalı ve mekanik aletlerden ve belli ölçütlerden yoksun bir ortamda yapıldığı düşünüldüğünde, ilk etapta hızlı bir gelişme sergilediği görülmektedir. Henry Ford tarafından üretilen Model T otomobili ile başlayan standart ölçülerde ve büyük miktarlarda üretim, otomotiv sanayisinin gelişmesini sağlayan ve tüm sanayi dallarını da önemli ölçüde etkileyen bir üretim tekniği olmuştur. Geniş pazar alanları düşünülerek kitlesel ve seri araç üretimi sayesinde düşük araç maliyetli bir üretim gerçekleştirilmiştir. 1920’li yıllar ABD’sine bakıldığında, tüm araçların ortalama yüzde 70’ini, dünya genelinde ise yüzde 50’lik oranını bu seri üretim tekniğiyle üretilen otomobiller oluşturmuştur (Deniz, 2009: 9).

Bu dönem, Dördüncü Kondratieff dalgasında enerji olarak petrolün bulunmasıyla beraber otomobil kullanımının, karayolu taşımacılığının ve motorlu araç yollarının Fordist³ sistem altında yapısal değişimlere uğrayıp gelişme gösteren bir süreç

³ İlerleyen başlıklarda detaylı anlatılacak olan “Fordizm”; kitlesel üretim tekniğiyle sanayi üretiminin büyük bir miktarını sağladığı, işbölümü sayesinde idari ve insan gücüne dayalı işlerin “Taylorist” yaklaşımıyla tespit edildiği, iş bölümü ve tanımlarının bilimsel metotlarla yapıldığı, ürünleri belli ölçülere göre yapılmasının verimlilik artışlarını sağladığı ve artan verimliliğin talepleri artırarak standartlaşmayı önemli kılan bir üretim biçimidir (Eraydın,1992: 15).

oluşmuştur. Pek çok tüketim malına bireysel özellik kazandırıp, kitlesel tüketim çağının başlangıcında ilk önce kendisini otomobilde hissettirmiştir. Bu dönemde demiryolu ile karayolu arasındaki tamamlayıcılık unsuru ortadan kaldırılmış ve yoğun bir rekabet niteliği kavuşturulmuştur.

1903 yılında Wright Kardeşler ile birlikte havacılık alanında ilk başarılı uçuş denemesi gerçekleştirildikten sonra zamanla havacılık alanındaki gelişmeler uçakların askeri amaçlı kullanılmasının önünü açarak savaşların vazgeçilmez unsuru haline getirmiştir (Kansu vd, 1971:104). Akabinde, hava taşımacılığının hukuki bir zemine oturtulmasıyla birlikte havayolu taşımacılık şirketlerinin sayısının dünya genelinde arttığı görülmektedir. 1930 yılı sonrası ABD başta olmak üzere birçok Avrupa ülkesinde posta ve yolcu taşımacılığında dikkat çeken bir şekilde artış görülmüştür (Wood vd, 2002: 170). Bu gelişmeler neticesinde yükte hafif-pahada ağır mallar, posta ve kargo taşınmaya başlanmıştır. 1920'lerin sonlarında çok daha uzun mesafeli uçuşlarla birlikte, Batılı devletler gerek kolonilerinin bulunduğu deniz aşırı topraklardaki pazarlara ulaşmış gerekse kendi ticaret partnerleri için sunulan havayolu hizmetlerinden yararlanmışlardır. Bu sayede havayolu hizmetleri Avrupa'da önemli bir yer edinmiştir (Garrison, 2003: 45). Bu dönemde gelişen havayolu taşımacılığı ile ülkeler arası iletişim, ticaret ve haberleşme alanlarında dünya çapında hızlı bir değişim yaşanmıştır.

II. Dünya savaşı sonrası söz konusu havayolu şirketleri tüketicilerine güvenilir, emin ve ekonomik hizmet verebilmek ve kendi aralarında koordinasyonu sağlayabilmek amacıyla “Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği” (International Air Transport Association, IATA) kurmuştur (IATA, 02.10.2018). Ayrıca, bu dönem içerisinde meydana gelen teknolojik gelişmeler savaş sonrası yıllarda sivil havacılığın gelişmesine katkı sağlamıştır (Dikmen ve Molla, 2009).

2.2. Ulaştırma Sektörü İle İlgili Kavram, Özellikler ve Politikalar

Ulaştırma sektörü ile ilgili kapsayıcı bilgiler verilen bu başlık altında özellikle ulaştırma sektörünün fonksiyonları, özellikleri ve süreç içerisinde değişen ve gelişen ulaştırma politikalarına değinilecektir.

2.2.1. Ulaştırma Sektörünün Fonksiyonları

Ulaştırma sektörü, küresel ve bölgesel anlamda sınırların ortadan kalkmasıyla birlikte rekabetin kıyasıya sürdüğü günümüz dünyasında bu değişimden en fazla etkilenen ve aynı zamanda bu değişimi önemli derecede etkileyen bir sektör haline gelmiştir. Ulaştırma sektörü, tarımdan endüstriye, turizmden eğitime kadar diğer tüm ekonomik faaliyetlere etkisi olduğu gibi, ulaştırma sektöründe verilen hizmetler ekonomik, toplumsal ve siyasi bir etkinlik içermektedir (Nalçakan, 2003: 30; Murat ve Şahin, 2010: 39).

2.2.1.1. Ulaştırma Sektörünün Ekonomik Fonksiyonları

Küreselleşen ve bütünleşen dünya ulaştırma sektörünü, ekonomik alanda artan talep artışları paralelinde gelişmekte olan uluslararası ticaretin önemli tamamlayıcı unsurlarından biri olarak görmektedir. Bu bağlamda Tüsiad (2007:1)'a göre “bölgesel kalkınma stratejilerinin uygulanması, teknolojik gelişmeler, altyapı olanaklarının iyileştirilmesi, ticaretin serbestleştirilmesi, düzenleyici otoritelerin belirlediği kurallar, ticari hizmet anlayışında kalitenin ve müşteri memnuniyetinin önem kazanması, ulaştırma sektöründe hızlı gelişmelere yol açmaktadır. Ayrıca ülkelerin sürdürülebilir kalkınma sürecini yakalamalarında ulaştırma sisteminin, oluşturduğu ağ ile bölgeler ve ülkeler arası bütünleşmeye katkı sağlamakta ve buna bağlı olarak, ulaştırma sektörünün etkin, verimli, kaliteli, güvenli, esnek, ucuz ve hızlı hizmet sağlayamadığı durumlarda ulusal, bölgesel veya uluslararası düzeyde gelişmesi ve başarı elde edilmesi mümkün olamamaktadır.”

Benzer şekilde, Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organisation, 1998: 2), ulaştırma sektörünü hem bir hizmet sektörü olarak hem de bir altyapı hizmeti olarak gerek işletme gerekse altyapı bazında karayolu, demiryolu, denizyolu, iç su yolu, havayolu, boru hattı, kent içi ulaşımını içeren ve en önemli özelliklerinden birinin “mal ve hizmet” üretim aşamasının bir parçası ve sanayiler arası önceki ve sonraki bağlantılarının da bir vasıtası olduğunu belirtmektedir. Örgüte göre ulaştırma, aslında tüm ekonomik alanların döngülerini izleyen ve geliştiren bir “downstream” (geri bağlantılı) özelliği taşıyan yardımcı bir etkinliktir. Haliyle, Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

(GSYH) artışıyla artmakta olan talep, hem tarım hem de sanayi üretimini etkileyerek taşıma talebini yükseltmektedir. Bunun sonucu olarak da GSYH'deki artışlar, ulaştırma talebinde niceliksel olarak artışlara sebebiyet vermektedir. Dolayısıyla ulaştırma sektörü ekonomik çarkın bir parçası olarak dolaylı veya dolaylısız tüm sektörleri etkilemektedir.

Bu bağlamda ulaştırma sektörü, nihai tüketimin öncelikli bir hedefi olmayıp, genel olarak bir ara ürün olması hasebiyle doğal kaynakların işlenmesini ve üretimin artmasını sağlayarak ekonomide uzmanlaşmayı teşvik etmektedir. Böylece sanayileşme ve ekonomik kalkınmanın gerçekleşmesinde etkin bir rol oynamaktadır. Etkin bir ulaştırma sistemiyle birlikte, hammadde ile üretim alanları arasında süratli ve düşük maliyetli bir ilişkinin oluşturulması sonucunda, üretim alanları hammadde kaynaklarının çevresinde kümelenerek toplu üretimin gerçekleştirilmesini ve böylelikle ürün maliyetlerinin düşmesini sağlamaktadır (Dengiz vd., 1997: 3). Tam da bu noktada, bir takım sanayilerde, bilhassa imalat sanayinde toplam maliyetler içerisindeki ulaştırma maliyetinin payı az iken, petrol, demir cevheri, çimento, tarımsal ürünler gibi kitlesel taşımacılıkta ulaştırma maliyetinin önemi artmaktadır. Ayrıca ulaştırma sektörü, mesafeleri fazla olan ulaşım merkezlerinden zaman tasarrufu sağlayarak malların teminini mümkün kılıp fiyat istikrarını da sağlamaktadır (Mossman, Newton, 1957: 5). Nitekim Tekeli ve İlkin (2004: 66), daha önceleri zirai üretimle geçinen bir bölgenin, bölgeye karayolunun yapılmasıyla birlikte ulusal veya uluslararası piyasalara bağlanarak piyasa için uzmanlaşmış zirai üretim sağlayabileceğini belirtirken Neill (2003: 32) de; kanal inşası sayesinde Kanada ile ABD arasında kurulan ticari ilişkilerin artması sonucu Kanada'nın imalat sanayisini kurduğuna dair örnekler vermişlerdir.

Uluslararası ticareti geliştirmek amacıyla ortaya konulan yatırımlar, hem yatırımın uygulandığı ülkeyi hem de söz konusu ülkenin ticari ilişkiler içerisinde olduğu ülkeleri pozitif yönde etkilemektedir. Dolayısıyla, uygulama bulan her yatırımın, uluslararası ticarete pozitif dışsallıklar oluşturduğu bir gerçekliktir (Wilson, Luo ve Broadman, 2006: 42). Buradan hareketle, herhangi bir ülkedeki ulaştırma altyapı vesilesiyle ürünlere akseden görece küçük, fakat kaçınılmaz maliyetler, küresel anlamda hizmetin aksamaması noktasında değer biçilemez kayıplara sebep olabilmektedir (Banister ve Berechman, 2000: 59). Haliyle, ulaştırma altyapısının ekonomide piyasa dengesinin oluşumunu destekleyici bir rolünün olduğu vurgulanmalıdır.

Sonuç olarak; ulaştırma sektöru, ticari mal sirkülasyonunun düzenlemesi, bu sirkülasyonun devamlılığının sağlaması ve istihdam oluşturucu bir sektör olma özellikleri sebebiyle ekonomik alana katkısı bakımından önemli ve geliştirilmesi gerekli bir sektördür. Ekonomik koşullar çerçevesinde ulaştırma imkânlarının geliştirilmesinde, makroekonomik yönden istihdam yapısında, üretim ve yatırım seviyesinde; mikroekonomi yönden ise, işletmelerin etkinliklerinde, satış ve dağıtım safhasında pozitif olarak etki yaratmaktadır (Nalçakan, 2006: 15).

2.2.1.2. Ulaştırma Sektörünün Sosyal Fonksiyonları

Toplumun alışkanlıklarının ve yaşam koşullarının zamanla değişmesi ulaştırma talebini değiştirdiği gibi ulaştırma sistemlerinde yapılan değişiklikler de toplumu yapısal olarak değiştirmektedir. Bir ülkenin ulaştırma sektörünün gelişmesi toplumun gelişmesini sağlamaktadır (Wood, Johnson, 1996: 25). Nitekim Tütengil (1961: 56)' e göre, ulaştırma sistemlerinin gelişmesi gerek bölgelerin gerekse toplulukların yakınlaşmasına vesile kıldığından, neticede toplumun kişiliğini oluşturan örf ve adetlerde değişime uğramaktadır. Ulaştırma, toplulukların birbirleriyle ekonomik ve sosyal ilişkiler kurmasını ve ilişkilerin gelişmesini sağlayan önemli bir etkileşim aracıdır. Ergün (1985: 48)' e göre ise, ulaştırma sektörü, ülke nüfusunun dengeli bir şekilde dağılmasını sağlayan ve belli alanlarda yoğunlaşmasını önleyen sosyal bakımdan önemli roller üstlenmektedir. Diğer bir yaklaşım ise ulaştırma sektörü, ülkeler arasında oluşturduğu ticari ve kültürel bağlarla ülkelerin sosyal ve ekonomik refahının artmasında, uluslararası seyahatlerin kolaylaşmasıyla devletlerarasındaki sosyal ve ticari ilişkilerin kuvvetlenmesinde, insanın ve emtianın güvenli, konforlu ve hızlı bir biçimde sirkülasyonunun sağlanmasında önemli roller almaktadır. (UDHB, 2017: 317).

Bir başka yaklaşım ise, ulaştırma sektörünün kentleşme ve mekânsal gelişme açısından etkileri üzerinedir. Bilhassa, hızlı ve güvenli sistemleri kapsayan raylı sistemler gibi toplu taşımının, şehirlerin mekânsal talebini ve gelişimini hatta bu gibi ulaştırma sistemlere ait güzergâhlar boyunca mekânsal tercihleri ve kentsel gelişmeyi artırarak etkilemesi söz konusudur. Özel araç odaklı kent taşımacılığında ise, kentlerin mekânsal olarak uzun mesafelere yayılarak, dağınık ve düşük yoğunluklu kent modelleri oluşmasını sağlamaktadır. Haliyle ulaştırma, kentlerde mekânsal gelişime

sosyal, politik ve ekonomik etki oluşturmaktadır (Bayındırlık İskan Bakanlığı, 2009: 35).

Bir diğer yaklaşıma göre, bir milletin diğer milletleri anlaması ve değerlendirebilmesi için her iki millet arasında iletişimin olması gerekmektedir. İşte bu iletişimi sağlayan olgu milletler arasında yapılan seyahat⁴ ve yolculuklardır. Bazı ülkeler, vatandaşların ülkede bulunan diğer kesimlerin kültürü, örf, adet ve anelerini tanımak ve ülkelere duydukları aidiyet duygusunu geliştirmek adına seyahati teşvik eden politikalar geliştirmişlerdir (Gürkan, 1996: 112-113). Öte yandan, dünya nüfusunun hızlı artması, kişi başı gelir seviyesinin yükselmesi, teknolojik gelişmelerin çalışma hayatını kolaylaştırıp insanların kendilerine zaman ayırma olanağı bulması, ulaştırma sektöründeki hızın, konforun ve güvenliğin artması, insandaki boş zaman değerlendirme algısını değişmesine, ulusal ve uluslararası yolculuk ve konaklama hareketlerinin yani genel kapsamıyla turizm sektörünün büyük boyutlarda gelişimine sebep olmuş ve küresel olarak yayılımını sağlamıştır (Tunçsiper, 1995, 58).

Sonuç itibariyle sosyal açıdan ulaştırma sektörü, medeniyetlerin oluşumunda ve gelişmesinde, refah seviyesinin yükselmesinde, kültürel miras ve doğal kaynakların belenmesinde, ticari etkinliklerin sağlanmasında ve küreselleşmenin devamlılığında önemli roller oynamaktadır. Kısacası ulaştırma sektörü sosyal hayatın merkezinde kendine yer bulmaktadır (Yüksek, 2012: 4).

2.2.1.3. Ulaştırma Sektörünün Politik Fonksiyonları

Ulaştırma altyapı yatırımları ile ekonomik büyüme ve gelişme arasındaki bağda muazzam bir rol üstlenen politikaların üretilmesi, ulaştırma altyapı yatırımlarının yerel ekonominin gelişmesi üstündeki potansiyel tesirini tespit etme gücünü ortaya çıkarmaktadır. Bu bağlamda, politika yapıcıların ekonomik şartları ve hatta daha önemlisi yatırım türünü tespit ederek karar vermelerini ve ekonomik gelişmeyi faydalı hale getirerek somut bir hale getirmelerini sağlamaktadır (Banister ve Berechman, 2000: 333).

Ulaştırma sektörü, bilhassa güvenlik ve savunma alanlarında önemli rollere sahiptir. Hatta savaşların gidişatını ve neticesini belirleyen ve ülkelerdeki siyasi

⁴ Geçmişte farklı toplumların birbirini tanımada ve en nihayetinde ilim, sanat, kültür ve ekonomik etkileşiminde coğrafi keşiflerin ve Haçlı Savaşları için yapılan seyahatların önemli bir etkisi olmuştur.

istikrarın devamlılığını temin eden önemli etkenlerden biridir. Yetersiz ulaştırma ağına ve araçlarına sahip savaştaki bir ülkenin, suratlı mühimmat nakliyesi yapması mümkün değildir. Bununla birlikte, savaşta kullanılan silah ve teçhizatların da birer ulaştırma aracı olduğunu belirtmek gerekir. Hatta şunu söylemekte fayda vardır ki; ulaştırma sektörüne ait en önemli yenilik ve atılımlarının savaş süreçlerindeki zorunluluklar karşısında ortaya çıkmıştır. Politik istikrarın devamlılığında, ülke birlik ve bütünlüğünün sağlanmasında elzem olan adalet, eğitim, sağlık, bayındırlık hizmetleri ve güvenlik gibi hizmetlerin tahsisi ulaştırma hizmetleri ile olabilmektedir (Yüksek, 2012: 4).

2.2.2. Ulaştırma Sektörünün Özellikleri

Ulaştırma sektörünün, tarım, sanayi veya diğer hizmet sektörlerine ait özelliklerden farklı faaliyet alanları bulunmaktadır. Bu özellikler (Candemir, 2002:116):

- Menşesi teknoloji olan bir mühendislik endüstrisidir.
- Günlük hayatın içinde devamlı ve ayrılmadığı bir parçası olan bir faaliyettir. Farklı bir ifadeyle, herhangi bir sektörden oldukça fazla olmak üzere karakteristik bir dışsallıklar endüstrisidir.
- Tüm diğer sektörlerle direkt ilişki ve etkileşim içerisinde olan bir sektördür.

2.2.2.1. Ulaştırma Sektörünün Depolanamaması

Ulaştırma sektörünün bir önemli niteliği ise, ulaştırma faaliyetlerinin depolanamaması veya stoklanamamasıdır. Ekonomik açıdan bakıldığında, nitelik olarak bir hizmet olan ulaştırma, niteliğinin üretimi ile satışı eş zamanlı gerçekleşmektedir. Haliyle, ulaştırma hizmetinin, daha sonra kullanılmak için depolanması söz konusu olmamaktadır. Diğer sektörlerin ulaştırma sektörüne duyduğu ihtiyacı ulaştırma sektörünün karşılayacağı miktarda üretmesi gerekmektedir. İhtiyaç kapasitesinin altında veya üstünde kapasite yaratılması, kaynakların yetkin ve etkin yönetilmesini önlemektedir. Diğer sektörler üzerinde hızlandırıcı veya engelleyici bir özelliğe sahip olan ulaştırma sektörü, üretkenlik açısından diğer sektörler için tesirli ve gerekli bir sektördür (Murat ve Şahin, 2010: 41).

2.2.2.2. Ulaştırma Sektöründe Sabit ve Değişken Maliyetler

Öncü (2003: 69), sabit giderlerinin büyük bir kısmının, çoğunlukla ulaştırma yatırımının proje dönemi başında bir kez oluşan ve diğer bir kısmının ise altyapının kullanımı sırasında periyodik olarak yapılması gereken, kaçınılmayan sabit harcamalardan oluştuğunu ve bunların altyapının kapasite kullanım düzeyinden bağımsız olarak aynı miktarda ortaya çıkan yüksek maliyetli (yatırım giderleri gibi) giderler olduğunu belirtmektedir. Doğru ve Evren (1998: 41) ise, ulaştırma sektöründe sabit maliyet payının toplam maliyetler içerisinde yüksek bir orana sahip olduğunu, sabit tesis inşasının büyük sermayeler ve altyapının işletme aşamasında kâr elde etme sürecinin uzun bir zaman gerektirmesinden ve ulaştırma altyapı yatırımların özellikli riskler taşıma özelliğinden dolayı diğer endüstriyel yatırımlardan ayrı ele alınması gerektiğini ifade etmektedirler.

Değişken maliyetler ise altyapının kullanım oranına bağlı olarak artan ya da eksilen giderler olup, bir karayolunun kullanıldıkça artan bakım onarım giderleri, bir toplu taşıma otobüsünün akaryakıtı gibi dönemler itibariyle farklılık göstermektedir (Öncü, 2003: 69). Zira değişken maliyetler, tüketimde meydana gelen değişikliklerden kaynaklanan parametrik maliyetlerdir. Mesela; araç kullanıcılarının yıllık araç kullanım mesafelerini azaltmaları tüketimdeki azalan maliyetleri yansıtır (Bakırcı, 2005: 398). Taşıma şirketleri, sabit maliyetlerini karşılayabilmek için tam kapasite veya yaklaşık belli bir kapasitede çalışmak zorunda kalarak birim sabit maliyetlerini azaltmaktadırlar. Bir diğer husus ise; ulaşım fiyatlarında meydana gelebilecek bir azalma halinde, şirketin toplam maliyetlerini olmasa da, sabit maliyetlerini karşılamak için hizmet vermeye devam edecektir. Bu takdirde, ulaşım hizmeti arzının inelastik olduğu söylenebilir (Ergün, 1985: 11).

Yukarda da söylendiği gibi, ulaştırma sektöründe altyapı yatırımlarının sabit maliyeti çok yüksek olmaktadır. Dolayısıyla, yarattığı sosyal ve ekonomik etkiler açısından ulaştırma sektörüne yapılan yatırımlar önemli yatırımlardır (Gerçek, 2001: 90). Örneğin; yatırımlarını finanse edecek bütçeye sahip olamayan gelişmekte olan ülke ekonomilerinde, ulaştırma yatırımlarının plansız ve hesaba tabi tutulmadan yapılması sonucunda kıt kaynakların israfına sebebiyet veren olumsuz süreçler yaşanacaktır.

2.2.2.3. Ulaştırma Sektöründe Marjinal Maliyet ve Fiyat Politikası

Marjinal fiyat yaklaşımında kullanım bedeli, genel anlamıyla “her yeni kullanıcının” altyapı ve hizmetleri kullanımıyla beraber ilave beliren maliyetlere katılmasına dayanmaktadır. Dolayısıyla kullanım bedeli, kullanım zamanına, mekanına (yerine) ve altyapının o andaki kapasite kullanım oranına göre her an değişmektedir. Ulaştırma sistemlerinde yatırım işletme ve devamlılığı olan giderlerin miktarına tekabülünü sağlayacak gelir kaynakları gerekmektedir. İşte bu noktada, gereksinim duyulan tüm gelirler yalnızca genel vergilerle tekabül edilemediğinden, altyapı ve hizmetlerin kullanılmasına karşılık gelen bedelin (veya belli bir miktarının) kullanıcılardan alınması icap etmekte (Öncü, 2003: 73) birlikte, Bakan (2019: 101), böyle bir uygulamanın liberal düşünce açısından da uygun olduğunu belirtmektedir. Dolayısıyla, altyapı ve hizmetlerin kullanım bedelinin hangi düzeyde olacağını saptanması için fiyatlandırma konusundaki politikalar, kararlar ve uygulama yöntemleri belirlenmelidir (Öncü, 2003: 73). Ne yazık ki bu fiyatlandırma politikasının belirlenmesinde sektördeki birçok dinamikten dolayı marjinal maliyeti esas alan bir fiyatlandırma pek mümkün olmamaktadır. Çünkü ulaştırma sektörü açısından kapasite kullanımı yükseldikçe birim maliyette azalma eğilimi olmaktadır (Saatçioğlu, 2006: 22).

Geleneksel anlamda ulaştırma faaliyetlerinde yatırım ve işletme giderleri olarak oluşan maliyetler için gelir oluşturulması mevzu bahis iken, bugün gitgide ulaştırma maliyetinin artışına sebebiyet veren dışsallıkların oluşturduğu maliyetlerin de göz önünde bulundurulması gerekmiş ve farklı bir genel maliyet ögesi önem kazanmıştır. Ulaştırma sistemlerinin kullanımıyla oluşan “hava ve çevre kirlenmesi, sosyal eşitsizlik, sıkışıklık, zaman kayıpları” gibi dışsallıkların ulaştırma maliyet ölçütleri içerisine dahil edilmesi ve ortaya çıkan maliyetlerin hesaplanarak “sosyal marjinal maliyetler”in göz önünde bulundurulması ve yine bu maliyetlerin ulaştırma sistemini kullananlardan alınarak gelir olarak kullanılması farklı bir maliyet ögesi olarak oluşmuştur (Öncü, 2003:70).

2.2.2.4. Ulaştırma Sektörünün Finansmanı ve Kamu Yararı İlkesi

Ulaştırma hizmetlerinin sağlanmasında finansman olarak iki yöntem uygulanmaktadır. İlk olarak, hizmet maliyetinin vergilerle sağlanan genel bütçeden karşılanmasıdır. Benzer şekilde dolaylı vergilerden de yararlanılarak yakıt fiyatlarına uyumlaştırılmış vergilerle finansman oluşturulmaktadır. İkinci olarak ise, ulaştırma hizmeti karşılığı alınan bedellerdir. Ücretli yolların finansmanını sağlamak amacıyla kullanma temel kaynaklı alınan geçiş ücretleri ile oluşturulan finansman yöntemidir. Diğer taraftan, ulaştırma hizmetini sunan üstlenici birimler (kamu veya özel), hizmetten faydalanan kesimden alınan bedellerle ulaştırma hizmetinin tüm maliyetini karşılayabilmektedir. Ancak, kamu tarafından sunulan ulaştırma hizmetinin bedeli kamu yararı esası gereği hizmetin maliyeti altında olabilmektedir (A). Burada ifade edilmelidir ki; ulaştırma sektörünün yarattığı dışsallıklar nedeniyle söz konusu kamu yararını gözetmek hizmetten yararlananlar için önemlidir. Bu bağlamda Kazgan (1979: 270), “Sosyal Net Yarar” ın kamu yatırımların belirlenmesinde önemli bir belirteç olduğunu belirterek bütçe dengesi açısından kamu yatırımlarını değerlendirirken o yatırımın hem sektörel bazda oluşturduğu sosyal yarar ve maliyet hem de tüm ekonomik alanda oluşturduğu gelir ve maliyet artışına göre değerlendirilmesinin uygun olacağını ifade etmektedir.

Aslında, ister kamu yararı anlayışı sonucu ister de bedel karşılığı kullanıcıdan tahsil sonucu yapılan ulaştırma hizmetlerindeki devletlerin temel sorumlulukları arasında yer alan hizmeti kullanan toplumun memnuniyetinin sağlanmasıdır. Ulaştırma altyapı yatırımlarının bünyesinde var olan dışsallıklar olgusu, piyasada rekabet şartlarının teşekkülüne engel olması sebebiyle söz konusu yatırımların toplum hizmetine sunulmasında kamunun öncü aktör olarak yer almasını gerekli kılmaktadır. Dolayısıyla, devletler, bu gibi ağırlıklı olarak sabit yatırımlar ihtiva eden hizmetlerin usulüne uygun ve etkin bir biçimde finans sağlayarak zamanında yapılmasında başat rol oynamaktadırlar. Bilhassa, neoliberal kuşağa gelinceye kadar dünya ölçeğinde uygulanan ekonomik politikalar neticesi itibariyle ulaştırma, telekomünikasyon ve elektrik gibi büyük altyapı yatırımlarının topluma sunulmasına devletler doğrudan müdahale ederek kamu yararı çerçevesinde inşa faaliyetlerini gerçekleştirmişlerdir. Neo liberal dönemle beraber ulaştırma altyapısının niteliği ile de olsa, Kıta Avrupa ülkeleri,

ulaştırma altyapı hizmetlerini o dönem için yeni olan kamu işletmeciliği yaklaşımı ile sunmaya çalışırken, Anglosakson ülkelerinde bu durum özel sektörün finans ve yönetimi tarzıyla sağlanmış, ancak kamunun gözetim ve denetim fonksiyonları özel sektörün üzerinde devam etmiştir (Emek, 2010: 115).

Bugüne gelindiğinde, küreselleşme ile birlikte teknolojik yenilikler kamu politikalarının piyasaya yönelik uygulama tercihlerini değiştirmiş ve bu tercihler neticesinde birçok ülke özel sektörü yatırım ve üretimde tecrübe ve deneyim kazanmış ve en nihayetinde özel sektör altyapı alanında etkinlik kazanarak bu sektörün altyapı hizmetlerinde özel sektör katılımı ve finansmanının yolu açılmıştır. Son tahlilde, uluslararası rekabetteki güçlerini artırmak ve devam ettirmek isteyen gelişmiş ülkeler özel sektör katılımını özendirilen faaliyetler içerisine girmişlerdir. Buna mukabil, yabancı şirketlerin kendi alanlarında tekel haline gelmesini istemeyen, kamu yararının korunmasını kamu işletmeciliği yaklaşımıyla tercih eden veya özel sektörün hizmet sunumuna girmesi neticesinde sektör performansının düşeceğinden kaygı duyan ülkeler, ulaştırma altyapı sektörlerine yönelik çeşitli mekanizmalarla kamusal kontrol seçeneğini kullanmaktadırlar. Sonuç itibarıyla ülkeler, bir taraftan, küreselleşme kaynaklı eğilimlerle ulaştırma altyapı hizmetlerini özel sektörün esnek ve hızlı yönetim anlayışı ve sağladığı finansman katkı avantajı özelliklerinden dolayı özel sektörün katılımına izin verirken, diğer taraftan, özel sektörün kamu hizmetini üstlenmesini kısıtlamak veya geleneksel kamu kontrolünün devamlılığını sağlayabilmek adına güncel metotlar uygulamaktadırlar (Vural, 2005: 119).

2.2.2.5. Ulaştırma Sektörünün Dışsallık Özelliği

Dışsallık terimi, dış kaynaklı unsurlardan kaynaklanan ancak sonucunda maliyetin düşmesine veya yükselmesine neden olan etken şeklinde tanımlanmaktadır. Bir maliyete etki eden faktörler, diğer sektörle olan faaliyetleri ile kendi sektör alanı içerisindeki endüstrinin etkileşiminin sonucudur. Maliyetin veya elde edilen karın olumlu ve olumsuz tesirinin pazara yansımaması, “dışsallık”ın ekonomik açıdan önemli bir özelliğini oluşturmaktadır. Örneğin; hava veya suyu kirleterek çevreye zarar veren bir sektörün ürettiği ürünün maliyeti içerisinde çevreye vermiş olduğu zarar yer almamaktadır. Kuşku yok ki bu durum, sosyal refah açısından da çok önemli bir alandır.

Maliyetlerdeki “dışsallık”ın var oluşu özel ve sosyal maliyetlerin birbirinden ayrılmasına neden olmuştur. Sosyal maliyet, bir faaliyetin topluma olan maliyeti iken, özel maliyet ise, üretilen ürünün üreticisinde ortaya çıkan maliyet olarak farklılaşmaktadır (Seyidoğlu, 1992: 165, 166).

Bu noktadan hareketle, pozitif ve negatif dışsallık olmak üzere iki çeşit dışsallık bulunmaktadır. Pozitif Dışsallık, toplumda oluşturulan faydadan diğer fertlerin olumlu bir tesir elde edip karşılığında herhangi bir ödeme yapmamasıdır. Negatif Dışsallık ise, diğer fertlerin, üretici veya tüketicilerden kaynaklanan olumsuz etkilere tahammül durumu olmakla birlikte, buna mukabil bir bedelin ödenmemesi ve sonuç olarak ürün miktarının optimum seviyenin üstünde çıkmasından dolayı her iki durum için kaynak dağılımında durağanlığın söz konusu olmasıdır. Haliyle bu durumda, devlet müdahalesinin gerekliliği ortaya çıkmaktadır (Dinler, 2004: 510).

Bu teorik tanımları ulaştırma sektörü üzerinde somutlaştırılacak olursak; ulaşım sektörünün geliştirilmesi neticesinde ekonomik alandaki faaliyetler kolaylaşmakta ve maliyetlerin düşüş eğiliminin gerçekleşmesiyle hem tüketiciler hem de firmalar, ulaştırma sektöründen pozitif dışsallık sağlarlar (Aktan, Dileyici, 2005a: 5). Diğer taraftan, ulaştırma sektörünün yaratmış olduğu negatif dışsallıklar da mevcuttur. Örneğin; ulaştırma bileşenlerinde kullanılan benzin, mazot, kömür gibi yakıt türlerinin sebebiyet verdiği gaz emisyonlarının meydana çıkardığı sera gazı etkisi ile hava, toprak, su veya deniz kirliliği, gürültü ve titreşimin yanında, trafik tıkanıklığı ve kazalar biçimindeki ulaştırma faaliyet kaynaklı kirliliklerin çevreye verdiği olumsuzluklar, negatif dışsallıklar olarak sayılabilir (Sikow-Magny, 2006: 72).

Böyle olunca dışsal maliyetlerin tazmini gündeme gelerek dışsallıkların içselleştirilmesi kavramı ortaya çıkarılmıştır. Armağan (2003: 2), dışsallıkların içselleştirilmesini, dışsallıktan zarar görenler için dışsallığı oluşturan kesimlere zararın ödetilmesi olarak tanımlamaktadır. Armağan’a göre, serbest piyasa anlayışında, pozitif dışsallık oluşturan hizmet miktarının belli bir düzeyin altında ve negatif dışsallık oluşturan hizmet miktarının belli bir seviyenin üstünde olması halinde, etkili bir kaynak kullanımı ve gelir dağılımı arasındaki stabilizasyon olumsuz şekilde etkilendiğinden devletin piyasaya müdahalesi gerçekleşerek dışsallıklar içselleştirilmektedir. Özsoy ve Yıldırım (1994: 39), bu içselleştirmeleri; vergi, regülasyon, sübvansiyon, piyasa kontrolleri ve bunların yanı sıra teorik yaklaşımlar, çözüm önerileri ve paketler olarak

belirtmektedir. Bakan (2019: 109), dışsal zararlar konusunda, üretimde oluşan çevresel zararların yerinde tahsil edilme halinin devletin yükünü azalttığını belirterek haliyle iktisadi olguların düzenlenmesinin iktisadi olması gerektiğini savunmaktadır. Bakan'a göre çevresel negatif dışsallık oluşturan zararların vergilerle telafisi yerine zararın olduğu alandan tahsil edilmesinin liberal iktisat ruhuna da uymaktadır. Negatif dışsallık içeren üretimlerde söz konusu tahsilatlar oldukça üreticilerin de dışsallıktan doğan vergilerinden kaçınmaları söz konusu olmayacaktır. Bu düzenlemenin amacının liberal iktisat yaklaşımının ana teması olan kendiliğinden oluşan düzene fırsat vermektir.

Günümüzde çevre bilincine paralel olarak dışsallık kavramının da önemi artmakla birlikte ulaştırma sektöründe, ulaştırma bileşenlerinin önceliğinin tespitinde asli unsur halini almaktadır. Öncü (2003, 70), son yıllarda demiryolu ulaştırmasının ulaştırma politikaları içerisinde öncelikli yer bulmasının, demiryolu bileşenine ait çevresel ve diğer nedensel negatif dışsallık etkisinin diğer bileşenlere göre daha az olmasından kaynaklandığını belirtmektedir. Akabinde ise, Avrupa Birliği'nin, ulaştırma bileşenlerinin ortaya çıkardığı dışsallıkların içselleştirilmesine dair geliştirilen yeşil ulaştırma (*green transport*) politikaları ile dışsallıkların ölçülmesi ve fiyatlara yansıtılması suretiyle ağırlıklı taşımacılık yapılan karayolu bileşenindeki belli bir trafiğin daha çevreci demiryolu ulaştırmasına kaymasını bir gereklilik olarak hedeflediğini belirtmektedir.

2.2.2.6. Ulaştırma Sektöründe Tamamlayıcılık ve Rekabet

Ulaştırma sektörünün tarihsel süreci içerisinde farklı ulaştırma bileşenlerinin farklı zamanlarda ön planda olduğu yukarıda belirtilmiştir. Yine de tekrarlamak gerekirse, teknolojik gelişmelere göre Sanayi Devrimi'ne kadar denizyolu taşımacılığı en yaygın kullanılan ulaştırma bileşeni iken, sanayi devrimi ile birlikte buhar gücünün icadı demiryolu taşımacılığını hakim ulaştırma bileşeni haline getirmiştir.

Ergün (1985: 16-21), 16. ve 17. yüzyılda iktisadi açıdan gelişmeye çalışan Avrupa ülkelerinin su yolu taşımacılığında belirli bir seviyeye gelseler de iç kesimlere yeterli bağlantı kuramadıklarından dolayı bu bölgelerdeki hammaddeleri, özellikle kömür ve odunu, yeterli derecede taşıyamadıklarını ve büyük ölçekli işletmelerin

maliyetlerde tasarruf etmelerine rağmen, yüksek taşıma maliyetleri yüzünden bu avantajlarını kaybettiklerini belirtmektedir. Devamında ise, demiryolunun girişiyle kitle taşımacılığında önemli gelişmeler yaşanarak, kömür, odun ve diğer hammaddelerin rahatça taşınabildiğini ve dolayısıyla bu sayede kömür, demir ve makine sanayinin 19. yüzyılda teknik olgunluğa ulaştığını betimlemiştir. Demiryolu, Batılı ülkelerde sanayileşme ve kalkınmaya yönelik önemli bir rol üstlenmiş olup, Rostow (1996: 48-55)', ABD, Kanada, İngiltere Almanya, Fransa ve Rusya gibi ülkelerin sanayileşme ve kalkınmasındaki yükselişe kalkma durumunun (take-off) demiryolu ulaştırması ile gerçekleştirdiklerini belirtmektedir.

Locklin (1972, 111), Sanayi Devrimi süreci içerisindeki hammadde ve ürün taşımacılığında demiryolu, denizyolu ve karayolu bileşenlerinin birbirine alternatif olarak değil tamamlayıcı bir şebeke olarak kullanıldığını ve vermiş olduğu ABD örneğinde; 1916 yılının döşenen demiryolu açısından zirve yılı olurken, bu yıldan itibaren demiryollarına rakip olacak diğer ulaştırma bileşenlerinin gelişmesi karşısında, demiryollarının üstünlüğü 1916 yılından itibaren giderek azalmaya başladığını betimlemektedir. Devamında ise, gerek motorlu araçla gelen rekabet karşısında kısa mesafelerin elverişsiz hale gelmesi gerekse hat kapatma politikası sonucunda yapımlarda meydana gelen azalma demiryolunun popülerliğini azaltarak, 1916'da 254.037 (bin) millik bir demiryolu döşenmişken, bu rakam 1920'de 252.845 (bin); 1940'da 233.670 (bin); 1960'da 217.552 (bin) ve 1970'de 207.000 (bin)'e düştüğünü vurgulamaktadır.

20. yüzyıla gelindiğinde, Fordist üretim anlayışı ve yaklaşımı çerçevesinde otomotiv sektöründe teşekkül eden gelişmeler karayolu ulaştırmasının yaygınlığını arttırmış ve II. Dünya Savaşı akabinde ise Keynesyen politikalarının da yardımıyla süratli bir biçimde artışa geçerek diğer ulaşım bileşenleriyle rekabet edebilir konuma gelmiştir. 1970'lerdeki sermaye birikim krizinin akabinde, neo-liberal politikalarla birlikte karayolu ulaştırması popülerliğini devam ettirmiş ve günümüzde neredeyse tüm dünyada baskın ve egemen ulaştırma bileşeni olmuştur. Hülasa, teknolojik gelişmelere paralel olarak ulaştırma bileşenleri önce tamamlayıcı daha sonra ekonomik verimlilik ve etkinlik adına rekabet yarışı içerisine girmişlerdir.

2.2.2.7. Ulaştırma Piyasasında Arzı Etkileyen Faktörler

Ekonomik anlamda herhangi bir mal veya hizmetin arzı, diğer değişkenler sabit iken, piyasadaki üreticilerin belirli bir periyotta farklı fiyat seviyelerinde satmaya hazırlandıkları mal veya hizmet ölçütüdür (Yıldırım, 2012: 63). Ya da en basit anlamıyla satışa sunulan mal veya hizmetlerdir (Eğilmez, 2012: 11). Ulaştırma sektöründe arz ise, insan ve eşya taşımacılığına ilişkin olarak ortaya konulan tüm imkânlar olarak tanımlanabilir (Nalçakan, 2003: 10). Ulaştırma sektöründe arzın tespiti Erel (1995: 84), “belirli bir coğrafyada, belirli bir zamanda; nerede, hangi özellik ve miktarlardaki insan ya da yüklerin, nerelere, hangi amaç veya nedenlerle, ne zaman, hangi koşullarda ulaşmak ya da ulaştırılmak istendiğinin belirlenmesi” şeklinde yapılmaktadır.

Kazgan (1979: 278-279), ulaştırma sektöründe arzı etkileyen faktörlerin başında maliyet ve taşıma fiyatı geldiğini ve ulaştırma sektöründe hizmet arzının düşük olması halinde hizmet arzının fiyatlara karşı pek duyarlı olmayacağı kanaatindedir. Ayrıca, demiryolu ulaştırmasında hizmetin bölünmezliği nedeniyle diğer ulaştırma bileşenleri ile tamamlayıcılık ilişkisinin kurulamaması, altyapı ve üstyapısıyla birlikte hizmet kalitesinin düşük olmasına yol açan gerekli yatırımların yapılamaması gibi faktörlerin, arz esnekliğinin çok düşük olmasına neden olduğuna dikkat çekmektedir. Devamında, karayollarında, hizmetin bölünebilirliği, esnekliği, yolcu ve yük taşımacılığındaki taşıma kapasitesinin artıp hizmet niteliklerinin de geliştirilmesinin yanı sıra, siyasi açıdan gerekli yatırımların karayollarına ağırlıklı olarak verilmesinin hükümet tercihi olarak belirmesi sonucunda arz esnekliği oldukça yüksek olduğunu belirtmektedir.

Kanafani (1983: 57-58)’ye göre ulaştırma arzının belirlenmesinde bir diğer özellik, tüketici tercihlerinin üretici davranışlarından çok daha etkili olmasıdır. Kanafani, yolcu taşımacılığında yolculuk süresi ve güzergâh seçimi çoğunlukla yolcuların tercihleriyle belirlendiğini ifade ederek ulaştırma arzına yönelik somut örnek vermektedir. Altınok (2001: 74)’a göre ise, ulaştırma arzı, fiyat ve miktar gibi öğelerden başka zaman ve tercihler gibi kendine has öğelerden etkilendiğinden genel arz tanımından farklılık göstermektedir. Ulaştırma sektörüne yapılan yatırımlar sadece kar amacı taşımadığından, ekonomik kalkınmanın yanında, sosyal, siyasal, güvenlik ve kitlesel taşımacılık gibi ölçütler bakımından da değerlendirilmeye tabi tutulması

gereken yatırımları kapsamaktadır. Bu bağlamda, ulaştırma yatırımları "Sosyal Sabit Sermaye" niteliği taşımasından ve sermaye yoğun olmasından dolayı toplam maliyet içindeki sabit maliyet payının yüksek olduğu yatırımlardır.

Belirtilen tüm bu özelliklerden ve ekonomik, sosyal, siyasi ve çevresel nedenlerden dolayı ulaştırma sektöründe arz genellikle kamu kesimi tarafından yerine getirilmektedir. Demir ve Sever (2008: 100-105)'e göre, ulaştırma sektörüne yapılan yatırımların kamu altyapı harcamaları içerisinde yer almasından ve çarpan etkisi yüksek olmasından dolayı genellikle kamu kesimi tarafından yerine getirilmektedir. Türkiye’de ulaştırma sektörüne yapılan yatırımların sabit sermaye yatırımları içerisinde en büyük paya sahip olması, bu savı doğrulamaktadır⁵.

Ulaştırma hizmeti arzını etkileyen bir diğer önemli faktör; teknolojik gelişmelerdir. Candemir (2005: 22-24), teknolojik gelişmeler, ulaştırma araçlarının kapasite ve hızlarında gelişen artışla iki nokta arasındaki seyahat zamanının azalmasını sağlarken ortaya çıkan bu gelişmeler ulaştırmanın değişken maliyetlerine doğrudan etkisini doğurduğunu savunmaktadır. Yazar’a göre, teknolojik gelişmenin unsurları olan hız, konfor ve güvenlik, ulaştırma bileşenleri üzerinde uygulama alanı bularak ulaştırma faaliyetinin artmasını ve kısa süre içerisinde fazlaca yük taşınmasını mümkün kılarak ulaştırma maliyetleri üzerinde olumlu yönde etki sağlamaktadır. Hal böyleyken, yine Candemir (2002: 12), ulaştırma sistemlerinin etkinliğinin; türel değişmelere, büyük ölçüde ne taşındığına, taşıma mesafesine, gereksinilen lojistiğin derecesine ve karmaşıklığına ve bir o kadar ölçek ekonomilerine⁶ de bağlı olduğunu ifade etmiştir.

2.2.2.8. Ulaştırma Piyasasında Talebi Etkileyen Faktörler

Genel anlamda talep, ekonomideki sektörel birimlerin satın alma gücü ile desteklenen ve çeşitli mal, hizmet veya üretim unsurlarına yönelen satın alma istekleridir. Ulaştırma sektöründe ise, ekonominin farklı sektörlerinden, sosyo-

⁵ Türkiye'nin sabit sermaye yatırımlarının sektörel dağılımı ile ilgili detaylı bilgiye T.C. Kalkınma Bakanlığı'nın "2016 Yılı Programı Genel Ekonomik Hedefler ve Yatırımlar" kitabından ulaşabilirsiniz.

⁶ Büyük ekonomilerin daha üstün bir ekonomi olduğu mantığını taşıyan ölçek ekonomilerinde, işletmelerce yapılan üretimin niceliksel çokluğu, maliyeti de o derece düşüreceğine inanılmaktadır. Ölçek ekonomisi, büyük ölçeklerin oluşturulmasıyla maliyetin düşmesinden yararlanmak ve ayrıca, üretim kapasitesinin büyük oluşturulması ve etkin bir biçimde kullanılması sonucu birim maliyetin en aza düşürülmesi olarak tanımlanmaktadır.

ekonomik gelişmelerle birlikte ortaya çıkan bir taşıma hizmeti isteğidir. Aynı zamanda, ulaştırma sektöründeki bu istek (talep) “bağlı” bir özellik göstermektedir. Bir başka ifadeyle, ulaştırma talebi diğer sosyal ve ekonomik taleplerin türevi olmakla birlikte hizmet sektörünün önemli bir bileşeni olan ulaştırma sektörü, üretim, hizmet sektörleriyle önemli derecede etkileşim içerisindedir (Kanafani, 1983: 51). Hal böyleyken, insanların mal ve hizmetlere dair taleplerinin artmasına tesir eden her unsur, ulaştırma hizmeti talebinin de artışına sebebiyet vermektedir. Bu açıdan, üretim sürecinin olmazsa olmazı olarak görülen ulaştırma hizmeti talebi; ekonomik, toplumsal ve politik gelişmelerle ilişkili olarak daima değişiklik göstermektedir (Nalçakan, 2003: 11-12).

Bir hizmet faaliyeti olan ve farklı sektörlerce talep oluşturulan ulaştırma hizmeti, sanayi, ticaret, tarım ve turizm gibi sektörlerle ciddi arz-talep ilişkisi içerisindedir. Sanayi açısından ele alındığında; emtia taşımacılığı genelinde üretim ve tüketim kapasitesi ve üretim ve tüketimin yapıldığı yerlerin mekânsal konumları gibi unsurlar ulaştırma talebini ilk etapta belirleyen unsurlardır (Çancı ve Güngören, 2013: 205; Hall, 2003: 321). Üretim ve tüketim düzeyi ile ulaştırma hizmeti talebi arasında doğru orantı söz konusu olup bir bölgedeki üretim ve tüketim düzeyinin artması, taşımacılık talebini de aynı düzeyde arttırırken, aksi durumda tersi olmaktadır (Sinha vd.,1993: 107).

Benzer şekilde, ulaştırma sektöründe talebin ortaya çıkmasında ve artışında; hız, güvenlik, etkinlik, konfor, elverişlilik, ekonomik açıdan düşük maliyet, çevreye duyarlı bir ulaştırma hizmetinin sağlanabilmesi önemli etkenler olarak görülmektedir (Nalçakan, 2003: 16). Taşımacılık maliyetlerine bağlı başka faktörlerin de direkt ve indirekt olarak talebi etkilediği söylenebilir. Direkt etkileyen faktörlerden en önemlisi ekonomik gelişmişlik unsuru gelmektedir. GSYH rakamlarında oluşan artış taşımacılık talebinde artışa neden olurken, tersi durumda aksi yaşanmaktadır (Çancı ve Güngören, 2013: 206). Hane halkı gelir seviyesinin artması neticesinde oluşan refah artışı, insanları boş zamanlarını değerlendirmek için gezme, seyahat etme, eğlenme ve farklı toplumsal faaliyetlerde bulunmaya yönelterek ulaştırma talebinin artması sağlanabilmektedir. Yine toplumdaki bireylerin, toplumsal (sosyal) konumları, kültür yapıları ve bilgi edinme ya da öğrenmeye yönelik davranışları toplumun ulaştırma isteklerini güdüleyebilmektedir. Boş zaman varlığı, özellikle yıllık tatiller ve bayramlar toplumdaki hareketliliğin ve ulaştırma talebinin yükselmesine yol açabilmektedir (Nalçakan, 2003: 13). Zevk ve

tercihler de ulaşım talebini etkilerken, ulaşım talebini etkileyen bir diğer faktör de; fiyattır. Ulaşım hizmeti bir mal olarak düşünüldüğünde, ulaşım hizmetlerinin fiyatı arttığı zaman talebin azalması doğaldır. Ancak, bazı mallarda, örneğin; kargo gemiciliğinin yakın ikamesinin olmaması, sık sık taşınan hammaddelere olan talebin inelastik doğası ve kargoların nihai satış fiyatında yük oranlarının görece olarak az yer tutması gibi sebepler, gemicilik hizmetlerinin talebini fiyatına karşı duyarsız bırakabilmektedir (Button, 1993: 40).

Yine ulaştırma alanındaki, altyapı ve altyapı işletmeciliği hizmetlerinde meydana gelen gelişmeler ulaştırma sektöründe yeni taleplerin ortaya çıkmasına neden olabilmektedir. Ulaştırma hizmetlerinin pazarlama ve planlamasında yeni tekniklerin uygulanması da ulaştırma alanında hem yük hem de yolcu taşımacılığına olan talebi arttırabilmektedir (Nalçakan, 2003: 16). Bir diğer husus ise; bir bölgedeki nüfusun artması hem bölge insanları için hem de firmalar için ulaşım talebini uyaracaktır. Firmalar, artan nüfusla birlikte daha geniş pazara ulaşma olanakları sayesinde üretimlerini bu bölgelerde yoğunlaştıracaktlardır. Dolayısıyla firmaların girdi arzının sürekliliğinin sağlanması ve çıktılarının da aynı süreklilik ve güvenlikle pazara ulaştırılmasının temini için ulaşım altyapısına duydukları ihtiyaç artacaktır (Button, 1993: 40).

2.2.3. Ulaştırma Bileşenleri Arasında Etkililik ve Verimlilik

Ulaştırma, teknoloji, ekonomi ve sosyal gelişmeler çeşitli şekillerde birbiriyle bağlantılıdır, zira tarihsel süreç içerisinde görülmektedir ki; endüstriyel devrimde ilk demiryolunu bulan ve kullanan Stockton ve Darlington, buhar motoru ve demir teknolojisini kullanarak demiryolu ulaştırması gibi ülkelere refah getiren hizmet sunmuşlardır. Bu teknolojinin kullanıldığı alan ise buhar üretimi için kömür taşımaktır. George Stephenson'un Liverpool ve Manchester Railroad'u Manchester'ın fabrikalarını Liverpool'daki gemilerle bağlamıştır. Demiryolu taşımacılığı hem yeni geliştirilen teknolojilerin hem de yeni teknolojilere dayalı endüstriler olarak oluşturulan pazarları ortaya çıkarmıştır.

Sanayi Devrimi'nde buhar gücünün icadıyla birlikte deniz ve demiryolunun etkinliği artarak kitlesel yük taşımacılığında verimlilik açısından denizyolları ve

demiryolları büyük bir rağbet görmüştür. Teknolojinin gelişmesi, özellikle içten patlamalı motorların karasal araçlarda kullanılmasıyla karayolu ulaştırması olmak üzere ulaştırma bileşenleri büyük ölçekli kullanım sahası bulmuştur. Daha sonrasında, karayolu altyapı yapımı neticesinde geniş ağlarının oluşmasıyla otomobil, otobüs ve kamyonların yaygınlığı vuku bulmuştur. Havayolu ulaştırmasında ise, jet uçakların geliştirilmesiyle yüksek yolcu kapasiteli ulaşım sağlanmıştır (Candemir, 2005: 17).

Küreselleşme, kapitalizm, ekonomik liberalizm veya adına her ne denirse densin oluşan ve her daim değişen bu yeni ortamda, tüm dünyada üretim ve tüketim kalıplarını farklılaştırarak dünya ticaretinde ve pazarlarında geleneksel yapılar değişmektedir. Dünya ekonomisindeki değişimler, sermaye ve işgücü hareketlerini etkileyerek rekabet gücünün artması yönünde çeşitli birleşmeleri desteklemektedir. Ekonomik yapının değişime uğraması ve dış ticarete üretim mal payının artması ile bir kısım ülkelerin taşımaya olan talep payını da değiştirmektedir. Aynı zamanda işletmeler açısından, üretim ve işletme maliyetleri ki; bir yan maliyet unsuru olan taşımacılık maliyetleri önem kazanırken, tüketiciler bakımından üretim ve hizmet kalitesine olan duyarlılık artmaktadır (Nalçakan, 2008: 1).

Bu bağlamda ulaştırma sistemleri ve ağları, bugün ciddi ölçüde dünya ticaretinde söz sahibi olan malların taşınmasında etkin bir rol almakta ve ulaştırma maliyetleri, ticaretin hacmini ve yönünü tayin etmede baskın etkenlerin başında gelmektedir (Candemir, 2002: 13). Ulaştırma hizmetlerinin sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde mekanları, insanları ve eşyaları geniş bir ağ üzerinde ilişkilendirmesi; bunu yaparken de ülke kaynaklarını ve insan ihtiyaçlarını optimum düzeyde, verimli, güvenli, kesintisiz ve etkin olarak yerine getirmesi büyük önem taşımaktadır (Nalçakan, 2003:147).

2.2.3.1. Karayolu Ulaştırmasına Genel Bakış

Yolcu ve miktar olarak fazla olmayan yüklerin kısa ve orta mesafelere hızlı ve esnek bir şekilde taşınmasını sağlayan karayolu ulaştırması, diğer ulaştırma bileşenlerinin (demiryolu, denizyolu, havayolu) sağlayamadığı yolcu ve yükün kapıdan kapıya duraksız ve aktarmasız ulaştırma avantajına sahip bir ulaştırma türüdür (Milli Eğitim Bakanlığı, 2011: 6). Karagülle (2007: 27-34), toplumun refah gelişimi ve ekonomik kalkınma alanlarında önemli rol üstlenen karayolu ulaştırmasının, kendi

sektörü içerisinde başlıca bir ekonomik etkinlik olduğunu belirterek, diğer sektörlerle olan yakın ilişkisi nedeniyle diğer sektörleri de her anlamda etkileyen bir faaliyet kolu konumunda olduğunu ifade etmektedir. Bu özelliğinden dolayı diğer taşıma bileşenleri içinde tamamlayıcı bir unsur olmakla birlikte haliyle diğer ulaştırma bileşenlerine nazaran fazlaca tercih edilen sebepleri ihtiva ettiğini vurgulamaktadır.

Tablo 2. Taşıma Türlerinin Kıyaslanması

| Taşıma Türü | Maliyet | Hız | Hizmet Alanı | Tarifeli Seferlerin Sıklığı | Tarifelerin Uygulanma Güvenilirliği |
|--------------------|----------------|------------|---------------------|------------------------------------|--------------------------------------------|
| Karayolu | Yüksek | Hızlı | Çok Geniş | Yüksek | Yüksek |
| Denizyolu | Çok Düşük | Yavaş | Sınırlı | Çok Düşük | Orta |
| Havayolu | Çok Yüksek | Çok Hızlı | Geniş | Yüksek | Orta |
| Demiryolu | Orta | Orta | Orta | Düşük | Çok Yüksek |
| İç su yolu | Düşük | Yavaş | Sınırlı | Düşük | Orta |
| Boru Hattı | Düşük | Yavaş | Çok Sınırlı | Orta | Yüksek |

Kaynak: Çancı, Erdal, 2003: 32

Ayrıca, Tablo 2'nin yazıya dökülmüş halini burada ifade etmek gerekirse; karayolu ulaştırması, işletmelerinin daha kolay tesis edilmeleri (araç tedariki ve finansman ihtiyacı), ulaştırma araçları yatırım maliyetlerinin daha az sermaye gerektirmesi (Karagülle, 2007: 29), coğrafik koşulların uygunluğu altında ulaştırma ağının hemen hemen sınırsız olması ve bu özelliği sayesinde yolcu ve emtianın her noktaya ulaşımının sağlanması, göreceli olmak üzere daha düşük elleçleme maliyeti ve hasar riski taşıması (Milli Eğitim Bakanlığı, 2011: 47-50) gibi avantajlardan dolayı yurtiçi ulaştırmada yatırımcılar tarafından tercih edilen bir ulaştırma bileşeni olmaktadır. Yolcu taşımacılığı bakımından ise, diğer ulaştırma bileşenlerine ait şebekelerinin ulaşımı kolaylaştıracak kadar yaygın olmaması, diğerlerinin de sadece önemli merkezlerdeki mevcudiyeti nedeniyle yolculuk yapmak isteyenleri karayolu ulaştırmasına yönelmeye itmektedir (Karagülle, 2007: 29). İlave olarak Ergün (1985: 62) ise, karayolu taşıma araçlarındaki sabit yatırımın fazla olmamasının lojistik firma sayısında artış getirdiğini ve haliyle oluşan rekabet ortamının taşıma maliyetlerini düşürme eğilimine soktuğunu belirtmektedir. Ancak bu gelişmenin kısa mesafeler için söz konusu olduğunu ve artan lojistik firma sayısının yıkıcı rekabet olarak tanımlanan üretim fazlalığına sebep olabileceğini de ifade etmektedir.

Karayolu ulaştırmasının dünyadaki durumuna bakıldığında, neredeyse her ülkede karayolu ulaştırmasının başat bir Şekilde kullanıldığı görülmektedir. Nitekim 2000 yılı itibariyle AB lkelerinin yolcu taşımacılığında karayolu ulaştırmasının payı % 79 iken, bu oran ABD’de %89,1 ve Türkiye’de %88,8 seviyelerdedir. Karayolu ulaştırmasının yk taşımacılığındaki payı ise AB lkelerinde % 45,0 iken, bu oran ABD’de % 69,4 ve Türkiye’de ise % 89,2’ seviyelerdedir. Boru hattı taşıması nazara alınmazsa oran Türkiye’de % 92,2’ye varmaktadır (UB, 2005: 7. 1-2; UAB, 2019: 21).

Bunlara mukabil karayolu ulaştırmasının dezavantajlı tarafları da bulunmakla beraber bunların ilk sırasını yk taşımacılığındaki transit geçişlerde uygulanan gümrük işlemleri gelmektedir. Mevzuat ve prosedür gereği istenen birçok belge talebi ve kontrol gerekliliği sınırlarda ulaştırma hızını yavaşlatmakta olup haliyle bu durum günümüz dünyasında ulaştırma hizmetlerinden istenen sratlı taşımacılığı engelleyen bir olumsuzluk ve sıkıntı oluşturmaktadır (Karagülle, 2007: 28). Buna ek olarak, uluslararası transit taşımacılığında uygulanan transit izin ve kotalar, malların serbest dolaşımı adına karayolu ulaştırması açısından bir engel oluşturmaktadır. Haliyle bu durum, karayolu taşımacılığının işlevselliğini; kapasite azaltımına sevk ederek karayolu ulaştırma maliyetlerinin yükselmesine sebebiyet vermesi gibi olumsuz etkiler yaratarak ulaştırmanın işleyişine sekte vurmaktadır (Milli Eğitim Bakanlığı, 2011: 47-50). Karayolu ulaştırmasının yarattığı bir diğer olumsuzluk ise; trafik sıklığından ve çevreye yaymış olduğu emisyon gazından dolayı oluşan dışşallıkların ekonomi üzerine yüklediği ilave maliyetlerdir.

2.2.3.2. Demiryolu Ulaştırmasına Genel Bakış

Sanayi Devrimi ile birlikte ortaya çıkan teknolojik gelişmeler yeni bir ulaştırma biçimi olarak demiryollarını doğurmuş ve hem kendini doğuran Sanayi Devrimi döneminde hem de sonraki dönemlerde kitlesel, ucuz, hızlı, güvenli ve düzenli taşımacılığı sayesinde başta demir-elik sanayisi olmak üzere tüm sektörlerin gelişimine büyük katkılar sağlamıştır (Kaynak, 1996: 2). Sanayi Devrimi’nden sonra karayolları ve kara taşımacılığı bu kadar gelişmemiş iken İngiltere ve ABD demiryolu taşımacılığı aracılığıyla kalkınmalarını sağlayabilmiş ve özellikle denizyolu ulaşımının yetersiz

kaldığı, ulaşamadığı yerlerde devreye girerek istenilen yerlere sevkiyat yapmayı başarabilmiştir.

Tarihsel süreç içerisinde ekonomik kalkınma açısından güzel işler yapan demiryolu ulaştırması, sektördeki teknolojinin kendi içerisine uyumunun sağlanması sayesinde hızı, konforu ve güvenilirliği artmış ve seyahat tercihlerini de değiştirmiştir (UDHB, 2017: 184). Bilhassa mesafe olarak uzak olan noktalara hızlı, konforlu ve güvenli bir şekilde yolcu ve yük taşımacılığı ihtiyacı gittikçe artmaktadır. Son tahlilde, kabaca söylemek gerekirse kişi başı gelirin artması, yaşam hızını ve buna bağlı olarak zamanın değerini de arttırmaktadır. Bu gelişmelerin neticesi olarak insanlar seyahat sürelerinin kısalmasını, dolayısıyla seyahat hızlarının ve konforlarının yükseltilmesini talep etmektedirler. Bu talepler ve çevresel nedenler çerçevesinde Almanya’da, Japonya’da, Fransa’da, İtalya’da artık günümüzde havayolu taşıma araçlarıyla yüksek hızda, konforda ve güvenlikte rekabet edecek kadar hızlı tren teknolojisi ilerleme göstermiştir (Ergün, 1985: 50).

Hız ve konfor dışında Murat ve Şahin (2010: 51-52), demiryolu ulaştırması, enerji tüketimi açısından ve aynı zamanda kitlesel yük ve yolcu taşıma hacmine sahip olması nedeniyle diğer ulaştırma bileşenlerine göre daha avantajlı olarak değerlendirilmektedirler. Altınok (2001: 82)’a göre, Türkiye gibi döviz karşılığı enerjiyi dışarıdan alan ülkeler için ticari kaynak bağımlılığının azaltılması ve 1 ton/km için tüketilen yakıtın karayollarına göre onda birini tekabül eden tüketim oranı nedeniyle diğer ulaştırma bileşenlerine göre daha avantajlı olmaktadır. OECD (2005, 26) göre ise, demiryolları ile yükte ağır pahada hafif olarak nitelendirilen bilhassa başta kömür, çeşitli maden ve kimyasallar olmak üzere bazı tarım ürünlerin taşınmasında diğer ulaştırma bileşenlerine göre daha rekabetçi bir özellik taşıması, bu bileşenin ABD, Çin ve Rusya, gibi ülkelerde yük taşımacılığı alanında önemli bir seviyede kullanılmasına neden olmuştur. Ayrıca Tarım ve Çetinel (1979: 60), seyahat ve taşımacılıkta 200 km’nin üzerine çıkıldıkça bir kerede taşınabilen yük miktarının veya yolculuk maliyetinin diğer bileşenlere göre daha uygun olduğunu belirtmektedirler.

Ayrıca, demiryolu ulaştırmasının diğer bir avantajlı özelliği ise birim başına yakıt tüketimine sahip olması nedeniyle çevreye verdiği zararın daha düşük seviyelerde olmasıdır. Yine düşük çekiş gücü ile yüksek hızlara ulaşabilmesine rağmen kaza risk oranının diğer ulaştırma bileşenlerine kıyasla az olmasından dolayı oldukça emniyetli

bir sisteme sahiptir. Kitlese taşımacılığa elverişli olması, karayolu trafik yükünü hafifletmesi, enerji tüketiminin tasarruflu olması, uzun dönem sabit fiyat garantisine sahip olması özellikleriyle diğer ulaştırma bileşenlerine karşın üstün yönler ihtiva etmektedir. Ek olarak; yükün özelliğine göre vagonların yerinin değiştirilerek tasarlanabilmesi; sistemin yapısal özelliklerinden dolayı iklim koşullarından (kar, don, yağmur, sis) az etkilenmesi, hava, ses ve ısı yalıtımının olması ve seyahat esnasında yolcu için hareket serbestisi sağlamış olması nedeniyle diğer ulaştırma bileşenlerine göre daha tercih edilebilir bir konumdadır (Murat, Şahin, 2010: 51-52).

Demiryolu ulaştırmasına ölçek ekonomisi açısından bakıldığında, demiryolu şebeke uzunluğu arttıkça söz konusu hizmetin ton başına düşen maliyetini de azaltmaktadır (Ordovery ve Pittman 1994, 2). Demiryolu ulaştırmasında sabit ve batık maliyetlerin⁷ yüksekliği sektörü rekabetçi bir yapıya dönüştürmektedir (Kessides ve Willig 1995, 32). Demiryolu ulaştırması, altyapı faaliyetleri bir sabit maliyet içermesinden ve bazen de ekonomik açıdan makul olmamasından kaynaklı bu bileşenin altyapı hizmetlerinin rekabete açılma eğilimi olmamaktadır. Ancak işletme açısından bunu söylemek doğru olmamaktadır (OECD 1997, 7). Demiryolu ulaştırmasının sabit ve batık yatırımları yüksek, işletme yönetimi ise düşük giderler içermektedir (Evyapan,1993: 7). Diğer taraftan, Altınok (2001: 82), “düz bir arazide çift hatlı, sinyalli ve elektrikli 1 km' lik demiryolunun maliyeti, 2x3 şeritli 1 km'lik otoyolun maliyetinden % 30 daha ucuz” olduğunu belirterek, uzun vadede sağladığı hizmetler açısından demiryolu ulaştırma maliyetinin karayolun ulaştırmasına kıyasla daha ucuz olduğunu vurgulamaktadır. Ancak şunu vurgulamak gerekir ki; bir faaliyetinin finansmanını karşılanması adına maliyeti kadar o faaliyetin harcanan giderin (ana sermaye) işletme süresi boyunca geri dönüşüm zamanı da çok önemlidir. Olaya sadece maliyet yönünden değil de faaliyete yatırılan sermayenin geri dönüşüm süresine bakılarak değerlendirilmesi, ulaştırma bileşenleri arasındaki adaleti sağlamada bizlere yardımcı olacaktır. Bu bağlamda ekonomik ve sosyal fayda maliyeti analizlerine bakıldığında (kısa zaman içerisinde geri dönüşüm) karayolları altyapı sabit

⁷ Kessides ve Willig (1995: 34-35), “Sabit/batık maliyetlere örnek verilecek olursa mevcut üretim teknolojisi altında gerçekleşecek taşıma faaliyeti için gerekli minimum çeken-çekilen araçlar sabit bir maliyeti, hizmetin sunulacağı demiryolu hattı ise aynı zamanda batık maliyeti oluşturmaktadır. Hizmetin sonlandırılması halinde demiryolu taşıtları ikincil piyasalarda satış veya kiralama yöntemiyle elden çıkarılabilirken, demiryolu hattı için katlanılan maliyetlerin büyük oranda geri kazanılamaması sabit-batık maliyet ayrımını göstermektedir.”

maliyetlerinin kısa dönemde geri kazanımı daha yüksektir söylenebilir. Tabi burada karayolu ulaştırmasının dezavantajlı yönlerinin ekonomik kayıp kapsamında da değerlendirilmesi gerekmektedir.

Diğer taraftan bir diğer olumsuzluk olarak, demiryolunda karayolunda olduğu gibi kapıdan kapıya taşımacılık yapılmasının imkânsız oluşu nedeniyle hizmet sunumunda süreksizliği ve gecikmelerin ortaya çıkması, bazı teslim bölgelerinde kara ve denizyoluna kıyasla transit süreleri daha uzun süre alması nedeniyle dezavantajlı hale gelebilmektedir (Milli Eğitim Bakanlığı, 2011b: 6; Murat, Şahin, 2010: 52).

Esnekliği noktasında her ne kadar eleştiriler olsa da içinde bulundurduğu avantajlar demiryollarını bugün popüler hale getirmiştir. AB ve diğer gelişmiş ülkelerde 200 km ile 800 km'ler arası ekonomik, sosyal ve çevresel olarak en uygun yolcu taşıma türü olarak yüksek hızlı trenler planlanmakta ve kullanılmaktadır (UB, 2009: 15; UDHB, 2017: 184-185). Hatta Avrupa Birliği'nin 2050 hedefleri içerisinde yüksek hızlı tren taşımacılığını önemli bir seviyeye getirme hedefi bulunmaktadır (UDHB, 2017: 184-185).

2.2.3.3. Denizyolu Ulaştırmasına Genel Bakış

İnsanlık tarihi ile birlikte deniz taşıtları, ticareti ve ulaştırması da değişmiş, gelişip serpilmiştir. Deniz, ilişki kurduğu tüm uygarlıklara cömert davranarak onlara zenginlik ve atılım gücü sağlamıştır. Deniz ticaretinin ve ulaştırmasının yoğun yaşandığı mekanlar uygarlıkların en önemli kentleri olmuşlardır. Uygarlık gelişiminin en belirgin göstergesi olan, fiziksel ve sosyolojik koşullara direnen, ticarete açık yolları, alt yapı varlığı ve kültürel dokularıyla deniz kentleri olmuştur. Tarih boyunca, liman kentleri ticari önemini koruyabilen, ihtişamlı ve yüksek mimari kimlik özellikleri ile her daim bulunduğu dönem içerisinde gelişmiş mekanlar olmuşlardır. Ayrıca, denizyolu ile yapılan ticaretin ve yolcu sirkülasyonunun uğrak yeri olma özelliğinden dolayı kent limanları zamanla coğrafik ve stratejik değer kazanarak hem kendine hem de yaşayanlarına zenginlik katmıştır. Baharat ve İpek Yolu gibi büyük ticari faaliyetler neticesinde liman kentlerinde ve karasal bölgelerdeki belli mekanlarda nüfus kümelenmesi oluşarak ulaşım ağı açısından liman kentleri önemli kavşak noktaları haline gelmiştir. Bu sayede liman kentleri uygarlık seviyesinin, kültürün ve ekonomik

kalkınmanın gelişmesinde önemli roller üstlenmiştir. Hatta uygarlık emarelerinin ilk göstergelerini liman kentlerinde gözlemlemek mümkün olmuştur (Arı, 2011: 3-4). Taşımacılık maliyetinin düşük olması nedeniyle ticarete ve sanayiye mekan olarak tayin edilen liman kentleri, iş istihdamı açısından avantajlı hale gelerek kent nüfusunda artışı doğurmuştur. Buna somut bir örnek olarak sanayi devrimi süreci içerisinde İngiltere'deki Manchester liman kentini örnek verilebilir.

Tarih boyunca olduğu gibi bugün de limanlar, etkili ulaştırma ağ irtibatı sayesinde kendi ve yakın çevreleri ile olan entegrasyonu sağlamada başarılı görevler üstlenmişlerdir. İçerisinde barındırdığı yük elleçleme iş kolları, depolama ve ambar tesisleri ve bir takım limanlarda gerçekleştirilen gemi inşası gibi iş alanları ile endüstrisi olarak ülke ekonomisine önemli katkı sağlamaktadırlar. Kılıçaslan (2013: 5), Antik dönemlerden beri deniz taşıtlarıyla yapılan taşımacılığın kara ulaştırmasına kıyasla çok daha ucuz, kolay ve güvenli yapıldığını vurgulamaktadır. Devamında ise, günümüzdeki en küçük deniz taşıtının en büyük kara taşıtına kıyasla 200 kat daha fazla yük taşıyabileceğinin altını çizmektedir.

Benzer şekilde, günümüzde de kitlesel yükün uluslar ve kıtalar arası taşımacılığında denizyolunun diğer ulaştırma bileşenlerine kıyasla taşıma maliyetinin düşük olması, üretici ve tüccarları denizyolu taşımacılığını tercih etmelerine sevk etmektedir (Hile ve Poist, 1974; 117). Bilhassa demiryolu ile denizyolunun ve ayrıca gerekli görülen yerlerde farklı ulaştırma bileşenleriyle kombine yapılan konteyner taşımacılığı, birim maliyetleri daha da düşürerek piyasa aktörlerinin getiri oranını yükseltmektedir (Terzi, 2003: 199). Pal (2001; 3), ulaştırma bileşenleri arasındaki kıyası aynı miktar enerji tüketimi üzerinden yapmış ve buna göre de “aynı miktar enerji ile 370 km suyolunda, 300 km demiryolunda ve 100 km’de kara yolunda mesafe” alınabileceğini ve haliyle enerji tüketimi açısından denizyolu taşımacılığının avantajını ortaya koymuştur. Terzi (2003: 199) ise, 1 kilometrelik mesafe için eşdeğer yakıt tüketimi ile karayolu ile 50 ton; demiryolu ile 97 ton ve suyolu ile 127 ton yük taşınabildiğini belirterek denizyolu ulaştırmasının avantajlı tarafını enerji-yük ilişkisi üzerinden göstermektedir. Denizyolu taşımacılığının enerji tüketimi ilişkisindeki avantajının yanı sıra enerjisi sabit olmak kaydıyla 1.500 tonluk bir gemi, otuz sekiz vagona ve elli kamyonu karşılık gelen yükü taşıyarak önemli bir ölçek ekonomisi oluşturmaktadır (Pal, 2001; 8). Ayrıca, dökme yüklerin denizyolu taşımacılığında

önemli bir yeri vardır. Somut bir anlatımla şöyle ki; bir dökme yük gemisinin taşıdığı 150 bin ton demir cevherini için 4.000 TIR'a ihtiyaç duyulmaktadır (Özdem, 2002: 2).

Tablo 3. Taşıma sistemlerinde ton-km bazında maliyet

| Taşıma sistemi | Taşıma maliyeti | |
|-----------------------------------|-----------------|---------|
| | Ton-km | Ton-mil |
| Tarifeli uçak (yük, yolcu, posta) | 25.2 | 36.8 |
| Yük uçağı | 5-10 | 7-15 |
| Karayolu (yük) | 3-8 | 4-12 |
| Demiryolu (yük) | 0.75-5 | 0.1-7 |
| Denizyolu (yük) | 0.1-2 | 0.1-3 |

Kaynak: Ayten, 1994: 79

Tablo 4. Kitle taşımacılığında Maliyet

| Taşıt türü | Birim Maliyet (ton-mil) |
|----------------------------------|-------------------------|
| Kamyon (10 tonluk) | 1,00 |
| Tren (500 ton yükle) | 0,03 |
| Gemi (100.000 dwt ⁸) | 0,006 |
| Uçak | 4,40 |

Kaynak: Ayten, 1994: 80

Tablo 5. Yakıt Tüketimi bazında Maliyet

| Ulaşım sistemi | Yakıt tüketimi (megajul/ton-km) |
|----------------------------------------|---------------------------------|
| Denizyolu | |
| 3000 dwt tanker | 0,3 |
| 1226 TEU ⁹ konteynır gemisi | 0,12 |
| Demiryolu (yük treni) | 0,6 |
| Karayolu (kamyon) | |
| Minimum | 0,7 |
| Maksimum | 1,2 |

Kaynak: ICS, BIMCO Bulletin.

⁸ Dead Weight Tonnage (DWT). Bir geminin yük ve diğer ağırlıkları (yakıt, yağ, kumanya vb.)

⁹ 1 TEU 20 feet'lik konteyneri ifade etmektedir ve 34 metreküplük bir hacme sahiptir. TEU terimi İngilizce "Twenty-foot Equivalent Unit" kelimelerinin kısaltması olup, konteynerlenmiş yükler için bir endüstri standardı olarak kullanılmaktadır.

Bu hesaplardan ve de tablo 3, 4 ve 5'deki değerlerden de aşmaktadır ki; tüm ulaştırma bileşenin birim taşıma maliyeti denizyolu ulaştırmasına kıyasla kat be kat fazladır. Bu nedendir ki; denize kıyısı veya iç su yolu olmayan kara ülkelere ait ihracat ve ithalat rakamları içerisindeki taşıma oranları kıyı ülkelerine kıyasla çok daha fazla olmaktadır. Nitekim dünya genelindeki kıyı ülkelerin ulaştırdıkları ticaret hacminin sadece %30'unu denizcilik irtibatı bulunmayan kara ülkelerinin bulunması, ihracatta en hızlı artış gösteren 15 GOÜ'lerin hiç birinin kara ülkesi olmaması ve yine ihracatta en hızlı artış gösteren 15 GOÜ'lerin tamamının ya doğrudan denizcilik sektörü ile ya da yakınında bulunan bir GÜ pazarının bulunması bu başarıyı yakalamasında etkili olduğu söylenebilir (Radelet, Saches, 1998: 26).

Son tahlilde dünyadaki yük taşımacılığının denizyolu ulaştırmasına düşen payı üçte ikiden fazladır (UDHB, 2017: 15). Unctad (2017: 16)'a göre ise, dünya ticaretinin hacimsel %80'i, değer olarak ise %70'i denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir.

2.2.3.4. Havayolu Ulaştırmasına Genel Bakış

I. Dünya Savaşı öncesinde yalnızca askeri amaçlar için kullanılan havayolu ulaştırması, savaş sonrası başlayan ticari havacılık faaliyetleri ile birlikte sivil havacılığın hizmetine açılmıştır. 1919 yılı Fransa'sında başlayan ilk ticari havayolu seferleri, 1920'lerin ortalarında ABD'de de gerçekleşmiştir. II. Dünya Savaşı sonrasında ise düzenli seferlerin başladığı görülmektedir. Günümüze gelinceye kadar küresel ekonomik politika uygulamalarından oldukça etkilenmiş ve bugün üretim ve tüketimin küreselleşme süreci içerisinde uluslararası bir etkinlik kazanmasıyla ulaştırma bileşenleri arasındaki kullanımı gittikçe yaygınlaşan bir hal almıştır (Kurt, 2010: 44).

Özellikle tercih edilmesinde hız ve konfor özelliklerini ihtiva eden havayolu ulaştırmasında, uçakların tipinde, hacminde ve hızlarında gün geçtikçe yeni ilerlemeler görülmekle beraber havaalanlarının donatı, donanım ve kapasiteleri de gün geçtikçe yükselmektedir (World Bank, 2002: 37). Ayrıca, zaman ve hız faktörünün öne çıktığı günümüzde özellikle uzun mesafe yolcu taşımacılığında havayolu taşımacılığı önemli bir alternatif olarak karşımıza çıkmaktadır. Dolayısıyla, günümüzde son derece hızlı hava ulaşım araçlarıyla bireyler açısından zaman maliyetini en aza indiren ve rekabetçi

piyasalarda etkin rol oynamayı sağlayan bir sonuç ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle, genel kabul gören yaklaşım; havayolu ulaşımının 800 km sonrası uzun mesafeler için etkin bir ulaştırma bileşeni olduğu yönündedir (Dengiz vd., 1997: 38). Bilhassa okyanus aşırı yolcu taşımacılığının neredeyse tamamına yakını havayolu ile gerçekleşmesine rağmen uzun mesafeli deniz ve okyanus aşırı yük taşımacılığının hemen hemen tamamına yakını ise denizyolu ulaştırması ile sağlanmaktadır (Tutulmaz, 2013: 97). Ayrıca Ergün (1985: 42), havayolu ulaştırmasının, büyük coğrafi boyutlu, dağınık yerleşim yerlerinde ve ulaştırma ağı için doğal koşulların elvermediği ülkeler için çok ideal bir ulaştırma bileşeni olduğunu belirtmektedir. Bu ülkelere örnek olarak da at ve Afganistan ülkelerini vermektedir. Buna ilaveten, teknolojik gelişmelerle birlikte uzun mesafelere yolcu taşınması ve yüksek derecede yk hareketleri özellikle çabuk bozulabilen mallar ile yükte hafif-pahada ağır ileri teknoloji ve kırılabilir malların taşınması havayolu ile mümkün olabilmektedir (World Bank, 2002: 37). Haliyle, havayolunu tercih sebebinde öncelikli olarak zamanın değerli olduğu, maliyetin ise ikinci plana bırakıldığı durumlarda kullanılmaktadır (Kurt, 2010: 44). Çünkü havayolu ulaştırmasında, tablo 2, 3 ve 4’de de görüldüğü üzere birim taşıma maliyetlerinin özellikle yakıt tkzetiminin göreceli yüksek olması, diğer taşımacılık bileşenlerine göre yüksek fiyatlar söz konusu olabilmektedir (Dengiz, vd., 1997: 38).

Havayolu, ulaştırma alanında ileri teknoloji kullanımına bağlı olarak istihdam edilen personelin yüksek nitelikli ve eğitimi olması, çalışma koşullarının ve personele ilişkin yetkinlik kriterlerinin uluslararası düzeyde sıkı bir Şekilde düzenlenmesi, operasyonel ve finansal yönetiminin zor olması, personel, yakıt, uçak ve motor alımı veya kiralanması, yedek parça, teknik servis, bilgi işlem, yer hizmetleri, satış, yeme-içme, eğitim, sigorta ve işletme gideri gibi birçok maliyetin 2/3’ünün sabit giderlerden oluşması ve Gelişmekte Olan lkeler için sektör teknolojisinin ithal odaklı olması Şeklinde ortaya çıkan gereklilikleri bulunmaktadır. Bununla birlikte, dünya piyasalarındaki petrol fiyatlarında meydana gelen artışlar, sektörün kr marjını doğrudan etkilemektedir. Bu nedenlerden dolayı günümüzde havacılık sektöründe faaliyet gösteren firmaların sosyal ve ekonomik hayatlarını devam ettirebilmesi için devletler bu sektörü çeşitli finans ve vergi politikaları ile korumaktadırlar (www.airlines.org).

Havayolu ulaştırmasının ekonomiye olan etkisini diğer farklı sektörlerle karşılaştırıldığında alınan sonuç “devletlerin bu sektörü korumak için neden politikalar geliştirmektedir” sorusuna cevap bulmaktadır. Havayolu ulaştırması, dünya ekonomisine 600 milyar ABD dolarının üstünde sağladığı katkı ile otomotiv (\$555 milyar), İlaç (\$451 milyar) ve tekstil (\$223 milyar) gibi sektörlerinin önündedir. Ayrıca, sektörünün dünya gayri safi hasılasına olan katkısı, insanoğlunun ihtiyaç hiyerarşisinin tepesinde yer alan yeme-içme sektörünün yarısından daha fazladır (UDHB, 2017: 317). Havayolu ulaştırmasına yönelik gittikçe artan talep, bugün ülkeler arasında havayolu ulaştırmasına yatırım yapma rekabeti ya da zorunluluğu doğurmuştur.

Sektöre bir başka açıdan yaklaşan Bakırcı (2012: 342), havayolu ulaştırmasının diğer ulaştırma bileşenlerine kıyasla önemli avantajlara sahip olmasıyla birlikte aynı zamanda ekonomik, siyasal ve çevresel unsurlar bakımından da hassas bir bileşen olduğunu belirterek sektörün küresel hareket etme özelliğinden dolayı küresel gelişen siyasal ve ekonomik krizlerin veya pandemi salgın hastalıkların bu bileşeni çok ciddi tehditlere maruz bırakabildiğinin altını çizmektedir.

2.2.4. Medeniyete Giden Yol Planlamadan Geçer (Ulaştırma Planlaması)

Ulaştırma ekonomisti olan Thomson (1974: 11), ulaştırma planlamasının, ekonomistler için muhteşem kaos dünyasının bir yansıması olarak betimlemiştir. Bu betimlemenin kaotik yönü, hareket halinin sürekliliği ve gittikçe artan hareket sürekliliği hızı içerisindeki dünyanın durumunun anlatılmaya çalışılırken, muhteşem olan ise, insanın bu hızlı hareket sürekliliğini tanzim etmek için ürettiği tüm mühendislik, teknolojik, girişim, yönetim ve örgütlenme dehasıdır. Meyer (2000: 49; aktaran Tutulmaz, 2013: 90- 91), muhteşem tasvirini açarak “bir yandan ışıltılı havaalanları, adaları hatta kıtaları bağlayan köprüler, dağları delip geçen tüneller, deniz altı tünelleri, demiryolları, otoyollar gibi ikonik yapıtlar; diğer yandan sürekli hareketi simgeleyen inip kalkan uçaklar, hızlı trenler, denizlerde ihtişamlı gemiler, karalarda teknolojik araçlar”, gibi objelerin muhteşem kelimesiyle örtüştüğüne inanmaktadır. Gelişmenin ve teknolojik ilerlemenin muhteşem ürünleri ile her daim toplum tarafından hissedilen yüzü olmuş olan ulaştırma sektörü; teknolojik gelişmelerden doğrudan

etkilenecek zaman içerisinde kendini hep bir değişim içerisinde hissetmiş ve bulmuştur (Tutulmaz, 2013: 90- 91).

Ulaştırma yatırımları gerek altyapısı ile gerekse hizmet alanı ile son derece pahalı yatırımlar olmakla birlikte her ülkede kamu kaynaklarından önemli bir pay almaktadır. Demiryolu, denizyolu, havayolu, karayolu, su yolu ve boru hattı gibi ulaştırma bileşenlerini teknik, ekonomik ve sosyal bakımdan uyumlu ve etkili bir ulaştırma sistemi olarak geliştirmesi, hem ülke kaynaklarının akılcı kullanılması hem de ulaştırmanın entegrasyonu açısından her ülke için önem arz etmektedir. Ulaştırma planlaması; sosyo-ekonomik ve kültürel yapı çerçevesinde şekillenen ulaştırma talebinin devlet tarafından ülke genelinde ulaştırma alt sistemlerinin etkinlik, verimlilik ve maliyet parametreleri değerlendirilerek plan haline getirilmesidir. Ulaştırma politikası ise, ulaştırma planlarının kararlılıkla uygulamaya koyulup somutlaştırıldığı ilke ve eylemlerin bütünü olarak karşımıza çıkmaktadır.

Evren ve Ögüt (1997: 20), ulaştırma planlarının gerekliliklerini; öncelikle talepler neticesinde, ekonomik, toplumsal ve kültürel devinimlerin tebeddülü sonucu bir hizmet olarak ortaya çıktığını ve bazı ilke ve eylemlere göre tezahür ettirilmesi gerektiğini belirtmektedirler. İkinci olarak, ulaştırmanın hem batık yatırım olarak nitelendirilen altyapı maliyetinin hem de sonrasında devam eden hizmet sektörünün bakım, onarım, işletme ve örgütlenme maliyetlerinin yüksek olması ve en nihayetinde ulaştırma talebinin devamlılığının karşılanması açısından siyasi kaygılarla veya karşılıklı bağımlılığın baskın tarafın çıkarlarına hizmet edecek şekilde değil de ülke gereklerine göre gereğinin yerine getirilmesi şeklinde belirtmektedir. Son olarak ise, hegemon ekonomik modellerin şartları içerisinde ulaştırma planlarının kendiliğinden oluşacağını düşünmenin olanaksız ve muhal olduğunu ve dolayısıyla ulaştırma planlarının talepler doğrultusunda belli kural ve ilkeler çerçevesinde yapılması gerektiğini ifade etmektedir.

Bu bağlamda, bu ilkelere ilki; ulaştırma planlamasının koordinasyonlu, uzun vadeli ve mekânsal olarak geniş kapsamlı olmasıdır. Ulaştırma Planlamasının Koordinasyonu, ulaşım planının genel kalkınma planının bir parçası olması hasebiyle ulaşım alt yapı donanımlarının hesaba katılmadan kalkınma planlarının yapılması hedeflenen gaye ve amaçlara ulaşmada zorluklar doğuracağından dolayı alt sektörler arasındaki koordinasyon için tek bir çatı oluşturulması açısından önemlidir. Nitekim bu ilke ülke ekonomisinin kalkınması açısından ulaştırma sektörü bileşenleri arasında

rekabetin değil tamamlayıcılık unsurunun öne çıkartılması gerekliliği planlama açısından önemlidir. İkinci olarak, ulaştırma planlamasının uzun vadeli olması gerektiği ilkesidir ki; bu ilke ulaştırma sektörünün altyapı ve işletme maliyetlerinin yüksek olması ve bu maliyetleri karşılayan finansmanın kısa vadeli, buna mukabil ulaştırma planlama hedeflerinin uzun vadeli olması nedeniyle hedefler ile finansman arasında büyük bir zaman farkı ortaya çıkmaktadır. Hal böyleyken, kaynakların etkin kullanımı açısından, kısa vadede olmasa da ulaştırma yatırım maliyetlerinin geri dönüşümünü sağlayamayan ulaştırma planları ülke ekonomisine önemli zararlara uğratabilmektedir. Ulaştırma planlamasının üçüncü ilkesi ise, ulaşım ağının ülke sathına dengeli bir biçimde yayılmaması ulaşım planının, bölgeler arası dengesizliğe ve kutuplaşmaya yol açacak olmasıdır. Dolayısıyla, ulaşım ağının bilimsel ölçekler çerçevesinde mümkün olduğu kadar ülke geneline yayılmasına özen gösterilmesi gerekmektedir (Ergün, 1985: 41-42).

- **Ulaştırma Planlamasında Çok Modlu Taşımacılık**

Ulaştırma faaliyetlerinin ve verimliliğinin geliştirilmesi ve bu noktada teknolojik gelişmelerden daha çok faydalanması ve en nihayetinde gelişmiş bir ulaştırma sisteminin meydana çıkartılabilmesi için, bugüne kadar münferit şekilde faaliyette bulunan ulaştırma bileşenlerinin ihtiyaç ve imkanlar dahilinde demiryolu, denizyolu, su yolu, havayolu karayolu ve havayolunun birlikte kullanılmasını sağlayacak en etkin, verimli ve uygun ulaştırma sistemi olan çok modlu taşımacılıktan yararlanılması gereklidir (Hayuth, 1987; 1). Çok modlu taşımacılık, bütün bileşenlerin en verimli yönlerinden yararlanıldığı için taşımacılıkta verimlilik artışını sağlayarak katma değer yaratılmasını doğurmaktadır.

Çok modlu taşıma, maliyet, süre, çevresel etki ve hizmet kalitesi gibi değişkenler açısından birbirleri arasından üstünlükleri bulunan en az iki taşıma türünün; verim, üretkenlik ve maliyet etkinliği sağlamak amacı ile bir araya getirilmesi ile oluşan uluslararası bir taşıma sistemidir (Aydın vd., 2015: 175-178). Çok modlu taşımacılık, tüm yolculuğun farklı safhalardan geçen bir süreci tanımlamasından ziyade birbirine entegre edilen bir sistemler bütünüdür. Bu entegre taşımacılık sistemi ise; çok modlu (multimodal) taşımacılık, modlar arası taşımacılık (intermodal) ve kombine (combined) taşımacılık olarak tanımlanabilir.

Modlar arası taşımacılık; taşımının bütününden veya bir bölümünden sorumlu olan taşıyıcının, kendisinin veya aracının kullandığı birden fazla taşıma bileşeninin bütününe denir. Uluslararası literatürde “intermodal transport” (Modlar Arası Taşıma) olarak ifadelendirilmektedir. Modlar arası taşımacılığa; demir-kara yolu, kara-hava yolu veya deniz-demir yolun örnek olarak verilebilir. Modlar arası taşımacılık yatırım maliyetleri yüksek bir sistemdir. Öte yandan, karayolu taşımacılığının maliyeti yanında modlar arası taşımacılığın etkin bir şekilde işletilmesi durumunda söz konusu sistem kendi maliyetini gölge bırakarak alternatif bir taşımacılık sistemi olmaktadır (Milli Eğitim Bakanlığı, 2009: 6). Ancak, modlar arası taşımacılık sisteminin etkin bir biçimde işleyebilmesi için Saatçioğlu (2011: 21)’na göre öncelikle devletler tarafından desteklenmesi önemlidir.

Kombine taşımacılık (combined transport) ise, bir ulaştırma bileşeni ve aynı bileşen içerisinde veya bir aracı vasıtasıyla birden fazla taşımacılık bileşeni kullanılarak oluşturulan bir sistemdir. Diğer bir ifadeyle; aynı ulaştırma bileşeni içinde veya karayolu taşıtı ile taşıma bileşeni değişirken eşyanın taşıtın içerisinde olmasından dolayı elleçlenmediği, yükün birden fazla taşıma bileşeni kullanılarak yer değiştirmesidir. Kombine taşımacılık, modlar arası (Intermodal) taşımacılığın sınırlı hali olarak düşünülebilir. Demiryolu ya da denizyolu ile yapılan taşımacılıkta ve mesafesi 300 km’ den fazla olan taşımacılık faaliyetlerinde avantaj sağlamaktadır (Milli Eğitim Bakanlığı, 2009: 6,7).

Sonuç olarak çoklu taşımacılık, ulaştırma bileşenlerini yetkinliklerine göre en uygun olduğu yerlerde kullanarak, trafik sıkışıklığını, enerji tüketimini, kazaları ve gürültüyü azaltma amacını sağlayarak toplumun yaşamını kolaylaştıran önemli yararları olan bir sistemdir. Ayrıca, kullanıcıların ulaştırma alternatifi, seçeneği ve tercihlerini de çoğaltarak ekonomik ve toplumsal yaşama katkı sağlamaktadır.

2.2.5. Ulaştırma ve Teknoloji İlişkisi

Neoklasik iktisat, teknolojinin kendine özgü bir mantık içinde, doğrusal bir gelişim gösterdiği ve bu gelişimin tamamen tarafsız olduğu yönünde bir varsayımı bulunmaktadır. Toplumsal sistemden bağımsız olan bilim insanları ve mühendisler, üretim tekniklerini daima geliştirmek için yeni şeyler bulurlar, yöneticiler yeni

bulunanları en verimli şekilde pratiğe dökerler ve işçiler ise bunlardan çıkan sonuçlara adapte olurlar. Kısacası meşhur bir slogan ile “*Bilim Bulur, Sanayi Uygular, İnsanlar Uyar*”. Schumpeter’e göre, kapitalist sistemin işleyiş mekanizması teknoloji ile gelişmektedir. Bu sayede rekabet içindeki şirketler sermaye birikimlerini sağlamayı hedeflemektedirler. İktisadi anlamda rekabet üzerinden tanımlanan teknolojik gelişme, makro seviyede, üretim sürecinde tamamen tarafsız bir girdi niteliği taşımaktadır (Ansal, 1992: 154).

Bu bağlamda Candemir (2005: 17-18)’e göre, Sanayi Devrimi ile birlikte ulaştırmada makineleşme dönemi başlamış ve buhar makinesinin bulunması ile de 18. yüzyıl sonuna doğru deniz ve demiryollarının etkinliği artmıştır. İçten patlamalı motor teknolojisinin ulaştırma türlerinde özellikle karayollarında uygulama imkanı bulmuş olması, otomobil gibi karasal araçların sayısını arttırarak geniş karayollarına olan ihtiyacın da artmasına ve benzer şekilde fordist sistem içerisinde de karayollarının popülerliğinin artmasına neden olmuştur. İçten patlamalı motorlar havacılık sektöründe daha büyük hacimli ve jet uçakların ortaya çıkmasını sağlamış ve ölçek ekonomisine önemli derecede katkı sağlayarak yolcu ve yük taşımacılığının başlamasına vesile olmuştur. Denizcilik sektöründe ise, çeliğin kullanılması ile deniz koşullarına dayanıklı gemiler inşa edilmiş ve içten patlamalı motorların güçlendirilmesi ile de büyük ve uzmanlıklarına (petrol, kuru yük, konteynerler) göre ayrılmış gemiler ortaya çıkmıştır

Söz konusu dönemde buharlı gemilerin icadı ve sonrasında da dizel motorlu gemilerin devreye girmesiyle ulaştırma ve taşımacılıkta yaşanan devrim, Süveyş kanalı, Panama kanalı gibi ulaşım yollarını kısaltarak okyanuslar arasındaki uzak mesafelerin çok daha çabuk kat edilmesine olanak tanıyan gelişmelerin sağlanması ile dünya genelinde ekonomik, politik ve siyasi ilişkilere yeni boyutlar kazandırmıştır. Haberleşme alanında sağlanan gelişmeler ise, endüstrileşmiş askeri teknolojiyle birleşerek Avrupa’nın dünya hakimiyeti yolunda büyük bir aşama kat ettiği görülmektedir. Demiryolu ve buharlı gemiyi takiben otomobil, traktör ve uçak gibi yeni araçların icadı neticesinde Avrupalıların gücü dünyanın diğer bölgelerine de taşınmaya başlanmış ve hatta o güne kadar Batılıların hiç tehdit oluşturmadıkları yerlere kadar ulaşması gerçekleşmiştir. İngiltere, gelişmiş endüstriyel teknolojisine dayanarak bir Asya devleti olan Çin’e karşı 1839-1845 yılları arasında yürüttüğü “Afyon savaşı” neticesinde, bir Doğu Asya imparatorluğunun kendisini savunmasındaki yetersizliğini

ortaya koyduğu gibi, dünyanın diğer bölgelerinde de Avrupa hakimiyeti döneminin sınırlarını çizmiştir (Hobsbown, 2005: 109; McNeill, 1963; 54-59).

1900'lü yıllara gelindiğinde Candemir (2005: 17-19)'e göre, küresel ekonominin ana oyuncusu ulaşım araç ve donanımı olan otomobil sektörü olmuştur. Uluslararası ulaşımda baskın bir bileşen olma özelliğini tam anlamıyla yakalayamasa da bu dönem karayolu ulaştırması için "harekete geçme evresi" olarak görülmektedir. Çünkü bu dönem karayolu ulaştırmasının alt yapısını oluşturan otomotiv sektörüne ait yedek parça, ham madde ve yakıtın (petrol) küresel ticareti artmıştır. Özellikle ABD, Japonya, İngiltere ve Almanya olmak üzere sanayileşmesini tamamlayan ülkelerde otomobil üretiminin başlayarak, daha sonra bu sektör üretiminde neredeyse tekel, pazarlanmasında ise küresel bir sanayi haline gelmişlerdir. Süreç içerisinde petrol ve otomobil üreticileri ile birlikte fordsit üretim anlayışı ticari bir meta olarak otomobilin ulaştırma sistemi içerisindeki yerini genişleterek çeşitli stratejilerin uygulanmasına aracı olmuştur. Zamanla bu devinim artarak devam etmiş olsa da, sonuçta ulaştırma alanında tıkanıklara ve enerji tüketiminde savurganlığa yol açarak son tahlilde 21. yüzyıl başlarında gelişmiş ülkelerdeki toplam petrol tüketiminin % 80'ini karasal araçlardan kaynaklı olmuştur.

20. yy ortalarında geliştirilen uluslararası iş bölümü yaklaşımı, üretimin bölümlere ayrılarak örgütlenmesinin yanı sıra, tam zamanında "just-in-time" üretim ilkesini de getirmiş ve bunun sonucu olarak, yerel, bölgesel ve uluslararası taşımacılıkta yük miktarı artışını zorlamıştır. Yük miktarında meydana gelen artış, yükü elleçleme ihtiyacını teknolojik ve bilimsel yöntemlerle çözümlenmeyi ortaya çıkararak lojistik sektörün gelişmesini sağlamıştır. Denizyolu taşımacılığında konteyner taşımacılığının ağırlığı gittikçe artması, taşıma maliyetlerini ve gecikmeleri azaltarak yük taşımacılığında esnekliği sağlamıştır. Örneğin; bir konteynerin elleçlemesi yüksek hacimli yük benzerinden 25 kat daha az işgücü gerektirmektedir (Candemir, 2005: 21). Bu gelişmeler Tablo 6'da detaylı bir şekilde verilmektedir.

Tablo 6. Ulaştırmada Ana Teknolojik İlerlemeler

| Yenilik | Özellik | Rolü |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Süper Gemiler (1960-) | Yarım milyon tona kadar yük taşıyabilen tekneler | Büyük ölçek ekonomileri sonucu taşıma maliyetlerinin azalması |
| Konteyner Tekneleri (1968-) | Konteyner taşıma için özel olarak tasarlanmış tekneler | Ana kara ulaşım sistemlerini karşılayacak kapasite ile başlıca mamul mal taşıma |
| Jet uçağı (1958-) | Ana kentsel merkezler arasında duraksız hızlı hizmet | Bankacılık, finans ve turizm gibi hizmet etkinliklerinin gelişmesi |
| Yakıtta etkin araçlar (1970-) | Daha az ağırlık ve daha etkin motorlara bağılı olarak yakıt tüketiminde azalma | Karayolu ulaşımının kent ve ketler arası ulaşım payını artırmasını sağlaması |
| Yüksek Hızlı trenler (1964-) | 200 km/s üstünde hız yapabilen trenler | Yüksek nüfus yoğunluklu bölgelerde kentler arası hava ve karayolu ulaşımı arasında etkili rekabet |

Kaynak: Sletmo, 1989: 296

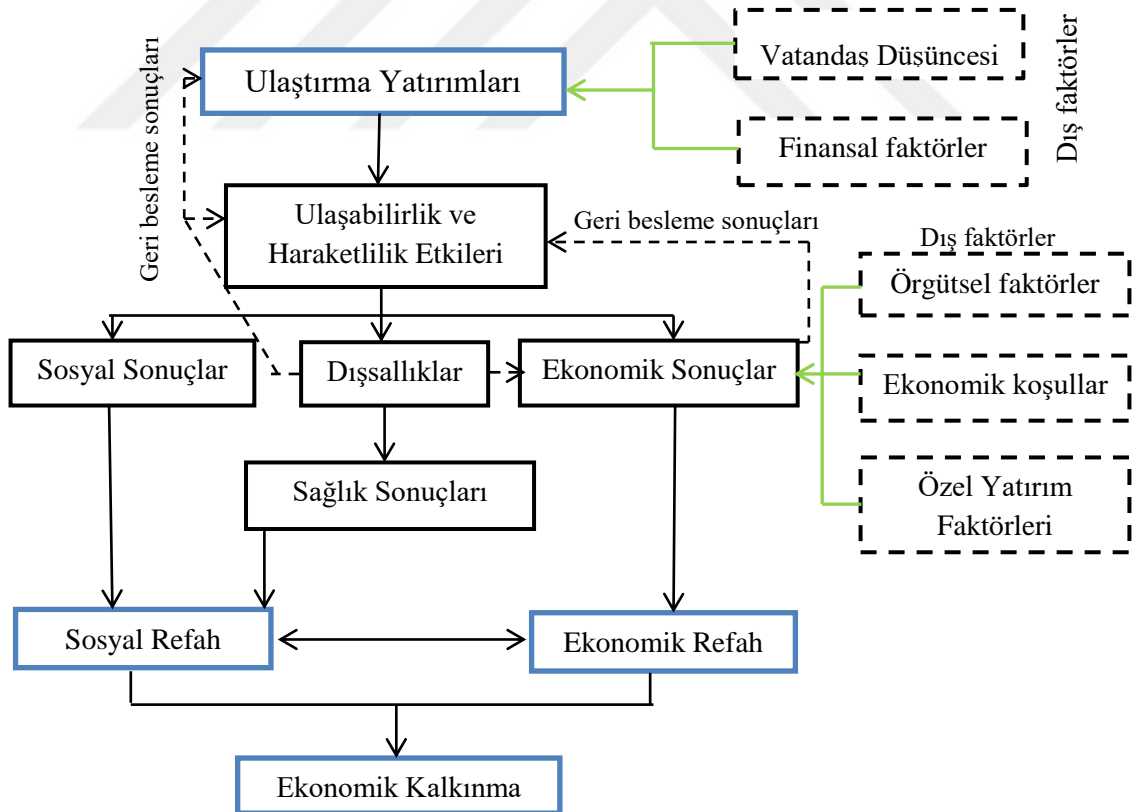
Havayolu ulaştırmasında; 1960'ların sonunda önemli gelişmeler olmuştur. Boeing, 1969 yılında 400 dolayında yolcu taşıma kapasiteli 747 model uçağını New York-Londra arasında ilk ticari uçuşunu gerçekleştirerek uluslararası havacılık sektöründe bir dönüm noktası yakalamıştır. Demiryolu ulaştırmasında ise; hızlı trenlerin hizmete girmesiyle yolcu taşımacılığında bir dönüm noktası olmuştur. 1964 yılında Japonya'da 515 km'lik Tokyo-Osaka arasındaki demiryolu hattının Shinkansen hızlı treni ile işletmeye açılması neticesinde hızlı trenler döneminin başlangıcı olmuştur (Aktuğlu Aktan: 156). Bugün çevresel ve ekonomik verimlilik açılarından ulaştırma politikalarında önemli yer bulun yüksek hızlı tren uygulamaları, AB'nin OUP'lerinde öncelikli projeler arasında yer almaktadır.

2.3. Ulaştırma Sektörü ve Sosyal ekonomik İlişki Çerçevesinde Ulaştırma Politikası ve Devletin Değışen Rolü

Toplumsal hayatın her alanında uygulanan politikaların en genel amacı; en üst seviyede sosyal refahın temin edilmesidir. Genel anlamda politikalar analiz edilirken

dört temel unsur (ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasi) üzerinden analiz edilmektedirler. Yukarıda anlamlandırılmaya çalışılan tarihsel kanıtlarıyla ve de Şekil 1'den de anlaşılacağı üzere ulaştırma sektörü, gerek ulusal gerekse uluslararası ölçekte bu dört unsur ile yakın ilişki içerisindedir. Bu bağlamda, politik kararlar hiçbir zaman tek bir amaca yönelik olmamaktadır. Olsa bile sonuçları itibariyle etki alanı tek olmaz. Ulaştırma sektöründe amaçlar, ulaştırmanın gelişim eğilimi, imkanları ve kaynakları itibariyle farklılık göstermektedir. Sektördeki genel amaç, yürürlükteki politikalar ile ulaştırma sektöründen elde edilen katma değer ve toplumun genel refahının artırılması şeklinde ortaya konabilir. Ulaştırma politikaları sonucu çeşitli etkiler oluşabilmektedir. Bu etkileri; mikro bazda yani “ulaştırma sektörü üzerine etkisi” ve makro bazda yani “temel ekonomik büyüklükler ve sosyal değişkenler; ekonomik büyüme ve kalkınma, istihdam, yatırım, vergi, turizm, otomobil, demir çelik, çevre vb.” olarak betimlemek mümkündür (Çiçek, Kişi, 2007: 173).

Şekil 1. Ulaştırma ve Ekonomik Kalkınma-Anahtar Bağlantılar



Kaynak: New Zeland Ministry of Transport, 5.

2.3.1. Dünya Savaşları Öncesi Süreç ve Yeni Oluşumlar

20. yüzyıl sosyal, siyasal, ekonomik, kültürel ve toplumsal gelişmeleri anlayabilmek için ABD'den bahsetmemek olmaz. Çünkü 20. yüzyıl başlangıcına ekonomik açıdan bakıldığında, her iki dünya savaşları sonrasında özellikle Amerika Birleşik Devletleri dış ticaretini arttırmayı ve dünya altın stok ve rezervini elinde tutmayı başarmıştır. Her iki dünya savaşından sonra ekonomik olarak bitkin çıkan ülkelerin kendilerini yenilemek için başvurduğu ülke Amerika Birleşik Devletleri olmuştur. Hatta Birinci Dünya Savaşı sonrasında ABD tüm dünyanın en alacaklı ülkesi konumuna gelerek dünyanın en büyük gücü halini almıştır¹⁰ (Allen, 1952: 8).

ABD'nin tarihine bakılacak olursa, aslında kuruluş yıllarından itibaren Amerikan diplomasisi Amerikan çıkarlarıyla modernleşme ve istikrar kavramları arasında zorunlu bir tercih arasında kalmıştır. Nitekim Amerikan siyasal tarihinde önemli bir kavram olan hatta eleştirel bakış açısına göre, ABD hegemonyasının siyasal ve kültürel kaynağı olarak nitelendirilen “Açık/Kaçınılmaz Yazgı”da (Manifest Destiny), diğer bir nitelendirmeyle “Amerikan İstisnacılığı”nda (American Exceptionalism) Amerikan çıkarlarının meşrulaştırılmasının kökenlerini bulmak mümkündür. ABD'nin I. Dünya Savaşı sonrası oluşan ve bugün dünyanın tüm ülkelerine kadar uzanan yayılcılık politikasının temellerini “Açık/Kaçınılmaz Yazgı” kavramının altındaki “tanrının bariz isteği” fikri yatmaktadır (Bostanoğlu, 1999: 479). Amerika'nın diğer ülke ve milletlerden farklı ve ayrıcalıklı olduğuna inanan Amerikalılar, bu inancı bir birleştirici unsur olarak Amerika'nın kuruluş temellerine yerleştirmiş ve kendilerini yeryüzünde “seçilmiş” bir toplum göyerek bu fikri tüm benlikleriyle savunmaktadırlar (Arslan, Arı, 2004: 10). Bu davranışı Arslan ve Arı (2004: 125-16) şu şekilde ifade etmektedirler; “Özgürlük, demokrasi, adalet ve ilerleme değerlerini geliştirme, bunları mümkün olduğunca yayma ve her türlü despotluğa karşı savunma görevini, tanrının açıkça Amerika'ya verdiği, bunun bir kader olduğuna inanma anlamındaki uygarlaştırıcı bir politik misyonu, Amerikan siyasetinin her döneminde görmek şaşırtıcı değildir. Bu nedenle, klasik Amerikan dış politika söyleminde özgürlük, demokrasi ve barış değerleri inançla yüceltilmektedir.”

¹⁰ Konu ile detaylı bilgi Frederick L. ALLEN'in “Büyük Değişiklik: Amerika Kendini Dönüştürüyor, 1900-1950” kitabında bulabilirsiniz

Hal böyleyken, İkinci Dünya Savaşı sonrası Amerikan hegemonik baskısıyla birlikte “Daha çok üretim, daha çok kâr ve sürekli kâr” ilkesi ile sonsuz genişlikte bir pazarın kurulması hedeflenmiştir (Aydoğan, 2002b: 115). Bu dönemi niteleyen temel öğeler, son derece sıkı ve derin bağlantılarla birbirlerine eklenmiştir. Bu temel öğeler arasında kısaca; ABD’nin II. Dünya Savaşı sonrasında hegemonyasına temel teşkil eden öğelerden biri olan ve yukarıda da ifade edilmeye çalışılan “Açık/Kaçınılmaz Yazgı” kavramı olmuştur. Ayrıca, bu kavrama aracı olacak liberal düşünce ve demokratik değerler söylemlerini kullanan ABD, bunların bir temsilcisi olarak kendisini sunmayı ve rızaya dayalı hegemonyasını dünya genelinde tesis etmeyi başarmıştır (Çiftçi, 2009, 207).

İkinci Dünya Savaşı sonrası sömürgeciliğin tasfiyesiyle Asya, Afrika ve Latin Amerika’daki devletler siyasi bağımsızlıklarını (Armaoğlu, 1991: 41) kazanmış ancak bu yeni dönemle birlikte yeni sömürü şekilleri oluşmuştur. Bu dönemde ABD başta olmak üzere gelişmiş ülkeler söz konusu ülkeleri ekonomik pazar haline getirmek suretiyle ekonomik ve mali açıdan yarı bağımlı birer ulus devlet yapmışlardır. Bu olguya Başkan Truman’ın “Bütün dünya, Amerikan sistemini kabul etmelidir. Amerikan sistemi ancak bir dünya sistemi olursa Amerika da yaşayabilir” ve Başkan Lyndon B. Johnson’ın “Dominik Cumhuriyeti’ne yapılan askeri müdahale, Vietnam Savaşı ve Amerikan şehirlerinde yaşanan sosyal kriz atmosferinde, iç ve dış politikanın bir paranın iki yüzüdür. İçerde demokrasiyi desteklemenin onun dışarıda da güvence altına alınmasını gerektirir” söylemleri aslında ABD dışındaki her şeyin kendisi için bir tehdit olarak görülerek dış dünyada var olmasının resmi olarak bir açıklamasıdır. Zira ABD için dışarda kendisi ve tüm dünya için tasavvur ettiği tehditlerle mücadele etmediği takdirde kendisinin ve tüm dünyanın yok olacağı düşüncesi bulunmaktadır (Okur, 2010: 41-242). Halen günümüzde Hollywood filmlerinde ve çizgi filmlerde her zaman dünyayı yok eden bir oluşum ve onun karşısında üstün yeteneklere sahip, dünyayı ve tüm insanlığı kurtaran bir kahraman vardır. Dolayısıyla, insanlara halen empoze edilmeye çalışılan duygu Amerikan siyasi ve kültürünün koşullar ne olursa olsun ABD’nin bir tehdit altında olduğu ve Amerikan politikalarının bunu önlemeye yönelik olması gerektiğidir.

Bu çerçeveden bakıldığında, Soğuk Savaş döneminin başlaması ile ABD komünist tehdide karşı siyasi altyapısı hukuksal kurumlar, ekonomik ve kültürel

altyapısı Fordist endüstrileşme ve Keynezyen Refah Devleti olmak üzere yeni bir dünya düzeni teşkil etmiştir. Bu noktadan hareketle, ekonomik ve kültürel altyapıya örnek olarak Avrupa Ekonomik Toplulukları gibi bölgesel bir gücün filizlenmesi, büyüme kutuplu kalkınma teorileri, ulusal politika temelinde sosyal devlet anlayışı ve dünya genelinde uygulanan Devletçi politikalar, Uluslararası Keynesçilik, Marshall Planı, Bretton Woods sistemi paralelinde sabit kur rejimine geçilmesi, Amerikan dolarının dünya parası olması ve uluslararası kapitalist işbölümü sayılabilir. Bununla birlikte, siyasi altyapısını teşkil eden hukuksal kurumlar olarak BM, IMF, Dünya Bankası, GATT ve NATO adlı uluslararası kurumların oluşturulması sayılabilir. Yenidünya bağlamında bu politikaların Az Gelişmiş Ükelere olan yansıması Devletçi politikalar temelinde ithal ikameci sanayileşme stratejisinin uygulanması ve Planlı dönemler süreci olarak yansıması olmuştur.

2.3.1.1. Taylorizm ve Fordizm'in Sanayileşme ve Ulaştırmanın Gelişim Sürecine Etkisi

İşyerlerinde etkin bir üretim örgütlenmesine ilişkin arayışlar, Sanayi Devrimi'nin oluşturduğu yoğun çalışma şartlarında gündeme gelse de asıl önemli katkı demiryolu ulaştırmasının zemin hazırladığı sanayi kapitalizminin olgunlaşması için büyük iş yerlerinin oluşması ve sermayenin büyük şirketler olarak örgütlenmesi, hülasa liberal düşüncenin vahşi kapitalizmi doğurması beklenmiştir. Bu sürece bilimsel olarak önemli bir katkının, 19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla geçerken Frederick Winslow Taylor¹¹'dan geldiğini söylemek mümkündür (Braverman, 1998: 62). Taylor, üretim verimliliğini artırmak amacıyla geliştirdiği belli gözlemleri içeren ve üretim sürecinde bütün kontrolün ve takibin yönetimin elinde olması, plan ve uygulamanın birbirinden ayrılması, haliyle işin her safhasında astların direktifler doğrultusunda üstlerin planları çerçevesinde çalışması (Sandrone, 2005: 1-2), iş sürecindeki her hareketin ve detayın belli bir zaman içerisinde standart halde planlı olması, gibi bilimsel metotlar oluşturmuş ve daha sonra bu metotlar taylorizm ilkeleri olarak adlandırmıştır. Ayrıca, Taylorizm'de

¹¹ "Taylorizm" kavramına adını veren ve araştırmacıların büyük çoğunluğu tarafından modern işletme yönetimi biliminin kurucusu olarak kabul gören Amerikalı mühendis Frederick W. Taylor'dur. 1911 yılında yayınladığı "Bilimsel Yönetimin ilkeleri" adlı eseri, yönetim alanında yazılmış en önemli eserlerden biri sayılmıştır.

geçerli olan başlıca ilkeler; iş için elverişli personelin bilimsel metotlarla işe alınması, tüm yetki ve sorumlulukların merkezdeki yöneticilerde toplanması ve işçinin parça başı iş kolunda çalışarak uzmanlaşması bulunmaktadır (Aktan, 2004: 3). İyi yönetim arayışları içerisinde olan erken sanayileşen ülkeler için Taylor, üretim sürecinin yönetilmesine sistematik bir bütünlük kazandırarak önemli katkı sağlamıştır (Braverman, 1998: 62, 76, 81).

Bugün bile insan unsurunun bir makine gibi düşünüldüğü eleştirileriyle halen önemli bir tartışma yeri ve en nihayetinde Amerika’da liberal kapitalist sahada uygulama ortamı bulan Taylorist bilimsel yönetim anlayışı, sadece Batı Avrupa ve Amerika’yı etkisi altına almamış, ayrıca Bolşevik Devrimi’nden önce 1914’lü yıllarda Lenin’in sert eleştirilerine maruz kalmasına rağmen devrim sonrası Taylor ilkelerine karşı bakış açısı değişen Lenin’in SSCB’si de bu ilkeleri benimsemiştir. Lenin, üretim ve planlama alanlarında bilimsel ve teknolojik yöntemlerin benimsenmesi gerekliliğini belirterek Taylorizm’in kötü tarafının vahşi burjuva sömürsünün rafine edilmiş hali ve olumlu tarafının ise, büyük bilimsel başarılar ortaya çıkardığı kanaati vardır (Şener, 2013: 99-101).

Lenin’e göre Birinci Dünya Savaş’ından çıkarılması gereken en önemli dersin yüksek teknolojinin bir ülke için ne kadar önemli olduğunu ortaya çıkarmasıdır (Bailes, 1981: 426, 427; Aktaran Şener, (2013: 101)). Lenin, ülkenin teknolojiye olan ihtiyacı nedeniyle Amerikan sanayi ürünlerine (lokomotif, otomobil vs.) diğer ülkelere daha fazla ihtiyaçlarının olduğunu belirtmiştir. Atta (1986: 334; aktaran Şener, (2013: 103)), Sovyetler Birliği’nde Taylorizm yaklaşımına Lenin’den sonra da büyük bir destek gördüğünü belirterek Krushev’in “Rusya’nın ABD’ye teşekkür etmesi gereken iki şey vardır ki, bunlardan biri Taylorizm’dir” ifadesini kullandığını vurgulamaktadır (Dimock 1960: 139; Aktaran Şener, 2013: 104). Uyguladıkları Taylorist üretim metotları nedeniyle Kapitalist diye adlandırılan liberal Batı’nın yanı sıra Sovyetler Birliği’nin meşhur, ekonomik gelişme ve endüstriyel verimlilik için hedefler oluşturan ve bunun kontrollerini sağlayan 5 yıllık planlar, bilimsel yönetim ilkelerinin doğrudan bir sonucudur (Sakarya Üniversitesi: 6).

2.3.1.2. Fordizm: Taylorizmin En Yüksek Aşaması

Üretim sürecine sistemsel ve örgütsel olarak küçük ayrıntılarına inerek bilimsel bir boyut kazandıran Taylorizm'in bir üst aşaması olan Fordizm, Batı sanayisinin ve ekonomisinin gelişiminde önemli bir dönüşüm aracı olmuştur (Belek, 1997: 48). ABD'de 20. yüzyıl ile başlayan kitlesel üretimi ve tüketimi hedefleyen yapısal olduğu kadar sosyal eğilim özelliği de içeren bir sistemdir. Bu sürecin Amerikan toplumu üzerinde oluşturduğu endüstriyel yaşam biçimini tanımlamak için, Gramsci tarafından kullanılmış olan Fordizm kavramı, daha sonra İkinci Dünya Savaşı ile 1970'li yıllarda ortaya çıkan petrol krizine kadar kapitalist endüstrileşme dönemini tanımlamak için literatürde kullanılmaya başlanmıştır (Murray, 1995: 47; Harvey, 1999: 148-149). Ansal (1992: 13), 20. yüzyıla damgasını vuran fordist sistemin özelliklerini; üretimin standartlaştırılması, otomasyon yoluyla hareket eden montaj hatlı ve yüksek düzeyde mekanikleşmiş dakikalık üretim sayesinde mümkün olan seri hareketli kitlesel üretim yapılması, sosyal refah devletinin düzenleyici ve denetleyici rolü, üretimde rijit merkezîyetçilik, bürokratik, merkezîyetçi, hiyerarşik ve disiplinli taylorist yönetim anlayışı, vasıfsız işçilerin büyük ölçekli işletmelerde yoğunlaşması şeklinde saymaktadır.

Fordist sistemin varlığı piyasaların istikrarlı ve talebin devamlılığı koşullarına dayanmaktadır. Dolayısıyla, kitlesel üretim ve tüketim ilişkisi nedeniyle kitlesel bir tüketim normlarının oluşturulması, reklamcılık, pazarlama, kültürel olarak tüketimin teşvik edilmesi ile fordizm hayat bulmuştur (Sakarya Üniversitesi: 9). Bu dönem için Eraydın (1992: 16), talep yetersizliği kaynaklı temel sorunların aşılmasında Keynesyen anlayışının içerisinde barındırdığı talebi teşvik eden makroekonomik yaklaşımların önemli destekleyici bir unsur olduğunu belirterek kitlesel üretimde öncü olan gelişmiş ülkelerin pratik hayatta Keynesyen anlayışını uygulamaları sonucunda Fordist üretim modelinin önü açılarak yaygınlaşması sağlanmıştır.

Lipsev ve diğerleri (2005: 204), Fordist sistemin öncelikle otomobil alanında uygulama şansı bulunduğunu belirterek kapitalist sistem içerisinde iş kolu yoğunluğunun artması sonucu emek verimliliğinin yükseltilmesi sağlanarak daha çok artık değer üretmek amacı ekseninde örgütlenildiğini ve böylece üretimin hız kazandığını ifade etmektedir. Belek (1997: 47-48) ise, Taylorizm'in iş gücünün makine başında doğru

eylemleri yapmasını ve iş disiplinini öngörürken; Fordizm'in, makine ağırlıklı ortamda iş gücü ile birlikte makinelerin fabrika sistemi içerisindeki uyumunun sağlanmasını amaçladığını ve ayrıca iş gücünün işyeri dışındaki üretim-tüketim alışkanlıklarını yönlendirici özelliği ile bir sermaye birikim rejimine karşılık geldiğini ifade etmektedir. Harvey (1999: 149)'e göre, Fordizm'i, Taylorizm ve diğer sistemlerden tamamen ayıran yönünün yani onu özel kılan şeyin kendine ait vizyonunun olmasıdır. Harvey, fordizm ile kitle üretimi sayesinde kitle tüketiminin oluşacağını, makineleşme ile iş gücünün kullanımı için yeni bir örgütsel yapının, üretimin kontrol ve denetimi açısından iş gücü üzerinde yeni politikalar, yeni bir çalışma hayatı destekler yeni bir sosyal düzenin oluşacağını yani kısacası yeni bir tür rasyonel, modernist, popülist demokratik toplum yaratılacağını belirtmektedir. Diğer bir ifadeyle Fordizm, sadece iş yeri içerisindeki iş gücü üretim sürecinin bir parçası olarak değil, aynı zamanda iş gücünü iş yeri dışında bir tüketici olarak gördüğünü ve bu bakış açısıyla iş gücünün kültürel alışkanlıklarının şekillendirilmesine yönelik faaliyetler içermektedir. Mesela; kültür endüstrisinde Amerikan müziğinin, sinemasının, yaşam tarzının, beslenme alışkanlıklarının yaygınlaşması gerçek anlamda Fordist sistem sonucudur. Çalışanlara sosyal güvenlik, eğitim, sağlık gibi alanlarda çok düşük bir fiyatla ücretsiz hizmetler sunma politikaları da bir Fordist birikim rejiminin yansıması olarak değerlendirilebilir (Sakarya Üniversitesi: 9).

Teknoloji ve istihdama dayalı Fordist sistemin mekâna olan bağımlılığı neticesinde üretim ve ana endüstriyel bölgeler, kentler ve özellikle liman kentleri oluşmuştur. Nitekim Fordist sistemde içe dönük ölçek ekonomisi nedeniyle ivme kazanan ekonomik büyüme odaklı öncü fabrikalar, ülke içerisinde nüfusu, kaynağı ve ya girişimcileri çekerek Kuzey Amerika'da ya da Batı Avrupa'da İmalat Şeridi denilen bölgelerde endüstriyel faaliyetlerini yoğunlaştırarak şehirleşmenin hızlanmasına sebebiyet vererek merkez bölgeler oluşturmuşlardır. Dolayısıyla, merkezi yönetim avantajından yararlanan ve ulus-devlet düzlemine oturan sermaye birikimi, merkez ve çevre ülkeler arasındaki ilişkiyi ekonomik kalkınma odaklı Fordizm ile kurarak bu dönemle birlikte Fordist sistem için üretim ne kadar önemli hal almış ise ürünün taşınması da bir o kadar önemli duruma gelmiştir. Özellikle her bir parçanın bir yerden başka bir yere uzun mesafeler kat ederek ulaşma işlemi, ölçek ekonomisi açısından taşınan ürüne yansyarak taşınan ürünün taşıma maliyetini değerli hale getirmiştir. Bu

bağlamda, üretim sisteminde bir bütün olarak fabrika kompleksinde üretilen büyük ölçekli kitlesel üretimlerin taşıma maliyetinin düşürülmesi için ulaştırma bileşenleri arasında rekabet oluşmuştur.

2.3.2. İki Dünya Savaşı Arası Panorama ve Ulaştırma Politikaları

Birinci Dünya Savaşı Avrupa'nın birçok sanayi ve kültür merkezlerini yıkmış ve sonrası için büyük değişimleri getirmiştir. Hobsbawm (1996: 106), savaş sonrası; XIX. yüzyılda ortaya çıkan burjuva sınıfın ciddi şekilde olumsuz etkilendiği, milliyetçilik akımlarının Türkiye dahil tüm dünyada etkisini göstermeye başladığı, bağımsızlık ve sömürgecilikten kurtulma hareketlerinin hemen hemen tüm dünya geneline yayıldığı bir dönem olarak tasvir etmektedir.

Bu gelişmelere ek olarak, ABD'nin İtilaf devletleri ile Birinci Dünya Savaşına katılması birlikte savaşın seyrini ve dengesini İtilaf devletleri yönüne döndürerek ABD'yi, gerek dünya çapında önemli bir prestijli ülkesi gerek tüm dünyanın en alacaklı ülkesi gerekse de daha sonrasında bilhassa Avrupa ülkeleri ve gelişmekte olan ülkeler için bir cazibe merkezi haline getirmiştir (Kazgan, 1997: 43, 44). Nitekim Büyük Buhran öncesi tüm dünya üretim pazarlamasının % 42'den fazlasını elinde tutan Amerika Birleşik Devletleri, savaş sonrasında ekonomik anlamda uluslararası baskın bir aktör ülke pozisyonuna sahipti (Faulkner, 1960:583-599). Savaş sonrasında küresel sermaye ve insan kaynakları ABD'yi bir cazibe merkezi görerek kendilerini ABD'ye yöneltmişlerdir. Haliyle bu kümelenme neticesinde ABD'de ekonomik hareketlilik oluşarak gayrimenkul piyasasında sermayenin fon yardımlarıyla reel piyasadan uzak sanal ve şişkin bir ortam meydana gelmiştir. Reel piyasadan uzak sanal piyasa ortamı yavaş yavaş gayrimenkul piyasasında şirket iflaslarını başlatarak gayrimenkul piyasasının çökmesini doğurmuştur. Gayrimenkul piyasasının çökmesi piyasalarda fiyat dalgalanmasına ve paniğe ve akabinde Federal Merkez Bankasının faizleri yükseltmesi ile paniğe giren New York Borsası çökmüş ve ekonomik buhran başlamıştır (Kazgan, 1997: 43,44).

Buhran başlangıcından sonraki iki yıl süresince ekonomiye müdahalede bulunan Hoover yönetimi başarılı olamayarak yerini 1932 seçimlerinde Roosevelt'e bırakmış ve bu dönemle birlikte "New Deal" politikaları uygulanmaya konulmuştur. Bu dönemde

“New Deal” politikaları ile serbest piyasa ekonomisine kısa süreliğine ara verildiği denilebilir. Franklin D. Roosevelt, New Deal ile uygulamaya öncelikle bankacılık sektörü ile başlayarak Merkez Bankasını kurmuştur. Hükümet, mevduatların devlet güvencesi altına alınmasına ve reel sektörde karlılığın artırılmasını hedef alarak piyasa kontrolünün devletin kendi elinde olması şartıyla sanayicilere yüksek fiyat uygulamasına izin vermiştir (Kuyucuklu,1982: 252). Büyük Buhran, bir yandan mevcut sistemin yeniden yapılandırılmasına neden teşkil edecek darboğazlar üretirken, diğer yandan serbest piyasa ekonomisi “liberal/piyasacı” paradigmasını, farklı bir ifadeyle klasik iktisat teorisini derin bir tartışmaya açmıştır (Barber, 1991: 301-306). Nitekim bu paradigmanın içeriği, krizin çözüm yolunun devletin ekonomiye aktif bir şekilde müdahalesinin gerekliliği ile belirlemiştir (Özdemir, 2005: 696). Ayrıca Keynesyen Refah Devletinin ortaya çıkışında piyasa ekonomisinin reel hayatta yaşadığı sorunları ve bilhassa büyük buhranın oluşturduğu talepteki yetersizlik ve işsizlik olgusu neticesinde devletin piyasa durgunluğunu hareketlendirmek amacıyla kamu harcamalarında artış yapmak suretiyle işsizliğin azaltılmasının sağlanmasında ciddi etkisi olmuştur (Mankiw, Romer, 1992: 393). John Maynard Keynes’in 1936 tarihinde yayınladığı “İstihdam, Faiz ve Paranın Genel Teorisi” başlıklı kitabıyla ilk kez teorik olarak akademik dünyada kendine yer bulan ve daha sonraki yıllarda 1970’li yıllara kadar birçok ülkede pratik uygulama alanı bulan Keynesyen Teoriler, 1940 ile 1970’li yıllar arasında talep yetersizliğine ve işsizliğin çözümüne yönelik liberal iktisadın farklı bir yaklaşımı olarak tanımlanmıştır.

Söz konusu bu yeni mali politikalarla devletin piyasayı hareketlendirmesi için ekonomiye müdahalesi sahaya yansırken, pek çok tarımsal destek içeren tarımsal düzenleme ve krediler de yürürlüğe girerek çiftçinin yardımlarla desteklenmesi sağlanmıştır. Bunun yanında New Deal’da çiftçilere yönelik iyileştirmeler ile beraber sanayiciye yönelik olarak fazladan üretimi kısıtlamak amacıyla çalışma saatlerini aşağıya çeken ve satın alma gücünü arttırmak amacıyla gelir ücretlerini yükselten bir takım uygulamalar yapılmıştır. Bir diğer uygulama ise, kamu hizmetleri için “Public Works Administration (NIRA)” kurumunun kurulması olmuştur. 1935-1942 yılları arasında faaliyet gösteren NIRA, imar işleri için yaklaşık 3,3 milyar dolarlık bütçe ile 8,5 milyon işsize istihdam sağlayarak 13 milyar dolar bütçe ile 122 bin konut inşaatı,

664.000 mil yeni yol, 77 bin yeni köprü, 285 yeni hava alanı, 24.000 rüzgar ve su setleri ile sosyal konut yapımı gerçekleşmiştir (Kuyucuklu, 1982: 252).

ABD’de ortaya çıkan büyük buhranın İngiltere'deki yansımaları gidermek adına piyasayı canlandırmak yönündeki müdahaleci politikalar konjonktürel ve yapısal olmak üzere iki şekilde kendini göstermiştir. İngiltere'de 1930 yılının başında dönemin iktidar partisi olan İşçi Partisi, John Maynard Keynes başkanlığında kurduğu komisyon ile ülke içi yatırımların hızlandırılması, ihracata prim verilmesi, ithalatın kontrol altına alınarak gümrük vergilerinin yükseltilmesine yönelik çalışmalara başlamıştır. Bu çalışmalara yönelik olarak 1930'da yürürlüğe giren Konut Kanunu ile yoksul ve izbe mahallelerinin yeniden imarını teşvik etmiştir. Bu çerçevede 1931-33 yılları arasında ülkedeki inşaat faaliyetlerinde % 70 artış sağlanmıştır (Tekeli, İlkin, 1983: 17). İngiltere, özellikle 1934 yılında saptadığı ekonomik açıdan en çok olumsuz etkilenen bölgeleri, "Development and Improvement Act" aracılığıyla geliştirmeye yönelmiştir. Hatta 1937 yılından itibaren özel firmaları mali yardımlarla teşvik ederek ekonomik çöküntü yaşayan bu yoksullaşmış bölgelere yönlendirmiştir. İlâveten, söz konusu bu bölgelerin kalkındırılması için alt yapı ihtiyaçlarını devlet üstlenmiş ve özel sektörün faaliyet alanlarını genişletmesi için teşvik etmiştir (Youngson, 1960: 42). Ayrıca, devletçi politikaların görüldüğü bu dönem İngiltere’si, ulaştırma sektöründe 1921 yılında çıkarılan kanunla 4 demiryolu şirketini birleştirilerek millileştirmiştir.

Dünya genelinde yaşanmaya başlayan büyük buhranın etkileri 1929-1932 arasında dünya ticaretinde %60 seviyelerinde gerilemelere neden olmuştur. Dünya ekonomisindeki belirsizlik ve olumsuz akımların oluşturduğu konjonktürel ortamda devletler, kendi ulusal pazarlarını ve paralarını korumak için yukarıda ifade edildiği gibi Keynes’in İngiltere’ye önerdiği ithalat gümrük vergilerini yükseltmek gibi engeller uygulamaya başlayarak korumacı bir ekonomik model ile ülke ekonomilerini içe kapalı hale getirmiştir (Flora, 1983: 461). Daha önce çok taraflı ticaret sistemi düşüncesinin dünya refahını arttıracığı inancı bu gelişmeler neticesinde aksayarak sekteye uğramıştır (Conklin, 1995: 401). Buhranla birlikte değişen ekonomik sisteme 1931-1936 yılları arasında bazı (1931-1932 arasında İngiltere, Britanya, Kanada, İskandinavya, ABD; 1936'da Belçika, Hollanda, Fransa) ülkeler uluslararası ticarete sabit kur olarak kullanılan altın'dan vazgeçmeleri de eklenmiştir (Foreman-Peck, 1983: 216). Benzer şekilde uzun yıllar İngiltere ve ABD ile özdeşleşen İngiliz Ekonomi kimliği ve

Amerikan siyasal kimliğinin temelini oluşturan serbest ticaret bu dönemde terk edilmeye yüz bulmuştur (Stewart, 1980: 60-64). Thurow (1995: 26), bu dönemi tarif ederken hükümetlerin yalnızca uluslararası rekabet için gümrük tarifelerini korumadığını ayrıca var olan yüksek tarifeleri daha da arttırdıklarını belirtmektedir. Korumacı politikaların iyice hissedildiği bu dönemde ulaştırma sektörü de bundan etkilenmiş ve devletçi politikalar çerçevesinde 1926 yılında Belçika’da devlete ait Belçika Milli Demiryolu şirketi (SNCFB) kurulmuş ve akabinde 1937 yılında ülkedeki tüm demiryolu ağı devletleştirilerek Fransız Demiryolları Milli şirketi (SNCF) kurulmuştur.

