



# AB'DE ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI VE TÜRKİYE

Prof. Dr. Muhteşem KAYNAK

(Gazi Üniversitesi, İ.İ.B.F.)

1 Aralık 1964 tarihinde yürürlüğe giren Ankara Antlaşması ile başlayan AB ve Türkiye ilişkileri, Türkiye'nin 14 Nisan 1987'deki tam üyelik başvurusuyla daha da boyutlanmıştır. Diğer yandan, Türkiye ile AB arasında 1996 yılının başından itibaren gerçekleştirilen Gümrük Birliği ise ilişkileri daha geniş bir perspektife oturtmakla kalmamış, diğer sektörler için olduğu gibi ulaştırma sektörü için de oluşturulan AB ortak politikasının gözden geçirilmesini gerekli kılmıştır. Bizim buradaki yazımızın da amacı bu bakımdan AB'deki ortak ulaştırma politikasının gelişimini genel hatlarıyla da olsa incelemek ve Türkiye'deki kimi gelişmelerle kıyaslamaktır.

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin GSMH'larında önemli bir paya sahip olan ulaştırma sektörü, Avrupa Birliği'nde de GSMH'nın yaklaşık yüzde 7'sini oluşturmaktadır. Yine ulaştırma sektörü, AB içinde üye ülkelerin entegrasyonu, işgücünün, malların ve sermayenin serbest dolaşımı ile iç pazar gibi Kurucu Antlaşma'da yer alan hedeflere ulaşılması açısından da büyük önem taşımaktadır.

Birlik'te son yıllarda meydana gelen gelişmelerle birlikte artık bir iç pazar çerçevesinde bütünleşme aşamasında olan ulaştırma sektörüne ilişkin temeller, Kurucu Antlaşmalarla başlatıl-



Prof. Muhteşem Kaynak

mıştır. Bu belgelerde belirlenen temel kural ve politikalar, daha sonraki yıllarda Birlik organlarının katkıları, zaman zaman yapılan devletlerarası toplantılar ve nihayet Avrupa Tek Senet'inin yürürlüğe girmesiyle birlikte ayrıntıları saptanarak geliştirilmiş ve ilerletilmiştir. Artık, Birlik'te alınan son kararlar, ulaştırma sistemlerinin kendi içlerinde ve aralarında serbest rekabeti koruyup geliştirecek tek ve ortak bir ulaştırma pazarının kurulmasına yönelmiştir.

Ulaştırmaya ilişkin hükümler, hem 18 Nisan 1951'de AKÇT'yi (Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu) kuran Paris Antlaşması, hem de 25 Mart 1957'de AET'yi (Avrupa Ekonomik Topluluğu) kuran Roma Antlaşması içinde ayrı başlıklar altında düzenlenmiştir.

Ancak, şurasını da belirtmek gerekir ki, ortak ulaştırma politikasının başlangıcı 1955 yıllarına, AKÇT bünyesinde hükümetlerin kömür ve çelik ürünlerini ortak bir tarifeye taşıma konusunda anlaşmaya varmalarına dayanır. Ve bu

anlaşma, o yıllarda sadece demiryolları için geçerli olmak üzere yapılmıştır. Amaç, taşımacılık fiyatlarında ve koşullarında meydana gelebilecek farklılıkları ve ayrımcı uygulamaları önlemek ve ulaştırma sektörünün, kömür ve çelik ortak pazarına desteğini sağlamaktır.

