

5

ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

Doç. Dr. Muhtesem KAYNAK

Gazi Üniversitesi

İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

I. GİRİŞ

Genel olarak mal ve insanların bir yerden diğer bir yere taşınması olarak ifade edilen ve bu haliyle yalnızca hizmet (taşımacılık) işlevi tanımlanmış olan ulaştırma olgusunun iktisadi yapıdaki yeri ve gelişimi, gerçekten, iki yönden ele alınıp incelenmelidir:

a) hizmet (taşımacılık);

b) taşımacılıkta kullanılan araç ve gereçlerin üretildiği bir kesim olarak sanayi sektöründeki talepçi yeri ve üretim teknolojileriyle ilişkisi yönlerinden.

Kapsamın geniş tutulamaması nedeniyle, buradaki incelemede de ulaştırma sektörünün yukarıda b maddesinde belirtilen yönü bir tarafa bırakılarak sadece hizmet yönünden bahsedilmiş ve esas olarak 1980'den bu yana meydana gelen gelişmeler ele alınmıştır.

A. 1923-1950 DÖNEMİNDE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

Cumhuriyetin kurulması ulusal ekonominin geliştirilmesine, bu ise, iç pazarın bütünleştirilmesine önem verilmesini gerektirmiştir. Dolayısıyla, oluşturulan ulaştırma sistemi, Türkiye'yi Osmanlı'nın özellikle son yıllarında olduğu gibi dış pazarlarla bütünleştirmekten çok, iç pazar bütünlüğünü geliştirmeye yönelik olmuştur.

Cumhuriyet döneminin en büyük demiryolu hamlesi bu dönemde gerçekleştirilmiştir. 1923'den 1990'a kadar inşa edilen 4.673 km.lik demiryolunun yüzde 84'ü olan 3.915 km.lik kısmı bu dönemde yapılmıştır. Osmanlıdan miras kalan ağaç şeklindeki demiryolu şebekesi, inşa edilen yeni hatlar ağ haline dönüştürülerek daha önce birbirinden kopuk vaziyetteki ulaşım alt yapısı birbiriyle bağlantılı hale getirilmiştir. Bu arada sonraki dönemlerde vazgeçilecek olan karayollarının demiryollarıyla rekabet etmemesi, onu tamamlaması ilkesi üzerinde önemle durulmuştur.

B. 1950-1960 DÖNEMİNDE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

1950'li yıllarda ulaştırma sisteminde bir zihniyet değişikliğine gidilmiş ve karayolu hamlesine girilmiştir. Böylece önceki dönemde yer alan demiryolu hamlesi bitirilerek karayolu dönemi başlatılmıştır. İç pazarın ulaştırma talebinin 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 1960'da 45.767'ye çıkmıştır.

İzlenen bu politika sonucunda, karayollarının yolcu ve yük taşımacılığındaki payları da hızla artarak taşımacılık hizmetlerini demiryollarının elinden kapmaya başlamıştır. Örneğin, karayollarının toplam yolcu ve yük taşımacılığında 1950'de yüzde 49 ve 17 olan payları 1960'da yüzde 73 ve 38'e yükselirken, demiryollarının 1950'de yüzde 42 ve 78 olan bu payları 1960'da yüzde 24 ve 48'e düşmüştür.

Diğer taraftan, bu dönemde karayollarındaki kadar olmasa da havayollarında da hızlı bir gelişme meydana gelmiştir. Havayolları kesiminde hem hava alanlarının hem de uçak filosunun geliştirilmesine yönelik bazı atılımlara girilmiştir. 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 olanak sağlanmıştır. Ancak, bu gelişmelere karşın havayollarıyla yolcu ve yük taşımacılığının payı dönem süresince toplam ulaşım içinde yüzde 1 gibi önemsiz bir düzeyde kalmıştır.