Aslında Keynesyen iktisadi politikalarına geçiş olan bu dönemi ABD’de meydana gelen faiz yükselişi ile tanımlamak yanlış olur. Çünkü Bakan (2019: 54, 55)’a göre, kapitalizmin kendini yenileyememesi sonucu her zaman büyük krizler ortaya çıkmıştır. Bakan, bu dönem için üretimin kıtlığından söz etmenin yanlış olacağını ve üretimin bol ancak tüketimi belirleyen ve düzenleyen enstrümanların yetersiz kalması sonucu sistemde bir kısır döngünün oluştuğunu belirterek “kapitalist sistem kendi bindiği dalı kesmiştir” tabiriyle sonuçlandığını ifade etmektedir. Yine Bakan (2019: 73, 55), 1929 Dünya Ekonomik Burhan’ından sonra oluşan gelişmelerin iki önemli sonuç doğurduğunu vurgulamaktadır. Bunlarda birincisi; bu dönemle birlikte sosyal demokrasi yaklaşımının daha önce klasik liberal sistemin görmezden geldiği dezavantajlı toplum kesimlerin desteklenmesinin, fırsat eşitliği yerine eşit fırsatlar sunmasının, devletin insanına şefkatli bir ebeveyn işlevi ile yaklaşmasının ve bunun da devletin muhafazakrlık yönünün ortaya çıkardığını belirtmektedir. İkinci olarak; ekonomik durgunluğun üstesinden gelmek için keynesyen politikaların farklı ülkelerde farklı şekillerde kendini göstererek, birçok ülkede devletçi ekonomiyi savunan nasyonal-sosyalist düşüncelerin iktidara taşındığını vurgulamaktadır. Siyasal olarak sömürge ülkesi pozisyonunda çıkan ülkeler başta olmak üzere birçok ülkenin, kendilerine ait yeterli özel sektör sermayesinin olmamasından ve emperyalist glere tepkiden dolayı devletçi ekonomik sistemi savunduğunu ve bu sistemin de söz konusu bu ülkelerde antidemokratik siyasal yapılanmalara zemin hazırladığını belirtmektedir. Belli bir süre sonra bu devletçi ekonomik yapıyla siyasal sistem özdeşleşerek devletçilik 1980’lere kadar kendini muhafaza ettiğini hatta kutsandığını ifade etmektedir.

2.3.3. II. Dünya Savaşı Sonrası Sosyo-Ekonomik Politikalar ve Ulaştırmaya Yansıması

Geliřmiř ũlkelerde 1930’lu yıllar geniş çaplı millileşme eğilimlerinin ve buna bağlı olarak ekonomik alanda devletin mũdahaleci ve denetleyici özelliğinin arttığı bir dönemin başlangıcı olmuştur. Büyük buhranın neticesinde ekonomik resesyon hatta depresyonun oluşması, ũlkelerin yoksulluk ve işsizlik gibi büyük boyutlu sorunlarla karşı karşıya gelmesine neden olmuştur. Yukarıda ifade edildiği gibi, ũlkelerin ekonomik durgunluktan sıyrılabilmeleri için mali politikalar önemi üzerinde duran John Maynard Keynes’in dūřünceleri çok kısa bir zaman zarfında büyük ilgi görerek bilhassa İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra gelişmiş ũlkelerde millileştirme hareketlerinin hızlanmasına kaynak olmuştur.

Diğer taraftan Sönmez (2016: 50), bu dönemi şu şekilde tarif etmektedir: “Devletin ekonomik yaşamın tüm alanlarına mũdahale ettiği bu dönemde devletler, emek piyasalarını ve endüstriyel ilişkileri düzenlemiş, altyapı yatırımlarını üstlenmiş, yalnızca kamu hizmeti değil ticari (özel) mal üretimine de el atmıştır. Liberal iktisatçıların “karma ekonomik düzen” olarak nitelendirdiği tekelci kapitalizm ve/veya tekelci devlet kapitalizminde refah devleti anlayışına uygun olarak devlet hem ekonomide, hem de sosyal alanda varlığını sürekli hissettirmiştir. Devlet, ekonomik artık üzerindeki baskıyı hafifletmek için harcamaların finansmanına katkı sunmuştur. Kamu finansmanı ile tekelci nitelikteki özel sermayenin değerlenmemesi için gerekli faaliyetlerin eřgũdũmũnũ sağlayarak maliyeti büyük ölçũde kamu finansmanıya karşılanan üretim güçlerinin yeterli düzeyde gelişmesine olanak tanınmıştır. Bu bağlamda, devletin ekonomik, sosyal ve kültürel düzeylerde mũdahalesi ve özel mũlkiyetin yol açtığı sorunları çözümlenmesi doğrultusunda ekonomiyi örgũtleme ve planlama çalışması söz konusudur.” Dünya genelinde devletler, iktisadi politika yapma özelliğiyle etkin bir şekilde “Devletçi” iktisadi politikalar uygulamaya koymuştur.

Bu dönem için millileşme konusunda ise Hobsbawm (2005: 206); Britanya’da GSYH içinde kamu harcamalarının payının %40’a ulaştığını; kamu sektörü bir bütün olarak alındığında gayri safi sabit sermaye yatırımlarının %42’sinin kamu işletmeleri tarafından gerçekleştirilir hale geldiğini, 11 Batı Avrupa ũlkesi ve ABD’de kamu harcamalarının GSYH’nin %25’ini aştığını ve Britanya’ya ek olarak Fransa, İtalya ve

Hollanda’da kömür dışında Batı Almanya’da ekonominin beş karakteristik sektörü olan demiryolları, havayolları, elektrik enerjisi üretiminin, merkez bankası ve kömürün büyük ölçüde devlet denetimine geçtiğini, ayrıca, Avusturya ve Fransa, Britanya’ya göre kamu sektörüne daha fazla ağırlık verildiğini: Fransa ve İtalya’da motorlu taşıt sanayiinin geniş kesimlerinin (Renault, Volkswagen), Fransa ve İtalya’da petrol ve doğalgaz sanayii, Fransa’da uçak sanayii, Avusturya’da demirçelik sanayii, Avusturya ve İtalya’da makina imalatının kamu mülkiyetine geçtiğini ifade etmektedir.

Sarı (2003: 26) ise Bakan’ı teyit eder nitelikte, bağımsızlıklarını yeni kazanmış ülkelerin devlet tarafından temel endüstri alanlarını yönetme ve işletme eğilimlerinin arttığı ve sonuç itibariyle tüm dünya devletlerinin ekonomik alandaki doğrudan işlevselliklerinde bir artma eğiliminin itibar gördüğü bir dönem olduğunu belirtmektedir. Ayrıca, harcamalar ve gelir açısından Keynesyen fikirlerin şekillendirdiği bu dönem için devlet harcamalarının gelir üzerinde pozitif yönde bir etkisinin olduğunu belirtmektedir.

Bu pozitif etkiyi Fordist endüstrileşmenin “Altın Çağı” boyunca Keynesyen politikaları ile güçlü bir etkileşim halinde olmasına bağlayan Jessop (1996: 253) ve Harvey (1992: 126-135), savaş sonrası ekonomik düzenin yeniden yapılanması ile Fordist sistemin yaygınlaşması için elverişli koşulların oluşturulduğu ve böylelikle kitlesel tüketime dayalı Fordist sistemin otomobil fabrikasının dışına çıkarak standart hale getirilmiş kitle üretimi ile birlikte verimliliğini arttırarak gelirlerde de artışların önünü açmış ve zincirleme şeklinde oluşan kitlesel talepte, kapasite kullanımında ve yatırımlardaki artışlar ile kar artışı temelli bir dünya sisteminin oluşmasının sağlandığını belirtmektedirler. Harvey (1992: 132), bu sistem ile uluslararası işleyişin yeniden istikrara kavuşarak gelişmiş ülkelerin büyümesini sağladığını belirterek diğer ülkelerin de bu kalkınma kervanına dahil olduklarının altını çizmektedir. Sisteme farklı bir açıdan bakan Jessop (1996: 256) ise, Fordist sisteminin bir yandan devlete vergi geliri kazandırarak Keynesyen refah devlet harcamalarını finanse ettiğini, diğer yandan işçi ile işveren sınıfları arasındaki maddi unsurların uzlaşısını sağladığını, diğer bir ifadeyle Fordizm ile Keynesyen Refah Devleti arasında birbirini tamamlayan bir ilişkinin olduğunu belirtmektedir. Hülasa, Fordizm ile Keynesyen Refah Devlet karşılıklı olarak birbirinin genişleme koşullarının oluşumunu güvence altına aldıklarını belirtmektedir.

Harvey'in açıklamalarını destekler nitelikte Glyn vd. (1990: 49-50), 1952 ile 1975 arasında 6 büyük merkez ülke (ABD, İngiltere, Japonya, Almanya, İtalya ve Fransa) üretimlerinin yıllık ortalama % 4,5 artış göstermiş olmakla birlikte aynı dönem süreci boyunca özel tüketimde ortalama % 4,2 artışın gerçekleşmesi ve hülasa bu durumun aslında savaş sonrasında, Keynesyen Refah Devlet anlayışına yönelik olarak meydana gelen yapısal değişimler ve politika değişiklikleriyle paralel gelişen Fordist sistemin, kitlesel tüketim ve üretiminin dengeleyici özelliğinin bir yansıması olarak görmektedir.

Bu dönemde uygulanan Devletçi politikalarla birlikte kamu harcamaları artarken diğer yandan Fordist sistem büyük ölçekli işletmelerin çoğalmasına ve uluslararası işlevsellik kazanmasını sağlamıştır. Bu bağlamda, uluslararası işbirliği çerçevesinde üretim yapan büyük ölçekli işletmeler Çok Uluslu Şirketler (ÇUŞ) pozisyonu olarak güçlenmiş ve faaliyet alanları genişleyerek dünya ekonomisine yön veren konuma ulaşmışlardır. Burada vurgulanması gereken nokta şudur ki; ABD hegemonyasında önemli bir aktör olan ÇUŞ'ların etkinlik kazanarak ortaya çıkması ve sermayenin uluslararası platformda değerlendirilmesi neticesinde devletin fonksiyon ve denetim özelliklerinden eksiklik kaybettiği anlamı çıkartılmamalıdır. Bu dönemin devlet ve özel sektör arasındaki ilişkisi; devletin serbest piyasaya mübadele etmesi ve gerektiğinde korumacı politikalar uygulayarak uluslararası norm sistemini yerel burjuvazinin çıkarlarına uyarlaması, şeklinde yürümektedir (Palloix, 1975, II; Aktaran Sönmez, 2016: 51).

Diğer yandan, sistem içerisinde dünya ölçeğinde pazar (teknoloji ve sanayi) üreten, geliştiren ve pazarlayan ülkelerin ulaştırma bileşenlerinin teknolojik altyapısını, araçlarını keşfedip, geliştirmelerinden dolayı tüm ulaştırma bileşenlerin planlı bir şekilde oluşturulması ve kalkınma için önemli bir donanımın teşkil edilmesi sağlanmıştır. Nitekim Tekeli ve İlkın (2004: 358-361)'e göre, bu dönemin SSCB'nin sosyalist yayılmacılığına karşı sosyal devlet anlayışının zirve yaptığı yıllar olması hasebiyle özellikle Batı'lı devletlerde sosyal amaca yönelik politikaların izlerini görmek mümkündür. Bu amaçtan hareketle, ulaştırma bileşenleri arasında teknolojik olarak gelişmekte olan yeni ulaştırma bileşeninin tamamlayıcılık özelliği dikkate alınarak diğer ulaştırma alt sistemlerini rekabetle pasifize etmeme noktasında son derece korumacı ve düzenleyici politikalar uygulanmıştır. Doğal olarak dönem içerisinde teknolojinin hızla gelişmesiyle bir ulaştırma bileşeninin rekabet karşısında diğer alt sistemlere karşı

gerilediği gözlemlerse de aynı şekilde teknolojik gelişmelerle rekabette geri kalan alt sistemin ulaşımdaki payını artması için çalışmalar yapılmıştır. Birleşmiş Milletler' in milli gelir düzeyleri yüksek olan ülkeler için vermiş olduğu adlandırmaya göre Gelişmiş Ülkeler, bu dönemde ulaştırma sistemi oluşturulmasında rekabete odaklı değil, ulaştırma bileşenleri arası tamamlayıcılığı oluşturma politikalarına son derece önem vererek ulaştırmada ekonomik alanda verimlilik ve etkinlik oluşturmuşlar ve beraberinde devletin sosyal özelliğini de ön planda tutmaya çalışmışlardır. Nitekim Tekeli ve İlkin (2004: 361), 1947-53 yılları arasındaki dönemde ulaştırma politikalarını belirleyen önemli konulardan birinin karayollarının gelişmesinde demiryolu ile iş bölümünün nasıl sağlanacağı ve istenilen iş bölümüne ulaşmak için hangi önlemlerin alınacağı olduğunu ifade etmektedirler.

Seri ve kitlesele üretim hız kazandığı Sanayi Devrimi ile tercih edilir hale gelen demiryolu ulaştırması, kendi döneminde karayolu ulaştırmasıyla tamamlayıcı bir fonksiyona sahip iken içten patlamalı motorların teknolojik anlamda gelişimiyle karayolu araçlarının esnekliği ve kullanıcıların talepleri doğrultusunda ihtiyaçların karşılayabilme özelliği kazanması ile dönemin fordist sistemi içerisinde karayolu ulaştırması demiryolu ulaştırması ile rekabet etme yetisi kazanmıştır. Bahusus, demiryollarının gerek altyapı maliyetinin ekonomiye geri dönüşümünün uzun vadede gerçekleşmesi ve bununla fiyatları yansıtılması ve gerekse demiryolu taşımacılığının elleçlemeden kaynaklanan olumsuz özelliklerinden ve değerli mallara daha yüksek ücret uygulamasını içeren fiyatlama politikalarından dolayı demiryolunun taşımacılıktaki payı azalmaya başlamıştır. Demiryolları maliyetlerinin geri dönüşümünün uzun vadede olmasından dolayı bu alana finans açısından yapımını üstlenmek isteyen firmaların sayısı da yok denecek kadar azalmaktadır. Hal böyleyken, bu alana yatırım devletin öz kaynakları ile gerçekleşmiştir. Karayolundan gelen rekabete karşı önlemler gerekli düzenlemelerle kendi pazar payının korunmasına yönelik olmuştur. Karayolu ve demiryolu ile olan rekabette Pazar pay oranlarını dengelemek adına ülkeler farklı çalışmalar uygulamışlardır. Örneğin; SSCB ve Çin, demiryolu ağırlıklı bir ulaşım planlaması tercih ederken savaş sonrası Almanya da demiryolu altyapısına ağırlık vermiş ve özellikle karayolu taşıyıcılarına lisans getirerek taşıyıcı sayısına sınırlama getirmiştir. Ayrıca, Almanya kısa mesafe taşımacılığı esnek bırakırken uzun mesafe taşımacılığı demiryolu fiyatlarına bağlı kılmıştır. İngiltere ise, her iki alt sistem

arasındaki dengeyi devlet yönetiminde ele alarak çözmeye çalışmıştır. Birleşmiş Milletler' in ifadesi ile Gelişmekte Olan Ülkeler ve Geri Kalmış Ülkeler de mesela Nijerya, Türkiye ve Kolombiya gibi ülkeler, daha küçük maliyetle gelişebilecek karayolu ulaştırması lehine tercih yaparak demiryolu alt sistemi için herhangi bir düzenleyici tedbir almadan karayolu taşımacılığının gelişmesini serbest bırakmıştır. Gelişmiş Ülkeler, iç pazar bütünlüğünü sağlayacak ve bölgeler arası kalkınma farklılıklarını azaltacak entegre olmuş ulaştırma ağı oluştururken Gelişmekte Olan Ülkeler de hammadde ve kaynakların bulunduğu bölgeden limanlara, ülkeyi dışarıya bağlayan bir yol şebekesi oluşturmuştur (Tekeli, İlkin, 2004: 362-365).

2.3.3.1. Dünya Ölçeğinde Yeni Oluşumlar ve Ulaştırma Sektörüne Yansıması

1929 yılındaki ağır krizin yarattığı sonuçlardan biri olan ulusal korumacılığın yaygınlaşması, dünya ticaretinin azalmasına yol açmış ve dış ticaret açığı veren ülkelerin açıklarını kapatacak kaynağın bulunamamasına neden olmuştur. Ayrıca, altına endeksli kur ölçütünün değiştirilmesi sonucu uluslararası ödemelerde temel değer alınacak bir ölçütün veya para sisteminin olmaması nedeniyle dış ticarete milli paraların ödeme aracı olarak görülmeyle uluslararası ticarete bir boşluğun oluşması, dış ticarete açık veren ülkelerin fazlalık veren ülkelere açıklarını kapatacak bir mekanizmanın bulunmamasını, dış ticaret açığı veren ülkelerin uluslararası piyasalardan kısa vadeli borç bulmada sıkıntısı yaşamaları, ihtiyaç duyulan makine ve teçhizatın temini ve yatırımı için uzun vadeli borç bulma sıkıntısı yaşamaları gibi belirsizlikler oluşmuş ve en nihayetinde dış ticaret kaynaklı oluşan bu belirsizlikler yumağına bağlı olarak ekonomik kriz çıkabileceğine dair korkular oluşmuştur (Akın, 2017: 125, 126).

İkinci Dünya Savaşı sonrası karşı karşıya kalınan bu sorunların çözümü için Altın çağın hegemonik gücü ABD, ABD'nin BreettonWoods kasabasında 44 ülkenin katıldığı uluslararası bir konferans düzenleyerek dış ticaretin ve ödemelerin 1 ons altına karşılık gelen 35 dolar üzerinden yani bütün milli paraların o günkü satın aldığı altın miktarına bir anlamda dolar karşılığına göre yapılması için ortak karar almıştır. BreettonWoods sisteminin ilk ayağını oluşturan bu girişim için Amerikan Merkez Bankası (FED) bu kur üzerinden altın ve dolar talebini karşılama taahhüdü vermiştir. O dönem için ABD'nin

bu kurun sürdürülebilirliği açısından yeterli altın rezervine sahip olmasının anlamı dünya genelinde hegemonik bir güç olduğuna işarettir. Böylece dünya için sabit bir kur sistemi kurulmuş ve dolar ise küresel bir para birimi olarak tanınarak ABD'ye önemli bir prestij sağlamıştır (Lipietz, 2002: 9).

BrettonWoods sisteminin ikinci ayağını ise, uluslararası ödemelerin Uluslararası Para Fonu (IMF) aracılığı ile gerçekleştirilmesi olmuştur. Dış ticaret açığı veren ülkeler IMF'ye müracaat etmeleri halinde, dış ticaret açıklarını kapatmak üzere hem kısa vadeli borç hem de ekonomilerini düzeltmeleri için tavsiye ve teknik destek alabileceklerdi. Borç alan ülkelerin döviz gelirlerini artırmaya, iç, dış borç ve bütçe açıklarını azaltmaya yönelik olan bu tavsiyeler zamanla borçlu ülkelerin ekonomilerine dolaylı olarak şekillendirme boyutuna ulaşacaktır. BrettonWoods sisteminin diğer bir ayağı olan üçüncü ayak ise, ikinci dünya savaşına katılan ve ciddi fiziksel yıkım yaşayan Batılı Ülkelere uzun vadeli krediler vererek yeniden imar, iskan ve kalkınmalarını sağlayacak olan Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası (IBRD)'nin diğer bir ismiyle Dünya Bankası'nın teşekkülüdür. Dünya Bankası'na ve IMF'ye üye ülkelerin milli gelir büyüklüklerine göre kotalar oluşturularak bu kotaların altın ya da dolar ile ödenmesi kararlaştırılmıştır. Dünya Bankası ve IMF'nin sermayesini üçte ikisinden fazlasını ABD karşılamakla birlikte yine bu bankalara ait kotalarının üçte ikisine yakını ABD'nin elinde bulundurmaktadır. Ayrıca, yönetime katılımının kota oranında olması gerekliliği ilkesi, en nihayetinde ABD'ye her iki banka yönetiminde üçte ikilik oranda temsil yeti hakkını vermiştir. Diğer bir ifadeyle fiili olarak bankaların yönetimleri ABD'nin atadığı kişilerden oluşmaktadır (Akın, 2017: 126).

Bununla beraber sistemin bütünleyici unsurunu oluşturmak, savaş öncesi ticareti önemli bir şekilde kilitlenme noktasında getiren ticaret ayağını çevrelemek ve belli başlı kapitalist ülkeler arasında ticareti düzenlemek amacıyla 1947 yılında Havana Konferansı'nda sağlanan ve en nihayetinde 15 Nisan 1994 tarihli Marakeş Antlaşması sonucunda 1.1.1995 tarihinde yürürlüğe giren Nihai Senet ile Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) olarak bir kurumsal uluslararası örgüt kurulmuştur. GATT ile 1945 yılına kadar süren yüksek korumacı politikalar yerine ülkelerin ayrımcı uygulamalarına son verilip uluslararası ticaret bariyerlerinin azaltılarak dünya mal ticaretinin serbestleştirilmesi amaçlanmıştır (Keyder, 1983: 327).

Akın (2017: 127), oluşturulan bu uluslararası kuruluşların, ABD'nin planı ve öncülüğünde (Truman Planı) soğuk savaş sürecinde, ABD ile müttefik kalan ülkelerin kalkınmasına ve dünya ticaretinin serbestleştirilmesine ciddi anlamda katkılar sağladığını belirterek Dünya Bankası kredilerinin savaşta harap ve bitap çıkan Avrupa'nın ve birçok ülkenin yeniden imar ve iskanında önemli rol oynadığının altını çizmektedir. Yine soğuk savaş sürecinde ABD, müttefiklerinin kendine olan bağlılığını arttırmak ve çevrelemek amacıyla söz konusu bu kuruluşları etkin bir araç olarak kullandığını ve SSCB'nin dağılmasının ardından ABD orjinli sosyo-ekonomik ve kültürel politikalarını küresel planda yaygınlaştırılarak ABD'nin hegemonik özelliğinin devam ettirilmesinde bilhassa IMF ve Dünya Bankasının büyük ölçekli roller üstlendiğini vurgulamaktadır. Gereffi (1995: 69) ve Akın (2017: 127)'a göre, buna sebep olarak dünyadaki ülkelerin önemli bir kısmının ihtiyaç duydukları bayındırlık, ulaşım, çevre ve sağlık alanında yapılacak yatırımlara ait finansmanın elde edilmesindeki tek seçeneğin bu iki kuruluş aracılığı ile olmasıdır. Bu bağlamda, siyasi ilişkilerini ABD ile iyi bir şekilde yürüten ülkeler bu kuruluşlardan daha iyi koşullarda ve daha kolay finansman ve destek elde etmelerine karşın ABD'nin siyasi ve ekonomik ilişkiler açısından ters düştüğü ülkeler bu kuruluşlardan daha cimri ve katı davranışlar görmektedirler. Bu olgunun altında yatan gerçekliğe ışık tutan bazı kesimler, bunun Amerika'nın dünya genelinde imar ettiği modern sömürgecilik ve emperyalizmi olarak nitelendirmektedirler. Bu noktada şu şekilde yaklaşılabilir ki, bu kuruluşlara muhtaç olmayan ülkelere karşı ABD'nin fiili, ekonomik veya darbe ile müdahalesi söz konusu olmaktadır.

ABD'nin soğuk savaş nedeniyle ortaya koyduğu çevreleme stratejisinin temellerinden olan Avrupa'nın yeniden inşa girişimi, ABD'ye yüzyılın en önemli ve stratejik rol üstlenmesini sağlamıştır. Bu stratejik role aracı olan Truman Doktrini, Marshall Planı, NATO ve son olarak Birleşmiş Milletler gibi kurum ve faaliyetler ciddi katkılar sağlamışlardır. Söz konusu kuruluşlar ABD'nin "Çevreleme Politikası"nın temel dinamiklerini göstermiş ve Avrupa'nın savaş sonrası dönemde bütünleşmesi noktasında izler taşıması bakımından önem taşımıştır. 1948-1951 tarihli "Marshall Planı" ile doların Avrupa ülkelerine söz konusu uluslararası kurumlar aracılığıyla gönderilmesi işlemi, aslında Keynes'in ulusal ekonomilerin bağımsızlığını kabul eden yaklaşımına karşın, ulusal ekonomilerin bağımsızlığını reddedip yerine karşılıklı

bağımlılığını ikame eden ve uluslararası paranın ve dünya gelirinin siyasi yoldan yeniden bölüşümü anlamına gelen “Uluslararası Keynesçilik” adlı sistem uygulanmaya konulmasıdır (Keyder, 1983: 280). Böylelikle, Avrupa ülkeleri ile ABD arasında dış ticaret açığı temelli karşılıklı bağımlılık ilişkisi kurulmuştur.

2.3.3.2. Neoliberalleşme ile Sosyo-Ekonomik Dönüşümler ve Ulaştırma Sektörü

Liberal ekonomik toplumlarda ekonomik gelişme, değişimle eşanlı olarak nitelendirilmektedir. Dolayısıyla ekonomik yapının hareketsiz olduğu söylenemez. Üretimden yeni ürünler çıkarmak ya da mevcut ürünleri daha uygun ve ucuza imal etmek ilerlemenin başlıca itici gücü olmuştur (Shumpeter, 1942; Aktaran, Akoğlu, 1974: 64). Liberal ekonomik sistem içerisinde Kondratieff teorisini destekler nitelikte pratikte de her 25-30 yılda bir ekonomik büyümenin ardından ekonomik bunalım ve durgunluk dönemleri yaşanmaktadır. Haliyle, liberal ekonomik sistem, oluşan bunalım, durgunluk ve krizlerden belirli paradigma değişikliği ve değişimiyle çıkma eğilimini tercih etmektedir. Bu noktada, liberal ekonominin sürekliliği içerisinde mevcut sistemin yenilik ve oluşumlara ayak uyduramaması sonucu belli tıkanıklıklar oluşmakta ve en nihayetinde ekonomik sürekliliğin devamı için yeni yapısal ve köklü değişikliklere ihtiyaç duyulmaktadır. Haliyle, liberal ekonominin doğasında olan girişimcilik ruhu ve organizasyonun önündeki engelleri bertaraf edecek bir yapılanma öngörülür (Ansal, 2004: 49).

2.3.3.2.1. Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Yaşanan Dönüşümler ve Ulaştırma Sektörü

İkinci Dünya Savaşından sonra Keynezyen İktisat anlayışı üzerine oturtulan dünya ekonomisi, 70’li yıllara gelindiğinde yüksek büyüme ve sanayileşme eğilimine rağmen işsizlik oranının ve enflasyonun, gelir dağılımında artan bir eşitsizliğin ve toplumsal problemlerin giderek tırmandığı görülmektedir. Ortaya çıkan bu portrenin nedenlerine bakıldığında, devletin desteklediği sermaye yoğun üretimin devamlılığını doğurarak işgücü ücretlerinde artışa ve bunun sonucunda istihdamda azalma, sanayi

bölgelerine gerçekleşen göç olgusunun yarattığı işsiz kümelenmenin artması, Keynesyen politikalarının önemli bir unsuru olan büyük devlet harcamalarının plansız ve politik çıkarlar gözetilerek doğru yerlerde finanse edilmemesi ve karşılıksız para basılarak enflasyonist yollara başvurulması, 1974 ve 1978 yıllarında yaşanan petrol şokları vb. etkenler görülmektedir (www.aso.org.tr).

Yukarıda ifade edildiği gibi, 70'li yıllarda ortaya çıkan krizin altında yatan etkenler aslında içiçe geçmiş faktörlerdir denilebilir. Nitekim en başta, uluslararası ilişkilerde ortaya çıkan yeni aktörlerle beraber mevcut hiyerarşinin değişmeye başlaması ve bu aktörlerin etkisiyle ABD hegemonya gücünün zayıflayarak ABD'nin rekabet ortamına girmesinin ciddi bir etki yarattığı düşünülmektedir. Yani, rekabetçi ortamın oluşumunda sosyal devlet anlayış açısından sosyal güvenliğin son derece zayıf ve ucuz iş gücünün olduğu Güney Doğu Asya'nın ve ayrıca ABD'nin ikinci Dünya Savaşı sonrası ekonomik ve politik olarak desteklediği Batı Avrupa, Japonya ve bir bütün olarak yeni sanayileşen ülkelerin mevcut ekonomik üretimde yerini almaları önemli olmuşlardır. İlâveten, bilhassa bölgesel anlamda başarılı bir ekonomik birliktelik oluşturan Avrupa Ekonomik Toplulukları içerisinde Euro-dolar arasında oluşan piyasa ve 1966-1967'de ABD piyasasından çıkış yapan büyük çaptaki sermaye, ABD'nin uluslararası finans sistem düzlemindeki gücünün ciddi anlamda azalışa sebebiyet vermiştir (Harvey, 1992: 69).

Yine ekonomik krizin ortaya çıkmasındaki en önemli faktörlerden birisi hiç kuşkusuz değişen üretim yapısı ve anlayışının getirdiği sonuçlardır. 1960'lı yılların sonunda başlayarak Keynesyen yaklaşımın öngörüsü üzerine daha çok ulusal iç dinamiklere bağımlı büyüme modelinde yaşanan tıkanıklıklar gerek üretimde gerekse dış kaynaklı girdiler açısından dış pazarın önemi merkez ekonomiler için artmıştır. Yine bu tıkanıklığın aşılması için üretimin uluslararası olması gerekliliği görülerek üretim için cazip görülen söz konusu niteliklere sahip ülkelere doğrudan yatırımın yapılması, yeni üretim tarzında sınırların genişletilmesinde başlıca araç olmuştur. Diğer bir ifadeyle krizin ortaya çıkışını izleyen dönemde Keynesyen ulusal iç dinamik modeli ile çalışan birikim modeli hızla değişmeye başlayarak tasfiye sürecine girmiştir. Nitekim bu krizle birlikte ticari sınai ve tarımsal ürünlerin katma değerinde ihracat ve ithalatın payı hızla artmıştır. (Sönmez, 2016: 56).

Bu duruma Sönmez (2016: 50) farklı bir bakış açısından yaklaşarak, merkez ülkelerdeki sermayeye göre karın düşmesi sanayi kollarının çevre ülkelere aktarılmasını doğurarak merkez orjinli büyük ölçekli firmaların veya oligopollerin iş gücünün ucuz ve örgütsüz rezervler halinde yer aldığı ve merkez ülkelerden farklı çalışma şartların bulunduğu, iş ve sosyal güvence sisteminin bulunmadığı bölgelere yöneldiğini belirterek bir takım çevre ülkelerin dayanıklı tüketim malları ile üretim araçları üretimine ağırlık verildiğini vurgulamaktadır. Bunula birlikte, bu yeni üretim sistemini ABD orjinli ÇUŞ'ların yeniden düzenleme politikaları ile desteklediğinin altını çizerek özetle ithal ikameci sanayileşmenin yabancı sermaye desteği ve işbirliğiyle gerçekleştirildiğini ifade etmektedir. Arka planda ise merkez ülkelerde ortalama kar haddinin düşme eğilimine girmesi ve bunu gidermek adına yeni bir uluslararası işbölümü oluşturularak bu uluslararası işbölümünün küresel ölçeğe uyarlanmasıyla dünya ülkeleri Merkez-Çevre ilişkisi içerisinde yeniden konumlanmışlardır (Scott, 1998: 44). Böylece, Merkez ve Çevre çerçevesinde bundan böyle bir ürünün farklı düzeylerdeki parçaların ve montaj işlemlerin her birinin farklı ülkelerde yapılması ve tekrar üretim sonucunda oluşan ürünlerin merkez ülkelere yönelik pazarlanması gündeme gelmiştir. Üretim sürecinde olduğu gibi benzer şekilde istihdam yapısında da özellikle çalışma saatleri, süresi ve ücretleri üzerinden bir tür “esnekleştirme” sürecinin yaşanması başlamıştır (Parlak, 2000: 663; Aydoğanlı, 2011:87). Ayrıca, bu süreçte kamu örgütlerinde yurttaşlar müşteri olarak görülmesi, devamlı istihdamın yerini sözleşmeye dayalı çalışmalar, kurallara dayalı gözetimlerin yerine performans değerlendirmeleri gözetilerek kamu örgütlerinin kamu yararını sağlaması için önceden belirlenmiş kurallar ve ilkelere dayandırılan amaçlar, yerini zaman içinde elde edilen iyi sonuçlara ve başarıya bırakmıştır (Bilgiç, 2011: 100-101).

Merkezde sağlanan sermaye birikimi, uluslararası bağlantısı güçlü olan büyük sermaye sahipleri ve sermaye şirketleri aracılığı ile gerçekleşerek çevrenin merkeze bağımlılığı ve az gelişmiş ülkelerin konumunun sürekliliği devam etmiştir. Bu sayede gelişmiş ülkeler hep gelişerek modern varlıklarını devam ettirmektedir. Krizle beraber küreselleşme denilen uluslararası bütünleşmeler, dışa açılmalar, uluslararası rekabet ve ekonomik konjonktürel dalgalanmalar haliyle üretim tarzının değişimini gerekli kılmıştır. 1980’lerde “yalın üretim” ve “tam zamanlı üretim (Just-In-Time)” gibi esnek üretim ve teknik uygulamaların küresel olarak yaygınlaşması, üretilen ürünlerin

ivedilikle tüketiciye ulaştırılmasını içeren “Hızlı Tepki (Quick Response)” ve “Erteleme (Postponement) İlkesi” gibi yaklaşımlar müşteri beklentilerini etkili bir şekilde karşılanmasını sağlayan önemli lojistik yenilikler olmuştur (Zeybek, 2007: 394). Bu yenilikler, belli üretimleri belli mekânlara bağımlılığını azaltarak kitlesel üretim ve teçhizatının dünyanın uzak bölge ve ülkelerine ulaştırılması noktasında uzmanlaşmayı arttırmış ve taşımacılık alanında “konteyner” sisteminin doğmasını ve gelişmesini sağlamıştır. Böylelikle, sınai üretimde belli mekânlara bağımlılık azalırken, iletişim ve ulaştırma sektörlerinde yaşanan teknolojik ilerlemeler üretim sürecindeki iş bölümlerinin kaydığı farklı mekânlar arasında koordinasyon ve kontrolünün sağlanmasını kolaylaştırmıştır. Nihayetinde, bir ürünün bütünü veya kısmi üretimi dünyanın herhangi bir bölgesinde mümkün hale gelerek bireyin ucuz ve çok çeşitli ürün ihtiyaçları azami fayda elde edeceği şekilde karşılamasına imkân doğmuştur (Parlak, 2000: 663; Zeybek, 2007: 394; Storper, 1997: 218). Bu faktörün işlevselliğini arttıran neden ise, petrol fiyatlarında ulaşılan zirvenin sermayeyi ucuz maliyetli arayışlara itmeye zorlaması olarak söylenebilir.

Yukarıda söylenenler ışığında, uluslararası iş bölümünün küresel ölçekte yaygınlığına neden olan en önemli aktörden birinin de çok uluslu şirketler olduğu söylenebilir. Üretim sürecinde yaşanan tıkanıkları aşmak adına küresel boyutta yeniden yapılandırma yoluna giden ÇUŞ’lar, ellerinde bulundurdukları piyasa ve kar marjlarını korumanın ve yeniden rekabette üstünlük elde etmenin gayreti içerisine girmişlerdir. Bu süreç içerisinde ÇUŞ’lar, yukarıda da bahsedildiği gibi iletişim ve ulaştırma sektörlerinde yaşanan teknolojik ilerlemeleri kullanarak üretim sürecini alt bölümlere ayırarak üretim sürecinin (özellikle işgücü kısmının) küresel yedek sanayi işçilerini istihdam etmek suretiyle yeniden şekillendirmişlerdir. Dolayısıyla, ÇUŞ’lar dünya ekonomisindeki büyüklükleri, örgütsel, yapısal, yönetsel ve geniş sermaye imkanları ile bu süreci yönetebilen önemli bir aktör olmuşlardır (Parlak, 2000: 663).

Ayrıca Erbay (1998: 170)’a göre, bu dönemde Gelişmekte Olan Ülkeler (GOÜ) açısından içe dönük ithal ikameci sanayileşme politikalarından vazgeçilerek ekonomik, siyasal, sosyal ve kültürel değerleri oluşturan birikimlerin, ulusal sınırları aşarak dünyayı kuşatması olarak tanımlanan küreselleşme olgusu neticesinde, en başta ekonomik alan olmak üzere, mukayeseli üstünlüklere göre ülke veya bölgelerin değerlendirilmesinden vazgeçilerek buna karşın küresel boyutta uzmanlaşmanın dikkate

alındığı ve karşılıklı etkileşimin yarattığı olumlu konjonktür ile karşılıklı bağımlılığın arttığı “İhracata Dayalı Sanayileşme Stratejisi” olarak tanımlanan kalkınma modeli başlamıştır. Bu modelden hareketle uluslararası ticaretin önündeki engellerin ortadan kalkması noktasında Gelişmekte Olan Ülkelerde gümrük vergileri düşmüş ve en nihayetinde ulaştırma, iletişim ve enerji ulusal kalkınma amaçlarına bütüncül bir eksende hizmet ederek önemli bir unsur haline gelmiştir. Bu dönemde Avrupa Ekonomik Topluluğu gibi bölgesel ekonomik oluşumlar ve Gelişmiş Ülkeler, sermayenin, işgücünün, insan kaynaklarının ve malların serbest dolaşımını güçlendirmek ve kolaylaştırmak adına ulaştırma sektörünü belli standartları olan ve ortak karar alınabilecek bilimsel politik bir konuma getirmişlerdir.

Gelişmeler bu şekilde devam ederken 70’li yıllarda ortaya çıkan stagflasyon (enflasyon, ekonomik durgunluk ve işsizlik) süreci aşamasında krizin müsebbibi olarak Keynesyen iktisadi politika uygulamalarının yetersiz kalması ve refah devleti politikaları görülmüş ve neticesinde refah devlet olgusu sorgulanarak öncelikle gelişmiş ülkelerde devlet anlayışının yeniden şekillenmesini hızlandırmıştır. Aslında, 1974’de Nobel ödüllü Avusturyalı iktisatçı Friedrich von Hayek (1899-1992)’in “iktisadi alandaki devlet müdahalesinin, insanları, devlete aşırı bağımlı kıldığını ve pek çok gelişmiş ülkede yaşayan iktisadi gelişmenin ve çoğu ulus-devletin karşı karşıya kaldığı mali krizin, serbest piyasaya dönmek için neden oluşturduğu” düşüncesi, devlet anlayışının yeniden şekillenmesindeki ve refah devletinden neoliberal devlete kayıştaki en önemli felsefi temel olduğu söylenebilir. Neo-liberal iktisadın sahadaki ilk politik uyarlaması, Reagan (*Reagonomics*) ABD’si, Thatcher (*Thatcherism*) İngiltere’sinin yürürlüğe koyduğu serbest piyasa ekonomisi bazlı arz yanlı iktisat yaklaşımına uygun politikalarda görülmüştür. Kısa süre içerisinde yaygınlık kazanan bu politikalar, aslında Keynesyen iktisadın göz ardı ettiği talebe odaklanmanın ve potansiyel çıktıyı (arzı), sermaye birikimini, teknik gelişmeyi, iyi bir işgücü kalitesinin önemine işaret ederek piyasaların kendi kurallarına göre işlemesi halinde refahın artacağını ileri sürmektedir (Feldstein, 1986: 26; Dumludağ, 2004: 123). İlaveten, Keynesyen ekolün kamu harcamalarında kısıtlamaya gidilmesinin durgunluğa yol açacağı yaklaşımının aksine neoliberal ekol, kamu harcamaları ve bütçe açığında oluşan azalmanın faizlerde düşüğe ve düşüşle birlikte kamuoyunun gelecek beklentisinde olumlu bir hava ve güven etkisi yaratarak, yatırımlarda canlanmaya ve neticesinde bütçe yetersizliklerinin olumsuz

etkilerini ortadan kaldıracığı yönünde yaklaşım içermektedir (McDermott, Wescott, 1997: 2-3).

Değişim, dönüşüm ve neoliberal politikalarının daha çok hissedildiği 1980’li yıllara gelindiğinde, yükselen petrol fiyatları ve dalgalanmaya bırakılan döviz kurlarının yükselmesi ile birlikte ciddi bir borç krizine giren Gelişmekte Olan Ülkelerin, geniş bütçe/kamu açıkları, yüksek enflasyon ve ciddi bir dış borç yükü ortak paydalarını oluşturmuştur. 1940’lı yıllarda Keynesyen iktisadi modeli desteklemek amacıyla kurulan IMF ve Dünya Bankası (IBRD), bu dönemde Gelişmekte Olan Ülkelerin ekonomik kalkınması ve bütçe açıklarının kapatılması için “İstikrar ve Yapısal Uyum Programları” aracılığıyla ülkelerin dışa açılma, deregülasyon ve özelleştirme gibi politik önerilerle borçlu ülkelerin mali ve ekonomik politikalarına müdahale eden kurumlar haline dönüşmüşlerdir (Başkaya, 1995: 20; Sönmez, 1998: 527-528).

Küresel ölçekte yaşanan tüm bu gelişmelerle birlikte ulaştırma sektörünü etkileyen ve neoliberal anlayışın ekonomiye bakan tarafı olarak nitelendirilen bir diğer gelişme ise Washington Uzlaşması olmuştur. Williamson (2003: 10), Uzlaşma’nın içeriğini; “enflasyon ve ödemeler dengesi krizlerine yol açan açıkları önlemek üzere, mali disiplin, kamu harcamalarının daha verimli alanlarda yeniden düzenlenmesi, ılımlı vergi oranlarıyla geniş bir vergi tabanını birleştirebilen vergi reformu, faiz oranlarının liberalizasyonu, rekabetçi döviz kurları, ticaretin liberalizasyonu, doğrudan yabancı yatırımlarının serbestleştirilmesi, özelleştirme, deregülasyon, mülkiyet haklarının güvenceye alınması” olarak on maddede belirlemiştir.

Washington Uzlaşma’sında öngörülen söz konusu on maddeden öne çıkan birkaç maddenin özellikle ulaştırma sektörü açısından önemini vurgulamakta fayda vardır. Bunlar; dış ticarete yönelik sınırlamaları kaldıran dışa açık ekonomik model anlayışının uygulanması, ülkeler arası sermaye hareketleri serbestliği ve dış yatırımlara yönelik kısıtların kaldırılması, devletin ekonomideki ağırlığının azaltılması amacıyla yapılacak olan mali disiplin kuralları altında kamu iktisadi teşekküllerinin özelleştirilmesi uygulamalarıdır. Bu üç faktör 1980 sonrası politikalarda özelleştirmeler yoluyla sermayenin el değiştirmesi, sermayenin önündeki engellerin kalkması ve dünya ticaretinin önündeki engellerin de kaldırılması açısından önemli sonuçları olan kararlardır.

Johnson (2007: 227)'a göre, Özelleştirme, Washington Uzlaşması'nda belirtilen en önemli iktisadi politikalarından biri olmuştur. Keynesyen iktisadi yaklaşımdaki kamu sektörünün üstlendiği istihdam kapısı mantığı, zamanla ekonomik büyümenin hızını düşürerek ödemeler dengesizliği ile krizlerinin önünü açmıştır. Diğer bir deyişle, GOÜ'lerde merkezi planlama kaynaklı tesis edilen KİT'lerin, merkezi anlayışla yönetilmesi ve siyasilerin "istihdam politikalarına" kurban edilmesi sebeplerinden dolayı KİT'lerdeki üretim maliyetlerinin yükselmesine ve haliyle bu ülkelerin uluslararası rekabette gücünün zayıflamasına ve ödemeler dengesi sorunları ile karşı karşıya kalmasıyla sonuçlanmıştır. Bu nedendir ki; özelleştirme politikası ilerleyen yıllarda en çok üzerinde durulan ve vurgulanan bir konu olmuştur.

Dönemin en güncel konularından olan özelleştirme, kendisini uygulayan ülkelerin kendine has koşullarının olması, uygulanan özelleştirme programının kapsamı, onu uygulayan kişi ve kuruluşlara ait çıkar ve yaklaşım farklılıkları ve özelleştirmeyi ortaya çıkaran unsur ve amaç farklılıkları nedenleriyle özelleştirmenin tanımı çeşitlenerek farklı anlamlar yüklenmiştir. Manzetti (1994: 51-54), gelişmiş ülkeler ile GOÜ arasında özelleştirmeye neden olan unsurların farklı olduğunu belirterek bu farklılıkları üç şekilde açıklamaktadır. Birincisi; kamuya ait mal ve hizmetlerin özel teşebbüse devredilmesi seçeneklerinin bol olması ve özelleştirmenin karmaşık bir politika olması, İkincisi; özelleştirmenin tek başına yeterli olan bir uygulama süreci olmayıp ilaveten ekonomik yapısal düzenleme ve deregülasyon gibi reformlarla desteklenmesi ve üçüncüsü ise, özelleştirmenin dünya ülkeleri arasında değişik siyasal şartlar altında benimsenmesidir.

Özelleştirme, dünyada geniş bir coğrafya üzerinde ve farklı şekillerde, değişik sistem ve ekonomilerde uygulama alanı bulmasıyla birlikte her ülkenin uygulama nedeni aynı olmadığı için, daha öncede ifade edildiği gibi özelleştirmeye bakış açıları da farklı olmuştur. Kimi ülkelerde geniş kitleler tarafından desteklenirken, birçok ülkede ise, IMF ve Dünya Bankası gibi uluslararası kuruluşlar ile gelişmiş ülkelerin bir baskı metodu olarak algılanmıştır. Buna benzer, bazen özelleştirmeyle hedeflenen amaçların birbiriyle çelişmesi, özelleştirmenin tanımlanmasını zorlaştıran bir diğer husus olmuştur. Bu ve benzer nedenlerle özelleştirme farklı algılanmış, özelleştirmenin üzerinde uzlaşılabilir tek bir tanımının yapılması imkânsızlaşmıştır (Stephen, Parker, 1997: 58).

Çetinkaya (2001: 173-175)'ya göre, Gelişmekte Olan Ülkelerdeki özelleştirme uygulamalarının ekonomik, mali, ideolojik, siyasi ve sosyal olarak amaçları bulunmaktadır. Ekonomik amaçlar açıdan verimliliği arttırmak, serbest piyasa ekonomisini güçlendirmek ve bununla piyasadaki kamunun ağırlığını azaltmak ve sermaye piyasasının geliştirilmesidir. Mali amaçlar açısından iktisadi özellik taşıyan işletme ve mal varlıkların satılarak doğrudan gelir elde edilirken devlete ait işletmelerin hizmet sunumunun, verimlilik ve etkinlik noktasında başarılı olarak görülen özel sektöre devredilmesi sonucu devletin işletmelerdeki zararlarından kurtararak dolaylı gelir sağlanmasıdır. Sosyal amaçlar açısından ise, sermayenin tabana yayılımı sağlanarak ülkedeki gelir dağılımını adil hale getirilmesidir. Genel anlamda söylemek gerekirse; tüm dünyada uygulanan özelleştirmelerin amacı, ekonomik alanda özel sektörün ağırlığını ve liberal piyasa ekonomisinin etkinliğini yükselterek yeni bir yapının oluşmasını sağlamaktır. Bu bağlamda, devletin ekonomiye müdahalesini, bilhassa girişimci özelliğini ortadan kaldırmak ve devletin ekonomik sahadaki faaliyet gösteren rolünün azaltılması yoluyla klasik fonksiyonlarına daha çok ağırlık vermesini sağlamak, özelleştirme politikalarının temel beklentisidir. Gelişmiş ülkeler için özelleştirme, kamu finansman açıklarını azaltarak ekonomik etkinliği, rekabeti ve verimliliği artırmanın araçlarından birisi, gelişmekte olan ülkeler için ise büyümeyi hızlandırmanın, kamudaki yapısal dengesizlikleri düzeltmenin, kamu finansman açıklarını azaltmanın ve enflasyonu düşürmenin aracı olarak sunulmuştur (Petrol iş, 1997: 11).

Sonuç itibarıyla bu zamana gelinceye kadar Bakan (2019: 103), Keynesyen refah devlet fikrinin İkinci Dünya Savaşı sonrası Avrupa ülkelerinde oluşan ekonomik ve sosyal çöküntünün üstesinden gelinmesinde önemli bir yardımcı unsur olduğunu ancak, zaman içerisinde değişim gösteren pazarlama, üretim ve iletişim teknikleri, devletin iktisadi rolde izlediği metotlarda da değişime gitmesine sebebiyet verdiğini belirtmektedir. Bakan'a göre; bu süreç içerisinde karma ekonomilerin devletçi ayağının hantallaşması ve tipik kendini yenileyememe hastalığına yakalanması sonucu ülkelerde gizli işsizlik, ekonomik ve yönetsel hantallık oluşmuştur. Kamu iktisadi teşebbüslerinin de zaman içerisinde devletin üzerinde oluşturduğu ağır yük ve zarar, genişleyen Pazar ve gelişen teknolojileri ile birlikte bunların özelleştirilmesini doğurmuştur. Dönemin iktisadi düşünce rüzgârıyla özelleştirme, Avrupa'da ve Türkiye'de karma ekonomilerin

devletçi ve hantallaşmış ayağından vazgeçilmesiyle başlanmıştır. Ancak, Avrupa devletleri hantal yapıları özel sektöre devrederken sosyal devlet unsurundan uzaklaşmamışlardır. Örneğin; işsizlik sigortası, kira yardımı, analık yardımı, gıda yardımı gibi suni talep yetersizliğini gideren sosyal yardımlardan vazgeçilmemiştir.

2.3.3.2.2. Özelleştirme ve Ulaştırma Sektörüne Yansıması

Tarihsel süreç içerisinde kamu hizmetlerinin özel sektör eliyle yerine getirilmesine dair örnekler bulunmaktadır. Roma İmparatorluğu döneminde liman, yol, pazar yeri, hamam gibi kamu hizmetlerinin yerine getirilmesinde, erken İslam devletleri ve Selçuklu devletinde “ikta” olarak bilinen, devlet mülkiyetli toprakların kullanılması ve bu topraklara bağlı verginin özel kişiler aracılığıyla toplanmasına imkan sağlayan toprak sisteminde ve Osmanlı İmparatorluğunda tımar adıyla bilinen toprak yönetim sisteminde, özel kişi ve kişilere kamu hizmetlerinin yerine getirilmesi yönünde mevzuat ve teamüllerin olduğu bilinmektedir. Kamu hizmetlerinin özel kişiler eliyle yerine getirilmesi sürecinin devamlılık kazanması ise, 17. yüzyıldan itibaren yine kıta Avrupası’nda görülmeye başlamıştır. Bilhassa, Batı Avrupa ülkelerinde başta Fransa olmak üzere su kanalları, posta hizmetleri, ulaştırma hizmetleri gibi temel hizmetlerde özel kişi ve kişilere kamu hizmetlerinin yerine getirilmesi yaklaşımı etkin bir şekilde kullanılmıştır (TC Kalkınma Bakanlığı, 2018). Fakat Birinci Dünya Savaşı sonrasında dünya genelinde oluşan devletçi ve içe kapanık ticaret anlayış, ekonomik sistemin devlet eliyle ve müdahaleleriyle yürümesini tercih etmiştir. Hal böyleyken, petrol krizi ile birlikte en üst seviyeye ulaşan ekonomik resesyonu aşmak adına devletin üstlenmiş olduğu belli hizmetlerin özel sektör tarafından yaptırılmasının önü açılmıştır.

Aktan ve Dileyici (2005a: 15), kamu hizmetinin devlet eliyle gerçekleştirildiği yöntemde ülkelerin mali açıdan karşı karşıya kaldıkları finansman sorunları sebebiyle kamu hizmetlerinin toplumsal ihtiyaçları karşılamaya yönelik sınırlı devlet yatırımlarının gerçekleşmesine neden olduğunu belirterek bunun neticesinde hizmet kalitesinde düşüş ve maliyette de artışların ortaya çıktığını vurgulamaktadır. Diğer taraftan yazarlara göre, nüfus artışı, kentleşme vb. faktörlerin getirdiği etkiler altyapı hizmetlerine olan talebi de artırarak, kamu hizmetlerinin yerine getirilmesini finansmanıyla birlikte özel sektör marifet yoluyla yapılmasını zorunlu kılmıştır.

Benzer şekilde Dünya Bankası (World Bank, 1994: 25), petrol krizi ile ortaya çıkan ülkelerin bütçe açıklarına dikkat çekerek kamu hizmeti sunumunda devlet tekelinin yol açtığı sakıncaların ortada olduğunu ve devlet tekeli deneyimlerinin gerek talebe cevap vermedeki başarısızlığında gerek ciddi ve yaygın kaynak dağılımı etkinsizliğini ortaya çıkarmasında gerekse kamu mülkiyetine, finansmanına ve işletmesine yönelik araçların yoksulluğu azaltma ve çevresel sürdürülebilirliği sağlamada hiçbir avantajı olmadığını belirtmektedir. Ancak gelinen noktada kamu hizmet ihtiyacının her geçen gün artması nedeniyle devletin altyapı hizmetlerindeki etkinliğinin artması gereğini değerlendirmiştir.

Yeni dönemle birlikte hız kazanan serbestleşme, ticarileşme ve özelleştirme ulaştırma sektöründe de görülmeye başlanmış ve devletin özelleştirme alanları Dünya Bankası'nın çalışmalarıyla tespit edilmeye başlanmıştır. Bu dönemde Dünya Bankası'nın yukarıdaki yorumdan da anlaşılacağı gibi, özelleştirme uygulamalarında devletin alacağı konum ve özel sektörün dolduracağı alanı tespiti noktasında çalışmaları olmuştur. En nihayetinde ulaştırma sektörünün işletmeciliği ve altyapının özelleştirme süreçlerine tabi tutulması düşüncesi ve uygulamaları ağırlık kazanmıştır. Haliyle, daha önce bir kamu hizmeti olarak görülen ulaştırma sektörü 1980 sonrası dönemde altyapı ve işletmeciliğin özel sektör tarafından finansman ile birlikte karşılanması neticesinde performans kriterleri göz önünde bulundurularak yaptırılması söz konusu olmuştur.

Bu süreç içerisinde devlet anlayışı kamu hizmeti kapsamıyla birlikte değişirken, kamu işletmeciliğinde hangi mal ve hizmetleri ne ölçüde ve ne kadar üretmesi gerektiğinin sorgulanması başlamış ve kamu sektörü tarafından sunulan mal ve hizmetlerin önemli bir bölümünün piyasa rekabeti içerisinde üretilmesi ön plana çıkmıştır (Ener ve Demircan, 2008: 58). Ulusoy (2004: 20-21), bu dönemde kamu hizmetinin içeriğine yönelik tartışmaların sadece hukuksal boyutla sınırlı kalmayıp, ariyeten siyasal ya da ideolojik boyutunun da tartışılmaya başlandığını belirterek bu aşamadan sonra faaliyetler içerisinde ayrıma gidilerek siyasi iktidarların içinde buldukları toplumun ekonomik ve toplumsal koşullarını dikkate alarak hangi hizmetin kamu hizmeti olarak tanımlama imkanının doğduğunun altını çizmektedir. Bu bağlamda, kamusal mal ve hizmetin yerine getirilmesi ve sınıflandırılması ile ilgili klasik anlayışın yanı sıra yeni anlayışlar da ortaya çıkarak devletin iktisadi

politikalarında ve fonksiyonlarında yaşanan değişimler, kamusal öğretilerde ve kamu hizmeti teorisinde de görülmeye başlanmıştır (Dileyici ve Vural, 2006: 43).

Kamu hizmeti öğretilerine getirilen yeni yaklaşıma etki eden önemli unsurlardan birinin hizmet ticaretinin serbestleştirilmesidir denilebilir. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ)'nün 1994 yılında üyesi olduğu ülkelerle gerçekleştirdiği GATS (*General Agreement on Trade in Services*; Hizmet Ticareti Genel Anlaşması) anlaşması ile neo-liberal politikalar paralelliğinde hizmet ticaretinin serbest piyasaya açılması amaçlanarak bu tarihten itibaren Uluslararası Para Fonu (IMF), Dünya Bankası ve Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) gibi kuruluşların da belirleyici etkisiyle devletin değişimi, dönüşümü ve kamu yönetiminin yeniden yapılandırılmasına yönelik adımlar atılmıştır. GATS çerçevesinde hizmet ticaretinin serbestleştirilmesi ve ülkelerin kamu hizmetlerinin piyasaya açılabilmesi için DTÖ, anlaşmaya taraf olan ülkelere anlaşmanın amacına yönelik ulusal mevzuatlarını düzenlemelerini ve mevcut engellerin kaldırılmasını talep etmiştir (Kutun, 2005).

İktisadi anlayış çerçevesinde yaşam hakkı bulan Keynesyen dönemi, kamu yatırımlarının devlet tarafından üstlenilmesi prensibini getirmiştir. Devlet bütçesinde ve ülke GSYH içerisinde büyük bir paya sahip olan ulaştırma sektör yatırımları ülkelerin kendi öz sermayeleri ile karşılanabilecek önemli bir gider olarak değerlendirilmekteydi. Küresel boyutta 1980 sonrası özellikle 1988 yılından itibaren ulaştırma altyapı yatırımlarına özel sektör finansmanının sağlanması adına önemli hukuki zemin oluşturularak özel sektörün bu alana çekilmesi sağlanmıştır. Dünya Bankası'na (Worldbank, 1996: 42) göre, özel sektör finansmanının özellikle birinci olarak pazara girişin sınırlı olabildiği (kentsel ve kırsal yerel karayollarına karşın, havaalanları ve deniz limanları, tüneller, köprüler ve başlıca otoyollarda), ikinci olarak tahmin edilen trafik hacminin yüksek olduğu (konteyner limanları, yük demiryolu (freight rail) öncelikli yollar, üçüncü olarak nakit girişinin güvenilir olmasının beklendiği alanlar ve dördüncü olarak döviz kuru kazancı getiren limanlar, havaalanları gibi varlıklara uygulanması gerektiği vurgulanmıştır.

Yine Dünya Bankası (World bank, 1996: 45)'na göre; ulaştırma altyapısının finansmanında özel sektör yerine kamu sektörünün varlığını gerektiren bir dizi faktör bulunmaktadır. Bunlar birinci olarak; Piyasa bazlı enstrümanlar tarafından kolaylıkla yönlendirilemeyen trafik tıkanıklığı ya da hava kirliliği gibi büyük ölçekli dışsallıkların

olduğu alanlara hükümet müdahalesine gereksinim duyulmaktadır. İkinci olarak; Trafik akışından ve kullanıcı ücretlerinden elde edilen krlılığın düşük olduğu yerlerde özel sektör herhangi bir faaliyette bulunmak istemeyecektir. Diğer taraftan, özellikle demiryolları, havayolları, ağır sanayi tesisleri gibi altyapıların maliyetinin çok yüksek olması, toplumun ihtiyaçlarını karşılayacak optimal yatırım hacminin çok büyük olması ve özel kesimin elinde bir bütün olarak bu yatırımı gerçekleştirebilecek sermaye birikiminin olmaması ve en nihayetinde olsa bile kısa vadede yüksek getiri elde edilecek yatırım alanları varken, yapılan yatırımın parasal olarak geri dönüşümünün uzun vadede gerçekleşmesinden ötürü özel sektörün altyapı yatırımlarını tercih etmemesi gibi faktörler devletin altyapı yatırımlarını üstlenmesini sosyal hayatın devamlılığı adına gerekli kılmaktadır.

Hal böyleyken, küreselleşme ve/veya çeşitli suni etkilerle birlikte kamusal öğreti anlayışında yaşanan değişimler kamu ihtiyacını karşılayan finansın tarafını da değiştirmiştir. Örneğin, karma ekonomi döneminde eğitim, sağlık, savunma gibi hizmetlere benzer karayolu altyapı hizmeti de bir kamu malı/hizmeti olarak değerlendirilerek finansı genel btçeden karşılanmakta iken yol bakım ve yeni yol yapım işi pazarlanabilir bir üretim haline getirilerek kamu btçesini bu alanlarda kullanım tercihi olmaktan çıkartılıp alternatif finans kaynaklarından yararlanılmaya başlanmıştır. Süreç içerisinde söz konusu bu modele Dünya Bankası, ulaştırma altyapı ve işlemesinin finans sorunlarını üzülmesi noktasında ulaştırma hizmetlerinin bütünsel yapısını altyapı ve işletme şeklinde iki ayrı hizmet alanı olarak tanımlayarak söz konusu bu alanların rekabete açılmasını sağlamak için GOÜ'lere düzenlemeler ve zelleştirme önermektedir. Bu bağlamda Tandırcıoğlu (2002: 198) zelleştirmeyi, genel olarak devletin iktisadi alandaki faaliyetlerinin sona erdirilmesi yoluyla serbest piyasa ekonomisinin tesisi olarak tanımlayarak özelleştirmenin piyasa ekonomisine işlerlik kazandıracak tüm uygulamaları içerdiğini vurgulamaktadır. Ayrıca Duran (1994: 77-78)'a göre, geniş anlamda zelleştirme yöntemleri 4 gruba ayrılır: 1) Kamu kuruluşlarının mülkiyet ve yönetiminin zelleştirilmesi, 2) Kamu kuruluşlarının üretim faaliyetlerinin özelleştirilmesi ve özelleştirilmesinin teşviki, 3) Kamusal mal ve hizmetlerin finansmanının özelleştirilmesi ve 4) Dereglasyon (yasal ve kurumsal serbestleşme).

Öncelikle ABD ve İngiltere'nin öncülüğünde başlayan ulaştırma altyapı ve işletmelerine yönelik düzenlemeler OECD üyesi ülkeleri ile birlikte GOÜ'de de başlamış ve artarak devam etmektedir. Düzenlemeler farklı ülkeleri ve farklı amaç ve süreçleri ihtiva etse de, sonuçları itibariyle demonopolizasyon ve piyasaların yeniden yapılandırılması, piyasaların rekabete açılması ve piyasaların yeniden düzenlenmesi olarak üç temel düzenleme aşamasını doğurmuştur. Vural (2005: 115)'a göre, "Demonopolizasyon ve piyasaların yeniden yapılandırılması, altyapı hizmetlerine özel sektör katılımının artırılabilmesi için atılacak ilk adım olarak, kamusal tekellerin ortadan kaldırılması ve altyapı sektörlerinde doğal tekel özelliğini muhafaza eden kısımların rekabete açılması anlamına gelmekte olup, piyasaların rekabete açılması ise piyasaya yeni (özel veya yabancı kamu şirketleri) firmaların girmesini amaçlayan serbestleştirme uygulamaları esasen altyapı hizmetleri piyasalarının rekabete açılmasını" ve altyapı hizmetlerine özel sektörün katılımının artırılmasını amaçlamaktadır. Kessides (2004: 18) ise, piyasaların yeniden düzenlenmesini (re-regülasyon), altyapı düzenlemesi ile verimliliğin artması ve altyapı hizmetlerinin kaliteli ve yeterli düzeyde yerine getirilmesi açısından gerekli olan uzun vadeli özel sektör sermaye yatırımlarının teşviki ve taraflar arasındaki çıkar çatışmasının dengelenmesi olarak tanımlamaktadır.

Deregülasyonda kullanılan bir başka yaklaşım ise, bazı altyapı hizmet sisteminin belli kesimleri ayrı bir hizmet koluna ayırıştırılarak (dikey bölünme) piyasa rekabetine açılmasıdır. Bu yaklaşımda, altyapı hizmetinin doğal tekel özelliğindeki parçasının devlet tekelinde hizmetini sürdürürken, diğer parçasının serbestleştirilmesi planlanmıştır. Örneğin, Demiryolu ve havayolu sektöründe altyapı birimi ile işletme birimleri, karayollarında ise onarım, bakım ve işletme birimleri birbirinden ayırıştırılarak bu birimlerin rekabete açılması söz konusu iken, altyapı imalat birimleri ise devletin yükümlülüğünde kalmaktadır. Ancak burada söylenmesi gereken husus, devletin serbestleştirilen bölümler üzerindeki kontrol, denetleme ve düzenleme yapma yetkisinin kalkmamasıdır. Bu bölümlerin serbestleştirilmesinin sonrasında da devlet, yeni düzenleyici ve denetleyici bağımsız kurumlar tesis ederek düzenlemeler yapmaktadır (Hurl, 1988: 3).

Dünya Bankası, özelleştirmeye giden süreçte öncelikle sürece "ticarileşme" ile başlanmasını savunmaktadır. Ticarileşme'yi kamu tasarrufunda bulunan işletmelerde

ticari hedef ve amaçların yönetim anlayışına dâhil edilmesi olarak tanımlayan Humphreys (1999:122, Aktaran Özenen, 2003: 42), havayolu sektöründeki ticarileşmeyi ise, devlet tasarrufunda olan ve kamu hizmeti veren havaalanlarındaki yönetim anlayışının, ticari hedef ve amaçların belirlendiği ticari iş odaklı yönetim anlayışına dönüşmesi olarak betimlemektedir. Havaalanı ve karayollarına ait ilk ticarileşme hareketinin ortaya çıktığı Avrupa’da, esas itibariyle havaalanı ve karayollarının mülkiyeti devlette kalmakta iken, yönetim anlayışı bazen kamu bazen de özel sektör tarafından yürütüldüğü görülmüştür. Bu anlayış sayesinde daha bağımsız havaalanı ve karayolu otoriteleri kurularak bu sektör işletmelerine yönelik özel yatırım ve ortaklık yolları açılmıştır. Böylece söz konusu işletmelerin daha fazla ticari ve operasyonel özgürlüğe kavuştuğu gözlemlenmiştir. (Bakan, 2019: 107; Özenen, Kuyucak Şengür, 2016: 62). Gelişmiş ülkelerde özelleştirme uygulamaları satışlar, “halka arz” veya “ülke şirketleri” yoluyla yapılmıştır.

Havayolu ulaştırmasında liberalizasyon düzenlemeleri sonucunda, havaalanlarının müşteri odaklı yönetim anlayışı ve ticari özelliği daha çok ön plana çıkararak özel şirketlerin havaalanlarına yatırım yapmasına yönelik cazibesi artmıştır. Başlangıç olarak 1987 yılında havayolu ulaştırmasında İngiliz BAA (British Airports Authority- Britanya Havaalanları Otoritesi)’nin hisselerinin halka arzı ile başlayan özelleştirme hareketi gittikçe yaygınlık kazanarak 1999 yılı rakamlarına göre 44 ülkede havaalanı özelleştirme planları ya da uygulamalarına dönüşmüştür (Özenen, 2003: 48). Bu uygulamaların başarılı olması sonucu günümüzde havaalanları başta olmak üzere tüm ulaştırma altyapı ve işletmelerin özelleştirilmesinin çeşitli yöntemleri ile özel sektör finansman ve işletimi eliyle yaptırılması söz konusudur. Gelişmekte olan ülkelerde, özelleştirilen şirketlerin büyük bir kısmının genellikle Amerikan, İtalyan, İspanyol, Japon, İngiliz, Belçikalı ve Fransız şirketleri gibi yabancı şirketler tarafından satın alındığı görülmüştür (Kızıroğlu, 2007: 116).

İngiltere’de işletmelerin tamamen yabancı kişi veya kurumların eline geçmesini önlemek amacıyla hükümet, belli miktarlarda “altın hisseyi” kendi kontrolünde tutmaktadır. Bu konuda, özel sektöre devredilen kuruluşların ana sözleşmelerine hüküm konulmakta ve bunlar daha sonra da değiştirilmemektedir. Ayrıntıları, şirketlere göre farklı olsa da hiçbir “kişi” veya “grup”, ister yabancı ister yerli olsun özelleştirilen şirketin % 15’inden fazlasını satın alma imkânı bulmamaktadır. Buna benzer

uygulamalara, Fransa ve Malezya’da da rastlanmaktadır. Fransa’da hassas sektörler dışındaki özelleştirme işlemlerinde yabancılar % 20’den fazla hisseye sahip olamazlar. Hassas sektörlerde bu oranın daha da azaldığı görülmüştür. Ayrıca, dünya ekonomisinde önemli bir yere sahip olan Japonya’nın özelleştirme programı içerisinde Japonya Demiryollarının (JNR) özelleştirilmesi, dünya özelleştirme tarihinde önemli bir yere sahiptir. Japonya’da 1948 yılına kadar demiryolları devlet tarafından işletilmekteydi. 1949 yılından sonra demiryolları JNR’nin denetimine bırakılmış, ancak yatırım planları, ücretler, personel yönetimi Meclis ve Hükümet denetimine tabi tutulmuştur. 1950’lerde JNR kara ulaşımında tekel konumu haline gelerek 1960’da yolcu taşımacılığının % 51’i, yükte ise % 39’u JNR tarafından yapılır durumuna gelmiştir (Karluk,1994: 158-170).

Bu bağlamda, özelleştirme uygulamalarından beklenen etkinlik ve verimlilik amaçlarına yönelik her sektör ve alan için farklı özelleştirme yöntemleri kullanılmaktadır. Dolayısıyla, ulaştırma sektörüne ait altyapı ve işletmenin özelleştirme yöntemleri de farklılıklar göstermektedir. Genellikle ulaştırma sektöründe hizmet sorumluluğunun kamu kesimi uhdesinde kalarak mal veya hizmet üretiminin yapılması yerini özel mülkiyetteki üretim araçlarıyla gerçekleştirilmesine bırakmıştır. Bu noktadan hareketle, son zamanlarda ulaştırma altyapı ve işletmeciliğinin hizmet sunumunda en çok rastlanan metot Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) metodu olmuştur.

2.3.3.2.3. Ulaştırma Sektöründe Kamu Özel İşbirliği ve Güncel Gelişmeler

Kamu hizmeti olan altyapı hizmetlerinin özel sektör eliyle yerine getirilmesi özellikle ABD’de başlamıştır. Yukarıda açıklanan Keynesyen dönemi öncesi ABD’de yaygın bir şekilde uygulama ortamı bulan özel sektör eliyle kamu hizmetlerinin yerine getirilmesi modeli, ABD geleneğinde önemli bir yere sahip olmakla birlikte kamu hizmetlerinin daha etkin ve toplumsal fayda açısından piyasaya daha uygun araç olduğu düşüncesi olarak özümsemiştir. Ancak özellikle 20. yüzyıl başlarında Keynesyen iktisadi politikalar dönemi ile birlikte devletin sosyal ve iktisadi hayata olan müdahalesi artmış ve devlet kamu sektörünün birçok alanında faaliyet gösteren ve hem icracı hem de işletmeci rolünü üstlenen bir yapıya bürünmüştür. Bakan (2019)’ın ifadesiyle sosyal devlet anlayışının zamanla katılışp yoğunluğu artan devletçi

politikalara bıraktığı 1970’li yıllarla birlikte ülkelerin bu sistem içerisinde aşırı bütçe açıkları verdikleri bir ortama gidişinin sonuna yaklaşmıştır. Buna mukabil zamanla artan nüfus ile birlikte gelişen teknolojik gelişmeler toplumun devletten kamu hizmetine olan talebini arttırmıştır. Haliyle söz konusu kamu hizmetine olan talep artışı kamu yönetiminde farklı arayışlara yönelmeyi zorunlu kılmıştır. Bu bağlamda kamu altyapı hizmetlerinin yerine getirilmesinde devletin rolünü işletmecilikten çıkartılarak denetleyen ve düzenleyen bir vasfa dönüştürülmesini sağlayan özel sektör katılımının artırılmasına yönelik bir takım politikalar geliştirilmiştir (TC Kalkınma Bakanlığı, 2018: 5).

Bu gelişmelere ilave olarak Keynesyen anlayışla kamu bütçesinde görülen açıklar ve bütçe giderlerinin artması, devletlerin yeni altyapı yatırım hizmeti sunumlarını yavaşlatırken, kamu gelirlerinin istenilen seviyelere getirilememesi, kamu harcamalarının sürekli olarak artışının engellenememesi ve vergi ödeyenlerin taleplerindeki radikal değişim ve artışlar gibi birçok son derece kritik unsurlar, kamunun altyapı yatırımları için özel sektör finansmanı ve işbirliği yolunu tercih etmesine sebep olmuştur (TC Kalkınma Bakanlığı, 2018: 3). Miles (1995: 70), 1970’lerin sonu itibariyle kamudaki verimsizlik problemlerinin ortadan kaldırılmasına yönelik; finans kaynağı yetersizliği, bürokratik engellerin ortadan kaldırılması ve teknolojik gelişmelerden faydalanma gibi unsurların yeni hizmet sunumlarının ve finansman modellerinin tercih edilmesine neden olduğunu ifade etmektedir. Haliyle bu gelişmeler ışığında son kırk yıl içerisinde kamu sektörünün borç yapısının azaltılmasının yanı sıra kamusal etkinliklerin kolaylaştırılması için devletler özel sektörün finansal katkısına ihtiyaç duymuştur. Nitekim söz konusu bu katkı neticesinde altyapı hizmet sunumunun özel sektör eliyle yerine getirildiği bir mekanizma doğmuştur (Grimsey, Lewis, 2002: 107).

Özellikle Birleşik Krallık’ta (BK) uygulama şansı bulan bu mekanizma PFI (Private Finance Initiative) olarak adlandırılarak öncelikle Margaret Thatcher hükümetlerinde ciddi manada pratiğe dökülmüştür. İlk uygulandığı dönem itibariyle başarısız yönleri ile uygulama alanına giren PFI projeleri, 1992 yılında bir takım hukuki ve yapısal değişimlere uğrayarak yatırım ve finansman sorumluluğunun özel sektör uhdesine verildiği, uzun sürece dayalı sözleşmelerin yapıldığı, risk dağılımının tarafların uzmanlık alanlarına göre yapıldığı ve söz konusu yatırım harcamalarının

harcama yılı bütçesi içerisinde gösterilmediği bir yatırım modeli olarak geliştirilmiştir. Birleşik Krallık ile birlikte neredeyse tüm gelişen ülkeler, kamu hizmetinin yerine getirilmesinde özel sektörün yatırım finansman katkılı bu modele KÖİ adını vererek kullanmaya başlamışlardır.

Kalkınma Bakanlığı (2014: 14) KÖİ'nin; “kamu kurum ve kuruluşlarıyla özel sektör kişileri arasında yapılan ve risklerin taraflar arasında dengeli biçimde dağılmasını amaçlayan bir sözleşmeye dayanarak altyapı hizmetlerinin sunumu amacıyla özel sektörün görevlendirilmesini ifade etmekte olup, hizmet konusu mevcut ya da yapılacak tesislerin tasarımı, inşası, yenilenmesi, geliştirilmesi, değiştirilmesi ile işletmesinin, bakımının ve onarımının özel sektör tarafından, finansmanının da tamamen veya kısmen özel sektör tarafından sağlanarak yapılmasıdır” biçiminde olabileceğini belirtmektedir.

Dünya Bankası ise; “kamu sektörünün sorumlulukları altında yer alan hizmet veya işlerin bir kısmının özel sektör tarafından sağlanması, genellikle orta ve uzun vadedeki kamu ve özel sektör arasında yapılan düzenlemeler ile altyapı ve/veya kamu hizmetlerinin temini için tarafların ortak hedefler üzerinde uzlaşma sağlanan anlaşma” şeklinde tanımlamaktadır (Worldbank, 2020).

OECD ise modeli, devletle bir veya daha fazla özel sektör oyuncusunun bir araya gelerek, tarafların farklı beklentileri çerçevesinde karşılıklı uzlaşma sağlanması sonucu ortaya çıkan anlaşma olarak tanımlamaktadır. Ayrıca, bu tanım içerisinde hizmetin özel sektör tarafından sunulacağı ve başarı kriterinin özel sektörün üstleneceği risklere bağlı olduğu vurgulanmaktadır (TC Kalkınma Bakanlığı, 2018: 6).

Grimsey ve Lewis (2002: 109), KÖİ'nin, kamu hizmetinin ve bilhassa yüksek teknoloji ve sermaye içeren altyapı hizmetlerinin yerine getirilmesi açısından kamu ve özel kesimler arasında gerçekleştirilen sözleşmeye dayalı münasebetler olduğunu belirterek KÖİ'lerin geleneksel kamu alımları ile özelleştirme faaliyetleri arasında olan bir uygulama olduğunu ifade etmektedirler. KÖİ'ler ile geleneksel yatırım modelleri (devletin doğrudan finans saptadığı yatırım şekli olarak anlaşılmalıdır) arasında yapısal ve operasyon sonuçları açısından çok bir fark yoktur. Ancak her ikisinin arasındaki fark, proje ve sözleşme yönetimi göz önünde alındığında ortaya çıkmaktadır. KÖİ'ler ile geleneksel modeller arasındaki temel fark, kamu ve özel sektör ortakları arasında gerçekleştirilen risk paylaşımıdır. İlkel olarak KÖİ modelinde riskler, onları yönetmek için en uygun olan tarafa tahsis edilerek risk taşıyan taraf için risk

değiştirme ve tazminat arasındaki en elverişli denge amaçlanmaktadır. Genellikle özel sektör altyapının tasarımı, inşası, finansmanı, işletimi ve bakımı ile ilişkili riskleri, kamu ise yasal ve politik riskleri üstlenmektedir (European Court of Auditors, 2018: 12).

Bu bağlamda KÖİ projelerinin avantajları aşağıdaki gibi sıralanması mümkündür (European Commission, 2003):

- Altyapı yatırımlarının ülkelerin bütçe kısıtları tarafından engellenmeden hayata geçirilmesinin ve böylece kritik öneme sahip altyapı yatırım projelerinin süre kaybetmeden gerçekleştirilmesinin sağlanması
- Planlama, tasarlama ve inşaat risklerini üstlenen özel sektörün sabit yatırım harcamasına ilişkin ödemelerini yatırımın işletme dönemine geçmesiyle birlikte almaya hak kazanması ve bu nedenle yatırım inşaatlarının hızla tamamlanmasının sağlanması
- İşletme ve bakım-onarım sorumluluğunu üstlenen özel sektörün tüm proje ömrü boyunca operasyonel maliyetlerini azaltacak şekilde yatırımı tamamlamasının teşvik edilmesi ve böylece tüm proje maliyetinin minimize edilmesi
- Tarafların en iyi olduğu alanlarda performans göstermesini sağlayacak risk paylaşım kurgusu ile hem yatırım döneminde hem işletme döneminde etkin ve verimli bir maliyet yönetiminin sağlanması
- Teknolojik yeniliklerin projelere dahil edilmesi, özel sektörün etkin yönetimi, kalite standartları yükümlülüğü, ölçek ekonomisinin geliştirilmesi, sözleşmesel performans kriterlerinin getirilmesi gibi teşvik unsurları ile kamu hizmeti kalitesinin artırılmasının sağlanması
- Kamu sektörünün işletme riskinin transfer edilmesiyle birlikte kamu hizmetinin gördürülmesine ilişkin yönetim sorumluluğu yerine düzenleyici otorite olarak denetim ve kontrol işlevini daha etkin bir şekilde yerine getirmesinin sağlanması.

KOİ ait tanımlar ve uygulamaya yönelik KÖİ tercih çeşitliliği her ülke için değişmesine rağmen her ülke için tercih edilme nedenleri benzerlik taşımaktadır. Esas itibarıyla ülkeler açısından KOİ'nin tercih nedenlerini aşağıdaki şekilde özetlemek mümkündür (Ocak, Dinç, 2017: 182; European Court of Auditors Special Report, 2018: 14):

- Kamu geleneksel bütçenin yetersiz kaldığı durumlarda kamu hizmetlerinin yerine getirilmesi açısından idari maliyeti azaltarak yatırım için ek bir finansman sağlanması ve planlı bir sermaye yatırım programı çerçevesinde yatırımın daha erken teslimi için alternatif bir çözüm olarak ortaya çıkmış olması,

- Tasarım, inşaat, yenilenme, geliştirilme, değiştirilme ve işletilmesi sorumluluklarının özel sektöre devredilerek projenin yapım süresinin azaltılmasıyla zamanında uygulamaya konulmasının sağlanması,
- Kamu hizmetlerinde yapılabirlik ve sürdürülebilirliğin geliştirilmesi,
- Risklerin özel sektöre aktarılması ve riskinin optimize edilmesi,
- Teknolojik gelişmelerin, özel sektör hız ve esnekliğı sayesinde projelerde birebir izlenmesi ve uygulanması,
- Özel sektörün verimli işletmecilik becerilerinden kaynaklanan geliştirilmiş ve hızlandırılmış hizmet seviyesi ve yaratıcılığının proje sürecine entegrasyonu,
- Hesap verilebilirlik ve şeffaflığın artırılması sayesinde yolsuzlukta azalma.

Benzer şekilde Parvu ve Olteanu (2009:197), KOİ'lerdeki temel amaçlarından birinin kamu ve özel sektörün birliktelik oluşturarak tarafların yetersiz veya eksik olduğu yönlerini tamamlayarak bir sinerji oluşturulduğunu belirtmektedirler. Yazarlara göre temel varsayım olarak, ortaya çıkacak ortaklık sinerjisinden tüm paydaşların avantajlı sonuçlar elde edeceği yönündedir. Bu avantajların en önemlisinin proje finansmanının mali yük olarak kamu üzerinden alınmasıdır. Ayrıca, KOİ'ler merkezi veya yerel yönetimler açısından maliyet azaltılması yönünde; kamu projelerinde özel sektör bilgi, birikim, tecrübe ve yönetim şeklinin kullanımına imkân vermesi; etkinlik ve verimlilik artışları; daha kısa uygulama süresi; kamu hizmetlerinde teknik yenilik ve daha yüksek kalite standartlarına ulaşma gibi avantajlar taşımaktadır. Roumboutsos ve Pantellias, (2015:184) ise, KOİ'lerin gelir getirici projeler olarak tasarlanarak uygulamasının da önemli avantajlarından birisi olduğunu belirterek KOİ'lerin proje risk paylaşımına imkân sağlaması, planlanan takvimde ve bütçe aralıklarında bitirilmesi, kamu düzenleme ve denetim yetkisinde olması yönleriyle de avantajlar ihtiva ettiğinin altını çizmektedirler.

KOİ'nin avantajlarının yanı sıra, yeni bir uygulama olması ve karmaşık bir yapı içermesi sebebiyle pek çok sorunsallıkları içerisinde barındırdığı bir gerçektir. Bu sebeptendir ki, KOİ için kritik başarı faktörlerinin doğru anlaşılması ve uygulamaya doğru bir biçimde tatbik edilmesi önemlidir (Ocak, Dinç, 2017: 182). Bu bağlamda modele getirilen eleştirilerden birini Hall (2008: 13-16; 2010: 7), KOİ'lere finansman sağlayan özel sektörün kreditorlerden temin ettiği kredi faiz oranlarının devletin aynı işi yapması halinde temin edeceği dış kredi faizinden yüksek olduğunu belirterek 2009

yılındaki Avrupa KÖİ kapanış yatırımlarında özel sektörün devlete kıyasla %4 daha fazla faiz ödediğinin altını çizmektedir. Bu konuya yönelik Kalkınma Bakanlığı (2018: 5, 13) şimdiki yeni ismiyle Strateji ve Bütçe Başkanlığı, küreselleşen ve ticari rekabetin hızlı değiştiği günümüzde GOÜ için öncelikli birçok projenin hayat bulması gibi elzem bir durumun olduğunu belirterek elbette kamu sektörünün özel sektöre nazaran daha uygun şartlarda borçlanabileceğini ancak yatırım maliyetleri çok yüksek olan birçok altyapı yatırımlarının kamu borçlanması ile gerçekleştirilmesinin her GOÜ için söz konusu olamayacağını ve en nihayetinde her ülkenin belli bir borçlanma limitinin olduğunu ifade etmektedir. Ayrıca, GOÜ'nün ihtiyaç duyduğu sayıca fazla kamu yatırımlarının aynı dönem içerisinde ve eş zamanlı olarak mevcut bütçe kaynakları ve/veya dış borç kredileri ile gerçekleştirilmesinin ülke bütçelerini olumsuz etkileyerek bütçede açıklara neden olacağı ifade edilmektedir. Dolayısıyla hükümetler ihtiyaca hâsıl olan söz konusu altyapı yatırımlarını ya otuz yıl sonra ya da hemen yapma noktasında bir karar aşamasına gelerek küresel rekabet içerisinde belli bir mesafe kat etmek için KÖİ seçeneğini kullanmaktadırlar. Böylelikle hükümetler kendilerine yeni bir finansman modeli üreterek yatırımlarını zaman olarak ötelemek yerine zaman kaybetmeden zamanın koşullarına uyum sağlamak için ivedilikle uygulamaya geçirmektedirler.

Bir diğer olumsuzluğu Clerck vd, (2012: 247) ve Hall (2008: 16-21), KÖİ yatırımlarının geleneksel yatırımlara göre daha yüksek maliyetlerle ve daha uzun sürede yapıldığını ve işletme maliyetlerinin yüksek olduğunu belirtmektedirler. Benzer şekilde Sadka (2006: 8) ve Kovancılar vd, (2007: 206), KÖİ yatırımlarında fayda maliyet analizlerinin yeterince etkili yapılmaması neticesinde beyaz filler olgusunun ortaya çıktığını belirtmektedirler. Yazarlara göre, KÖİ yatırımlarının fayda maliyet hesabında, yatırımın hedef ve ihtiyaçlarının olması gerekenin üzerinde hesaplanarak (örneğin çok şeritli yol yapımında ihtiyacın üzerinde genişlikte yapılan yollar gibi) hesaplamaların kamusal mal ve hizmetlerin etkinliğini ve verimliliğini düşürdüğünü ve en nihayetinde KÖİ yatırımlarının başarısızlığa uğramasına neden olduğunu vurgulamaktadırlar. Olaya ticari ve işletmecilik anlayışı açısından bakıldığında; kamu kesiminin hizmet sunumunda dikkate aldığı unsurlar olan, optimum fiyat ve zamanında yerine getireceği hizmetin hazır hale gelmesi ve hizmetten yararlananlar için en uygun fiyatlandırma yaparak hizmeti sunma unsurları hedeflerken, özel sektör ise söz konusu

yatırım hizmetini en iyi şekilde yerine getirebilmeyi hedeflemekle birlikte işin doğası olarak hizmet sunumundan kar elde etmeyi hedeflemektedir (TC Kalkınma Bakanlığı, 2018: 9). Nitekim özel sektör tüm yatırımlarının getirisini sözleşme süresi boyunca hesaplamak zorundadır. Yatırımın mahiyeti gereği özel sektör ileri yönelik olarak proje üzerinden yatırımın yapılabilirliğini belli metot ve modeller üzerinden ölçmektedir. KÖİ projelerinin yapısı itibariyle taraflar açısından karmaşık süreçler içermektedir. Haliyle projenin hayata geçmesi uzun süreçler neticesinde vücut bulmaktadır. Aynı şekilde sözleşmelerin karmaşık bir yapı ihtiva etmesi nedeniyle KÖİ’lerde sözleşme süresi boyunca farklı uzmanlık ve danışmanlık hizmetleri alınmasına da gerek duyulmaktadır. Dolayısıyla bu gereklilikler proje ve uygulama maliyetini artırmaktadır. KÖİ projelerinde geleneksel yatırım modelinden farklı olarak sözleşme tarafları olan kamu ve özel sektöre ilave olarak bir üçüncü taraf olan kreditorler de eklenmektedir. Kreditorler, finansman desteği sağlayacağı yatırımın akıbeti için yatırımın fizibilitesini denetleme ve müdahale etme noktasında sürecin her aşamasında yer almaktadır. Dolayısıyla, finansman desteği verdiği yatırımın etkin ve verimli sonuçlanması açısından Kreditorler, özel sektörün krediyi geri ödemesini teminen projeyi gözlem altına almaktadırlar. İleriye yönelik yapılan risk analizi sonucunda proje üzerinde olabilecek her türlü risklerin projeye ek maliyet olarak dönme olasılığı her zaman vardır. Ancak şunu belirtmekte fayda vardır ki; GOÜ için geleneksel yatırım metoduyla uygulanan projelerde bütçe açığı ve ödenek yetersizliği gibi nedenler projenin öngörülen sürede bitirilmesini engellemekle beraber uygulama süresinin uzamasına ve dış borç geri ödemesinde faiz artışlarına sebebiyet verecek riskleri de doğurmaktadır. Özetle, uygulama aşamasına geçen her yatırım için yapım metodu ne olursa olsun her zaman riskler ve tehditler bulunmaktadır. Dolayısıyla önemli olan risk ve tehditleri yönetebilmektir. Risk ve tehditlerden kaçınmanın tek bir yolu vardır, o da yatırım yapmamaktır.

Söz konusu beyaz filler olgusu, Birleşik Krallığı’nın KÖİ modelini uyguladığı ilk dönemlerde örneğin M6 otoyolu gibi yatırımlarında ortaya çıkmıştır. Günümüzde de benzer sonuçları Avrupa Sayıştay’ının KÖİ özel raporuna (European Court of Auditors Speacial Report, 2018) yansıyan, Yunanistan, İspanya gibi ülkelerde uygulanan KÖİ yatırımlarında görmek mümkündür. Söz konusu ülke KÖİ projelerinde ileriye yönelik hedef ve ihtiyaç tahminlerinin yüksek tahmin edilmesinden dolayı projelerde beklenen

sonuçlara ulaşamadığı ve nihayetinde ülke bütçelerine ek maliyetler yüklendiği görülmüştür. Ancak şunu söylemekte fayda var ki; bugün fizibilite çalışması iyi yapılmış ve gelir akışı yüksek olan birçok KÖİ projeleri kamu hizmetini başarılı bir şekilde yerine getirmektedir. Dolayısıyla, Ocak ve Dinç (2017: 184)'in kritik başarı faktörleri;

- Uygun proje tanımlamasının yapılması,
- Döviz kuru ve siyasi durumun sabitliği,
- Finansal kabiliyetin sağlanması,
- Şirketler birliği oluşturulmasında ortaya çıkan güçlüklerin aşılması,
- Uygun alt yüklenici seçimi,
- Teknolojik gelişmelerin projelere transferi,
- Etkatif proje yönetimi (uyumluluk, özveri, disiplinli çalışma kültürü, teknik destek)
- Makul risk paylaşımı ve yetkilendirme yapılması,
- Şeffaf ve hesap verilebilirliğin mümkün kılındığı süreçler,
- Rekabetçi ve standardize edilmiş tedarik süreci,
- Gelişmiş hukuki sistem ve güvenilir sözleşmesel düzenlemeler,
- Paraya karşılık değer (Value For Money),
- Adaletli ve tarafsız devlet denetimi,

olarak tanımladığı faktörlerin uygulamada KÖİ projelerine tatbiki neticesinde KÖİ'lerde beyaz filler olgusunu ortadan kaldıran başarılı uygulamaların sayısı da azımsanmayacak kadar çoktur.

Uzun vadede gelir akışı sağlayan projelerde KÖİ modelinin seçimi, projenin beklenen gelirlerin elde edilmesi açısından projenin etkin bir şekilde yürütülmesine fayda sağlayacaktır (Grimsey, Lewis, 2002: 109). Dolayısıyla ön çalışmaları iyi yapılmış ve uzun vadede gelir akışı sağlayan KÖİ projeler, hükümetler üzerindeki garantilerin azalmasına sebebiyet vereceğinden, ülke kamu bütçe dengesini de önemli ölçüde rahatlatacaktır. Ayrıca, gelir akışı sağlayan projelerin KÖİ modeli ile uygulama bulması, özel sektörün proje ile ilgili teşvik ve tahminleri abartarak yanlış ve hileli hesap içerisine girmesinin de önünü alacaktır.

KÖİ modeline getirilen bir diğer eleştiri ise, KÖİ sözleşmelerinde kamu kesiminin üstlendiği kullanım garantisinin beklendiği şekilde oluşmaması olasılığında,

özel sektöre ödenecek işletme gelir tutarının yıllık kamu harcama bütçesinde ödenmesidir. Hall (2010: 7-13), bu gibi yöntemlerin mali kural ve disiplini değiştirmeye yönelik bir araç olduğunu belirterek bu durumun uluslararası muhasebe standartlarına zarar verdiğini ve istatistik hesapların daha çok şüpheye sebebiyet verdiğini ifade etmektedir. Benzer şekilde Dünya Bankası da; ileriye yönelik olarak GOÜ'ün söz konusu borçlanma metodu sayesinde dünya ülkelerinin yeni bir borçlanma yöntemiyle karşı karşıya kaldığını belirterek söz konusu KÖİ finansmanının uluslararası standartlarda belirlenen muhasebe sistemine göre bütçelerde gösterilmesi gerektiğinin altını çizmektedir (PPP Knowledge Lab, 2019). Ayrıca, Grimsey ve Lewis (2017), ileriye yönelik olarak ülkelerin sürdürülebilir büyüme trendlerini koruma güdülerinin öncelikli altyapı yatırımlarını KÖİ modeli ile yapmaya yönelik ülkeleri motive ettiğini belirterek haliyle yatırım bütçe büyüklükleri ile kamu bütçesi arasındaki uçurumun arttığını vurgulamaktadırlar. Hatta bu farkın hemen hemen yıllık 2 trilyon doları bulduğunu ifade etmektedirler.

Teorik anlamda KÖİ modeli, risklerin büyük bir bölümünün özel sektör tarafına dağıtılmasına, kamu kesiminin üretim kapasitesini arttırmaya yönelik bir model olarak tanımlanırken, Bloomfield ve Group (2006: 42), uygulamada birçok KÖİ projelerinin yapılabilirliği açısından risk dağılımının özel sektörden kamu sektörü yönüne doğru transfer edildiğini ve kamunun önemli riskleri üstlenerek ileriye yönelik sübvansiyon işlemleri yaptığını vurgulamaktadır. Kalkınma Bakanlığı (2018: 10), KÖİ projelerinde özel sektörün yetenek ve kaynaklarının daha kaliteli, sürdürülebilir ve daha etkin maliyet yönetimi esasıyla, kamu hizmetlerinin doğru zamanda kullanılmasını sağlayacak esnek bir çerçeve sunduğunu belirterek doğru uygulama ortamı bulan KÖİ projeleri için proje geliştirme ve uygulama süreçlerinin ve giderlerinin, hem kamu hem de özel sektör için zaman içerisinde azaldığı yönünde tecrübe edildiğini ifade etmektedir. Bu bağlamda söz konusu projelerin geliştirilmesi öncesinde gerekli ön çalışmaların kapsamlı ve detaylı yapılması, proje uygulama takviminin hassas bir şekilde ele alınması ve takvime uygun hareket edilmesi durumunda oldukça başarılı sonuçlara ulaşıldığına dair birçok ülkede somut örneklerin görüldüğünü vurgulamaktadır. Zira ihtiyaca hasıl olan her altyapı projesinin KÖİ ile yapılmasına yönelik arzunun ve isteğin yerinde bir düşünce olmadığı bir gerçektir. Çünkü gelir akışı sağlamayan projelerde zaman içerisinde sözleşmelerin revizeye edilerek risk

dağılımının kamu sektörü tarafına transferi söz konusu olabilmektedir. Nitekim AB KÖİ denetim Raporunda (European Court of Auditors, 2018), Beyaz filler olgusu yaratacak hesaplamaların Yunanistan, İspanya ve İrlanda gibi ülkelerdeki önemli altyapı projelerinin revize edilmesine neden olduğu belirtilerek proje sonunda ciddi büyüklüklerde ek maliyetlerin devletlerce karşılandığı vurgulanmaktadır. Ayrıca raporda, her altyapı projesinin KÖİ ile yapılması ısrarından vaz geçilmesi ve öncelikli projelerin yatırıma dönüştürmesi aşamasında tüm yatırım modelleri ile karşılaştırması sonucunda model tercihinin gidilmesi önerilmektedir. Söz konusu rapora konu olan projeler için farklı bir açıdan bakılırsa eğer; söz konusu projelerin %80'lik bir finansman payının AB fonları ile karşılandığı düşünüldüğünde, proje sahibi ülkenin AB fonlarından ciddi manada faydalanabilme arzusu karşısında proje hesaplarında hile ve yanlış beyan vermesi kuvvetle muhtemel olasılık olarak aklımıza gelmektedir. Ayrıca söz konusu proje sahibi ülkeler arasında bir numarada yer alan Yunanistan'ın AB'ye resmi kanallar yoluyla hileli¹² ve yanlış beyan verme konusunda oldukça sabıkalı bir ülke olduğu kanıtı ve delilli bir şekilde ortadadır.

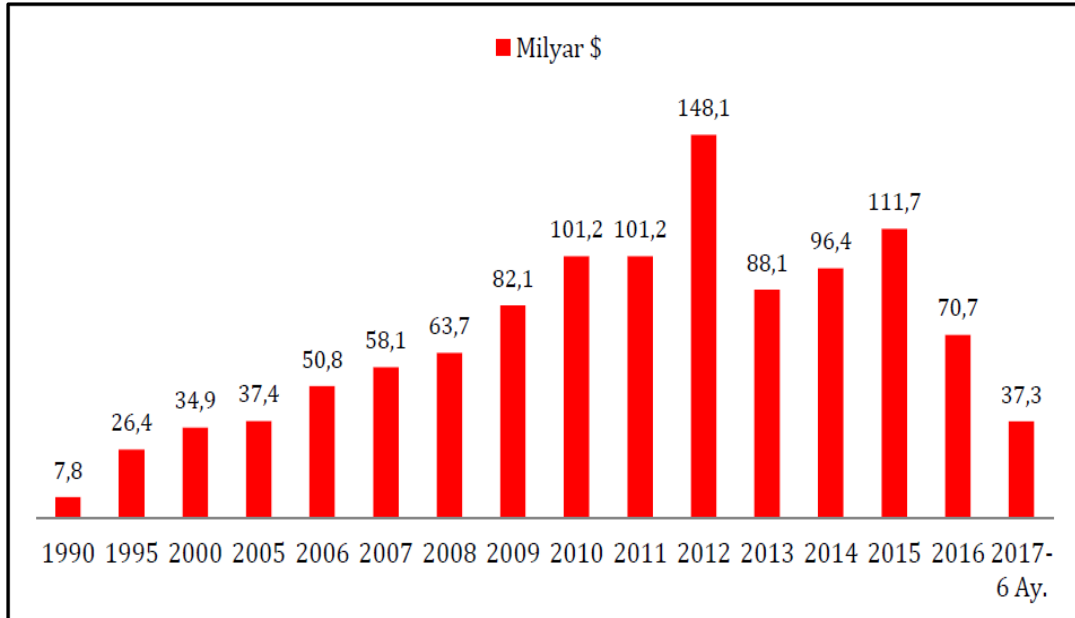
KÖİ'lere getirilen diğer bir eleştiri ise, KÖİ sözleşmelerine ait gizlilik üzerinedir. Flinders (2005: 230), KÖİ projelerinde "ticari sır" kavramıyla karşılaşıldığını ve bu kavram nedeniyle projeler ile ilgili önemli bilgi akışının kamuoyundan gizlenerek kamu yönetiminin yönetim anlayışının şeffaflık ve hesap verebilirlik ilkelerinden uzaklaşıldığını belirtmektedir. Bu konu ile ilgili olarak XI. Kalkınma Planı Kamu Özel İşbirliği Uygulamalarında Etkin Yönetim Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2018: 44)'nda, önümüzdeki dönemlerde ülkelerin proje stoklarına ilişkin garanti mekanizmaları, kamu kaynaklarının etkinliği açısından uygunluk ve KÖİ proje uygulama süreçlerinde karşılaşılabilecek problemler gibi konular üzere bilgi şeffaflığının küresel ölçekte en önemli ve yoğunluklu tartışma konuları olacağını ileri sürmektedir. Dolayısıyla, hem hukuki hem de kamu yönetimi ilkelerine aykırı bu uygulamanın KÖİ proje uygulamalarında devam edeceği görünmektedir.

Dünya Bankası'nın KÖİ modeli ile ilgili olarak, ülke örneklerine dayanarak yaptığı sektörler ve hizmetler bazındaki değerlendirmesinde; kimi ülkelerin modeli sadece kalkınmada öncelikli sektörlerde kullandığı, kimi ülkelerin ise temel kamu

¹² Detaylı bilgi için bakınız; USAK (Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu) (2011), Krizdeki Birlik Euro Bölgesi'nin Borç Sarmalı ve AB'nin Geleceği, AB Araştırmaları Merkezi, USAK Raporları No: 11-01 Mart 2011

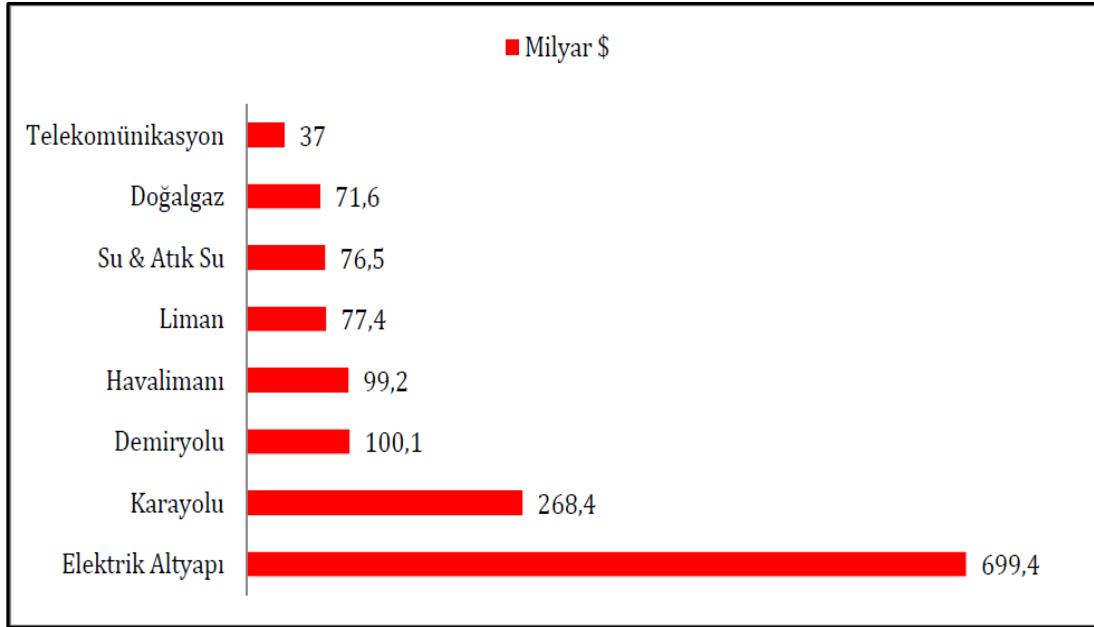
hizmetlerinde kullanmadığı ancak çekirdek hizmetler olarak belirlediği alanlarda kullandığına dair gözlemlere yer vermiştir. Sektörler bazında özellikle ulaştırma, yeşil enerji, su, sağlık, eğitim, koruma hizmetleri, bitki koruma, kentsel altyapı alanlarında uygulanan KÖİ modelleri üzerinde durulmaktadır (PPP Knowledge Lab, 2019). Hal böyleyken daha önce ifade edildiği gibi, KÖİ'ler yüksek altyapı maliyeti ve finansman ihtiyacına istinaden ortaya çıkmaktadır. Ancak, fiili durum şudur ki; kamu sektörü doğrudan hizmet verme yaklaşımından ziyade, altyapı hizmetlerinin özel sektöre yaptırarak kamunun sadece düzenleme ve denetleme anlayışını benimsemektedir. Bu anlayışın getirdiği bütünüleyici bir unsur olarak, altyapı hizmet sektörlerinde rekabetin artmasının sağlanması çok önemli bir unsur olarak gelişmektedir (TC Kalkınma Bakanlığı, 2014: 13). Bu gelişme çerçevesinde şekil 2'de görüldüğü üzere KÖİ alanında Dünya Bankası verilere göre 1990 ile 2017'nin ilk yarısı arasında GOÜ'de yatırım tutarları yaklaşık 1.429.869 milyon ABD doları ile toplam 5.800 KÖİ projesi gerçekleştirilmiştir (TC Kalkınma Bakanlığı, 2018). Söz konusu projeler içerisinde şekil 3'de görüldüğü üzere yaklaşık 700 milyar ABD doları yatırım bedeli ile ulaştırma projeleri ilk sırada bulunmaktadır.

Şekil 2. Yıllar İtibariyle Gelişmekte Olan Ülkelerde Finansal Kapanışı Yapılan Kamu Özel İşbirliği Projelerinin Yatırım Tutarlarının Dağılımı (1990-2017)



Kaynak: (Worldbank, 2017).

Şekil 3. Sektörlere Göre Gelişmekte Olan Ülkelerde Finansal Kapanışı Yapılan Kamu Özel İşbirliği Projelerinin Yatırım Tutarı (1990-2017)



Kaynak: (Worldbank, 2017).

2040 yılına kadar dünya nüfusunda %25 ve kent nüfusunda ise % 46'lık bir artışın oluşması beklenmektedir. Haliyle söz konusu olasılıklar doğrultusunda altyapıya yönelik büyük bir talebin oluşması da beklenmektedir. Küresel ölçekte altyapı yatırımlarına olan ihtiyaç 2030 yılına kadar 60, 2040 yılına kadar ise 94 trilyon dolar olarak tahmin edilmektedir. Söz konusu altyapı ihtiyacının bölgelere göre dağılımı incelendiğinde; %54'lük kısmını Asya oluştururken Asya'yı %22 ile Amerika kıtası takip etmektedir. Ülkeler bazında bakıldığında (EK 6-7-8-9); yatırım ihtiyacının yarısından fazlasını Çin, Amerika, Hindistan ve Japonya oluşturmakla birlikte Çin tek başına küresel altyapı ihtiyacından yüzde 30'unu içermektedir. Yatırım ihtiyaçlarının sektörel dağılımı incelendiğinde ise; elektrik ve karayolu bu yatırım ihtiyacının üçte ikisinden fazlasını oluşturan iki önemli sektör olarak karşımıza çıkmaktadır. 1990-2018 yılı (ilk yarısı) arasında gelişmekte olan ülkelerde toplam yatırım tutarı 1,491 milyar ABD Doları olan 6.135 adet Kamu Özel İşbirliği projesi gerçekleştirilmiş olup en çok yatırım tutarına sahip ülkeler Brezilya, Hindistan, Çin, Türkiye ve Meksika olmuştur (EK 10) (CSBB, 2019b: 1-6).

Kalkınma Bakanlığı (2018: 31) yeni ismiyle Strateji ve Bütçe Başkanlığı, KOİ'ler hakkında ileriye yönelik olarak; "Küresel ekonomik gelişmelere paralel olarak kredi

kuruluşlarının borç verme iştahlarında azalma olduğu görülmekte ve özellikle bazı bölge ve ülkelerde borç kotasının sonuna gelindiği görüşü her geçen gün daha çok yankı bulmaktadır. Kreditörlerin durumlarındaki belirsizlik ve likidite sorunu sebebiyle birçok ülke alternatif finansmana erişim amacıyla finansal reformlar ve düzenlemeler gerçekleştirmektedirler. Küresel pazarda geleneksel ticari bankaların kredi sağlama konusunda geri çekilmeleri sonucunda sistemde yeni oyuncularla daha sık karşılaşmaya başlanmıştır. Bu yeni aktörlerin başında, Kanada bankaları (Kanada EXIM Bankası dahil), Japonya, Avusturalya ve özellikle Çin Bankaları gelmektedir. Buna ek olarak sermaye piyasaları ve ikincil piyasa oyuncularını da gelecekte KÖİ projelerinin finansmanında daha sık görmek mümkün olacaktır. Yeni KÖİ projelerinin geliştirilmesine yönelik Avrupa Birliği'nde yasal düzenlemelere ilişkin çalışmaların devam etmesi, özellikle İngiltere'de KÖİ projelerinin sonuçlarının ölçülmeye başlanması ile modele dair yeni bir yorumlama ihtiyacının doğması sebebiyle, gelecek 5 yıl içinde İngiltere'de büyük çaplı KÖİ projelerinde düşüşün devam etmesi beklenmektedir” şeklinde değerlendirmelerde bulunmaktadır.

Ulaştırma sektörünü etkileyen en önemli unsurlardan biri de çevresel etki analizlerin projeler kapsamında değerlendirilmesi olmuştur. Son yıllarda ülkelerin kalkınmalarına yönelik geliştirilen çalışmalarda maliyete etki eden faktörlerden çevre ve sosyal maliyetlerin üretim maliyetlerine dahil edilmesi söz konusu olmaktadır. Dolayısıyla oluşturulan politikalarda gelecek kuşakları etkileyen faktörler olan çevre ve sosyal etkenlerin sürdürülebilir bir kalkınma içerisinde yer bulması planlanmıştır. Dünya Bankası ve ilaveten Avrupa Komisyonu Sürdürülebilir Kalkınmanın bir uzantısı olarak etkin bir ulaştırma politikası oluşturulması adına sürdürülebilir ulaştırma kavramı merkezine üç ana unsur yerleşmiştir. Dünya Bankası (World bank, 1996: 28) ulaştırma politikasının belirlenmesinde; sosyal açıdan ulaştırma faaliyetlerinin tüm toplum kesimince eşit olarak yararlanabilmesi, ekonomik açıdan ulaştırma politikalarının ulaştırma altyapısının fiziksel olarak iyileştirilmesi ve toplumsal olarak yaşam standardının geliştirilmesi, ulaştırma sektöründen faydalanan toplumun, ekonomik ve sosyal beklentilerini karşılarken çevresel ve ekolojik olarak ileriki nesillerin haklarının korunması, ilkelerinin önemli olduğuna inanmaktadır.

Bu gelişmelere yönelik olarak, sürdürülebilir kalkınmanın bir gereği olan sürdürülebilir ulaştırma için Avrupa Komisyon'unun Eylül 2001 yılında kabul ettiği

Beyaz Kitap'la ulaştırma altyapı ve hizmetlerini kullananların bir kullanıcı olarak değil, artık bir müşteri olarak değerlendirdiği görölmektedir. Bu bağlamda, ulaştırma sektöründe dışsal maliyetlerin bilhassa çevresel dışsallıkların içselleştirilmesi sonucu bunların altyapı fiyatlandırılmasına dahil edilmesi ve kullanıcıya yansıtılması doğmuştur. Ayrıca, kirletici ulaştırma bileşenlerine ait cazibenin kırılması ve bu türlerin seçiminin engellenmesi için bir ekonomik araç olarak vergi, ücretler ve fiyatlandırma uygulamaları gündeme gelmiştir (European Parliament, 2019).

Benzer şekilde Sürdürülebilir Ulaştırma anlayışı çerçevesinde Avrupa Komisyonu'nun 2011 yılında yayınladığı "Tek Avrupa Taşımacılık Sahası İçin Yol Haritası" başlıklı Beyaz Kitapta ulaştırma sektöründe karşılaşılan sorunların çözüme kavuşturulabilmek için AB Taşımacılık Sisteminin 2050 yılına kadar sürdürülebilir bir sisteme dönüştürülmesini amaçlayan önerilere yer verilmiştir. Komisyonun gerekli hukuksal altyapının oluşturmasının akabinde, ulaştırmadaki rekabet artışının sağlanması, petrole bağımlı taşımacılık oranının önemli ölçüde düşürölmesi, 2050 yılı hedefinde sera gazı emisyonlarının % 60 oranında azaltılmış olması ve taşımacılıkta yaşanan yoğunluğun azaltılması hedeflenmektedir (EC, 2019). Bu gelişmeler AB'nin, çevresel gereksinimlerinin ulaştırma politikasıyla olan uyumunun sağlanması yolunda atılmış önemli adımlardır (Özer ve Kişi, 2011: 84).

Bu bağlamda, Avrupa ölkelerinde söz konusu sürdürülebilir ulaşıma önem verilmeye başlanmış ve özellikle ulaştırma sistemlerinin çevresel zararlar oluşturumaması için yakıt türlerinin kontrol altına alınarak yakıt çeşitliliğinin artırılması noktasında çevre dostu ulaştırma sistemlerini destekleyen AB, şehir merkezlerinde özel araç kullanımının azaltılmasına yönelik düzenlemeler getirmiştir. Bunun yanı sıra, kent planlarını ulaşım planlarına göre düzenleyerek toplu taşıma istasyonlarını, yaşam alanlarını ve iş alanlarını yürüme mesafesine göre yeniden tasarlamıştır. Benzer amaçlara yönelik olarak insanların şehir merkezlerine seyahatlerin azaltılması için e-bankacılık, uzaktan eğitim, home ofis çalışması gibi sistemler geliştirilmiştir (Babalık Sutcliffe, 2013: 420).

Bu gelişmeler ile birlikte dünya ulaştırma sektörü, bütünleşik küresel ekonominin artan talepleri doğrultusunda gelişme gösteren, uluslararası ticaretin önemli yapı taşlarından biri haline gelmiştir. Bölgesel kalkınma stratejilerinin uygulanması, teknolojik gelişmeler, altyapı olanaklarının iyileştirilmesi, ticaretin serbestleştirilmesi,

düzenleyici otoritelerin belirlediği kurallar, ticari hizmet anlayışında kalitenin ve müşteri memnuniyetinin öneminin artması gibi unsurlar ulaştırma sektöründe hızlı gelişmelerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu bağlamda, ülkelerin sürdürülebilir kalkınma sürecini yakalamalarında ulaştırma sistemi, içerisinde barındırdığı birleştirici özellik ile bölgeler ve ülkeleri bütünleştirmede önemli katkı sağlamış ve sağlamaktadır. Buna bağlı olarak, ulaştırma sektörünün etkin, verimli, kaliteli, güvenli, esnek, ucuz ve hızlı hizmet sağlayamadığı durumlarda ulusal, bölgesel veya uluslararası düzeyde gelişmenin gerçekleşmesi ve başarı elde edilmesi mümkün görünmemektedir (Tüsiad, 2007:1).



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: COĞRAFYA KADERDİR

3. TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA POLİTİKALARININ SOSYO-EKONOMİ POLİTİĞİ

3.1. Türkiye’de Ulaştırma Politikaları

Devletlerin temel görevleri arasında ekonomik ve toplumsal ihtiyaçları karşılamak amacıyla ulaştırma kapasitesi yaratarak ülke ve toplumsal menfaatlere elverişli taşımacılık sistemlerini tesis ve organize etmek de vardır. Ulaştırma faaliyeti kendi yapısı içerisinde önemli bir ekonomik faaliyet olmasıyla birlikte diğer bütün sektörlerle yakın ilişki içerisinde olan ve bu sektörleri gelişmişlik durumuna göre olumlu-olumsuz yönde etkileme özelliği taşıyan önemli bir hizmet sektörüdür. Hal böyleyken, Türkiye’deki ulaştırma sistemlerinin tarihsel süreç içerisinde görülen değişim ve gelişimlerinin ve ekonomik ve sosyo-kültürel hayata etkilerinin ne şekilde geliştiği aşağıda betimlenmeye çalışılmıştır.

3.1.1. Osmanlı Dönemi

Osmanlı İmparatorluğu sahip olduğu coğrafyanın büyüklüğüne rağmen, ulaştırma sorunlarına ekonomik değil “askeri kaygılar” ile yaklaşması, hükmettiği topraklarda ekonomik olarak etkin ve verimli bir ulaştırma altyapısı oluşturamamasına neden olmuştur (Güven, 1982: 13). Osmanlı imparatorluğunun gelişme dönemlerinde sorunsuz olarak işletilen ulaştırma sistemleri imparatorluğun duraklama ve gerilemesine bağlı olarak aksamaya başlamış ve Anadolu yarımadasının ekonomik bakımdan gerilemeye yüz tutması neticesinde kervan yollarının uluslararası önemini yitirmesiyle sonuçlanmıştır. Bu dönemde Doğu-Batı ticareti Akdeniz’den okyanuslara yönelmiştir. Amerika kıtasının keşfi ve Ümit Burnu yolunun bulunması Doğu-Batı doğrultusunda Anadolu yarımadasının cazibesinde bir azalışa neden olarak uluslararası ticaret yol güzergahı açısından önemsiz bir hale getirmiştir. Diğer yandan, deniz ulaştırmasının ekonomik avantajı da Osmanlı karayollarını olumsuz etkilemiştir (Tütengil, 1961: 11)

Bir önceki bölümde de açıklandığı gibi, özellikle 19. yüzyıl ulaştırma sistemleri açısından önemli gelişmelerin yaşandığı bir yüzyıl olmuştur. Bu yüzyılda denizyolu ve demiryolu ulaştırma bileşenlerini birlikte değerlendirme fırsatı bulan günümüz gelişmiş devletleri, hem hammadde hem kar güdülerine pazar ihtiyacı oluşturmak hem de stratejik konum ve demografik yapılardan yararlanmak amacıyla yönedikleri coğrafyalar içerisinde Osmanlı İmparatorluğu da yer bulmuştur. Bu yüzyılın özelliği haline gelen uluslararası işbölümü çerçevesinde Osmanlı İmparatorluğu'nu "endüstriyel ürün depoları" ve "hammadde depoları" olarak gören Batılı devletlerin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yabancı sermaye yatırımlarında önemli artışlar görülmektedir (Kepenek, Yentürk, 2000: 9). Bu noktada Martal, (1993: 73) bunun sebeplerini şu şekilde açıklamaktadır: Sanayi Devrimi ve öncesi dönemlerde (1750-1815) Osmanlı İmparatorluğu'nda uzun bir süre mallar ya yeteri kadar ya da belirli bir miktarın üstünde düzenli olarak ihraç edilmemiş ve netice itibariyle 1838 yılına gelinceye kadar Osmanlı Devleti iktisadi ve ekonomik kararlarını kendi içinde tek başına belirleyen bir yaklaşım yürütmekteydi. İktisadi ve ticari politikaların temelinde yatan olgu ihracata kolaylık sağlama ve ithalata sınırlamalar getirme vardır. Bu politikaların sonucu olarak dışa kapalı bir yapı içerisinde olmamakla birlikte kendi kendine yetebilen, ürettiğini tüketen bir toplum düzeni yerleşmiştir. Kasaba (1993: 37), bu yapıdan dolayı kent ve kırsal bölgelere ait üretim faaliyetlerinin dünya ekonomisinde gelişen değişikliklerden çok fazla etkilenmediğini ve haliyle yerel halkın dış pazarlara veya bölgesel ekonomilere bağımlı olmadığını belirtmektedir.

Osmanlı'nı aleyhine gelişen küresel ekonomik ve ticari yayılcılığın, siyasi döngülerin, ekonomik yapısal değişimlerin başlamasına dair en temel unsurun 1838 Ticaret Anlaşması¹³ olduğu söylenebilir. 1838 yılında gerçekleşen Türk-İngiliz Ticaret Sözleşmesini kapitülasyonların önemli bir aşaması olarak değerlendiren Kütükoğlu (1992; 94, 95), Osmanlı Devleti maliye sisteminin çıkmaza girmesinin ve kendine yeten

¹³ Anlaşma ile getirilen en önemli değişikliği Kütükoğlu şu şekilde açıklamaktadır; "ihraç yasağı, yed-i vahit ve satın alınan malların nakli için gerekli tezkere yönteminin kaldırılmasıydı. Ayrıca 1826'dan beri çeşitli adlarla alınmakta olan bütün dahili resimler kaldırılmakta ve yerine dahili gümrük resmi olarak %9 oranında bir resim konulmaktaydı. İthal mallarında ise yabancı tüccarın getirdiği malı memleket içine götürmesi halinde ödeyeceği resim sadece %2 idi. Harici gümrük resmi aynen %3 olarak muhafaza edilmekteydi. Bu resimleri ödeyen tüccar, başka herhangi bir engelle karşılaşmaksızın Osmanlı topraklarında perakende ticaret de dahil olmak üzere her türlü ticareti serbestçe yapabilecek duruma gelmiş bulunuyordu." Dataylı bilgi için bkz: Kütükoğlu Mübahat (1992), "Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri", *150. Yılında Tanzimat*, (Haz. Hakkı Dursun Yıldız), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

mevcut ticaret piyasasının radikal bir biçimde değişmesinde en temel faktör olarak Ticaret sözleşmesini göstermektedir. Söz konusu sözleşmeye benzer şekilde diğer Avrupa devletleri ile Osmanlı Devleti arasında 1838-1846 yıllarını kapsayan dönemde ticaret muahedesi yapılarak Avrupa devletlerin de bir takım imtiyazlara sahip olduğunu belirterek ticari faaliyet ortamının değişmeye başladığını ve yabancı tüccar ile yerli tüccarın her türlü malın alım ve satımında aynı hakları elde ettiğini vurgulamaktadır. Yabancı tüccarların piyasa fiyatlarını kolaylıkla yükseltebildiğini vurgulayan yazar, Osmanlı tüccar ve esnafın zamanla ticaret alanından çıkarılmaya başladığını belirtmektedir. Çadircı (1991: 335) ise, yabancı malların ilk temas ettiği bölgeler olan liman şehirlerinde toplanan yabancı koloni tüccarlarının ilk etapta sadece Osmanlı tüccarlarından hammadde ve mamul alım satımı ile uğraştığını ve ülke içindeki üretim, tüketim ve ticaretle doğrudan ilgilenmediklerini belirterek bu yeni dönemle birlikte ilgi alanlarının değişerek iç üretim, ulaştırma ve haberleşme sektörleriyle doğrudan ilgilenmeye başladıklarını belirtmektedir. Çadircı, bu ilginin sebebini, sanayi devrimi ve gelişmeleriyle ortaya çıkan Avrupa sermaye birikiminin, Osmanlı pazarını karlı görmelerinin yanı sıra, Osmanlı sermayesinin teknik bilgi ve beceriye sahip girişimciler içermemesinin etkili olduğunu ve bu etkinin de yabancı tüccarların teşebbüslerini kolaylaştırdığını ifade etmektedir. Bu konu ile ilgili olarak sözleşmelerin etkilerine farklı bir açıdan bakan Toprak (1982: 234) ise, XIX. yüzyıl ticaret sözleşmelerinin öncelikle Osmanlı tarımının geçimlik yapısını çözdüğünü, provizyonist¹⁴ klasik Osmanlı ekonomik düzenini parasallaştırdığını, pazar göstergelerini ve piyasa güdülerini toplumda “iktisadî rasyonaliteye” egemen kıldığını, kendine yetebilen kapalı

¹⁴ Genç (2000: 11), Provizyonizm (İaşe) ilkesini şu şekilde tanımlamaktadır; “İktisadi faaliyete ve bu faaliyetten doğan mal ve hizmetlere başlıca iki açıdan bakmak mümkündür. Mal ve hizmetleri pazarda satmak ve kar etmek üzere satın alan veya üretim yapanların açısından iktisadi faaliyetin amacı, kısaca kar etmekten ibarettir. Alıcı veya üreticiler mümkün olduğu kadar ucuza mal etmek ve mümkün olduğu kadar pahalı satmak için iktisadi faaliyette bulunurlar. Buna karşılık bu mal ve hizmetleri kullanmak üzere üreten veya satın alanlar, yani tüketiciler açısından iktisadi faaliyetin amacı, mal ve hizmetlerin, tam tersine, mümkün olduğu kadar ucuz, bol ve kaliteli bulunmasını sağlamaktır. Üretici için mal ve hizmetin bolluğu ve kalitesi, birinci derecede önem taşımaz; onun için önemli olan, pahalı satmak ve çok kar etmektir. Çok kar etmek için çok mal satmak bazen iyi olmakla beraber, ekseriya kötüdür; çünkü malın bolluğu fiyatı düşürebilir ve bu sebepten karı azaltabilir. Tüketici için ise, bolluk ve ucuzluk hemen her zaman arzulanan bir hedeftir. İaşe ilkesi, iktisadi faaliyete tüketici açısından bakan görüşün dayandığı ilkedir. Buna göre iktisadi faaliyetin amacı, insanların ihtiyacını karşılamaktır. Yani üretilen mal ve hizmetlerin, mümkün olduğu kadar bol, kaliteli ve ucuz olması, yani piyasada mal arzının mümkün olan en yüksek düzeyde tutulması esas hedeftir. Bu ilke ve ilkeler neticesinde Osmanlı iktisadi politikalarını yönlendirmiş bu sayede toplumda sınıflar arası farkların oluşması engellenmiştir.” Detaylı bilgi için bkz. Mehmet GENÇ, Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi, Ötüken Neşriyat, 11. Basım, 2000, İstanbul.

Osmanlı “ekonomileri”ni dış pazara açtığını, üreticiye “tevekkül” yerine “kazanç” metaforu yaşattığını ve diğer taraftan ekonomik çeşitliliğe ve entegrasyona doğru önemli bir açılımın sağladığını vurgulamaktadır.

Bu bağlamda, Türkiye’de ulaştırma sektörünün tarihsel sürecin, Avrupa’da yoğun dünya pazarlarının ele geçirilme rekabetinin olduğu ve bunun sonucu olarak Osmanlı ekonomik ve ticaret anlayışının değişti(rildi)ği 19. Yüzyıl ile başladığını söylemek yanlış olmaz (Taşan, 1979: 229). Osmanlı geleneksel toprak mülkiyet yapısının değişmesi ile beraber tımar sisteminin 1840 yılında resmen kaldırılmış olması ve 1858 yılında çıkarılan kanunla toprak reformunun gerçekleştirilerek tam mülkiyet hakkına izin verilmesi (Sencer, 1982: 5), ulaştırma sektörü, özellikle demiryolu yatırımları açısından engel teşkil eden sebeplerin ortadan kaldırılmasına ve yabancı sermayenin önünün açılmasına yardımcı olmuştur.

Her ne kadar bu gelişmeler olsa da Osmanlı’nın klasik devlet anlayışı olan kamu hizmetlerinin doğrudan devletin kendisi tarafından üstlenilmesi olgusu, bu dönem de de endüstri faaliyetlerinin devletin yükümlülüğünde devam ettiği görülmektedir. Son dönemlerde Osmanlı Hükümetleri, endüstri sektörünün desteklenmesi gerekliliği ihtiyacını hissetmişlerdir. Bunun sebebin altında yatan gerçek, klasik yapıdan beslenen devlet gelir kaynaklarının tahrip ve kuruması neticesinde ortaya çıkan gelir gider dengesinin bozulmasıdır denilebilir. Bu sebepten ötürü ülkenin ekonomik yapısının geliştirilmesi için tarım, ticaret ve gümrük vergilerinin arttırılması düşüncesi ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla, Osmanlı demiryolu sektörünü kullanarak bölgenin verimli topraklarının pazarlara açarak demiryolu güzergahının geçtiği yerlerde üretimin artmasını ve artan üretim ile tarım ticaret ve gümrük vergilerinden gelir elde etmeyi planlamıştır. Endüstri ve ticaret faaliyetlerinin aktif hale getirilmesi planı ile beraber Osmanlı’nın demiryolu ulaştırmasına yönelmesine iten diğer bir etken ise asayişle ilgili sorunlar ve savaşta demiryolunun oldukça kullanışlı bir araç olması olarak gösterilebilir (Kurmuş, 1982: 48-50).

İngiltere’de ilk kez 27 Eylül 1825 tarihinde faaliyet göstermeye başlayan buhar lokomotifli demiryolu, Osmanlı Devleti’nin dünyada meydana gelen sosyo - ekonomik değişimlere duyarlı olduğunu kanıtlar bir şekilde beş yıl gibi kısa bir süre sonra Osmanlı Devleti’nde de proje olarak gündeme gelmiş (Satan, 2012: 213) ne var ki, bu noktada Osmanlı’nın demiryolu ulaştırmasına ayırabilecek sermaye birikimi ve teknik bilgiye

sahip yeterli eleman bulunmaması, Osmanlı'yı demiryolu konusunda yabancı şirketlere imtiyaz verilmesini bir anlamda zorunlu kılmıştır (Key, 2007: 44). Bu minvalde, 1938 yılını takip eden yıllar sonrasında Batılı Devletlerle yapılan ticaret antlaşmaları sonucunda Osmanlı'da oluşan Açık Pazar ekonomisi demiryollarının önemini arttırmış, İngilizlere, Fransızlara ve daha sonra da özellikle Almanlara verilen imtiyazlarla Osmanlı'da demiryolları yapımı dönemine girilerek en nihayetinde ilk olarak 1856-1866 yılları arasında İngilizler tarafından İzmir-Aydın demiryolunun inşa edilmesine başlamıştır (Atik, 1979: 120). İngilizlerin İzmir bölgesinin tercih etmelerinde; bu bölgede bulunan hammadde kaynaklarından yararlanılması ve bu bölgenin işlenmiş ürün için sürüm alanı olarak değerlendirilmesi (Özyüksel, 1988: 9) kadar, 1856 yılını verilerine göre İzmir'de bulunan 1061 İngiliz tacirinin ve bu bölgenin demografik yapısı içerisindeki Ermeni ve Rum komisyoncu yoğunluğunun fazla olması sayesinde işlenmiş ürünün ithalatının ve tarım ürünlerinin de ihracatının çok kolay bir şekilde gerçekleştirilmesi temel nedenler olmuştur (Kurmuş, 1982: 37). Ayrıca, bugün olduğu gibi o dönem için de geçerli olan İzmir bölgesinin İngilizler için, Avrupa olduğu kadar Hindistan kolonisine dönemin baskın ulaştırma bileşeni olan denizyolu ulaştırmasıyla hızlı ve güvenli erişiminde merkezi bir konumunda yer alması, ciddi bir tercih etkeni olmuştur (Yavuz, 1989: 1641). Haliyle zincirleme bu etkiler İzmir Limanı'nın yapımını ve Kuzeybatı Avrupa'ya ürün ve hammadde sirkülasyonunu hızlandırmış ve kolaylaştırmıştır (Kıray, 1998: 27).

Batılı Devletlere yönelik demiryollarının inşasında faiz, kâr ve kilometre garantilerinin uygulanması sonucunda Osmanlı topraklarında demiryolu şirketlerini finanse etmek üzere yabancı bankaların da ardarda kurduğu görülmüş ve bu noktada bankalar sermayesi ile sanayi şirketlerini finanse ederek yüksek düzeyde gelir sağlamıştır. Atik (1979: 120), Batılı devletlerin menfaatlerine elverişli ağaç biçiminde şekillenen hatların, hammadde ve mamulün direkt ve bir defada iletilmesini sağlayacak karakteristikte inşa edildiğini belirtmektedir. Kurmuş (1982: 38-48) ise, 1856 yılında verilen imtiyaz çerçevesinde, Osmanlı hükümetinin 50 yıl süre boyunca yapım sermayesinin %6' sını kadar kâr garantisi verdiğini ve kâr miktarının %6'yi aşması durumunda, karın Osmanlı Hükümetiyle bölüşüleceğini belirtmektedir. Bununla birlikte, demiryolu yapımını desteklemek amacıyla dışarıdan gelecek mâllar için gümrük muafiyet hakkı tanındığını ve demiryolu güzergâhı üzerindeki toprakların,

madenlerin ve ormanların ücretsiz olarak şirketler tarafından kullanılmasına izin verildiğini belirtmektedir. Kurmuş (1982: 79-91)'a göre, bu dönemde, Aydın Demiryolu aracılığıyla ciddi miktarlarda maden taşındığı görülmekle birlikte 1866 yılında İngilizlerin politik ağırlığı neticesinde yabancılara taşınmaz mal sahibi olma hakkı tanınarak 1878 yılında İzmir yakınlarında tarıma müsait toprakların yaklaşık %41'inin İngilizlerin tapulu malı haline gelmiştir.

Şüphesiz, yabancıların Osmanlı'da demiryoluna yatırım yapmak istemelerindeki etkenlerden olan politik ve ekonomik sebeplerin yanı sıra, o dönem için demiryolu işletmeciliğinin ciddi anlamda kârlı bir yatırım alanı olduğunu da belirtmek gerekmektedir. 1861 yılında Rusçuk-Varna hattının inşa ve işletme imtiyazı da bir İngiliz şirketine verilerek bu hat 1863 yılında işletmeye açılmış, yine 4 Temmuz 1883 tarihinde yine bir İngiliz, İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattının imtiyazını alarak 1866'da işletmeye açılmıştır. Rusçuk-Varna hattı ile İzmir-Kasaba hatlarının ortak özelliği; İngiliz sermayelerince bütünüyle kâr amacı güdülerek yapılmış olmasıdır. Diğer taraftan, Osmanlı yöneticileri, Rumeli topraklarında sanayi ve ticaretin gelişmesi ve bu toprakların Batı ile bir köprü oluşturması amacıyla Rumeli topraklarında daha geniş olarak demiryolu yapımına girişmiş ve 1873'de 1279 km'ye ulaşan demiryolu, 1888'de İstanbul-Edirne ve Kırklareli-Alpullu hatlarının tamamlanarak işletmeye açılıp Paris, Viyana, Berlin gibi Avrupa başkentleri İstanbul'a bağlanmasıyla uzunluğunu arttırmıştır (Gülsoy, 1994: 22, 23).

Osmanlı Devleti'ndeki yoğun bir şekilde demiryoluna olan yatırımların esas itibarıyla II. Abdülhamit döneminde Duyunu Umumiye İdaresi'nin kurulması ile başladığı söylenebilir. II. Abdülhamit döneminde Anadolu demiryolları (1888), Bağdat demiryolu (1889), Yafa-Kudüs demiryolu (1889), Selanik-Manastır demiryolu (1890), Beyrut-Şam demiryolu (1890), Selanik-İstanbul demiryolu (1892) imtiyazlarının yabancılara verilmesi suretiyle demiryolu ve savunma politikası birlikte düşünölmeye başlandığı görölmektedir. Bu projeler içerisinde en önlüsü ve etkileri açısından en önemli olanı Bağdat demiryolu hattıdır denilebilir. XIX. yüzyılın sonları itibarıyla gelişmiş Avrupa ölkelerinin Osmanlı topraklarında iktisadi ve siyasi çıkar çatışmalarını açık ve net bir şekilde yansıtmaması açısından son derece önemli bir örnek olan Bağdat demiryolu imtiyazı, diğer hatların ağaç şeklinde uzanmasın aksine, Anadolu'nun ortasından geçerek Musul ve Bağdat'a ve oradan Basra körfezine ulaşması

hedeflenmekteydi. Bağdat demiryolu hattının bu özelliğinin yanı sıra, yabancı sermayeler arasında rekabetin oluşmasına ve siyasi kulvarda İngiltere'nin Almanya'ya kuşku ve korkuyla bakmasına yol açmıştır (Özyüksel, 1988: 15-17).

Dünyanın gelişmiş Batılı Devletlerinin Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryoluna yatırım yapma arzularını, ekonomik sömürü ve siyasi nüfuz alanları yaratma çabaları şeklinde yorumlamak mümkündür. Gerçekten de yabancı ülkelerin kendi topraklarında demiryolu yapmalarına izin veren Osmanlı hükümetlerinin bu bilinçten tümenden habersiz, ya da bu olgu karşısında çaresiz kalarak bu durumu kabul ettiklerini söylemek yanlış olur. Batılı Devletler karşısında, geri kalmış bir ekonomik yapı ve mali açıdan çökmüş olan Osmanlı, demiryolu ulaştırması sayesinde ekonomik canlanmanın, üretimin ve dolayısıyla vergi gelirlerinin artması, erişim noktasında devletin en uzak bölgesindeki tebaasına ulaşılması gibi fayda sağlanacağı düşünmüştür. II. Abdülhamit, demiryollarının memlekete sağlayacağı faydaları hatıralarında anlatırken "İngilizlere rağmen yapılmalıdır" şeklinde ısrarı görülmektedir. II. Abdülhamit, Bağdat Demiryolunun tamamlanmasıyla Avrupa-Hindistan arasındaki koridorun tekrar canlanacağını ve İmparatorluğun askerî açıdan güç kazanacağını belirtmektedir. Yine benzer şekilde daha önce tarlalarda çürüyen mahsulün Anadolu Demiryolunun tamamlanmasıyla daha iyi sürüm bulduğunu ve madenlerimizin dünya piyasasına ulaştırılabildiğini ve buna mabeyinci Ragıp Bey'in¹⁵ krom madenini örnek vererek ekonomik canlanmaya etkisinin önemli olduğunu belirtmektedir. Abdülhamit ayrıca, fayda-maliyet analizi de yaparak yolun kat ettiği vilayetlerin getirdiği kazancın gün geçtikçe artmakla birlikte kilometre başına verilen teminatın gerçekten de bir yük olduğunu, fakat demiryolu işinin kârlı olmasından dolayı ileride buna da lüzum kalmayacağını belirtmektedir. Yine de Padişah'a göre olası bir savaş açısından düşmanın da kullanabileceği bölgelere demiryolu yapılmasının sakıncalı olacağı ve buna da en iyi örneğinin Rusya'nın İran'daki nüfuzunun demiryolları sayesinde temin etmiş olmasını göstermektedir (Shaw, Shaw, 1983: 157, 158).