1 Ocak 1958 yılında yürürlüğe giren Roma Antlaşması'nda ise ulaştırma sektörüyle ilgili konular 74-84. maddelerde ele alınmıştır. Ortak ulaştırma politikasının oluşturulmasına yönelik bu maddelerde, üye devletler arasındaki taşımalarda uygulanacak ortak kurallarla, bir üye devlette ikamet etmeyen taşımacıların ulusal taşımacılığa kabul edilme koşulları ve gerekli tüm diğer düzenlemelerin Konsey tarafından belirlenmesi öngörülmüştür. Yine bu maddelerde, üye devletlerin mevcut ulusal düzenlemelerini diğer üye devletlerin taşımaları yönünden daha elverişsiz kılmamaları, ayırım yapmamaları, sınırlarda alınan harç ve resimlerin geçişin yarattığı gerçek maliyetlerle orantılı olması ve sektörle ilgili istişari nitelikte bir komitenin kurulması ile ilgili düzenlemeler yer almaktadır. Ancak, 84. maddeden, bütün bu düzenlemelerin sadece içsuyolu/demiryolu ve karayolu taşıma sistemlerini içerdiği anlaşılmaktadır. Deniz ve kara taşımacılığı için uygun düzenlemelerin yapılması yetkisi ise Konsey'e bırakılmıştır.

Maastricht Antlaşması'nda ise, ulaştırma ile ilgili temelde bir değişiklik olmamıştır. Yalnızca danışma prosedürü ve yetkiler konusunda bir değişiklik yapılmıştır. Bu arada 12. bölüm de Trans Avrupa Şebekelerine yönelik olarak düzenlenmiştir. Söz konusu 12. bö-

**AB ile entegrasyon sürecinde ulaştırma sektörünün üzerine düşen görevleri etkin biçimde yerine getirebilmesi, yetki dağılımının ortadan kaldırılmasına bağlı...**





lümün 129b ve 129d maddelerinde, ulaştırma, telekomünikasyon ve enerji altyapısı alanlarındaki Trans Avrupa Şebekelerinin, iç pazarın kurulmasına/tamamlanmasına ve ekonomik ve sosyal birliğin sağlanmasına katkıda bulunmaları gerektiği belirtilmiştir.

#### Karayolu Taşımacılığı

Topluluk ortak ulaştırma politikasının, kara, demir, deniz ve hava taşımacılığı gibi alt sistemler bazındaki gelişimine gelince, öncelikle, karayolu taşımacılığıyla ilgili olarak şunu söyleyebiliriz. Topluluk, kara taşımacılığı yönünden sayısal kısıtlamalardan arındırılmış daha serbest, daha rekabetçi, daha ekonomik ve emniyet standartları yüksek dengeli bir pazarın oluşturulmasını hedeflemektedir. Ve bu şekilde, 1962'den bu yana karayolu taşımacılığının serbestleştirilmesi alanında önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Özellikle uluslararası taşımacılıkla ilgili kuralların saptanması, karayolu taşımacılığı yapacak olan taşıtların özelliklerinin belirlenmesi ve yetkili organların oluşturulması yönünde önemli adımlar atılmış ve sınır geçişlerini kolaylaştırıcı çeşitli düzenleme çalışmaları başlatılmıştır. Bu arada, Birlik, özellikle hizmetlerin serbest dolaşımını engelleyen uygulamaların kaldırılması çerçevesinde formaliteleri azaltma yoluna gitmiş, Birlik içi taşımacılara yetki ve izin belgesi verme ve bazı yeterlilik koşullarını sağlamaları uygulamasını kaldırmamakla birlikte bu belgelerin karşılıklı tanınmasını öngören tasarruflar ihdas etmiştir. Buradaki amaç, rekabetin hakim olduğu ortak bir pazardır. Bu amaca ulaşmada kararlı olan Birlik, bu nedenle, 1989 yılından itibaren yeni düzenlemeler yapmıştır.

Bu şekilde gerçekleştirilen yeni düzenlemeler arasında karayolu ve iç su yolu taşımacılığında sınır kontrollerinin kaldırılması ve çıkış formalitelerinin bir yana bırakılması, yerleşik olmayan taşımacıların belirlenmiş kotalar dahilinde ulusal taşımacılık yapabilmelerinin sağlanması (kabotaj) gibi serbestleştirmeye yönelik olanlar yanında, karayoluyla eşya taşımacılığında pazara giriş, uluslararası yolcu taşımacılığında ortak kuralların yerleştirilmesi gibi karayolu taşımacılığını uyumlaştırmaya yönelik düzenlemeler vardır.