C. 1960-1980 DÖNEMİNDE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

1950 lerde başlayan karayolu hamlesi bu dönemde de ağırlığını koruyarak sürdürmüş, özellikle karayollarının iyileştirilmesine yönelik çalışmalar önem kazanmıştır. 1960'da sırasıyla, 45.767, 10.981 ve 56.560 adet olan otomobil, otobüs+minibüs ve kamyon+kamyonet sayıları da 1980'de 742.252, 97.490 ve 330.684'e çıkmıştır. Böylece, gerek yolcu gerekse yük taşımacılığında kısaca tüm taşımacılıkta karayolları mutlak hakimiyetini kurmuştur. Artık, 1980 yılında toplam yüklerin yüzde 96'sını, yolcuların yüzde 86'sını karayolları taşımaktadır. (Bkz. Tablo 4 ve 5).

Buna karşın, diğer taşımacılık sistemlerinde 1960-1980 arasında meydana gelen gelişmeler sınırlı düzeyde kalmıştır. Örneğin, demiryolları ancak 298 km. artabilmiştir. Bununla birlikte, demiryollarının ve demiryolu taşıtlarının yenilenmesine uğraşmış ve buharlı lokomotiflerin yerine dizelli ve elektrikli lokomotiflerin ikame edilmesine çalışılmıştır.

Deniz ticareti filosu başlıca yük ve tanker gemileri alanlarında olmak üzere yüzde 100 artarak 1960'da 737.156 gros ton'dan 1980'de 1.722.265 gros tona yükselmiştir. Ayrıca, büyük sanayi kuruluşları için özel sanayi limanlarının geliştirilmesi bu dönemde gerçekleştirilmiştir. Örneğin, Ereğli Demir-Çelik, Iskenderun Demir-Çelik, Aliğa Rafinerisi ve Samsun Azot Sanayi limanları bu amaçla geliştirilmiştir. Mevcut liman kapasitelerini geliştirmeye yönelik bu çalışmalar bir süre için Türkiye'nin ihtiyaçlarını karşılamış ancak Ortadoğu ülkelerinin artan mal talebi ve özellikle İran-Irak Savaşı'ndan sonra bu tesisler yükleme boşaltma taleplerini karşılamakta yetersiz kalmıştır. 1980 lerin başından itibaren de liman kapasitelerinin geliştirilmesine yönelik baskılar yoğunlaşmıştır.

Havayolları ise karayollarından sonra en hızlı gelişme gösteren ulaştırma sistemi olmaya devam etmiştir. 1963 yılından sonra Türkiye'den Avrupa'ya büyük sayılarda dış göçün başlaması, havayollarının dış yolculuk taleplerini hızla artırmış bu da THY'nin büyük modern jetler alarak filosunu dış yolculuklara uygun hale getirme sürecini başlatmasına yol açmıştır. Böylece, 1968'de 2 DC-9 uçağının satın alınmasıyla başlayan bu süreç daha sonra DC-10, Boeing 707 ve 727 lerin satın alınması ve kiralanmasıyla sürdürülmüştür. Ancak, havayolları toplam yolcu ve yük taşımacılığındaki yüzde 1'er dolayındaki paylarını henüz yükseltememiştir. 1980 li yıllara gelindiğinde THY'nin özellikle kargo ve charter hizmetlerini sağlamakta yetersiz kalması üzerine özel havayolu şirketlerinin kurulması yolunda yeni girişimler ortaya çıkmaya başlamıştır.

II. 1980 SONRASI DÖNEMDE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

24 Ocak 1980 istikrar tedbirleriyle dış ticaret politikasında korumacılıktan liberalleşmeye doğru değişikliklerin meydana gelmesi, bir başka deyişle, Türkiye ekonomisinin dış pazarlarla bütünleşmesinin hızlandırılmasına karar verilmesi, heralberinde ihracat ve ithalatta sıçramalara yol açmış ve böylece dış dünya ile olan mal hareketleri ivme kazanmıştır. Ayrıca, 1980-1988 arasında cereyan eden İran-Irak Savaşı da yurtdışına yönelik mal hareketlerinin hızlanmasında özellikle transit ticaret yönünden ilâve bir unsur olmuştur. Sonuçta, ulaştırma sektörünün geliştirilmesi sorunu, 1980 lerin başındaki gündemin en önemli maddelerinden biri haline gelmiştir. 1981 yılında DPT'nin koordinasyonunda tüm ilgili sektörlerin katıldığı Ulaştırma Ana Planı çalışmaları başlatılmıştır. 1983-1993 dönemini kapsayan bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanmış ve uygulamaya konulmuştur. Ancak, bu uygulama 1984'de yürürlükten kaldırılmıştır. Bu arada, 1980 sonrasında gerçekleşen toplam sabit sermaye yatırımları içinde ulaştırma sektörü genelde ön sıralarda yer almıştır. 1980'den 1987'ye kadar sürekli artan ulaştırmanın payı, 1988 ve 1989'da bir ara düşmüşse de 1990'da tekrar yükselmiştir. (Bkz. Tablo 1).