¹⁵ Ragıp Bey, Dağardı kömür ocaklarının işletme imtiyazını İngiliz Peterson'un elinden alan bir kişidir. Buna benzer başka işler de yapmıştır. Ragıp Bey'in bu hareketleri yüzünden 'İngilizleri Osmanlı hükümetine yaptığı baskılar ise hiçbir işe yaramamıştır. Bu da ülkede o dönemde her şeyin yabancıların arzularına göre cereyan etmiş olduğu iddiaları ile tezat olan bir durumdur. Buna tezat olan bir başka durum, Mersin-Adana demiryollarının İngilizler tarafından yapılmasına rağmen, biter bitmez başkalarına satılması ve bu yüzden İngilizlerin Türkiye'de demiryolu yapmaktan çekinmeye başlamalarıdır. Bu her iki olgu hakkında bkz. Kurmuş, Orhan (1982), Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi. Savaş Yayınları, Ankara.

II. Abdülhamit'i destekler şekilde Eldem (1970: 153), demiryolu güzergahı üzerinde bulunan bölgelerdeki zirai üretiminin yaklaşık iki kat arttığının altını çizmektedir. Ayrıca II. Abdülhamit, demiryolu imtiyazı ile yabancı şirketler için sağlanan ekonomik imtiyazalar dışında, yabancıların göstermiş oldukları sömürücü tutumları üzerine büyük bir hassasiyetle gidildiği ve buna bir örnek olarak, yabancı şirketlerin demiryolu güzergahı üzerinde gereğinden fazla kamulaştırma gerçekleştirdiklerine dair II. Abdülhamid'in hükümete yapmış olduğu uyarılar gösterilebilir. Yine II. Abdülhamit, Bağdat demiryolu sözleşmesine ilave ettiği gizli bir madde ile Osmanlı tebaası olmayan yabancıların demiryolu güzergahı boyunca yerleşimlerine yönelik teşvikleri yasaklamıştır (Özyüksel, 1988: 195). II. Abdülhamit bir başka uygulama daha yaparak Balkanlar'dan göçmen olarak gelen Müslümanları buralara yerleştirerek iskan politikasını hayata geçirmiştir (Başbakanlık Osmanlı Arşivi).

Günümüz sınırlar içerisinde Türkiye Cumhuriyeti'ne Osmanlı Devleti'nden 4.138 kilometre demiryolu kalmıştır. Osmanlı döneminin bütününde 8.334 kilometre demiryolu yapılmış ve her yıla 147 kilometre demiryolu uzunluğu düşmektedir. Sadece II. Abdülhamid Dönemine bakıldığında bu rakam yılda 175 kilometre demiryolu uzunluğunu bulmaktadır (Engin, 1993: 222).

Osmanlı'da karayolu ulaştırmasının durumuna bakılacak olursa, Tanzimat dönemine kadar karayolları umumi ve hususi yol olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Umumi yollar devlet yükümlülüğünde gerçekleştirilmekte olup hususi yollar ise tımar, zeamet ve hayır sahipleri kaynaklı yapılmaktaydı. Devletin yol yapma icrası ancak hazinenin fazla vermesi durumunda olmaktadır ve yol yapım işlerinde askerler çalıştırılmaktaydı. Tanzimat'la birlikte oluşan merkezîyetçi yapının oluşturduğu politika takip sistemi, valilerin devletin öncelikli işleri arasında yer alan yol yapımında önemli ilerlemelerin kaydedilmesinde aktif rol oynamalarını sağlamıştır (Kayam ve Tokdemir, 2011: 119). Yabancı sermayenin kârlı görmediği ve katkı sağlamaktan kaçındığı karayolu ulaştırması, toplumsal katkı ve devletin teknik yardımı ile yapılmaya, onarımlarının gerçekleştirilmesine ve tüm kaynak yetersizliklerine rağmen başarıya ulaştığı söylenebilir (Çadircı 1991: 300). Eldem (1970: 96), Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde kalan 18.335 kilometrelik şose yolun 13.885 kilometresi kırma taştan yapıldığını, bunun 4.450 kilometresinin ise toprak yoldan ibaret olduğunu, 1914'te

motorlu araç sayısının İstanbul'da 110, İzmir'de 22, Suriye'de 25 ve çeşitli yerlerde 30 olmak üzere toplam 187 araç mevcut olduğunu belirtmektedir.

Osmanlı'da havayolu ulaştırmasının tarihsel seyrinin dünya genel eğilimine paralel olarak geliştiğini söylemek mümkündür. Bu noktada özellikle 1911-1912 Trablusgarp Savaşı'nda Osmanlı Devletinin İtalya tarafından hava saldırısına maruz kalması, Osmanlı'nın askeri havacılık konusundaki çalışmalarına hız vermesine sebep olmuştur. Böylelikle ilk havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Havaalanı'nın hemen yakınındaki Sefaköy'de, iki hangar ve küçük bir meydandan oluşan tesiste başlamıştır (Tüsiad, 2007:170).

Özetle Tekeli ve İlkin (2004: 436), 19.yüzyıl'ın sonlarında ortaya çıkan ulaştırma sistemleri içerisinde yabancı sermaye ile yerli sermaye arasında bir işbölümünün ortaya çıktığını ve bu istikamette; deniz taşımacılığının, liman yapımının ve işletilmesinin, demiryolu yapımının ve işletilmesinin yabancı sermaye tarafından yapıldığını, karayolu yapımının ise, devletçe halkın katılımıyla gerçekleştirildiğini, karayolu araçlarının yapımı ve işletilmesinin yerli sermaye tarafından örgütlenecek yapıldığını belirterek II. Abdülhamid'in Hicaz Demiryolu projesinin devlet girişimciliğiyle yapılmasından dolayı bu saptamadan muaf tutmak gerektiğini vurgulamaktadırlar.

3.1.2. 1923-1945 Dönemi

Birinci Dünya ve Kurtuluş savaşlarından bitkin bir şekilde çıkan Türkiye Cumhuriyeti Devletinde, ülkenin kalkınma ve sanayileşmesinin gerçekleşmesi için gerekli temel unsurun bütünleşik bir iç pazar oluşturulması olarak ortaya çıkmıştır. Haliyle bu düşünceden hareketle, Lozan Antlaşması ile birlikte kapitülasyonlara son verilmiş, Osmanlı Düyun-u Umumiye İdaresi'nin Türkiye'nin maliyesi üstündeki vesayeti son bulmuş, Türk limanları arasındaki taşımacılık (kabotaj) yabancılara kapatılmış, yeni Türk devletinin gümrük egemenliği, ilk 5 yıl gümrük tarifesinde bir değişiklik yapmaması koşuluyla kabul edilmiş ve Türk kanunlarına uyan yabancıların Türkiye'deki iktisadi girişim hakkını ve Osmanlı hükümetince yabancı şirketlere verilen ayrıcalıkları ilke olarak saklı tutmuştur. Yine bu minvalde, 1920 sonlarına kadar özel girişimin uyarılması, devlet yatırımlarının toplumsal sermaye ve ulaştırma; özellikle de demiryolu yapımına ayrılması biçimindeki politikalar, hükümetin iktisadi siyaseti

olmuştur. Devletin sanayileşme için ulusal sermayeye gerek kredi ve teknik yardım sağlaması gerekse koruyucu gümrük politikası uygulayarak sanayileşmeyi hızlandırması amacıyla “koruyucu” politikayı benimsemesi, bu dönemin belirleyici özelliklerindedir (Tezel, 2002: 149-153).

Aslında bu politikaların alt yapısını 17 Şubat-4 Mart 1923 tarihlerinde İzmir’de gerçekleşen İzmir İktisat Kongresinde alınan kararlarla oluşturduğu söylenebilir. İzmir İktisat Kongresinde alınan kararları şu şekilde özetlemek mümkündür; 1) Savaş sonrası Türk Milleti’nin çok yorgun ve yoksul bir halde olduğu; 2) Ülkenin her köşesinde savaş tahribatlarının görüldüğü ve buna ilaveten sanayinin olmadığı; 3) Savaşta vasıflı insan kaynaklarının yitirildiği, vasıflı işçilerin ve ustaların sayısının birkaç yüz kişiyi geçtiği, tarımda ve sanayi alanında yetişmiş uzmanının olmadığı; 4) Hemen hemen her türlü temel tüketim mallarının dışarıdan ithal edildiği; 5) Yeraltı zenginlikleri hakkında herhangi bir envanter bilgisi ve çalışmanın olmadığı; 6) Kapitülasyonlar ve ağır dış borçlarının varlığı altında yabancı ülkelere tam bağımlılığın söz konusu olduğu; 7) Tarımsal alanda toprağı işleyebilecek maddi ve araçsal güce sahip olunmadığı; 8) İnsan gücünün cephelerde yitirilmiş olduğu; 9) Ulaşım yetersizliği nedeniyle üretilebilen malların ve hizmetlerin ülkenin diğer taraflarına gönderilemediği; tarım ve sanayi alanında yetişmiş uzmanların ve bunları yetiştirecek okulların da yok denecek kadar az olduğu; 10) Dış ticaretin yabancıların elinde olduğu ve ticaret ile sanayinin gelişmediği gibi bir milli ekonominin oluşturulmasının da olanaksız hale geldiği bir ortamda toplanmıştır (Sosyal Biligiler Blog).

Sanayi devrimi sonucu ortaya çıkan ve gelişmiş ülkelerin ekonomik kalkınmasında önemli bir etkiye sahip olan demiryolları, İzmir İktisat Kongresinde alınan kararlarda önemle bahsedilmiş ve bu yönde ulaştırma altyapı sistemi teşkili siyasallaşmıştır. Bu minvalde Ökçün (1981: 296), birleştirilmiş bir iç piyasanın oluşturulmasında demiryolları ile karayollarının yapılmasının önemi ve bu alana ağırlık verilmesinin gerekliliği, hükümetten Türk limanları arasındaki deniz taşımacılığında yabancı şirketlere tekeli ayrıcalıklar tanınmamasına yönelik unsurların Kongre’de vurgulanan unsurlar arasında olduğunu, İzmir İktisat Kongresi’nde ülkenin ekonomik geleceğine ve tercihlerine dair çok önemli kararlar alındığını ve ulaştırma ve haberleşme olanaklarının geliştirilerek taşımacılık maliyetinin düşürülmesi kapsamında da demiryolu inşaatının programa bağlanmasının kararlaştırıldığını belirtmektedir. Bu

bağlamda Atik (1979: 13), Osmanlı'dan 4.138 km demiryolu mirası alan Türkiye Cumhuriyetinin milli ekonomi teşekkülünün ve ulaştırmanın politik fonksiyon özelliği olan siyasi birliğin sağlanması amacıyla imtiyaz çerçevesinde yabancı şirketlerin elinde olan demiryolunun millileştirilerek ülke geneline demiryollarının yaygınlaştırılmasına yönelik girişimlerin başladığını belirtmektedir. Bunlara ek olarak Tekeli ve İlkin (2004: 314) ise, bir ulus-devlet oluşturmak isteyen Cumhuriyet döneminde bütünleşik bir iç pazar oluşturmak ve ülkenin ihraç kapasitesini arttırmak için demiryolu hatlarının ağaç dalları şeklinde bir ağa (network) dönüştürülerek planlandığını vurgulamaktadır. Bu planlama çerçevesinde hedeflenen milli menfaatleri şu şekilde özetlemek mümkündür (Ergün, 1985: 7); “1) Ülkenin potansiyel üretim merkezlerine ve doğal kaynaklarına erişmek, 2) Pazarın oluşması için gerekli üretici ve tüketicinin birbiriyle buluşmasını sağlamak amacıyla özellikle limanlarla hinterlandları arasındaki bağlantıyı gerçekleştirmek, 3) Bölgeler arasındaki ekonomik ve sosyal gelişmişlik farklarını azaltmak, 4) Ulusal güvenliği sağlamak.”

Boratav (1998: 46-47), 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayi Planlarında demir, çelik, kömür ve makine gibi temel sektörlerin geliştirilmesine yönelik çalışmalara odaklanılması ve bu sektör yüklerinin en ucuz ve hızlı bir şekilde taşınabilmesi için de demiryolu yatırımlarına öncelik verilmesi cihetiyle planların bir bütünlük içerdiğini belirtmektedir. Ayrıca, bu yatırımların yapılması esnasında sanayinin ülke çapında gelişme ve yayılma süreci göz önünde bulundurularak yer ve güzergâh seçiminin yapıldığını ifade etmektedir. Bu dönemde demiryolları, Cumhuriyet rejiminin ilk modern ve dinamik devlet işletmeciliği olarak ortaya çıkarak, devlet yatırımlarının yöneldiği başlıca üretken sektör olmuştur. Bu dönemde, demiryolu ve karayolu arasındaki tamamlayıcılık unsuru gözetilerek demiryolunun en etkin olduğu uzun mesafe ile karayolunun en etkin olduğu kısa mesafe arasında bir işbölümü gerçekleştirilerek öncelikle iç pazarın ölçeği artırılmış ve kapalı bölgelerin pazara açılması sağlanarak iç bölgelerden büyük kentlere ve ihraç limanlarına akan ürün hacmi genişlemiştir. Bu sayede, ithal ve yerli sanayi mallarına olan toplam talebin artması gerek yeni hatların işletmeye açılmasına gerekse taşımacılık maliyetlerinin düşmesine ve haliyle demiryollarıyla taşınan buğday miktarının artmasına neden olmuştur (Tezel, 2002: 235). Ancak Ergün (1985: 72-73)'e göre, Cumhuriyet dönemindeki demiryolu yapımında, mali imkanların son derece kısıtlı olması ve engebeli bir araziye sahip olunması demiryolu yapım maliyetini arttırdığını ve

bu sebepten ötürü düşük standartta ve tek hatlı olarak inşa edilen demiryollarında yüksek hız sağlanamamış ve zamanla demiryollarının etkinliği düşmüştür.

Tüm bu söylenenlerle birlikte Cumhuriyet döneminde de demiryolları sadece bir ulaşım aracı olarak görülmeyerek aynı zamanda ülke savunması, iktisadi kalkınma ve sosyo-kültürel gelişmenin esas faktörlerinden birisi olarak kabul edilmiştir. Haliyle, 1923-1938 arası dönemde dış unsurlardan uzak, ülke ihtiyaçlarını ön plana çıkaran milli ve bağımsız bir demiryolu politikası izlenmiştir (Kapluhan, 2014:436). Öncelikle 1920 yılında, TBMM kararıyla millileştirilen demiryollarını idare etmek üzere Eskişehir’de geçici bir “İşletme Umum Müdürlüğü” kurulur ki, bu kuruluş Kurtuluş Savaşı’ndan sonra Haydarpaşa’ya nakledilmiştir. 1923-1930 arasında en büyük atılım demiryolları siyasetinde görülmüştür. Gerek 24.5.1924 tarih ve 506 sayılı yasayla hatların millileştirilmesi için kurulan Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi gerek Sovyet Rusya’dan satın alınan ve bir süre askeri makamlarca işletilen Erzurum-Kars-Sarıkamış dar ve geniş hatların işletilmesi için kurulan Erzurum-Sarıkamış-Kars ve Şuabatı Demiryolları Müdürlüğü Havalı-i Şarkiye Demiryolları İdaresi ve gerekse yeniden yapılması kararlaştırılan hatların yapımı için kurulan Demiryolları İnşaat ve İşletme Müdürlüğü olmak üzere bu 3 kuruluş bir araya getirilerek hem işletmeyi hem de demiryolu yapımını bir elden yürütmek, mümkün olduğunca birçok yerleşim yerine ulaşılabilirliği sağlamak, milli sanayiye kalkındırmak için demiryollarını önemli bir araç olarak kullanmak amacıyla Bayındırlık Bakanlığı’na bağlı olarak 23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı yasa ile “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi” kurulmuştur (TCDD, 2008: 3).

Ancak, 1923-1929 döneminde politik irade olarak ortaya çıkan liberal işletmecilik sistemi başarılı olamamış ve nihayetinde 1929’da gümrük uygulamalarında bağımsız hale gelen Türkiye Cumhuriyeti, ekonomisini korumak amacıyla gerekli önlemleri almaya ve 1930’lu yıllarda sanayileşmede yeni arayışlara girmeye yönelmiştir. Ancak, 1920’li yılların sonu itibariyle Büyük Buhran krizinin küresel hale gelmesi neticesinde, sanayileşme ve iç pazarı yabancı rekabetten korumak, konjonktürel olarak liberalizme karşı olan tepkiler ve en nihayetinde planlı kalkınma modeli ile dünyada kendinden söz ettiren Sovyet deneyimi gibi etkenler Türkiye Cumhuriyetinin 1930-1938 dönemi politikalarını etkileyen temel faktörler olmuşlardır. Boratav (1998: 45), “1930-1939 döneminde iktisat politikaları bakımından “Korumacılık ve devletçilik” olmak üzere iki

belirleyici özelliğın olduğunu ve bu yıllarda dünya ekonomisinin içine düştüğü buhrana karşılık, Türkiye ekonomisinin, dışa kapanarak ve devlet eliyle bir milli sanayileşme hamlesi içine girdiğini” ifade etmektedir.

İlk Plan’da SSCB’den dış mali ve teknik yardım alınırken, İkinci Plan’da İngiltere’den teknik yardım alınmış olup, bu plan döneminde madencilik ve maden işletmeciliği ile altyapıya özel bir önem verilmiştir. İlk Plan’ın temeli olan Türkiye mensucat fabrikalarının bağlantı hatları ile birlikte Anadolu-Bağdat Demiryolu şebekesinin üzerinde kurulmasıdır. 29 Mayıs 1927’de Ankara- Kayseri hattı, 30 Ağustos 1930’da Kayseri-Sivas hattı işletmeye açılmıştır. Anadolu köylüsünün taşıma yokuğu yüzünden mahsulünü satamaması sonucunda sahil şehirlerinin hububat gereksiniminin ithalat seçeneği ile karşılaşmasına karşın, bu sayede İç Anadolu hububatı ile Batı kentlerinin gereksinimi karşılanmıştır. Hat, 15 Aralık 1932 tarihinde Samsun’a varmıştır. Böylece Karadeniz’in bir limanı ile ülkenin iç kısımları birleştirilmesi sayesinde, Karadeniz şehirlerinin ürünleri ülkenin iç kısımlarına gönderilebilmiş ve de İç Anadolu’dan çıkarılan hububat da en kısa yolla Samsun’a gönderilip gemilere yüklenmiş olup, Sivas-Samsun arasında Turhal’da şeker fabrikası ve Sivas’ta da büyük bir demiryolu fabrikası kurulmuştur. 1927 yılında Zonguldak’ın zengin taşkömürü havzasını ülkenin iç kısımlarına bağlayacak ve böylece sanayi kuruluşları için gerekli yakacak madde gereksinimini karşılayacak olan “Taşkömürü Hattı” olarak bilinen hat, inşa edilmeye başlanmış ve Karabük’te Türkiye’nin en önemli demir-çelik fabrikası kurulmuştur. 1927’de bakır madeninin Mersin Limanı’na kadar getirilip buradan gemilere yüklenmesi amacıyla “Bakır Hattı” olarak adlandırılan Malatya-Diyarbakır hattının inşasına başlanmış ve 1935’de de işletmeye açılmıştır. Bakır hattına ilaveten, Malatya-Çetinkaya-Sivas hattı da inşa edilerek 1936’da işletmeye açılmış; demir madeninin de bulunduğu yerler olan Hekimhan ve Divriği’yi de içine alan demiryolları döşenmiş ve yapılan diğer hatlarla sadece Batı’ya değil Doğu’ya da, Erzurum’a kadar demiryolu yapılarak ekonomik kalkınmanın tüm ülke sathına yayılması sağlanmıştır. Ayrıca, 1 Ocak 1937’de satın alınan İstanbul- Edirne ve Babaeski-Kırklareli hatları sayesinde bu hat üzerinde Türkiye’nin önemli sanayi kuruluşlarından olan Alpullu şeker fabrikası kurulmuştur (Öztürk, 1943: 24, 25).

Tüm söylenenlerinin yanında bu dönem için demiryolu sadece bir ulaşım aracı değil, aynı zamanda toplumsal değişimlerin de önemli bir unsuru olmuştur. Demiryolu,

atölyesinden okuluna, sosyal tesislerinden kısım hekimliklerine, spor kulüplerinden matbaasına büyük bir kuşatıcılıkla öncü olmuş ve böylelikle esasında toplumsal değişimi sağlamanın da bu kuşatıcılık olduğu görülmektedir. Bu dönem için demiryolları bir kalkınma aracı, bir ulaşım seferberliği, bir modernleşme projesi olduğu kadar aynı zamanda adı konulmamış bir sosyal sorumluluk projesidir (UDHB, 2017: 190).

Demiryolunun dönem içi rakamsal değerlerine bakılacak olursa; Osmanlı'dan miras kalan 4.138 kilometre uzunluğunda olan mevcut demiryolu ağı 1930 yılında 5.639, 1935 yılında 6.639, 1940 yılında 7.381, 1950 yılında ise 7.515 kilometre uzunluğa ulaşmıştır (Saatçioğlu, 2016: 76).

Karayolu bileşenine gelecek olursak, Türkiye Cumhuriyeti 1923 yılında Osmanlı İmparatorluğu'ndan 4.000 km'si iyi durumda 18.000 km uzunluğunda yol devralmıştır. Bu dönemde, demiryoluna dayandırılan ulaştırma politikası doğrultusunda karayolu yapımı genellikle demiryolunu tamamlayan bir unsur olarak görülmüş ve esas yatırım olanakları demiryollarına aktarılmıştır. Bu durumun bir nedeni, ülkedeki motorlu araç sayısının yetersiz olması ve karayollarında hayvana bağlı araçların kullanılmasıdır (Vural, 2009: 2).

Cumhuriyetin ilk yıllarında Şose ve Köprüler Reisliği yol çalışmaları yapmıştır. Buna karşın karayollarında önemli bir iyileştirme sağlanamamıştır (Evren, 2006: 65). 1923 yılı öncesinde karayollarıyla ilgili olarak sadece 1921 tarihli ve 102 sayılı "Tarık Bedeli Nakdisi" hakkında çıkarılan kanun görülmektedir. Bu kanunun amacı, yol yapım çalışmalarında karşılaşılan maddi yoklukların aşılmasına yöneliktir (Durgun, 2006: 29). Bu dönemde yol yapımına yönelik 19 Ocak 1925 yılında Mükellefiyeti Bedeniye kanunu çıkarılarak halkın yol yapımı işlerine mükellef kılınması sağlanmıştır. Kanuna göre halkın ya nakdi ya da aynı olarak yol yapım işlerinde katkıda bulunması zorunlu hale getirilmiştir. Bu sisteme göre, yollar üç sınıfa ayrılarak il yolları il özel idareleri, devlet yolları genel bütçe, köy yolları ise köylülerin beden gücü ile yapılması öngörülmüştür (Şen, 2003: 70). 1927'de çıkarılan 1131 sayılı "Tevhid-i Turuk Kanunu" ile devlet ve il yolları birleştirilmiş, yapım ve onarımları İl Özel İdareleri'ne bırakılmıştır. Daha sonra İl Özel İdareleri'ne bırakılan bu yollar, 1929 yılında çıkarılan "Şose ve Köprüler Kanunu" ile "Milli Şoseler" ve "Vilayet Yolları" şeklinde ikiye ayrılmış, köy yollarının yapımı ise tamamen köylülerin kendi çabalarına bırakılmıştır

(Saatçioğlu, 2016: 68). Ancak, 1933 yılında devlet ve il yolları olmak üzere karayolları uzunluğu, devralınan 18.335 km'yi 37.400 km'ye, 1939 yılında ise 40.900 km'ye çıkarmış olup, bu yolların %51'i devlet yolu (iller arası yollar) ve %49'u ise il yollarını oluşturmuştur ve bu yolların ancak 18,2 bin km'si üst yapılı yol niteliğindedir (Hiç, 1994: 384, 385). 1940 yılında bu rakam, 41.582 km olup, standartları düşük olmakla beraber yılda 1.300 km yol yapılmıştır ve bunun için harcanan para ve emek miktarı 137.405.000 TL değerindedir (Tekeli ve İlkin, 2004: 382). 1940–1950 yılları arasında yıllık ortalama 598 kilometre yol uzunluğu artarak 1950 yılında 24.214 kilometreye ulaşmıştır (Tulumtaş, 2001: 121). Buradan da anlaşılacağı üzere Türkiye, 1940 yılından sonra karayolu ağırlıklı bir ulaştırma politikası izlemeye başlamıştır.

Bu dönemin denizcilik faaliyetlerine bakılacak olursa; Osmanlı Devleti'nden 159 adet (18 ton ve üstü) deniz ticaret filosu (33 adedi yolcu gemisi) mirası alan Türkiye'nin, Cumhuriyetin ilanından sonra tersanelerin devreye girmesi, yabancı şirketlere geçici olarak tanınan 2 yıllık işletme imtiyazının kaldırılması ve kabotaj işletmeciliğinin tamamıyla millileştirilmesi ile deniz filosu gelişmeye başlamıştır söylenebilir. 19 Nisan 1926 tarih ve 815 sayılı “Türkiye Sahillerinde Nakliyat-ı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkındaki Kanun'un kabul edilip (Şener vd., 2004: 294) 1 Temmuz 1926 tarihinde Kabotaj Kanunu'nun da yürürlüğe girmesiyle beraber Türkiye'de deniz yolu ile yük ve yolcu taşımacılığında önemli bir gelişme kat edilmeye başlanmıştır. Tekeli ve İlkin (2004: 441) bu yasa ile birlikte Türk kıyılarında kabotaj hakkı, Türk bayrağını taşıyan gemilere ve Türk vatandaşlarına hasredilmiş olduğunu ve yabancı gemilerin ise, sadece yabancı ülkeden aldıkları yolcu ve yükü Türk limanlarına çıkarabildiğini ve Türk limanlarından yabancı limanlara gidecek yolcu ve yükü de alabilir hale geldiğini belirterek bu koruyuculuğun ilk yıllarda özel ve kamu kesim gemilerin tonajının hızla yükselmesine neden olduğunu, 1932 yıllarında çok yaşlı gemilerden meydana gelen bir filomuzun oluştuğunu ve yabancı ülkelerin limanlarına girişte problemler yaşandığını vurgulamışlardır

Denizyolu taşımacılığı güvenliğini sağlamak için yabancı şirketlere verilen imtiyazla kurulan Fenerler İdaresi ve Gemi Kurtarma İşletmeleri, 1930'lu yıllardan sonra millileştirilmiştir (Tekeli ve İlkin, 2004: 442). Denizyolları alanında, 1937 yılında Etibank ve Sümerbank'a muadil olarak Denizbank kurulmuştur. Birçok faaliyetin kamu

sektörü bünyesine alınması, özel sektörün denizyolu taşımacılığında ve diğer faaliyetlerde gelişmelerini mümkün kılmamıştır. 1939'da Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü ile Devlet Limanlar İşletme Müdürlüğü kurulmuştur. 1933'de kamu ve özele ait toplam gemi sayısı 1.220 adet, tonajı 216.500 iken, 1939'da bu rakamlar ancak 1.692 adet ve 250.200 ton olabilmiştir. 1944'de denizyolları alanındaki iki umum müdürlük Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Müdürlüğü adı altında birleştirilmiştir. 1939'da 250.200 gros tonluk filo, 1945'de 318.900 tona ve 1950'de 524.875 tona çıkmıştır. Bu dönemde, deniz yolcu taşımacılığında daha az gelişme sağlanmış; ancak yük taşımacılığında 1946'da 19 milyon ton/km olan pay, 1950'de 129 milyon ton/km'ye yükselerek ilerleme kaydetmiştir (Hiç, 1994: 384, 385).

Havacılık faaliyetlerine verilen önem cumhuriyetin ilanından sonra da devam etmiş ve bu çerçevede bir taraftan yasal ve kurumsal düzenlemeler yapılırken diğer taraftan terminal ve teknolojik altyapının da geliştirilmesine gayret sarf edilmiştir. 1925 yılında "Türk Tayyare Cemiyeti"nin kurulmasıyla Türkiye'de sivil havacılığın kurumsal altyapısı oluşturulmuştur. Benzer şekilde 1933 yılında, Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan ve Türkiye'de sivil hava yolları kurma ve taşıma yapmak üzere görevlendirilen "Hava Yolları Devlet İşletmesi"nin kurulması, fiili olarak sivil taşımacılığın başlamasına olanak tanımıştır. Daha önceleri askeri amaç için alınan uçaklar bu dönemde, yolcu ve yük taşımaya uygun hale getirilerek Türkiye'nin belli başlı şehirleri arasında hava ulaştırmasına sunulmuştur. Belirtilen yıl "Türk Hava Postaları" adıyla ve 5 uçaklık küçük bir filoyla ilk sivil hava taşımacılığı başlatılmıştır (SHGM, Tarihçe).

Sonuç olarak; temel tüketim maddelerinde çok büyük ölçüde ithalata bağımlılığın giderilmesi, sanayileşme, iktisadi gelişmeyi mümkün kılacak ulaştırma, banka sistemi, eğitim, sağlık hizmetleri gibi sosyo-ekonomik altyapının geliştirilmesi, Cumhuriyetin iktisat politikasının çekirdeğini oluşturmuştur.

3.1.3. 1946-1960 Arası Dönem

II. Dünya Savaşı sonrası dönem, ABD'nin savaştan süper güç olarak çıktığı ve bunun sonucu olarak ABD'nin liderliğinde, özellikle ABD'nin IMF, IBRD ve GATT gibi ulus üstü örgütlenmelerin siyasi, ekonomik ilişkileri şekillendirerek, ekonomik ve

siyasi konjonktürü yönettiği, dayanıklı tüketim malları ile yatırım malı üreten Merkez ülkeler ile yarı-mamul ve hammadde üreten Çevre ülkeler olarak bir uluslararası işbölümünün oluşmasını sağladığı ve bu politikalar ekseninde ülkeleri yeniden yapılandırdığı ve kalkınma planlarını da biçimlendirdiği bir dönem olarak karşımıza çıkmaktadır (Şener, 2005: 142).

Yine bu dönem ABD'nin Uluslararası Keynesçi politikaları, Truman Doktrini, Marshall Planı ve sonraki adı OECD olan kuruluş ile gelişmekte olan ülkelerdeki ekonomi politikalarının yönlendirmesi başarılı bir şekilde uygulamaya konulmuş ve bu politikalar içerisinde yer alan ülkelerden biri de Türkiye olmuştur. Bir taraftan Sovyet tehdidinin getirdiği baskıdan, diğer taraftan sanayileşme için gerek duyulan dış kaynak gereksiniminden ve savaş sonrası güç kazanan yerli sermayenin kalkınma politikaları için devlet kapitalizmi ve müdahaleciliği politikaları yerine, liberal politikalara geçilmesi yönündeki sert muhalefet oluşturmasından dolayı Türkiye, yabancı sermaye ile iş ilişkisi kurmak isteyen yerli sermayenin taleplerini de dikkate alarak Amerikan yanlısı dış ilişkiler politikası geliştirmiştir (Tezel, 2002: 224). Hatta Türkiye'nin "İkinci Liberal Dönemi" olarak adlandırılan bu dönemle birlikte, Türkiye'de izlenen dışa kapalı politikaların sona erdiğini, küresel ekonomilere entegrasyonun sağlanmaya çalışıldığını, kalkınma anlayışının benimsenerek yeni bir bütünleşme çabalarının olduğunu söylemek mümkündür (Tüzün, 1976: 38). Nitekim devletçi yaklaşımla hazırlanan 1946 İvedili Kalkınma Planı "Avrupa'nın kalkınmasına fayda sağlamayan, koyu bir öz-yeterlilik içeren, devletçi, bir plan" (Tezel, 2002: 300) olarak değerlendirilmiş ve bunun üzerine IMF ve Marshall Yardımlarından faydalanabilmek amacıyla 1947 yılında Vaner Planı olarak bilinen daha liberal bir plan olan Süleyman Vaner'in hazırladığı "Türkiye İktisadi Kalkınma Planı"nın uygulama koyulması bile ihtiyaç duyulan krediyi temine vesile olmamıştır. Vaner Planı içerik olarak, 1946 İvedili kalkınma planına kıyasla sanayileşmeye dayalı kalkınma modeli ekseninde olmayıp onun yerine tarıma dayalı kalkınma modelini benimsemiştir (Eşiyok, 2009: 121-122). Bu bağlamda, bu dönem için Keyder (1983: 282), uluslararası alanda oluşturulan düzende sistemin önemli bir parçası haline getirilen GOÜ'lerdeki ulusal hükümetlerin çift kısıkaç altında kaldığını vurgulamaktadır.

II. Dünya Savaşı sonrası soğuk savaş mücadelesinde GOÜ'ler üzerinde ekonomik iş bölümü oluşturan, hukuksal ve örgütsel bir dünya düzeni kurmaya çalışan ABD, 1947

yılında Amerikan Kongresi'nde kabul edilen ve Avusturya, Belçika, Danimarka, Fransa, Hollanda, İngiltere, İtalya, Portekiz, İrlanda, İsviçre, Lüksemburg, İzlanda, Norveç ve İsveç'in yan ısıra, özellikle Sovyet tehdidine karşı tampon bir bölge olarak da düşünölen Türkiye ve Yunanistan' ı da içine alan 16 ölkeye 400 milyon doları Türkiye ve Yunanistan'a ait olmak üzere toplam 6 milyar \$'lık mali ve askeri yardım yapılmasını içeren Truman Doktrini ve Marshall yardımları kabul edilmiştir (Keyder, 1983: 282).

Hal böyleyken, ABD'nin liderliğinde Avrupa devletlerinin iştiraki ile Paris'te düzenlenen bir konferans sonucunda Marshall Yardımlarının yönetilmesi için 16 Nisan 1948 tarihinde Avrupa Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (OEEC) kurulmuş ve ABD, Avrupa ölkelerinin birlikte kalkınabilmesi için ölkeler arasında bir işbirliği sağlanması gerektiğini düşünerek Türkiye'nin de bu işbirliği içerisinde bir tarım ölkesi olarak değerlendirip Türkiye'nin bu işbirliği içerisindeki rolü için daha çok tarım ürünleri, hammadde üretimi ve bayındırlık işlerine yönelik yatırımların teşvik edilmesini uygun görmüştür (Güven, 1991: 2).

Söz konusu dönem için Türkiye Ekonomisi bakımından önemli bir yere sahip olan Marshall Yardımları, dönemin hükümeti tarafından alınmaya başlanmış ve daha sonra hükümet değişiminden etkilenmeden ölkö yatırımları açısından ciddi bir kaynak olarak görölmüştür. Yukarıda ifade edildiği gibi, ABD, yaptığı Marshall Yardımlarını karşılıksız ve hibe olarak değil, belli koşulların yerine getirilmesi şartıyla geri ödemeli olarak öngörmüştür. Zira yapılacak yardımların miktarı, usulü ve nerelere harcanacağı gibi hususlar, Türkiye'ye gönderilecek bazı uzmanların çeşitli raporları doğrultusunda tespit edilmiş ve yardımların belirli koşullara bağlanıp, küresel bir plan takip edilerek gerçekleştirildiği görölmektedir. Bu girişimlerden Avrupa'da ve Türkiye'de oluşacak iktisadi kalkınmanın, ABD kontrolünde gerçekleşmesinin hedeflendiği anlaşılmaktadır. Daha önceki bölümde ifade edildiği gibi, II. Dünya Savaşı sonrası ABD tarafından oluşturulan uluslararası ödeme sistemi yani Bretton Woods çerçevesinde doların altın fiyatlarına endekslenerek uluslararası kurları belirleyen para olarak kabul edilmesi, ABD'ye inanılmaz derecede prestij ve ekonomik güç kazandırmıştır. Bu girişim, Amerikan dolarının artık küresel bir para birimi olarak değerlendirilmesinin önünü açarak ABD'nin siyasal ve ekonomik işbirliği girişim ve faaliyetlerinin zahirde gönüllölük ve fedakârlık gibi lanse edilse de gerçekte SSCB karşısında Avrupa

ülkelerini çevreleyerek kendi kontrolüne almayı ve küresel ticaretteki payını arttırmayı hedeflemektedir (Alkin, 2010: 76-77).

ABD tarafından yapılan Marshall yardımlarıyla ilgili olarak Tezel (2002: 327)'e göre, Türkiye'de 1930'lu yıllardan beri sürdürülen "planlı" çalışmalardan farklı iktisadi-siyasi tercihleri yansıtan bir planlı döneme geçilmiş olup, 1948-1952 yılları arasındaki beş yıllık bir süreçte "zirai kalkınma" ön planda tutulmuş, "Ulaştırma olanaklarının geliştirilmesi", tarımdaki gelişmenin ön koşulu olarak değerlendirilmiş ve yeni 10.000 km karayolu, 1.600 km demiryolu ve İstanbul, Samsun, Trabzon ve Ereğli limanlarının yapılması önerilmiştir. Bu noktada Marshall Planı doğrultusunda, gerek gıda mallarının GOÜ'lerden Batı Avrupa ülkelerinin iaşesinin hızlı bir şekilde karşılanması amacıyla taşımacılık, gerekse Batılı sanayi devletlerine ait ve esası; kitlesel üretim ve kitlesel tüketim olan Fordist sistem altında şekillenerek otomobil, traktör, elektrikli aletler vb. dayanıklı tüketim ve yatırım malları alanında ortaya çıkan üretim fazlalarının GOÜ'lerin pazarlarına ulaşabilmesi amacıyla GOÜ'lerin ulaştırma politikaları önem kazanmıştır. Batı'nın ihtiyaç duyduğu iaşesinin karşılanması açısından tarım ürünleri ve katma değeri düşük imal mallar gibi kitlesel mal taşımacılığında ulaştırma maliyet payının toplam üretim maliyetleri içerisinde önemli bir yer tutmuştur. Ancak söz konusu bu nedenle demiryolu ulaştırmasının ve onu tamamlayıcısı olarak görülen karayolu ve limanların geliştirilmesinin önem kazanması beklenirken, Keynes, Fordist yaklaşım ve Marshall yardımları ile ABD tarafından üretilen traktör, otomobil gibi yatırım malları için Türkiye bir pazar olarak görülerek karayolu ulaştırma ağırlıklı bir ulaştırma politikasına doğru yönlendirme görülmektedir. Bu noktada, tarımda makineleşme ile tarımsal verimliliğin artması ve bu sayede tarımsal üretimin artması, kamu yatırım programlarında sanayiye verilen önceliğin azaltılarak makine ve kimya sanayine yönelik programların ertelenmesi ile makine üretimi yerine ithal edilmesi ve karayolu altyapısını geliştirerek motorlu araçlar için uygun bir pazar ortamı yaratmak doğrultusunda politikalar ülkemizde başarılı bir şekilde uygulanmıştır. Bu noktada Aydoğan (2002b: 519-522), II. Dünya savaşı sonrası örgütsel hal alan Dünya Bankası'nın, büyük yatırımlar için gerekli olan ithal araç ve makinaların alınacağı ülkeleri hatta markalarına kadar kredi koşulu olarak belirlediğini; kredi verilecek yatırımın biçimine ve niteliğine kadar karar verdiğini belirterek ulaştırma yatırımları için verilecek olan kredilerde, kredilerin demiryolları ile denizyolları ulaştırmasına

değil, kurulan sistemi tümleyen bir ulaştırma politikası olarak karayolu ulaştırmasına yatırılmasını şart koştuğu şeklinde örneklendirmektedir.

Boratav (1998: 74) ise, bu yeni dönem için korumacı, içe dönük dış ticaret politikalarının yerine ithalatın büyük ölçüde serbestleştirilerek liberal dış ticaret politikalarının uygulanmasına geçişin gözlemlendiğini belirtmektedir. Dolayısıyla, dış ticaret açıklarının büyümeye başlamasına yol açan serbest dış ticarete dayalı bir rejime; sanayiye değil tarıma ve dış ticarete dayalı; dış yardım, kredi ve yabancı sermaye yatırımlarına dayalı bir ekonomik büyüme programı ve kalkınma stratejisine geçildiğini belirterek devletçiliğe değil, özel girişimciliğe dayalı bir kalkınma anlayışı çerçevesinde devletin özel girişime yardım etmeye dönük bir ilkeni benimsendiğinin altını çizmektedir. Ayrıca söz konusu kalkınma anlayışının özellikle 1953 yılına kadar etkin bir şekilde uygulandığını da belirtmektedir.

Yukarıda ifade edildiği gibi, Marshall yardımlarının belirli koşullara bağlanarak küresel bir plan çerçevesinde takip ettirildiğini gösterir 3 adet rapor bulunmaktadır. 1947 tarihli “Türkiye İktisadi Kalkınma Planı” gibi, Türkiye ekonomisinin dönüşümünü yansıtan temel belge niteliğinde olarak yayınlanmış olan söz konusu 3 Rapor, Türkiye’nin ulaştırma sektörünün değişimini de içermesi nedeniyle kayda değerdir. Söz konusu raporları; 1948 tarihli “Hilts Raporu”, 1950 tarihli “Thornburg Raporu” ve 1951 tarihli “Barker Raporu” olarak sıralamak mümkündür. İçerik olarak her 3 rapor, Türkiye’nin izleyeceği ekonomi politikalarına etkin bir şekilde yön verme çabası niteliği taşımaktadır. Türkiye’nin içerisine dahil olduğu 1948 tarihli Marshall Planı’nı desteklemek amacıyla ABD Federal Karayolları Örgütü Genel Müdür Yardımcısı Hilts’in hazırladığı “Türkiye’nin Yol Durumu” başlıklı raporda, genel hatlarıyla Türkiye’deki karayolu ağının yetersiz olduğu belirtilerek Bayındırlık Bakanlığı’na bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü’nün kurulması ve genel müdürlüğe bağlı on bölge müdürlüğünün kurulması, karayolunun, demiryoluna göre daha kolay ve daha ucuz olması ve kapıdan kapıya servis imkânı vermesi nedenleriyle önceliğin karayolu yapımına verilmesi, karayolunun Van’a kadar uzatılması gerektiği ve bu bakımdan Türkiye’nin 35 bin km uzunluğunda yeni yol yapımına ihtiyacı olduğunu, Amerika Yollar İdaresine yetiştirilmek üzere teknik personel gönderilmesi, hibe edilen makinelerle yapılması uygun görülen yolların Amerikalı müteahhitler aracılığı ile yapılması gibi öneriler yer almıştır (Güven, 1991: 9-24).

Haliyle hazırlanan Hilts raporuna istinaden, 1948-1950 yılları arasında karayolu inşasında kullanılmak üzere Marshall Yardımı kapsamında Türkiye'ye 1.700.000 dolar ödenmesi karara bağlanarak (Güven, 1991: 9) dokuz yılda tamamlanması planlanan projeler programa alınmış ve en nihayetinde Bakanlar Kurulu tarafından 08.08.1948 tarihinde kabul edilerek uygulamaya konulmuştur. Yine bu projelerin takibi için yeni bir kurumsal örgütlenmeye gidilerek 16.02.1950 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur (Coşkun, 1981: 3). Bu çerçevede, ABD'den karayolu inşa ve bakımı için modern makineler ithal edilmiş ve ayrıca Amerika Devlet Yollar İdaresi'nden getirilen çeşitli düzeydeki teknik personelden, yolların inşa, bakım ve idaresi yönünde olduğu kadar, Türk personelin yetiştirilmesinde de yararlanılmıştır. Türkiye'de stabilite yol inşaatı ilk defa bu işbirliği çerçevesi içinde 1948'de başlamıştır (As, 2006: 307). Ayrıca, hazırlanan raporun bir neticesi olarak karayolları yapımına hız verilerek Marshall Yardımları çerçevesinde hibe edilen iş makineleri ile ilk kez "makine ile yol yapımı" başlamıştır. 1950'li yıllarda "Tekerlek Dönsün" sloganı ile (Çavuşoğlu, 1981: 6) işe başlayan Karayolları Genel Müdürlüğü, 1950 yılında 1.624 km olan asfalt yol uzunluğu, 1963 yılına gelindiğinde 10.306 km uzunluğuna ulaşmış ancak ulaştırma yatırımlarının karakteristik özelliğine binaen yapılan söz konusu karayolu alt yapı yatırımlarının ekonomiye katkıları daha çok planlı dönemlerde hissedilmiştir (Coşkun, 1981: 6). İlk etapta 1950 yılına kadar uygulanan ulaştırma politikalarında demiryolunu tamamlayıcı ve bütünleştirici bir ulaştırma bileşeni olarak görülen karayolları, bu tarihten sonra temel ulaştırma sistemi olarak uygulandığı da görülmektedir (Avcı, 2005: 89). Rakamsal değerler açısından bakıldığında 1950 yılında bütçe içerisindeki yol harcamalarının payı % 2,9 civarında seyrederken 1955'de bu değer % 7,2'ye, 1960 yılında ise %7,7'ye yükseldiği görülmektedir. GSYH açısından değerlendirildiğinde, 1950 yılında ulaştırma faaliyetinin GSYH içindeki % 5'lik olan payı 1960 yılında % 7'e yükseldiği görülmektedir (Cillov, 1962: 132).

Dönemin gelişmelerine farklı bir bakış açısından yaklaşan Emmioğlu (2010: 278-283), Hilts raporunun arka planında yatan ince detayın, karayolu yapımının teşvik edilmesiyle ihtiyaç doğuracak olan motorlu taşıtların gelişmemiş ülkelere pazarlanması için bir alt yapının oluşturulduğunu ileri sürmektedir. Nitekim yazara göre bu rapordan kısa bir süre sonra Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu kapsamında Ford-Koç ortak girişimi ile kurulan Otosan, Türkiye'de montaj sanayisinin ilk örneği ve başlangıcı

olmuştur. Türkiye’de Montaj sanayisinin gelişim süreci, planlı dönemde “Montaj Sanayii Talimatnamesi” nin yayını ile sektörün hızlı ve git gide yaygın hale gelmesini sağlamıştır. Tekrar bu döneme gelecek olunursa, 1954 yılında Amerikan “Minneapolis-Moline” firması Türkiye’de bir traktör fabrikası, 1956 yılında Amerikan “Willys Jeep” ile Verdi Biraderler’in ortaklığı çerçevesinde bir cip fabrikası ve Ford- Koç otaklığının bir ürünü daha olan Otosan’a ait kamyon fabrikasının kurulduğu görülmektedir. Ancak Kazgan (1981: 8), söz konusu fabrikaların ülke istihdamına yönelik fayda sağlanmasına rağmen milli gelirin dışarıya çıkmasına sebep olduğunu belirterek ithal ikameci politikaların oluşturduğu mevzuat boşluklarının yerli sanayinin temeyyüz etmesini engellediğini ve hatta montaj sanayisinin yaygınlaşmasında etkili olduğunu ifade etmektedir.

İkinci olarak hazırlanan Thornburg Raporunda, sanayileşmeye ve dolaylı olarak ulaştırmaya ilişkin; liberal uygulamalara geçilmesi, hızlı ve planlı sanayileşme anlayışının terk edilmesi, karayolu ulaştırmasına öncelik verilmesi, tarımsal üretim tekniklerinin geliştirilmesi, sanayileşmede ağır sanayi tesisler yapmaktan ve işletmekten ziyade tarımsal üretimi arttıracak tedbirlerin alınması ve halkın ihtiyaçlarını karşılayacak alanlara yönlendirilmesi, ithal ikameci ve sermayenin yeterli seviyeye ulaşmayan basit tesislerde heba edilmesinden ziyade ülkede üretilmeyen malların ithaline aktarılması, halkın temel ihtiyaçları karşılanıncaya kadar Kimya, Makine, Kâğıt ve selüloz gibi sektörlerle girmenin gerekliliğinin olmadığı, yabancı sermayenin ülkeye girişinin serbest bırakılması, Enerji üretimine harcanacak yeterli sayıda tesis olmadığından enerji üretiminin gerekliliğinin olmadığı ve traktör fabrikası kurmanın gerek olmadığı şeklinde değerlendirilmelerde bulunulmuştur (Güven, 1991: 17-19).

Açıkçası Thornburg Raporunda, demiryolları aleyhine karayolları lehine yatırımların yapılması ve bu çerçevede yeni demiryolu yapılmayıp olanların yenilenmesi gerektiği belirtilmektedir. Bununla beraber; devletçilik dönemi sanayileşme çabalarını ve devletçi uygulamalarını ve Karabük Demir-Çelik fabrikaları ile Kayseri Mensucat fabrikalarını eleştirerek bunlar yerine dünya piyasaları ile kolayca rekabet edebilecek inşaat malzemesi vb. hafif sanayii, tarımsal ürünlere yönelik fabrikaların kurulabileceği, makina ve kimya sanayiinin ertelenmesi ve yine bunun yerine Amerikan makinalarının ithal edilmesi gerektiği vurgu yapılan konular arasında yer almaktadır (Güven, 1991: 25-46). Aynı zamanda Güven (1991: 89-91)’e göre raporda heyetin,

Türkiye'nin Lokomotif fabrika projesi için Amerikan İthalat ve İhracat Bankası'ndan istediği 14 milyon \$ krediye yönelik olarak “ziraat için gerekli olan çelik saban ve sair malzemeyi henüz yapamayan bir ülkenin lokomotif inşa etmek arzusu yersizdir” denilerek karşı çıktığını, ticaret gemileri satın almak için kredi istemine karşın, liman ve dok tesislerinin modernleştirilmesini ileri sürdüğünü, lokomotif, dizel motoru ve uçak motoru gibi makinaların imaline ve 3.000 traktör üretilmesini içeren Traktör Fabrikası projelerinin de uygun görmediğini belirtmektedir. Ayrıca, bu raporlar hazırlanırken 1947 yılından beri, ABD Hükümetinin, Amerikan Askeri Yardım Heyeti aracılığıyla Türkiye'ye verilen 56 milyon TL civarındaki borç hatırlatılarak 9 yıllık milli karayolları programının tamamıyla uygulanması gerektiği vurgulanmaktadır (Eroğlu, Koraltürk, 1999: 162).

Thornburg'un bu ilginç ve tuhaf tavsiyelerine uyulması durumunda Türkiye'nin ağır sanayileşmeyi ve çağdaş sanayi atılımlarını yakalamasının mümkün olamayacağını düşünen dönemin İktidarı, haliyle Thornburg Raporu'nu tam anlamıyla uygulamamıştır. Bunu şurada da görmek mümkündür ki; Marshall Yardımlarının alınabilmesi için ön şart olarak öne sürülen tarımsal üretimin arttırılmasına yönelik tarımsal ithal ikame ekonominin uygulanması planlanmış olsa da, dönemin hükümeti tarafından Çimento, Kâğıt, Lokomotif Fabrikalarının kurulması ve Türkiye Demir-Çelik İşletmelerinin genişletilmesi gibi hayati önem taşıyan girişimlerde bulunarak tersaneler yenilenmiş ve enerji, yol, liman gibi alt yapı çalışmalarına hız verilmiştir (Mevzuat Dergisi). Bu noktada, sanayileşmenin iktisadî üstünlük, iktisadî üstünlüğün de dünya üzerinde söz sahibi olmayı getirdiğini bilen ve sanayileşmemenin ise başkalarına muhtaç olmak, zamanla onların tahakkümü altına girmek anlamına geldiğini düşünen Necmettin Erbakan, 1956 yılında kendi öncülüğünde, tamimiyle yerli olanaklarla üretilen ve seri üretime geçen ilk dizel motor fabrikası olan “Gümüş Motor”u kurarak bu yolda oldukça mühim bir adım atmıştır (Özgür, 2014: 1). Hatta bununla da yetinilmeyerek 1958 yılında dönemin hükümeti tarafından yapımına başlatılan ve 1961 yılında tamamlanan “Karakurt” ve “Bozkurt” adlarıyla ilk yerli lokomotifler de üretilmiştir (TULUMSAŞ,2020).

Bir diğer önemli rapor ise, 1951 tarihli Barker Raporu'dur. Raporun ilk veçhesi demiryollarına yönelik olmuştur. Türkiye'nin devlet sahipliğinde olan ve tümü devlet tarafından işletilen 7.600 km'lik iyi durumda bir demiryolu sistemine sahip olduğu

belirtilerek buna mukabil tavsiye edilen noktalar; mali kaynak yokluğunda bu projelerle ilgili çalışmaların yavaşlatılması ve şu anda var olan projelerin Türkiye'ye yeterli bir demiryolu sistemi sağlamakta olup, dolayısıyla yeni demiryolu hatlarının inşasına girişilmesinin düşünülmemesi gerektiği ve sonuç itibariyle yatırımların daha ziyade mevcut hat ve araçların yenilenmesine yönelik olması gerektiği vurgulanmıştır. (Barker ve d., 1951: 33-39). Raporların işlevselliğini tartmak bağlamında, yolcu taşımacılığında taşıma türleri arasındaki dağılıma bakılacak olunursa; 1950 yılındaki yolcu taşımacılığı % 49,9 karayolu, % 42,2 demiryolu, % 7,5 denizyolu ve % 0,6 havayolu şeklinde olup iç yük taşımalarında ise demiryolu % 55,1, denizyolu % 27,8, karayolu % 17,1'lik bir paya sahipti. 1950'li yıllardan sonra söz konusu raporlar çerçevesinde uygulanan karayolu ağırlıklı ulaştırma politikaları neticesinde her şey adeta demiryollarının aleyhine gelişmiştir. Özellikle 1950-54 döneminde karayolunun gelişiminin yarattığı demiryoluna talep artışı sonucu, 1950-53 döneminde taşınan yolcu miktarı % 17'lik ve yük miktarı % 30'luk bir artış göstermiştir. Haliyle, 1960'da karayolu yolcu taşımacılığı yüzde 73, yük taşımacılığı % 38'e yükselirken, demiryolu payları ise 1960'da %24 ve %48'e düşmüştür. Ayrıca, 1957 yılında mevcut 7.816 km uzunluğundaki demiryolunun ekonomik ihtiyaçlara cevap verebilmesi için en az 10.000 km'ye çıkarılması gerektiği Bayındırlık Bakanlığı'nın çalışmalarında vurgulanmasına rağmen, çok uzun bir süre yerine getirilmemiştir (Ergün, 1985: 8).

Raporun ikinci veçhesi ise, karayollarına yöneliktir. Türkiye'nin 1949 yılı itibarıyla çoğunlukta bozuk ve elverişsiz durumda olan yaklaşık 43.000 km'lik karayolu şebekesinin olduğu ifade edilerek, 1947 yılından beri ABD'nin mali ve teknik yardımıyla birlikte karayollarının rehabilitasyonu ve geliştirilmesine yönelik Türkiye karayoluna 23.000 km'lik ilave yeni yol yapımı ve bakımını içeren ulusal 9 yıllık bir karayolu rehabilitasyon programı hazırlandığı ifade edilmektedir. Ayrıca, özellikle tarımsal kalkınmaya verilen son derece önem açısından 9 yıllık karayolu programının ikinci ve üçüncü aşamalarının ikincil besleyici yolların inşasıyla desteklenmesi gereğine dikkat çekilmektedir. Otoyol sistemi büyürken, özel kamyonculuk da gelişmektedir. Heyet, Türkiye'nin sanayisine değil de, tarımsal kalkınmasına vermiş olduğu önem ve Türkiye'nin Batı'nın iâşesini seri ve etkin bir şekilde karşılaması ve sanayisizleşmesine dönük verdiği öncelik nedeniyle bu gelişimleri memnuniyetle karşıladıklarını ve Türkiye'nin yollarına uygun ağırlıkta ve tipte ticari araçların ithal etmesi için gerekli

olan dövizi temin etmesinin gereğine vurgu yapmıştır. Böylece Barker da, Hilts ve Thornburg gibi Türkiye'nin temel sanayi projeleri için yabancı kaynak kullanımına karşı çıkarken, dışarıdan, Amerika'dan, karayolu ulaştırma aracı ithal etmesi için yabancı kaynak kullanımının doğru olacağını söylemektedir (Güven, 1991: 117).

Raporun üçüncü veçhesi limanlara bakmaktadır ki; Heyet'e göre zayıf bir şekilde organize edilen ve etkinsiz bir şekilde işletilen Denizcilik Hatları, Türkiye'nin ulaştırma organizasyonu içindeki en zayıf bağlantısıdır. Heyet, Denizcilik Hatlarının hemen hemen monopolistik konumunda olmasına rağmen sürekli olarak zararına işletildiğini ve bu sebeple liman ve demiryolu hizmetlerinin inşası ve işletmesinin bölünmüş olan sorumluluğunun birleştirilmesi hususunda öneride bulunmaktadır. Bunun için, liman yönetiminin, denizcilik yani vapurculuk hizmetlerinden ayrılması ve liman işletme sorumluluğunun merkezi bir liman idaresine verilmesi görüşü tavsiye edilmektedir. Dolayısıyla, Devlet Denizcilik Hatları, sadece denizcilik hizmetleri olarak hatların işletilmesinden sorumlu olmalı ve Limanlar, belli bir liman otoritesi tarafından işletilmeli ve bu sayede ulusal bir liman idaresinin çok daha etkin olacağı belirtilmektedir. En nihayetinde yapılan tavsiyenin karşılığı; limanların Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi bünyesine devredilmesiyle sonuçlanmış ve böylece demiryollarının uğradığı zararın limanların elde ettiği kârla kapatılmasını ifade eden çapraz sübvansiyon uygulaması dönemi de başlamıştır. Bu çerçevede, IBRD'den alınan 35 milyon liralık kredi ile İstanbul'da Haydarpaşa, İzmir, Samsun, İskenderun ve Mersin'de belli başlı inşa ve geliştirme işlerinde olmak üzere Trabzon, Ereğli ve Zonguldak'ta liman çalışmalarının finansmanı karşılanmıştır. Nitekim 1948-60 döneminde, önce İskenderun, Mersin, Samsun, Giresun ve Trabzon limanları yeniden yapılmış ya da genişletilmiştir. İstanbul limanı 4 alana ayrılarak her alanda yeni rıhtımlar, depolar inşa edilmiş ve yükleme-boşaltma tesisleri monte edilmiştir (Ergün, 1985: 82).

İç pazarın ulaştırma talebini karşılanmasında karayolları hızla geliştirilerek 1950'de 47.080 km olan il ve devlet yolları toplamı 1960'da 61.524 km'ye çıkartılmış ve demiryollarının en amansız rakibi haline getirilmiştir. Karayollarındaki bu gelişmeye paralel olarak kara ulaşım araçları da hızla artarak, 1950'de 13.405 adet olan otomobil sayısı, 3,4 kat artarak 1960'da 45.767'ye çıkmıştır. Raporlarda ısrarla Türkiye'de ağır sanayi hamleleri için gerekli bilgi, teknoloji, sermaye, altyapı ve diğer etkenlerin henüz

daha oluşmadığı belirtilmiştir. Nitekim Tekeli ve İlkin (2004: 403)'e göre, ulaştırma yatırımları kalkınmada bir bağımsız değişken olarak kullanılmak istenmiş ve bu durumun da, ulaştırma politikasına eklenen yeni bir unsur olmuştur. Dönemin iç ve dış koşullarıyla tutarlı olan ulaştırma politikasının bu özelliği, Türkiye'nin içine girdiği dış ilişkiler sayesinde Türkiye'yi sanayileşerek kalkındırmasından ziyade zirai alanda uzmanlaşarak kalkınmaya yöneltmesi ve Marshall Planı'nın Türkiye'ye verildiği rol olan tarımsal ürünlerin Avrupa'ya pazarlayarak Avrupa'nın gıda açığını kapatıp Avrupa ekonomisinin yeniden canlandırılmasının sağlaması ile aynı amaca hizmet etmektedir. Nitekim Türkiye'nin dış pazarlar için yapılan tarımsal üretimini arttırarak yüklediği fonksiyonları yerine getirmesinde karayollarının geliştirilmesi öncelikli hal almıştır.

Diğer taraftan, karayolları kadar olmasa da havayollarında da hızlı bir gelişme meydana gelmiştir. Havayolları ulaştırmasında hem havaalanlarının hem de uçak filosunun geliştirilmesine yönelik bazı atımlara girişilmiştir. Örneğin, 1949-1957 yılları arasında Yeşilköy, Esenboğa, Adana, Trabzon ve Van hava alanları işletmeye açılmıştır. Ayrıca, THY tarafından 1958'de satın alınan 48 kişilik 5 adet Viscount uçaklarıyla Avrupa'ya uzanan uzun mesafeli dış hatların geliştirilmesine imkân sağlanmıştır. Ancak, bu gelişmelere karşın, havayolu ulaştırmasıyla yolcu ve yük taşımacılığının toplam ulaştırma içerisindeki payı dönem süresince yüzde bir gibi önemsiz bir düzeyde kalmıştır. Bu dönemde “Türk Hava Postaları” isimli 5 uçaklık küçük bir filoyla ilk sivil hava taşımacılığı başlatılmıştır (UB, 2009: 17). 1950'li yıllardan itibaren sivil havacılık alanında meydana gelen büyük gelişmeler havaalanları ile taşıma işletmeciliğinin tek kuruluş tarafından yürütülmesini imkansız hale gelmiş ve bu iki temel hizmet birbirinden ayrılarak farklı kuruluşlar tarafından hizmet vermesi için çalışmalar başlatılmıştır. Nitekim 1955 yılında havayolu taşımacılığında “Türk Hava Yolları Kurumu” ve havaalanları işletmeciliğinde ise 1956 yılında “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü” bünyesinde hizmet vermeleri karara bağlanmıştır (DHMI, 2009: 16).

Daha önce ifade edildiği gibi Türkiye için hazırlanan ve içerik olarak ilginç ve tuhaf tavsiyeler bulunan raporlar, dönemin Hükümeti'ni özel sektörü teşvik edecek kadar yerli sermayenin teşekkül etmemesinden dolayı yine alternatif olarak devletçi yaklaşım çerçevesinde ağır sanayiye içeren yeni tesisler kurmaya yöneltmiş ve hatta daha önce yapılan tesisler modernize edilerek genişletme politikaları tercihinde

bulunmaya itmiştir. İlâveten, mevcut KİT'lere yenilerinin eklenmesi devletçi politikalarından vazgeçmediğini göstermektedir. Haliyle, tarıma öncelik vermek ve tarımda uzmanlaşma yolundaki tavsiyeler göz ardı edilerek Türkiye'nin sanayileşmesi ön plana çekilmiştir. Aslında başlangıçta söz konusu bu raporlar hükümet ve etkili çevrelerde kabul görse de, bu düşünceye karşıt gelişen iki önemli husus bu raporlar üzerinde kuşkuların doğmasına vesile olmuştur. Bunlardan birincisi ve en önemlisi, Dünya Bankası kredisi için raporları takip ve değerlendirme yapma görevi olan Dünya Bankası uzmanının, dönemin hükümetine yönelik müdahaleleri hükümet ile Dünya Bankası arasındaki ilişkilerin soğumasına doğurarak 1954'te ilişkilerin bozulmasıyla neticelenmiştir. Nitekim Türkiye 1960'lı yıllara kadar bu sebepten ötürü bu kanaldan kredi alamamış ve haliyle tavsiyeleri de yerine getirmemiştir (www.mevzuatdergisi.com). Dünya Bankası ile ilişkiler paralelinde, ABD kökenli dış yardım kuruluşlarının hükümete yaptığı hibe ve krediler de söz konusu olaydan dolayı etkilenecek ciddi manada düşüşler gözlemlenmiştir. Bu durumun getirdiği döviz kıtlığı, ekonomik darboğazların oluşmasına, dış ticaret açıklarına ve haliyle borçların ödenememesi neticesinde 1958 yılında Türk Lirasında çok ciddi bir devalüasyon oluşmuştur (Kazgan, 2009: 84-85). Genel itibari ile 1950-1960 dönemin siyasi iradesinin uyguladığı politikalar neticesinde ülkenin ekonomik olarak çıkmaza girdiği düşüncesinin aksine, dönemin hegemonik dayatmalarına rağmen hükümet sanayileşme faaliyetleri, ulaştırma, nakliye ve enerji gibi önemli altyapı hizmetler yaparak ileriye yönelik önemli adımlar atmıştır.

3.1.4. Planlı Dönem

Büyük bir insan kaynağı kıyımı ile sonuçlanan ve Bakan (2019: 56)'ın ifadesiyle "kendini rejimin sahibi gören"lerce yapılan 1960 askeri darbesi akabinde, yine Bakan (2019: 56)'ın ifadesiyle "çelimsiz gövdeye verilen anayasal ve yasal haklar" çerçevesinde ekonomik, sosyal ve yapısal düzenin şekillenmesi için 1961 Anayasası oluşturulmuştur. Anayasa'da yer alan "Sosyal ve Ekonomik Hükümler" kısmında devlete kalkınma planlarını hazırlaması için görev verilerek kamusal hizmetlerin yerine getirilmesi için planlama, devlet için anayasal bir görev haline almıştır. Bu görevi üstlenen kurum olarak Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) kurulup teşkilatlandırılmıştır

(Takım, 2011: 156; Eryılmaz ve Tuncer, 2013: 172). Bu dönem ve planlar ile birlikte Türkiye, kaynakların verimli kullanılması ve kalkınmanın ivmelendirilmesi amacıyla planlı bir döneme girmiştir.

2007 yılında Avrupa Birliği programına paralellik sağlaması adına bir kez 7 yıllık (2007-2013) olmak üzere 5 yıllık periyotları kapsayarak hazırlanan kalkınma planları, ulaştırma sektörü de olmak üzere ülkenin çeşitli sektörlerine ait sorunları, gelişme eğilimleri, öncelikleri ve sektörle ilgili hedefleri tayin ve tespit ederek yatırım programlarının hazırlanması yoluyla bu sektörlerdeki yatırımların bütçeden pay ayrılmasını içermektedir. Kalkınma Planlarında ulaştırma sektörü içerik olarak, demiryolu, denizyolu, havayolu, karayolu ulaştırması ve kent içi ulaşım şeklinde beş alt başlıkta incelenmekte olup ayrıca gelişme hedefleri de bu başlıklar altında oluşturulmaktadır (Babalık Sutcliffe, 2010: 15). Aşağıda planlı dönemler demiryolu, denizyolu, havayolu, karayolu ve kombine taşımacılık başlıkları altında ele alınarak, planlı dönem süresi içerisindeki gelişmeler değerlendirilecektir.

3.1.4.1. Demiryolu Ulaştırması

1963-1968 yıllarını kapsayan I. Plan'da demiryoluna yönelik; mesafe olarak uzak ve trafik açısından yüksek yoğunluklu hatlarda özellikle demiryolu taşımacılığının özendirici şartlarının hazırlanması hedeflenmiştir. Ayrıca, demiryolu işletmeciliği açısından ekonomik verimliliği arttıran tedbirlerin alınması, taşıma sistemlerinin malların cinsine göre ayırımı yapılması gibi hedefler yer almış ve bu çerçevede dağınık ve düzensiz bir şekilde süregelen taşıma işlerinin, taşımacılık ekonomisi ilkelerine göre düzenlenip sistemlerin ekonomik etkinlik alanlarına ve kapasite durumlarına göre yürütüleceği saptanmıştır (DPT; 1963: 387-392). Her ne kadar bu hedefler oluşturulmuş olsa da dönem sonuna gelindiğinde, yolcu ve yük taşımacılığındaki demiryolu ve denizyolu ulaştırmalarının payları hedeflen seviyenin altında kalmış ve müsebbip olarak da; alt yapı ve taşıt parkındaki eksiklikler ve bilhassa kamu işletmeciliğindeki yapısal, örgütsel ve yönetsel düzensizlikler olarak görülmüş ve buna bir de karayolu ulaştırmasındaki büyük gelişmeler eklenmiştir (DPT; 1967: 563).

Takip eden II. Planda, ulaştırma sistemleri arasında dengeli gelişmenin sağlanması, taşıma talebinin denizyolu ve demiryolundan karayoluna kaymasının

önlenmesinin sağlanması ve ulaşırmaya ilişkin genel politikaların düzenlenmesi ve zaruriyet arz eden kararların alınması, koordinasyonun sağlanmasını tek elden toplayacak bir teşkilatlanmanın oluşturulması ve tek bir elden yürütülmesinin sağlanması gibi hedefler belirlenmiştir (DPT; 1967: 561). Ayrıca, yol ağına yeni hatların yapılması yerine mevcut hatların iyileştirilmesi ve modernizasyonuna yönelik çalışmaların yapılması hedeflenmiştir (DPT; 1967: 528, 579). Bununla beraber, II. Plan döneminde ulaştırma sektörüne 16 milyar 740 milyon TL tutarında yatırım yapılması öngörülmüş olup, söz konusu tutarın %72,7 pay ile ilk sırayı karayolları ve %18,8 pay ile ikinci sırayı da demiryolu ulaştırmasına verilmesi öngörülmüştür (DPT; 1967: 563-580).

I ve II. Planlı dönemlerde öngörülen hedefler gerçekleştirilememiş ve III. Plan dönemine bu eksikliklerle girilmiştir. III. Planlı dönemde 283 km'lik yeni demiryolu hattının inşa edileceği ve mevcut sistemin standardının yükseltilmesine ağırlık verileceği, ulaştırma içerisindeki taşıma hizmetlerinin demiryolu altyapısı ile karşılanması için gerekli çalışmaların yapılması hedeflenmiştir (DPT, 1972: 599). İlk iki plan gibi III. Planlı dönemde de öngörülen hedeflere ulaşamamıştır. III. Plan dönemi hedeflerinin elde edilememesinde; küresel görülen petrol krizi ve Türkiye'nin ekonomik anlamda yoğun ilişkiler yaşadığı Batı ülkelerinde petrol krizinin etkileri; başta enerji ve dışa bağımlı hammadde tedarikinde oluşan tıkanıklıklar ve ayrıca planda belirtilen tedbirlerin alınmaması sebebiyle sınai ve tarımsal üretimde geri kalınması etkili olmuştur (DPT, 1979: 7). Daha sonraki yıllardaki planlara da yansıtılacak olan 70'li yıllarda dünya ölçeğinde yaşanan petrol krizi ve neticesinde oluşan darboğazların daha sonraki dönemlerde de petrolün önemini artmasıyla birlikte ulaştırma alanlarında önlemler alınmasını gündeme getirmiştir. Haliyle ilk etapta amaç olarak, sanayi ürün ve girdi taşımacılığının demiryolu ve denizyolu ulaştırmasına kaydırılması, kitlesel taşımacılığa yönelmesi ve sektörün dışa bağımlılık seviyesinin minimize indirilmesi için gerekli önlemlerin alınması benimsenmiştir (DPT, 1979: 416).

IV. Plana bakıldığında, benzer şekilde ulaştırma maliyetlerinin dışa ve petrole bağımlılığı nedeniyle ulaştırma sistemlerinde taşımanın gerçek maliyetinin saptanarak tarifeler, ulaştırma bileşenlerinin ilişki ve etkileşimleri göz ardı edilmeden etkin bir ulaştırma politikasının oluşturulması hedeflenmiştir. Ayrıca, Plan'da ülkenin uluslararası geçiş yolu olarak kazandığı önemin farkındalığı çerçevesinde kalkınmaya

ve dış ödemeye katkı sağlayacak şekilde ulaştırma politikasının oluşturulacağı vurgulanmıştır (DPT, 1979: 417). Haliyle, bu amaç doğrultusunda yurtiçi yük taşımacılığında karayolu ulaştırma payının 1977 yılında yüzde 76,4 olan değerinin 1983 yılında yüzde 66,4'e düşürülmesi; demiryolu ve denizyolu ulaştırma paylarının sırasıyla 1977 yılındaki yüzde 13,9 ve 9,5 olan değerleri, 1983 yılında yüzde 22,7 ve yüzde 10,7 değerlerine yükseltilmesi hedeflenmiştir. Öncelikle kitlesel taşımacılığın büyük ölçüde demiryolu ulaştırmasıyla sağlanması için gerekli düzenlemelerin yapılması ve konteyner taşımacılığına yönelmesi hedeflenmiştir (DPT, 1979: 413). Bu bağlamda, daha önce belirtildiği gibi bu planda, sanayi ürün ve girdileri açısından demiryolu taşımacılığına yönelik artan talebin, örgütsel ve zaman yönetimi yönlerinden sağlayabilmek açısından demiryolu altyapı ve organizasyon alanlarının geliştirilmesine ağırlık verilmesi hedeflenmiştir. Demiryolu ulaştırmasında bir diğer hedef ise, demiryolu işletmeciliğinin çağdaş işletmecilik anlayışına ulaşması için gerekli yapısal düzenlemelerin oluşturulacak olması olmuştur (DPT, 1979: 418). Bu minvalde, hedef olarak yurtiçi demiryolu yolcu taşımacılığının yıllık yüzde 14,3 artması ve bu sektördeki payının dönem sonunda dönem başına göre iki katına yükselmesi, yurtiçi demiryolu yük taşımacılığında ise, yıllık yüzde 20,1 artış hedeflenmiştir. Ayrıca, bu dönemin önceki plan dönemlerinden farklı olarak, demiryolu ulaştırmasına ayrılan yatırım bütçesinin çok daha yüksek olduğudur (DPT,1979: 413).

80'li yıllar boyunca demiryolu ulaştırması ile ilgili öngörülen hedeflerin gerçekleşmesi mümkün olmamış, hatta demiryolu ulaştırmasının yolcu ve yük taşımacılığındaki payının azaldığı görülmektedir. Ülkenin ekonomik ve siyasi konjonktürü demiryolu ulaştırmasına da yansdığı görülmektedir. Bu minvalde, bu döneme kadar hem altyapı hem de işletmecilik anlamında kayda değer bir gelişmenin olmadığı söylenebilir.

Özallı yıllar olarak bilinen V. Plan döneminde ülkenin dünyaya açılması, serbest piyasa ekonomisi ve liberal ekonomi söylemleri ile bu yolda kalkınmanın sağlanmasında ulaştırma, enerji ve iletişim önemli sektörler olmuştur. Haliyle V. Planda demiryollarına yönelik hedefler içerisinde; yol yenilemeleri ile mevcut demiryolu altyapısının standartlarının geliştirilmesi, elektrifikasyon, sinyalizasyon yatırımlarının gerçekleştirilmesiyle kapasitenin artırılması ve çeken-çekilen araç kapasitesinin

artırılması gibi sabit sermaye yatırımlarının artmasına yönelik hedefler belirlenmiştir (DPT, 1985: 112, 115).

VI. Planla birlikte dönem itibariyle 1987 yılında Türkiye'nin AT'ye tam üyelik başvurusunu yaptığı dönemi kapsayan VI. Plan ulaştırma politikalarının AT'ye uyum çabalarının görüldüğü bir Plan'dır. Ulaştırma hizmetlerinin işlevselliğinin, sektör verimliliğinin, hali hazır kapasite etkinliğinin artırılması ve altyapının güvenli ve ekonomik bir hizmeti tam anlamıyla yerine getirilmesi amacıyla ulaştırma bileşenlerinin en uygun hal ve pozisyonlarda değerlendirildikleri etkin bir ulaştırma ağının sağlanması, bu planın hedeflerini oluşturmaktadır (DPT, 1989: 270). Bu hedef çerçevesinde yine daha önceki planlarda yer alan "Türkiye üzerinden yapılan transit taşımalarda demiryolu ve limanların potansiyelinden daha fazla yararlanılması için demiryolu ve liman üst yapıları ile tarife sistemlerinde bu geçişi özendirecek düzenlemelerin yapılması" öngörü maddesini bu Plan'da da görmek mümkündür. Kitle taşımacılığı hedefleri çerçevesinde demiryolu altyapısı ve işletmeciliği günün gelişen teknoloji ve yönetim tekniklerinin gerisinde kalmasından dolayı hali hazır demiryolu ulaştırması taşıma taleplerini yeterli derecede karşılayabilme olanağı vermemektedir. Dolayısıyla Plan, bunu değiştirmek amacıyla dönem sonunda demiryolu yurt içi yük taşımacılığında yıllık % 8,9 artışıyla birlikte 13,5 milyar ton/km'ye ulaşmayı ve toplam yük taşımacılığı içindeki payının % 11,7'yi bulmasını hedeflemiştir (DPT, 1989: 270-272). Bu öngörüğü sağlayabilmek adına demiryollarında; dönem içinde yol yenilemesi, elektrikli hat uzunluğunun ve sinyalizasyon tesislerinin artması, çeken-çekilen araç sayısının artırılması gibi sabit sermaye yatırımlarının artmasına yönelik hedefler ortaya konulmuştur. Diğer planlarda da kendine yer bulan ve VI'ncı Plan döneminde de ifade edilen "mevcut demiryolu ağının geometrik standartlarında iyileştirmenin yapılması" hedefi dönem sonu itibariyle gerçekleşmemiştir. Yine demiryollarının liberal piyasa şartlarına uygun, etkili ve ticaret odaklı hizmet sunmasını sağlayacak hukuki ve politik adımların atılmasına dair TCDD'yi yeniden yapılandırma çalışmaları tamamlanamamıştır. Asya-Avrupa Demiryolu Bağlantısı ve Boğaz Tüp geçişi Projesi'nin Yap-İşlet-Devret metoduyla gerçekleştirilmesine yönelik karar alınmış ve bu projeler dahilinde Gebze-Haydarpaşa-Halkalı Banliyö Hattı'nın İyileştirilmesi çalışmalarına başlanmış fakat ekonomik güç ve finans modeli isteyen bu projeler hukuki engellere takılarak yapıma şansı bulamamıştır (DPT, 1995a: 71-78).

Takip eden VII. Plan da yine bu projelerin Yap-İşlet-Devret metoduyla yapılmasına öncelik verilmesi, demiryollarına yönelik artan taşıma taleplerinden ötürü demiryolu ulaştırmasının gerekli payı alabilmesi için taleplerin yakından takibini sağlayan ve piyasadaki değişimlere intibak sağlayabilen modern işletme yönetim anlayışının sağlanması (DPT, 1995a: 146-148) gibi daha önceki planlarda bulunan hedefler öngörülmuş ve yine yurtiçi yük taşımacılığının yıllık yüzde 10,9 artması hedeflenmiştir. Ancak, buna hedeflere karşın 1995-1999 yılları arasında demiryolu yük taşımacılığı yıllık binde 4,0 azalarak toplam yük taşımacılığındaki payı yüzde 4,7'ye, yolcu taşımacılığındaki payı ise yüzde 2,1'e düşmüştür (DPT, 2000a: 157). 2000'li yıllara kadar demiryolu hedefleri gerçekleşmeye yüz bulamamış ve hep plan sayfalarında kalmıştır.

2000'li yıllara gelindiğinde, bu dönemin bilgi ekonomisi ve bilgi toplumu oluşum süreçlerinin hızlanmış olduğunun altı çizilerek ülkenin 2000'li yıllarının başında girmiş olduğu ekonomik kriz göz önünde bulundurularak Türkiye ekonomisinin makro dengelerinde sürdürülemez yapısının ortaya çıktığını ve bu amaçla orta vadeli ve kapsamlı bir program yürütülmesinin gerekliliği vurgulanmıştır. Bu amaçla, 2000-2002 yıllarını içine alan ve Uluslararası Para Fonu (IMF)'nun Stand-By Anlaşma destelediği olan "Makroekonomik Program" ile, 3 yıllık bir süreyi kapsayacak şekilde 2000 yılı başında uygulanmaya başlanmıştır (DPT, 2000b: 12). Plan (DPT, 2000a: 153)' da ulaştırma sektörünün niteliklerine uygun özelleştirme stratejilerinin geliştirilememesi ve sektör bünyesinde denetleyici ve düzenleyici örgütlenmenin sağlanamamasından dolayı özelleştirmenin istenilen seviyede ve kamu yararına uygun yapılamadığı belirtilmektedir. Bu olumsuzluğu gidermek adına 1999 yılında yapılan değişiklik ile ilk kez özelleştirme kavramının Anayasa'ya girmesini sağlamış ve uluslararası tahkim müessesesi düzenlenmiştir (DPT, 2000b: 8-9). VIII. Planda, demiryollarının diğer ulaştırma bileşenleri karşısındaki rekabet gücünü artırma gayretlerinin yanında mevcut altyapıyı kullanan birden fazla işletme sahibine faaliyet olanağı sağlayan sektörel rekabetin yaratılması, konteyner taşımacılığındaki pay artışının sağlanması maksadıyla kitlesele üretim gerçekleştiren önemli merkezlerin sisteme erişebilirliğini artıracak ve demiryolu-liman hinterlandını güçlendirecek konteyner kara terminalleri kurulmasının hızlandırılması, Türkiye-Gürcistan (Kars-Tiflis) Demiryolu Projesinin yapımına Plan dönemi içerisinde başlanacağı ve bu projenin devamı olan, Avrupa'yı Orta Asya'ya

kesintisiz olarak demiryolu ile bağlayacak ve Türkiye'nin transit demiryolu taşımacılığındaki konumunu güçlendirilecek olan Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi ve Gebze-Halkalı Banliyö Hattının İyileştirilmesi Projelerine öncelikle ele alınacağı, gibi hedefler Plan'da yerini almaktadır (DPT, 2000a: 157).

IX. Planda Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne üyeliği çerçevesinde Avrupa Birliği'nin beklentilerini olabildiğince karşılamak adına Ulaştırma Ana Planı, TINA ve benzer çalışmalarla reformlara gidilerek daha somut bir hal almıştır. Hakeza, ilerleme Raporları ve ulaştırma sektörü ile ilgili diğer belgelerde de sık sık yer alan demiryollarında tekel konumundaki TCDD'nin yeniden yapılandırılması ve demiryolu bakımından Türkiye'nin AB üyesi ülkelere kıyasla en az yoğunluğa sahip ülke olması nedeniyle yüksek hızlı tren işletmeciliğine başlanması konuları, IX. Plan'da kendine yer bulmuştur. Bu konu ile ilgili olarak, Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesinin yapım çalışmalarının devam ettiği, Ankara-Konya Hızlı Tren projesinin altyapı ihalesinin de yapıldığı belirtilmiştir (DPT, 2006: 35). Yine Plan'da, yurtdışı demiryolu yük taşımalarında demiryolları ulaştırmasının gelişme potansiyeli en yüksek iş alanı olarak görülmüştür. Almanya-Türkiye arasında mevcut olan yaklaşık 2.200 kilometrelik mesafenin getirdiği doğal avantaj ve Avrupa'da TIR filolarının karşılaştığı zorluklar nedeniyle büyük ithalatçı firmalar uluslararası demiryolu alternatifini seçmeye başlamıştır (DPT, 2006: 67). Haliyle, AB ortak ulaştırma politikasında demiryolu ulaştırması cazip bir hal almıştır. Tüm politik hedeflerde olduğu gibi demiryolu ulaştırmasında da IX. Plan dönem hedefleri Avrupa Birliği beklentileri ile paralellik taşımıştır. Özellikle AB'nin yük taşımacılığına ve demiryolu işletmeciliğinin özel sektöre açılmasına yönelik hassasiyeti Plan'da; yük taşımacılığının demiryolu ağırlıklı yapılması açısından ulaştırma sektörü için stratejik bir gereklilik olarak dile getirilerek haliyle yük taşımacılığının özel sektörün işletmecilik deneyim ve esnekliğinden yararlanılmak üzere serbestleştirilmesi sonucunda demiryolunun özel sektör tren işletmeciliği ile gelişeceği, TCDD'nin yeniden yapılandırılarak kamuya yüklediği mali yükün sürdürülebilir bir seviyeye çekileceği, özel sektörle ortaklıklara gidilerek başta sanayi bölgeleri olmak üzere demiryolu bağlantı hattı yatırımlarının yapılacağı ve araç yatırımlarının özel sektöre bırakılacağı hedeflenmiştir (DPT, 2006: 79). Söz konusu hedefler çerçevesinde yolcu taşımacılığın hızlı trenlere kaydırılması ile yük trenlerinin kapasite artırımı ve özel sektördeki gelişmelerin yük artışına etkisi göz önünde

bulundurularak 2007-2013 dönemi için yurtiçi demiryolu yük taşımacılığında yıllık ortalama yüzde 12'lik artışın gerçekleşeceği öngörülmüştür (DPT, 2006: 67). Plan sonunda belirtilen öngörülere bakılırsa; Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunla TCDD hatlarının özel sektöre açılması ve yük taşımacılığında rekabetçi bir piyasanın sağlanması için yeniden yapılandırma sürecinin başlatıldığı görülmekle birlikte 2011 yılı içerisinde 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Ulaştırma Bakanlığı'nın yeniden teşkilatlanması sağlanarak Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü kurulmuştur (Kalkınma Bakanlığı, 2013: 108). Ancak, öngörülerin aksine 2007-2010 döneminde yurt içi yük taşımacılığında yıllık ortalama %6,5 artış sağlanmış ve aynı dönemde uluslararası yük taşımacılığında ise yıllık ortalama %2,5 düşüş gözlemlenmiştir. Yurtiçi yük taşımacılığında ön görülen rakamlara ulaşamamasının en önemli sebepleri, demiryolu taşımacılığının özel sektöre açılmaması ve 2008 yılında görülen küresel finansal krizinin Türkiye'nin uluslararası demiryolu yük taşımacılığını negatif yönde etkilemesi görülmüş (Kalkınma Bakanlığı, 2012: 22, 23). Yine bu dönem için, 2004 yılında TINA çalışması çerçevesinde hazırlanarak çekirdek ağ olarak nitelendirilen ve merkezi Ankara olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya koridorlarından oluşan toplam 938 km yeni demiryolu hattının yapımı bitirilerek yüksek hızlı tren işletmeciliği ile yolcu taşımacılığına başlanacağı hedeflenmiştir. Ayrıca söz konusu projelerin yapım ve işletiminde kamu-özel sektör işbirliği modellerinden yararlanılacağı planlanmıştır (DPT, 2006: 79). Plan dönemi sonuna gelindiğinde Ankara- Konya ve Ankara-Eskişehir yüksek hızlı tren hatları ve Tekirdağ-Muratlı demiryolu hattı tamamlanarak planlanan hedeflere ulaşılmış ancak, bu projelerin yapım ve işletim modeli kamu-özel sektör işbirliği modeli şeklinde gerçekleşmeyip, projelerin yapımı için ciddi şekilde kamu kaynağı kullanılmıştır (Kalkınma Bakanlığı, 2012: 22).

X. Plana gelindiğinde demiryolları ulaştırmasına yönelik; Ankara merkezli İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya ve İstanbul-Eskişehir-Antalya koridorlarından oluşan yüksek hızlı tren ağının belirginleştiği ve Plan dönemi sonuna kadar 560 km'lik Afyonkarahisar-Ankara-Sivas yüksek hızlı tren hatlarının işletmeye açılması, Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun çerçevesinde TCDD'nin yeniden yapılandırılmasının tamamlanması, demiryolu yük ve yolcu taşımacılığı özel demiryolu işletmelerine açılması, TCDD'nin

kamu üzerindeki mali yükün sürdürülebilir bir seviyeye çekilmesi ve Avrupa ile kesintisiz ve uyumlu demiryolu ulaşımının sağlanmasına yönelik teknik ve idari karşılıklı işletilebilirlik düzenlemelerine uyumun sağlanması gibi bir önceki planda yer alıp ta gerçekleştirilemeyen önemli hedeflerin bu planda da yer aldığı görülmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2013: 111).

Her plan döneminde amaç ve hedef olarak gösterilen demiryolu taşımacılığının ağırlığının artırılması ve denizyolu ulaştırma altyapısının iyileştirilmesi konuları XI. Planda da yerini aldığı görülmektedir. Demiryolu ulaştırmasına olan bu ilgi ne yazık ki plan dönemleri sonlarında istenilen hedeflere ulaşılamama şeklinde sonuçlanmıştır. Ancak, 2003 yılından itibaren demiryolu ulaştırmasına olan ilginin yatırım yılı harcama programlarında ulaştırma bileşenleri içerisinde en yüksek kamu harcaması olarak yansması, ulaştırma bileşenleri arasındaki dengenin sağlanması ve taşımacılık birim maliyeti en düşük ulaştırma bileşenine yatırım yapılması açısından bakıldığında, ulaştırma politikalarının reel olarak uygulandığına dair önemli bir delildir. Yine geçmişten gelen söz konusu hedefler ve amaçlar doğrultusunda XI. Plan ulaştırma ve lojistik sektöründe (CSBB, 2019: 71); imalat sanayiinin gereksinim duyduğu enerjinin sürekli, kaliteli, güvenli ve düşük maliyetli sağlanması için demiryolu yatırımlarında yük taşımacılığına odaklanılmasını, modlar arası (inter-modal) taşımacılığın yaygınlaştırılmasını, lojistik maliyetlerinin azaltılması yoluyla ticaretin kolaylaştırılması ve ülkemizin rekabet gücünün artırılmasına yönelik temel amaçlar olarak Plan'da benimsemiştir. Bu bağlamda XI. Plan'da; kombine taşımacılığın yaygınlaştırılması ve sanayinin rekabet gücünün artırılması açısından petro-kimya tesislerinin, otomotiv sanayiine yönelik imalat tesisleri ile liman, OSB ve maden sahaları gibi önemli yük merkezlerine erişimi sağlayacak iltisak hatlarının ve lojistik merkezlerinin tamamlanmasına yönelik hedefler oluşturularak bu çerçevede karasal yük taşımacılığında demiryolunun payının yüzde 5,15'ten yüzde 10'a çıkarılması hedeflenmektedir. Bu hedefe ulaşabilmek amacıyla Çukurova, Batı Karadeniz ve Marmara bölgeleri başta olmak üzere mevcut ve yapımı devam eden lojistik merkezlerinin standartlarının yükseltilmesi ve ayrıca yeni yapılması planlanan yük ve lojistik merkezlerinin konumunun yük talebinin yüksek olduğu demiryolu koridorlarında yer alması gibi strateji ve hedefler Plan'da yer bulmaktadır. Yine bu hedefe ulaşabilmek adına, demiryolu ana hatlarındaki darboğazların giderilmesi, trafik

yoğunluğuna bağlı olarak demiryolu hatlarının iyileştirilmesine dair yatırımların tamamlanması da Plan'da yerini almıştır. Aslında Plan'a bakıldığında demiryolu ulaştırmasını canlandırmak noktasında Kars-Erzurum-Erzincan-Sivas-Malatya-Gaziantep güzergâhı, Halkalı-Kapıkule Demiryolu Projesi ve Eskişehir-Kütahya-Isparta-Burdur-Antalya demiryolu projesi gibi projelerin hayata geçirilmesi ile imalat sanayii ve turizm sektörlerinin yardımıyla demiryolu yolcu ve yük taşımacılığının 2023 hedeflerine ulaşılabilmesi adına önemli projeler olduğu görünmektedir. Buna ilave olarak Mersin, İskenderun, Karasu, Filyos ve Çandarlı limanlarının demiryolu iltisâğının tamamlama hedefi taşımacılık açısından önemli bir stratejidir (CSBB, 2019a: 72, 73). Planda dikkati çeken bir başka önemli husus ise, özel demiryolu işletmeciliğine geçiş için ciddi teşviklerin ve demiryollarında serbestleşmenin gerçekleştirilmesine yönelik mevzuatın oluşturulması şeklinde görülmektedir. Ayrıca, demiryolu kuruluşlarının altyapı yapımı, işletmeciliği ve bakım onarım faaliyetlerinin ayrıştırılması ve bu hedefe yönelik olarak tren işletmeciliğinin ihale yoluyla özel sektör eliyle yaptırılmasının önünün açılması planlanmaktadır (CSBB, 2019a: 124).

Tablo 7. Toplam Kamu Sabit Sermaye Yatırımlarında Hedefler

| SEKTÖRLER | On birinci Kalkınma Plan Dönemi (2018-2023) | |
|-----------------------|------------------------------------------------|------------|
| | Milyon TL | % Pay |
| Tarım | 46.032 | 6,1 |
| Madencilik | 24.008 | 3,2 |
| İmalat | 5.989 | 0,8 |
| Enerji | 39.772 | 5,2 |
| Ulaştırma | 262.343 | 34,8 |
| Turizm | 1.921 | 0,3 |
| Konut | 8.521 | 1,1 |
| Eğitim | 144.280 | 19,1 |
| Sağlık | 32.229 | 4,3 |
| Diğer Kamu Hizmetleri | 188.973 | 25,1 |
| Teknolojik Araştırma | 35.176 | 4,7 |
| TOPLAM | 754.068 | 100 |

Kaynak: CSBB, 2019a: 104

Plan'a bakıldığında ve Tablo 7'de görüleceği üzere, ulaştırma sektörü yatırım payının diğer sektör paylarına göre yüksek olduğu görülmekle beraber bu yatırımları büyük bir bölümünün demiryolu ulaştırma yatırımları olduğu tablo 8'da görülmektedir.

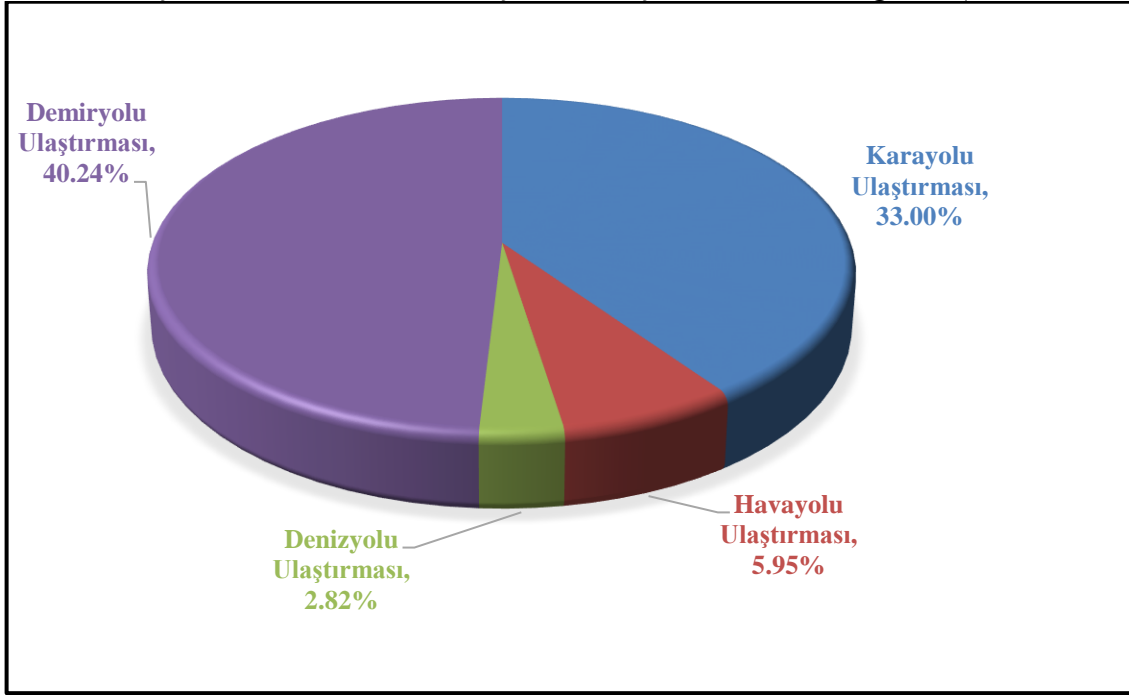
Tablo 8. Lojistik ve Ulaştırma Sektörü Hedefleri

| | 2018 | 2023 |
|-----------------------------------------------------------------------------|--------|--------|
| Hızlı Tren Hat Uzunluğu (km, Kümülatif) | 1.213 | 5.595 |
| Demiryolu Yolcu Taşımacılığının Toplam İçerisindeki Payı (Karasal, %) | 1,3 | 3,8 |
| Çift Hatlı Demiryolu Uzunluğunun Toplam Ana hat İçerisindeki Payı (%) | 12,4 | 26,3 |
| Kabotaj Hattında Elleçlenen Yükün Toplam Elleçlemeler İçerisindeki Payı (%) | 12,9 | 18 |
| Havalimanı Toplam Yolcu Sayısı (Direkt Transit Dâhil) (Milyon) | 211 | 266 |
| Bölünmüş Yol Uzunluğu (Otoyol Dâhil) (km, Kümülatif) | 26.642 | 29.514 |
| Otoyol Uzunluğu (km, Kümülatif) | 2.842 | 3.779 |
| BSK Kaplamalı Yol Ağı (km, Kümülatif) | 25.215 | 31.478 |
| İyileştirilen Kaza Kara Noktası | 70 | 75 |
| Trafik Kazaları Sonucu Hayatını Kaybeden Kişi Sayısı | 6.675 | 4.900 |

Kaynak: CSBB, 2019a: 127

Tüm bu planlar çerçevesinde proje kriteri ele alındığında sektörel yatırımlar verilerinden elde edilen ulaştırma sektörü bileşenlerinin toplam harcama payları Şekil 4'de gösterilmektedir. 1999-2019 yıllarını kapsayan aralıkta kamu sektörünün gerçekleştirdiği ulaştırma sektöründeki inşaat harcamalarından en fazla payı 2003 yılında Yüksek Hızlı Trenlere olan eğimlerle birlikte yüzde 40,24 ile demiryolu ulaştırması almaktadır. Demiryolu ulaştırmasının ardından en fazla inşaat harcamasının yapıldığı alt sektör karayolu ulaştırması olmuştur (yüzde 33). Daha sonra toplam ulaştırma harcamaları içerisinde yüzde 5,95 ile havayolu ulaştırması gelmektedir. En son ise denizyolu ulaştırması yüzde 2,82 harcama ile ulaştırma sektörlerindeki inşaat harcamaları sıralamasındaki yerini almaktadır.

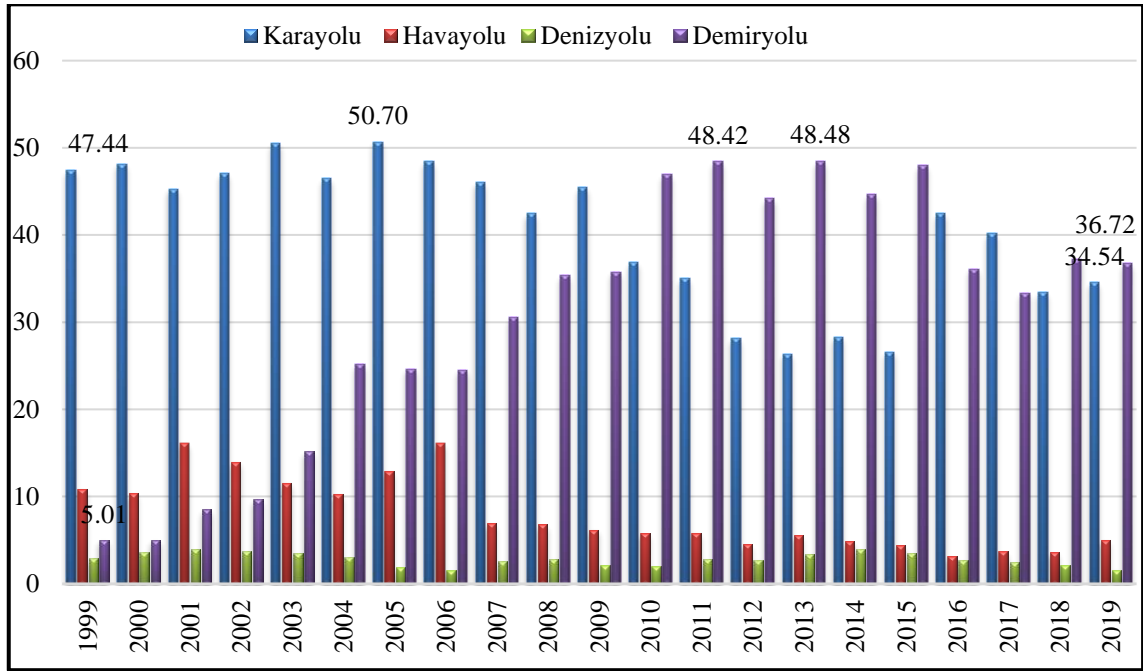
Şekil 4. Ulaştırma Harcamalarının Ulaştırma Bileşenlerine Göre Dağılımı (1999-2019)



Kaynak: CSBB, 2019c yararlanılarak yazar tarafından düzenlenmiştir.

Ulaştırma bileşenlerindeki inşaat harcamalarının yıllar itibarıyla gelişimi aşağıdaki şekil 5’de verilmektedir. Buna göre ulaştırma harcamalarından en büyük paya sahip olan demiryolu sektörünün toplam harcamalar içerisindeki payı 2003 yılı itibarıyla artmakla birlikte, son iki yıl içerisinde pay olarak azalsa da yine de ulaştırma sektörü bileşenleri içerisindeki en büyük paya sahip olmuştur. 2011 ve 2013 yıllarında demiryolu ulaştırmasının ulaştırma sektörü bileşenleri arasındaki payı yüzde 49’lara kadar yükselmiştir. 1999-2009 yılları arasında ulaştırma sektörü bileşenleri içerisindeki en yüksek harcama payına sahip olan hatta 2005 yılında yüzde 50,70 gibi çok yüksek bir paya sahip olan karayolu ulaştırmasının 2010 yılı itibarıyla yüksek pay birinciliğini demiryolu ulaştırmasına bıraktığı görülmektedir. Haliyle 1999-2019 yılları arasındaki ulaştırma sektörü bileşenleri arasında en yüksek birinci pay demiryolu ulaştırmasının olmuştur.

Şekil 5. Ulaştırma Sektörü Bileşenlerinin Yıllara Göre Harcama Payları (%) (1999-2019)



Kaynak: CSBB, 2019c yararlanılarak yazar tarafından düzenlenmiştir.

Son yıllarda demiryollarına yapılan yatırımlar bir anlamda ulaştırma bileşenleri arasındaki dengeleri değiştireceği ihtimalini yükseltmektedir. Türkiye Kuzeyden Güneye yaklaşık 600 km; Doğudan Batıya 1500 km'lik bir alan üzerinde olmakla beraber bu alan üzerinde demir cevheri, taşkömürü, linyit, hububat, gübre, demir-çelik, taze sebze ve meyve, et ve süt ürünleri taşınmaktadır. Haliyle bu gibi taşınan mal ve ürünler dikkate alınırsa ulaştırma bileşenleri arasında kış koşulları, enerji tüketimi, askeri stratejik özellikleri önemli unsur olarak önümüze çıkmaktadır. Bu bağlamda kitlesel, hava koşullarından etkilenen ve uzak mesafe taşımacılığında demiryolu taşımacılığı daha ucuz ve uygun duruma gelmektedir. Bilhassa, 200 km ve daha fazla mesafelere kitlesel taşımacılığın (kömür, maden cevheri...) yapılabilirliğinde en ekonomik ve güvenli ulaştırma bileşeni demiryolu ulaştırması olarak görülmekte ve ileriye yönelik çalışmalar bu yönde olmalıdır (Usta, 2001: 252).

3.1.4.2. Denizyolu Ulaştırması

I. Plan'da denizyoluna yönelik; limanların teşkilatlanma ve işletme yapılarının karmaşık yapılar olması nedeniyle limanların tek elde toplanmasının gerekliliği ve uluslararası sularda yabancı bandıralı gemilerle rekabet edebilir deniz filosunun oluşturulması (DPT; 1963: 396), dış ticaret mallarının en az %50'sinin ticaret filomuzla yapılması ve mevcut filomuzun gençleştirilmesi hedefler arasında gösterilmiştir (DPT; 1967: 592).

Bu hedefler doğrultusunda II. Plan dönemine gelindiğinde I. Plan hedefleri gerçekleştirilememiş ve aynı hedefler II. Plan'da da yer bulmuştur. III. Plan'a bakıldığında, AT'ye üyeliğin ilk aşaması olan Gümrük Birliği ile ilgili düşünce ve önerileri görmek mümkündür. Bu bağlamda, Türkiye'nin Avrupa Topluluğu ilişkileri çerçevesinde oluşan tam üyelik hedefi, planlama açısından bir heyecan ve disiplin oluşturduğu görülmektedir. Hatta "Avrupa Ekonomik Topluluğu ile ilişkilerde, 22'nci yılın sonunda, gümrük birliğini gerçekleştirme gereği, Türkiye'nin bugün karşılaşmakta olduğu temel sorunların bu dönem içinde ve belirli niteliklerde çözümlenmesini zorunlu kılan, gümrük birliğinin gereği olarak, ithalâta miktar kısıtlamalarının kaldırılması, gümrük ve eş etkili vergilerin indirilmesi Türk ekonomisinde, kalkınma hedeflerinin gerçekleştirilmesine büyük katkısı olan bazı araç ve politikaların kullanımını sınırlandıracaktır. Bu bakımdan, gümrük birliğine ilişkin yükümlülükler, planlama araçlarının ve ekonomi politikalarının etkinliğine önemli ölçüde yansımadan önce sorunların çözümlenmesinde zorunluluk vardır. Bunun için gelecek on yıllık dönemde, Türk ekonomisinde yoğun ve bilinçli kalkınma çabalarının gösterilmesi ve bazı fedakârlıkların göze alınması gerekmektedir" (DPT, 1972: 118) şeklindeki ifade AT üyelik ve Gümrük Birliği'ne giriş öncesi yapılması gerekenler minvalinde heyecanı ve kararlılığı göstermektedir. Bu çerçevede Plan'da ilk hedefler; "yaşam ve gelir düzeyinin yükseltilmesi, sanayileşme, dış kaynaklara bağımlılığın azaltılması, istihdam olanaklarının ve gelir dağılımının iyileştirilmesi" şeklinde belirlenirken, sektörlerde gelişme ilkeleri bağlamında taşıma sektörüyle ilgili olarak şu tespitler yapılmıştır (DPT, 1972: 204); taşıma ve haberleşme sektörlerine olan taleplerin, bilhassa sanayi sektörü taleplerinin, fazla kapasite oluşturularak kaynak israfına gidilmeksizin, zamanında ve güvenilir biçimde karşılanması esas alınmış ve bu esasa göre

demiryollarının geliştirilmesi öncelik kazanmaktadır. Ayrıca, denizyollarında yük taşımacılığı kapasitesinin ve Türk gemilerinin dış yük taşımalarındaki paylarının artırılması öngörülmüştür.

Demiryolu ulaştırmasında olduğu gibi denizyolu ulaştırmasında da ilk üç plan hedefleri başarıya ulaşmamış, her plan dönemi sonunda bir önceki hedefler bir sonraki Plana yazılmıştır. IV. Plan'da, içinde bulunulan sosyo-ekonomik şartlar, petrol fiyatlarındaki yüksekliğin yarattığı döviz darboğaz nedeniyle toplumsal ve her ölçekteki sanayi ihtiyaçlarını karşılamak, küresel sanayi merkezleri arasındaki ilişkileri güçlendirmek, taşıma hizmetlerindeki yakıt tüketimini en asgari düzeye çekerek ülke koşulları için en elverişli taşıma bileşenlerinin tespitini sağlayan plan ve ilkelerle tutarlı bir politika izlenmesi yönünde bir hedef belirlenmiştir. Bu amaçla, öncelikle sanayi alanında yük taşımacılığının demiryolu ve denizyolu ulaştırmasına yönlendirilmesi, kitleli taşımacılığa teşvik ve sektörün dışsallık özelliği olan dışa bağımlılığın minimize edilmesi için gerekli önlemlerin alınması ile denizyolu ve demiryolu ulaştırmasıyla boru hattı taşımalarının gerektirdiği altyapıya öncelik verilmesi benimsenmiştir (DPT, 1979: 416-418). Görüldüğü üzere, ulaştırma bileşenleri arasındaki mevcut dengesizliğe dikkat çekilmiş olsa da, hem ulaştırma yatırımları içinde karayollarına ayrılan yatırım payının yüksekliği hem de toplu taşımacılık, demiryolu ve denizyoluna ayrılan payların artması hedeflense de denizyollarına ayrılan payın III. Plan dönemine göre azalması, hedef ve uygulama arasındaki tutarsızlıkların olduğunu göstermektedir

1980 sonrası liberal ekonomik politikalar ile birlikte ulaştırma sektörüne olan önem daha da hissedilmeye başlanmış ve V. Plan'da denizyolu taşımacılığının diğer bileşenlere oranla daha büyük pay almasının sağlanması, Marmara bölgesinde ihtiyaç duyulan yeni bir liman yapımının başlanması, limanların iyileştirilmesi ve modern bir hale getirilmesi, limanların kapasitelerinin artırılması ve hizmet kalite ve verimliliğinin yükseltilmesi hedeflenmiştir. Ayrıca, Plan sonunda Türk Deniz Ticaret Filosu kapasitesinin 6,2 milyon tona çıkarılması ve Filonun, uluslararası deniz taşımacılığına ve modern işletmecilik anlayışına uygun bir yapıya kavuşturulması hedeflenmiştir (DPT, 1985: 112, 115).

Türkiye için ekonomik, sosyal ve siyasal anlamda kara yıllar olarak görülen 90'lı yıllara gelindiğinde, V. Plan hedeflerinin tam anlamıyla yerine getirilemediği görülmektedir. VI. Planda ise, ulaştırma bileşenlerine yönelik olarak; bölgesel çimento

talebinin karşılanması için ürün maliyeti içerisindeki ulaştırma masraflarını asgari seviyede tutan denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmesi ve bu amaç çerçevesinde uygun terminal lokasyonu seçimi ile liman dolum-boşaltım, depolama ve yüzer silo tesisleri yatırımlarının özendirilmesi planlanmıştır (DPT,1989: 183). Gelişmiş ülkelerde uygulanan özelleştirme uygulamalarının aksine daha ziyade GOÜ'de bütçe açıklarını kapatmak adına yapılan özelleştirmeler görülmüş ve bu bağlamda denizyollarında; kamu limanlarındaki faaliyetler kollarına göre uygun iş bölümlerinin özelleştirilmesini sağlamak için gerekli düzenlemelerin yapılması, transit taşımalarda Türk bayraklı gemilerin aldığı payın artırılması hedeflenmiş, ancak ulaştırma sistemlerinin niteliklerine uygun özelleştirme programlarının oluşturulamamış olması neticesinde özelleştirme kapsamına alınan kuruluşlarda istenilen düzeyde bir gelişme sağlanamamıştır. Bu kapsamda, HAVAŞ'ın özelleştirildiği, Türk Hava Yolları, Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) ve Denizcilik Bankası Deniz Nakliyat T.A.Ş.'nin özelleştirme çalışmalarının devam ettiği ve liman faaliyetlerinin modern bir işletmecilik anlayışına kavuşturulabilmesi için gerekli otonom liman idarelerine geçişte herhangi bir başarının sağlanamadığı belirtilmiştir (DPT, 1995a: 144-151).

VII. Plan'da bir önceki planda ulaşılamayan; liman işletmeciliğinin modern bir yaklaşım çerçevesinde, küresel ticaretteki gelişmelerle entegre olmuş yüksek kapasiteli ve modern yapılı limanların teşekkülü ve bu doğrultuda transit taşımacılıkta önemli bir lokasyonda olan Türkiye'nin bu sektörde hakkettiği payın almasının sağlanması, konteyner trafiğinde yaşanan artışla birlikte özellikle Derince ve İskenderun'da yeni konteyner terminal yatırımlarının gerçekleştirilmesi ve bu sayede dönem sonunda limanlardaki konteyner trafiğinin 1 milyon adedi aşmasının sağlanması planlanmıştır (DPT, 1995a: 146-148).

2000'li yıllara gelindiğinde VIII. Plan'da; özellikle ulaştırma bileşenleri arasındaki tamamlayıcılık özelliğinden yararlanılarak kombine taşımacılığın yaygınlaştırılması hedeflenerek bu noktada limanlar hinterlandını sağlamak amacıyla liman-demiryolu ve liman-karayolu bağlantılarının gerçekleştirilmesi ve yük taşımacılığında özellikle demiryolu ulaştırmasının tercih edilmesinin gerekliliği hedeflenmiştir. Yine bir önceki planlarda da vurgulanan, ulaştırma sektörü bileşenlerinin tamamlayıcılık ekseninde gelişebilmesi, ekonomik ve sosyal yaşamın ihtiyaçlarının yerinde, zamanında, ekonomik ve güvenli biçimde karşılanabilmesi için

ulaştırma sistemini bir bütün içine alacak bir Ulaştırma Ana Planının bulunmadığı belirtilerek, Ulaştırma Ana Planı eksikliğinin ulaştırma bileşenlerin hemen hepsinde plansız, birbirinden bağımsız, kısa vadeli çözümlere yönelmesine neden olduğu vurgulanmıştır (DPT, 2000a: 153). Bu bağlamda Plan'da, ulaştırma bileşenleri arasında ülke ihtiyaçlarına uygun dengenin sağlanması, can ve mal güvenliğini emniyete alacak şekilde çevresel etkileri en aza indiren etkin bir sistemin oluşturulmasını sağlamak üzere, ulaştırma bileşenlerinin tamamını ele alan dinamik bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanacağını altı çizilmektedir (DPT, 2000a: 228).

VIII. Plan'da; Türk deniz ticaret filosunun dış ticaret taşımacılığında 1995 yılında yüzde 42 olan payının 1999 yılında yüzde 30'a düştüğünün belirtilmesi aslında planlı dönem boyunca planlara konulan hedeflerin hep sayfalarda kaldığının ve karayolu ulaştırması dışında diğer ulaştırma bileşenlerinde herhangi bir ilerlemenin söz konusu olmadığını itirafıdır. Türkiye ile Avrupa Birliği ilişkileri açısından Türkiye'nin AB'ye tam üyelik süreci ile aş zamanlı hazırlanan VIII. Plan'da AB ile ilişkilerin entegrasyonun sağlanabilmesi için denizyolu ulaştırması alanında uyumun sağlanması yönünde hedeflere yer verildiği görülmektedir. Plan'da denizyolu ulaştırmasında bu dönem içerisinde, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün işlettiği yedi adet kamu limanının işletme hakkının özel sektöre devredildiği ancak limanların etkin ve verimli işletmecilik anlayışı içerisinde otonom liman idarelerince yönetilmesi konusunda bir gelişmenin sağlanamadığı ifadeleri yer almaktadır. Bu bağlamda Türkiye'nin, AB'ye tam üye olması durumunda kabotaj tekeli sonlandırması gerekeceği ve dolayısıyla adaylık süresi içerisinde kabotaj hususunda gerekli yükümlülüklerin şimdiden yapılarak yurt içi yük ve yolcu taşımacılığındaki karayolu ağırlığının denizyoluna kaydırılmasını başarabilmek amacıyla kabotaj taşımacılığı yapan yük ve yolcu gemilerine liman hizmetleri ve yakıt hususunda desteğin sağlanması için gerekli önlemlerin alınmasını ve en nihayetinde olası AB rekabetine hazırlıklı olmak üzere koster filosunun güçlendirilmesi gerekliliği belirtilmektedir (DPT, 2000a: 157, 158).

Her plan sonu gibi VIII. Plan sonunda da planda denizyolu ulaştırmasına yönelik belirtilen hedeflere ulaşılamamış ve deniz yük taşımacılığının payı azalmış ve 2005 yılında yüzde 2,8 seviyelerine gerilemiştir. Ancak bunun aksine, VIII. Plan sonu itibarıyla yurt dışı yük taşımalarının ağırlıklı yapısı korunmuştur. Benzer şekilde bu

dönemin olumlu bir tarafı olarak; Türkiye'deki deniz emniyetinin güçlendirilmesi hususunda AB müktesebatına ve uygulamalarına uyum için gerçekleştirilen çalışmaların tamamlandığı, yine uyum için 1999 yılında başlatılan Limanlar Ana Planı çalışması 2001 yılında tamamlanarak liman gelişim kararlarının sağlıklı bilgi ve verilere dayandırılmasının sağlandığı belirtilmektedir. Ayrıca, bu dönem Kuzey Marmara Limanı ve İzmir Limanı Tarama ve Tevsii Projeleri ile Derince Konteyner Limanının Yapımı planlanan Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile başlanılamamış, fakat Kuzey Ege (Çandarlı) Liman Etüdü sonuçlandırılmıştır (DPT, 2006: 15).

AB'ye tam üyelik müzakerelerinin başladığı, ulaştırma faslının görüşüldüğü ve TINA çerçevesinde öncelikli projelerin uygulama kararı alındığı 2004 sonrası döneme rastlayan IX. Plan'ın ana çerçevesinde, AB'ye uyum politikaları yer almış ve bununla birlikte denizyolu ulaştırma özelinde limanların etkin yönetimine, liman inşası/kapasite artırımına ve amaçlar çerçevesinde limanların özelleştirilmesine son derece önem verilmektedir. Ayrıca bu dönem içerisinde; limanların yük sirkülasyonunun yoğun olduğu bölgeler olmasından ve kombine taşımacılık açısından bir lojistik merkez özelliği taşımasından dolayı liman bağlantılarının karayolu ve demiryolu ile gerçekleştirilmesi, özellikle İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi liman kapasitelerinin artırılması ve bu amaç doğrultusunda Doğu Akdeniz kesiminin önemli bir lojistik merkezi olmasının desteklenmesi, kısa mesafe denizyolu taşımalarını artıracak gemi ve liman yatırımlarına ağırlık verilmesi, deniz güvenliğinin artırılması kapsamında Bayrak, Liman ve Kıyı Devleti kontrolünün iyileştirilmesi gibi hedefler belirlenmiştir (DPT, 2006: 79). Bu dönemde söz konusu hedef olan düzenli bir liman yönetim modeli hayata geçirilememiş, ancak bu hedef doğrultusunda Samsun, Mersin, Bandırma, İskenderun Limanlarının işletme hakkı devri yöntemiyle özelleştirilmesi sağlanmıştır (Kalkınma Bakanlığı, 2012: 24). Türkiye'de dış ticaretin %90'ının denizyolu ile gerçekleştirildiği reel bir ortamda, Türkiye'nin IX. Kalkınma Plan'ında denizyolu sektörüne ilişkin hedeflerine bakıldığında; 2007-2011 yılları arasında bir takım hedeflere ulaşıldığı görülmesine rağmen çoğu hedefe ulaşılamaması, ulaştırma maliyetlerinin ülke ekonomisine etkisi açısından önemli bir kayıptır. Detaylandırılacak olunursa, Türkiye limanlarında toplam elleçleme son 10 yılda yıllık ortalama %8,4 artmış olup 2008 krizinin vuku bulduğu 2007-2011 yılları arasında bu oran %8 şeklinde tahmin edilmiştir. Yine bu dönem konteyner taşımacılığında artışlar görülmüş ve bu

artışların temel nedeninin, GSYH büyümesinde yaşanan yüksek artıştan ve konteyner taşımacılığının kolay taşıma özelliğinden kaynaklandığı söylenebilir. Bununla birlikte, IX. Plan döneminde iktisadi ve ticari alanda büyüyen Türkiye'nin hızla artan dış ticaretini karşılamak adına ülkenin bölgede lojistik üssü olma iddiasını gerçekleştirmesi ve AB ulaştırma ağlarına bağlanması amacıyla TINA-Türkiye çalışmasındaki öncelikli projeler olarak yer alan üç büyük ölçekli limandan (Mersin, Çandarlı ve Filyos) yalnızca Çandarlı Konteyner Limanının yapım çalışmalarına 2011 yılı içinde başlanmıştır. Ancak, bu 3 projenin hemen hemen tüm bölümlerinin Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile gerçekleştirilmesi öngörülmüş ise de, projelerin hiçbirinde bu aşamaya gelineemediği için modelin başarısına dair bir değerlendirme yapılamamıştır. (Kalkınma Bakanlığı, 2012: 23).

X. Planda, aslında daha önceki planlarda hedefe konmuş ancak gerçekleştirilmeye yüz bulmamış hedeflerin tekrarı mahiyetindeki hedefler gözlemlenmektedir. Bu bağlamda, bir önceki planda yer alan; “limanların demiryolu ve karayolu bağlantılarının tamamlanması, Çandarlı Konteyner Limanının tamamlanması, Mersin Konteyner Limanı ve Filyos Limanının yapımına başlanması ve Türkiye'ye uygun bir liman yönetim modelinin hayata geçirilmesi” gibi hedefleri görmek mümkündür (Kalkınma Bakanlığı, 2013: 111).

Çin'in 2012 yılında yayınladığı ve dünya gündeminde sansasyonel bir etki oluşturduğu Bir Yol Bir Kuşak (One Belt One Road (OBOR)) projesinde önemli bir konumda yer alan Türkiye, XI. Plan'da bu proje ile ilgili olarak bölgesel ve küresel çapta bir aktarma merkezi olmayı ve OBOR güzergâhında etkin bir rol hedefleyen büyük limanların yapımını planlamaktadır. Bu hedef doğrultusunda Filyos Limanı yapımının tamamlanması, Doğu Akdeniz bölgesinde, Ortadoğu ve Orta Asya coğrafyasına açılan bir kapı görevi görecektir transit yük odaklı bir ana konteyner limanının inşa edilmesi, Ege hinterlandına hizmet etmesi düşünülen Çandarlı Limanının işlevsel hale getirilmesi ve AB'nin TENT'inde de yeri olan Orta Koridor' un özellikle Hazar geçişi ile ilgili tüm ihtilafların giderilmesine ve ticari bir girişimin hayata geçirilmesine yönelik Türkiye'nin önderliğinde tüm inisiyatiflerin alınarak lojistik sektörüne olan yatırımların 2023 yılı kadar sonuçlandırılması planlanmaktadır. Bunlara ilave olarak, her ülkenin ulaştırma sektörünün ve politikalarının küresel anlamda birbirine eklemlendiği somut ağlar olarak tanımlanacak olunursa gümrük işleri de bu

sektörü etkileyen en önemli etkenlerden biri olmaktadır. Haliyle Plan'da, gümrük işlerine yönelik olarak gümrük idare kapasitelerinin artırılması ve iş zamanının kısaltılması amacıyla gümrük kapı ve idare altyapısının iyileştirilmesine yönelik hedef yerini almıştır. Bu hedefin plan dönemi sonunda olumlu sonuç vermesi, ulaştırma sektörü için önemli bir başarı olarak görülecektir (CSBB, 2019a: 73). Ayrıca demiryolu kuruluşlarının altyapı yapımı, işletmeciliği ve bakım, onarım faaliyetlerinin ayrıştırılması ve bu hedefe yönelik olarak tren işletmeciliğinin ihale yoluyla özel sektör eliyle yaptırılmasının önünün açılması yönelik planlamaya benzer düşünceler, liman altyapı ve işletmeciliği açısından da planlanmakta olup kamu ve özel sektörünün liman yatırımlarında işbirlikçi ve kapsayıcı bir anlayışla küçük ölçekli, dağınık, verimsiz ve hizmet kalitesi düşük liman altyapı anlayışından uzaklaşarak çevreye duyarlı Yeşil Liman uygulamalarının desteklenmesi Plan'da yer bulmaktadır (CSBB, 2019a: 125).

3.1.4.3. Havayolu Ulaştırması

I. Plan döneminde ulaştırma sektörü yatırımları içinde karayolunun payı %72, demiryolunun payı %17, denizyolunun payı %9 ve havayolunun payı ise %2 olarak gerçekleşmiştir (DPT; 1967: 580). Dolayısıyla sistemler arasındaki dengeli gelişmenin büyük ölçüde ve kesin bir şekilde karayolu lehine bozulduğu görülmektedir.

1968-1972 yıllarını kapsayan II. Plan döneminde; ulaştırma sektöründeki % 16,1 pay hedeflenirken, gerçekleşme % 16,4 olmuştur. Bu dönemde yatırım hedeflerinin dışında, işletme, idare, planlama ve araştırma konularında öngörülen çağdaşlaşma hedeflerine ulaşamamıştır. Bu dönem için şehirlerarası yolcu taşımacılığında demiryolu ve denizyolu ulaşımı yerini karayolu ile birlikte havayolu ulaştırması da tercihler arasına girmiştir. Yolcu ve yük taşımacılığında dış hatlarda beklenenin üzerinde artışlar görülmüş, havayolu yolcu artışı yıllık % 8,7 beklenirken % 43,0 olarak gerçekleşmiştir (Çatalpınar, 2001: 82). Hava ulaştırmasında, iç ve dış hatlarda yolcu taşınmasının hızla arttığı, THY' nin uçak filosunun jet uçaklarıyla donatılmasına başlanıldığı ve genellikle mevcut hava alanlarının tevsi ve iyileştirilmelerinin ele alındığı bir dönem olmuştur (DPT, 1972: 19).

IV. Plan'da havayolu ulaştırmasına yönelik; mevcut hatlar içerisinde işletmecilik ve hizmet kalitesinin yükseltilmesi, havaalanı ve limanlara ait alt yapı ve yönetsel

ihtiyaçların günün koşullarına uygun hale getirilmesi şeklinde hedefler ortaya konmuştur (DPT, 1979: 417). VI. Plan'da ise; THY uçak filosunun ve hizmet standartlarının yükseltilerek yurtiçi yolcu taşımacılığı yerine uzun menzilli ve ekonomik açıdan daha avantajlı dış hatlara yönelmesi; özel havacılık sektöründeki mevcut sorunlara odaklanarak, yurtdışı turizmüne dair “charter” ve yurtiçi turizmüne dair küçük uçak ve hava-taksi işletmeciliği düzenlemelerinin yapılması; THY'nin bakım kabiliyetlerinin özel sektör havacılığına da açılması gibi hedefler yer almıştır (DPT, 1989: 273-275).

VI. Planı sonunda; sektördeki gelişmelere mukabil, sivil havacılık otoritesinin yapısal, yönetsel ve örgütsel mekanizmalarının etkinliğini artıracak bir statüye kavuşturulamadığından dolayı sıklıkla şirket kapanmaları görülmüş ve bu durum kaynak ve güven kaybına sebebiyet vererek sektörü olumsuz yönde etkilemeye devam ettiği görülmüştür (DPT,1995a: 144-151). Bu olumsuz hava ile VII. Planın hazırlandığı dönem için; Türkiye'nin turizm ve ihracat potansiyeli açısından yüksek bölge olduğunun altı çizilerek özellikle Atatürk ve Antalya havalimanlarının hizmet kapasitelerinin ve standartlarının yükseltilmesine öncelik verilmesi ve havayolu ulaştırmasına ait alt yapı yetersizliklerinin olduğu belirtilerek havaalanı yatırımlarına önem verilmesi hedefe bağlanmıştır (DPT, 1995a: 146-148).

VIII. plana gelindiğinde, Atatürk, Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes, Dalaman, Bodrum/Milas, Adana ve Trabzon gibi hava limanlarda hava trafiğinin yoğunlaşmasından dolayı bu gibi yüksek trafik gözlenen havaalanlarının kapasitelerinin artırılmasına yönelik yatırımların gerçekleştirilme gerekliliği belirtilmiş (DPT, 2000: 157, 158) ve bu öncelikler çerçevesinde kamu kaynaklarının etkin kullanımına yönelik özel sektör yatırımlara çekebilmek için 1995 yılından sonra havaalanı yatırımlarının Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile yapılması hız kazanmıştır. Diğer ulaştırma bileşenlerine göre yatırım sermayesinin daha kısa sürede geri dönüşümünü sağlayan havayolu ulaştırması, 1995 yılı sonunda 24 olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI) tarafından işletilen havalimanı ve meydanların sayısı, Isparta-Süleyman Demirel, Bodrum/Milas, Samsun-Çarşamba, Nevşehir- Kapadokya ve İstanbul-Sabiha Gökçen havalimanlarının tamamlanması ile birlikte 1999 yılı sonunda bu sayının 20'si uluslararası statüde olmak üzere toplam 38'i bulunduğu ve sektördeki YİD Modelli iki önemli proje olan Antalya ve Atatürk Havalimanlarının yeni dış hatlar

terminal binaları bu model ile başarıyla tamamlanarak hizmete alındığı ifade edilmektedir (DPT, 2000a: 158).

IX. Planda, altyapı yatırımları için özel sektör katımlı finans modellerinin yasal zemine oturtulması çalışmaları devam etmiş ve bu çerçevede özellikle havayolu ulaştırmasında olmak üzere DHMİ tarafından işletilen havalimanlarındaki yolcu terminallerinde YİD modelinin uygulanmasına devam edilmiştir. Atatürk Havalimanı ve Antalya Havalimanı terminallerinin işletilmesi özel sektöre devredilerek söz konusu yönetim modelinin yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmalar devam etmiştir. Havacılık sektörünün daha emniyetli ve güvenilir bir ortama kavuşması için, 2005 yılında yürürlüğe giren yasaya ilaveten sektörün büyüme eğilimi çerçevesinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne ait düzenleme ve denetleme yetki ve sorumluluk etkinliğinin artırılması gündeme gelmiştir. Ayrıca IX. Plan'da; uzun dönemli havacılık talebini karşılamaya yönelik olarak, İstanbul bölgesi başta olmak üzere yeni havalimanı yatırımlarının planlanması hedeflenmiştir (DPT, 2006: 79-80). IX. Plan döneminin başı itibarıyla ülkede, trafiğe açık havaalanı sayısı 37 iken biletler üzerinden alınan kamu payının düşürülmesi ve özel havayolu şirketlerinin iç hatlarda uçuşa başlaması gibi etkinlikler sonucu havayoluna olan talep artarak 2000 yılındaki 34,9 milyon olan yolcu sayısı, 2005 yılında 55,5 milyona yükselmiştir (DPT, 2006: 36).

IX. Kalkınma Planı'nda havayolu sektörüne ilişkin hedefler incelendiğinde, hedeflerin bir kısmında plan dönemi sona ermeden ciddi mesafeler kat edildiği halde, bir kısmında ise gecikmelerin olduğu ve bu bağlamda çevresel duyarlılık esaslı hava meydanlarının standartlarının iyileştirilmelerine yönelik ve bu koşulları sağlayan hava meydanlarında teşvik uygulamalarına yönelik çalışmaların başlatıldığı belirtilerek sektörü yüksek standartlara ulaştıracak kuruluşların eğitim, donanım ve nitelik açısından yeterince beklenen seviyeye ve sayıya ulaşmadığı, bölgesel havacılığın yeterli destek ve yönlendirmeler alamadığı, öncelikle İstanbul bölgesi için yeni havalimanı yatırımlarına başlanılmadığı ve sektörün hızlı büyümesine paralel olarak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün uygun bir yapısal ve yönetsel statüye kavuşturulamadığı görülmektedir. 2003 yılında yapılan bazı düzenlemelerle bazı vergi kalemlerin muafiyeti sonucu havayolu taşımacılığı cazip hale gelerek, pazara yeni hava yolu taşıma şirketlerinin girmesi sağlanmış ve talepte yaşanan yüksek hızlı büyüme oluşarak en nihayetinde bu olumlu etkinin IX. Plan döneminde de devam ettiği

gözlemlenmiştir. Bunu destekler şekilde, havayolu (havalimanı) yolcu trafiğinin 2006 yılındaki 61,7 milyon olan sayısının 2010 yılında 102,8 milyon ve 2013 yılında ise 149,2 milyon bulunduğu gözlemlenmiştir. Ayrıca, Havaalanı ve limanı sayılarında 2006 yılındaki 36 olan sayı 2011 yılında 47 ve 2013 yılında ise 52'ye ulaşmıştır (Kalkınma Bakanlığı, 2012: 24, 25).

2000'li yıllarda gelişme gösteren havayolu ulaştırması X. Planda özellikle İstanbul Yeni Havalimanı (İYH) özelinde ele alınarak İYH'nin ilk etabının Plan dönemi sonuna kadar tamamlanması ve havayolu sektöründe İstanbul'un uluslararası bir aktarma ve bakım-onarım merkezi olmasının desteklenmesi planlanmıştır. İstanbul Yeni Havalimanı Etki Analizi Raporu'nda söz konusu planlanmanın önemine yönelik olarak şu ifadeler yer almaktadır (Edam, 2016: 11);

“Türkiye güney ve doğusundaki komşularıyla mukayese edildiğinde yer altı, özellikle hidrokarbon kaynakları açısından da net ithalatçı konumunda bir ülke olması nedeniyle büyümesinin finansmanını üretim ve ticaret temelinde sağlamak durumundadır. Bu üretim ve ticaret faaliyeti dünya piyasalarının oyuncuları ile buluşturulmak zorundadır. Türkiye'nin coğrafyasının kendisine sağladığı doğal avantaj bu noktada genelde lojistik sektörü yatırımları, özeldeyse havacılık sektörü ve havalimanları bakımından değerlendirilmelidir. Bu bağlamda İYH'nin dünyayı Türkiye'ye, Türkiye'yi de dünyaya bağlayacak perçinleri kuvvetlendirmesi Türkiye'nin hem bir köprü hem de bir merkez niteliği kazanmasına olumlu etki edecektir. Tüm bunlar göz önüne alındığında İYH, son tahlilde, Türkiye'nin önümüzdeki yirmi yıllık büyüme hikâyesinin itici güçlerinden biri, hatta önemli bir sembolü, olmak potansiyelini taşımaktadır “

XI. Planda, havayolu ulaştırma açısından dünyada önemli bir jeo-stratejik konumda bulunan Türkiye'nin, yapımı tamamlanan İYH ile birlikte bu konumunun avantajlarını kendi lehine daha da arttırma amacıyla olduğu vurgu yapılarak bu amaca yönelik olarak İYH ve Sabiha Gökçen havalimanları arasında demiryolu bağlantısı yapılarak söz konusu havalimanlarının ulusal demiryolu güzergâhına entegre edilmesi planlanmıştır. Ayrıca benzer amaç ve hedef çerçevesinde, Orta Doğu ve Afrika coğrafyasına da hizmet edecek Çukurova Havalimanı'nın tamamlanması ve Çukurova Havalimanı'nın kara ve demiryolu bağlantılarının yapılması planlanmıştır (CSBB, 2019a: 74).

Birçok havalimanının yapılmasında uygulama şansı bulmuş ve son olarak İYH yapılmasında da vücut bulmuş olan Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) modeli XI. Plan'ında

özellikle önemli bir yer bulmuştur. Bu konu ile ilgili olarak Planda, “artan altyapı yatırım ihtiyaçlarını finanse etmek üzere harcama etkinliğinin kamu kaynaklarının kullanımından daha yüksek olduğu durumlarda, özel sektörün ve kurumsal yatırımcıların sahip olduğu kaynakların altyapı finansmanına yönlendirilmesi için alternatif finansman yöntemleri ilerleyen yıllarda da yaygın olarak kullanılması” hususunda öngörüle bulunmakla beraber bu modelin iyi işleyebilmesi için KÖİ uygulamalarının etkin, verimli ve ekonomik anlamda sağlıklı uygulanabilmesi için yeni bir çerçeve düzenlemelerin oluşturulmasının gerekliliği ortaya çıktığı ifade edilmektedir. Bu düzenlemelerin içeriğini ise, dağınık halde bulunan KÖİ mevzuatı ile hazırlık ve onay süreçlerinde uygulanan farklı uygulamaların müşterek metotlar esasında, projelerin ihtiyaç duyduğu esneklikleri ihtiva edecek şekilde düzenlenmesi gerektiğinin altı çizilmektedir. Ayrıca, KÖİ uygulamalarının muhasebeleştirilmesi, mali açıdan raporlaması ve ileriye dönük oluşabilecek risklerin ve yükümlülüklerin kamu maliyesine olan etkisinin raporlama sistematığı içerisinde izlenebilirliğinin oluşturulması ve en nihayetinde KÖİ uygulamalarının haklı haksız en çok eleştirilen tarafı olan kamunun üstlendiği yükümlülükler ve bütçe dengeleri dikkate alınarak, projelerin kamu ve özel kesim arasındaki risk paylaşımının en uygun şekilde oluşturulması gibi hedeflerin Plan’da ifadeye döküldüğünü görmek mümkündür (CSBB, 2019a: 103, 104).

3.1.4.4. Karayolu Ulaştırması

I. Planda, ulaştırma sektörünün ekonomik fonksiyonlarının yanı sıra, sosyal ve politik fonksiyonlarının da olduğu belirtilerek söz konusu hassasiyetin ülke kalkınması açısından önemli olduğu vurgulanmış ve ulaştırma sektörüyle ilgili ana ilkelerin; çeşitli ulaştırma bileşenleri arasında seçim yaparken ekonomik avantajlar göz önünde bulundurularak yolcu ve yük trafiğini karşılamak; fazla kapasite yaratmayıp eldeki kapasiteden tam yararlanmak; ulaştırma planlamasının ulusal ekonomiye en uygun şekilde yürüterek yol ağlarının kurulmasında, işletmede ve tarifede tutarlı bir ulaştırma politikasının tespitini ve takibini yapacak bakanlıklar arası yüksek ulaştırma kurulunu kurmak şeklinde yazıya dökülmüştür (DPT, 1963, 384-392). Her ne kadar ulaştırma politikası için önemli olan bu ilkeler belirtilmişse de, I. Beş Yıllık Kalkınma Plan’ı

(BYKP) döneminde ulaştırma sektörü yatırımları içinde karayolunun payı %72; demiryolunun payı %17; denizyolunun payı %9 ve havayolunun payı ise %2 olarak gerçekleşmesi (DPT, 1967: 580), plan dönemi içerisinde sistemler arasındaki dengeli gelişmenin büyük ölçüde ve kesin bir şekilde karayolu lehine bozulduğunu göstermiştir. Ayrıca Plan'da dikkati çeken bir husus ise, “kullanan öder” prensibine yakın olarak karayollarından yararlananların karayolu altyapısının bakım giderleri ile amortismanına katılmaları öngörülmesidir. Yine Planda, mevcut karayollarının fiziki standartlarının kötü, geometrik standartlarının ihtiyaca cevap vermediğı belirtilerek karayollarının fiziki ve geometrik standartlarının iyileştirilmesi hedeflenmiştir. İlaveten, karayolu olmayan kasabanın bulunmayacağı, tüm yol yapımının Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) tarafından yapılacağı, turizmin gelişmesine olanak verecek karayollarının yapılmasına öncelik verileceğı ve karayolu taşımacılığının mevzuat ve teşkilatlanma açılarından dağınk olduğu belirtilerek karayolu taşımacılığı konusunda Karayolu Taşıma İdaresi kurulması hedeflenmiştir (DPT, 1963: 392, 393).