Diğer taraftan, çevre ve güvenlik konularında da duyarlı olan Birlik, hız sınırlayıcı aygıtlar, tehlikeli madde taşı-

TABLO 1  
AB ÜLKELERİNDE VE TÜRKİYE'DE  
KARAYOLU ARAÇ PARKI (1990) (Bin Adet)

Ülke	Otomobil	Otobüs	Kamyon	Toplam
		+ Minibüs	+ Kamyonet	
Belçika	3.864	16	-	3.880
Danimarka	1.590	8	288	1.886
Almanya	30.685	70	1.389	32.144
İspanya	11.996	46	2.333	14.375
Fransa	23.550	75	3.568	27.193
İrlanda	796	4	143	943
Lüksemburg	183	1	11	195
Portekiz	2.552	12	781	3.345
Yunanistan (1)	1.605	21	702	2.328
İtalya (1)	26.267	76	-	26.343
Hollanda	5.509	12	507	6.028
İngiltere	21.485	81	2.330	23.896
TÜRKİYE (2)	2.862	254	688	3.804

Kaynak: UN, Transport Annual Statistics 1970-1990, New York, 1992 ve DİE. Notlar; (1) 1989, (2) 1994.

TABLO 2  
AB ÜLKELERİNDE VE TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU ARAÇ PARKI  
(1994) (Adet)

Ülke	Çeken Araçlar		Çekilen Araçlar		Yük Vagonu
	Elektrikli Loko	Elektrikli Dizi	Dizelli Loko	Yolcu Vagonu	
Belçika	376	629	587	3.209	19.990
Lüksemburg	19	32	57	146	2.611
Danimarka	22	312	261	1.623	4.200
Fransa	2.203	1.119	3.082	15.592	124.600
Hollanda	200	559	333	2.628	6.040
İngiltere	258	1.743	1.619	10.665	14.210
İrlanda	-	40	112	331	1.826
İtalya	2.015	633	1.171	13.643	89.993
Yunanistan	-	-	234	861	11.117
Almanya	3.600	1.859	6.310	21.220	379.550 (1)
İspanya	548	603	580	4.201	32.977
Portekiz	71	180	241	1.346	4.197
TÜRKİYE (1)	59	100	642	1.524	20.387

Kaynak: UIC, Statistique Internationale des Chemins de fer 1994, le Centre de Statistique de L'Union Internationale des Chemins de fer yayını, Paris, 1996.

Not: (1) 1992.





TABLO 3  
AB ÜLKELERİNDE  
VE TÜRKİYE'DE  
DENİZ TİCARETİ FİLOSU  
(Dwt) (1 Ocak 1994)

Ülke	Dwt	% Pay
Yunanistan	52.094.100	53.8
İtalya	9.025.200	9.3
Danimarka	6.916.600	7.1
İngiltere	6.252.400	6.5
Fransa	6.073.200	6.3
F.Almanya	5.812.300	6.0
Hollanda	4.221.700	4.4
Lüksemburg	2.421.200	2.5
İspanya	2.277.900	2.4
Portekiz	1.538.800	1.6
İrlanda	186.300	0.2
Belçika	36.600	0.03
Toplam	96.856.300	100.00
Türkiye	9.500.000	

Kaynak: DPT.

yan araç sürücülerinin eğitimi, kayıt cihazlarındaki teknolojik gelişmelerdeki tercihler ve motorlu taşıtların egsoz, emisyon ve gürültü değerleriyle ilgili yeni düzenlemeleri de yürürlüğe sokmuştur.