TABLO 1 : ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE SABİT SERMAYE YATIRIMLARI
(CARİ FİYATLARLA, MİLYAR TL)

Yıllar	Toplam Sabit Sermaye Yatırımları	Ulaştırma Sabit Sermaye Yatırımları	Ulaştırmanın Payı (%)
1980	863,6	130,3	15,1
1981	1241,4	217,9	17,6
1982	1647,0	316,9	19,2
1983	2179,4	436,5	20,0
1984	3287,4	714,9	21,7
1985	5561,7	1322,3	23,8
1986	9088,8	2093,4	23,0
1987	14082,7	3386,5	24,0
1988	24165,9	4762,5	19,7
1989	38304,2	7511,4	19,6
1990 ⁽¹⁾	60927,5	13684,7	22,5

Kaynak: *DPT. V. Beş Yıllık Plan Destek Çalışmaları: I, V. BYKP Öncesinde Gelişmeler 1972-1983.* (Ankara, 1985). s. 36; *VI. BYKP Öncesinde Gelişmeler 1984-1988,* (Ankara, 1990). s. 20; *1990 Yılı Programı* (Ankara, 1990). s. 24; *1991 Yılı Programı* (Ankara, 1991). s. 25.

Diğer taraftan, ulaştırma sektöründeki yatırımları oluşturan özel ve kamu yatırımlarından ikincisinin dağılımı incelendiğinde özellikle haberleşmeye ayrılan kamu yatırımlarının son 10 yılda oldukça önem kazanmış olduğu saptanır. (Bkz. Tablo 2).

TABLO 2: KAMU YATIRIMLARI İÇİNDE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNE AYRILAN ÖDENEKLERİN DAĞILIMI (%)

Yıllar	Karayolu	Havayolu	Demiryolu	Denizyolu	Boru hatları	Haberleşme
1980	40,8	5,0	26,9	12,8	1,9	13,7
1981	47,2	6,7	14,4	8,6	1,2	16,2
1982	44,6	6,2	17,4	9,2	2,5	19,7
1983	43,5	6,6	17,6	11,7	1,1	19,5
1984	39,0	8,7	17,3	9,0	5,6	20,4
1985	28,4	16,2	13,2	9,0	7,8	25,4
1986	22,4	13,8	11,0	7,6	9,8	35,4
1987	23,0	9,0	12,0	8,0	14,0	34,0
1988	44,0	11,0	8,0	4,0	5,0	28,0
1989	59,0	3,0	10,0	4,0	5,0	19,0
1990	50,0	5,0	10,0	4,0	6,0	25,0

Kaynak: *TCDD, Gm. Md., APK Dairesi, Ekonomik Araştırmalar Şubesi.*

Ulaştırma alt sistemlerindeki taşıt parklarının gelişimleri ise şöyle olmuştur. 1980-1990 arasındaki 10 yıllık sürede karayolu taşıtları arasında en hızlı miktarda artan araç otomobil olmuştur. 1980'de 742.252 adet olan otomobil miktarı 919.577 adet artarak 1990'da 1.649.887'ye çıkmıştır. (Bkz. Tablo 3).

Diğer taraftan, bu dönemde akaryakıt fiyatlarında meydana gelen artışlar nedeniyle özellikle yük taşımaları olmak üzere karayolu taşımacılığında daha rasyonel davranma eğilimleri ortaya çıkmaya başlamıştır. Yük taşımacılığında 1980'de yüzde 85,6 olan karayolu payı 1990'da yüzde 76,2'ye inerken, aynı yıllar arasında demiryolu ve denizyolunun payı yüzde 14,3'den yüzde 23,8'e çıkmıştır. (Bkz. Tablo 5)

TABLO 3 : KARAYOLU TAŞIT PARKI (ADET)