II. Plan'da, her alt sektörün aynı şartlar altında birbirleriyle rekabet etmesinin esas olarak benimsendiğı görülmektedir. Bu dönemle birlikte, aslında birbirini tamamlayıcı özellikte olması gereken ulaştırma bileşenlerinin birbirine rakip olarak gösterilmesi, ulaştırma sektöründeki dengenin iyice bozulacağına dair bir işaret olarak görülmektedir. Bir önceki planda olduğu gibi yine bu planda da, liberal düşünce çerçevesinde ulaştırma sektöründe altyapıyı kullananların yapım ve bakım harcamalarına amortisman, bakım ve idame giderlerini karşılayacak miktarda katılmalarının şart olduğu vurgulanmaktadır (DPT, 1967: 561).

III. Plan'ın ana gövdesini Türkiye ile Avrupa Topluğu (AT) ilişkileri oluşturduğu görülmektedir. Türkiye ile Avrupa Topluluğı (AT) arasında 12 Eylül 1963 tarihinde imzalanıp 1 Aralık 1964 tarihinde yürürlüğe giren ve Türkiye'nin AT'ye tam üye olmasını hedefleyen Ankara Anlaşması'nın temel oluşturduğu Ortaklık Anlaşması çerçevesinde tam üye olununcaya kadar ortaklık ilişkilerin geliştirilmesi, Hazırlık Dönemi, Geçiş Dönemi ve Son Dönem olmak üzere üç dönemden oluşan ve 1973-1995 yılları arasındaki 22 yıla tekabül eden bu süreçte, Türkiye'nin AT üyelerinin ulaştığı ekonomik ve sosyal kalkınma düzeylerine ulaşılması hedeflenmiştir (DPT, 1972: 204). Bu bağlamda III. Plan ulaştırma hedeflerine bakıldığında; ulaştırma maliyetini düşürecek ulaştırma sistemlerinin kurulmasına yönelik hedefleri görmek mümkündür.

Bu noktadan hareketle, sanayi ve diğer sektörlerdeki projelerin mekan seçimlerinde, kurulacak tesislerin ulaştırma talebini de dikkate alarak ekonomik değerlendirmeleri buna göre yapılması ve en nihayetinde karayollarına olan ağırlığın gerekli önlemler alınarak alt sistemler arasındaki dağılımının yeniden yapılması gibi hedefler Plan'ın hedefleri arasında yer almış, ancak ne yazık ki söz konusu hedeflere ulaşılamamıştır (DPT, 1979: 412). Ayrıca III. Plan döneminde Türkiye, öngörülemez bir transit trafiği içerisinde kendini bulmuş ve bu ek transit yük sonucunda liman ve karayolu kapasite artışıyla darboğazlar oluşarak bazı yeni altyapı ve düzenleme ihtiyaçları ortaya çıkmıştır (DPT, 1979: 409-412).

Ergün (1985: 85-86), üzerinde durulan temel ilkelerin ilk üç planda değişiklik yapılmadan bir diğerine aktarıldığını, bunun da ulaştırma alanındaki hedeflerin pek gerçekleşmediğinin göstergesi olduğunu belirtirken kalkınma planlarında belirtilen ulaştırma hedefleri ile yatırım program içerikleri arasında çelişkilerin olduğunu ifade etmektedir. Yazara göre, bir yandan taşımacılık sektöründe bileşenler arasında bir dengenin kurulması öngörülürken, diğer yandan ulaştırma bileşenleri arasındaki yatırım payının en büyüğünün karayolları ulaştırmasına kaydırılması, plan ve uygulama açısından bir çelişki niteliği taşımaktadır. Her üç kalkınma planında “ülke koşullarına uygun olacak şekilde ulaştırma sistemleri arasında işletme ve altyapıda denge sağlanacak” ilkesi yer bulmasına rağmen, önlem ve yöntem yönünden bu hedefe ulaştırıcı herhangi bir eylem planı görülmemekle birlikte her üç plan döneminde öngörülen yatırımların taşımacılık bileşenleri arasındaki ahengi bozar niteliktedir. Tekeli ve İlkin (1983: 449) ise, 1960 yılına kadar altyapı bolluğunu kalkınmanın başlıca araçlarından biri olarak değerlendirilerek, buna karşın 1960'lı yıllardan 80'lere doğru gidildikçe Türkiye'deki ulaşım alt yapısının büyüme hızına kıyasla geri kaldığını ve alt yapı kıtlığıyla bir kalkınma stratejisi izlendiğini ifade etmektedirler.

Aslında 1960 sonrası Türkiye'nin 1961 anayasası ile kurmaya çalıştığı liberal ekonomi ve insan hakları alanındaki özgürlük uygulaması, Bakan (2019)'ın ifadesi ile cılız vücut üstünde duran bir takım elbise vaziyeti almıştır. Her ne kadar elbise sağlam olsa da vücut elbiseyi taşıyamaz hale gelmiş ve 1960-1980 yıllar arasındaki tartışmalar vücutun cılızlığından ziyade elbisenin şekli üzerinden ideolojik boyutlarda tartışılarak elbise üzerinden yeni bir vücut oluşturulmaya çalışılmıştır. Haliyle, ekonomik model olarak ne liberal ne devletçi ne de sosyal devlet çizgisi bir türlü tutturulamamıştır. Bu da

ülkenin yıllarca ideolojik çatışmalar içerisinde elbise üzerinden bir vücut inşasında bocalamasına sebep olmuştur. Aslında siyasi elbisenin ekonomi üzerine bol gelmesi neticesinde planların uygulanamamasını “evdeki hesabın çarşıya” uydurulamamasından kaynaklandığı söylenebilir.

Serbest piyasa ekonomisinin uygulanmaya başlandığı Özalp yıllara gelindiğinde Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda karayolu ulaştırması ile ilgili olarak; yurt içi yolcu taşımacılığında, birim taşıma maliyetinin diğer bileşenlere göre düşük olan karayolu ulaştırmasının % 95,1 pay ile sektör ağırlığını sürdürmesi, yurt dışı yolcu taşımacılığında ise havayolunun öneminin korunması planlanmıştır. Ayrıca, daha önceki planlarda olduğu gibi bu planda da şehirlerarası yük taşımacılığında ağırlığın karayollarından daha düşük maliyetli ve ülkemizin konumu itibariyle transit bir konumda olması nedeniyle taşımacılığın daha avantajlı ulaştırma bileşenleri olan demiryolları ve denizyollarına doğru kaydırılması hedeflenmiştir. Bu hedef doğrultusunda, karayolu ağırlıklı taşımacılık payının % 80,9'dan % 65,7'e düşürülmesi ve buna karşılık demiryolu ve denizyolu paylarının ise sırasıyla % 18,3 ve % 11,5'e yükseltilmesi planlanmıştır (DPT, 1985: 112, 116). Bu bağlamda toplam kamu yatırımlarının % 20,2'si ulaştırma sektörü yatırımlarına ayrılarak toplam ulaştırma yatırımları içerisinde % 43,3'ü karayolu, % 16,0'ı demiryolu, % 9,8'i denizyolu, % 18,1'i havayolu, % 12,8'i boru hattı paylandırılmıştır. Yurt içi yolcu taşımacılığında karayolları % 95 oranıyla liderliğini sürdürürken, demiryolları % 4, hava yolları % 1 düzeyinde kalmıştır (DPT,1989: 120).

1980 sonrası mali politikaların ulaştırma sektörüne yansısı bariz bir şekilde VI. Plan'da görülmektedir. Plan'da karayolu kullanıcılarının yatırımlara katkı seviyesinin belli bir ölçüde getirilmesi amacıyla dolaylı ve dolaysız vergiler, yolu kullanım oranları ile ilişkilendirilerek belirlenmesi planlanmıştır. Ayrıca, karayolu yapım işlerinde ihaleli yapım metodu artırılarak özel sektörün yapım kapasitesinden daha fazla yararlanılması hedeflenmiştir (DPT, 1989: 275-276). Karayolu ulaştırmasını daha cazip hale getiren “karayolu taşıtlarındaki dingil ağırlığının 10 tonda 13 tona çıkarılması” kararı olmuştur ki; böylelikle karayolu birim taşıma maliyeti düşerek ulaştırma sektörünün karayolu ağırlıklı yapısı VI'ncı Plan döneminde de sürmüştür. Kontrolsüz ve denetimsiz karayolu taşımacılığı haksız rekabetini ve taşımacıların aşırı yük yükleme eğilimlerini doğurarak 13 tonluk dingil ağırlığını geçen ve taşımaya uygun olmayan taşıtlar, karayollarını

ciddi manada yıpratmaya maruz bırakmıştır. Bunu doğuran sebeplerden biri de akaryakıt fiyatlarının yüksekliği gösterilebilir. Çünkü taşımacıların taşıma birim maliyetini düşürmek amacıyla olması gereken tonaj miktarlarından daha fazla tonajlı taşımacılık yapması, mevcut karayolu altyapısının ömrünün yarıya düşmesine neden olmuştur ve olmaktadır. Haliyle, karayolu altyapısının onarım bakım ve işletme maliyetleri planlanandan daha önce devreye girerek hesaba katılmayan maliyetler ortaya çıkarmakta ve devlet bütçesine ek harcama kalemleri oluşturmaktadır. Hal böyleyken, bu dönemde yurtiçi yolcu taşımacılığının yüzde 95'i karayolu ile gerçekleştirilmiştir (DPT,1995a: 144). Bu rakamlara ilave olarak, dönem içerisinde bağlantı yolları ile birlikte toplam 1.566 km otoyolun yapımı sürdürülmüş, 1994 sonu itibariyle bu otoyolların 1.074 km'si hizmete açılarak, daha önce yapılanlarla birlikte toplam otoyol ağı 1.167 km'ye ulaşmıştır. İzmit Körfez Geçişi ve Çanakkale Köprüsünün Yap-İşlet-Devret modeli ile ihale çalışmalarının başlatıldığı ifade edilmiştir (DPT,1995a: 144-145).

VII Plan dönemiyle beraber dünyadaki gelişmeler çerçevesinde Türkiye, ekonomide etkin ve verimli bir konum alabilmek için Özelleştirme Kanunu'nu yürürlüğe koyarak gerekli kurumsal düzenleme yapma yoluna gitmiş ve özel veya yabancı sermayeli şirketlerin büyük altyapı yatırımlara katılımlarını sağlayacak Yap-İşlet-Devret modeli ile ilgili hukuki zemin oluşturulmuş, ancak altyapıda rekabet koşullarını düzenleyen yasal çerçeve oluşturulamamıştır (DPT, 1995b: 6). Ayrıca Planda, ulaştırmaya yönelik olarak altyapı sektörlerinde, ulusal politika eksikliği ve yetki dağınıklığının yanı sıra, hizmetlerin planlanmasında ve uygulanmasında ciddi bir koordinasyon eksikliği olduğu, altyapı proje stokunun, ülke finansman olanaklarının üzerinde oluşturulması, öncelikli projelere bile zamanında yeterli kaynak ayrılmasına imkan vermediği; altyapının planlanması, gerçekleştirilmesi, kullanılması ve idamesi sürecine kullanıcıların fikirsel, fiziksel ve mali düzeyde katılımının yeterli düzeyde sağlanamadığı ve tamamlanan altyapının bakımı ve işletimi için yeterli kaynağın genellikle ayrılamadığı şeklinde tespitler yapılmıştır (DPT,1995a: 11). Bu noktada “kullanıcı öder” ilkesinin hayata geçirilerek “kullanan öder-kirleten öder” ilkesi gereğince kamu tarafından yapılacak teknik alt yapının finansmanına kullanıcıların katılımının sağlanması önerilmiştir (DPT,1995a: 163).

VII. Plan'ın genel hedefleri paralelliğinde diğ er planlarda oldu ğ u gibi yurtiçi yük taşımacılığ ın demiryolu, denizyolu ve boru hatlarına kaydırılmasını sağlayacak altyapı ile yasal ve kurumsal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi hedefi yine kendine yer bulmuştur. VII. plan sonuna gelindiğ inde karayolları ulaştırmasının yükü yine ağırlaşmış, ancak karayolu altyapısının güvenli trafik akışını sağlayacak bölünmüş yol niteliğ i kazandırılmamış ve mevcut yolların taşıdığı trafığ e uygun bir üstyapı oluşturulamayarak sürekli bakım ihtiyacı doğmuştur. Bunun yanı sıra, diğ er planlarda da problem ve aksaklık olarak görülen karayollarında artan yük taşımaları ve standart üstü yüklemeler, mevcut yapıyı aşırı bir yıpranmaya maruz bırakmaya devam etmiş (DPT, 2000a: 161) ve en nihayetinde bu da karayolu için öngörülen bakım ve onarım sürelerini kısaltarak kamu bütçesine ilave maliyetler doğurmuştur.

VIII. Plan'ı içerisindeki ulaştırma sektörü istatistiksel rakamlarla değerlendirildiğ inde; yurtiçi yük taşımacılığ ında, 1990-1999 döneminde denizyolu, demiryolu ve boru hattı taşımalarının toplam taşımalar içindeki payları azalırken, karayolu taşıma payının arttığı görülmektedir. 1990 yılında toplam yurtiçi yük taşımacılığ ında karayolu payı yüzde 75,6 düzeyinde iken, 1999 yılında yüzde 89'a ulaşmış ve yolcu taşımacılığ ında oldu ğ u gibi %96'lık büyük bir payla yük taşımacılığ ında da tek bileş en olma durumuna gelmiştir (DPT, 2000a: 154). Ayrıca kamu özel sektör işbirliğ i modelinin uygulamaya girdiğ i ve altyapı yatırımları için yeni finans modellerin geliştirildiğ i 90'lı yıllarda, özel sektörün temin edeceğ i dış kredi finansmanı ile yaptırılacak Gaziantep-Şanlıurfa, Ankara-Pozantı ve Aydın-Denizli otoyollarının ihalesi gerçekleştirilmiş fakat finans açısından yaşanan sorunlar nedeniyle, Aydın-Denizli Otoyolu haricinde diğ er projelere başlanılamamıştır. Finansman bulunamaması nedeniyle YİD modeli ile yaptırılmak üzere ihale çalışmaları sonuçlandırılan (Anadolu Otoyolu-Dilovası) Ayrımı- Orhangazi Otoyolu (İzmit Körfez Geçiş i dahil) projesinin ihale çalışmaları tamamlanmış, ancak, proje başlatılamamıştır. (DPT, 2000a: 160, 161). Haliyle VIII. Plan'da önemle üzerinde durulan konu yatırım politikalarıyla ilgili konu olmuştur. Plan'da, kamu ve özel kesim kaynaklarının belirlenen işbölümü çerçevesinde birbirlerini tamamlayan yatırım alanlarına yönlendirilmesinin esas alınacağı belirtilirken bu politikaya paralel olarak kamu kesimi yatırımlarının ağırlıkla ekonomik ve sosyal altyapı alanlarında yoğunlaştırılması ve buna karşın özel sektörün ise kamunun çekildiğ i tüm alanları kapsayacak şekilde

yatırımlarını arttırarak sürdürmesinin özendirilmesi gerektiği altı çizilmektedir (DPT, 2000a: 39).

VIII. Plan'da, karayollarında yolcu ve yükün ekonomik ve güvenli taşınmasının sağlanması, çevresel etkilerin en aza indirilerek buna göre önlemlerin geliştirilmesi, trafik güvenliğine yönelik olarak gerekli altyapı iyileştirmelerinin yapılması, otoyol yapım ve işletiminin özel sektör tarafından gerçekleştirilmesinde uygulanabilecek finansman modellerinin geliştirilmesi, yine karayollarında bakım ve onarım hizmetlerinin özel sektör marifetiyle yapılmasına yönelik gerekli yasal düzenlemelerin yapılması gibi öngörülere yer verilmiştir (DPT, 2000a: 161-163). Ayrıca, Avrupa Ulaştırma Bakanları Konseyi düzeyinde yürütülen çalışmalara paralel olarak ve bu planda önemi hissedilen çevre bilinci çerçevesinde sosyal maliyet kavramının ulaştırma sektöründe planlama ve projelendirme aşamalarında göz önünde bulundurularak Türkiye'de de ulaştırma alt sektörlerinde sosyal maliyetlerin belirlenmesi çalışmalarının başlatılması yönünde hedef belirlenmiştir. İlâveten, özel sektörün kamu yatırımlarına yönelik iştiraklerinin devamlılığı için Yap-İşlet-Devret, Yap-İşlet ve İşletme Hakkı Devri gibi finansman modellerin yeniden gözden geçirilmesi ve söz konusu bu modellerin rekabeti engelleyici uygulamalara yol açmasının önlenmesi şeklinde hedefler ortaya konulmuştur (DPT, 2000a: 228, 159).

Türkiye'de artan ulaştırma taleplerine yönelik elverişli bir demiryolu ve denizyolu fiziki altyapısının oluşturulamaması nedeniyle kapıdan kapıya taşımacılık için en uygun ulaştırma bileşeninin karayolu taşımacılığını cazip hale getirerek yük ve yolcu taşımacılığının ağırlıklı olarak karayolu ile gerçekleşmesine yol açmış ve haliyle 2000 yılında yurt içi yük taşımacılığında karayollarının payı yüzde 88,7 iken, VIII. Plan sonu olan 2005 yılında yüzde 90, yurt içi yolcu taşımacılığı payı ise yüzde 95,2 seviyelere ulaşmıştır. Artan bu seviyelerle birlikte uluslararası karayolu taşımacılık alanında Türkiye'nin filosu, 2004 yılında 32.000 araç ve 1,4 milyon tonluk taşıma kapasitesiyle yılda yaklaşık 2 milyar dolar civarında gelir sağlayarak ihracat değerinin ise yüzde 40'ını taşımıştır. Çevreye olan etkisi ve birim maliyet gibi olumsuz konular dışarıda bırakılacak olunursa, bu rakamlar göz önüne alındığında karayolu ulaştırması ekonomik ve istihdam alanlarında önemli bir kapı olmuştur. Daha önceki planlarda olduğu gibi karayolu ulaştırmasına olan eğilim bu Plan'da da devam etmiştir (DPT, 2006: 35, 36). VIII. Plan'da da taşıma bileşenleri arasında dengesiz ve verimsiz bir ulaştırma

sisteminin oluşması engellenememiştir. Plan sonunda, yük ve yolcu taşımacılığının ağırlıklı olarak karayolu ulaştırmasına yönelmesi neticesinde trafik kazalarından kaynaklanan yolcu/km başına düşen yaşamını yitirenlerin sayısının AB'ye kıyasla oldukça yüksek olması ve bunun yanında kazalar neticesinde oluşan ekonomik kayıplar gibi olgular karayolu trafik güvenliğinin yeterliliğini tartışmaya açmıştır. Daha önceki planlarda da sık sık vurgulanan ulaştırma sektöründeki kurum ve kuruluşlar arasındaki koordinasyon eksikliğinin varlığı ve sektörü bir bütün olarak ele alan dengeli politikaların oluşturulamaması gibi konular, aslında bu neticelerin sebepleri olarak gösterilebilir. Ancak bu kadar olumsuzluklara rağmen iyi sayılabilecek bir gelişme olarak, planlama orjinli sorunların giderilmesine yönelik başlatılan Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmalarının 2005 yılında tamamlanmış olmasıdır (DPT, 2006: 35).

IX. Plan, küreselleşmenin her alanda kendini hissettirdiği, bireyler, kurumlar ve uluslar için fırsatların ve risklerin arttığı ve 3 Ekim 2005 tarihinde AB ile tam üyelik müzakerelerinin başlamasıyla birlikte, Türkiye ile AB arasındaki ilişkiler açısından yeni bir dönemin şekillendiği zaman aralığında hazırlanmıştır (DPT, 2006: 14, 20). Haliyle Plan, AB'ye tam katılım yoluna katkı sağlayacak temel strateji belgesi olarak tasarlanarak AB'ye Katılım Öncesi Türkiye'nin Avrupa Birliği ulaştırma altyapı ve ağlarına entegre olmak için benimsediği projeleri içinde barındıran ve Avrupa Komisyonu'nun uygulamayı kabul ettiği mali araçlardan en yenisi olan Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı'nın (Instrument for Pre-Accession Assistance-IPA) geçerli olacağı mali takvim göz önünde bulundurularak 2007-2013 yıllarını ihtiva edecek biçimde 7 yıllık olarak hazırlanmıştır (DPT, 2006: 11). Türkiye'nin IPA kapsamında yapılması gereken öncelikli altyapı projelerinin bulunması açısından söz konusu projelerin IX. Planda yer alması önemlidir. 2007-2013 yılları arasında Türkiye'nin kullanması için 4.783,7 milyon Avro mali yardım yapılmıştır. Yukarıda da ifade edildiği gibi IX. Plan'ının genel hedefleri, Türkiye'nin Avrupa Birliği ile gerçekleştirilen antlaşmalar, protokoller ve diğer belgeler çerçevesinde oluşmuştur. Bir sonraki başlık altında detayları verecek Avrupa Birliği ulaştırma politika ilkelerinin IX. Planla örtüşmekte olduğu görülmektedir. Bu bağlamda, Avrupa Birliği'nin 2001 yılında yayınlamış olduğu Beyaz Kitap "White Paper", içerik olarak trafik güvenliğine vermiş olduğu önemle bilinmektedir. IX. Planda bu konunun önemine parmak basılarak özellikle karayolu olmak üzere ulaştırmanın tüm bileşenlerinde trafik güvenliğinin artırılması,

mevcut altyapının korunması, verimli kullanımının sağlanması ve bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılması konularına önem ve öncelik verileceği hedeflenmiştir. Benzer şekilde IX. Planda, Avrupa Birliği'nin çevresel duyarlılık ve trafik sıkışıklık gibi nedenlerle ulaştırma bileşenlerinden dengeli bir şekilde yararlanma hedefi; "ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanıldığı dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasında, sistemin bütüncül bir yaklaşımla ele alınarak; yük taşımalarının demiryollarına kaydırılması, önemli limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesini sağlayan, taşıma modlarında güvenliği öne çıkaran politikalar izleneceği" şeklinde görmek mümkündür. Yine Avrupa Birliği'nin koridor yaklaşımını, "ulaştırma projelerinin geliştirilmesinde koridor yaklaşımına geçileceği ve bu yaklaşımın alternatif ulaştırma bileşenlerini inceleyen ve dışsallıkları kapsayan değerlendirmelerle, en avantajlı ulaştırma bileşenini belirleyen bir yapıda olması esastır" şeklinde IX. Plan'da hedef olarak sunulmuştur. Yine benzer şekilde IX. Plan'da koridor ve ulaştırma bileşenleri konusuna yönelik olarak; demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebilecek koridorlarda demiryolu ve denizyolu taşımacılığının özendirilmesinin, AB'nin Ulaştırma Ortak Politikasının bir gereği olarak belirlediği Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) içerisinde yer alan ve AB ile Türkiye'yi bütünleştirecek Kafkas ülkeleri, Orta Asya ve Ortadoğu'ya bağlayan projelerin gerçekleştirilmesinin sağlanacağı belirtilmektedir (DPT, 2006: 78).

Avrupa Birliği'nin temelini oluşturan liberal düşünce altyapı finansmanı alanında da kendine yer bulmuş ve haliyle IX. Plan'a yansımaları "büyük ulaştırma projelerinin yapım ve işletiminde finansman ihtiyacına cevap vermek ve özel sektörün verimli işletme yapısından yararlanmak üzere kamu özel sektör işbirliği modelinin uygulanmasına öncelik verilecektir" şeklinde olmuştur (DPT, 2006: 78). IX. Plan'da, kalkınma olgusunda üretim maliyetlerinin azaltılması önemli bir yer tutarken bu yaklaşıma yönelik olarak ulaştırma sektörünün plan içerisinde kamu yatırımları payının en büyüğünü aldığı belirtilerek, büyük projelerin belirlenen yıllar içerisinde tamamlanması ve aynı dönemde finansal katkısı ile birlikte özel sektörün altyapı yatırımlarına katılımını sağlayan KÖİ gibi modelin olması nedeniyle zamanla ulaştırma sektörüne ayrılan kamu yatırım payının azaltılmasının altı çizilen önemli bir hususlardır (DPT, 2006: 66). Ayrıca, ulaştırma sektörü kapsamındaki tüm kurum ve kuruluşların aynı çatı altında toplanması ve bu sayede ulaştırmaya ilişkin karar alma ve programlama

sürecinin koordinasyonu açısından tekil bir yönetsel yapının oluşturulması hedeflenmiştir (DPT, 2006: 79). Bu hedef çerçevesinde Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 30.8.2007 tarihinde Ulaştırma Bakanlığı çatısı altına girmesi ve daha sonra 2011 yılında 655 sayılı KHK ile "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı"nın yeniden yapılandırılması suretiyle ulaştırma ile ilgili kurum ve kuruluşların tek çatı altında toplanmasının sağlandığı görülmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2012: 107). Ulaştırma sektörünün bir bütün olarak planlanabilmesi ve koordinasyonunun sağlanabilmesi için I. Kalkınma Planında başlayarak diğer planlarda da ulaştırma ile ilgili tüm kurumların Ulaştırma Bakanlığı altında toplanmasının gerekliliği belirtilmesine rağmen, kurulduğu 1950 yılından 2007 yılına kadar geçen süre içerisinde Karayolları Genel Müdürlüğü, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı bünyesinde resmi olarak bir bakanlık kuruluşu fiili olarak ise bir bakanlık gibi işlevselliğe haiz olmuştur. AB'ye uyum çerçevesinde en nihayetinde 2007 yılında KGM Ulaştırma Bakanlığı bünyesine alınarak ulaştırma bileşenleri arasındaki koordinasyonun sağlanması başarılabilmektedir.

Karayolu ulaştırmasına yönelik IX. Plan'da; AB ülkelerinde Türk kimlikli araçlara uygulanan geçiş kotası sınırlamalarının sorun olmaya devam ettiği, filo kapasitesinin etkin kullanılmasının engellendiği belirtilerek (DPT, 2006: 35) bu alanda uygulanan işlemlerin serbest taşımacılık rekabetini engellediği ve bu haksız uygulamanın kaldırılması yönünde girişimlerde bulunulacağı vurgulanmaktadır. Yine Plan'da bölünmüş yol politikasının başlaması ile birlikte karayolunda hem uzunluk hem de BSK standardında bölünmüş yol hacminin arttığı belirtilerek söz konusu artan bu yollardaki bakım-onarım hizmetlerinin zamanında ve yeterli seviyede karşılanmasının sağlanması amacıyla bu konuya yönelik yönetim sistemlerinin geliştirilmesi, söz konusu hizmetlerin önleyici bakım kavramı esas alınarak yürütülmesi ve özellikle bakım ve onarım hizmetlerinin öncelikle özel sektör tarafından gerçekleştirilmesi için gerekli yasal altyapının sağlanması üzerinde durulmuştur. Ayrıca yine yol yapım ve bakım fayda maliyet hesaplarında tüm dışsallıkları içerecek şekilde belirlenmesi, şeklinde hedef oluşturulmuştur (DPT, 2006: 80).

IX. Plan döneminde, Türkiye'deki şehirlerarası yolcu taşımacılığının yaklaşık yüzde 90,5'i, yük taşımacılığının ise yaklaşık yüzde 87,4'ü karayoluyla gerçekleştirilerek taşımacılığın ulaştırma bileşenleri arasında dengeli bir biçimde paylaşılması ihtiyacının devam ettiği vurgulanmış ve neticesinde bölünmüş yolların devreye

girmesiyle sağlanan iyileşmeye rağmen, karayolu ulaştırmasının baskın yapısı, çevresel sorunları, karayolu güvenliği, trafik kazalarındaki can kayıpları ve ekonomik kayıplar önemli sorunlar olmaya devam etmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 2012: 107). AB Müktesebatı ile uyum ve diğer yapısal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi amaçlanan bu dönemde, 30 Ekim 2009 tarihi itibarıyla iç hukuk prosedürleri tamamlanarak Tehlikeli Malların Karayoluyla Uluslararası Taşımacılığın İlişkin Avrupa Anlaşmasına (ADR) dahil olunmuştur. Plan döneminde hedeflenen 15.000 km bölünmüş karayolu uzunluğu ve 14.500 bitümlü sıcak kaplama (BSK) yol uzunluğu dönem sonunda yapılan çalışmalar neticesinde 22.253 km çok şeritli yol ile öngörülenin oldukça üzerinde gerçekleşmiş ve BSK kaplamalı yol uzunluğu 15.386 km'ye ulaşmıştır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012: 107). 2011 yılına kadar öngörülen bakım ve onarım işlerinin özel sektör marifetiyle uzun süreli ihaleli yapılması gerçekleştirilememiş, ancak 2011 yılı sonrası gerekli hukuki altyapı oluşturulduktan sonra özel sektör katılımının sağlanmasının beklendiği vurgulanmıştır. Ayrıca, plan dönemi için bölünmüş yol yapımı politikası ile trafik güvenliğinin artırılarak kazaların azaltılması neticesinde kazalardaki ölüm oranının düşürülmesi hedefi 2003 yılında 100 milyon taşıt x km'de can kaybı 7,54 iken bu oranın 2010 yılında 5,04'e düşürülmesi ile gerçekleştiği görülmektedir. Kalkınma Bakanlığı'na ait rapor 'da, bu dönemde ölümcül kazalara sebebiyet veren hatalı sollama ile karşı şeritten gelen araçla kafa kafaya çarpışma şeklindeki kaza tipinin azaltılmış olmasındaki en büyük payın bölünmüş yolların yapılması olarak değerlendirilerek ileriye yönelik kaza sebeplerini; “mevcut trafiğe oranla oldukça büyük kapasitede tasarlanan yolların sürücüyü aşırı hız yapmaya yönlendirmesi, bölünmüş yollarda hız limitinin 110 km/saat'e çıkarılmış olması ve karayolunun hızlı ulaşım yolu olarak görülmesinin maddi hasarlı ve yaralanmalı kaza sayısını artırdığı, altyapıya yönelik politikaların trafik eğitim, denetim ve kontrol hizmetlerinin öneminin gün geçtikçe artıracaktır” şeklinde belirtilmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2012: 21). Bu bağlamda, X. Planda, trafik güvenliğinin en iyi bir şekilde sağlanabilmesi için denetim hizmetleri yapan müstakil birimlerin kurulması, trafik kazası sebebiyle oluşan ölümlerin yarıya düşürülmesi için Trafik Elektronik Denetim Sistemlerinin kullanımının Akıllı Ulaşım Sistemleriyle uyumlu hale getirilip yaygınlaştırılması hedeflenmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 2013: 111).

XI. Kalkınma Planı'nın hazırlık dönemine denk gelen 2018 yılı içerisinde Türkiye ekonomisi üzerinde oluşan dolarizasyon etkisi ve neticesinde doğan ileriye yönelik planlama belirsizlikleri XI. Kalkınma Planı'nın hazırlanmasını 2019 yıl ortalarına kadar uzamasına neden olmuştur. Nitekim dünya konjonktüründe ABD öncülüğünde oluşan gelişmeler ve bu gelişmelerin ekonomik ve sosyal anlamda etkisinin ifadeye dökülmüş halini XI. Plan'da görmek mümkündür. Bu koşullar altında üretime yönelik; üretim ekseninin, yüksek gelirli ülkelere kaymakta olduğunun altı çizilerek, Türkiye'nin de içinde bulunduğu bu ekonomilerin gelecekte daha fazla güçlenerek küresel üretim, ticaret, teknoloji, katma değer gibi alanlarda etkili olması noktasında beklentilerin söz konusu olacağı, yüksek gelirli ülkelerin ise yenilikçi üretim teknolojisi ve nitelikli insan kaynaklarıdaki üstünlüklerini teknoloji savaşları, ticaret savaşları ve korumacılık yaklaşımlarıyla tahkim ederek küresel değer zincirlerindeki liderliklerini devam ettirme çabalarının devam edeceğine yönelik tahmin ve beklentiler Plan'da yerini almaktadır. Bu ifadelerle ilave olarak, ABD'nin korumacı yaklaşımının ve Brexit'in küresel ticaret ve entegrasyonu olumsuz etkilemesinin beklendiği, ABD, Avrupa Birliği (AB) ve Japonya gibi ülkelerin ikili anlaşmalara ağırlık verirken, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi (OBOR) ile küresel ticaret ağını genişletme çabası içerisinde olduğu belirtilmiştir. Üretim ve ticaret etkileşimli ulaştırma sektöründe ise; Afrika ve Asya ülkeleri arasındaki ticaret koridorlarının gelişmiş ülkeler arasındaki koridorlara kıyasla daha hızlı büyümesi, yeni lojistik ağları ve transit geçişleri barındıran bölgelerin önem kazanması öngörülerek, ulaşım ve konaklama gibi alanlarda yaygınlaşan paylaşım ekonomisi iş modellerinin önümüzdeki dönemde çok daha geniş bir yelpazede uygulanmasının beklendiği vurgulanmıştır (CSBB, 2019a: 4).

Yukarıda ifade edilen gelişmeler ve korumacı ticari anlayış, karayolları bakım onarım ve işletme anlayışında önleyici ve tedbirli yaklaşımı ortaya çıkarmış ve bu minvalde, Plan'da diğer planlardan farklı olarak ilk kez ulaştırma altyapı ve işletmeciliğinde önleyici bakım kavramıyla karşılaşmaktadır. Söz konusu bu kavram altyapı ve işletmecilikte bakım ve onarım ihtiyacı oluşmadan yapım ve uygulama esnasında gerekli ön tedbirlerin alınmasını ihtiva etmektedir. Yine bu kavram çerçevesinde bakım ve onarım işleri için bir varlık sisteminin oluşturulması planlanmıştır

ve bu sistem ile onarım ve bakım işlerinin gerçekleştirilmesi özel sektör eliyle yapılması planlanmıştır (CSBB, 2019a: 125).

Karayollarına ait harcama oranları özetlenecek olunursa; Şekil 5’de görüldüğü üzere 1999’de toplam ulaştırma inşaat harcamalarının yüzde 47,74’lük bir kısmına ve 2005’de yüzde 50,70’e eşit olan karayolu sektörü, takip eden yıllar boyunca azalan bir seyir izlemiştir. Yıllar itibariyle kamu ulaştırma harcamalarındaki payı azalsa da önemini hiç kaybetmeyen karayolu sektörünün payı, 2018’de yüzde 33,43 ve 2019’da 34,54 olmuştur.

3.1.5. Türkiye’deki KÖİ Modeli ve Uygulamaları

2012 verilerine göre Türkiye’nin mevcut altyapısının hem yoğunluk hem de standartlar açısından gelişmiş ülkelere göre daha alt seviyelerde ve Türkiye’de ulaştırma alanında karayolu, otoyol ve demiryolu yoğunluğunun AB ülkelerinin yaklaşık %20’si seviyelerinde olduğu belirtilmektedir. Haliyle Türkiye’nin gerek altyapı yatırımlarını gerçekleştirme gereksinimi gerekse bu gereksinime dair ortaya konabilecek kamu kaynaklarının yeterli olmaması gerçeği, ileriki yıllarda KÖİ modelinin cazibesinin artacağına işaret etmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2012: 20). Aslında söz konusu gereksinim ve bütçe kısıntı arasındaki ironi Türkiye için hep ola gelmiştir denilebilir. Bu bağlamda, dünya genelinde 1970’li yıllar sonrası ortaya çıkan devletlerin kamu harcamalarındaki artış neticesindeki bütçe açığı sorunları, önceki bölümlerde de ifade edildiği gibi Türkiye’yi iktisadi politikaları alanında ve kamu hizmetlerin yerine getirilmesinde özel sektörün katılımı yönünde tercihe yönelmesine itmiştir. Bu bağlamda, neoliberal anlayış çerçevesinde kamu hizmetlerin özel sektör eliyle yerine getirilmesinin önü açılarak kamu hizmeti öğretisinin de kavramsal olarak geniş içerik kazanması sağlanmıştır. İlk etapta kamu hizmetinde devletin işletmeci olduğu alanlarda özelleştirmeler sağlanarak hem bütçe açığının kapatılması hem de devletin işlevselliğinin küçültülmesi düşünceleri icraata geçirilmiştir. Ayrıca büyük yatırım maliyetleri gerektiren kamu altyapı hizmetlerinin özel sektör eliyle yerine getirilmesinin de önü açılmıştır. Söz konusu kamu hizmetinin özel sektör eliyle gördürülmesine dair en somut örnekler 1980’li yıllarla birlikte Türkiye’de görülmeye başlanmıştır. Neoliberal politikalar doğrultusunda dış ticaretin serbestleştirilmesine, ihracatın teşvik

edilmesine, doğrudan dış yatırım girişinin teşvikine ve KİT'lerin özelleştirilmesine yönelik politikaların uygulanmasına başlanarak, Turgut Özal ile birlikte Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli fiilen Türk literatürüne kazandırılmış ve 1986 yılında YİD modeli ilk enerji santrali projesi uygulamaya geçirilmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 2012: 20).

Daha sonraki gelen süreç içerisinde 1994 yılında yürürlüğe giren 3996 sayılı "Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli ile Yaptırılması Hakkında Kanun" ile söz konusu modelin yaygınlaşarak ulaştırma sektörü başta olmak üzere otoyollardan havaalanlarına, yat limanlarından gümrük kapılarına kadar artan sektör yelpazesinde başarıyla uygulanan bir KÖİ alt modeli olmuştur (Kalkınma Bakanlığı, 2012: 20).

Yine bu dönemle birlikte Kamu Özel İşbirlikleri alanındaki gelişmeleri Kalkınma Planlarında hedef ve plan şeklinde görmek mümkündür. Mesela Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planına yansıyan temel amaç ve İlkeler çerçevesinde “Devletin asli görevlerini tam yapabilmesi için, özelleştirme yoluyla üretim alanından çekilmesi hızlandırılarak küçülmesi sağlanırken, rekabetçi piyasa koşullarının hakim olmasını sağlamak üzere, kural koyma ve konulan kurallara uyulmasını sağlama işlevlerinin ağırlık kazanacağı” şeklinde ifadeler yer almaktadır (DPT, 1995: 20). Ayrıca aynı Plan'ın Altyapı Hizmetlerinde Yapısal Değişim Projesi başlığı altında “altyapı ihtiyaçlarının karşılanmasında etkinliği artırmak ve kamu dışı kaynaklardan da yararlanabilmek amacıyla yeni finansman yöntemlerinin araştırılması ve YİD ve benzeri yöntemlerin uygulanmasına önem verilmesi” vurgusu yapılmaktadır (DPT, 1995: 135). VIII. Planda ise, altyapı hizmetlerinin yerine getirilmesinde kamu yararı ve etkinlik kaideleri dikkate alınarak, bir yandan yeni finansman modellerinin geliştirilmesi diğer yandan da Yap İşlet Devret alt model benzeri modellerin etkinliğinin artırılması öngörülmüştür (DPT, 2000: 222). IX. Kalkınma Planı'nda, (2007-2013) kamu hizmetlerinin özel sektör eliyle gördürülmesinin önemine vurgu yapılarak, kamu hizmetlerinin yerine getirilmesi ve kamu altyapı yatırımları uygulamasında özel sektör katılımının artırılmasına yönelik modellerin geliştirileceğinin altı çizilmiştir (DPT, 2006: 65). X. Plan'da ülkenin artan altyapı gereksiniminin karşılanmasında kamu bütçesinin kullanımının yanı sıra özel sektör katılımının da sağlanmasının önemli olduğu belirtilerek alternatif finansman modellerinin daha aktif olarak kullanılmasının gerektiği vurgulanmıştır. Ayrıca artan altyapı ihtiyacının KÖİ modeli ile

gerçekleştirilmesi halinde kamu üzerine uzun bir süre gelebilecek mali yük ihtimalinin olduğu ve bu nedenle KÖİ modelini iyi bir şekilde kurgulanması ve yönetilmesi gerektiği ifade edilmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 2014: 81). XI. Kalkınma Plan'ında ise, 2013-2019 yılları arasında finansal kapanışları yapılan, hayata geçirilen KÖİ projeleri ile Kanal İstanbul Projesi de dahil ileriye yönelik KÖİ modeli ile olası yapılması planlanan projeler hakkında bilgiler verilerek KÖİ uygulamalarının etkin, verimli ve ekonomik şartları sağlayacak yeni bir hukuki, yapısal ve yönetsel düzenlemenin yapılacağı belirtilmektedir (CSBB, 2019a). Yukarıda ifade edildiği gibi V. Kalkınma Planı ile başlayan iktisadi politikalarındaki özel sektör payının artırılmasına yönelik planlarda, özellikle ulaştırma altyapı ihtiyacının karşılanmasına yönelik uygulamalarda finansman katkısıyla özel sektörün teşvik edilmesine yönelik plan ve hedeflerin ön planda olduğu görülmektedir. Diğer bir anlamda ulaştırma altyapı ihtiyacına yönelik plan, hedef ve uygulamaların Türkiye'nin neoliberal politikalara geçişinde kolaylaştırıcı bir unsur ve araç olmuştur denilebilir.

Kalkınma Planları paralelinde Türkiye'nin uluslararası ilişkileri çerçevesinde hazırlanan ve bağlayıcılığı olan anlaşma, resmi metin ve belgelerde de KÖİ uygulamalarına taraf olacağına dair hükümler söz konusudur. Özellikle AB ile tam üyelik müzakereleri sürdürülürken fasıllar içerisinde bulunan kamu alımları faslının içeriği ile Türkiye'nin Topluluğun KÖİ/imtiyazlara ilişkin müktesebatını yerine getirme yükümlülüğü altına girdiği söylenebilir. Ayrıca Türkiye, Katılım Ortaklığı Belgesi ile kısa vadede özellikle imtiyazlar (KÖİ) başta olmak üzere kamu alımları mevzuatının AB mevzuatına uyumlu hale getirileceği belirtilmiştir.

Son tahlilde Türkiye'deki KÖİ uygulamalarına XI. Kalkınma Planı (CSBB: 2019a: 104) çerçevesinde bakılacak olursa, başta ulaştırma ve sağlık sektörleri olmak üzere pek çok sektörde Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) modeli uygulandığı görülecektir. Planda; 2013 yılı sonunda 2019 yılı fiyatlarıyla toplam yatırım tutarı 51 milyar dolar, sözleşme değeri 120 milyar dolar olan 190 KÖİ proje sözleşmesinin imzalandığı, bu rakamın 2018 yılı sonunda 242'ye çıktığı ve toplam yatırım ve sözleşme büyüklüğünün ise 2019 fiyatlarıyla toplam yatırım tutarınının 64 milyar ve sözleşme bedelinin 140 milyar dolar olduğu belirtilmektedir. Yine Plan, 2014- 2018 yılları arasında Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Avrasya Tüneli, Osmangazi Köprüsü, İstanbul Havalimanı, 8 adet şehir hastanesi gibi önemli projelerin KÖİ modeliyle işletmeye alındığını

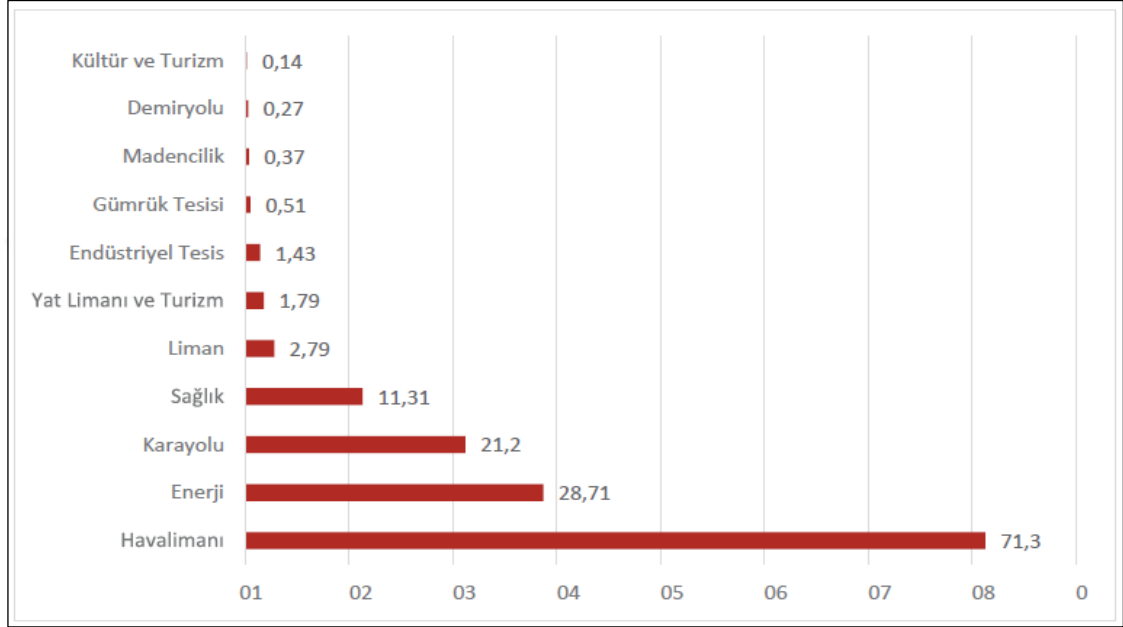
belirtmektedir. 2014-2018 döneminde Türkiye 22,76 milyar Avro yatırım değeri ile Avrupa’da en büyük KÖİ pazarına sahip olmuştur. Türkiye’den sonra 15,08 milyar Avro yatırım değeri ile Birleşik Krallık ikinci sırada yer almaktadır (CSBB, 2019b: 11). 14,5 milyar ABD doları yatırım ve inşaat alanı büyüklüğü ile İstanbul Yeni Havalimanı projesi, küresel düzeyde ses getiren önemli projelerin başında gelmiştir. Özellikle 2015 yılında finansal kapanışı gerçekleştirilen söz konusu proje, bugüne kadar dünyada tek seferde hayata geçirilen en büyük bütçeli KÖİ projesi olma özelliğini de taşımaktadır (Kalkınma Bakanlığı, 2018: 34-35).

XI. Planda (SBB, 2019a: 104), “KÖİ Modeli ile inşası devam eden toplam 18.716 yataklı 11 adet şehir hastanesi ile Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu, Kuzey Marmara Otoyolu Kurtköy-Akyazı ve Kınalı-Odayeri Kesimleri, Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolunun Malkara Çanakkale Kesimi, Menemen-Aliaga-Çandarlı Otoyolu, Ankara-Niğde Otoyolu, Aydın-Denizli Otoyolu, İstanbul Havalimanı 2. Etapı, Çeşme Havalimanı, Salıpazarı Kruvaziyer Limanı, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi” gibi projelerin 2019-2023 dönemi içerisinde tamamlanacağını belirtmektedir. İleriye yönelik ise Planda; “Plan dönemi içerisinde başlatılması planlanan Kanal İstanbul, 3 Katlı Büyük İstanbul Tüneli, Filyos Limanı Üstyapı ve İşletmesi, Çandarlı Limanı Üstyapı ve İşletmesi ile muhtelif kentsel çevre altyapı gibi öncelikli projelerden bazılarının KÖİ yöntemiyle gerçekleştirilmesinin öngörüldüğü” ifade edilmektedir.

Türkiye’de KÖİ ana model çatısı altında Yap-İşlet-Devret (YİD), Yap-Kirala-Devret (YKD), Yap İşlet (Yİ) ve İşletme Hakkı Devri (İHD) modelleri uygulanmaktadır. Bu bağlamda uygulama sözleşmesi imzalanan 242 projeden % 45 oranda Yap-İşlet- Devret (109 proje) ve İşletme Hakkı Devri (108 proje) modelleri ilk sırada yer almaktayken ikinci sırayı % 8 oranla (20 proje) Yap-Kirala-Devret ve üçüncü sırayı % 2 oranla (5 proje) Yap-İşlet modelleri gelmektedir. Ayrıca 242 proje içerisinde 91 proje ile enerji üretim tesisleri ilk sırada yer alırken, bu sektörü 42 proje ile otoyollar ve hizmet tesisleri, 23 proje ile limanlar, 20 proje ile sağlık tesisleri, 19 proje ile havaalanları, 18 proje ile sınır kapıları, 17 proje ile yat limanı ve turizm tesisleri, 8 proje ile madencilik projeleri, 2 proje ile sanayi tesisleri ve 1’er proje ile demiryolları ve kültür ve turizm tesisi takip etmektedir. Yine buna ilaveten Şekil 6’da görüldüğü üzere uygulama sözleşmesi imzalanan 242 projenin toplam sözleşme değeri (yatırım tutarı + kamuya ödenecek miktar) 139,8 milyar ABD Doları olmakla beraber havaalanı projeleri

71,3 milyar ABD Doları ile bu payın en büyüğünü oluşturmaktadır. Havaalanı projelerini 28,7 milyar ABD Doları ile enerji ve 21,2 milyar ABD Doları ile otoyollar ve hizmet tesisleri sıralanmaktadır. 140,5 milyon ABD Doları ile kültür ve turizm tesislerine en düşük paya sahiptir (CSBB, 2019b: 28).

Şekil 6. KÖİ Uygulama Sözleşmelerinin Sözleşme Değeri Olarak Sektörel Dağılımı (Milyar ABD Doları) (1986- 2018)



Kaynak: CSBB, 2019b: 30

Aşağıda KÖİ modeli ile uygulaması devam eden ve işletmeye alınmış önemli görülen bazı projeler hakkında bilgiler verilerek söz konusu projeler özelinde Türkiye'deki ulaştırma sektöründe uygulanan KÖİ modeli için değerlendirmeler yapılacaktır.

Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu Malkara- Çanakkale Kesimi

88 km otoyol ve 13 km bağlantı yolları ile birlikte toplam uzunluğu 101 km olan projenin ihalesi, 26.01.2017 tarihinde gerçekleştirilmiş ve 21.03.2017 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. Yatırım bedeli yaklaşık 3 milyar ABD Doları olan ve 5 yıl 6 ay yatırım süresi bulunan projenin işletme süresi 10 yıl 8 ay 12 gündür (CSBB, 2019b: 41; www.1915canakkale.com/).

1915 Çanakkale Köprüsünün de dahil olduğu Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu, tamamlanması ile birlikte İstanbul'u Çanakkale'ye ve sonrasında Kuzey Ege'ye bağlayacak proje konumundadır. Türkiye ekonomisinin en gelişmiş

bölgesi olan ve nüfusun önemli bir bölümünün yaşadığı Marmara ve Ege Bölgelerindeki limanlar, demiryolu ve hava ulaşım sistemlerinin karayolu ulaşım projeleri ile entegrasyonunu sağlayarak; bu bölgelerde ekonomik gelişime ve sanayinin ihtiyaç duyduğu dengeli bir planlama ve yapılanmanın oluşturulmasına imkân sunmayı hedefleyen proje, tamamlanarak işletmeye alınan İstanbul-Bursa-Balıkesir-İzmir Otoyolunun ile birlikte Edirne-Kınalı-İstanbul-Ankara Otoyolu, İzmir-Aydın Otoyolu ile entegre olarak Marmara Bölgesi, Ege Bölgesi'ne otoyol ağıyla bağlanmış olacaktır (KGM, 2020).

İstanbul Yeni Havalimanı Projesi

21.01.2013 tarihli Yüksek Planlama Kurulu (YPK) yetkisi kapsamında 03.05.2013 tarihinde ihalesi gerçekleşen İstanbul Yeni Havalimanı (İYH), 25 yıllık sabit sözleşme süresi için kira bedeli üzerinden yarıştırmıştır. 19.11.2013 tarihinde sözleşmesi imzalanan projenin 2015 yılı fiyatlarıyla 25 yıllık sürede toplam 35,5 milyar ABD Doları kira bedeli ve yaklaşık 14 milyar ABD Doları tutarında yatırım bedeli hedeflenmiştir. Projenin temel atma töreni, 07.06.2014 tarihinde gerçekleştirilmiş olup 29.10.2018 tarihinde ilk etabı hizmete açılmıştır. Toplam 6 adet pist ve yılda 150 milyon yolcu taşıma kapasitesine sahip olacak İstanbul Yeni Havalimanı projesinin ilk etapta 70 milyon yolcu kapasitesine ulaşması hedeflenmektedir. Bu kapasiteye ulaştıracak 680 bin metrekarelik ana terminal ve 170 bin metrekarelik büyüklükte ikinci terminal olmak üzere iki adet terminal bulunmaktadır. Söz konusu proje kapsamında ilerleyen etaplarda yapılacak terminallerle ilk önce 120 milyon yolcu kapasitesine, projenin nihai aşamasında ise toplamda 4 adet yolcu terminali ile birlikte 150 milyon yolcu kapasitesine ulaşması beklenmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2016: 32).

Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu Projesi

06.02.2008 tarihli Yüksek Planlama Kurulu (YPK) yetkisi kapsamında 09.04.2009 tarihinde ihaleye çıkılmış, projenin uygulama sözleşmesi 27.09.2010 tarihinde imzalanmıştır. 15.03.2015 tarihinde finansman sözleşmesi imzalanan projenin toplam yapım maliyeti 2015 fiyatlarıyla yaklaşık 10,3 milyar ABD Dolarıdır. 7 yılı yatırım süresi, 15 yıl 4 ayı işletme süresi olmak üzere sözleşme süresi 22 yıl 4 aylık bir süredir. Söz konusu proje, 384 kilometresi otoyol ve 42 kilometresi bağlantı yolları olmak üzere toplam 426 kilometrelik kesimi kapsamaktadır. Aşamalı olarak Osmangazi

Köprüsü 30 Haziran 2016 ve 4 Ağustos 2019 tarihi itibarı ile İstanbul – İzmir otoyolunun tamamı işletmeye açılmıştır (Otoyol, 2020). 2.682 metre uzunluğundaki asma köprü sayesinde kara yolu ile yaklaşık 1 saat 20 dakika, feribot ile 45-60 dakikada geçilebilen Körfez güzergâhı 90 kilometre kısalarak İzmit Körfezi 6 dakika gibi kısa bir sürede geçilebilmektedir. Bu projenin tamamının faaliyete geçmesiyle İstanbul-İzmir arası seyahat süresi yaklaşık 8-10 saat iken bu süre 3,5-4 saate düşmüştür. Ayrıca turizm, sanayi ve tarım merkezlerinin bulunduğu Marmara Bölgesi ile Ege Bölgesi güvenli, konforlu ve kısa süreli yolculukla birbirine bağlanmıştır (Kalkınma Bakanlığı, 2016: 34).

Kuzey Marmara (3. Boğaz Köprüsü dâhil) Otoyolu Odayeri - Paşaköy Kesimi projesi

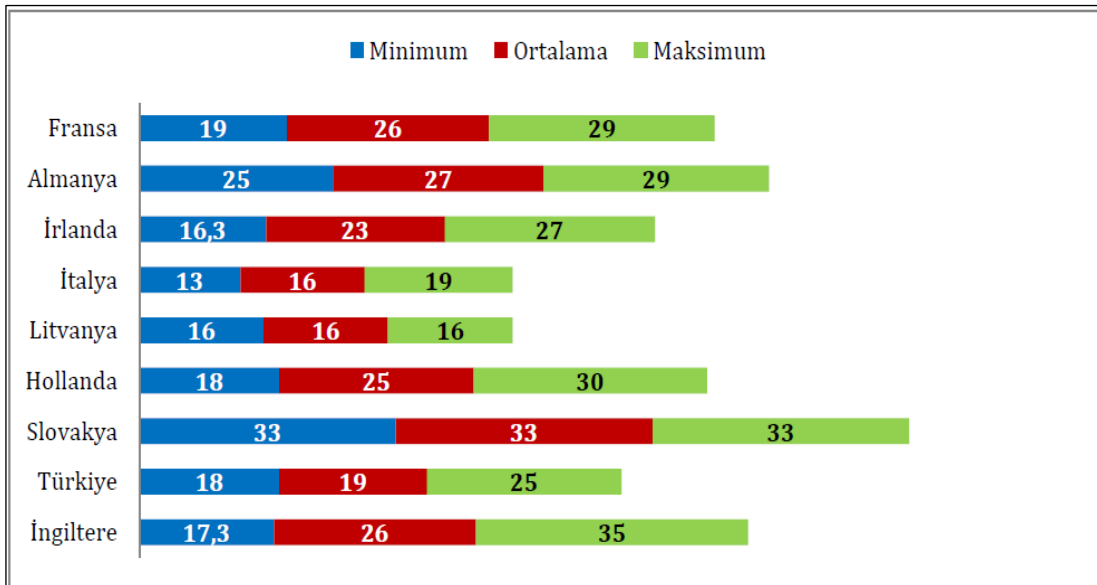
27.12.2010 tarihli Yüksek Planlama Kurulu (YPK) yetkisi kapsamında uygulama sözleşmesi 28.05.2013 ve finansman sözleşmesi 13.05.2014 tarihinde imzalanan proje, 2015 fiyatlarıyla yaklaşık 2,4 milyar ABD Doları tutarında yatırım yapılması hedeflenmektedir. 2 yıl 6 aylık yatırım süresi olan projede, 7 yıl 8 ay 20 günlük işletme süresi bulunmaktadır. Toplam 148 km olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Çevre Otoyolu 26 Ağustos 2016 tarihinde tamamlanarak trafiğe açılmıştır. İlave işler kapsamında yapım çalışmaları tamamlanmıştır. 8 şeritli karayolu ve 2 şeritli demiryolu içeren asma köprü dünyada 59m genişlik ile en geniş, 1.408 mt ana açıklık ile üstünde raylı sistem bulunan en uzun, kulelerinin 320 mt'yi aşan yüksekliği ile en yüksek kuleye sahip asma köprüdür (KGM, 2020). Projenin sona ermesiyle mevcut durumda 2,5 kat kapasiteyle çalışan Boğaz Köprülerindeki trafik yoğunluğunun azalması, zaman maliyetinin azaltılması ve bölgenin ekonomik yönden canlanması hedeflenmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2016: 33).

Yukarıda hakkında bilgiler verilen projelere dikkat edilirse tarih itibarıyla genellikle 2008 yılından sonra sözleşmeye bağlandığı görülmektedir. Emek (Tele1, 2020), 2008 yılında meydana gelen küresel finansal krizden sonra piyasaların canlanması ve piyasanın likidite sorununun çözülmesi için büyük merkez bankaların para basma yöntemine gittiklerini belirterek Türkiye'nin de içerisinde bulunduğu gelişmekte olan ülkelerin söz konusu para bolluğundan yararlandığını vurgulamaktadır. Emek'e göre Türkiye, söz konusu ucuz ve kolay finansman ortamını bir fırsat görerek KÖİ projeleri için devlet bütçesinden para çıkmadan özel sektör finansmanından

yararlanmak istemiştir. Bu gelişmeler ışığında istatistiksel verilere bakıldığında, Türkiye’de 1980 sonrası imzalanan KÖİ sözleşmelerinin yatırım bedeli miktarının % 78’i 2008 yılından sonra gerçekleşmiştir. Emek, bu süreçle ilgili olarak Dünya Bankası verilerini göstererek Türkiye’nin uygulamış olduğu KÖİ proje büyüklüklerinin ortalama 640 milyon dolar (550 milyon Avro) olurken, Avrupa ülkelerine ait bu değer ortalama 200 milyon Avro olduğunu belirterek proje bedelleri arasındaki bu farkın Türkiye’de uygulanan KÖİ projeleri yapısında var olan risk ve tehditleri arttırdığını vurgulamaktadır.

Yine KÖİ yatırımlarında Türkiye ile Avrupa arasındaki farkı gösteren Şekil 7’ye bakıldığında; Türkiye’nin 2016 yılı KÖİ projelerinin sözleşme süre ortalamasının 19 yıl olduğu görülürken, söz konusu ortalama süresi Avrupa ülkeleri için 27-30 yıl arasında olduğu görülmektedir. Emek (Tele1, 2020)’e göre, proje maliyetlerinin büyüdüğü ve proje sözleşme sürelerinin kıaldığı koşullarda projeden elde edilecek kar ve finansman gideri de dahil olmak üzere toplam maliyetin karşılanması için gelir akışı bileşenleri olan ücret ve/veya kullanım garanti miktarları da artmaktadır. Örneğin; 15 yıl sözleşme süresi olan bir otoyol projenin sözleşme süresi 30 yıl gibi uzun bir süreye yayıldığı takdirde, gelir akışı bileşeni olan geçiş ücreti ve/veya geçen araç garantisinin ters orantılı olarak azalması gerekmektedir.

Şekil 7. Ülkelere Göre Avrupa'da Kamu Özel İşbirliği Projelerinde Borç Vadeleri/Yıl (2016)



Kaynak: EIB, 2018

KÖİ yatırımlarında belli firmaların katılımının söz konusu olması nedeniyle bu alanda bir oligopolistik yapının oluştuğuna dair KOİ'lerin geneline getirilen eleştiri, doğal olarak Türkiye'de uygulanan KÖİ projelerine de getirilmektedir. Emek (Tele1, 2020), KÖİ yatırımları için proje maliyetinin en az %20'lik kısmının yatırımı gerçekleştirecek özel sektörün öz sermayesiyle karşılanacak olması, söz konusu KÖİ yatırımını gerçekleştirecek özel sektör tarafının belli mali ve teknik yeterliğe ve kapasiteye sahip olmasını zorunlu kıldığını belirtmektedir. Dolayısıyla KOİ'lerin hukuki ve mali altyapısının sağlam temellere alınmasını sağlayan söz konusu koşul, dünya genelinde olduğu gibi Türkiye'de de her firmanın KÖİ ihalesine ve pazarına girişini haklı olarak engellemektedir.

Türkiye'de uygulanan KÖİ projeleri genellikle kamuoyunda hazineye ilave yük getirdiği şeklinde tartışılmaktadır. Örneğin; 10,3 milyar dolar yatırım bedeli ile gerçekleştirilen, toplam uzunluğu 426 km'yi bulan ve Gebze-Osmangazi arası (köprü dahil) 40 bin, Orhangazi-Bursa arası 35 bin, Bursa-Edremit ayrımı arası 17 bin ve Edremit ayrımı- İzmir arası 23 bin araç garantisi verilen İstanbul-İzmir otoyolu için verimsiz ve hazine açısından zarara uğrayan bir KÖİ yatırımı olduğu hem yazılı hem de sözlü kamuoyunda gündeme gelmektedir. Söz konusu proje ile ilgili olarak dönemin Ulaştırma Bakanı Ahmet Arslan'ın 02.07.2017 tarihinde hürriyet gazetesinde Deniz Zeyrek ile yaptığı röportajında Osmangazi köprüsünde 2017 yılı itibariyle ortalama günlük 20.000 araç geçtiğini belirterek bu rakamın hazine tarafından garanti edilen 40.000 araç sayısının yarısı kadar olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca Arslan, bu gibi projelerde garanti edilen araç sayısına üç yıldan önce varılamayacağı şeklinde düşünülerek hesaplamaların yapıldığını altını çizmektedir. Ancak, 2019 yılında CİMER başvurusu ile KGM'den 2016 Temmuz-2019 Haziran tarihleri arasında Osmangazi köprüsünden geçen araç sayıları talep edilmiş ve KGM'nin söz konusu başvuruya yanıtı toplam 22.306.468 araç olmuştur (sputnik, 10.09.2019). Söz konusu rakamının üç yıllık değer olduğu ve yıllık değer ise $7.435.489$ ($22.306.468/3$) araç olduğu hesaplanabilir. Günlük 40.000 araç garantisine göre yıllık araç garantisi ($40.000*365$) $14.600.000$ araç olarak bulunurken hazinenin araç garantisinden doğan ve özel sektöre ödeme yaptığı araç sayısı ($14.600.000-7.435.489$) $7.164.511$ olarak hesaplanabilir. Ayrıca parasal değer olarak hazinenin özel sektöre ödediği tutar ($7.164.511*35$) $250.757.885$ dolar olarak hesaplanabilir. Ancak Bakan Arslan'ın

ifadesine göre, sözleşme içeriğine ilişkin olarak söz konusu 426 km'lik projeden her yıl hiç araç geçmese bile devletin özel sektöre garanti ödemesinin yıllık 750 milyon doları geçmeyeceğini ve bu rakamdan işletme giderlerin ve vergilerin düşüleceğini ifade etmektedir (www.hurriyet.com.tr). Bu söyleme göre söz konusu Osmangazi köprüsünün de dahil olduğu 426 km'lik bütün proje için yıllık hiç araç geçmediği düşünüldüğünde, işletme giderleri ve vergiler düşülmemiş haliyle kamunun özel sektöre ödeyeceği toplam tutar 15 yıl 4 ay için $(750*15,4)$ 11,550 milyar dolar olacaktır.

Benzer bir hesaplamayı 20.02.2020 tarihinde yayınlanan bir gazetenin haberi üzerinden yapmak da mümkündür. Habere göre kamu Osmangazi Köprüsünün de dahil olduğu Gebze-Orhangazi-Bursa-İzmir Otoyolu'na 2019 yılı için araç geçiş garantisi kapsamında özel sektör yatırımcısına 2,5 milyar TL (Şubat 2020 dolar kuruna göre 411.184.210 dolar) ödeme yapılmasının beklenildiği ifade edilmektedir (www.haberturk.com/...2588876-ekonomi). Söz konusu değer her yıl özel sektör yatırımcısına ödeneceği varsayıldığı takdirde, kamu 15 yıl 4 ay için toplam $(15,4*411.184.210)$ 6.332.236.834 dolar ödeme yapması gerekecektir. 10,3 milyar dolar maliyet bedeli düşünüldüğünde yukarıda yapılan hesaplamalar sonucunda özel sektöre ödenecek parasal değerlerin maliyetin altında kaldığı söylenebilir. Ancak süreç içerisinde GOÜ'de olduğu gibi Türkiye'de de ileriye yönelik siyasi ve ekonomik risk ve tehdit olasılığının fazlalığı, KÖİ sözleşme sürelerini kısalttığı söylenebilir. Osmangazi Köprüsü projesi örneğinde olduğu gibi sözleşme süresinin kısa oluşu geçiş ücretlerine ve/veya garantilere yansımaktadır denilebilir. Şunu ifade etmek gerekir ki; 90 km'lik körfez geçişi yerine Osmangazi Köprüsünün tercihi ile sağlanan zaman, amortisman, yakıt tasarrufu ve dışsal zarar kazanımları Osmangazi Köprüsü geçiş ücretini (otomobil için 117 TL) makul seviyelere çektiği de söylenebilir. Ayrıca Osmangazi Köprüsü ile benzer amaca hizmet eden ve yaklaşık bir saat seyahat zamanı alan feribotun 85 TL olan otomobil ücreti ile kıyası yapıldığında, köprü geçiş (6 dakika seyahat süresi) ücretinin çok yüksek olmadığı düşünülmektedir.

KÖİ projelerinin sözleşme içeriklerinin "ticari sır" olarak değerlendirilmesi nedeniyle maliyet değeri 10,3 milyar dolar olan Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyol projesi ile ilgili resmi değerlere ulaşmak mümkün görünmediği için yukarıda söz konusu yatırıma yönelik yapılan varsayımsal hesaplamalar neticesinde kamu bütçesinden ilk 6,5 yıl 10,3 milyar dolar gibi büyük bir kaynak çıkmadan söz konusu yatırımın özel sektör

finansmanı ile karşılanması, devletin diğer yatırımlarına kaynak ayırması açısından avantaj sağlamıştır denilebilir. Devletçi ekonomilerde devletin henüz palazlanmamış matrahtan aldığı vergilerle bu tür büyük yatırımları yapması devletin asli görevlerini (sağlık, eğitim vb.) ertelemesine sebebiyet vermektedir. Nitekim bunu, Türkiye'nin liberal bir ekonominin hüküm sürdüğü ancak bir ironi olarak ortaya çıktığı 1990 yıllardaki iktidarların keyfi davranışlarının oluşturduğu sonuçlardan biri olan, yatırımlara fizibilite ve miktar hatalarının yanı sıra çoğu zaman çevresel etki değerlendirmesinin de eklenmemesi ülkemizi yanlış yatırım harcamaları yapmasına götürmüştür. Oysa özel sektörün yatırımlara olan bakış açısındaki kar olgusu deneyiminden faydalanmış olursa idi, belki de söz konusu projelerin uygulanmasından vazgeçilecekti.

Ayrıca söz konusu Osmangazi-Bursa-İzmir Otoyolu maliyet bedelinin uzun vadeye yayılarak olağanüstü durumlar oluşmadığı taktirde sözleşme tahminlerinin gerçekleştiği düşünüldüğünde, geçen araç sayısının garanti edilen araç sayısını zamanla yakalayıp, geçeceği ve en nihayetinde kamu için katma değer yaratacak önemli bir KÖİ projesi olacağı düşünülmektedir. İkinci olarak; işletmeye alındığı günden 15 yıl 4 ay sonra söz konusu yatırımın tüm tesisler ve tesise konu ticarî alanları yüklenici tarafından çalışabilir-kullanılabilir durumda ve tüm borçlardan ari olarak idareye teslim edilecek olması da kamu için önemli bir kazanç olarak değerlendirilmektedir. Devlet 22 yıl beklemeden önemli kazanç sağlayan bir yatırımın mülkiyetini elde etmiş olacaktır. İlâveten, söz konusu otoyol yatırımının geleneksel yöntemlerle yapıldığı varsayıldığında; geleneksel yöntem yapım maliyetlerin KÖİ göre düşük olacağı bir gerçek iken (bunun nedeni inşaattan sonraki bakım, onarım ve teknolojik yenileme maliyetlerinin işletme süresi içerisine dahil edilmemesidir), yine söz konusu yatırımın gerçekleşmesi için devlet uluslararası finans kuruluşlarından geri ödemeli¹⁶ olarak faizli borç alması söz konusudur. Ayrıca geleneksel metotlarla yapımı gerçekleşen otoyol projelerinin uzunluk ve coğrafi koşullara göre 7-20 yıl arasında bir sürede tamamlanması söz konusu iken, KÖİ modeli ile yapılan Gebze-Bursa-İzmir Otoyol proje 6,5 yılda bitirilerek hizmet vermeye başlamış olmasının batık yatırımın 7 ile 20 yıl beklemeden geri dönüşümünün sağlanması açısından önemli bir kazanımdır (KGM, 2019: 32). İlâveten, geleneksel yöntemde projenin başlangıcından bitimine kadar tüm

¹⁶ Dünya Bankası Türkiye'ye, bu ayırimda orta gelirli ülkeler sınıfına dahil edildiğinden, aldığı kredilere 4-5 yıl ödemesiz dönem ve 17 yıl vade uygulanmaktadır (www.sites.google.com/site).

görev ve sorumluluklar kamuya ait olup söz konusu risklerin üstlenilmesi kamuya yeni maliyetler doğurabilmektedir. Burada ifade etmek gerekir ki; bu gibi büyük projelerin tasarımı, projelendirilmesi ve inşası özel deneyim ve tecrübe gerektirdiğinden geleneksel model tercihinde söz konusu proje süreci aşamalarındaki risk ve tehditlerin kamu yükümlülüğünde kalacağı unutulmamalıdır. Haliyle, söz konusu risk ve tehditler zamanla kamuya yeni maliyetler oluşturma ihtimali doğurmaktadır. Örneğin; geleneksel yöntem ile projelendirilip yapımına başlanan ancak proje ve teknik anlamda öngörülemeyen proje hataları nedeniyle büyük sorunlarla birlikte büyük maliyet artışlarına uğrayan Bolu Tüneli Projesi, zamanla kamu bütçesine büyük külfetler yüklemiş ve daha sonra dış kredi finansman yoluyla tamamlanmıştır. Bu bağlamda büyük projelerde proje, tasarım, inşaat ve işletme gibi maliyetleri arttıracak risklerin kamu yükümlülüğünde kalması ve akabinde kamu üzerinde oluşturduğu baskı ve sıkıntıların görülmesi açısından Bolu Tüneli¹⁷ iyi bir örnektir denilebilir. Hatta Bolu Tüneli'nin fiziksel tamamlanma oranı %50'ler seviyesinde iken, projenin proje ve inşaat hataları nedeniyle maliyet noktasında yapılabilir olmadığı ve *patates deposu*¹⁸ olarak kullanılmasının daha uygun olacağı yönünde öneriler sunulmuştur. Bu bağlamda KÖİ, yatırım gereksinimlerinin giderilmesinde çok önemli bir araç olarak görülmektedir. Ancak, KÖİ geleneksel olarak gerçekleştirilen yöntemlerin ve Yatırım Programının bir alternatifi şeklinde değil, tamamlayıcısı olarak değerlendirilmektedir. Nitekim Dünya Bankası da KÖİ'nin yalnızca ekonomik olarak yapılabilir projeler için uygulanmasını öngörmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2012: 34). Dolayısıyla modelin önemi ve artışı, yapılabilirlik ve en kısa sürede hayata geçerek işletmeye alınması gibi unsurları ile ön plana çıkmaktadır.

Yukarıda söylenenler ve yapılan varsayımsal hesaplamalar, aslında KÖİ projelerine ve süreçlerine yönelik bir takım mevzuat, yapısal ve yönetsel eksiklerin devam ettiğini de kanıtlamaktadır.. Bunların başında KÖİ modeline genel anlamda

¹⁷ “Bolu’da yürütülen projelerin tamamının proje bedeli 1 katrilyon 523 trilyon 555 milyar lira. Bolu Dağı Tüneli inşaatına 1986 yılında başlandı. Bir aksilik olmazsa 2006 yılı sonunda tamamlanacak. Proje için bugüne kadar 860 trilyon 650 milyar lira harcama yapıldı. İnşaat yüzde 80 oranında tamamlandı. Kredi sorunu nedeniyle ara verilen çalışmalara 300 milyon dolarlık dış kredi temini ile birlikte yeniden başlandı” (Hürriyet, 20.08.2004).

¹⁸ “Bolu Belediye Başkanı Tanju Özcan, tünelin belediyeye kiraya verilmesi için Karayolları Genel Müdürlüğü'ne resmi başvuru yapacaklarını söyledi. Özcan, atıl halde duran tünelleri patates saklamak için soğuk hava deposu ve mantar yetiştirme alanı olarak kullanmak istediklerini ifade etti” (Habertürk, 2020b).

getirilen eleştiri olan “ticari sır” kavramı çerçevesinde KÖİ yatırımlarına ait bilgi ve belge akışının olmamasıdır denilebilir. Haliyle “ticari sır” kavramı engeli ile genel olarak KÖİ yatırımlarına ait bilgilerin kamuoyu ile paylaşılmayarak şeffaflıktan uzaklaşılması nedeniyle ister istemez KÖİ yatırımları üzerinde kamuoyunda bir şüphe ve kuşku oluşmaktadır. Elbette yatırımı uygulamaya koyarken yapılan modellemelerin tam anlamıyla objektif (nesnel) unsurlar göz önüne alınarak yapıldığı söylenemez. Nitekim insan unsurunun olduğu her yerde sübjektif (öznel) yaklaşımların olabileceğini ve bunun önlenmesi için de, kamu yönetimi kavramı içerisinde yer alan katılımcı, şeffaflık, hesapverebilirlik ilkeleri gözetilerek en nihayetinde toplumun vergileri ile yerine getirilen her türlü kamu hizmeti sunumunun topluma açık, topluma bilgi akışı sağlayan mekanizmaların anayasal ve yasal teminat altına alması gerekmektedir. Ayrıca, kamu özel işbirliği projelerinin başarılı sonuçlara ulaşması için; yapısal düzenlenmesinin oluşturulması, sözleşmenin hazırlanması ve incelenmesi, finansal tabloların hazırlanması ve ilgili analizlerin doğru yapılması, hukuki zemininin doğru kurgulanması, önceliklerin iyi belirlenmesi ve nihayetinde sürecin doğru yönetilmesi gerekmektedir.

CSBB (2019: 49), işletmeye alınan bazı önemli projelere ait geri dönüşümlerin ileriye yönelik projeler için umut verici olduğunu belirterek ileriye yönelik Türkiye’de KÖİ mevzuatına ilişkin çalışmaların devam ettiğini vurgulamaktadır. Bunun yanı sıra, büyük projeler ile birlikte uzun dönemli finansmana uygun daha küçük bütçeli KÖİ projelerinin de gündeme alınmasının mümkün olabileceği belirtmektedir. Diğer yandan Çin menşeli Bir Kuşak Bir Yol (OBOR) Projesi dahilinde, bilhassa gelişmekte olan birçok ülkede büyük altyapı yatırımlarının Çin finansmanı da kullanılarak KÖİ modeli ile gerçekleştirilmesinin öngörüldüğünün altı çizilmektedir. OBOR ile bu ülkelerde KÖİ modeli beklenenden daha hızlı ve büyük ölçekli bir şekilde uygulamaya girebileceği belirtilmektedir.

Türkiye’de son yıllarda KÖİ’ler kamu hizmetlerinin genişlemesine ve hizmet kalitesinin iyileşmesine önemli katkılar sunmuştur. Özellikle finansmana erişim noktasında sorunlar yaşayan gelişmekte olan ülkeler gibi Türkiye’de de büyük finansman kaynağı gerektiren altyapı yatırımları için KÖİ modellerinin uygulanabilir olduğuna dair işaretler bulunmaktadır. Türkiye’de özellikle büyük finansman kaynağı gerektiren altyapı yatırımlarında oldukça sık kullanılan KÖİ modelleri son yıllarda hem

proje sayısı bakımından hem de yatırım tutarları bakımından önemli büyüklüklere ulaşmıştır. Bu durum bir yönüyle ekonomik aktivitenin artmasına olanak sağlayarak yeterli kamu finansman kaynağı bulunmadığı durumlarda bütçe üzerindeki yükün artmamasına olanak sağlarken, diğer yönüyle de özellikle projelerde özel sektörün kullanmış olduğu öz kaynağın oranına göre özel sektör borçlanmasının artmasına ve borç problemlerine neden olabilmektedir. Ayrıca kamu garantilerinin ödeme aşamasına gelen bütçe dönemlerinde bütçe üzerinde negatif etkiler üretmesi beklenebilir. Ancak bunun aksine söylemekte fayda vardır ki; devletin KÖİ aracılığıyla özel sektörü harekete geçirmesiyle, piyasada “paranın devir hızı”nın artması söz konusu olmakla birlikte ekonomi ve piyasada kar topu etkisi yaparak sermayenin teraküm etmesi ve harcamaların artması sağlanmaktadır. Bununla birlikte Alagöz ve Yokuş (2017: 120), iyi yapılandırılmış sözleşmeli KÖİ yatırımların ekonomik büyüme üzerinde pozitif katkısı sağlayan etkisine dair birçok çalışmanın olduğunu belirterek bu konuya yönelik Calderon, Moral-Benito ve Serven (2011)’e ait 1960-2000 dönemini içeren 88 ülkenin alt yapı yatırım bedellerinin GSYH üzerine büyüme esneklik tahmini çalışmaları sonucunda, altyapı yatırımlarının birikimli olarak her %10 artışının yıllık GSYH %0,8’e kadar artış yapabileceğini tahmin ettiklerini vurgulamaktadırlar. Bu bağlamda Türkiye özelinde 2003-2016 yılları arasında gerçekleşen KÖİ yatırımlarının yıllık olarak ortalama GSYH artışına katkısı %0,8 olarak belirterek TÜİK büyüme verilerinin 2003-2016 dönemi yıllık GSYH büyüme oranı olan %4,3’lük (yeni yöntemle göre %5,3) artış içerisindeki KÖİ yatırımlarının payının yaklaşık %40’lık bir artış etkisi olarak görüldüğünün altını çizmektedirler. Alagöz ve Yokuş’a göre, bir taraftan kamu KÖİ projelerini büyüme için kolay ve kısa vadede hemen sonuç veren bir yöntem olarak değerlendirirken, diğer taraftan uzun dönemde etkin olmayan ve iyi yapılandırılmamış KÖİ projeleri ekonomik daralmaya ve ekonomik krizlerin daha da derinleşmesine sebep olma ihtimali yüksek gözükmektedir.

Sonuç olarak KÖİ projelerinin başarılı bir şekilde yürütülebilmesi ve tamamlanabilmesi bakımından; projeye ilişkin hazırlanan yapılabirlik etütlerinin nitelikli olması, karşılaşılabilecek risklerin doğru olarak tanımlanması ve bu risklerin dağıtılmasına yönelik gerekli tedbirlerin alınması gerekmektedir. Ayrıca geleneksel modeller ile KÖİ’lerin karşılaştırmalı analizlerinin yapılması, ihale sistemlerinin şeffaflık ve rekabete dayalı bir hale getirilmesi, projelerin izlenmesi, değerlendirilmesi

ve raporlanması ve özellikle altyapı projelerine yönelik yeni finansman kaynakları belirlenmesi ve bunların çeşitlendirilmesi de büyük önem arz etmektedir.

Bununla birlikte yaklaşık on yıldır gündemde olan ve son 11. Kalkınma Planında KÖİ modeli ile gerçekleştirilmesi düşünülen Kanal İstanbul Projesinin olası ulusal ve uluslararası etkilerinin tahlini ülke ulaştırma politikası açısından önemli bulmaktayız. Dolayısıyla bir sonraki başlıkta Kanal İstanbul Projesinin ülkenin sosyoekonomik alanına etkileri değerlendirilecektir.

3.1.5.1. Çılgınlığın! (Kanal İstanbul Projesi) Olası Ulusal ve Uluslararası Etkileri

Dünya'daki ekonomik faaliyetlerin her geçen yıl artması, İstanbul Boğazı gemi trafiğinin de aynı oranda artmasına sebep olmuştur. 1990'lı yıllardan itibaren uluslararası ulaşımın, deniz trafiğinin, akaryakıt taşımacılığının artmasıyla birlikte boğazlardaki can ve mal güvenliği de önem arz etmeye başlamış ve bu minvalde Kanal İstanbul projesi gündeme gelmiştir. İlk defa 1994 yılı yerel seçimlerinde DSP Genel Başkanı Bülent Ecevit tarafından dile getirilerek Türkiye gündemine gelen Kanal İstanbul Projesi, dönemi için maliyeti yüksek bulunarak uygulanması için herhangi bir girişimde bulunulmamıştır. Bir ikinci söylem ise, Başbakan Recep Tayyip Erdoğan tarafından 27 Nisan 2011 tarihinde genel seçim vaadi olarak kamuoyu gündemine sansasyonel etki yaratarak ileri sürülen Kanal İstanbul Projesi, söz konusu tarihten bugüne kadar hep tartışma zemini bulmuş ve bulmaya da devam etmektedir (AYGM, 2019: xx; WWF, 2015:7).

Bu noktadan hareketle Kanal İstanbul Projesine ait çed raporu (AYGM, 2019: xx) ile gündeme getiren sebeplere bakılacak olunursa; İstanbul Boğazı, yılda ortalama 50.000 geminin geçtiği ve 698 m'lik en dar yeri ile doğal bir suyoludur. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne istinaden ticari gemiler Boğaz'dan geçiş yapabilmektedir. Montrö Sözleşmesinin imzalandığı 1936 yılı döneminde, Türk Boğazları'ndan geçen gemi sayısı yıllık ortalama 3.000 civarında iken, bugün yaşanan üretim ve tüketim trafiğinin doğurmuş olduğu deniz sevkiyat hız ve kapasitesindeki artış; son teknolojik ilerlemelerle gemi boyutlarını büyütmüş ve bilhassa, akaryakıt ve benzeri diğer tehlikeli/zehirli maddelerin nakliyesini yapan gemi (tanker) sayısını ve Boğazlar'dan

geçişlerini arttırmıştır. Boğaz'dan geçen gemi geçiş sayısının 2070'li yıllarda 86.000 civarlarında olacağı tahmin edilmesi, yüzyıllardır dünya mirasını taşıyan İstanbul üzerinde büyük bir baskı ve tehdit oluşturmakta ve en nihayetinde İstanbul Boğazı'na alternatif bir geçiş güzergahının yapılmasının zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Bu doğrultuda, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde Altyapı ve Yatırımlar Genel Müdürlüğü (AYGM) ile Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) tarafından 2011 yılında başlatılan çalışmalar çerçevesinde İstanbul Boğazı'na alternatif oluşturabilmek için fizibilite, finansman, çevre ile uyumlu ve Karadeniz'i Marmara Denizi'ne ve Ege'ye bağlayan güvenli alternatif su yolları araştırılmıştır. Yapılan çalışmalar sonucunda Marmara Denizi'ni Küçükçekmece Gölü'nden başlayan, Sazlıdere Baraj Havzası boyunca devam eden en sonrada Terkos Gölü'nün doğusunda Karadeniz'e bağlayan alternatif güzergahın İstanbul Boğazı'na alternatif su yolu olan "Kanal İstanbul Projesi" için en elverişli ve avantajlı güzergah olduğu kararına varılmıştır (Şekil 8).

Kanal İstanbul Projesi, trafik yükünü hafifleterek İstanbul Boğazı'ndan geçen tehlikeli madde taşıyan tankerlerin tehlike ve risklerini minimize etmek amacıyla yaklaşık 45 km uzunluğunda, kanal genişliği tabanda 275 m ve kanal derinliği ise 20,75 m olarak tasarlanmıştır. Yine Kanal İstanbul Projesi kapsamındaki entegre tesisler aşağıdaki gibidir:

- Konteyner Limanları
 - Karadeniz Konteyner Limanı
 - Marmara Konteyner Limanı
- Lojistik Merkezi
- Küçükçekmece Yat Limanı

Şekil 8. Kanal İstanbul Projesi Kapsamında Planlanan Entegre Tesisler



Kaynak: AYGM,2019: B1-11

Günümüzde dünyanın en işlek yapay suyolları olarak bilinen ve aşağıda kısaca bilgi verilen Panama ve Süveyş Kanallarından geçen yıllık toplam gemi trafiğinin 30.000 mertebelerinde olduğu dikkate alındığında, İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi trafiğinin ne kadar yüksek hacimde olduğu anlaşılmaktadır (AYGM, 2019: 1-1).

Panama Kanalı - Panama

Atlas okyanusu ile Pasifik okyanusunu birleştirmek amacıyla ABD tarafından 1909 yılında başlatılan Panama Kanal inşaatı, zor koşullar altında binlerce insanın hayatını kaybetmesi neticesinde günümüz fiyatları ile 7,3 milyar dolara mal olarak beş

yılda tamamlanmıştır. Her yıl yaklaşık 14 bin tanker, yük ve gemisinin geçtiği Panama Kanalı, gemilerin 77 km'lik mesafeyi 10 saatte aldığı ve küresel deniz trafiğinin yaklaşık %6'sını karşılamakta olduğu bir kanaldır. 2007 yılında başlatılan kanal genişletme çalışmaları 2016 yılında yaklaşık 5,5 milyar dolar maliyetle tamamlanmış olup, bu çalışma sonucu kanal gelirinin 3 kat artması beklenmektedir (Euronews, 2020a).

Süveyş Kanalı - Mısır

1869 yılında açılışı yapılan, Akdeniz ile Kızıldeniz ve Hint okyanusunu birbirine bağlayan Süveyş Kanalı, Dünya'nın en önemli su yollarından biridir. Yapımında yaklaşık bir milyon işçinin çalıştığı ve yaklaşık on yıl çalışma süresi zarfında iş kazaları, açlık, susuzluk ve zor çalışma koşulları gibi çeşitli sebepler yüzünden 120 bin dolayında Mısırlının ölümüne neden olan Süveyş Kanalı, Mısır Cumhurbaşkanı Cemal Abdülnasır tarafından 1956 yılında kanalın hissedarları olan Fransız¹⁹ ve İngiliz alınarak kamulaştırılmıştır (Euronews, 2020a).

Yılda sağladığı 4,5-5 milyar dolarlık (2015 tarihi itibarıyla) geliri ile Mısır ekonomisinin üçüncü büyük döviz kaynağı olarak kabul edilen Süveyş Kanalı'ndan, kanal genişletme faaliyetleri sonrası 2023 yılından itibaren 13,2 milyar dolar gelir elde edilmesi öngörülmektedir (Euronews, 2020a).

Gündeme gelmesi ile beraber bulunduğu coğrafya, ekolojik, jeolojik ve hidrojeolojik yapıları ve Karadeniz ile Marmara Denizi'nin su sirkülasyonu açısından dünyada eşine ve benzerine rastlanmayan bir özellikler yığını barındırması ileri sürülerek Kanal İstanbul Projesine karşı eleştiriler yapılmaktadır. Söz konusu bu

¹⁹ Sömürgeciliğin sembolü olarak algılanan, Fransız şirketi tarafından işletilip, İngilizler tarafından da stratejik amaçları için kullanılan Süveyş Kanalı 26 Temmuz 1956 yılında Nasır tarafından millileştirildiği açıklanmıştır. Üç ay süren ikna çabalarında netice alınmayınca, Nasır yönetimini devirmek amacıyla Fransa, İngiltere ve İsrail ülkeleri saldırıya geçmişlerdir. Bir hafta içerisinde Sovyetler Birliği ve ABD savaşı kınayan ve Mısır'dan yana tavır alan açıklamalarda bulunmuşlardır. Detaylı bilgi için Özdemir, Ahmet Yusuf (2016), "Mısır'da Hür Subaylar Darbesi", Ortadoğu Dergisi, Eylül-Ekim 2016 Cilt: 8 Sayı: 76. Nasır döneminde yapılan iki darbe girişimi etkili olmamış ancak 1956 yılındaki Arap-İsrail savaşında İsrail uçaklarının Mısır hava kuvvetleri daha havalanmadan bombardımanla etkisiz hale gelmiş ve savaş bitirmiştir. Bu mevzunun burada ifade edilmesinde ki amaç, bir ülkenin sahip olacağı en önem silahlardan birinin hava savunma sistemi olduğunu vurgulamaktır. Türkiye'nin hava savunma sistemi eksikliği son 15 Temmuz darbe girişiminde kabak gibi ortaya çıkmıştır. Yıllarca Türkiye'nin hava savunma sistemini NATO'nun keyfine verilmesi ve bunun da bu şekilde devam etmesini isteyen NATO, parasını vermemize rağmen Türkiye'ye hava savunma sistemi parçalarını satmaması düşündürücüdür. Eğer 15 Temmuz darbe girişiminde Türkiye'ye ait hava savunma sistemi olmuş olsaydı söz konusu darbe girişimi çokda etkin ve etkili olamayacaktı. Bu noktadan hareketle ABD'nin patriot sistemini Türkiye'ye satmamasının ve S-400 ler için kıyameti koparmasının nedenini buna bağlamak çokta absürt olmasa gerek.

eleştiriler dört başlık altında toplanarak bu eleştirilerin 2019 yılı sonunda yayınlanan Kanal İstanbul Projesi ÇED raporundaki izdüşümlerine kısaca bakılacaktır.

3.1.5.1.1. Çevresel ve Sosyal Etki

WWF (2015: 8) raporunda; Kanal İstanbul'un yapılması ile İstanbul'un sahip olduğu dinamik yapısının ve hassas dengesinin bozulacağı ileri sürülmektedir. Bu konudaki bilim insanlarına göre, 25 metre derinlikli bir ikinci musluğun açılmasının Karadeniz suyunun Marmara'ya daha hızlı akmasına, bol besine sahip üst tabakanın alt tabakadaki suyu oksijensiz bırakacağı yönünde eleştiriler yer almaktadır. Buna ek olarak Saydam (2015: 50, 51) ise, projenin tamamlanmasıyla geri dönüşü olmayan bir durumun söz konusu olacağını, Kanal'ın kapatılması gündeme gelse bile oluşacak hidrojen sülfür yoğunluklu oksijensiz tabakanın etrafa yayacağı dayanılmaz çürük yumurta kokusunun İstanbul'u olumsuz etkileyeceği ve bu aşamadan sonra Marmara Denizi'nde balık yaşamının olmayacağı ve balıkçılığın biteceği, kanaldan geçecek su miktarından dolayı deniz seviyelerinde farklılıkların olacağı, yaşanan iklim değişikliği nedeniyle zamanla Karadeniz'i besleyen nehirlerin su debilerinin azalacağı ve en önemlisi, bu doğal sisteme yapılacak suni müdahalelerin kendi ekolojik dinamiklerini bozacağı yönünde tespitler ortaya koymaktadır (Saydam, 2015: 50, 51).

AYGM'nin Kanal İstanbul Projesi için hazırlamış olduğu çed raporunda, 33 adet çalışma (bazı modellemeler 3 yıla yayılan gözlemler yapılarak oluşturulmuştur) yapıldığı ve bu çalışmalar neticesinde söz konusu eleştiri ve olabilecek olumsuzluklar hakkında değerlendirmelerde bulunulmuştur. Bu bağlamda raporda; yapılan modelleme çalışmaları neticesinde su seviyeleri açısından, Kanal uygulaması ile Karadeniz'deki su seviyelerinin 4-5 cm mertebelerinde azalmakta ve Marmara'da ise 2 cm artmakta olduğu belirtilmektedir. Yine yapılan modellemeler neticesinde akıntı hızlarının İstanbul Boğazı'nda 0,1 - 0,2 m/s mertebelerinde azalacağı ve akım açısından Karadeniz'den Marmara Denizi'ne güncel durumdaki akımın yaklaşık %12 üzerinde olan yaklaşık 20 km³/yıl ekstra akımın oluşabileceği belirtilmektedir. Bu bağlamda, yapılan modelleme çalışmaları neticesinde Kanal İstanbul Projesi'nin küresel ısınma ve iklim değişikliği sebebiyle beklenen deniz seviyesi yükselmesinden ve yeraltı suyu

seviyesinden olumsuz etkilenmesi beklenmediği vurgulanmaktadır (AYGM, 2019: B6-212).

Çed raporunda; Marmara Denizi'ndeki üst tabakanın verimli bir tabaka olduğu, kanal yapımı nedeniyle Marmara Denizi yüzeyine düşük tuzluluğa sahip olan su geleceğinden, bu tabakanın kanal yapımından etkilenmesinin söz konusu olduğu belirtilerek Kanal İstanbul Projesi kapsamında Marmara, Ege, Karadeniz, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının su kalitesi ve doğal ekosistemine olası etkilerinin belirlenmesi amacıyla yapılan model çalışmalarında Marmara Denizi'nde su yaşamı için iyi bir su kalitesi sağlamak amacıyla 0'dan 20 m'ye kadar olan üst tabakada 6-7 mg/L üzerinde Çözünmüş Oksijen (DO) konsantrasyonu olması tavsiye edilmiştir. 6 mg/L'nin üzerinde Çözünmüş Oksijen içeren alanın, Marmara Denizi genelinde 10 m derinliğe karşılık gelen seviyede hesaplandığı ve Kanal İstanbul'un var olduğu ve olmadığı simülasyonlar için hesap edilmiş sonuçların yaz ve kış ayları için ayrı ayrı belirlenerek her iki yüzey arasındaki farkın, mevcut duruma kıyasla oksijen seviyesinin 6 mg/L'lik eşik değerin altına düştüğü alan miktar tahmini yapılmıştır. Yapılan hesaplamalar neticesinde (Tablo 9) Kanal İstanbul'un var olmasıyla, üst tabakadaki Çözünmüş Oksijenin 6 mg/L üzerinde olduğu yüzey, kış aylarında 23 (%0,2) km², yaz aylarında ise 257 (%4,7) km² alan oranında küçülmeye sebebiyet vermektedir (AYGM, 2019: B6-107). Saydam (2015: 51), bu konula ilgili bugüne kadar herhangi bir çalışmanın yapılmadığını ve yapılacak araştırmaların yıllarca süreceğini belirterek Kanal İstanbul Projesi neticesinde gerçek anlamda “ne olacağını bilmenize imkan yok. Ha beklide çok iyi olacak onu da bilemeyiz elbette” şeklinde ifade bulunmaktadır. Aslında kırk veya daha fazla yıldır gündem olan bu proje için deniz bilimcilerin bu konuyu inceleme alanı olarak ele alıp değerlendirmemeleri de ayrı bir tartışma konusudur.

Tablo 9. Kanal İstanbul'un Var Olduğu ve Olmadığı Simülasyonlar İçin Hesaplanan Çözünmüş Oksijen Değerleri

| Dönem | Marmara Denizi'nde 6 mg/L Üzerinde Çözünmüş Oksijen İçeren Yüzey Alanı (Üst Tabaka) | | Üst Tabaka İçin Yüzey Alanı Farkı (km ²) | Üst Tabaka İçin Hacim Farkı Tahmini (km ³) |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| | Kanal İstanbul Yokken (km ²) | Kanal İstanbul Varken (km ²) | | |
| Kış | 10.266 | 10.243 | -23 (-0.2%) | 0.46 km ³ |
| Yaz | 5.363 | 5.106 | -257 (-4.7%) | 5.14 km ³ |

Kaynak: AYGM, 2019: B6-107

Çed raporunda yer alan bu olumsuzluğun minimize edilebilmesi için önerilen önlemler ise (AYGM, 2019: B6-110): “Sucul canlılar için en önemli parametrelerden biri olan çözünmüş oksijen miktarının proje öncesi, inşaat dönemi ve sonrasında periyodik olarak izlenmesi ortaya çıkacak olası negatif etkilerin belirlenmesi açısından önemlidir. Toplam azot ve toplam fosfat miktarının artışı suyun bulanıklığının artmasına, fitoplankton biyomasının artmasına, koku ve renk değişimine neden olabilmektedir. Bu durumda hareket etme yeteneği olan omurgalı sucul canlılar (balıklar) ortamı terk ederken, hareket yetenekleri kısıtlı ve az olan bentik omurgasız canlılar bu durumundan oldukça etkilenebilir. Besin yükünün artmaması için özellikle dış kaynaklı yük girişinin kontrol edilmesi önemlidir. Periyodik analizlerle toplam azot ve fosfat miktarı izlenmeli ve herhangi bir olumsuz etki görüldüğünde kaynağı bulunarak gerekli önlemler alınmalıdır” şeklinde sıralamıştır.

Benzer şekilde raporda çevresel etki olarak görülen, Karadeniz kanal girişi ile Karadeniz Limanı alanında yürütülecek deniz dip taraması faaliyeti sonrasında çıkacak malzemelerin öncelikle Karadeniz dolgu alanlarında değerlendirileceği ve bunun mümkün olmaması durumunda ise T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bünyesindeki Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü tarafından Karadeniz içerisinde belirlenen/belirlenecek boşaltım noktasına gemi/barge ile taşınarak bertarafı sağlanacağı belirtilmektedir. Yine bu konuda, proje kapsamında deniz ve göl dip taraması sonrasında çıkan malzeme ile planlanan dolgu alanlarının dışında denize herhangi bir boşaltım yapılmayacağı vurgulanmaktadır. Kanal İstanbul Projesinin inşaat aşamasında gerçekleştirilecek dip taraması faaliyetleri esnasında söz konusu etkiyi azaltacak önlemlerin uygulanması koşuluyla etki şiddetinin orta nitelikte olduğu beklenmektedir. Raporunda, kanal kazısı malzemesinin %23’ü su altında dolgu malzemesi şeklinde değerlendirilecek durumda olduğu belirtilerek %68’lik kısmının da iyileştirilerek dolgu malzemesi olarak kullanılabilceği, su altı dolgusuna uygun nitelikte olmayan %9’luk kısım ise su üstü dolgusu olarak serileceği, su içerisinde dolguya uygun olmayan malzemelerin batıda, Terkos Gölü kuzeyindeki Rekreasyon Alanı’nda (Karadeniz Kıyı Dolgu Alanı) depolanacağı, su içerisinde dolguya uygun olan malzemelerin ise doğuda planlanan Lojistik Merkez dolgusunda kullanılacağı, rekreasyon bölgesinde yapılaşmaya izin verilmeyeceği için bu bölgenin park, doğal yaşam bölgesi olarak

kullanılacağı ve Lojistik Merkezde ise dolgu alanları üzerinde hareketli yükleri fazlaca ihtiva etmeyen depo alanlarının yer alacağı belirtilmiştir (AYGM, 2019: B6-1).

Yine raporda, hafriyat malzemesinin kanal güzergahı içerisinde kamulaştırılacak bölgelerde ve kanalın her iki yakasında inşa edilecek yollar yardımıyla Karadeniz kıyısındaki dolgu kesimlerine ulaştırılacağı, kazılan malzemenin taşınması için büyük kamyonların kullanılacağı düşünülerek, platform genişliğinin araç genişliğinin 3,5 katı kriteri kullanılarak, yol platform genişliğinin minimum 34 metre olması planlanmıştır. Haliyle, hafriyat kamyonlarının şehir trafiğine kesinlikle girmeyerek, tamimiyle şantiye servis ve ana yollarında hizmet vereceği, Karadeniz batı dolgu alanına ulaşımı için ek şantiye yolu yapılacağı, kesişim noktaları için geçici köprü yapılacağıın altı çizilmiştir (AYGM, 2019: B3-51). Buna ilave olarak, kanala ek tesislerin inşası sırasında mevcut trafiğe 1 günde 4 araç ilave olacağı ve bu artışın da mevcut trafiği etkilemeyeceği belirtilmiştir.

Diğer bir çevresel eleştiri ise; güzergâh (Küçükçekmece-Sazlıdere-Terkos Gölü'nün doğusu) içerisinde halen İstanbul'un 25 günlük içme suyu ihtiyacını karşılayan Sazlıdere Barajı'nın tamamen ortadan kalkmasıyla İstanbul'un içme suyu kaybına sebebiyet verileceği ve bu sonuçla birlikte kanalın her iki yanındaki yüzeylerden, tatlı su depoları olan akiferlere yönelik muhtemel etki değerlendirmesinin iyi yapılmadığı, bu proje için Sazlıdere Barajı'nın feda edilmesinin sadece şehrin bugünkü kullandığı suyun yüzde 6,7'sinin azaltılması anlamına gelmediğini, ayrıca şehrin nüfusunun her geçen gün artmasıyla birlikte su ihtiyacının doğacağını, bu proje ile mevcut içme suyu kaynaklarına verilen tahribatın doğuracağı içme suyu ihtiyacının hangi kaynaklardan temin edileceği ve bunun İstanbul halkı için maliyetinin ne olacağı, şeklinde gelmektedir (WWF,2015: 8).

Söz konusu eleştiri ve endişeye yönelik olarak AYGM (2019: B3-31, 56) çed raporunda; Kanal İstanbul'un Sazlıdere Barajının Kanal İnşaatından Etkilenen ve Etkilenmeyen Alt Havzaları tarafından etkilenen ana alt havzanın toplam baraj havza alanının %60'ına, tarihi Şamlar Bendine zarar vermemek adına bendin memba aksında yapılacak yeni bir bent ile Sazlıdere Havzası'na sol sahilden gelen suların %40'ı kullanılmaya devam edilebileceği ve barajın toplam veriminin yaklaşık 49 milyon m³/yıl olduğu için gerçekte kaybedilecek suyun kaynağı da aynı oranda değerlendirildiğinde yaklaşık 30 milyon m³/yıl mertebesinde olacağı belirtilmektedir.

Ayrıca raporda, Terkos Gölü'nün önemi ve gölün su kaynaklarının korunması gerekliliği belirtilmiş olup projelendirme çalışmalarında, kanaldan sızacak tuzlu suyun yeraltı su akiferini olumsuz etki yapacağı belirlenen kesimlerde ve gerek kanal inşaatı ve gerekse işletme döneminde Terkos Gölünden kanal su sızıntısını önlemek için gerekli tedbirlerin alınacağı, kuzeyde Terkos Gölünden kanala su geçişini önlemek amaçlı kanalın batı sahilinde geçirimsiz perde duvar²⁰ oluşturulacağı, güneyde ise yeraltı su akiferine tuzlu su girişimini önlemek için kanal yüzeyi geçirimsiz olarak tasarlandığı belirtilmektedir. Ve Terkos Gölü, alınacak önlemler ile kanaldan olumsuz etkileneceğinin altı çizilmektedir.

Çed raporu (AYGM, 2019: B3-79, B4-61)'nda, Terkos Gölü'nün orta mesafeli koruma alanına 5,4 km boyunca girildiğini ve Kanal inşası sonrasında da Terkos Gölü'nün kullanılmasına devam edileceği belirtilerek Terkos Gölü'nün yıllık ortalama veriminin 133,92 milyon m³/yıl olduğu ve planlanan güzergah havzasının %2,7'lik kısmının Terkos'tan ayıracağı ifade edilmektedir. Bunun da yaklaşık olarak 2,7 milyon m³/yıl suyun kullanılmaması anlamına geldiği belirtilmektedir. Kanal İstanbul Projesi'nden kaynaklı kaybedilecek olan toplam 32,7 milyon m³ suyun kısım kısım inşası devam eden ve İstanbul'a yıllık toplam 1,08 Milyar m³ su sağlayacak olan Melen Projesi ile karşılanacağı da raporda altı çizilen önlemlerdendir.

Çed raporu (AYGM: B5-372, 373) değerlendirmesinde Küçükçekmece Gölü hakkında; Küçükçekmece Gölü'nün mevcuttaki ağız kesiminin kıyı kordonu ile kapalı halde olmasına rağmen, gölün denizle bağlantısı 1,5 metre derinlikli bir geçit vasıtasıyla sağlanmakta ve bu nedenle deniz yolu ile taşınan suların, göl suyunun hafif tuzlu bir yapıya sahip olmasına neden olduğu belirtilerek Göl üzerinde yapılan araştırmalar neticesinde, 2003 yılından 2013 yılına kadar olan 10 yıllık süreçte bölgenin makro-bentik açısından "iyi çevresel durum" koşulları yok olduğu, 2013 yılı verilerine göre ise bölge, makro-bentik açısından "zayıf" seviyede olduğu tespit edildiği vurgulanmaktadır. Ayrıca Polat vd. (2017; aktaran AYGM, 2019: B5-373) tarafından 2014-2016 yılları arasında bütünleşik deniz izleme projesi kapsamında yapılan makrobentik araştırmaları sonucunda da olduğu gibi Küçükçekmece'nin ekolojik kalite indeksi "KÖTÜ" olarak belirlenmiştir.

²⁰ Tuzlu su sızıntısı için alınacak önlemler için Bknz Kanal İstanbul Çed raporu sayfa Bölüm 3-56

Çevresel anlamda görülen bir diğer olumsuzluk ise, bölgesel olarak doğal yaşama etkisi düşünülen kalıcı hasardır. Bu çerçevede Kanal İstanbul Projesine yapılan eleştiriler şu şekilde özetlemek mümkündür; Söz konusu proje alanı içerisinde kaybedilmesi muhtemel doğal güzelliklerden birisi olan ülkemizdeki 122 Önemli Bitki Alanı (ÖBA) arasında yer alan Terkos-Kasatura Kıyıları ve İstanbul'a içme suyu sağlayan Terkos Gölü ve civarındaki zengin sucul, bataklık, kumul, fundalık ve orman habitatlarını içeren bu alan, 575 bitki taksonu ile Türkiye'nin sahip olmuş olduğu en zengin floraya bölgesidir. Ayrıca, Proje sahası içerisinde bulunan Terkos Gölü ve Küçükçekmece Gölü bir Önemli Kuş Alanı(ÖKA)'dır. Kış mevsiminde 10 binin üzerinde bir kuş popülasyonu bu gölde ikamet etmektedir. Sonuç itibariyle, Hollanda ve İngiltere'den daha zengin floraya sahip olan İstanbul'un, projenin gerçekleşmesinin ardından ekolojik açıdan sürdürülebilir doğal yaşam ortamı tamamen tahrip edilecektir. Dolayısıyla Kanal İstanbul, son derece olumsuz ekolojik etki ve riskleri beraberinde getiren bir projedir (WWF, 2015: 9).

Bu konu ile ilgili olarak çed raporunda (AYGM, 2019: B3-94), İstanbul ili Büyükçekmece Baraj Gölü, Küçükçekmece Gölü, Terkos (Durusu) Gölü ve Sazlıdere Baraj Gölü havzasında yapılan çalışmalar anlatılarak sözkonusu gölleri kapsayan havza içerisinde 11 familyaya ait 29 balık türünün bulunduğu, kuş gözlem çalışmalarında ise alanda toplamda 21 takım, 44 familyaya ait 124 kuş türünün tespiti yapılmış ve Kanal İstanbul Çevre Etki alanında gerçekleştirilen Küçükçekmece Gölü'nün, proje etki alanı içerisinde tür çeşitliliği açısından en zengin alan olduğu ifade edilerek gerek kışlayan ve üreyen türler gerekse göç sırasında konaklayan türler için ifade edilen etki alanının kaybedilmesi sonucunda birtakım hassas türlerin üreme ve kışlama popülasyonlarının etkileneceği vurgulanmıştır. Bunları önlemek amacıyla çed raporu, Küçükçekmece Gölü'nün belli bir bölgesinin sedde ile ayrımının yapılarak mevcut halinin korunması ve Altınşehir'deki sazlık alana benzer bir habitatın muhafaza edilen gölalanı içerisinde oluşturulması önermektedir. Bitki örtüsü için beklenen en büyük etkinin oluşacak adada kalacağı, özellikle korumada öncelikli türler olmak üzere tüm türler için genetik sürüklenme sonucunda oluşacak olumsuzluklar, bu bölgede dağılışı gösteren türlerin nesilleri üzerinde olumsuz etkiye ve bu durumun uzun dönemde bazı türlerin oluşacak ada sisteminden dolayı kaybolmasına neden olabileceği vurgulanmıştır. Bundan dolayı koruma açısından öncelikli türler başta olmak üzere

önemli türlerin 3 yıllık aralıklarla kanalın Trakya bölümündeki habitatlardan toplanacak uygun sayıdaki bireyin doğu yakasındaki türlerin tespit edileceği benzer habitatlara taşınmasıyla ekosistem bölünmesinin etkisini azaltacağı ve gen akışının sürmesine katkı sağlayacağı ifade edilmektedir. Denizde yaşayan canlılar için ise, Nisan-Eylül arası dip taramasının gerekli izleme çalışma ve kontrolleri ile yapılması, deniz ekolojisine olumsuz etkileri en az seviyeye indireceği belirtilmiştir.

Buna ek olarak rapor (AYGM, 2019: B5-33)'da; Kanal İstanbul Projesi kapsamında yaklaşık 200.878 adet ağaç için projenin inşaat öncesinde orman emvali yapılacağı, dikili damga ile tespit edileceği ve tamamen Orman İdaresince değerlendirileceği ve olumsuz etki yaşayan ağaçların mümkün merteye farklı alanlara transferinin sağlanacağı, transferi gerçekleştirilemeyenlerin yerine ise uygun alanlarda ağaçlandırma yapılacağı belirtilmiştir.

2009 yılında onaylanan İstanbul Çevre Düzeni Planı'na göre, İstanbul'un mevcut nüfus eğilimi 2023 yılında 23 milyonu bulacağı ancak kentin belli kaynak ve ekolojik sınır yetersizliklerinden dolayı (kentin taşıma kapasitesi göz önüne alınarak) 2023 nüfusunun 16 milyon da sabit tutulması gerektiği belirlenmiştir. Nitekim bu amaca yönelik olarak birtakım istihdam alanlarının bölge içerisindeki farklı illere kaydırılması öngörülmüştür. Bugün, hukuki olarak geçerli ve öngörülen bu nüfus üzerinde yapılan planlama çalışmalarında oluşturulan tüm arazi kullanım kararları, istihdam tahmin ve stratejileri bir anda yok hükmü vassını almaktadır. Haliyle, Kanal İstanbul Projesi'nin tatbiki ile yeni yerleşim alanları yaratılması nedeniyle nüfus artışına sebebiyet vereceğinden bütün bu hukuki kabulleri geçersiz kılmaktadır. Ayrıca, Kanal'ın gerçekleşmesiyle İstanbul'un geleneksel gelişim sistemi olan doğu-batı aksı düşüncesinin ortadan kalkarak İstanbul'un ekolojik hizmetlerini (içme suyu, iklim-hava, rekreasyon, tarım, sel kontrolü, biyolojik çeşitlilik ve yaban hayatı, vs.) destekleyen kuzey kesiminin imara açılarak kuzey-güney aksı şeklinde bir kentsel gelişimin söz konusu olacağı ileri sürülmektedir (WWF, 2015: 109).

Çed raporunda (AYGM, 2019: B6-224, 225); Kanal etrafında oluşması muhtemel yeni yerleşim alanları ve kentsel gelişim dikkate alındığında, bölgede mevcut durumda kırsal yapı özelliğini koruyan yerleşimlerin büyük bir değişim yaşayacağı tahmin edildiği ve bu durumun, bu yerleşimlerde yaşayan kırsal nüfusu, tasfiye ve/veya dışarıya göç nedeniyle hızla dönüşüme uğratacağı belirtilmektedir. Devamında, kentsel

yayılanın yanı sıra, oluşması muhtemel yeni kentsel alanlar ile bölgeye önemli bir iç göçün de gerçekleşeceği ve Kanal İstanbul Projesi'nin bu anlamda, bölgedeki nüfus yapısını hem iç hem dış göç hareketleri ile dönüşüme uğratacağı ve nihayetinde yeni bir demografik yapıyı ortaya çıkaracağı ifade edilmektedir. Haliyle, Kanal İstanbul Projesi öncesi, nüfus ve demografik yapı değişiminin İstanbul'un mevcuttaki nüfus artışı ve göç hareketleri ile kümülatif etki oluşturacak şekilde dikkate alınarak planlanması gerekliliğinin altı çizilmektedir. Bu bağlamda çed raporu, İstanbul'un mevcut nüfusu, nüfus yoğunluğu, nüfus artış hızı, kentsel hareketliliği, aldığı göç oranları, kaldırabileceği nüfus kapasitesi, yapılan hesaplamalar ile birlikte dikkate alındığında, Kanal İstanbul Projesi ile birlikte planlanan oluşacak nüfus artışının bölgede önemli sorunlara yol açabileceğini öngörmektedir. Bununla birlikte ortaya çıkabilecek sorunları; kentsel hizmetlerin yetmemesi (altyapı, eğitim, sağlık, içme suyu vb.), ulaşım sorunları, istihdam açığı, ekolojik baskı gibi pek çok açıdan ele almak mümkündür. Bu noktada İstanbul 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda havzalar için bazı nüfus kararlarının mevcudiyetiyle birlikte İstanbul'un zaten nüfus yığılmasının sorunlarını çözmeye çalışan bir kent olması, deprem riski taşınması ve nüfus artışıyla deprem anında yaşanacak kayıpların artma riskleri, doğal kaynakların korunması konusundaki eksiklikler gibi konular göz önüne alınarak, özellikle kuzey istikametine doğru gelişmenin kontrol altına alınması ve kentin kontrollü gelişmesi için Plan'da pek çok strateji geliştirilmiştir. Haliyle söz konusu Plan çerçevesinde çalışmaların yürütülmesi ve nüfus göçünü önlemek adına otoriter kararların alınmasında faydalar getirecektir.

Raporda (AYGM, 2019: B6-225), projenin nüfus ve demografik yapı üzerindeki etkilerinin istihdam açısından değerlendirildiğinde, hem olumlu hem olumsuz yönde etkilere yol açabileceği belirtilirken bölgede yaşayan ve kırsal yapısını sürdüren yerleşimlerde tarım ve hayvancılık gibi faaliyetlerle geçinen önemli bir nüfusun bulunduğu ve bu nüfusun proje nedeniyle dış göçe maruz kalması durumunda bir istihdam açığı ortaya çıkabileceği ve yapılan görüşmeler neticesinde bu faaliyetlerle geçinen ve orta yaş üstü yoğunlukta olan kesimin başka bir mesleki becerisinin olmadığı ve bu faaliyetleri terk etmesi durumunda işsizlikle yüz yüze kalacağı vurgulanmaktadır. Öte yandan, projenin inşaat faaliyetleri sırasında ciddi bir istihdam oluşacağı öngörülmekle beraber İstanbul'un mevcut istihdam açığına olumlu düzeyde etki edebileceğinden bu bölgeden göç etmek durumunda kalan ve geçim kaynağı

kayıpları yaşayacak kesimin bu istihdam olanaklarında önceliklendirilmesi, projenin istihdam üzerindeki olumsuz etkilerini azaltabileceği açısından bir önlem olarak vurgulanmaktadır.

Ayrıca çed raporunda (AYGM, 2019: B6-228), söz konusu bölge hanelerin sosyo-ekonomik özelliklerine ilişkin detaylı bilgiye ihtiyaç olduğu belirtilerek bu konu ile ilgili mevcut bilgilerin yetersiz olmasına rağmen, daha önce başka projeler için yapılmış sosyal etki değerlendirmeleri temelinde bazı öngörülerde bulunulabileceği ifade edilmiştir. Bu bağlamda, proje süresi ve sonrası açısından insanlar kendi istekleri dışında başka bir yerde yaşamaları gerektiğinde, sadece toprakları ve evleri değil, aynı zamanda kültürel ilişkileri, sosyal bağları ve değerlerinin de etkileneceği ve bu konu ile ilgili yapılmış çalışmalarda, özellikle kadın ve yaşlıların toplumdaki diğer kesimlerden daha çok etkilendiklerini göstermekte olduğu, bu nedenle yeniden yerleşimin gerektiği durumda, kendi yörelerine benzer ve kendi tanıdıkları ile beraber yaşayabilecekleri yerlerin sağlanması gerekmektedir. Söz konusu sosyal etkinin daha aza indireceği için asıl yaklaşımın, proje nedeniyle kaybedilecek tarım ve mera alanlarındaki istihdamın kaybedilmesini engellemeye yönelik olması gerektiği ve ortaya çıkacak etki konusunda ilgili kurum/kuruluşların kırsal faaliyetleri teşvik etmeye yönelik projeler geliştirilmesi önerilmektedir. Örneğin; kaybedilen tarım arazileri ve mera alanları yerine alternatif tarım ve meralar sağlanarak bu sektörlerdeki istihdam kaybı önlenebilir veya il genelinde tahribata uğramış mera alanları ıslah edilerek kullanıma açılabilir. Öte yandan, ilçelerin tarım ve hayvancılık faaliyetlerinin sürdürülmesinin sağlanması, İstanbul'un tarımsal ürün ihtiyacını dışarıdan karşılamak zorunda kalan bir il olmasının önüne geçilmesi anlamında önemlidir. Yalnızca sanayi, hizmet gibi alanların ekonomik gelişmesine değil, tarım-hayvancılık sektörlerinin de gelişmesine yönelik çalışmalar yapılmalıdır. Proje kapsamında koruma-kullanma dengesinin iyi kurulması, ekolojik turizm potansiyeline, doğal kaynaklara ve kırsal faaliyetlere sahip çıkılması halinde ekonomik anlamda ilçeye katkı sağlayabilecektir.

Kanal İstanbul Projesi, ekolojik değişimleri içerisinde barındıran bir proje olup bu meyanda Marmara ve Karadeniz'in ekolojik yapısına müdahalenin sonuçları karmaşık ekolojik, sosyal ve ekonomik süreçleri tetikleyeceği ve yüksek değişimlerin önünü açacağı ihtimali vardır. Kanal İstanbul Projesinin uygulamaya geçirilmesi durumunda çevresel ve sosyal anlamda olumsuz etki oluşturabilecek en küçük bir detayda dahi çok

hassas çalışılması gerekliliği düşünülmektedir. Bu hassas çalışmanın Kanal inşaat maliyetinin artması da göz önünde bulundurularak söz konusu çevresel ve sosyal etkilerin minimize edilecek şekilde çalışılması gerekmektedir.

3.1.5.1.2. Uluslararası Hukuka Etkisi

Esas itibariyle iktisadi yönüyle, çevresel etkileriyle çok tartışılmakla birlikte; boğazların, Karadeniz'in ve de Marmara Denizi'nin kendi içerisinde barındırdığı özel durumları nedeniyle boğazlar geçişi, özellikle uluslararası hukuk yönüyle de önemli bir yere sahip olmuştur. Öncelikle Boğazların kullanımı ve geçiş serbestisi çerçevesinden anlaşılması için Boğazlara Uluslararası Deniz Hukuku açısından tarihsel sürecinin ve detaylarının kısaca açıklanmasında fayda görülmektedir, şöyle ki;

İstanbul'un fethinden başlayarak 1453'ten itibaren Türk Boğazlarında Osmanlı hâkimiyeti söz konusu olmuş ve yabancı gemilerin geçişi konusunda Osmanlı'nın düzenlemeleri geçerli olmuştur. Ancak 1774 yılına gelindiğinde Küçük Kaynarca Antlaşması'yla birlikte Rus ticaret gemilerine geçiş hakkı tanınmış ve ayrıca daha sonra 1829'da Edirne Antlaşması'yla Rusya'yla ticaret yapan yabancı ticaret gemilerine Türk Boğazlarında geçiş hakkı tanınmıştır. Daha da sonrasında ise, 1856 Paris Antlaşması ve 1871 Londra Boğazlar Sözleşmesi'yle birlikte bütün ticaret gemilerine Türk Boğazlarından geçiş hakkı tanınmıştır. Daha sonraki dönemde genç Cumhuriyetin kuruluşuyla birlikte Lozan Antlaşması dönemi başlamış ve bu antlaşmada Türk Boğazlarına ilişkin en önemli unsurlar iki noktada toplanmıştır. Birincisi; Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde Türk Boğazlarındaki geçişi denetleme ve düzenleme yetkisi Türkiye'nin de içinde bulunduğu uluslararası komisyona devredilmesi ve ikinci önemli husus ise, Çanakkale ve İstanbul Boğazı'nın 5-6 kilometrelik alanlarına askerden arındırılmış bölgelerin oluşturulmasıdır. 1930'lu yılların ortalarından itibaren Kıta Avrupa'sında siyasi ve askeri gelişmeler neticesinde zamanın devlet yöneticileri Lozan'da öngörülen Boğazlara ilişkin düzenlemenin Türkiye'yi özellikle askeri açıdan ileride çok sıkıntılı bir duruma düşürebileceğini düşünerek, Türkiye'nin güvenliğini ön planda tutan yeni bir düzenleme yapılması gerektiği görüşüne varılmış ve bu konuda uluslararası bir diplomasi trafiği başlatılarak 1936 yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi imzalanmıştır. Montrö'de getirilen iki tane önemli temel kazanım söz konusu olmakla

birlikte bunlardan birincisi, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ndeki uluslararası komisyon ortadan kaldırılarak bu hakkın Türkiye'ye verilmesidir. İkinci önemli kazanım ise, askerden arındırılmış bölgelerin de kaldırılmış olmasıdır (Kuran, 2019: 2-3).

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde, Türk Boğazlarından geçişe ilişkin düzenlemeler öngörülerek sözleşmenin amacı şöyle tarif edilmektedir: Bu sözleşmenin amacı Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin güvenliği kapsamında geçişi düzenlemektir. Ayrıca, Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenliğini tescil etmektedir. Montrö Antlaşması sadece boğaz geçişini düzenlemekle beraber geçiş dışında Türkiye'nin sahip olduğu tüm diğer egemenlik haklarından doğan yetkilerin bakılığını tescillemektedir. Bununla birlikte, savaş gemileri açısından hem Boğazlardan geçişi, hem Karadeniz'de savaş gemisi bulundurma kriterleri öngörülerek Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlere ait yalnızca hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemilerinin Türk Boğazlarından geçebileceğini ve Karadeniz'e açılacağını belirtmektedir. Ayrıca, söz konusu gemilerin sayısının dokuzu geçmeyeceği ve tonaj olarak da 30 bin tondan fazla olmayacağı ve en önemlisi, söz konusu gemilerin Karadeniz'de bulunma süresinin 21 günü aşamayacağı ifade edilmiştir. Buda, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan ABD, Fransa, İngiltere²¹ gibi devletlerin büyük savaş gemileri, uçak gemileri ve denizaltılarının Türk Boğazlarını geçerek Karadeniz'e açılmayacağı anlamına gelmektedir.²² Küçük savaş gemilerinin, yardımcı gemilerin geçişi de sayı, hacim ve 21 gün ile sınırlandırılmıştır (Kuran, 2019: 3). Bu bağlamda, Montrö Sözleşmesi'nin getirdiği denge rejimi bir

²¹ NATO'nun bu bölge üzerinde enerji arz ve güvenliğinin sağlanması, ihtilafların azaltılması, ekonomik potansiyellerin hayata geçirilmesi şeklinde sıralanabilecek korumasını gerekli gördüğü çıkarları bulunmaktadır. Bu çıkarların hayat bulması adına NATO, Ukrayna ve Gürcistan'ın NATO üyeliğine sıcak bakmakta olup buna yönelik genişleme stratejisi kapsamında bölge ülkelerinin savunması için Füze Savunma Sisteminin kurulmasını istemektedir (Polat, 2017: 53). Rusya açısından bakıldığında, Karadeniz'in ekonomik ve stratejik konumu Rusya Federasyonu için son derece ciddi önem içermektedir. Rusya, potansiyel düşmanlarına karşı batı bölgesinde bir "tampon bölge" (buffer zone) oluşturarak temel güvenlik stratejisi sağlamıştır. Bu minvalde Rusya açısından Batı'ya karşı temel güvenlik strateji olarak gördüğü tampon bölge Ukrayna'nın Batı ile ilişkilerini geliştirerek Batı'ya kayması Rusya'nın ulusal ve uluslararası çıkarları için bir tehdit olarak algılanmaktadır. Rusya Karadeniz bölgesi ile Ukrayna, Kuzey ve Güney Kafkasya bölgelerini "yakın dış çevresi" (near abroad) olarak görmesi (Özçelik, 2014), Ukrayna'yı etkisi altına alarak Kırım'ı ilhak etmesine kadar götürmüş ve bölgede yeni gerilimlerin oluşmasına sebep olmuştur (Polat, 2017: 53).

²² Hatırlanacağı üzere hem 2008 yılındaki Gürcistan-Rusya çatışmasında hem de 7-8 yıl önce Ukrayna'daki Kırım meselesinde, ABD bayraklı küçük savaş gemileri Türk Boğazlarını geçerek Karadeniz'e konuşlandırılmak istemiş ve bunun sonucunda Rusya Federasyonu Ankara'dan hemen Montrö Sözleşmesi'ni uygulamasını isteyerek ABD savaş gemilerinin Karadeniz'e girmelerini engellemek istemiştir. Bunun üzerine ABD bayraklı gemiler Ege Denizi'nde konuşlanarak Montrö Antlaşması gereği her 21 gün boyunca bir gemiyi Karadeniz'e gönderebilmiştir. Haliyle Montrö nedeniyle böyle bir şey yapmak durumunda kalmışlardır (Kuran, 2019: 4).

tarafından Türkiye ve Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin güvenliğini sağlarken, diğer taraftan Türk Boğazlarından geçiş ve ulaşım serbestliğini temin etmektedir (Arıdemir, 2016: 245).

70'li, 80'li özellikle de 90'lı yıllardan itibaren uluslararası deniz trafiği olağanüstü bir şekilde artmış ve bu artış boğaz geçişlerine de yansımalarla hem deniz trafiği açısından, hem de gemilerin tonajı açısından olağanüstü bir artışa sebep olmuştur. Haliyle, bu durum özellikle de 70'li yıllardan itibaren İstanbul civarında çok ciddi kazalara sebep olmuştur. Buna en güzel örnek; 1979 yılındaki Independenta gemisinin kaza yapması sonucu taşıdığı petrolün boğazlarda 7 ay boyunca yanması gösterilebilir. Daha sonra yine 1990'lı, 2000'li yıllarda dümeni kilitlenen, bölgeyi tanımayan veya herhangi bir teknik arıza nedeniyle Boğazlar bölgesinde ciddi kazalara sebebiyet veren birçok gemi olmuştur. Bu kazaların olmasıyla Türkiye ilk olarak 1994 yılında, Boğazlar bölgesinde insanların can ve mal güvenliğini korumak amacıyla Boğazlar Tüzüğü'nü çıkarmıştır. Daha sonra 1998 yılında, 1994 yılındaki tüzüğün bazı eksiklikleri ve itirazlar göz önünde bulundurularak halen yürürlükteki yeni bir tüzük²³ hazırlanmıştır (Kuran, 2019: 4).

Son tahlilde bu süreç sonucunda gelinen noktada daha öncede ifade edildiği gibi, hem söz konusu artan boğaz trafiğinin güvenli bir şekilde geçişini sağlamak, hem de dünya üzerinde eşi ve benzeri olmayan İstanbul Boğazı'nı boğaz geçişi trafiği tehlikelerinden kurtarmak için ilk defa Türkiye gündemine 1994 yılı yerel seçimlerinde DSP Genel Başkanı Bülent Ecevit tarafından İstanbul Kanalı Projesi olarak dile getirilen ve daha sonra Başbakan Recep Tayyip Erdoğan tarafından 27 Nisan 2011 tarihinde genel seçimlerde proje vaadi olarak sunulan Kanal İstanbul Projesi, açıklandığı günden beridir hukuksal anlamda da bir tartışma konusu olmuştur. Kanal İstanbul Projesine hukuksal boyutta yapılan tartışmalar genel olarak Montrö Antlaşması etrafında yoğunlaşmaktadır. Bu bağlamda Montrö çerçevesinde Öymen (2014: 55-74), 1930'lu yılların ortalarında, bir ülkeye veya ittifak sistemine avantaj sağlamaktan çok

²³ Petrol tankerlerinin tonaj ve sayılarının artmasından dolayı 1998 tüzüğüyle bazı kısıtlamalar getirilmişti. Geminin boyu 200 metrenin üzerinde olan ve tankerin boğazlardan gece geçmeleri yasaklanırken, kargonun 24 saat öncesinden bildirme şartı getirilecek ve tehlikeli kargo taşıyan 250-300 metrelik gemiler boğazlara girdiğinde tek yönlü geçiş izni verilecektir. Bu sınırlamalar bir tankerin geçişi yaklaşık 3 ile 5 gün kadar uzun bir süreyi bulmaktadır (Oran, 2013: 596). Bu da nihayetinde uluslararası deniz ticaretinde ciddi bir maliyet artışına sebep olmaktadır. Çünkü ticaretin en düşük olduğu dönemlerde bir geminin ortalama günlük bekleme maliyeti 30.000 dolardır (Tütüncü, 2017: 118).

uluslararası sisteme avantaj sağlaması gerektiği iddiasıyla hazırlanan Montrö Boğazlar sözleşmesinin uygulandığı İstanbul Boğazı'nda, İstanbul Kanalı'nın açılması ile askeri gemilerin İstanbul Kanalı'ndan geçişlerine ilişkin büyük tehlikelerin ortaya çıkaracağını ve bunun sonucu olarak uygulanan geçiş rejiminin fesih edilebileceğini ileri sürmektedir. Bu noktada öncelikle sorulması gereken soru ise, Türk Boğazlarına ilişkin Montrö Sözleşmesi, Kanal İstanbul projesinin gerçekleşmesine engel teşkil edip etmediğidir. Ögüt (2014: 37)'e göre Devlet egemenliği, uluslararası hukukun temel kavramlarından biri olması sebebiyle devletin hem kendi vatandaşları hem de kendi kara ülkesi, deniz ülkesi ve hava ülkesi üzerinde egemenlik haklarından doğan tüm yetkileri kullanma hakkını doğurmaktadır. Haliyle, bir egemen devlet olarak Türkiye Cumhuriyeti Devleti, amacı aslında sadece İstanbul Boğazı'nı güvenlik altına almak, deniz trafiğini ve mal ve can güvenliğinin korunmasını sağlamak için kendi kara ülkesinde bir kanal projesi inşaatına girebilme yetkisi bulunmaktadır.

Peki, bu kanalın Montrö Sözleşmesini fesih etme ihtimali bulunmakta mıdır? Öncelikle Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin, 164 millik Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazını kapsayan ulaştırma koridorundan uğraksız geçişini düzenlemekte olduğu söylemekle başlamak sorunun cevaplanması açısından açıklayıcı olacaktır. Dolayısıyla, Montrö Boğazlar Sözleşmesi denildiği zaman sadece İstanbul Boğazı hatırlanmamalıdır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde belirtilen tüm kural ve kaideler 164 millik kesim için geçerlidir. Bu noktada Kuran (2019: 6), Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde deniz trafiğini düzenleme dışında geçişi engellemeye yükümlülüğü bulunduğunu belirterek deniz trafiğini düzenleme çerçevesinde 1994 ve 1998 tarihli tüzüklerin düzenlenme amacıyla çıkarıldığının altını çizmektedir. Bu bağlamda her ne kadar tüzükle yapılan düzenlemeler boğazlar lehine olsa da Yel (www.ayk.gov.tr), uluslararası güç dengesi ön planda olduğu için 1998 Boğazlar Tüzüğü'nün Türkiye'yi bütünüyle rahatlatmasının söz konusu olmadığını ifade ederek boğazların güvenliğini sağlamak için Türkiye'nin bazı sorunlarla karşılaşmaya devam ettiğini vurgulamaktadır. Yel (2011: 1499)'e göre, 1998 Boğazlar Tüzüğü'nün yürürlüğe girmesi sonucu boğazlarda meydana gelen kazalarda rakamsal olarak ciddi düşüşler olmuş ama halen boğazlardaki tehlike devam etmektedir. WWF (2015: 95) göre ise Türkiye, 1998 tarihli Tüzük ile ticaret gemilerinin geçişlerini, deniz çevresinin korunması ve seyir güvenliğinin sağlanması amacıyla düzenleme yetkisine sahip

olmasına rağmen olumsuz hava şartları veya hidrografik koşullar gibi olağanüstü bir durum olmadığı müddetçe Boğazların gemi geçişlerine kapatılıp Kanal İstanbul'a yönlendirilmesinin mümkün olmayacağını belirtmektedir. Aynı şekilde Kuran (2019: 6) da, Sözleşme'nin ticaret gemileri açısından bayrağı ve yükü ne olursa olsun geçişlerin serbest olduğuna dair açık hükmü karşısında, Türkiye'nin yabancı gemilerin geçişini zorunlu kılacak bir düzenleme getirerek Kanal İstanbul'dan trafiğin geçişine zorlama gibi bir yetkisinin uluslararası hukuk çerçevesinde söz konusu olmadığını belirterek bunun olabilmesi için Montrö Sözleşmesi'nin tadil²⁴ edilmesi gerektiğini ifade etmektedir. Ancak, Türkiye söz konusu tadilat arzusunun başarıya ulaşabilmesi için; Türkiye'nin Kanal İstanbul projesine neden ihtiyaç hissettiğini, İstanbul'da yaşayan 16-18 milyon insanın can ve mal güvenliğinin ciddi tehlikelerle karşı karşıya kaldığını, ekonomik nedenlerden ziyade daha çok yaşam ve çevre hakkı konularını ön plana çıkarılarak uluslararası alanda konferanslar, diplomatik girişimler yapması sonucu dış kamuoyunu ikna edilmesini ve en azından itiraz etmelerinin engellenmesi adına Türkiye'nin sürekli lehine olan Montrö Sözleşmesi'ndeki egemenlik haklarını kaybetmeden yapılmasını önermektedir. Kuran (2019: 7), birçok uluslararası deniz hukuku bilim insanının, Türkiye'nin askeri anlamda güvenliği açısından Montrö Sözleşmesi'nin önemli bir sigorta olduğunu ve bu sigortaları muhafaza etmek kaydıyla tabii ki ticaret gemilerinin geçişi açısından trafiğin düzenlenmesi, mal ve can güvenliğinin sağlanması için birtakım küçük tadilatların, revizyonların yapılabileceğinin altını çizmektedirler. Ayrıca, Kanal İstanbul'un faaliyete geçmesi, İstanbul Boğazı'nın hukuki yükünü ve Türkiye'nin uluslararası hukuktan ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nden kaynaklanan sorumluluğunu azaltmayacağı ve değiştirmeyeceğini de ifade etmektedir.