Bu arada ulaştırma alt yapısı alanında 1992'den itibaren entegre bir pazar kurulması konusunda kabul edilen mevzuat ile de, Birliğin bütün bölgeleri arasında hızlı ve etkin bağlantıların güçlendirilmesi amaçlanmıştır.

#### Demiryolları ve Kombine Taşımacılık

Birlik Komisyonu ilk olarak 1961 yılında hazırlanmış olduğu ulaştırma planında, demiryollarının finansal yapıları üzerinde durmuş ve durumlarının iyileştirilmesi gerektiğini savunmuştur. Bakanlar Konseyi de 1965'de demiryollarına mali yardım yapılmasına ilişkin ilk kararını almıştır. 15 Aralık 1981'de ise Konsey tarafından Birliğin Ortak Ulaştırma Politikası çerçevesinde demiryolu politikasının ana hatları belirlenmiştir. Bu bağlamda, demiryollarının finansal yapılarının düzeltilmesi için gerekli önlemlerin alınması ve buna bağlı olarak ticari yönetimin bağımsız bir hale getirilmesi ile demiryollarının etkinleştirilmesi ve kombine taşımacılık faaliyetlerinin yaygınlaştırılma-

sı hedeflenmiştir.

Bugün kombine taşımacılık, Birlik genelinde önemli bir paya sahiptir. Birlik, kara ve demiryollarında taşıma maliyetlerini düşürmek, içsuyollarının kullanımını daha yaygınlaştırmak ve taşımacılık hizmetlerini kalaylaştırmak için bünyesinde çeşitli faaliyetlerde bulunmakta: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından hazırlanan Uluslararası Ana Demiryolu Hatları Avrupa Antlaşması (AGC) ile Uluslararası Ana Trafik Hatları Avrupa Antlaşması (AGR) kapsamında ve TEM (Trans European Motorways)- TER (Trans European Railways) Projeleri ile Pan-Avrupa Konferansları'nda kombine taşımacılığın geliştirilmesine önem vermektedir. Ayrıca, yolcu taşımacılığında hızlı trenleri yaygınlaştırarak Avrupa genelinde hızlı bir tren ağının kurulmasını hedeflemektedir.

#### Denizyolları

1980-1988 yılları arasında Birliğe üye 12 devlette kayıtlı tonaj miktarının yarı yarıya azalması ve denizci sayısının yüzde 45'e varan bir oranda düşmesi, üye ülkelerin birlikte hareket etme zorunluluğunu ortaya çıkarmış, böylece Avrupa Birliği Ulaştırma Bakanları ortak bir ulaştırma politikasını gerçekleştirebilmek üzere denizcilik alanında şu temel ilkeleri oluşturmuşlardır: Ortak ulaştırma politikasını saptamak ve bu yönde karar verici bir mekanizmayı oluşturmak; sektörde adil ve açık bir rekabet ortamı meydana getirmek; deniz yolu taşımacılığının serbestleştirilmesinin önündeki mevcut engelleri kaldırmak ve hizmetlerin serbest dolaşımını sağlamak; bayrak farkı gözetmeksizin Birliğin ticaret politikasına katkıda bulunmak. Avrupa Birliği Konseyi, işte bu temel ilkelerin ışığında 22 Aralık 1986'da kabul ettiği dört tüzükle beraber Birlik Denizcilik Politikası'nı ilk defa hukuki çerçevesine oturtmuştur. Bu dört tüzük ise şunlardır: 4055/86 sayılı "Üye ülkelerin kendi aralarında veya üçüncü ülkelerle deniz taşımacılığı hizmetlerinin verilmesinde serbestlik ilkesinin uygulanması"; 4056/86 sayılı "Roma Anlaşması'nın 85 ve 86. maddelerinin deniz taşımacılığına uygulanması için ayrıntılı kurallar"; 4057/86 "Deniz taşımacılığında haksız fiyat uygulamaları" 4058/86 sayılı "Açık deniz taşımacılığında yüklere serbest girişi sağlamak için koordineli eylem."