Yıllar	Otomobil	Otobüs+Minibüs	Kamyon+Kamyonet	Toplam
1980	742.252	97.490	330.684	1.170.426
1981	776.432	100.353	344.641	1.221.426
1982	811.465	105.030	359.534	1.276.029
1983	856.350	112.063	376.704	1.345.117
1984	907.635	124.335	395.827	1.439.739
1985	983.444	135.070	418.001	1.536.515
1986	1.087.234	147.915	441.866	1.677.015
1987	1.193.021	159.868	459.352	1.812.241
1988	1.309.557	169.055	474.886	1.953.498
1989	1.434.795	176.885	489.994	2.101.674
1990	1.649.887	189.108	520.838	2.359.833

Kaynak: DİE, *İstatistik Göstergeler 1923-1990*, Ankara, 1991, s. 251.

TABLO 4: YOLCU TAŞIMACILIĞINDA PAYLAR (%)

Yıllar	Karayolu	Demiryolu	Havayolu
1960	72,9	24,3	0,8
1970	91,4	7,6	0,7
1980	96,1	3,4	0,4
1985	95,0	4,1	0,8
1986	95,5	3,1	0,9
1987	96,2	2,9	0,8
1988	96,1	2,9	0,8
1989	96,4	2,7	0,8
1990	95,7	3,1	1,1

Kaynak: Z. Güngör, İ. Duman, "Demiryollarında Verimlilik ve Enerji Tasarrufu", *1. Verimlilik Kongresi, Bildiriler*, Ankara, 1991, s. 295.

Notlar: (1) Denizyolu Taşımacılığı yüzde 0,1 olduğundan ihmal edilmiştir.

(2) Şehir içi taşımaları hariçtir.

(3) 1990 değerleri tahminidir.

TABLO 5: YÜK TAŞIMACILIĞINDA PAYLAR (%)

Yıllar	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu
1960	37,8	47,7	14,4
1970	60,9	21,2	17,8
1980	85,6	8,6	5,7
1985	78,8	13,4	7,7
1986	80,2	14,9	7,8
1987	83,0	10,4	6,5
1988	78,1	10,0	11,8
1989	81,7	9,3	8,8
1990	76,2	10,1	13,7

Kaynak: Z. Güngör, I. Duman. "Demiryollarında Verimlilik ve Enerji Tasarrufu", *1. Verimlilik Kongresi, Bildiriler, Ankara, 1991, s. 296.*

Notlar: (1) Havayolu taşımacılığı yüzde 0.1 olduğundan ihmal edilmiştir.

(2) Boruhatları hariçtir.

(3) 1990 değerleri tahminidir.

Demiryolu taşımacılığında önemli darboğazlardan olan çeken ve çekilen araç kapasitelerindeki yetersizliklerin hala üstesinden gelinememiştir. Dizelli lokomotif üretimindeki yavaşlamalar nedeniyle buharlı lokomotiflerin azaltılması tam olarak uygulanamamıştır. Yolcu ve yük vagonlarının çoğaltılması ve yeterli çağdaşığa kavuşturulması da henüz yeterli düzeyde gerçekleştirilememiştir.

TABLO 6: DEMİRYOLU TAŞIT PARKI (ADET)

Yıllar	Faal Anahat Dizel Lokomotif	Faal Dizelli Dizi	Faal Elektrikli Loko. ve Dizi	Faal Yolcu Vagonu	Faal Yük Vagonu
1983	285	15	71	875	19.206
1984	327	15	75	891	19.204
1985	384	14	81	834	17.843
1986	386	11	75	757	17.888
1987	371	11,5	79	788	17.716
1988	368	11,5	87	793	18.427
1989	379	25,5	101	809	18.343
1990	421	25,5	102	855	19.177

Kaynak: TCDD, *İstatistik Yılığ 1983-1987, (Ankara), 1988, s. 20, 23, 25; İstatistik Yılığ 1986-1990, (Ankara), 1991, s. 22, 26, 28*

Diğer taraftan, THY'nın uçak filosunda jetlere doğru önemli bir teknolojik değişme gerçekleştirilmiştir. Bu nedenle, 1980 yılında iç ve dış hatlarda toplam 1.590.416 yolcu taşıyan THY 10 yıl sonra 1990 yılında 6.932.680 kişi taşıy hale gelmiştir. (Bkz. Tablo 7).