Karadeniz'in ve Montrö Sözleşmesi'nin önemini vurgulayan jeopolitik ve jeostrateik teorisyen ve ABD eski güvenlik danışmanı Brzeninksi (2016: 164), Avrasya'nın önemini aktardıktan sonra NATO ve AB'nin 2000'li yılların sonunda nasıl değişeceğini belirterek, ABD'nin ulusal çıkarlarına yönelik Avrasya'da mevcut enerji

²⁴ Andlaşmanın tadil edilmesi için kural olarak imzacı devletlerin oy birliği aranmaktadır. Andlaşmanın 14 ve 18. maddelerinin tadilatı için akid devletlerinin ¾'ünün olumlu oy kullanması gerekmektedir. Karadeniz'e kıyaslı olan tüm devletlerin dörtte üçünün, bu dörtte üç'lük çoğunluk içinde olması gerekir. Andlaşmaya taraf olan devletler, dörtte üçü olumlu oy kullansa dahi bu hükümler değiştirilemez. Türkiye'ye savaş gemilerinin boğazdan geçişlerini ve Karadeniz'deki akıbetlerini belirleyen hükümlerinin değiştirilmesinde veto hakkı tanınmıştır (Toluner, 1996: 180; Aktaran Arıdemir, 2016: 248).

koridorlarına sahip olmayı ve/veya enerji koridorlarının güvenliğini askeri, ekonomik ve siyasi olarak tesis edilmesinin hayati önem arz ettiğini aktarmıştır. NATO'nun Karadeniz'e bakış açısının askeri gemilere trafiğe açılması ve her defasında ABD'nin Ukrayna'nın NATO'ya dahil edilmesi yönündeki yaklaşımları Rusya'yı aşırı derecede rahatsız ettiği bir gerçektir. Haliyle Rusya Federasyonu'nun, gemi trafik geçişinin yapılacak olan Kanal İstanbul üzerinden seyretmesine Türkiye'nin ileri süreceği İstanbul boğazının güvenliği açısından endişelerini yerinde bulacağına, aksi halde Montrö Sözleşmesi'nin tekrardan ele alınması ve yenilenmesine sıcak bakmayacağı kanaatindeyiz. Çünkü bilhassa son yıllarda Türkiye-Rusya ilişkileri sadece ekonomik mecrada değil siyasi mecrada da hızlı bir yoğunluk yaşamakta olup, Türkiye ve Rusya'nın Suriye'de, Libya'da ve Kırım'da olduğu gibi diğer dünya coğrafyasında karşılaşacakları çıkar çatışmalarını konunun kendine has ve özgün özelliklerine göre değerlendirmeye alacakları kesin bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bağlamda, küresel güçlerin Karadeniz'i yeni bir mücadele alanı haline getirmemesi ve hiçbir şekilde Montrö Sözleşmesi'nin tadil edilmemesi konularında her iki ülkenin de kararlı olduklarını açık ve net bir şekilde ifade ettikleri ortadadır. Gerek Rusya, gerekse Türkiye Karadeniz'e dair konuların özellikle Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler tarafından işbirliği içerisinde müşterek çözülmesini istemekte ve bunun dışındaki iradelerin müdahale etmesini istememektedirler. Bu bağlamda, ABD'nin çeşitli faaliyetler kapsamında Akdeniz'de görev alan NATO Aktif Çaba Operasyonu'nun (Operation Active Endeavour) görev sahasının Karadeniz'i de kapsayacak şekilde genişletilmesi isteğine her iki ülke de karşı çıkmaktadır (Arıdemir, 2016: 252). Bu noktada, Montrö Sözleşmesi her ne kadar Türkiye'nin güvenliğini garantiye alıyor olsa da bizce daha çok Rusya'nın güvenliğini garantilemektedir. Haliyle Rusya, Türkiye'nin Kanal İstanbul Projesini aktif olarak kullanılmasını Montrö Sözleşmesinin fesih edilmemesine tercih edecektir. Bu nedenle Rusya'nın Ankara Büyükelçisi Aleksei Erkhov'un "Kanal İstanbul'un Karadeniz'deki hukuk rejimini belirleyen Montrö Boğazlar Sözleşmesini değiştirmeyeceğini, değiştirmedeği sürece de Türkiye'nin kendi meselesi olacağı"²⁵ şeklindeki beyanı bu meyanda değerlendirmek mümkündür (Yetkin, 2019).

Türkiye, Kanal İstanbul yoluyla yapılacak geçişleri düzenlerken, Montrö'nün İstanbul Boğazı'ndan uğraksız geçiş uygulamalarından açık ve örtülü bir sapma

²⁵ Detaylı bilgi için <https://yetkinreport.com/2019/12/27/rusya-kanal-istanbula-ilk-tepkisini-verdi/>

göstermeden kendi ve bölge çıkarlarını gözeterek hareket etmesinde fayda görülmektedir. Bu bağlamda, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin temel kurallarını zedelemeyecek şekilde Rusya'nın da taraf olacağı Kanal İstanbul lehine bir uygulamayı hayata geçirebilmelidir.

3.1.5.1.3. Suyolu Ulaştırması Açısından Etkisi

Coğrafi olarak Asya ile Avrupa'yı birbirinden ayıran ancak siyasi olarak birbirine bağlayan Türk Boğazları, Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin ana deniz giriş-çıkış kapısıdır. Bu kapının güvenliğinin sağlanması Türkiye'nin olduğu kadar Karadeniz'e kıyısı olan diğer devletler için de önem arz etmektedir (Pazarcı, 1986: 849). İki açık deniz olan Karadeniz ve Ege Denizi'ni birbirine bağlama özelliğinden dolayı İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı, deniz ulaştırması amacıyla kullanılan tek bir suyoludur (Karamahmut, 2006).

17 deniz mili uzunluğundaki İstanbul Boğazı'nın sahip olduğu küçük ölçekli körfezler ve burunlar gibi kıyısız yapılar çeşitli akıntılara sebep olmakta ve bu akıntılar İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin seyrini olumsuz etkileyerek sıklıkla gemi kazalarına neden olduğu bilinmektedir (Özsoy ve diğ., 1988: 1-9). Bu noktada 2000 – 2008 yılları arasındaki verilere bakıldığında, dünyadaki tankerler % 26 oranında yapısal arıza, % 23 oturma, % 3 yangın ve % 4 patlama; İstanbul'dakiler ise, % 24 oranında yapısal arıza, % 24 oturma, % 6 yangın ve % 3 patlama ile birbirlerine yakın oranlarda olumsuzluklarla karşılaşmaktadırlar. Ancak, dünyadaki tankerler % 24 oranında çarpma, % 20 çatma kazaları yaparken; İstanbul'dakilerin % 34 oranında çarpma ve % 9 çatma kazaları yaptığı gözlemlenmiştir. Bu durumun, dar bir geçiş olan İstanbul Boğazı'nın fiziksel yapısından kaynaklandığı değerlendirilmektedir (AYGM, 2019: B3-265).

Coğrafi olarak güç koşulların yanında, artan deniz trafik yoğunluğu da Türk Boğazlarındaki deniz ulaştırmasını çok ciddi ve tehlikeli hale getirmiştir. İstanbul Boğazından 1947 yılında geçen gemi sayısı günlük 17 gemi iken, bu rakam tablo 10'de görüldüğü gibi son yıllarda bu değer 120' yi aşmış ve bu değer Süveyş ve Panama Kanallarına göre oldukça büyük bir değerdir. İstanbul'da her gün 2009 yılı verilerine göre yaklaşık 1,5 milyon (bugün bu sayı iki katına ulaşmıştır) insan İstanbul'un iki

yakası arasında gidiş-geliş yaparken Boğazı kullanmaktadır. Yine her gün 2009 yılı verilerine göre yaklaşık 2.000 deniz vasıtası çeşitli amaçlarla boğazda seyir halindedir (AYGM, 2019: B3-264). 2017 yılı verilerine göre (Tablo 11) İstanbul Boğazı'ndan geçen 43.226 adet (2071 yılında bu sayı 86.251 olarak tahmin edilmektedir) gemiden sayıca %20'si ve tonaj olarak %40'ı tanker ve petrol ürünü olup bu değer Süveyş ve Panama Kanalları gibi küresel ticarete hitap eden kanallara kıyasla oldukça yüksek değerlerdir. Bu kapsamda ABD Enerji Enformasyon İdaresi (Energy Information Administration) tarafından yayınlanan Dünya Petrol Taşımacılığı Tıkanma Noktaları (World Oil Transit Chokepoints) 2017 yılı raporunda, 2016 yılında Türk Boğazlarından günlük 2,4 milyon varil (mbd) petrol ve petrol ürünleri (% 80'i ham petrol olmak üzere) geçişi yapıldığı belirtilmiş olup 2004 yılında 3,4 milyon varil olan geçişte özellikle Rusya'nın petrol ihracatını Karadeniz limanlarından Baltık Denizi limanlarına yönlendirmesiyle düşüş yaşandığı ancak Kazakistan'ın Kashagan petrol sahasındaki üretimin artışına paralel olarak, boğazlardan geçen petrol miktarının da artmasının beklenebileceği belirtilmektedir (AYGM, 2019: B3-265). Bu tespite birde Montrö Sözleşmesi kapsamında gemilerin kılavuz kaptan alma zorunluluğu bulunmadığından özellikle kılavuz kaptan almayan bahse konu tehlikeli yük taşıyan gemiler eklenirse, boğaz trafiği gerek insanlar gerekse çevre için büyük risk taşıdığı gerçeği gün gibi ortaya çıkmaktadır.²⁶ İstanbul Kanalı faaliyete geçtiğinde, gemilerin kanalı kullanmasının teşviki ile bu risk azaltılabilecektir (UTİKAD, 2020a).

Tablo 10. İstanbul Boğazı, Süveyş ve Panama Kanallarından Geçen Yıllık ve Ortalama Gemi Sayıları (2017)

| Su Kanalı | Geçen Gemi/Tanker Sayısı | |
|-----------------|--------------------------|-----------------|
| | Yıllık Toplam | Günlük Ortalama |
| İstanbul Boğazı | 43.226 | 120 |
| Süveyş Kanalı | 17.550 | 48 |
| Panama Kanalı | 13.548 | 37 |

Kaynak: AYGM, 2019: B3-263

²⁶ Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 2017 verilerine göre İstanbul Boğazı'ndan geçen toplam 42.978 adet gemiden 24.059 adedi klavuz yardımı almıştır. Dolayısıyla yaklaşık % 44 oranında gemi klavuzsuz geçiş yapmaktadır (KEGM, 2018). Deaylı bilgi için bkz.

<https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/Data/1/Files/Document/Documents/z2/zh/qi/E3/Sekt%C3%B6r%20Raporu%202018.pdf>

Tablo 11. İstanbul Boğazı, Süveyş ve Panama Kanallarına Ait Gemi Geçiş Verileri

| Gemi Tipleri | İstanbul Boğazı | | İstanbul Boğazı | | Süveyş Kanalı | | Panama Kanalı | |
|------------------|-----------------|------------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|-------------------------|
| | Tonajları Adet | Toplam Adede Göre Oran | Tonajları (Milyon Ton) | Toplam Tonaja Göre Oran | Tonajları (Milyon Ton) | Toplam Tonaja Göre Oran | Tonajları (Milyon Ton) | Toplam Tonaja Göre Oran |
| Sıvı Yük | 8.633 | % 20 | 203.558 | % 40 | 177.782 | % 19 | 63.200 | % 18 |
| (Tanker+LNG+LPG) | | | | | | | | |
| Kuru Yük | 33.440 | % 77 | 361.658 | % 60 | 739.890 | % 80 | 276.300 | % 81 |
| Diğer | 1.153 | % 3 | 143 | % 0,02 | 7.984 | % 1 | 1.300 | % 0,5 |
| Toplam Adet | 43.226 | % 100 | 565.211 | % 100 | 925.656 | % 100 | 340.800 | % 100 |

Kaynak: Yazar tarafından TÜİK ve Kanalların resmi web sitelerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Yukarıda belirtilenler ışığında Kanal İstanbul Çed raporuna (AYGM, 2019: B3-63) göre, çarpışma senaryoları açısından en zor kısımlarında İstanbul Boğazı'ndan 13 kat daha düşük kaza riski taşıyan Kanal İstanbul, uzunluk bakımından İstanbul Boğazı'na göre daha uzun olmasına rağmen toplam kaza sıklığı açısından İstanbul Boğazı'ndan 8 kat daha az olması beklenmektedir. Denizyolu ulaştırması açısından değerlendirilmesi gereken bir diğer konu ise; İstanbul Kanalı'nın İstanbul Boğazı'na alternatif oluşacağı için Kanal ücretlerinin yüksek görülmesi durumunda Kanal'dan geçmek istemeyen gemiler, Montrö Sözleşmesi'nin serbest geçiş hakkını referans göstererek İstanbul Boğazı'ndan geçmek isteği olasılığı doğmaktadır. IMO sözleşmesinde Türkiye'ye, tehlikeli yük taşıyan sıvı dökme yük gemilerinin risk nedeniyle bekletme yetkisi verilmişse de kanalın açılması ile beraber daha önce bahsedildiği üzere, düzenlenen tüzüğün çelişkileri ortaya çıkacağı ve en nihayetinde Rusya'nın 1982 ve 1994 yıllarında verdiği tepkiler düşünüldüğünde Kanal İstanbul'un kullanılması ekonomik bulmayarak Rusya'nın Boğazlardan geçiş talebi gündeme geleceği şeklinde düşünceler ileri sürülmektedir.

Bu konuyla ilgili olarak Kanal İstanbul Projesi Çed raporu (AYGM, 2019: B6-153-156); Türkiye'nin uğraksız geçişi düzenleme yetkisi çerçevesinde hazırlayıp yürürlüğe koyduğu ve 22 yıldır uygulanan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü neticesinde ortaya çıkan, gemilerin demir atılan yerlerde günlerce beklemeleri

olgusunun Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin içeriğine ve ruhuna uymadığını dair hiçbir devlet veya uluslararası örgüt tarafından iddia edilmediği ve Tüzük uygulamalarına titizlikle uyulmakta olduğu belirtilmektedir. Rapora göre, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde öngörülen geçiş düzenine ilişkin açık sınırlayıcı hükümlere ters düşmeden Türkiye'nin, Türk Boğazlar Bölgesi ile iç sular ve karasularının oluşturduğu boğaz yaklaşma sularında yasama, yürütme ve yargı yetkileri tamdır. Bununla beraber, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 1'inci maddesinde yer alan Boğazlardan denize geçiş ve ulaşım özgürlüğü ilkesinin sonsuz bir süresi olacağı, ayrıca Sözleşme'nin 28 inci Maddesinin 2 nci fıkrasında da belirtilmiştir. Bu bağlamda Montrö Boğazlar Sözleşmesi, iki ulusal boğaz ile bir iç denizden oluşan yaklaşık 164 millik bir deniz alanında uğraksız geçişi düzenlemektedir. Kanal İstanbul geçişleri; geminin bayrak devletinin, acentesinin ve/veya gemi adamlarının talebi üzerine olması veya mücbir bir sebepten kaynaklanması durumlarında uğraksız geçiş olarak mütalaa edilemez. Diğer taraftan, uğraksız olmayan bir geçişin Kanal İstanbul yoluyla yapılmasına zorlanması ve önemle tavsiye edilmesi, Boğazlardan denize geçiş ve ulaşım özgürlüğü ilkesinin açık bir ihlali olacaktır. Bu noktadan hareketle, İstanbul Boğazı yerine inşa edilecek Kanal İstanbul yoluyla yapılması planlanacak bir geçiş, Montrö Boğazlar Sözleşmesi kapsamında uğraksız bir geçiş olmayacaktır. Haliyle böyle bir geçiş, bayrak devletinin, acentesinin veya yetkililerinin talebi üzerine olması durumunda kabul edilebilir ve Sözleşmedeki geçiş özgürlüğü ihlal edilmemiş olacaktır.

3.1.5.1.4. Ekonomik Etki

Kanal İstanbul'un yapılmasındaki en önemli amacın boğaz güvenliği olduğu daha önce ifade edilmişti. Deniz yolu güvenliğinin aksamaması çevresel, sosyal ve dolayısı ile ekonomik olarak ek ve beklenmeyen maliyetlere de sebep olmaktadır. Bu noktada projeye ait ekonomik fizibilite değerlendirme sonucu; GSYH'ye katkısı, boğaz güvenliğini artırarak kaza maliyetlerini azaltıcı yönde olumlu etkileri ve uluslararası ticareti destekleyici stratejik önemi saptanmıştır. Bu konuya bir başka açıdan bakıldığında; İstanbul Boğazı'ndan geçen tehlikeli madde miktarının yıllık ortalama 130 milyon ton olup, bu da mevcut trafiğin yaklaşık % 20'sine ve Bakü-Tiflis-Ceyhan ham petrol boru hattı ile taşınan yıllık kapasitenin 2 katından daha fazlasına tekabül

etmektedir. Haliyle, boğaz güvenliği ve kaza maliyetlerinin azaltılması yönünden Kanal İstanbul Projesi'nin hayata geçmesi ile ekonomik faydalar elde edileceği öngörülmektedir. Bununla birlikte finansal fizibilite çalışmasında kullanılan Boğaz geçiş adetleri doğrultusunda hesaplanan ortalama 25 yıllık kaza maliyetinin toplamı 596 milyon ABD Doları olup, 2018 sonuna indirgenmiş değeri 251 milyon ABD Doları'dır. Bir diğer Ekonomik fayda ise, Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH) kapsamında 20 yıl içerisinde 126,4 milyar ABD Doları değerinde ek GSYH sağlayacağı ve yıllık GSYH'ye (2017 GSYH –857 milyar ABD Doları) ortalama % 0,74 katkı, olumsuz senaryo değerlendirildiğinde ise, 20 yıllık süreçte ek 73,7 milyar ABD Doları GSYH sağlayacağı ve yıllık GSYH'ye % 0,43 ortalama katkı sağlayacağı çed raporu tarafından ortaya konmuştur (AYGM, 2019: B3-264).

Tablo 12' de Süveyş, Panama Kanalları ve İstanbul Boğazı'na ait gemi geçiş adetleri ve bunlardan elde edilen gelirler verilmiştir. Buna göre Süveyş Kanalı'nda 2019 yılında 18.880 adet gemi geçerken 2019 yılı geliri 5,8 milyar dolar, Panama Kanalı'ndan 2019 yılında 13.785 adet gemi geçerken aynı yıl 3,366 milyar dolar gelir elde edilmiştir. İstanbul Boğazında ise 2018 yılında toplam 41.103 gemi geçerken 2018 yılı gemi geçişleri için elde edilen gelir 200 milyon dolar olup, bu gelirin büyük çoğunluğu geçiş desteği için verilen hizmet gelirleridir.

Tablo 12. Süveyş ve Panama Kanalı ile İstanbul Boğazı'na İlişkin Değerler

| | Süveyş Kanalı | Panama Kanalı | İstanbul Boğazı |
|---------------------------------|----------------------|----------------------|------------------------|
| Yıllık Gelir (Milyar \$) | 5,800 | 3,366 | 0,200 |
| Geçiş Yapan Gemi Adedi | 18.880 | 13.785 | 41.103 |

Kaynak: www.suezcanal.gov.eg; www.pancanal.com/eng; KEGM, 2018).

Görüş uzaklığı ve akıntı gibi seyri olumsuz etkileyen faktörlerin yanında; 1998 yılına ait Tüzük gereği “mücbir sebeplerle, çatma, karaya oturma, yangın, kamu güvenliği, çevre kirlenmesi gibi tehlike durumlarında, köprü/tünel inşaatı, sondaj vb. sualtı ve su üstü çalışmaları gibi kamu yararına yapılan büyük inşaatlarda, geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikelerinde, ulusal ve uluslararası sportif faaliyetler ve özel geçişe tabi gemi geçişleri” nedenleriyle İstanbul Boğazı'nın deniz trafiğine kapatılması söz konusu olabilmektedir. Deniz trafiğindeki

yoğunluk ve Tüzük uygulamaları sonucunda; son 13 yılın ortalamasına göre her bir geminin payına düşen demir yerlerindeki bekleme süreleri ortalama 13,7 saattir. Yine bu değerler çerçevesinde rapor (AYGM, 2019: B3-265), 2016 yılında boğazlardan geçen petrolün güncel ham petrol fiyatları (73 ABD Doları, OPEC ortalama fiyatı – 30.06.2018) kullanılarak hesaplanan parasal değerinin yaklaşık 64 milyar ABD Doları olduğunu belirterek ortalama 14 saatlik boğazlardaki bekleme süresinin Kanal İstanbul geçişleriyle ortadan kaldırılmasıyla oluşacak petrol ihracatçısı bölge ülkelerine yaratacağı ek ticari değer, OECD çalışmasındaki % 4 etken faktörü kullanıldığında, yıllık 1,6 milyar USD olduğunun altı çizilmektedir. Benzer şekilde yine son 13 yılın ortalamasına göre yıllık 50.294 geminin geçiş yaptığı esas alındığında, bütün gemiler için toplam bekleme süresinin 28.709 gün olup, deniz ticaretindeki ekonomik karşılığı büyük rakamlara ve önemli zaman kayıplarına tekabül ettiği vurgulanmaktadır. Burada vurgulanmak istenen husus; Boğaz geçişleri için beklenen süreden dolayı hem zaman hem de ticari kayıp yaşayan gemilerin, bekleme kayıplarını göz önünde bulundurdıkları vakit, Kanal İstanbul geçiş ücretleri gemi ticareti içerisinde devde kulak kalacaktır.

Tüm söylenenlerle birlikte yapılması planlanan Kanal İstanbul'un maliyetininin ne kadar olacağı merak edilmektedir. Rapor (AYGM, 2019: B3-268), Kanal İstanbul Projesi kapsamında her bir İdarelerin ilgisi alanına giren ve Kanal ile ilintili olan tüm iş kalemleri değerlendirilmiş, yapım metotları, süreleri ve maliyetleri tahmini olarak hesaplanmış ve elde edilen maliyetin; kanal ve kanal entegre yapıları için yaklaşık 60 milyar TL, deplasmanlar, relokasyonlar ve geçişler için yaklaşık 15 milyar TL olmak üzere toplamda 75 milyar TL (yaklaşık 14 milyar dolar) mertebesinde olacağı belirtilmiştir. Ancak söz konusu tahmini maliyetin proje esnasında var olan belirsizliklerin uygulama esnasında ortaya çıkması ile artacağı öngörülebilir.

Peki, Kanal İstanbul işletmeye alındıktan sonraki getireceği gelir ne kadar tahmin edilmektedir. Bu konuyu bir televizyon programında değerlendiren Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit TURHAN; “Kanal İstanbul'dan geçecek gemilerden alınacak paranın, asgari yıllık net 1 milyar ABD Doları civarında olduğunu ve 68 bin kapasiteli kanaldan 50 bin gemi geçtiğinde yıllık 5 milyar ABD Doları gelir elde edileceğini” belirtmiştir (Anadolu Ajansı, 13.01.2020).

Yapılan eleştiriler ve duyulan endişeler aslında son yetmiş yıl içerisinde yapılmış ve yapılması niyetlenen tüm önemli projeler (Keban Barajı, 1, 2 ve 3. Boğaz Köprüleri,

İstanbul Havalimanı...) için de dile getirilmiş ve en nihayetinde yapılan projeler halen daha ülke ekonomisine önemli katma değer sağlamaktadırlar. Bu demek değildir ki yapılması düşünülen projeler hakkında duyulan endişelerin bilimsel olarak ortaya konmasından geri durulmalıdır. Aksine, ülkeye ekonomik ve sosyal anlamda katkı sunacak her projenin tüm toplum tarafından sahiplenilmesi ve bu noktada varsa ileride oluşacak ve geriye dönülemeyecek bilimsel olarak ispatlanmış veriler, bu noktada olumsuzlukların tüm yetkililerce paylaşılması ve bir bilimsel kamuoyunun oluşturulması yerinde olacaktır. Ancak görüldüğü kadar, Kanal İstanbul Projesinin yapılmasını savunan ve yapılmasına itiraz eden kesimler söz konusu projeyi bir siyasi meta haline getirerek konunun siyasallaşmasına zemin hazırlamışlardır. Biz konunun manipülasyonlardan uzak bilimsel veriler ölçeğinde ve de endişeler göz ardı edilmeden ülke menfaatleri neyi gerektiriyorsa onun yapılması gerektiği inancındayız. Ancak şunu belirtmekte fayda vardır ki; 2030 yılı için denizcilik sektörü ortalama 25 milyar ton yük kapasitesiyle ulaştırma bileşenleri içerisinde lider ve en ekonomik ulaştırma bileşeni olma özelliğini devam ettirmesi beklenmektedir. Haliyle ileriye yönelik beklenti ve tahminler ışığında, Kanal İstanbul da bu sürecin içerisinde kendine yer bulmalıdır. Kanal İstanbul inşası esnasında doğabilecek ve önlemleri alınabilecek olumsuzlukların birer bilim fetişizmine dönüştürülerek toplumun önüne sunulması, Türkiye'nin gelecekteki ticari ulaşım rekabetindeki yerini almasına engel olacaktır. Çünkü ticaret yolları serbest halde hareket eden su misali kendine engel teşkil etmeyen ve kolay hareket edebileceği yöne yönelme eğilimindedir. Son tahlilde, tüm bu değerlendirmeler neticesinde Kanal İstanbul hakkında yapılan eleştiriler ve dile getirilen endişeler dikkate alınarak kanal yapım maliyetini artırma ihtimali de olsa çevresel ve sosyal etkileri minimize edecek önlemler alınarak Kanal İstanbul Projesinin hayata geçirilmesi ülke ekonomisine, siyasal güç dengesine önemli katkılar sağlayacağı kanaatindeyiz.

3.2. Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası (OUP) ve Türkiye'ye Yansıması

Karl Marks, toplumsal hayatın teşekkülünde en önemli unsuru ekonomi olarak görmüş ve toplum üzerinde şekillenen diğer unsurların ekonomi üzerinden şekillendiğini belirtmiştir. Marks'ın teorisi hakkında yıllardır yapılan eleştiriler ve

eksiklerin olduğu belirtilse de günümüz liberal sistem içerisinde küreselleşmenin ekonomideki ağırlığını ve bir pazar yaratma gerçeğini görmemek mümkün değildir. Küreselleşmiş bir dünya pazarına hâkim olmak için bugün gitgide sınırlar kalkmakta, ülkeler, şirketler ve insanlar arasındaki ilişkiler artan bir hızla gelişmektedir. Merkez ülkeler olarak adlandırılan gelişmiş ülkeler, sosyal, ekonomik ve siyasal anlamda “küresel taşıma ağları”nı kontrol etmek için mücadele etmektedirler. Küresel taşıma ağlarının kontrol altında tutmanın nedenlerine bakıldığında;

- Uzun dönemli ekonomik çıkarlar,
- Politik baskı, nüfuz oluşturma,
- Güvenlik bölgesi oluşturma,
- İhtiyaç duyulan mal ve hizmetlerin dış kaynaklardan sağlanması, olarak belirtmek mümkündür. Ayrıca rekabet gücünü koruyacak ve geliştirecek unsurlara bakıldığında (Laçiner, Özcan, Bal, 2004: 110, 111);
- Pazarlara en kolay, en güvenilir ve en az maliyetle ulaşma,
- Ucuz, yeterli ve güvenilir mamul ve hammadde akışı,
- Güvenilir, yeterli ve ucuz enerji gereksinimi,
- Ucuz, yeterli, güvenilir ve eğitilmiş iş gücü olarak görünmektedir.

Gürkaynak ve Yalçiner (2009: 80)’e göre uluslararası sisteme ilişkin Soğuk Savaş sonrası biçimlenen ve günümüze kadarki süreçte ulus-devletler, ciddi manada sınırların kalktığı ve bağımlılık teorisinin aksine gittikçe karşılıklı bağımlılık şartların olduğu bir düzlemde dış politika yaratma durumuyla karşı karşıya kalmışlardır. Haliyle dünya genelinde, özellikle liberal söylemlerin etkisiyle ticari ve iktisadi alanlarda ekonomik menfaatler gözetilerek dört unsurun (mal, hizmet, işgücü ve sermaye) serbest dolaşımını sağlayacak işbirliği ve bütünleşme gayretlerin olduğu ve sınırların kalktığı bir süreç yaşanmıştır. Perroni, Whalley (1996: 59), gelinen noktayı; 20. yüzyılın ikinci yarısının başlarında, üretim ve ticaretin küresel olarak hareket etmesi ve serbestiyetin doğurduğu bir küreselleşme dünyası kadar ulus-devletlerin tek başına ayakta kalmak için uluslararası rekabetin doğurduğu sıkıntıları göğüsleyebilmek amacıyla pek çok devletin bölgesel “blok”lar oluşturarak serbest ticaret bölgeleri yaratması ve hatta daha ötesi, ortak hukuki, sosyal ve siyasi, sistemler kuran bölgesel birlik hareketlerinin olduğu bir dünya oluştuğunu belirtmektedirler. Bu bağlamda, küresel taşıma ağlarının kontrolünün sağlanması, oluşturulan ekonomik birlikler ve uluslararası örgütler yoluyla mümkün

olabilmektedir. Bu birlik ve örgütlere bakıldığında, “Dünya Ticaret Örgütü” (WTO), “Avrupa Birliği” (EU), “Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması” (NAFTA), “Uzakdoğu Kaplanları” (ASEAN), “Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü” (KEİT), Avrupa Ekonomik Alanı (EEA), “Asya-Pasifik Ekonomik Konseyi” (APEC) gibi teşkilatlar olup, söz konusu bölgesel ve uluslararası oluşumlar sayesinde taşıma politikalarına yön verilmektedir. IRU, FIATA, IATA, UNECE, UNCTAD gibi sektörel düzenleyici kurum ve kuruluşlarla oluşturulan politikaların, ortak kurallar çerçevesinde uyumlaştırılması, söz konusu uluslararası kuruluşlara üyelik yoluyla gelişmekte olan ülkelere ortak kuralların uygulanması temin edilerek taşımacılık sistemi kontrol altında tutulmaktadır.

Günümüzde küreselleşme bir gelişme akımı olarak görülmekle birlikte, ülkeleri birbirine daha fazla bağımlı kılmaktadır. Bağımlılık karşılıklı bir ilişki olarak bilinmekle beraber küreselleşme ile artan bağımlılık, dünya ticaretinde büyük bir hareketliliği ortaya çıkarmış, bir bakış açısına göre merkezin çevreye yayılmasını hızlandırmış, diğer bir bakış açısına göre ise ticareti ulusal boyuttan çıkararak uluslararası hale getirmiştir. Ancak son tahlilde, Trump yönetimindeki ABD’nin klasik anlamda uluslararası örgütler tarafından alınan kararlar olmaksızın devletlere, ticarete²⁷ ve olaylara müdahale etmesi, hegenomik bir gücün zor kullanarak dilediği kararı almaya kendini yetkili gördüğünün bir delilidir²⁸. Artan mal ve insan hareketleri talebi oluşturarak ulaştırma sektörünü de bu hareketin kalbine koymuş ve ulaştırma ağlarının merkezine gelişmiş ülkeleri yerleştirerek, merkezden çevreye bir yayılma göstermektedir. Ancak bu demek değildir ki ulaştırma ağlarından çevre ülkelerin faydalanması söz konusu olmamaktır. Aksine, merkez ülkeler kadar fayda görmeseler de illaki ticari ve benzeri alanlarda yararlanma olanakları bulmaktadırlar. Günümüzün değişen üretim ilişkileri, artan sosyal güvenlik önlemleri, çevre koruma bilincinin maliyetler üzerine yaptığı baskı, kısacası iş görme ortamını çevreleyen yeni hukuk alanları, üretimi gelişmiş ülkelerde giderek pahalı hale getirmektedir. Bu sebepler çerçevesinde, sermayesiyle, ticaretiyle, teknolojiyle,

²⁷ ABD, Dünya Ticaret Örgütü’nün kuruluş amacına aykırı bazı gümrük vergisi, ambargo gibi tek taraflı kararlar alıp uygulama cüretkârlığı bulabilmektedir.

²⁸ Aynı şekilde uluslararası bir kuruluş olan Birleşmiş Milletler’in İsrail hakkında vermiş olduğu tüm kararları yerine getirmeyen İsrail Devleti’nin tutumu, ikinci dünya savaşı sonrası oluşturulan bu sistemin hegemonik güçlerin elinde işlevsellik kazandığını göstermektedir. Bundan dolayı, Recep Tayyip Erdoğan’ın sistemi eleştiren ve BM konsey üyesi olmayan diğer ülkelerin de hakkının savunulması gerektiği ifade eden “Dünya Beşten Büyüktür” sloganıyla mevcut sistemin hegemonik güçlere hizmet ettiğini vurgulamaktadır.

ulaştırmasıyla, ulusal geliriyle bir bütün olan gelişmişlik, ülkelerin dışa açılmasında ulaştırma ve taşımacılık hizmetlerini ve dış pazarlara ulaştırılmasında ise, hammadde trafiğini, zamanı ve maliyet hesabını önemli hale getirmiştir.

Son yıllarda bu eğilime Çin, Kuşak ve Yol Girişimi (One Belt One Road (OBOR)) ile çok hızlı bir giriş yaparak teknoloji üreten Avrupa ülkeleri ile Pazar ve ticari ilişkilerini geliştirmeyi planlamaktadır. Bir görüşe göre uluslararası eğilimler, gelecek on yıllarda bambaşka bir dünyanın oluşacağını ve dünyanın 'sürdürülebilir kalkınmayı' yaşatabilmesi için ülkelerin yaşayacak ve satın alacak geliri elde etmesiyle mümkün olabileceğini ileri sürerken (İnfomad Dergisi, 2007), bugün dünya ülkelerine bakıldığında, ABD öncülüğünde birçok ülkenin giderek içine kapanarak ulusal çıkarların supranasyonal örgüt çıkarlarından daha öncelikli²⁹ hale geldiği bir yöne savrulmanın olduğu görülmektedir.

3.2.1. Avrupa Birliği Ulaştırma Sistemleri ve Ortak Ulaştırma Politikası (OUP)

Üyesi olduğu ülkelere ekonomik açıdan gelişmişlik, istihdamın sağlanmasını ve yaşam standartlarının yükseltilmesini vaat eden Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT), kömür-çelik ürünlerinin rasyonel dağılımını güven altına almayı, bu ürünlerde ihracat ve ithalat vergileri ile eş etkili resimlerin kaldırılmasını, miktar sınırlama ve diskriminasyonunun bertaraf edilmesini ve yerel ürünlere ilgili hükümet tarafından verilebilecek destek ve teşviklere engel olmayı kendine temel amaç edinmiştir (Ümit, 2002: 20). AKÇT, daha ileriye yönelik geniş ölçekli bir ekonomik entegrasyon için bir talebi üreterek, Avrupa'daki barışı garantileyen siyasi entegrasyon kurumları tesis ederek süreç içerisinde her adımıyla ulus üstü kurumlar gereksinimi yaratan bir çalışma anlayışı benimsemiştir. Bu anlayışın neticesinde doğan Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET), AKÇT'nin benzer amaçları doğrultusunda genişlemeyi, karını maksimize etmeyi ve bütünleşmeyi kendine amaç edinmiştir. AET'ye üye ülkeler arasında başta barışın korunması temelinde "spill over" terimi ile adlandırılan sektörlerin birbirini etkileyerek yayılan ve büyüyen gelişmeler yardımıyla ekonomik, sosyal ve kültürel bütünleşmeyi kendine hedef olarak benimsemiştir. Söz konusu bütünleşmeyi

²⁹ İngiltere'nin Brexit sonucunda AB'den ayrılması bölgesel bütünleşmenin sonunun başlangıcı olarak nitelendirilmektedir.

sağlayabilmek için ekonomik alanda hammadde ve mamulün Avrupa sınırlarında serbest dolaşımının sağlanması ihtiyacına istinaden ulaştırma politikalarının üye ülkeler içerisinde ortak kurallara bağlanması gerekmiştir. Dolayısıyla, AET ulaştırma sektörü üzerinde önemle durarak Roma Antlaşması'nda tarım sektörü ile ulaştırma sektörünü ayrı bir bölümde ele alarak Topluluk amaçlarına hizmet edecek kararları antlaşma düzeyinde karara bağlamıştır (Stevens, 2004: 4-5).

Nihai hedefi siyasi birlik olan Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun yukarıda ifade edilen amaçlara ulaşabilmesi için gümrük vergilerini ve miktar sınırlamalarını kaldırmak, üçüncü ülkelere mukabil ortak bir gümrük tarifesi ve ortak bir ticaret politikası oluşturmak, üye ülkelerin kendi arasında sermaye ve işgücü dolaşımını serbest hale getirmek, ortak tarım ve ulaştırma politikaları gerçekleştirmek, Ortak Pazar içinde rekabetin bozulmamasını sağlayacak bir rejimi oluşturmak, üye devletlerin ekonomi politikalarının eşgüdümünü sağlayacak ve ödemeler bilançosundaki dengesizlikleri önleyecek usulleri uygulamak, ulusal mevzuatları Ortak Pazar işleyişinin gerektirdiği ölçüde birbirine yaklaştırmak, şeklinde ekonomik politika araçları belirlenmiştir (Aydoğan, 2002a: 545-546). Bu bağlamda, malların serbest dolaşımı için ulaşımın tamamlayıcı bir unsur olması nedeniyle uygulamada ekonomik politika aracı gümrük birliğinin gereği olan ayrımcı uygulamaların kaldırılmasını gerek mallar için gerekse ulaştırma için zorunlu kılmıştır (Stevens, 2004: 96). Bir başka ifadeyle, Gümrük Birliği öncesinde taşımacılık açısından ithal edilen ürünü yerli üretilen ürüne göre daha pahalı kılan unsurun taşıma mesafesine göre ödenen ücretler ile gümrük geçişi sırasında ithal edilen üründen alınan gümrük vergisi ve eş etkili resim ve harçların ödemesinin yanı sıra, karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu taşımacılığıyla ithal edilen her türlü emtiadan alınan vergiler ve üye ülkelerin kendi arasında ulaştırma sektöründeki fiyat, teknik, yapısal ve yönetsel farklılıklar olduğunu gören Topluluk, bu amaçla Gümrük Birliği ile Ortak Ulaştırma Politika (OUP) uygulamalarının eş zamanlı ve birbirine yardımcı olan alanlar çerçevesinde yürütülmesi gerektiğine karar vermiştir (Erçin, 2005: 5).

Bu bağlamda sonuç olarak; Roma Antlaşması'yla, hem Gümrük Birliği sürecinde hem de Gümrük Birliği'nin oluşturulmasının akabinde, Birlik üye ülkeleri arasındaki malların ve insanların serbest dolaşımının sağlanması ve tek pazarın istenilen şekilde işleyebilmesi için ulaştırma sektörünün Birlik içerisinde uyumlaştırılmasını gerekli

görülerek Ortak Ulaştırma Politikası (OUP) oluşturulmuştur (Rienstra ve A. Stead, 1997: 1-2). Haliyle Karlık (2002: 365), OUP'nin esasını; taşımacılık ve işletmecilikte, araç, yük veya yolcunun ulusal kimliğine göre farklı işleme tabi tutulmamasını oluşturduğunu belirtmektedir. Bu çerçevede, Avrupa Topluluğu'nun Ortak Ulaştırma Politikası (OUP)'nın ulaştırma sektöründe Topluluk standartlarını yansıtması; Topluluk üyesi ülkelerde kamu faaliyetlerindeki sosyal hak ve özgürlüklerin korunması kadar, Topluluk'un ekonomik rekabetinin korunması ve sürdürülebilir kalkınmanın devamlılığı açısından da önemlidir (Erçin, 2005: 5).

Ortak Pazar'ın ilk önemli merhalesi olan Ortak Gümrük Tarifesi (OGT)'nin 1957 yılında yürürlüğe girmesinden itibaren üye ülke ulusal tarifeleri ile OGT arasında farkın zaman geçtikçe azaldığı görülmüş ve en nihayetinde ortalama 10 yıl gibi kısa bir süre sonra 1968 yılında (Topluluğa sonradan katılan İngiltere 1973 yılında, Danimarka ve İrlanda da ise 1977 yılında) tümüyle ortadan kalkmıştır (Tokathoğlu, 2005: 50, 51). Gümrük Birliği ile OUP'nin senkronize bir şekilde yürümemesinin bazı nedenleri olmakla birlikte bunlar aşağıda bahsedilen dönemler içerisine farklılıklar göstermektedir.

Ortak Ulaştırma Politikasının gelişiminde dört aşamadan bahsedilmektedir (Giorgi, Schmidt: 2):

- 1) 1957–1985 arası dönem,
- 2) 1985–1991 arası dönem,
- 3) 1992–2000 arası dönem,
- 4) 2001'den bu yana olan dönem.

1957 Roma Antlaşması'nın odaklandığı konu, kurucu imzacı devletlerin ekonomik gelişimi üzerine olup, böylece malların, hizmetlerin, sermaye ve işgücünün serbest dolaşımını ilerletmek için bir "ortak pazar"ın tesisi idi. Ortak Pazar'ın tesisi için ilk adımlardan biri olan Gümrük Birliği'ne süreç içerisinde hızlı bir şekilde ulaşılmış ancak Ortak Pazar'a ulaşmak için OUP'nin gelişiminden söz etmek pek mümkün olamamıştır. Bunun sebepleri arasında en önemlisi, ulaştırma politikasının ilkesel olarak ulusal olmaya devam etmesidir. Yani üye devletlerin, ulaştırma politikaları üzerindeki kontrollerini kaybedecekleri yönündeki endişeleridir. Diğer önemli bir sebep ise, hükümetlerin ulusal ulaştırma politikalarına yaygın müdahaleleri ve ulaştırma

sektörünün genellikle devlet mülkiyetinde olması nedeniyle ortak politika tespitinde yeterince başarı sağlanamamıştır (McGowan, 2005: 387).

Avrupa Ekonomik Topluluğu Antlaşması'nın yürürlüğe girmesinden 25 yıl geçmesine rağmen Avrupa ortak ulaştırma politikasının esaslarının düzenlenememesi ve ilerleme kaydedilememesi üzerine AT Parlamentosu, Konsey'e karşı 1983 yılında dava açmıştır (Tekinalp, 1997: 436). Akabinde bu dava neticesinde Roma Antlaşması'nda yer alan birçok yürütmeyi engelleyici sebeplerden dolayı Adalet Divanı devreye girmek zorunda kalmış ve 1985 yılında, üye devletlere ait iç su yolu yolcu ve yük taşımacılığının tüm Topluluk firmalarına, kuruluş alanı ve ulus farklılığı gözetmeden açık olması gereğini deklare etmiştir (www.europarl.europa.eu/factsheets...view). Ayrıca Avrupa Toplulukları Adalet Divanı (ATAD), Konsey'in belli sürede harekete geçmesine karar vermiştir. (McGowan, 2005: 387). Böylece, Avrupa Topluluğu tarafından uzun yıllar yeterince dikkate alınmayan iki faktör olan; Topluluk ekonomisinde ulaştırma sektörünün önemi ve Roma Antlaşması'yla sağlanan OUP'nin realizasyon gerekliliği ortaya çıkmıştır (European Parliament, 2019). Akabinde Birlik, "bileşenler arası" her türlü ulaştırma bileşenlerinden oluşan ve bu noktada bir ulaştırma ağı (network) kurmayı hedefleyen Avrupa düzenleyici çerçevesi (European regulatory frameworks) geliştirilebilmiştir (Tekinalp, 1997: 436). Bunlardan biri olan ve 1985 yılında yayımlanan Beyaz Kitap'ta, özellikle iç pazarın taşıma sektörü alanında kurulması ısrarla vurgulanmış ve bu alanda uyum ve serbestleştirme çalışmalarına hız verilmiştir. Beyaz Kitap'la birlikte Topluluk, tek pazarın işlevselliğinin tam manasıyla oturabilmesi amacıyla 1992 yılına kadar üye ülkelerin kendi aralarındaki fiziksel, teknik ve mali olarak tüm pürüzlerin giderilmesini öngörerek tek pazarın tamamlanması amacını güden bir aksiyon-zaman çizelgesi oluşturmuştur (Karluk, 2002: 45). Sonuç itibarıyla ATAD'nin kararı, Komisyon'un ulaştırmayı Tek Pazar girişimi önceliklerinden biri yapma kararına dayanak olmuştur (McGowan, 2005: 387). Haliyle, ilerleyen yıllarda Tek Pazar'ın önünde engel teşkil eden tüm ulaştırma uyumsuzlukların ortadan kaldırılmasına yönelik çalışmalar yapılmıştır. Örneğin; 1987'deki Tek Avrupa Senedi ile denizyolu ve havayolu ulaştırmasına yönelik oylama çoğunluğu ile karar alma süreci getirilmiştir. Bu gelişmelerin ardından, 1988 ve 1990 yıllarında Topluluk içi ulaştırma pazarları hakkındaki temel yönetmeliklerin kabul edilmesi gerçekleşmiştir.

1990'lı yıllardaki dünya konjonktürü AT'yi yeni kararlar almaya itmiş ve haliyle Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti Birliği'nden ayrılan Doğu Avrupa ülkelerine yönelik olarak ekonomik ve sosyal entegrasyonun sağlanabilmesi için yeni çalışmalar başlatılmıştır. Hatta AT, üye ve üyeliğe aday ülkelerin de dikkate almasını gerektiren, Tek Pazar'ın devamlılığını sağlayacak yeni siyasi ve ekonomik kararlar ile uyumlu çalışma olan ve 1992 yılında hazırlanan Beyaz Kitap yayınlamıştır. Söz konusu Beyaz Kitap'ta; ulaştırma bileşenleri arasındaki dengenin sağlanması, mevzuat kaynaklı tıkanıkların giderilmesi, kullanıcıların ulaştırma politikasının merkezine yerleştirilmesi ve ulaştırmanın gittikçe küresel bir özellik kazanması gibi tespit ve amaçlar yer bulmuştur (Ülger, 2005: 83).

Avrupa Tek Senedi'nde Tek Pazar'a geçiş tarihi olarak 31 Aralık 1992 tarihinin belirlenmesi üzerine 1 Ocak 1993'de malların, hizmetlerin, sermayenin ve kişilerin serbest dolaşımının sağlayan, ekonomik entegrasyonun sağlandığı iç sınırları olmayan bir bölgeyi içeren Tek Pazar yürürlüğe konmuştur. Avrupa Tek Senedi ile Roma Antlaşması kapsamlı bir şekilde eksiklikleri tamamlanarak değiştirilmiştir (Ülger, 2005: 83). Tek Pazar ile mal ve üretim birimlerinin serbestçe dolaşım ulusal ekonomilerin bir potada eritilmesi amaçlanmış ve bu noktada Topluluk organları, supranasyonel özelliğini devreye koyarak üye devletleri temsilen karar alan mercilere dönüşmüşlerdir. Bu bağlamda AET, üçüncü devletlere yönelik kendi ekonomik yapısına sahip ve karar alabilen mercileri olan bir supranasyonel yapıya dönüşmüştür (DPT, 1995b: 157).

1992 Maastricht Antlaşması'nın³⁰ imzalanıp Avrupa Birliği (AB)'nin oluşmasıyla, Ortak Pazar'ın da ilerisine giden en ileri entegrasyon türünü ifade eden Tek Pazar gerçekleşmiş ve artık "tarife dışı engellerin de kaldırılması" söz konusu olmuştur (Dura, Atik, 2007: 44). Ayrıca, herhangi bir üye devletin diğer üye ülkelerde taşımacılık faaliyeti sunmasına olanak sağlanmıştır (Stevens, 2004: 86). Bunun yanı sıra, Antlaşmayla birlikte OUP'nin siyasi, yapısal, yönetsel ve mali kaideleri geliştirilerek "Trans Avrupa Ulaştırma Ağları" kavramı yaratılmıştır. Böylece tek pazarın dinamik yapısının artırılması, ülkeler arası uyumun sağlanması ve AT'nin rekabet kapasitesinin ve potansiyelinin güç kazandırılması açılarından ulaştırma sektörüne önemli bir fonksiyon yüklenmiştir (Erçin, 2005: 24-25).

³⁰. Maastricht Antlaşması, detaylı bilgi için Bkz.
https://europa.eu/europeanunion/sites/europa.eu/files/docs/body/treaty_on_european_union_en.pdf

1990 sonrası tek kutuplu dünya düzeninin getirmiş olduğu politikalarla birlikte karşılıklı olarak gerek ABD'nin üretim piyasalarını liberalize ederek rekabete açması gibi hizmet sektöründe de liberal uygulamaların oluşması gerekse GATS'a üye Avrupa ülkelerinin hizmet sektöründe görülen liberalizasyon gelişmeleri, Avrupa Komisyonu'nu ABD'den gelen rekabete karşı Birlik içerisindeki iç pazarın etkin ve güçlü bir yapı halinde tutabilmesi için OUP önemli bir uygulama alanı haline gelmiştir. Ayrıca, AB bir iç Pazar'ın oluşmasına yönelik üye ülkelerin ulaştırma sektöründeki tüm ayrıcalıklarını kaldırarak ulaştırma sektörünün liberalize edilmesi ve deregülasyon politikalarını uygulamaya koyması, GATS'ın üyesi olduğu ülkelere yönelik önerdiği "ticari engellerin kaldırılması" ile paralellik sergilemektedir (Ümit, 2002: 26). Belirlenen OUP ekseninde, ulaştırma iç pazarının oluşturulması noktasında bu kez ulaştırma alt sistemlerinin rekabete açılma konusu ortaya çıkmıştır. Demiryollarının, limanların, havaalanlarının rekabete açılarak adil ve ayırım gözetilmeyen bir temelde uluslararası taşımacılığın erişimine olanak tanınması da bu politika kapsamına alınmıştır. Bu noktada, Avrupa içerisinde artan ulaştırma hareketliliğini kısıtlamadan, etkili kaynak kullanımı sağlanarak çevreci, güvenilir, erişilebilir bir ortak ulaşım politikasının geliştirilmesi ve belirlenen ulaştırma politikasının gelecekte nasıl etki yaratacağının irdelenmesi gibi etkenler, iki tür ulaştırma politikası üzerinde durulmasını doğurmuştur. Söz konusu ulaştırma politikalarından birisi; "Anglo-Saxon Felsefe" olarak adlandırılan ulaştırma politikası, diğeri ise "Continental Felsefe" olarak adlandırılan ulaştırma politikası olmuştur. Anglo-Sakson Felsefe; bir düzenleyici birim tarafından desteklenmek suretiyle piyasa aksaklıklarını giderip etkinliği maksimize etmek için piyasa mekanizmalarının kullanımına vurgu yapmaktadır. Continental yaklaşım ise, Anglo- Sakson felsefenin aksine, ulaştırmayı geniş bir aralıkta, ekonomik ve sosyal refah amaçlarına ulaşmak için diğeri müdahaleci politikalar yanında kullanılan kamu politikasının bir enstrümanı olarak görmektedir. Söz konusu politikaların önemi, Avrupa için ortak bir ulaştırma politikasının geliştirilmesinde ve dolayısıyla ulaştırma sektörü içinde yer alan operatörler, kullanıcılar, çalışanlar ve hükümetler arasındaki rekabette optimum bir çözüm yolunun belirlenmesidir (Stevens, 2004: 2-4).

Bu noktada temel amaç olarak; ulaştırma sektörünü rekabete açmak olan Beyaz Kitap'ta; 1) Demiryollarının geliştirilmesi, özellikle de malların demiryollarıyla uluslararası alanda taşınması konusunda düzenlemeler yapılması, 2) Gerek

demiryolunun yanı sıra, karayolu ve iç suyoluyla malların taşınması gerek karayoluyla yolcu hizmetlerinin sunulması gerekse denizcilik alanında ve (ada kabotajı için) kabotaj liberalizasyonu bağlamında gereksinim duyulan kuralların benimsenmesi ve diğer önlemlerin alınması, önem kazanmıştır (CEC, 1992: 19).

Bu dönem için ulaştırma piyasasının liberalleşmesi gündemde iken buna ek olarak, ulaştırmada güvenlik, çevresel ve sosyal koruma, dış ilişkiler, fiyat politikaları gibi yeni konular da gündem olmuş ve söz konusu konular AB Komisyonu tarafından, 1995 Haziran'ında bir bildiri olarak yayınlanmıştır. Daha sonra "Ortak Ulaştırma Politikası: 1995–2000 dönemi için Eylem Planı" kabul etmiştir. Eylem Planı'nda ulaştırmanın kalitesinin yükseltilmesi için yeni teknolojilerin kullanılması, tek pazarın işlevliğinin artırılması ve ulaştırma politikasının AB dışı ilişkilerinin geliştirilmesi gibi konular yer almıştır. Diğer taraftan, 1995 Aralık'ında yayınlanan "ulaştırmada adil ve etkin fiyatlandırma" isimli Yeşil Kitap ile ulaştırma politikasının mali niteliğine projeksiyon tutulmuştur (CEC, 1995, White Paper). Bu çalışmanın akabinde, AB Komisyonu'nun AB içerisinde ulaştırma giderlerini uyumlaştırılmasına yönelik bir yaklaşım oluşturulması amacıyla "altyapı kullanımı için adil ödeme: AB'de ortak ulaştırma altyapısında giderler/fiyatlandırma" isimli bir Beyaz Kitap'ın yayınlanması izlemiştir (CEC, 1998, White Paper).

2000'li yıllara gelindiğinde, dönemi için geçerli olan nedenler olan sabit büyüme, ekonomik kalkınma ve küresel ticari faaliyetler, ulaştırma sistemleri üzerine önemli sorumluluklar yüklemiş ve ulaştırma bileşenlerinde trafik tıkanıklarının görülmesi başlamıştır. Dönemin Avrupa Komisyonu, iki darboğaz olarak karayollarında ve demiryollarında gelişen trafik sıkışıklıklarını göstererek AB üyesi devletlerin ana hava limanlarının 16'sına yakın bir sayısında, toplam uçuşların % 30'unda 15 dakikanın üstünde ertelemelerin olduğu, yollar ve hava limanlarında meydana gelen tıkanıklık neticesinde hava kirliliğinin arttığını ve AB'nin ulaştırma sektöründeki yakıt tüketiminin ortalama % 6 arttığını belirlemiştir. Artan kirlilik, AB'de altyapı yatırım maliyetini her geçen gün arttırması neticesinde oluşan kirliliğin bedelinin ödenmesi fikri de Komisyon tarafından daha çok benimsenmeye başlamıştır. Taşımacılık sektörünün sebep olduğu sera gazı yayılımının AB genelindeki karayolu ulaştırmasına düşen pay %28 olarak tespit edilirken bunu önlenmesi için kaliteli yakıtın, fosil yakıtı alternatif yakıt çeşidi ve kalitesiz yakıt kullanımında yüksek vergilendirme tedbirleri önerilmiştir.

Bir başka tedbir olarak, karayolu, denizyolu ve tren yolu taşımacılığını birleştirilerek taşımacılığın farklı bileşenlerinin entegre etme kabiliyeti olmaktadır (EC, 2014).

AB Komisyonu'nca Birlik düzeyinde 2001 Eylül'de "2010 yılı için Ortak Ulaştırma Politikası: Karar verme zamanı" isimli Beyaz Kitap yayınlamıştır. Beyaz Kitap aracılığıyla AB, 2010 yılına kadar çağdaş ve sürdürülebilir bir kalkınmanın ve toplumun talebi olan kaliteli, güvenli ve dengeli bir ulaştırma sisteminin sağlanmasını, ulaştırma sektörü liberalleşmesinin getirdiği problemlerin giderilmesini, ulaştırma bileşenleri arasında uzun mesafeli yolcu ve yük taşımacılığı açısından karayolundan ziyade demiryolunun ve bazı kısa süreli yolcu taşımacılığında havayolundan ziyade demiryolunun tercih edilmesini amaçlamıştır (Tüsiad, 2007: 54; CEC, 2001: 2).

2004 yılında AB'nin Doğu Avrupa'ya yönelik genişleme kararının ardından, AB'de ticari alışkanlıklarda ve serbest dolaşım merkezli dağıtım bölgelerinde gelişen bazı değişimlerden dolayı ulaştırma politikalarında yeni kararlar oluşturma ihtiyacı doğmuştur (Murphy ve Knemeyer, 2016: 162). Bu noktada Komisyon, ulaştırma sektörü alanındaki kronik sorunları ile bu sorunların ileride olası gelişmeleri üzerine bir araştırma yaparak "Tek Avrupa Taşımacılık Sahası İçin Yol Haritası" başlıklı bir Beyaz Kitap olarak 2011 yılında yayınlamıştır (EC, 2014: 3-8). Beyaz Kitap'ta ithal petrolün 2010 yılında AB'ye yaklaşık maliyetinin 210 milyar avro olduğu vurgulanarak bu durumun AB ekonomisi rekabetini önemli derece etkileyebileceğinin altı çizilmektedir. Taşımacılık sektörünün Avrupa'da GSYH'nin yüzde 5'ini oluşturduğu ve yaklaşık 10 milyon insanın ulaştırma sektöründe çalıştığı belirtilerek ulaştırma üzerindeki maliyet artışlarının AB ulaştırma sektörünün rekabet gücünü azaltma eğilimine yönelttiği ifade edilmektedir. Kitapta, 2000'li yıllarla birlikte toplumsal hayatın gittikçe mobilize olduğu ve AB'nin bazı temel ulaştırma problemleri ile mücadele etmeye çaba harcamaya başladığı belirtilerek, bu sorunların ilk sırasını; ulaştırmadaki trafik sıkışıklığı etkileri olduğu ve bu etkiler sonucunda AB'ye maliyet olarak yansımalarının GSYH'nin yüzde 1'i kadar olduğu belirtilmiştir. Diğer sorunun ise, petrole olan bağımlılık belirtilerek ulaştırma sektöründe % 96 oranında petrole olan bağımlılığın altı çizilmektedir. Petrolün dünyanın istikrarsız bölgelerinde olması ve haliyle bu istikrarsızlığın petrol üretim ve fiyatlarını etkilediği göz önünde bulundurulursa gelecekte petrole olan erişimde AB'nin daha çok zorlanacağı öngörülerek petrol

fiyatlarının 2050 yılında 2005 yılına kıyasla 2 katını geçeceği belirtilmiştir. Üçüncü sorun olarak sera gazı emisyonları belirtilerek Komisyonun, AB'nin küresel ısınmasının 2050 yılında sadece 2°C artışla sınırlandırabilmesi için 1990 yılına ait sera gazı değeri üzerinden yaklaşık % 60 bir azalışın olması gerektiği üzerinde durmuştur. Diğer bir sorunun ise, ulaştırma altyapı kalitesinin AB ülkelerinin hepsinde eşit olmadığı sorunudur. En nihayetinde son olarak, AB içerisinde ulaştırma sektörü ile ekonomik piyasa arasındaki rekabet hızının her bölge için aynı seyri yakalayamaması ortak ulaştırma politikası belirleme açısından ciddi bir sorun olarak görülmektedir (UTİKAD, 2020b).

Karşılaşılan sorunlara bir çözüm getirebilmek adına 2011 yılında "Tek Avrupa Taşımacılık Sahası İçin Yol Haritası" başlıklı Beyaz Kitap, Avrupa Komisyonu tarafından yayınlanmıştır. 2011 yılı Beyaz Kitapla birlikte insan öncelikli politikaların yerini çevresel kısıtlar almaya başlamıştır. Kitap, son on yıl içerisinde yapılan çevresel çalışmaları yeterli bulmayıp karbondioksit salınımı, sıkışıklık maliyeti, kent içi ulaşım erişim güçlüğü, kaza oranlarının artışı, hava ve gürültü kirliliği gibi olumsuzlukların sosyal maliyeti arttırdığı belirtmektedir (UTİKAD, 2020b). Kitap'ta yer alan öneriler sayesinde AB Taşımacılık Sisteminin sürdürülebilir bir sistem haline getirilmesi amaçlanarak yıl olarak 2050 yılı hedef yıl belirlenmiştir. Komisyon; yasal zeminin hazırlanmasından sonra, ulaştırma sektörü rekabetinde artışın sağlanmasını, taşımacılıkta petrole olan bağımlılığın düşürülmesini, 2050 yılına kadar sera gazı salınımının % 60 seviyesinde azaltılmış olmasını ve yoğunluk yaşayan taşımacılığın hafifletilmesini hedeflenmektedir (EC, 2011: 4-18). Özer ve Kişi (2011:84), belirlenen bu hedefleri, AB'nin çevresel ihtiyaçlarını ulaştırma politikasına entegre edilmesi açısından değerli bulmaktadırlar.

Yine Kitap'ta durum tespitine yönelik yapılan öneriler içerisinde, AB, 2030 yılında 300 km mesafe üzerindeki karayolu taşımacılığının yüzde 30'unu, 2050 yılında ise yüzde 50'sini demiryolu veya denizyoluna kaydırmayı hedeflemektedir. AB'nin ulaştırma sektörü hedeflerini yakalayabilmesi için altyapı oluşturma ve/veya yenileme yapması gerekmektedir. Beyaz Kitap, ulaştırma altyapı maliyetlerinin yüksek olduğunun altını çizerek, AB'nin 2010-2030 dönemindeki ulaştırma talebini karşılayabilmesi için 1,5 trilyon avrodan fazla altyapı maliyetinin finanse edilmesi ve bu amaçla yeni finansman yöntemlerinin geliştirilmesi vurgulamaktadır (UTİKAD, 2020b).

Daha önceki Beyaz Kitap'lar özellikle sürdürülebilir kalkınma ve gelişme için karayolu ulaştırmasına alternatif farklı ulaştırma bileşenlerin oluşturulması fikrini sunarken, bu kitap demiryolu ve denizyolu ulaştırmalarının geliştirilip 2050 yılına kadar karayolu ulaştırmasına alternatif ulaştırma bileşenleri olması planlamaktadır. Bu nedenle AB 1992 yılından beri uzun yıllardır demiryolunun gelişmesi için çalışmalar yürütmektedir. AB'nin geleceğinin tartışıldığı ve işleyişinin eleştirildiği bugün, Birlik sayesinde bilhassa son otuz yıl sürecinde Avrupa ulaştırma sektöründe önemli gelişmelerin cereyan ettiği bir organizasyon olmuştur. Özetle; daha emniyetli ve güvenli gökyüzü, denizler ve yollar, taşımacılık sektöründe çalışan insanlar için adil çalışma saatleri, yolcu ve işletmeler için daha fazla taşıma seçenekleri, daha az kirlilik ve daha temiz taşıma yolunda teknolojik ilerlemeler şeklinde görülmektedir (European Commission, 2014: 7-14). AB, ulaştırma bileşeni ayırt etmeksizin tümüne dengeli erişimi temin ederek ekonomik ve sosyal entegrasyonun sağlanması için ulaştırma hizmeti sağlayan tüm işletmelere ayrımcı yaklaşımların önlenmesi için çaba sarf etmektedir (Kuşçu, 2011: 78).

Dünya genelinde trafik kazası sonrası hayatını kaybedenlerin sayısı yılda bir milyondan fazla kişi olmakla birlikte bu kazaların ortaya çıkarmış olduğu toplam maliyet ise milyar dolar seviyesindedir. Söz konusu olgu karşısında AB, seyahat güvenliği için çeşitli politikalar geliştirmeyi öngörerek (EC, 2018); AB genelinde 2010 yılındaki karayolu kazaları sonucu hayatını kaybedenlerin sayısını 2020 yılında yaklaşık yarısından fazla azaltmayı, havayolu ulaştırmasında güvenlik standartlarını sağlamayan havacılık firmaların Avrupa'da uçuş yapmalarını engellemeyi, denizyolu güvenliği tedbirlerinin uygulanması noktasında gemilerin daha ciddi denetime tutulmalarını, deniz ve çevre kirliliğine sebebiyet verenlere karşı ağır cezaların verilmesini, güvenlik standartlarına uygun hazırlanmış ulaştırma altyapı projelerine fon sağlamayı ve dünya genelinde güvenli bir ulaştırma sistemini standartlaştırabilmek için AB'nin ilgili kuruluşlarını Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) kuruluşları ile işbirliğini, kendine hedef yapmıştır.

Sonuç olarak günümüzde, ulaştırma sektörü AB ekonomisinin önemli bir parçasıdır. AB, 1,1 milyon şirket ve 1,320 trilyon Avro'luk bir sermaye sirkülasyonu ile doğrudan yaklaşık 11 milyon kişinin istihdamını ulaştırma sektöründen sağlamakta ve GSYH'nin yaklaşık % 5'ini bu sektör oluşturmaktadır (Decoster, Versini, 2017).

3.2.1.1. Avrupa Birliği Ulaştırma Ağı Projesi ve Koridorları

AB’de ortak ulaştırma bağlamında ilk somut gelişmeler, 1993 yılında ‘‘Trans-European Network (TEN)’’ kavramının ortaya atıldığı, ulaştırma ağının siyasal, kurumsal ve finansal temellerin güçlendirilmesinin ve geliştirilmesinin kararlarının yazıya dkldğ 1993 Maastricht Anlaşması ile başlamıştır. Sz konusu politika yapılmasının ana amacı, bilhassa detayını ilerleyen sayfalarda belirtecek olan iç pazarın desteklenmesi ve ekonomik ve toplumsal entegrasyonun sağlanması vasıtasıyla ‘‘Tek Avrupa’’yı kurmak olduğunu syleyebilir. Bu bağlamda, aynı amaca hizmet edecek Şekilde AB’nin son genişleme kararı ile birlikte Orta ve Doğu Avrupa lkeleri ile btnleşmesinin oluşabilmesi için AB’de ulaştırma politikasının geliştirilmesi fikri doğarak Pan-Avrupa kavramı geliştirilmiş ve akabinde Avrupa pazarının AB komşusu ve uzak doğu pazarlarına rahat bir Şekilde erişebilmesi adına Güneydoğu Avrupa, Karadeniz, Akdeniz lkeleri OUP’ye ilişkilendirilerek dahil edilme sreci başlamıştır (Kuşcu, 2011: 86).

İlki 1991’de Prag’da, ikincisi 14-16 Mart 1994’de Girit’te ve ncs de 23-25 Haziran 1997 tarihinde Helsinki’de dzenlenen Pan-Avrupa Ulaştırma Konferansları’nın rol (OECD, 2009); bir taraftan Avrupa Birliği ile Avrupa’nın geri kalanı arasında politika seviyesinde bir kpr kurulmasını sağlamak, gelecekteki ihtiyaçlara ynelik programları belirlemek, ulaştırma bileşenlerinde gvenliği sağlamak ve blge ülkeleri ile AB aday ülkeleri arasındaki ilişkilerin ulaştırma boyutlarını oluşturmak, diğer taraftan, ulaştırma problemlerinin politik ynleriyle araştırma çalışmalarını bir araya getirmektir.

Avrupa Topluluğu’nun 1994 yılında gerçekleşen Essen zirvesinde 2010 yılına kadar 14 adet ulaştırma koridorunun tamamlanması kararlaştırılarak ye ülkeler, kendi ulusal sınırları içerisindeki ulaştırma ağının AB destekli belli fonlarla finansmanından sorumlu tutulmuş ve bu konuda 1996 yılında Avrupa Parlamentosunun, TEN’nin geliştirilmesi ynnde bir kılavuz hazırlamasını istemiştir (Tüsiad, 2007: 57).

Yine aynı gaye çerçevesinde, 1997’de Helsinki’de yapılan III. Pan-Avrupa Ulaştırma Konferansı’nın amacının; Avrupa vatandaşlarının ekonomik, sosyal, çevresel ve gvenlik ihtiyaçlarını karşılayan etkin, srdrlebilir ulaşım sistemlerini geliştirmek, blgesel eşitsizlikleri azaltmaya yardımcı olmak ve dnya piyasalarında Avrupalı

işletmecileri etkin bir şekabetçi kılmak olduğu belirtilmiştir (OECD, 2019). Konferans'ın yapıldığı şehrin ismiyle yani Helsinki Koridorları olarak isimlendirilmeye başlanan söz konusu çok modlu (multimodal) Koridorlar, 25.000 km demiryolu ve 23.000 km karayolu olmak üzere toplam 48.000 km'lik bir ulaştırma ağı uzunluğuna sahip olmakla birlikte havaalanları, deniz ve nehir limanları ve başlıca terminallerin yapılmasını kapsamaktadır. Bu planlama ile birlikte geçiş ekonomilerinin özellikle gelişmiş sanayi devletleri için gerek yeni pazarlar gerekse doğal kaynakların denetimi açısından önem kazanması söz konusudur.

Trans-Avrupa Ağları, Topluluk ile EFTA, Orta Avrupa ülkeleri, İşkandinav ülkeleri ve Akdeniz bölgesindeki diğer ülkeler arasındaki fiziksel bağlantıyı sağlayacak olan ve aşamalı olarak 2010 yılına kadar geliştirilerek tüm Avrupa'daki ülkelerin kara, deniz ve hava ulaştırma altyapılarını entegre edecek olan bir yapıyı kapsamaktadır. Söz konusu şebeke ile çevre ve ada bölgelerinin merkez bölgeleriyle olan bağlantılarını sağlayıp ekonomik ve sosyal entegrasyonun sağlanması, Birliğin sınır ülkelerdeki insanların ve mallarının güvenli hareket sürekliliklerini sağlamaları, hizmeti alanlara en uygun fiyat karşılığında yüksek kaliteli altyapı ve hizmetlerin sunulması ve enerji tasarrufu ile çevrenin korunması amaçlanmıştır. Bu çerçevede, söz konusu ulaştırma ağının karayolu ve demiryolu ulaştırmaları açısından farklı amaçları bulunmaktadır. Karayolu açısından, şebekenin tamamlanarak işletmeye açılması, eksik hatların tamamlanması, mevcut karayollarının kalitesinin yükseltilmesi ve karayolu gelişimini sağlayarak bilgisayarlı enformasyon sistemlerinin kullanılması şeklinde amaçlar konulmuştur. Demiryolu açısından, yüksek hızlı tren, kombine taşımacılık ve konvansiyonel demiryolu ağlarını içermekte olup bilhassa demiryolunun karayoluna karşı rekabet olasılığı yüksek ve ileride trafik hacmi artabilecek veya demiryolunun en avantajlı kullanıldığı bölgelerde demiryolu şebekesi yapılması amaçlanmaktadır (DPT, 1995b: 174). Bu amaçlara ek olarak, AB'nin 2000'li yıllarda bünyesine alacağı Doğu Avrupa ülkelerinin de şimdiden AB'ye olan bütünleşmesini gerçekeştirecek önlemlerin alınması amaçlanmıştır.

Bu amaçlar çerçevesinde Pan-Avrupa Ulaştırma Ağları, ilk etapta Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinde daha sonra da AB'nin komşu ülkeleri ve Avrupa'nın iç pazarına önemli etkisi olan Güneydoğu Avrupa, Akdeniz ve Karadeniz ülkelerini de içine alacak şekilde bir ulaştırma ağı olarak ortaya çıkmış ve bu şekilde, hem Avrupa'da uyumlu bir

ulaştırma sistemlerinin hem de taşımacılık için serbest rekabet ortamı oluşturularak dumpingin engellenmesi yoluyla fiyat uyumunun sağlanması amaçlanmıştır. Ulaştırma ağının geliştirilmesi için üç safhadan oluşan bir anlayış belirlenmiştir. Bunları şu şekilde özetlemek mümkündür: 1) Mevcut altyapıların ve Avrupa Ekonomik Komisyonu şebekelerinde ve özellikle Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu-Trans-European Motorway (TEM) ve Kuzey-Güney Demiryolu Projesi-Trans-European Railway (TER) projelerinde belirlenen uzun dönemli planlama amaçlarının değerlendirilmesi, 2) 1995 ile 2002 yılları arasında ve sonrasında öncelikli olarak geliştirilecek koridorların gerçekleştirilmesi, 3) 2. safhada bulunan, yaklaşık 5-6 yıllık bir süreyi kapsayan ve öncelikli anahtar projelerin oluşturulmasıdır. Kara ve/veya demiryolu, kara ve/veya denizyolu, kombine taşımacılık olmak üzere 9 koridor belirlenmiştir (DPT, 1995b: 173).

Toplam 30 öncelikli Trans- Avrupa Koridoru'nu (TEN-T) içerisinden AB'ye aday ülke olması açısından ülkemizi çok yakından ilgilendiren ve bu bölgede kara ve demiryollarını kapsayan 10 öncelikli çok modlu Pan-Avrupa Ulaştırma Koridoru bulunmaktadır. Bu koridorlar şunlardır:

Koridor I: Kuzey-Güney yönünde faaliyet gösteren ve çoklu taşımacılığı içeren bir ulaştırma bağlantısıdır. Koridor I; Helsinki (Finlandiya)'den başlayıp, Tallinn (Estonya), Riga (Letonya), Kaunas-Klaipeda (Litvanya), Varşova-Gdansk (Polonya) hatlarını bağlamaktadır. Kaunas'da Koridor I, Litvanya'da Doğu-Batı yönünde faaliyet gösteren Koridor IX'un hizasıyla kesişmektedir (EC, 2002: 23-25).

Koridor II : Berlin-Varşova-Minsk-Moskova ve Niznij Novgorod hattını bağlayan ve yine çoklu taşımacılığı içeren bir Doğu-Batı bağlantısıdır. İlgili ülkeleri; Almanya, Polonya, Belarus ve Rusya Federasyonu'dur (EC, 2002: 34-37).

Koridor III : Dresden-Wroclaw-Lviv-Kiev güzergâhını izlemektedir. Ayrıca Berlin'den bir kol ayrılıp Cottbus-Forst/Olszyna-Legnica hattını takip eder. Dolayısıyla ilgili ülkeler; Almanya, Polonya ve Ukrayna'dır (EC, 2002: 42-47).

Koridor IV: Avrupa'yı Güneydoğu Avrupa'ya bağlayan ve Türkiye'yi de ilgilendiren söz konusu Koridor; Dresden/Nürnberg (Almanya)'dan başlayan, Praha (Çek Cumhuriyeti) yoluyla Viyana (Avusturya)/Bratislava (Slovakya), Budapeşte (Macaristan) hattını takip edip Romanya'ya ulaşan birçok modlu Kuzeybatı-Güneybatı ulaştırma bağlantısıdır. Romanya'da IV.Koridor, iki dala ayrılmaktadır. Güneye giden dal; Sofya-Plovdiv (Bulgaristan)'e uzanmakta olup, tekrar bir kolla daha ileriye Selanik

(Yunanistan) ve diğeri de İstanbul (Türkiye) olmak üzere bölünmektedir. Yunanistan, limanları modernize edip geliştiren planlarıyla limanlarına, gerek Trans-Avrupa Ulaşım Ağı (Egnatia Otoyolu, P.A.T.H.E) ve gerekse Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları IV ve X olmak üzere her iki ulaştırma ağına bağlanıp ulusal ve uluslararası kara ve demiryolu ağına yeni bir doğrudan erişimi (Batı kapısı) sağlayacaktır. Limanın Batı tarafında lojistik ve dağıtım merkezi için fizibilite çalışmaları da vardır (EC, 2002: 65-67).

Koridor V: Venedik-Trieste (İtalya), Koper-Ljubljana-Maribor (Slovenya), Macaristan Sınırı-Budapeşte (Macaristan), Uzgorod-Lviv-Kiev (Ukrayna).

Koridor VI: Gdansk-Katowice (Polonya)-Zilina (Slovakya)

Koridor VII: Tuna nehir yolu ile Almanya'dan Karadeniz'e; Rhine ve Main nehir yoluyla Kuzey Denizi ile bağlantı. Almanya, Avusturya, Bratislava (Slovakya), Győr-Gönyü (Macaristan), Hırvatistan-Sırbistan, Ruse-Lom (Bulgaristan), Moldova, Ukrayna, Köstence (Romanya).

Koridor VIII: Durres-Tiran (Arnavutluk), Skopje-Bitola (Makedonya), Sofya-Plovdiv- Dimitrovgrad-Burgaz-Varna (Bulgaristan). Denizyoluyla da İstanbul.

Koridor IX: Helsinki (Finlandiya), Vyborg-St.Petersburg-Pskov-Moskova-Kaliningrad (Rusya), Kiev-Ljubasevka (Ukrayna)-Kishinev (Moldova)-Bucharest (Romanya)- Dimitrovgrad (Bulgaristan)-Alexandroupoli (Yunanistan).

Koridor X: Salzburg (Avusturya)-Villach-Ljubljana (Slovenya)-Zagreb-Belgrad-Nis (Hırvatistan)-Skopje (Makedonya)-Selanik (Yunanistan) (EC, 2002: 68).

Söz konusu 10 koridorun ana gövdesini Almanya ve Fransa oluşturmakla birlikte AB için, Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorlarında Doğu ve Güney Avrupa'nın entegrasyonu son derece önemlidir. Merkez ve Doğu Avrupa ülkelerinin AB'nin sert çekirdeğini oluşturan özellikle Almanya ve Fransa'nın hem doğrudan yatırımları için hem ürettikleri her türlü sanayi mamuller için pazar olmaları hem de bu ülkelerin hedef pazarlara yakın olmaları sebebiyle ticaretin serbestleştirilmesi, siyasi nüfuz alanının genişletilmesi ve enerji ihtiyaçlarının karşılanması açısından son derece önemli ekonomik-ticari ve siyasi faydadan yararlanacak olmaları dikkat çekici bir konudur.

1998 yılında yayınlanan Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) uygulama raporunda, ulaştırma alanında gelinen noktanın istenilen seviyede olmadığı saptanmış ve 1996-1997 yıllarında ulaştırma ağı için 38 milyar Avro harcandığı belirtilerek projenin hedeflenen tarihte tamamlanabilmesi için toplam 400 milyar Avro'luk bir rakama

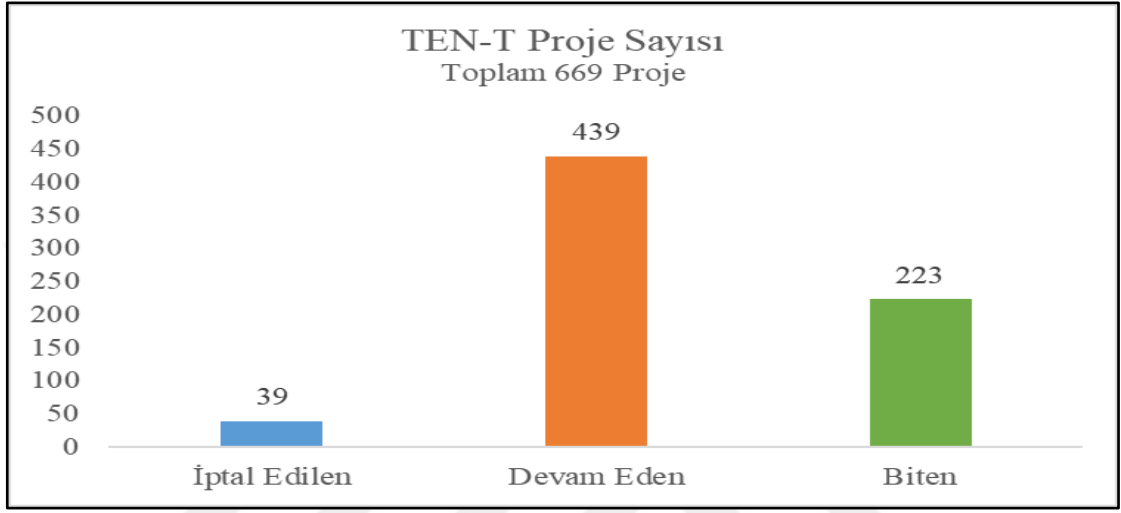
ihtiyaç olduğu ifade edilmiştir (Tüsiad, 2007: 57). Trans Avrupa Ulaştırma Ağları'nın tamamlanma tarihi 2010 yılı olarak hedeflenmekle beraber AB'nin finansal olarak yetersizliği nedeniyle proje hedef programının aksayacağı belirtilerek Avrupa Komisyonu tarafından proje kapsamına üye ülkelerin finans katkısının da dahil edilmesi önerilerek Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın tamamlanma tarihinin 2020 yılı olarak güncellenmesi tavsiye edilmiştir. Ve yine TEN-T uygulamalarındaki öncelikli projelerin tamamlanma maliyetinin, 220 milyar Avro olacağı tahmin edilmiştir (Cansevdi, 2004: 117, 118).

2001 yılında yayınlanan “2010 için Avrupa Ortak Taşımacılık Politikası: Karar Verme Zamanı” isimli Beyaz Kitap'ta ulaştırma bileşenleri arasında var olan dengesizliğin ve bağlantı sorunlarının giderilmesine yönelik TEN-T Rehberleri yenilenerek yatırımların altyapı bağlantıları üzerinde durulması amaçlanmıştır. Bu kapsamda proje bazında TEN-T uygulamalarındaki mevcut olan %10 finansman oranı %20'ye yükseltilerek TEN-T uygulamaları ile yüksek hızlı tren altyapısının geliştirilmesi ve yük taşımacılığındaki karayolu ağırlığın demiryolu ulaştırmasına kaydırılması hedeflemiştir. Daha sonra 2011 yılında yayımlanan “Tek Avrupa Taşımacılık Sahası İçin Yol Haritası” ile 2030 yılı için hızlı tren hat uzunluğunun mevcudun üç katına çıkartılarak TEN-T çekirdek ağının tamamlanması ve 2050 yılı için ise Avrupa yüksek hızlı tren ağının tamamlanması ve bütün çekirdek ağ havalimanı bağlantılarının hızlı tren ile bağlanarak orta mesafe yolcu taşımacılığındaki baskın karayolu ağırlığının büyük bir oranda demiryollarına kaydırılması hedeflenmiştir (Dışilişkiler Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2019b). Şekil 8'de görüldüğü üzere AB'nin demiryolu ulaştırmasına yönelik hedefleri yapılan yatırımlarla da örtüşmekle beraber 2007-2013 yılları arasında TEN-T yatırımları içerisinde 234 proje ve %56'lık bütçe kullanımı ile ilk sırada gelmektedir.

Son tahlilde AB, küresel rekabetçiliğini güçlendiren ve sürdürülebilir, akıllı ve kapsayıcı bir büyümeyle oluşabilecek zorlukları aşabilen modern bir entegre ulaştırma sistemi kurmayı hedeflemektedir. Bu hedefe doğru atılan ilk adım ise, insanları ve malları verimli, güvenli ve sürdürülebilir bir şekilde taşıyabilen iyi işleyen bir altyapı sağlamaktır. AB'nin fiziki altyapısı 217.000 km'den fazla demiryolu, 77.000 km'den fazla otoyol, 42.000 km'den fazla su yolu, 329 ana liman ve 329 havaalanından oluşmaktadır ((EC, 2020b).

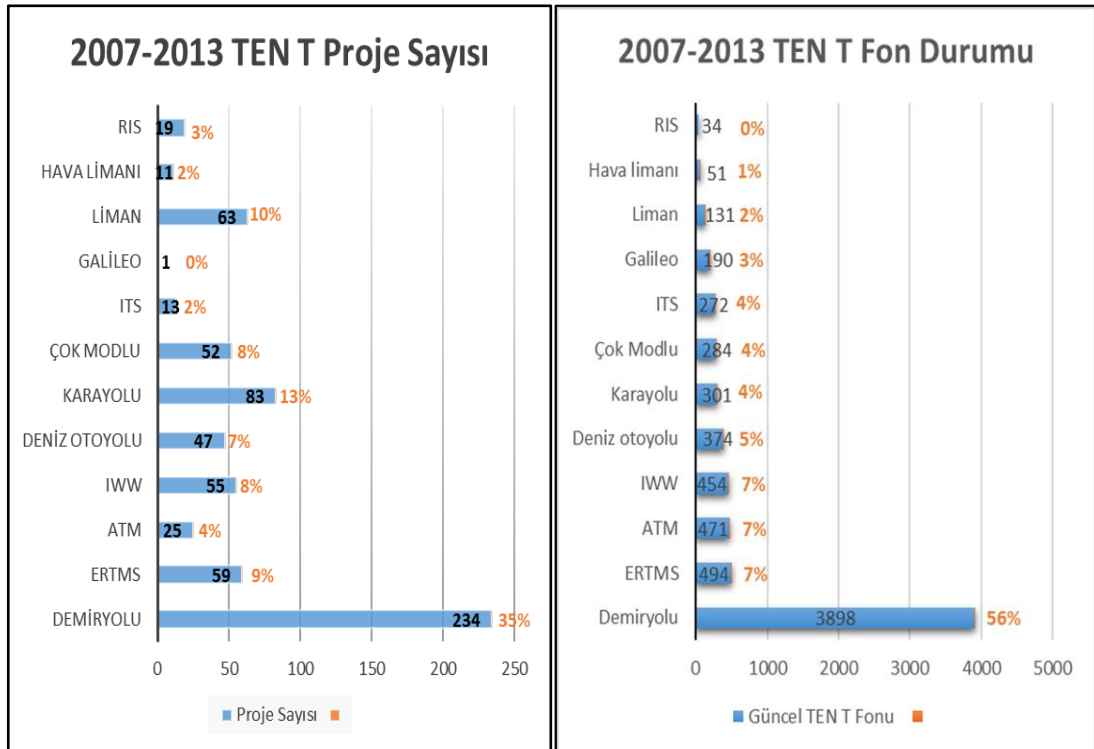
Şekil 9’da görüldüğü üzere, 31.12.2014 tarihi itibariyle Avrupa Birliği TEN-T 2007-2013 programında 669 projeye başlanmış olup bunların 37 adedi (%5) iptal edilmiş, 223 adedi (%32) tamamlanmış ve 439 adedinde (%63) çalışmalar devam etmektedir. Söz konusu projeler için toplam 6,95 milyar avro bütçe ayrılmıştır (EC, 2020c).

Şekil 9. TEN-T 2007-2013 Programı Proje Sayısı



Kaynak: EC, 2020c

Şekil 10. 2007-2013 TEN-T Proje Sayısı



Kaynak: EC, 2020c

Kamu yükünün hafifletilmesi için özel sektörle birlikte kamu sektörünü piyasa koşulları çerçevesinde uyumlu çalışabileceği yöntemler geliştirme yoluna giden AB, daha fazla özel sektör finansmanı çekecek çözümler bulmak ve TEN-T programının yönetiminin bir bütün olarak iyileştirilmesine katkıda bulunmak için yararlanıcılara sağladığı yatay hizmetlerin bir parçası olarak bir Finans Mühendisliği sektörü oluşturmuştur (EC, 2020d). Aynı amaç çerçevesinde AB, 1 Haziran 2010 tarihinde Kamu-Özel Sektör İşbirliği (KÖİ) yönteminin tartışılması için bir seminer düzenlemiştir. Bu seminerin amacı, genel olarak TEN-T proje finansmanı ve özel olarak Kamu-Özel Sektör İşbirliği hakkında tartışma için bir forum sağlamak ve TEN-T yararlanıcılarına ve başvuru sahiplerine proje portföyünde ve Kamu-Özel Sektör İşbirliği'nin gelişiminde oynayabilecekleri rolleri tanıtmak olmuştur (EC, 2020e).

AB'nin 2030 yılı için altyapının geliştirilmesi konusunda ihtiyaç duyduğu 1,5 trilyon avro kamu bütçelerinden karşılanması mümkün olmayan bir miktardır. 1980 sonrası dünyada oluşan ekonomik iş bölümü neticesinde Çin ekonomik olarak yılda ortalama %7 büyüme ile dünyanın ekonomik, ticari ve siyasal alanında önemli bir konuma gelmiştir. Bünyesinde bulundurduğu ucuz işgücü ve sahip olduğu 1,5 milyara yakın nüfusuyla Çin, ekonomi açısından Pazar olma noktasında gelişmiş ülkelerin iştahını kabartmaktadır. 2010 yılı sonrası Çin de ucuz işgücünden yararlanmak isteyen küresel sermayeler, Çin'de ürettikleri ticari mamul ve emtiayı dünya piyasasına en kolay şekilde ulaştırabilmesi için ulaştırma alanında yeni fikir ve düşünceler geliştirmeye başlamışlardır. 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xia Zing'in ortaya attığı "Bir Kuşak Bir Yol" (One Belt One Road (OBOR)) projesi, dünyada büyük yankı yapmış ve halen yapmaya devam etmektedir. Avrupa Birliği'nin kendi içerisinde oluşturduğu ekonomik birlikteliğin devamlılığı açısından bir öncelik olarak gördüğü ve 1957 yılında kurucu anlaşmasına derz ettiği OUP ile AB'nin yeni pazarlara ulaşabilmesi için Çin'in "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin aynı amaca hizmet etmesi gerektiği fark edilmiştir. Hatta Uzak Doğu'ya ulaşabilecek bu "Ejder yolu"nun finansal olarak karşılanabilmesi için yeni bir alternatifin AB tarafından geliştirilebileceği ortaya çıkmış, ancak bu konuda AB Komisyonu'nun bazı endişeleri bulunmaktadır.

3.2.1.2. Demiryolu Ulaştırması

Uzun yıllar üzerinde mutabık kalınamayan konuların başında gelen ve Avrupa'nın bütünleşmemesinde önemli rol oynayan bir ulaştırma bileşenidir. 1970 yılında Topluluk'un 15 ülkesinde taşımacılığın %21'i demiryollarıyla yapılır iken bu oran 2002 yılında % 7,7'e kadar gerilemiştir (Cansevdi, 2004: 90). Aynı şekilde yolcu taşımacılığında % 6 civarında düşüş yaşanmıştır. Karayolu yük taşımacılığındaki %30,8 olan oran ise %43,8'e yükselmiştir. Bu süreç içerisinde diğer sektörlerin tamamı performanslarını arttırdığı görülürken düşüş yaşayan tek ulaştırma bileşeni demiryolu olmuştur. Bunun sebepleri arasında, demiryolunun özelliğinden kaynaklı olan karayolu ulaştırmasına göre rekabetçi özelliğe sahip olmamasından kaynaklanmaktadır. Demiryollarının rekabetçi olmamasının nedenleri çeşitli olmakla beraber ikinci bölümde de ifade edildiği gibi temel olarak, yapısında barındırdığı hantallık nedeniyle rekabet için gerekli olan uyumun ivedilikle sağlayamaması ve karşılıklı işletilebilirlik anlayışının her ülke için farklı uygulama alanı bulmasından dolayı ticari işlevsellik açısından güven ve cazibe kaybı yaşamasına neden olmaktadır (Erçin, 2005: 7).

Süreç içerisinde taşımacılıkta meydana gelen bu istatistiksel değişimler demiryolu politikasında da değişimleri getirmiş ve ilk sinyal, 1989 yılında Avrupa Komisyonu tarafından yayınlanan bildirim ile olmuştur. Bildirimde; teşkilatlanma noktasında demiryollarının altyapı ve işletme şeklinde iki ayrı örgütlenme yapısını alması, işletmelerin serbest bir yapı şeklinde piyasaya adil ve eşit şartlarda hizmet sunulması, şeffaf bir şekilde kamu hizmetinin yerine getirilmesi, gerekli entegrasyon ve finansal yapının sağlanması ile hızlı tren ve kombine taşımacılığın aktif hale getirilmesi gibi politikalar geliştirilmiştir (Nash, Trujillo, 2004: 4). Haliyle, bu ilk adımlarla birlikte AB demiryolunun amacı şekillenerek rekabet gücü artan, daha iyi performans sergileyen düşük kamu harcamasına sahip ve ortak pazarın da amacına hizmet eden sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin önemli bir bileşeni haline gelmeye başlamıştır (Pietrantonio, Pelkmans, 2004: 4-5).

Akabinde 1991 ve 1995'de benimsenen önlemler çerçevesinde, hizmetlerin sunumunda rekabeti kolaylaştırmak için Avrupa'nın demiryolu şirketlerinin idari açıdan yeniden yapılanmasını gerektirmiş ve böylece serbest, adil ve rekabetçi bir iç Pazar oluşturma konusu, neoliberal politikalar eşliğinde o güne kadar monopol durumunda

bulunan demiryollarının yeniden yapılanma içerisine girmesini ve demiryolu ulaştırma piyasasının liberalizasyonuna yönelik bağlayıcı uygulamaların yapılmasını gündeme getirmiştir. Bu noktada özellikle Fransa ve İtalya gibi bazı ülkeler, Topluluk yükümlülüklerine minimum düzeyde riayet ederken, Almanya ve İngiltere gibi diğer ülkeler ise direktiflere gerektirdiğinden daha fazla riayet etmişlerdir (Stevens, 2004: 98).

Hal böyleyken, demiryollarında altyapı ile işletmenin birbirinden ayrılmasını içeren 91/440 sayılı Direktif yürürlüğe girerek demiryolu hizmetlerinde bir iç pazarın oluşturulmasına yönelik ilk adım atılmıştır. Bu adımla demiryolu hizmet birimlerinin; altyapı kullanımının uygun bir oran düzeyinde ücretlendirilmesi ve kamu yararı amacıyla işletilen ekonomik olmayan hizmetlerin düzgün bir şekilde tazmin edilmesi şeklinde ticari bir temelde demiryollarının işletilmesi ve otonom yapıya bürünmesi yönünde bir adım atılmıştır (Stevens, 2004: 97). Böylelikle, demiryollarının bir kamu hizmeti olarak değil, ticari bir yaklaşımla yönetilmesine yönelik olarak benimsenen anlayış içerisinde hükümetler ile demiryolları arasındaki yeni ilişkinin tanımlanması ve hükümet ile demiryolları arasındaki yükümlülükleri belirleyen bir sözleşmenin ve yeni bir demiryolu yasasının yapılması amaçlanmıştır. İlave olarak Direktif, demiryollarının ana hat yolcu, banliyö ya da yük taşımaları gibi belirli bir pazar bölümüne yoğunlaşarak hizmet vermesi ve bu hizmetler dışındaki tüm faaliyetlerin kurum bünyesi dışına alınması benimsenmiştir (Öncü, 1997: 674-678). Ancak, ilk direktif çerçevesinde beklenen liberal serbestlik sağlanamadığından, daha yoğun liberal serbest piyasa olanağına sahip diğer ulaştırma bileşenleri karşısında demiryolu ulaştırması ciddi pazar kayıpları vermiştir (Lewis, Vallenga, 2001: 2).

1996 yılında yayımlanan Beyaz Kitap, demiryolu işletmelerinin daha fazla ticari bağımsızlığa kavuşmasına ve piyasadaki gücünün artmasına vurgu yaparak, Avrupa Birliği sınırları arasında gerek yüzey gerekse entegre edilmiş ulaştırma hizmetlerini sunmak için uluslararası “demiryolu ile yük taşıma serbest yolları (rail freight freeways)”nın oluşturulmasını önermiştir. Gerek yük gerekse yolcu hizmetleri için kesintisiz faaliyet gösterme, hizmetlerin sunumu ve ekipman bakımını belirleyen kuralları içeren kitap ayrıca, güç ve sinyalizasyon sistemleri, demiryolu araçları ile altyapının tüm yönleri için ortak teknik standartların oluşturulmasını da içermiştir (Stevens, 2004: 100). Topluluk, AB ulaştırma sistemlerinin gelişim ve bütünleşmesinin

yolunun tüm Avrupa ülkelerinde olduğu kadar uluslararası ulaştırma ağlar olan özellikle Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ve diğer çevre ülkeleriyle işbirliği ile olabileceğine inandığından Pan-Avrupa Koridorları'ndaki yüksek hızlı demiryolu ağlarına bilhassa önem vermiştir (World bank, 2002: 129). Süreç içerisinde gelişen politikalar neticesinde ulaştırma sektöründeki rekabeti dengelemek adına diğer ulaştırma bileşenleri regülasyona tabi tutulmuş ve demiryolu tarifeleri havayolu tarifesine göre belirlenerek yüksek hızlı trenlerin 400-600 km mesafelerde hem özel otomobile hem de uçağa nazaran açık bir şekilde üstünlük elde etmesi sağlanmıştır (Stevens, 2004: 16). Akabinde, gerek karayolu ve havayolu ulaşımından gelen rekabet gerekse üretici firmaları açısından demiryolunun faaliyet alanları değerlendirilerek hız faktörünün demiryollarından talep edilmesi sonucunda demiryolu işletmeciliği hızlı tren yapımına yönelmiştir (Çubuk ve diğ., 2006: 1129). Bunun sonucunda da 1989-1996 yılları arasında düzenli olarak yolcu kapasitesinde düzenli bir artış sağlanmış ve 1996 yılı itibarıyla 37,4 milyar yolcu-km seviyesine ulaşmıştır. Hızlı tren teknolojinin son derece hızlı gelişmesi neticesinde 2004 yılında 75,9 milyar yolcu-km'ye yükselmiş olup, 1989-2004 yılları arasında yaklaşık altı kat bir artış gerçekleşmiştir (Keçik, 1998: 39-40).

I. Demiryolu Paketi olarak da nitelendirilen 2001/14 sayılı direktifte; tren işletmesinden doğan doğrudan maliyetlerin altyapı erişim ücretlerine yansıtılması hükmü yer alarak, gerektiğinde trafik sıkışıklığı ile çevresel unsurlardan oluşan maliyetlerin erişim ücretleri içerisinde değerlendirilmesine olanak tanınmış ve sosyal marjinal maliyet esaslı fiyatlandırma yönteminin işlevselliğine ortam hazırlanmıştır. Bu noktada 1991 ve 2001 yıllarında yayınlanan direktifler birçok Batı Avrupa ülkesinde demiryolu altyapısına erişim ve transit geçişine yasal temel oluşturan, demiryollarının liberalize edilmesinin önünü açan, demiryolu altyapı varlığının tahsisine ve demiryolu altyapısının kullanımına yönelik ücretlerin alınmasını sağlayan ve demiryolu altyapısına erişim ve transit geçişle ilgili hükümlerinin ulusal hükümetler tarafından tam olarak uygulamaya konmamasını sağlayan direktifler olmuştur. Bir başka demiryoluyla yük taşımacılığına yönelik liberalizasyon paketi ise 2002 yılında yayınlanan COM 2002 (21-25) olmuş ve bu paketle; kabotaja erişim hakkının verilmesinin, bir Avrupa Demiryolu Güvenlik Birimi'nin kurulmasının ve Bern Sözleşmesi'ne Topluluk üyeliğinin önünün açılması yönünde öneriler oluşturmuştur. Bu çerçevede, 2003 yılı itibarıyla yaklaşık 50.000 km'lik hattan meydana gelen TERFN (Trans-Avrupa Demiryolu Yük Ağı)'in

Avrupa yük hizmetlerine açık hale gelmesini ifade eden 2001 yılında yayınlanan direktif sayesinde, her bir lisanslı Avrupa şirketinin söz konusu hatları kullanabilir ve yeni ulaştırma hizmeti sunan diğer şirketlerle rekabet edebilir hale gelmiştir. En nihayetinde 2003 yılında yayınlanan demiryolu altyapısını serbestleştirme paketi ile alınan tedbirler neticesinde ana hatlar üzerindeki demiryolu yük trafiğinin yaklaşık %70-80'ini rekabete açılmıştır (EC, 2020a).

Akabinde 2004 yılında gelen ikinci paket direktifi ile 1 Ocak 2006 tarihinden itibaren gerçekleşecek uluslararası yük taşımacılığında tüm AB demiryolu ulaştırma ağının serbest hale gelmesi ve daha sonra 1 Ocak 2007 tarihi hedefi ile bu serbestliğin tüm yük taşımacılık hizmetleri için geçerli olması öngörülmüştür. 2007 yılında yayınlanan üçüncü demiryolu paket direktifi ile 1 Ocak 2010 tarihinden itibaren demiryolu işletmelerine kabotaj dahil uluslararası yolcu taşımacılık hizmetlerine erişim hakkı tanınmıştır.

Bu reform çalışmaları çerçevesinde Karaşahin (2006: 1202, 1203), Ocak 2007'den itibaren Avrupa Birliği ülkeleri arasında, demiryolu ile yük piyasasının serbest bırakılması neticesinde, ülkeler kendi koşullarına uygun yeniden yapılanma modellerinden birini seçerek ayrık ve entegre sistemler olmak üzere iki modelin şekillendiğini belirtmektedir. Bu sistemlerden biri İsveç, İngiltere, Hollanda'da uygulanmakta olan tamamen ayrık sistemdir ki; burada altyapı yönetiminin, doğrudan taşıma hizmeti vermesi yasaklanmıştır. Altyapı yönetiminin bütün işletmecilere eşit davranması şartı gereken söz konusu sistemde, altyapı yönetimi demiryolu işletmecileri ile sözleşme yapmaktadır. Karaşahin, bu temel yapılanmada mülkiyet konusunun önemine değinerek, bütün ülkelerde en az bir devlete ait yolcu ya da yük işletmesinin bulunduğunu ve devlet ile devlete ait altyapı yönetimi ve işletmesi arasındaki doğal bağın devam ettiğini ifade etmektedir. Karaşahin'e göre bir diğer alternatif yapılanma sistemi ise, entegre sistemdir. Altyapı işletmesi ve tren işletmecisi şirketler ayrı şirketler olmasına karşın, birlikte işbirliği yapmaktadırlar. Diğer işletmeciler ise, entegre şirketle sözleşme koşulları altında rekabet eder. Almanya, İtalya, İsviçre, Polonya, Estonya'da uygulama imkanı bulan bu model uygulamada küçük farklılıklar ihtiva etse de genel olarak aynı yapıya sahiptir. İsviçre'de 2 adet devlete ait entegre şirket bulunmakta ve her ikisi de kendi ağları üzerinde diğer şirketlerle rekabet etmektedir. Polonya'da yük taşımacılığının özelleştirilmesi ile ilgili tartışmalar mevcut olmasına karşın, Fransa'da

iki yapılanma türü arasında bir model benimsenmiştir. Bakım ve işletme fonksiyonları, altyapı yöneticisinden bağımsız olarak sözleşme ile farklı şirketler tarafından yerine getirilmektedir. Bu model; Fransa, Çek Cumhuriyeti, Slovenya ve Finlandiya’da görülmektedir.

Yapılandırma açısından farklı uygulamalar görünse de AB’de demiryolu taşımacılığı, hem ulusal hem de uluslararası hizmetler bakımından 2007’nin başından beri tamamen serbestleştirilmiştir. Bu da, AB genelinde gerekli güvenlik sertifikasına sahip her bir lisanslı AB demiryolu şirketinin demiryolu ile ulusal ve uluslararası nakliye hizmetlerini sunabileceği anlamına gelmektedir. Son tahlilde serbestleşme, yeni operatörlerin pazara girmesini sağlayarak demiryolu taşımacılığı içerisinde rekabeti ve verimliliğini arttırmakla kalmamış aynı zamanda diğer taşımacılık modlarıyla da daha iyi rekabet edebilmeye başlatmıştır (EC, 2020o).

2014 tarihi itibariyle yürürlüğe giren dördüncü pakette Avrupa Demiryolu Ajansının güçlü bir yapıya kavuşturulması ve güvenlik sertifika işlemlerinin uyumlaştırılması gibi hükümler yer almış, fakat dördüncü paketi yürürlüğe koymada ve geliştirmede bir takım ciddi zorluklar yaşanmıştır. Özel sektörün iç pazara açılmasını sağlayacak kamu hizmeti sağlama sözleşmeleri için teklif çağrısı içeren 4’üncü Pakete karşı olanlar, paketin onaylanmasına karşı Brüksel’de lobicilik faaliyetleri yürütmüş ve en nihayetinde işlemlerin çağrısını 2022’ye kadar erteletmeyi başarmışlardır. Ulaştırımdan sorumlu AB Komisyon eski Üyesi Siim Kallas, bu oylamanın son derece hayal kırıklığına sebep olduğunu ve bununda ulaştırma sektöründeki rekabeti sınırlandıracağını belirtmiştir (Servantie, 2015b: 5).

Sonuç itibariyle; kurucu antlaşmada amaçlanan dört temel özgürlük temelli iç pazarın yarattığı artan ulaşım talebini karşılanması ve Avrupa’nın altyapısındaki engellere bağlı olan yetersiz ulaştırma arzını sağlanması için üye devletlerin demiryolu ulaştırma sistemini tek bir Avrupa demiryolu sistemi haline getirilmesi gerekliliği doğurmuştur. Hızlı kabuk değiştiren ekonomik ortam, tüm gelişmiş ülkelerin ve değişik sosyo-ekonomik kesimlerin demiryolu taşımacılığını önemli bir unsur olarak görmesine neden olmuştur. Bu bağlamda, başından itibaren Avrupa Birliği ulusal mevzuattan doğan farklılıkları standartlaştırarak “tek Pazar” gibi tek bir Avrupa demiryolu ulaştırma sistemi sağlamayı hedeflemiştir. Bu hedef çerçevesinde AB’nin demiryolu politikası; altyapıyı finanse ederek fiyatlandırmak, engelleri kaldırarak rekabet ortamı

yaratmak ve düzenleyerek gözetim ve denetimi sağlamak üzere üç ana ilkeden oluşmaktadır. Yukarıda ifade edildiği gibi bu amaçlara yönelik yapılan çalışmalar esnasında, AB demiryolu politikası bazı zorluklarla karşılaşmaya devam etmektedir. Her ne kadar engeller çıksa da Avrupa Birliği coğrafyası dört bir baştan demir ağlarla örülmüş durumda olup, normal trenlerin ücra köşelere kadar ulaştığı görülmektedir. Hızlı tren şebekesi ise, Kuzey-Güney ekseninde Amsterdam-Madrid hattını tamamlarken, Batı-Doğu ekseninde Londra-Brüksel-Paris üçgeninden, Almanya'nın içlerine doğru genişlemektedir. Diğer yandan, Trans-Avrupa Altyapı Ağları politikası çerçevesinde İskandinavya, Yunanistan ve Orta Avrupa bölgeleri yeni projelere dahil (Kaleağası, 2003: 62) edilirken 2030 yılına kadar çekirdek ağ projelerinin ve 2050 yılına kadar da bağlantı ağ sisteminin tamamlanması hedeflenmektedir.

3.2.1.3. Denizyolu Ulaştırması

Dünya ticaretinin %80'inden fazlası deniz yoluyla taşınmakta olup, denizyolu taşımacılığı, uluslararası ticaretin ve küreselleşmenin omurgasını oluşturmaktadır. Dünya düzeyinde en önemli ihracatçı bölgesi olmayı devam ettiren ve dünyanın en büyük ikinci ithalatçısı olan AB için, deniz taşımacılığı ve ilgili tüm nakliye hizmetleri, Avrupalı firmaların küresel rekabet etmelerine yardımcı olan elzem bir unsurdur. Tarihsel süreç içerisinde Avrupa'nın kalkınmasına sağlamış olduğu katkının yanı sıra bugün de küreselleşmenin ve üretimde meydana gelen anlayışların getirdiği etkenler nedeniyle AB deniz taşımacılığına halen çok bağımlıdır. AB taşıma sistemlerine bakıldığında, denizcilik sektörü Avrupa ekonomisi açısından son derece ciddi istihdam ve gelir kaynağı alanı olmakla birlikte tarihsel süreç içerisinde ekonomik kalkınma ve refahın sağlanmasında önemli roller üstlenmiştir. Her yıl 400 milyondan fazla yolcu Avrupa limanlarına giriş çıkış yapmaktadır. Avrupa limanlarında 1,5 milyon işçi istihdam edilmekte olup, yine 22 AB Denizcilik Üye Devletlerinde aynı miktarda dolaylı istihdam sağlanmaktadır. Denizyolu taşıması, Avrupa genelinde gıda ve emtia sunum güvenliğini ve küresel boyutta Avrupa ithalat ve ihracatını sağlayarak Avrupa'nın küresel ticari irtibatını gerçekleştiren önemli bir hizmet sektörüdür. AB'nin dış navlun ticaretinin yaklaşık % 90'ı deniz taşımacılığı ile yapılmaktadır. Kısa deniz taşımacılığı, ton-kilometre cinsinden AB içi piyasa erişiminin üçte birini temsil

etmektedir. Avrupa'nın adalarında ve çevre denizcilik bölgelerinde iyi bir yaşam kalitesi sağlamak, iyi deniz taşımacılığı hizmetlerine bağlıdır. Bu çerçevede Avrupa Komisyonu, güvenlik koşullarını arttırarak gemi taşımacılığında, deniz kaza risklerini ve çevreye karşı zararları en aza indirilmesini amaçlamaktadır. Ayrıca komisyon, oluşabilecek korsanlık ve terör tehditlerine mukabil gerekli önlemler olarak birlikte çalışmayı amaçlamaktadır. Bir diğer önemli faaliyeti sosyal boyutu ilgilendirir ki: gemi içi çalışma koşullarını iyileştirmek, sağlık ve güvenlik hizmetlerini geliştirmek ve denizcilerin mesleki niteliklerini düzenlemek olarak sayılabilir. Son olarak, Komisyon, deniz taşımacılığı hizmetlerinin kullanıcısı olarak vatandaşların korunması, güvenli ve emniyetli şartlarda seyahat edilmesi, yolcu olarak haklarının gözetilmesi ve Üye Devletler tarafından önerilen kamu hizmeti kalitesinin geliştirilmesi için çalışmaktadır. (EC, 2020k). Son tahlilde dünyadaki denizcilik sektörüne bakıldığında DTO (2019: 73)'ya göre, ülkelerin ulusal bayraklarına dahil olmak üzere çalıştırdıkları yabancı bayraklı gemilerle birlikte dünyanın en büyük 1000 GT ve üstü gemileri barındıran filoya sahip ülkeler sıralamasında Yunanistan 380 milyon DWT ile 1. sırada, Çin 270 milyon DWT ile 2. sırada, Japonya 241 milyon DWT ile 3. sırada ve Almanya 95 milyon DWT 4. sırada bulunmaktadır.

AB'de 1970'li yıllar, denizcilik konusundaki düzenlemelerin başladığı yıllar olmuştur. OUP açısından söz konusu gelişmenin sebepleri şu şekilde özetlenebilir (DPT, 1995b: 25-26): 1) Topluluğun denizcilikte ilerlemiş olan Danimarka, İrlanda, İngiltere gibi ülkelerle genişlemesi neticesinde Birlik için denizcilik konusu daha da önemli hale gelmiştir, 2) Dünyada denizcilik sektöründeki krizin başlaması birlikte 1973 yılı sonrası tonaj fazlalığının ciddi bir sorun olarak görülmesi, 3) Bayrak ayrımcılığının ve korumacı politikaların yaygınlaşması, 4) Devletlerin bilhassa hat taşımacılığında faaliyetlerini genişletmesi, 5) Tanker kazalarının artması neticesinde bu mevzuda kamuoyunun oluşmaya başlaması, 6) uluslararası ulaşımda denizcilik sektöründe yaşanan yoğunluk nedeniyle ortaya çıkan ve gittikçe artan denizcilik sorunlarının Avrupa Parlamentosu'nun gündemine gelmesi ile denizcilikteki ülke ve Birlik çıkarlarının yeniden gözden geçirilmesi gerekliliğini ortaya çıkarmıştır.

Bu sebepler çerçevesinde denizcilik alanında ileri bir seviyede bulunan Yunanistan'ın 1981 yılında Birliğe katılması ile birlikte Birlik içindeki deniz ulaşımının payını son derece arttırmıştır. Bu dönemde daha öncede ifade edildiği gibi, Ortak

Ulaştırma Politikasının önündeki engelleri kaldıran ilk adımı, Avrupa Parlamentosu'nun 1982 yılında AT Konseyi'ne karşı açtığı davanın ulaştırma lehine verilen kararı olmuştur. Tekrardan hatırlanacak olunursa, Avrupa Parlamentosu (AP), ortak bir ulaştırma politikasına dair belirgin kural ve kaidelerin yerine getirilmesi hususunda, Roma Antlaşması'nın Konsey'e belli görevler verdiği halde Konsey'in bunu ihlal ettiği, elinde bulundurduğu görev ve yetkiyi kullanmayarak bağlayıcı kararlar almadığı ve ulaştırma alanında Komisyonca hazırlanan önermeleri karara bağlamak için çaba sarf etmediği gerekçeleriyle Konsey'den şikâyetçi olarak konuyu Avrupa Toplulukları Adalet Divanı'na (ATAD) götürülmüştü. AP'nin bu şikayeti üzerine ATAD, kurucu antlaşmalara atıfta bulunarak Topluluk ve onu temsilen Konsey'in dört özgür unsurun serbestisini teminen gerekli düzenlemeleri yapmadığı gerekçesiyle Konsey aleyhine karar vermiştir. Bu kararın akabinde, üye ülkeler ulusal menfaatlerini ikinci plana bırakarak Topluluk geneli için ortak politikalar yaratmaya başlamıştır (DTO, 2006: 2). Topluluk'a hizmetin yerine getirilmesi yetkisi, Avrupa Topluluğu Antlaşması'nın ulaştırma bölümünde belirtilen "hizmet sunma serbestisi" kuralları ile tanınmış olup Antlaşmanın 51. maddesi, "ulaştırma alanındaki hizmet sunma serbestisinin, orantılılık, ayrımcılık yapmama ilkelerini gözetmesi gerektiğine" işaret etmektedir (Smit ve diğ., 2005: 5). Ancak, süreç içerisinde "Hizmetlerin Sunulmasında Serbestlik İlkesinin Sağlanması" ilkesine üye ülkelerin kabotaj³¹ hakkı önemli bir engel olarak kendini göstermiştir (DPT, 1995b: 37).

Kabotaj mevzusu dönemin AT üyesi ülkelerince yoğun bir şekilde tartışılmış ve ülkelerin bu mevzudaki düşünceleri esas itibarıyla ikiye ayrılmıştır: "Kuzey Ülkeler" olarak tanımlanan Avrupa'nın kuzeyindeki ülkeler kabotaj hakkının kaldırılmasından taraf olurken bunun gemi ticaretlerini çok ciddi olumsuz yönde etkilemeyeceğini ve hatta bu serbestliğin kendileri açısından da faydalanacak bir ortamın oluşturacağı şeklinde bir savunma gerekçesi ileri sürmüşlerdir. "Güney Ülkeleri" ise aksi savunma gerekçesine dayanarak kabotaj hakkının kalmasını veya birkaç yönden kaldırılmasını

³¹ DTO (2006: 15)'ya göre kabotaj; "bir devletin kendi limanları arasında gerçekleşen ulusal deniz ticaretini ulusal bayrağını taşıyan gemilerin tekelinde bulundurması hakkıdır. Bu hak, kıyı ve açık deniz seferleri ve kara sınırları içinde kalan sular için de geçerlidir. Uzun zamandan beri çoğu devlet kendi sınırları içinde gerçekleşen ticari deniz taşımacılığına kısıtlamalar getirmektedir. Kabotaj hakkı olan gemilerin sahip olması gereken koşullar şu şekildedir: i) Devletin kendi vatandaşı tarafından kullanılması, ii) Geminin tamamına veya çoğunluğuna o ülke vatandaşlarının sahip olması, iii) Geminin ulusal tersanelerde yapılmış olması veya iv) geminin kendi ulusal bayrağını taşıması."

tercih etmişlerdir (DTO, 2006: 15). Hal böyleyken, uluslararası hukuk alanında 1921 Barcelona Sözleşmesi ve 1944 Chicago Konvansiyonu gibi uluslararası sözleşmelerle meşru hal alan kabotaj uygulaması, OECD ve AB olmak üzere her iki örgüt tarafından söz konusu dönem için dünya ekonomisinde egemen kılınmaya çalışılan liberalizm ve serbest piyasa ekonomisi ilkeleri çerçevesinde tartışılır hale gelmiştir. Çünkü kabotaj, ulusal filo ve denizcilik sektörü için korumacı bir politika olmakla birlikte hem OECD hem de Avrupa Topluluğu, denizyolu ulaştırmasının serbest ve adil bir rekabet ortamında hizmet verebilmesi için üye ülkelerin karşılıklı deniz sevkiyatının serbest bir şekilde dolaşımını sağlaması ve bu amaç doğrultusunda tüm engellerin ve korumacı uygulamaların kaldırılması üzerinde mutabık kalmışlardır. Ortak Ulaştırma Politika oluşturulmaya çalışıldığı söz konusu dönem içerisinde Avrupa Topluluğu'nun kabotaj uygulayan 5 Güney ülkesi; ulusal güvenlik ve bilhassa adalara olan seferlerde kamu hizmeti sağlama, ulusal filoyu güçlendirme ve gemi istihdamı güvencesi gibi temelde stratejik gerekçelerle kabotaj hakkının korunmasını savunmuşlardır. Bu ülkelerden biri olan Yunanistan, Türkiye ile var olan anlaşmazlık konuları sebebiyle ulusal güvenlik gerekçesini ileri sürerek, adalarının Türkiye kıyılarına çok yakın olduğu ve “güvenlik” gerekçesiyle bu adalara hizmet veren gemilerin sadece Yunan bayraklı gemiler olabileceğini savunmuştur. Söz konusu savunmaya istinaden Avrupa Parlamentosu, güvenlik sebebiyle bu çeşit hizmetlerde ulusal bayrak ayırımına gidilmesini kabul etmiştir (DPT, 1995b: 41).

AB, haksız rekabetten uzak, adil ve serbest bir ticaret akışı için gerekli düzenekler tesis ederek etkili bir Tek Pazar sağlanması ve bu rekabetçi ortamda tüketicinin faydasına olacak şartların planlanmasını öngörmektedir (DTO, 2006: 23). Bu noktada, bu dönemde Topluluk, deniz ticaretinde oluşan mevcut ortamın sürekliliği için ihtiyaç hissettiği hukuki araçları kendi yönetimi altına almasına rağmen AB'deki baskın denizcilik lobileri nedeniyle AB mevzuatının üye devletlerin kabotajlarına kadar uzanması ve Roma Antlaşması'nın 85 ve 86'cı maddelerinin deniz taşımacılığına uygulanmasını mümkün kılmamıştır. Sonuç itibarıyla süreç içerisinde üye ülkeler için birlikteliğin devamlılık amacı baskın çıkmış ve Avrupa Birliği, Ortak bir Ulaştırma Politikası gerçekleştirebilmek adına denizcilik sektöründe ulusal pazarların rekabete açılması için 1986 yılında liberalleşmeyi temin eden bir regülasyon paketi yürürlüğe koymuştur (DPT, 1995b: 30, 31). Ancak, daha liberal bir ortamda arzın taleple

karşılabilmesi için sektöre aşırı korumacı bir yapı kazandıran doğrudan sübvanseler önlenerek, devletler tarafından genel ekonomik politikalar bünyesinde yapısal, finansal ve iktisadi bir takım düzenlemelerle sektörün sürekli güçlendirilmesine çalışılmıştır (DPT, 1995b: 7). Bununla beraber, AB'ye üye ülkelerin denizcilik sektörünün geleceğine dönük olarak 1997 yılında kabul ettiği “Denizcilik Sektörüne Yönelik Yardımlarla İlgili Avrupa Komisyonu İlkeleri Tebliği” ile daha önceki sübvansiyon limitlerinin yerini, denizcilikte en ileri konumda bulunan Norveç, Yunanistan gibi ülkelerin uyguladıkları teşvik politikaları benimsenmiştir. Bu kapsamda Avrupa Komisyonu, destek miktarını yalnızca üst sınır koyarak ve de teşvik yöntemlerini açıklayarak orta vadede ülkeler arasında rekabet eşitsizliğini kaldırmayı amaçlamıştır (DPT, 2000b: 32).

Diğer taraftan, Topluluk içine ya da Topluluk dışına malların çoğunluğunun gerek üye devletlerin gerekse üçüncü ülke bayraklı gemilerle taşınmasından dolayı, denizcilik piyasalarında bir güvenlik bilincinin oluşturulmasının gerekliliği ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla standart altı gemilere karşı önlemler alınması amacıyla 14 AB üye ülkesi tarafından 1982 tarihinde yürürlüğe konulan Paris Memorandumu (Liman Devlet Kontrolü) çerçevesinde üye ülke limanlarına gelen ticaret gemilerinin Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Konvansiyonları'nın hükümleri uyarınca denetlenmesi ve standart altı olduğu belirlenen gemilerin Avrupa Limanlarına alınmaması hedeflenmiştir (DPT, 2000b: 83). Avrupa Topluluğu, deniz güvenliği politikası ile beraber standartlara aykırı gemilerin, uluslararası kurallar çerçevesinde yolcu ve gemi çalışanlarının, deniz ve çevresinde yaşayanların menfaatlerinin korunmasını bir denizcilik politikası olarak benimsemiştir. Bu doğrultusunda, AB'ye ait liman ve karasularını sıkça kullanan gemilerin uyması gereken kurallar ciddi anlamda katılaştırılmıştır. Bu meyanda deniz güvenliği alanında ilk ciddi çalışma, Komisyon'un 1993 yılında yayınlamış olduğu “Güvenli Denizler için Ortak Politika” belgesi olmuştur. Belge sayesinde AB, etkili ve standart bir deniz güvenliğinin elde edilmesi ve gemiler tarafından Topluluk'a ait deniz, deniz kıyısı ve karasularının kirletilmesinin önlenmesi amaçlanmıştır. Söz konusu önlemlere ek olarak yukarıda da ifade edildiği gibi, denizcilik sektöründe sosyal güvenliğin sağlanması için AB mevzuatında, denizcilerin çalışma şartlarını, asgari eğitim ve sağlık koşullarını iyileştirilmesine yönelik konular da yerini almıştır (DTO, 2008: 31-32).

Avrupa limanları, Avrupa'nın tarihi boyunca olduğu gibi günümüzde de, ulaştırma koridorları açısından Avrupa'yı dünyaya bağlayan hayati geçitler olmuştur. Son tahlilde, Avrupa'ya giren veya çıkan malların% 74'ü deniz yoluyla gerçekleşmekte olup, haliyle dünyadaki en iyi liman tesislerinin önemli bir kısmı Avrupa'da bulunmaktadır. Limanlar, sadece malların hareketliliği için cazip görülen bir araç değil, aynı zamanda geleneksel ve yenilenebilir enerjiler için de enerji merkezleri olma özelliğine sahiptir. 2008 krizi ile başlayan Avrupa ticaret seyrindeki yavaşlama, limanlarındaki ulaştırma trafik hacmini de azaltarak daha önceleri niceliksel olarak dünyanın en iyi ve yüksek kapasiteli limanlarını bünyesinde barındıran AB, 2013 yılında dünyanın en iyi 20 konteyner limanlarının sadece 3'ü (Hollanda'da Rotterdam, Almanya'da Hamburg ve Belçika'da Anvers) ile sıralamaya girebilmiştir (Servantie, 2015a: 2). Haliyle küreselleşmenin getirdiği inanılmaz ticari rekabet sonucunda, AB'nin tüm denizcilik bölgelerinde iyi performans gösteren limanlara ihtiyacını doğmuştur. Bu maksatla Avrupa Komisyonu, 23 Mayıs 2013 tarihinde, Avrupa Tek Pazarının büyümesi ve rekabetçiliğinin artması ve Avrupa'nın kıyı şeridi boyunca birleşik bir ağın parçası olacak olan Trans-Avrupa ulaştırma ağının (TEN-T) geliştirilmesi için yeni kurallar belirlemiştir (EC, 2020).

AB sınırları içerisinde sürekli artış gösteren karayolu yük ve yolcu taşımacılığına yönelik alınması gereken önlemleri 2001 yılı yayınlanan Beyaz Kitap'ta belirtilmiştir. Söz konusu Kitap'ta karayolu ulaştırmasında belli bölgelerin trafiğinde sıkışıklık, tıkanıklık ve güvenlik gibi problemlerinin oluştuğu belirtilerek bu gibi karayolu kaynaklı problemlerin çözümü için "Motorways of the Sea" başlıklı yeni bir politikanın geliştirilmesi gerekliliğine vurgu yapılmıştır. Bu politikadaki amaç, özellikle yük taşımacılığındaki bütün ağırlığı üstlenen karayolundan denizyoluna geçişin sağlanması ve karayolu ulaştırmasını rekabet edilebilirlikten çıkartıp tamamlayıcı bir ulaştırma bileşeni haline getirmektir. AB bu amaç doğrultusunda, sadece deniz taşımacılığı kaynaklarından değil, aynı zamanda entegre bir taşımacılık zincirinin bir parçası olarak demiryolu ve iç suyollarındaki potansiyellerden de daha verimli bir şekilde yararlanılmasını planlamıştır. Dolayısıyla, yük taşımacılığında karayolu ağırlığının azaltılması amacıyla yük taşımacılığında kullanılması için dört farklı denizyolu güzergahı tespit edilmiştir. Bunlar: Baltık Denizi, Batı Avrupa (Atlas

Okyanusu-Kuzey Denizi/İrlanda Denizi), Güneybatı Avrupa (Batı Akdeniz) ve Güneydoğu Avrupa (Adriyatik Denizi ve Ege)'dir (EC, 2020m).

AB, performansın sürekliliğinin sağlanması için kısa deniz taşımacılığına stratejik bir ilgi duymaktadır. AB'nin ulaştırma sektöründen kaynaklanan sera gazı emisyonunun 2050 yılında % 60'ını azaltma hedefine ulaşılmasında ve 2030'da 300 km üzerindeki kara taşımacılığının% 30'unun diğer bileşenlere kaydırılmasında güçlü bir rol üstlenmiştir (EC, 2020n).

3.2.1.4. Havayolu Ulaştırması

Avrupa ekonomisinin performans açısından en iyi sektörlerinden biri olan havacılık sektörü dünya lideri bir endüstridir. Her yıl AB içi ve dışı seyahat eden 900 milyon hava yolcusuyla dünya pazarının üçte birini oluşturan havayolu ulaştırması AB için önemli bir gelir kaynağıdır.

AB havacılığının tarihsel sürecine bakıldığında; neredeyse tüm Avrupa hükümetleri, havacılık sektörünü ekonomik ve sosyal kalkınmanın önemli bir parçası olarak görüp kurdukları havayolu şirketlerini devletleştirme yolunu tercih ederek havayolu sektörünü ayakta tutmaya çalışmışlardır. Nitekim Avrupa'da havacılığın devletleştirilmesinde Fransa öncü olmuş ve 1 Ocak 1946 tarihinde "Société Nationale Air France" adlı şirketi millileştirerek sözkonusu şirkete önemli ölçüde sübvansiyonlar sağlamıştır. Planlı dönemle birlikte Avrupa'da özellikle ulaştırma sektörü ulusal ekonomik kalkınma bütünlüğünün önemli bir parçası haline gelmiş ve havayolu ulaştırması bu parçanın diğer bileşenlere göre ekonomiye olan katkısı ile ciddi manada ön plana çıkmıştır (ITF, 1992: 3-4). Yine bu dönem içerisinde havacılık sektörünün kendine özgü doğası nedeniyle 1980'li yıllara kadar devletin havacılık sektörü üzerindeki mülkiyet anlayışı devam etmiştir. Haliyle yatırım maliyetleri yüksek olan havayollarının devlet desteği olmaksızın kurulması ve de işletilmesi dünya çapında mümkün olmayacağı düşünülmüştür. Bu çerçevede herhangi bir fiyat rekabeti, maliyetlerde yükseklik kaygısı veya bir kârlılık güdüsü söz konusu olmamıştır (ITF, 1992: 7).

Havayolu sektörü için süre gelen söz konusu anlayış sektörde ulusal çıkar ve menfaat tahakkümünün doğmasına neden olmuş ve daha önce ifade edildiği gibi, ulusal

çıkar çatışmalarının oluşturduğu içe kapanık politikalar havacılık sektörünün gelişimine sektöre uğratmıştır (Hassu, 2004: 11). Haliyle, havacılık alanında dönemin AT ülkeleri arasında farklı havayolu ulaştırma politika pratikleri görülmüştür. Hukuki anlamda bağlayıcılığı olan Roma Antlaşması'nın 74-84 maddeleri arasında düzenlenen ulaştırma başlığı altındaki ortak politikanın belirlenmesi hususu, Topluluk organlarına bırakılırken, madde 84 ile hava ulaştırma bileşeni ortak politikanın dışında bırakılmıştır (DPT, 1995b: 216). Bu da AB'yi havayolu ulaştırmasında farklı pratiklere itmiş ve üye ülkeler arasında çıkan çıkar çatışmalarının en önemli sebeplerinden birinin kaynağı olmuştur. Haliyle, AB'de 1980'li yılların sonlarına kadar bütünleşik yasal mevzuat boşluğundan dolayı ulusal tekel piyasanın yaygınlaştığı ve serbest rekabet ortamının oluşmadığı görülerek havayolu ulaştırma sektöründe, devletlerin tek taraflı ya da iki taraflı olarak yeni havayolu taşımacılık firmalarının faaliyetlerine onay verildiği gözlemlenmiştir (Hassu, 2004: 13).

Nitekim havacılık sektörü 1978 yılında ABD tarafından ortaya konulan "Açık Piyasalar" kavramı çerçevesinde deregülasyonları oluşturarak ulusal denetimlerin ulusal veya diğer havayolu şirketleri üzerinden kaldırmış ve bu sayede Amerikan havayolu şirketlerinin küresel pazarda hakimiyet kurmalarının destekçisi olmuştur. Ülkeler arası yapılan "Open Markets" anlaşmaları sadece ulusal havayolu şirketleri için geçerliliği olan bir anlaşma olmamış aynı zamanda karşı ülkelerin havayolu şirketlerinin serbest piyasa erişimini de sağlamıştır. Bu sayede havayolu şirketlerinin anlaşma yapılan ülkelerde uluslararası hak ve piyasa erişimi gerçekleşmiştir Bu bağlamda ABD ile başlayan "Open Markets" anlaşmaları Avrupa'da ilk Hollanda ile daha sonra ise Almanya ve Belçika ile devam etmiştir. Havacılık alanında ABD ile başlatılan bu sürecin Topluluk içerisinde de yaygınlaşması uzun sürmemiş ve 1984 yılında, İngiltere ve Hollanda arasında bir "Open Market" Anlaşması imzalanarak iki ülke arasında hava hizmetlerinin etkin bir şekilde deregülasyonunun sağlanması amaçlanmıştır. Daha sonra da hava hizmetlerinin serbestleştirilmesini sağlamak amacıyla benzer anlaşmalar, Almanya, Lüksemburg, Fransa, Belçika, İsviçre ve İrlanda ile imzalanmıştır (Hava-İş, 2006: 7). Nitekim deregülasyon-liberalizasyon politikaları ile 1980'li yıllardan itibaren, havayollarının ücretlerini kontrol eden Tarife Koordinasyon Sistemi ile desteklenen ikili anlaşmalar daha da esnekleştirilmiştir (Hassu, 2004: 11-12). Böylece, rotalarda, bilet fiyatlarında, uçuş frekansları ve uçuş programlarındaki sınırlamalar kalkarak, herhangi

bir havayolu şirketinin Topluluk içinde herhangi bir yere, istediği fiyatta uçuş yapabilmesinin önü açılmıştır. Bu gelişme havayolu taşımacılığındaki rekabeti hızlandırmış ve artık Topluluğa üye ülkeler arasında “Tek Pazar” uygulamasına geçiş olmuştur (Özenen, 2003: 11).

İlkini I. George Bush, daha sonra Bill Clinton dönemi ve II. George W. Bush döneminde uygulamaya konan işbirliği anlaşmaları ve Açık Gökler Antlaşmaları, ülkelerin havacılık pazarlarının liberalleştirilmesi, özelleştirilmesi ve mülkiyete ilişkin kısıtlayıcı düzenlemelerin esnetilmesini beraberinde getirerek bu yöndeki çalışmaları hızlandırmıştır. Söz konusu anlaşmalar, sadece Avrupa ile sınırlı kalmamış; ayrıca, Orta ve Güney Amerika’ya, Asya’ya, Orta Doğu’ya doğru yaygınlaşmıştır (Hava İş, 2006: 7). Hassu (2004: 48-49), “Açık Gökler” Antlaşması sonucunda Avrupalı havayolu şirketlerinin daha fazla sayıda ABD şehrine uçuş hakkı kazandığını; buna karşılık, ABD havayolu şirketlerinin Avrupa ülkelerinin belli noktalarda istedikleri şehirlere uçmalarını kabul ederek uçuş sıklığı, koltuk kapasitesi ve charter seferleri üzerindeki sınırlamaların da kalktığını belirtmektedir. Böylelikle rekabetçi fiyatlandırmanın önü açılmıştır. Yine Hassu’ya göre, bir taraftan devlet politikasının bir gereği olarak ABD’nin yavaş yavaş ikili anlaşmalarla “Açık Gökler” uygulamasını hayata geçirmeye başlamasının bu sürecin havacılık piyasasında liberalizasyonu hızlandırarak Topluluğa gelen ABD havayolu şirketlerinin havacılık sektöründeki rekabeti arttırmıştır. Diğer taraftan, Topluluk genelinde mevzuat içerisine alınan liberalizasyon paketleriyle havayolu ulaştırmasında “Tek Havacılık Pazarı” uygulaması hayat bularak havayolu şirketlerinin liberalizasyon yolu açılmıştır. Liberalizasyon uygulamalarının neticesinde havacılık sektöründe küresel seviyede oluşan ittifaklar devlet yardımları ile meydana gelen haksız rekabete yönelik önleyici tepkiler olarak gün yüzüne çıkmıştır. İttifakları, deregülasyon ve özelleştirme uygulamalarının getirdiği bir sonuç olarak görmek mümkündür. Özellikle havayolu şirketleri tarafından uçak filolarının yenilenmesi ve modernleştirilmesi için 1991-2010 yılları arasında yapılması öngörülen harcamanın yaklaşık 800 milyar \$ olarak düşünüldüğünde, devlet mülkiyetindeki şirketler kadar özel mülkiyet altındaki havayolu şirketlerinin de sermaye ihtiyacının bulunması ve bu tip sermaye arayışlarının, American Airlines ve British Airways veya 1993’de KLM ve Northwest Airlines arasında olduğu gibi havayolu şirketleri arasında birleşmelere yol açması çok doğaldır (Sommer, Sanchez, 1993; Cook, Billing, 2017). Bu tür şirket

evlilikleri, özellikle 1978’de ABD’de liberalizasyon yasalarının uygulanmaya başlamasıyla yaşanan gelişmeler sonucunda yoğun bir rekabet ortamında maliyetleri düşürmek ve kâr marjını arttırabilmek amacıyla uygulamaya konan iktisadi bir çözüm yolu olarak ortaya çıkmıştır.

Bu noktada Avrupa havayolları, kendi lehine rekabeti güçlendirmek ve kıtalararası pazarda yer almak için ABD’li havayolu taşıma şirketleriyle ittifak kurmayı tercih etmişlerdir. Böylece uluslararası pazarda maliyetleri düşürerek gerek kârlılığı arttırma gerekse ortak havayollarının oluşturduğu birleşik hizmetlerin getirdiği Pazar payını arttırma amaçlarını taşımışlardır. Fakat zamanla farklı kıta ülkeleri arasında oluşan ittifakların başlaması neticesinde rekabet kurallarının niteliği uluslararası ölçeğe taşınmış ve bu konuda AB-ABD otoriteleri arasında farklı uygulamalar görülmeye başlanmıştır (Hassu, 2004: 53-54). ABD şirketleri ile Avrupa içerisinde sınırlı ticari işbirliği kuran AB havayolları, zamanla bu bağın yerini mali ortaklıklar ve ortak girişimler almıştır. Böyle olunca da maliyet yönünden dezavantajlı duruma düşen Avrupa havayolları, ABD göre dezavantajlı konuma düşmüştür. Hatta özellikle AB’de ortak bir hava kontrolünün geç oluşturulması, havayolu yönetiminde ve trafiğinde sıkışıklık yaşanmasına neden olmuş ve sektörde maliyet artmıştır. İlâveten, deregülasyonlar sonucu artış gösteren ve bilhassa aktarmalı uçuş tercihlerinde faydalı olan “hub and spoke” sistemi, bir kısım “hub”larda yoğunluğun artmasına ve belli başlı şirketlerin bu piyasada hakim ve tekel durumuna gelmesine neden olmuştur. Haliyle zamanla AB’ye ait hava yolu şirketleri ABD şirketleri karşısında ekonomik anlamda çöküşlerin eşiğine gelmiştir. Hal böyle olunca, AB devreye girerek her ne kadar Roma Antlaşması’nın 87. maddesi, havayollarına yapılan devlet yardımlarının iç pazarla uyumlu olmayacağı yönünde bir genel kural içerse de, devlet yardımlarında sosyal karakter bulunması halinde veya kamu yararına ters düşmediği taktirde belirli ekonomik alanların ya da aktivitelerin gelişmesini kolaylaştırmak amacıyla genel kurala istinaden gerek zorunlu gerekse ihtiyari muafiyetlerin sağlanmasına izin vermektedir (Doganis, 2006: 248). AB Komisyonu bu konuyla ilgili olarak, Topluluk menfaatine dönebilecek durumlarda, devlet borçlarının kurtarılması ve yapılandırılması gayesiyle kamu hizmetleri sorumluluklarının yerine getirilebilmesi ve sosyal özellikli ihtiyaçlar için devlet yardımı ile destekleme yapılabilir. Bu duruma örnek; 2004’de Komisyon, İtalyan hükümetine, Alitalia’ya 492 milyon \$’lık krediyi garanti etmesi için izin vermiştir.