Ancak, bu tüzükler, bayraktan ka-

çış, yaşlanma ve yerine yenilerini almadan hurdaya gemi ayırma konularında gelişen eğilimi değiştirmekte pek başarılı olamamış ve Avrupa Birliği filosundaki düşüşleri engelleyememiştir. Bu durumu karşısında, Birliğe üye ülkelerin Ulaştırma Bakanları, ikinci aşama olarak, AB deniz taşımacılığının rekabetçi konumunu güçlendirmeyi amaçlayan çeşitli önerileri değerlendirmek zorunda kalmış ve AB Komisyonu, üye ülkelere şu tedbirleri gözden geçirmeleri önerisinde bulunmuştur: Ulusal bayrağın yanı sıra, Avrupa bayrağını taşıyan gemiler için de Birlik Sicili oluşturulması (EUROS); EUROS'a kayıtlı gemilerdeki gemi adamlarının serbest dolaşımı; Birlik bayraklı gemilerin teşvik edilmesi; liman devlet kontrollerinin etkinliğinin artırılması; Avrupa Birliği gemi sahipliğinin tanımlanması; üye devletler arasındaki deniz taşımacılığında hizmetlerin serbest sunumu; EUROS gemileri için kabotaj kısıtlamalarının kaldırılması; personel düzeyinde araştırmalar yapmak üzere AB Fonu'nun oluşturulması.

Böylece, "dünya deniz ticareti pazarına serbest girişin korunmasını temin etmek amaçlanmıştır. Ancak, bu amaca ulaşılması sırasında gerektiğinde Birlik'te yer alan denizcilik sektörünün seçici önlemlerle korunabileceği de ayrıca belirtilmiştir. Bu şekilde, bazı ülkelerin Birlik ülkeleriyle olan deniz taşımacılığında adil olmayan ve serbest rekabeti bozan olumsuz davranışlarının bertaraf edilmesi ve tek taraflı korumacılık uygulayan ülkelere karşı önlemlerin geliştirilmesi üzerinde durulmuştur.

18 Eylül 1991 yılına gelindiğinde, Komisyon Avrupa Birliği için denizcilik sektörünün büyük önemini göz önüne alarak bütün ilgililerin katılımının sağlandığı devamlı bir diyalog başlatmıştır. Amaç, uluslararası rekabette karşılaşılan zorlukları ve diğer ülkelerin rekabet bozucu davranışlarını saptamak ve bu konularda alınacak gerekli tedbirleri önermektir.

#### Havayolları

Avrupa Birliği'nde havayollarıyla ilgili çalışmalar 1980'li yıllarda başlamıştır. Bu tarihlerde Birlik, havayollarıyla ilgili çeşitli sorunların çözümü için birçok düzenleme yaparak uyum ve ortak politikanın oluşturulmasına yönelik politika saptamalarıyla ilgilenmiştir. Böylece, sivil havacılığa ilişkin olarak, liberalizasyon (pazara giriş, lisanslar,





tarifeler, vb.) armonizasyon (kazaların soruşturulması, hava araçlarının gürültülü yayımı, personel lisansları, uçuşa elverişlilik normlara, tüketicinin korunması, bilgisayarlı rezervasyon sistemleri, slot tahsisi, vb.) altyapı (havaalanları, trafik kontrolü, vb.) ve üçüncü ülkelerle ilişkili sorunlar ele alınmış; ayrıca, bu çalışmalara paralel rekabetin korunmasına yönelik düzenlemeler yapılmıştır.

Bu arada, tüm dünyada olduğu gibi (ICAO), Avrupa'da da (ECAC) havacılığa ilişkin kuruluşlar oluşturulmuştur. Ancak, bu kuruluşlar daha çok teknik standartların uyumunun sağlanmasına yönelik faaliyetlerde bulunmaktadır.