Son yıllarda özel havacılıkta da kayda değer bir gelişme ortaya çıkmaya başlamıştır. 1983'de Sivil Havacılık Kanunu'nda yapılan yeni düzenlemeler sonucunda özel havayolu şirketleri hızla artmaya başlamıştır. Bu tarihten itibaren, yük ve posta taşımacılığı yapan özel havayolları, hava-taksi kuruluşları ve helikopter şirketleri peşpeşe kurulmuş ve 1991 yılı başı itibariyle işletme izni alan şirket sayısı 60'a ulaşmıştır.

Halen bunlardan 9'u 28 büyük gövdeli uçakla toplu taşımacılık yapmaktadır. (Bkz. Tablo 8). 1990 yılı itibariyle, iç hat yolcu taşımalarında yüzde 7 dolayında bir paya sahip olan özel kuruluşlar, dış hat yolcu taşımalarında çok daha büyük performans göstererek Türk uçaklarıyla yapılan toplam yolcu taşımalarındaki payını yüzde 35 dolayına çıkartmıştır. 1988'de iç ve dış hatlarda toplam 810.388 yolcu taşıyan özel taşımacılık şirketleri 1990'da toplam 1.404.386 yolcu taşıma hale gelmiştir. (Bkz. Tablo 7).

TABLO 7 : HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI (KİŞİ)

Yıllar	THY		Özel Şirketler		Toplam	
	İç Hat	Dış Hat	İç Hat	Dış Hat	İç Hat	Dış Hat
1980	852.755	737.661	—	—	852.755	737.661
1988	4.041.946	1.725.347	286.539	523.850	4.328.484	2.249.197
1989	4.493.264	1.783.690	193.448	741.829	4.686.712	2.525.519
1990	4.985.595	1.947.085	359.967	1.045.419	5.345.562	2.992.504

Kaynak: DPT, VI. BYKP, ÖLKR, *Havayolu Ulaştırması*, Ankara, 1990, s. 196; DPT-Özel Sektör Ortak Çalışma Komitesi Raporu, *Ulaştırma Sektörü*, (Ankara), 1991, s., 63-64.

TABLO 8: 1991 NİSAN SONU İTİBARIYLA KAMU VE ÖZEL HAVAYOLU ŞİRKETLERİ VE BÜYÜK GÖVDELİ UÇAK FİLOSU

Havayolu Şirketi	Uçak Sayısı	Koltuk Kapasitesi
Kamu		
THY	31	40.080
Özel		
İstanbul Havayolları	7	965
Noble Havayolları	3	528
Birgen Havacılık	1	254
Tur Avrupa	2	352
Sultan Havayolları	5	670
Green Havayolları	5	632
Sun Express	2	296
Pegasus Hava Taşıma.	1	170
Sönmez Havayolları	2	40
Toplam	59	43.987

Kaynak: DPT-Özel Sektör Ortak Çalışma Komitesi Raporu, *Ulaştırma Sektörü*, (Ankara), 1991, s. 51-52.

III. ULUSLARARASI DENİZYOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ

1981'den itibaren izlenmeye başlayan yeni ulaştırma politikaları sonucunda en hızlı ve yeni gelişme, uluslararası taşımacılıkta ortaya çıkmıştır. Bu tarihlerden itibaren verilmeye başlanan teşvik tedbirleri sonucunda yolcu gemisi, yük gemisi ve tankerden oluşan deniz ticareti filosu 5 yıl gibi oldukça kısa bir süre içinde ciddi bir sıçramayla 1980'de 1.722.265 gros tondan 1985'de hızla 3.946.000 gros tona çıkmıştır. (Bkz. Tablo 9). Ayrıca, bu dönemde Dünya Bankası'ndan sağlanan kredilerle limanları iyileştirme projesi uygulamaya konarak limanlardaki araç ve gereçler geliştirilerek yükleme ve boşaltma kapasitesi artırılmaya çalışılmıştır.