Komisyön, 22.000 personel istihdam eden havayolu Şirketinin çökmesi durumunda, ciddi sosyal güçlükler oluşabileceğini ve bu nedenle yardıma izin verilebileceğini belirtmiştir (Doganis, 2006: 247). Bir başka yardım ise; uzun yıllar ABD İle AB arasında DTÖ nezdinde tahkimde karara bağlanması beklenen ve 2 Ekim 2019 tarihinde, Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ)'nün AB'nin Airbus firmasına haksız teşvik³² sağlandığı kararını verdiği yardımlardır. Dava sonucunda AB, ABD'nin uğradığı zarara karşılık 7,5 milyar dolar tazminata cezalandırılmıştır. Diğer bir örnek, ucuz kredi rahatlığına alışan ve haliyle özel tüketim ve kamu harcamalarının zirveyi görmesiyle cari açığı tavan yaparak 2010'da iflas bayrağını sallayan Euro Bölgesi'ndeki Yunanistan'ı, Euro Bölgesi ortakları ve IMF'nin 288 milyar Avro kredisi ile iflastan kurtarılmasıdır.

Süreç içerisinde görülen yetersiz bütünleşme, etkin bir hava saha kullanımının olmaması, maliyetlerin yüksekliği ve kapasite eksiklikleri, havayolu ulaştırmasında güvenlik riskine sebebiyet verdiği düşünülerek, ulusal sistemlerin uyumunun sağlanması amacıyla 31 Avrupa ülke üyeliğiyle bir uluslararası örgüt olan EUROCONTROL kurulmuştur. Ancak zaman içinde, çok fazla bir etkinlik gösterememesi nedeniyle Avrupa Komisyonu'nun önerisi üzerine başka bir önlem olarak Avrupa Parlamentosu ve Konseyi tarafından kabul edilen "Tek Avrupa Hava Sahası (SES)" paketi 2004 yılında yürürlüğe konmuştur (Cansevdi, 2004: 106).

2015 yılında Avrupa Komisyonu'nca havayolu ulaştırması alanında, Avrupa ekonomisini, sanayi altyapısını güçlendirmek ve küresel liderliğin sürekliliğini sağlamak için önemli bir çalışma olan "Avrupa için Havacılık Stratejisi" kabul edilmiştir. Strateji, "güçlü ve dışa dönük bir havacılık sektörü, dünyanın geri kalanına daha düşük fiyatlarla daha fazla bağlantı sunarak yalnızca işletmelere değil, aynı zamanda Avrupa vatandaşlarına da fayda sağlayacaktır. Havacılık piyasası, hava taşımacılığı lisanslaması, pazar erişimi ve ücretleri kapsayan üç aşamalı AB düzeyinde alınan tedbir paketleri aracılığıyla kademeli olarak liberalleştirilmiştir. Bu nedenle, Avrupa'da sınırlı hava ulaşımı pazarları bulunan ve Avrupa havayolları tarafından sınır ötesi yatırımları önleyen kısıtlamalar kaldırılarak tek pazara geçiş" amaçlamıştır (EC, 2020s; EC, 2020t).

³² Detay için Bkz. <https://ticaret.gov.tr/blog/ekonomi-haberleri/abdnin-avrupa-birligine-ab-ek-gumruk-vergisi-uygulamasina-iliskin-duyuru>

Son 25 yılda havayolu ulaştırması, hızlı gelişen teknolojiyle beraber yapısal değişimler gösteren bir sektör olmuştur. Bir yandan geniş hacimli taşımacılığıyla yakıt tasarrufu sağlayan, emisyon ve gürültü açısından daha düşük seviyeli uçakların geliştirilmesi; havayolu firma faaliyetleri, yönetim, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde ciddi etkiler doğururken diğer yandan liberal anlayış çerçevesinde serbestleşme ve özelleştirmeler sektörün ticaret alanında işlevselliğini arttırmış ve artan işlevsellik işbirliklerin güçlenmesine sebebiyet vererek sektörde tüketici hakimiyetinin baskın olduğu bir pazara dönüşmüştür. Hal böyleyken, 25 yıl önce rekabetin düşük olması ve fiyatların çok yüksek olmasından dolayı birçok Avrupalı için bir son dakika kaçamağı veya arkadaşlarıyla bir hafta sonu şehir gezisi yalnızca hayal olarak düşünmekteydi. Bugün, İç Pazarın yaratılması, rekabetin önündeki engelleri kaldırılması, piyasada rekabet eden daha fazla havayolunun sunduğu daha geniş seyahat seçimi sayesinde, uçuşlar daha uygun hale gelmiştir. Aslında bugün, 1992'lerden neredeyse sekiz kat daha fazla rota bulunmakta, tüketiciye daha fazla seçenek sunularak daha fazla bölgenin düzenli olarak bağlanması sağlanmaktadır. Uçma hayali, AB genelindeki insanlar için gerçeğe dönüşmüştür. AB içerisindeki bölgelere daha fazla yol ve daha fazla rota sağlayarak rekabeti arttırmıştır. Örneğin, 1992'de Milano'dan Paris'e yapılan bir aile gezisi bugüne göre 16 kat daha pahalıya mal olmaktadır (bu rotadaki bir bilet için asgari fiyat bugün 400 € 'dan yaklaşık 25 €' ya düşmüştür). Daha fazla rota ve daha fazla bağlantı aynı zamanda AB ekonomisini de desteklemektedir. Örneğin 2014 yılında, AB havacılık sektöründe 3 milyon kişiye doğrudan olmak üzere 8,8 milyon kişiye destek vermiş ve AB GSYH'ye 621 milyar Euro'dan fazla katkı sağlamıştır. Bununla birlikte, havacılık dolaylı sektörler olan KOBİ'lerin ve turizmin başarısı için de önemli bir etken olmuştur. Havacılık sektöründe harcanan 1 avro toplam ekonomi içerisinde 3 avro olarak karşılık bulmakta ve havacılıkta oluşturulan her yeni bir iş için, farklı sektörlerden üç tane iş oluşmaktadır (EC, 2020h).

Hiç kuşkusuz bu başarının elde edilmesinde ve devamlılığında havayolu altyapısının başarısı görmezden gelinemez. AB havacılığının devam eden bu başarısı için, pistler, yolcu terminalleri ve yer hizmetleri dahil olmak üzere rekabetçi havaalanı hizmetlerinin kullanılabilirliği çok önemlidir (EC, 2020i). Havalimanları, gittikçe artan bir şekilde kendi başlarına ekonomik büyümenin motorları olarak kabul edilmektedir. Doğal olarak havaalanları, AB içindeki yolcuların ve taşıma yapan

müşterilerin daha uzak merkezlere olan bağlantılarını sağlamasında güçlü bir role sahiptir. Havacılık sektörü bir 'ekonomik çarpan' olarak hareket edebilmekte ve daha geniş ekonomik aktiviteleri kolaylaştırabilmekte ve üretebilmektedir. 2015 yılında havalimanlarının ve havacılık ile ilgili faaliyetlerin AB genelinde toplam ekonomik etkisi 338 milyar avro olarak gerçekleşmiştir. Bununla birlikte Eurocontrol'ün “Büyüme Zorlukları 2013” çalışmasında, Avrupa havacılık pazarı ileriye yönelik olarak daha da olgunlaşması beklenmektedir. Geleceğe yönelik beklentiler açısından, 2035'te, 2012'ye göre % 50 daha fazla uçuş olması beklenmekte olup, 2012'deki 9 milyon trafik hacmine kıyasla 2035'te 14,4 milyon trafik hacminin oluşması beklenmektedir. Haliyle, havalimanlarının kapasitesi 2035 yılına kadar %17 oranında artırılması gerekmektedir. Mevcut havalimanı kapasiteleri gözden geçirilmediği takdirde, 2035'te 1,9 milyon uçuşun yapılamayacak ve bu da, yaklaşık 120 milyon yolcunun uçamayacağı anlamına gelmektedir. Bir başka ifadeyle, bu da yaklaşık dokuz pistin kapasite değerine eşdeğerdir (EC, 2020j).

3.2.1.5. Karayolu Ulaştırması

Karayolu ulaştırması, AB ekonomisi için hayati öneme sahip olmakla beraber OUP'nin en önemli ulaştırma bileşenlerinden birini oluşturmaktadır. Bütün bileşenlerden daha fazla yük ve daha fazla yolcu taşımakta olan karayolu ulaştırması, 10,6 milyon kişiye iş alanı oluşturmaktadır. Hal böyleyken, komisyon karayolu taşımacılığının daha verimli, adil ve çevreci olmasını sağlayacak yöntemler geliştirmektedir (EC, 2020f). AB'nin amacını teşkil eden ve kurucu anlaşmalarda üzerinde önemle durduğu dört unsurun özgür dolaşım ilkeleri, Avrupa'nın bütünleşme esasını teşkil ettiğinden AB, karayolu ulaştırmasını etkili, güvenilir, emniyetli ve çevreci bir taşımacılık unsuru haline getirmeye çalışmaktadır. Bu çabalar neticesinde; Avrupa Komisyonu, AB karayolu ulaştırma politikası amaçlarını, yük ve yolcu taşımacılığında etkililiği özendirme, haksız rekabet koşullarını kaldırmak, daha güvenilir ve çevreci teknolojik ilerlemeleri teşvik ederek uyumu sağlamak, mali ve sosyal bütünleşmeyi gerçekleştirmek ve karayolu taşımacılık standartlarını etkin, geliştirilebilir ve ayırım gözetmeksizin tatbikinin sağlanması olarak belirlemiştir (EC, 2020r).

Daha öncede ifade edildiği gibi ulusal çıkar endişelerden dolayı tam anlamıyla uygulamayan OUP ile aynı kaderi yaşayan Gümrük Birliği içerisinde yer alan gümrük ortak tarifesi de oldukça uzun bir süre tam anlamıyla uygulama yüzü bulamamıştır. Örneğin; üye devletlerarasında karayolu ile taşınan malların sadece % 5'i Topluluk kotalarına tabi tutulur iken, geri kalan miktarın çoğu iki devletin belirlediği kotalara tabi tutulmuştur. Bu olumsuzluğu aşmak için 1968 yılında başlatılan girişimlerle 1984-1998 yılları arasında karayolu taşımacılığında var olan kota uygulamalarının kaldırılmasına yönelik Topluluk bünyesinde liberalizasyon çalışmaları uygulanmıştır. Böylece 1984-1993 yılları arasında 10 yıllık bir dönemde Topluluk içinde uluslararası karayolu yük taşımacılığı piyasasına yönelik 3 parametrenin tümü tamamen liberalize edilmiştir. Buna göre, lisanslama (pazara giriş), sadece kalite kontrolüne tâbi kılınmış; kotalar (kapasite kontrolü) kademeli olarak kaldırılmış ve tarifeler de serbestçe müzakere edilebilir hale gelmiştir. Giderek artan bir şekilde liberalizasyonu benimseyen Konsey, 1992 yılında Tek Pazar'a geçilmesi için ulaştırmada hiçbir sınırlama olmaksızın serbest bir pazarın oluşturulmasını üstlenmiştir (Stevens, 2004: 106-109). Bununla beraber, Tek Pazar'ı yöneten temel ilkelerden ikisi olan kuruluş hakkı (Doğrudan Yabancı Yatırım şeklinde) ve hizmet sunum özgürlüğü karayolu yük taşımacılığında uygulanmıştır. Teknik uyum açısından, rekabetin eşit şartlarda gerçekleştirilmesine olanak tanımak bakımından, karayolu ticari araç azami boyutları ve ağırlıkları ulusal ve uluslararası trafik ölçütleri gibi kriterler AB içerisinde uygulanmaya başlanarak güvenlik açısından ise hız, lastik, emniyet kemeri gibi diğer tedbirler de belirlenmiştir (Cansevdi, 2004: 97).

2000'li yıllara gelindiğinde gerek Batı gerekse Orta ve Doğu Avrupa'da bileşenler arasındaki karayolları lehine eşitsiz dağılımın son derece arttığı görülmüştür. Bu durum 2001 yılında yayınlanan "2010 yılı için Ortak Ulaştırma Politikası: Karar verme zamanı" isimli Beyaz Kitap (ECC, 2001: 23)'ta; karayolu ulaşımı, yük taşımacılığı piyasasında %44'lük bir paya sahip iken, kısa mesafe deniz taşımacılığında %41; demiryolunda %8 ve iç suyolları ulaşımı ise %4'lük bir paya sahip olduğu ifade edilmiştir. Yolcu taşımacılığında da; karayolu taşımacılığının %79'lük gibi belirgin bir farkla ulaştırma pazarına hakim olduğu, havayolu ve demiryolunun sırasıyla %7 ve %6'lık paylara sahip olduğu belirtilmiştir. Ayrıca OUP'nin bu şekilde devam etmesi halinde 2030 yılında karayolu ulaştırmasından kaynaklanan sera gazı salınımının doğayı

ve canlı hayatını önemli derece olumsuz yönde etkileyeceği belirtilerek karayolu ulaştırmasına olan OUP eğiliminin demiryolu ve denizyolu ulaştırma modlarına kaydırılması yönünde stratejiler geliştirilmiştir.

Ayrıca, AB’de trafik kazaları sonucunda her yıl 40.000 can kaybının olduğu, 1 milyon 700 bin kişinin de yaralandığı olgusu aynı kitap’ta belirtilerek Komisyon tarafından 2010 yılına kadar kaza sonucundaki can kayıp sayısını yarıya düşürmek için bir “Avrupa Karayolu Güvenliği Eylem Programı”nın yayınlanması ihtiyacını doğurduğunu ifade etmektedir. Bu program, karayolu taşıtlarını teknik açıdan daha güvenilir bir hale getirmeyi, karayollarının altyapısını iyileştirerek kaza kara noktalarının geometrik standartlarını geliştirmeyi ve sürücülerin trafik kurallarına uyumu noktasında bilinçli hale getirilmesini içermektedir (Erçin, 2005: 7). AB, bu teşvik ve önlemleri hala almaya devam etmekle beraber karayolunda gerçekleşen kazalar sonucunda 2017 yılında 25.300 kişinin hayatını kaybettiği, 135.000 kişinin ise ağır yaralandığı belirtilerek 2001’den bu yana karayolu trafik kazalarının yarı yarıya azaldığı vurgulanmaktadır. Bu nedenle Komisyon, güvenli yollar ile AB’yi koruyan bir Avrupa’ya katkıda bulunmak için güçlü katma değeri olan önlemler almaya devam etmektedir. Ayrıca komisyon, yeni araç modellerinin gelişmiş acil durum frenlemesi, şerit tutmaya yardımcı sistemi veya yaya ve bisikletlilerin kamyonlar için algılama sistemleri gibi gelişmiş güvenlik özellikleri ile donatılmasını önermektedir. Ek olarak, Komisyon Üye Devletlere tehlikeli yol bölümlerini sistematik olarak tanımlama ve yatırımları daha iyi hedefleme konusunda yardımcı olmaktadır. Bu iki önlem çerçevesinde 2020-2030 yılları arasında 10.500’e kadar insan hayatı kurtarılabilir ve 60.000’e yakın yaralanma önlenebilir. Ve yine bu önlemlerin AB’nin 2050 yılı için oluşturduğu uzun vadeli hedef olan ölümcül ve ciddi yaralanmalarda sıfıra yaklaşma hedefine katkıda bulunması beklenmektedir ("Vizyon Sıfır") (EC, 2020g).

Yine komisyon çevresel dışsal maliyetlerin 250 milyar avro ve söz konusu meblağın %90’ının karayoluyla bağlantılı olduğunu tahmin ederek söz konusu maliyetlerin içselleştirilmesini, trafik sıklığını, kazaları ve CO2 emisyonlarını azaltarak 28 ile 78 milyar avro tutarında bir tasarruf sağlayacağını öngörmüştür (ECC, 1998).

3.2.1.6. Kombine ve İntermodal Taşımacılık

Kombine taşımacılık, ikinci bölümde de tanımlandığı üzere kısaca taşımacılık faaliyetlerinde en az iki taşıma bileşenin kullanıldığı bir sistemdir. Kombine sistem, karayolu taşımacılığı ya da diğer taşıma türlerine rakip olarak değil, karayolu taşımacılığı üstündeki işgücü kaybı, akaryakıt israfı, çevre kirliliği, kazalardan dolayı ortaya çıkan kayıplar, beklemlerden dolayı orta çıkan olumsuzlukları azaltmak gibi gaye taşımaktadır. Bu bağlamda, kombine taşımacılığın amacı, ulaştırma bileşenlerinin en elverişli yönleri değerlendirilerek etkin bir şekilde kullanmasını sağlamaktır. Haliyle, ekonomik ve teknik açıdan en verimli ulaştırma sistemlerinin meydana çıkartılması bugünün de uluslararası ticaret mantığında ihtiyaç duyulan ve fayda sağlayan bir faaliyettir (Tüsiad, 2007: 194).

Avrupa’da araç sayılarının ve uluslararası ticaretin artmasıyla birlikte yollar tıkanma noktasına gelmiş ve ulaşım daha pahalı hale gelerek Avrupa’nın rekabetçiliğine yönelik büyük bir tehlike oluşturmuştur. Söz konusu olumsuzluklar nedeniyle vatandaşlar, içeriği sadece “yol” olan çözümlere her geçen gün daha fazla karşı çıkarak alternatif çözümler istemekte; bu da kombine taşımacılığın önünü açmaktadır. Ayrıca petrol fiyatlarının çok yüksek olması da bu eğilimi güçlendirmektedir (Wolters, 2005: 13). Bu çerçevede kombine ulaşım, uzun bir süredir gerek taşımacılıkta düşük paya sahip demiryollarının payını arttırmak (2001 yılı Beyaz Kitap’a göre; son 30 yıldır her sene Avrupa’da ortalama 600 km’lik demiryolu hattı kapanırken, aynı zamanda 1 senede otoyol ağı yaklaşık 1200 km artmaktadır.) gerek çevresel olumsuz etkileri azaltmak gerekse mesafeyi daha kısaltıp daha çabuk bir işletme sunmak için ekonomik ve etkin bir alternatif sistem olarak dikkate alınmıştır (Stevens, 2004: 98). 2001 yılından itibaren kombine taşımacılığını destekleyen Komisyon, bu çerçevede kombine taşımacılığını geliştirmek amacıyla “Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı (KMDT)” nın desteklenmesi için “Marco Polo Programı” aracılığıyla 2003-2007 yılları arasında 115 milyon avro kaynak sağlamıştır. Ardından, Konsey, 2007-2013 döneminde yük taşımacılığının çevresel performansını geliştirmeye yönelik mali destek veren ve Topluluk garantili Marco Polo II Programı (Taslak Tüzük) için 740 milyon € bütçe ayrılarak uygun projelere kaynak aktarılması üzerinde anlaşmaya varmıştır (Erdal, Dağlı, 2008: 479).

KMDT, Avrupa sınırlarındaki kapalı denizlere kıyısı olan AB üyesi veya olmayan ülkeler arasında Avrupa limanlarının kullanımını ile gerçekleştirilen yolcu ve yük taşımacılığıdır. KMDT; dökme gemiler, feribot, konteyner gemileri ve bilhassa ağır vasıtalı karayolunun trafik yükünü denizyolu ulaştırmasına aktaran kombine bir taşımacılık yöntemi olan Ro-Ro gemileri şeklindeki gemi tipleri ile Avrupa’da uygulanan başarılı bir sistem olmuştur. 1970 yılından bu yana tür olarak payını karayoluyla rekabet edecek kadar arttırmış ve OUP çerçevesinde gün geçtikçe değeri daha da artan (DTO, 2007: 36) KMDT, Avrupa için; Akdeniz, Karadeniz, İskandinavya, Kuzey Denizi ve İzlanda’yı içine alan tüm coğrafyayı ilgilendirmektedir (Erdal, Dağlı, 2008: 476). AB, dış ticaretinin %80’ini denizyoluyla gerçekleştirirken 2017 yılında Avrupa Birliği ülkeleri arasında kısa mesafe denizyolu taşımacılığının yük taşımacılığındaki payı % 60 olarak gerçekleşmiştir. Dünya filosunun %40’ını elinde bulunduran AB ülkeleri, taşımacılıkta etkili ve stratejik bir konuma sahiptir. Kısa mesafe denizciliğin etkin olduğu örnekler mevcuttur. Avrupa Birliği ile Türkiye arasında 2017 yılında yapılan deniz taşımacılığının yaklaşık %70 seviyelerinde KMDT aracılığıyla gerçekleşmiştir (EC, 2020n).

Son tahlilde AB, kısa deniz taşımacılığının sürekliliğinin sağlanması açısından stratejik bir ilgiye sahiptir. AB’nin 2050 hedefleri olan taşımacılıktan kaynaklanan sera gazı emisyonunun % 60’ını azaltılmasında ve 2030’da 300 km üzerindeki kara taşımacılığının % 30’unun diğer modlara kaydırılmasında kısa deniz taşımacılığı güçlü bir role sahiptir (EC, 2020n).

3.2.2. Avrupa Birliği’nin KÖİ Yaklaşımı

İkinci bölümde ifade edildiği gibi kamu hizmetlerinin özel sektör eliyle yerine getirilmesi ABD’de çok yaygın bir şekilde uygulanmaktaydı. Ancak bu anlayış Avrupa için söz konusu değildir. Avrupa geleneğinde kamu hizmetleri kamu tekelleri veya kamunun denetlediği teşebbüsler vasıtasıyla devletin kendisi tarafından sağlanmıştır. ABD geleneğinden farklı olarak Avrupa, kamusal hizmetlerin sunumunda “kamu yararı”, “kar ençoklaması” amacını ön planda tutmaktadır. Yine ikinci bölümde açıklamaya çalışıldığı gibi zaman içerisinde gelişen iktisadi hadiseler neticesinde 1980 sonrasında kamu yönetim anlayışında yaşanan değişim ve dönüşümler kamu

yönetiminin etkin ve verimli sonuç alınabilecek temellere oturtulmasını sağlamak adına kamu işletmeciliği kavramının uygulamada kendine yer edinmesini sağlamıştır. Bu bağlamda kamu işletmeciliğinin rekabetçi, hesap verebilir ve şeffaflık özellikleri çerçevesinde kamu hizmetlerinin özel sektör eliyle yerine getirilmesinin yolu açan kamu alımları düzenlemeleri yapılmıştır (Grimsey, Lewis, 2004: 41-42; Bovis, 2007: 176).

Kamu hizmetlerinin kamu ve özel sektör eliyle yerine getirilmesi konusu AET'yi kuran Antlaşma çerçevesinde AB üyesi ülkelerinin kendi ulusal politikalarına yön vermesi açısından serbest bırakmıştır. Ancak AB, kamu hizmetlerinin özel sektör eliyle yerine getirilmesine yönelik hukuki sürecin AB mevzuatlarına göre yapılmasını zorunlu kılmıştır. Aynı konu bağlamında Thiel, Homburg ve Pollitt (2007: 91), Avrupa Birliği'nin kamu özel işbirliğine ilişkin yaklaşımının, 1987 yılından sonra Avrupa'nın Tek Pazar hedefine ulaşmasıyla birlikte üye ülkeler arasında artış gösteren mal, hizmet, sermaye ve işgücünün serbest dolaşımının, bilginin hareketindeki artışın ve yeni teknolojilerin gelişmesinin bir sonucu olarak öne çıktığını belirtmektedirler. İkincisi olarak AB açısından KÖİ yaklaşımının ön plana çıkma nedenlerini; AB için 1990 yılı ile birlikte ekonomik ve parasal birlik hedefi kapsamında oluşturulan Maastricht Antlaşması, Tek Avrupa Parası Euro'nun istikrarını teminat altına alabilmek, AB üyesi ülkelerinin mali ve para politikalarını önemli ölçüde baskı altında tutan bütçe açığı (%3) ve kamu borcuna (%60) ilişkin "yakınlaşma kriterleri" olduğu söylenebilir (Tokathoğlu, 2004: 63). Haliyle söz konusu nedenler dairesinde AB üyesi ülkeler, bütçelerindeki kamu hizmeti payının azaltılması yönünde bir zorunluluk ile karşı karşıya kalarak, artış gösteren kamu alt yapı hizmeti ihtiyaçlarının karşılanmasında özel sektör katılımına başvurmaya ve kamu özel işbirliği modelini uygulanmaya yönelmişlerdir (European Court of Auditors Speacial Report, 2018: 17; Thiel, 2007: 91).

Kamu Özel İşbirliği modelinin yatırımlara olan ilk tatbik örnekleri Birleşik Krallık'ta Özel Finansman Girişimi (PFI) olarak belirmiş ve akabinde birlik üyesi diğer Avrupa ülkelerinde tatbik edilmeye başlanmıştır (Grimsey ve Lewis, 2004: 1). Bu bağlamda 1980 sonrası neoliberal politikalarla birlikte artan KÖİ gibi yatırım modellerine yönelik AB Komisyonu, AB hukukunu gözden geçirme ihtiyacına gitmiştir. 2003 yılında AB Komisyonu, kamu özel işbirliği projeleri için AB fonlarından faydalanmak isteyen üye ve aday ülkelere yönelik bir rehber yayınlarak, kamu özel

işbirliği uygulamalarında özel sektörün dört temel rolünün olduğu vurgulanmıştır. Söz konusu rollerin; ek sermaye saptamak, yönetim becerilerini sergilemek, tüketiciye ve daha geniş ölçekte kamuya katma değer sağlamak, gereksinimlerin daha iyi tanımlanmasını ve kaynakların en elverişli bir şekilde kullanımını sağlamak şeklinde açıklaması yapılmıştır (European Commission, 2003: 7). Bununla birlikte AB genel literatüründe kamu özel işbirliği (public private partnership) terimi kullanılmakla birlikte AB mevzuatında hukuki olarak KÖİ yerine “imtiyaz” kavramı kullanılmaktadır (Maliye Bakanlığı, 2010). İmtiyaz sözleşmesi sınıfına giren KÖİ projelerinde, projenin tasarımı, finansmanı, yapımı ve işletilmesinde sözleşme içeriğine ilişkin bir işbirliğinden söz edilebilir. Bu model, yatırım bedelinin ödenmesi, kullanıcılardan kullanım bedeli ve devletin sağlayacağı sübvansiyonlar ile birlikte özel sektör girişimcisine ödeme şeklinde olmaktadır. Avrupa Birliği'nin genel anlamda KÖİ'ye bakış açısını, “bir altyapı hizmetinin inşasını, bakım onarımını, finansmanını, yönetimini ve/veya bir kamu hizmetinin sunumunu sürdürmek amacıyla kamu idareleri ve özel teşebbüsler arasında oluşturulan işbirliği politikaları” şeklinde nitelendirmek mümkündür (Emek, 2009: 12-19).

AB üyesi ve aday ülkeler olmak üzere genel bir kapsayıcı alanı içeren genel kurallar ve ilkeler dışında her ülke KÖİ uygulamalarına yönelik düzenlemelerde farklı yaklaşımlara başvurmuşlardır. Nitekim AB üyeleri arasında var olan KÖİ yatırım uygulama farklılıklarını ortadan kaldırmak için AB Komisyonu, 2004 yılında yayınlamış olduğu “Kamu Özel İşbirlikleri ve Topluluk Hukukunda Kamu İhaleleri İle İmtiyazlara İlişkin Yeşil Kitap” ile mevzuat açısından KÖİ'lerde bir standart oluşturulması yönünde bir uygulamaya gitmiştir (European Commission, 2004). Söz konusu raporla hali hazırdaki AB Topluluğu ve ikincil mevzuatının KÖİ projeleri uygulamaları açısından yeterliliğinin yaratılması amaçlanarak, KÖİ model sınıfının seçilmesi, ihale süreçlerinin yürütülmesi ve KÖİ'nin tüm aşamalarında mevcut AB düzenlemelerinin ne şekilde yorumlanacağı ve hangi ilkeler çerçevesinde değerlendirileceğine yönelik tespitlerde bulunulmuştur. Ayrıca 2008 yılında AB içerisinde KÖİ yatırımı gerçekleştirecek firmalara proje planlama, ihale, yatırım ve işletme aşamalarında destek vermek amacıyla Avrupa Yatırım Bankası bünyesinde EPEC (Avrupa Kamu Özel Ortaklığı Danışma Merkezi) kurularak AB üyesi ülkelerin alt yapı projeleri finansmanına fon sağlanmaktadır. AB üyesi ülkelere ait KÖİ

uygulamaları EPEC verileri üzerinden de takip edilebilmektedir (EIB, 2020). KÖİ yatırımları ile ilgili olarak daha sonra 2014 yılında mevzuat birliğinin sağlanması ve kamusal kaynakların verimliliğinin artırılmasına yönelik olarak Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi'nde; 2014/23/EU nolu İmtiyaz Sözleşmelerinin İhale Edilmesine İlişkin Direktif, 2014/24/EU nolu Kamu İhale Mevzuatına İlişkin Direktif ve 2014/25/EU nolu Su, Enerji, Ulaşım ve Posta Hizmetleri İşleten Kurumların İhalelerine İlişkin Direktif, üç ayrı direktif yayınlanmasına rağmen hali hazırda KÖİ yatırım uygulama süreçleri ile ilgili AB ülkeleri arasında farklı mevzuat uygulamalarının devam ettiği söylenebilir.

EPEC verilerine bakıldığında³³; 1990-1994 yılları arasında yıllık bir proje ve 1 milyar Avro yatırım değeri altında projelerin uygulamaya geçtiği gözlemlenmiştir. Maastricht Antlaşması ve Kopenhag kriterleri olarak da bilinen mali ve bütçe dengesinin sağlayabilmek adına üye ülkelerin 1994 yılından itibaren kamusal yatırımlarında kamu özel işbirliği modeline yönelik tercihlerinin ve yatırım büyüklüklerinin arttığı gözlemlenmektedir. 2008 yılındaki küresel krizin sonuçları olan piyasa güven kaybı, kredi olanağı daralması ve hükümetlerin karşılaştıkları mali sürdürülebilirlik problemi, KÖİ yatırımlarına olan iştahın azalmasına sebep olmuştur. Söz konusu KÖİ yatırım daralması 2013 yılında artışa geçtiği gözlemlense de 2014 yılından itibaren bazı KÖİ uygulamalarından elde edilen olumsuz geri dönüşler gerek yatırım büyüklüklerinde gerekse proje sayılarında önemli ölçüde düşüşleri getirmiştir. 2018 yılı KÖİ ile ilgili rakamlara bakıldığında; 14,61 milyar Avro toplam yatırım değeri ve 39 proje sayısı iken 2019 yılında bu rakamlar 10,33 milyar Avro'ya ve 31'e düşmüştür. 2018 yılında finansal kapanışı gerçekleştirilen toplam 500 milyon Avro ve üzerinde değere sahip sekiz büyük proje aşağıda Tablo 13'de sıralanmaktadır (CSBB, 2019b: 10):

Tablo 13. 2018 Yılında Avrupa'da Finansal Kapanışı Yapılan 500 milyon Avro ve Üzerinde Sekiz Büyük Proje

| Proje Adı | Ülke | Sözleşme Tutarı |
|-----------------------|----------|-----------------|
| Çanakkale Köprüsü | Türkiye | 3,1 Milyar Avro |
| Ankara-Niğde Otoyolu | Türkiye | 1,2 Milyar Avro |
| Gironde Genişbant Ağı | Fransa | 1,2 Milyar Avro |
| Blankenburg Tüneli | Hollanda | 1 Milyar Avro |

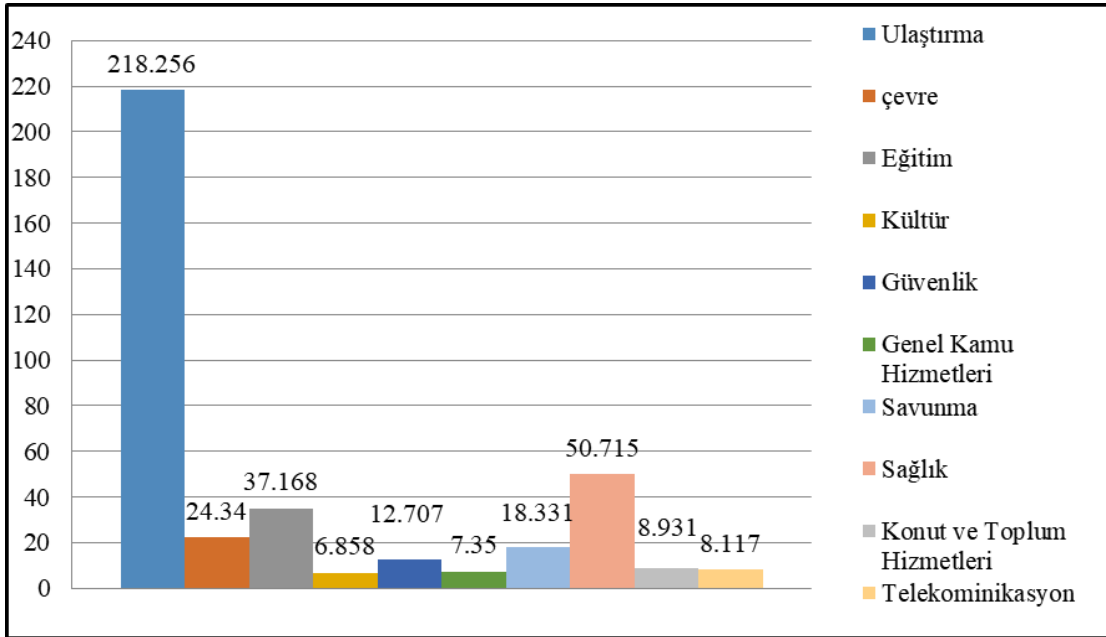
³³ Detaylı bilgi için <https://data.eib.org/epec/sector/all>

| Proje Adı | Ülke | Sözleşme Tutarı |
|------------------------------|----------|-----------------|
| A16 Rotterdam Otoyolu | Hollanda | 930 Milyon Avro |
| Afsluitdijk Barajı | Hollanda | 810 Milyon Avro |
| Bilkent Laoratuvarı | Türkiye | 711 Milyon Avro |
| A10/A24 Neurppin-Pankow Yolu | Almanya | 652 Milyon Avro |

Kaynak: CSBB, 2019b: 10

Şekil 11’de verilen EPEC verilerine göre; 1990-2020 yılları arasında KÖİ modeliyle en çok gerçekleştirilen kamu yatırımı ulaştırma altyapısı ve modernizasyonu olmuş ve 218 milyar 256 milyon avro değerinde yatırım gerçekleştirilmiştir. Ulaştırma projelerini 50 milyar 715 milyon avro yatırım değeri ile sağlık projeleri, 37 milyar 168 milyon avro yatırım değeri ile eğitim projeleri, 24 milyar 340 milyon avro yatırım değeri ile çevre projeleri yatırıma dönüşmüştür. Toplam 1.868 KÖİ projesi için 392 milyar 900 milyon avro yatırım bedeli oluşmuştur. Söz konusu KÖİ projelerin ülkeler arasındaki dağılımına bakıldığında, 1.046 proje sayısı ve toplam 163,7 milyar Avro yatırım bedeli içerisinde 55,341 Avro ulaştırma yatırım bedeli ile Birleşik Krallık ilk sırada yer almaktadır. İkinci sırada 206 proje ile Fransa, 3. sırada 162 proje ile İspanya ve 4. sırada 128 proje ile Almanya gelmektedir (EIB, 2020).

Şekil 11. 1990-2020 yılları arası Avrupa Birliği KÖİ Projelerinin sektörel Toplam Değeri (Milyar Euro)



Kaynak: EIB, 2018

Tablo 14’de görüldüğü üzere, 2000-2014 yılları arasında AB fonları ile destek verilen toplam 84 KÖİ projesi içerisinde %87’lik yatırım payı ve 25 milyar 538 milyon Avro yatırım bedeli ile ulaştırma sektörü ilk sırada gelmektedir. Ayrıca %81’lik AB katkı payı olan 4 milyar 555 milyon avro ile yine ulaştırma sektörü toplam AB katkısının büyük bir bölümüne sahiptir.

Tablo 14. 2000-2014 dönemi için AB destekli KÖİ projelerine sektöre göre milyon avro olarak tahsis edilen fonlar

| Sektörler | Proje sayısı | Toplam tutar | % | AB katkısı | % |
|---------------------|--------------|---------------|------------|--------------|------------|
| Ulaştırma | 24 | 25 538 | 87 | 4 555 | 81 |
| BİT | 28 | 1 740 | 6 | 472 | 8 |
| Diğer tüm sektörler | 32 | 1 964 | 7 | 613 | 11 |
| Toplam | 84 | 29 242 | 100 | 5 640 | 100 |

Kaynak: European Court of Auditors, 2018: Annex 1

Tablo 15’de görüldüğü üzere 2000-2014 yılları arasında AB fonları ile desteklenen KÖİ yatırımlarına % 58,53’lük büyük bir pay ve toplam 3 milyar 301 milyon AB katkısı alan Yunanistan ilk sırada bulunmaktadır. İkinci sırada %10’luk payla Yunanistan ile arasında büyük bir fark olan Portekiz gelmektedir.

Tablo 15 Ükelere göre, milyon avro olarak 2000-2014 dönemi için AB destekli KOİ’ler

| Ülkeler | Proje sayısı | Toplam tutar | AB Katkısı | AB katkısının yüzdesi |
|------------|--------------|--------------|------------|-----------------------|
| Yunanistan | 8 | 6 806 | 3 301 | % 58,53 |
| Portekiz | 3 | 2 379 | 564 | % 10,00 |
| Fransa | 21 | 9 856 | 324 | % 5,74 |
| İspanya | 4 | 2 422 | 311 | % 5,51 |
| Polonya | 4 | 388 | 272 | % 4,82 |
| Almanya | 14 | 2 147 | 254 | % 4,50 |
| İtalya | 6 | 553 | 210 | % 3,72 |

| Ülkeler | Proje sayısı | Toplam tutar | AB Katkısı | AB katkısının yüzdesi |
|---------------------|--------------|---------------|--------------|-----------------------|
| Birleşik Krallık | 3 | 2 212 | 110 | % 1,95 |
| Belçika | 2 | 686 | 101 | % 1.79 |
| İrlanda | 3 | 1 286 | 81 | % 1,44 |
| Litvanya | 3 | 99 | 40 | % 0.71 |
| Slovenya | 10 | 52 | 36 | % 0.64 |
| Hırvatistan | 1 | 331 | 20 | % 0.35 |
| Malta | 1 | 21 | 12 | % 0.21 |
| Estonya | 1 | 4 | 4 | % 0,07 |
| Genel Toplam | 84 | 29 242 | 5 640 | % 100.00 |

Kaynak: European Court of Auditors, 2018: Annex 2

Birliğe üye olan ülkeler kapsamında uygulanan projelerin 2020 Hedefleri doğrultusunda verilen garantilerin 26 milyar Avro yatırım değerine ulaşarak 2020 sonu hedeflerine ulaşmak amacıyla 500 milyar Avro değerinde yatırım yapılacağı birlik düzeyinde tahmin edilmektedir. (European Court of Auditors, 2018). Avrupa Birliği Sayıştay'ı 2000-2014 yılları arasında KÖİ modeli ile gerçekleştirilen 12 adet altyapı projesinin denetimini yaparak 2018 yılında bu denetimi “AB'de Kamu Özel Sektör İşbirliği: Yaygın eksiklikler ve sınırlı faydalar” başlıklı bir özel rapor olarak yayınlamıştır. Raporunda (European Court of Auditors, 2018);

- AB destekli KÖİ projeleri için Ülkelerin Kurumsal ve yasal çerçevede henüz yeterli olmadıkları,
- KÖİ yatırımlarında yetersiz proje analiz ve yaklaşım hesapları neticesinde yatırımlarda gecikmelere, yatırım maliyet artışlarına ve yatırımların yeterli kullanıma ulaşılamamasına sebep olduğu,
- Yatırım modeli seçilirken projelerin en iyi tedarik seçeneğine dayalı doğru ve sağlam karşılaştırmalı analizlere tabi tutulmadıkları,
- Denetlenen KÖİ yatırımlarının proje öncesi beklenen faydalara ulaşmadığı,

tespit edilerek ileriye yönelik olarak;

- AB genelinde KÖİ ile ilgili politikaların ve stratejilerin oluşturulması,
- Etkin KÖİ yatırımlarına ulaşılabilmesi için geliştirilmiş bir AB mevzuat çerçevesinin hazırlanması
- Belirlenen sorunların üzerinde çalışılıp başarı elde edilene kadar KÖİ modelinin yaygın ve yoğun olarak kullanımından uzak durulması,

şeklinde önerilerde bulunmaktadır.

Ancak yukarıda da ifade edildiği gibi söz konusu projelerin büyük bir finansman payının AB fonları ile karşılandığı düşünüldüğünde, proje sahibi ülkenin AB fonlarından ciddi manada faydalanabilme arzusu karşısında proje hesaplarında hile ve yanlış beyan vermesi kuvvetle muhtemel olasılık olarak aklımıza gelmektedir. Ayrıca söz konusu proje sahibi ülkeler arasında bir numarada yer alan Yunanistan'ın AB'ye resmi kanallar yoluyla hileli ve yanlış beyan verme konusunda oldukça sabıkalı bir ülke olduğu kanıtı ve delilli bir şekilde ortadadır.

3.3. Avrupa Birliği Ulaştırma Sistemi İçinde Türkiye'nin Yeri ve Sisteme Uyumu

Türkiye'nin 1959 yılında adaylık başvurusunda bulunduğu AT ile olan ilişkileri, 12 Eylül 1963 tarihinde imzalanarak 1 Aralık 1964 tarihinde yürürlüğe giren Ankara Anlaşması ile başlamıştır. Türkiye'nin AB ile bütünleşme süreci kademeli bir olarak öngörülerek öncelikle ilk adımın ikili ticaretin serbestleştirilmesiyle sağlanması ve en nihayetinde Gümrük Birliği'nin 31 Aralık 1995 itibariyle başlatılmasından oluşmaktadır. Taraflar arasındaki bütünleşme için ilk adım gerçekleşerek Türkiye'nin Ankara Anlaşması'ndaki ikinci adımı ise tam üyeliğe yönelik olmuştur. Her ne kadar 1996 yılında Gümrük Birliği'ne dahil olursa da Türkiye'nin AB üyeliği hedefine ulaşamayan bir koşu bandı koşucusu mahiyetindeydi ve öyle olmaya da devam etmektedir. Bu sürecin sonunda 6 Ekim 2004 tarihinde yayımlanan Avrupa Komisyonu raporuna istinaden 17 Aralık 2004 tarihinde Brüksel Zirvesi'nde toplanan AB üyesi ülkelerin liderleri, "Türkiye ile 3 Ekim 2005 tarihinde katılım müzakerelerinin

başlatılması” kararı olarak Türkiye-Avrupa Topluluğu ilişkilerinde yeni bir dönemin başlamasını sağlamışlardır. Katılım müzakere kararından bugüne kadarki süreçte siyasi ve ekonomik kriterlere uyumlaştırılmasında önemli ve kapsamlı bir şekilde gerçekleştirdiği reformlarla kayda değer mesafeler kat eden Türkiye, ulaştırma sektöründe de önemli reform ve yatırımlar yaparak başta ulaştırma olmak üzere diğer sektörleri de etkilemiştir (Avrupa Birliği Başkanlığı, 2019).

AB’nin Türkiye’yi tam üyelik noktasında en belirgin etkileri belli başlı bir takım belgelerle olmuştur. Bu bağlamda AB, Ortak Ulaştırma Politikası (OUP)’na uyumu için var olan eksiklikler, eksikliklerin giderilmesine yönelik gerekli uygulamalar, Gözden Geçirilmiş Katılım Ortaklığı Belgesi³⁴, İlerleme Raporları³⁵ ve AT – Türkiye Ortaklık Konseyi’nin 1/95 sayılı Kararı³⁶ (Gümrük Birliği’nin işleyişine dair karar) belgelerini açık bir şekilde ortaya konmuş ve Türkiye’den bu belgeler çerçevesinde gerekli uyumun oluşturulmasını beklemiştir. Bu çerçevede, söz konusu belgelerin en önemlisi olan ve öncelik arz eden Türkiye’nin ulaştırma altyapı ihtiyaçları ile ilgili program olan “Ulaştırma Ana Planı Stratejisi” 2004 yılında hazırlanarak AB’ye uyum yönünden önemli mesafe alınmıştır. Ulaştırma Ana Planı Stratejisi belgesi, AT mevzuatı dikkate alınarak ulaştırma altyapısı ve Trans - Avrupa Ulaştırma Ağlarına (TEN-T) ilişkin hedefleri içermektedir (TEPAV, 2020).

2004 yılı sonrasında AB ulaştırma koridorları kapsamında yürütülen genel çalışmalar nitelik olarak Trans-Avrupa Ağı (TEN-T) vasfını kazanmış ve Pan-Avrupa

³⁴ Katılım Ortaklığı Belgesi, aday ülkenin üyeliğe hazırlanma sürecinde kısa ve orta vadede uyumun sağlanması için öncelikli yapılması gerekli işlemleri ve bunlara yönelik ihtiyaç duyulan mali yardım ölçütlerini belirtir. Kısa vadede yapılması gerekli öncelikler bir yıllık bir zamanı içerirken, orta vadeli öncelikler ise bir yılın üzerinde olması gereken önceliklerden oluşur. Katılım Ortaklığı Belgesi, aday ülkenin adaylıktan üyeliğe geçen zaman zarfında yapması gereken somut eylemler, gerçekleştirmesi elzem yasal reformların bir zaman çizelgesi içerisinde belirtmesi sebebiyle önemli bir yol haritası vasfındadır. Yapılması gerekenlerin bu zaman çizelgesine uygun bir şekilde takip edilerek uyum temposunun insiyatifi aday ülkenin yükümlülüğündedir. Aday ülkenin uyum temposu, üyeliğe geçiş hızını da belirlemektedir (TEPAV, 2020).

³⁵ Katılım Öncesi Strateji çerçevesinde Avrupa Komisyonu, aday ülkelerin AB mevzuatına olan uyumunu değerlendirmek ve bu meyanda öneriler sunmak için her yıl düzenli olarak İlerleme Raporu hazırlamaktadır. Konsey, bu raporlara istinaden adaylık sürecindeki ülkelere yönelik müzakereler yürülmesi veya katılım kriterleri konusunda kararlar alınmasını sağlamaktadır. Türkiye’ye yönelik İlerleme Raporlarının ilki 1998 yılında sonuncusu ise 2019 yılında yayınlanmıştır (TEPAV, 2020).

³⁶ Söz konusu karara ekli ilke karar, ulaştırma sektöründe işbirliğin geliştirilmesini ve hizmetlerin kalite ve verimlilik arttırılmasını amaçlanmaktadır. Bu amaca yönelik olarak kombine taşımacılığın güçlendirilmesi ve ulaştırma ağının geliştirilmesi ve iyileştirilmesinde uygulanması gerekli metotlar üzerinde durulmuştur. Aynı amaç doğrultusunda Türkiye’nin, 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ve Avrupa Komisyonu ait “Türkiye için Avrupa Stratejisi”ndeki hedeflerle Trans – Avrupa Ulaştırma Ağları’na uyumunu sağlayarak katılımı öngörülmektedir.

Ulaştırma Koridorlarının tekrar değerlendirilerek komşu ve bölge ülkelerle olan bağlantıların TEN-T ile irtibatlandırılması üzerinde durulmuştur (Sedefed, 2008: 9). Avrupa Birliği'nin son genişleme politikasıyla birlikte Birlik içerisinde ve Birliğin işbirliği içerisinde olduğu aday ve komşu ülkelerin de arasında bulunduğu TEN-T'in geliştirilmesi ve uzatılması için söz konusu ülkelerin Ulaştırma Altyapı İhtiyaç Analizi (TINA) raporunu hazırlanmasını talep etmiştir. Bu noktada, AB'nin temel prensip olarak gördüğü "Birliğin sürdürülebilir ekonomik ve sosyal entegrasyonunun sağlanması" prensibi çerçevesinde son genişleme ile AB'ye katılan ülkelerin entegrasyonunun sağlanmasında etkin ve verimli bir ulaştırma sistemi ve altyapı olgusu yeniden önemli bir araç haline gelmiştir.

Bu kapsamda AB, AB'ye namzet üye ülke olarak kabul edilen Türkiye ile birlikte bir TINA çalışması gerçekleştirilerek AB'nin TEN-T ile aynı amaca hizmet edebilecek Türkiye çekirdek ulaştırma ağı oluşturulmuştur. TEN-T altyapı bağlantılarını planlamak ve ulaştırma sektöründeki altyapı gereksinimlerini saptamak amacı taşıyan TINA çalışmaları,2 Aralık 2005 ile 23 Mayıs 2008 tarihleri arasında sürmüş ve sonuç olarak TINA-Türkiye Çalışması, içerisinde ulaştırma sektörünün tüm alt bileşenlerini barındıran bir Çekirdek Ağ ve öncelikli 33 projeden oluşan bir proje listesiyle sonuçlanmıştır. Bu liste içerisinde 15 karayolu, 13 demiryolu ve 5 liman projesi yer almaktadır. 2005 yılında başlayan müzakereler Türkiye'yi, AB'nin son genişleme sonrası üyelik statüsü alan ve Güney Kıbrıs Rum Kesimi (GKRY)'nin de dahil olduğu on yeni ülke ile genişletilmiş Gümrük Birliği Ek Protokolü'nü³⁷ imzalamak durumunda

³⁷ AT üyelik sürecinde Türkiye ile AB arasında yaşanan en yoğun tartışma Kıbrıs konusunda özelinde Ek Protokol'ün imza altına alınmasında oluşmuştur. Yukarıda anlatıldığı gibi, 17 Aralık Zirve kararı ile Türkiye'den Gümrük Birliği kapsamının, on yeni Topluluk üye ülkeyi de ihtiva edecek şekilde genişletilmesi istenerek Türkiye ile müzakerelerin 3 Ekim'den önce başlayabilmesi için de Ek Protokolünün imzalanması beklenmiştir. Beklenti çerçevesinde Türkiye Ek Protokolü imzalamıştır. İmzalanan Ek Protokol ile birlikte altı paragraflık deklarasyon yayınlamış ve imzalanan Ek Protokol ile Türkiye'nin Kıbrıs Rum Yönetimi'ni tanıdığı anlamına gelmediğinin altını çizerek aşağıda maddeler halinde belirtilen Kıbrıs Deklarasyonunu AT'ye iletmiştir:

"1)Türkiye, Kıbrıs sorununa siyasi bir çözüm bulunması yönündeki kararlılığını muhafaza etmektedir ve bu yöndeki tutumunu da açıkça ortaya koymuştur. Bu doğrultuda Türkiye, BM Genel Sekreteri'nin iki-kesimli yeni bir ortaklık devleti kurulmasını hedefleyen kapsamlı çözüme ulaşma yönündeki çabalarını desteklemeyi sürdürecektir. Adil ve kalıcı bir çözüm, bölgede barışa, istikrara ve uyumlu ilişkilerin tesisine önemli bir katkıda bulunacaktır. 2) İşbu Protokol'de atıfta bulunulan Kıbrıs Cumhuriyeti, 1960'ta kurulan asıl ortaklık devleti değildir. 3) Türkiye bu nedenle, Kıbrıs Rum makamlarının, halihazırda olduğu gibi, Kıbrıs'ta sadece ara bölgenin güneyinde otorite, denetim ve yetki icra ettiği ve Kıbrıs Türk halkını temsil etmediği şeklindeki tutumunu sürdürecektir ve anılan makamların tasarruflarını buna göre muameleye tabi tutacaktır. 4) Türkiye bu Protokol'ün imzalanması, onaylanması ve uygulanmasının, Protokol'de atıfta bulunulan Kıbrıs Cumhuriyeti'nin herhangi bir biçimde tanınması anlamına gelmediğini ve Türkiye'nin 1960 Garanti, İttifak ve Kuruluş Anlaşmalarından kaynaklanan hak ve

bırakmıştır. Ankara Anlaşması ve Ek Protokol'ü ihtivasının gereklerinden biri, karşılıklı coğrafya mallarının serbest dolaşımını temin etmektir. Haliyle, Türkiye'nin GKRY'e ulaştırma terminallerini trafiğe açmaması, malların serbest dolaşımını ihlal olarak değerlendirilmiş ve üyelik anlaşma ve protokollerinin yükümlülüklerine uymamakla suçlanmıştır. Türkiye'nin yükümlülüğü olan ulaştırma terminallerinin trafiğe açılmasını içeren Ek Protokol öncesi AB'nin, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne uyguladığı izolasyonları kaldırılacağına dair yazılı olmayan bir taahhüdü olmuş ve buna mukabil Türkiye, ulaştırma terminallerini GKRY'e açmaya ikna olmuştur. Ancak verilen taahhütlerin yerine getirilmemesi, yani AB'nin KKTC'ye yönelik izolasyonları kaldırmamasına karşın Türkiye de ulaştırma terminallerini GKRY'e açmamıştır. AB'nin Türkiye üzerinde baskılarının arması neticesinde en nihayetinde Konsey kararı ile müzakerelerde açılan sekiz fasılın kapatılması ve yeni açılacak fasılların akıbeti, Türkiye'nin ulaştırma terminallerinin GKRY'e açma şartına bağlanmıştır (Sandıklı, Akçadağ, 2011: 6). Bu konu ile ilgili olarak AB, Türkiye 2019 İlerleme Raporunda şu ifadeleri kullanmıştır; "Türkiye, Ortaklık Anlaşması'na Ek Protokol'ü tam olarak ve ayrımcılık yapmaksızın uygulama yükümlülüğünü yerine getirmemiş olup, GKRY ile doğrudan taşımacılık bağlantılarındaki kısıtlamalar da dâhil, malların serbest dolaşımını önündeki tüm engelleri kaldırmamıştır. GKRY ile ikili ilişkilerin normalleştirilmesi konusunda ilerleme kaydedilmemiştir."

Fasıllara ilişkin Konsey kararının ardından fasılların açılış kriterleri belirtilmeyerek ulaştırma sektörüne ilişkin Fasıl 19 Aralık 2007 tarihinde Brüksel'de yapılan Hükümetler arası Konferans'ta müzakereye açılmış ve Fasla ilişkin sadece bir konu olan Teknik Kapanış Kriteri belirlenmiştir. Teknik Kapanış Kriteri ise: Türkiye ve Avrupa Komisyonu, İleride TEN-T ağı güzergahında ve çerçevesinde Avrupa menfaatinin öncelikli projelerin uygulanabilirliği üzerinde anlaşma sağlamıştır. Teknik Kapanış Kriterinin sonunda Avrupa Komisyonu ile Kapıkule-Halkalı-Ankara-Sivas-Kars Demiryolu Hattı Projesi (TRECECA) üzerinde anlaşılmıştır (Dışişlikler Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2019b).

mükellefiyetlerini haleldar etmediğini beyan eder. 5) Türkiye, işbu Protokol'e taraf olmasının Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile mevcut ilişkilerini değiştirmeyeceğini teyit eder. 6) Kapsamlı bir çözüm bulununcaya değin, Türkiye'nin Kıbrıs'a ilişkin tutumu değişmeyecektir. Türkiye, Kıbrıs'ta kapsamlı bir çözüm sonucunda oluşacak yeni ortaklık devleti ile ilişkiler tesis etmeye hazır olduğunu beyan eder" (İKV,2019a).

TEN-T çerçevesinde değerlendirildiğinde Türkiye, Pan- Avrupa ulaştırma koridorlarından 4. koridorunda ve Karadeniz Ulaştırma Alan'ında (Black Sea PETrA), (Karataş, Oral, 2007: 332), yine bu kapsamda Almanya, Orta Avrupa ve Balkan ülkeleri üzerinde İstanbul'a ulaşan, Gürcistan üzerinden Kafkaslar, Orta Asya ve Uzak Doğu'ya ve de İran üzerinden Orta ve Güney Asya'ya bağlanması hedeflenen koridorlarda olmak üzere Nis- Sofya- İstanbul hattı ile 10. koridor üzerinde de yer almaktadır (Kişi, Önce, Ersoy, 2005). Aslında bakıldığında Soğuk Savaş'ın bitmesi ve 1991'de SSCB'nin dağılması ile birlikte AB'nin Kafkasya ve Orta Asya'ya olan ilgi ve alakası ciddi bir biçimde artmıştır. Bu bölgelerin sahip olduğu stratejik önem ve doğal kaynakların cazibesi, AB'nin bu bölgelere ciddi yatırımlar yapmasını getirmiştir. Bu bağlamda Avrupa Komisyonu, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA) Projesi (Şekil 11)'ni gündeme getirerek proje kapsamındaki ülkeler ile yakınlaşmayı ve Karadeniz, Kafkasya ve Hazar Denizi üzerinden Asya'ya hızlı ve kolay bir şekilde ulaşarak Uzak Doğu pazarına girmeyi amaçlamıştır. Bu çerçevede, Orta Asya ve Uzak Doğu'ya kadar Türkiye ile Kafkaslar üzerinden bir koridor oluşturarak bu koridorun ulaştırma alanında uyumlu bağlantısının gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Her kadar TRACECA'nın amaçlarının AB çıkarlarına hizmet edeceği yönünde algı mevcutsa da, gerek Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya bölgelerinin ulaştırma ağlarının gelişimine gerekse güzergah üzerinde bulunan bölge ülkelerin ekonomik, sosyal ve siyasi gelişimine önemli katkı sağlayacağı bir gerçektir. Haliyle, TRACECA'nın AB fon desteği ile yatırımda hayat bulması, Türkiye için önemli bir fırsattır. Coğrafyasının sağladığı önem itibarıyla Türkiye projede anahtar ülke konumuna sahiptir. Enerji ve lojistik yönünden bir merkez ülke olma yolundaki Türkiye'nin ve Uzak Doğu'ya hızlı ulaşma arzusu içerisindeki AB'nin, TRACECA üzerinde her iki tarafın çıkarları örtüşmekle beraber bu proje sonunda her iki tarafın kazançlı çıkacağı aşikârdır (Servantie, 2016: 2).

Şekil 12. Trececa Haritası



Kaynak: www.uab.gov.tr

Hülasa, Türkiye'deki ulaştırma sektörünün AB'ye uyumu ile ilgili olarak AB'nin Türkiye 2019 İlerleme raporu (Avrupa Komisyonu, 2019)'na göre; "Türkiye son sekiz yıl süresince Trans-Avrupa Taşımacılık (TEN-T) Ağı konusunda, taşımacılık bilgi yönetimi sisteminde derlenen bilgileri toplamıştır. Bu veri TEN-Tec sistemine aktarılacaktır. Türkiye, İstanbul'daki Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden geçen demiryolu bağlantısını tamamlamak için, gösterge niteliğinde tamamlama hedefi de belirleyerek, kesin bir taahhütte bulunmuştur. Doğu-batı koridorunda yüksek kapasiteli güvenilir demiryolu bağlantıları sağlayacak ve genişleyen TEN-T'nin önemli bir bölümünü oluşturacak Marmara Bölgesi demiryolu projelerinin gelişimini denetlemek ve yönlendirmek üzere bir ortak izleme kurulu oluşturulmaktadır. IPA-II fonları kullanılarak AB tarafından ortak finanse edilen Halkalı-Kapıkule demiryolu projesinin 2019'un ilk yarısında başlaması beklenilmektedir. Lojistik ana planı tamamlanmıştır. Türkiye'nin, taşımacılık ağları projelerinin TEN-T düzenleyici çerçevesine uygun bir biçimde uygulanmasını sağlaması ve taşımacılık ağlarını TEN-T Tüzüğü'nün gerekleri doğrultusunda geliştirmesi gerekmektedir. Genel taşımacılık müktesebatı ile ilgili

olarak, Türkiye taşımacılık sektöründeki uyum seviyesini değerlendirmek ve mevcut boşluklar ile bu boşlukları giderecek eylemleri belirlemek amacıyla kapsamlı yeni bir çalışma hazırlamaktadır. Tamamlanan lojistik ana planı, bölgelerdeki lojistik merkezlerinin konumlarını büyük ölçüde belirlemektedir. Türkiye, Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve Eylem Planını tamamlamış ve yayımlamıştır. Türkiye henüz Ulaşımında Temiz Enerji Paketi ile uyum sağlamamıştır” şeklinde mevcut durum tespiti yapılmıştır. Söz konusu Halkalı-Kapıkule demiryolu projesinin yapım ihalesi 2019 yılı içerisinde yapılmış olup, ilerleyen günlerde çalışmalara başlanılacaktır.

3.3.1. Demiryolu Ulaştırmasının AB Politikaları ile Uyum

Diğer ulaştırma bileşenlerine göre enerji verimliliğinin yüksek, dışa bağımlılığının ve çevreye verdiği zararın az olması nedeniyle demiryolu ulaştırması AB için önemli ve tercihte öncelikli bir ulaştırma bileşenidir. Bahsedilen özelliklerinden dolayı bugün Avrupa’da yüksek hızlı demiryolları çok çabuk gelişerek kapasitesini oldukça artırmıştır (Ağar, 2005: 4.2-1). Daha önce ifade edildiği gibi, AB’nin ileriye yönelik ulaştırma planlamalarında demiryolu ulaştırması birinci sırada gelmektedir. Bu açıdan bakıldığında, Türkiye’nin demiryolu sektörünün mevcut durumunu ve ileriye yönelik planlamalarını AB ile kıyaslayarak değerlendirmek gerekmektedir.

Demiryolu ulaştırmasının, Cumhuriyetin ilk döneminden sonra 2003 yılı itibariyle ikinci baharını yaşadığı söylenebilir. Bu konuda AB’nin hem üye ülkeleri için hem de komşu ve aday ülkeler için ulaştırma sektörü hakkında almış olduğu kararlar etkili olmuştur. 2001 yılında Avrupa Komisyonu, tüm aday ülkelerin Ulusal Program’larına ek niteliği taşıyan, katılım öncesi mali yardımların programlanması için stratejik bir şablon oluşturan ve 2004-2006 yıllarını içine alan Ön Ulusal Kalkınma Planı çerçevesinde, Sektörel Gelişme Eksenleri doğrultusunda “Altyapı Hizmetlerinin İyileştirilmesi ve Çevrenin Korunması” belgesini hazırlamıştır. Söz konusu Gelişme Ekseninin Temel Amaçlarından demiryolu ulaştırması ile ilgili olarak; 2001 yılında yayınlanan Beyaz Kitap’ta ve Dünya Bankası’nın “Sürdürülebilir Ulaşım”adlı raporunda belirlenen temel ilkelere paralel olarak karayolları ağırlıklı taşımacılığın diğer bileşenlere kaydırılması ve bu noktada da demiryolu ile denizyolunun ön plana çıkarılması, demiryollarının piyasa ekonomisine girebilmesi için zaruriyet gösteren

hazırlık işlemlerinin tamamlanması, ana hatlardaki demiryollarının çift hatlı hale getirilip iyileştirilmesi, deniz güvenliğinin artırılması ile ana limanların genişletilerek liman bağlantılarının karayolu ve demiryolu ile güçlendirilmesi, liman işletmeciliğinde demiryolu ya da karayolu lojistik hizmetleri sunabilecek yerli ve yabancı özel sektör firmaların özendirilerek bu boşluğun doldurulması için yapısal ve yönetsel işlemleri azaltan ve Türkiye'ye yabancı sermaye girişini kolaylaştıran mevzuat düzenlemelerinin hemen hayat bulması belirlenmiştir. Katılım öncesi uyum için ilk öncelikler, demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılması dâhilinde bakım ve onarım hizmetlerinin özel sektöre devredilmesi olarak belirlenmiştir (DPT, 2003: 114, 115). Bu beklentiler ışığında bugün gelinen noktada, TCDD'nin yeniden yapılandırılması süreci için AB bütçesinden fonlanan bazı eşleştirme ve teknik yardım projeleri gerçekleştirilmiş ve bu konudaki sürecin bir sonucu olarak, 1 Mayıs 2013 tarihinde yürürlüğe giren “6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun” çerçevesinde hem demiryolu sektörünün serbestleştirilmesinde hem de TCDD'nin yeniden yapılandırılmasında ciddi ilerlemeler kaydedilmiştir (UAB, 2019: 340).

AB'nin 2019 yılı Türkiye İlerleme Raporu (Avrupa Komisyonu, 2019)'nda demiryolu sektörüne yönelik olarak; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nda yapısal ve yönetsel olarak önemli değişikliklerin gerçekleştiği, demiryolu piyasasında birtakım serbestleştirmelerin uygulandığı, fakat buna rağmen demiryolu sektöründeki yapısal örgütlenmenin AB beklentileriyle tam manasında uyum taşımadığı belirtilmiştir. Devamında, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesindeki Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün kurumsal bağı gereği yeterli derecede bağımsız hale gelemediği, AB'ye kıyasla insan kaynakları ve teknik kapasite kalitesinin henüz daha yeterli olmadığı, bir devlet şirketi olan TCDD Taşımacılık şirketinin mali yönden henüz daha bağımsızlık kazanmadığı ve devlet bütçesi ile fonlanmasının temel işlevlerin bağımsızlığı ilkesini ihlal ettiği vurgulanmaktadır. Ayrıca, demiryolu ulaştırmasında karşılıklı işletilebilirlik ile ilgili bir yönetmeliğin hazırlanmakta olduğu belirtilmektedir. Altyapı olarak TCDD'ye rakip demiryolu şirketlerinin, erişim ve ücretlendirme yöntemi de dâhil olmak üzere demiryolu altyapısına erişebilirlik kurallarını içeren bir şebeke bildirimini yayımladığını, özel sektör şirketlerine iki yolcu ve üç yük treni işletme lisansının verildiği, Türkiye'deki tüm demiryolu araçlarının, demiryolu araçları siciline tescil edildiği, Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün tüm demiryolu şirketlerine

emniyet sertifikası verdiği, Emniyet açısından kritik görevlere ve tren sürücülerinin eğitimine yönelik olan Eskişehir Demiryolu Eğitim ve Sınav Merkezi Müdürlüğü'nün bu görevle belgelendirildiği belirtilmiştir.

Son olarak; Türkiye'deki taşımacılığa yönelik talebin sürekli artış içerisinde olmakla birlikte bu talebe karayolu ulaştırması ile cevap verilmesi ussal bir politika değildir. Artan taşıma talebine en sağlıklı cevap, demiryolu ağının genişletilmesi ile mümkün olacaktır. Her ne kadar taşıma talepleri artsa da an itibarıyla yolcu ve yük taşımacılığında demiryolu ulaştırması istenilen seviyeye gelememiştir.

3.3.2. Denizyolu Ulaştırmasının AB Politikaları ile Uyum

Denizyolu ulaştırmasının dünya genelinde tercih edilme nedenlerine bakıldığında; sınır geçişlerinde ortaya çıkardığı kolaylık, güvenlik, çabukluk, yüksek kapasiteli taşımacılık olanağı ve bu avantajlarının oluşturduğu düşük maliyet gibi nedenlerdir. 2018 yılı içerisinde dünya ticaretinin %84'ü, Türkiye'nin ise dış ticaretinin % 88'i denizyolu ulaştırması ile sağlanmıştır. 2018 yılı rakamlarına göre denizyolu ulaştırması yoluyla en fazla ihracat yapılan ülkeler sıralamasının 1 ve 2. sırasında AB üyesi ülkeleri olan İtalya ve İspanya, 3. sırada ise Mısır bulunmaktadır. Transit olarak en fazla yükleme yapılan ülke sıralamasında 1. sırada İtalya, 2. sırada Hindistan, 3. sırada ise İspanya bulunmaktadır. Miktar olarak bakıldığında, AB ülkeleri arasında en fazla boşaltma yapan (ithalat ve transit) ülke sıralamasında 1. Sırada Yunanistan, 2.sırada İtalya ve 3. Sırada Belçika bulunmaktadır. 2018 Yılı içerisinde Türkiye ile AB Ülkeleri arasındaki denizyolu ulaştırması kullanılarak gerçekleşen dış ticaret hacmi 99 milyon ton olmuştur (DTO, 2019: 79-99).

Türkiye'nin komşularına bakıldığında; milli ve yabancı filo sıralamasında dünya birincisi olan Yunanistan (69 milyon DWT) 1. sırada, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (33 milyon DWT) 2. sırada, Rusya (8 milyon DWT) 3. sırada ve Türkiye (7 milyon DWT) ise 4. sırada yer almaktadır. Ulusal bayraklarına ek olarak yabancı bayraklı çalışan gemileri de ilave edildiğinde ve 1000 GT (Gross ton) ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 380 milyon DWT, Rusya 22 milyon DWT ve İran 17 milyon DWT şeklinde sıralanmaktadır (DTO, 2019: 76).

Yukarıdaki değerler çerçevesinde her ne kadar Türkiye'nin, Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarını birbirine bağlayan bir köprü ve transit ülke özelliğinin getirdiği; Doğu ve Batı arasında kargo taşımacılığına, Avrupa ve Amerika'dan gelen kargoların transit olarak Karadeniz, Balkanlar, Orta Doğu ülkelerine veya aksi istikamette taşınmasına ciddi şekilde olanak tanınmasına, Türk Boğazlarının, Karadeniz'den Akdeniz'e erişimin temin edildiği tek su yolu olmasına, kısacası denizyolu ulaştırma alanında çok çeşitli trafik potansiyeline sahip olmasına rağmen, kabotaj, transit ve uluslararası taşımacılık bakımından deniz ulaştırması alanında Türkiye çok önemli atılımlar yakalayamamıştır. Bunlara ilave olarak, 8 bin 400 km kıyı şeridinin uzunluğu ile Türkiye, tarihi boyunca konum ve deniz sektörünün elverişliliği ile gözlerin üzerinde olduğu bir ülke olmuştur. Bu önem bağlamında son tahlilde, AB Komisyonunun Trans- Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) içerisinde 5 önemli koridor olan deniz otoyollarının geçtiği Türkiye, önemli bir lokasyon oluşturmaktadır (Köseoğlu, Büyükünäl, Topçuoğlu, 2016: 287).

Yine bu önem çerçevesinde AB, aday ülke olması nedeniyle Türkiye'den ulaştırma yatırımlarını içeren ulusal program isteyerek denizcilik alanında AB mevzuatına uyumunu sağlamanı talep etmiştir. Türkiye, 2001 yılında hazırlanan birinci ulusal program, içerik olarak denizcilik alanında tatmin edici bir program oluşturmakla birlikte, ikinci ulusal program daha ciddi bir etkinlik takvimi belirlenmiş ve aynı ciddiyet ile uygulama iradesi de gösterilmiştir. Program doğrultusunda planlanan ve uygulanan önemli projelerden biri olan AB eşleşme (twinning) projesi ile İspanya hükümetinin işbirliği ile deniz emniyetinin güçlendirilmesi ve deniz güvenliği ve ulaştırması kaynaklı çevresel kirlilik konularında Türk mevzuatının AB müktesebatına uyumunun sağlanması noktasında mevzuatın yenileme ve değiştirme çalışmaları yapılmıştır. Bu bağlamda Türkiye, deniz taşımacılığında haksız rekabet ortamının kaldırılması ve serbest rekabet ortamının tesisi ile birlikte sektörün oluşturduğu çevresel zararların önlenmesi cihetiyle uyumluluk içerisindedir ve pratik açıdan çalışmamalar da bu istikamettedir. Türkiye'de ulaştırma bileşenleri arasında denizcilik sektörü rekabetçilik yönünden serbestisi en yüksek olan ulaştırma bileşenidir. Ancak milli hak ve güvenlik temelli bir takım sınırlandırmalar da bulunmaktadır. Buna rağmen, Türkiye denizcilik sektöründeki uluslararası sözleşmelerin neredeyse tümünde imzası bulunmaktadır (Onur, 2006: 84-86).

Türkiye'nin denizcilik konusunda AB'ye uyumu konusunda 2019 İlerleme Raporu (Avrupa Komisyonu, 2019)'na bakıldığında; Tekirdağ ve Antalya'da bulunan acil müdahale merkezlerinin 2018'de faaliyet göstermeye başladığı, Türkiye'nin Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) iki sözleşmesi olan gemi paslanmasını önleyici sistemlerin kontrolü ve gemi emniyeti ve çevresel geri dönüşüm ile ilgili sözleşmelere taraf olduğu, IMO sözleşmeleri gereği doğan sorumluluklardan dolayı deniz ulaştırmasının yapısal ve yönetsel kapasitesinin geliştirilmesinin gerektiği, Türkiye'nin Paris Mutabakat Zaptı'nın beyaz listesinde yer almasına rağmen, Mutabakat Zaptı'nın hâlâ imzalanmadığı, Gemi Trafik İzleme ve Bilgi Sistemi ile ilgili olarak AB müktesebatına uyum sağlanması açısından bütün mevzuatı kabul ettiği, ifade edilmektedir. Müzakerelerin önünü tıkamamak amacıyla GKRY limanları açısından alınan karar da burada; "GKRY'de kayıtlı, GKRY ile ilgisi olan ya da son uğradığı liman GKRY'de bulunan gemiler ve uçaklara yönelik kısıtlamalar yürürlükte kaldığı sürece, Türkiye bu fasla ilişkin AB müktesebatını tam olarak uygulama konumunda olmayacak" şeklinde kendine yer bulmaktadır. Her ne kadar raporda tek taraflı olarak ifade edilen bu ifadeler olsa da bizce, uluslararası platformlarda KKTC ile çözülmeyen problemler olmasına ve 2004 yılında Annan Planı olarak bilinen referandum sonrası BM'ye karşı verilen söz ve teminatlara rağmen, AB'nin GKRY'yi üye ülke olarak AB bünyesine alması, uluslararası ilişkiler açısından tarihe kara bir leke olarak geçmiştir. Kıbrıs meselesinin çözülememesi veya ortak paydada buluşulamaması, günümüzde GKRY'nin Doğu Akdeniz'deki deniz altı zenginlikleri için tutunmuş olduğu tavırla da dünyanın başını epeyce ağrıtaacağı görünmektedir.

Son günlerde Türkiye'nin gündemini oldukça meşgul eden ve sadece Avrupa Birliği'ni değil, içerdiği Montrö Antlaşması sebebiyle tüm dünya denizciliğini ilgilendiren Kanal İstanbul Projesi için, önümüzdeki günlerde siyasi tartışmalarla birlikte kesin bir karar verilecektir. Bu bağlamda, aşağıda Kanal İstanbul Projesinin tartışılan tarafları ile ele alınarak değerlendirmelerde bulunulacaktır.

3.3.3. Havayolu Ulaştırmasının AB Politikaları İle Uyumu

Süreç içerisinde göstermiş olduğu hızlı teknolojik ve yapısal değişikliklerle birlikte hizmet kalitesi açısından sağladığı hız ve konfor ulaştırma bileşenleri arasında

havayolu ulaştırmasını önemli bir yere oturtmuştur. Bu önemle birlikte ekonomik ve siyasi gelişmelerden en çok etkilenen ulaştırma bileşenidir (Ağar, 2005: 4.4-1). Dünya genelinde havacılık sektörü halen inanılmaz bir hız içerisinde gelişmekte ve hem uluslararası hem de kıtalararasındaki iletişimin ve bütünlüşmenin en önemli araçlarından bir olmakta, hatta öncülük etmektedir. Bugün dünya dış ticaret ve turizm ekonomisine öncülük eden ve kapasite kazandıran havacılık sektörü, bu alanın hayat bulmasına ve ileriye yönelik olarak büyümesine destek olmaktadır. Son tahlilde, dünyada havacılık sektörü, yük ve yolcu taşımacılığında ülke ekonomilerinin bel kemiğini oluşturmaktadır (UAB, 2019: 387).

AB ve uluslararası mevzuatlar çerçevesinde geliştirilen politikalar neticesinde seyahat maliyetinde düşüşe, havalimanlarının fiziki koşullarının iyileşmesine ve modern bir yapıya kavuşmasına, yeni havalimanlarının küresel rekabete göre inşasının sağlanmasına sebebiyet vererek sektörün ivme kazanmasına neden olmuştur. 2003 yılında başlatılan “Havacılıkta Serbestleşme Projesi” çerçevesinde oluşturulan çapraz uçuşların canlandırılması ve “Her Türk Vatandaşı Hayatında En Az Bir Kere Uçağa Binecek” sloganıyla oluşturulan hedefler neticesinde hava ulaştırması uçuş sayısında önemli artışlar gözlemlenmiştir. Hatta istikrarlı ve kararlı politika ve uygulamalar sonucunda Türkiye’de havayolu ulaştırmasına ait Türk firmaları, ICAO, IATA, Oxford Economics, Boeing, Airbus gibi önemli ülkelerin uluslararası kuruluşlarından çok daha iyi bir gelişme sağlamış ve 2008 yılı ve sonrasında küresel olarak hissedilen ekonomik kriz birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkenin havacılık sektörünü de etkisi altına alarak şirketleri küçülmeye iterken, aksine bu dönemle beraber Türkiye bu krizi fırsata çevirerek havayolu ulaştırma alanında büyümeyi sürdürmüştür. 2018 yılında Türkiye’de etkinlik gösteren havayolu işletmeleri Tablo 16’da belirtilmek üzere dünya genelinde taşınan yolcuların %3’üne karşılık gelen yaklaşık 210 milyonun üstünde yolcu taşımuştur (DHMI: 2019: 21).

Tablo 16. Türkiye Yolcu Trafiki Artış Öngörülleri

| Yıllar | İç Hat | Dış Hat | Toplam | Artış | | |
|------------------|-------------|-------------|-------------|--------|---------|--------|
| | | | | İç Hat | Dış Hat | Toplam |
| 2018 Gerçekleşen | 112.911.108 | 97.587.056 | 210.498.164 | %3 | %17 | %9 |
| 2019 Tahmin | 105.922.810 | 101.118.926 | 207.041.736 | %-6 | %4 | %9 |
| 2020 Tahmin | 105.904.532 | 104.797.422 | 210.701.954 | %0 | %4 | %2 |
| 2021 Tahmin | 107.555.934 | 108.510.137 | 216.066.071 | %2 | %4 | %3 |

Kaynak: DHMİ, 2019: 21

Türkiye, Tablo 17’de görüldüğü üzere, 2003 yılından başlayarak her yıl artan bir dünya yolcu trafiği yakalayarak 2018 yılında bu değeri bir basamak yükselterek 9’a, Avrupa yolcu sıralamasını da 5’e yükseltmeyi başarmıştır (DHMİ, 2019: 21). Aynı trend farklı konseptlerde de görülmüş ve Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI)’nin 2018 Havaalanı Bağlantı Raporu değerlerine göre, Atatürk Havalimanı, Dünya’da merkez bağlantısına göre ilk 20 havalimanı arasında bir önceki yıla göre % 4,8 artışla 7. Sıraya yükselmiştir (SHGM, 2019: 24).

Tablo 17. Türkiye'nin Havayolu Yolcu Trafığı Bazında Dünyadaki Yeri

| TÜRKİYE'NİN HAVAYOLU YOLCU TRAFİĞİ BAZINDA DÜNYADAKİ YERİ | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|---------|-----------|
| 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018(*) | ÜLKELER |
| 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | ABD |
| 8 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | ÇİN |
| 15 | 14 | 13 | 12 | 11 | 12 | 11 | 11 | 8 | 8 | 10 | 7 | 7 | 5 | 3 | 3 | HİNDİSTAN |
| 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | İNGİLTERE |
| 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 6 | 6 | 6 | 3 | 3 | 3 | 4 | 5 | JAPONYA |
| 5 | 6 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 6 | 5 | 7 | 7 | 6 | ALMANYA |
| 4 | 5 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 7 | 7 | 7 | 9 | 11 | 9 | 6 | 6 | 7 | İSPANYA |
| 6 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 9 | 9 | 9 | 8 | 10 | 11 | 10 | 12 | 8 | FRANSA |
| 18 | 16 | 16 | 15 | 16 | 14 | 13 | 13 | 12 | 12 | 11 | 9 | 8 | 11 | 10 | 9 | TÜRKİYE |
| 9 | 10 | 9 | 9 | 9 | 10 | 8 | 6 | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 8 | 9 | 10 | BREZİLYA |
| 7 | 8 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 8 | 10 | 10 | 13 | 12 | 12 | 12 | 13 | 11 | İTALYA |
| 20 | 20 | 22 | 22 | 19 | 18 | 17 | 17 | 17 | 15 | 14 | 13 | 13 | 13 | 11 | 12 | RUSYA |
| 12 | 13 | 14 | 14 | 14 | 15 | 15 | 14 | 14 | 16 | 16 | 16 | 17 | 17 | 16 | 13 | KORE |
| 13 | 12 | 12 | 13 | 13 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 19 | 18 | 18 | 18 | 18 | 14 | MEKSİKA |
| 17 | 15 | 17 | 16 | 15 | 16 | 19 | 19 | 18 | 18 | 17 | 17 | 16 | 16 | 15 | 15 | TAYLAND |

Kaynak: DHMİ, 2018:135.

Buna ilave olarak, 2017 yılında dünya genelinde havacılık sektörü hizmet ihracatı sıralamasında ABD birinci ve Birleşik Arap Emirlikleri ikinci sırada yer alırken, Türkiye 11.295 milyon dolar tutarla üçüncü olmuştur. Yine 2017 yılında Türkiye'nin ilk on ihracat hizmetleri içerisinde 6 havacılık firması yer almıştır. Bu firmalardan THY birinci, SunExpress ikinci, Pegasus üçüncü, TAV Havalimanları altıncı, Netlog Lojistik sekizinci ve Atlasglobal onuncu sırada yer almıştır (SHGM, 2019: 26). Havacılık sektörünün istihdama sağladığı katkıya bakılacak olunursa; 2003 yılındaki 65.000 kişilik istihdam sayısı 2017 yılında 196.041'i bulmuştur. 2003 yılındaki sektör cirosu 2017 yılına gelindiğinde TL bazında 30 kat, Dolar bazında ise 11 kat artmıştır (SHGM, 2019: 28).

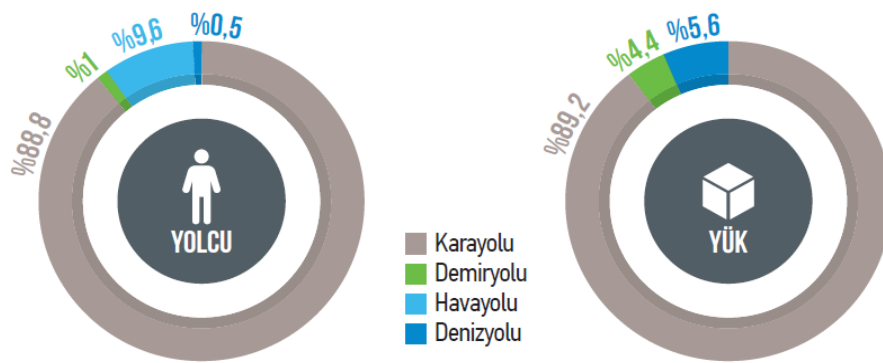
Türkiye'nin havacılık sektörünü mevzuatının Avrupa Birliği'ne uyumuna bakılacak olursa; 2019 İlerleme Raporu (www.ab.gov.tr)'nda, Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA) ile yapılan çalışmaların AB mevzuatına yaklaştırması açısından önemli olduğu belirtilerek bu çalışmalarla Türkiye'nin Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA) üyeliği ve AB havacılık sistemine tamamıyla entegrasyonu

hedeflediği ve bu hedef çerçevesinde EASA Operasyon kurallarını içeren birçok yönerge yayımlandığı ifade edilmektedir. Türkiye-AB arasında kapsamlı bir Havacılık Anlaşmasına dair müzakerelerin yavaş bir seyir izlediği belirtilerek bu müzakerelerin havacılık sektöründe Türkiye ile AB ilişkilerinin geleceğini ve tek havacılık pazarı çerçevesinde entegrasyonun düzeyini tayin edeceği vurgulanmaktadır. Havayolu ulaştırmasındaki insan kaynaklarının yetersizliğine vurgu yapılarak bu konuda gerekli iyileştirmelerin yapılması gerektiği ifade edilmektedir. Hava ulaştırma müktesebatının diğer kısımlarında ise, Türkiye’ye ait düzenlemelerin AB müktesebatına yönelik uyum yönünde ilerlemeler kat ettiğini, ancak öncelikli olarak hava trafik yönetimi konusu üzerinde çabalarını arttırması gerektiğinin altı çizilmiştir. Ayrıca özellikle İstanbul Yeni Havalimanı’nın Ekim 2018’de açıldığına dair önemli bir not da düşülmüştür.

3.3.4. Karayolu Ulaştırmasının AB Politikaları ile Uyumu

Türkiye’de son atmış yıl içerisinde taşımacılıkta en çok tercih edilen ulaştırma bileşeni karayolu olmuş ve bu trendin 2018 yılına yansımaları şekil 13’de görüldüğü üzere, yurtiçi yolcu taşımacılığında %88,8 ve yük taşımacılığında ise %89,2 pay almasıyla sonuçlanmıştır (UAB, 2019: 23).

Şekil 13. Türkiye’de Ulaştırma Türlerine Göre Yurtiçi Yolcu ve Yük Taşıma Oranları (2018)

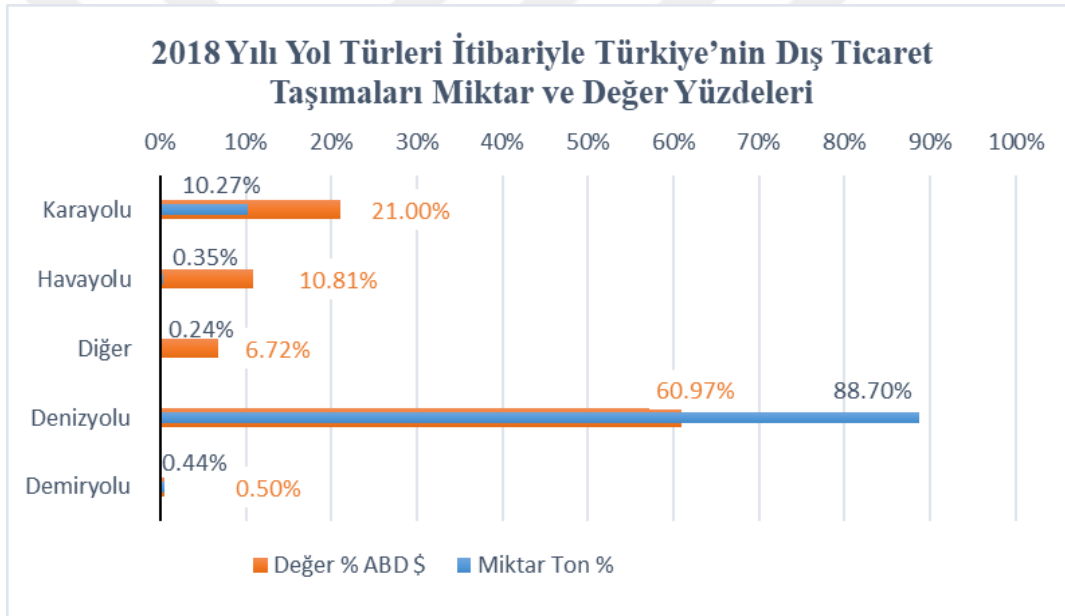


Kaynak: UAB, 2019: 21.

Ancak Şekil 14’e bakıldığında, 2018 yılında Türkiye’nin dış ticaret hacminin miktar olarak Denizyolu ile %88,70, Karayolu ile %10,27, Demiryolu ile %0,44 ve Havayolu ile %0,35 oranlarında taşınması gerçekleşmiştir. Değer olarak ise %60,97’si

Denizyolu ile %21,00'i Karayolu ile %0,50'si Demiryolu ile %10,81'i Havayoluyla ile taşınmıştır (DTO, 2019: 79, 80). Bu rakamların AB açısından değerlendirildiğinde, Türkiye'ye ait tüm ticaretinin % 56'sının gerçekleştiği AB, Türkiye için en önemli ticari ortak durumundadır. Nitekim Türkiye'ye giriş yapan Doğrudan Yabancı Yatırımın üçte ikisini Avrupa Birliği ülkeleri oluşturmaktadır. Diğer taraftan, AB ile gerçekleşen ticaretin karayolu payı ciddi derecede yüksektir. Bu payda Türkiye'nin Avrupa karayolu taşımacılığında içerisinde en fazla araç filosuna sahip olmasının etkisi büyüktür. Belirtilen bu nedenler neticesinde karayolu taşımacılığının her açıdan AB mevzuatı ve uygulamaları ile uyumlaştırılmasını zorunlu kılmaktadır (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2017: 56).

Şekil 14. Ulaştırma Türlerinin Dış Ticaretteki Miktar ve Değer Yüzdeleri (% , 2018)



Kaynak: DTO, 2019: 80

Türkiye'nin AB'ye yönelik karayolu taşımacılığı iki ana koridor üzerinden yapılmaktadır. Söz konusu bu koridorlar 4 ve 10 no'lu Pan Avrupa Koridorları olarak adlandırılan ve Balkan ülkeleri üzerinden ülkemize bağlantısı sağlanan transit uluslararası güzergahlardır. Ayrıca ikinci bir alternatif olarak karayolu ve denizyolu taşımacılığı olan Ro-Ro güzergâhıyla yapılan taşımacılık ile gerçekleşmektedir. AB ile Türkiye arasındaki karayolu taşımacılığında en önemli gelişim, AB'ye katılımın ilk aşaması olan ve 1996'da yürürlüğe giren "Gümrük Birliği" kararı ile gözlemlenmiştir. Gümrük Birliği kararı sonucunda, karşılıklı dış ticaretin gelişimini hızlandırmak ve

kolaylaştırabilmek için Türkiye tarafından ulusal mevzuatta yapılan bazı düzenlemelerin gümrüklerdeki bürokratik gereksiz işlemlerin azaltılmasını, dokümanların standardizasyonunu sağlamış ve karşılıklı olarak gümrük vergilerinin kaldırılmasıyla AB'ye yönelik uyum çerçevesinde taşımacılıkta kolaylıklar sağlanmıştır.

Bu bağlamda karayolu ulaştırmasında, Türkiye'nin AB'ye uyumunun 2019 İlerleme Raporu'nda irdelenmesi daha yararlı olacaktır. 2019 İlerleme Raporu (www.ab.gov.tr)'nda; Türkiye'nin karayolu taşımacılığının yasal çerçevesinin AB müktesebatıyla büyük oranda uyumlu olduğu belirtilerek bu konuda, yol kenarı denetimlerini dikkatle sürdürdüğünü, kara yolu ve kargo güvenliği alanında mevzuat uyumunun sorun teşkil etmeye devam ettiği, Akıllı takograf sistemi açısından ilgili anlaşmalara uygun hareket edilmediği noktasında AB müktesebatına uyum sıkıntılarının devam ettiği belirtilmektedir.

3.4. Ara Değerlendirme

Öncesinde hakkında yapılan çok düzenleme olmasına rağmen ulusal kaygılar nedeniyle bir yol kat edilemeyen OUP, esas olarak 1985 yılından itibaren Ortak Pazar anlayışının şekillenmesiyle giderek önemsenmeye başladığı söylenebilir. 1980 sonrası, çeşitli bürokratik uygulamalardan ve kısıtlamalardan arınmış, Ortak Pazara hizmet edebilecek liberal bir Avrupa'nın gelişmesi, işlemesi ve GATS çerçevesinde yapılan anlaşmalara uygun dış ülkelere gelen rekabet, mal ve hizmet piyasalarına uyumun sağlanması için ulaştırma sektörü alanında önemli açılımlar yapılmış ve yapılmaya devam edilmektedir. Bu bağlamda AB Ortak Ulaştırma politikası, genel ekonomik gelişimi, mal ve hizmet üretimindeki artışının yanı sıra verimsiz ulaştırma taşımacılığının azaltılmasını ve bu çerçevede sektörel ekonomilerin verimliliğinin artmasını, ülke kaynaklarının etkin kullanımını, uluslararası boyutta rekabet gücünün artırılmasını mümkün kılmaktadır (Kaynak, 2004: 32; Çancı, 2004: 65).

Bu minvalde Emekli (2008: 460)'ye göre, dünya ticaretinde artan serbestleşme girişimleri beraberinde rekabetin artmasını da sağlarken, küresel ve bölgesel boyutta taşımacılık faaliyet hareketliliğinin artmasıyla nispi olarak taşıma mesafelerinin kısalması neticesinde hız unsuru ön plana çıkmıştır. Haliyle, hammadde ve işlenmiş

ürünlerin düşük maliyetli ve zamanında alıcıya varışının sağlanması önemli bir hal olarak lojistik hizmetler ile desteklenen kombine taşımacılık, tedarik zincirinin olmazsa olmazı olmuştur. 1985 sonrası gelişmeler ve Shengen ile Avrupa'da taşımacılık hizmetlerinin gelişmesi ve ucuzlaması, Avrupalılara daha önceden rastlamadıkları ticari ve kişisel hareketlilik getirmiştir. Ulaştırma sektöründeki fiziksel ve teknik engellerin kaldırılarak standart hale getirilmesi olgusunun, hızlı ve etkin bir şekilde malların fabrikadan sınır aşırı müşteriye taşınabilmesinde ve üye ülke pazarlarının rekabete açılarak, serbest dolaşımında önemli bir rol aldığı şüphe götürmez bir gerçektir.

AB, yıllar öncesinde tesis etmeye başladığı OUP'yi bugün de bir yandan genişlemiş 28 üyesi ve aday devletlerini de içine alacak şekilde bir ortak politika şeklinde geliştirmek ve yerleştirmek için çaba sarf etmektedir. İç pazarda ulaştırma alt ve üst yapısını geliştirerek entegrasi sağlanmış iyi bir ulaştırma ağı sistemi kurmaya, kombine taşımacılık sisteminin etkinliğini ve işlevselliğini daha iyi bir duruma getirmeye çalışmaktadır. Bir başka açıdan AB, komşu ülkeleriyle iyi bir taşımacılık ağı kurarak, komşuluk politikalarını geliştirmekte olup Ortak Pazarın ihtiyaç duyduğu mübadelenin olmazsa olmazı ulaştırma sektörüne ağırlık vermektedir. Zira AB, komşular üzerinden dünyanın daha geniş kesimlerine ulaşmak için yeni taşıma koridorları oluşturma arayış ve çabalarını her daim sürdürmektedir. Bunlardan bazıları yüksek kapasiteli ve çok önemli olmakla beraber, bazı koridorlar ise düşük kapasiteli de olsa alternatif yaratma bakımından yararları olan taşıma koridor ve güzergâhları olarak değerlendirilebilir. Süreç içinde söz konusu taşıma koridorlarının daha da önemli olacağını gösteren ulusal ve bölgesel politikalar uygulanmaktadır. Avrupa Birliği, Ortak Ulaştırma Politikası ile birlikte, daha liberal bir hizmet alanı anlayışıyla ulaştırma sektörü kaynaklı trafik sıkışıklığı, çevre kirliliği, can ve mal güvenliği risklerinin önlenmesinin yanı sıra, modern ve sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi oluşturmak için maliyet, hız ve kaliteye de öncelik verilmesini amaçlamaktadır. Bu amaçla, AB Ulaştırma Ağı ve koridorlarının üye ve komşu ülke bağlantılarının dengeli ve sürdürülebilir gelişiminde ve rekabet üstünlüğü sağlanmasında önemli bir araç olarak görmektedir (Özer, Kişi, 2011: 93).

AB'nin kalkınmasında ve gelişmesinde önemli bir paya sahip olacak ulaştırma sektöründe ileriye yönelik (EC, 2014: 19); ulaştırma bileşenlerinin bağlantılarını sağlamaya yönelik odaklanmanın sağlanması, Trans-Avrupa Ağları çalışmaları ile iç pazarın geliştirilmesi, ulaştırma altyapısı için yenilikçi finansal araçların geliştirilmesi,

“kullanıcı öder” prensibi çerçevesinde ulaştırma ekonomisi sistemleri arasındaki bütünleşmenin teşvik edilmesi, ulaştırma sektöründe Avrupa’ya ait standartlar geliştirerek uluslararası taşımacılıkta Avrupa’nın rol model özelliğinin güçlendirilmesi, denizyolu ve demiryolu ulaştırmalarını ön plana çıkararak KÖİ modeline katılımın sağlanması için özel sektörün daha çok teşvik edilmesi, şeklinde planları bulunmaktadır. Haliyle, Avrupa Birliği’nin bu hedefleri üretim ve buna mukabil tüketim odaklı küresel piyasa ekonomisinin ulaştırma sektörüne olan gereksinimlerini karşılaması açısından önemli yer tutmaktadır.

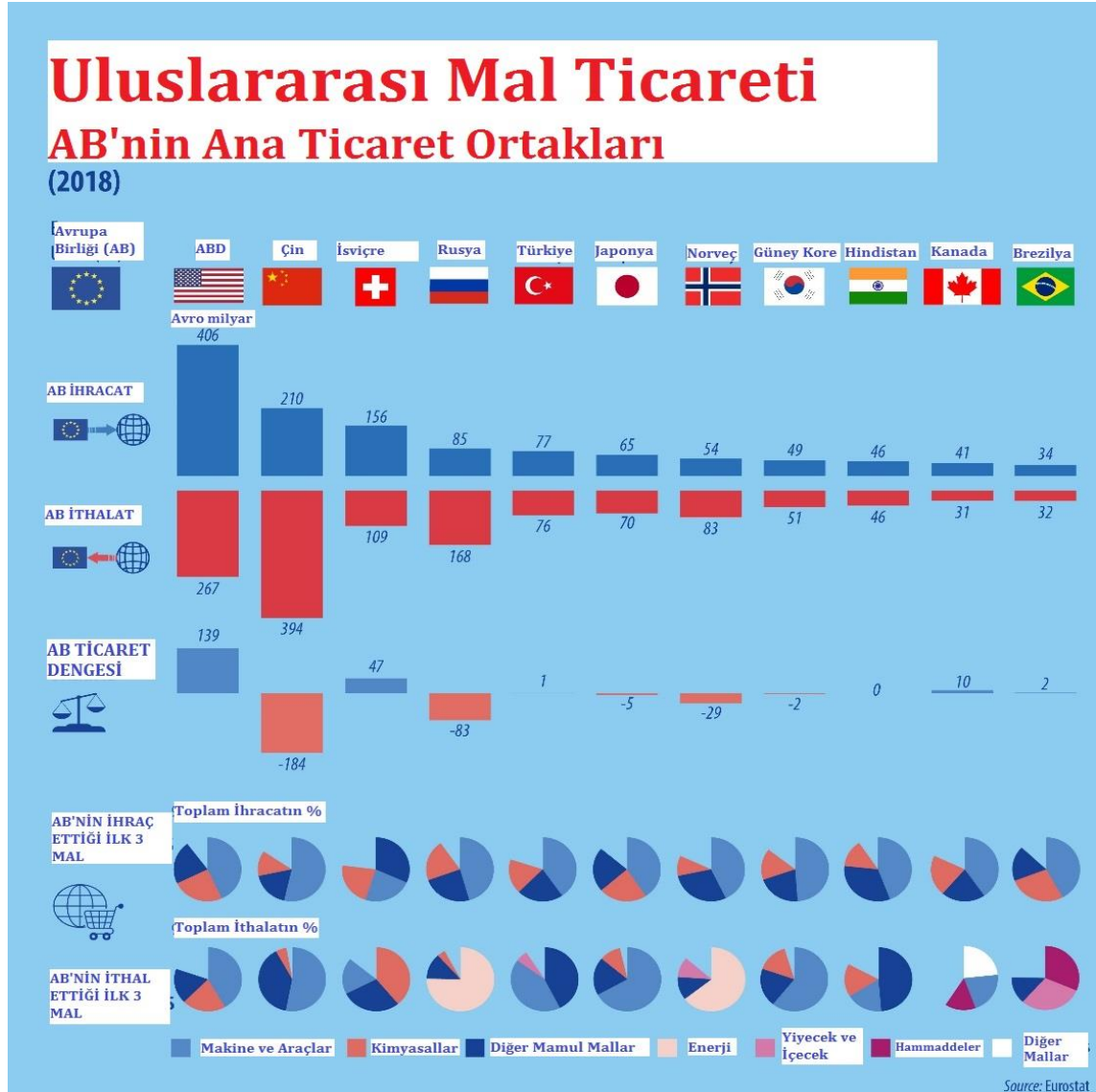
Emekli (2008: 462), birçok analistin, önümüzdeki yıllarda dünya ekonomisini belirgin bir şekilde etkileyecek olgunun; dünya nüfusunun çoğunluklu yaşadığı ve son yirmi yıl içerisinde ekonomik faaliyetlerin oldukça arttığı Güney ve Doğu Asya’nın küresel piyasalarda göstereceği etkinliğe ve bu bölgeler ile Avrupa arasında gelişen ekonomik ilişki devamlılığına bağlı olduğunu vurgulamaktadır. Emekli’ye göre, Avrupa’nın ekonomik olarak büyümesi, karşılıklı olarak çok sayıda Asya ülkelerinin gelişimi için de önemlidir. Tüm bu eğilimler, Asya ve Avrupa arasında bir köprü olan Türkiye’nin ekonomik geleceğini ve ulaştırma sektörünü oldukça fazla etkilemektedir. Bu kapsamda, Türkiye’nin küresel taşımacılık ağlarının geliştirilmesine yönelik hem iç gereksinimleri hem de dış baskıları olacaktır. Buna somut bir örnek olarak; AB’nin Asya’ya ulaşımını sağlayan ve AB’nin Rusya’ya olan enerji bağımlılığını azaltacak Orta ve Uzak doğu pazarını AB’ye yakınlaştıracak olan Traceca koridoru verilebilir.

Dünya genelinde doğrudan sermaye yatırımlarının en çok girdiği ülkelerin başını AB üyesi ülkeler çekmektedir. AB genelinde yaklaşık 8 milyon istihdam çemberini doğrudan etkileyen dış yatırımlar, Birlik ekonomisinde oldukça önemli bir yer oluşturmaktadır (EC, 2020u). Günümüzde dış ticareti özendirme politikasıyla ticarete oldukça güçlü hale gelen Çin, 20. yüzyılın başında ciddi ticari bağlantı içerisine girdiği ve 2008 yılında yaşanan küresel ekonomik kriz ile birlikte Avrupa Birliği geneline ciddi boyutlarda doğrudan dış yatırım yapmıştır. 2016 yılı verilerine göre, toplam 200 milyar dolar olan Çin kaynaklı doğrudan dış yatırımların %17,5’i AB ülkelerinde uygulama şansı bulmuştur. Aynı şekilde, 2016 yılı içerisindeki Çin yatırımları bir önceki yıla göre 36,5 milyar dolar, yani yaklaşık %77 artarak AB’nin toplam doğrudan dış yatırım hacminin %4’ünü bulmuştur. “Dışarı çıkma” (zouchuqu) politikası çerçevesinde Avro bölgesinde Avrovil alımları ve büyük altyapı yatırımlarını hedef alan Çin, kamu iktisadi

teşebbüsleri ve özel şirketleri ile birlikte İtalya, İngiltere gibi birçok AB ülkesinde ulaştırma terminalleri başta olmak üzere çeşitli alanlarda yatırım yapmaya başlamıştır (Hanemann, Huotari, 2017; Aktaran Beşer, 2018: 8). Örneğin; 2016 yılında Almanya’da 12,6 dolar, Birleşik Krallıkta ise 9,6 milyar dolar tutarında Çin kaynaklı dış yatırım gerçekleşmiştir. Diğer taraftan, İspanya 1,8, Belçika 1,4, Fransa ise 0,8 milyar dolar Çin kaynaklı yatırım almıştır. Şirket satışlarına bakıldığında, 7 milyar dolar ile Finli Supercell’in Tencent’e, 10 milyar dolarlık bir satışla İrlandalı uçak kiralama şirketi Avolon’un HNA Grubu’na satılmaları dikkatleri çekmektedir. Şirket satışlarının yanı sıra Çinli firmaların birtakım Avrupalı firmalarıyla olan şirket evlilikleri de dikkat çekicidir. Örneğin; İsveç’te Geely-Volvo, İtalya’da Zoomlion-Cifa, Almanya’da Sany-Putzmeister ve Fransa’da Dongfang-PSA Peugeot-Citroën şeklinde sıralanabilir (Beşer, 2018: 8, 9).

2017 verilerine göre, Amerika Birleşik Devletleri’nin ardından Çin Halk Cumhuriyeti, Avrupa Birliği’nin en büyük ikinci ticarî ortağı konumundadır. Şekil 15’de görüldüğü üzere, 2018 yılında Çin ile AB arasındaki ticaret hacmi 2017’e göre %15 artışla 604 milyar avroyu bulmuştur. AB’nin ihracat hacminin 10’da 1’inde, ithalat hacminin ise 5’te 1’inde Çin yer almaktadır. 2016’da 345 milyar avro olarak gerçekleşen ithalat iki yıl sonra %14,2 oranında artarak 394 milyara yaklaşmış ve ihracat-ithalat dengesinde 184 milyar avro açık oluşmuştur (EC, 2020v). Çin’in dünya genelinde satıcı ülke pozisyonu kazanması neticesinde bulunduğu konumu sürdürürebilmek adına alıcılara kolay yollardan ulaşabilme ihtiyacı doğmuş ve haliyle alıcı ülkelere bağımlı duruma geldiği söylenebilir. Dolayısıyla Çin’in söz konusu bağımlılığının neticesi olarak Bir Kuşak Bir Yol (OBOR) girişimini başlatarak ülke ekonomik büyümesinde en önemli rolü olan ihracat rakamlarını en üst seviyeye çıkarmayı hedeflemektedir. Bu bağlamda Çin için hayati öneme sahip OBOR girişimi, ABD için bir tehdit olarak algılanmaktadır. En son İsrail’in Hayfa Limanı’nın işletme devrinin Çinlilere yapılmasını önlemek için İsrail’e baskı kuran ABD’nin bu gibi davranışları, bu yöndeki endişelerini gün yüzüne çıkaran önemli bir örnektir.

Şekil 15. AB'nin Uluslararası Ticaret Ortak ve Oranları (2018)



Kaynak: EC, 2020v

Ayrıca 2008-2014 arasında, toplam AB ithalatı ile ASEAN ülkelerinin mal ihracatı benzer bir yapıya sahip olup, 2009'da düşük bir puan ve ardından güçlü bir toparlanma ile bu dönemde ticaret açığı 15 milyar Avro ile 25 milyar Avro arasında değişmiştir. 2014'ten sonra ASEAN ülkelerinden yapılan ithalat ihracattan daha güçlü bir şekilde büyüdüğü gözlemlenmiş ve bunun sonucunda dış ticaret açığı 2018'de 43 milyar Avro'ya ulaşmıştır. Yine bakıldığında Almanya, 2018 yılında 28 milyar avro ihracat ve 30 milyar avro ithalat yaparak ASEAN ülkeleri ile en çok ticari alışveriş yapan AB ülkesi olmuştur. Singapur, 2018 yılında AB için ticari ihracat açısından en büyük ASEAN destinasyonu iken, Vietnam ise AB için ticari ithalat açısından en büyük

ASEAN ortağı olmuştur. Genelleştirmek gerekirse 2018 yılında AB, toplam ihracatının % 83'ü ve toplam ithalatının % 86'sı ASEAN ülkeleri ile gerçekleştirerek ASEAN AB ticaretinde egemen bir konuma yerleşmiştir. Bu değerler neticesinde, Almanya özelinde ve AB genelinde Uzak Doğu pazarı önemli bir yer tutmaktadır (Eurostat, 2020). Ancak ifade etmek gerekir ki; günümüz neoliberal anlayışın en katı hali ile kendini gösterdiği söylenebilir. Nitekim ülkeler için ekonomik büyümenin sürekliliğinin sağlanması koşulu ihracat değerlerinin sürekli artış içerisinde olması gerekliliğini kılmaktadır. Haliyle son tahlilde ticari ilişkilerde satan ülkenin alıcı ülkeye olan bağımlılığı artmakla birlikte karşılıklı bağımlılığın alıcı tarafına evrildiği bir döneme girildiğinden söz etmek mümkündür.

Avrupa kamuoyunda en çok tartışılan ve Türkiye'nin ulaştırma sektörünü yakından ilgilendiren altyapı yatırımlarının başını Yunanistan'ın Pire Limanı çekmektedir. Gerek devir gerekse işletme süreçleri açısından uzun dönem gündemde kalan ve tartışma konusu olan Pire Limanı, bir devlet işletmesi olan China Overseas Shipping Group Co. (COSCO) firması tarafından 2008 yılında iki terminalinin 30 yıllık işletme hakkını satın almıştır. Piyasa değerinin üzerinde bir tutarla (490 milyon avro) COSCO tarafından işletme hakkı alınan Pire Limanı, sözleşme değeri üzerinden AB limanlarına yapılan en büyük Çin yatırımı özelliği ile kayıtlara geçmiştir. İlerleyen zamanla birlikte limanın işletme hakkını 5 yıl daha uzatan Firma, limana ilave bir üçüncü terminal inşa etme ayrıcalığını da kazanmıştır. Daha sonra firma, 2013 yılında mevcut terminallerin yenilemek için 230 milyon avroluk bir yatırım bütçesi ayırmıştır. 2008 yılında yani Çinli firmadan önce 433 bin olan konteyner trafiği sekiz yıl sonra 6,2 milyona çıkarken Nisan 2016'da limanın işletmesi tamimiyle COSCO'ya devredilmiştir. Akabinde ise, firma 420 milyon dolara liman mülkiyetinin %67'sini satın almıştır (Beşer, 2018: 10). Böylece, 2016 yılında Pire'nin Çin transit yük payı 3,5 milyon TEU'ya ulaşarak Üsküp ve Belgrad koridorundan demiryolu ile Budapeşte'ye ve nihayetinde Yunanistan'ın arkasındaki güç olan Almanya'ya erişmesi sağlanmıştır. Pire bağlantılı ulaştırma koridorları aslında Çin'in Avrupa'da uyguladığı "Karayolu-Denizyolu Ekspres Rotası" planının lüzumu üzerine uygulanmaktadır. Pire limanı konteyner amaçlı olmakla birlikte aynı zamanda yolcu gemi terminali, bakım onarım tesisleri ve geniş otomobil terminal parkları da olmak üzere çok amaçlı hizmet verecek şekilde 35 yıllık bir süre için Çin'in kontrolüne girmiştir. COSCO, Pire'de 2016 yılında

75 gün içerisinde mevcut tesislere ilave olarak yeni bir cruise gemi rıhtımı inşa ederek konteyner taşımacılığı dışında her yıl büyük çoğunluğu Çinli turistler olmak üzere 3 milyon yolcuyla Pire terminallerine taşımayı hedeflemektedir. Bu hedef çerçevesinde COSCO, Atina ile Pekin arasında her gün uçak uçuşları başlatarak yolcu gemilerine Çinli turist çekmeyi planlamaktadır (UTİKAD, 2019c).

Pire Limanı ile ilgili yukarıdaki bilgiler doğrultusunda şunu söylemek gerekir ki; Pire limanı gerek Yunanistan gerekse AB ticareti açısından önemli bir lokasyondur. Bu önem dışında günümüzde dünyanın en büyük üç deniz filosu içerisinde yer alan Yunanistan'ın denizcilik sektöründeki önemi, Pire'nin uluslararası bir lokasyon özelliği kazanmasıyla daha da arttığı söylenebilir. Haliyle, Yunan deniz ticareti açısından sadece Avrupa pazarı değil, aynı zamanda dünya pazarı da önemli hale gelmiştir. Ayrıca deniz filosunun büyüklüğü açısından dünyada önemli bir yerde bulunan Yunanistan ile Çin arasındaki bu yakınlaşmadaki en önemli rolün, Yunanlı armatörlerin Çin gemi imalatçılarından gemi siparişi için Çin bankalarından aldığı krediler olduğu söylenebilir. Bu nedenle Çinliler ile Yunanistan'ın (tabii burada Almanya'nın anahtar rolünü görmezden gelemeyiz) küresel boyutlu işbirliği içerisinde olmaları doğal bir sonuçtur. Tüm bunlara ilave olarak, Samsung, Hewlett Packard, Huawei, Sony, ZTE ve DHL gibi dünyaca ünlü markaların Pire Limanı'nı ana dağıtım üssü olarak kullanması Pire limanının cazibesini bir kat daha arttırmaktadır (UTİKAD, 2019c). Sonuç olarak Çin, Yunanistan'ın ulaştırma terminallerine hızlı bir giriş yaparak COSCO tecrübesini Pire Limanı'na taşımasıyla AB genelinde kısa bir süre içerisinde muhtemel Çin yatırımlarını prestijli bir hale getirmiştir. Pire'den sonra 2013 yılı akabinde Çinli firmalar, Londra Heathrow Havalimanı'nın % 9,5'ini, Fransa Toulouse Havalimanı'nın % 49,9'unu Almanya Hahn Havalimanı'nın ise % 82,5'ini satın almışlardır (Beşer, 2018: 10). Yine burada vurgulamakta ehemmiyet duyulan konu şudur ki; günümüzde satıcı konumundaki Çin'in Avrupa piyasasındaki sürdürülebilir ticaretinin devamına ve artırmaya yönelik olan gayretinin gözle görülmesidir. Satıcı pozisyonunda bulunan Çin'in ticaret yollarındaki aktif rolü sadece Pire Limanı ile ilgili münasebetiyle biteceği gözükmemektedir. Son tahlilde, ABD'den azar işitmesine rağmen Hayfa Limanı'nın işletme haklarını devreden İsrail'den başka Akdeniz'de toplam dört liman işletmeciliğinin devrini alan Çin, dünyadaki satıcı konumundaki rolünü arttırmak amacıyla başta OBOR girişimi olmak üzere ulaştırma sektörünü bir araç olarak

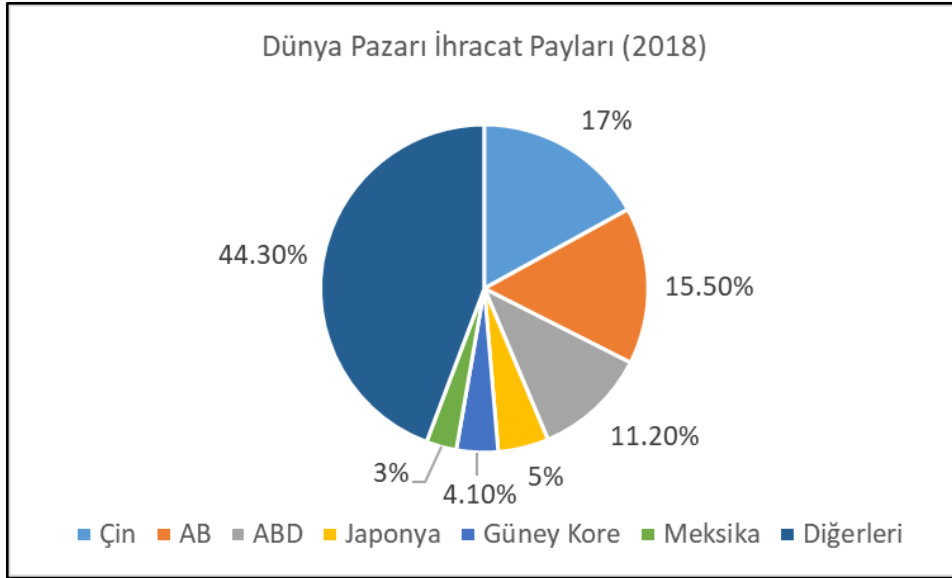
kullanmaktadır. Nitekim yukarıda ifade edildiği gibi satıcı konumdaki ülkelerin uluslararası ilişkilerdeki bağımlılık ilişkisinin ağırlığı alıcı ülkeler lehine doğru kaymaktadır denilebilir.

2013'ten itibaren özellikle OBOR'un olası güzergahı üzerinde yapılan faaliyetler AB kamuoyunu önemli bir şekilde meşgul ederek AB'nin ekonomik bağımsızlığı açısından bir tehdit olarak algılanmasına neden olmuştur. İlk etapta olaya bir "işgal" benzetmesi yapılmış ve yatırımların başlamasıyla birlikte OBOR'un "gerçek amacı"na yönelik sorgulamalar da belirmiştir (Vanham, 2012; Aktaran Beşer, 2018: 9). Avrupa Birliği pazarına çeşitli sektörlerde giriş yapan Çin menşeli firmalar, istihdam ve kalkınma yönünde olumlu etki yaratacağı beklense de stratejik öneme sahip ulaştırma terminal ve unsurların Çin'e ait devlet teşebbüslerince işletilmesi Brüksel tarafında endişe verici bir durum olarak değerlendirilmektedir. Yükselen değeri ile Uzak Doğu gerçeğini gören Avrupa, kendi değerlerini koruyabilmek ve ileriye yönelik olarak mevcut gücünün sürekliliğini devam ettirebilmek amacıyla şekil 15'de de görüldüğü üzere Çin ve Uzak Doğu ile olan ticari ilişkilerini geliştirmeyi planlamaktadır. Zira daha önce de ifade edildiği üzere, Brüksel'in Çin ile üye ülkeler arasındaki ikili ilişkilerde üye ülkelerin tek başlarına davranmaları halinde, AB'nin Çin'e karşı güç kaybetmesini doğuracağı şeklinde bakış açısı bulunmaktadır. Haliyle Brüksel, Çin'e karşı bir şüphe içerisinde olmakla birlikte üye ülkelerin Birlik bütünlüğü içerisinde hareket edilmesi şartıyla Çin ile karşılıklı ilişkilerin geliştirilmesine dair yaklaşım içerisindedir (Çalışkan, 2019). AB'nin bu şekilde hareket etmesi aslında kendi çıkarları için de önemlidir. Son tahlilde dünya genelinde artan ülkelerin aşırı ulusal çıkar talepleri yönündeki eğilimler, ulaştırma özelinde AB üyelerinin ulusal çıkarlarını tek taraflı düşünerek hareket etmelerine ve bunun sonucu olarak da AB'nin varlığının sorgulanması gündeme gelerek dağılmasına sebebiyet verebilecektir.

Çin ile ilgili yukarıda ifade edilen endişeler sadece AB tarafından duyulmamakla beraber, ABD de bu gelişmelerden rahatsızlık duymaktadır. Çin, dünya genelinde ihracatçı ülke sıralamasında 1. sırada yer almaktadır (Şekil 16). Yine Çin, AB'nin ithalatçısı olduğu ülkeleri arasında 1. durumdadır (Şekil 17). Çin, ekonomik büyüklük noktasında ABD'den sonra ikinci büyük ülke konumuna gelmiş ve en nihayetinde ortalama yıllık ekonomik büyüme oranları devamlılığı göze alındığı takdirde 2030 yılı sonrası ABD'nin önüne geçerek dünya liderliğini göğüslemesi beklenmektedir. Bu

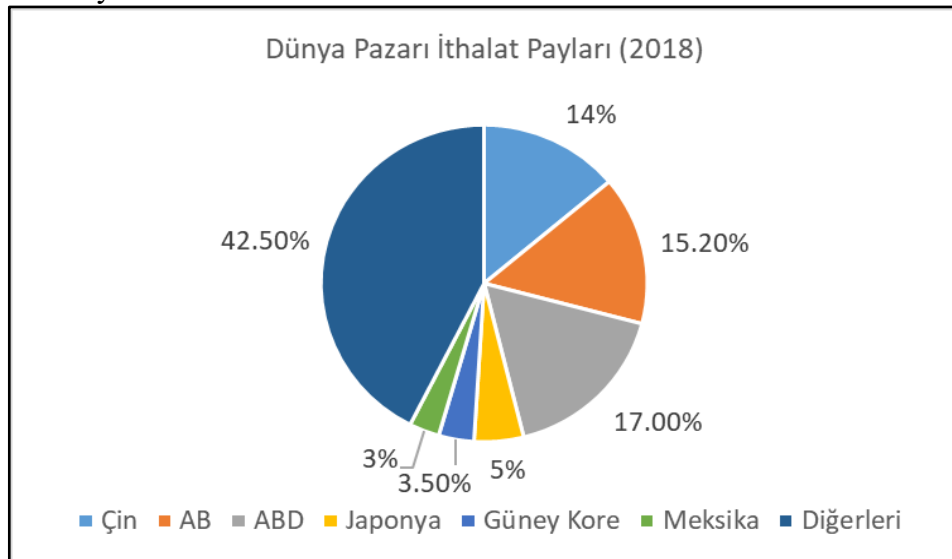
beklenti, ABD özelinde Trump yönetimi tarafından, ulusalcı politikalar güdülerek uluslararası ticaret hukuku da göz ardı edilerek ticaret açığını kapatmak amacıyla ihracatçı ülkelere karşı bazı tedbir ve yaptırımlar uygulanmaya başlanmıştır. Şekil 15’de görüldüğü üzere Çin’in AB’de olduğu gibi tüm dünyada ihracat noktasında geldiği konum ABD’nin bir ihracatçı ülke konumundan çıkararak bir ithalatçı ülke konumuna getirmiş olup, Trump yönetimindeki ABD’nin ithalat mallarına getirdiği vergilerin nedenini de açıklamaktadır.

Şekil 16. Dünya Ticaretindeki İhracat Oranları



Kaynak: EC, 2020v

Şekil 17. Dünya Ticaretindeki İthalat Oranları



Kaynak: EC, 2020v

Amerika’da Trump yönetiminin ülkeyi kendi içine kapatıp gümrük vergilerini arttırarak elde etmiş olduğu ulusal ekonomik başarıya karşılık, Çin’in OBOR girişimi AB’yi Çin’e yakınlaştırmaktadır. Bununla birlikte Brexit şaşkınlığı sonrası AB ülkelerinde ticari bir Pazar olarak görülen Uzak Doğu’ya ulaşmak fikri AB ülkeleri açısından OBOR bir can simidi niteliği almaktadır. Son tahlilde Brexit sonrası İngiltere, Çin’i yatırım ve ticarete doğal ortak bile ilan etmiştir. Bu ilişkiler sayesinde Çin de, Batı’nın çalışma disiplinden ve tecrübesinden faydalanma amacı taşımaktadır. OUP açısından AB’nin Çin odaklı yatırımlarına bakılacak olunursa; Çin’in OBOR’u kendi sermayesi ve güzergâh tercihleri ile ulaştırma sektörünü şekillendirmesi, AB’de uzun yıllardır tesis edilmeye çalışılan dört serbest dolaşıma sekte vuracağına inanılmaktadır. Hatta Çin’in OBOR girişiminin AB üzerinde bazı kırılmalara sebebiyet vereceği beklenmektedir. Demiryolu ve karayolu altyapısında bazı yenilenme ihtiyacı duyan Macaristan ve Polonya gibi ülkeler, AB’nin mevcut ekonomik durumu nedeniyle ekonomik ilişkiler açısından kendilerini Çin’e daha yakın görmeye başlamışlardır. Bu nedenle, 2012 yılında Çin ile tesis edilen CEE 16+1 platformu (Merkezi ve Doğu Avrupa Ülkeleri+ Çin) OBOR girişiminde önemli yatırımlar sunması beklenmektedir. Bunun yanı sıra, tüm ulaştırma altyapı projelerinin finansını AB fonlarıyla karşılayan Yunanistan da OBOR çerçevesinde Pire limanının demiryolu ile bağlantısının modernizasyonu gerçekleştirecektir. Tüm bu gelişmeler, Brüksel’de AB’nin supranasyonal gücünün örselediği düşüncesine itmektedir (UTİKAD, 2019c). Ancak, Almanya’nın ekonomik anlamda kendine bağımlı olan Yunanistan’ı bir figür olarak ön planda tutmasındaki amacının, hem Çin’in altyapı yatırımlarının Fransa, İtalya ve İspanya gibi kendisine rakip olabilecek deniz ülkelerine gitmesini önlemek, hem Yunanistan’ın dünya genelinde şımartılmış ve ABD tarafından da bu yönüyle kabul görülerek her türlü yatırım için hoş görülen ve tepki verilmeyen bir ülke olması, hem de Yunanistan’ın Almanya kontrolünde olan bir ülke olması şeklinde belirtmek mümkündür. Bu amaç çerçevesinde Almanya için bir taşla iki kuş tabirinde bir kazanç görülmektedir. Son tahlilde şu an Yunanistan demek Almanya demektir. İlâveten, ekonomik büyümede durağan bir seyir izleyen AB ülkeleri için, ekonomik büyüme noktasında yıllık ortalama % 8 gibi bir değerle büyüyen Çin cazibesi yüksek yatırım ve Pazar ülkesi olma özelliğini taşımaktadır. Haliyle böyle bir sonuç, her bir AB üyesini ulaştırma politikası alanında ulusal karar alma sürecine götürebilir. Dolayısıyla orta ve

uzun vadede OBOR, ticari alanda ABD için ve siyasi ve sosyal alanda bütünleşme sorunu yaşayan AB için bir tehdit olarak görülmektedir. Tabii burada AB, Çin'den AB'ye yapmış ve yapacağı altyapı yatırımlarında, AB'nin müdahil olabileceği bir yaklaşımla gelmesini beklemektedir. Böyle olması durumunda, AB'yi ulaştırma özelinde ekonomik olarak gelişen ve bütünleşmesini sağlayan bir Birlik olarak ilerleyen yıllarda da tarih sahnesinde görebileceğimizi söyleyebiliriz. Aksi takdirde AB, ulaştırma sektörü özelinde supranasyonel özelliğini kaybetmiş, her üye ülkenin kendi ulusal çıkarlarını ön planda tutan ve Birlik ilkelerinden uzak işlevsiz bir organizasyona dönme ihtimali vardır. Aslında SSCB'nin dağılması ile birlikte ortaya atılan karşılıklı bağımlılık teorisi ve 2000'li yılların sonlarında ortaya çıkan Arap Baharı rüzgarının pratikte havada kaldığını söylenebilir. Bununla birlikte son tahlilde son on yıl içerisinde ülkelerin iki kutuplu bir dünyadan farklı olarak çok yönlü dış politikalar ve çok kutuplu yapı çerçevesinde politikalarını dizayn ettiklerini söylemek mümkündür. Bu bağlamda dünya konjonktüründe gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde meydana gelen realist dış politika üretme yaklaşımı, söz konusu ülkeleri ulusal menfaatlerini ön planda tutan kararlar alma eğilimine sokmuştur. İngiltere'nin Brexit ile Avrupa Birliği'nden ayrılma kararının söz konusu realist³⁸ dış politika yaklaşımıyla açıklanması da mümkündür.

Duruma Çin açısından bakıldığında; Çin, OBOR'u uygularken Batı'nın yüzyıllar boyunca ticarete ve endüstrileşme adına yaptığı sömürgeleştirme yaklaşımını benimsemesi durumunda, OBOR için öngördüğü amaç ve hedeflere ulaşamayacağı bir gerçektir. Dolayısıyla, OBOR'un hedeflenen amaçlara hizmet etmesi ve başarı kazanabilmesi için Çin, tüm 65 ülke paydaşları ile ortak kazanımlar üzerinde mutabık kalmalıdır. İlaveten şunu da belirtmekte fayda vardır ki; yukarıda ifade edildiği gibi son tahlilde dünya ticaret platformunda satıcı olan ülke konumunda olan ülkelerin alıcı ülkelerin üzerinde ciddi manada bağımlı hale geldiği görülmektedir. Neoliberal ekonomik büyümenin bir numara öncüsü olan ihracat artışının sürekliliğinin sağlanma baskısı bir anlamda satıcı ülkeleri alıcı ülkelere görece bağımlı hale getirmektedir. Buradan hareketle satıcı konumunda olan ülkelerin ticari mübadeledeki erişim kolaylıklarını sağlamaya yönelik ortaya koydukları ulaştırma politikaları da benzer

³⁸ Realist yaklaşıma göre, uluslararası düzenin esas oyuncuları devletlerdir. Devletlerin temel hedefi egemenliklerini korumak ve ulusal çıkarlarını gerçekleştirmektir. Bu amaca ulaşmak için kullandıkları esas araçlar da ekonomik ve askeri güçtür ("sert güç").

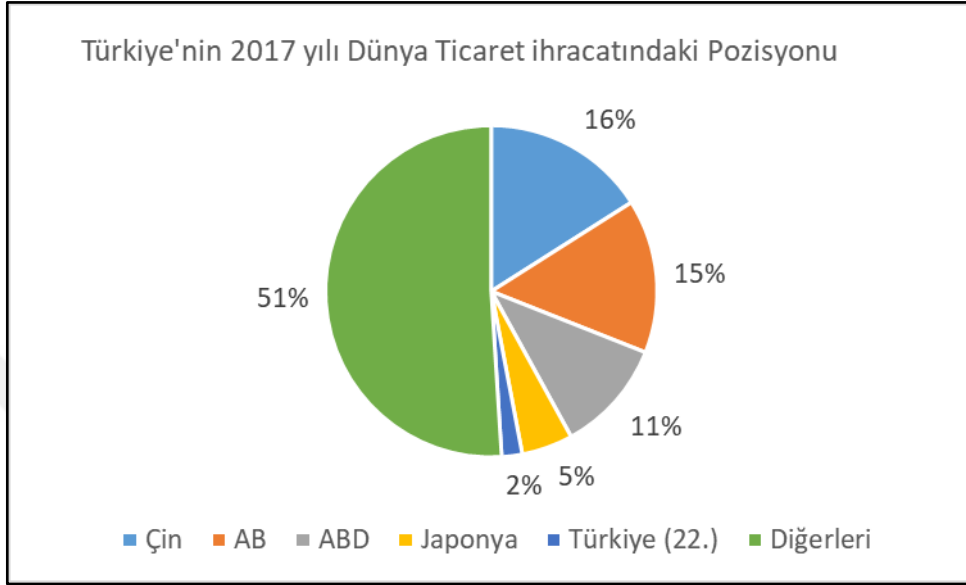
paralellikte ilerlemektedir. Çin'in ortaya attığı OBOR girişimini satıcı ülkenin bağımlılığı çerçevesinden ele almanın faydalı olacağına inanılmaktadır.

Ulaştırma sektörü hammadde ve tamamlayıcı ürünlerin seyahatini kolaylaştırmasına rağmen sıradan sanayi ürünlerin dolaşım hızında nispi olarak azalma görülmüştür. Haliyle sıradan sanayi ürünlerin dolaşımındaki azalmanın nedenini, bilgi teknolojilerinin yaygın şekilde seyahat etmesinden kaynaklandığı söylenebilir. Olağanüstü hallerden (salgın ve pandemi) bağımsız düşünülduğünde dört temel unsura ulaşımın getirdiği kolaylıklar ve dünya ölçeğinde monopol piyasanın kalmamasından dolayı hammadde ve tamamlayıcı ürünlerindeki seyahat artışı Uzak Doğu'dan Latin Amerika'ya, Orta Asya'dan Avrupa'ya kadar yaşanırken, bilgi teknolojilerinin hızlı dolaşımı neticesinde sanayi ürünlerinin yerinde üretilmesine neden olmuştur. Haliyle AB ve ABD eksenli Batı ülkelerinin iki yüzyıllık sanayi hükümranlığının yavaş yavaş azaldığı ve dünyada “eksen kayması” diye adlandırılan bir olgunun vuku bulduğu bir döneme girildiği söylenebilir. Elbette bu değişim bugünden yarına dünya dengelerini değiştirecek kadar etkili bir etki oluşturmayabilir ancak dünya devletlerinin aşırı ulusal çıkar ilişkisi içerisinde hareket ettiği, küresel bir realite ile karşı karşıya kaldığımız ve buna “kürealizm” kavramı ile tanımladığımız bir atmosferin oluştuğu söylenebilir.

Brexit sonrası AB cazibesinin tekrar tartışıldığı günümüzde, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne katılımı gerçekleşecek olmasa dahi iç hukuka yönelik yapılan reformlar ulaştırma sektörünü olumlu yönde etkilediğinden dolayı ileriye yönelik reformlara devam edilmelidir. Adaylık sürecinde ekonomik büyümenin olumlu seyretmesi, her türlü seyahatlerin artmasına sebep olmuştur. Benzer şekilde gümrük birliği (güncellenmesi şartıyla) ve serbest dolaşım gibi unsurlar turizm sektöründe de bir büyüme sağlamıştır. Şekil 18 ve 19'da görüldüğü üzere, Türkiye dünya ihracat sıralamasında 22, ithalat sıralamasında 14. sırada yer almaktadır. Avrupa Birliği (28) ile ticari ilişkiler çerçevesinde ihracat ve ithalattaki yeri 5. sıradır. Haliyle bu sıralamalar göz önünde bulundurulduğu takdirde Türkiye, AB özelinde ve genele yönelik olarak ulaştırma altyapı ve politikalarını her daim sağlıklı planlaması gerekmektedir. Son 25 yıl içerisindeki büyüme eğiliminin devam etmesi halinde, 2023 yılında Türkiye'deki yolcu trafiği günümüzdeki seviyesinin yaklaşık on katına, yük trafiği ise 3,5 katına çıkacağı beklenmektedir. Bu beklentiler çerçevesinde, yük taşımacılığında artık karayolu ulaştırmasının sürdürülebilirliği mümkün görülmemektedir. İleriye yönelik

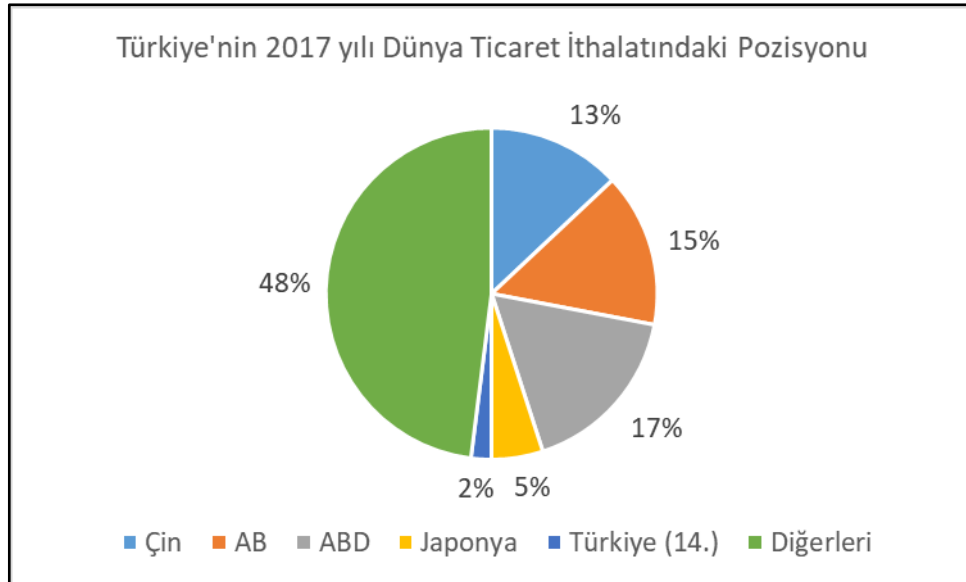
yeni politikalarda, demiryolu ve denizyolu ulaştırmasının daha etkili kullanılması zorunlu hal almıştır. Bu bağlamda, Türkiye'nin 2023 demiryolu yolcu hedefi 1 milyar olarak hedeflenmiştir (UAB, 2019: 781).

şekil 18. Türkiye'nin Dünya İhracatındaki Yeri



Kaynak: EC, 2020y

şekil 19. Türkiye'nin Dünya İthalatındaki Yeri



Kaynak: EC, 2020y

Benzer şekilde AB'nin de son yıllarda önem verdiği "karayolundaki yoğunluğun denizyoluna ve demiryoluna kaydırılması" çalışmaları ileriye yönelik trafik yükünün

hafifletilmesi açısından, Türkiye için ciddi takip edilmesi gereken politikalaradır. Nitekim petrol ithalatçısı olan Türkiye’de karayolu taşımacılığında ortaya çıkan yüksek maliyetli bir ulaştırma taşımacılığı dolaylı olarak hammadde ve ürün fiyatlarını yükseltmektedir. Bunun yarattığı sonuç ise, hane halkının gelir düzeyini düşürmekle birlikte ülke refahının gelişmesine engel olmaktadır (Kaya, 2008: 34). Türkiye’nin 2023 yılı hedeflerini belirlediği Ulaştırma Şurası Raporu’nda, ulaştırma sisteminin bütünlüğünün sağlanması en önemli hedeflerden biri olarak belirtilmektedir. Bu hedefleri gerçekleştirebilmek için, ulaştırma yatırımları kamu bütçesinden en yüksek pay alan sektörler arasındadır. Hatta KÖİ projeleri de dahil olmak üzere, 2003-2017 yılları arasında 362 milyar TL yatırım gerçekleşmiştir (İNTES, 2019). 2018 yılı verilerine göre, yük taşımacılığında karayolu payının %89,2 olan değeri %84 olan Avrupa’ya göre oldukça yüksek olduğu bir gerçektir. Demiryolu ulaştırması ise, cumhuriyet döneminden sonra son yirmi yıla yakındır ilk defa öne çıkan bir yükseliş sergilemiştir. Özellikle yüksek hızlı tren yatırım projelerinin kullanılmaya başlanmasıyla demiryolu ulaştırması kamuoyu tarafından teveccüh görmüştür. AB katılım süreci ile birlikte mevzuatta gerçekleşen uyum çalışmaları neticesinde demiryolu ulaştırma altyapısı modernize edilmiştir. Söz konusu yatırımların devamlılığı çerçevesinde kamuoyu teveccühünün karayolu trafiğini de hafifletmesi içten bile değildir (Servantie, 2015b). Ayrıca cari açığın enerji açığına dönüştüğü Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler bakımından söz konusu sonuçların elde edilmesi son derece önemlidir. Demiryolu ulaştırmasının diğer ulaştırma bileşenlerinin aksine uzun dönem sabit fiyat garantisine sahip olması da önemli dışsal tasarrufların ortaya çıkmasına yol açmaktadır.