### Ve Türkiye

İlk olarak şu belirtilmelidir ki, Türkiye'de ulaştırma sektörünün yönetimiyle ilgili çok sayıda bakanlık, genel müdürlük, belediye, özel kuruluş ve diğer yönetimler söz ve yetki sahibidirler. Ancak, bu söz ve yetki dağılımı ise doğru ve hızlı karar verme olanaklarını ortadan kaldırmaktadır. Bu nedenle, AB ile entegrasyon sürecinde ulaştırma sektörünün üzerine düşen görevleri yerine etkin bir şekilde getirebilmesi öncelikle bu yetki dağılımının ortadan kaldırılması gerekmektedir.

İkincisi, ulaştırma alt yapısı ve bu altyapı üzerinde seyreden araçları en azından AB'deki filoların düzeyine yakınlatacak modernleştirme çabaları içinde olunmalıdır. Çünkü, mevzuatla ilgili uyum çalışmaları ancak modern bir taşımacılık filosuyla anlam kazanabilecektir. Kaldı ki, serbest rekabete dayalı bir ulaştırma pazarının oluşturulmaya çalışıldığı AB'de ancak ve ancak güçlü ve etkin taşıma filolarının ayakta kalabilecekleri düşünülürse, Türk ticaret filosunun modernleştirilmesinin ne kadar acil ve önemli bir konu olduğu daha da vurgulanmış olur.

AB ile rekabet gücünün artması yönünden, bilhassa uluslararası taşımacılıkta kullanılan araçların, Avrupa'daki modern teknolojik gelişmelere ayak uydurması, böylece AB'deki teknik gerekliliklere cevap verilmesi ve yaş ortalamalarının azaltılmaları gerekmekte ve zaten bir süredir bu yönde giderek artan çabaların, daha da güçlendirilmesi zorunlu hale gelmektedir. Ayrıca, sektörün örgütlenmesi ve disipline edilmesi de rekabet gücümüzün artırılması yönünden zorunludur. Bu arada, uluslararası kara taşımacılığı yönünden Türki-

ye'nin, Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıt Mürettebatının Çalışmasına İlişkin Avrupa Antlaşması (AETR) ile Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına Dair Avrupa Antlaşması'na (ADR) bir an önce taraf olması gerekmektedir.

Çünkü AETR'ye taraf olunması, taşıt mürettebatının çalışma koşullarının iyileştirilmesi açısından, ADR'ye taraf olunması da can, mal ve yol güvenliği açısından önem arz etmektedir.

### Kombine Taşımacılık Önem Kazanıyor

Demiryolu taşımacılığı ise, mali sorunlarla en çok yüzyüze gelen alandır. AB üyesi ülkelerin tümünde tekel niteliğinde olan ve devlet tarafından işletilen demiryolları hemen hemen her ülkede her yıl zarar eden bilançolarla karşı karşıya kalmışlardır.

Bu nedenle, demiryollarına ilişkin çıkarılan Birlik taşımacılık mevzuatında bu konuya ayrıca değinilmiştir. Demiryollarının ekonomik yönden bağımsızlıklarının sağlanması, faaliyetlerini pazar koşullarına göre sürdürmeleri, mali durumlarını iyileştirmeleri ve maliyetleri dikkate alan bir fiyatlama sisteminin uygulanması gibi konular Birlik mevzuatında sürekli yer almıştır.

Tüm Birlik düzenlemelerinde izlenen bu politika, 1991'de çıkartılan 91/440/AET Sayılı Konsey Direktifi ile bir kez daha vurgulanmıştır. Bu Direktif ile altyapı idaresi ve demiryolu işletmelerinin birbirinden ayrılması gündeme getirilmiştir. Bu şekilde, demiryolu işletmelerinin daha iyi bir ekonomik yapıya kavuşmaları, ticari, idari ve mali bağımsızlığa ulaşmaları yönündeki temel politika pekiştirilmiş ve sonraki yıllarda

"özelleştirmeye" kapı aralayacak bir yola gidilmiştir.