TABLO 9: DENİZ TİCARET FİLOSU
(18 VE YUKARI GROS TONLUK TAŞITLAR)

Yıllar	Yolcu Gemisi	Yük Gemisi	Tanker	Toplam
1980	119.773	1.163.029	439.463	1.722.265
1983	127.949	1.876.339	951.409	2.955.697
1984	138.251	2.208.942	1.491.738	3.838.931
1985	153.000	2.250.000	1.543.000	3.946.000
1986	156.592	2.530.944	1.008.802	3.696.338
1987	14.825	2.300.297	929.180	3.244.302
1988	77.036	2.184.143	900.568	3.161.747
1989	80.054	2.116.191	813.131	3.009.376
1990 ⁽¹⁾	83.972	2.303.976	909.342	3.297.290

Kaynak: DPT. *İktisadi Gelişmeler*, (Ankara, 1990), s. 73.

(1) 8 Aylık.

1980-1989 arasındaki dönemde 28.1 milyon tondan yüzde 14.6 artarak 1989'da 69.1 milyon tona ulaşan dış ticaret taşımaları arasında denizyollarının payı yüzde 14.2 oranında artarak 22.8 milyon tondan 55.2 milyon tona çıkarken, Türk bayraklı gemilerin bu taşımalardan aldıkları pay da 1980'deki 7.1 milyon tonluk düzeyden yüzde 187 artışla 1989'da 20.6 milyon tona ulaşmıştır. (Bkz. Tablo 10). Ancak, Türk bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarından aldıkları payın 1983'den itibaren sürekli azalmakta olduğu da gözden kaçırılmaması gereken bir noktadır.

Şu anda Türk deniz ticareti filosunun yaş ortalaması 20.2'dir. buna karşın, örneğin, Avrupa Topluluğu'nda deniz ticareti filosu 13.5 yaş ortalamasına sahiptir. Bu nedenle, Türk filosu dünyanın en yaşlı filoları arasında yer almaktadır. Bugün, 0-4 yaş grubu gemiler filo tonajında yalnızca yüzde 1.3 ve 5-9 yaş grubu gemiler ise yüzde 8.7 paya sahiptir. Bir başka deyişle, 10 yaşından genç gemilerin filo içindeki payı yüzde 10'da kalmıştır.

**TABLO 10 : ULUSLARARASI DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA
TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN PAYI (MİLYON TON VE**

Yıllar	İthalat Taşımaları		İthalat Taşımaları		Toplam	
	Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%
1982	1,7	18,8	8,8	42,0	10,5	35,1
1983	2,4	25,4	14,2	59,0	16,6	49,8
1984	2,9	25,9	15,4	53,9	18,3	46,0
1985	2,5	21,4	15,8	53,3	18,3	44,4
1986	4,7	34,8	13,0	44,8	17,7	41,7
1987	4,4	33,7	16,7	46,8	21,1	43,3
1988	5,0	25,5	14,7	44,8	19,7	37,5
1989	5,2	24,3	15,4	45,6	20,6	37,3

Kaynak: *Deniz Ticaret Odası, Deniz Sektörü Raporu 1989, İstanbul, 1990, s. 77.*

Filonun modern gemilerle gençleştirilerek kapasitesinin artırılması aynı zamanda üçüncü ülkeler arasındaki taşımacılıktaki (cross-trade) payımızı da arttıracaktır. Bu durum, deniz ticaret filosunun dünya pazarlarına daha etkin bir şekilde girerek döviz kazançlarının artmasına ve sonuçta filonun kendi imkânlarını geliştirip, büyüyerek daha güçlü bir filo haline gelmesine imkân sağlayacaktır.

1982-1989 yılları arasında Türk bayraklı gemiler 5 milyar doların üstünde navlun geliri sağlamıştır. Aynı dönemde ithal ve ihraç mallarının denizyolu ile taşınmalarında yabancı bayraklı gemilere yapılan ödemeleri ise 8 milyar doların üstündedir. Bu nedenle, 1980 sonrasında hızla gelişen deniz ticaret filosunun hem tonajının yükseltilmesi ve hem de bunun modernleştirme ve gençleştirme çabalarıyla birlikte yürütülmesi denizyolu taşımacılığının şu andaki en önemli sorunudur.