Demiryolu taşımacılığında AB ülkeleri içerisinde Türkiye 7 ülkeden, karayolunda 2 ülkeden, sadece yük taşımacılığında karayolunda 7, demiryolunda 6 ülkeden daha fazla kapasiteye sahip olmasının yanında, taşımacılık trafiği açısından da Avrupa’nın en hızlı artış gösteren ülkesidir. Bu bağlamda, genel anlamda demiryolu ve özelden de Yüksek Hızlı Tren ulaştırması ülke ekonomik gelişim sürecinin bir tamamlayıcısı olarak ele alınabilir. Ankara, Eskişehir, İstanbul ve Konya Yüksek Hızlı Tren sistemlerinin geçen süre içinde çok önemli bir boşluğu doldurduğu en azından turizm noktasında ilgili şehirleri çok daha yoğun bir biçimde birbirleriyle bağlantılı ve etkileşimli bir hale getirdiği görülmektedir. Türkiye’de kısa süre içinde mevcut yüksek hızlı tren ulaşım

ağına başta Doğu ve Güneydoğu olmak üzere daha az gelişmiş bölgelerin dâhil edilmesiyle bölgesel ekonomik farklılıkların önlenebilmesi açısından önemli bir katkı oluşturacaktır. Yine sanayi merkezlerinin pazarlara ve birbirlerine demiryolu üzerinden bağlanması, lojistik hizmetlerin daha çok demiryolu üzerinden sağlanması, denizyolu ve karayolu ulaşımının yüksek hızlı tren sistemleri ile senkronize çalışabilecek hale getirilmesi de özellikle ulaştırmada maliyetleri etkileyecek önemli adımlar olacaktır (İnan, Demir, 2017: 118). Ancak, demiryolu ulaştırmasında yapılan yatırımların özellikle "yolcu taşımacılığı" alanını kapsamaması, bu bileşenin yük taşımacılığının gelişmesine çok fazla fırsat tanınamamıştır. Her ne kadar demiryolu sektöründe "Demiryolu taşımacılığı serbestleştirme Kanunu" yayınlanmış olsa da serbestleştirme alanında özel sektörden önemli yatırımların önünü açabilecek hızlı ilerlemelerin sağlanamadığı görülmektedir (UTİKAD, 2019c). Ancak, serbestleşme ve özel sektörün nnn açılması yerli firmaların deneyim kazanması noktasında teşvik edilmelidir. Hatta Almanya demiryolları taşımacılığı incelenerek ülkemize uygunluğu tartışılmalıdır.

2013 yılında Çin'in lanse ettiği OBOR kapsamında "Orta Koridor" adını verdiği Hazar geçiş koridoru içerisinde yer alan Türkiye, 2017 yılında hizmete giren "Kars-Tiflis-Bak" demiryolu hattı ile bu koridora destek vermektedir. Bu koridorla ilgili olarak 2015 yılında Hükümetler arası yapılan mutabakat çerçevesinde Çin desteği ile Kars-Edirne Hızlı Tren Yolu için yaklaşık 3 milyar dolarlık bir iyileştirme bütçesi oluşturulmuştur. Bu koridorun aktif olarak kullanılması ile birlikte Kara İpek Yolu'nda (Kuşak) Türkiye'nin stratejik konumu artmıştır. Ancak bu güzergaha OBOR'un deniz koridorunda olmayan, zira olmasında Türkiye'nin ısrarcı olması gerektiği Çandarlı limanında dahil edilmesi sonucunda bu koridorun daha aktif ve tamamlayıcı bir yönü olacağı şüphe götürmez bir gerçektir (UTİKAD, 2019c).

Dünya ticaretinin büyük bir kısmının denizyolu ile yapıldığı gerçeğiyle yzleşilirse, deniz taşımacılığının güçlendirilmesi ve modernizasyonunun stratejik öneme sahip olduğu ortaya çıkacaktır (Servantie, 2015a). Bugün dünya deniz ticaretinde taşıman yük miktarı 11 milyar ton civarındadır. Bu rakam 2030 yılında 25 milyar ton olarak tahmin edilmektedir. Hal böyleyken, deniz ulaştırmasının tartışılmaz üstünlüğü devam etmesi beklenmektedir (UTİKAD, 2019c). Bu bağlamda, AB 2018'de yayınladığı "Denizyolu Stratejisi"ni uygulamaya başlayarak gerekli altyapı

iyileştirmeleri sağlamak ve denizcilik sektörünün etkisini artırmak için çalışmalara başlamıştır (Servantie, 2015a). Benzer hedef çerçevesinde Türkiye'nin de, coğrafi açıdan bir yarımada özelliğiyle eşsiz jeostratejik konuma sahip olması denizyolu taşımacılığındaki paydan üzerine düşeni fazlasıyla almalıdır. Bu payın elde edilebilmesi için en uygun deniz ticaret şekli ise konteyner yük taşımacılığı olup, Türkiye konteyner taşımacılığında hızlı gelişim göstermektedir. Bu gelişimin bariz görünen sonucu sadece Marmara bölgesindeki kapasitesinin 6 milyon TEU bulmuş olmasıdır. Konteyner taşımacılığının 15 yıl öncesinde esamisi okunmazken, günümüzde sadece Tekirdağ'daki MSC Asya Port'un transit yük kapasitesi tek başına 2,5 milyon TEU kapasitesindedir (UTİKAD, 2019c).

Bu noktada denizyolu taşımacılığında konteynerleşmanın yaygınlaşması ile daha büyük gemilere doğru yönelimin bir etkisi olarak denizcilik şirketlerinin daha büyük varlıklar (entity) bünyesinde birleşmeleri yoluna gidilmiştir. Kargo taşımalarında görülen eğilimde ise, daha küçük limanlara doğrudan ve kargo hacmi anlamında seyrek trafikli ticaret güzergâhlarından hizmet sunulması yerine, başlıca aktarma veya büyük merkez limanlara doğru yönelimlerde belirgin artışlar olmuştur. Çok daha önemlisi; konteyner denizcilik endüstrisinin sermaye yoğun doğası nedeniyle, 2000'li yılların ortasında en büyük 20 adet konteyner hizmeti veren işletmecilerin dünya konteyner kapasitesinin %60'ından fazlasına sahip olduğunu belirtmek gerekir. Bu faktörün önemi şudur ki; ölçek ekonomilerini kullanmak için çeşitli birleşmeler sayesinde dünyanın lineer denizcilik filo sahipleri bu devasa ticari sirkülasyondan elde edilecek kazanımları elde tutmak amacı ile büyük bir rekabet içerisindedir. Haliyle, lineer denizcilik filo sektörü giderek artan bir şekilde belli büyük ellerde yoğunlaşarak lineer işletmecilik üzerinde büyük baskılar oluşturmaktadırlar. Buna ilaveten, konteynerleşme ile birlikte içine girilen dönemde, bir diğer işbirliği yöntemi olan "konsorsiyumlar" ortaya çıkmıştır (OECD, 2020). Dolayısıyla bu yöndeki eğilimler göz önüne alınırsa, Türk şirketlerinin liman işletmeciliğine³⁹ ve deniz taşımacılığına teşvik edilmesi ve destek olunması gerekmektedir. Hatta bu yönde İktisadi Devlet Teşekkülleri bile sahaya sürülmelidir.

³⁹ Liman işletmeciliğinin önemi Türk yatırımcıları tarafından da fark edilmiş durumdadır. Ekvador'da Yıldırım Holding'e ait 750 milyon dolarlık liman yatırımı anlaşması imzalanması buna güzel bir örnektir. Limanın çerçeve anlaşması Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın Ekvador'un başkenti Kito'daki temasları sırasında imzalanmış ve Liman tamamlandığında Latin Amerika'nın Pasifik Okyanusu kıyısındaki en büyük konteyner limanı özelliğine sahip olacaktır (Denizhaber Ajansı, 2020).

Diğer bir noktadan geleceğin taşımacılık şekli olarak gösterilen konteyner transit yük taşımacılığı için demiryolu ve karayolu bağlantılarının tamamlanmış olması, bu bağlantıları taşıma kapasitesi olarak temin edecek büyük limanların OBOR projesine dahil edilmesi gerekmektedir. Çin için OBOR, sadece ekonomik büyüme odaklı bir girişim olarak değil, proje kapsamındaki tüm ülkelerin dahil olduğu bir paydaş yani her ülkenin bundan yararlanabileceği bir küresel Pazar olarak kabul etmelidir. Bu bağlamda, Çin'in OBOR içerisinde yer alan 65 ülkenin birlikte mücadele ve işbirliği yapmasıyla başarı kazanabilme şansı vardır. Yine ve defaten söylemek gerekir ki; Coğrafi ve jeostratejik bir konumu itibariyle Türkiye'nin dört ulaştırma bileşeni ile bu girişimde bulunması projenin değerini arttıracaktır (Tuerdi, 2018: 13). Ne var ki maalesef Türkiye, yaklaşık 4 trilyon dolar olarak tespit edilen maliyeti ve 2049 yılına kadar tamamlanması hedeflenen bu girişiminin denizyolu cephesini oluşturan Deniz İpek Yolu koridorunda büyük bir liman ile yer almamaktadır. BM Güvenlik Konseyi Daimi üyesi olan Çin'in Deniz İpek Yolu koridoru içerisinde Avrupa'ya açılan bir kapı olarak Pire Limanı'nı planlaması, ileriye yönelik Ege'de oluşabilecek Türk-Yunan ihtilaflarında ekonomik çıkarlarına taraf olarak BM'de Yunanistan'ı destekleme potansiyeli yaratmaktadır. Ancak şunu belirtmekte fayda var ki; VIII. BYKP'den itibaren planlarda yer almış ve bugün Kuzey Ege Denizi'nde yapımına başlanan 12 milyon TEU kapasiteli (Pire limanınının 2 katı) Çandarlı (derin su) merkez (hub) limanı projesi OBOR'un kapasitesinin artırılması açısından alternatif veya tamamlayıcı bir rol oynayabilir. VIII. Plandan bu yana geçen yıllar içerisinde yaklaşık 230 milyon dolar devlet yatırımı yapılan liman, nihayet 2013 yılında başlanarak dünyanın en büyük 10 konteyner limanı arasına girme özelliği taşımaktadır. Ancak, 2013 yılında yap-işlet-devret modeli çerçevesinde açılan ihaleye her ne kadar Çinliler de ilgi göstermiş olsalardı da, çeşitli nedenlerden dolayı katılım sağlanamamış ve maalesef OBOR süreci Pire limanı üzerinden devam etmiştir. Bugün Çandarlı Limanı'nın tamamlanabilmesi için 4 milyon TEU kapasite ile yaklaşık 750 milyon avro bütçeye ihtiyaç duyulmakla beraber tamamlanması halinde Pire'ye alternatif ve tamamlayıcı bu bölgenin Ege ve oradan Çanakkale 1915 Köprüsü üzerinden Balkanlara ve Avrupa'ya erişilmesi daha doğru ve isabetli bir güzergah olarak kullanılabilir. Hatta İzmir-Ankara-Kars demiryolu taşımacılığı ile Kuzey Afrika ve Güney Avrupa'yı Asya'ya bağlamak daha cazip ve hızlı görülebilir. Böyle bir durumda, kıyılarımızdaki merkezi bir limanın, Pire'ye

alternatif olabilmesinin siyasi ve jeopolitik yönleri Çinliler tarafından göz önüne alınmalıdır. Türkiye, Çin'e Ege Denizi'nde karşılaşılabileceği siyasi ve jeopolitik riskleri, Ege Denizi'nin hassasiyetini ve Çandarlı Limanı'nın özelliklerini ve avantajlarını anlatarak, Çandarlı Limanı'nın da Deniz İpek Yolu koridoruna dahil edilmesinde ısrarcı olmalıdır. Böyle bir durumun olması hali, gerek Çin'in çıkarlarına gerekse de Ege'deki Türk Yunan dengesine yarar sağlayacaktır. Halihazırda dünya denizcilik sektöründe önemli bir yere sahip olan Yunanistan, Pire'nin de büyümesi ile denizcilik sektöründe tekel durumuna gelecektir. Hal böyleyken, Türkiye ticari ilişki çeşitliliğini arttırarak Çin ile olan münasebetlerini geliştirmek zorundadır. Bu bağlamda, Türkiye ile Çin arasındaki ticari dengenin sağlanabilmesi açısından bilhassa son zamanlarda turizm sektörüne yapılan girişimlerin daha da güçlendirilmesi gerekmektedir. Sonuç itibariyle Türkiye, OBOR girişimi bünyesinde Ege veya Akdeniz'de ortak bir liman işletimi için Çin ile her türlü teşvik ve gayret içerisine girmelidir (UTİKAD, 2019c). Bunların yanı sıra ilaveten, Doğu Akdeniz'de seyir eden yer altı karbon kaynakları gelişmeleri açısından da Çin potansiyelini lehimize çevirmemiz önemli bir dönüm noktası olacaktır.

Ergünsü (2017: 115-117), Çin ile Türkiye arasındaki ilişkilerin geliştirilmesi açısından Türkiye'nin 2012 yılında diyalog ortağı olduğu, ekonomi, enerji ve güvenlik alanlarında işbirliği sağlayan Şanghay İşbirliği Örgütü'ne tam üyeliğe giden yolun OBOR'a yapılacak işbirliği için önemli fırsatlar yaratacağını belirtmektedir. Ergünsü'ye göre Çin ile Türkiye arasındaki işbirliğinin gelişmesi açısından finans sektöründe, Industrial & Commercial Bank of China'nın Türkiye pazarına girmesi önemli bir adımdır. Ayrıca, 300 milyon dolar sermaye ile Bank of China Turkey AŞ'nin Türkiye'de faaliyet göstermesi de önemli gelişmedir. Bu iki banka yanında İpek Yolu Fonu, Asya Altyapı ve Yatırım Bankası OBOR girişiminin sağlıklı yürütülmesi için finansman ve yatırım desteği sağlayacaktır.

Denizyolu taşımacılığında 2019 yılı sonu itibarıyla dünya pazarında konteyner gemileri arasında önde gelen 10 hizmet operatörleri arasında, ilk sırada MSC (İsviçre), ikinci sırada Maersk (Danimarka), üçüncü sırada Fransız CMA-CGM Grup, dördüncü sırada Çin COSCO, beşinci sırada Alman Hapag Lloyd ve altıncı sırada Tayvan Evergreen yer alırken, geri kalan sıralamayı ise Çin, Tayvan, Singapur ve Japonya firmaları oluşturmaktadır (Unctad, 2019: 83). Bu sıralamaya bakıldığında, daha önceki yıllarda sıralamada yer alamayan Uzak Doğulu devletler, süreç içerisinde denizcilik

sektöründe önemli gelişmeler sağlamışlardır. Başka bir ifadeyle, yakın bir tarihe kadar denizcilik sektöründe sahip oldukları etkin lojistik altyapı, yapısal, yönetsel ve teknolojik avantajlarla küresel lojistik sektörde lider pozisyonunda olan Avrupalı lojistik şirketlerinin Pazar payları, ulaştırma altyapı ve lojistiğine yaptıkları yoğun yatırımlarla Asyalı rakiplerinin eline geçmektedir. İleriki 40-50 yıl içerisinde denizcilik özelinde ulaştırma sektörü genelinde ticaret yönünden Türkiye'nin, Avrupa ve Asya açısından tercih edilir bir lokasyon olması ve deniz lojistik hizmetlerinde rekabet kabiliyeti yüksek bir pozisyona gelebilmesi için acilen atılması gereken adımları atması gerekmektedir (UTİKAD, 2019c). Haliyle geleceğe yönelik projeksiyonda Çin ve Uzak Doğu ülkeleri denizyolu taşımacılığında ilk sıraları zorlayacağı öngörülmekle birlikte Türkiye'nin de bu konuda gerekli adımları atması gerekmektedir. Tabii burada Trump yönetimindeki ABD'nin alacağı pozisyon da bu gelişmeyi etkileyecek bir diğer husustur.

Türkiye'deki havayolu yolcu taşımacılığı sektörü, 2003 yılından itibaren yapılan yapısal ve yönetsel değişikliklerle hızlı bir şekilde büyümüştür. Bunda, havalimanlarının fiziksel ve rakamsal, kapasite ve sefer sayılarındaki artışlar önemli bir rol oynamıştır. Ayrıca, sektörde özel sektör işletmeciliğinin yaygınlaşması sonucu oluşan rekabet ile ucuzlayan bilet fiyatları sektöre olan talebi olumlu yönde etkilemiştir. Dünya genelinde sektörün 2003-2015 yılları arasındaki büyüme ortalaması %5 iken, bu büyüme Türkiye'de %15 olarak görülmüştür. Türkiye'de sektöre ait yolcu hacmi 2003 yılında 34,4 milyon iken, 2019 yılı sonunda bu rakam 200 milyonu geçerek ulaştırma bileşenleri içerisindeki payı %2'den %10'un üstüne çıkmıştır. Özel havayolu işletmelerinin pazar payı 2003 yılında %2,21 iken, 2017 yılında %44,2'ye yükselerek iç hatların özel sektöre açıldığı 2003-2017 yılları arasında %41,99 artış gerçekleşmiştir. 2003 yılından 2017 yılsonuna kadar; uçak sayısı 162'den 517'ye, sektör cirosu 3,06 milyar liradan 91,63 milyar liraya ulaşmıştır. Avrupa'da ise 2003 yılında %3,2 olan payın, 2017 yılında %11,4'e ulaşmasında regülasyonların ve yapılan altyapı çalışmalarının sektöre olumlu etkisinin bir başka etkenidir. 2003 yılından 2017 yılına kadar özel havayolu şirket pazar payının arttığı görülmektedir. Türkiye, havayolu taşımacılığı sektöründe dünyada ve Avrupa'da üst sıralara çıkmıştır. Gerçekleştirilen regülasyonların ve altyapı çalışmalarının sonucunda sektör önemli gelişmeler

göstermekle birlikte bu gelişmenin devam edeceği görülmektedir (Sağbaşı, Çelik, 2019: 169).

Bu sonuçlar, aynı zamanda ülkenin uluslararası ticaretinin, turizminin ve ekonomisinin geliştiğini göstermektedir. Eurocontrol'e göre 2015-2022 döneminde Avrupa Birliği üye ülkelerinin hava trafik yoğunluğunun ortalama %2 artması beklenirken Türkiye için bu oran %4,2 olarak öngörülmeyle birlikte Avrupa'da yolcu trafiğinin en hızlı artacağı ilk beş ülke arasında yer alması beklenmektedir (Eurocontrol, 2016). Bu tahmini destekler bir veriye göre, 2010-2019 yılları arasında dünya ölçeğinde havacılık sektörünün en hızlı büyüdüğü ülkenin Türkiye olduğu ve küresel havacılık pazarında ise Türk Hava Yolları'nın son 10 yıla damga vurduğu belirtilmektedir. Yapılan analizde, 126 ülke ile dünyada en çok ülkeye uçan havayolu olan ve ortalama 1.300 uçuş gerçekleştiren Türk Hava Yolları koltuk kapasite ile dünyanın en büyük 10'uncu havayolu şirketi olarak gösterilmiştir (www.yeniasir.com.tr). Tabii buna en önemli katkıyı sağlayacak olan unsurun yeni tamamlanan İstanbul Yeni Havalimanı olduğu düşünülmektedir. Çünkü İstanbul Yeni Havalimanı (İYH) Etki Değerlendirme raporuna göre, İstanbul Yeni Havalimanı'nın Türkiye ekonomisine yapacağı katkı, en kötü ve iyi şartlarda GSMH'nin %4,2'si ile %4,9'u arasında olacağı beklenmektedir. Bu değeri, Schiphol havalimanının Hollanda ekonomisine sağladığı %3'lük katkısı ile kıyaslandığında oldukça gerçekçi bir beklenti olduğu rahatlıkla söylenebilir (Edam, 2016: 91).

İnşası esnasında "yolcu garantisi verilerek kamunun zarara uğratılma riski" ve çevre ile ilgili birçok eleştirilere maruz kalan İstanbul Yeni Havalimanı, son tahlilde hizmet vermeye başlamış durumdadır. Herdem (2018) İYH hakkında yapmış olduğu değerlendirmede, mevcut yolcu kapasitesine göre İYH'nin devlet yolcu garantisinin altına düşülmesinin imkansız olduğunu ve bütçeden yolcu garantisi için işletmeci firmaya herhangi bir ödemenin söz konusu olmayacağını belirterek havalimanının fiziksel kapasitesinin artmasıyla devlet garantisi ücretinin de artacağını ve havacılık sektöründe yaşanacak olumsuz bir gelişmenin olması halinde devlet bütçesinden garanti edilen yolcu ücretinin ödenebileceğini vurgulamaktadır. Nitekim Herdem'in ifadesiyle örtüşür bir şekilde İstanbul Havalimanının açılmasından sonraki ilk yılında 330 uçak ve 55 milyona yakın yolcu sayısı ile garanti edilmiş yolcu sayısını da geçerek işletmeci

tarafından Hazine'ye 22,4 milyon avro ek ödeme yapılacağı açıklanmıştır (Airporthaber, 04.02.2020).

Karayolu ulaştırması açısından bakılırsa; her planlama döneminde karayolu ulaştırma payının düşürülmesi planlanmasına rağmen, planlama sonunda yine karayolu ulaştırma payının ykseklėi ile karşı karşıya kalınan bir AB ve Türkiye vakası vardır. Karayolu ulaştırması maliyeti yüksek olan bir bileşen olsa da, ekonomik anlamda karayolu altyapısını kullanan araç, yolcu ve yk açısından geri dönüşümü kısıa vadede hızlı olan bir ulaştırma bileşenidir. Ayrıca AB açısından bakıldığında; AB'nin ekonomik olarak yükünü sirtlayan Almanya, Fransa ve İtalya, dünya genelinde talep gören önemli kara taşıtı (otomobil, kamyon...) reten başlıca ülkelerdir. Şekil 15'de de görüldüğü üzere, AB'nin Çin'e yaptėđı ihracat içerisinde kara taşıtı yedek parça ve benzeri ürünlerin yüksek seviyelerde olması, AB'nin kara taşıtları üzerindeki baskın üretiminin en önemli delilidir. Haliyle, evreye duyarlı kara taşıtı üretebilmek adına önemli çalışmalar yapan AB kara taşıtı firmalarının (Mercedes, BMW, Audi, Volkswagen, Citroen, Peugeot, Renault, Seat, Scoda, Fiat, Alfa Romeo, Porsche, MAN, Volvo, Scania...), dünya genelinde karayolu ulaştırma payının yükselmesine etken olduklarına inanılmaktadır. Çünkü kara taşıtı üretimi, üretilen ülke için katma değeri yüksek bir teknoloji olması nedeniyle sanayii, istihdam ve diğer sektörleri de etkilemesi açısından önemli bir gelir alanıdır. Dolayısıyla, AB bu sektörü Uzak Doğu ülkelerine bırakmak istememektedir.

Diğer yandan, karayolu ulaştırmasında trafik kaza riskinin fazlalėđı, bakım-onarım maliyetinin ykseklėi, enerjide dışa bağımlılık, son yıllarda karayollarına yapılan yatırımların yeterliliği ve karayolu ulaştırmasının önemi de göz önüne alınarak diğer ulaştırma bileşenleri ile tamamlayıcı pozisyonuna gelmesi gerekmektedir. Türkiye dış ticarete yaklaşık %40'lık taşıma payı, 1.300 firma ve 45.000 araç kapasiteli filosu ile karayolu ulaştırması aracılığıyla uluslararası taşımacılık sektöründe önemli faaliyetler vermektedir. Türkiye için mevcut dış ticaretin yaklaşık yarısını kapsayan AB pazarı, karayolu taşımacılığının en büyük pazarını oluşturmaktadır. Her ne kadar Türkiye'nin Gümrük Birliği'nden doğan hakları olmasına rağmen, Türkiye-AB ile yapılan karşılıklı dış ticaret esnasında AB tarafından Türk taşımacılık firmalarına transit taşıma kotaları uygulayarak Türk karayolu taşımacılığında ciddi problemler ortaya çıkarmaktadır. (Ataseven, Tunahan, 2015: 91). 1996 yılında yürürlüğe giren 1/95 sayılı

Türkiye-AB Ortaklık Konseyi Kararı'nın 5 ve 6. maddesinde "malların karşılıklı olarak serbest dolaşımı"nın sağlanması amacıyla taşımacılıkta miktar kısıtlanmasının olamayacağı belirtilmektedir. Ancak karayolu taşımacılığında getirilen kotalar, geçiş ücretleri ve diğer kısıtlayıcı uygulamalar⁴⁰ sahada malların "serbest" dolaşımına engel teşkil etmekte ve haliyle Gümrük Birliği'nin esasını ihlal etmektedir. Söz konusu bu sorunlar, Türkiye-AB arasında gerçekleşen ticareti sekteye uğratmakta ve dolayısıyla Gümrük Birliği'nin işlevselliğini engellemektedir (TOBB, 2014: 74). Tarihsel sürecin getirmiş olduğu bir birikim sonucu olarak, günümüzde Türkiye ile AB ekonomik olarak bütünleşmiş iki ekonomiyi temsil etmektedir. Türkiye'de yatırım yapan dış yatırımcı payının %70'i AB ülkeleri oluşturmakla birlikte Türkiye'nin AB ihracatının %50'si AB sermayeli firmalarca gerçekleştirilmektedir. Ayrıca, Türkiye ithalatın %74'lük payını AB ülkeleri oluşturmaktadır. Şekil 15'de görüldüğü üzere AB ile Türkiye arasındaki ihracat-ithalat düzeyi aynı seviyede seyretmektedir. Gümrük ve kota kısıtlamalarından kaynaklanan ek maliyetler ve kayıplar AB ile Türkiye arasında oluşan yakın ticari bağı örselemekle birlikte, Türkiye ile ticari ilişkileri ve yatırımları bulunan AB'li

⁴⁰ Dünya Bankası (2014: 54) 'nın bu konuda yayımlanan AB - Türkiye Gümrük Birliği Değerlendirmesi Raporunda "AB'nin Türk karayolu taşımacılık işletmecilerine uyguladığı transit izinleri ticaret maliyetlerini yükseltiyor" başlığı altında şu şekilde ifadeler yer almaktadır "Türk taşımacılık işletmecileri AB'de karayolu ile mal taşırken ya Yunanistan'dan ya da Bulgaristan'dan geçmek zorunluluğu vardır. Yunanistan'da, transit kotaları ile ilgili bir sorun bildirilmemesine rağmen ikili kotalar ile ilgili olarak zaman zaman sorunlar yaşanmakta ve Yunanistan her yıl Türkiye ile 35.000 transit izni değişmektedir ve gidiş/dönüş 100 €'luk bir ücret uygulamaktadır. Bulgaristan'daki temel kısıt transit izinlerinin sabit sayısı olup Bulgaristan için, Türk karayolu taşımacılık işletmecileri yıllık 250.000 transit izni almakta ve gidiş/dönüş için 86 €'luk bir ücret ödemektedir. Avusturya'da, çevre koruma gerekçesi ile değişimi yapılan izin sayısı çok düşük olduğundan dolayı Türk taşımacıların RO-LA (kamyonun tren ile taşınması) kullanımı duymaktadırlar. Türk karayolu taşımacılık işletmecileri, temel olarak varış noktalarının yüzde 70'ini oluşturan Almanya'ya ulaşmak için Avusturya'dan yılda 130.000 kez geçmektedir, ancak sadece 15.000 izin alabilmektedirler. Dolayısıyla kalan transit geçişler RO-LA ile gerçekleştirilmekte ve bunun 250 €/kamyon/geçiş düzeyinde bir ek maliyeti oluşmaktadır. RO-LA ayrıca transit belgelerinin beklenmesi sebebiyle uzun gecikme sürelerine yol açmakta (4-5 gün) olup yolculuk normal olarak 4 gün sürmekte, ancak RO-LA kullanımında bu süre iki katına çıkmakta ve bu durum özellikle bozulabilen malların sevkiyatında sorun yaratmaktadır. Türk taşımacılar Macaristan'dan 24.000 ücretsiz izin ve 16.400 ücretli izin (500 €/transit gidiş dönüş) almaktadırlar –ikincisi sınırsızdır. İtalya'da kota sistemi kısıtlayıcıdır. Her yıl yaklaşık 100.000 Türk kamyonu İtalya'dan transit geçiş gerçekleştirilmektedir; bunun yüzde 70'i kuzeye, yüzde 30'u batıya gitmektedir. Türk kamyonları RO-RO ile Trieste'ye gidip daha sonra kuzeye, örneğin Almanya'ya devam ettiklerinde herhangi bir kısıtlama ile karşılaşmamaktadır, ancak batıya devam ederlerse izne ihtiyaç duymaktadırlar. Türk karayolu taşımacılık işletmecileri yılda sadece 6.000 izin alabilmekte, ilave izin satın almalarına izin verilmemektedir. Eğer izinleri yoksa doğu-batı ekseninden İtalya'dan transit geçiş yapamamaktadırlar. İtalya da Türkiye gibi boş kamyonlar için izin talep etmektedir. İtalya'da sadece izinleri ile ilgili gecikmeler Türk taşımacılara günlük kamyon başına 250 €'ya mal olmaktadır. Bazı ülkelerde bazı transit kotaları yolculuk süresinin 36 saatin altında olması halinde ücretsizdir. Ancak, bazı AB üye devletlerinde izin kotasının tükenmesi halinde, Türk karayolu taşımacılık şirketleri tarafından gerçekleştirilen ticaret fiilen durmaktadır" (Kögmen, 2014: 50, 51).

yatırımcılar, üreticiler ve tüketiciler için de sürmekte olan önemli bir sorundur (Şener, 2014). Doğrusunu söylemek gerekirse, bu sorunun sürekliliğinin nedeni Türkiye'nin AB'ye tam üyeliğinin gerçekleşmemesidir. Çünkü mevcut pozisyonda Türkiye, AB'nin ticaret politikalarına müdahil olamamakta ve karar alma mekanizlarına katılım sağlayamamaktadır. Hal böyleyken, her ne kadar Türkiye Gümrük Birliği kararlarını tek taraflı olarak da olsa yerine getirirken, Türkiye'nin dış ticaret ilişkilerini çok yakından ilgilendiren taşımacılık gibi konulara müdahale edemediği bir AB Komitesi tarafından belirlenmektedir (İstanbul Üniversitesi Lojistik Kulübü, 2008; Kabaalioğlu, 2010: 49). Amiyane tabirle, davul boynumuzda ama tokmak AB'nin elinde, istediği zaman vurup ses çıkartabilmektedir.

Gümrük Birliği ile ilgili sorunların ve ayrımcılıkların kaldırılmasına yönelik 2015 yılında Türkiye ile AB arasında GB'nin günün şartlarına ve karşılıklı ihtiyaçlara göre yeniden şekillendirilmesi için bir niyet ortaya konmuş olup yapılması düşünülen revizyonla Türkiye'nin AB'ye geniş bir entegrasyonun sağlanması için GB'nin önemi vurgulanmıştır. Söz konusu bu revizyon bilhassa vize ve taşıma kota sorunlarının ortadan kalkmasına ve AB'nin üçüncü ülkelerle sağladığı serbest ticaret anlaşmalarında Türkiye'ye yansıyan olumsuzlukların giderilmesi açısından önemli bir fırsat olacaktır (İKV, 2019b). Ancak, Gümrük Birliği Anlaşması'ndaki tek taraflı durumu revize etmek, anlaşmayı daha demokratikleştirmek ve geliştirmek noktasında taraflardan Türkiye'nin her yıl bu konuyu gündeme almasına rağmen, AB bu konuda bugüne kadar herhangi bir girişimde bulunmamıştır.

Türkiye coğrafi⁴¹ konumu nedeniyle Orta Asya ve Uzak Doğu arasında lojistik, ulaştırma ve enerji açısından transit geçişin merkezi haline gelmiş ve bu durumu kendine ana gaye olarak belirlemiştir. Türkiye, coğrafyasını ulaştırma politikalarında etkili kullandığı takdirde ilerleyen yıllarda denizcilik sektöründe önemli bir yerde olma potansiyeline sahiptir. Bunun yansısı, uluslararası karayolu taşımacılığında sahip olduğu dinamik geniş taşıt filosu ve özellikle uluslararası ulaştırma koridor ve ağlar olan TEM Ağı, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı ve

⁴¹ İbn Haldun'a atfedilen "coğrafya kaderdir" söylemiyle İbn Haldun, coğrafi etmenlerin toplumsal hayat ve milletlerin kaderleri üzerinde etkili olduğuna inanmaktadır. Dolayısıyla Türkiye'nin bulunduğu coğrafi konumu itibarıyla Kuzey-Güney ve Doğu-Batı ülkelerine ulaştırma ve enerji alanında transit bir ülke pozisyonu vermektedir. Detaylı bilgi için bkz. Öztürk, A. (2008), "Düzenin Meşruluğu Sorunu Bağlamında İbni Haldun Felsefesinin Değerlendirilmesi", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 63(1): 175-206, Ankara.

Asya- Kafkasya-Asya (TRACECA) Koridorları, Avrasya Ulaştırma Bağlantıları ve Pan-Avrupa Koridoru IV' ün ulusal sınırlar içerisinde geçmesi, Türkiye'yi önemli bir lojistik merkez ülke haline getirmiştir (OECD, 2009). Bu kapsamda, Türkiye son yıllarda kombine taşımacılığın geliştirilmesine yönelik projeler üretmiştir. Kars-Tiflis demiryolu projesi, Marmaray projesi, Mersin, Çandarlı ve Filyos ana liman projeleri ve lojistik köy projeleri, söz konusu projeler içerisinde yer almaktadır. Kombine taşımacılık sayesinde taşımacılık sektöründen istenen hızlı tedarik talebinin sağlanması ve ulaştırma ve lojistik maliyetlerinin düşmesi gibi etkenler, AB sürecinde ulaştırma açısından Türkiye'nin konumunu güçlendirecektir.

Sonuç olarak, ulaştırma sektöründe zamanın koşullarına göre uyumun sağlanarak, değişime ayak uydurabilen modern ve tutarlı politikaların planlanması ve uygulamaya konulması Türkiye'nin ekonomik ve sosyal gelişimine büyük katkılar sağlayacaktır.

3.5. Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Sosyo-Ekonomik Yapı Üzerindeki Etkileri

Genel anlamda; insanların, eşyaların ve haberlerin bir yerden başka bir yere iletilmesini sağlayan işlerin/araçların tümü olarak belirtilen ulaştırma, bir ülkenin ekonomik, sosyal, siyasal ve kültürel yönden gelişmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Ulaştırma sektörünün ekonomik ve sosyal girdileriyle her daim toplumsal etkiye sahip olması ve üretim sürecinde önemli bir unsur olması açısından ülkelerin ekonomileri içinde ağırlıklı bir yeri bulunmaktadır. Diğer bir ifade ile ulaştırma sektöründeki gelişmeler ile ekonomik yapıdaki gelişmeler iç içe ve girift bir hal alırken, ekonomik yaşamdaki bir hareketlilik ulaştırma sektörüne de yansımakta ve ekonomik büyüme ve gelişme amaçlarının gerçekleştirilmesini desteklemektedir (Nalçakan, 2003: 5). Bu bağlamda aşağıda ulaştırma sektörünün iktisadi teoriler üzerinden Türkiye'nin ekonomi, sosyal ve siyasi alanlarındaki etkilerine değinilecektir.

3.5.1. Ekonomik Yapı Üzerindeki Etkileri

Toplumsal hayatta mal ve hizmetler ile yolcuların hareketliliğini temin eden ulaştırma altyapısı, ekonomide hem bir gösterge hem de bir etki oluşturmaktadır

(McCarthy, 2001: 9). Banister ve Berechman (2000: 76), mal, hizmet ve üretim faktörlerinin hareketliliği üzerindeki engellerin kaldırılmasına bağlı olarak bu etkilerin ortaya çıkardığı ekonomik performansa dayalı bir yakınlaşmanın söz konusu olduğunu belirtmektedir. Bu yakınlaşmanın sağlanabilmesi için Rietveld ve Stough (2007: 12), ulaştırma sektöründeki irade üzerinde durarak kamu otoritesi varlığının ulaştırma sistemlerinin planlanması, ulaştırma altyapı yatırımlarının yapılması ve hizmetin sunumu sürecinde ekonominin tüm kesimleri için optimum fayda sağlayacak şekilde hareket etmesi gerekliliğini vurgulamaktadır.

Öncelikle teoride, ulaştırma sektörü altyapı yatırımlarının ekonomik anlamda önemli katkıları bulunduğu bilinmektedir. Örneğin, altyapı yatırımlarının uzun vadede ve süreklilik isteyen istihdam alanları açma niteliğine sahip olması, bugün gelişmiş batı toplumlarının dahi en önemli sosyal sorunu haline gelen işsizlik probleminin çözümüne yardımcı olabildiği bilinmektedir. İkinci olarak, ulaştırma sektörüne yapılan yatırımların yurtiçi, bölgesel gelişmişlik ve dolayısıyla demografik yapı oluşum üzerinde etkileri vardır. Bu bağlamda, ulaştırma sistemlerinin yoğunlaştığı bölgelerde yapılaşma ve kentleşmenin meydana gelmesi, ekonomik canlanmanın yaşanması, sosyal hareketlilik ve göçün hızlanması gibi sosyal ve ekonomik bir hareketliliğin oluşması dolayısıyla göç sürekliliğinin yaşandığı bölgelerden karşıt yönlü bir hareketliliğin oluşabilmesi için söz konusu bölgelerde ulaştırma sektörünün geliştirilmesinin etkili olduğu görülmüştür. Ulaştırma sektörünün ekonomi üzerindeki üçüncü dolaylı etkisi ise, uluslararası bütünleşmelere uygunluğuna göre ülkelerin bölgesel işbirliğine sağlayacağı katkı ve etkileri açısından değerlendirilen bir sistem olmasıdır. Öyle ki, günümüzde AB ve benzeri uluslararası veya bölgesel birliklere katılımının en önemli şartı ulaştırma sisteminin modern ve sistematik olmasının beklenmesidir. En nihayetinde ve belki de en önemli dolaylı etki ise, diğer sektör yatırımlarında mekânsal yerleşim özelliği nedeniyle ulaştırma sektörünün bölgesel kalkınma üzerindeki etkileri söylenebilir. Haliyle bir ülke veya bölgenin, pazara ve hammaddeye yakınlığı, işgücü temin imkânı, enerji ve su imkânları gibi faktörler açısından ne kadar güçlü olursa olsun, uygun ulaştırma sistemi sağlanmadığı sürece diğer sektörlerin yatırım yapma ve gelişme imkânlarını zorlaştırmaktadır (Murat ve Şahin, 2010: 58-60).

- **Büyüme ve Kalkınma**

Öncelikle büyüme üzerinden yapılan teoriler açısından Türkiye'deki ulaştırma sektörünün büyümeye olan katkısı değerlendirilecektir. Bu bağlamda büyüme olgusunun tanımına bakılacak olursa; bir ülkenin ulusal gelirinde uzun bir süreç içerisinde reel manada oluşan süreklilik arz eden artışa büyüme denir (Yıldırım, Karaman, 2003: 56). Bir ülkenin büyüme olgusunu etkileyen birçok unsur bulunmaktadır. Büyüyen kaliteli sermaye stoku, sağlıklı ve iyi eğitilmiş iş gücü (kaliteli beşeri sermaye), teknolojik gelişme, özel mülkiyet, mübadele özgürlüğü, rekabetçi piyasalar, etkin sermaye piyasaları, parasal istikrar, düşük vergi oranları ve serbest ticaret gibi faktörler büyümeye olumlu katkı sağlayan faktörlerdir (Gwartney, Stroup, 1996: 34). Haliyle, ekonomik büyümeyi hedefleyen tüm ülkeler uygulamaya koydukları iktisadi politikalar yardımıyla söz konusu bu unsurları oluşturmak için bilhassa küreselleşmenin sağladığı dünya piyasalarıyla entegre olma ve yoğun rekabet karşısında ürün verimliliğini arttırıcı ve maliyetlerini düşürücü faktörlere gereksinim duymaktadırlar.

Hal böyleyken, ulaştırma sektörünün ekonomik büyüme ve kalkınmaya olan etkisi ekonomi biliminin ortaya çıktığı yıllardan itibaren hep ilgi alanına girmiştir. Büyüme olgusuna bilimsel olarak ilk ilgilenen iktisatçılar, klasik iktisatçılar olmuş ve Klasikçilerin geliştirdiği Klasik Büyüme Teorisi, ekonomik büyümeyi bir sermaye birikimi olarak tanımlayarak kar güdüsünün sermaye birikimine sebep olduğunu belirtmişlerdir (Özel, 2002: 148, 149). Klasikçilerin en önemlisi olan ve 1776 yılında yayımladığı "Milletlerin Zenginliğinin Doğası ve Nedenleri Üzerine Bir İnceleme" başlıklı kitapla iktisadi büyüme olgusunu inceleyen iktisatçı Adam Smith, iktisadi büyüme için mübadele ve iş bölümünün rolü üzerinde durarak bir ekonomik sistemde esas faaliyetlerin üretim, bölüşüm, mübadele ve tüketim faaliyetleri olduğunu belirtmiştir. Smith, ekonomik sistemde üretilen mal ve hizmetlerin toplumsal yarar sağlayabilmesi için mutlaka mübadelenin var olması gerektiğini savunmaktadır. Mübadelenin gelişmesi, üretilen mal ve hizmetlerin toplumsal katma değerini de arttırmaktadır. Piyasa etkinliğinin artması, piyasadaki mübadele kolaylığına bağlı olup mübadele kolaylığı piyasa aktörlerinin alışverişini yaptıkları ürünlerden elde ettikleri fayda seviyesini de arttırmaktadır. Üretilen malların piyasaya ulaştırılması, talep edilen ürüne erişimin sağlanması, her tür piyasanın birbirine bütünleşmesi etkinliği ile

sağlanmakta ve dolayısıyla bir ekonomik sistemde sınırlı ulaştırma olanakları mevcut ise mübadele olanakları da sınırlı demektir. Bu bağlamda, mübadele ile ilgili olarak Türkiye’de 2002-2018 yılları arasındaki taşımacılık miktarları, lojistik indeksleri EK 1, 2, 3 ve 4’te gösterilmiş olup bu değerler çerçevesinde hem yurt içi hem de yurt dışı taşımacılık oranlarında artışların olduğunu ve gelişen ulaştırma sektörünün mübadeleye katkı sağladığı rahatlıkla söyleyebilir.

Bir ekonomide devletin büyüklüğü/hacmi kamu harcamalarının milli gelir içindeki payı ile ölçülmektedir. Bu payın artması ise belli noktaya kadar büyüme amacına hizmet edebilmektedir. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde kamu harcamalarının artması, son zamanlarda konunun büyüme açısından ele alınmasına sebep olmaktadır. Daha önceki bölümlerde de ifade edildiği gibi Keynesyen kuram, kamu harcamalarının ekonomik büyümeyi nasıl etkilediği sorusuna odaklanmaktadır. Bunun cevabı, kamu harcamalarındaki artışın büyümeyi artırdığı ve harcamalardan büyümeye doğru bir nedenselliğin varlığı ile verilmektedir. Keynesyen yaklaşımın aksine, ekonomik büyümeden kamu harcamalarına doğru bir ilişkinin varlığı ise Wagner yaklaşımınca kabul edilmektedir. Wagner’e göre; ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin artması ve kalkınmanın gerçekleştirilmesi ile beraber, bireylerin mallara olan taleplerinin artması, ihtiyaçların çeşitlenmesi çerçevesinde devletin bu mal ve hizmetleri sunmasını dolayısıyla kamu harcamalarını artırmaktadır. Diğer ekonomik gelişmelerle beraber devletin rolünün ve görevlerinin arttığını, eğitim, altyapı, ulaştırma gibi alanlardaki faaliyetlerin genişlediğini ileri sürmektedir. Dolayısıyla Wagner’a göre, büyümeden kamu harcamalarına doğru bir nedensellik söz konusudur. Türkiye gibi özellikle gelişmekte olan ülkelerde ekonomik büyüme ve kalkınma süreci kamu sektörünün öncülüğünde ve kontrolünde gerçekleşmektedir. Dolayısıyla, ekonomik büyüme gerçekleştirildiği oranda, kamu payının, dolayısıyla kamu harcamalarının ve özellikle ulaştırma harcamalarının katlanarak artması kaçınılmazdır.

- **Coğrafyalar arası bağlantı**

Klasik Büyüme Teorisi’nin ikinci unsuru olan iş bölümü, uluslararası anlamda dünyayı büyük bir atölyeye çevirdiği bir gerçektir. İş bölümünün gelişmesiyle birlikte üretim artmış, piyasaların gelişimi sağlanmış, küresel çapta piyasalar oluşmuştur. Daha öncede ifade edildiği gibi Smith, iş bölümündeki ve küresel piyasa genişlemesindeki artışa katkı sağlayan faktörlerin ulaştırma (limanlar, su kanalları, yollar ve köprüler) ve

sermaye olduğunu ve ulaşımın gelişimi ile emeğin en uygun bölgeye giderek zaman olarak kendine en kısa süre tanınan faaliyetleri arayacağını belirtmektedir. Ayrıca iş bölümüne dayalı ekonomilerde ulaştırma sektörünün önemi, sabit sermaye ve iş gücünden daha çok ön plana çıkmaktadır. Birbirine uzak iki coğrafya arasında sermaye olmadan mübadele gerçekleşebilirken ulaştırma faaliyeti olmadan mübadelenin olmayacağı açıktır (Ergün, 1985: 157). Bu bağlamda, tüm iktisadi faaliyetlerde ulaştırma faaliyeti bir ön koşul olarak karşımıza çıkmaktadır. Her ne kadar Türkiye’de ulaştırma planlamasının ulaştırma türleri arasındaki tamamlayıcılık özelliği (Karayolu bileşenine olan ağırlık halen devam etmektedir) tam anlamıyla uygulama şansı bulamamış olsa da, yük ve yolcu taşımacılığının konforu ve hızı artmıştır denilebilir. Bu minvalde, Türkiye konum itibarıyla transit bir ülke olması nedeniyle son yıllarda yapılan Marmaray, Yavuz Selim Köprüsü, İstanbul-İzmir otoyolu, Konya-Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Projesi, İstanbul Yeni Havalimanı ve yapımları devam eden Ankara-İzmir ve Ankara-Kars Yüksek Hızlı Tren projeleri ile uluslararası ticaret ve yolcu bağlantısının gerçekleştirilmesi için önemli ve büyük ulaştırma altyapı projeleri hayata geçirmiş ve geçirmeye devam etmektedir.

- **Ulaştırma maliyeti**

Bir diğer iktisatçı Schumpeter, ulaştırmaya olan ihtiyacın bilhassa son iki yüzyıl içerisinde buharlı makinelerden demiryoluna, elektrik gücünden otomobile kadar sağlanan gelişmelerle artış göstererek ekonomik alanda özel bir yer tuttuğunu belirtmektedir. Bu noktadan hareketle daha önce de belirtildiği gibi Schumpeter, İngiltere’nin ekonomik ve sosyal kalkınmada demiryollarının katkısının büyük olduğunu belirtmektedir (Pawson 1977: 74). Süreç içerisinde buhar gücünün icadı ile birlikte gelişen buharlı gemiler ve trenlerin ulaştırma sektöründe kullanılması, gerek ulaştırma maliyetinin düşmesine gerek üretim hammaddesine olan erişimine daha kolay hale getirilmesine gerekse de ürünün daha uzak ve geniş pazarlara erişmesine olanak sağlamıştır. Benzer şekilde ünlü iktisatçı Rostow, ulaştırma sektörünün ekonomik alandaki önemini vurgulamak amacıyla bir ülkenin kalkınma sürecini beş temel safhaya ayırmış ve ekonomik kalkınmanın ilk göstergesi olan “harekete geçme evresi”nin esas şartlarının ulaştırma altyapı sermaye birikiminin sağlanarak tarım ve ticaret sektörlerinden sanayileşen bir iktisadi ortamının oluşmasına bağlamıştır (Rostow, 1999: 34). Buna en güzel örnek olarak Avrupa’daki gelişmeler verilebilir. Avrupa’da

merkantilist dönemde pazarların ortaya çıkması, daha sonra bu pazarların genişletilerek sömürge ülkelerine yayılması ve gelişmesi, genişleyen Pazar yapısı ile birlikte sanayi devriminin altyapısını sağlayan sermaye birikiminin oluşması ve sanayi devrimine olanak sağlayan diğer tüm ilerlemelerde ulaştırma sistemlerindeki gelişmelerin etkili olduğu görülmektedir (Landes, 1998: 9-11).

Ülkemiz için uyarlanacak olunursa; bu modele göre kurtuluş savaşı sonrası yapılan demiryolları ülkemizin sosyal, kültürel ve ekonomik yapısına önemli katkılar sağlamıştır. Son tahlilde, ülkemizde ulaştırma sektöründe yenilikçi ulaştırma sistemlerine yöneliminin yerleştiği söylenebilir. Özellikle Yüksek Hızlı Tren uygulamaları ve Akıllı Ulaştırma Sistemlerinin uygulanmaya başlanması ile ülkemizin hem sosyal hem de ekonomik yönden kısa, orta ve uzun vadede gelişmesine katkı sağlayacağı öngörülmektedir. Eskişehir Ticaret Odası'nın Hızlı Trenin Eskişehir özelinde etkilerine dayanan araştırma raporu (Afşar vd., 2015: 14)'na göre, "YHT ve raylı sistem yatırımlarına bağlı olarak artan ulaşım kolaylığı ve güvenilirlik ile birlikte, zaman ve maliyetlerde ortaya çıkacak tasarruflar, Eskişehir ve civarındaki işletmelerin üretim verimliliğini artıracaktır. Bu verimlilik artışı artan talebi karşılamak için üretim artışına ve ürünlerin dağıtımındaki kolaylık artışına bağlı olarak gelişecektir. Piyasalara erişimin ulaşım imkânları ile beraber artması, hem rekabeti arttıracak hem de Eskişehir ve bölgesinde yeni iş imkânlarının doğmasına yol açacaktır. Artan rekabet ve yeni iş alanları bölge için potansiyel karlılık artışı anlamına gelecektir " öngörüsü yapılmaktadır.

Ancak burada, ulaştırma teknolojilerinin dışsal maliyeti göz önünde bulundurularak ulaştırma teknolojilerinin yerli üretim⁴² ve sermaye boyutunun etkin hale getirilmesi önemli bir adım olmuştur. Gelişmekte olan ülkeler için kalkınmanın tam anlamıyla tüm bileşenleriyle bir bütünlük içerisinde oluşması gerektiği unutulmamalıdır. Bu bağlamda, demiryolu ve denizyolu sektöründe yerli imalata yönelik ilerlemeler kayda değer gelişmelerdir.⁴³ Karayolu taşıtı üretiminde ise 2022 yılında seri üretime başlayacak olan yerli üretim otomobil girişimi, Türkiye'nin

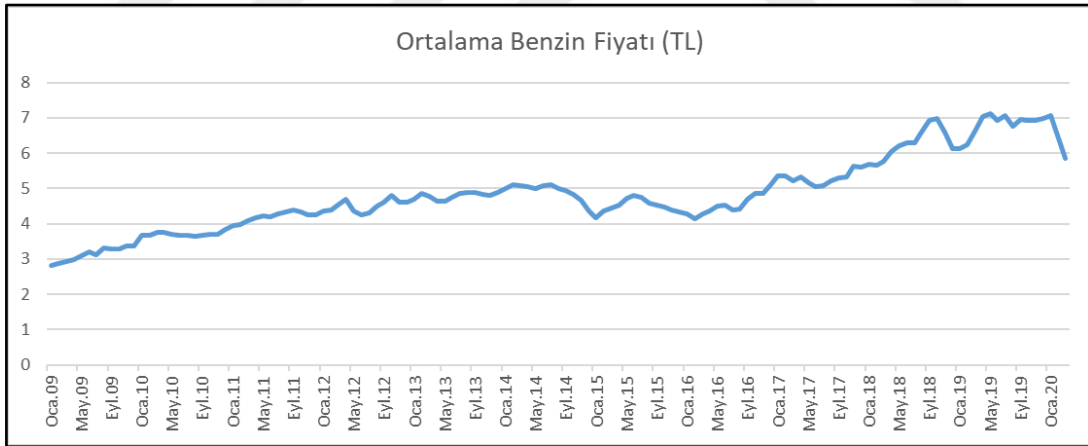
⁴² Yerli üretime dayalı olarak TÜVASAŞ'ta kurulumu tamamlanan "Demiryolu Araçları Alüminyum Gövde Üretim Fabrikası"nın 19 Haziran 2019 tarihinde hizmete açılması önemli bir başarıdır.

⁴³ Denizcilik sektöründe yerli imalata yönelik olarak Gemi Yat ve Hizmetleri ithalatında 2019 yılında gerçekleştirdiği 1 milyar 42 milyon dolarlık ihracat tutarı ile Türkiye'nin en büyük 5. ihracatçı sektörü olmuştur (www.virahaber.com).

karayolu dışsal maliyet payını en aza indirme noktasında önemli bir adım olarak değerlendirilmek mümkündür

Burada vurgulanması gereken önemli bir husus ise, ulaştırma maliyetini belirleyen en önemli unsurlardan olan akaryakıt fiyatlarıdır. Petrol açısından dışa bağımlı bir ülke olmamız nedeniyle dünya piyasalarında meydana gelen her türlü olumsuzluklardan etkilenme riski ile karşı karşıya kalınmaktadır. Hal böyleyken, Türkiye’de halen akaryakıt tüketiminin en yoğun olduğu karayolu ulaştırma bileşeninin ulaştırma türleri içerisinde baskın bir şekilde kullanılması neticesinde yüksek ulaştırma maliyetleri ortaya çıkarken bu da imalat, sanayi ve tarım gibi ürünlerin maliyetlerine yansımaktadır. Ayrıca, makroekonomik politikalarından, dünya siyasal ve ekonomik gelişmelerden hızlı etkilenen ve petrol hususunda dışa bağımlı olan Türkiye’de ulaştırma maliyetlerinde oluşan her türlü değişimin mal ve mamul üzerinde fiyat istikrarsızlığına⁴⁴ sebep olmaktadır. Şekil 20’de görüldüğü üzere, 2018 Eylül ayında Türkiye’de meydana gelen dolarizasyon ile beraber benzin fiyatlarında önemli bir artış olmuş ve bu gibi olaylar da enflasyona açık ülkelerin ürün maliyetine ister istemez yansımaktadır.

Şekil 20 2009-2020 Yılları Arası Ortalama Benzin Fiyatı Grafiği



Kaynak: TÜİK-Tüketici Fiyat Endeksi

⁴⁴ Satın Alma Gücü Açısından Benzinin En Pahalı Olduğu Ülkelerden Birisi Türkiye: Benzinin dolar üzerinden güncel fiyatı yerine alım gücüne bakıldığında durum değişmektedir. Bloomberg’ün, “deponu doldurmanın gerçek bedeli” konulu araştırması 61 ülkedeki vatandaşların satın alma gücüne göre dünyada benzinin gerçek fiyatını tespit etmeye yöneliktir. Araştırmaya göre, Türkiye akaryakıt üzerinde en çok gelir vergisi elde eden ülkelerden birisi olarak görülmektedir. Türkiye’de günlük ortalama gelirin 29,02 dolar olduğunu ve bu durumda bir litre benzin alabilmek için günlük gelirin %5,15’ine ihtiyaç duyulduğunu belirtilmektedir. Çalışmaya göre araştırma konusu olan 61 ülke arasında Türkiye, satın alma gücü açısından 52’inci sırada bulunmaktadır (www.dogrulukpayi.com).

Ayrıca TÜİK verilerine göre, 2003-2017 yılları arasında karayolları ile yolcu taşımacılığının maliyeti % 245,2, demiryolu ile yolcu taşımacılığının maliyeti % 209,2, denizyolu taşımacılığının maliyeti % 213,2, havayolu ile yolcu taşımacılığının maliyeti % 101,4 oranında artmıştır. Havayolu taşımacılığında devletin akaryakıt sübvansiyonu neticesinde söz konusu yıllar arasındaki taşımacılık maliyetinin artışını frenlemiştir (www.cevreselgostergeler.csb.gov.tr). Tabii burada yolcu taşımacılık oranlarındaki artışı sadece akaryakıt fiyatlarındaki artışa bağlamak yanlış olacaktır. Bu noktada, ülkelerin uyguladıkları ulaştırma politikaları ile fiyat istikrar politikaları arasındaki bağlantı hammadde, iş gücü, üretici ve tüketici ilişkisinin sağlıklı bir şekilde sağlanamaması nedeniyle elverişli bir arz-talep dengesinin oluşturulamamıştır. Üreticiler, üretim için ihtiyaç duyulan hammaddeye erişmek adına sürekli artış gösteren ulaştırma maliyetlerine katlanmaları sonucunda genel olarak enflasyonun yükselmesinin önü açılmaktadır. Dolayısıyla, üreticinin ürettiği ürünü pazara sunarken kullandığı ulaştırma hizmetinin maliyeti de ürünün marjinal fiyatı üzerine eklenen önemli bir unsur olmaktadır. Diğer taraftan, bir ürünün tüketiciye ulaşırken oluşan üretim maliyeti içerisindeki ulaştırma maliyeti de tüketicinin talebini önemli ölçüde etkilediğini belirtmek gerekir. Hal böyleyken, bahsedilen sebepler dahilinde, ülkede tam rekabet piyasasının oluşması, fiyatların genel seviyesinin sağlıklı ve dengeli bir şekilde oluşması anlamına gelmektedir. Bu dengenin sağlanmasında ulaştırma hizmetlerinin sağlıklı işlemesi önemli bir unsur haline gelmektedir.

- **GSYH Etkisi**

Sektörlerin katma değeri, o sektörlerin genel ekonomi içindeki yerini belirleyen en önemli göstergelerden birisidir. Bu bağlamda EK 5’de görüldüğü üzere 1998-2017 yılları ortalamasına göre GSYH’nin oluşumuna en fazla katkı sağlayan sektörlerin başında sanayi gelirirken, ardından sırasıyla ticaret, ulaştırma ve depolama, konut sahipliği, inşaat sektörü ve tarım gelmektedir.

Ulaştırma bileşenleri içerisinde ekonomik etkileri en yüksek olan bileşen havayolu ulaştırması olmuştur. Dünya geneline bakılacak olunursa; havacılık sektörü küresel GSYH’ye yaklaşık 665 milyar dolar katkısıyla ve yine dünya GSYH’sına % 3,5 seviyelerde desteğiyle küresel çapta hizmetlere imza atmıştır. Dolaylı tedarikçi faaliyetleri de eklendiğinde havayolu ulaştırma sektörünün yaklaşık 760 milyar dolar GSYH’ye katkısı bulunmaktadır (Macit, Macit, 2017: 80).

- **İstihdam**

Ekonomide tam istihdamın sağlanması ancak ülke genelinde tüm üretim unsurlarının tamimiyle tam kapasite üretime dahil olmasıyla mümkün olabilmektedir. Ülkeler, tüm üretim unsurlarının tam kapasite üretime dahil edilmesi noktasında genel bir amaç hedef gösteremese de, tam kapasiteye erişebilmek için uygulanan iktisat politikaları genellikle sektörel bazda tam istihdama yönelik planlanmaktadır. Benzer şekilde, ulaştırma politikaları oluşturulurken esas amaç, ulaştırma taleplerine en kısa zamanda, en düşük maliyette ve güvenli bir biçimde cevap verebilen ulaştırma sistemleri planlamak, tesis etmek, geliştirmek ve toplumsal faydayı dikkate alarak oluşturmaktır. Bu planlamaların yeterliliğe ulaşabilmesi durumunda istihdam sorunu çözülebilmektedir (Akgüngör, Demirel, 2004: 424). Bu minvalde uygulanan ulaştırma politikalarının tam istihdam amacına erişim gayretine olumlu katkısı olduğu söylenebilir. İki bölge arasında etkin bir ulaştırma sisteminin kurulması iş gücü piyasasının daha sağlıklı işlemesine olanak sağlayacağı kaçınılmaz bir sonuçtur.

Tüm bu söylenenlerin ışığında, ekonomik alan içerisinde önemli ve büyük bir yer kaplayan ulaştırma sektörünün istihdama dolaylı katkısının yanında doğrudan katkısı da bulunmaktadır. Ulaştırma sektörü, altyapısından hizmet sektörüne kadar birçok koldan iş gücü talebi oluşturabilmektedir (Wood, Johnson, 1996: 20). Haliyle, ulaştırma sektörüne yapılan yatırımlar sektörün büyümesi ve gelişmesini sağlamakla birlikte iş gücü ihtiyacını da arttırmaktadır.

Tablo 18. İstihdamın Sektörel Dağılımı (2003-2017)

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| TARIM-AGRICULTURE | 7,165 | 5,713 | 5,154 | 4,907 | 4,867 | 5,016 | 5,254 | 5,683 | 6,143 | 6,097 | 6,015 | 5,470 | 5,483 | 5,305 | 5,464 |
| SANAYİ-INDUSTRY | 3,846 | 3,919 | 4,178 | 4,269 | 4,314 | 4,441 | 4,130 | 4,496 | 4,704 | 4,751 | 4,956 | 5,315 | 5,331 | 5,297 | 5,383 |
| Madencilik-Mining | 83 | 97 | 110 | 118 | 128 | 115 | 103 | 115 | 125 | 113 | 105 | 134 | 118 | 125 | 137 |
| İmalat Sanayi-Manufacturing | 3,664 | 3,742 | 3,994 | 4,066 | 4,088 | 4,235 | 3,949 | 4,216 | 4,367 | 4,420 | 4,632 | 4,936 | 4,956 | 4,915 | 4,969 |
| Elektrik,Gaz ve Su-Energy | 100 | 80 | 74 | 85 | 98 | 91 | 78 | 165 | 212 | 218 | 218 | 245 | 257 | 257 | 277 |
| HİZMETLER-SERVICES | 10,135 | 9,999 | 10,735 | 11,247 | 11,558 | 11,736 | 11,893 | 12,417 | 13,262 | 13,975 | 14,553 | 13,234 | 13,892 | 14,616 | 15,247 |
| İnşaat-Construction | 965 | 966 | 1,107 | 1,196 | 1,231 | 1,241 | 1,249 | 1,431 | 1,676 | 1,709 | 1,782 | 1,912 | 1,914 | 1,987 | 2,095 |
| Ulaştırma-Transportation | 1,022 | 1,043 | 1,074 | 1,101 | 1,136 | 1,089 | 1,081 | 1,009 | 1,044 | 1,095 | 1,152 | 1,119 | 1,108 | 1,185 | 1,235 |
| Ticaret-Trade | 4,052 | 4,027 | 4,336 | 4,492 | 4,557 | 4,573 | 4,542 | 3,326 | 3,476 | 3,502 | 3,518 | 3,586 | 3,692 | 3,758 | 3,934 |
| Mali Kurumlar-Financial Inst. | 738 | 794 | 869 | 996 | 1,055 | 1,169 | 1,339 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Diğer Hizmetler-Other Services (2) | 3,358 | 3,169 | 3,349 | 3,462 | 3,579 | 3,664 | 3,682 | 6,651 | 7,066 | 7,669 | 8,101 | 8,529 | 9,092 | 9,673 | 10,078 |
| TOPLAM-TOTAL | 21,147 | 19,631 | 20,067 | 20,423 | 20,739 | 21,193 | 21,277 | 22,594 | 24,110 | 24,821 | 25,524 | 25,933 | 26,621 | 27,205 | 28,189 |

Kaynak: TÜİK

Bu bağlamda, Tablo 18’de 2003-2017 yılları arasındaki sektörel istihdam dağılımı verilmiş olup, 2003 yılında ulaştırma sektöründeki 1,022 milyon kişi olan istihdam sayısı, 2017 yılında 1,235 milyon kişiye ulaşmıştır. Ayrıca, 2003-2017 yılları arasında hem kamu hem de özel sektör tarafından ulaştırma altyapı inşaatında yatırım olarak büyük bir artışın olduğu bilinmekle beraber inşaat sektörü içerisinde ulaştırma altyapı çalışmalarında da istihdam edilen kişi sayısı önemli rakamlara ulaşmaktadır. Diğer yandan, ulaştırma altyapı ve hizmetinin etkin bir şekilde gelişimi dolaylı olarak diğer hizmet sektörlerinin (Turizm...) istihdamını da etkilediği düşünülmektedir. Tabii bunun kesin olarak hesaplanabilmesi iktisadi metotlar çerçevesinde içerisinde birçok parametrelerinde yer aldığı hesaplar sonucu bulunabilecektir. Ancak şunu teoride söylemek gerekir ki; ekonomik anlamda tam istihdamın sağlanması, ancak ülkenin makroekonomik, para ve mali politikaları gibi geniş politikaların ulaştırma politikası ile bir bütünlük içerisinde ele alınmasıyla çözümlenecek bir sorundur. Fakat burada şunu belirtmekte fayda var ki; 2003 yılında 66,4 milyon olan Türkiye’nin nüfusu 2017 yılında 79,81 milyona ulaşarak %16,8’lik bir artış gerçekleştirirken, 2003-2017 yılları

arasında inşaat ve ulaştırma sektörlerindeki istihdam artışları %54 ve %17,24 oranında artmıştır.

Daha öncede ifade edildiği gibi, ileriye yönelik perspektifte ve de mevcutta sektörel büyüme açısından havayolu ulaştırma bileşeni önemli başarılar elde etmektedir. İleriye yönelik söz konusu bu büyüme gerçekleşecek olursa, doğal olarak havacılık sektöründeki istihdamın artacağı beklenmektedir. Küresel çapta 2034 yılında yaklaşık 100 milyon kişi havacılık sektörde istihdam edilmesi beklenmektedir. Türkiye’de 2003-2015 yılları arasında havacılık sektöründe % 195’lük bir istihdam artışı gerçekleşmiştir. 2003 yılında sivil havacılık sektöründe 65 bin kişiye doğrudan istihdam sağlanırken bu rakam 2015 yılında 191 bin ve 2019 yılında 225 bin kişiye ulaşmıştır. Bu rakama ulaşmada, yapımı biten ve faaliyete geçen İstanbul Yeni Havalimanının büyük bir rolü vardır ve olmaya da devam etmektedir (Macit, Macit, 2017: 80). Havayolu ulaştırmasının istihdama sağladığı dolaylı katkıyı Afyon-Kütahya arasında yapılan Zafer Havalimanı’nda görmek mümkündür. Söz konusu havaalanının inşaatının başlamasıyla birlikte bölgeye yapılan yatırımlarda bilhassa termal tesislerin sayısında artış olduğu gözlemlenmiş ve bu sektöre yönelik iş gücü talebi de artmıştır. Havalimanında çalışanlar ile yeni açılan termal tesislerindeki personel ihtiyacı bölge halkının istihdama kavuşmasını sağlamıştır (Uçar, Akman, 2019: 547).

Benzer şekilde, denizcilik sektörünün yan sanayisi olarak tabir edilen gemi inşa sanayisi, çelik sanayi, makine imalat sanayi, elektrik-elektronik sanayi, boya sanayi ve lastik-plastik sanayileri ile ciddi işbirliği içindedir. Dolayısıyla, Türkiye'deki istihdam sorununun çözümüne yönelik gemi inşa sanayi, emek yoğun karakteri ve yarattığı geniş faaliyet saha özelliği sayesinde istihdama önemli katkılar sağlamaktadır. Bugün Türk gemi inşa sanayi, modern tersanelere, gelişmiş teknoloji ve kalite sertifikalarına sahip olmanın yanında, tecrübeli ve kalifiye bir iş gücü istihdamına sahiptir. Sektörün yan sanayi ile birlikte doğrudan sağladığı istihdam sayısı 50.000 kişiyi bulmaktadır. Askeri, ticari ve sosyal açıdan her ülke için özel bir öneme sahip olan gemi inşa sektörü, 2016 yılı fiyatlarıyla yeni gemi inşasından yaklaşık 1,5 milyar dolar, gemi bakım ve onarımından 1 milyar dolar Türkiye ekonomisine katkı sağlamıştır (Ekonomi Bakanlığı, 2016: 1).

- **Bölgeler arası gelişmişlik farkı**

Bölgeler arası gelişmişlik farklılığının, olası sebeplerinden biri olarak ulaştırma altyapısının ülke geneline dengeli bir şekilde dağılmaması kaynaklı ve neredeyse tüm dünya ülkelerinde görülen istenmeyen bir durumdur. Bölgesel kalkınma öğretisinde, bölgesel kalkınmanın başlaması açısından ulaştırma altyapısının gelişmesi bir ön koşul olarak görülmektedir. Bu öğretiyi, taşıma maliyetlerinin düşürülmesinde ulaştırma altyapı gelişiminin büyük rolü olduğunu savunarak bu sayede ticaretin ve uzmanlaşmanın özendirildiğine inanmaktadır. Böylelikle, iktisadi aktivitenin mekana yayılmasını sağlanarak bölgesel gelişmişlik farklılıklarının azaldığı görülmektedir (Saatçioğlu, Karaca, 2013: 2). Kara ve Taş (2012: 477), yeni açılan veya standartları geliştirilmiş bir yolun taşıma maliyetlerine ilişkin harcamaları azaltabildiğini belirtmektedirler. Kara ve Taş'a göre ulaştırma maliyetlerine yansıyan düşüşler üretim maliyetlerini de azaltarak artı değerde bir artış beklentisine yöneltmekte ve haliyle özel yatırımları teşvik etmektedir. Bununla birlikte, ulaştırma ağının gelişimine olanak tanıyan bu tür altyapı teşekkülü, bölgeler arası ticari ilişkilerde artışa, üreticilerin farklı pazarlara ulaşımında maliyetin azalmasına, ilaveten tüketicilerin talep ettikleri mallara ve hizmetlere erişiminde kolaylık sağlayabilmektedir.

Contos, Gumbau-Albert ve Maudos (2005: 40), ulaştırmanın bölgesel etkilerinin her bölge ve her ülke için farklı nedensellikler içerdiğini ve sonuç itibariyle söz konusu etkilerin pozitif ve negatif yayılma etkisi oluşturduğunu belirtmektedirler. Deng (2013: 695; Aktaran Kara, Ciğercioğlu, 2018: 579), mekânsal bağlantılı etkinliklerden kaynaklanan ekonomik etkilerin, farklı bölgeleri ulaştırma ağıyla etkileşim içerisinde alarak yarar sağlayan pozitif bir yayılma etkisi oluşturabildiğini vurgulamaktadır. Alvarez ve Orea (2006: 10; Aktaran Kara, Ciğercioğlu, 2018: 579) ise, bölgesel olarak birbirine komşu olan bölgelere ait gelişmiş ulaştırma altyapı mevcudiyeti, bu bölgenin ticari ve üretim çıktısının farklı bölgelerden değil, sadece komşu bölgelerden karşılanması sağlayarak rekabetin olmamasını yani yüksek ürün fiyatlarını oluşturmaktadır ki, bu da bölgeyi olumsuz etkileyebilmekte ve negatif yayılma etkisi oluşturabildiğini belirtmektedirler. Bu noktadan hareketle, küresel ve bölgesel çapta ulaştırma ağında yapılan geliştirmelerin sonucu çok boyutlu olabilmektedir. İki bölge arasındaki kurulan erişim olanaklarının iyileştirilmesi diğer bölgeler arasındaki mesafeyi de etkilemektedir. Dolayısıyla, bölgeler arasında oluşturulan ulaştırma ağı

pozitif yönde “*spill over*” etkiye sahiptir. Bölgeler arası gelişmişlik farkının ulaştırma sektörü ile ilişkisine dair Garcia-Mila ve McGuire (1992) ve Demurger (2001) ait çalışmalar örnek olarak gösterilebilir. Garcia-Mila ve McGuire (1992), 1969-1983 dönemini ve ABD’deki 48 eyaleti kapsayan çalışmasında ulaştırma altyapısının bölgesel üretim seviyesi üzerine pozitif etki yarattığını tespit etmiştir. Demurger (2001) ise, 1985-1998 yılları arasını ve Çin’deki 24 bölgeyi kapsayan çalışmasında, ulaştırma altyapısının ekonomik büyümeyi pozitif etkilediğini tespit etmiştir (Saatçioğlu, Karaca, 2013: 3).

Dünya Bankası (2012), Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler için ulaştırma altyapısının geliştirilmesi bölgesel ve ulusal çapta iktisadi kalkınmanın belirleyici unsuru olarak görmektedir. Bunun sebebi olarak da, üretim maliyetleri içerisindeki ulaştırma maliyetinin yüksekliğini göstermektedir. Bilhassa Türkiye’nin batı ve kıyı bölgelerine göre daha az gelişmiş olan doğu bölgelerinin daha yüksek ulaştırma maliyetlerine maruz kaldığına vurgu yapılmaktadır. Bu noktayı nazarla Saatçioğlu ve Karaca (2013: 1-11)’nin yapmış olduğu “Ulaştırma Altyapısı ve Bölgesel Gelir Farklılıkları: Türkiye için Ampirik Bir Analiz” çalışması, Dünya Bankası’nı teyit eder şekilde iki sonuç vermektedir. İlk ve bizi ilgilendiren sonuç, Türkiye’deki bölgeler arası gelir farklılıklarının açıklanmasında ulaştırma altyapısının fiziksel sermayeden daha önemli bir unsur olduğu ve kişi başına fiziksel sermayedeki %1’lik artışın reel kişi başına gelirden oluşturduğu artışın, ulaştırma altyapısındaki gelişmenin oluşturduğu gelir artışından yaklaşık %0.22-0.23 daha düşük olduğu tespit edilmiştir. Bundan hareketle çalışmada, bölgesel gelir farklılıklarının azaltılması noktasında az gelişmiş bölgelere yapılacak ulaştırma yatırımlarının fiziksel sermaye yatırımlarından daha etkin olduğuna ulaşılmıştır. Ancak burada söylenmesi gereken şudur ki; bölgesel gelir farklılıklarının giderilmesinde ulaştırma sektörünün tek başına yeterli bir unsur olmadığıdır.

Bu konu ile ilgili bir diğer çalışma Kara ve Taş (2012)’a ait “Ulaştırma ve Haberleşme Altyapısının Bölgesel Kalkınmaya Katkısı ve Türkiye Üzerine Bir Uygulama” adlı çalışma olup çalışmalarında, 2004-2008 verileri dikkate alınarak Türkiye’deki ulaştırma altyapısının hem bölgesel hem de her bir Düzey-1 bölge geliri üzerindeki katkısı değerlendirilmiştir. Çalışma sonucunda, altyapı harcama türünün genel olarak bölgesel gelir üzerinde ve her bir Düzey-1 bölgesi geliri üzerinde pozitif katkı sağladığı görülmüş ve bu harcamaların bölgesel gelişim için bir politika aracı

olarak kullanılabilmesi kanaati oluşmuştur. Ayrıca, bölgesel ekonomik ve sosyal göstergeler üzerinden Batı Marmara, Doğu Marmara, Batı Anadolu gibi görece geri kalmış bölgelerde ulaştırma-haberleşme altyapı harcamalarının bölgesel gelire olan katkısının bölgesel ortalamasının üzerinde olduğu tespit edilmiştir. Dolayısıyla, ulaştırma ve haberleşme harcamalarının bir bölgesel ekonomik politika aracı olarak kullanılması dışında, aşırı kalabalıklaşmış bölgelerde kalabalıklaşmanın yarattığı tıkanıklıkların giderilmesi, geri kalmış bölgelerde ise bu bölgelerin diğer bölgelerle olan bağlantılarının gelişimi yoluyla gelire olan katkısı dikkate alınarak bu harcama türünün bu problemliler için ayrı bir önem arz ettiğinin altı çizilmiştir.

Diğer taraftan, sosyo-ekonomik bir sorun olan gelir dağılımındaki eşitsizliğe ulaştırma sektörü dolaylı da olsa etki edebilmektedir. Aktan ve Vural (2002)'a göre, gelir dağılımını etkileyen en önemli yapısal unsurların emek, arz-talep dengesi, üretim unsurlarının dağılımı ve ekonomik olumsuzluklardır. Ulaştırma ile ilişkisine bakılacak olursa; önceleri sadece kendi yakın çevresinde çalışmak zorunluluğunda olan işgücünün, ulaştırma sektörünün gelişmesi sonucu mekan ve zaman mesafesinin kısılması ile daha uzaktaki iş imkanlarına daha düşük maliyetle erişebilme olanağı kazanarak gelirini arttırabilme şansını yakalayabilmektedir. Aktan ve Vural, iş gücü mobilitesinin artmasının bir bölgede kalifiye iş gücü arzının artmasına ve kalifiye olmayan iş gücü talebinin azalmasına sebebiyet vereceğinden bölgeler arası ücret farklılıklarının da ortadan kalkmasına katkı sağlayacağını bilmesi gerektiğini belirtmektedirler

Bu bağlamda, konu ile ilgili Pişkin (2018: V)'in "Ulaştırma Yatırımlarının Türkiye Ekonomisi Üzerine Makro, Mikro ve Bölgesel Düzeydeki Etkileri: Mekansal Hesaplanabilir Genel Denge Modeli Kapsamında" başlıklı çalışmasında, Türkiye'nin daha az gelişmiş bölgelerin ulaşım olanaklarını iyileştirilmesiyle düşen ulaştırma maliyetleri sonucu söz konusu bölge hane halkının büyük şehir ve daha gelişmiş bölgelere göre refahının daha fazla artırdığını tespit etmiştir. Pekin'e göre, bu sonucun arka planında, daha uzakta yer alan az gelişmiş bölgelerin daha düşük ulaştırma maliyetleriyle zaman ve mekan olarak yakınlaşması sonucu görece daha zengin bölgelere erişiminin kolaylaşması yatmaktadır. Pişkin, İstanbul-İzmir otoyol proje güzergahının geçtiği Marmara ve Ege bölgelerinin İstanbul ve İzmir gibi büyük şehirlere göre daha fazla refah ve üretim artışı yaşanan bölgeler olduğunu belirterek

Türkiye'nin batısında doğusuna yapılacak yeni otoban koridorlarının gayri safi milli hasılda önemli artışlara ve dolayısıyla, söz konusu bölgelerin gelir dağılımında önemli iyileşmelerin yaşanacağını belirtmektedir. Devamında ise, İzmir-Ankara otobanı ve Niğde-Ankara otobanı gibi projeler içerisinde yer alan Ege ve İç Anadolu bölgelerindeki büyük şehirlerin aksine, Orta Anadolu ve Güney Doğu Anadolu bölgelerinin bu projelerden dolayı daha fazla refah ve üretim artışı yaşayan bölgeler olduğunu tespit etmiştir. Sonuç olarak; ulaşırmada yaşanan maliyet düşüşlerinin genel ekonomiye olumlu etkileri yansırken, bölgesel düzeyde belli bölgelere görece daha fazla katkı sağladığı görülmektedir.

- **Sabit sermaye**

Ulaştırma sektörünün ekonomik etkilerini içsel büyüme modeli üzerinden açıklayan Baro, devletin altyapı yatırımlarının büyüme üzerindeki etkilerini içselleştirmeye yönelik bir model geliştirmiştir. Baro'nun modeline göre devletin sağladığı mülkiyet hakları, güvenlik hizmetleri, yargı hizmetleri ve ulaştırma altyapısı gibi hizmetler, özel sektörün verimliliğini arttırmakla birlikte üretimi arttıran içsel bir unsur olmaktadır (Güran, Cingi, 2002: 61). Bu model çerçevesinde, son yıllarda sabit sermaye yatırımlarında özellikle özel sabit sermaye yatırımlarında önemli ölçüde artışın olduğunu söylemek mümkündür. 1990'lı yılların sonu itibariyle ulaştırma-enerji-haberleşme ve sağlık yatırımlarında finans modeli olarak KÖİ metodunun kullanılması, Tablo 19'da da görüldüğü üzere başta ulaştırma sektörü olmak üzere imalat, madencilik, konut gibi sektörlerde özel sabit sermaye yatırımlarını arttırmıştır. Yine Tablo 19'da görüldüğü üzere, ulaştırma sektöründe 1998 yılındaki özel sabit sermaye yatırım oranı %20,7 iken 2016 yılında bu oran %32,8'e ve 2019'da 31,9'a çıkmıştır.

Tablo 19. Sektörler İtibariyle Sabit Sermaye Yatırımları (Özel) (1998-2016)

| Özel Sektör | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|-----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Tarım | 1.7 | 1.1 | 0.8 | 1.2 | 2.0 | 1.3 | 1.2 | 1.0 | 1.1 | 0.9 | 0.9 | 0.9 | 0.8 |
| Madencilik | 1.1 | 1.1 | 1.2 | 1.4 | 1.7 | 2.0 | 1.9 | 2.0 | 1.8 | 1.6 | 1.7 | 1.7 | 1.6 |
| İmalat | 30.3 | 28.1 | 25.8 | 25.7 | 29.4 | 26.5 | 21.5 | 21.7 | 20.8 | 20.9 | 22.6 | 22.8 | 22.0 |
| Enerji | 2.4 | 2.7 | 4.4 | 3.6 | 2.4 | 2.1 | 1.8 | 1.7 | 1.4 | 1.2 | 1.3 | 1.2 | 1.2 |
| Ulaştırma | 23.5 | 26.6 | 29.5 | 28.5 | 27.3 | 26.5 | 31.9 | 28.0 | 32.6 | 32.8 | 32.0 | 31.9 | 31.9 |
| Turizm | 3.7 | 4.1 | 4.7 | 5.9 | 5.3 | 5.6 | 4.8 | 4.5 | 3.2 | 2.0 | 1.8 | 2.0 | 3.6 |
| Konut | 29.8 | 28.7 | 25.8 | 24.7 | 23.5 | 28.4 | 29.7 | 33.9 | 31.9 | 33.6 | 32.5 | 32.1 | 31.7 |
| Eğitim | 0.8 | 0.9 | 0.6 | 1.0 | 1.4 | 2.0 | 2.0 | 2.1 | 2.1 | 1.9 | 2.0 | 2.1 | 2.0 |
| Sağlık | 3.4 | 3.4 | 3.4 | 4.8 | 4.1 | 2.9 | 2.7 | 2.7 | 2.7 | 2.5 | 2.6 | 2.6 | 2.6 |
| Diğer Hizmetler | 3.2 | 3.3 | 3.8 | 3.2 | 2.9 | 2.8 | 2.5 | 2.5 | 2.4 | 2.5 | 2.6 | 2.7 | 2.6 |
| Toplam | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

- **Uluslararası entegrasyon**

Ulaştırma maliyetlerinin asgari düzeye indirilmesinin rekabette avantaj sağladığı daha önce de ifade edilmişti. Dolayısıyla, devletler küresel rekabet sürecinde dış ticaret dengesi ve hizmetler dengesini sağlamak için ulaştırma maliyetlerinin asgari düzeye indirecek ulaştırma politikalarını dış ticaret politikaları ile eş zamanlı planlamalıdır. Küresel boyutta rekabet edebilir ulaştırma planları sonucu hayat bulan ulaştırma altyapısı neticesinde yerli üreticilerin geniş ve uzak pazarlara erişimi ve küresel boyutta rekabet edebilme özellikleri artmaktadır. Bu da, ülkenin dış pazarlardan faydalanmasının önünü açarak ekonomik anlamda cari açık oluşumunun engellenmesi anlamına gelmektedir. Diğer bir ifadeyle, ödemeler dengesi ülkenin lehine gerçekleşmiş olmaktadır. Ulaştırmanın dış ticareti arttırıcı etkisi çoğu ülke tarafından önemsenmeye başlanmıştır. Özellikle birlik bütünleşmesinin sağlanması için bölgesel birlik oluşumlarının ilk yaptıkları uygulama, ulaştırma iletişiminin geliştirilmesine yönelik çalışmalar olmaktadır. Bu noktada, aday ülke olduğumuz AB ile ulaştırma politikalarının uyumlaştırılması ve bu amaca yönelik olarak öncelikli projelerin hayata geçirilmesi, transit bir ülke olan Türkiye için önemli bir gelişme olmuştur. Son yıllarda küresel entegrasyonu sağlamak için karayolu ve demiryolu yol ağlarının kuzey-güney ve doğu-batı aks bağlantıları küresel trafiğin hızlı, konforlu ve güvenli geçişini

sağlamaktadır. Ancak daha önce de ifade edildiği gibi, küresel deniz yolu trafiğinin Türkiye üzerinden sağlanabilmesi için Akdeniz veya Ege kıyılarında büyük bir liman tesis edilmesi neticesinde Türkiye'nin ulaştırmada küresel bir stratejik güç olma yolunda önemli bir yol kat edilecektir.

- **Turizm**

Turizm dünyadaki en büyük ticari faaliyetlerden birisidir. 2019 yılı verilerine göre, seyahat ve turizm sektörünün dünya toplam gayri safi yurtiçi hasılasına doğrudan ve dolaylı katkılarıyla birlikte toplam katkısı %10,3'dür. Bu toplam katkının karşılığı 8,9 trilyon doları geçmektedir. Tüm dünyada doğrudan veya dolaylı olarak seyahat ve turizm sektöründe çalışan sayısı 330 milyona yakındır. Bu sayı, küresel işgücününün 10 işten 1'ine tekabül etmektedir. Turizm sektörü, küresel anlamda 1,7 trilyon dolar ziyaretçi ihracatı ile toplam ihracatın %6,8'ini ve küresel hizmet ihracatının % 28,3'ü kapsamaktadır. Ayrıca, 948 milyar dolar sermaye yatırımı ile küresel toplam yatırımın % 4,3'ü içerisinde (WTTC, 2020). Kültür ve Turizm Bakanlığı'na göre, Türkiye'nin 2019 yılı turizm geliri 34,5 milyar ABD doları ile ortalama %16,9 artış göstererek dünyadaki turizm gelirleri içerisinde Kanada, Portekiz ve Birleşik Arap Emirlikleri gibi ülkelerin önünde sıralanarak 15. sırada yer almıştır. Turist sayısına göre, Türkiye'yi 2019 yılında toplamda 51.747.199 turist ziyaret etmiş ve bu rakamlarla Avrupa'da 4. ve dünyada ise 6. en çok ziyaret edilen ülke sıralamasında yerini almıştır (KTB, 2019).

1977 yılında Türkiye'ye giriş yapan yabancıların %37,7'si denizyolu, %28,8'i havayolu, %27,8'i karayolu ve %5,7'si demiryolu ulaştırma bileşenlerini tercih etmişlerdir. 2011 yılında Türkiye'ye giriş yapan yabancıların %69,3'ü havayolu, %22,2'si karayolu, %8,3'ü denizyolu ve %0,2'si demiryolu ile gelmiş ve 2018 yılında ise, Türkiye'ye giriş yapan yabancıların %76,67'ü havayolu, %20,28'si karayolu, %2,99'ü denizyolu ve %0,07'si demiryolu ile geldiği görülmektedir. Turizmde karayolu ulaşımının tek rakibi, özellikle uzun mesafelerde havayoludur. Bu istatistikler, özellikle dünya verileri, karayolu ulaşımının çıkış ve varış noktası arasında başka ulaştırma bileşenlerinin olmaması gibi zorunluluk dışında da tercih edildiğini göstermektedir (Kara, Çiğerlioğlu, 2018: 583). Bir başka açıdan bakılacak olunursa; son yıllarda havayolu ulaştırmasında yapılan altyapı yatırımları ve akaryakıt alanında yapılan sübvansiyon turizm sektöründe havayolu ulaştırmasının tercihini arttırmıştır.

Ulaştırma giderlerinin turizm içerisindeki yerine bakılacak olursa; 2018 yılı ekim ayı verilerine göre İspanya'yı ziyaret eden turistlerden 8 milyar 148 milyon avro gelir elde edilmiştir. İspanya'ya giden ziyaretçilerin harcama kalemlerinde ilk sırayı 1 milyar 670 milyon avro ile ulaşım almaktadır. Ardından günlük aktiviteler, yeme içme ve konaklama gelmektedir (Daş, 26.05.2020). Tüm gelirler içerisinde ulaştırmanın payı yaklaşık %20,5'e tekabül etmektedir. Tablo 20'de görüldüğü üzere Türkiye'de tatil yapmak isteyen bir kişinin yurt içi ulaştırma gideri paket tur harcamaları içerisindeki ulaştırma giderleri hariç tüm turizm giderleri içerisinde ortalama %6,51'ini içermektedir. Yurt dışı kaynaklı turizm açısından bakıldığında, turizm gelirleri içerisindeki ulaştırmanın payı %19,86 şeklinde olmaktadır. Yalnız bu değerler, Türkiye hane halkı gelirin Türk Lirası üzerinden hesaplanması sonucunda elde edilen değerlerdir. Akaryakıt fiyatlarının döviz üzerinden hesaplandığı takdirde ülkemizde hane halkı bazında ulaştırmaya daha fazla ödeme yapıldığı bir gerçektir.⁴⁵

Tablo 20. 2019 Yılı Turizm Gelirinin Harcama Kalemlerine Göre Dağılımı

| Harcama Türü | Miktar (1000\$) | Pay (%) |
|----------------------------------|-----------------|---------|
| Toplam turizm geliri (A+B) | 34 520 332 | 100,00 |
| Kişisel harcamalar (A) | 25 355 577 | 73,45 |
| Yeme-İçme | 3 756 719 | 19,57 |
| Konaklama | 3 621 259 | 10,49 |
| Sağlık | 1065 105 | 3,09 |
| Ulaştırma (Türkiye İçi) | 2 247 263 | 6,51 |
| Spor, Eğitim, Kültür | 393 778 | 1,14 |
| Tur hizmetleri | 142 047 | 0,41 |
| Uluslararası ulaşım | 4 607 257 | 13,35 |
| Cep telefonu dolaşım harcamaları | 85 364 | 0,25 |
| Marina hizmet harcamaları | 41 752 | 0,12 |
| Diğer mal ve hizmetler | 6 394 933 | 18,53 |
| Giyecek ve ayakkabı | 3 921 072 | 11,36 |
| Hediyelik eşya | 1 344 768 | 3,90 |

⁴⁵ Türkiye'de hanehalklarının tüketim harcamasından ulaştırma harcamalarına ayırdığı bütçe yüzde 18,7'dir. AB'de ise bu oran yüzde 13'ü bulmaktadır. Buna göre döviz bazında Türkiye'de ulaştırma harcamasına ayrılan para Avrupa'ya göre yüzde 44 daha fazla olmaktadır (Euronews, 2019b).

| | | |
|------------------------------------------------|-----------|-------|
| Halı, kilim vb. | 120 436 | 0,35 |
| Diğer harcamalar | 1 008 657 | 2,92 |
| Paket tur harcamaları (ülkemize kalan pay) (B) | 9 164 755 | 26,55 |

Kaynak: KTB, 2019

Türkiye Turizm Yatırımcıları Derneği (TTYD) ve TÜSİAD (2019: ii) tarafından hazırlanan “Turizmde Dönüşüm Senaryoları Raporu” adlı rapora göre, turizm dönüşüm senaryolarının uygulanması neticesinde Türkiye’ye gelen turist sayısının 2033 yılında 104 milyonu bulacağını belirterek turizm gelirinun 119 milyar ABD dolara, kişi başına turist harcamasının 1.150 ABD dolara çıkacağı, ülkedeki işsizliğin %7,6 seviyelerine düşeceği, yaratılan ek turizm geliri ile dönemsel olarak ortalama 1,6 puan GSYH’de artışın olacağı öngörülmüştür. Yine aynı rapor (2019: 4)’da mevcut gelen turistlerin seyahat lokasyonlarına değinerek, konaklama tesislerine geliş yapan 31 milyondan fazla yabancı ziyaretçinin %48’i Antalya’ya, %25’i İstanbul’a, geri kalan %27’sinin ise aralarında Muğla, Aydın ve Kapadokya gibi destinasyonlara yöneldiğini, 112 milyon yabancı resort ziyaretçilerin geceleme seçeneklerinde durumun %63’lük bir oranla Antalya lehine seçimlerinin olduğu ve İstanbul ve Antalya gecelemelelerinin toplam gecelemelelerin %80’inden fazlasını kapsadığı belirtilmiştir.

Türkiye’de yabancı turizm açısından turizm alışkanlıkları sahil kentleri ve İstanbul ağırlıklı görünmektedir. Bu yöndeki tercihi iç turizmde de görmek mümkündür. Haliyle, turizmin yurt içinde ucuz ve konforlu gerçekleştirilebilmesi için sahil kentlerine özellikle Antalya bölgesine Yüksek Hızlı Tren projesinin uygulamada hayat bulması önemli bir adım olacaktır. Çünkü tatil giderlerinin önemli bir kısmını ulaşım (seyahat) giderleri oluşturmaktadır. Dolayısıyla, tatil ihtiyacı toplum içerisinde bir ihtiyaçtan çok bir lüks harcama olarak algılanmaktadır. Haliyle turizmdeki ulaştırma giderlerini minimize edebilecek olan demiryolu ulaştırmasının, cazibesi yüksek tatil bölgelerinde hayata geçirilmesi hem orta gelirli vatandaşın tatil yapma fırsatı arttırılmış hem de turizm sayesinde ülke içerisinde sosyal ve kültürel bütünleşmenin yolu açılmış olacaktır. Türkiye’nin Ankara-Konya, Ankara-Eskişehir, Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren uygulamaları bu konuda bir başlangıç aşamasında olduğu söylenebilir. Türkiye’nin 2030 yılı demiryolu ulaştırması hedeflerine bakıldığında, İstanbul-Ankara-Antalya, Ankara-Diyarbakır Yüksek Hızlı Tren projelerinin uygulamada hayat bulması, yurt içi

turizm sirkülasyonuna önemli ekonomik katkılar sağlayacağı düşünülmektedir. Demiryolu ulaştırmasının cazibesinin arttırılabilmesi adına demiryolu taşıma ücretinde aile indirimleri uygulanarak aile seyahat giderlerinde ulaştırmanın payı azaltılabilir.

Son 20 yıl içerisinde deniz turizmi, Türkiye'nin turizm gelirleri içerisinde kayda değer bir paya sahip hale gelmiştir. 2002 yılında 1,9 milyar \$ olan deniz turizmi gelirleri 2014 yılında 6,8 milyar \$ dolarına ulaşmıştır. 2017 yılında 3,2 milyar dolara gerilese de 2018 yılında tekrar yükseliş göstermiş ve 5,9 milyar \$ seviyesine ulaşmıştır. Bu rakam, Türkiye'nin toplam turizm gelirlerinin %20'sini oluşturmaktadır. Bu yükselişte Turizm Teşvik Kanunu kapsamında yapılan değişikliklerin etkisinden de söz etmek mümkündür. Kanun ile "yat turizmi" olan sektörün adı "deniz turizmi" olarak değiştirilmiş, günübirlik gezi tekneciliği, kurvaziyer gemileri ve kruvaziyer limanları kanun kapsamına alınmış, yabancı bayraklı yatların Türk karasularında kalma süresi 2 yıldan 5 yıla çıkarılmıştır. Böylece özellikle en çok turist ağırlayan Antalya, Muğla ve İzmir bölgelerinde deniz turizmine yönelik yatırımların artması sağlanmıştır. Söz konusu bölgelerde dalış turizminin, su üstü sporlarının ve günü birlik tekne filolarının gelişmesi ile deniz turizminin turizme kattığı değer de artmıştır (İmeak, 2019).

Yine deniz turizmi içerisindeki kruvaziyer turizminin ekonomiye doğrudan ve dolaylı olarak katkısı olmaktadır. Yanaşma-kalkma, palamar, römork, pilot, sahil sıhhiye, fenerler, ayakbastı parası gibi liman hizmetleri açısından doğrudan katkı, uğrak limanlarda yapılan alışveriş, turlar ve yolculara ülkede sunulan tüm servisler kanalıyla da dolaylı olarak ekonomiye katkı sağlamaktadır (Öner, 1997: 35). Bu bağlamda, liman hizmet tarifelerinin indirilmesi ve ayakbastı paralarında yapılan bazı indirimler ülkemize gelen kruvaziyer yolcu sayısını ciddi biçimde arttırmıştır. Kruvaziyer limanlar konusunda sıkıntı yaşanan ülkemizde, planlanan limanların tamamlanmasıyla gelen gemi ve yolcu sayılarının daha da artması içten bile değildir. Özellikle kruvaziyer yolcusunun ülkeye bıraktığı dövizin diğer vasıtalarla gelen turistlere göre üç kat daha fazladır. Bir kruvaziyer yolcunun ülkemize uğradığında ortalama günlük 800-1000 Dolar harcama yaptığı belirtilmektedir. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün açıkladığı verilerine göre, 2018 yılında Türkiye limanlarına toplam 247 gemi yanaşmıştır. 2019 yılında ise kruvaziyer yolcu sayısı toplam 300 bin 896 olarak belirlenmiştir. Bununla birlikte, 2019 yılında Türkiye limanlarına yaşanan gemi sayısında %39 oranında artış yaşanmıştır (Turizm Günlüğü Seyahat ve Gazetesi, 06.07.2019). Kaba bir hesap ile

2019 yılında sadece kruvaziyer yolcularının ülkemize bıraktıkları döviz yaklaşık 400 milyon Dolar civarındadır. Ülkemiz limanlarına 2002 yılında 2.337 sarı bayraklı (ticari+özel) yat ile 15.549 turist gelirken, bu rakam 7.148 sarı bayraklı yat ile 24.819 turiste yükselerek 2018 yılında 8.386 yat sayısını görmüştür. Ülkemiz limanlarına gelen kruvaziyer sayısı 2002 yılında 821 iken bu sayı 2012 yılında 1.587'ye yükselmiş ve yolcu sayısında yine aynı tarihler aralığında %641 artarak 332.702'den 2.095.673'e ulaşmıştır (KTB, 2020). Bu bağlamda, turizm gelirleri içerisinde aldığı pay her geçen yıl artan kruvaziyer turizmi, yapılacak olan düzenlemeler ve yatırımlarla ülke ekonomisine olan katkısını arttırabilecektir.

Havayolu ulaştırması ve turizm birbirine karşılıklı bağımlılığı olan sektörlerdir. Birbirlerini tamamlayıcı nitelikte hizmet sunarlar. Havayolu işletmeleri sundukları, hızlı, güvenli ve ucuz seyahat imkânıyla dünyanın en büyük sektörlerinden biri olan turizmin gelişmesinde çok büyük rol oynamışlardır. Gerek sağladığı ekonomik ve sosyal faydalar gerekse diğer sektörlerin gelişimi için sağladığı faydalar göz önüne alındığında havayolu taşımacılığının önemi daha iyi anlaşılmaktadır. Havayolu ulaştırması iç ve dış hat bağlantıları sağlayarak turizmi ve ekonominin gelişmesine katkıda bulunmaktadır. 2019 yılı verilerine göre, Türkiye'ye giriş yapan yabancıların yaklaşık %76,4'ü havayolu ile gelmiştir (KTB, 2019). Bu gelişmenin en büyük avantajlarından birisi, son yıllarda Türkiye'de oluşan güçlü ulusal charter havayolu işletmeciliğinde sağlanan rekabetçi fiyat, hizmet standarttı ve kalitesiyle yurtiçi ve yurtdışı birçok destinasyona uçuş gerçekleştiren düşük maliyetli havayolu taşımacılığıyla iç ve dış turizmin gelişmesine neden olan Türk havayolu şirketleridir.

Son yirmi yıl içerisinde Türkiye'ye gelen turist sayısında yaklaşık dört kat artış gözlemlenerek bu rakam yaklaşık 13 milyondan 51 milyona, sınır kapılarından giriş yapan Türk vatandaşı sayısı da 100%'ün üzerine çıkmıştır. Bu sayılardaki artışın ana sebeplerin biri turizm ve seyahati elverişli ve uygun hale getiren ulaştırma altyapı, işletme ve araçların gelişerek turizm sektörünün kullanımına sunulmasıdır denilebilir.

3.5.2. Sosyal Yapı üzerindeki Etkileri

Sosyal yapının sözlük tanımı; “bir değerler ve kuramlar bütününe meydana getirdiği, az veya çok değişme özelliği gösteren özel kompozisyon içinde yaşayanları

benzeştiren özel bir sosyal hayattır. Diğer bir ifadeyle, çeşitli sınırlamaların meydana getirdiği sosyal vakıaların fonksiyonlarını belirleyen zihniyet ve davranışlar ağıdır” şeklindedir (www.uludagsozluk.com). Sosyal yapı kültürel yapıdan farklı olarak, sosyal yapıyı oluşturan unsurların mekanik bir bütünlüğünü ifade eder. Ya da sosyal yapıyı en genel anlamıyla, “bir grubu oluşturan insanların rol, statü, yetki ve sorumluluklarının yan yana ve/veya üst üsteliğinden meydana gelen bütünlükler” şeklinde ifade edilebilir (Arslantürk Amman, 2013: 246). Aynı zamanda iktisadi olaylar olan üretim, tüketim, mübadele, kıymet, işbölümü ve dağılım gibi olaylar da toplumsal olay olarak bilinmekle birlikte bu olayların insanları bir sosyal düzen içinde yer almaya yöneltmesidir (Erkal, 1990: 47). Toplumdaki nüfusun maddi göstergeleri onun iktisadi refahını, sosyal ve kültürel seviyesi ise sosyal gelişmesini göstermektedir (Erkal, 1998: 253).

Günümüzde ulaştırma sektörü, sosyal hayatın her aşamasında yer almaktadır. Çünkü ulaştırma, her şeyden önce nüfusun belirli alanlara yayılmasını sağlamakta ve sağlamaya devam etmektedir. Özellikle kentleşme hareketlerinde hızlandırıcı bir etkiye sahiptir. Aynı zamanda işgücünün belli yerlerde kümelenmesini önleyerek istihdama dolaylı olarak olumlu katkı sunmaktadır. Ulaştırma faaliyeti, toplumun yaşam koşullarını iyileştiren ve yaşam alışkanlıklarını değiştiren bir özelliğe de sahiptir. Bu bağlamda, ulaştırma sektörü evleri, giyinme şekillerini, dinlenme alanlarını, yiyecek tercihlerini niteliksel ve yapısal değişikliğe uğratmakla birlikte toplumsal faaliyetleri ve düşünce biçimlerini ussal bir biçimde değişime uğratabilmektedir. Öyle ki; ulaştırma yapısal olarak kapalı toplumu geleneksel tutum ve davranış kalıplarından uzaklaştırarak dışarıya açık ve topluluklar arası ilişkileri geliştiren bir fonksiyonu bulunmaktadır (Murat ve Şahin, 2010: 60).

Ulaştırma sektörünün sosyal yapıya etkilerinden bir başkası ise, ulaşım imkânlarını da kolaylaşmasıyla bir yandan kırlardan şehirlere, bilhassa endüstrinin yerleştiği şehir çevrelerine, maden bölgelerine yönelen göçleri, diğer yandan dünya nüfusunun statik durumunun artmasını tetikleyerek “kentleşme” denilen oluşumun meydana gelmesine sebep olmaktadır (Nalçakan, 2003: 13). Ulaştırma sektörünün sosyal yapıya etkisiyle ekonomik yaşamdaki gelişmeler toplumun daha yüksek yaşamsal düzeye ulaşmasını sağlamaktadır. Aynı şekilde ulaştırma, toplumun örf ve adetlerinin değişmesinde, çeşitli bölge ve toplulukları birleştirdiğinde ve ülke içi kültürel birlikteliğin sağlanmasında önemli rol oynamaktadır (Nalçakan, 2003: 31). Bu

bağlamda, ulaştırma olanaklarının iyileştirilmesi çevrenin merkeze olan iletişimini kolaylaştırmaktadır. Haliyle, kentsel ve bölgesel olarak mekânsal ve demografik yapıda değişimler söz konusu olabilmektedir. Gelişmekte olan ülkelerde ve bunlardan birisi olan ülkemizde, ulaştırma alanındaki iyileşmeler kırsal nüfusun kentlere, taşra nüfusunun da metropollere daha kolay bir şekilde göçüne sebep olmaktadır. Ekonomik etkiler içerisinde negatif etki olarak nitelendirilen göç olgusu, metropol kentlerin daha sıkışık bir hal almasına neden olmaktadır. İkinci bir husus ise, ulaştırma politikalarının istenilen amaçlara hizmet etmesi için ulaştırma uygulamalarının toplu taşımaya doğru kaydırılması gerekmektedir. Ancak, hem yurt içi trafiğinin hem de kent içi trafiğinin büyük bir kesiminin özel araç trafiği alışkanlığına yönlendirilmesi toplum açısından alışkanlıkların değişimi anlamına da gelmektedir. Neticede, telafisi olmayan enerji tüketimli ve yüksek maliyetli bir ulaştırma sorunu ortaya çıkmaktadır. Yine bu bağlamda, kentlerde çevre sorunlarının artmasına sebep olan faktörlerin başında ulaşımındaki tüketime yönelik alışkanlıklar ve bu alışkanlıklara yönelik sürekli olarak arz yaratılması gösterilebilir. Bu nedenle, ulaşım planlamasındaki değişimleri ve yaklaşımları gerçekleştirirken bireysel davranış değişikliklerini değiştirmek gerekmektedir. Bireylerin, çevre konularına artan duyarlılıklarına karşın, alışılmış ve kökleşmiş davranış biçimlerini değiştirme isteği her zaman paralellik arz etmediğinden dolayı ulaştırma planlama ve uygulamaları için çevresel, sosyal ve ekonomik olumsuzlukları toplum lehine dönüştürebilecek kararların alınmasını gerektirmektedir. Kent içi toplu taşımalarda hızın, konforun ve erişebilirliğin arka plana atılması, toplumu kendi ihtiyaçlarını karşılama noktasında yeni arayış ve alışkanlıklara sevk etmektedir. Bu alışkanlık ise özel araca yönelik tercihe sebep olabilmektedir. Kent içi ulaştırmasında ise, toplu taşıma ulaştırması hız, konfor ve ulaşılabilirlik unsurları yakalayamadığı için bireyler özel araç alışkanlığını tercih edebilmektedirler. Burada, bireysel alışkanlıkları etkileyen en önemli unsurlardan birinin, bireyin kendisine sunulan koşullar ve şartlar çerçevesinde tercih ve alışkanlıklarının oluştuğu söylenebilir. Haliyle, ulaştırma alanında topluma sunulan tercihler toplumun ihtiyaçlarına ve imkanlarına göre alışkanlıklar haline gelmektedir. Bugün hem yurt içi hem de kent içi toplu ulaşımın bireye cazip olarak sunulmamasından dolayı toplum özel araç alışkanlığına itilmektedir.

Bakırcı (2005: 397)'ya göre bugün ulaştırma sektörü, karayolu ulaştırmasının baskın konumu içerisinde kara taşıtı kullanıcılığının ağırlığının hissedilmesi mümkündür. Karayolu ulaştırmasında yaşanan teknolojik gelişim, hız ve erişilebilirlik unsurları bir yandan çevresel etkiler olan hava kirliliğini, trafik tıkanıklığını, zaman kayıplarını ve trafik kazalarını ortaya çıkartırken diğer yandan da yüksek seviyede dışsal maliyet yaratmaktadır. Bunun sonucu olarak hane halkı bütçesinin önemli bir payını ulaştırmaya ayırmasına neden olmaktadır.

3.5.3. Siyasi Yapı Üzerindeki Etkileri

Yukarıda belirtilen etkilere ilaveten ulaştırma sektörü, milli savunma ve güvenlik hizmetleri ile ilgili faaliyetlerin daha etkin yapılmasına ve milli savunmanın güçlenmesine de imkân tanımaktadır. Tarihsel süreç içerisinde görülmektedir ki; pek çok demiryolu, karayolu hatta denizyolu teknolojik altyapısının savaş zamanlarında askeri amaçlı düşüncelerle ortaya çıkmıştır. Ayrıca ulaştırma hizmetleri, cephelerin kuvvetlendirilmesinde de çok önemli rol oynamaktadır. Gerek küçük topluluklarda gerekse büyük topluluklarda milli birliğin sağlanmasında ulaştırma sektörünün etkisinin büyük olduğu hep idrak edilmiştir. Nitekim Başkan Washington'un ABD'nin iç savaşından sonra batı bölgesinin ayrılma eğilimine ilişkin söylediği "İspanya'ya doğru kayan batı bölgesi bir pamuk ipliği ile bağlanmıştı, fakat doğu ile batı arasındaki milli karayolunun yapılması, Amerika'nın bu iki bölgesini birbirine bağlamaya yetmiştir" ifadesi oldukça önemlidir. Bu sözlerin göz ardı edilemeyecek kadar gerçekçi olması, ulaştırmanın siyasal işlevlerini, bilhassa milli birliğin ve beraberliğin sağlanması konusunda önemini sergilemektedir. Bununla birlikte, ulaştırma sistemlerinin sosyal bir etkisi olan kültürel ve sosyal dayanışmayı kolaylaştırma özelliği milli birliğin sağlanmasına da fayda sağlamaktadır. Haliyle, ulaştırma sayesinde sağlanan sosyal ve kültürel entegrasyon ortak bir aklın doğmasına, dilde ve geleneklerde de bir birlik sağlanmasına aracı olmaktadır (Murat ve Şahin, 2010: 61).

2002-2020 yılları arasında Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde ulaştırma sektörüne yapılan yatırımların terörü bitirmeye yönelik yatırımlar olduğu yönünde medyada ve akademik camiada değerlendirmeler yapılmış ve uzun bir dönem gündemde kalmıştı. Her ne kadar yapılan yatırımlar bölgenin ekonomik, sosyal ve

kültürel gelişmişliğine hizmet ettiği ortada olsa da, ülkenin güvenliğine⁴⁶ de önemli katkılar sunduğu bir gerçektir. Örneğin; karayollarında uygulama bulan BSK (Bitümlü Sıcak Karışım) metodu terör unsurlarının yola mayın döşemesini minimize edebilecek bir metot olup, söz konusu uygulama metoduyla karayolu trafiğinin konforu ile beraber güvenliğinin de sağlandığını belirtmek gerekir. Diğer bir husus ise, milli birliğin pekişmesi açısından tüm ülkeyi birbirine bağlayan kaliteli, konforlu, hızlı ve güvenli bir ulaştırma sisteminin oluşturulması sağlanmıştır.

Siyasi anlamda bir diğer etki ise, 2002-2020 yılları arasındaki hükümetler tarafından ulaştırma alanında yapılan yatırımların seçim döneminde seçmeni etkileyen bir unsur olarak ele alındığı görülmektedir. Diğer bir deyişle siyasal reklam hizmet temsilcileri içerisinde en çok kullanılan argüman ulaştırma yatırımları alanında sunulmuş ve seçmen etkilenmeye çalışılmıştır.⁴⁷

⁴⁶ 10 Ağustos 2005 tarihli haberde Güneydoğu'da uzaktan kumandalı bombalı saldırılar sırasında şehit olan bir askerin cenaze töreninde Jandarma Genel Komutanı Org. Fevzi Türkeri'nin Kara Kuvvetleri Komutanı Org. Yaşar Büyükanıt'a, söylediği şu ifader, geometrik standartlara sahip ve kaliteli yol altyapısının güvenlik açısından önemini gözler önüne sermektedir: “teröristlerin karayollarının kötü durumunu kendi lehine kullanmaktalar. Başına silahlı adam koyuyorum ama yol stabilize. Kandil dağından aşağıya giden yol yine kapanıyor efendim. Orası işe yaramaz. Stabilize, toprak. Şehit oluyor komutanım. Bir yol asfalt yapıldı ama böyle her tarafı oyuk. Orası felaket. Dokuz tane üs bölgemiz var. Dokuzu da yol bile değil”(Yeni Şafak, 10 Ağustos 2005).

⁴⁷ AK Parti, hizmet odaklı onuncu gazete ilanını “Ulaşımında Dev Adımlar” sloganı ile 20 Mayıs 2015’de yayınlamıştır. Ulaşım alanı da AK Parti’nin iktidarı boyunca ağırlıklı olarak öne çıkardığı bir diğer konudur. “Yol medeniyettir” şiarı ile hareket ettiklerini belirten AK Parti’nin kurucu lideri Recep Tayyip Erdoğan, Cumhuriyet döneminden bugüne ulaşım alanında en fazla hizmeti kendilerinin verdiğini ileri sürmektedir. Seçim İlanında da “Ulaşımında hayalleri gerçekleştirdik” söylemiyle 13 yıl boyunca gerçekleştirdiği bölünmüş yollardan, tünellere, raylı sistem hatlarından, havalimanına kadar hizmetlerini ön plana çıkaran AK Parti, bunları tek tek sıraladıktan sonra ise, seçildikleri takdirde yapacaklarını sıralamıştır. Yayınladıkları gazete ilanlarında icraatları, hizmetleri ve projeleri ön plana çıkaran AK Parti, özellikle ideolojiden öte hizmet odaklı oy veren seçmenleri etkileyerek, onların oylarını almayı hedeflemektedir (Kalçık, 2016: 2014).

SONUÇ

Bir hizmet sektörü olarak tanımlanan ulaştırma sektörü, insanların ve malların yer değiştirmesinde zaman faydası sağlayan bir faaliyettir. Bir ekonominin Gayri Safi Milli Hasılası'nın üçte birini oluşturan ulaştırma sektörü bir ara ürün olarak değerlendirilmektedir. Ulaştırma, doğal kaynakların işlenmesini ve üretimin artmasını sağlayarak ekonomide uzmanlaşmayı teşvik etmektedir. Bu bağlamda etkin kullanıldığında, sanayileşme ile ekonomik kalkınma açısından son derece verimli sonuçlar doğuran bir sektör olmaktadır. İlâveten, ulaştırma altyapısının artmasıyla genişleyen pazar potansiyeline erişilebilirlik, ithracat-italat hacmi, turizm ve yatırım kararları gibi birçok ekonomik faktörü etkileyerek ekonomik büyümenin önemli bir bileşeni olabilmektedir. Bunun tersi olarak, yetersiz ulaştırma altyapısı, birey, grup ve işletmeler için zamanında, mümkün olan en düşük maliyetli, hızlı ve güvenli ulaştırma olanaklarının kısıtlanması anlamına gelmektedir.

Hal böyleyken, günümüze kadar ulaştırma ile ilgili tartışılan konuların artmasıyla dışa açık serbest piyasa ekonomilerinde diğer pazarlarla rekabet edebilmenin, diğer bir ifadeyle küresel ticari rekabetin ancak etkin, kifayyetli ve sürdürülebilir ulaştırma ağına sahip olmakla mümkün olabileceği ortaya çıkmıştır. Haliyle, ulaştırma faaliyetlerinin ortaya çıkardığı toplumsal etkiler olan dışsal fayda ve zararlar devletleri; ulaştırma sektörüne müdahil olma, ulaştırma politikaları üretme ve uygulama ihtiyacına itmiştir. Bu ihtiyaç doğrultusunda ulaştırma sistemlerinin temel amacı, serbest piyasada etkinliğini, eşitliğini ve sürdürülebilirliğini hedeflemek olmuştur. Günümüz ekonomi düzleminde bu üç amaca ulaşabilmek ancak etkili ve kifayyetli ulaştırma sistemlerinin mevcudiyetine bağlıdır. Dolayısıyla, her ekonomi kendi yapısına uygun, tüm pazarı birbirine ve dış ekonomilere başlayacak ulaştırma sistemleri oluşturmak için uygun politikalar oluşturmayı ilke edinmişlerdir.

Söz konusu politikalar, zaman içerisinde zamanın iktisadi politikaları ile şekillenmeye yüz bulmuştur. Yüz yıl öncesi iktisadi politikalardan biri olan Keynezyen Refah Devleti dönemi, devlet sanayi işbirliğinin son derece etkin bir şekilde uygulama bulduğu, ulusüstü ve uluslararası örgütlenmelerin serbest rekabet ve ticaret kaideleriyle sermayenin önündeki engelleri kaldırarak serbest dolaşıma ortam sağlanmasını amaçlayan ulus-devletlerin izledikleri politikalara yön veren bir dönem olarak

tanımlamaktadır. II. Dünya Savaşı sonrası Marshall Planı, Thruman Doktrini gibi gelişmeler Keynezyen Refah Devlet anlayışını destekleyen yapıları oluşturmuşlardır. Bu döneme bakıldığında, ulaştırma alanındaki küresel planlamalar toplu taşımacılıktan ziyade bireysel araç sahipliğini teşvik edici ve karayolu ulaştırma bileşenini ön plana çıkarıcı planlar olmuştur. Söz konusu planların altında yatan ticari hedef ise, kitlesel üretimin kitlesel tüketime ihtiyaç duyduğu bir endüstriyel örgütlenme tarzı içerisinde, pazar ihtiyacı ve Batı'nın gereksinimlerini karşılamak amacıyla belirlenmiş belli ülkelere ait tarımsal ürünlerin Batı'ya hızlı ve etkin bir şekilde aktarılmasını sağlamak olmuştur. Bu hedef çerçevesinde, II. Dünya Savaşı sonrası bazı ülkelerin ulaştırma politikaları devlet destek ve yardım paketleri ile Devlet aracılığıyla dönüştürülmüştür. Bu dönemin bir yansıması olarak, 1950 yılında kurulan Karayolları Genel Müdürlüğü ile Türkiye'nin ulaştırma politikalarında dönüşüm gerçekleşerek Türkiye ulaştırma bileşenleri içerisindeki karayolu ulaştırmasının payının arttığı görülmektedir.

Bakan (2019)'ın ifadesiyle “liberalizmin kendini yineliyememesi” nedeniyle Keynezyen Refah Devletinin yerini Neo-liberal politikalar almış ve 1980 sonrası dönem, çok uluslu şirketlerin üretimlerini ve kar paylarını arttırmak adına çevre ve sosyal güvenlik kısıtlamalarının az, ucuz iş gücünün mevcut olduğu denizaşırı ülkelere yöneldiği bir dönem olmuştur. Bu dönemle birlikte, üretim anlayışındaki değişim devletlerin ekonomik alandaki rolünü ve büyüklüğünü de değiştirmiş ve akabinde kamu kesiminin deregülasyonlarla küçülmesi gündeme gelmiştir. Bu dönemin ulaştırma sektörü üzerindeki en belirgin göstergesi “kırleten öder” ilkelerinin ulaştırma maliyet ve fiyatlandırmasına dahil edilmesi olmuştur. Özellikle “ticarileşme süreci”, işletme yönetimlerinin özerkleştirilerek ticari amaçların yönetime içselleştirilmesi suretiyle altyapı tedarikinde özellikle karayolu ile havayolu altyapısında “kullanan öder” ilkesi uygulamaya konulmuştur. Bu uygulama için Bakan (2019: 109), devletlerin, çevreye olumsuz etki yaratan ürünlerin dışsal zararlarını genel vergilerle telafi etmesi yerine, zararı oluşturandan yerinde tahsil edilmesinin hakkaniyet noktasında doğru ve liberal iktisadın ruhuna da uygun bir davranış olduğunu belirterek, böylelikle devletlerin üzerindeki yükün adaletli bir şekilde dağıtıldığının altını çizmektedir. Ayrıca, bu uygulama sayesinde liberal piyasa sisteminin amacı olan kendiliğinden düzenin oluşmasına fırsat verildiğini savunmaktadır. Bakan'ın bu düşünceleri, ulaştırma

kullanıcısı olmayanların dışsal zarar etkilerden doğan maliyetleri üstlenmemesi açısından adaletli bir yaklaşım olarak görülmektedir.

Diğer taraftan, her bir ulaştırma altyapı yatırımlarına özel sektörün çeşitli finansman yöntemleriyle katılması söz konusudur. Dünya Bankası, özellikle altyapı yatırımlarında Yap-İşlet-Devret başta olmak üzere Kamu-Özel İşbirliği modelini tavsiye etmiş ve süreç içerisinde otoyolların özelleştirilmelerinden, demiryollarının yeniden yapılanmalarına, havayolu işletmeciliğinin yapılanmasından denizyolu işletmeciliğine kadar pek çok ulaştırma sektörü bu olgudan etkilenmiştir. Haliyle bu dönemle birlikte, ikame malı olan karayolları (otoyollar), havayolları, demiryolları gibi Devletçi yapının doğal tekel olarak sunduğu mal ve hizmetler, özel sektör üretimine açılmıştır. Bakan (2019: 101), bu şekilde yapılan yatırımların, devlet tarafından toplanan vergilerle yapılması mecburiyetinden kalkması ve biri diğerinin ikame malı olan bu sektörde rekabetin artması ve orta ve uzun vadede fiyatların genel seviyesinin kendiliğinde istenilen düzeye düşmesi açılarından iktisadi kalkınmaya faydalı olduğunu belirtmektedir.

Bu dönemle birlikte Bakan (2019: 9)'ın ifadesiyle “liberalizmin vahşi çocuğu kapitalizm, devir daim sorunu yaşayarak kendini yineliyememesi” sonucu yeni dünya iktisadi politikalarında devlette küçülme ve piyasa işleyişini bozan devletçi uygulamalarından uzaklaşma doğmuştur. Bakan (2019: 43), bu politikalar içerisinden devletin tam anlamıyla sosyal devlet uygulamalarından uzaklaştığı anlamı çıkarılmaması gerektiğini belirtmektedir. Bu dönemde, serbest bir iç pazar temelli bir bölgesel birlik olan Avrupa Birliği'nin politikaları da bu trendden nasibini almıştır. Özellikle neo-liberal siyasetin öncü uygulamacılarından zamanın İngiltere Başbakan'ı Margharet Thatcher'ın politikalarında bunu görmek mümkündür. AB ulaştırma politikalarına gelinecek olunursa; 1985'e kadar birçok düzenlemeler yapılmasına rağmen önemli bir yol kat edilemeyen Ortak Ulaştırma Politikası, bu yıllardan itibaren giderek önemszenmeye başlanmıştır. 1985 sonrası hedeflenen Tek Pazar'ın temel hedefleri arasında yer alan dört unsurun serbest dolaşımının ancak karayolu, demiryolu ve su yolu taşımacılığının serbestleşmesiyle mümkün olacağı düşünülmüştür. Bir diğer gelişme olarak, Dünya Ticaret Örgütü'nün 1995'de benimsediği ve Avrupa ülkelerinin de üyesi olduğu GATS “Hizmetler Ticareti Genel Anlaşması” çerçevesinde AB'ye dış ülkelerden gelen mal ve hizmetlerin piyasa rekabetine yönelik açılımları gösterilebilir.

Bu bağlamda, Topluluk içerisinde ulaştırma sektörü alanında ortak kuralların yerleşmesi, Ortak Pazarın devamlılığının ve en nihayetinde kalıcılığının temini ile AB içi, sınır ülke ve hedef ülke pazarlarına etkin bir ulaştırma sistemi kurulması amacıyla ulusal politikaların üstünde girişimlerde bulunulmuştur. Haliyle bu dönemde, devletlerin denetleyici ve düzenleyici liberal anlayışı, OUP ile birlikte iç pazarın gelişmesine ve işlevsellik kazanmasına katkı sağlamıştır.

Türkiye için bu katkıyı değerlendirmek gerekirse; OUP'nin sağlıklı bir şekilde işleyebilmesi için, her AB üye ülkeleri gibi AB'ye aday ülke olarak kabul edilen Türkiye için de, Ulaştırma Altyapı İhtiyaç Analizi (TINA) hazırlanması talep edilmiş ve 2005 yılında TINA-Türkiye tamamlanarak uygulamaya konmuştur. Ancak bu süreç gelinceye kadar 1940'lı yıllardan itibaren demiryollarına verilen ağırlığın azaltılarak Marshall Planı, Truman Doktrini, Barker Raporu, Hilts Raporu ve Thorburg Raporları doğrultusunda Avrupa'nın gereksinimlerini karşılamak amacıyla karayolu ulaştırmasının geliştirilmesi istenmiştir. Dünya ekonomik iş bölümü çerçevesinde Türkiye'ye tarımsal kalkınma alanında verilen rol, 1954 yılında yaşanan mevsimsel kuraklık nedeniyle dönemin hükümetini iktisadi alanda ülkeyi sanayileşen bir ülke uygulamalarına itmiş ve II. Dünya Savaşı sonrası Türkiye'yi kendisine biçilen şablonun dışına çıkmaya yöneltmiştir. Bu sürecin sebep ve sonuçlarının değerlendirilmesi bir başka çalışmanın konusu olduğunu düşünüldüğünden sadece 1950-60 yılları arası için ulaştırma sektörü açısından ulaştırma altyapısının geliştiği bir dönem olarak değerlendirmek mümkündür. Ayrıca, Türkiye'nin 1960 yılına kadar altyapı bolluğu yaşadığı, 1980'li yıllara yaklaşıldıkça ulaşım altyapısının kalkınma hızına göre geri kaldığını da söylemek mümkündür.

1980 sonrası Türkiye, Kalkınma Planlarında devletin yalnızca düzenleyici ve denetleyici rol üstlenen planlar hazırladığı söylenebilir. Küreselleşme, bölgesel birleşmeler, SSCB'nin dağılması sonrası ortaya çıkan serbest piyasa ekonomisinin ağırlık kazanması ve dünya ticaretinin hız kazanması şeklindeki gelişmeler, Türkiye'de de kendini hissettirmiş ve üretim ve yatırımda devletin ekonomiye müdahale ağırlığının azalması, ithalatın tümüyle serbest bırakılması, sermaye hareketlerinin liberalizasyonu ve Avrupa Birliği gümrük birliğine girilmesi gibi gelişmeler, bu dönemin en önemli gelişmeleri olmuştur. Ekonomide etkinliliği ve verimliliği arttırmak amacıyla özelleştirme kanunu çıkartılarak özel sektör ile yabancı sermayenin büyük altyapı

projelerine katılımının önü açılmış ve KÖİ (Yap-İşlet-Devret) modeline ilişkin hukuki altyapılar oluşturulmaya çalışılmıştır. Oluşturulmaya çalışılmıştır zira özelleştirme kanunu ile ilgili tartışmalar ve çekişmeler Meclis ve Anayasa Mahkemesi arasında yıllarca gidip gelmiş ve sonunda hukuki altyapı oluşturma süreci 2000’li yıllara kadar sarkmıştır.

Gelinen süreçte 1980 sonrası dönemin hem teorik yaklaşımını hem de uygulamalardaki deneyimleri arasındaki farkı vurgulamak amacıyla Kamu Tercih Teorisinden bahsetmek gerekir. Neo-liberal politikanın iktisadi teorilerinden Kamu Tercih Yaklaşımı, iktidarın siyasi beklentileri ve iktidarı elinde tutabilmek amacıyla popülist politikalarla verimliliği düşük projeleri uygulamak gibi bir zaafının olduğunu ileri sürmektedir. Bu teoriyi destekler nitelikte Bakan (2019: 8), 1990’lı yıllarda Türkiye’nin popülist siyasetten dolayı birçok acı tecrübesinin olduğunu belirterek söz konusu yıllarda uçağa binmenin halkın düşük gelirleri ile lüks sayıldığı, henüz havayolu şirketlerinin oluşmadığı ve sadece Türk Hava Yolları’nın olduğu bir dönemde halktan kıt kanaat toplanan vergilerle yapılan havaalanlarının bir kısmının yıllarca işletmeye açılmaması nedeniyle devletin dış borcunun arttığını ve büyük bir israfa neden olduğunu ifade etmektedir.

İktisadi politikaların yinelenmeye başlandığı bu dönem için GATT’ın Uruguay Round’u sonucunda GATS müzakerelerinin “liberalizmin geliştirilmesi” amacıyla yürüttüğü on bir başlık arasında kara, deniz, demir ve havayolu ulaştırma hizmetlerinin serbest rekabete açılması sağlanmış ve bu yönde Türkiye, GATS müzakerelerinde ulaştırma alt sistemlerine yönelik olarak kabotaj hakkı hariç liberalizasyona yönelik taahhütte bulunmuştur. Bu taahhütler neticesinde ulaştırma alt sistemleri alanında yapılan liberalizasyonlar dünya genelinde ve Türkiye’de başta havacılık sektörü olmak üzere ulaştırma sektöründe önemli gelişmeleri beraberinde getirdiği söylenebilir.

2000’li yıllara gelindiğinde; Türkiye’nin AB’ye üyelik yolunda hazırlanan VIII. Kalkınma Plan’ı belirgin bir şekilde AB’ye uyum süreciyle ilgili olarak yerine getirilmesi gereken ulusal programların, ilerleme raporlarının, katılım ortaklığı belgesinin şekilleneceği bir dönemi işaret ederek AB’nin ulaştırma politikalarında benimsemiş olduğu Continental Felsefe’nin liberal yaklaşımları göz önüne alınarak demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolu ulaştırmalarında liberalizasyonun en ivedi bir süreç içerisinde yapılması vurgulanmıştır. Ayrıca bu dönem, Trans-Avrupa ağlarına

entegre olabilmesi için TINA'nın hazırlanması, TCDD'nin yeniden yapılanması, THY'nin özelleştirilmesi, deniz ve hava kabotajının liberalize edilmesi, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi bandıralı gemilere ve uçaklarına ulaştırma terminallerinin açılması, Topluluk tahsisinin kabul edilmesi, petrol ve doğalgaz boru hatlarıyla enerji iletim şebekelerinin tamamlanması, Tek Avrupa Sahası müktesebatına uyumun sağlanması gibi konular AB tarafından Türkiye'nin AB'ye uyumu için en çok üzerinde durduğu konuların başında gelmiştir. AB'ye uyum çerçevesinde, ulaştırma sektörünün teşkilatlanması açısından, kurulduğu yıldan itibaren ulaştırma çatısı dışında resmi olarak bağlı kuruluş, de facto bakanlık gibi hizmet veren Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 2007 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesine dahil edilmesi, ulaştırma planlarının tek çatı altında planlanması ve koordine edilmesi adına önemli bir gelişme olmuştur. Bir diğer gelişme ise, TINA'nın hazırlanması olmuştur. Türkiye için hazırlanan TINA'nın TEN-T ağının bir uzantısı ve AB'nin çıkarlarına uyum için benimsenen gereksinimleri karşılamada bir araç görevi üstlendiği şeklinde yapılan eleştiriler olmakla birlikte aynı eleştiriler Avrupa Birliği üyesi Yunanistan ve İspanya için de yapılabilir diye düşünüyoruz. Ancak şunu belirtmekte fayda vardır ki; söz konusu ülkeler hemen hemen tüm ülkeyi saran ve AB fonları ile finanse edilerek yapılan ulaştırma altyapılarının hem ulusal ekonomiye hem de Birlik ekonomisine katkı sağladığı bir gerçektir. Dolayısıyla, AB fonları ile yapılan altyapı yatırımlarının sadece AB'ye hizmet ediyor demek yanlış olacaktır. Hal böyleyken, ülkemizde AB fon desteği ile yapılması düşünülen Kapıkule'den Kars'a kadar uzanan hızlı tren projesinin sadece AB'ye hizmet etmeyeceği ortadadır. Ayrıca bu düşüncelere paralel olarak, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Marmaray gibi projelerin hem ülke hem de dünya ulaştırma sistemine katkı sağladığı düşünülmektedir. Elbette, Türkiye'nin ulaştırma açısından bir transit ülke olduğu düşünüldüğünde bu özelliğini daha iyi kullanabilmesi adına endüstriyel ve imalat alanlarında da ilerleme sağlaması gerekmektedir. Üretken bir ekonomi ile dünyanın her köşesine hızlı, güvenli ve konforlu bir şekilde erişebilen bir Türkiye'nin oluşması en büyük temennimizdir.

Kıtaların kavşağında, Asya ile Avrupa arasında bir "köprü" olarak tanımlanan Türkiye'nin yukarıda da ifade edildiği gibi 1940'lara kadar demiryolu ağırlıklı politikalar geliştirmesine rağmen, daha sonraki yıllarda karayoluna ağırlık vermesi ve karayolu ağırlıklı taşımacılık politikalarının uygulaması, bazı önemli ulaştırma altyapı

ve taşıma bileşenleri arasındaki dengesizlik sorunlarını dün olduğu gibi bugün bile karşımıza çıkmasını doğurmaktadır. Artan trafik yoğunluğu, trafik kazaları, yüksek taşıma maliyetleri, çevre kirliliği, taşımacılıkta demiryolu payının düşüklüğü, deniz filosunun küçüklüğü gibi göstergeler, taşıma politikalarında köklü değişikliğe gidilmesini zorunluluk haline getirmiştir. Bu bağlamda, 2000’li yıllarla birlikte Türkiye’de karayolları ile birlikte demiryolu ulaştırmasına ayrılan kamu bütçe harcaması önemli yatırımlarla büyük bir ivme kazanmıştır. Demiryolu altyapısının geliştirilmesi ve hatlarının Trans Avrupa Koridorları ile entegre edilmesi amacıyla, 2003 yılından itibaren demiryolu ulaştırması devlet politikası haline getirilerek hızlı bir büyüme sağlanmış ve bu amaç için demiryolu sektörüne 2003-2019 yılları arasında 79,6 Milyar TL bütçe desteği verilmiştir. 2003 yılına kadar yüksek hızlı tren alanında herhangi çalışması olmayan Türkiye; Ankara-Eskişehir, Ankara-İstanbul, Ankara-Konya, Konya-Eskişehir hatlarının tamamlanmasıyla 1.213 km’lik bir yüksek hızlı tren ağına kavuşmuştur. 2013 yılında yürürlüğe giren “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun” çerçevesinde demiryolu sektörü yeniden yapılandırılarak özel sektörün demiryollarında işletmecilik yapmasının önü açılmıştır. Demiryolu sektöründe yaşanan bu gelişmelerin Türkiye’deki demiryolu trafiğini artıracak beklentisini yükseltmektedir. Bu çerçevede demiryolu sektörünün gerek altyapı gerekse işletmecilik açısından gelişmesi ve farklı taşıma bileşenleri ile bağlantılı hale gelerek Türkiye’nin kalkınması, çevre bölgelerle ticareti, hizmetlerin ulaştırılabilmesi ve her çeşit seyahat olanaklarının artırılması bakımından önemli olmakla birlikte demiryolu taşımacılığının sektör içindeki payının artmasına ve TCDD’nin kamu maliyesi üzerindeki yükünün azalmasına etki edeceği beklenmektedir. Ancak şunu belirtmekte fayda vardır ki, demiryolunun cazibesinden dolayı Türkiye’de yurt içi yük ve yolcu taşımacılığının ve dış ticaretinin yoğun olarak karayolu ulaştırması ile gerçekleştiriliyor olması uzun vadede ekonomik, sosyal ve çevresel düzlemlerde sürdürülebilir bir taşıma yaklaşımı olarak görülmemektedir. Karayolu ulaştırmasının taşıma bileşenleri içerisindeki ağırlığı, yüksek maliyetli bir taşımacılık faaliyeti olarak görülmektedir. Bu minvaldeki olumsuzluğu gidermek yönünde demiryolu ulaştırmasına yapılan kamu harcamaları yerinde bir uygulama olarak değerlendirilebilir. Ancak, söz konusu demiryolu harcamalarının sadece yolcu taşımacılığına yönelik olması yük taşımacılığında karayolu taşıma ağırlığının devam edeceği anlamına

gelmektedir. Dolayısıyla, yük taşımacılığında karayolu ulaştırma ağırlığının diğer ulaştırma bileşenleri içerisinde dengeli bir şekilde dağıtılması ekonomik, sosyal ve çevresel etkenler açısından olumlu bir gelişme sağlayacaktır. Bu noktadan hareketle, kombine taşımacılığın teşvik ve özümsemesi en etkin çözüm şekli olacağı düşünülmektedir. Sektörde yönetim ve hizmette bakış açısının dönüştürülerek altyapı planlarının titizlikle hazırlanması ve uygulamaya geçirilebilmesi için yeterli bütçenin ayrılması gerekmektedir.