Demiryolu taşımacılığında bu politika izlenirken "kombine taşımacılık" da, AB ortak ulaştırma politikasında gittikçe önem kazanmıştır.

Türkiye'de demiryolları bugünkü yapısı itibarıyla, gerek yurtiçi taşımacılığında işlevini yerine getirmede, gerekse AB koşullarıyla uyum sağlamada oldukça yetersizdir. Bu yüzden, demiryollarında, altyapı, taşıtlar, bakım ve işletme düzenleri çağdaş yapılara kavuşturulmalı, verimliliğin ve etkinliğin artırılabilmesi için yeni ve çağdaş yönetim biçimleri geliştirilerek uygulanmalıdır. Bu bağlamda, 91/440/AET Sayılı Konsey Direktifi gözden geçirilerek bu konuda görülen eksiklikler giderilmelidir.

Diğer yandan, herhangi bir yasal düzenlemenin bulunmadığı kombine taşımacılıkla ilgili düzenlemeler ele alınmalı ve AB'de gerçekleştirilen kombine taşımacılıkla ilgili düzenlemeler de gözönünde bulundurulmalıdır.

### Filo Gençleştirilmeli

Görünüşte en çok libere edilmiş

TABLO 4  
AB ÜLKELERİNDE VE TÜRKİYE'DE ÖNEMLİ  
SİVİL HAVACILIK ŞİRKETLERİ (1992)

Ülke	Şirket sayısı	Uçak sayısı	Arz edilen Koltuk-Km Kapasitesi (Milyon)
Belçika	1	29	10.810
Danimarka	1	-	6.510
Almanya	2	240	78.410
Yunanistan	1	64	11.990
İspanya	3	165(1)	41.260
Fransa	7	258	80.870
İrlanda	1	31	3.340
İtalya	4	154	44.290
Lüksemburg	1	-	-
Hollanda	2	57 (2)	45.160
Portekiz	1	27	11.150
B.Krallık	17	530	174.970
TÜRKİYE (3)	2	41	9.890

*Kaynak: Eurostat, Statisiiques de Base De 1. Union Europeenne, 32e edition, 1995.*

*Notlar: (1) Yalnızca 6 şirketin uçak sayısı.*

*(2) Yalnızca KLM uçakları.*

*(3) Haziran 1996 yılı itibarıyla, 13 şirket, 121 uçak ve 21.998 koltuk kapasitesi vardır (Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı).*



olan deniz taşımacılığında, bu olgu, daha çok sektörü düzenleyen kural, norm, standart ve teamüllerin uniformluğu anlamındadır. Gerçekte ülkeler, kendi deniz ticareti filolarını uluslararası navlun rekabetine terketmemekte, uyguladıkları idari ve mali düzenlemelerle filolarını sürekli güçlendirmeye çalışmaktadırlar.

Bu nedenle, Türkiye'de Avrupa Birliği ile yürütülen denizcilik alanındaki uyum çalışmalarında, uluslararası kuralları oluşturan mekanizmaların denizcilik ve deniz ticaretiyle ilgili çalışmalarını yakından izlemeli ve alınması düşünülen kararlarda önceden etkili girişimlerde bulunmalıdır.

Bu arada, özellikle Gümrük Birliği'nin ortaya koyacağı rekabetçi ortamda Türk filosunun full konteyner, kimyevi ve öz tankerleri ve Ro-Ro gemilerinin sayı ve tonaj itibarıyla artırılması önem arz etmektedir. AB'nin yüksek teknoloji isteyen alanlarda daha etkili olduğu ve özellikle konteynerleşmeye

dayalı bir gelişmeyi amaçladığı düşünülürse, Türk filosundaki konteynerleşme ihtiyacının zorunluluğu daha iyi vurgulanmış olur.