IV. ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ

1960'lara kadar uluslararası yük taşımacılığının yüzde 90'ını aşan bir oranda denizyoluyla yapıldığı Türkiye'de bu durum, 1965 yılında imzalanan uluslararası TIR konvansiyonu ile değişmeye başlamıştır. 1967'de toplam 7 uluslararası taşıma firmasının sahip olduğu 13 çekiciden oluşan filo, 1969 yılında Dünya Bankası kredileriyle ithalatı gerçekleştirilen 140 çekicinin de eklenmesi ile 1970'de 28 firmaya dağılmış 302 çekiciye ulaşmıştır.

1973 yılında ortaya çıkan petrol krizi sonrasında batı pazarlarına akan petrodollarların Ortadoğu'ya mal olarak geri dönmesi Türkiye üzerinden transit taşımacılığı hızlandırmaya başlamış ve 1972-1975 arasında uygulamaya konan teşvik tedbirlerinin de katkısıyla taşımacılık filosu hızla gelişerek 80 firma ve 3.000 araca çıkmıştır. 1980 yılına gelindiğinde filo, 196 firma ve 7.000 araçtan meydana gelmektedir. 1980 sonrasında özellikle İran-İrak Savaşı'nın da etkisi ile limanlarımıza bu ülkelere sevk edilmek üzere gelen transit mal hacmi kara taşımacılığında bir patlamaya yol açmıştır. 1980'lerden itibaren tekrar yoğun teşvikler almaya başlayan uluslararası karayolu şirketleri bu gelişmeyi değerlendirerek kısa sürede Avrupa'nın en büyük filolarından biri haline gelmiştir. Böylece, karayolu taşımacılığında en önemli gelişme uluslararası taşımacılıkta meydana gelmiştir. Alınan teşvik tedbirleri ve bedelsiz ithalat yoluyla sektördeki çekici/treyler miktarı 1990'da 18.000 dolayına çıkmıştır. Bugün bu sektörde 340 dolayında firma vardır.

Bu gelişmeler sonucunda Türk filosu, aşağıdaki Tablo 11 ve 12'de gösterilen taşıma paylarını elde etmiş ve döviz gelirlerini kazanmıştır.

**TABLO 11 : ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA
TÜRK ARAÇLARININ PAYI (%)**

Yıllar	İhracat Taşımaları	İthalat Taşımaları	Transit Taşımalar
1981	64	47	7
1982	64	53	9
1983	74	57	14
1984	79	45	15
1985	80	40	15
1986	80	55	15
1987	81	61	16
1988	82	64	18
1989	78	64	26
1990	76	60	22
1991	77	63	25

Kaynak: *UND'nin Sesi, İstanbul, sayı 9, 1986, s. 6; sayı 34, 1988, s. 9; sayı 58, 1990, s. 19; sayı 82, 1992, s. 19.*

TABLO 12:
ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA
TÜRK ARAÇLARININ TAŞIDIĞI YÜK MİKTARI VE DÖVİZ GELİRİ

Yıllar	Taşınan Yük Miktarı Milyon Ton	Döviz Geliri Milyon Dolar
1984	12,3	730
1985	13,0	707
1986	12,0	489
1987	13,0	601
1988	12,8	596
1989	11,6	615
1990	6,7	590
1991	6,2	671

Kaynak: *UND'nin Sesi, İstanbul*, sayı 9, 1986, s. 7, sayı 34, 1988, s. 7; sayı 58, 1990, s. 7, sayı 82, 1992, s. 7.