Denizyolu ulaştırması, ulaştırma bileşenleri içerisinde ulaştırma maliyeti en ucuz ulaştırma bileşeni olmasına rağmen, 8.333 km kıyı çizgisi uzunluğuna sahip ve üç tarafı denizler ile çevrili Türkiye, ulusal ve uluslararası denizyolu taşımacılığında istenilen düzeye gelememiştir. Dolayısıyla, mutlaka gemi filosunun yaş ortalamasının azaltılarak teknik özellikleri yeterli düzeye getirilmeli, liman ve marinaların koşulları iyileştirilmeli, sektörde uzman kişilerin yetiştirilmesi ve özel sektöre yönelik özendirici politikaların üretilmesi sağlanmalıdır. Yüzyıllar boyunca jeostratejik, ekonomik, teolojik çekişmelerin yaşandığı Rumeli ve Anadolu coğrafyasını tarihsel bir film şeridi şeklinde gözlerimizin önünde getirirsek eğer, İbn Haldun'a atfedilen "Coğrafya Kaderdir" özdeyişi sanki Türkiye için söylenmiştir diye algılayabiliriz. Hatta dünyada bir eşine ve benzerine rastlanmayan Marmara Denizi ve Boğazlar sayesinde Türkiye'nin konumu dünya coğrafyasında önemli bir yer tutmaktadır. Bu bağlamda, Türkiye'nin kaderi olan boğaz unsurunu kendi lehine çevirmesi gerektiği kanaatindeyiz. Dolayısıyla, dünya ticareti ile beraber denizyolu ticaretinde artan trafik yoğunluğu nedeniyle gerek İstanbul boğaz deniz trafiğini hafifletmesi gerek emniyetli bir hale getirmesi gerekse tamamladığında ülke ekonomisine sağlayacağı katkı açısından Kanal İstanbul Projesi Türkiye için önemli bir fırsattır. Diğer taraftan, Doğu'nun yükselen yıldızı Çin, AB ile olan ticari ilişkilerini güçlendirmek istemektedir. Tamda bu noktada, Türkiye bütün bu hedeflerin (ve hatta çekişmelerin) tam ortasında yer almaktadır. Türkiye kaderi olan coğrafyasıyla coğrafi konumunu doğru değerlendirmek ve buna uygun ulaştırma politikaları tasarlayıp uygulamak durumundadır. Bu bağlamda, Çin'in AB'ye ulaşabilmesi adına Yunanistan'da konuşlandığı Pire limanının bir tamamlayıcısı olarak Çandarlı limanının hayat bulması olarak bağlantılarının demiryolu ve karayolu ile Türkiye üzerinden Uzak Doğu'ya uzanması açısından Çandarlı Limanı Projesi, Türkiye'yi dünyaya bağlayacak ciddi öneme sahip bir ulaştırma projesidir. Çandarlı

Limanı projesiyle ulaşım süresi yavaş işleyen denizyoluna karşın, hızlı bir ulaştırma alternatifi sunularak Kuzey Afrika ülkelerini Uzak Doğu'ya hızlı bir ulaştırma seçeneği ile bağlamasına da olanak sağlanacaktır. Diğer yandan, Güney ve Doğu'dan gelen her türlü ticari emtianın 1915 Çanakkale Boğaz Köprüsün tamamlanmasıyla, Kuzey Avrupa ülkelerine iletilmesi daha hızlı ve ekonomik bir alternatif oluşturacağı unutulmamalıdır. Haliyle, Çandarlı limanının Çin ortak sermayesiyle yapılması Türkiye'yi hem ulaştırma alanında önemli bir merkez haline getirecek, hem de Birleşmiş Milletler Konseyi daimi üyesi olan Çin'i Ege Denizi'nde Yunanistan'la yaşamış olduğumuz ihtilaflarda Türkiye lehine karar alma sürecine itebilecektir. İlaveten, Türkiye'nin, bütün bunlarla birlikte gerek küreselleşme sürecinde duruşunu, gerekse AB ile olan ilişkilerinde elini güçlendirmek için bu gibi politikalar geliştirme zorunluluğu bulunmaktadır.

Havayolu taşımacılığında özel sektörün daha etkili olmaya başlaması, sektörde rekabeti, düşük fiyatları ve neticesinde yolcu kapasitesinde gözle görülür ciddi artışlar sağlanmıştır. Havacılık sektöründe Devlet, “kamu yararı” ilkesi ile hareket ederek sosyal refahı maksimize etmek amacıyla havayolu taşıma ücretlerini zararına da olsa marjinal maliyet seviyesinde belirlemiş ve böylece gerek sosyal ve politik fonksiyon yüklenmiş, gerekse işletmeleri sübvansede ederek ekonomik fonksiyonunu yerine getirmiştir. Türkiye'deki havacılık sektörü son yıllarda yapılan düzenlemeler ve yatırımlarla birlikte önemli gelişmeler sağlamıştır. Türkiye coğrafi konumunun sağladığı avantaj ile İstanbul'dan dar gövdeli uçakla toplam 241 yurt dışı destinasyondan 199'una, 60'ın üzerinde başkente, dünya dış trafiğinin %40'ına ve Avrupa, Orta Doğu, Orta Asya, Kuzey ve Doğu Afrika'nın tamamına erişebilmektedir. Hal böyleyken, havacılık alanında yapılan düzenlemeler ve özellikle İstanbul Yeni Havalimanı ile birlikte, Türkiye transit uçuşlar için tercih edilebilir bir merkeze dönüşmüştür. Bu gelişmelere ulaşılmasında hava ulaştırma antlaşmalarının önemli bir yeri bulunmaktadır. Türkiye'nin taraf olduğu hava ulaştırma anlaşma sayısı her yıl artış göstererek 2013 yılında 157 ülkeyi bulmuş ve 2019 yılında 171'e yükselmiştir. İkili hava ulaştırma anlaşmalarının güncellenmesi ve yenilerinin yapılması, havayolu şirketlerinin daha çok ülkeye daha çok sayıda sefer yapmalarının önünü açmıştır. Bu rakamlara ilave olarak, havayolu yük trafiğinde yıllık ortalama 300 bin ton yük taşıma kapasitesi ile bölgesel merkez olma potansiyeline sahip olan Türkiye, İstanbul Yeni Havalimanı ile birlikte hem bu alandaki boşluğu kapatma hem de yeni istihdamlar

yaratma niyetini icraata dönüştürmüştür. Gerek havayolu filosu gerekse havalimanlarında ithalat ve ihracat yük depolama, lojistik anlamda elleçleme yapıma imkânlarının gelişmesi hem bölgede hem de dünya çapında İYH'yı önemli bir havacılık cazibe merkezi olma yoluna koymuştur.

Havacılık sektörü hakkında ilaveten, bugün küresel anlamda 2030'a kadar havacılık altyapı yatırımları için 60 trilyon ABD doları kaynak ihtiyacı duyulmaktadır. Haliyle, Devletçi iktisadi anlayış ülkeler için söz konusu kaynağın karşılanmasında büyük bir bütçe açığına sebebiyet verebilir. Dolayısıyla, etkin ve verimli altyapı yatırımlarının özel sektör işbirliği ile gerçekleştirilmesi, ülkeler için cazip bir finansman modeli olarak görünmektedir. Bu bağlamda, KÖİ modeli ile hizmete sunulan İstanbul Yeni Havalimanı (İYH) olağanüstü haller dışında İYH ekonomik ve sosyal etki Analiz raporundaki ifadesiyle "Türkiye'nin önümüzdeki yirmi yıllık büyüme hikâyesinin itici güçlerinden biri, hatta önemli bir sembolü olma potansiyelini taşımaktadır." Bu konuda diğer önemli bir husus ise, Türk kamu ve özel sektör kesimi, KÖİ projeleri uygulaması konusunda, "yaparak öğren" (learning by doing) modeli üzerinde ve süreç yönetiminde büyük bir bilgi birikim ve deneyimi kazanmışlardır. Çin'in geniş pazarlara ulaşmak amacıyla geliştirdiği OBOR projesi, özellikle gelişmekte olan birçok ülkede büyük altyapı yatırımlarının KÖİ modeli ve Çin finansmanı ile gerçekleşmesini sağlayacaktır. Dolayısıyla, müteahhitlik ve KÖİ deneyimi kazanan Türk özel sektör temsilcileri için OBOR önemli fırsatlar sunmaktadır. KÖİ modeline yönelik eğilimler arttıkça, önemli sayıda KÖİ projesinde deneyim kazanan Türk girişimcilerine, danışmanlara, hukukçulara, mühendislere ve KÖİ proje yöneticilerine yönelik taleplerin önümüzdeki yıllarda artması beklenmelidir.

Ekonomik büyüme ve ulaştırma harcamaları açısından duruma bakıldığında; Wagner kuramına göre, ülkelerin gelişmişlik ve kalkınma düzeylerinin artması neticesinde bireylerin mal ve hizmete olan talepleri de artarak ihtiyaçların çeşitlenmesi çerçevesinde devletin mal ve hizmet sunması için kamu harcamalarını artırma gerekliliği doğmaktadır. Hülasa; diğer ekonomik gelişmelerle beraber devletin rolü ve görevleri artarak, eğitim, altyapı, ulaştırma gibi alanlardaki faaliyetleri de genişlemektedir. Hal böyleyken Wagner, ekonomik büyüme kaynaklı bir büyümenin kamu harcamalarına doğru bir nedensellik oluştuğunu savunmaktadır. Bilhassa Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde, ekonomik büyüme ve kalkınma süreci kamu sektörü

liderliğinde ve kontrolünde gerçekleşmektedir. Dolayısıyla, ekonomik büyüme ile beraber kamu payının ve haliyle kamu harcamalarının ve de özellikle ulaştırma harcamalarının katlanarak artması kaçınılmazdır. Bu bağlamda, son yıllarda gerçekleşen ekonomik büyümenin kamu harcamalarını da büyüttüğü söylenebilir. Ulaştırma sektöründeki inşaat harcamalarının yıllar itibarıyla gelişimine bakıldığında, ulaştırma harcamalarından en büyük payı demiryolu sektörünün aldığı ve toplam harcamalar içerisindeki payının 2003 yılı itibarıyla arttığı görülmektedir. Son iki yıl içerisinde pay olarak azalsa da, yine de ulaştırma sektörü bileşenleri içerisindeki en büyük paya sahip ulaştırma bileşeni demiryolu olmuştur. 2011 ve 2013 yıllarında demiryolu ulaştırmasının ulaştırma sektörü bileşenleri arasındaki payı yüzde 49'lara kadar yükselmiştir. 1999-2009 yılları arasında ulaştırma sektörü bileşenleri içerisindeki en yüksek harcama payına sahip olan hatta 2005 yılında yüzde 50,70 gibi çok yüksek bir paya sahip olan karayolu ulaştırmasının 2010 yılı itibarıyla yüksek pay birinciliğini demiryolu ulaştırmasına bıraktığı görülmektedir. Haliyle, 1999-2019 yılları arasındaki ulaştırma sektörü bileşenleri arasında en yüksek birinci pay demiryolu ulaştırmasının olmuştur.

Devlet eliyle gerçekleştirilen yatırımlar ülke ekonomisi için eşi olmayan bir kalkınma ve büyüme aracıdır. Altyapı yatırımları başta olmak üzere kamu yatırımları, konumları sebebiyle farklı ekonomik ve sosyal koşullara sahip olan bölgeler arasında eşitsizlikleri azaltmada önemli rol oynamaktadır. Yarattığı istihdam hacmiyle bireylerin gelir elde etmesini sağlamakta, dezavantajlı bireylerin elde edemeyeceği imkanlara ulaşılır kılmaktadır. Ulaştırma sektörünün ara bir ürün olması nedeniyle yatırım sonuçlarının uzun vadede değerlendirilebileceği söylenebilir. Türkiye'nin ulaştırma altyapısına yapılan yatırımlar ekonomik ve sosyal boyutta pozitif etki yarattığı söylenebilir. Burada turizme olan dolaylı etkisini belirtmekte fayda vardır ki; Türkiye'nin uluslararası turist sayısı 2000 yılında 9,6 milyon iken, bu değer 2019 yılında 51 milyona ulaşmıştır. Yıllık ortalama yüzde 10,9'luk bir büyüme oranıyla Türkiye, son on yılda dünyadaki ilk on turizm lokasyonları arasında en yüksek büyüme değerine ulaşmıştır. Bu değerlerin değişiminde başta havayolu ulaştırması olmak üzere, gelişen ulaştırma altyapısının etkisi yadsınmaz. Araştırmalar sonucu ortaya çıkan diğer bir etki ise; Türkiye'deki ulaştırma harcamalarında sanayileşmiş bölgelere kıyasla gelişmemiş bölgelere yapılan yatırımların daha verimli olduğu ortaya çıkmıştır. Haliyle, ulaştırma

harcamalarının bölgeler arası dengesizliklerin giderilmesinde bir araç olarak kullanılması açısından bir başarı sağlanmıştır denilebilir.

Yukarıda Türkiye'nin ulaştırma sektörü ve iktisadi politikaların tarihsel seyrine bakıldığında, 1980 sonrası Turgu Özal dönemi ile başlayan neoliberal politikaların içeriklerinden özelleştirme, ticarileştirme ve KÖİ modeli uygulamalarının ilk uygulanmaya başlandığı sektör ulaştırma sektörü olarak görünmekle beraber 2000'li yıllar sonrasında bu uygulamaların yaygınlaştığı görünmektedir. Haliyle Turgut Özal ile başlayan ve Recep Tayyip Erdoğan ile devam eden ulaştırma alanında özel sektörden yararlanma anlayışı, devletçilik anlayışından neoliberal anlayışa geçişi kolaylaştırıcı en önemli alanlardan biri olduğu kanaatindeyiz.

1978 yılı sonrası açık kapı politikası anlayışını benimseyen Çin, özellikle 2008 yılında patlak veren küresel ekonomik kriz ile birlikte sanayi ve tüketim malı ihracatında dünya ölçeğinde önemli bir ülke konumuna gelmiştir. Son tahlilde Çin, dünya ticaret piyasasında ihracat oranları bakımından dünya birincisidir. Çin ile AB arasında gerçekleşen ithalat-ihracat değerlerine bakıldığında, Çin'in AB'ye yönelik ihracat miktarı diğer ülkeleri geride bırakarak ilk sıraya yerleşmiştir. Ticari açıdan gelişen bu duruma karşın, AB ile Çin arasında karşılıklı bağımlılığın alıcı ülke olan AB lehine ağırlık kazandığı söylenebilir. Üçüncü bölümde ifade edildiği gibi günümüzde AB'nin ilk sıradaki ithalatçı ülkesi Çin'dir. Bu bağlamda, karşılıklı bağımlılık kavramındaki güç dengesi gözetilerek bağımlılığın ağırlık yönünün şekillenmesi beklenirse, bizce özellikle Çin'e yönelik politikalar hususunda AB üyesi ülkeler arasında yaşanan görüş farklılıkları Çin'i hem güçlü hem zayıf hale getirmektedir. AB'nin ithalat ve ihracat değerlerinden çıkan sonuç; AB'nin hammadde ve ürünlerini bu pazarlara ulaştırabilmesi ve bu pazarlara yakın olabilmesi için, ancak AB ile Çin arasında hızlı, düzenli ve güvenli bir taşımacılık sisteminin geliştirilmesi ve lojistik sektörünün etkin hale getirilmesi ile mümkün olabilecektir. Hatta AB ülkelerinden bazıları bu yarışta AB ile ayrı bir yoldan hareket etmek istemektedirler. Brexit ile AB'den ayrılan İngiltere buna en iyi örnektir. Brexit'ten sonra İngiltere'nin ilk yaptığı girişimlerden biri Çin ile ikili ticari anlaşmalar imzalamak olmuştur. Bu yönden bakıldığında, Çin'in OBOR girişiminin ve bu girişime sağladığı finansal desteğinin AB üyesi ülkeler arasında AB'den ayrı ulusal ve Çin ile ikili anlaşmalar yaparak ulaştırma ağlarını geliştirme arzularının olası neticesi AB'nin supranasyonel yapısını

zayıflatacağına inanmaktayız. Dolayısıyla, bu durum bağımlılık noktasında Çin'i güçlü kılan ve AB'yi zayıflatan durum olarak görülmektedir. Buna ilaveten, II. Dünya Savaşı sonrası uluslararası ilişkilerde uygulanmaya başlanan "İdealist" yaklaşımın günümüzde yerini son İngiltere örneğinde olduğu gibi realist hatta "kürealist" bir yaklaşıma bırakarak birlik ruhundan uzak ulusal çıkar ağırlıklı bir yöne evrildiği görülmektedir. Haliyle, söz konusu bu olgu AB bölgesinin ulaştırma ağlarının niteliği açısından gerek bu bölgenin gerekse küresel ilişkilerin gelişimi açısından belirleyici bir rol almasına neden olmaktadır. Ancak Çin'in satıcı konumda olan bir ülke olması alıcı ülke olan AB'ye yönelik bağımlılığını artırıcı özelliğini de ortaya çıkarmaktadır. Diğer taraftan dünya geneline bakıldığında, olağanüstü hallerden (salgın ve pandemi) bağımsız düşünüldüğünde, dört temel unsura ulaşımın getirdiği kolaylıklar ve dünya ölçeğinde monopol piyasanın kalmamasından dolayı hammadde ve tamamlayıcı ürünlerdeki seyahat artışı Uzak Doğu'dan Latin Amerika'ya, Orta Asya'dan Avrupa'ya kadar yaşanırken, bilgi teknolojilerinin hızlı dolaşımı neticesinde sanayi ürünlerinin yerinde üretilmesini de hızlandırmıştır. Haliyle, AB ve ABD eksenli Batı ülkelerinin iki yüz yıllık sanayi hükümlerinin yavaş yavaş azaldığı ve dünyada "eksen kayması" diye adlandırılan bir olgunun vuku bulunduğu bir döneme girildiği söylenebilir. Elbette bu değişim bugünden yarına dünya dengelerini değiştirecek kadar etki oluşturmayabilir ancak dünya devletlerinin aşırı ulusal çıkar ilişkisi içerisinde hareket ettiği, küresel bir realite ile karşı karşıya kaldığımız ve buna "kürealizm" kavramı ile tanımladığımız bir atmosferin oluştuğunu söyleyebiliriz.

Kürealist bir konjonktürel ortamda "Coğrafya Kaderdir" özdeyişi çerçevesinde Türkiye, konumu bakımından kendi elini güçlendirmek zorunda olan bir ülkedir. Bu da ancak, ulaştırma araştırması alanında yapılan çalışmaları devlet politikası olarak uygulaması ile söz konusu olacaktır. Doğru politikaların seçimi ve yaratılması ancak bilimsel araştırma temelli uygulamalarla mümkün olacaktır. Hatta Türkiye'nin üzerinde bulunduğu Doğu-Batı ticaret koridorunun dünyanın en yoğun trafik koridorlarından biri olması ve bu özelliği ile yakın gelecekte trafik yoğunluğunun nicelik olarak daha da artması beklenirken, Türkiye üzerindeki transit geçiş güzergâhlarının iyi bir şekilde planlanması gerekmektedir. Bu bağlamda, Türkiye hem kendi ulaştırma kesimini planlayıp örgütlemek zorunda, hem de bölgenin artacak ulaştırma gereksinimlerini karşılanmasında öncü olmak durumundadır.

Bunu yaparken hâlihazırda taşımacılık konusunda AB ile olan bazı sorunlar görmezden gelinemez. Her ne kadar AB'ye aday üye ülke olsak da, kara ulaştırma taşımacılığında AB tarafından Türkiye'ye karşı bazı engellemeler söz konusudur. Karayolu geçiş belgesi sınırlandırmaları, geçiş belgesi kotaları, sınır geçiş kontrolleri güçlüğü, sürücülerin vize sorunları başlıca ve çözüm bekleyen önemli sorunlardır. Türkiye-AB ihracat-ithalat değerlerine bakıldığında, Türkiye'nin AB'ye ihracatı artarken, yapılan kısıtlamalar neticesinde sınır geçişlerinde önemli düşüşler görülmektedir. Küresel anlamda transit serbestisine aykırı olarak uygulanan ve mal ticaretini serbestleştiren Gümrük Birliği anlaşmasının işleyişini asimetrik şekilde bozan bu uygulamalardan kaynaklanan ek maliyetler ve kayıplar oluşmaktadır. Nitekim bu uygulama, Türkiye ile ticari ilişkileri ve yatırımları olan AB'li yatırımcılar, üreticiler ve tüketiciler için de önemli bir sorun oluşturmaktadır. Dolayısıyla, Gümrük Birliği Anlaşması'ndaki asimetrik durumu düzeltmek, anlaşmayı daha demokratikleştirmek ve genişletmek adına Gümrük Birliği Antlaşmasının yeniden güncellenmesi her iki taraf için önemli bir kazanım olacaktır.

John Maynard Keynes (1936) "*İstihdam, Faiz ve Paranın Genel Teorisi*" başlıklı eserinde, ülke genelinde toplam talebin artması için devletin para ve mali politikalara ağırlık vermesi gerektiğini ve bu yöndeki uygulamaların ekonomik sistemin aksayan yanlarının onarılabileceğini öngörmüştür. Keynes'e ait bu öngörü 1929 büyük buhranın şartlarında olgunlaşmış ve ta ki 1970'li yılların sonlarında müdahaleci liberal sistemin kendini devletçi politikalara evrilmesine kadar sürmüştür. Elbette neo liberal politikalarla birlikte iktisadi alanda özel sektörün faaliyet alanı genişleyerek kamu hizmeti anlayışında da bazı dönüşümler yaşanmıştır. Ancak son kertede serbest piyasa ortamındaki toplam talebi artırma noktasında yine de devletin önemli rolleri ve enstrümanları bulunmaktadır. Bu bağlamda Türkiye'deki "toplam talebi artırmak" için KÖİ yatırımlarına ağırlık verildiği düşüncesi kısmen haklılık içerse de, aslında KÖİ ulaştırma yatırımlarının ana gayesinin konjonktürel olarak dünya genelinde var olan ticaret yollar rekabetinde Türkiye'nin de yerini alma çabası olarak görülmektedir. Bu bakımdan dünya ticaret yollarının farklı pazarlar üzerinden şekillenmesi yerine coğrafi koşul avantajı bulunan Türkiye'nin, kamu bütçesinin elvermeyeceği olanaklar dışında alternatif bir finansman modeli olan KÖİ modelini kullanarak bu projeler için krediör bulunması ve icraata geçirmesi ciddi anlamda olumlu bir gelişmedir. Nitekim KÖİ

modeli ile yapılan ulaştırma yatırımlarına bakıldığında, söz konusu yatırımların küresel ölçekte ulaşım sistemine entegre olabilecek yatırımlar olarak görölmektedir. Fotoğrafin geniş perspektifi bir tarafa bırakılacak olunursa, elbette Türkiye'nin kırılgan ekonomik yapısı itibariyle Türkiye'de uygulama bulmuş KÖİ yatırımlarının ileriye yönelik devlet hazinesine ayrı bir yük getirme riski söz konusudur. Ancak sözleşme yapılanması iyi yönetilmiş ve gelir akışı sağlayan her KÖİ modelinin ülke ekonomisini olumlu yönde etkileyeceği şüphe götürmez bir gerçektir. Bu bağlamda, yatırıma alınması önceliklendirilmiş projelerin KÖİ ve geleneksel modeller arasında fayda maliyet karşılaştırılması yapılarak uygulamaya geçirilmesi, ekonomik dengelerin bozulmaması için kronik kriz önleyici tedbir olarak kabul edilmektedir. Ayrıca bu alanda ulusal stratejilere uyumlu, etkinlik, tam rekabet ve tam şeffaflık ilkesi kapsamında ihalelerin oluşturulması gerekmektedir. Birleşik Krallık gibi KÖİ uygulamalarında deneyimli ülkelerin yapısal ve yönetsel esaslarından faydalanmak ülkemizi bu konuda bir üst seviyeye taşıyacaktır. Ayrıca KÖİ projelerin izlenmesi için yeterli ayrıntıda iç ve dış ekonomik dengeler konusunda fikir verecek veriler ışığında, denetleme, düzenleme, kayıt ve izlenmesi gibi sürece ilişkin düzenlemelerin gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

KAYNAKÇA

- Afşar, M., Erdoğan, Z., Kutlu, E., Açıkalın, S., Afşar, A., Er, F., Tosunoğlu, T. (2015), Yüksek Hızlı Tren'in Eskişehir'e Etkileri Araştırması, Eskişehir Ticaret Odası Yayınları, No: 31, Eskişehir.
- Ağar, E. (2005), Ulaştırma Ana Planı Stratejisi II. Rapor (Mevcut Durumun Analizi), Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi, Ankara.
- Airporthaber, Turhan: İstanbul havalimanı 224 milyon Euro ek ödeme yapacak, (04.02.2020), <<https://www.airporthaber.com/istanbul-havalimani-haberleri/turhan-istanbul-havalimani-224-milyon-euro-ek-odeme-yapacak.html>> (21.03.2020).
- Akgüngör, A. P., Demirel, A. (2004), "Türkiye'deki Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları", *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, C. 10, sayı 3, s 570-590.
- Akın, F. (2017), "İkinci Dünya Savaşı Sonrası Yeni dünya Düzeni ve Türkiye", *İş ve Hayat Dergisi*, Cilt: 3, Sayı: 5, s. 119-134.
- Akoğlu, T. (1974), Kapitalizm, Sosyalizm ve Demokrasi, Varlık Yayınları.
- Aktan, C. C. (2004), "Toplam Kalite Yönetimi Ve Türk Ekonomisine Sağlayacağı Katkılar", http://www.canaktan.org/canaktan_personal/canaktan-arastirmalari/toplam-kalite/aktan-toplam-kalite-turkiye.pdf, adresinden alındı.
- Aktan, C. C., Dileyici, D. (2005), "Genel Olarak Altyapı Hizmetleri", Ed.: Coşkun Can Aktan, Dilek Dileyici & İstiklal Vural, *Altyapı Ekonomisi - Altyapı Hizmetlerinde Serbestleşme ve Özelleştirme*, s. 1-8, Seçkin Yayınları, Ankara.
- Aktan, C. C., Vural, İ. Y. (2002), "Gelir Dağılımında Adalet(siz)lik ve Gelir Eşit(siz)liği: Terminoloji, Temel Kavramlar ve Ölçüm Yöntemleri", Coşkun Can Aktan (ed.), *Yoksullukla Mücadele Stratejileri*, Ankara: Hak-İş Konfederasyonu Yayınları, <http://www.canaktan.org/ekonomi/yoksulluk/birinci-bol/aktan-vural-gelir-dagilimi.pdf>, adresinden alındı.

- Aktuğlu Aktan, Esin Ö., “Ulaşımında Yeni Teknolojiler ve Uygulamaların Kent Biçimine (olası) Yansıması”, <http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/3193.pdf>. adresinden alındı.
- Alagöz, M., Yokuş, T. (2017) “Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) Yatırımları ve Ekonomik İllüzyon Etkisi, *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi* 19 (32), ss. 115-122.
- Alchian, A. (1977), “Some Economics of Property Rights”, *Economics Forces Work*, in Liberty Press, 127-49, <http://www.jstor.org/stable/43206327>. adresinden alındı
- Aldın, H., Çetinkaya, V., Deveci, A. (2015), “Türkiye Avrupa Ulaştırma Koridorunda Çoklu Taşımacılık Maliyetleri ve Taşıma Türü Seçimi”, *11. Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı*, İnşaat Mühendisleri Odası Yayınları, 27-29 Mayıs 2015, s. 169-180, İstanbul.
- Alkin, E. (2010), Kurumlarla Yakın Ekonomi Tarihi, İTO Yayınları, İstanbul.
- Allen, F. J. (1952), THE BIG CHANGE; America Transforms Itself 1900-1950, Harper & Brothers, Book Club Edition edition (January 1, 1952).
- Alptekin, M. Y. (2015), “Kapitalizmin Ortaya Çıkışı: Jeo-Kültürel Yaklaşım”, *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sosyal Bilimler Dergisi*, sayı 10, s. 231-141.
- Altınok, S. (2001), “Türkiye’de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi”, *Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, Sayı:1-2, s.72-87.
- Altyapı ve Yatırımlar Genel Müdürlüğü (AYGM) (2019), Kanal İstanbul Çed Raporu, UAB Yayınları.
- Álvarez, A. A. C., Orea, L. (2006), “Econometric testing of spatial productivity spillovers from public capital”, *Hacienda Pública Española/Revista de Economía Pública*, 178(3), 9-21.
- Anadolu Ajansı, M. Cahit Tuhan, görüşme, (13.01.2020), <<https://www.ntv.com.tr/ekonomi/bakan-turhan-kanal-istanbuldan-gececek->

gemilerden-alacagimiz-para-yillik-1-milyar-dolar-
civarında,Ffo_JCxLNEmMK6kSng9bHg>

- Ansal, H. (1992), “Alternatif Teknoloji ve Son Teknolojik Gelişmeler”, *Alternatif Teknoloji Teknik Değişmenin Politik Boyutları*, Ed. David Dickson, Çev. Nezih Erdoğan, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Ansal, H. (2004), “Geçmiş Ve Gelecekte Ekonomik Gelişmede Teknolojinin Rolü”, *Teknoloji*, TMMOB, Mayıs 2004, Ankara.
- Arı, K. (2011), “İzmir’de Deniz Ulaşımı ve Ticaretinin Kent Kimliğinin Oluşumu Üzerindeki Etkileri”, *İzmir Ulaşım Sempozyumu, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, Özel Sayı 2011, Cilt: 3, Sayı: 1, s. 1-18, İzmir.
- Arıdemir, H. (2016), “Karadeniz’e Kıyıdaş Devletler Açısından Montrö Sözleşmesi’nin Sağladığı Denge Rejimi”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Afro-Avrasya Özel Sayısı-Aralık 2016, Sayfa 244-253. http://birimler.dpu.edu.tr/app/views/panel/ckfinder/userfiles/17/files/DERG_/afro-avrasya/244-253.pdf, adresinden alındı.
- Armaoğlu, F. (1991), 20.Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1990), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Cilt 1, 7.Baskı, Ankara.
- Arnold, D. (1995), Coğrafi Keşifler Tarihi, Çev: Osman Bahadır, Alan Yayıncılık, 1. Baskı, İstanbul.
- Arslan, O., Arı, S. (2004), Amerika: Özgürlük Havarisi mi Yoksa Günah Keçisi mi?, Platin, Ankara.
- Arslantürk, Z., Amman, M. T. (2013), Sosyoloji: Kavramlar, Kurumlar, Süreçler, Teoriler, Çamlıca Yayınları, 9. Baskı, İstanbul.
- Armağan, R. (2003), "Kamu Ekonomisinde Dışsallıklar ve Dışsallıkların İçselleştirilmesi", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (9), s. 159-178.
- As, E. (2006), “Cumhuriyet Döneminde Ulaşım Politikaları (1923-1960)”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir.

- Atik, S. (1979), “Türkiye’de Demiryollarının Tarihi Gelişim Süreci ve Mekan Organizasyonuna Etkileri”, *1.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler)*, 9-10-11 Ocak 1979, Ankara.
- Atta, D. V. (1986), “Why is There no Taylorism in the Soviet Union?”, *Comparative Politics*, Vol. 18, No. 3, s. 327-337.
- Avcı, S. (2005), “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları”, *Ulusal Coğrafya Kongresi (Prof. Dr. İsmail Yalçınlar anısına), Bildiri Kitabı*, Sayfa: 87-96, 29-30 Eylül 2005, İstanbul.
- Aydemir, C., Güneş, H. H. (2016), “Merkantilizmin Ortaya Çıkışı”, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, Kış-2006 Cilt 5, Sayı 15, s.136-158, www.e-sosder.com ISSN:1304-0278.
- Aydoğan, M. (2002a), *Avrupa Birliğinin Neresindeyiz? Tanzimat’tan Gümrük Birliği’ne*, Kum Saati Yayınları, İstanbul.
- Aydoğan, M. (2002b), *Yeni Dünya Düzeni Kemalizm ve Türkiye*, 2.Cilt, Kum Saati Yayınları, İstanbul.
- Aydoğanoglu, E. (2011), *Emek Sürecinin Dönüşümü*, Kültür Sanat Sendikası Yayını, Ankara.
- Ayten, N., (1994), *İstanbul Ulaşımında Denizden Yararlanma*, İTO yayınları, No:1994–29, İstanbul.
- Ataseven, R., Tunahan, H. (2015), “Gümrük Birliği Anlaşmasının Önemli bir Asimetrisi Olarak karayolu taşıma Kotaları” *Journal of Management, Marketing and Logistics – (JMML)*, ISSN: 2148-6670, sayfa 84-93.
- Avrupa Birliği Başkanlığı (2019), *Türkiye-AB İlişkilerinin Tarihçesi*, <<https://www.ab.gov.tr/p.php?e=111>>(12.05.2019).
- Avrupa Komisyonu (2019), *AB Genişleme Politikasına İlişkin 2019 Bilgilendirmesi - Türkiye Raporu*, <https://www.ab.gov.tr/siteimages/birimler/kpb/2019_trkiye_raporu-_tr.pdf> (20.05.2020).

- Babalık-Sutcliffe, E. (2010), "Türkiye'nin Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı'nın Geliştirilmesi Projesi: Ulaştırma Sektörü Mevcut Durum Değerlendirmesi Raporu", Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.
- Babalık-Sutcliffe, E. (2013), "Urban Form and Sustainable Transport: Lessons from the Ankara Case" *International Journal of Sustainable Transportation*, v.7, p.416-430.
- Bailes, K. E. (1981), "Ideology and the Transfer of American Technology to the Soviet Union, 1917-1941", *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 23, No. 3, pp. 421-448.
- Bakan, S. (2019), İktisadi Düşünceler ve Devlet: Devletin İktisadi ve Siyasal Eylemlerinin Etkileşimi, BİLSAM Yayınları, Nisan 2019, Malatya.
- Bakırcı, A. E. (2005), "Taşıt İşletme Maliyetleri Bileşenlerinin İrdelenmesi, Tasarruf Bakışının Yerleştirilmesi", *6.Ulaştırma Kongresi*, cilt.1, 23-25 Mayıs 2005, ss.395-404, İstanbul.
- Bakırcı, M. (2012), "Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı", *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 25, s. 340 – 377, İstanbul.
- Banister, D., Berechman, J. (2000), *Transport Investment and Economic Development*, UCL Press, London.
- Barber, W. J. (1991), İktisadi Düşünce Tarihi, Çev: İhsan Durdu, Çıdam Yayınları, İstanbul.
- Barker, J. M. ve diğerleri (1951), *The Economy of Turkey, An Analysis and Recommendations For a Development Program*, International Bank for Reconstruction and Development, The John Hopkins Press, Baltimore.
- Basalla, G. (2000), *Teknolojinin Evrimi*, Çev.: Cem Soydemir, Tübitak Yayınları, Ankara.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İ. Hus, no. 12, B 1318; İ. Hus. no. 92, B 1318.

- Başer, N. E. (2011), “I. Sanayi Devriminde Teknolojik Gelişmenin Rolü”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Başkaya, F., Liberalizm, Kapitalizm ve Sol, <https://tr.scribd.com/document/53132490/BASKAYA-Liberalizm> (25.02.2018).
- Başkaya, F. (1995), *Az gelişmişliğin Sürekliliği*, İmge Yayınevi, 3. Baskı, Ankara.
- Bayındırlık ve İskan Bakanlığı (2009), “Kentsel Teknik Altyapı ve Ulaşım Komisyonu Raporu”, 2. Kentleşme Şurası 2009, Ankara.
- Beaud, M. (1983), *A History of Capitalism 1500-1980*, Monthly Review Press, New York.
- Belek, İ. (1997), ‘Postkapitalist’ Paradigmalar, Sorun Yayınları, İstanbul.
- Beşer, M. E. (2018), “Çin-AB İlişkileri: Reddedilemez Teklifler, Vazgeçilmez Prensipler”, *Boğaziçi Asya Araştırmaları Merkezi*, İstanbul.
- Bilgiç, V. (2011). “Küreselleşme sürecinde kamu hizmetinde dönüşüm”, *Kamu yönetiminde yeni vizyonlar*, Ed. Bekir Parlak, 2. baskı, s. 91-120, Alfa Aktüel Yayınları, Bursa.
- Blommfield, G. (1978), *The World Automotive Industry*, David & Charles Inc., Vermont.
- Blommfield, P., Group, C., (2006), “The Challenging Business of Long-Term Public – Private Partnerships: Reflections on Local Experience”, *Public Administration Review*, Volume 66, Issue 3, March-April.
- Boratav, K. (1998), *Türkiye İktisat Tarihi 1908-1985*, Gerçek Yayınevi, İstanbul.
- Bostanoğlu, B. (1999), *Türkiye-ABD İlişkilerinin Politikası*, İmge, İstanbul.
- Bovis, C. (2007), *EU Public Procurement Law*, Edward Elgar, *Northampton*, s. 175-180.
- Braverman, H. (1998), “Labor and Monopoly Capital: The Degradation of Work in the Twentieth Century”, *Monthly Review Press*, New York.

- Breninksi, Z. (2016), Büyük Satranç Tahtası: Amerika'nın Küresel Üstünlüğü ve bunun Jeostratejik Gereklilikleri, İnkılap Yayınları.
- Button, K. (1993), Transport Economics, Edward Elgar Publishing Limited, 2.Edition, England.
- Candemir, Y. (2002), "Dünyada ve Türkiye'de Ulaştırma Öğrenimi", *Cumhuriyet Bilim Teknik Dergisi*, 19 Ekim 2002, Sayı:813.
- Candemir, Y. (2005), "Küreselleşme, Teknolojik Gelişme ve Ulaştırmada Yenilikler: Dünya ve Türkiye", 6. *Ulaştırma Kongresi*, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, İ.T.Ü, , 23- 24-25 Mayıs 2005, İstanbul.
- Cansevdi, H. (2004), Avrupa Birliği'nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumunu, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Cantos, P., Gumbau, A. M., Maudos, J. (2005), "Transport infrastructures, spillover effects and regional growth: evidence of the Spanish case.Transport Reviews", *Taylor & Francis Journals*, Volume 25(1), p. 25-50.
- Commission of the European Communities (CEC) (1992), "The Future Developments of The Common Transport Policy, Luxemburg, Office for Official Publication of The European Communities.
- Commission of the European Communities (CEC) (1995), White Paper: The Common Transport Policy: Action Programme 1995-2000.[COM(95)302], July 1995, Brussels.
- Commission of the European Communities (CEC) (1998), White Paper: Fair Payment for Infrastructure Use: A Phased Approach to a Common Transport İnfrastructure Changing Framework in the EU.[COM(98)466], July 1998, Brussels.
- Commission of the European Communities (CEC) (2001), White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide. [COM(2001)370], Brussels, September 2001.
- Cillov, H. (1962), Türkiye Ekonomisi, İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 962, İstanbul.

- Clerck, D. De, Demeulemeester, E., Hierroelen, W., (2012), “Public Private Partnerships: Look Before You Leap Into Marriage”, *Review of Business and Economic Literature*, Vol 57, 3.
- Cnntürk, İstanbul havalimanları, 6 ayda 48 milyon yolcuyu ağırladı (07.07.2019), <<https://www.cnnturk.com/ekonomi/turkiye/istanbul-havalimanlari-6-ayda-48-milyon-yolcuyu-agirladi>> (21.03.2020).
- Cook, G. N., Billing, B. G. (2017), *Airline Operations and Management*, First Edition, Routledge, Newyork.
- Conklin, J. G. (1995), "From GA TT to The World Trade Organization: Prospects for a Rule-Integrity Regime", (eds. C. Roe Goddard, John T. Passe-Smith, John Conklin), *International Political Economy: State Market Relations in The Global Order*, Lynne Rienner Publishers, USA.
- Coşkun, A. (1981), “Türkiye Elektroteknik Sanayii Durumu ve Gelişmesi” , *Cumhuriyet döneminde Türk Sanayiinin Gelişmesi Sempozyumu Atatürk’ün 100. Yıldönümü Anısına, İTÜ Yayınları*, 23-26 Kasım, İstanbul
- Council Directive (1991), 91/440/AET of 29 July 1991 on the development of the Community’s railways, Official Journal L 237, 24/08/1991.
- Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (CSBB) (2019a), *Onbirinci Kalkınma Planı (2019-2023)*, Ankara.
- Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (CSBB) (2019b), *Dünyada ve Türkiye’de Kamu Özel İşbirliği Uygulamalarına İlişkin Gelişmeler Raporu*, Yayın: 0005, Ankara.
- Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (CSBB) (2019c), *Yıllar Bazında Genel Devlet İstatistikleri*, <<http://www.sbb.gov.tr/yillar-bazinda-genel-devlet-istatistikleri/>>_(20/04/2019).
- Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (CSBB) (2019d), *Temel ekonomik Göstergeler*, <<http://www.sbb.gov.tr/temel-ekonomik-gostergeler/>> (20/04/2019).

- Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (CSBB) (2019e), ekonomik ve sosyal göstergeler, <<http://www.sbb.gov.tr/ekonomik-ve-sosyal-gostergeler/#1540022258789-43a5759e-f454>> (20/04/2019).
- Çadircı, M. (1991), *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Çalışkan, G. (2019), “Dünyada Eksen Kayması: AB-Çin Yakınlaşması”, [https://ankasam.org/dunyada-eksen-kaymasi-ab-cin-yakinlasmasi/\(28.02.2020\)](https://ankasam.org/dunyada-eksen-kaymasi-ab-cin-yakinlasmasi/(28.02.2020)).
- Çancı, M. (2004), “Yeni Üyelerin katılımıyla AB Ulaştırma Sektörü ve ülkemiz Yönünden Değerlendirilmesi”, *Uta Lojistik Dergisi*, Yıl:10, Sayı: 7, Temmuz 2004, İstanbul.
- Çancı, M., Erdal, M. (2003), *Taşımacılık Yönetimi*, UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği), İstanbul.
- Çancı, M., Güngören, M. (2013), “İktisadi Yaşamda Taşımacılık Sektörü”, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, Bahar-2013, Cilt:12, Sayı:45, ss.198-213.
- Çatalpınar, S. (2001), “Ulaştırma Politikaları”, <<http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/12054.pdf>> (15.01.2020)
- Çavuşoğlu, A. (1981), “Türk Sanayisinin Gelişmesinde Karayollarının Yeri ve Önemi”, *Cumhuriyet döneminde Türk Sanayiinin Gelişmesi Sempozyumu Atatürk'ün 100. Yıldönümü Anısına*, İTÜ Yayınları, 23-26 Kasım, İstanbul.
- Çetin, H. (2002), “Liberalizmin Tarihsel Kökenleri”, *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Cilt 3, Sayı 1, s. 79-96.
- Çetinkaya, Ö. (2001), *Türkiye’de Devlet İşletmeciliği ve Özelleştirme*, Ekin Kitabevi, Bursa.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (ÇŞB) (2020), <<https://cevreselgostergeler.csb.gov.tr/turune-gore-ulasirma-fiyatlarindaki-gercek-degisim-i-91756>> (23.04.2020).
- Çiçek, S., Kişi, H. (2007), “Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturmada Sosyo-Ekonomik Boyut: Bir Model Önerisi”, *6. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu*, 25-28 Ekim 2007, s.173-180, İzmir.

- Çiftçi, K. (2009), “Soğuk Savaş Sonrasında ABD: “Rıza”ya Dayalı “Hegemonya” dan “İmparatorluk” Düzenine”, *ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 5, Sayı 10, s. 203–219
- Çubuk, M. K., Öztürk, E. A., Hatipoğlu, S., Taşdemir, G. (2006), “Hızlı Trenlerin Avrupa Birliğindeki Yolcu Taşımacılığına Etkisi”, *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 2.Cilt, Ankara.
- Daş, Savaş, “İspanya’da turist başına harcama 1.214, turizm geliri 92 milyar dolar” <<https://www.turizmguncel.com/makale/ispanyada-turist-basina-harcama-1214-turizm-geliri-92-milyar-dolar>> (26.05.2020)
- Decoster, F., Versini, F. (2017), “EU Transport and Space Policies”, *College of Europe, Professional Workshop*, 11-12 November 2017.
- Demir, M., Sever, E. (2008), “Kamu Altyapı Harcamalarının Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi: Türkiye Üzerine Bir İnceleme (1980-2007)”, *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, Yıl: 2008, Cilt: XXV, Sayı: 2, ss. 99-118.
- Deng, T. (2013), “Impacts of transport infrastructure on productivity and economic growth: recent advances and research challenges”, *Transport Reviews*, 33(6), 686-699, <https://doi.org/10.1080/01441647.2013.851745> (22.11.2019).
- Dengiz, B., Kutay, F., Duman, İ. (1997), “Türkiye’de ve Avrupa Birliği Ülkelerinde Demiryolları”, 2. *Ulusal Demiryolu Kongresi*, 15-16-17 Aralık 1997, İstanbul.
- Deniz, E. (2009), Otomotiv Sektör Raporu, European Commission, Enterprise and Industry, Bruesel.
- Deniz Haber Ajansı (2020), <<https://www.denizhaber.net/yildirim-holdingden-ekvadorda-liman-yatirimi-haber-66364.htm>> (23.03.2020).
- Deniz Ticaret Odası (DTO) (2006), Deniz Ulaştırması Alanında AT Müktesebatı Özet Rehberi, Şubat 2006, İstanbul.
- Deniz Ticaret Odası (DTO) (2007), Deniz Sektörü Raporu 2006, İstanbul
- Deniz Ticaret Odası (DTO) (2008), Deniz Sektörü Raporu 2007, İstanbul.
- Deniz Ticaret Odası (DTO) (2019), Deniz Sektörü Raporu 2019, İstanbul.

- Deniz Zeyrek, Ahmet Arslan, <<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/iste-kopru-gercekleri-40507240>> (02.07.2017).
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) (2009), “Kuruluş Tarihçesi”, 2009 Faaliyet Raporu, Ankara
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) (2019), 2019 Faaliyet Raporu, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (1963), Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967), DPT Yayınları, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (1967), İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972), DPT Yayınları, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (1972), Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977), DPT Yayınları, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (1979), Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983), DPT Yayınları, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (1985), Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989), DPT Yayınları, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (1989), Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994), DPT Yayınları, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (1995a), Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000), DPT Yayınları, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (1995b), Ulaştırma-Dış Ticaret ve Gümrükler, Türkiye AT Mevzuat Uyumlu Sürekli Ö.İ.K. Raporları, Cilt:4, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (2000a), Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005), DPT:2545-ÖİK:561, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (2000b), Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT:2545-ÖİK:561, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (2003), Ön Ulusal Kalkınma Planı (2004-2006), Ankara.

- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (2006), Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), Ankara.
- Dışilişkiler Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı (2019a), AB Yapısı ve İşleyişi <<https://www.ab.gov.tr/3.html>> (22.05.2019)
- Dışilişkiler Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı (2019b), Fasıl 21: Trans-Avrupa Ağları <https://www.ab.gov.tr/_86.html>(22.11.2019)
- Dimock, M.E. (1960), “Management in the USSR- Comparisons to the United States”, *Public Administration Review*, Vol. 20, No. 3, pp. 139-147.
- Dikmen, A., Molla, S. (2009), “Ticari Hava Taşımacılığı Sektörü ve Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı”, (Yayımlanmamış Araştırma Raporu), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Ana Bilim Dalı, Örgütsel Davranış Bilim Dalı, İstanbul.
- Dileyici, D., Vural, T. (2006), “Kamusal Mallar Teorisinde Yeni Gelişmeler”, *Kamu Maliyesinde Yeni Yaklaşımlar*, Ed. Coşkun Can Aktan, İstiklal Y. Vural, Seçkin Yayınevi, Ankara.
- Dinler, Z. (2004), Mikro Ekonomi, 15. Basım, Ekin Kitabevi Yayınları, Bursa.
- Directorate General For Energy and Transport (2003), European Energy and Transport Trends to 2030, European Communities, Belgium.
- Doganis, B. R. (2006), The Airline Business, Routledge, London and NewYork.
- Doğan, B. B. (2011), “Kalkınma İktisadının XX. Yüzyıldaki Gelişim Süreci, İktisat Politikalarına Etkisi ve son on Yıllık Konjonktürün Disiplinin Geleceğine Olası Etkileri”, *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* (22) 2011 / 2: 41-83
- Doğru, Ş., Evren, G. (1998), “Ulaştırma Yatırımlarının Finansmanı”, *4.Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı*, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, , 3-4-5 Haziran 1998, Denizli.
- Dumludağ, D. (2004), “Küreselleşmeyi ‘Büyük Dönüşüm’ Üzerinden Okumak” *Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt: 19, Sayı: 1, s.121-136.

- Dura, C., Atik, H. (2007), Avrupa Birliği, Gümrük Birliği ve Türkiye, Nobel Yayın Dağıtım, 3.Baskı, Ankara.
- Duran, M. (1994), “zelleştirmenin Toplumsal ve Ekonomik Boyutları”, Ed. Ergin Arıoğlu, Dünyada ve Türkiye’de zelleştirme, Türkiye, *Maden İşçileri Sendikası Yayını*, s. 75-123, Ankara.
- Durgun, B. (2006), “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye’de Karayolu Ulaşımı ve İzmir Uygulamaları”, *ÇTTAD*, V/13, ss. 25-49.
- Dünya Doğayı Koruma Vakfı (WWF) (2015), Ya Kanal Ya İstanbul-Kanal İstanbul Projesinin Ekolojik, Sosyal ve Ekonomik Değerlendirilmesi, <https://d2hawiim0tjbd8.cloudfront.net/downloads/kanalistanbul_1.pdf>. (11.01.2020).
- Eğilmez, M. (2012), Kolay Ekonomi, Remzi Kitabevi, 4. Basım, İstanbul.
- Ekonomi Bakanlığı (2016), Gemi İnşa Sektörü, Ekonomi Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Ekonomi ve Dış Politika Araştırmalar Merkezi (EDAM) (2016), İstanbul Yeni Havalimanı Ekonomi Etki Analizi, EDAM Yayınları, Eylül 2016, İstanbul.
- Eldem, V. (1970), Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi şartları Hakkında Bir Tetkik, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.
- Emek, U. (2010), Altyapıda Kamu zel İşbirliği Yöntemleri, İktisadi Araştırmalar Vakfı, İstanbul.
- Emmioğlu, K. (2010), Türkiye’de Sanayinin Serüveni, Truva Yayınları, İstanbul.
- Ener, M., Demircan, E. (2008), “Küreselleşme Sürecinde Değerşen Devlet Anlayışından Kamu Hizmetlerinin Dönüşümüne: Sağlık Hizmetlerinde Piyasa Mekanizmaları”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt 13, Sayı 1, s. 57–82,
- Engin, V. (1993), Rumeli Demiryolları, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- Eraydın, A., (1992), Post-Fordizm ve Değerşen Mekânsal ncelikler, Ortadoğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara.
- Erbay, Y. (1998), “Küreselleşen Dünyada Türkiye”, *Türk İdare Dergisi*, Sayı 421.

- Ercin, E. (2005), Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası, 3.Baskı, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, Ağustos 2005, İstanbul.
- Erdal, M., Dağlı, İ. (2008), “Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı”, Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Ed. Murat Erdal, Beta Yayıncılık, Sayfa 473-485, İstanbul.
- Erel, A. (1995), “Ulaştırma Planlamasında Talep-Sunu İlişkileri”, 3. *Ulaştırma Kongresi (Bildiriler)*, TMMOB Yayınları, Mega Basım, ss. 81–92, İstanbul.
- Ergün, İ. (1985), Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Hacettepe Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları No:10, Ankara.
- Ergünsü, U. (2017), “İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri”, <<http://www.tyb.org.tr/umut-ergunsu-ipek-yolunun-yeniden-canlandirilmasi-ve-turkiye-31493h.htm>>(31.10.2017)
- Eroğlu, N., Koraltürk, M. (1999), “Barker Raporu”, 75 Yılda Çarklardan Chip'lere, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.
- Erkal, M. E. (1990), İktisadi Kalkınmanın Kültür Temelleri, Ankara.
- Erkal, M. E. (1998), Sosyoloji (Toplumbilimi), İstanbul.
- Erkal, B., Tuncer, A. (2013), “Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Bölgesel Kalkınma Politikaları: Bölgesel Kalkınma Ajansları ve Türkiye Uygulaması”, *Akademik İncelemeler Dergisi*, 8 (1), Sayfa:165-189.
- Emek, U. (2009), “Karşılaşmalı Perspektiften Kamu Özel İşbirlikleri: Avrupa Topluluğu ve Türkiye”, *Rekabet Dergisi*, 10(1), 7-53.
- Emekli, M. A. (2008), “Avrupa Birliği (AB) Ulaştırma Politikasındaki Güncel Eğilimler Bağlamında Türkiye Konteyner Taşımacılığı”, *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*, Ed. Murat Erdal, Sayfa 451-472, Beta Yayıncılık İstanbul
- Espirage, J. L. N., Marti'n-Segura, J. A. (2011), “Public–Private Partnership And Regional Productivity In The UK”, *The Service Industries Journal*, S.31(4), ss.559-580.
- Eşiyok, B. A. (2009), “Sanayi Planlarından 1947 İktisadi Kalkınma Planı'na: Bir Dönüşümün Kısa Öyküsü”, *Memleket Siyaset Yönetim*, Sayı.11.

- Eurocontrol, (2016) "Eurocontrol Seven-Year Forecast February 2016"
<<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/forecasts/seven-year-flights-service-units-forecast-2016-2022-Feb2016.pdf>> (02.02.2020).
- Euronews (2020a), Dünyada ne kadar kanal var, niçin yapıldı ve ne kadar gelir sağlıyor
<<https://tr.euronews.com/2019/12/30/dunyada-ne-kadar-kanal-var-nicin-yapildi-ve-ne-kadar-gelir-sagliyor>> (02.03.2020).
- Euronews (2020b), Türkler parayı gıda ve ulaşım; Avrupalı ise eğlence, kültür, lokanta ve otele harcıyor <<https://tr.euronews.com/2019/08/05/turkler-paray-gida-ve-ulasima-avrupali-ise-eglence-kultur-lokanta-ve-otele-harciyor>> (25.08.2020).
- European Commission (EC) (1985), Completing the Internal Market, White Paper from the Commission to the European Council, COM(85) 310, Milan
- European Commission (EC) (1995) "Towards Fair and Efficient Pricing in Transport: Policy Options For Internalising The External Costs of Transport in The European Union" COM(95)691 Final.
- European Commission (EC) (2002), TINA Final Report, Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas Developments and Activities in 2000 and 2001, Vienna.
- European Commission (EC) (2003), Guidelines for Successful Public-Private Partnerships. <https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/ppp_en.pdf> (05.05.2020).
- European Commission (EC) (2004), Green Paper on Public-Private Partnerships and Community Law on Public Contract and Concession. Presented by the Commission, Brussels <<https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/94a3f02f-ab6a-47ed-b6b2-7de60830625e/language-en>> (08.05.2020).
- European Commission (EC) (EC) (2005a), "Trans-European Transport Network, TEN-T Priority Axes and Projects 2005", <www.ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_en.pdf> (12.10.2019).

- European Commission (EC) (2005b) “*Networks for Peace and Development. Extension of the major Trans-european Transport Axes to the Neighbouring Countries and Regions*”,
- European Commission (EC) (2008)– Directorate General for Energy and Transport (2008), TEN – T Trans-European Transport Network Implementation of the Priority Projects Progress Report, May 2008
- European Commission (EC) (2011), Illustrated Brochure, White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, Brussels, 28.3.2011, COM(2011) 144 final.
- European Commission (EC) (2014). *Transport*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.
- European Commission (EC) (2018), Transport in the European Union Current Trends and Issues, Directorate-General Mobility and Transport, B-1049 Brussels.
- European Commission (EC) (2019), Transport in the European Union Current Trends and Issues <<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>> (11.11.2019).
- European Commission (EC) (2020a), Activities of European Union Transport <http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm> (01.01.2020).
- European Commission (EC) (2020b), Infrastructure and Investment <https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en> (21.03.2020).
- European Commission (EC) (2020c), statistic <<https://ec.europa.eu/inea/ten-t/ten-t-projects/statistics>> (21.03.2020).
- European Commission (EC) (2020d), Financial Engineering <<https://ec.europa.eu/inea/en/ten-t/ten-t-projects/financial-engineering>> (21.03.2020).
- European Commission (EC) (2020e), Seminar on TEN-T Project Finance & PPPs <<https://ec.europa.eu/inea/news-events/events/seminar-ten-t-project-finance-ppps>> (21.03.2020).

European Commission (EC) (2020f), road-initiatives
 <https://ec.europa.eu/transport/modes/road/road-initiatives_en> (21.03.2020).

European Commission (EC) (2020g), Europe on the Move: Commission completes its agenda for safe, clean and connected mobility
 <https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2018-05-17-europe-on-the-move-3_en> (21.03.2020)

European Commission (EC) (2020h), EU Aviation: 25 years of reaching new heights
 <https://ec.europa.eu/transport/modes/air/25years-eu-aviation_en> (21.03.2020)

European Commission (EC) (2020i), Air- Airports
 <https://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports_en> 21.03.2020).

European Commission (EC) (2020j), Airport capacity and quality
 <https://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports/airport_capacity_and_quality_en> (21.03.2020).

European Commission, Maritime (EC) (2020k),
 <https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_en> (21.03.2020).

European Commission (EC) (2020l), Maritime-Ports
 <https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/ports_en> (21.03.2020).

European Commission (EC) (2020m), Maritime-motorways
 <https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea_en>
 (21.03.2020).

European Commission (EC) (2020n), Maritime-short sea,
 <https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/short_sea_shipping_en>
 (21.03.2020).

European Commission (EC) (2020o), rail-market
 <https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market_en> (21.03.2020).

European Commission(EC) (2020p), European strategies
 <www.europe.eu/transport/strategies> (21.03.2020).

European Commission (EC) (2020r), Promoting efficient, safe and green land transport
 <https://ec.europa.eu/transport/modes/road_en> (21.03.2020).

European Commission (EC) (2020s), Commission presents a new Aviation Strategy for Europe <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_15_6144> (12.02.2020)

European Commission (EC) (2020t), Air, What do we want to achieve ? <https://ec.europa.eu/transport/modes/air_en> (13.02.2020).

European Commission (EC) (2020u), Investment, <<http://ec.europa.eu/trade/policy/accessing-markets/investment/>> (29.01.2020)

European Commission (EC) (2020v), Shares in the world market for exports of goods, 2018.png <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Shares_in_the_world_market_for_exports_of_goods,_2018.png> (22.02.2020).

European Commission (EC) (2020y), Turkey EU international trade in goods statistics, <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Turkey-EU_-_international_trade_in_goods_statistics> (23.02.2020).

European Commission (EC) (2019), European strategies-White paper 2011, <https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en> (25.12.2019).

European Court of Auditors Special Report (2018), Public Private Partnerships in the EU: Widespread shortcomings and limited benefits <<https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/ppp-9-2018/en/>> (28.05.2020).

European Investment Bank (EIB) (2018), EPEC Data Portal, <<http://data.eib.org/epec/>> (02.10.2018)

European Investment Bank (EIB) (2020), <<https://data.eib.org/epec/sector/all>>

European Parliament (2015), “*Transport in Turkey-Major Trend and Issues*”, Briefing.

European Parliament (2019), Common transport policy: overview <<http://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview>> (11.10.2019).

- European Union (EU) (1996), “EU Commission White Paper on Strategy for Revitalising the Community's Railways”, < <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/59802bc4-5957-4c0a-adb8-de8fb346af7a>> (22.02.2020)
- European Union (EU) (2019), Treaty on European Union, <https://europa.eu/europeanunion/sites/europaeu/files/docs/body/treaty_on_european_union_en.pdf> (19.10.2019).
- Eurostat (2020), ASEAN-EU - international trade in goods statistics, <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/ASEAN-EU_-_international_trade_in_goods_statistics> (21.03.2020).
- Evren, G. (2006), “Cumhuriyet Döneminde Ulaştırma”, *TMH - Türkiye Mühendislik Haberleri*, Sayı 442-443 - 2006/2-3
- Evren, G., Öğüt, S. (1997), “Türkiye Ulaştırma Politikası Bağlamında Demiryollarımız”, 2. *Ulusal Demiryolu Kongresi*, 15-16-17 Aralık 1997, İstanbul,
- Evyapan, R. (1993), "Bölgelerarası Bütünleşme Açısından Demir Yolları", *Demir Yolları Dergisi*, Sayı: 4, Nisan, 1993.
- Faulkner, H. (1960), *American Economic History*, Eighth Edition, Harper&Row, Publishers, New York.
- Feldstein, M. (1986), “Supply Side Economics: Old Truths and New Claims”, *The American Economic Review*, Vol. 76, No. 2 (May), s.26-30.
- FERGUSON, E.S. (1967b). *Steam Transportation. Technology In Western Civilization Volume I* (284–302). Der. Kranzberg M. ve Pursell C.W., Oxford University Press, New York.
- Finch, J.K. (1967), *Transportation And Construction, 1300–1800: The Rise of Modern Civil Engineering Technology In Western Civilization*, Der. Kranzberg M. ve Pursell C.W. Volume I, ss. 187–214, Oxford University Press, New York.
- Fletcher, R.A. (1913), *Travelling Palaces, Luxury in Passenger Steamships*, Sir Isaac Pitman&Sons Ltd., London.
- Flinders, M., (2005), “The Politics of Public–Private Partnerships”, *The British Journal of Politics & International Relations*, Volume 7, Issue 2.

- Flora, P. (1983), *State, Economy and Society in Western Europe 1815-1975, A Data Handbook in Two Volumes*, Chicago, USA.
- Freeman, C. F., Soete, L. (2003), *Yenilik İktisadı*, Çev. Ergun Türkcan, Tübitak Yayınları, Ankara.
- Foreman Peck, J. (1983), *A History of The World Economy:International Economic Relation Since 1850*, Harvester Wheatsheaf, GreatBritain.
- Garrison, W. L. (2003), *Historical Transportation Development*, Institute of Transportation Studies, Univercity of California, U.S.A. <<https://escholarship.org/uc/item/5n54x2p5>> (25.11.2019).
- Genç, M. (2000), *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Neşriyat, 11. Basım, İstanbul.
- Gerçek, H. (2001), “Otoyolların Mali ve Ekonomik Değerlendirilmesi”, *5. Ulaştırma Kongresi (Bildiriler)*, TMMOB Yayınları, İstanbul.
- Gereffi, G. (1995), “Global Production Systems and Third World Development. In: Stallings”, *Global Clange, Regional Responses*, Ed. B. E., Cambridge University Press, p. 100-142, Cambridge.
- Giorgi, L., Schmidt, M., “European Transport Policy- A Historical And Forward Looking Perspective”, <http://www.epa-journal.eu/download/2.-european-transport-policy-a-historical-and-forward-looking-perspective.pdf> (24.11.2019)
- Grimsey, D., Lewis, M. K. (2002), “Evaluating Risks of Public Private Partnerships for Public Infrastructure Projects”, *International Journal of Project Management*, 20, 2002, s. 107-118.
- Grimsey, R. D., Lewis M. K. (2004), *Public Private Partnerships: The Worldwide Revolution in Infrastructure provision and Project Finance*, Edward Elgar, Masssachusetts.
- Grimsey, R. D., Lewis M. K. (2017), *Global Developments in Public Infrastructure Procurement: Evaluating Public–Private Partnerships and Other Procurement Options*, Edward Elgar Publishing, DOI:<https://doi.org/10.4337/9781785366192>

- Glyn, A., Hughes, A., Liptietz, A., Singh, A. (1990), “The Rise and Fall of Golden Age”, The Golden Age of Capitalism Reinterpreting the Postwar Experience içinde, der. Stephen Marglin, Juliet Schor, ss. 39–125, Clarendon Press, Oxford.
- Gökberk, M. (2000), Felsefe Tarihi, Remzi Kitabevi, İstanbul.
- Gülsoy, U. (1994), Hicaz Demiryolu, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı -Esnaf ve Sanatkârlar Genel Müdürlüğü (2017), Esnaf ve Sanatkârlar Özelinde Sektör Analizleri Projesi: Ulaştırma Sektörü, T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Gürkaynak, M., Yalçın, S. (2009), “Uluslararası Politikada Karşılıklı Bağımlılık ve Küreselleşme Üzerine Bir İnceleme”, *Uluslararası İlişkiler*, Cilt 6, Sayı 23 (Güz 2009), s. 73-92.
- Güran, M. C., Cingi, S. (2002), “Devletin Ekonomik Müdahalelerinin Etkinliği”, *Akdeniz Üniversitesi İİBF Dergisi*, , Sayı: 3, Antalya.
- Gürkan, M. İ. (1996). “Turizmin Sosyal Yapı Üzerindeki Etkileri”. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, Mart –Haziran 1996.
- Güven, H. S. (1982), Türkiye’de Ulaşım sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri, Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları, no: 199, Ankara.
- Güven, H. S. (1991), 1950’li Yıllarda Türk Ekonomisi Üzerinde Amerikan Kalkınma Reçeteleri, Ezgi Kitabevi Yayınları, Bursa.
- Gwartney, J. D., Srtoup, R. L. (1996), Temel Ekonomi, Çev. Yıldırım Arslan, imaj Yayınevi, Ankara.
- Habertürk (2020a), Osmangazi Köprüsü’ne 2.5 milyar TL, (20.02.2020), <<https://www.haberturk.com/osmangazi-koprusu-ne-25-milyar-tl-haberler-2588876-ekonomi>> (23.05.2020)
- Habertürk (2020b), Bolu’da atıl tünellerin soğuk hava deposu yapılması isteği, (27.07.2020), <<https://www.haberturk.com/bolu-haberleri/79710928-boluda-atil-tunellerin-soguk-hava-deposu-yapilmasi-istegi>> (21.08.2020).
- Haneman, T., Huotari, M. (2017), “Record Flows and Growing Imbalances: Chinese Investment in Europe in 2016,” The Mercator Institute for China Studies and The

- Rhodium Group, Ocak 10, 2017, http://rhg.com/wp-content/uploads/2017/01/RHG_Merics_COFDI_EU_2016.pdf (21.05.2020).
- Hall, D. (2008), “Critique of PPPs”, Public Services International Research Unit (PSIRU), *European Federation of Public Service Unions (EPSU)*, <<http://www.epsu.org/IMG/pdf/PPPs-crit-finalLAYOUT-2.pdf>>, (02.11.2013).
- Hall, D. (2010), “More Public Rescues For More Private Finance Failures - A Critique Of The EC Communication On PPPs”, A report commissioned by the European Federation of Public Service Unions (EPSU), *Public Services International Research Unit (PSIRU)*, March.
- Hall, R. W. (2003), Handbook of Transportation Science, Second Edition, Kluwer Academic Publishers, New York.
- Harvey, D. (1992) The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change, Cambridge&Oxford: Blackwell.
- Harvey, D. (1999), Post modernliğin Durumu, Çev. Sungur Savran, Metis Yayınları, İstanbul.
- Hassu, M. (2004), Rekabet Hukuku ve Hava Taşımacılığı Sektörü, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Yayın No:0150, Ankara.
- Hayuth, Y. (1987), Intermodality: Concept and Praticce, Lloyd’s of London Pres Ltd.
- Hava-İş (Türkiye Sivil Havacılık Sendikası) (2006), Sivil Havacılık Sektörünün Krizi Havacılık Sektöründe Endüstriyel İlişkiler ve Sosyal Diyalogun Önemi, Türkiye Sivil Havacılık Sendikası Yayını, İstanbul.
- Headick, D.R. (2002), Enformasyon Çağı: Akıl ve Devrim Çağında Bilgi Teknolojileri 1700–1850, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- Herdem, Murat (2018),”Yeni havalimanında devletin kasasından para çıkacak mı?”, 01 Ekim 2018,< <https://www.airporthaber.com/kose-yazilari/yeni-havalimaninda-devletin-kasasindan-para-cikacak-mi.html>> (24.04.2020).
- Hile, S. J., Poist, R F. (1974), Transportation: Principles and Perspectives., The Intersate Printers and Puplishers, Danville.
- Hiç, S. (1994), Türkiye Ekonomisi, 2.Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul.

- Hobsbawm, E. J. (1996), Kısa 20. Yüzyıl: 1914-1991 Aşırıliklar çağı, Çev. Yavuz Alogan, Sarmal Yayınevi, İstanbul.
- Hobsbawm, E. J. (2003), Devrim Çağı, Çev. Bahadır Sina Şener, Dost Kitabevi Yayınları, 3. Baskı, Ankara.
- Hobsbawm, E. J. (2005), Sanayi ve İmparatorluk, Çev: Abdullah Ersoy, 3. Baskı, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara.
- Hodge, G. A., Carsten, G. (2007),“Public-private partnerships: an international performance review”, *Public Administration Review*, S.67(3), ss.545-558.
- Humphreys, M.E. (1965), The Industrial Revolution 1760–1860, George Allen And Unwin Ltd, London.
- Humphreys, I. (1999), “Privatisation and Commercialisation Changes in UK airport ownership patterns”, *Journal of Transport Geography* 7.
- Hurl, B. (1988), Studies in the UK Economy, Privatization and The Public Sector, First Published, Heinemann, Oxford.
- Hürriyet, Para bulundu, tünel inşaatı tekrar başladı, (20.08.2004), <http://bigpara.hurriyet.com.tr/haberler/genel-haberler/para-bulundu-tunel-insaati-tekrar-basladi_ID496755/> (21.05.2020).
- ICS, Code-Shipping The Environment, BIMCO Bulletin, T.5. 3/1993.
- International Air Transport Association (IATA), history,<<https://www.iata.org/about/pages/history.aspx>> (02.10.2018)
- International Transport Workers’ Federation Factsheet (ITF) (2006), International Air Service Agreements, ITF House, June 2006, London.
- İktisadi Kalkınma Vakfı (İKV) (2005) Avrupa Topluluğu müktesebatın uygulandığının Türk is dünyasına etkileri projesi seminer bilgi notları, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları No:182, İstanbul,
- İktisadi Kalkınma Vakfı (İKV), (2011) “Sorularla AB Politikaları ve Türkiye: *Ulaştırma Politikası*”, <https://oldweb.ikv.org.tr/images/upload/data/files/ulastirma_1.pdf> (29.09.2019)

- İktisadi Kalkınma Vakfı (İKV) (2019a), Müzakere Kararının Alınmasından Fiili Müzakerelere, <https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=41&id=370 (24.12.2019).
- İktisadi Kalkınma Vakfı (İKV) (2019b), Mayıs 2015: Gümrük Birliği Revizyonu, <<https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?id=888>> (24.12.2019).
- İktisadi Kalkınma Vakfı (İKV) (2018), AB Tarihçe, <www.ikv.org.tr/ikv.asp?id=28> (25.02.2018).
- İmeak (İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz Konfederasyonu Deniz Ticaret Odası) (2019) “Denizcilik Sektör Raporu”, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/sektorraporu/2019_sektor_tr.pdf> (29.02.2020).
- İnan, M., Demir, M. (2017), “Demiryolu Ulaşımı ve Türkiye’de Hızlı Tren Yatırımlarının Etkileri: Eskişehir-Konya Örneği”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* Cilt: 27, Sayı: 1, Sayfa: 99-120.
- İnfomad Dergisi (2007), “Bölgenin Fark Yaratanı Türkiye”, S.03/2007, Mart 2007.
- İstanbul Üniversitesi Lojistik Kulübü (2008), Türkiye-Avrupa Birliği İlişkilerinin Yarınını Tartışırken Unutulan Bu Gün: Gümrük Birliği ve Taşıma Kotaları, <<http://lojistikkulubu.ist/turkiye-avrupa-birligi-iliskilerinin-yarinini-tartisirken-unutulan-bu-gun-gumruk-birligi-ve-tasima-kotalari/>> (01.02.2020).
- Jessop, B. (1996), “Post-Fordism and the State”, *Post-Fordism: A Reader* (der. Ash Amin), Blackwell Publisher, s. 251–279, Oxford.
- Johnston, D. (2007), *Yoksulluk ve Bölüşüm: Yeniden mi Neoliberal Gündemde?*, Neoliberalizm: Muhalif Bir Seçki, Ed. Saad-Filho, A. ve Deborah Johnston, Çev. Ş. Başlı ve T. Önel., (ss. 225-235), Yordam Kitap, İstanbul.
- Kabaalioğlu, H. (2010), “Turkey-EU Customs Union: Problems and Prospects”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt 12, Sayı 2, ss. 47-57, İzmir.
- Kalçık, T. (2016) “Siyasal Reklamda AK Parti Hizmetlerinin Temsili: 7 Haziran Seçimlerinde AK Parti’nin Gazete İlanları Üzerine Bir Analiz” Mehmet Akif

- Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 8, Sayı 16, 2016 – Eylül, s. 202-221.
- Kaleağası, B. (2003), “Avrupa Yolunun Haritası”, 1.Baskı, Dünya Yayıncılık, Mart 2003, İstanbul.
- Kalkınma Bakanlığı (2012), Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018), Ulaştırma ve Trafik Güvenliği Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.
- Kalkınma Bakanlığı (2013), Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018), Ankara.
- Kalkınma Bakanlığı (2014), Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018- Kamu Özel İşbirliği Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Kalkınma Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Kalkınma Bakanlığı (2014), Onuncu Kalkınma Planı - Kamu Özel İşbirliği Modeli Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara.
- Kalkınma Bakanlığı (2016), Dünyada ve Türkiye’de Kamu Özel İş birliği Uygulamalarına İlişkin Gelişmeler, Ankara.
- Kalkınma Bakanlığı (2018), Onbirinci Kalkınma Planı (2019-2023): Kamu Özel İşbirliği Özel İhtisas Komisyonu Ön Raporu, Yayın No: KB: 2983 - ÖİK: 765, Ankara. <<http://onbirinciplan.gov.tr/wp-content/uploads/2018/01/Kamu-%C3%96zel-%C4%B0%C5%9Fbirli%C4%9Fi-Uygulamalar%C4%B1nda-Etkin-Y%C3%B6netim-%C3%96n-Rapor.pdf>> (14.11.2020).
- Kanafani, A. (1983), Transportation Demand Analysis, Mc Graw-Hill Series in Transportation, New York.
- Kansu, Y., Şensöz, S., Öztuna, Y. (1971), Havacılık Tarihinde Türkler-1, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara.
- Kapluhan, E. (2014), “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt 7, Sayı 33, s: 426-439.
- Kara, M. A., Ciğerlioğlu, O. (2018), “Türkiye Ekonomisinde Ulaşım Altyapısının Ekonomik Büyümeye Etkisi”, *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, sayı 17 (2), s. 577-591.

- Kara, M. A., Taş, S. (2012), “Ulaştırma ve Haberleşme Altyapısının Bölgesel Kalkınmaya Katkısı ve Türkiye Üzerine Bir Uygulama”, *Maliye Dergisi*, Sayı 163.
- Karagülle, A. Ö. (2007), Taşımacılık sektöründe havayolu ve karayolu işletmelerinin karşılıklı beklentileri ve bir entegre yolcu taşımacılığı model önerisi, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Karamahmut, A. (2006), “70’inci Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi: Türkiye ve Karadeniz Güvenliği”, <https://www.denizhaber.net/70-yilinda-montro-montreux-bogazlar-sozlesmesi-haber-5999.htm>>(28.02.2020).
- Karavaşin, M. (2006), “Demiryollarında Yeniden Yapılandırma Modelleri ve Türkiye İçin Öneriler”, *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 2.Cilt, Ankara.
- Karataş, Ç., Oral, E.Z. (2007), Uluslar arası Ulaştırma Koridorlarında Türkiye’nin Stratejik Rolü, *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Yıl: 5, Sayı: 9, Genelkurmay Basımevi, Ankara.
- Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) (2019), İstanbul İzmir Otoyolu, Tanıtım Kitapçığı, Ankara.
- Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) (2020), Otoyol projeleri, <<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/OtoyolProjeleri/KinaliTeKirdag.aspx>> (15.05.2020).
- Karluk, S. R. (1994), Türkiye’de Kamu İktisadi Teşebbüsleri ve Özelleştirme, Esbank Yayınları, İstanbul.
- Karluk, R. (2002), Avrupa Birliği ve Türkiye, Beta Yayınları, İstanbul.
- Kasaba, R. (1993), Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi, Belge Yayınları, İstanbul.
- Kaya, S. (2008), Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve Sorunları, ARGE Bülten, Şubat, s: 31-38,

<http://www.izto.org.tr/portals/0/iztogenel/dokumanlar/turkiyede_ulastirma_sektorunun_genel_gorunumu_s_kaya_26.04.2012%2021-21-15.pdf> (22.01.2020).

- Kayam, S. S., Tokdemir, E. (2011), “Savaşın Zayıf Halkası: Osmanlı Kara Ulaşımı 1853-1918”, Prof. Dr. Haydar Kazgan’a Armağan: Yakın Tarihimizin İktisadî Panoraması, Ed. E. Tokdemir, Ö. Günçavdı, S.S. Kayam, *Türk Tarih Kurumu*, Ankara.
- Kaynak, M. (1996), “Sanayi Devrimi ve Demiryolları”, *Uluslararası Taşımacılık Haber-Araştırma Dergisi*, Sayı: 11, İstanbul.
- Kaynak, M (2004), “Ulaştırma Yeni Eğilimler ve Türkiye’nin Bölgesel Güç Olma Potansiyeli”, *Mersin Deniz Ticareti Dergisi*, Yıl:12, Sayı: 141, Şubat 2004, Mersin.
- Kazgan, G. (1979) “Demiryolları, Karayolları Rekabeti: Etkenler, Sorunlar ve Sonuçlar”, *1.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler)*, 9-10-11 Ocak 1979, Ankara.
- Kazgan, G. (1997), *İktisadi Düşünce veya Politik İktisadın Evrimi*, Remzi Kitabevi, İstanbul.
- Kazgan, G. (2009), *Tanzimat’tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Kazgan, H. (1981), “Cumhuriyet Döneminde Türk İmalat Sanayii”, *Cumhuriyet döneminde Türk Sanayiinin Gelişmesi Sempozyumu Atatürk’ün 100. Yıldönümü Anısına*, İTÜ Yayınları, 23-26 Kasım, İstanbul,
- Keçik, U. (1998), “Hızlı Trenler ve Süper Hızlı Trenler”, *İTÜ Vakıf Dergisi*, Sayı:25, Mart 1998.
- Kepenek, Y., Yentürk, N. (2000), *Türkiye Ekonomisi*, Remzi Kitabevi, İstanbul.
- Kessides, I. N. (2004), *Reforming Infrastructure: Privatization, Regulation, and Competition, A World Bank Policy Research Report*, Washington, DC: The World Bank and Oxford University Press.
- Kessides, I. N., Willig, R. D. (1995), “Restructuring Regulation of the Rail Industry for the Public Interest”, *World Bank Policy Research Working Paper No. 1506*, Washington.

- Key, H. (2007), “Osmanlı'da Demiryolu Faaliyetlerine Bir Bakış (İzmir - Aydın Hattı ve İzmir - Kasaba Hattı Örneği)”, *Balıkesir Üniversitesi F.E.F. Karesi Tarih Kulübü Bülteni*, Balıkesir.
- Keyder, Ç. (1983), *Toplumsal Tarih Çalışmaları*, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara.
- Kılıçaslan, M. E. (2013), “Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- Kıray, M. B. (1998), *Örgütlemeyen Kent: İzmir*, Bağlam Yayınları, İstanbul.
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM) (2018), 2018 Yılı Sektör Raporu, <<https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/Data/1/Files/Document/Documents/z2/zh/qi/E3/Sekt%C3%B6r%20Raporu%202018.pdf>> (11.03.2020).
- Kızılcılık, S. (1996), *Postmodernizm Dedikleri*, Saray Kitabevleri, İzmir.
- Kiş, H., Önce, G., Ersoy, A.G. (2005) *Uluslararası Ulaştırma Koridorları Kapsamında Doğu Karadeniz Limanlarının Transit Ticaretteki Rolünün Bölge Ekonomisine Etkileri*. 13-14 Ekim 2005 Doğu Karadeniz Bölgesi Kalkınma Sempozyumu Bildiriler Kitapçığı, Karadeniz Teknik Üniversitesi, , sayfa 231-248, Trabzon.
- Kızıroğlu, A. M. (2007), “Savunma Sanayi ve Özelleştirme Açısından Değerlendirilmesi”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Haliç Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Kovancılar, B., Miynat, M., Bursalıoğlu, S. (2007), *Kamu Maliyesinde Küresel Değişimler*, Gazi Kitabevi, Ankara.
- Kögmen, Z. (2014), “Karayolu Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Modlarıyla Karşılaştırılması ve Sağladığı Avantajlar”, (Yayınlanmamış Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi), Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara.
- Köseoğlu, M., Büyükünäl, B., Topçuoğlu, A. (2016), “Uluslararası Ticarete bir Rekabet Unsuru olarak Limanların Rolü”, 2. *Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi*, 20-22 Ekim 2016, sayfa 283-290, Erzurum.

- Kuran, S. (2019), “Montrö Sözleşmesi ve Uluslararası Deniz Hukuku Bağlamında Kanal İstanbul” Uluslararası Hukuk Perspektifinden Kanal İstanbul Sempozyumu Etkinlik Raporu, 06 Mart 2019, Uluslararası Hukuk Uygulama ve Araştırma Merkezi, Fatih Sultan Mehmet Üniversitesi, İstanbul.
- Kurmuş, O. (1982), Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, Savaş Yayınları, Ankara.
- Kurt, C. (2010), Türkiye’de Ulaştırma Sektörü İçerisinde Lojistiğin Yeri ve Önemi, İstanbul Üniversitesi, s: 44, 45, 46.
- Kuşcu, S. (2011), “Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye’ye Yansıması”, Gazi Akademik Bakış, Cilt 5, Sayı 9, Kış 2011, Sayfa: 77-91, Ankara.
- Kutun, M. (2005), “Türk Kamu Yönetiminde Küresel Etkiler ve Kamu Hizmeti Anlayışında Değişim Dinamikleri”, <[http://www.e-akademi.org/incele.asp?konu=TÜRK KAMU YÖNETİMİNDE KÜRESEL ETKİLER VE KAMU HİZMETİ ANLAYIŞINDA DEĞİŞİM DİNAMİKLERİ&kimlik=1125933780&url=makaleler/mkutun-1.htm](http://www.e-akademi.org/incele.asp?konu=TÜRK_KAMU_YÖNETİMİNDE_KÜRESEL_ETKİLER_VE_KAMU_HİZMETİ_ANLAYIŞINDA_DEĞİŞİM_DİNAMİKLERİ&kimlik=1125933780&url=makaleler/mkutun-1.htm)> (28.09.2018)
- Kuyucuklu, N. (1982), İktisadi Olaylar Tarihi, İstanbul Üniversitesi Yayın No: 2902, İstanbul.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı (KTB) (2019), Turizm İstatistikleri 2019 Yılı Genel Değerlendirme, <<https://yigm.ktb.gov.tr/Eklenti/69320,turizmistatistikleri2019-4pdf.pdf?0>> (14.02.2020).
- Kültür ve Turizm Bakanlığı (KTB) (2020), Yat İstatistikleri, <<https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201145/yat-istatistikleri.html>> (25.08.2020)
- Kütükoğlu, M. (1992), Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri, 150. Yılında Tanzimat, Ed. Hakkı Dursun Yıldız, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Laçiner, S., Özcan, M., Bal, İ. (2004), Türkiyeli Avrupa, 1.baskı, Hayat Yayınları, İstanbul.
- Landes, D. S. (1998), Kapitalizmin Doğuşu, İnsan Yayınları, İstanbul.

- Lewis, I. S., Vallenga, D. J. (2001), “Issues and initiatives Surrounding Rail Freight Transport in Europe”, *Transportation Journal*, Vol.41, Issue 2/3.
- Lipietz, A. (2002), “The Fortunes and Misfortunes of Post-Fordism”, Çev. S. Knafo, *Phases of Capitalist Development: Booms, Crises and Globalization*, (der. Robert Albritton), Palgrave, s. 17–35, London.
- Lipsey, R. G., Carlaw, K. I., Bekar, C. T. (2005), *Economic Transformations*, Oxford University Press, USA.
- Loclin, P. (1972), *Economics of Transportation*, Business Publications, 7.Edition, U.S.A.
- Macit, D., Macit, A. (2017), “Türkiye’de Sivil Havacılık Sektöründe İstihdamın Mevcut Durumu, Sorunları ve Sorunların Çözümüne Yönelik Öneriler, *Journal of Emerging Economies and Policy*, Volume 2, Issue 2, p. 74-85.
- Mankiw, G., Romer, D. (1992), *New Keynesian Economics*, MIT Press, Cambridge, MA.
- Manzetti, L. (1994), "The Politics of Privatisation and Deregulation in Latin America", *The Quarterly Review of Economic and Finance*, Vol. 34, s.43-76.
- Martal, A. (1993), *Osmanlı Ekonomisi ve Batı Anadolu’da Kooperatifçiliğe Yol Açan Ekonomik Gelişmeler, Tariş Tarihi*, İzmir.
- Mccarthy, P. S. (2001), *Transportation economics theory and practice: A case study approach*, Blackwell Publishers Inc., Oxford.
- Mcdermott, C. J., Wescott, R. F. (1997), “Fiscal Reform That Work, *International Monetary Fund*”, *Economic Issues*, No:4 (January).
- Mcgowan, F. (2005), “Ulaştırma Politikası,” *Avrupa Birliği Ansiklopedisi*, C.2, Ed. Dinan, Desmond, Çev. Hale Akay, Kitap Yayınevi
- Mceill, W. H. (1963), *West A History of the Human Comunity*, The Chicago University Press, USA.
- Meyer, M.D. (2000). “Refocusing Transportation Planning for the 21st Century”, *Transportation Research Board Conference Proceedings 20* (41-55), National Academy Press, Washington DC.

- Mevzuat dergisi, <<https://www.mevzuatdergisi.com/2004/04a/02.htm>> (20/04/2019).
- Miles, D. (1995), International Project Marketing: International Construction Management Series No:6, International Labour Office, Geneva.
- Milli Eğitim Bakanlığı (2009), Ulaştırma Hizmetleri Kombine Taşımacılığı, MEB Yayınları, Ankara.
- Milli Eğitim Bakanlığı (2011a), Ulaştırma Hizmetleri Alanı Karayolu Taşımacılığı, MEB Yayınları, Ankara.
- Milli Eğitim Bakanlığı (2011b), Ulaştırma Hizmetleri Alanı Demiryolu Taşımacılığı, MEB Yayınları, Ankara.
- Mossman, F. H., Newton, M. (1957), Principles of Transportation, The Ronald Press Company, New York,
- Murat, S., Şahin, L. (2010), Düünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım, İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 2010-58, İstanbul.
- Murray, R. (1995), Fordizm ve Postfordizm, Yeni Zamanlar, 1990'larda Politikanın Değişen Çehresi, Çev. Abdullah Yılmaz, Ayrıntıyı Yayınları, İstanbul.
- Murphy, P.R., Knemeyer, A.M. (2016). Güncel Lojistik. 11.baskı, Çev. Yercan, Y., Ed. Demiroğlu, Ş., Nobel Yayınevi, Ankara.
- Nalçakan, M. (2003), “Türkiye Ekonomisi Açısından Ulaştırma Sektöründe Demiryolu Taşımacılığının Önemi ve Ekonometrik Model İle Türkiye Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin Analizi (1980-2000 Dönemi)”, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Nalçakan, M. (2006), “Ulaştırma Sektöründe Demiryolu Taşımacılığının Ekonomik Önemi ve Ülkemiz Taşımacılığının Sürdürülebilirlik Sorunu”, *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu*, Bildiriler Kitabı, Cilt. 2, 13-15 Aralık 2006, Ankara.
- Nalçakan, M. (2008), “Üretim ve Tüketim Sektöründeki Değişimin Ulaştırma Sektörüne Etkileri”, 2. *Ulusal İktisat Kongresi / 20-22 Şubat 2008 / DEÜ İİBF İktisat Bölümü / İzmir*.

- Nash, C., Trujillo, C. R. (2004), "Rail Regulatory Reform in Europe-Principles and Practice" *Paper presented at the Conference on Competition in the Rail Industry*, Eylül 2004, Madrid.
- Neill, R. (2003), "Canal Era Industrialization: Canada, 1791-1840", Atlantic Canada Economics Association Papers&Proceedings.
- New Zeland Ministry of Transport, "Contribution of transport to economic development Economic development and transport Project Summary report", <https://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Our-Work/Documents/edt-Contribution-of-transport-to-economic-development.pdf> (21.11.2019).
- Ocak, G. D., Dinç, E. (2017), "Kamu Özel Ortaklığı Altyapı Projeleri İçin Kritik Başarı Faktörleri", *Articletter*, Summer 2017, ss. 177-194
- OECD, Policy Roundtables (1997), "Railways: Structure, Regulation and Competition Policy" No. DAF/CLP(98)1
- OECD, Policy Roundtables (2005), "Structural Reform in the Rail Industry", No.DAF/COMP(2005)46
- OECD (2009), İntermodel Taşımacılık: Ulusal Ülke İncelemesi: Türkiye, <<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/09turkeyssummarytr.pdf>> (23.01.2020).
- OECD (2019), European Conference of Mimisters,<<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/03acquisbil.pdf>> (10.10.2019).
- OECD (2020), Port Investment and Container Shipping Markets, <<https://www.oecd.org/publications/port-investment-and-container-shipping-markets-9789282107850-en.htm>> (21.03.2020).
- Okur, M. A. (2010), *Emperyalizm, Hegemonya, İmparatorluk*, A Kitap, Ankara.
- Onur, E. (2006), "Avrupa Topluluğu'nun Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye İçin Ulaştırma Faslında Katılım Müzakereleri Süreci", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Ordovery J., Pittman, R. (1994), "Restructuring the Railway for Competition", Paper Prepared for the OECD/World Bank Conference on Competition and Regulation

- in Network Infrastructure Industries, Budapest
<<http://129.3.20.41/eps/io/papers/0111/0111006.pdf>>_(24.10.2019).
- Otoyol Yatırım İşletme A.Ş. <https://isletme.otoyolas.com.tr/?page_id=4037>
(21.05.2020)
- Öğüt, S. (2014), “Kanal İstanbul Projesinin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi”, *Uluslararası Hukuk ve Politika*, Cilt:10, Sayı:38, ss.137-139.
- Ökçün, A. G. (1981), Türkiye İktisat Kongresi – 1923 İzmir, Haberler, Belgeler, Yorumlar, Üçüncü Basılış, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No.471.
- Öncü, E. (1997), “Dünya Demiryollarında Yeniden Yapılanma: Yaklaşımlar ve Uygulamaların Değerlendirilmesi”, 2. *Ulusal Demiryolu Kongresi*, 15-16-17 Aralık 1997, İstanbul.
- Öncü, E. (2003), Ulaşımında Finansman ve Fiyatlandırma Politikaları, TMMOB, *Ulaştırma Politikaları Kongresi*, 16–17 Ekim 2003, s. 67–80.
- Öymen, O. (2014), Çılgın Proje Kanal İstanbul, 1. Basım, Kaynak Yayınları, İstanbul.
- Özçelik, S. (2014) “Karadeniz’deki Rus ve ABD Güçlerine Uzman Bakışı”, <<http://turksam.org/karadeniz-deki-rus-ve-abd-guclerine-uzman-bakisi>>
(20.12.2019).
- Özdem, C. (2002), Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz, www.dtm.gov.tr/ead/ekonomi/sayi12/ulsis.htm
- Özdemir, A. Y. (2016), “Mısır’da Hür Subaylar Darbesi”, *Ortadoğu Dergisi*, Eylül-Ekim 2016 Cilt: 8 Sayı: 76.
- Özdemir, S. (2005), “Refah Devletinin Gelişme ve Bunalım Dönemlerinde İş Piyasaları”, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası, Yıl_2005, Cilt 55, Sayı 1, s. 695-733.
- Özel, H. (2002), “Bir Zenginlik Teorisi Olarak Klasik İktisadi Analizin Yöntemi”, Akdeniz Üniversitesi, İİBF Dergisi, Antalya.

- Özenen, C. G. (2003), Havaalanı Yatırımlarında Özelleştirme Dünyadaki Uygulamalar ve Türkiye İçin Öneriler, DPT Uzmanlık Tezi, Yayın No: DPT:2666, 2003), <<http://ekutup.dpt.gov.tr>> (10.08.2018).
- Özenen, C. G., Kuyucak Şengür, F. (2016), Havaalanı mülkiyet ve işletim yapısı, Ed. Ferhan Kuyucak Şengür, Havaalanı yönetimi, Anadolu Üniversitesi AÖF Yayınları, Eskişehir.
- Özer, D., Kişi, H. (2011), “Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 3(2), 79-100.
- Özgür, S. (2014), Necmettin Erbakan ve Gümüş Motor, İlke Yayıncılık, İstanbul.
- Özsoy, E. Latif, M. A., Beşiktepe, S., Çetin, N., Gregg, M. C., Belokopytov, V., Goryachkin, Y., Diaconu, V. (1988), “The Bosphorus Strait: Exchange Fluxes, Currents and Sea-Level Changes”, Nato Science Series 2 Environmental Security, Kluwer Academic Publishers, VOL 47; PART 2, pages 1-28. USA.
- Özsoy, İ., Yıldırım, U. (1994), “Çevre Kirliliğinin Önlenmesinde Ekonomik Yaklaşımlar ve Çözüm Önerileri”, *Çevre Dergisi*, (11), 39-42.
- Öztürk, M. (1943), “Demiryollarımızın İktisadi Ehemmiyeti”, *Demiryolları Mecmuası*, Cilt:18, 1943, s.24.
- Özyüksel, M. (1988), Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu-Bağdat Demiryolları, Arba Yayınları, İstanbul.
- Özyüksel, M. (2000), Hicaz Demiryolu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Öztürk, A. (2008), “Düzenin Meşruluğu Sorunu Bağlamında İbni Haldun Felsefesinin Değerlendirilmesi”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 63(1): 175-206, Ankara.
- Pal, E. (2001), “Development of the Hungarian Inland Navigation and Port Management.”, *World Conference on Transport Research*, 2001 (WCTR): Seul.
- Palloix, C. (1975), *L'Economie Mondiale Capitaliste Et Les Firmes Multinationales*, F.Maspero, Paris.

- Parlak, Z. (2000), Yeni Uluslararası İşbölümü Yaklaşımının Eleştirel Bir Değerlendirmesi, Türk Ağır Sanayii ve Hizmet Sektörü Kamu İşverenleri Sendikası Yayını, Yayın no: 38, sayfa, 661-688, Ankara.
- Parvu, D., Voicu-Olteanu, C. (2009), “Advantage And Limitations of The Public Private Partnerships And The Possibility of Using Them İn Romania”, *Transylvanian Review of Administrative Sciences*, 27E/2009, p..189-198.
- Pawson, E. (1977), *Transport and Economy: The Turnpike Roads of Eighteenth Century Britain*. Front Cover, Academic Press, Great Britain.
- Pazarcı, H. (1986), “Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar”, *Prof. Dr. Ernst Hirsch'in Hatırasına Armağan (1902-1985)*, Ankara.
- Perroni, C., Whalley, J. (1996), “How Severe is Global Retaliation Risk under Increasing Regionalism?”, *The American Economic Review*, Cilt 86, No 2, s. 57-61.
- Petrol-iş (1997), “Özelleştirme Kimin için?”, Petrol-iş Yayın-45, İstanbul.
- Pişkin, M. (2018), “Ulaştırma Yatırımlarının Türkiye Ekonomisi Üzerine Makro, Mikro ve Bölgesel Düzeydeki Etkileri: Mekansal Hesaplanabilir Genel Denge Modeli Kapsamında”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Pietrantonio D. L., Pelkmans, J. (2004), “The Economics of EU Railway Reform”, *College of Europe, Bruges European Economic Policy Briefings*, No.8.
- Polat, D. Ş. (2017), “NATO ve Rusya Federasyonu'nun Yeni Mücadele Alanı: Karadeniz”, *Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi*, Cilt 5, Özel Sayı, Nisan 2017, ISSN 2147-6934, ss. 51-66.
- Pritzkow, T., (2006), “Common Transport Policy”, European Sources Online, <www.europeansources.info/search/docTopicGuideById.do?ItemID=067/0000054>, 22.02.2020).
- PPP Knowledge Lab. (2019). *PPP Reference Guide*, <https://pppknowledgelab.org/guide/sections/8-how-ppps-are-used-sectors-and-services> (19.02.2020)

- Radelet, S., Sachs, J. (1998), "Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth", *Harvard Institute for International Development*, Processed.
- Rienstra, S., A-Stead, D. (1997), "Assessing the complementarity of Common Transport Policy Objectives: A scenario approach", *European Journal Of Social Sciences*, Vol.10, Issue, s.1
- Rietveld, P., Stough, R. R. (2007), *Institutions and Sustainable Transport: Regulatory Reform in Advanced Economies*, Edward Elgar Publishing, Massachussets.
- Rostow, W. W. (1996); İktisadi Gelişmelerin Merhaleleri Komünist Olmayan Bir Manifesto, Çev. Erol Güngör, Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği Yayını, Ankara.
- Rostow, W. W. (1999), İktisadi Gelişmenin Merhaleleri, Çev. Erol Güngör, Ötüken Yayınevi, İstanbul.
- Rouboutsos, A., Pantellias, A. (2015), "Allocating Revenue Risk In Transport Infrastructure Public Private Partnership Projects: How it Matters", *Transport Reviews*, S.35(2), ss.183-203.
- Saatçioğlu, C. (2006), *Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları*, Gazi Kitabevi, 1. Baskı, Ankara.
- Saatçioğlu, C. (2011). *Ulaştırma Ekonomisi Teori ve Politika*, Gazi Kitabevi, Ankara.
- Saatçioğlu, C. (2016), *Ulaştırma Ekonomisi- Sistemler-Politikalar-Uygulamalar*, I. Basım, Sümer Kitabevi, İstanbul.
- Saatçioğlu, C., Karaca, O. (2013), "Ulaştırma Altyapısı ve Bölgesel Gelir Farklılıkları: Türkiye için Ampirik Bir Analiz", *İşletme İktisat dergisi*, Sayı 1, s. 1-11
- Saatçioğlu, C., Çelikok, K. (2017), "Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası Çerçevesinde Türkiye’de Uygulanan Ulaştırma Politikalarının Değerlendirilmesi", *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, Cilt 5, Sayı 2, s. 80-90.
- Sadka, E. (2006), "Public-Private Partnerships: A Public Economics Perspective", *IMF Working Paper*, Fiscal Affairs Department, WP/06/77.
- Sağbaş, İ., Çelik, E. (2019), "Türk Sivil Havayolu Taşımacılığında Regülasyonların Sektöre Etkisi (2003-2017)", *Maliye Dergisi*, Ocak-Haziran 2019; 176:152-171

- Sakarya Üniversitesi, “Çalışma Sosyolojisi Ders Notları”,
<http://studylibtr.com/doc/1053585/2.-bilimsel-y%C3%B6ntem---sabi%CC%87s>
(14.11.2019)
- Sandıklı, A., Akçadağ, E. (2011), “Kıbrıs Sorunu Kapsamında AB-Türkiye İlişkileri”,
Bilge Strateji, Cilt 3, Sayı 4, Bahar 2011, Sayfa 1-18.
- Sandrone, V. (2005) "Frederick W. Taylor: Master of Scientific Management",
<<http://www.skymark.com/resources/leaders/taylor.asp>> (12.12.2020).
- Sarı, R. (2003), “Kamu harcamalarının dünyada ve Türkiye’deki gelişimi ve Türkiye’de ulusal gelir ile ilişkisi”, *İktisat İşletme ve Finans*, Ağustos 2003, s. 25-38.
- Satan, A. (2012), “Osmanlı’nın Demiryolu Çağına Girişi”, *Osmanlı’da Ulaşım*, Ed. V. Engin, A. Uçar, O. Doğan, Çamlıca, İstanbul.
- Saydam, C. (2015), “Kanal İstanbul’un Karadeniz’e Olası Etkileri”, *Kent Akademisi Dergisi*, Cilt:8, Sayı: 2, Yaz 2015, sayfa 44-52.
- Schumpeter, J. A. (1942), *Capitalism, Socialism ve Democracy*, Çeviren: AKOĞLU, Tunay (1974), 3. Baskı, Varlık Yayınevi, İstanbul.
- Scott, A. J. (1998), *Regions and The World Economy The Coming Shape of Global Production, Competition, and Political Order*, Oxford University Press, U.S.A.
- Sektörel Dernekler Federasyonu (SEDEFED) (2008),“ Açılabilmiş Bir Müzakere Başlığı: Trans-Avrupa Ağları”, *SEDEFED Sektörel Haber Bülteni*, Sayı:31, Nisan 2008.
- Sencer, M. (1982), *Osmanlı Toplum Yapısı*, May Yayınlan AŞ., İstanbul.
- Servantie, D. (2015a), AB ve Türkiye’nin Deniz Taşımacılığı Politikasının Karşılaştırmalı Analizi, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları.
- Servantie, D. (2015b), AB ve Türkiye’nin Demiryolu Politikalarının Karşılaştırmalı Analizi, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları
- Servantie, D. (2016), Traceca Projesi: Yeni İpek Yolu, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları,< https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=41&id=370> (19.12.2019)
- Seyidoğlu, H. (1992), *Ekonomik Terimler Ansiklopedik Sözlük*, Adalet Matbaacılık, Ankara.

- Shaw, S., Shaw, E. K. (1983), Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, İkinci Cilt, E Yayınları. İstanbul.
- Sikow-Magny, C. (2006), “Subsidiarity and Transport Policy Co-Ordination in the European Union”, Report of the One Hundred and Thirty First Round Table on Transport Economics (Transport And Decentralisation), OECD.
- Sinha, S.P., Ram, F. N., Ram, P. H. (1993), Instant Encyclopaedia of Geography (Volume I), First Edition, Mittal Publication, New Delhi-1110059, India.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) (2019), Faaliyet Raporu 2018, <<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2018.pdf>>(11.01.2020).
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) (2018), Tarihçe, <<http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce>> (11.04.2018).
- Skousen, M. (2001), The Making of Modern Economics: The Lives and Ideas of the Great Thinkers, M.E. Sharpe, New York.
- Sletmo, G.K. (1989), "Shipping's Fourth Wave: Ship Management and Vernon's Trade Cycles", *Maritime Policy and Management*, Vol. 16, No. 4, pp. 293-303.
- Smith, A. (1997), Ulusların Zenginliği, Çev. Ayşe Yunus ve Mehmet Bakırcı, Alan Yayıncılık, İstanbul.
- Sommer, C., Sanchez, J. (1993), “U.S. OKs British Airway!s Purchase of Stake in U.S. Air” <https://www.latimes.com/archives/la-xpm-1993-03-16-mn-469-story.html> (12.01.2020).
- Songül Selvi, Güvenlik Yılları Asfaltlandı, Yeni Şafak, 10.08.2005
- Sosyal Bilgiler Blog, <<https://www.sosyalbilgiler.gen.tr/izmir-iktisat-kongresi-ve-kongrede-alinan-kararlar/>> (25.05.2019).
- Sönmez, S. (1998), Dünya Ekonomisinde Dönüşüm Sömürgecilikten Küreselleşmeye, İmge Kitabevi, 1. Baskı, Ankara.
- Sönmez, S. (2016), “Brettonwoods, Fordizm ve Hegemonya”, *Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt 34, Sayı 1, s. 42-62.

- Smit, H., Herzog, P., Campell, C., Zagel, U. (2005), “The Law of European Community, A Commentary on the EC Treaty”, *Matthew Bender & Company, Inc* (a member of the LexisNexis Group).
- Stephen, M., Parker, D. (1997), *The Impact of Privatization, Ownership and Corporate Performance in the UK*, First Published, Routledge. UK.
- Stevens, H. (2004), *Transport Policy in the European Union*, Palgrave Macmillan, New York.
- Stewart, M. (1980), *Keynes Devrimi*, Çev. A. Baltacıgil, Minnetoğlu Yayınları, İstanbul.
- Storper, M. (1997), *The Regional World: Territorial Development in a Global Economy*, Guilford Press, New York.
- Sputnik, Osmangazi Köprüsü'nden garanti edilenin yarısı kadar araç geçti, (10.09.2019), <<https://tr.sputniknews.com/ekonomi/201909101040134351-osmangazi-koprusunden-garanti-edilenin-yarisi-kadar-arac-gecti/>> (25.04.2020).
- Şen, L. (2003), *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, Tesav, Ankara.
- Şener, B., Çelebi, U. B., Ekici, S. (2004), “Kabotaj Hattı ve İç Sularımızdaki Mevcut Durum, Gelecek Tasarımları”, *Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu*, İstanbul.
- Şener, H. E. (2013), “Taylorizm ve Piyasa Bağlamında Kapitalist Yönetim Tekniklerinin Evrenselliği ve Nesnelliği”, *Amme İdaresi Dergisi, Cilt 46, Sayı 4, Aralık 2013, s. 93-106*.
- Şener, S. (2005), “Türkiye Ekonomisinde İkinci Dönem Liberal İktisat Politikaları” *Yönetim Bilimleri Dergisi, c.3, Sayı 1*.
- Şener, F. (2014), 10 Soruda Kota Sorunu, <<http://www.lojistikhatti.com/haber/2014/08/10-soruda-kota-sorunu>> (21.01.2020).
- Takım, A. (2011), “Türkiye’de 1960-1980 Yılları Arasında Uygulanan Kalkınma Planlarında Maliye Politikaları”, *Maliye Dergisi, 160, Sayfa: 154-176*.

- Talas, C. (1972), Ekonomik Sistemler, Dayandıkları Düşünceler, Sevinç Matbaası, Ankara.
- Tandırcıoğlu, H. (2002), “Geçiş Ekonomilerinde Özelleştirme”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: 4, Sayı:3.
- Tarım, G., Çetinel, H. (1979), “Ulaştırma Alt Sistemlerinin Genel Karşılaştırılması, Kullanış Biçimleri ve Alınması Gerekli Önlemler”, *1. Ulusal Demiryolu Kongresi*, 9-10-11 Ocak 1979, Hacettepe Vakıfları Baskı İşletmesi, Ankara.
- Taşan, H. (1979) "Türkiye'de Ulaşım Politikası ve Demiryolları", *1. Ulusal Demiryolu Kongresi*; Ankara 9-10-11 Ocak 1979, Hacettepe Vakıfları Baskı İşletmesi, Ankara.
- Tayyar, A., Çetin, B. (2013), “Liberal İktisadi Düşüncede Devlet”, *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Cilt 14, Sayı 1, ss.107-120.
- Tekeli, İ., İlkin, S. (1983), 1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları, Ankara.
- Tekeli, İ., İlkin, S. (2004), Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 1.Baskı, İstanbul.
- Tekinalp, G. “Avrupa Birliği Hukuku”, Beta, İstanbul.
- Tele1 (2020), Uğur Emek, Yüz yüze görüşme, <<https://tele1.com.tr/tag/ugur-emek/>> (27.07.2020).
- Terzi, N. U. (2003), “Avrupa Birliği Ulaştırma Politikaları”, *TMMOB Ulaştırma Politikaları Kongresi*, Karayolları Genel Müdürlüğü, 16-17 Ekim, Ankara.
- Tezel, Y. S. (2002), Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 5. Baskı, İstanbul.
- Thiel, S V., Homburg, V., Pollitt, C. (2007), “New Public Manager in Europe: Changes and Trends” *New Public Management in Europe: Adaptation and Alternatives*, Palgrave Macmillan, pp. 1-9, New York.
- Thomson, J. M. (1974), *Modern Transport Economics*, Penguin, Harmondsworth.

- Thurow, L. (1995), "A New Economic Game", (eds. C. Roe Goddard, John T. Pass-Smith, John Conklin), International Political Economy: State Market Relations in The Global Order, Lynne Rienner Publishers, USA.
- Ticaret Bakanlığı (2018), <<https://ticaret.gov.tr/blog/ekonomi-haberleri/abdnin-avrupa-birligine-ab-ek-gumruk-vergisi-uygulamasina-iliskin-duyuru>> (22.12.2018).
- Tokatlıoğlu, M. Y. (2004), Avrupa Birliği'nde Maliye Politikası ve Türkiye Açıısından Bir Değerlendirme, Alfa Aktüel Yayınları, İstanbul.
- Tokatlıoğlu, M. Y. (2005), "Türkiye'de Dış Ticaretin Vergilendirilmesi ve Avrupa Birliği", *Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi*, Sayı 10.
- Toluner, S. (1996), Milletlerarası Hukuk Dersleri, Beta Yayınları, İstanbul.
- Toprak, Z. (1982), Türkiye'de Milli İktisat (1908-1918), Yurt Yayınları, Ankara.
- Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği (Türsab), Turizmin Ekonomideki yeri, <<https://www.tursab.org.tr/istatistikler/turizmin-ekonomideki-yeri>> (05.09.2018)
- Türkiye Turizm Yayıncıları Derneği (TTYD) (2003), Avrupa Birliği Turizm Mevzuatı Rehberi: AB Bilgi Köprüleri Programı, Türkiye Turizm Yayıncıları Derneği Yayınları.
- Türkiye Turizm Yayıncıları Derneği (TTYD) ve Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği (TÜSİAD) (2019), Turizmde Dönüşüm Senaryoları, <<http://ttyd.org.tr/Akademi/ckfinder/userfiles/files/Turizmde%20D%C3%B6nüşüm%20Senaryolar%20Raporu.pdf>> (14.04.2020)
- Tuerdi, R. (2018), "Yeni İpek Yolu Projesi ve Türkiye-Çin İşbirliğine Etkileri", *İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü Tartışma Metinleri*, WPS NO/ 137 / 2018-01.
<<https://ticaret.edu.tr/uploads/dosyalar/921/137%20YEN%20PEK%20YOLU%20PROJES%20VE%20T%20CRK%20YE%20%20C3%87%20N%20%20C4%B0%20C5%9EB%20R%20L%20%20C4%9E%20NE.pdf>> (12.01.2020).
- Tulumsaş (2020), <<http://www.tulomsas.com.tr/tulomsas-kurumsal/2/>> (10/01/2020).

- Tulumtaş, S. (2001), “Türkiye’de Karayolu-Demiryolu Ulaştırması”, 5. *Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı*, TMMOB Yayınları, İstanbul.
- Tunç, G., Öz Saraç, E. (2015), “Türkiye’deki Kamu Özel İşbirliği Modelinin İyileştirilmesine ait Öneriler”, 3. *Türkiye Deprem Mühendisliği ve Sismoloji Konferansı 14-16 Ekim 2015 – DEÜ – İzmir*
- Tunçsiper, B. (1995), “Türk Turizminde Ulaştırma Sorunları”, *Anatolia Turizm Araştırmaları Dergisi*, No:6 Sayı:2, s. 58-63.
- Turizm Günlüğü Seyahat ve Gazetesi, Yıl sonuna kadar kaç kruvaziyer yolcusu gelecek? <<https://www.turizmgunlugu.com/2019/06/07/yil-sonuna-kadar-kac-kruvaziyer-yolcusu-gelecek>> (25.05.2020).
- Tutulmaz, O. (2013), “Ulaştırma Modları İçinde Bir Başarı Hikayesi: 21. Yüzyılın Başında Havayolu Ulaştırması Sektörü”, *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Yıl: 17, Sayı: 2, s. 89-116.
- Tübitak (2003), Vizyon 2023 Teknoloji Öngörüsü Projesi: Ulaştırma ve Turizm Paneli, Temmuz 2003, Ankara.
- Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği (TÜSİAD) (2007), Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü, Yayın No: TÜSIADT/ 2007-02/431), İstanbul, <http://www.patronlardunyasi.com/news_print.php?id=25367> (02.02.2018)
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) (2008), İstatistik Yıllığı 2003-2007, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü yayınları, Ankara.
- Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (TEPAV) (2020), https://www.tepav.org.tr/tur/admin/dosyabul/upload/Genisleme_Surecinde_Turkiye1.pdf (02.04.2020).
- Türkiye İnşaat Sanayicileri İşveren Sendikası (İNTES) (2019), İnşaat Sektörü Raporu, <https://intes.org.tr/wp-content/uploads/2019/11/insaat_raporu-kasim-1.pdf> (22.02.2020).
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) (2014), Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu, Mattek Matbaacılık, Ankara.

- Tütengil, C. O. (1961), İctimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları, İstanbul Matbaası, İstanbul.
- Tütüncü, A. N. (2017), "Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul", *Uluslararası Kamu ve Özel Hukuk Bülteni*, Sayı: 37, Cilt: 1, sayfa: 113-123.
- Tüzün, G. (1976), "1950-1960 Döneminde Türkiye'de Sanayileşme", *Türkiye Makine Mühendisleri Odası Birliği 1976 Sanayi Kongresi*, Ankara.
- Uçar, T., Akman, Ç. (2019), "Türkiye'deki Havayolu Ulaşım Sektöründe Kamu Özel Ortaklığı: Özel ve Kamu İşletmesindeki iki Havalimanı Karşılaştırılması", *Ekev Akademi Dergisi*, Sayı: 78, ss. 523-551.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) (2019), Ulaşan ve Erişen Türkiye 2019, UHDB Yayınları, Ankara.
- Ulaştırma Bakanlığı (UB) (2009), Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023, Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) (2017), Ulaşan ve Erişen Türkiye 2017, Ankara.
- Uludağ Sözlük, <<https://www.uludagsozluk.com/k/sosyal-yap%C4%B1/>> (24.08.2020).
- Uluslararası Ulaşım İşçileri Federasyonu (ITF) (1992), Sivil Havacılık Bölümü için Hazırlanan Rapor, Dünya Sivil Havacılık Sektöründe Küreselleşme ve Bunun Sivil Havacılık İşçileri Üzerindeki Etkisi-Küreselleşmeye Karşı Uluslararası Sendikal Dayanışma, Hava-İş Eğitim Dizisi 20/5, Londra.
- Ulusoy, A. (2004), Kamu Hizmeti İncelemeleri, Ülke Kitapları, İstanbul.
- Umezu, M. (1996), "Ethics and The Japanese Miracle: Characteristics and Ethics Japanese Business Practice", *International Society of Business, Economic and Ethics*, Tokyo.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (2017), Review of Maritime Transport, United Nation, New York, USA.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (2019), Review of Maritime Transport, New York and Genova, USA.

- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) (2020a), Kanal İstanbul..., <<https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/8156/kanal-istanbul-ve-montro>> (21.02.2020).
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) (2020b), Beyaz Kitap...<<https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/8521/beyaz-kitap-ne-getiriyor-turkiyeyi-nasil-etkileyecek->> (21.03.2020).
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) (2020c), 10 soruda Deniz İpek yolu ve Türkiye, <<https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/15096/10-soruda-deniz-ipek-yolu-ve-turkiye>> (22.03.2020).
- Usta, A. (2001), “Avrupa Birliği Ülkelerinin Demiryolu Deneyimi ve Türkiye’de Demiryolları: Uyumlaştırma Açısından Bir Karşılaştırma ve Öneri Geliştirme Araştırması, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya.
- Ülger, İ. K. (2005), Avrupa Birliği’nin ABC’si, 3.baskı, Sinemiş Yayınları.
- Ümit, C. (2002), “Avrupa Birliği’nde Adalet ve İşçilerinde İşbirliği”, *Adalet Dergisi*, Sayı:11.
- Vanham, P. (2012), “A Chinese Invasion in Europe? A tiny one, maybe,” *Financial Times*, Haziran 7, 2012, <<https://www.ft.com/content/dac24c18-9e3e-3265-a494-08866169e5ac>> (15.02.2020)
- Vural, İ. Y. (2005), “Gelişmekte Olan Ülkelerde Altyapı Hizmetlerine Özel Sektör Katılımı”, Altyapı Ekonomisi, Ed. Coşkun Can Aktan , Dilek Dileyici, İstiklal Y. Vural, Seçkin Yayınları, Ankara.
- Vural, K. V. (2009), “II. Dünya Savaşı Sonunda Türkiye’nin Dış Siyasetinde Yaşananların Ulaşım Politikalarına Etkileri ve Karayolları”, *İzmir Ulaşım Sempozyumu*, 8—9 Aralık 2009, İzmir.
- Williamson, J. (2003) “The Washington Consensus and Beyond”, *Economic and Political Weekly*, 38(15), 1475-1481.

- Wilson, J. S., Luo, X., Broadman, H. G. (2006), Trade and transport facilitation: European accession and capacity building priorities, Transport and International Trade (27-56), OECD Transport Research Center, Paris.
- Wolters, P. (2005), İntermodal Taşımacılık ve Lojistik Konferansı, Logitrans 2005.
- Wood, D. F., Barone, A. P., Murphy, P. R., Wardlow, D. L. (2002), International Air Transportation, International Logistics
- Wood, D. F., Johnson, J. C. (1996), Contemporary Transportation, 5th ed., Prentice Hall, USA,
- Worldbank (1994), World Development Report 1994: Infrastructure for Development, Oxford University Press, Oxford.
- Worldbank (1996), Sustainable Transport Priorities for Policy Reform, Washington D.C.
- Worldbank (2002), Transport Policies for the Euro-Mediterranean Free-Trade Area: An Agenda for Multimodal Transport Reform in the Southern Mediterranean.
- Worldbank (2012), Turkey - Transport sector expenditure review: synthesis report, <<http://documents.worldbank.org/curated/en/568921468338993072/pdf/NonAsciiFileName0.pdf>> (21.02.2020).
- Worldbank, (2018), Private Participation in Infrastructure (PPI), <https://ppi.worldbank.org/~/.media/GIAWB/PPI/Documents/GlobalNotes/H12018_PPI_Report.pdf> (02.10.2018)
- Worldbank, (2017), Private Participation in Infrastructure (PPI), <https://ppi.worldbank.org/~/.media/GIAWB/PPI/Documents/GlobalNotes/H12017_PPI_Report.pdf> (02.10.2018)
- Worldbank (2020), About Public-Private Partnerships, <<https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/about-public-private-partnerships>> (02.01.2020)
- World Trade Organisation (WTO) (1998), Land Transport Services, Part I-Generalities and Road Transport, S/C/W/60, 28 October 1998.

World Travel & Tourism Council (WTTC) (2020), World Travel & Tourism Council (WTTC) represents the Travel & Tourism sector globally, <<https://wttc.org/en-gb/>> (221.06.2020).

Yavuz, Ü. (1989), Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi, IX.Türk Tarih Kongresi'nden Ayrı Basım, T.T.K. Basımevi, Ankara.

Yel, S. (2011), “Karadeniz, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında Petrol Taşımacılığı, Kazalar ve Türkiye'nin 1994-1998 Boğazlar Tüzüğünü Uygulaması”, 38. ICANAS (Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi) 10-15 Eylül 2007-Ankara / Türkiye: Bildiriler: Uluslararası İlişkiler, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayınları: 12/3, Cilt III, s. 1495-1524, Ankara.

Yeni Asır, Dünyada havacılığa Türkiye ve THY damgası, (11.01.2020),<<https://www.yeniasir.com.tr/ekonomi/2020/01/11/dunyada-havaciliga-turkiye-ve-thy-damgasi>> (23.03.2020).

Yetkin, M. (2019), “Rusya: Kanal İstanbul, Montrö'yü değiştirmedeği sürece, Türkiye'nin meselesi <<https://yetkinreport.com/2019/12/27/rusya-kanal-istanbula-ilk-tepkisini-verdi/>> (24.03.2020).

Yıldırım, K., Karaman, D. (2003), Makroekonomi, Eğitim Sağlık ve Bilimsel Araştırma Çalışmaları Vakfı Yayınları, 3. Baskı, Eskişehir.

Yıldırım, K. (2012), İktisada Giriş, Pelikan Yayıncılık, 5. Baskı, Ankara.

Youngson, A.J. (1960), The British Economy, 1920-1957, London.

Yüksek, G. (2012), “Turizm ve Ulaştırma”, Turizm Ulaştırması, Ed. Mustafa CAVCAR, Anadolu Üniversitesi, Açıköğretim Fakültesi Yayını No:1721, Eskişehir.

Zeybek, H. (2007), “Avrupa'da Ulaşım ve Lojistik Sektörünü Etkileyen Dinamikler: Türkiye'ye Yansımaları”, 7. Ulaştırma Kongresi, Bildiriler Kitabı, Eylül 2007.

http://eurlex.europa.eu/en/treaties/dat/12002E/htm/C_2002325EN.003301.html#anArt7

1

https://www.suezcanal.gov.eg/English/MediaCenter/News/Pages/Navigation_04-01-2020.aspx

<<https://www.pancanal.com/eng/general/reporte-anual/index.html>> (11.03.2020).

<http://airlines.org/dataset/a4a-quarterly-passenger-airline-cost-index-u-s> passenger-airlines/ (25.02.2018).

<http://www.aso.org.tr/kurumsal/media/kaynak/TUR/asomedyaya/ocak2004/dosyaocak2004.html> (25.02.2018).

<https://www.dogrulukpayi.com/bulten/turkiye-de-ve-dunyada-akaryakit-fiyatlari> (01.05.2020).

<http://www.1915canakkale.com/> (11.04.2020).

<https://sites.google.com/site/ekremcandan/makaleler/d%C3%BCnya-bankasi-kredileri/d%C3%BCnya-bankas%C4%B1-kredilerine-ili%C5%9Fkin-esaslar> (19.03.2020).

EKLER

EK 1: Demiryolu Ulaştırması ile ilgili bazı değerler

| Gösterge | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|----------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------|
| Lojistik Performans Endeksi Sıralaması | - | - | - | - | - | 34 | - | - | 39 | - | 27 | - | 30 | - | 34 | - | 47 |
| Hızlı Tren Hat Uzunluğu (km) | - | - | - | - | - | - | - | 397 | 888 | 888 | 888 | 888 | 1.213 | 1.213 | 1.213 | 1.213 | - |
| Demiryolu Toplam Hat Uzunluğu (km) | 10.948 | 10.959 | 10.968 | 10.973 | 10.984 | 10.991 | 11.005 | 11.405 | 11.940 | 12.000 | 12.008 | 12.097 | 12.485 | 12.532 | 12.532 | 12.608 | - |
| Elektrikli Demiryolu Hat Uzunluğu (km) | 2.122 | 2.082 | 2.274 | 2.274 | 2.274 | 2.274 | 2.282 | 2.670 | 3.161 | 3.159 | 3.216 | 3.304 | 3.748 | 3.854 | 4.330 | 4.660 | - |
| Sıvıyallı Demiryolu Hat Uzunluğu (km) | 2.505 | 2.505 | 2.609 | 3.111 | 3.111 | 3.098 | 3.029 | 3.417 | 3.908 | 3.908 | 4.016 | 4.055 | 4.412 | 4.578 | 5.462 | 5.534 | - |
| Demiryolu Yolu Sayısı (bin kişi) | 73.088 | 76.993 | 76.756 | 76.306 | 77.414 | 81.260 | 79.187 | 80.092 | 84.173 | 85.752 | 70.284 | 46.441 | 78.404 | 95.317 | 89.038 | 85.338 | - |
| Demiryolu Yük Taşımacılığı (bin ton) | 14.616 | 15.941 | 17.989 | 19.195 | 19.748 | 20.851 | 22.871 | 21.270 | 23.816 | 24.753 | 24.887 | 25.053 | 26.764 | 24.286 | 24.546 | 28.287 | - |

EK 2, 3, 4: Karayolu, Denizyolu ve Havayolu Ulaştırması ile ilgili bazı değerler

| Gösterge | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|----------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Konteyner Eleme (milyon TEU) | 2.0 | 2.5 | 3.1 | 3.3 | 3.8 | 4.6 | 5.1 | 4.4 | 5.7 | 6.5 | 7.2 | 7.9 | 8.3 | 8.1 | 8.7 | 10.0 | 10.5 |
| Toplam Yük Eleme (milyon ton) | 190.1 | 189.9 | 213.1 | 213.0 | 248.1 | 291.6 | 314.6 | 309.4 | 348.6 | 363.3 | 387.4 | 384.9 | 383.1 | 416.0 | 430.2 | 471.1 | 483.0 |
| Liner Hat Bağlantı Endeksi (2004 yılı = 100) | | | 25.6 | 27.1 | 27.1 | 32.6 | 35.6 | 32.0 | 36.1 | 39.4 | 53.1 | 52.1 | 52.4 | 52.0 | 56.5 | 56.1 | 59.7 |

| Gösterge | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|---------|
| Aktif Havalimanı Sayısı | 39 | 33 | 33 | 33 | 33 | 34 | 36 | 44 | 45 | 46 | 46 | 49 | 53 | 55 | 55 | 55 | 55 |
| Havayolu Fiyos Uçak Sayısı | 110 | 102 | 202 | 240 | 239 | 250 | 270 | 297 | 349 | 346 | 370 | 385 | 422 | 489 | 540 | 517 | 516* |
| Havalimanlardaki Yolcu Trafığı (ç. hat) (milyon yolcu) | 8.60 | 9.15 | 14.46 | 20.53 | 28.77 | 31.95 | 35.83 | 41.23 | 50.58 | 58.26 | 64.72 | 76.15 | 85.42 | 97.04 | 102.50 | 109.51 | 87.43** |
| Havalimanlardaki Yolcu Trafığı (ış. hat) (milyon yolcu) | 24.90 | 25.30 | 30.60 | 35.04 | 32.88 | 38.35 | 43.61 | 44.28 | 52.22 | 59.36 | 65.63 | 73.28 | 80.30 | 84.03 | 71.24 | 83.53 | 76.39** |

| Gösterge | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Bölünmüş Yol (km) | 4,387 | 5,710 | 7,475 | 9,520 | 10,760 | 11,842 | 13,319 | 15,321 | 17,477 | 18,991 | 20,017 | 20,807 | 21,434 | 21,991 | 22,655 | 23,360 | 23,667 |
| Ortopol (km) | 1,714 | 1,753 | 1,779 | 1,784 | 2,005 | 2,005 | 2,039 | 2,153 | 2,197 | 2,206 | 2,244 | 2,244 | 2,278 | 2,282 | 2,542 | 2,657 | 2,742 |
| BŞK (km) | 8,591 | 8,683 | 8,692 | 8,747 | 9,112 | 9,314 | 9,926 | 10,717 | 12,277 | 13,680 | 15,277 | 17,114 | 18,200 | 19,377 | 21,188 | 23,559 | 24,749 |
| Trafik (milyar taşıt-km) | 52 | 52 | 58 | 61 | 65 | 70 | 70 | 72 | 80 | 85 | 94 | 99 | 103 | 113 | 120 | 128 | - |
| Yolcu Taşıma (milyar yolcu-km) | 163 | 164 | 174 | 182 | 188 | 209 | 206 | 212 | 227 | 242 | 259 | 268 | 276 | 291 | 301 | 315 | - |
| Yük Taşıma (milyar ton-km) | 151 | 152 | 157 | 167 | 177 | 181 | 182 | 176 | 190 | 203 | 216 | 224 | 234 | 244 | 253 | 263 | - |
| Trafik Kazanımındaki Milyon Otomobil Başına Düşen Cam Kayıpları (*) | 890 | 840 | 820 | 780 | 754 | 774 | 623 | 610 | 536 | 473 | 494 | 397 | 357 | 711 | 645 | 617 | - |

EK 5: Cari Fiyatlarla 2009 Baz Yılı GSYH'nin Sektörel Dağılımı (1998-2017)

| SEKTÖRLER | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|---------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| TARIM | 12.5 | 10.5 | 10.1 | 8.9 | 10.3 | 9.9 | 9.4 | 9.3 | 8.2 | 7.5 |
| MADENCİLİK | 0.9 | 0.8 | 0.9 | 0.9 | 0.8 | 0.9 | 0.9 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| İMALAT | 22.3 | 20.1 | 18.8 | 17.8 | 16.9 | 17.1 | 16.9 | 16.9 | 17.1 | 16.8 |
| ELEKTRİK, GAZ, BUHAR VE İKLİMLENDİRME | 1.3 | 1.4 | 1.3 | 1.6 | 1.6 | 1.4 | 1.2 | 1.1 | 1.1 | 1.2 |
| SU TEMİNİ, KANALİZASYON VE ATIK YÖNETİMİ | 0.5 | 0.6 | 0.6 | 0.7 | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 0.7 | 0.7 | 0.7 |
| İNŞAAT | 6.1 | 5.6 | 5.3 | 4.6 | 4.5 | 4.6 | 5.3 | 5.6 | 6.3 | 6.8 |
| TOPTAN VE PERAKENDE TİCARET | 13.4 | 11.6 | 12.1 | 11.5 | 11.9 | 12.1 | 12.5 | 12.2 | 12.4 | 12.1 |
| ULAŞTIRMA VE DEPOLAMA | 8.0 | 8.3 | 8.8 | 9.5 | 10.2 | 9.9 | 9.7 | 9.5 | 9.5 | 9.5 |
| KONAKLAMA VE YİYECEK HİZMET FAALİYETLERİ | 2.4 | 2.1 | 2.3 | 2.3 | 2.2 | 2.0 | 2.1 | 2.1 | 2.1 | 2.1 |
| BİLGİ VE İLETİŞİM | 2.0 | 2.1 | 2.2 | 2.5 | 2.6 | 2.5 | 2.5 | 2.7 | 2.5 | 2.7 |
| FİNANS VE SİGORTA FAALİYETLERİ | 5.5 | 7.2 | 5.0 | 6.2 | 3.3 | 2.6 | 2.5 | 2.5 | 2.1 | 2.2 |
| GAYRİMENKUL FAALİYETLERİ | 4.8 | 6.9 | 8.4 | 8.5 | 8.0 | 7.9 | 8.1 | 8.5 | 8.9 | 9.6 |
| MESLEKİ, BİLİMSEL VE TEKNİK FAALİYETLER | 1.1 | 1.2 | 1.2 | 1.3 | 1.5 | 1.5 | 1.6 | 1.6 | 1.7 | 1.9 |
| İDARİ DESTEK HİZMET FAALİYETLERİ | 1.4 | 1.5 | 1.5 | 1.6 | 1.9 | 1.9 | 1.9 | 1.9 | 2.0 | 2.2 |
| KAMU YÖNETİMİ VE SAVUNMA, ZORUNLU SOSYAL GÜVENLİK | 4.7 | 5.6 | 5.2 | 5.5 | 5.4 | 5.4 | 5.3 | 4.7 | 4.6 | 4.6 |
| EĞİTİM | 2.4 | 2.9 | 2.7 | 2.8 | 3.1 | 3.2 | 3.1 | 3.2 | 3.3 | 3.4 |
| İNSAN SAĞLIĞI VE SOSYAL HİZMET FAALİYETLERİ | 1.5 | 1.8 | 1.7 | 1.7 | 2.0 | 2.1 | 2.1 | 2.4 | 2.5 | 2.7 |
| KÜLTÜR, SANAT, EĞLENCE, DİNLENCE VE SPOR | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.3 | 0.4 | 0.6 |
| DİĞER HİZMET FAALİYETLERİ | 1.1 | 1.1 | 1.2 | 1.1 | 1.2 | 1.4 | 1.2 | 1.1 | 1.1 | 1.1 |
| HANEHALKLARININ İŞVERENLER OLARAK FAALİYETLERİ | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| SEKTÖRLER TOPLAMI | 92.1 | 91.2 | 89.5 | 89.2 | 88.3 | 87.6 | 87.4 | 87.3 | 87.5 | 88.6 |
| VERGİ-SÜBVANSİYON | 7.9 | 8.8 | 10.5 | 10.8 | 11.7 | 12.4 | 12.6 | 12.7 | 12.5 | 11.4 |
| GAYRİ SAFİ YURTIÇI HASILA (ALICI FİYATLARIYLA) | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| SEKTÖRLER | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| TARIM | 7.5 | 8.1 | 9.0 | 8.2 | 7.8 | 6.7 | 6.6 | 6.9 | 6.2 | 6.1 |
| MADENCİLİK | 1.1 | 1.1 | 1.1 | 1.1 | 1.1 | 1.1 | 0.9 | 0.8 | 0.8 | |
| İMALAT | 16.3 | 15.2 | 15.1 | 16.5 | 15.9 | 16.2 | 16.8 | 16.7 | 16.6 | 17.5 |
| ELEKTRİK, GAZ, BUHAR VE İKLİMLENDİRME | 1.3 | 1.4 | 1.5 | 1.3 | 1.3 | 1.4 | 1.4 | 1.3 | 1.3 | |
| SU TEMİNİ, KANALİZASYON VE ATIK YÖNETİMİ | 0.7 | 0.8 | 0.8 | 0.9 | 1.0 | 0.9 | 1.0 | 0.9 | 0.9 | |
| İNŞAAT | 6.8 | 5.6 | 6.1 | 7.2 | 7.5 | 8.1 | 8.1 | 8.2 | 8.6 | 8.6 |
| TOPTAN VE PERAKENDE TİCARET | 12.2 | 10.7 | 11.1 | 11.6 | 11.2 | 11.2 | 11.5 | 11.5 | 11.4 | |
| ULAŞTIRMA VE DEPOLAMA | 9.6 | 8.8 | 7.9 | 7.4 | 8.1 | 7.9 | 7.9 | 7.9 | 7.6 | |
| KONAKLAMA VE YİYECEK HİZMET FAALİYETLERİ | 2.1 | 2.3 | 2.3 | 2.6 | 2.7 | 2.8 | 2.9 | 2.8 | 2.6 | |
| BİLGİ VE İLETİŞİM | 2.7 | 2.7 | 2.5 | 2.3 | 2.4 | 2.4 | 2.4 | 2.4 | 2.4 | 2.5 |
| FİNANS VE SİGORTA FAALİYETLERİ | 2.4 | 3.7 | 2.9 | 2.7 | 2.9 | 3.1 | 2.9 | 3.0 | 3.3 | 3.2 |
| GAYRİMENKUL FAALİYETLERİ | 9.7 | 10.5 | 9.9 | 9.0 | 8.6 | 8.2 | 8.0 | 7.7 | 7.7 | 7.2 |
| MESLEKİ, BİLİMSEL VE TEKNİK FAALİYETLER | 2.0 | 2.2 | 2.1 | 2.1 | 2.1 | 2.1 | 2.2 | 2.4 | 2.3 | |
| İDARİ DESTEK HİZMET FAALİYETLERİ | 2.3 | 2.3 | 2.1 | 2.2 | 2.4 | 2.5 | 2.7 | 2.8 | 3.0 | |
| KAMU YÖNETİMİ VE SAVUNMA, ZORUNLU SOSYAL GÜVENLİK | 4.5 | 5.0 | 4.8 | 4.5 | 4.7 | 4.5 | 4.5 | 4.3 | 4.6 | |
| EĞİTİM | 3.4 | 3.9 | 3.9 | 3.8 | 3.9 | 3.9 | 4.1 | 4.1 | 4.4 | |
| İNSAN SAĞLIĞI VE SOSYAL HİZMET FAALİYETLERİ | 2.7 | 2.9 | 2.8 | 2.7 | 2.6 | 2.6 | 2.5 | 2.4 | 2.6 | |
| KÜLTÜR, SANAT, EĞLENCE, DİNLENCE VE SPOR | 0.7 | 0.9 | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 0.9 | 1.0 | 0.9 | 0.9 | |
| DİĞER HİZMET FAALİYETLERİ | 1.1 | 1.0 | 1.0 | 1.1 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | |
| HANEHALKLARININ İŞVERENLER OLARAK FAALİYETLERİ | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| SEKTÖRLER TOPLAMI | 89.0 | 89.2 | 87.9 | 88.0 | 88.3 | 87.6 | 88.4 | 88.1 | 88.1 | 88.6 |
| VERGİ-SÜBVANSİYON | 11.0 | 10.8 | 12.1 | 12.0 | 11.7 | 12.4 | 11.6 | 11.9 | 11.9 | 11.4 |
| GAYRİ SAFİ YURTIÇI HASILA (ALICI FİYATLARIYLA) | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

Kaynak: TÜİK

ÖZGEÇMİŞ

1975 yılında Elazığ'da doğdu. İlkokulu, ortaokulu ve liseyi Elazığ'da okudu. Üniversite eğitimini Fırat Üniversitesi İnşaat Mühendisliği bölümünde tamamladı. Lisans eğitiminden sonra bir süre özel sektörde proje mühendisi olarak çalıştıktan sonra Kamu sektöründe köy yolları, demiryolları ve karayolları alanında proje mühendisi, kontrol mühendisi, şantiye şefi, şube şefi ve kontrol şefi görevlerinde bulundu. 2004-2007 yılları arasında Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü (TODAİE)'nde kamu yönetimi alanında yüksek lisans eğitimini ve 2007-2009 yılları arasında Ankara Üniversitesi Avrupa Toplulukları Araştırma ve Uygulama Merkezi (ATAUM)'nde AB temel eğitimi ve AB uzmanlığı sertifika programlarını tamamladı. Halen Karayolları 8. Bölge Müdürlüğü bünyesinde kontrol şefi olarak çalışma hayatına devam etmektedir.

e-posta: ozkan_ayaz@yahoo.com