Ayrıca, Avrupa Birliği'ne üye devletlerin 1 Mart 1990 tarihi itibarıyla kayıtlı filosu incelendiğinde Danimarka filosunun yüzde 45'inin, Almanya filosunun yüzde 70'inin 10 yaşın altında olduğu saptanır.

İtalyan filosunun yüzde 17'si, Fransız ve İtalyan filolarının yüzde 27'si ve İngiltere filosunun da yüzde 35'i 10 yaşın altındadır. Türk filosunun ise ancak yüzde 8'i 10 yaşın altındadır. Dolayısıyla, Türkiye'nin titizlikle üzerinde durması gereken bir diğer önemli konu da filosunun gençleştirilmesidir.

AB ile ilişkilerin geliştirilmesine çalışıldığı bu dönemde hava taşımacılığı sektörünün de dikkatle incelenerek, büyük bir aşama içinde olan bu taşımacılık sektörümüze yön verecek doğru ve yararlı politikaların ivedilikle saptanması gerekmektedir.

Potansiyelinin yüksekliği, ciddi bir iç hat taşıma kapasitesinin varlığı, bulunduğu coğrafi konum ve sektörün gelişmişlik düzeyi itibarıyla rekabet şansının azımsanmaması gereken hava taşımacılığı alanında Türkiye'nin bu şansın en iyi şekilde kullanabilmesi için mevcut uluslararası gelişimlere paralel bir takım düzenlemelere gitmesi zorunludur.

Bu nedenle, uluslararası platformlarda havacılık politikasını etkileyen durumlar, havayolu işletmeleri, altyapılar, eğitim, varış güvenliği ve teşvikler bir bütün olarak ele alınmalıdır.

Bugün uluslararası hava taşımacılığı piyasasındaki rekabette, küçük ve güçsüz şirketler değil, işletme gücü yüksek büyük şirketler üstün durumdadırlar. Bu bakımdan, ileride küçük şirketlerin en azından bir kısmının birleşmeleri sözkonusudur ve Türkiye'de bu gelişmeleri yakından izlemek ve kendine uygun benzer uygulamaları hayata geçirmek zorundadır. (7)

TABLO 5  
AB ÜLKELERİNDE VE TÜRKİYE'DE  
KARAYOLU VE DEMİRYOLU UZUNLUKLARI (Km)

Ülke	Karayolu (1992)				Demiryolu Ana Hatları (1994)	
	Otoyol Yolu	Devlet Yolu	İl	Toplam	Elektrikli	Toplam
Belçika	1.631(1)	12.885	1.360	15.876	2.363	3.396
Danimarka	653	3.908	7.091	11.652	370	2.349
Almanya	11.013	42.169	173.623	226.805	17.748	41.401
Yunanistan	91 (2)	40.550 (2)	9.315 (2)	49.956	-	2.474
İspanya	2.558 (2)	20.701 (2)	71.063 (2)	94.322	6.999	12.646
Fransa	7.408	28.243	354.000	389.651	13.742	32.275
İrlanda	32	5.290	10.726	16.048	37	1.947
İtalya	6.306	45.076 (3)	110.475 (3)	161.857	10.124	16.002
Lüksemburg	95	964	1.828	2.887	262	275
Hollanda	2.134	1.858	7.047	11.039	1.991	2.757
Portekiz	519	9.109	-	-	461	2.699
B.Krallık	3.259	14.543	38.571	56.373	5.090	16.564
TÜRKİYE	1.167(4)	31.389 (4)	28.443 (4)	60.999 (4)	939	8.452

*Kaynak: Eurostat, Statistiques de Base D L'union Europeenne, 32e edition, Brüksel, 1996 ve UIC, Statistique Internationale des Chemins de fer 1994, le Centre de Statistique de L'Union Internationale des Chemins de fer yayını, Paris, 1996.*

*Notlar: (1) 1989., (2) 1990., (3) 1991., (4) 1994.*