Diğer taraftan, uluslararası karayolu taşımacılığı belli bir gelişim göstermiş olmakla beraber, diğer ülkelerin filolarıyla arzulanan rekabeti gösterecek bir düzeyde değildir. Bugün uluslararası karayolu taşımacılığında faaliyet gösteren Türk filosunun en önemli sorunu çekicilerin yaş ortalamasının 10 dolayında olmasıdır. Bu ise taşıma maliyetlerini arttırmakta ve sektörün Avrupalı rakipleri ile rekabet şansını azaltmaktadır. Ekonomik, hızlı ve rekabet edebilir bir taşımada kullanılacak aracın 0-3 yaş arasında olması gerekmektedir. Bu yüzden Türkiye'nin Avrupa'ya yönelik taşımalarının yüzde 40'ını ve ihracat taşımalarının yüzde 23-24'ünü taşıyan rakip ülke araçlarının yaş ortalaması 2 yılı geçmemektedir. Dolayısıyla, rekabet şansının güçlendirilmesi ve Türk filosunun taşımalarından aldığı payın çoğaltılabilmesi için araçlarının gençleştirilmesi gerekmektedir. Ayrıca, Avrupa'da gerek çevre kirliliğinin azaltılması gerekse gürültünün önlenmesi konusunda her geçen gün peşpeşe alınan yeni kararlar da Türkiye'nin araç filosunun yenilenmesi yönünde bir başka zorlayıcı unsurdur. Avrupa'daki karayolu taşımacılığında ses ve gürültü önleyici aletlerin, ABS fren sisteminin zorunlu hale getirilmesi ve TIR araçları için belli bir yaş sınırının getiriliyor olması Türk araçlarının bu normlara uygun "yeşil kamyonlara" dönüştürülmelerini gerektirmektedir.

V. DEĞERLENDİRME

Özellikle 1980 sonrası gelişmelerin ele alındığı bu inceleme sonucunda genelde ulaştırma sektörünün hızla geliştirilmiş olduğunu söyleyebiliriz. Ancak, bu geliştirmede ortaya çıkan bazı noktaları özet halinde tekrar vurgularken, bazı noktaların da altını çizmek gerekmektedir. Örneğin, 1950'lerde başlayan bir eğilimle karayolu yatırımlarına ağırlık verilmesi, sonraki dönemlerde de ikinci planda kalmıştır. Bu

arada 1930-1940'larda oldukça önem verilen demiryolları dikkat çekecek kadar ihmale uğramıştır. Oysa, dünyada "yeni demiryolu çağı" gündeme gelmiştir. Önümüzdeki on yıl içinde büyük Avrupa kentleri arasındaki seyahat süreleri hızla azalacak, örneğin, Manş Denizi'ndeki yeni tünelden geçecek yüksek hızlı trenler Londra-Paris arası 80 dakikaya düşecektir. Fransız demiryolları 1981'den beri Paris-Lyon arasında saatte 270 km. hızla gitmektedir. İtalya'daki Milano-Roma hattında da saatte 240 km. hızla giden yüksek hızlı trenler çalışmaktadır. Bu yüzden Avrupa'da demiryolları hızla havayollarının rakibi haline gelmektedir.

Avrupa demiryollarında meydana gelen bu gelişmelerin henüz oldukça uzağında olan Türkiye'de ise hala birçok hat gereksiz uzunluktadır. Örneğin, karayolu ile 263 km. uzaklıkta olan Ankara-Konya arası demiryollarıyla 697 km.dir. Bu da Türkiye'deki demiryollarının ne halde olduğunun en çarpıcı göstergelerinden yalnızca birisidir. Üstelik, bugün Türkiye'de rayların yüzde 36.5'ü 30 yaşın ve yüzde 43'ü de 20 yaşın üstündedir. Bu durumda tüm ulaştırma sistemleri arasında yine ihmale uğramış olan demiryollarının köklü tedbirlerle iyice gözden geçirilmesi zorunlu hale gelmektedir.

Öte yandan, bu yaş sorununun tüm ulaştırma sistemini kapsayan bir sorun olduğunu rahatlıkla söylemek mümkündür. Özellikle uluslararası kara ve deniz taşımacılığındaki en önemli konu budur. Uluslararası kara ve deniz ticareti filosunun rakipleriyle boy ölçüselbilmesi; gerek Türkiye ile diğer ülkeler arasındaki, gerekse üçüncü ülkeler arasındaki taşımacılıktan alınan payın artırılabilmesi için Türk filolarının bir an önce modernleştirilmesi ve gençleştirilmesi zorunludur.

Nihayet, yurtiçi taşımalar için ulaşım sistemleri arasında birbirini tamamlama ilkesinin yeniden ön plana çıkarılması iyice önem kazanırken; uluslararası taşımacılıkta da gerek sistem içi gerekse sistemler arası rekabet bir tarafa bırakılarak dünya taşımacılık uygulamalarında olduğu gibi Türkiye'nin de kombine taşımacılığın avantajlarından yararlanma yoluna gitmesi yerinde bir davranış olacaktır.